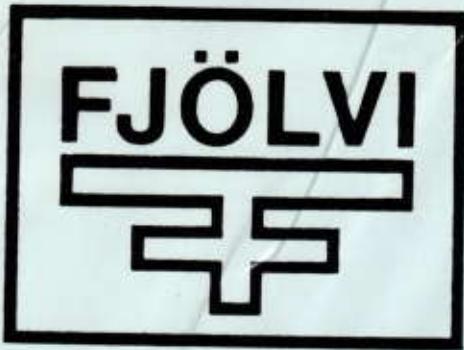


Trausti Valsson

Reykjavík
Vaxtarbroddur
Þróun höfuðborgar





Fyrsta skipulagssaga höfuðborgarinnar, Reykjavíkur, sem út kemur. Vegna skorts á heimildum hefur þetta svið verið almenningi sem lokuð bók, en hér er reynt að opna það með mikilli heimildasöfnun. Rit þetta er og mikilvægt, þegar búast má við að miklar umræður séu að hefjast um borgarskipulag.

Bókin er allmikið stórvirki. Skipulagsþróun höfuðborgarinnar er skipt í 12 tímabil og fjallað um hvert í sérstökum kafla. Hverjum kafla fylgir stórt yfirlits- eða skipulagskort, yfir heila opnu, og urmull af minni uppdráttum og ljósmyndum.

Aftast er mikill annáll og þýðing á ensku á meginexta. Bókin er tilvalin gjöf til útlendra vina.

Mikilvæg upplýsingaheimild og gagnabanki. Ómissandi handbók á heimili og skrifstofu. Undirstaða átthagafræði fyrir höfuðborgarbúa.

Trausti Valsson

Reykjavík
Vaxtarbroddur

Þróun höfuðborgar

FJÖLVA  ÚTGÁFA

Efnisyfirlit

Formáli	5
1. Landnámsjörðin Reykjavík 874—1750	6
2. Hálfdanskt þorp 1750—1865	15
3. Skútu- og timburhúsabærinn 1865—1900	23
4. Bær við upphaf nýrrar aldar 1900—1915	31
5. Bærinn fær svipmót nútímans 1915—1930	39
6. Bær kreppu og síðar hernáms 1930—1945	47
7. Reykjavík nær inn að Elliðaáum 1945—1965	55
8. Tímabil danska skipulagsins 1965—1972	63
9. Starfsemi Próunarstofnunar 1972—1978	71
10. Próun nágrannabyggðanna 1972—1982	79
11. Vinstri flokkar komast til valda 1978—1982	87
12. Sjálfstæðismenn aftur við völd 1982—	95
13. Vangaveltur um framtíðina 1986—	103
Annáll umhverfissögunnar	111
English summary and text descriptive of maps	131
Nýjungar og einkenni á hverjum tíma (tafla)	140
Lokaorð	144

Fjölvaútgáfan, Reykjavík 1986.

Öll réttindi áskilin.

© Trausti Valsson 1986.

Tölvusett ritvinnsla.

Gerð myndfilma:

Myndamót h.f.

Prentþjónustan.

Listprent.

Litgreining og filmugerð kápu:

Prentmyndastofan.

Filmugerð texta og prentun:

Prentstofa G. Benediktsson.

Bókband: Bókfell h.f.

Formáli

Mörg ár eru nú um liðin, síðan Trausti Valsson skipulagsarkíkt kom að málí við mig og stakk upp á því, að Fjölví tæki til vinnslu og útgáfu þetta mikla verk um skipulagssögu Reykjavíkur. En hér var um að ræða stórvirkri, sem myndi taka upp mikil af tíma og fjármunum útgáfunnar. Því hikaði ég lengi og málidróst á langinn.

En milli þess sem Trausti dvaldist við nám og rannsóknir vestur á Kyrrahafssströnd Bandaríkjanna, kom hann heim og hélt áfram að hvetja mig til að koma verkinu fram. Það tókst og er árangurinn bók þessi, sem ég tel tvímælalaust eitt mesta og merkilegasta rit um skipulagsmál, sem komið hefur út hér á landi. Fjölvá-útgáfan er vel sæmd af henni sem framhald af viðamiklum ritum sínum um listasögu og byggingarlistasögu.

En það merkilegasta við þessa bók er þó, að hún er algert einkaframtak, vitni um óþrotlega starfsemi og baráttu einstaklings í áhuga og hugsjón, andstætt því kerfi opinberra stofnana, sem reynir að einoka sér alla umfjöllun og getur ausið af gnægtasjóðum okkar skattborgaranna í sónum og ráðleysu.

Trausti Valsson hefur átt glæsilegan námsferil í byggingarlist og skipulagsfræðum, fyrst við Technische Universität í Vestur-Berlin og síðan við Berkeley-háskóla í Kaliforníu. Frá því um 1980 hefur hann unnið að doktorsritgerð um hönnunarfræði á sameiginlegu sviði byggingarlistar og skipulagsfræði og er það verk nú á lokastigi.

Í námi sínu hefur Trausti tengst merkilegum fram-úrsteftuhópum, sem berjast fyrir því að skipulagsmál séu tekin nýjum og listrænni tökum. Þessir hópar eru þegar orðnir mjög áhrifaríkir t.d. í bandarískum skipulagsmálum, en Trausti hefur einnig túlkað bennan nýja boðskap í fjölda blaðagreina hér á landi og gerir það enn m.a. í lokakafla þessarar bókar. Fjölvá-útgáfan vonast til að fá tækifæri og bolmagn til að gefa út á íslensku hina merkilegu doktorsritgerð hans, þegar hún liggur endanlega fyrir.

Áður en Trausti fór til framhaldsnáms í Bandaríkjunum vann hann á árunum 1972—1979 hjá Þróunarstofnun Reykjavíkur og átti sinn þátt í að taka upp nýjar og virkari aðferðir og móta ýmsa skipulags-

bætti eins og Grænu bytinguna og hina svokölluðu „strandsvæðastefnu”, en hana útskýrir hann sjálfur ýtarlega hér í bókinni, sem öndverða „heiðastefnunni”.

Sem útgefandi hef ég fylgst með því, að Trausti fór þess á leit við borgaryfirvöld í Reykjavík, bæði við vinstri og hægri meirihlutann, að þau veittu honum vissa fyrirgreiðslu til að koma þessari bók fram. Mér virtist beiðni hans sanngirnisleg vegna eðli fræðigreinarinnar, sem fjallar um velfarnað borgaranna og er auk þess þannig varið að kostnaður við gerð uppdráttu og rannsóknarverkefna er í rauninni ofviða hverjum einstaklingi. Þess í stað eru skipulagsmál í höndum risavaxinna stofnana, er stundum sóa milljónum í marklitla hluti, sem lítið verður úr.

En beiðnum Trausta um smávegis fjárvyrki var hafnað að því er virðist vegna þess að skipulagsráðamenn þoldu ekki sjálfstæðum einstaklingi að hafa sjálfstæðar skoðanir og bannig vildu þau varna því að ferskir og nýir vindar fengju að blása um rykfallna skriffinnsku. Í mínum augum verður framtak Trausta fyrir þetta því að dáunarverðara. Hann kemur hér fram sem sjálfstæður einstaklingur, sem leggur nú fram áralanga vinnu og hlýtur nær enga efnalega umbun fyrir.

Heiti bókarinnar „Vaxtarbroddur” er mjög tengt beirri nýju hugsjón í skipulagsmálum, sem höfundurinn og samstarfsmenn hans í öðrum löndum berjast fyrir. Þeir lita á borgina eins og lifandi veru, sem eigi að þróast og vaxa upp af því vaxtarmagni og í þeim aðstæðum og hugmyndadeiglu, sem er sístarfandi út um allt þjóðfélagið. Hlutverk skipulagsins á að vera að hlúa að vaxtarsprotunum. Þessir hugsjónamenn berjast gegn þeim úreltu hugmyndum, að einhver arkíkt eigi að setjast niður og einfaldlega teikna á blað hús eða hverfi eða heilt borgarskipulag.

Það var mikil gæfa fyrir íslensku þjóðina, þegar höfuðborgin Reykjavík var stofnuð fyrir 200 árum og hún tók að þróast sem stjórnstöð og menntasetur. Alla til síðan hefur hér verið vaxtarbroddur íslensks þjóðlifs og menningar.

Þorsteinn Thorarensen.

1. Landnámsjörðin Reykjavík

874—1750

Fegurð og ævintýrablær vakir yfir landnámi Íslands í hugmyndum okkar. Forfeðurnir voru „frjálsræðishetjurnar góðu,” sem ekki vildu una ábján konungsvaldsins. Þeir voru sem sagt einstaklingshyggjumenn, sem vildu ekki una afskiptum, ofríki og skattpíningu stjórvalda. Fremur kusu þeir að fylgja frelsisþrá sinni og leggja út á hið opna haf í leit að ævintýrinu.

Við gerum okkur og í hugarlund, að þá hafi verið í Noregi einskonar kreppa, vegna offjölgunar, samfara frumstæðum atvinnuháttum. Þar skorti kerfi verslunardreifingar til að koma framleiðslu í verð, og auk þess gætti þar víða alvarlegra landþrengsla. Viðbrigðin voru því mikil að koma til óskalandsins fjerst í eilifðar útsæ. Það er hugsanlegt að viðátturnar á Íslandi hafi vakið hrifningu og aðdáun fólks úr innibyrögum norscum fjörðum, þær voru tákni landgæða með takmarkalausum beitilöndum. Hér var vitt til veggja og mátti ala ótölulegan grúa búsmala.

Það var heillandi ævintýri að setjast að í ósnortnu landi, koma „hingað í sælunnar reit,” hafa frjálsar hendur um að velja sér bústað, reisa frá grunni bú og byggð, njóta allra landgæða, gróðursældar, fuglatekju, laxveiði í ám, selveiði og fiskisældar í hafinu, finna að vísu til einsemdar í einangrun úti á hjara heimsins, sem vék þó frá þegar fjöldaði í landnáminu, menn sáu til skipaferða, eignuðust nágrenna og mynduðu samfélag.

Um leið var landnám Íslands í hugum okkar upphaf ævintýrisins um Vesturheim, hina miklu óþekktu álfu handan Atlantsála. Forfeður okkar nálgúðust að láta þann stóra draum rætast og við getum brotið heilann um það enn í dag, hvort íslensk þjóð hefði getað orðið hinn upphaflegi landnámskjarni í mesta stórveldi nútímans, ef þeim hefði auðnast að verða á undan öðrum þjóðum Evrópu í að koma upp varanlegri byggð á meginlandi Ameriku. Lif frumbyggja í nýju landi hefur löngum orðið heillandi söguefni, jafnt í Íslendingasögum og í reyfurunum úr hinu villta vestri.

Arfsögnin viðurkennir Ingólf Arnarson sem fyrsta landnámsmanninn. Áður var talið að hann hefði

komið til Íslands árið 874 og sest að í Reykjavík premur árum síðar. Rökstudd gagnrýni á tímatali bendir nú til að hann hafi verið nokkru fyrr á ferðinni eða um 870, en þá er ekki fjarri lagi, að hann hafi sest að í Reykjavík um 874, svo við getum áfram miðað upphaf Íslandsbyggðar við það ártal, enda getur sú tímasetning aldrei orðið nákvæm.

Það gildir ekki um Ingólf, að hann hafi flúið undan ofríki Haralds konungs hárfagra, sem kom varla til sögunnar fyrr en tveim áratugum síðar. Ingólfur var ættaður frá Þelamörk (Telemarken), skógi þöktu upplandi Osloarfjarðar. Þaðan hafði afi hans hrakist vegna vígaferla og sest að í Dalsfirði á Sunnmæri, djúpum og innilokuðum firði milli hárra fjalla. Þar voru það eiginlega kvennamál sem ollu því að ingólfur varð að hrökkva úr landi, gjaforð Helgu systur hans. Hún var heitin Hjörleifi fóstbróður hans, en sonur héraðsjarlssins, Hásteinn Atlason, vildi fá hennar og börðust þeir um hana, svo þeim fóstbræðrum Ingólfí og Hjörleifi varð ekki vært í landinu. Nokkrum árum síðar varð Hásteinn að flyja Norðeg, þá undan ofríki Haralds konungs og nam þá land á Stokkseyri í Flóa og varð þannig nágranni Ingólfss.

Það er alveg einstaklega skemmtileg tilviljun, að fyrsti landnámsmaðurinn skyldi einmitt velja sér Reykjavík til búsetu, staðinn sem mörgum öldum síðar átti eftir að verða höfuðborg landsins, þar sem helmingur þjóðarinnar er nú búsettur. Og það er ekki síður furðulegt að leifar fyrsta bústaðarins skuli einmitt vera að finna í hjarta borgarinnar, við sjálf Aðalstræti hennar.

Menn eiga svo erfitt með að sætta sig við slika tilviljun í sögulegri þróun, að menn hafa mikil velt því fyrir sér hvort til séu raunhæfar skýringar á því. Ótal atriði og getgátur hafa verið dregin fram, allt frá því að hér hafi guðlegur máttur og forsjón verið að verki, eða að Ingólfí hafi tekist að meta legu, landhætti og alla aðstöðu af svo skarpri fyrirhyggju, að hann hitti á vænlegasta staðinn á öllu landinu. En líka væri hugsanlegt, að einhverskonar hlutverks, áhrifa eða virðingar, sem fylgdi fyrsta landnámsbústaðnum kynni að hafa gætt gegnum aldir og stuðlað síðar ásamt öðrum þáttum að staðarvali

fyrsta kaupstaðarins og þá væri ekki um einbera tilviljun að ræða, heldur orsakasamband.

Þegar Ingólfur Arnarson og fylgilið hans sneru skipsstöfnum að strönd hins óbyggða lands, var að þeim komið að taka fyrstu skipulagsákvörðun Íslands, það er að staðsetja fyrstu byggðina. Frásögn Landnámabókar bendir til að þeir hafi átt úr vöndu að ráða. Ef landið síðar byggðist allt, var mikilvægt að taka frá handa sér og afkomendum sínum gæðaríkasta landið, sem myndi tryggja þeim auð og áhrif um langa framtíð.

Þetta var svo veigamikil ákvörðun, að Landnáma hermir að Ingólfur hafi ákveðið að leita aðstoðar guðlegs máttar: „En þá er Ingólfur sá Ísland, skaut hann fyrir borð öndvegissúlum sínum til heilla sér. Hann mælti svo fyrir, að hann skyldi þar byggja, er súlurnar kæmu á land.“ Dulraenor athafnir af þessu tagi hafa jafnan fylgt mannkyninu og bendir það til þess að hann hafi álið þetta veigamikla úrslitákvörðun, þar sem nauðsynlegt var að njóta blessunar guðanna. Varla myndu skipulagsfirvöld nútímans sætta sig við að staðsetning stórhýsa eða lagnig bílabrauta væri ákveðin með jarteinum, þó þau séu fús til að sveigja veg framhjá álagablettum og álfaborgum. Einnig hefur mönnum komið til hugar, að bak við slíka helgisiði kunni að leynast reynsla kynslóða dregin saman í helgar forsagnir. Það kann að hafa gefið góða raun að fara eftir því, hvar reka bar að landi. Þar ætti að vera lygn vík með miklum reka. Óneitanlega lagði Ingólfur í töluverða áhættu með því að láta rek öndvegissúlna ákvarða búsetu sína, sennilega hafa verið helmingssíkur eða meir að þær lento vestur á Hornströndum. Það virðist hafa burft allt að því guðlegan mátt til að beina þeim að Seltjarnarnesinu, þar sem er ekki meira en í meðal-lagi góð rekafjara.

Ingólfur hafði veturnsetu við Ingólfshöfða og var það bersýnilega aðeins bráðabirgðabústaður. Síðan hóf hann leitina að öndvegissúlunum og kom aðeins til greina að leita vestur á böginn, í fullu samræmi við hafstrauma, en Landnáma gefur einnig aðra skýringu, að áður en þeir fóstbræður héldu alfarið til Íslands höfðu þeir farið í snögga könnunarferð og dvalist í Álfafirði (syðst á Austfjörðum) og þá virtist þeim „landið betra suður en norður.“ Þar með er uppvist, að öndvegissúlurnar einar áttu ekki öllu að ráða. Hann hefur sem sé varpað þeim svo, að öruggt væri að þær bærust vestur með landinu. Þetta er svo aftur í samræmi við það að flestir fyrstu og

helstu landnámsmennirnir völdu sér búsetu á Suður- og Vesturlandi. Vel má vera að þeir hafi í því hlitt fordæmi Ingólfss og sú skoðun var greinilega ríkjandi, að þetta væru búvænlegustu héruðin, meðan sumar þær sveitir sem lágu að Dumbshafi vöktu mönnum kuldahroll. Vestfirðir og Austfirðir gengu af og er bannig mjög sérkennilegt, að menn sem komu úr landnæðislitum norskum fjörðum, voru ekki að leita að samskonar búvistarsvæði á Íslandi, heldur sóttust eftir víðlendinu. Og með því að fara eftir tilvísun rekalds, mátti segja að hann gæfi sér fyrirfram mikilvægar forsendur, að reisa sér bústað einhversstaðar við ströndina, sem jafnframt þýðir, að hann hafði í huga sjávarfang, eins og eðlilegt var, því að öllum mátti strax ljóst vera, að fiskiaflinn var ein mesta auðlind landsins. Þannig virðist það sjálf sagt að frumbyggjarnir tækju sér bólfestu á ströndinni og að menn settust ekki að inn til landsins í afdolum, fyrr en strandsvæðið var að mestu numið.

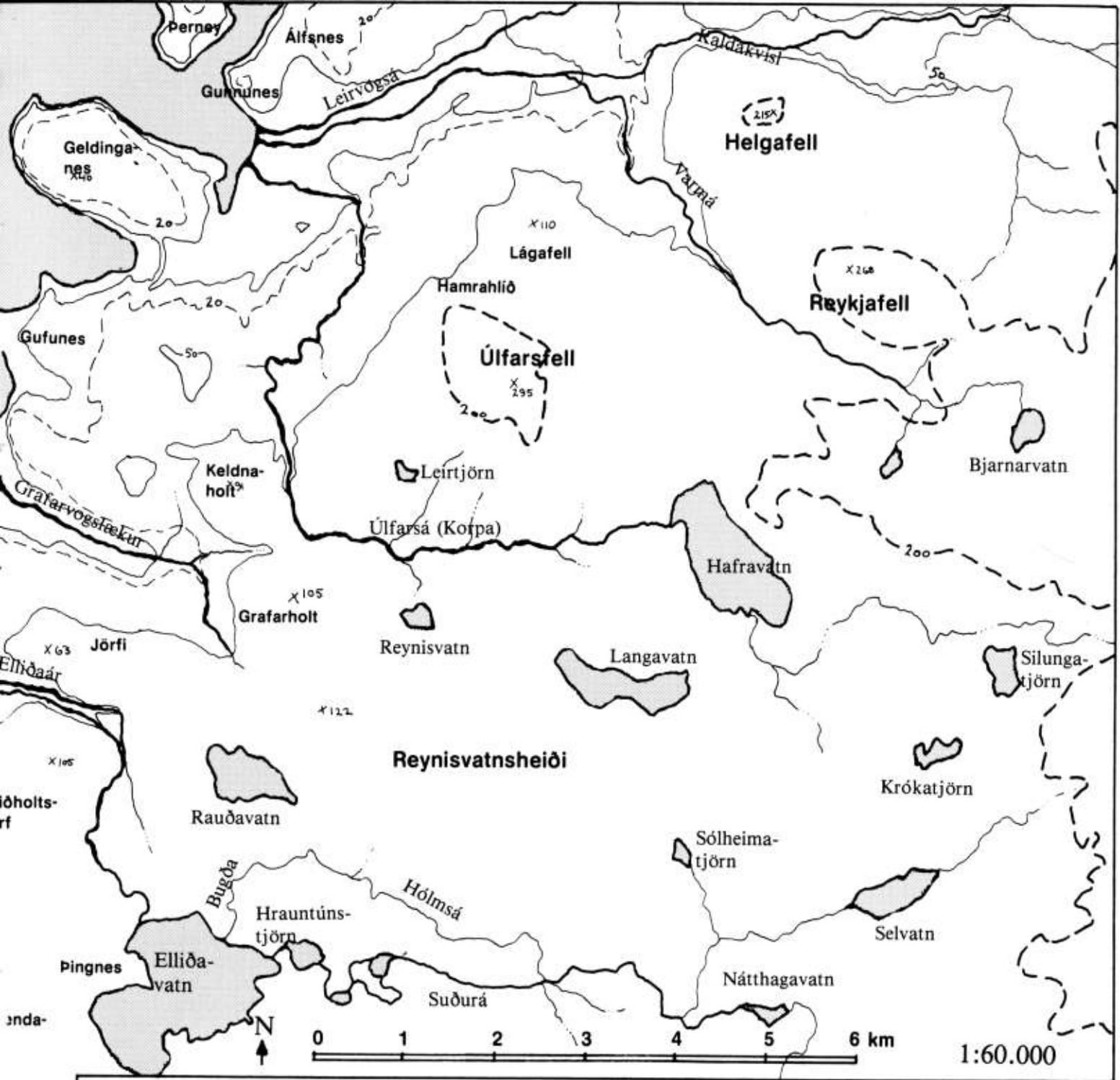
Og nú gerðist það, að fyrsta „skipulagsnefndin“ var sett á fót og „sérfræðingarnir“ sem Ingólfur kvaddi sér til ráðuneytis voru tveir brælar Vífill og Karli. „Þá sendi hann vestur með sjó að leita öndvegissúlna sinna.“ Ef við viðurkennum hlutverk dul-úðar og trúarbragða, hljótum við að taka þessu eftir orðanna hljóðan og fallast á það, að þeir hafi prætt alla ströndina, hverja vík og vog. Það var eina skynsamlega aðferðin, ef þeir vildu í raun og veru finna súlurnar. Margir síðari tíma höfundar eru þó raunsæir eða trúlitlir og vilja ekki fallast á það, heldur telja að þeir hafi framkvæmt allsherjar landkönnun og lagt mat á búsetuskilyrði. Texti Landnámu veitir að vísu enga heimild til þess og þegar annar skipulagsmannanna léti í ljós skoðun sína á því að Suðurland væri búsaeldarlegra, var henni umsvifalaust hafnað. Það er því ekkert óvenjulegt að skipulags-hugmyndir fáist ekki samþykktar. En hvað sem um þetta má segja, verður þó að teljast líklegt, að þeir félagar hafi átt að framkvæma einhverskonar náttúrufarskönnun, sem var mikið verk, enda tók könnunarferð þeirra þrjú ár.

En henni lauk svo með því að „Þau misseri fundu þeir Vífill og Karli öndvegissúlur hans við Arnarhvol fyrir neðan heiði.“ Og það fylgdi eftir að Ingólfur „tók sér bústað, þar sem öndvegissúlur hans höfðu á land komið. Hann bjó í Reykjavarík... nam land milli Ölfusár og Hvalfjarðar og öll nes út.“

Nú kemur merkileg setning, skipulagsnefndin skilar álið: „Þá mælti Karli: Til ills fórum vér um góð

Kollafjörður





Örnefni á landnámsjörð Ingólfs

Landnám Ingólfs var upphaflega mjög viðlent, allt SV-land frá Ölfusá að Botnsá í Hvalfirði. En brátt skipti hann landinu niður, svo eftir stóð sjálf landnámsjörðin, Reykjavík, og voru mörk hennar að sunnan Hraunholtslækur og að norðan Úlfarsá, nú kölluð Korpa.

Á þessu korti er strandlinan látin fylgja 2 metra dýpt-arlínu af nútíma sjókorti. Það gefur hugmynd um legu

strandarinnar á landnámsöld, því að talið er, að síðan hafi land sigið 1–1,5 m í sæ, auk þess sem landbrot hefur orðið af sjógangi.

Fátt er um heimildir frá Reykjavík á fyrstu öldum Íslandsbyggðar, lítið vitað hvernig eða hvenær örnefni urðu til. Skólavörðuholt er seinni tíma heiti, hét liklega Vikurholt. En mörg örnefnanna á kortinu eru gömul, einkum þau sem benda til frumnytja eins og Við-ey, Skóg-tjörn, Sel-tjörn, Akur-ey, Geldinga-nes.



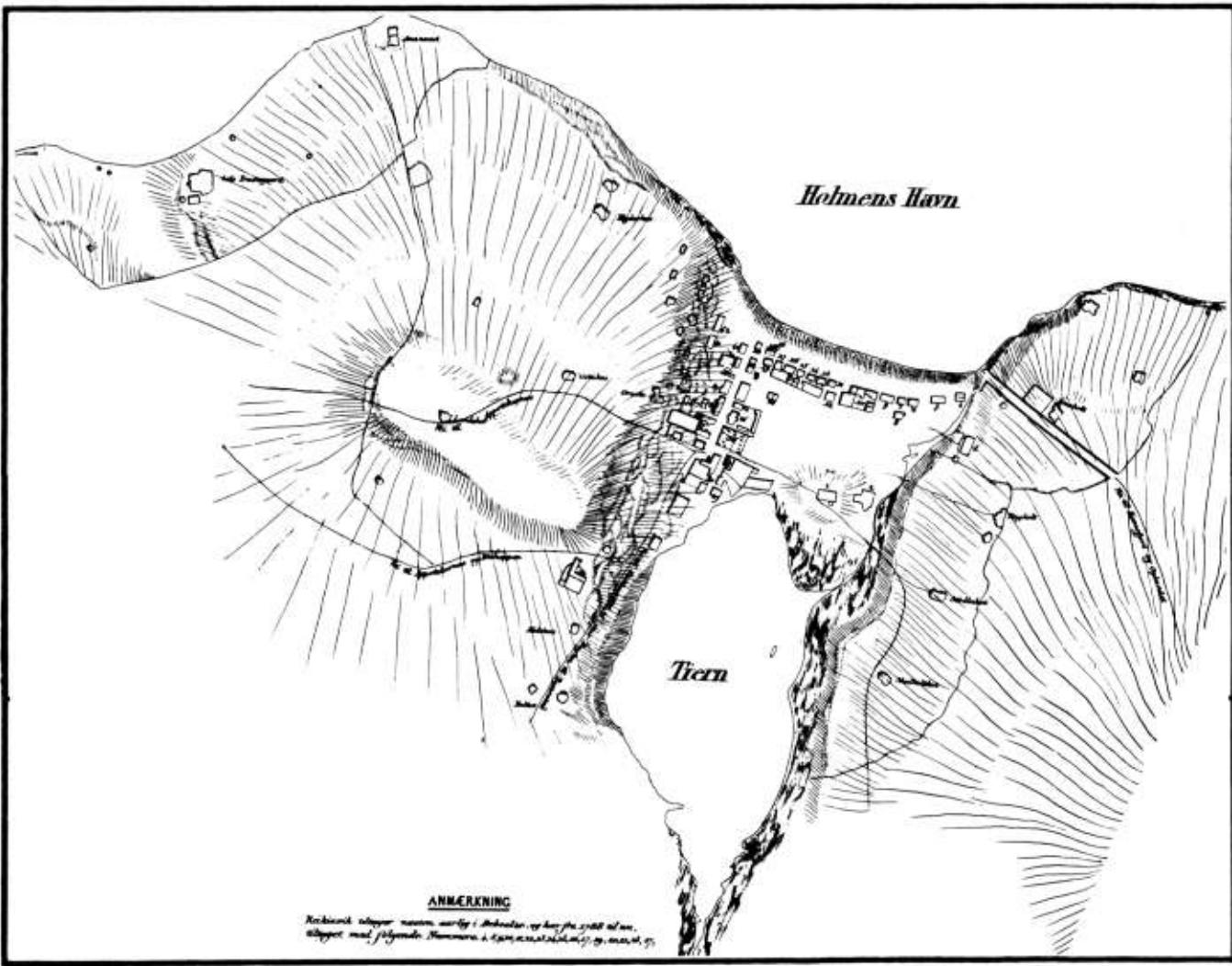
Uppdráttur sem sýnir verslunarsvæði Hóims og Hafnarfjarðar eða eins og það er orðað: Hol = mens Di = strict og Hafne Fiords District. Hér á þessu korti eru inn-nesen hlutfallslega stór, en fjarlægari svæði eru minnkuð tiltlulega og var það gert vísvitandi til að draga fram aðalatriði, en stundum snýst það við á gömlum uppdráttum, þannig að hið fjarlæga og ópekktu bandist út.

héruð, er vér skulum byggja útnes þetta." Það er því bersýnilegt, að Karla hefur litist best á Suðurlandsundirlendið og fylgdi hann því eftir með því að stríða og setjast að í Grafningnum.

Ingólfur hafnaði tafarlaust skipulagstillögu Karla án þess að nokkrar forsendur þess séu gefnar, nema undirskilin er hin guðlega forsjá. En ummæli Karla hafa hrint af stað miklum umræðum um staðarvalið og bollaleggingum um búsetuskilyrði á Suðurlandi og við Faxaflóa, en bar gætir stundum síðari tíma viðhorfa, svo sem kröfu til hafskipahafnar eða að menn hafa ímyndað sér, að Ingólfur hafi þegar hugað að stórfelldum árabátaútvegi, án þess að nokkur möguleiki hafi verið á fiskútflutningi. Svo

virðist við fyrstu sýn að þegar litið er á Suðurlandsundirlendið í heild, hafi það verið búvænlegra. Þó verður að gera þann fyrirvara á að Reykjanesskaginn var ekki orðinn eins spiltur af hraunum. Þannig hafa ekki runnið fyrr en á sögulegum tíma Kristnitökuhraun í Þrengslum, Svínahraun, Kapelluhraun fyrir sunnan Hafnarfjörð, hraunin upp af Vatnsleysuströnd og við Grindavík, Krýsuvík og Herdísarvík og kann svæðið í heild með minni og grónari hraunum að hafa sýnst blómlegra en síðar varð. Á móti kemur aftur, að eldgos úr Heklu áttu líka eftir að spilla Suðurlandi.

Erfitt er að gera upp á milli hlunninda svæðanna. Sjávarfang, laxveiði og selalátur kunna að hafa ver-



Landnámsjörðin Reykjavík virðist fljóttlega hafa skipst í margar jarðir og hjáleigur. Hestu býli í grennd við Kvosina eru nafngreind á þessu korti, sem er frá 1801. Útlitsmyndin á bls. 16—17 er að verulegu leyti byggð á þessum uppdrætti.

ið meiri á Suðurlandi en við Faxaflóa, en fuglatekja og æðarvarp meiri og aðgengilegri við Faxaflóa. Beitiland og viðáttur gróðurlendis voru sjálfsagt margfalt meiri á Suðurlandi, en hugsanlegt er að meira hafi borið á skógarkjarri hér við Sundin. En hér má ekki um ofálykta út frá síðari tíma atvinnulífi. Ingólfur hefur vart gert viðáttu gróðurlendis að úrslitaatriði, því að i báðum þessum héruðum voru landgæðin yfirdrifin fyrir búsparfir hans og nýlendum byggð um langa framtíð. Mat Karla á því að Suðurland væri hentugra til landnáms vegna góðs landnæðis, var því út í hött, því að hér við Faxaflóa voru líka yfrið viðar byggðir, gróðurlendi og beitarland. Eða tökum laxveiðina, hún hefur verið yfrið nóg í

Elliðaánum fyrir búsparfir þó hún væri sjálfsagt miklu meiri að magni í Ölfusá og Þjórsá.

Þannig virðast landgæðin, er búskap varðar, ekki hafa gert út um málið. En með nánari umhugsun má koma auga á viss atriði, sem voru Faxaflóabyggðinni í hag, sérstaklega ef litið er til nærlendis búsiðs. Þetta markaðist m.a. af því sem áður var rakið, að Ingólfur virðist hafa verið einráðinn í að búa við ströndina. Og hafi hann sett það skilyrði, mátti heita, að það útilokaði suðurströndina, því að þar háttar viðast svo til að breiðir sjávarsandar eru með ströndinni, algengast að sjávarleiðin sé 2-3 km. Undantekning frá því er Eyrarbakkinn, en þar var aftur sá ókostur að fyrir innan hann komu fen og



Hraunholtslækur var syðri afmörkun gömlu Reykjavíkurjarðarinnar. — Lækurinn liðast með hraunjaðrinum, en hér eru nyrstu mörk Reykjanesbraunanna. Í dag myndar Hraunholtslækur lögsögumörk Hafnarfjarðar og Garðabæjar. Úlfarsá myndaði nyrðri mörk jarðarinnar.



Malarvík lika að lögun og Víkin norðan við landnámsbýlið Reykjavík, má viða finna. — Þessi mynd er tekin við Seltjörn, sem Seltjarnarnesið heitir eftir en tjörnin er fyrir löngu orðin að sjávarlóni.



Nyrsta hraunið á Höfuðborgarsvæðinu er Leitarhraun, sem kom upp austan í Blálfjöllum. Efri hluti hraunsins heitir Svinahraun, en sá neðri Elliðaárhraun.

foræði. Annar ókostur voru stórfljótin, sem hlutu að hamla mjög samgöngum á landi meðan allar leiðir frá Seltjarnarnesinu voru greiðfærari. Ingólfur og fólk hans hafði heldur aldrei áður kynnst leirbornum jökulám, sem jafnvel gátu verið með brennisteinskeim, og létu sér ekki nægja vorleysingu, heldur hljóp mestur vöxtur í þær á heyannatíma. Kannski hefur þeim ekki litist á að veiða lax upp úr sliku skolpi.

Eitt sérkenni hafði Reykjavík fram yfir Suðurströndina og það voru eyjarnar og sundin, sem kunna að hafa verið Ingólf geðþekk, m.a. vegna þess að mjög líkt háttáði til á upprunaslóðum hans í Sunnmæri, þar sem urmull smáeyja var við ströndina og virðist hafa komið þar upp einskonar eyjamennung og þar að finna marga betri búgarða. Þó eyjarnar við Seltjarnarnes væru ekki fallnar fyrir svo mikla byggð, kann hann að hafa fundið til einhverrar slíkrar samkenndar frá þeim og þær juku vissulega fjölbreytni landslagsins. Að vísu voru Vestmannaeyjar úti fyrir suðurströndinni, en í of mikilli fjarlægð til samtengsلا. Loks má geta hinna heitu lauga, sem voru inni í Laugarnesi, en fátt bendir til, að fornmann hafi haft vit á að notfæra sér heita vatnið til þvotta eða húshitunar. Ekki hefur Ingólfur lagt mikið upp úr því, fyrist hann skipaði bæ sínum í 4 km fjarlægð frá þeim. En sagnir eru um það að heit laug hafi einnig verið í Örfirisey og þá skemmta þangað.

Landnáma segir að öndvegissúlurnar hafi fundist „við Arnarhvol“, sem ætti að hafa verið í fjöruborðinu, þar sem nú er Kalkofnsvegur. Vegna bessa og af því að hvollinn virtist kenndur við föður Ingólfss, voru menn um síðustu aldamót þeirrar skoðunarað Ingólfur hefði reist bú á Arnarhóli. Í þeiri trú var myndastytta hans valinn þar staður. Gömul munnumæli hermdu og að brekkan, þar sem Torfan nú stendur, hefði áður kallast Ingólfssbrekka. Því átti og að reisa þar Alþingishús, þar sem nú kallast Ingólfssstræti. Nú eru menn alfarið horfnir frá þessu og byggist það almennt á þeirri forsenu, að staðsetningin í Kvossinni, þar sem nú er suðurendi Aðalstrætis, hljóti að hafa verið þar sem hann reisti bæ sinn, en þar stóð höfuðbólið Reykjavík, ásamt kirkju, frá ómunatið. Sá galli er að vísu á þessu, að frá landnámi Ingólfss kemur 500 ára eyða í heimildir um byggð í Reykjavík og við vitum ekkert, hvað þar var á seyði, fyrr en um aldamótin 1400 að fram fara að koma máldagar kirkjunnar og ýmis jarðaskjöl. En á hinn bóginn hafa fornleifarannsóknir staðfest, að

á þessum stað stóð fornþær og aldursgreining með kolefnisaðferðinni bendir ákveðið til Ingólfstíma, eða jafnvel (mönnum til furðu) dálitið fyrir tímasetningu landnáms hans.

Það er áhugavert að reyna að gera sér í huglund, hvernig náttúrufar og umhverfi hafi verið í Reykjavík á dögum Ingólfss, en örðugt vegna heimildaskorts, þar sem Íslendingasögurnar gerðust lítið sem ekkert á þessu svæði. Að mörgu er líka að hyggja, eins og að jarðfræðingar hafa komist að því, að Seltjarnarnes hefur verið að síga í sjó á síðustu 3-4 þús árum og telja þeir að landið hafi staðið 1—1½ m hærra á dögum Ingólfss en nú á dögum. Þetta skapar ýmis vandamál, einkum varðandi Tjörnina. Ef hún fengi nú slika fallhæð og greiða rás út í sjó, myndi hún hartnær tæmast, aðeins vera eftir nokkrir pollar og Vatnsmýrin burrkast upp. En svo virðist, sem framrásin hafi ekki verið greið, að malarkambur út við ströndina hafi hindrað að Tjörnin tæmdist að miklu leyti út í sjó. Svo virðist sem „Lækurinn“ hafi þótt óárennilegur yfirferðar. Hinar fornu traðir, sem fundust í Arnarhóli benda til að farið hafi verið yfir hann, þar sem hann dreifði úr sér fremst á malarrifinu og lítur ekki út fyrir að neinn annar vegur hafi legið yfir hann.

Á stóra örnefnakortinu á bls. 8-9 er dregin 1½ m sjávardýptarlína, sem gæti gefið nokkra hugmynd um strandlínusíðu tímans. Mest er breytingin við Örfirisey, sem hefur alls ekki verið eyja, heldur viðlent nes og aðeins mjótt sund milli þess og Akureyjar, sem einnig hefur verið miklu stærri en nú.

Þó öndvegissúlurnar hafi rekið upp í fjöruna undir Arnarhóli, hefur Ingólfur varla séð sig knúinn til að reisa bæ sinn nákvæmlega á þeim punkti. Vafalaust hefði hann talið sér frjálst að reisa hann hvar sem var á norðurströnd Seltjarnarness. En hann kaus ekki skjól inni á sundum. Þar var líka meiri hætta á lagnaðarís. Í rauninni valdi hann sér vesturströnd sömu víkur, dró skip sín á land í ofurlitlu klettaviki, sem fékk nafnið Grófin. Þar varð uppsátur hans og frá því gekk fyrsta sjóargatan þráðbeint 170—200 m að bænum. En varla hefur hann órað fyrir því, að þar með væri hann að draga fyrstu götulínuna, Aðalstræti í skipulagi iðandi stórborgar 20. aldar.

Það er líka tilefni heilabrota, hví hann reisti ekki bæinn frammi á malarkambinum og kemur helst í hug vatnsból í Tjörninni, en vik úr henni teygðist þar langleiðina að núverandi Herkastala. Ekki hefur það vatnsból þó lengi verið mikils metið, því að forn-



Aldur á fornleifum er oft ákvarðaður með sérstakri visindalegri aðferð, sem kölluð er kolefnisaðferðin. Það vakti athygli á sinum tíma, þegar þeiri aðferð var beitt við leifar frá landnámsöld, sem komu upp úr fornleifagreftri við Aðalstræti, að timasetningin virtist benda til að leifarnar væru tóluvert eldri en landnám Ingólfss. Er þetta umdeilt atriði, kannski var rannsóknin ekki nógú nákvæm.



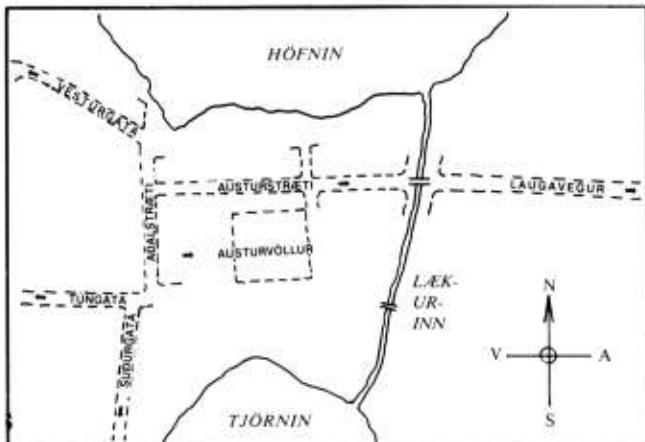
Alltoft hafa verið gerðir uppgreftrir í Kvosinni, nálægt nyrðri enda Aðalstræts. Minjar hafa fundist þar, bæði frá tímum Innréttингanna og frá landnámsöld. Hér er mynd frá einum uppgreftrinum og sýnir veggjahleðslur, en þar hefur og fundist gólfhellulögn.

leifagröftur í grunni núverandi Happdrættishúss gaf til kynna að þar á Tjarnarbakkanum hafi myndast öskuhaugur, svo tjarnarvatnið hefur varla verið drekkandi. Er ekki ólíklegt að mjög snemma hafi verið grafinn brunnur, þar sem síðar var Prentsmiðjupósturinn, nú við hús Miðbæjarmarkaðarins með veitingastofunni Ingólfssbrunni.

Frjórannsóknir benda til að á þessum tíma hafi hæðir á Seltjarnarnesi verið vaxnar birki og er það einnig stutt örnefnum, þar sem hugsanlegt er, að einungis þær hæðir, sem vaxnar voru skógi hafi verið kallaðar holt, en hér báru flestar hæðir það heiti. Hitt getum við ekki fullyrt að skógarinn hafi verið hávaxinn, kannski hefur hann bara verið birki-kjarr. En hér voru líka víðlendar mýrar, sem varla hafa verið skógi vaxnar, en þær bjuggu líka yfir auðlindum, sem Ingólfur kann að hafa haft nasasjón af. Hér á nesinu voru einhverjar bestu mórmýrar við allan Faxaflóa og um aldir var eldsneyti sótt af viðu svæði í Vatnsmýri Norðurmýri og Kringlumýri og það löngu eftir að skógarinn eyddist og holtin urðu örfofa um 1500.

Pannig var umhverfi 1. þáttar sett í kvosinni á aðalleiksviði Reykjavíkur. Því miður er engin ýtarleg samtíðarlysing til, en kynslóðirnar hafa varðveitt mörg örnefni, sem segja sína sögu. Aðaltún landnámsbæjarins lá þar sem nú er Túngata, en önnur túnskák austar, Austurvöllur. Sennilega hafa grjótgardar verið hlaðnir um túnin, þó ekki finnist leifar þeirra. En það var hentugt við eyjarnar, að ekki burfti að girða þær af til að varna ágangi búfjára. Örnefnið Akurey bendir til að þar hafi verið stunduð akuryrkja, en hitt var misskilningur, þegar menn þóttust greina af innrauðum ljósmyndum úr lofti far eftir fornán akur. Það var ekki annað en nútíma kartöflugarður. Líklegt er að í Engey hafi verið engjasláttur, fuglatekja í Lundey og meiri skógur hafi verið í Viðey en annarsstaðar í nágrenninu. Og ætli það séu ekki eins miklar líkur til að selalátur hafi verið á Grandanum vestur við Selsvör, eins og að þar hafi verið haft í seli. Geldneyti hefur verið sleppt lausu á Geldinganesi, en skyldu svín hafa verið uppi í Svínhrauni? Hvorki hefur ýsuna né sprökuna skort í honum Faxaflóa, né laxinn í Elliðaánum.

EKKI var náttúran nísk, en einhvernveginn fór það svo, að Reykjavík og ætt Ingólfss virðist hafa orðið undir í baráttunni um forstu í landinu, þegar fram í sótti. Fáorðar sagnir, lítið meira en mannanöfn, herma að nánustu afkomendur hans hafi fyrst í stað



Örnefni í kvosinni miðast mikil við upphaflegan miðpunkt byggðarinnar, Áðalstræti. Annað einkenni í þessum sundurgerðarlausu naftngiftum er að náttúrufarheiði verða örnefni. Þau eru þá rituð með stórum staf og bætt við ákveðnum greini: Höfnin, Tjörnин, Lækurinn.

haldið heiðursstöðum sem allsherjargoðar, en um margar aldir kom Reykjavík ekkert við sögu. Stafaði það af því að honum eða guðunum hafði missést í staðarvali, eða af gjafmildi hans, hvernig hann útteiddi mönnum hlutum úr landnámi sínu? Þegar Reykjavík birtist aftur út úr ósæismyrkru, var hún ekki höfðingjasetur lengur, kirkjan fátæk og upprunalegu heimalandi hennar á Seltjarnarnesi skipt niður í margar smájarðir. Og enginn kann lengur að rekja ættir sínar til fyrsta landnámsmannsins.



Sögualdarbær reistur í Þjórsárdal. Líklegt er að húskostur Ingólfss Arnarsonar, þar sem hann stóð við Tjarnarkrikann hafi verið líkur.

2. Hálfdanskt þorp 1750—1865

Meginástæða fyrir myndun bæja eða þorpa er, að fólk safnast saman á afmarkað svæði og reisir byggðabyrpingu til að sinna sérhæfðum verkefnum.

I fyrstu safnaðist fólk e.t.v. aðeins saman stuttan tíma á ári, en síðan lengdist viðvölin og að endingu urðu til þorp, þar sem fólk bjó allt árið. Þannig reis að lokum fullmótað þéttbýlissamfélag.

Fyrsta íslenska þorpið má með nokkrum rétti telja Alþingi á Þingvöllum, en þar komu menn saman á hverju ári yfir sumarmánuðina til að sinna löggjöf, dómsmálum, gera út um viðskipti og skemmta sér.

Næstu þorpin má telja verslunarstaðina. Menn hittust þar upphaflega aðeins á kauptíð, en þegar verslun Englendinga og Hansakaupmanna færðist í aukana síðar, fóru einstaka kaupmenn að hafa þar veturnsetu, aðallega í Vestmannaeyjum, Grindavík og Hafnarfirði og stjórna þaðan árabátaútgerð. En danska konungsvaldið og íslenskir sveitahöfdingjar voru andvígir slíkum erlendum atvinnurekstri og hann bannaður með samningum og löggjöf.

Eftir að vald kirkjunnar fór að aukast, urðu biskupsstólarnir í Skálholti og á Hólum líkust þorpi, þar sem rekin var ýmis starfsemi, eins og skólahald, verslun, handverk ýmiskonar, jafnvel prentverk, auk stjórnunarstarfa kirkjunnar.

Verstöðvar tóku snemma að rísa viðsvegar með ströndum landsins og oft í tengslum við verslunina. En fiskveiðarnar voru æði árstíðabundnar. Fiskigöngur réðu því að þær voru mest á vetrarvertið. Það var ekki fyrr en með tilkomu þilskipanna, að hægt var að gera út allt árið, og þannig urðu loks til hin eiginlegu sjávarþorp á 19. öld.

Undirstaða viðskipta við útlönd var sjávarfang og heimilisiðnaður sveitabýlanna, og hvorttveggja unnið með frumstæðustu tækni.

Á 17. og 18. öld var tæknibyltingin þegar hafin í Evrópu og tölverður hugur kominn í íslenska embættis- og menntamenn að nýta sér ávexti hennar og að fá meiri verðmæti út úr frumframleiðslunni, líkt og enn er leitast við að gera á okkar dögum.

Sá maður sem átti frumkvæðið um að hrinda þessum hugmyndum í framkvæmd, var Skúli Magnússon landfógeti, og fyrir hans forgöngu var stofn-

að fyrirtækið Innréttингarnar til að kynna og reka ýmiskonar þjóðþrifanýjunar.

Allmikið stofnfé safnaðist og góður stuðningur fékkst frá yfirvöldunum í Kaupmannahöfn, enda var betta talin vís leið til að auka tekjur af skattlöndum.

Verksmiðjuþorpið Reykjavík var síðan reist um sumarið 1752 og fluttar þangað margvislegar vélar og tæki til tætingar, spuna, vefnaðar og litunar á ull auk tækja til sútunar, línspluna o.fl.

Það leiddi af sjálfu sér, vegna mikils stofnkostnaðar og aðflutnings sérhæfða iðnverkamanna, sem flestir voru danskir, að reka varð fyrirtækið allt árið og fylgdi því þá um leið föst búseta.

Bótt Innréttингarnar hættu starfsemi eftir nokkrar áratugi, skildu þær eftir í Reykjavík varanlegan þorpskjarna, sem lagðist ekki niður, heldur leitaði sér að tilverugrundvelli með annari starfsemi.

Þegar verið var að velja Innréttингunum stað, var Reykjavík engan veginn sjálfkjörin. Tveir staðir bóttu einkum koma til greina: Verslunarstaðurinn Hafnarfjörður og jörðin Vík vegna nálægðar sinnar við Hólmskaupstað í Örfirisey. Líklega var Reykjavík valin vegna legu sinnar mitt á milli höfuðbólanna Bessastaða og Viðeyjar, þar sem Skúli settist að.

En þegar á heildina er litið, var Suðvesturland byngdarpunktur landsins vegna góðra sveitahéraða, aflatældar, góðra hafnarskilyrða, greiðra samgangna, stofnunar Alþingis, biskupsstóls í Skálholti og aðseturs erlendrar valdmiðstöðvar að Bessastöðum.

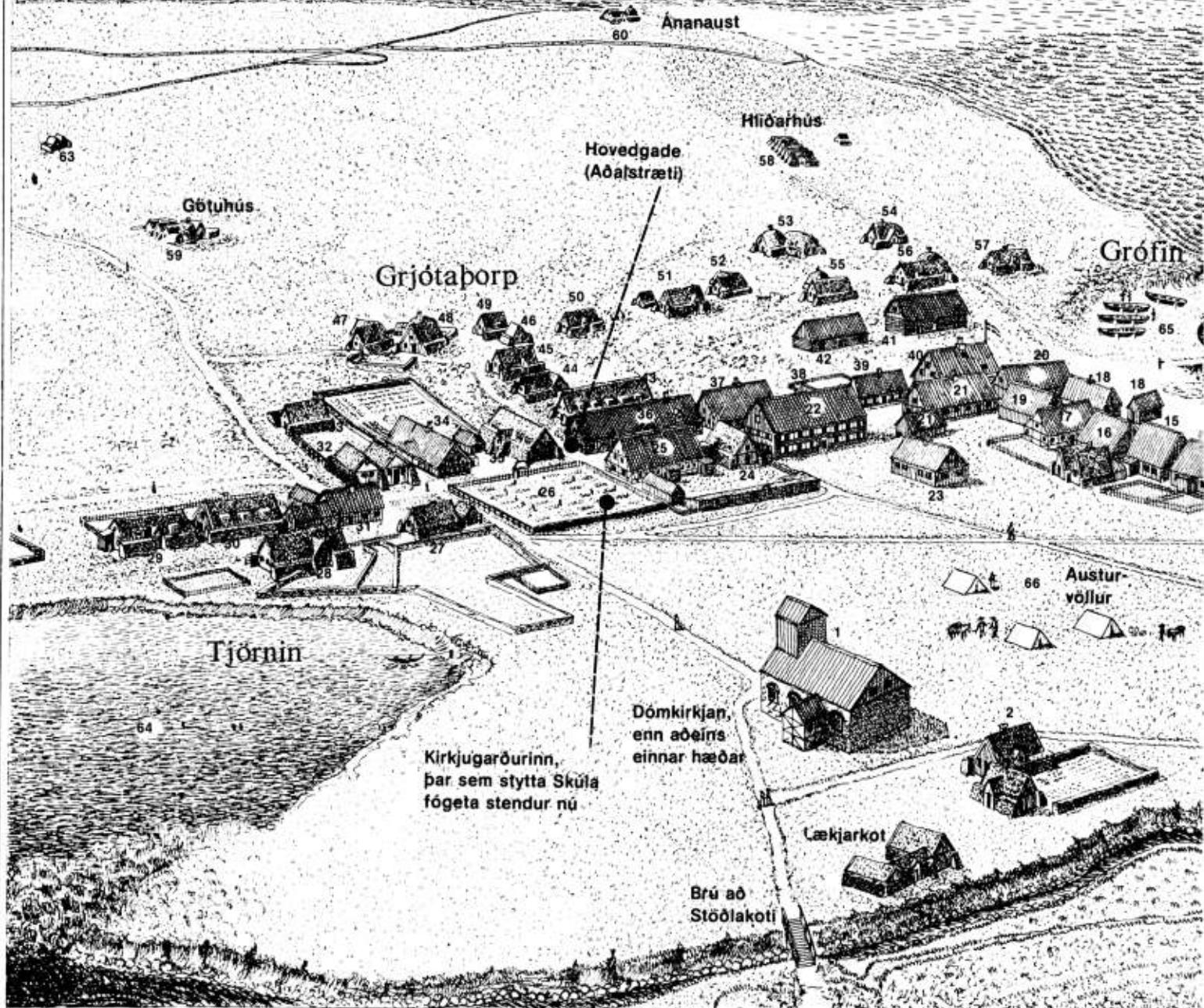
Reykjavík var því nokkuð vel í sveit sett til að verða stjórnunarmiðstöð, þó engum virðist hafa dottið það í hug, þegar iðnfyrirtækin voru sett á stofn.

Næsti stóri áfanginn var að Landsnefndin síðari lagði til að einokun yrði aflétt, stofnaðir yrðu fáir kaupstaðir til að dreifa kröftunum ekki um of, því að það er forsenda fyrir sérhæfði þjónustu og atvinnu rekstri að við sé að styðjast verulegan þorpskjarna.

18. ágúst 1786 voru síðan stofnaðir 6 kaupstaðir og áttu þeir að bjóna stórum landsvæðum. Reykjavík var einn þeirra og er þá afmælisdagur hennar.

Landsnefndin fékk auk þess samþykktan flutning

Grandinn út í
Hólmaná og Akurey



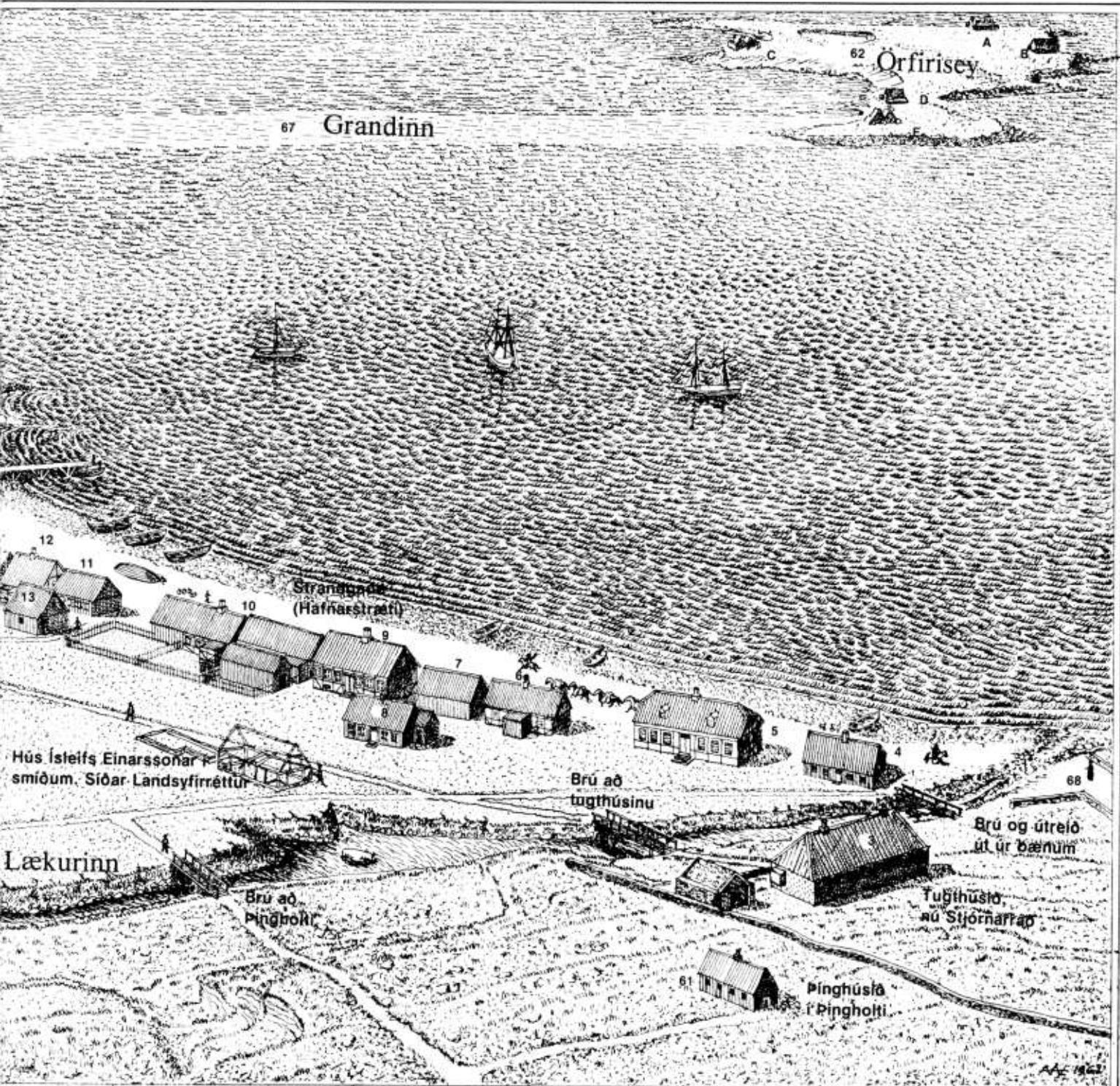
1. Kirken opfört af tilhugne Kamppesteen
2. Smeedens Huus
3. Tugthuuset af tilhugne Kamppesteen
4. Tih. Kjöbmd. Isaachsen i Kristianssand
5. Tih. Kjöbmd. Sivertsen i Havnefjord
- 6, 7 og 8. Tih. Kjöbmd. Jacobæus i Keblevig
9. Tih. Det Fanöske Inter. Selskab
10. Tih. Det Fiensburgske
- 11, 12 og 13. Tih. Kjöbm. Thomsen i Norburg
14. Vertshusholder Gundlager Svendsen
15. Poul Brechmanns Huus med Grænibær
- 16 og 17. Den Randerske Handel
- 18 og 18. Falkehuus med Koge Huus
19. Tih. Kjöbmd. Petraeus

20. Tih. Kjöbmd. Bergmann
- 21 og 21. De handlende John Gislesen og P. Brechmann
22. Tih. Kjöbmd. Sunchenberg
23. Tih. Kjöbmd. Laxdahl
24. Et Fjos tilh. Fabrikken
25. Tih. Kjöbmd. Bergmann
26. Kirkegaarden
27. Tih. forige Tugtmester Zoëga
28. Tih. Kjöbmd. Bergmann
29. Tih. Fabrikken
30. Tih. Tugtmester Bruuns Enke
31. Tih. forige Oeconomus, nu Bager Scheel
- 32 og 33. Sadelmager Bechs Huus med Fjos

34. Landfogdens Huus med Höelade
35. Spindehuus tilh. Fabrikken
36. Fabrik-Bygningen
37. Kjöbmd. Tofté og Bergmanns Krabboder
38. Et Skuu tilh. Kjöbmd. Bergmann
- 39, 40, 41 og 42. Tih. Kjöbmd. Sunchen-bergs Handel
- VÍÐBÓTARSKRÁ
43. „Skálinn“ Spunavennahús Innréttning-anna
- 44—49. GRJÓTABÆIR:
44. Sandholtsbær
45. Finnbogabær

46. Ásmundarbær
47. Helgabær
48. Grjóti
49. Vaktarabær
50. Hölli i Grjóta
51. Hákonarbær
52. Hjallakot
53. Helgakot
54. Sjóbüð
55. Faberfjós
56. Marteinsbær
57. Þorfinnsbær
58. Hlíðarhúsín
59. Götuhús
60. Ánanaus'
61. Pinghus (
62. ÖRFIRISEY
- A. Örfirisey
- B. Hólihús
- C. Steinþóri
- D. Eyrarhús
- E. Kaupmar
63. Skakkakot
64. Tjörnin
65. Grófin
66. Austurvöl
67. Grandinn
68. Traðirnar

67 Grandinn



Reykjavík árið 1801

Yfirsýn þessa yfir hinn íslenska höfuðstað í byrjun nýrrar aldar gerði Aage Nielsen-Edwin og er hann birtur hér með leyfi. Við gerð myndarinnar studdist hann við margvisleg gögn m.a. uppdrætti Lievogs frá 1787 og þeirra Ohlsens og Aanums frá 1802. Þar sem myndin er mikil minnkuð hér, er skýringartexti skýrður. Hér má greina ólik stig byggingarþróunar bæjarins.

Margir torfkofarnir í Grjótabrekunni eru frá gamla býlinu Vík eða hjáleigum þess. Húsin við Aðalstræti voru flest reist fyrir Innréttингarnar. En kaupmenn hafa nú reist mörg hús við Hafnarstræti. Þau eru einnarhæðar, svartbikuð „dönsk“ timburhús með háu risi.

En einnig þekkast hús úr bindingsverki og steini. Fyrst hafði tugthúsið (Múrin) verið steinhlaðinn 1764 og síðan Dómkirkjan á árunum 1788-94. Var steinn í hana tekinn við bæinn Grjóta, sem hlaut nafn af því.

biskupsstóls og skóla frá Skálholti og gerði tillögu um flutning Alþingis til Reykjavíkur, sem þó varð ekki fyrr en síðar. Landsnefndin stefndi markvisst að því að gera Reykjavík að höfuðstað.

Eftir stofnun kaupstaðarins fór að komast regla á ýmsa starfsemi í bænum. Haldnir voru borgarafundir, menn ráðnir til verkefna, embætti stofnuð og nefndir settar á fót.

Merkasti áfanginn í byggðamálum var stofnun byggingarnefndarinnar 1839, en með henni hófst skipuleg umfjöllun um gerð húsa og skipun gatna og opinna svæða í bænum.

Og nú fór þess fyrst að gæta, að menn mynduðu sér skoðanir á því, hvernig bærinn ætti að líta út, hvernig hagkvæmt væri eða fallegt að hann þróaðist.

Sr. Tómas Sæmundsson varð fyrstur til þess að rita grein um skipulagsmál í Fjölni 1835. Þar mælti hann aðallega á móti torfbæjunum, sem lágu á við og dreif um Kvosina. Síðan brá hann upp draumsýn sinni um það, hvernig Reykjavík ætti að líta út. Hann vildi að umhverfis Austurvöll risi hverfi opinberra



Skúli fógeti átti frumkvæðið að stofnun Innréttninganna og hafði úrslitaáhrif á staðarval þeirra á býlinu Reykjavík. Hann kallast því með réttu faðir Reykjavíkur.

stofnana, að skemmtigöngustígur yrði lagður austan með Tjörninni (Fríkirkjuvegur) og að nýr kirkjugarður yrði gerður sunnan til á Hólavelli. Gengu þessar hugmyndir Tómasar að hluta til eftir.

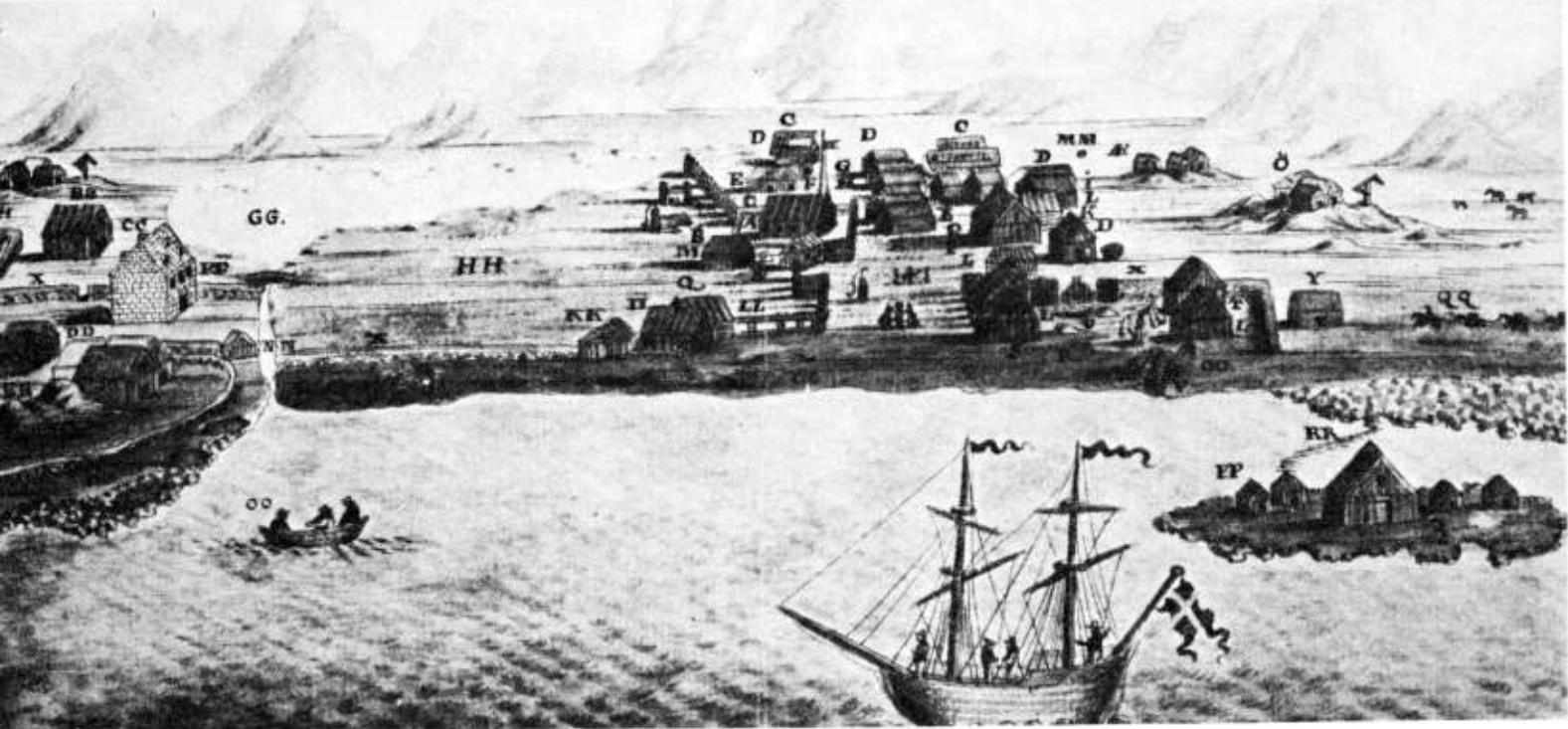
En vikjum nú að því, hvernig byggð hefur þróast allt frá stofnun lönfyrirtækjanna:

Öll hús Innréttninganna stóðu við Aðalstræti, sem á bessum tíma var nefnt Hovedgade uppá danska vísu og stóð lengi vel undir nafni. Við þessa götu var og gamla kirkjan og kirkjugarðurinn, þar sem nú stendur Skúli fógeti og horfir til suðurs. Það sem næst gerist markvert í byggdingarmálum þessa þorps er að opinberar stofnanir flytjast hingað. Myndarlegt tugthús er reist árið 1760 fyrir austan Læk eða nokkuð utan við byggðina. Þetta er nú Stjórnarráðið. Fálka- og vöruhús konungsverslunarinnar í Effersey eru endurreist nyrst við Aðalstræti. Samkvæmt ákvörðun Landsnefndarinnar er tekið að reisa hér dómkirkju úr steini árið 1790, sem er neðri hæð núverandi dómkirkju. Grjótið í kirkjuna var flutt á sleðum að vetrarlagi úr Grjótabrekunni yfir Austurvöll. Hafa þessar framkvæmdir sjálf sagt þótt nokkrum tíðindum sæta á sinni tið.

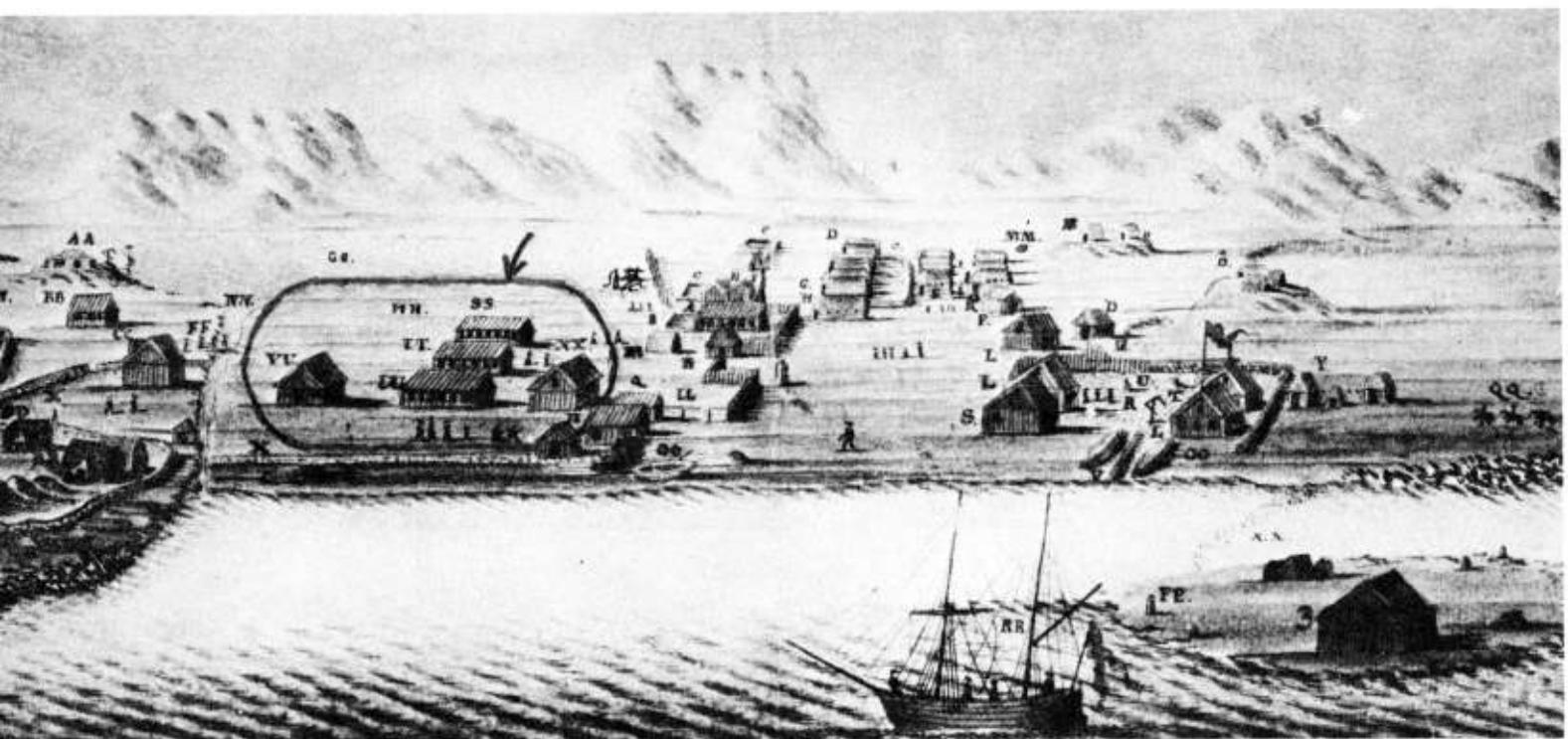
Stuttu fyrir aldamótin 1800 voru embætti landfógeta og Landsfírrétturinn (forveri Hæstaréttar) flutt hingað, án þess að fyrir þau væru byggð sérstök hús. Skólahús var reist á Hólavelli og þar hélt Alþingi sín tvö síðustu þing árin 1799 og 1800, áður en það var lagt niður.

Eftir að bærinn fær réttindi sem kaupstaður, kemur hingað brátt fjöldi kaupskípa. Fyrst í stað fer verslunin mest fram á skipunum úti á legunni, en síðar byggja margir kaupmannanna verslunarhús fyrir ofan sjávarkambinn. Eftir aðeins áratug, eða um 1800 er risin samfelld röð verslunarhúsa í mjúkum boga meðfram fjörunni. Þetta er suðurhlíð Hafnarstrætis, sem nefndist Strandgata fram undir síðustu aldamót.

Á fjörukambinum komu kaupmennirnir síðan upp reitum til fiskbreiðslu og þeir ríkustu byggðu langar trúbryggjur út fjöruna fram undan verslunarhúsum sínum. Að baki húsanna gerðu kaupmenn sér matjurtagarða. Meðfram suðurhlíð þeirra myndaðist brátt stígur og handan stígsins reis næsta húsaröð bæjarins. Það var suðurhlíð Austurstrætis, sem nefndist á þeirrar tíðar mállysku Langefortov. Fyrsta húsið ris þar árið 1802, og stendur enn sem Austurstræti 22, þar sem nú eru Garbó og Bónaparte, en lengi var þar verslun Haraldar Árnasonar



Tvær teikningar Sæmundar Hólms af Reykjavík, eins og hann sá hana utan af höfninni um 1783, en hin er einskonar framtíðarsýn hans. Á efri myndinni má sjá, hvernig byggðin var raunverulega við Aðalstrætið, en á neðri myndinni er hugsýn Sæmundar. Þar hefur torg risið við Aðalstræti, en nýtt byggingahverfi sýnt nær læknum. Eru það fyrstu skipulagshugmyndir borgarinnar, sem kunnugt er um að hafi verið teiknaðar.





Stærsta skrefið í þróun Reykjavíkur sem samgöngumiðstöðvar, var upphaf reglubundinna gufu- og póstskipaferða árið 1858. Myndin sýnir póstskipið Láurú úti á legunni.

Ferðir manna taka nú mjög að aukast hér um slóðir. Aðalleiðir til bæjarins frá fornu fari eru sunnan yfir Fossvogslæk, frá Hafnarfirði og frá Elliðaáram fram Bústaðaháls.

Á Öskjuhlíð verða þær að einum vegi, sem liggur yfir Skólavörðuholt, þvert yfir Arnarhól niður að Lækjarósnum. Þar var í fyrstu, ádur en brýr koma, auðvelt að riða yfir Lækinn, þar sem hann dreifði sér í flæðarmálínu. Hér riðu síðan sveitamenn uppá fjörukambinn framan við verslunarhúsin.

Aðalleiðin útfrá bænum til nágrennabyggðanna, var vegur til suðurs til Skildinganess og að ferju til Bessastaða, en hér er nú Suðurgata.

Til vesturs frá þessari götu lágu tvær leiðir fram á nes, önnur var Landakotsstigur, sem nú er Túnsgata, en hin lá sunnar og framhjá Hólavallaskóla. Ein leið lá sunnan við kirkjuna og suðaustur með Tjörninni.

Húsunum fjölgar hægt og hægt. Um 1830 rísa tvö hús, þar sem er núverandi Thorvaldsensstræti. Annað þessara húsa er Apótekið sem stóð þar til fyrir stuttu. Með þessu hefur afmarkast sá græni ferhyrningur, sem kallaður er Austurvöllur. Þessi blettur varð snemma helgur meðal bæjarbúa, sem stóðu á móti því að þar yrði byggt, m.a. með undirskriftasöfnun um miðja 19. öld.

Árið 1838 eru fyrstu timburhúsin byggð austan Lækjar við nýja innkomuleið til bæjarins, núverandi Bankastræti. Þetta eru Bernhöftshúsin, sem nokkur styrr stóð um á síðasta áratug, eins og kunnugt er. Ofar í holtinu taka nokkru síðar að rísa fleiri hús. Flest þar sem síðan verður Þingholtsstræti.

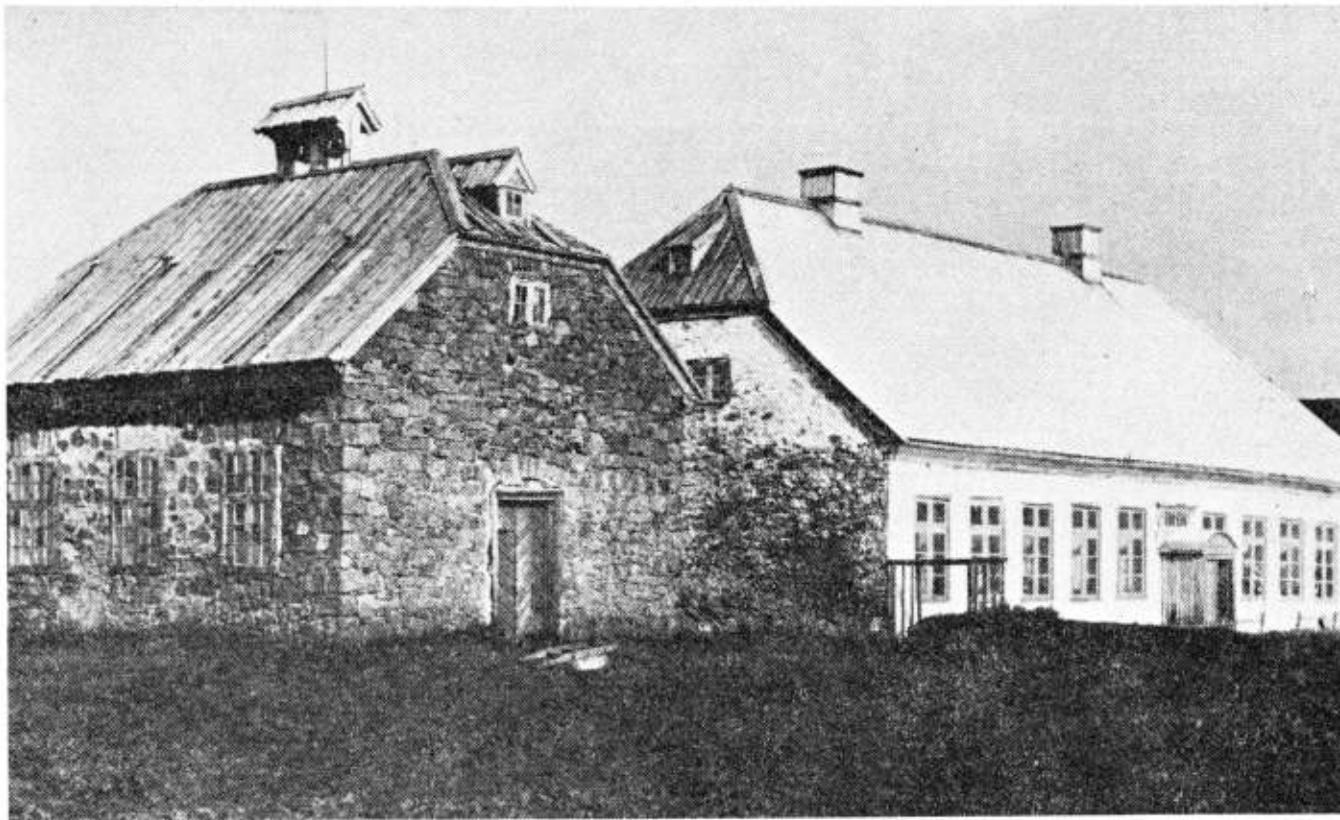
Í austur og vestur frá bænum, fyrir utan sjálfa kaupstaðarlóðina, rísa tómthús- og burrabúðarbýli og önnur smákot. Flest eru þau í upphafi vestur af Grófinni og upp af byggingum Innréttингanna. Síðar tekur þessum býlum að fjlóga og myndast þá þyrringar, sem kallaðar eru hverfi eða þorp og eru kennið við upphaflegu útgerðarbýlin: Selshverfi, Hliðarhúsatorfan, Skuggahverfi, Grjótaþorp.

Þetta er kyrrialtur og þyngslalegur bær. Raunar er þetta bæði sveit og bær. Viða eru enn kollóttir torfkofar, sums staðar þó með tréþiljum. Grasblettir og kálgarðar eru girtir með grjótgörðum eða trégirðingum og milli þeirra liggja moldargötur. Viða má sjá búfénað á beit, hesta, kýr og kindur.

Sé farið upp að litlu Hólavallamyllunni, sem ber hæst bygginga, fæst gott útsýni yfir bæinn. Liturinn á jörðinni er fölur, en þekjurnar á torfbýlunum eru grænni. Húsin eru flest smá, súðklædd á veggjum og þaki og borin svörtu biki. Hvítmálaðir smáskiptir gluggarnir skera sig vel úr. Byggingar hins opinbera, tugthúsið og kirkjan eru einu húsin, sem eru úr steini og ljóst kalkið á veggjunum undirstrikar sérstöðu þeirra. Í stórgryttum holtunum beggja vegna Kvosalinnar má sjá smágerar torfkofabústir. Þar búa Íslendingarnir.



Abalstræti 10 er eina húsið, sem enn standur eftir af Innréttингahúsum. Það er líklega reist árið 1764 og er því næstelsta hús í Reykjavík, á eftir Stjórnarráðsbyggingunni.



Viðeyjarstofa var reist á árunum 1752—54 sem embættisbústaður Skúla fógeta. Kirkjan var reist seinna eða 1768—74 og undir kór hennar er Skúli fógeti grafinn.



Bessastaðakirkja er ein af þeim veglegu opinberu byggingum, sem danska konungsvaldið lét reisa hér um slóðir á 18. öld. Um þessar byggingar má lesa í bókinni Steinhusin gömlu á Íslandi.



Stjórnarráðshúsið var upphaflega reist sem fangahús á árunum 1761—1771. Það var upphaflega nefnt mýrinn, af því að það var mürsteinshlaðið.



Mynd tekin í Grjótaþorpi og sér þar út eftir Austurstræti. Húsin fremst á myndinni eru dæmigerð fyrir danska tímann. Á lóð hússins, sem er fyrir miðri mynd, stendur nú Morgunblaðshöllin.

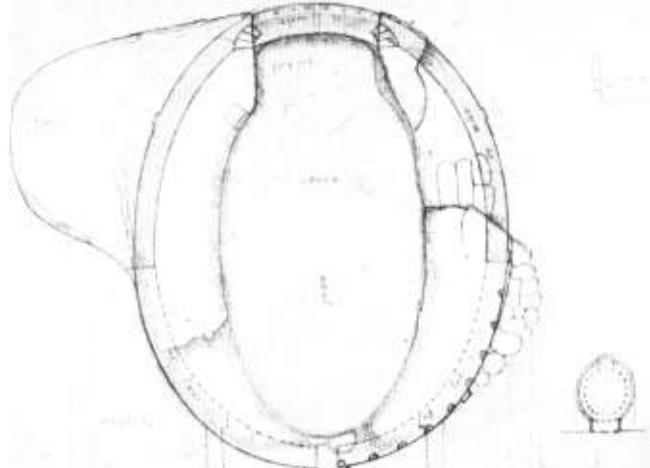
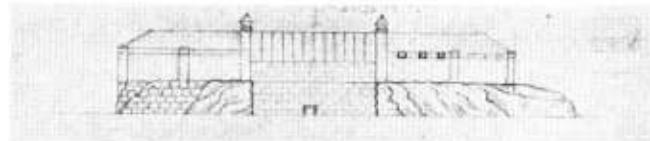
Á verslunarhúsunum við Strandgötuna, sem snúa út að sjónum, blaktir rauðhvít fáninn við hún. Úti á legunni liggja stórsigld kaupskip, sem ber tignarlega við ljósbláan bakgrunn Esju og Skarðsheiðar.

Á við og dreif má sjá fólk á ferli: við vatnspóstana, fyrir utan búðirnar og við fiskvinnu í fjörunni og á stakkstæðunum.

Þegar nær er komið, sést að ekki er þrifalegt um að litast: sorp og fiskúrgangur liggja viða í haugum og leggur af þeim megnan daun. Lyktin úr opnum skolprennum í götunum er heldur ekki geðsleg. Fólkid er óhreint og grámugt og við minnsta vind þyrlast moldrykið upp á götunum.

Um vor og haust er mikið um að vera í bænum — þá er kauptíð. Bændur koma með langar lestar klyfjahesta með ullina og á haustin er kvíkfénaður rekinn til slátrunar. Lestamennirnir slá tjöldum sínum upp á Austurvelli og er þeir snúa aftur, hangir á klökkum útlend vara, hertur fiskur og þorskhausar.

Sérkennilegt mundi nútímmönnum þykja ljóslaust myrkrið í bænum á nóttunni. Á veturna er ljósleysið og athafnaleyssið ráðandi. Reykinn leggur upp frá skorsteinum húsanna og í bænum ríkir kyrrð, nema hvað sog brimöldunnar berst neðan úr fjörunni.



Hugmynd Sigurðar málara að sjóbaðstað við Batterið. Sigurður setti fram fjölda hugmynda um byggð í Reykjavík.

3. Skútu- og timburhúsabærinn 1865—1900

Á

fyrri hluta 19. aldar var byggðaþróun í Reykjavík hæg en sígandi. Árið 1865 voru íbúarnir orðnir um 1650, timburhús voru 76 en steinhús 7.

Á síðari hluta aldarinnar varð stökkbreyting, því stórstigari eftir því sem leið á óldina. Þilskipaútgerð hófst í bænum. Með skútunum var hægt að gera út mest allt árið, rekstrarhagkvæmni jökst og framleiðsluaukning kallaði á aukið vinnuafli. Þar með varð til í bænum sérstök sjómannastétt, sem ekki þurfti tómthúsþýli til að styðjast við. Samfara aukinni útgerð jökst ýmis þjónustustarfsemi og lönaður. Í lok aldarinnar hafði orðið þrefold íbúafjölgun. Reykjavík var orðin 5800 manna bær með miklum fjölda nýlegra timburhúsa. Þá er talið að í trésmiðastéttinni einni hafi verið um 500 manns.

Hinir nýju Reykvíkingar voru aðfluttir. Sveitirnar voru fjölbýlar og mikil fólksfjölgun í þeim. En þar sem tæknivæðing var að hefjast í landbúnaði, voru þar ekki verkefni fyrir aukinn fólksfjölda. Það var því ekki vonum seinna að stórútgerð, sem starfaði allan ársins hring kæmist á laggirnar til að taka við fjölda landlauss vercafólks, sem reyndar flutti einnig í stórum hópum til Vesturheims.

Vegna vesturferðanna losnuðum við að miklu leyti við hin alþjóðlegu skipulagsvandamál í öðrum löndum, þar sem atvinnulaust sveitafólk reisti hreysahverfi í nágrenni bæja og borga.

Reykjavík losnaði einnig við annað alþjóðlegt skipulagsvandamál, ofþéttingu byggðar, af ýmsum ástæðum. Lóðir borga erlendis voru oft í höndum braskara, sem reyndu að koma eins mörgum íbúum fyrir á landi sínu og hægt var, skildu varla eftir auðan blett. Slík hverfi höfðu litla sem enga hreinlætis-ástöðu og urðu pestar- og spillingarbæli, eins og lýst er í bókum Dickens. Það sama er reyndar að gerast nú á tínum í tæknivæðingu þriðja heimsins. Erlendis urðu þessi vandamál síðan til að þrýsta á um skipulagsaðgerðir, eins og að ákveða hámarkshæð og fjarlægðir milli húsa, nýtingarhlutfall lóða og kröfur um opin svæði, sem eru mörg hin mikilvægustu ákvæði í skipulagi og byggingarreglugerðum.

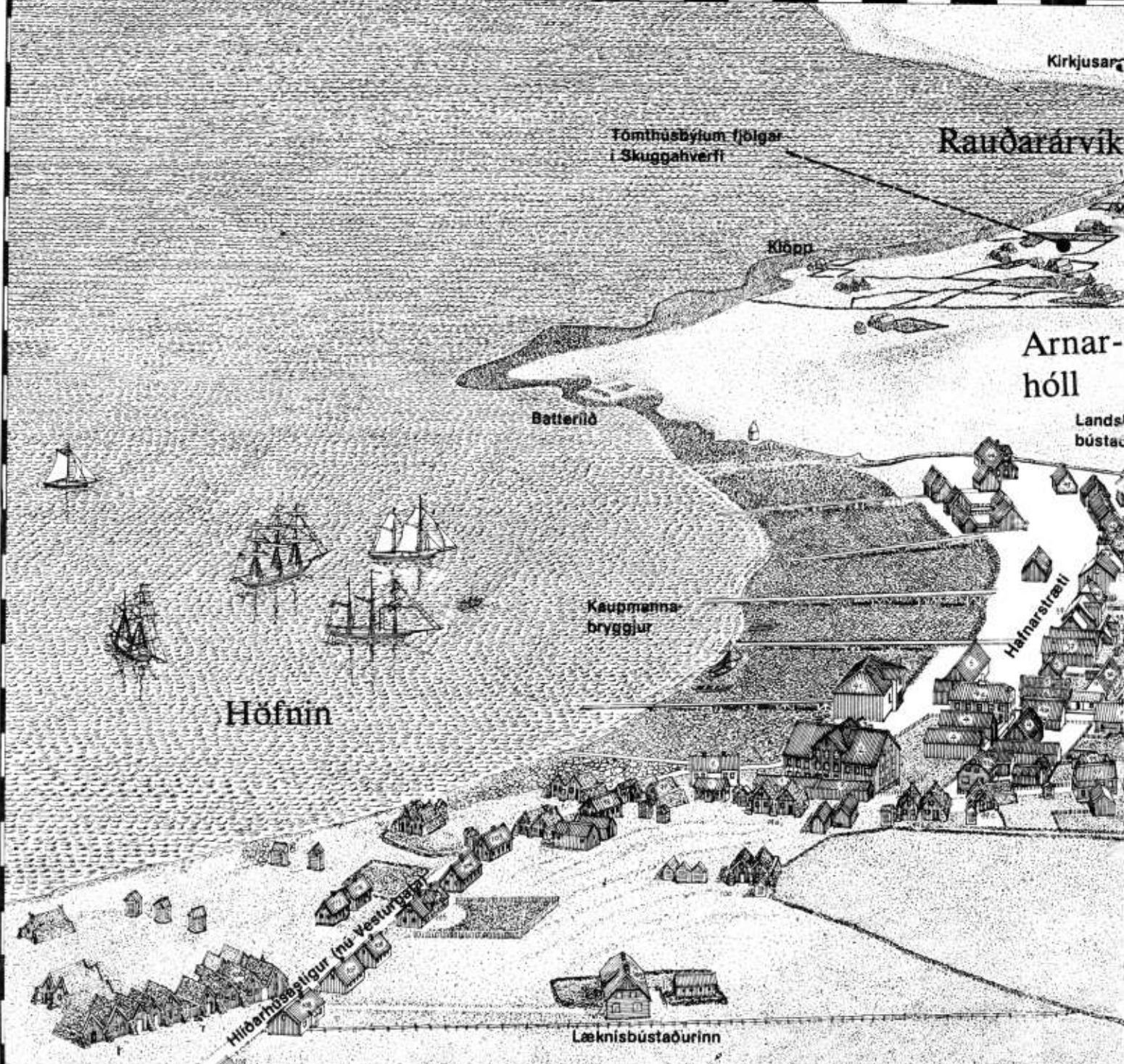
Ýmsar ástæður voru fyrir því að ofþéttigar-

vandamál komu ekki upp í Reykjavík. Má þar nefna að riflegar kröfur voru snemma gerðar vegna brunahættu um fjarlægð milli húsa, að stór tún voru nytjuð til búskapar og síðan garðasvæði, sem voru mikilvæg til framfærslu og loks að bærinn var smár á alþjóðlegan mælikvarða. Hér var svo þvert á móti kvartað undan of mikilli dreifingu byggðarinnar, sem var þó ekki raunverulegt vandamál, fyrir utan óhagræði og aukakostnað vegna stærra gatnakerfis.

Eftir því sem byggingum fjlgaði og þörf var fyrir fleiri byggingarlöðir, hófst að vísu ásókn í túnin, en embættismenn sem höfðu töðufeng sinn af þeim, voru tregir að láta þau af hendi. Dæmi um þetta var Læknistún upp af Vesturgötu og Arnarhóll, sem var í eigu stjórnarinnar og nytjaður af Landshöfðingja. Auk þess var hið víolenda Landakotstún í eigu kápolksa trúboðsins, sem hafði engan áhuga á að selja það undir lóðir. Þessu megum við þakka sum grænu svæðin, sem við njótum enn í dag.

Enn var ekki til nein skipuleg stefna um framtíðaruppbyggingu bæjarins, en gerðar voru kannanir og snert á málinu í tengslum við meiriháttar byggingarframkvæmdir. Sérstaklega gætti töluverðrar umræðu um skipulagshugmyndir í sambandi við byggingu Alþingishússins. Hugmyndir voru uppi um að reisa það á Arnarhóli í viðleitni til að mynda þar einskonar háborg. Danski arkitektinn sem teiknaði Alþingishúsið hafði sjálfur sínar hugmyndir um staðarval og kaus því stað við Austurvöll. Í könnun hans var komið nokkuð inn á framtíðarskipulag.

Byggingarnefnd Reykjavíkur hlaut líka að velta fyrir sér framtíðarhugmyndum til að forðast mistök og kostnað, sem leiddi af handahófsvinnubrögðum. Innsýn fæst í starfshætti hennar í bókun um þvergötur Vesturgötu 1866: „...álítur nefndin að það sé í alla staði hentast að þær séu strax markaðar niður ...við það gæti sparast kostnaður, sem leiðir af því að ekki er byggt eftir vissu plani ...nefndin stingur upp á því, að mýrin fyrir neðan veginn sé skorin fram og burruð upp, og síðan útvísað til tómthúsa eða annarra bygginga ...veiti líka íbúunum hagsmuni, svo sem grennd við kaupstaðinn, aðgang að uppsátri sérlega góðu til brúkunar á vor-

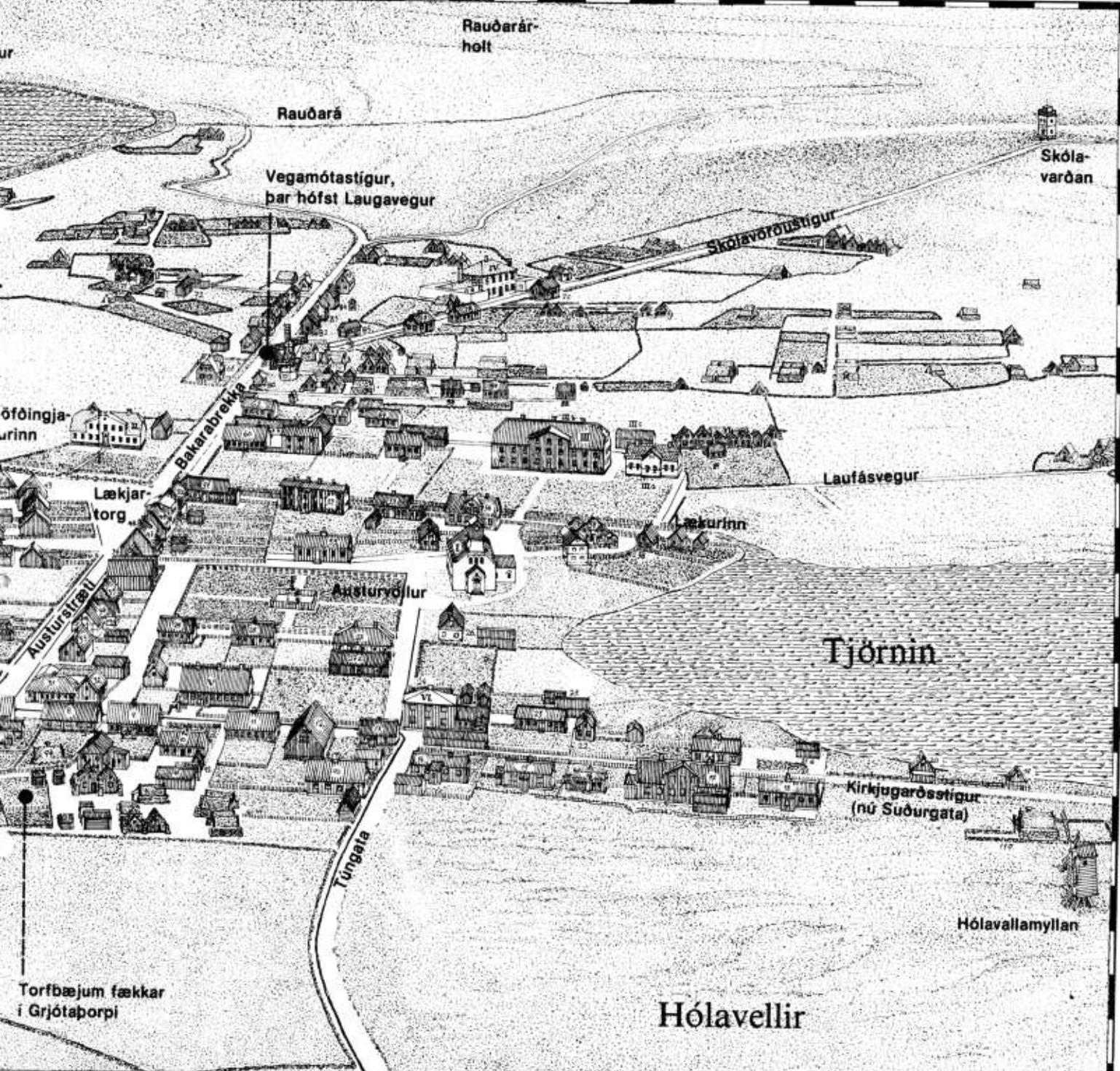


*Skra eftir skáldum
með Benediktí Grindal*
1876.

- I. Dómkirkjan
- II. Landshöfdingjasetur
- III. Skólinn
- IIIa. Bókhlaðan
- IIIb. Geymsluhús (fjós)
- IIIc. Leikfimhús
- IV. Pinghus, Steinninn
- V. Landsprentsmjója
- VI. Klúbbur, Spítali

1. Geir Zoëga
2. Glasgow
3. Liverpool

- | | | | | | | |
|-----------------------------------|--|----------------------------|-----------------------------|------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|
| 4. W. Fischer/J. Steffensen | 12. Jón Guðmundass. † | 25. Mad. Tærgesen | 38. Jónas Guðmundss. | 53. Helgi Hálfdánars. | 70. Eyjólfur Oddsson | 82. Hölvíði (Mad |
| 4a. Taergesens hús | 13. Magnús sníkkari (Davíðshús) | 26. H. Friðriksson | 39. Hans Robb | 54. J. Jónasson læknir | 71. Guðmundur Jóhannesson smíður | Guðrún Jónsdóttir) |
| 4b. Jacobssens hús | 14. Frú I. Melsted (Mad. Ottessenshús) | 27. Randrup (apótek) | 40. N. Knudzon | 55. O. Finsen (pósth.) | 72. Pétur Þérrisson | 83. Guðmundur Jónss. |
| 4c. Bryggjuhúsíð | 15. Frú Finsen | 28. Conf. B. Thorsteinsson | 41. Barnaskólinn | 56. T. Finnboagason | 73. Mad. Guðrún | 84. Lüðvíg Alexiússon |
| 5. N.C. Havsteen | 16. Haflíði | 29. Pall Melsted | 42. O. Möller (Th. Johnsen) | 57. Jakob Sveinsson | 74. Grimsdóttir | 85. Ármí Gíslas. leitgr. |
| 6. Norska verslunin | 17. Egill Jónasson | 30. Veltan | 43. Sig. Melstedó | 58. E.M. Waage | 75. Pétur Valgarðsson | 86. Helgi Jónss. sníkk. |
| 7. P. Jónasson háyfir dómari | 18. Jóhannes sníkkari | 31. Mad. Jørgensen | 44. Aug. Thomsen | 59. Lakjarkot | 76. Björn Árnason | 87. Helgi Helgas. sníkk. |
| 8. V. Breiðjörð (Hé-konsenshus) | 19. Mad. Knudsens (Grundtvigshús) | 32. Sig. Vigfússon | 45. Mad. Sivertsen | 60. Bernhóft (bakari) | 77. Silfurmiður | 88. Þorsteinn Guðr. mür. |
| 9. Jóhannesen (Biskupsstofan) | 20. Brunnhús | 33. M. Jochumsson | 46. Ed. Siemsen | 61. M. Smith konsul | 78. Geyrir (Páll Eys.) | 89. Stóðakot (Sess-eila Árnadóttir) |
| 10. Frú Thorstensen (Grónðalshús) | 21. B. Hjaltested | 34. G. Lambertsen | 47. Biskup P. Þjetursen | 62. Mad. Petersen | 79. Þorsteinn Guðr. | 90. L. Sveinbjörnsson |
| 11. Einar Zoëga (Steinsenshús) | 22. P. Guðjohnsen | 35. Frú H. Benedictsen | 48. (Sverrir) Eyþór | 63. Frú P. Thorstensen | 80. Þorsteinn Guðr. | bæjarføgeti |
| | 23. G. Magnússon | 36. Mad. G. Möller | 49. A. Thorsteinsson | 64. Einar sníkkari | 81. Þorsteinn Guðr. | 91. I. Ólafsson |
| | 24. Sig. Arason | 37. Hannes Johnsen | 50. Prestaskólinn | 65. Smiðahús | 82. Þorsteinn Guðr. | 92. Mad. Thomsen |
| | | | 51. S. Eymundsson | 66. Amtm. B. Thorberg | 83. Þorsteinn Guðr. | 93. Oddur Gíslason |
| | | | 52. B. Bjarnason | 67. Ass. J. Þjetursen | 84. Þorsteinn Guðr. | 94. Valgarðr. Breiðtf. |
| | | | 68. Jónas Helgason | 68. Viggðis Vaage | 85. Þorsteinn Guðr. | 95. Kristjánshús |
| | | | 69. Simon Alexiússon | 69. Þorsteinn Guðr. | | |



Timburhúsabærinn árið 1876

Uppdrátt sem þennan má nota til að fara í ferðalag aftur til gamals tíma. Maður getur hugsað sér að vera kominn á hest til bæjarins niður Bakarabrekkuna og hafa áð á Lækjartorgi. Þar er nokkuð líkt um að litast eins og nú á dögum, nema að húsin norðan Austurstrætis eru ekki risin og ná garðar þar út að götunni.

Frá Lækjartorgi má síðan fara í gönguferðir um götur bæjarins og skoða ýmis sérkenni byggðarinnar.



Myndastyttrur setja mjög svip á opin svæði. Hér er sjálfsmynd Bertels Thorvaldsens á Austurvelli, en hún var síðar flutt í Hljómskálagarðinn.

vertið m.m."

Einn fulltrúi í byggingarnefndinni hafði líka til að bera óvenjulega framsýni. Það var Sigurður Guðmundsson málari. Hann setti fram margar hugmyndir um fyrirkomulag byggðarinnar og árið 1871 gerði hann upp á sitt eindæmi fyrsta skipulagsuppdrátt af bænum. Því miður er upprátturinn glataður, en vit-að er um helstu skipulagshugmyndir Sigurðar: Tjörnin skyldi gerð að höfn, á hæðunum beggja megin Tjarnarinnar skyldu rísa stórbyggingar, á Melunum og suður að Skerjafirði skyldu vera íbúðarhúsahverfi með skrautgörðum, í Laugardal íþróttasvæði og sundlaug í Batterlinu við Sölvhól.

En víkjum nú að framkvæmdum og hvernig byggðin mótaðist á skútuaðinni.

Á seinni hluta 19. aldar fjölgæði húsum mjög bæði í Kvosinni og í báðum úthverfum, við Vesturgötu og Laugaveg. Einhverra hluta vegna byggðu nær eingöngu efnamenn í miðbænum. Við Lækjargötu reis hús dómkirkjuprests, sem síðar varð biskup og af því kölluðu gárungarnir götuna Heilagsandastræti. Torfhús hurfu úr Kvosinni, en bygging þeirra þar var bönnuð frá 1842.

Upp úr 1860 fóru almennir íbúar að geta reist sér timburhús. Þar sem efni skorti, voru þau oft mjög smá, en hinsvegar fóru að koma fram ýmis frávik frá hinum lágu einnar hæðar „dönsku“ húsum. Helstu breytingarnar voru að þakinu var dálitið lyft með því að láta útveggina rísa upp fyrir loftið til að nýta þak-

hæðina betur. Þetta kallaðist „portbygging“. Einnig var viðast hlaðinn steinkjallari undir húsin, til að nýta geymslupláss í honum. Þegar mönnum þótti kofinn svo verða of litill, var gripið til þess ráðs að gera útskot á húsin, svokölluð bíslög, oft með nærlötum þaki. Á ríkmannlegri húsum voru víða settar svalir, útskornar upsir og kvistir, sem þótti allt til prýði.

Ef hið opinbera reisti hús á þessum tíma, var það venjulega stórt og traust. Það voru veglegar byggingar með miklu olnbogarármi. Sum voru jafnvel allt-of stórr fyrir þá starfsemi, sem þar átti að fara fram og fékk þá ýmis starfsemi önnur húsrými í þeim. Þannig var með Latinuskólann, sem var reistur nokkru fyrir miðja öld, að Alþingi fékk þar inni, og á Dómkirkjuloftinu fengu söfn inni. Þegar Alþingishúsið reis, fengu bæði Landsbókasafn og Forngrípasafn þar inni og síðar Háskólinn allt fram til 1940 að Háskólabyggingin á Melunum var tekin í notkun.

Pessar stóru opinberu byggingar þóttu eins og töfrahallir og mörkuðu sumar tímamót með upphafi nýrra byggingaraðferða. Þegar Dómkirkjan var stækkuð, hófst hér hellulagning á þök i stað timburs. Með Latinuskólanum kynntust menn marglyftu timburhúsi og málningu, en hann var í fyrstu málaður dökkrauður. Við byggingu Alþingishússins lærðu íslenskir steinsmiðir að setthögva Stein og voru mörg steinhús og steinbær hlaðin í kjölfar þess, fyrir utan nú alla steinhlöönu sökklana og kjallaraná.

Eitt byggingarefni má segja að Íslendingar hafi „uppgötvað“ og notað meira en þekkist í nokkrum öðru landi og það var bárujárnið. Það var fyst notað á þök upp úr 1875, en síðar líka á veggi og varð bráðlega ríkjandi klæðning. Pessu veldur hin sérstaka veðrátta, hin mikla slagviðrisrigning, þar sem bleytan lefst með storminum gegnum hverja rifu. Um aldamótin var bárujárnið orðið algerlega ríkjandi í útliti bæjarins.

Á síðustu áratugum aldarinnar risu nokkur marglyft hús, einkum í miðbænum og hallanum niður að Kvosinni. Sum þeirra voru steinhlaðin, önnur timburhús. Má nefna gamla barnaskólann, sem síðar varð landssímastöð, löggreglustöð og nú er hluti af póststöðinni og er steinhlaðið hús, þá kemur Glasgow, stórbygging úr timbri nyrst í Grjótaþorpinu, sem brann skömmu fyrir aldamót, Ísafoldarprentsmiðja við Austurstræti og Hótel Ísland, þar sem nú er Hallærisplanið.



Húsin við Hafnarstræti og strandlengjan séð utan frá Batteríi.



Skúturnar úti á legunni, smábátar og uppskipunarbátar nær.



Bryggjuhúsið var nokkurskonar borgarhlið Reykjavíkur á þessum tíma. Var allur varningur sefluttur frá skipum með uppskipunarbátum að bryggjuni. Myndin er útför Jóns Sigurðssonar forseta og sést líkfylgdin í Aðalstræti árið 1880.



Bryggjuhúsið er nú búð Álafoss og í enda undirgangsins er nú kominn stórr búðargluggi.

Háttsettir embættismenn reistu sér stór íbúðarhús efst í Lækjarbrekkunni, eins og Amtmannshúsið, sem Magnús Stephensen, síðar landshöfðingi reisti sér, meðan hann var amtmáður. Bergur Thorberg landshöfðingi flutti stórt timburhús, kaupmannshús frá Stykkishólmi og reisti við Bankastræti, þar sem nú er Samvinnubankinn og Jón Pétursson dómari reisti sér hús, sem enn stendur andspænis enda Skólavörðustígis. Siðan fór Þingholstræti að mótað, þar sem Farsóttahús reis og ýmsir embættismenn gerðu sér hús.

Byggðin tók að teygjast með aðalgötum út úr bænum. Upp frá Bakarabrekku, sem síðar kallaðist Bankastræti, myndaðist braut, sem greindist í tvennt, þar sem nú er Vegamótastígur, önnur brautin lá upp á Skólavörðuholt, en hin áfram í austur m.a. inn að Þvottalaugum og var hún af því kölluð Laugavegur. Hún lá beina línu inn að Rauðará, þar sem lestamenn áðu hestum sínum. Þar var sett trébrú á Rauðará. Hún var smíðuð í einu lagi og lögð



Kirkjustræti. Lengst til hægri sést „Okakerið”, einskonar þjónustu- og félagsmiðstöð bæjarins. Á neðri hæðinni var samkomustaður, sem kallaðist Klúbburinn, en á efri hæðinni var sjúkrahús, enda er húsið áletrað Hospital. Ópin holræsi sjáest greinilega í götunni.

eins og hlemmur yfir lækinn, og er þar síðan kallað Hlemmur.

Byggð fór einnig að teygjast vestur á böginn með Hlíðarhúsastíg, sem síðar nefndist Læknisgata og loks Vesturgata. Hún var aðalleiðin fram á Seltjarnarnes og var þá beygt suður á böginn um Framnesveg. Við hana reis Hótel Reykjavík og síðan mörg timburhús.

Við leiðina suður á Mela var gerður nýr kirkjugarður og kallaðist gatan fyrst Kirkjugarðsstígur en síðar Suðurgata. Þar í brekkunni risu nokkur hús heldri manna, m.a. dómkirkjuprests, en þá var engin Tjarnargata til.

Heildarsvípur bæjarins hafði ekki mikið breyst, þrátt fyrir það að byggingum hefði fjölgæð og hærri og stærri hús hefðu risið hér og þar. Enn voru stór tún innan um byggðina. Kálgarðar höfðu jafnvel aukist vegna aukins garðyrkjuhuga og nú hófst ræktun blóma- og trjágarða. Gróskumestur var garður landlæknis, hins danska Schierbecks, sem

gerðist mikill brautryðjandi í garðyrkju. Hann fékk gamla kirkjugarðinn í Aðalstræti til ræktunar og gróðursetti þar fyrsta viðinn og silfurreyninn, sem enn standa þar. Síðar kallaðist það Bæjarfógetagarður, því að Halldór Danielsson bæjarfógeti settist þar að. Árni Thorsteinsson landfógeti ræktaði og trjágarð, sem nú er bakgarður Hressingarskáls og Bernhöft bakari ræktaði blómagarð í brekunni niður að læknum.

Vegna túnanna og stakkstæðanna frammi á sjávarkambinum var byggðin enn mjög dreifð. T.d. byggðist norðurhlíð Austurstrætis og Hafnarstrætis ekki fyrr en eftir aldamót og má enn í dag sjá tímismuninn á þessum götuhlíðum.

Þyrpingar lítilla timburhúsa risu í holtinu fyrir austan Læk og í Skuggahverfinu, þar sem nú er Hverfisgata, en einnig vestan við bæinn í Grjótaborpi og við Vesturgötum. Í þessum úthverfum bjuggu hinir nýju stéttir, í austurbænum einkum ïðnaðarmenn, en í Þingholtinu þó embættis- og



Austurhluti Hafnarstrætis kringum aldamót. Flest næstu húsin voru ólikar deildir í Thomsen-magasini.

menntamenn t.d. kennarar vegna nálægðar við Latínuskólan, og þá bjuggu þrír ritstjórar við Þingholtsstræti. Í Vesturbænum voru sjómenn og skútuskipstjórar hinsvegar í meirihluta.

Frá þessum tíma er m.a. að verulegu leyti fegursta húsarödin í Reykjavík, Stjórnarráðið, Bernhöftstofan og Menntaskólinn í Lækjarbrekkunni, þó inn á milli hafi komið eitt síðari tíma steinhús (Gimli).

Á skútuöldinni var Reykjavík tiltölulega kyrrlátur bær. Hér voru engar vélar og meira að segja fátt um hestvagna. Umferð manna og hesta myndaði því aðeins lágværan klið fótataks og hófataks, en götur voru malarbornar. Dálitið var um handvagna fyrir þungaflutning, en hestvagnar þekktust ekki.

Við aðalgöturnar vörpuðu steinolíuljósker daufri birtu frá sér í næturdimmu og þóttu merkileg fyrirbæri í augum sveitamanna.

Mesta breytingin hafði orðið við höfnina, ekki þó svo að hafnarmannvirki hefðu verið gerð, heldur hafði skipunum fjölgað og mátti oft sjá fjölda seglskipa á legunni og stundum innan um þau gufuskip, bæði póstskipið, allskyns leiguflutningaskip og jafnvel herskip erlendra þjóða í heimsókn. Kolsvartan reyk lagði upp frá reykháfum þeirra og dimmur tónn frá eimpípum þeirra var eins og ómur frá fjarlægum og ókunnum löndum.



Á þessari mynd er verið að hlæða útskipunarþáta saltfiski. Flutningsaskipin gátu þá ekki lagst að bryggju, heldur liggja þau úti á höfninni.

4. Bær við upphaf nýrrar aldar 1900—1915

Saga Reykjavíkur hafði fram að þessu mótask í premur þróunarstigum, meðan íslenskt bændasamfélag var að færast skref fyrir skref í átt til tækni- og þéttbýlissamfélags. Þetta gerðist með tæknivæðingu í vinnslu landbúnaðaráfurða (verksmiðjuporp-ið), aukningu mennta- og embættisstarfa (stjórnarmiðstöðin) og tæknivæðingu fiskveiða (stórútgerðarbærinn).

Þær breytingar sem urðu um aldamótin voru ekki grundvallarbreytingar á hlutverki bæjarins, hann var eftir sem áður útgerðar- og stjórnunarmiðstöð, en aftur á móti jókst fjölbreytni í störfum og tækni svo mjög, að aldamótaárið 1900 markaði einnig í raunverulegum skilningi upphaf nýrrar aldar: öld tækni og borgvæðingar.

Í atvinnumálum má nefna tilkomu nokkurs verksmiðjuiðnaðar á ný, Klæðaverksmiðjunnar Iðunnar (1903) og Völundar (1907).

Seglatogari var tekinn í notkun 1902 og síðan

fyrsti gufutogarinn 1905. En tíu árum síðar árið 1915 voru togarar í bænum orðnir 17 talsins. Nokkrar hafnarbætur voru gerðar (lagning steinbryggju) en sjálf hafnargerðin hófst 1913 með tilheyrandi stórmerkjum, gufukrana, dýpkunarskipi og eimreiðum.

Bæjarbúar kynntust fyrst vélknunu farartæki á landi 1904 (Thomsens-bílum). Þó er ekki hægt að segja að bílaold hefji innreið sína fyrr en 1913.

Fyrsta steinsteypuhúsið var reist 1898 (Barónsfjós). Gufuvaltari kom og þar með hófst malbikun gatna, árið 1912.

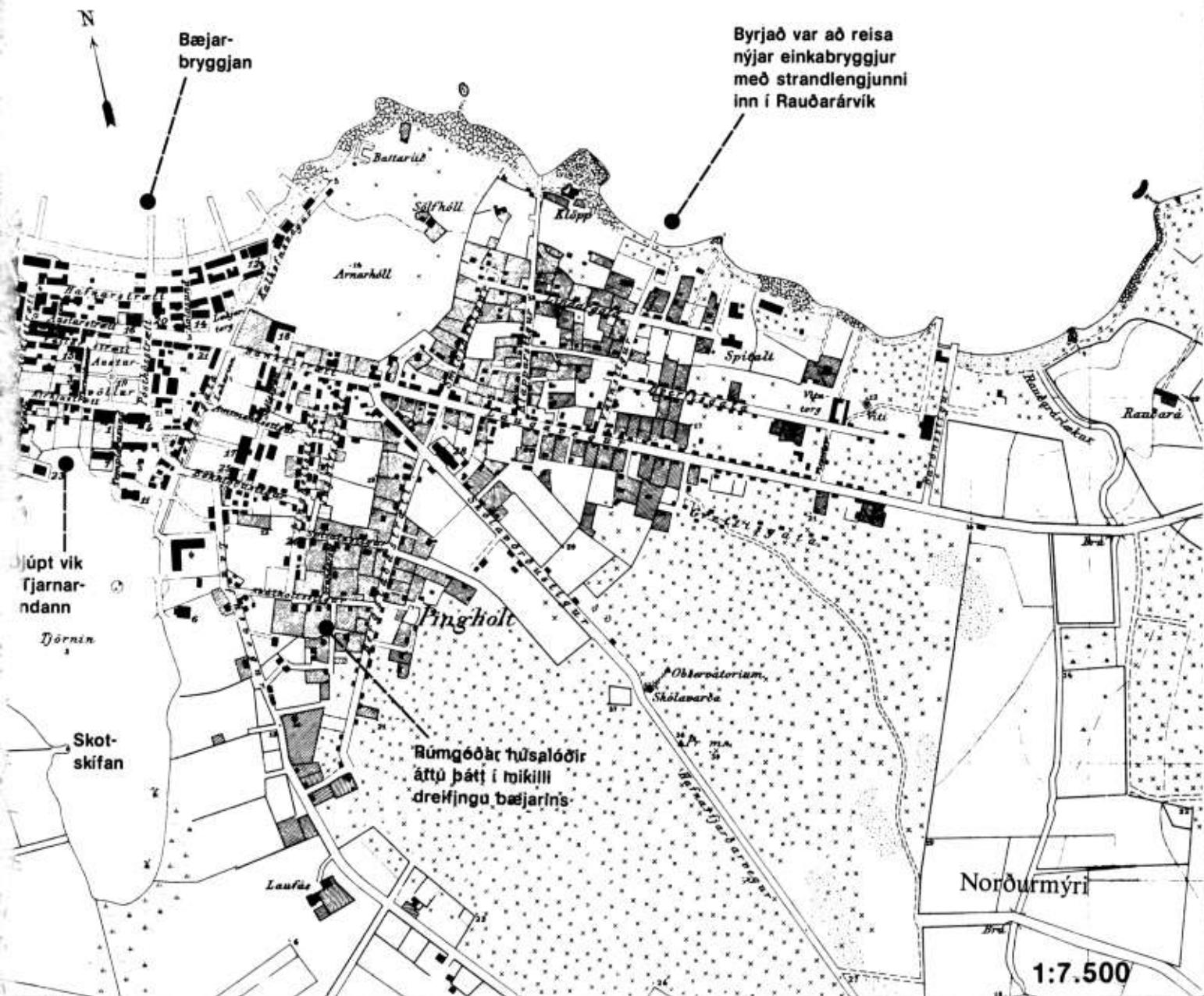
Þá voru á þessu stutta timabili, fram að fyrri heimsstyrjöldinni, innleiddar ýmsar nýjar tæknigreinar sem tengast borgum: holræsi (1902), vatnsveita (1909), gasveita (1910) og nokkuð var um rafmagn frá steinolíurafstöðum.

A sama tíma var sími lagður, verkalyðsfélög stofnuð og íþróttafélög, og komið á fót margvisleg-

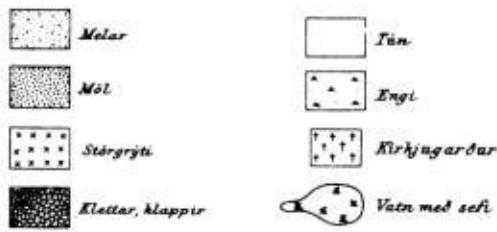


Einn af fyrstu vörubilunum sést hér á myndinni framan við Landsbókasafnlö. Bíllinn ber einkennisstafina RE, en framan af voru skammstafainnar dregnar með þessum hætti af kaupstöðum eða sýslum likt og tiðkast enn i dag í skráningu skipa.

100 30 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 100 Meter
300 50 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 100 Almari



Herforingjaráðskortið frá 1903



Kort þetta sýnir byggð og náttúrufar eins og það var á árinu 1903. Það er nákvæmt og sýnir mörg smáatriði, hvert hús og lóðir. Eins og sjá má er byggð viða gisin, af því að menn vildu ekki skerða góð tun. Stórt hverfi reis í Bráðraðisholti, utan við Doktorstún og Skuggahverfi handan Landshöfðingjatúns á Arnarhlí. Við eru aðeins komnir bútar af verðandi götum, t.d. Hverfisgata og Lindargata. Engar götur eru á Tjarnarbakkanum. Byggingar nefnd og bæjarverkfraeðingur notuðu þennan uppdrátt sem kortgrunn fram yfir 1920.



Point-de-vieu hugmyndin, þ.e. að láta götur veita útsýni til virðulegra bygginga, var vinsæl á 19. öld. Þaemi þess í Reykjavík voru Amtmannsstígur og Stýrimannastígur.

um menningarstofnunum og sérhæfðum skólum.

Öll slík atriði hafa áhrif á og vekja upp hugmyndir um staðsetningu bygginga og landnýtingu. Þá fer mat manna á fjarlægðum að breytast með fullkomnari samskiptatækni.

Í skipulagsmálunum er það einna áhrifamest, að á þessu tímabili er í hraðuppsiglingu nútímbær, höfuðstaður landsins, þar sem bregðast verður við breyttum viðhorfum með fyrirhyggju og viðsýni. Það er þó ekki fyrr en seinna sem menn fara að gera sér grein fyrir þessu.

Skrif um framtíðarmálefni taka að aukast í blöðum. Mikið er rætt um að taka þurfi frá bestu byggingsarsvæðin fyrir virðulegustu stofnanir, áður en lítt skipulögð byggð breiði sig yfir allt.

Annað aðalatriði sem menn fara að koma auga á, er að göturnar eru flestar of mjóar fyrir hina nýju



Niður af fjöru Skuggahverfisins gerðu nokkur fyrirtæki sinar eigin bryggjur, áður en Höfnin kom. — Hér er verið að vinna að uppskipun á bryggjunni niður af Völundi.



Skólavörðustigurinn. Byggðin farin að teygja sig upp í holtið. Myndin er tekin ofan úr Skólavörðunni, útsýnisturni sem latinuskólapiltar reistu við enda gönguleiðarinnar, þar sem nú er Leifssytta.

samgöngutækni. Um þetta segir t.d. Páll Briem í grein 1904: „Strætin í Reykjavík eru svo mjó, að riðandi menn geta oft jafnvel eigi haldið hiklaust áfram. Það er eigi hægt að sjá, hvar Reykvíkingar hugsa sér að hafa sporvagnabrautir um bæinn. Í Kaupmannahöfn er farið á hjólhestum um allt, en þetta mun vera allerfitt í Reykjavík...“

Reyndar eru mjóar götur eitt sígildasta vandamál í skipulagi og hafa oft orðið sú áminning, sem dugði til að gera bæjarstjórnarmönnum skiljanlegt að betra væri að sýna fyrirhyggju í niðurröðun byggðar.

Byggingarnefndin í Reykjavík þurfti löngum að kljást við þann vanda, að fá að beita meiri framsýni í ákvörðun um breidd gatna. Féleysi bæjarins stóð einnig í vegi, því að i mörgum tilfellum varð að kaupa það land af einkaaðilum, sem þurfti til að

breikka göturnar.

Þörf á götubreidd er að sjálfsögðu metin út frá umferðartækni hvers tíma, en á ofanverðri 19. öld markaðist hún af hestum, vögnum og fótgangandi fólk. Oft var t.d. miðað við að tveir klifjahestar gætu mæst, eða þá klifjahestur og riðandi maður.

Árið 1902 var ráðinn fyrsti verkfræðingur til bæjarins, Knud Zimsen. Hafði hann ríkan skilning á umferð og öðrum tæknigreinum skipulags og réði mestu um legu gatna og önnur skipulagsmál á þeim árum. Hugmyndin um legu Hringbrautar og sporvagnabrautir eftir henni, er komin frá Knúti.

Við skulum nú skyggnast dálitið um í þessum unga og uppvaxandi bæ.

Íbúunum hefur fjölgað mjög örт og smíði íbúðarhúsnaðis er að sama skapi mjög mikil. Frá aldamótum til ársins 1915 fjölgaði íbúunum um meira en



Gamla lönskólabyggingin við Lækjargötu er eitt fegursta dæmið frá glæsิตima timburhúsanna í byrjun aldarinnar. Húsið var tekið í notkun árið 1906.

helming, úr 5800 í 14.200. Eftir 1915 hélist íbúa-
aukningin svo nokkuð jöfn, eða um 1000 íbúar á ári.
Það er skemmtileg tilviljun, að íbúatala bæjarins í
þúsundum fylgdi nokkurnvegin alveg síðari lið
ártalsins, allt fram til um 1945, þegar fjölgunin jókst
og varð þá meiri en 1000 á ári.

Hið aðflutta verkafólk reisti flest sjálft íbúðarhús
sín eins og löngum hefur tíokast í Reykjavík. Byggðin
í Vesturbænum, Þingholtinu og Skuggahverfi
þéttist.

Götustubbar eru lagðir og við sumar götur í þessum
hverfum taka nú að rísa húsaraðir. Vegna eldri
húsa, sem stóðu í vegi fyrir stefnu nýrra gatna, gat
liðið langur tími þangað til göturnar yrðu fullgerðar.
Þannig tengdist (Skugga)Hverfisgatan ekki miðbænum
fyrr en 1910.

Hin stóru túnasvæði við Arnarhól og Landakot
ollu því enn að íbúðarverfin voru allmikið slitin frá
bænum og varð byggðin þá líkt og U-laga í kringum



Vatnsberi að ausa vatni í tunnu við vatnspóstinn í Aðalstræti. Vatnsvitan leysti vatnspósta og vatnsbera af hólmi árið 1909.



Röð póstvagna með varning og farþega leggur upp frá Hlemmi. Að baki sér í gasgeymi og Gasstöðina, sem tók til starfa árið 1910.



Laugarnar voru notaðar til þvotta og baða allt frá tímum Innréttингanna. Tauþvottur þar var æði kalsalegur starfi á veturna, meðan Laugahúsið hafði ekki verið reist.

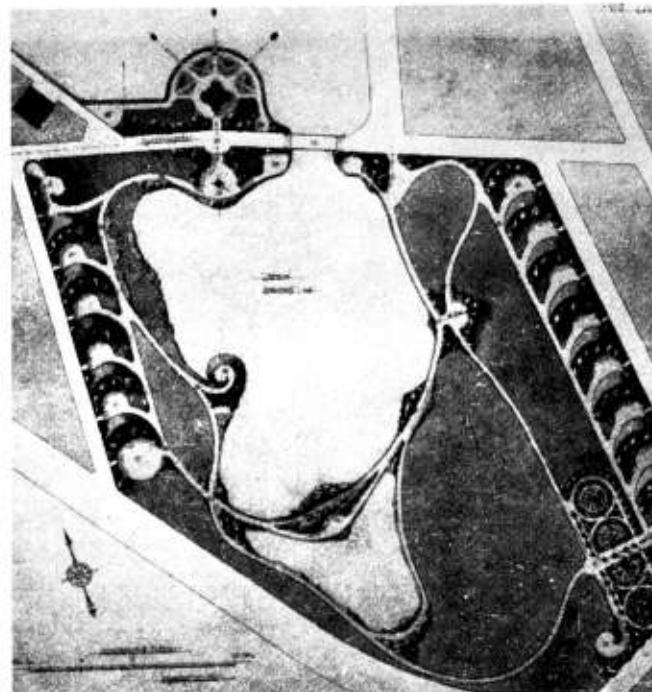
bessi túnasvæði. Þetta er einnig skýringin á því að nýrri byggingar risu síðar á þessum svæðum, meðan eldri byggð er handan þeirra, t.d. vestan Landakotshæðarinnar, við Bræðraborgarstíg, Brekkustíg og Framnesveg.

Í miðbænum og umhverfis Tjörnina, þar sem efnahverfi eru, rísa mjög glæsileg timburhús. Þar náði tímabil timburhússanna hátindi. Nokkur þessara húsa standa enn í Miðbænum og má benda á Hótel Vík og lönaðarmannafélagshúsið. Heillegar götur, sem bættust við á þessu tímabili voru m.a. Tjarnargata og Miðstræti. En nýi tíminn er einnig á næstu grósum og taka að rísa nokkur steinsteypuhús eins og Þórshamar og Kvennaskólinn.

En það er fleira en hús og götur, sem setja svip á bæinn, —sjálfst mannlífið. Á þessum áratugum voru flest störf unnin utanhúss, og þó skjólleysið væri oft slæmt, setti þessi athafnasemni utanhúss oft skemmtilegan svip á bæinn. Þá gat fólk fylgst með störfum í bænum, sem eflir skilning á því samfélagi sem menn búa í. Nú á dögum keppast menn hins vegar við að loka og girða af vinnustaði og vinnusvæði og gerir það bæjarlífð dauflegra en áður var.



Stakkstæði á Kirkjusandi. Konur og börn unnu mest við fiskbreiðsuna, en vagnar á járnbrautarteinum voru notaðir til að flytja fiskinn að og frá reitunum.



Uppdráttur Kjorboes og Zimsens frá 1908 af Tjarnargarðinum. Priggja manna nefnd gerði seinna breytingar á skipulaginu.



Mynd þessi sýnir inneftir Laugaveginum í kringum 1910 og er hún tekin á gatnamótunum við Skólavörðustíg. Þar má sjá, að inn eftir Laugaveginum er röð símastaura og ber hver símastaur ógrynni símalina. Í horninu hægra megin er lítil barnapía með sérkennilegan barnavagn.

Þá settu stakkstæðin mikinn svip á umhverfið. Fiskbreiðslan var mjög plássfrek og teygðust stakkstæðin út frá Kvossini, bæði til vesturs og austurs og sum útgerðarfyrirtækin höfðu bryggju fram af bækistöð sinni.

Með auknum fiskveiðum og batnandi efnahag, batnaði einnig hagur bæjarfélagsins. Það gat ráðist í ýmsar framfarir og framkvæmdir, frægust þeirra var hafnargerðin, en líka ýmislegt sem stuðlaði að hollustu og hreinlæti. Þannig komu nú holræsi í stað opnu ræsanna, þar sem áður lá sorp og rotandi úrgangur. Regluleg götuhréinsun hófst 1909 og sama ár var fenginn fyrsti vatnsvagninn, dreginn af hesti, sem sprautaði vatni á göturnar til að minnka rykið.

Stöðugt var unnið að framkvæmdum á þessum árum og stóðu víða opnir skurðir vegna holræsa eða lagningar vatns- og gasæða.

Símanotkun varð algeng, en símalínurnar voru ekki enn grafnar í jörð. Því voru raðir símastaura meðfram götum með allt að hundrað línum hver stauraröð, vitt og breitt út um bæinn.

Nú var einnig hin skammvinna öld hestvagnanna og þeir voru af ýmsum gerðum: lystikerrur, vöruvagnar og fjórhjóla póstvagnar af sömu gerð og nú

sjást í kúrekamyndum.

Á veturna er á stundum allnokkur sleðaumferð um göturnar, sérstaklega þegar ís er tekinn af Tjörninni og þá er ekið með ísinn á sleðum á fljúgandi fart eftir Lækjargötunni niður að Nordalsíshúsi. Kúskarnir standa á sleðunum og hvetja hestana með hrópum og köllum.



Sölvhólsbærinn stóð um það bil þar sem nú er risinn Seðlabanki. Fyrsti uppskipunarkraninn sést í baksýn.

5. Bærinn fær svípmót nútímans 1915—1930

Árið 1915 má með sanni telja upphafsár markvissrar skipulagsumræðu í Reykjavík. Um vorið varð stórbundi í Miðbænum. Þar brunnu tólf nálæg timburhús og urðu heitar umræður allt árið um það, að lélegt skipulag hefði verið orsókin.

I bænum dvaldi þá dansk arkitektinn Alfred Raavad, hálfbröðir Thors Jensens, og ritauði minnis og blaðagreinar, sem birtust einnig í dönskum ritum ári síðar.

Þá skrifaði Guðmundur Hannesson læknir fyrsta íslenska ritið um bygginga og skipulagsmál, sem birtist á næsta ári. Rit það varð undirstaða að frumvarpi til laga um skipulag 1917, sem samþykkt varð síðar með áorðnum breytingum 1921.

Alfred Raavad starfaði m.a. við skipulagsmál í Bandaríkjunum. Hann hafði áður komið hingað og sett á blað frumhugmyndir að fyrsta svæðaskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Það var meginatriði í hugmyndum Raavads, að borgin ætti að byggjast og þéttast á milli byggðakjarna Reykjavíkur og Hafnarfjarðar, og hefði þessi stefna að sjálfsögðu átt að rikja í skipulagi hér um slóðir svo hægt væri að taka það fastari tökum. Í samræmi við það gerði Raavad m.a. ráð fyrir miðbæ nálægt miðju svæðinu, við Skerjafjörð og stjórnhverfi og dómkirkju á Öskjuhlíð, sem yrði þá nokkurskonar Akrópolíshæð.

Umfjöllum Guðmundar í riti hans var jarðbundnari og féll að miklu leyti undir málaflokka byggingamála, umhverfismála og heilbrigðismála, sem öll eru hliðargreinar, nátengdar skipulagsmálum.

Það hefur annars löngum viljað loða við hér á landi að nota orðið „skipulag“ í þróngri merkingu, sem aðeins varðar hið ytra borð, svo sem útlit húsa og staðsetningu minnisvarða. Þetta átti vafalaust nokkurn þátt í því, að önnur aðalatriði skipulags, svo sem þróun og skipun byggðar, fengu sáralitla formlega umfjöllum fram á síðstu áratugi.

Guðmundur Hannesson vék hinsvegar að margvislegum þáttum skipulags og deiliskipulags. Hann bendir t.d. á nauðsyn þess að setja reglur um hæð húsa við götur, en yfirbragð bæjarins var þá mjög ósamræmt, því að há og lág hús voru hvert innan

um annað.

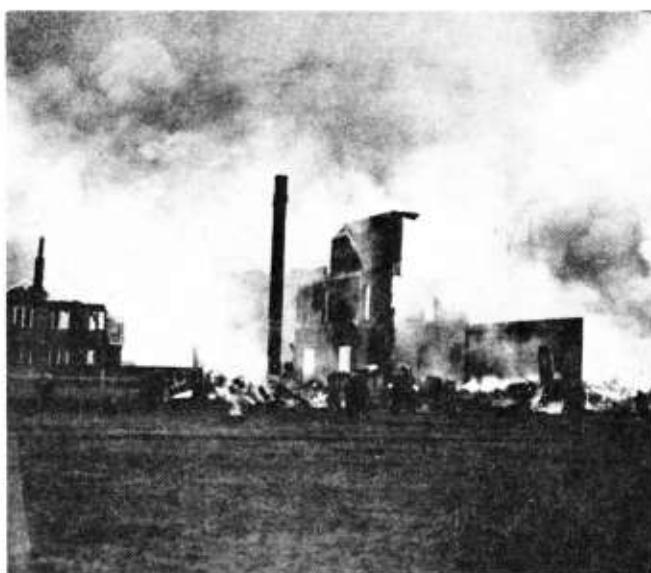
Annað var nauðsyn þess að ákveða, hvort byggð ætti að vera stakstæð eða samþygð. Vegna skorts á reglum um þetta, voru víða gerðir brunaðarflar, þó með öllu væri óvist að við þá yrði nokkurntímann byggt.

Eitt merkasta atriðið sem Guðmundur fjallaði um, var þörfin á aðgreiningu starfsemi (zoning). Það var einmitt orðið mikilvægt skipulagsverkefni í óþrifalegum stórborgum erlendis og fór hann sjálfsgagt að þeim fyrirmundum.

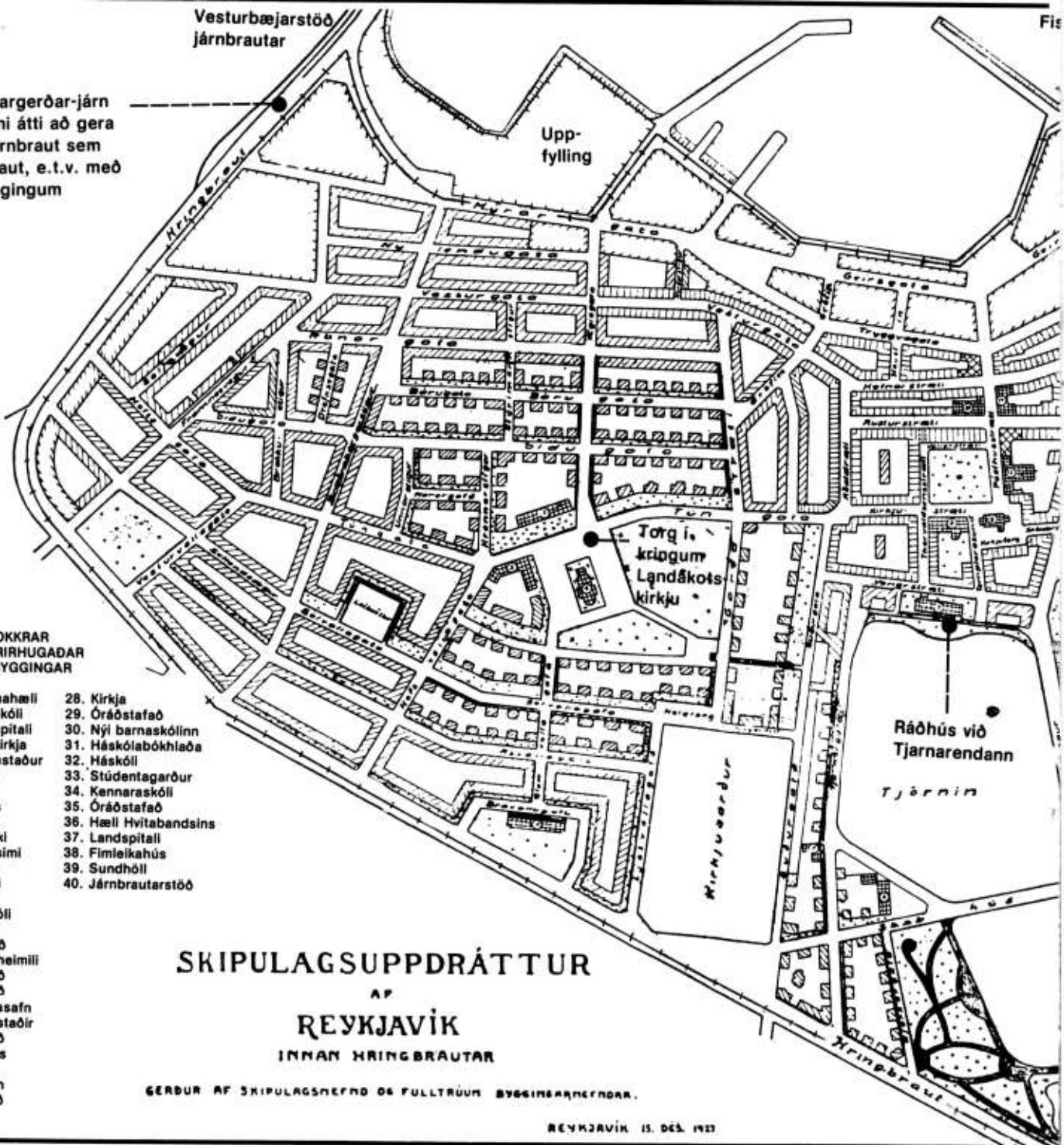
Hér talaði læknirinn af miklum skilningi og bent á óhentuga samblöndun, eins og t.d. sláтурhúsið við hliðina á Franska spítalanum og íshús inni í íbúðarhverfi. Stjórnun landnotkunar fór að verða vart í skipulaginu 1927, en löngu síðar fór „dauðhreinsunin“ út í öfgar og til urðu lífvana svefnhverfi.

Guðmundur fjallaði einnig mikið um torg, garða og leiksvæði, enda var aukning opinna svæða í þéttbyggðum borgum erlendis mikilvæg til að bæta heilbrigðisástand, sem þá var víða mjög slæmt.

En byggingarstarfsemi var litil í bænum á fyrri styrjaldarárunum utan miðbæjarins. Þá var eins og



Bruninn mikli í miðbænum í apríl 1915 átti mikinn þátt í að koma af stað markvissri umræðu um skipulagsmál. Myndin er tekin frá Austurvelli eftir brunann og sjást þar rústir Hótel Reykjavík.



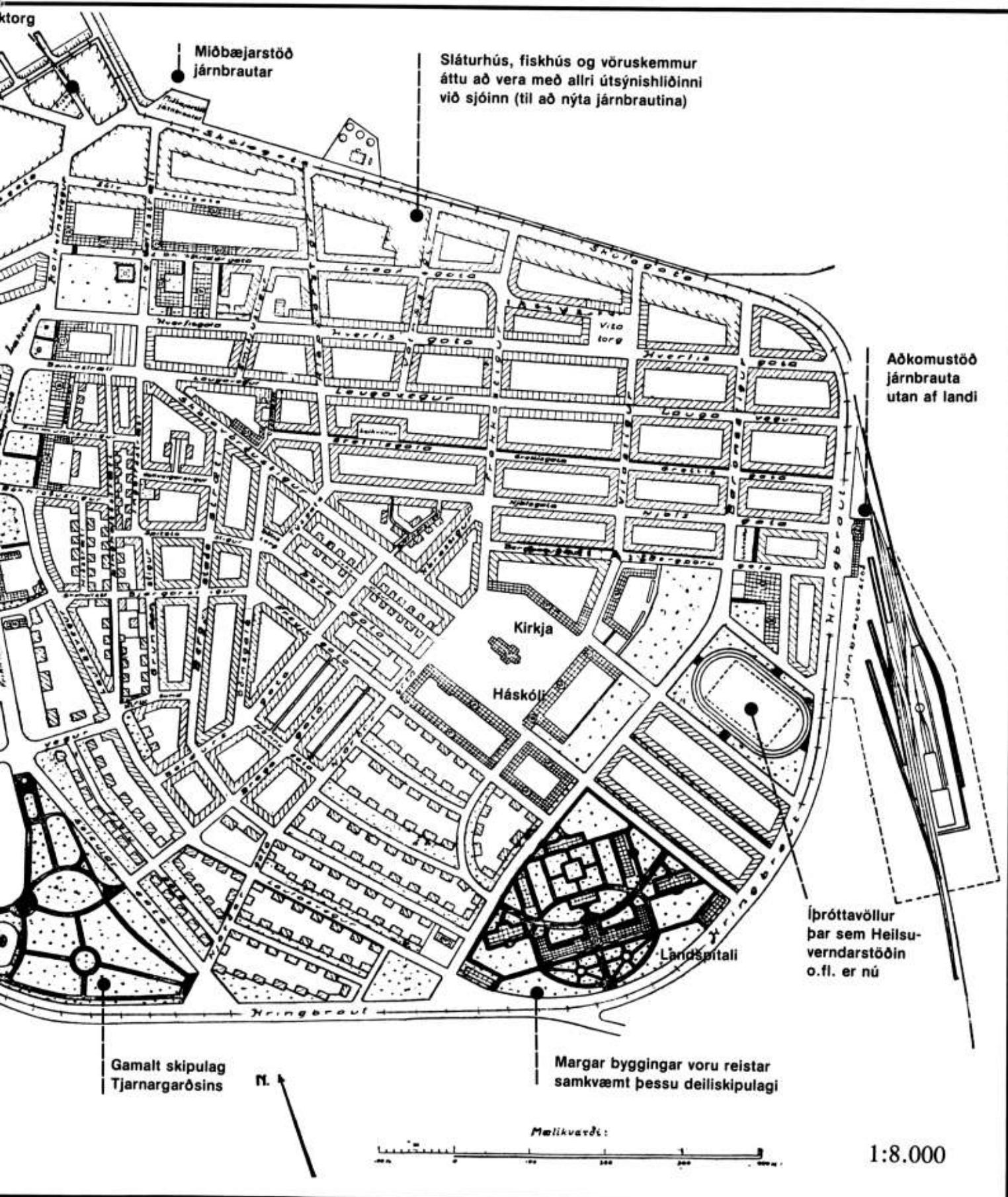
- | | | |
|-----------------------|--------------------------|-----------------------------|
| ■ Opinberar byggingar | ■ Tveggja hæða hús | ■ Athafnasvæði fyrir útgerð |
| ■ Fjögurra hæða hús | ■ 1—2 hæða hús | ■ Forgarðar og opin svæði |
| ■ Priggja hæða hús | ■ Fiskhús og vöruskemmur | □ Leikvellir |

Skipulagsuppdrátturinn frá 1927

Þetta er fyrsta heildartillagan, af skipulagi Reykjavíkur.

Megineinkenni uppdráttarins er götunet, sem skiptir svæðinu niður í reiti og sambyggðar húsalengjur meðfram götuhliðunum (blokkarbyggð).

Óvíða hefur skipulagið verið framkvæmt þannig að hringnum um reitinn hafi verið lokið. Byggðin er því æði skörðótt og standa víða gluggalausir brunaglaflar.





Blokkbýgging var um tíma ráðandi skipulagshugmynd og vitna brunagaflarnir í Miðbænum og viðar um hana. Siðan dagaði hún að mestu uppi en er nú aftur á döfinni í Miðbænum.

vöruskortur, drepsótt (spánska veikin) og frost-hörkur drægu allan kraft úr bæjarbúum.

Það leiddi af matvælaskortinum, að haldið var fastara í Kálgarða og tún og reyndar voru þá stofnuð til úrbóta mörg nýbýli austar á nesinu svo sem Tunga, Múli, Undraland, Laugaból o.fl.

Þetta hafði þau áhrif ásamt úthlutun svokallaðra

erfðafestulanda (Sogamýrar-, Bústaða, Fossvogsblettu) á kreppuárunum, hve opin svæði hafa verið rifleg í borginni, allt fram á okkar daga.

Í fyrra stríði hófst flutningur á mjólk og annari matvöru austan úr sveitum á vörubílum, en þessir flutningar höfðu síðar þau áhrif að aftur dró úr garðrækt og búskap í Reykjavík.

Í kjölfar skipulagslaganna 1921 var stofnuð 1924 samvinnunefnd um að gera skipulagsuppdrátt fyrir Reykjavík, sem svo var lokið við og hlaut samþykki bæjarstjórnar 1927.

Uppdráttur þessi er í rauninni bæði aðalskipulag og deiliskipulag. Á honum er sýnt hvert einasta hús auk fjölda annarra smáatriða.

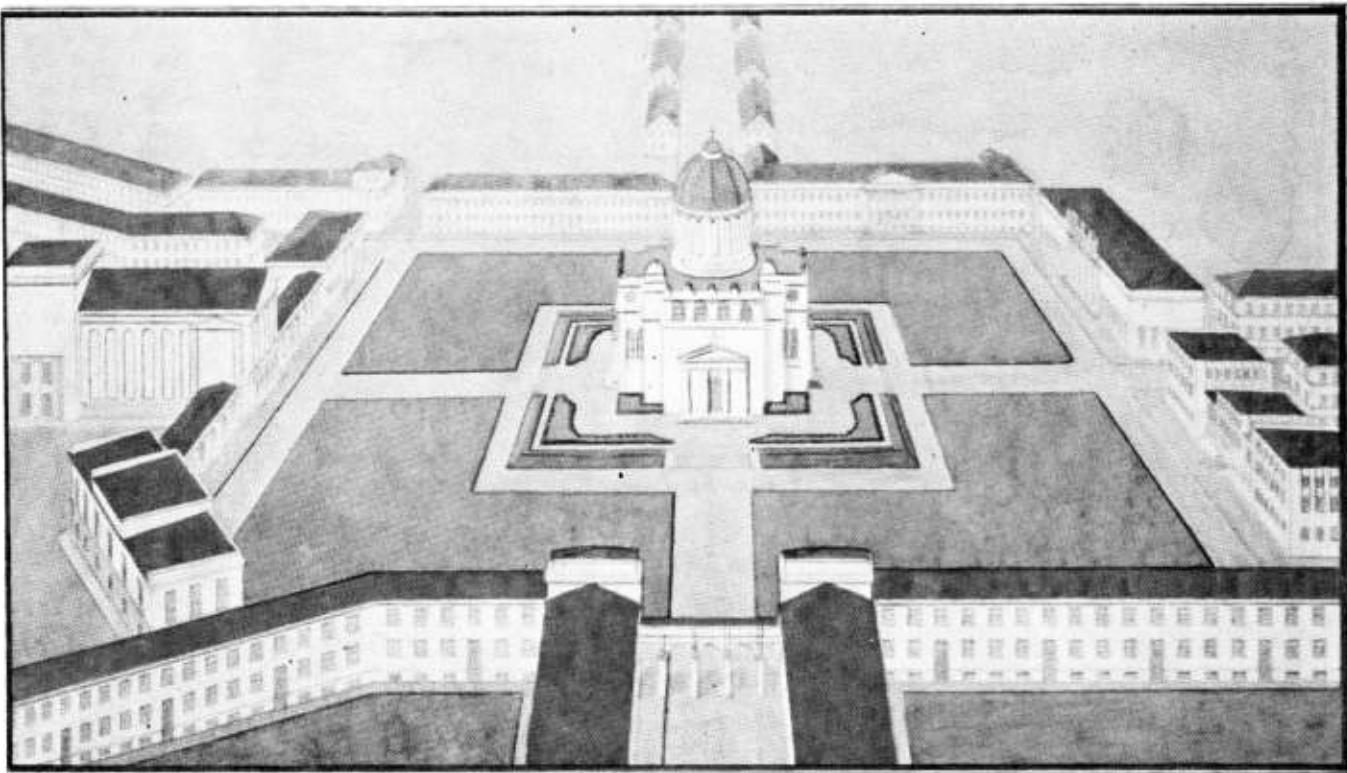
Megineinkenni uppdráttarins er að lítill greinarmunur er gerður á umferðargötum og húsagötum. Gert er ráð fyrir húsaröðum meðfram flestum götum. Veldur þetta því að viða er nú ónæði af umferð í gamla bænum, þar sem götur eru notaðar fyrir gegnumgangandi umferð. Hringbrautin, sem umlyk ur bæinn, hefur þó sérstöðu í þessu.

Þegar uppdrátturinn var gerður, var um helmingur bæjarsvæðisins þegar mótaður, en nýtt deiliskipulag kom aðallega fram á Skólavörðuhæð og þar að sunnanverðu í holtinu og á Landakotshæð og þar hjá á Sólvolllum.

Hér var að mestu fylgt þeiri venju, sem þegar var komin á, að láta göturnar skipta svæðum niður í reiti af hentugri lengd og breidd, en samfelldar húsaraðir skyldu jaðra allar götur. Slik skipulags-



Verið að höggva skip úr í Höfninni. Myndin minnir okkur á, að hér geta komið kaldir vetur og að taka ber tillit til þess i skipulagi.



Hugmynd Guðjóns Samúelssonar að Háborg Reykjavíkur (einskonar Akrópolis) efst á Skólavörðuholti. Það átti að kallast Skólavörðutorg. Það átti að vera miðstöð aðri mennta. Auk kirkjunnar átti þar að vera háskóli ásamt stúdentagarði og ýmiskonar söfn. Auk þess var stutt þaðan að Landspítalanum.

gerð er kölluð blokkbygging og er hvað þekktust frá Kaupmannahöfn og Berlín.

Á nýrri svæðunum var líka allmikið um villuhverfi, það voru stakstæðar íbúðarhúsaraðir. Uppdrátturinn kvað nú á um hæð fjölda húsa.

Vegna lóðaskorts í miðbænum var nú byrjað á að dreifa stofnunum víðar. Þannig var gert ráð fyrir stjórnarráðsbyggingum við Lindargötu, á norðanverðum Arnarhlí (sbr. Arnarhvol og Hæstarétt). Hefur sú hugmynd verið lífseig, því nú hefur Seðlabankinn líka risið þar.

Fyrirhugað var að gera Skólavörðuholt að einskonar háborg með kirkju, háskóla, fleiri skólum og söfnum, og eiga Hallgrímskirkja, Einarssafn, Vörðuskóli, Austurbæjarskóli og lönskóli ætt sína að rekja til þeirrar skipulagshugmyndar.

Íþróttasvæði var áætlað þar austur af, þar sem Sundhöll var síðar reist. Landspítalinn fékk mikið svæði sunnar í holtinu, en Ráðhús skyldi setja fyrir miðjum Tjarnarenda.

Byggðinni var óvíða hagað þannig að útsýnis nytí, nema þá frá helstu stofnunum. Undantekning frá því var þó hverfi dýrra stakstæðra húsa við Laufás-

veg og samhliða þeirri götu, þar sem breckuhalli gaf mjög gott útsýni.

Uppruna þeirrar hugmyndar má líklega rekja til rits Guðmundar Hannessonar, þar sem hann segir, að nauðsynlegt sé að ætla hentugt hverfi fyrir efnamenn, því að þeir „gangast frekar fyrir fegurð landsins og góðri útsjón (útsýni), en að lóðir séu mjög ódýrar... verður að krefjast þess að húsin séu smekkleg og lóðir riflegar.“

Víkjum nú aftur til ársins 1915 og þeirra stórtíðinda, sem þá urðu í þróunar og byggingarmálum Miðbæjarins:

Mikilvægasta atriðið var að höfnin var að komast í gagnið, sem leiddi til þess að ýmis útvegs- og verslunarfyrirtæki leituðu enn frekar niður í Kvosina. Húsnæðis- og leiguverð í miðbænum varð svo dýrt, að þar með tók íbúðarbyggð að hverfa úr honum.

Önnur stórtíðindi þetta ár voru bruninn mikli, sem fyrr hefur verið minnst á.

Slökkviliðið var vanbúið tækjum og fékk lítt við eldinн ráðið í stórum samþyggðum timburhúsum. Því brunnu tólf hús við Austurstræti, Hafnarstræti og Pósthússtræti. Viðbrögð bæjarstjórnar og bygg-



Stakkstæðin settu mikinn svip á byggðina. Þau voru stór auð svæði, lögð grágrýtishellum. Gamli vitinn, sem núverandi Vitastigur er kenndur við, sést til vinstrí á myndinni við norðurgafi Bjarnaborgar.

ingarnefndar voru mjög ákveðin. Á sama ári var bönnuð bygging timburhúsa í miðbænum og þar með hófst fyrir alvöru steinsteypuöldin.

Þar sem betta voru eftirsóttustu verslunarlóðirnar, ekki síst vegna hafnarframkvæmdanna, leið númer ekki á löngu áður en á brunalóðunum risu ný hús há og glæsileg, svo sem Reykjavíkur Apótek og húsin þar sem nú eru Herradeild P.Ó, verslun Egils Jakobsens og viðbótarhúsnæði Landsbankans. Um sömu mundir risu einnig steinsteypuhallir Hjálpræðishersins og Eimskipafélagsins. Þannig fékk miðbærinn á skömmum tíma það yfirbragð sem helst einkennir hann enn í dag.

Að útliti bera mörg þessara húsa einkenni erlendra stílategunda og oft eru eftirlíkingar við tilbrigði í hlöðnum húsum mótaðar í steinsteypuna eða mýrhúðina. Var þetta í tísku á dýrari byggingum langt fram á 3. áratuginn, en síðan tók skrautið að

minnka fyrir áhrif fúnktionalismans, eins og sjá má í Austurbæjar-barnaskólanum og Landsímhúsini við Austurvöll.

Mikill skortur var á íbúðarhúsnæði á þessum tíma, bæði vegna takmarkaðs innflutnings á byggingsarefni síðari ár fyrri heimsstyrjaldarinnar en ekki síður vegna mikils aðstreymis fólks til bæjarins. Eftir striðið var allt vörverð mjög hátt og leiddi það til þess að á þeim árum baslaði fólk við að koma sér upp mjög litlum íbúðarhúsum og gætir þeirra einna helst við sumar götur með goðanöfn, Þórsgötu, Nönnugötu, Lokastíg.

En svo fóru uppgangstímar aftur í hönd og risu þá heilu hverfin með stærri og myndarlegri húsum en áður höfðu almennt tilökast. Má þar nefna göturnar í Vesturbænum, sem bera ölduheití og sem kenndar eru við -velli.

Pá setti það mikinn svip á bæinn og gerði hann



Margvisleg erfiðisvinna var unnin utanhúss og varð að notast við handaflið, þegar viðeigandi vélar voru ekki komnar til sögunnar. Hér sést istaka á Tjörninni. Á bökkum tjarnarinnar risu þrjú vegleg íshús, Herðubreið, sem síðar varð Framsóknarhús, nú Listasafn Íslands, Ísbjörninn suður við Skothúsveg, hefur verið rifinn og íshúsið, sem varð Tjarnarbió og er nú fyrilestrarsalur háskólangs.



Á fyrstu áratugum steinsteypualdar, var meðferð þessarar nýju tækni og byggingarefnis vandvirknisleg og húsin oft mjög fallega hönnuð. En upp úr 1925 tók lífvana form funksstílsins við. Hér sjást hús af þessum tveimur gerðum hlið við hlið við Túngötuna.

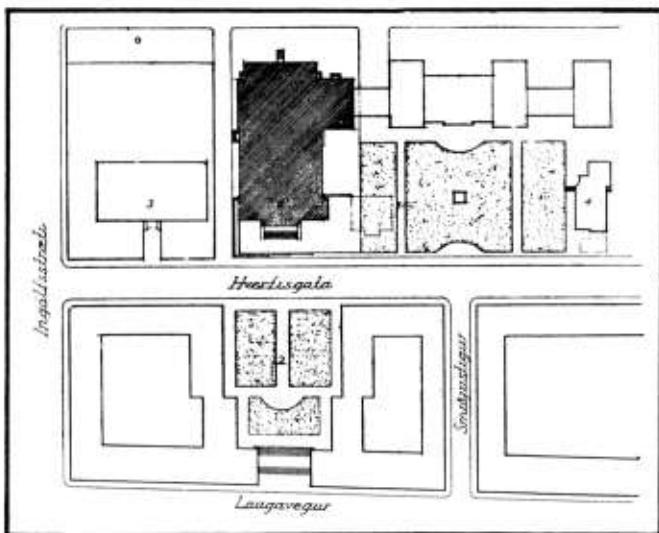
nútímalegri, að byrjað var að malbika götur. Austurstrætið varð fyrst til allra gatna til að malbikast árið 1912. Þessu verkefni, malbikun í miðbænum, var lokið um 1920, en fram að þeim tíma höfðu götur oft verið illar yfirferðar í rigningatíð, sökum polla og aurbleytu. Malbikun gatna í úthverfunum var hins vegar langt á eftir öðrum framkvæmdum hjá Reykjavíkurbæ. Bik til malbikunar fékkst á þeim árum sem aukaframleiðsla við brennslu á koksi í Gasstöðinni.

Hin opnu svæði í bænum fengu einnig að mörgu leyti það svipmót, sem þau bera enn í dag. Við Tjörnina var lagður Fríkirkjuvegur og Skothúsvegur hlaðinn með trébrú þvert yfir Tjörnina. Byrjað var á Hljómskálagarðinum og Hljómskálinn reistur 1923.

Þá var still yfir Reykvikum og þeir tóku að reisa mönnum og málefnum veglega minnisvarða, t.d. um Jón Sigurðsson, Kristján IX, Hannes Hafstein, Jónas Hallgrímsson og Ingólf Arnarson.



Um aldamótin reis nokkurskonar félagshverfi á uppfyllingum í norðurenda Tjarnarinnar. Þar risu fyrst Báruhúsið, Gúttó, lónó, Búnaðarfélagshúsið og síðar reis þar Oddfellowhúsið. Þetta svæði hefur síðan löngum orðið vettvangur ýmissa skipulagsæfinga og ævintýra, sem þó hafa ekki komist í framkvæmd, eins og Borgarleikhús, Ráðhús og stórar flotbryggjur.



Hugmyndir Guðjóns Samúelssonar um forgarð að Pjóleikhúsinu, sem átti að ná upp að Laugavegi. Austan leikhússins sést viðbygging ásamt garðsvæði.

Ingólfur hefur staðið á Arnarholi síðan 1924. Jón var fyrst settur á stall við Stjórnarráðið, en var 1931 fluttur á Austurvöll um leið og líkneski Thorvaldsens var flutt þaðan í Hljómskálagarðinn, en stytta Hannesar Hafsteins kom á Stjórnarráðsblettinn, þar sem Jón hafði áour staðið.

Nú var að koma verulegur kaupstaðarblær á miðbæinn og lífið í honum. Roggnir karlar spígsporuðu með kúluhatta um götur. Stúlkurnar voru enn eilitið feimnislegar með roða sveitasælunnar í vöngum.

Bilar með svipmiklum blæjum fóru drynjandi um strætin og reiðmenn urðu að fara með mestu gát til þess að hestarnir fældust ekki.

Utan Miðbæjarins voru lágreist íbúðarverfin og stakkstæðin og þegar sólin skein og gaf þurrkinn, þaut í lúðrum útgerðarstöðvanna og konur og krakkar þyrptust út á stakkstæðin til að breiða úr skjannahvíturnum saltfiskinum.

6. Bær kreppu og síðar hernáms 1930—1945

Um 1930 skall efnahagskreppa á í heiminum, sem fljótlegra gerði einnig vart við sig á Íslandi.

Það urðu afleiðingar kreppunnar í byggðamálum m.a., að fólk hélt áfram að gera sig ánægt með til-tölulega lélegt íbúðarhúsnaði og að áætlun skipulagsins frá 1927 að flest timburhús í gamla Vestur- og Austurbænum skyldu hverfa, komst lítt til framkvæmda. Húsaverndunarmenn nútímans eiga því kreppunni töluvert að þakka.

Áætlun skipulagsins um gerð hárra sambyggðra blokkarbygginga meðfram öllum götum varð einnig fljótlegra óraunhæf vegna aukinnar bílaeignar og -umferðar. Skipulagið gerði nefnilega ekki ráð fyrir neinum breiðum umferðaráæðum í gegnum bæinn og nánast engum bilastæðum við stórar stofnanir né annarsstaðar. Kom því fljótlegra í ljós að á Skóla-vörðuhæðinni var allsendis ónógt svæði fyrir há-skólabyggð, enda var fljótlegra farið að huga að há-skólahverfi á Melunum.

Lengi hefur loðað við skilningsleysi á afleiðingum aukinnar bílaeignar, þar sem litt var hugað að umferðaráæðum eða bilastæðum. Hefur þetta m.a. komið fram síðar í skipulagshugmyndum fyrir Miðbæinn, samanber hugmyndina um ráðhúsbákn í Tjarnarendanum, þar sem bílastæðin gleymdust.

Rekstur strætisvagna hófst í Reykjavík 1931 en strætisvagnar geta gefið möguleika á að leysa umferðar- og bílstæðavandamál að hluta til. Hinsvegar hafa engar virkar aðgerðir komið fram í skipulagi eins og t.d. að setja bílastæði í jaðra miðkjarnans, bannig að nokkurri einkabílaumferð væri af honum létt.

Tekið saman í fáum orðum á máli skipulagsmanna, þá sprakk skipulagið frá 1927 strax, og varð fljótlegra upp úr 1930 að fara að huga að skipulagi utan Hringbrautar. Fyrsta skrefið í þá átt var álitsgerð um umferð í bæjarlandinu 1933, sem varð grundvöllur að umferðarkerfi því sem svo kom fram í skipulagshugmyndinni frá 1937.

Skipulagið frá 1937 og umferðarkerfi þess kemur nútímaþönnum nokkuð spánskt fyrir sjónir, vegna þess að í því blandast margskonar sjónarmið einkennilega saman og þyrfti langt mál til að útskýra

sérkenni þess.

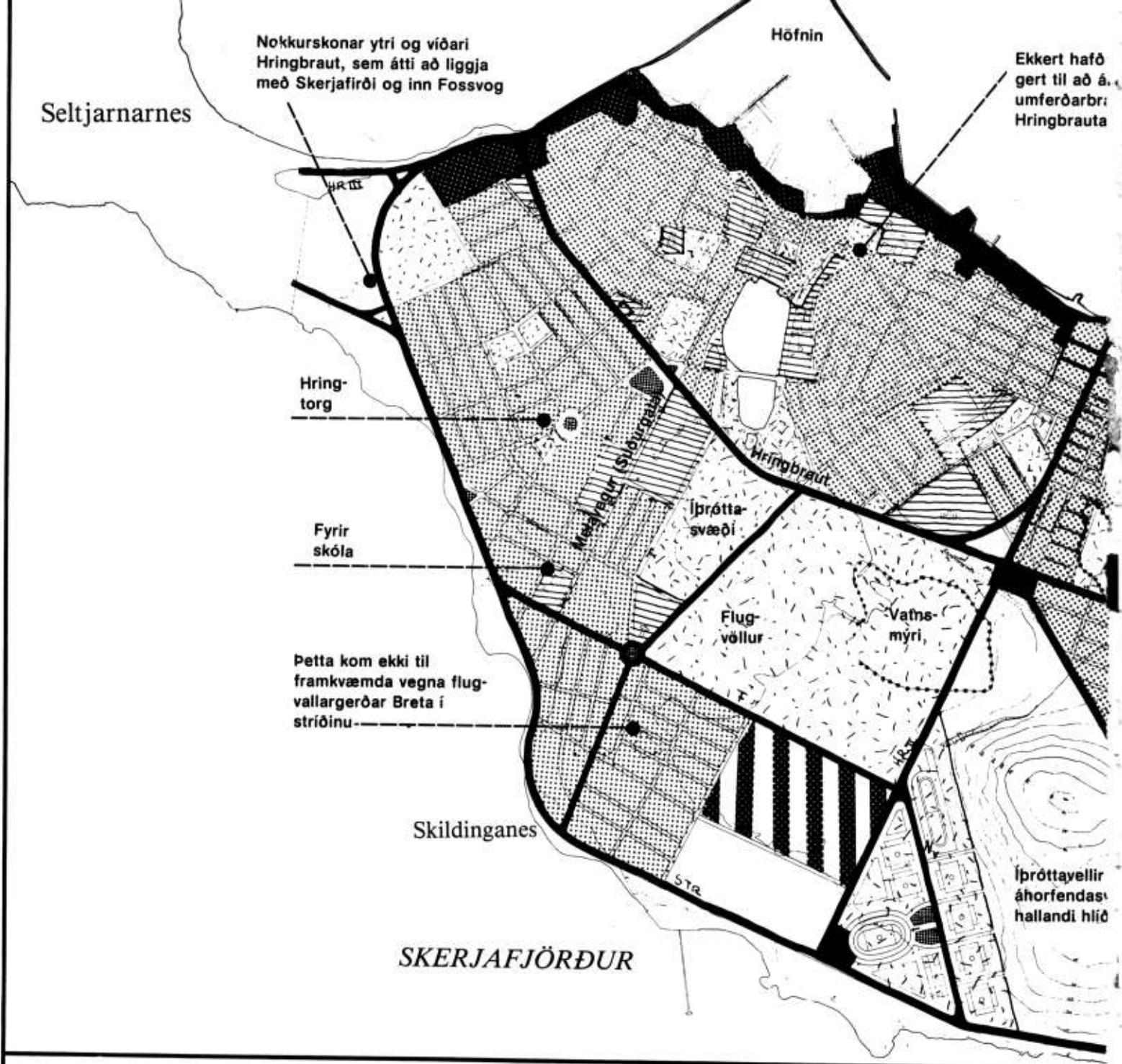
Fyrst þarf að hafa í huga, að ný gatnagerð var á þeim tíma dýr fátæku bæjarsamfélagi. Því varð að miða sem mest við það að láta þá vegi halda sér að mestu, sem þegar voru fyrir í bæjarlandinu. Af því leiðir að sumsstaðar tengjast margir vegir saman á einum stað og mynda viða mjög kröpp horn. En það vandamál leystu arkitektarnir með því að gera ráð fyrir stórum umferðartorgum, þar sem samblöndun umferðar og beygjustraumar hefðu nægilegt svigrum.

En þetta var þá líka í samræmi við vinsælar skipulagshugmyndir erlendis á sama tíma. Þær fólu það þá í sér að setja bílinn í öndvegi og jafnframt átti að skipa stærstu og glæsilegustu húsunum meðfram aðalumferðaráæðum og umferðartorgum. Borgarstræti af þeiri gerð þekkjast t.d. í New York og London. Líta mátti á þetta sem bílaaldar-afbrigði af „Point de vue“ skipulagshugmyndinni, sem annars er best þekkt frá París og Washington, þar eru garð- og götuásar látnir stefna á stór torg. Þar eru slikir ásar látnir veita útsýn til glæsibygginga, minnisvarða og gosbrunna. Og höfundar skipulagsins frá 1937 gerðu einmitt ráð fyrir slíku á sínum torgum.

Ekkert af þessum stóru torgum með blokkbyggð í



Rekstur strætisvagnanna hófst 1931. Fólksflutningatæknin hverju sinni ræður mjög samskiptum fólkis í bæ og á bæjarlandi. Strætisvagnarnir komu á nánari tengslum milli bæjarins og byggðar í útjaðri bæjarlandsins.



Lönaðar-svæði

Íbúðar-svæði

Stofnana-svæði

Nokkur iðnaður

Mikilvægustutorg

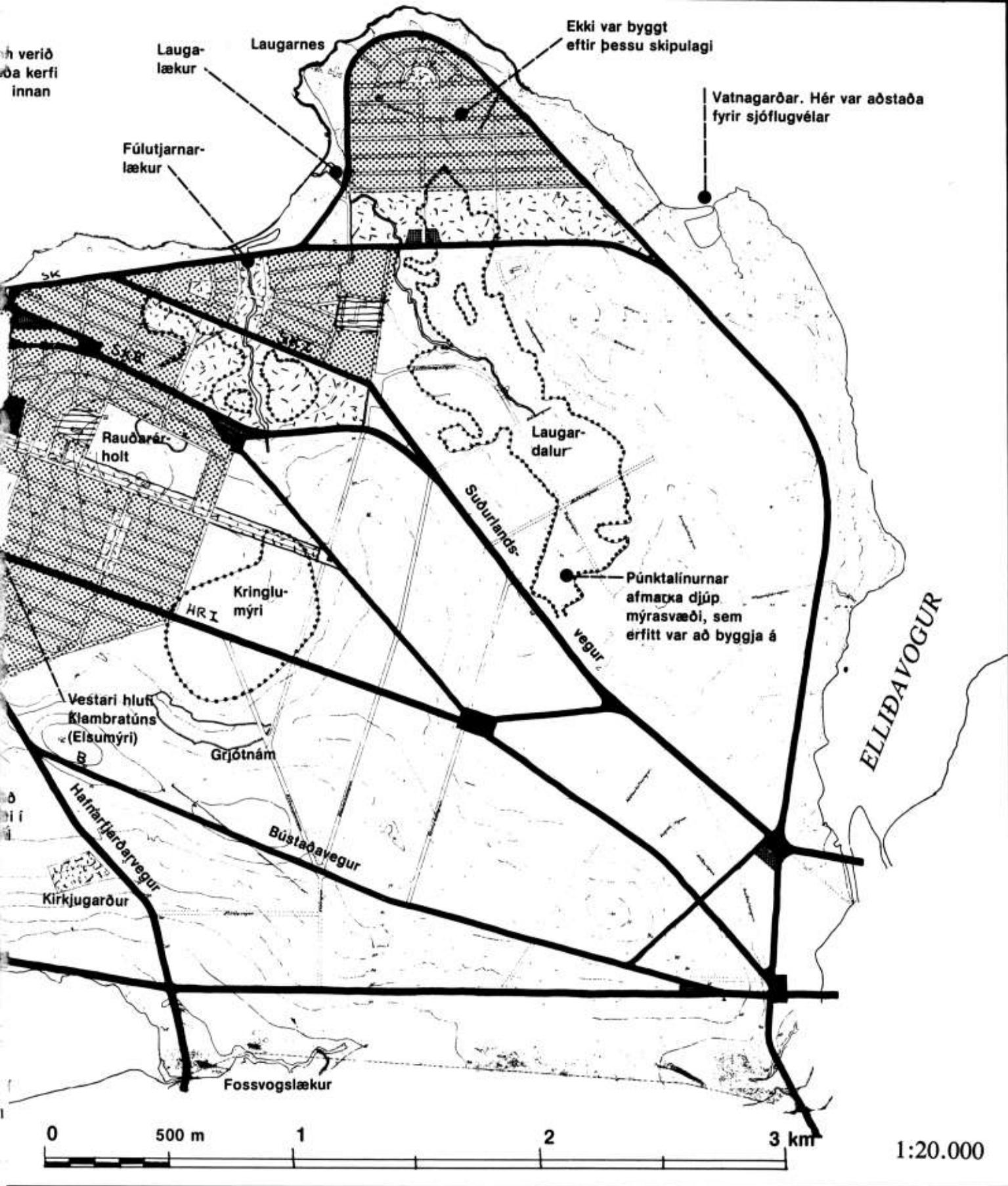
Græn svæði

Skipulagshugmyndin frá 1937

Merkstu nýjungar þessa skipulags voru skipting gatna í two flokka, umferðaræðar og húsagötur, og í öðru lagi könnun jarðvegsdýptar og nokkur aðlögun skipulagsins að því.

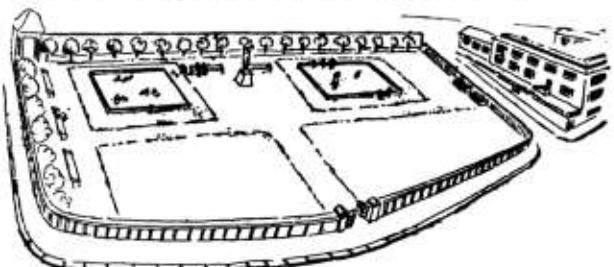
Meginatriðið í þessari hugmynd er mörkun bifreiðabrauta utan Hringbrautar og samkvæmt því var nokkrum framtíðar-byggingarsvæðum skipað niður t.d. á Melunum, Skildinganesi og Laugarnesi, án deiliskipulags eða ábendinga um svæðanotkun. Liklega gert ráð fyrir húsalengjum meðfram götum og stórhýsum við umferðatorgin.

h verið
ba kerfi
innan

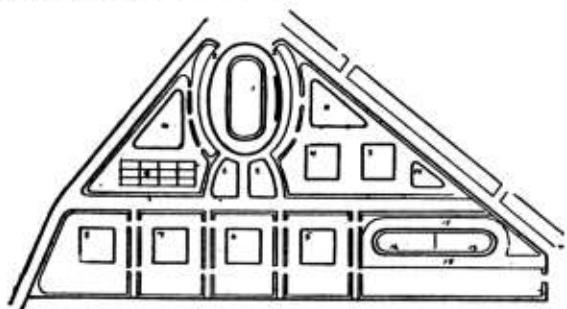




Reykskýjó yfir bænum, sem á að hverfa, stóð undir þessari mynd í Bláu bókinni 1938. Myndirnar á síðunni eru úr þeiri bók.



Leikvöllurinn við Laekjargötu nefnist Mæðragarður eftir að mæður fengu þar aðstöðu fyrir börn sín.



Hin góða hugmynd um íþróttasvæði við Öskjuhlíð varð að vikja fyrir breskum herflugvelli.



Á kreppuárnum var mjög lögð áhersla á það, að fólk gæti framfleytt sér á garðrækt á smálöndum.

kring komst til framkvæmda. Þó draga Lækjartorg og Hlemmtorg með Sveins Egilssonar-húsinu dám af þessum hugmyndum. En til borgarstræta í Reykjavík má þó telja ásana Austurstræti—Laugaveg og Hafnarstræti—Hverfisgötu.

Bótt ekkert torg risi á Skólavörðuhæðinni eins og tilætlað var, ber þó Hallgrímskirkja svip af hugmyndinni, þar sem hún er í beinni sjónlinu Skólavörðustigs og Leifsgötu.

Íslenskt afbrigði af „point de vue“ hugmyndinni, þ.e. að láta sjónás götu stefna á fjall (Keili fyrir enda Suðurgötunnar) má að líkendum rekja til hugmyndar Jóhannesar Kjarvals.

EKKI leið á löngu frá því að skipulagið 1937 var gert, að hugmyndir manna að umferðarkerfi töku aftur að breytast. Þá var nýjabrumið og stoltið yfir bílunum tekið að minnka, og með vaxandi hraða og umferðarbunga fóru að koma betur í ljós ýmis óþægindi, sem eru bílum samfara. Leiddi það að lokum til þess að skipulagshugmyndinni var snúið algerlega við, þannig að nú voru stærstu byggingarnar ekki reistar meðfram umferðargötum og umferðartorgum, heldur hörfað með þær inn í miðju byggingarreitanna, en það hefur ásamt fleiru stuðlað að skipulagi hverfaeiningu (Neighbourhood planning). Auðséð er, að þá verður erfiðara að koma við skipulagi sjónássins, enda var það nú farið úr tísku og fordæmt sem mónumentalismi.

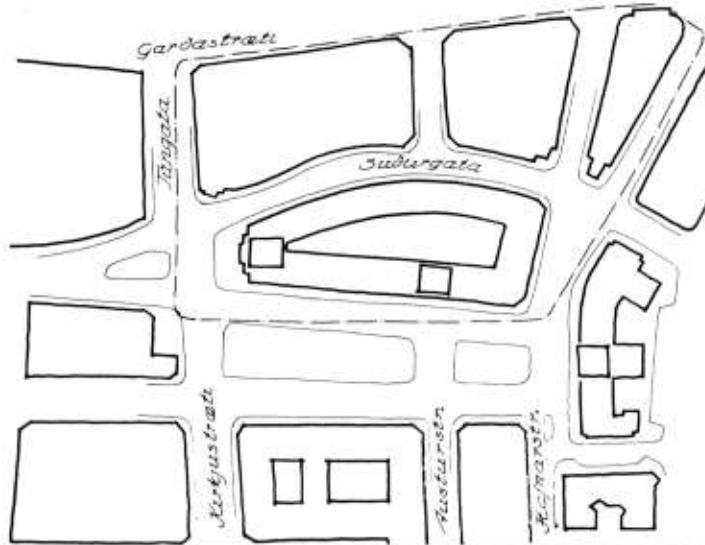
Erfitt er að sjá glögg áhrif hinnar eldri skipulagsstefnu utan Hringbrautar, en þó er að nefna að nokkuð er um háhýsaraðir meðfram umferðargötum, svo sem blokkaraðir við Suðurlandsbraut (Gnoðarvogsblokkirnar) og Kringlumýrarbraut, (blokkir sem kenndar eru nú við Álftamýri og Bólstaðarhlíð) og sem komu fram á skipulagsuppdráttunum 1948 og 1957.

Ljósmynd af Kringlumýrarblokkunum hefur birst í amerískri kennslubók sem dæmi um gamalt og hugmyndasnautt skipulag.

Hringtorgin eru leifar af þessum torghugmyndum, en var umbreytt í grænar umferðareyjar.

Byggðin við Hagatorg (Mela- og Hagaskóli, Neskirki, Háskólabíó og Hótel Saga) kemst hvað næst því að minna á stórbyggingatorgin.

Til fróðleiks skal hér tekið upp, hvernig hugmyndinni að Hagatorgi var lýst í skipulaginu frá 1937: „...Hafa (skal) jafn há hús í hringnum sjálfum og síðan byggja yfir sumar af þessum götum eða hluta af þeim til þess að sívalningsflöturinn komi



Þetta er endurteiknun á uppdrætti Þórs Sandholts frá 1942, en á honum birtust furðumargar þeirra skipulagshugmynda um syðri hluta Kvosarinnar, sem síðar komu fram og urðu ríkjandi í Danska skipulaginu um 20 árum síðar. Má þar nefna framlengingu Suðurgötu í boga gegnum Grjótaþorp og stórt torg við móti Aðalstrætis og Austurstrætis.

sem best fram og enn fremur með því að vikka gatnamótin til suðvesturs, eins og uppdráttur sýnir, og byggja þar stórhýsi, sem væri þá þungamiðja torgsins og myndi gefa góða mynd frá Hringbraut."

En víkum nú að athafnalifi og þróun byggðarinnar í Reykjavík:

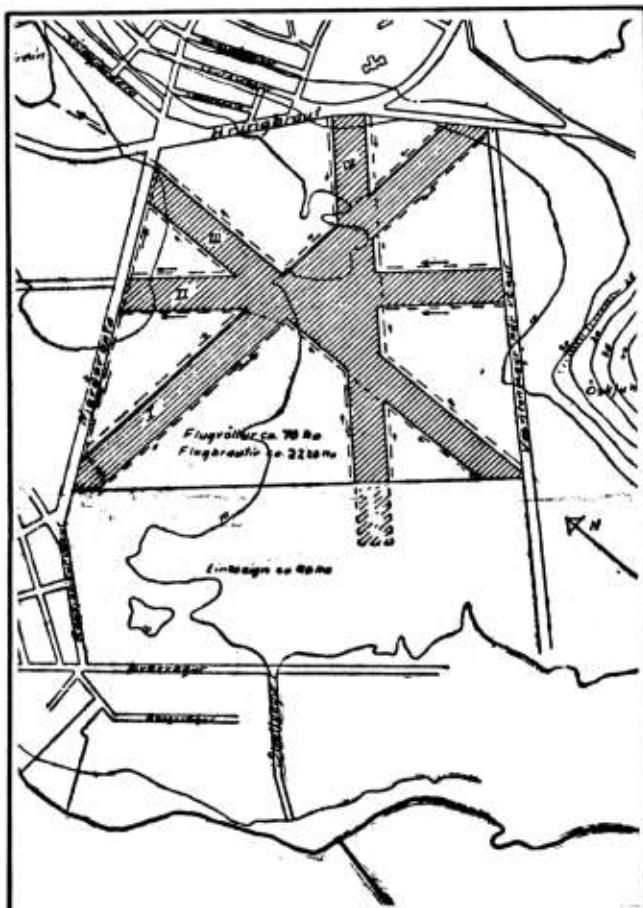
Á 4. tug aldarinnar fullbyggðust síðustu svæðin innan Hringbrautar. Í Austurbænum eru þetta svæðin innan við Landspítalatún, og í Vesturbænum byggðin við götur, sem kenndar eru við velli. Þar voru m.a. reistir fyrstu verkamannabústaðirnir.

Á seinni stríðsárunum fór byggðin að teygja sig út á Melana og eins út í Norðurmýrina og upp í Rauðarárholt, þar sem nýtt hverfi verkamannabústaða tók að rísa, — götur sem kenndar eru við —holt. Í allmikilli fjarlægð frá bænum, — eins og inni í Langholti og Sogamýri — risu einnig nokkur smá byggðasvæði.

Þróun sliks fjarlægari byggðasvæða mátti m.a. rekja til tilkomu bíla sem og strætisvagna, sem óku vítt og breitt um bæjarlandið, að Kleppi, Rafstöð og út á Grímsstaðaholt.

Allir strætisvagnarnir höfðu þá endastöð á Lækjartorgi sem varð þá ásamt með langaferðastöð BSÍ við Kalkofnsveg að miöstöð farþegaflutninganna um langan aldur.

Við höfnina var miðpunktur atvinnustarfsemi. Stórvorur voru reist í nágrenni hennar, kolakrani og



Tillaga Gústafs E. Pálssonar og Agnars Kofoed-Hansens að flugvelli í Vatnsmýrinni árið 1937.



Hús Thors Jensens frá 1908 með yfirbragði ameríks nýlendustils. Æskulýðsráð er nú hér til húsa.



Esjuberg við Pingholtsstræti með frönsk útlitseinkenni. Var byggt af A. Obenhaupt. Siðar bjó hér Ólafur Johnsen konsúli.



Hús Jóns Magnússonar forsætisráðherra við Hverfisgötu, við höll Pjóðleikhússins. Á seinni tímum er það þekkt sem bækistöð félagsbókagerðarmanna.



Þetta voru hibýli alþýðunnar. Efri myndin sýnir Hliðarhús (torfbæ), en sú neðri Höfn í Skuggahverfinu.



Félagslegu andstæðurnar verða ljósari, þegar vinstri og hægri dálkur þessarar siðu eru bornir saman.

smærri löndunarkranar teknir í notkun. Hafnarvinnan tengdist miðbænum og þar var reist Verkamannaskýli. Í Hafnarstrætinu voru kaffistofur og tvær alræmdar ölkrár, Reykjavíkur Bar og White Star, þar sem var á boðstólum hvítöl, sem hafði ólöglega verið látið gerjast of lengi.

Í Miðbænum var að jafnaði mikil umferð manna, m.a. atvinnulaust fólk, margt af því unglingar og gamalt fólk, sem hafði lítið annað að gera en að röltu um eða sitja á bekkjum.

Á kvöldin, —á Rúntinum — var sérstaklega mikið um að vera, og var þá oft svo fjölmennt, að varla varð drepið niður fæti.

Byggingarstarfsemi var ekki mikil í Miðbænum sjálfum, nema ef það væri þjóðleikhúsið, sem tók mörg ár að gera fokhelt, en sunnan og austan í Skólavörðuhæðinni var verið að reisa Landspítala, Austurbæjarskólann og Sundhöllina, en vestur á



Sú hugmynd var áður rík í skipulagi að láta meiriháttar opinberar byggingar standa á brekkubrún, til að auka á tign þeirra, líkt og hallir með fagursýn. Má segja að upphaf þessa skemmtilega reykviska brekkustils hafi verið Stjórnarráðið og Menntaskólinn í Lækjarbrekkunni, en síðar gætti þess sama við staðsetningu Austurbæjarskólans, Landspítalans og Háskólans. Nú er öll slik tignarlotning fordæmd og er fremur leitast við að loka sýn til síkra opinberra bygginga eins og Landspítalans og Háskólans.

Melum var byrjað að reisa Háskólann.

Sérkennilegt við skipulag margra þessara húsa er, að þau standa ofarlega í halla eða uppi á brekkubrún og var viðsýni til þeirra, sem þó átti eftir að breytast með þéttari byggð.

Þrátt fyrir erfiða tíma, ríkti mikill stórhugur meðal stjórnálamanna í menningarmálum og vildu þeir reisa menntum og vísdum veglegar byggingar. Kemur það m.a. fram í því að síkar stofnanir fengu þá furðu stór hús sem eru yfirleitt vandaðri að allri gerð en gerist nú á dögum.

Í bænum voru nú um 40 þúsund íbúa, byggðasvæðin töku að þéttast, opnum svæðum fækkaði og gatan varð helsti leikvangur bæjaræskunnar.

Litlaus steinhús risu upp úr holtum og melum og lifvana form fúnksstilsins einkenndu nýju hverfin.

Opinberar byggingar var reynt að hafa sem stærstar, en sumar þeirra voru æði drungalegar, eins og Landssímastöðin, Arnarhvoll, Austurbæjarskólinn og Hafnarhúsið.

Bæjarbragur á kreppuárunum einkenndist af andstæðum. Nú voru risin stór danshús, þar sem menn klæddust í kjól og hvítt og konurnar í siðkjóla. Útvarp var tekið til starfa og talmyndir í kvíkmynda-



Miðpunktar og skurðarpunktar eru mjög mikilvæg hugtök í borgarskipulagi. Slikir miðpunktar safna borgarlifinu saman í einskonar brenniddepil. Á slikum stöðum þarf að vera opíð svæði, torg þar sem fólk getur safnast saman. Lækjartorg var lengi eina verulega torgið, en síðar hefur Hlemmur bæst við. Aðrir miðpunktar í borginni eru mjög veikir og illa hannaðir.



Starfsemi hersins setti mjög svip sinn á bæjarlifið. Hér sjást birgðaflutningar á Hafnarbakkanum á sjálfan Hernámsdaginn.

húsum, en öll þessi dýrð stakk mjög í stúf við eymd atvinnuleysingjanna, sem lifðu af ígripavinnu, svo sem atvinnubótavinnu og grjóthöggi.

Um strætin gengu skipulagðar fylkingar einkennisklæddra flokksmanna, sósialista og nasista.

Á þessu öllu varð róttæk breyting einn morgun í maí 1940. Landið var hernumið og breskt hernámslið steig á land í Reykjavík. Í einni svipan risu tjaldbúðir hermannna um allan bæ, afferming herflutningaskipa stóð dag og nött, sandpokabyrgi voru hlaðin til að verjast loftárásum og fallbyssuhreiðrum komið fyrir.

Reykvikinger voru fyrst í stað nánast aðeins áhorfendur, en fengu síðan brátt störf við þjónustu og verklegar framkvæmdir hernámsliðsins.

Aðalbrautir voru malbikaðar, flugvöllurinn lagður og þúsundir bragga reistar á auðum svæðum í bæn-



Í hermannakömpunum í Reykjavík og nágrenni bjuggu 20—30 þúsund hermann. Hér sést einskonar miðgata í einu sliku hermannaborpí að vetrarlagi.

um og nágrenni hans. Sumsstaðar urðu það stór hermannaborp.

Þegar styrjöldinni lauk og herinn hvarf á braut, voru margir af herskálunum teknir til íbúðar, því að húsnæðisleysi var mikil meðal alls þess fólks, sem flutt hafði hingað í uppgrípin af hervinnunni.

Herskálarnir töldust flestir til heilsuspíllandi húsnæðis og þurfti mikil átak á 6. áratugnum til að útrýma þeim.

Herskálarnir stóðu í veki fyrir því að svæðin, sem beir stóðu á byggðust, og eru húsin því nýrri á þeim svæðum en umhverfis þau.

Af þessum mikla umbrotakafla í sögu okkar Nesjamanna, sem um hríð setti svo mjög svip sinn á umhverfið, sjást nú aðeins fá ummerki, en nefna má íbúðarbragga í Laugarnesi og braggabotna og skotbyrgi á nálægum hæðadrögum.



Hitaveitan frá Reykjunum var lögð á árunum 1939 til 1943. Tafir urðu á verkinu vegna Seinni heimsstyrjaldarinnar.



7. Reykjavík nær inn að Elliðaáum 1945—1965

Páttaskil í sögu skipulags og umhverfis má ævinlega rekja til stórvægilegra breytinga í samféluginu eða meiriháttar framkvæmdaátaks af einhverju tagi.

Á eftirstíðum ársins 1945 var Reykjavíkurflugvöllur miðstöð aukinna flugsamgangna og helstu umferðaraðar voru malbikaðar.

Allt þetta má að meira eða minna leyti rekja til stríðsins og hagstæðrar efnahagsþróunar sem á eftir fylgdi. Stríðsgróðinn var notaður til að framkvæma stórátak i tæknivæðingu atvinnuveganna. Þar komu til kaup Nýsköpunartogara og Svíþjórbáta, dráttarvélar voru teknar í notkun í sveitum og iðnaður vélvæddur og hafði hann mjög góða samkeppnisaðstöðu fyrst eftir stríð, meðan iðnaður Evrópubjóða var enn í rúst.

En í öllu þessu tækni- og framkvæmdafári gekk stríðsgróðinn og gjaldeyrisvarasjóðirnir til þurrðar og varð að setja á margskonar innflutnings og fjárfestingarhöft, sem komu illa við byggingarframkvæmdir í borginni, svo að því erfiðara var að leysa húsnæðisvandræðin og útryða braggahverfunum.

Þá voru t.d. settar reglur um að ekki mætti steypa þakplötur í húsum, og var það gert til að spara járn og cement. Þegar tiltekin byggingarefni skorti og fengust ekki flutt inn, gripu menn til hinna margvislegustu úrræða. Þá var reynt að nýta margskonar gamalt byggingarefni, eins og timbur úr herskálum og síðan var það múrhúðað (forskallað) og færðist sú óvandaða byggingaraðferð mjög í vöxt, ekki aðeins í húsum, heldur í veggjum í kringum garða.

Þrátt fyrir þessi vandkvæði var útpensla byggðarinnar gífurleg. Á tuttugu ára tímabili eða fram til 1965 byggðist Reykjavík allt inn að Elliðaáum. Þar var um að ræða 7 sinnum meira landrými en svæðið innan Hringbrautar, sem hafði orðið fullbyggt í stríðslok, það er að segja 700 % aukning. Á sama tíma fjölgði íbúum Reykjavíkur úr 47 þúsundum og í 78 þúsund, sem er um 70 % aukning. Tífaldaðist þannig landsvæði á hvern Reykviking og er vart til skýrari vísbending um aukna velmegun.

En þó bæjarfélagið hefði miklar tekjur, krafðist

hin öra útpensla svo mikilla framkvæmda í lagningu holræsa, vatnsveitna og rafveitna, að það hafði ekki við. Sérstaklega dróst malbikun og lagning hitaveitu mjög aftur úr. Síðar voru gerðar áætlanir um að vinna það upp og kallaðist það svarta og heita byltingin. Náðist það aftur upp í kringum 1965. Græna byltingin 1974 var hinsvegar annað stórt áatak í frágangi opinna svæða.

Á eftirstíðarárunum komu fram tveir aðalskipulagsupprættir, árin 1948 og 1957. Voru þeir í mörgu ábekkir, enda náðu þeir báðir til sama svæðis, þ.e. til Reykjavíkur vestan Elliðaánnar. Þó náði skipulagið 1957 og til Ártúnshöfða og Ártúnsholts.

Þegar fyrrí uppdrátturinn var gerður, voru hugmyndir þegar orðnar allmótaðar um byggð á vestari hluta nessins og fjallaði uppdrátturinn því aðallega um nýja byggð á austurhluta þess.

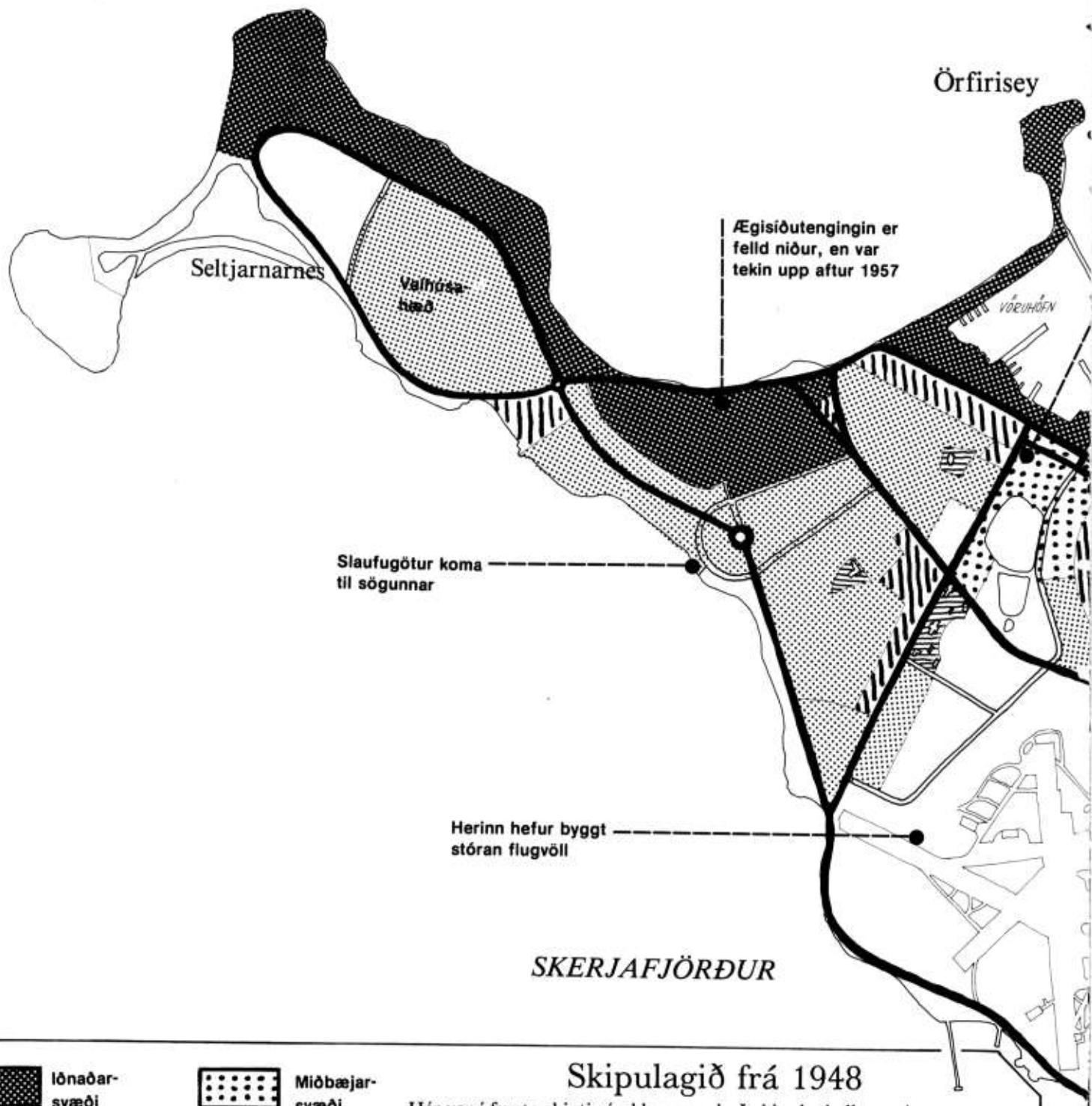
Þó að uppdrátturinn væri einfaldur í sniðum, komu fram í honum mörg og merkileg nýmæli.

Merkasta nýjungin í skipulaginu út frá faglegu sjónarmiði, var að byggð var greind niður í nytjaflokkja (iðnaður, íbúðir, stofnanir o.s.frv.) og þeim ætluð ákveðin aðgreind svæði. Er það kallað landnýtingarskipulag.

Grundvallarhugmyndir þær sem liggja að baki landnýtingarskipulagi eru þær að greina skuli starfsemi, sem veldur truflun, frá annarri starfsemi, en flokka hinsvegar saman starfsgreinar, sem stutt geta hver aðra og síðan að leita eftir þeim staðar eða náttúrufars-ástæðum, sem henta hverri tegund starfsemi best.

Sé fyrist litið til iðnaðar út frá starfrænu sjónarmiði, hentaði norðurströnd nessins best, því að þar var hægt að koma upp hafnaraðstöðu, hvar sem var. En á þessum tíma var mest á döfinni þungaiðnaður og fiskiðnaður, sem mjög er háður þeirri aðstöðu.

Af því stafaði áætlun um nýja höfn við Kirkjusand, sem talin var nauðsynleg vegna þrengsla við gömlu höfnina. Frystihús Júpíters og Mars var staðsett samkvæmt því, en síðar var fallið frá hafnarhugmynd þar. Lönsvæði við þessa áætuð höfn sýndust þá nokkuð eðlileg, en hitt var vafasamara að



Skipulagið frá 1948

Hér var í fyrsta skipti sýnd hugmynd að skipulagi alls nessins og var um leið hugað að deiliskipulagi og svæðaskiptingu. Eftir stríðsgróðann, var bærinn að sprengja af sér eldri bönd, mikil þörf fyrir nýjar byggingsarlöðir. Menn voru stórláttir, uppi voru hugmyndir um að rífa gömul hverfi og reisa háhýsi til lausnar á húsnæðisskorti. Þá var umferðargötum hér í fyrsta sinn skipti niður í þrjá flokka eftir umferðarþunga.

Uppdráttur þessi var ekki formlega afgreiddur né uppdrættirnir 1937 og 1957. Farið var eftir honum í stórum dráttum en mörgu breytt.

lónaðar-svæði

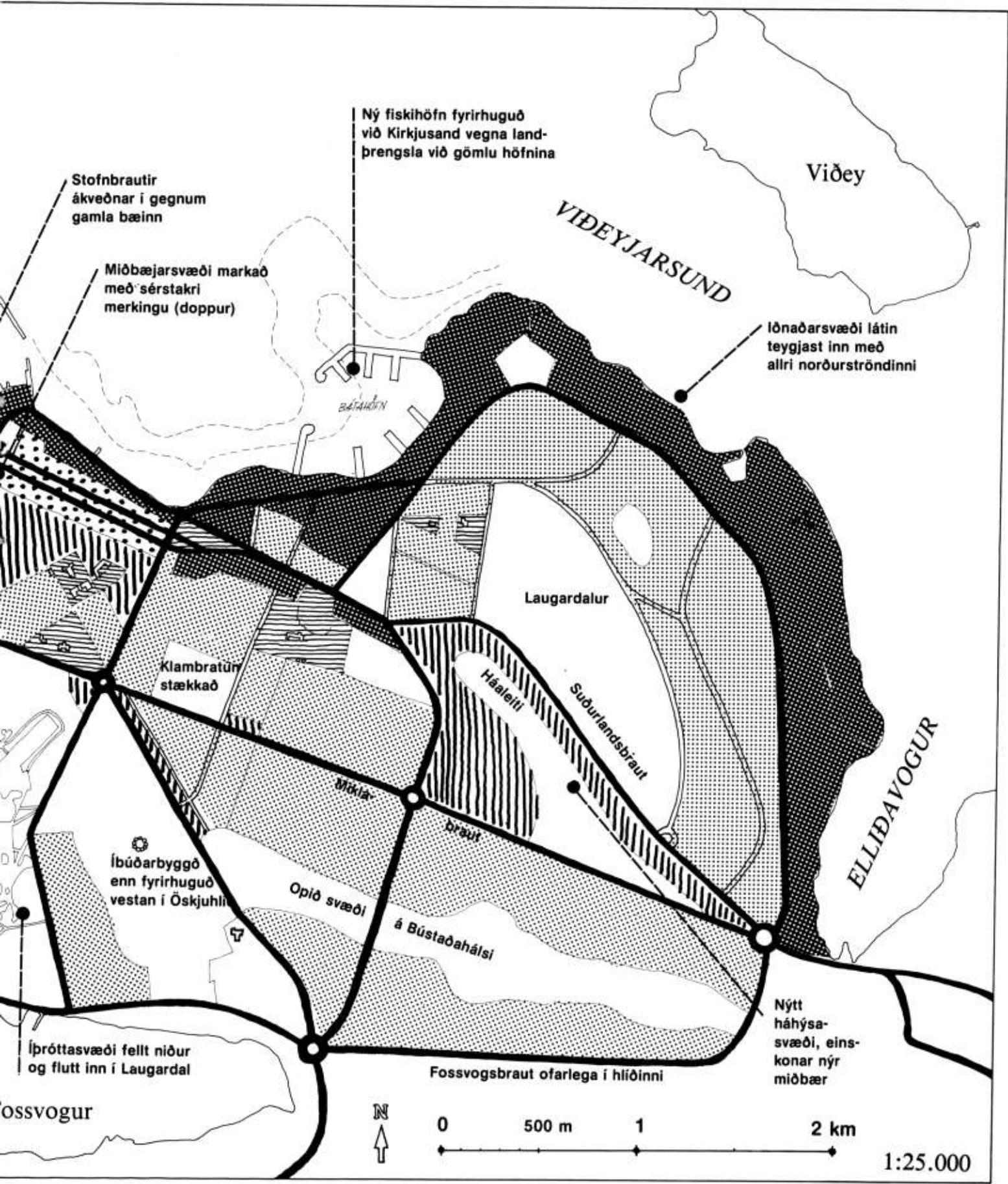
Miðbæjar-svæði

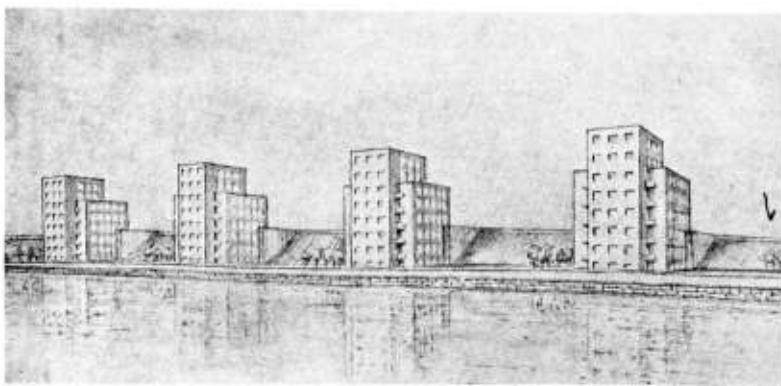
íbúðar-svæði

Stofnana-svæði

Háhýsa-svæði

Ópin svæði





Hér sést ein af hugmyndunum, sem fram kom i samkeppni um fegrún Tjarnarinnar árið 1951. Fegrúnin átti að felast í því að ryðja burt gömlu timburhúsunum og reisa þar voldugar blokkir. Það var ekki fyrr en um 1970 að skilningur vaknaði á fegurð gömlu byggðarinnar.

teygja þau áfram meðfram Sundunum alla leið inn að Elliðaárósum. Skipulagið frá 1957 gerði þar litla bót á, og var þá reyndar líka orðið erfitt að benda á önnur hentug iðnaðarsvæði vestan Elliðaánnar.

Í skipulaginu frá 1957 var ennþá gert ráð fyrir höfninni við Kirkjusand, en fyrir kosningarnar 1962 kom fram æði stórkallaleg hafnarhugmynd, þar sem allt hafsvæðið og sundin norðan við nesið skyldi verða höfn.

Í skipulaginu frá 1965 var hafnarsvæðið þó aftur minnkað um helming, Engeyjar og Kirkjusandshöfn feldi niður, en eftir stóðu Sundahöfn og Grafar-

vogshöfn, en jafnvel í þessum hafnarhugmyndum var mikið ofmat á viðleguplássi.

Á síðari tímum hefur þróun hafnarstarfa orðið á þann veg að þörf geymslusvæðis hefur aukist, en viðlegubörf hefur minnkað, þar sem viðlegutími skipa hefur styrt, sérstaklega með tilkomu gáma-og ekjuskipa.

Af uppráttum deiluskipulags má sjá, að horfið var þegar á stríðsárunum að mestu frá sambyggingum og í þess stað komu stakstæð hús, sem síðan hafa verið ráðandi. Síðan fór þó aftur að bera á sam tengingum blokka í Árbæjar- og Breiðholtshverfum.

Gatnakerfið á upprættinum 1948 var orðið einfaldara en var á skipulaginu 1937, og nú var það aðalreglan að láta götur skerast hornrétt. Á kortinu frá 1948 var enn allmikið um það að húsabyggð væri fast við umferðaræðar, en á upprættinum 1957 var byggð fjarlægð frá umferðaræðum og viða komnar grænar spildur meðfram þeim, bæði til fegrunar og til að draga úr þeim ókostum sem fylgja bílaumferð.

Erlendis er trjám viða plantað meðfram götum í slíka reiti, en þetta hefur aðeins verið gert á tveimur stöðum í Reykjavík, þ.e. öðru megin við Suðurlandsbraut og á miðeyju Miklubrautar, sem er óvenjuleg aðferð. Hinsvegar er skjólbeltum komið fyrir allvíða.



Herskálarnir voru teknir til íbúðar eftir strið vegna húsnæðiseiklu, en urðu síðan að erfiðu félagslegu vandamáli.



Eftir striðið tók byggðin að teygja sig út á Melanu. Hér sjást myndarleg íbúðarhús í byggingu á Melunum.

Í skipulaginu frá 1948 var enn aukinn hlutur opinn svæða miðað við skipulagið 1937, sem hafði gert ráð fyrir því að svæði með djúpum jarðvegi yrðu ekki byggð. Nú bættust hinsvegar við opin svæði á hæðum og ásum og var það skylt hugmyndum Raavads frá því fyrr á öldinni, um að taka frá svæði á Landakots- og Skólavörðuhæð, þar sem glæsibyggingar skyldu standa hátt og sjást viða að.

En svo komust sliðar hugmyndir úr tísku og grænu svæðin voru orðin of stór. Því var fallið frá þessum opnu svæðum í skipulaginu 1957, en í staðinn kom fram hugmyndin um að reisa háar blokkir, einskonar íbúðarturna á hæðarkollunum, sem nutu viðs útsýnis, jafnframt því sem komið var fyrir lægri útsýnisbyggð í hlíðunum. Deiliskipulag Breiðholts nýtir líka með þessum hætti Breiðholts-harf, Fálkhól og Selhrygg, en útsýnismöguleikar í brekkunum eru minna nýttir þar.

Frólegt verður að sjá, hvort glæsibyggingar komast aftur í tísku á hæðarkollum í nágrenni borgarinnar og má þá minna á orð Ásmundar myndhöggvara um að Hallgrímskirkja væri of stór fyrir Skólavörðuhæð og hefði frekar átt að standa á hæðardragi utan við borgina. Hefði hún þá getað orðið nokkurskonar fjallkirkja.

En víkjum nú nánar að þróun byggðarinnar og bærarbragnum:

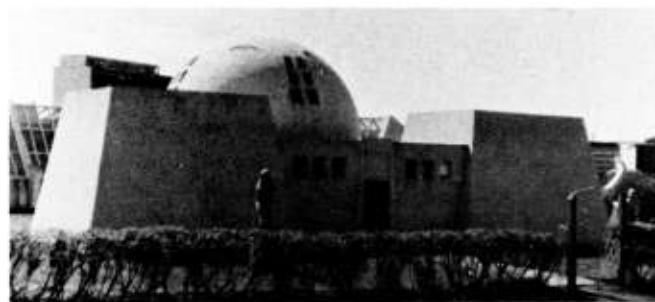
Eftir að mörkum Hringbrautarinnar var náð á striðsárunum, tók byggð að rísa í Vesturbænum sunnan Hringbrautar og á hinum viðáttumiklu holtum og hæðadrögum austur á nesinu.

EKKI er auðvelt að greina frá því í stuttu máli, hvernig svæðin byggðust, því að það gerðist á mjög óreglulegan hátt og ólíkir hlutar hverfanna voru oft byggðir með löngu millibili.

Sem dæmi má taka uppbyggingu Vesturbæjarins. Byggðin við Hringbrautina, svo og í Skjólunum var reist á árunum fram til 1950, miðhluti hverfisins fram til um 1955, íbúðarhúsin við Hagatorg fram til um 1960 og röð fjölbýlishúsa við Kaplaskjólsveg á næstu 5 árum.

Í Austurbænum reis byggð fyrst í Langholti, í Vogum og á Teigunum. Á árunum fram til 1955 risu síðan Lækja- og Sundahverfin, en byggð á Bústaðahálsi og Hálogalandshverfi var í byggingu fram yfir 1960.

Meginástæðan fyrir því að hverfin byggðust svo óreglulega og þar með óhagkvæmnislega, var að hugmyndir um skipulag byggðarinnar voru ekki



Hús Ásmundar myndhöggvara í egypskum stíl.

nógu ákveðnar.

Ýmislegt olli þessu, en aðallega það, að menn komu sér ekki saman um, hvar nýr miðbæjarkjarni ásamt ráðhúsi skyldi rísa. Ýmist voru uppi hugmyndir um að hann yrði á Háaleitnu eða í Krunglumýrinni, en nokkru seinna varð gamla tillagan um ráðhús í Tjarnarendanum ofan á. Þessi óvissa réði því að allt svæðið austur frá Sjómannaskólanum og austur að Grensási var látið standa óbyggt fram yfir 1960.

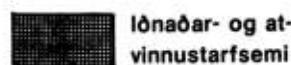
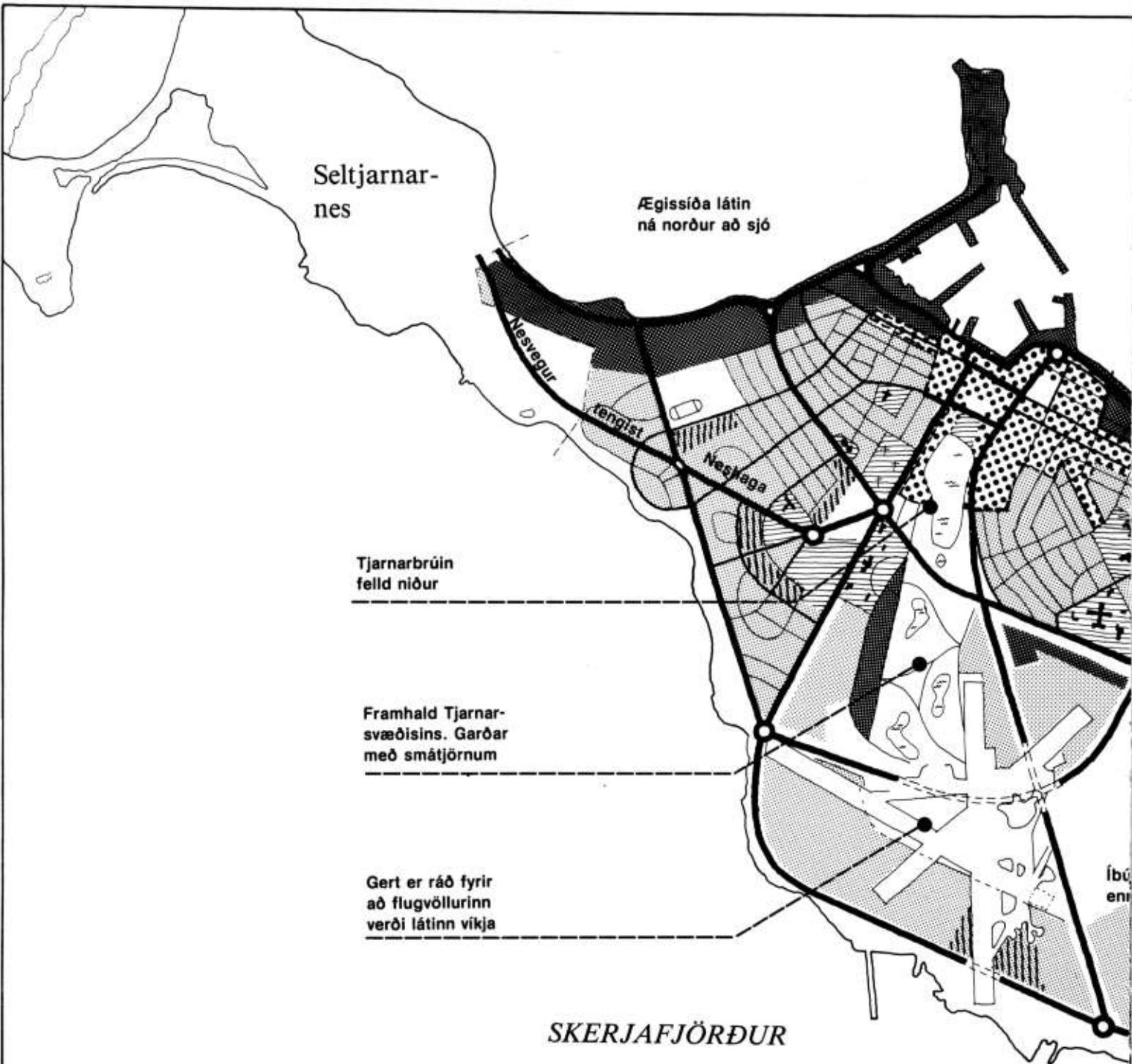
Í danska skipulaginu var svo fyrirhugað að nýr miðbær skyldi vera í Krunglumýri en ráðhús í Tjarnarendanum, enda hafði nefnd arkitekta þá um langt skeið unnið að hönnun ráðhúss þar.

Vegna verndunarumræðu var alveg hætt að tala um ráðhús í Tjörninni upp úr 1970. Síðan var lengi varla minnst á byggingu ráðhúss. En í miðbæjarskipulaginu 1986 kom fram tillaga um litið ráðhús á Báruhúslóðinni við Tjarnarendann.

Byggðasvæðin sem risu eftir strið voru afar misjöfn bæði að skipulagi og eftir því af hve miklu eftum þau voru reist.

Þeir sem voru svo heppnir að eiga mikið af penningum og fá fjárfestingarleyfi eftir strið, reistu sér myndarleg tví- eða fjórbýlishús í Hlíða- eða Melahverfi. Með sérstökum samningum við ríkið fékkst leyfi fyrir byggingu litilla einbýlishúsa á Bústaðahálsi, sem síðan er nefnt Smáibúðahverfi og var það aðallega hugsað fyrir þá sem höfðu litil fjárráð og vildu sjálfir vinna að húsum sínum. Þriðja tegund íbúðarsvæða eftir strið voru hverfi sem risu leyfislaust við Múla og í Blesugrót. Bærinn amaðist þó ekki við þeim, vegna húsnæðisskortsins. Húsin voru yfirleitt byggð úr kassafjöldum og afgangsefni frá hernum. Mikið var og reist af samskonar húsum í Kópavogi, vegna lóðaskortsins í Reykjavík.

Húsnæðisvandinn var eitt aðalviðfangsefni bæjarins á 6. áratugnum og þó mikið væri byggt, var við margan vanda að etja. Bæjarfélagið vann að útrým-



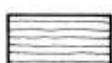
Iðnaðar- og at-vinnustarfsemi



Miðbæjar svæði



Íbúðarsvæði, lág byggð



Stofnana-svæði



Íbúðarsvæði, fjölbýlishús



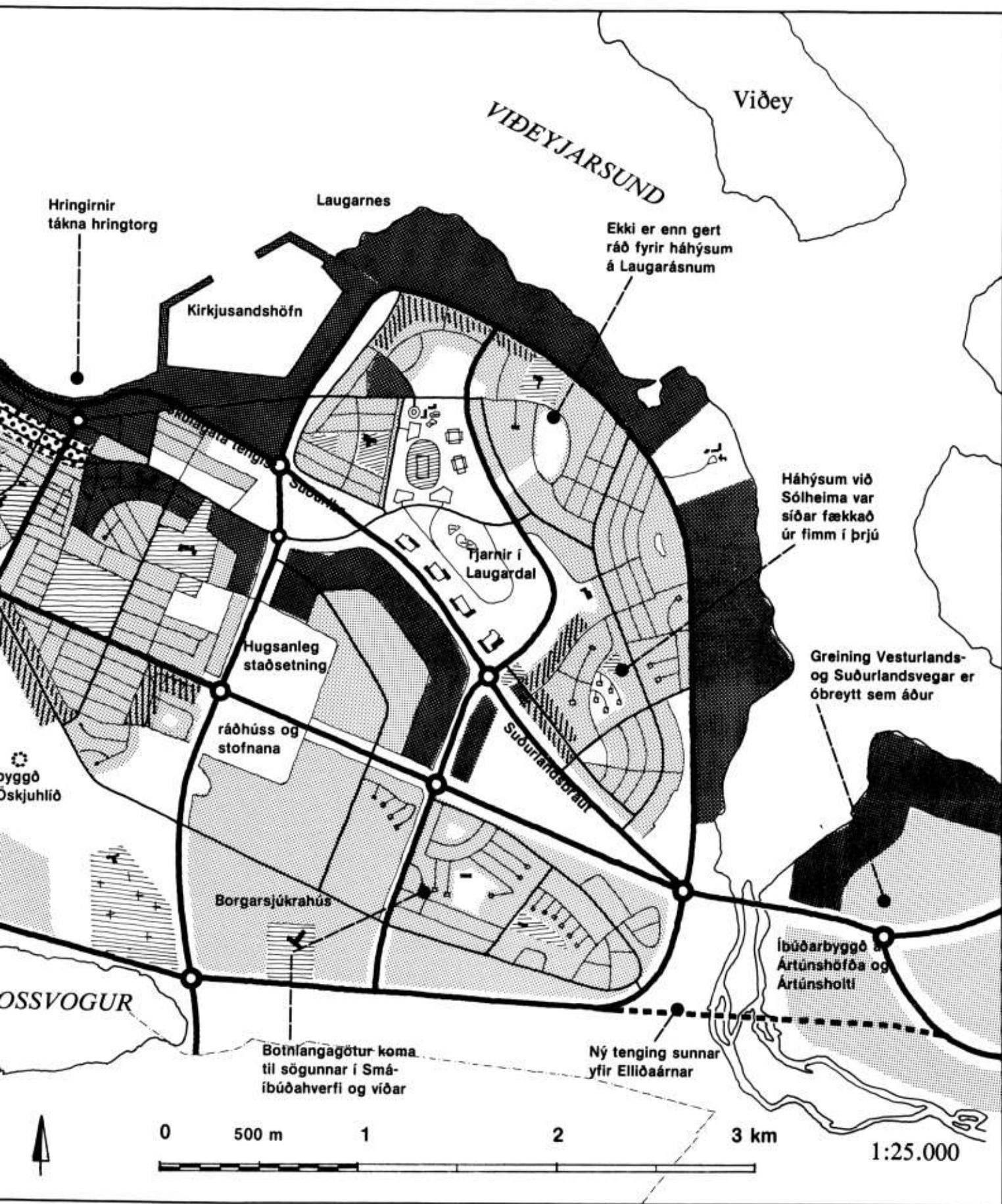
Útvistar-svæði

Skipulagið frá 1957

Til eru mörg afbrigði af þessum skipulagsupprætti. Þá var enginn formlega staðfestur upprættar i gildi og var sifellt verið að breyta honum eftir hendinni. Hér er sýnd yngsta gerð hans.

Enn er Kirkjusandshöfnin í gangi, þó hún yrði aldrei framkvæmd. Hún leiddi til þess að stórt frystihús var reist þar og að hafnarsvæði með vöruskemmum teygðist inn með öllum Sundum.

Austurluti nessins er að miklu leyti byggður og mótaður. Íbúðarbyggð er enn sýnd í Öskjuhlíð og gert ráð fyrir að flugvöllurinn hverfi.





Í hinni almennu velmegun og auðlegó i kringum 1960 breyttist hið eldra vanmat á framtíðarþörfum borgarinnar í útbelgt ofmat, eins og birtist í þessari hafnarhugmynd í Bláu bókinni 1962.

helst afmá allt sem minnti á liðinn tíma.

Samkvæmt því voru t.d. gerðir skipulagsupprættir af Miðbænum, sem miðuðu að því að rífa og afmá allar gamlar byggingar aðrar en Dómkirkjuna og Alþingishúsið. Þannig átti t.d. að rífa gamla Menntaskólann og reisa þar steinsteypubákn í fúnkisstíl og allur miðbærinn átti að verða reglustríkuð benda af 8-10 hæða glerhöllum.

Til allrar guðslukku var okkur þó forðað frá þessari ógæfu. Eina húsið í Miðbænum, sem ber skýr merki skipulagshugmynda þessara ára, er Morgunblaðshöllin.

Vegna hinnar miklu útbenslu byggðarinnar á 6. áratugnum, áttu bæjaryfirvöld í erfiðleikum með að fylgja eftir í framkvæmdum og þjónustu. Olli það oft allmikill óánægju og má nefna sem dæmi að árið 1954 hotaði Framfarafélag Vogahverfis að bjóða fram óháðan lista við bæjarstjórnarkosningar.

Annars var dálitið ævintýralegur frumbyggjablær yfir íbúðarhverfunum, sem voru að rísa á við og dreif upp úr móum og holtum. Hvarvetna var unnið að byggingarvinnu og börnin fylgdust með af athygli. Bráðabirgðasnið var á flestu, ljósastaurar voru svartbikaðir viðarbolir, hvarvetna voru opnir skurðir og hvörföttir malarvegir meðfram húsaröðum.

Krakkarnir skondruðu út um móa og grjót og reitru njóla, ef annað betra féll ekki til, og þegar fulltrúar tækni og félagslegrar samverkunar, — skafarinn, sprautubíllinn og öskubíllinn, — komu í hverfin, biðu strákarnir ekki boðanna, heldur skunduðu á vettang og skoppuðu síðan á eftir þeim út götuna með hrópum og skrikjum.

ingu lélegs húsnæðis og voru herskálaibúðirnar þar efstar á blaði. Það leiddi svo aftur til versnandi ástands, að menn freistuðust vegna fjárfestingarhaftanna og lóðaskortsins til að innréttu íbúðir í risum og kjöllurum.

Eftir 1955 varð hinsvegar allmikil breyting í skipulagi og uppbyggingu íbúðarhverfa. Þá urðu raðhús og stakstæðar íbúðarblokkir ráðandi húsa-gerðir og voru þá jafnframt reist nokkur punkthús.

Margskonar hræringar voru meðal Reykvikings á eftirstriðsárunum og nýjar hugmyndir og ný tækni ollu því að blær mannlífsins varð gjörólikur því sem hann hafði verið fyrir strið.

Með stórfjölgun bifreiða varð skemmtilegt umhverfi bæjarins, t.d. skíðalönd á Hellisheiði, trjágróður í Heiðmörk og sjóbaðsstaður í Nauthólsvík að virkum þáttum í lífi hins almenna borgara.

Og nú fóru arkitektar að kanna fjarlæg lönd í óbeinum skilningi, því að fólk lét sér ekki duga minna en að reisa hús í kínverskum, japönskum eða egypskum stíl.

Fólk kepptist við að gleyma erfiðleikatímunum fyrir strið. Nú vildi það bæta sér þá upp með því að reisa sem glæstastar hallir og jafnframt vildi það

8. Tímabil danska skipulagsins 1965—1972

Pegar kom fram yfir 1960 fór að verða ljóst, að rammi skipulagsins var enn sprunginn og að brátt yrði að fara að leita út fyrir nesið um byggingarsvæði. Þótti mönnum þetta að vonum æði mikið stökk og voru upp hugmyndir um að efna til norrænnar skipulagssamkeppni. Það varð þó ofan á að ráða danska skipulagsfræðinga til starfans.

Aðalsprungur var hvert skyldi stefna uppbyggingu meginbyggðarinnar, það er íbúðarsvæðanna og starfsemi þeim tengdum. Valkostirnir voru þrír: Suðurstefna, Úlfarsfellssvæðið og Heiðarnar.

Um langan aldur höfðu skipulagsmenn verið sammála um að eðlilegasta skipulagsstefnan væri Suðurstefnan, þ.e. þéttung byggðarinnar inn af Skerjafirði á milli stærstu upprunalegu byggðakjarnanna Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Gallinn var aftur á móti sá, að þessu svæði var deilt niður í mörg lög-sagnarumdæmi og að Reykjavík hafði þar ekki umráð lands. Samt sem áour hófst nú samvinna um könnun skipulagshugmynda á þessu svæði. En í ljós kom mikil tregða á samstarfi í hinum sveitarfélögnum vegna smákóngasjónarmiða. Þau voru ekki reiðubún að stíga það sameiningarskref sem nauðsynlegt var til að vinna að sameiginlegri uppbyggingu á þessu svæði.

Þurft hefði að koma á sameiningu sveitarfélagna á fjármálasviðinu, en þau hefðu eftir sem áður getað haldið sjálfstæði sinu á mörgum sviðum. Samkomulag náðist ekki um nein skref í þessa átt og það eina sem þá hefði getað leyst hnútinn var að ríkisvaldið setti löggjöf sem skyldaði sveitarfélögin til nokkurrar sameiningar.

Þegar hliðstæð staða kemur upp erlendis, er það oft gert. Ef svæðum í stórborgum er stjórnað af mörgum og sjálfstæðum sveitarfélögum koma upp eillif stjórnunar- og skipulagsvandamál. Nokkurt sjálfstæði borgarhluta er venjulegasta fyrirkomulag erlendis og reynist vel. Í Vestur-Berlin eru t.d. 10 borgarhlutar, hver með sína eigin borgarstjórn og borgarstjóra. Síðan er aftur yfirborgarstjórn og yfirborgarstjóri allrar borgarinnar.

Annar valkosturinn í stefnu byggðar var upp að Úlfarsfellssvæði. Það sem stóð í vegin fyrir henni

voru hinar stórkallalegu hafnarhugmyndir, því að þeim fylgdu ekki síður stórkallalegar hugmyndir um stóriðju þar. Var þá m.a. alvarleg umræða um að reisa olíuhreinsunarstöð eða málblendiverksmiðju í Geldinganesi allt fram til um 1972.

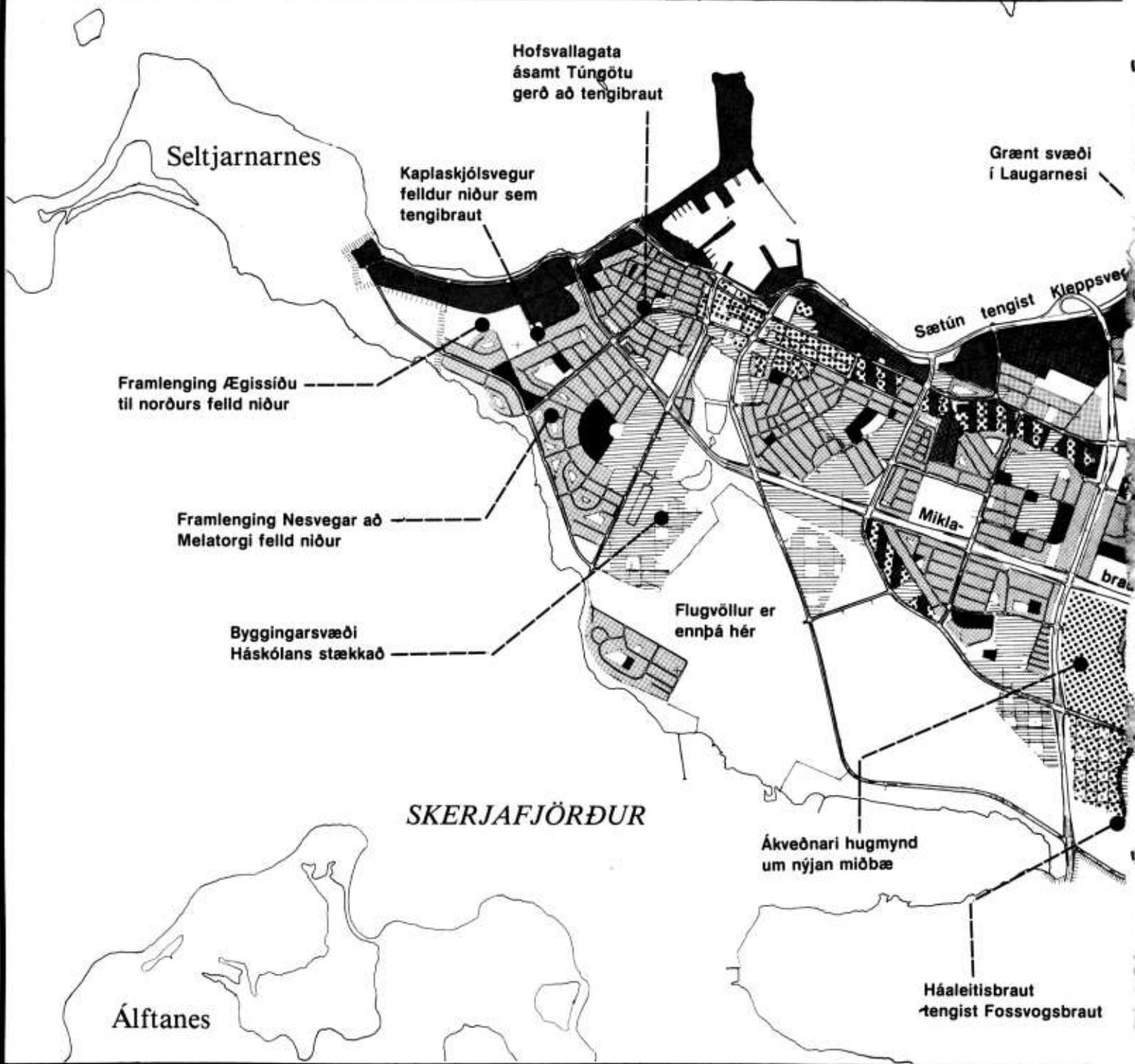
Þá var aðeins eftir þriðji og lakasti valkosturinn, sem var að fara með íbúðarbyggðina upp á heiðar. En Danirnir virtust líka hafa undarlegt dálæti á þessum flötu heiðum, samanber uppdrátt á bls. 67. Mönnum virðast hafa verið óljós veðurfarsvandamál í svo mikilli hæð og jafnframt voru menn eins og lok-aðir fyrir náttúrufegurðinni á láglendum strandsvæðunum við Sundin, sem við erum nú síðar betur farin að læra að meta og sjáum að er einstök.

Annað meginatriði í skipulaginu, þ.e. flugvallarmálin, fóru einnig í handaskolum. Í skýrslu sem flugvallarnefnd gerði, var eindregið mælt með flutningi flugvallarins af Öskjuhlíðarsvæðinu, og voru flestir því meðmæltir. Ekki tókst þó að koma því máli á rekspöl m.a. vegna þess að svo ólánlega tókst til, að aðalvalkosturinn, sem bent var á í staðinn, á Áltanesi, var óraunhæfur vegna þess að þar voru líka dýrmæt byggingarsvæði og auk þess viðkvæmnismál vegna forsetasetursins, sem þá hefði burft að flytjast annað.

Það var ekki fyrr en 1974, að samgönguráðherra loks afskrifaði þennan óheillavalcost, sem skemmti hafði mjög fyrir nauðsynlegum tökum á flugvallarmálinu.

Nú eru til umræðu tvær staðsetningar á flugvelli, þ.e. í Kapelluhrauni og á uppfyllingu í Skerjafirði, en sú hugmynd kom fram 1975. Báðir þessir kostir eru ágætir.

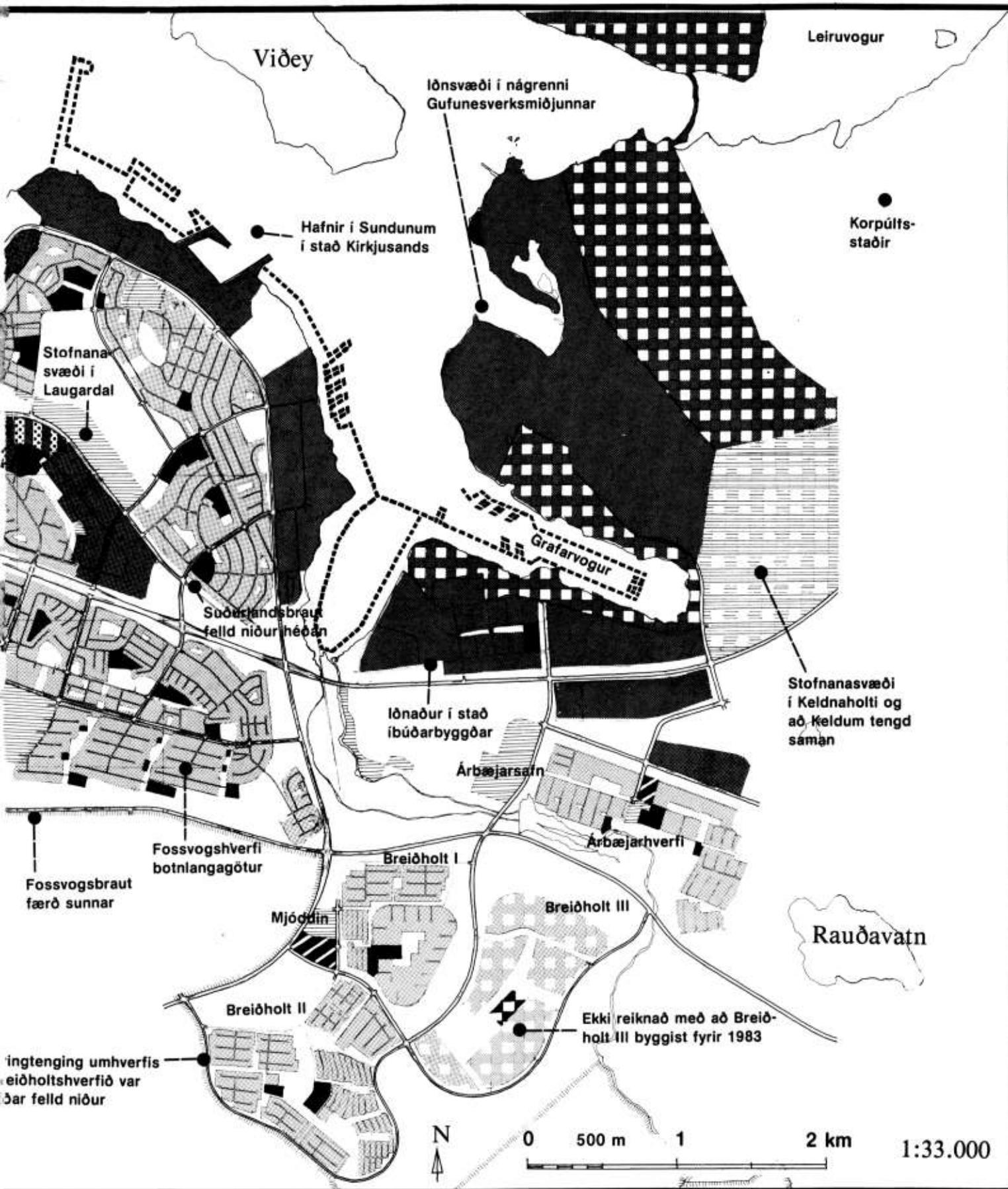
Það var eitt helsta einkenni á tillögum Dananna, hve skarplega þeir greindu á milli svæða eftir notkun. Þannig ákváðu þeir stofnun svefnhverfabýggðar í Breiðholti fjarri flestum atvinnustöðum. Óhjákvæmileg afleiðing af slíku skipulagi eru gifurlega miklar umferðaræðar milli heimila og atvinnustaða. Ekki bætti það heldur úr skák, að einkabíllinn var hið mesta dekurbarn þeirra og varð það til þess að ein af fáum stefnumarkandi samþykktum í borgarstjórn var, „að taka verði svo mikið tillit sem unnt er til



Iðnaður og vörugeymslur	Miðbæjar-svæði	Til siðari aukningar
Íbúðar-svæði	Verslunar-miðstöð	Blönduð starfsemi
Stofnana-svæði	Hverfis-stofnun	Opin svæði

Danska skipulagið frá 1965

Geysilega mikil undirbúningsvinna og vönduð teikni- og útgáfustarfsemi fylgdi þessu skipulagi, en útkoman varð á margan hátt háskaleg, bygging svefnhverfanna í Árbæjarhverfi og Breiðholti og Sundin blá færð á kaf í rosalegum hafnarmannvirkjum. Þá átti að ryðja stórfenglegum bilabratum rúm þvert um gamla bæinn. Sem betur fer tókst þó að forða mestu skemmdarverkum á umhverfinu. Þetta var fyrsti aðalskipulagsuppdrátturinn, sem náið að hluta staðfestingu ráðherra, ákvæðin um aðalumferðarkerfi.





Fyrirferð bilsins með breikku gatna og niðurrífi húsa hefur átt stóran þátt í hnignun Miðbæjarins.

áhuga almennings á að eignast bifreið og komast leiðar sinnar af eigin rammleik." (A.R. bls. 131) Slik ályktun var þá samþykkt með öllum greiddum atkvæðum.

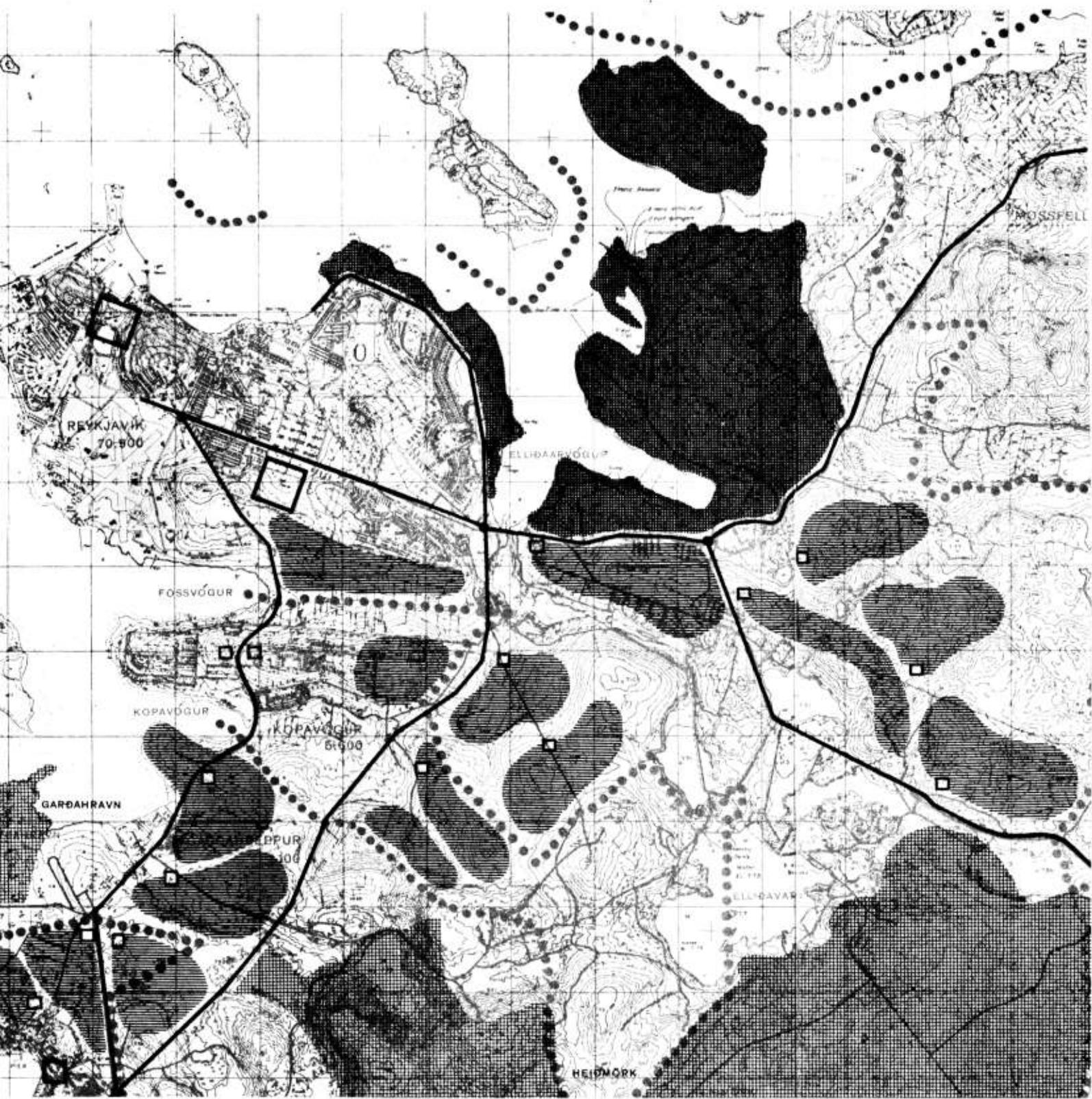
Kostnaðurinn við þetta gatnakerfi hefði orðið óheyrylegur og umhverfisspjöll mikil. M.a. var reiknað með helmingsbreikkun Miklubrautar uppí 8 akrein og 9 brúargatnamót á henni.

Erfitt er að gera til fulls grein fyrir eyðileggingunni, sem orðið hefði í gamla bænum. Skal aðeins víkja að einni brautanna, sem átti að verða samfelld braut þvert yfir miðbæinn frá Grettisgötu og yfir í Túngötu. Þá skyldi breikka Túngötu út á Landakots-tún og Grjótaþorp (og voru Uppsalir þá rifnir), síðan átti að breikka Kirkjustræti út á Austurvöll fyrir framan Alþingishúsið. Þá átti að fara gegnum reitinn hjá Hótel Borg, breikka Amtmannsstíg og fram-lengja hann gegnum Amtmannshúsið (sem var rifið), þvert yfir Skólavörðustíg og Fangahúsið (sem skyldi rifið eða flutt), síðan inn alla Grettisgötu og til að breikka hana átti að rífa öll hús öðrum megin götunnar og þar með voru menn komnir á bílum sínum inná Snorrabraut „af eigin rammleik.“

Verslunarmálín voru stór þáttur í skipulaginu. Var gerð áætlun um þörf á verslunarrými, sem var mjög ofmetin. Þrátt fyrir að gert væri ráð fyrir miklu nið-



Skipulagskenning um aðgreiningu íbúðarhverfa og atvinnusvæða varð til með stærri þjóðum, sem stunduðu ýmsan óþrifalegan lönað með kolareyk og efnagufum. Lifvana svefnverfskipulag Breiðholtanna er mjög mótað af þessari erlendu kenningu og þess ekki gætt, að aðstæður eru allar aðrar í íslenskri hitaveltuborg.



Þessi uppdráttur frá upphafi starfs dönsku skipulagsmannanna, hafði áhrif í þá átt að fara með íbúðarbyggðina upp á heiðar. Aftur á móti voru öll fögru láglendissvæðin við Sundin ætluð undir lönað. Miðbær íbúðarhverfanna voru dæmigerðir bílamiðbær og staðsettir eins og til að gera gönguleiðir sem lengstar, t.d. í aflanga hverfinu við Rauðavatn.



Hugmyndir um Grjótaþorp. Danirnir og Áðalsteinn Richter gerðu ráð fyrir göngugötu.



Hugmynd bandarískra arkitekta um hótel í Grjótaþorpi, þar sem Morgunblaðshúsið stendur nú.

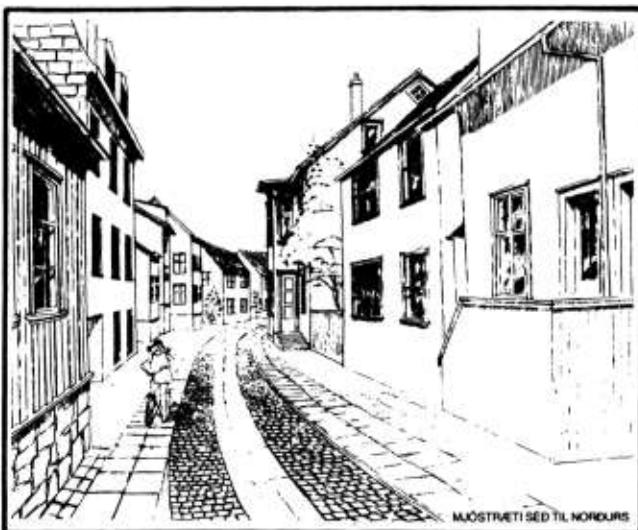


Tillaga Harðar Bjarnasonar o.fl. að hótel i Grjótaþorpi, á horni Tún-götu og Áðalstrætis, þar sem veitingahúsið Uppsalir áður stóð.

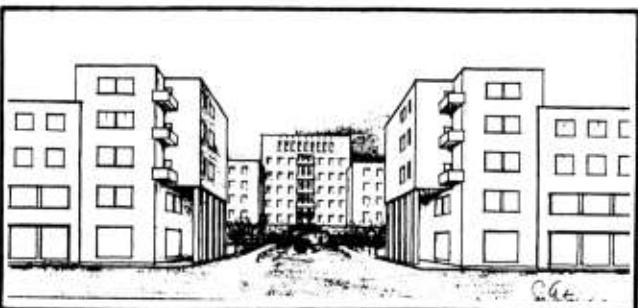
urrifi og byggingu stærri húsa í gamla bænum, var talin þörf á „aflastnings” miðbæ í Kringlumýri. Sú hugmynd er í sjálfu sér góðra gjalda verð, en dregur einmitt úr þörfinni á að stækka umferðaræðarnar til gamla miðbæjarins.

En framkvæmdir við stofnun nýja miðbæjarins drögust og sú verslunarstarfsemi, sem þangað hefði átt að fara strax, tók nú að dreifast út um allan bæ, aðallega inn með Suðurlandsbraut og í húsnæði, sem hafði verið reist í Skeifunni til eflingar iðnaði með hjálp norrænna styrkja. Vegna þessa hefur ekki orðið til verslunarmiðbær í Reykjavík og verður fólk að fara um borgarlandið þvert og endilangt í bilum, þegar það er að versla.

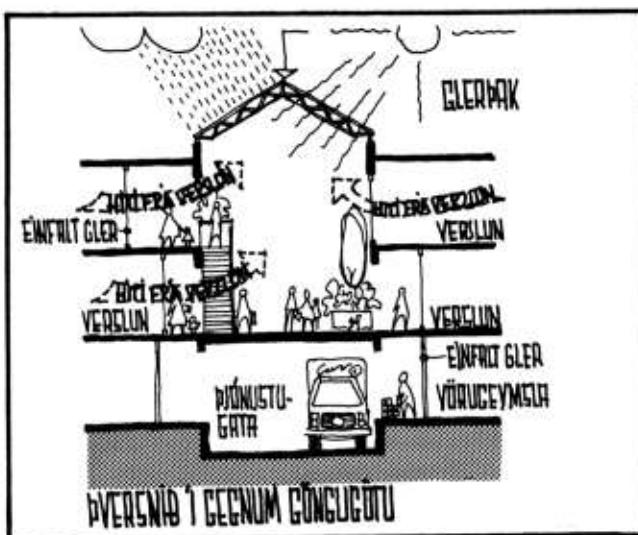
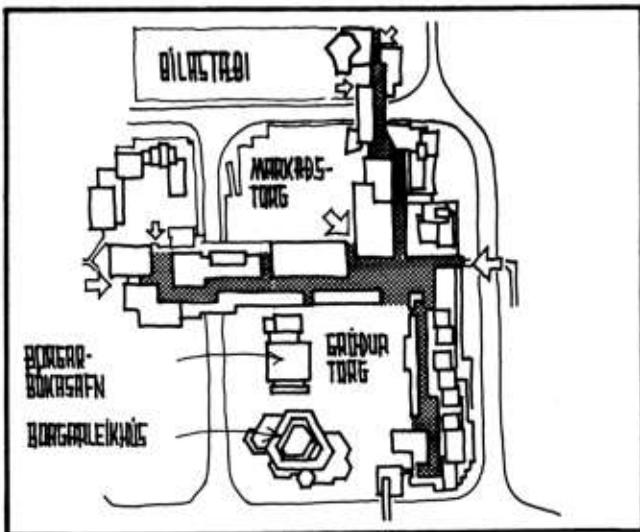
Taka verður fram að danska skipulagið var að ýmsu leyti barn síns tíma, en aftur verður að geta þess að erlendar þjóðir voru þá fyrir nokkru búnar að brenna sig illa á bíla- og svefnhverfaskipulagi og á þeim tíma sem þetta skipulag tók gildi, var það



Hús byggð inn í skörðin í gömlum stíli. Hugmynd Hjörleifs Stefáns-sonar.



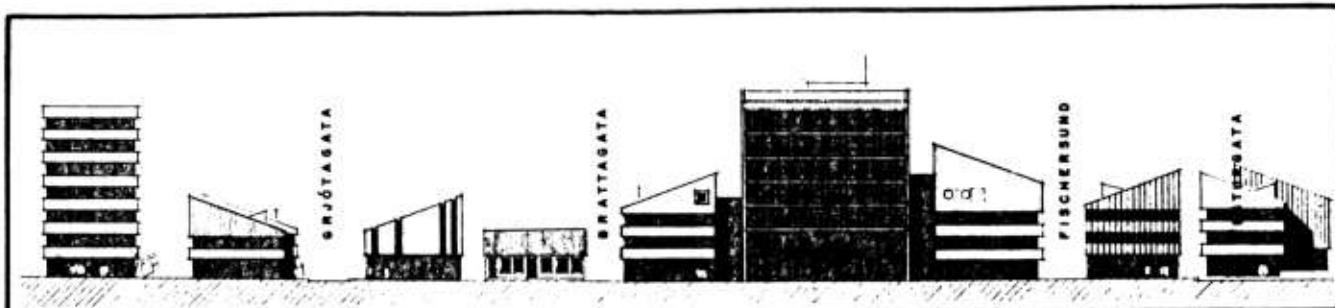
Hugmynd Sigurðar Guðmundssonar um húsgarð við Áðalstræti, þar sem Morgunblaðshúsið nú stendur og ofar í brekkunni skyldi byggja ráðhús.



Ein af grundvallarhugmyndum danska skipulagsins var sú að reyna að léttu á Gamla miðbænum með Nýjum miðbæ i Kringlumýri. Hér var á 7. áratugnum hannaður þessi nýstárlegi verslunarkjarni í kringum yfirbyggðar göngugötur, en fyrirkomulag peirra má vel greina á þessum myndum. Hugmyndin var skemmtileg en dýr og erfið í framkvæmd. Því var í samráði við Hagkaup horfló að ódryrari lausn.

þegar orðið úrelt með líkum hætti og skipulögin 1927 og 1937 áður. Þessi dæmi sýna, hve mikil þörf er á að fylgjast vel með því allra nýjasta sem er að gerast í skipulagsmálum í heiminum og reyndar eru framtíðarrannsóknir orðnar viðurkenndar sem mjög mikilvægur þáttur í skipulagsstarfi.

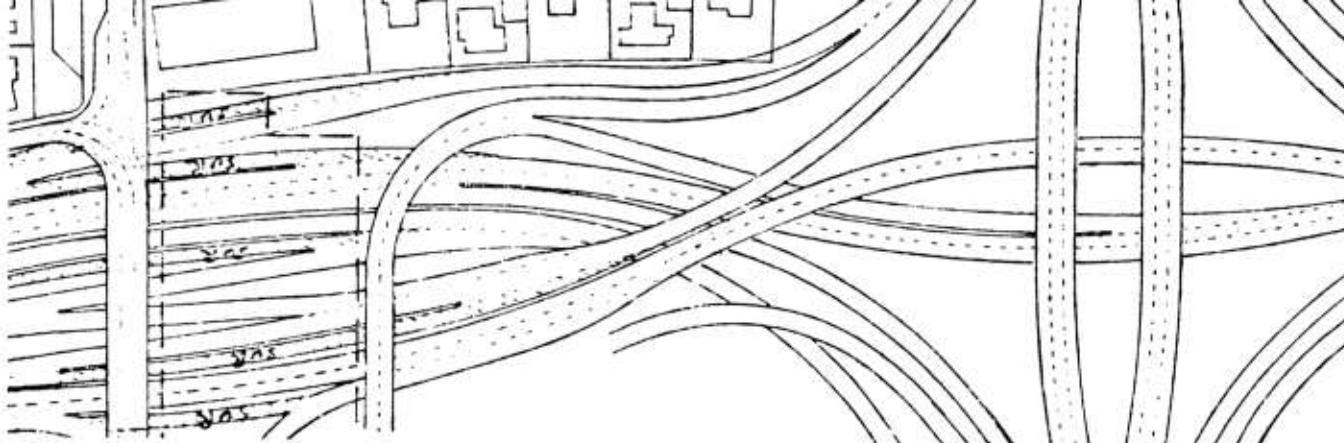
Sem betur fer tókst að forða frá mestu skemmdaverkunum á umhverfi og gamalli byggð, ekki síst fyrir hugsjónastarf Þorsteins Gunnarssonar og Harðar Ágústssonar. Ábendingar um verndun húsa má rekja furðulangt aftur, en skeleggastur var Einar Magnússon, þegar hann mótmælti ráðhúsi í Tjörn-



Hugmynd Ólafs Sigurðssonar og Guðm. Kr. Guðmundssonar að götuhlíð Grjótaþorps, sem snýr út að Aðalstræti. Mörgum þótti nýju húsini tillogunum æði framandleg í þessu umhverfi.



Pessar tvær ilöngu myndir og myndirnar á hinni síðunni, eru allar hugmyndir um sama svæðið, Grjótaþorpið. Þessi mynd sýnir tillögu Dagnýjar Helgadóttur og Guðna Pálssonar um götuhlíð Aðalstrætis frá 1983.



Gatnakerfi danska skipulagsins var mjög ofvaxið bílastíplag, svo það gaf í engu eftir kerfi bilbrauta í margföldum milljónaborgum erlendis. Teikning þessi sýnir t.d. hugmynd að gatnamótum Miklubrautar og Kringlumýrarbrautar við nýja Miðbæinn. Á Miklubraut einni áttu að koma nið gatnamót með umferðarbrúum.

inni og brotflutningi og niðurriði Menntaskólans 1948. Verður þetta seint fullþakkað og ætti að gera þessa menn að heiðursborgurum.

Sú vakning sem varð í verndunar- og náttúrufriðunar-málum upp úr 1965 og rekja má til hippahreyfingarinnar, gerbreytti viðhorfum okkar til fjölmargra mála svo sem stóriðju, hraðbrauta fyrir einkabila og steinsteypubákna, sem flestum þótti alveg sjálf sagt fyrir þennan tíma.

Sjö ára saga danska skipulagsins frá 1965 (er það var samþykkt í borgarstjórn) til 1972 (er þróunarstofnun var komið á fót), var samfelldur hrakfallabálkur, þegar það verðmætamat, sem lá að baki því, brotnaði niður skref fyrir skref.

En víkjum nú að deiliskipulagi íbúðarhverfa og því hvernig þau byggðust.

Dansa aðalskipulagið gerði ráð fyrir svefnhverfum í Árbæ og Breiðholti eins og fyrr er sagt. Svo kyrfilegt var þetta skipulag, að hverfin voru umlukin stórum umferðaræðum og dæmigerður bílamiðbær, Mjóddin, við hraðbraut í útjaðri Breiðholtsins. Hefði þessi miðbær verið á miðju svæðinu, hefði hann getað verið innan gönguvegalengdar og þá getað veitt lífi í hverfin.

Deiliskipuleggjendur tóku það seint við sér gagnvart göllum aðalskipulagsins að það var ekki fyrr en um 1975, að farið var að reyna að ráða bót á einhæfni í starfsemi í hverfunum. Hefur það gengið illa í eldri hlutum hverfanna, enda erfitt að gera slíkar breytingar í skipulagi eftir á. Á nýrri svæðunum hefur nokkur úrbót verið gerð.

Meðal þeirra erfiðleika, sem húsagerðarlist hefur átt við að glíma viðast hvar í heiminum á síðustu áratugum er einhæfnin (mónótónian). Hefur þetta viðast komið til vegna fjöldaframleiðslu-aðferða við

byggingar. Hafa arkitektar átt við þann vanda að etja að skapa fjölbreytni innan þeirra þróngu takmarka, sem tæknin setur þeim. Við byggingu Fossvogshverfis sem hófst um 1965 snerist þetta þó algerlega við. Þar var byggingaraðferðin enn „spýta fyrir spýtu“ og ekki komið við neinum fjöldaframleiðslaðferðum. Þetta hefði átt að leyfa algeran fjölbreytileika. Samt voru þar settar skipulagsreglur, þar sem arkitektar urðu að gera öll húsin helst eins. Má rekja þetta undarlega fyrirbæri til skandínavískrar bannsýki, sem m.a. kom fram í norrænni samkeppni, sem haldin var um svæðið.

Fyrsta hverfið austan Elliðaáanna var Árbæjarhverfið sem reis á árunum 1965 til 1970. Því næst byggðust Bakka og Stekkjahverfi (Breiðholt I) á árunum 1967—1972. Bygging í Hóla og Fellahverfi (Breiðholt III) hófst 1970 og í Seljahverfi (Breiðholt II) árið 1974. Tvö síðastnefndu hverfin voru að mestu fullbyggð 1982.

Litlar framfarir urðu í byggingarháttum í þessum hverfum og íbúðarblokkir voru ráðandi form. Lakastar eru átta hæða blokkir í Breiðholti III, en á síðustu árum er það orðið nokkuð almennt viðurkennt, að íbúðir verði óhentugar fyrir fólk með ung börn, ef þær liggja ofar en á þriðju eða fjórðu hæð.

Hinsvegar eru jákvæðar tilraunir með þetta og lága byggð í yngri hlutum Breiðholts II og III.

Í verulegum hluta Breiðholtsins var fjöldaframleiðslutækni beitt við byggingu fjölbýlishúsa. Með því náðist allmikil lækkun á byggingarkostnaði, en aftur á móti urðu húsin umhverfislega og tæknilega lakari, t.d. að því er tekur til hljóðeinangrunar. Jákvæðasta skipulagsatriðið í Breiðholti er aðgreining bílaumferðar frá umferð fótgangenda og hefur það tekist best til í Bakkahverfi.

9. Starfsemi Próunarstofnunar 1972—1978

Veturinn 1971-72 ákvað borgarstjórn að setja á laggirnar sérstaka skipulagsstofnun. Hlaut hún nafnið Próunarstofnun og tók til starfa haustið 1972 með forstöðumanni og nokkru starfsliði.

Ástæður þess að Próunarstofnun var komið á fót, voru einkum þrjár: fyrirsjánlegur skortur á íbúðarsvæðum eftir 1980, breytt viðhorf til skipulags og endurvakning eldri hugmyndar um stofnun, sem sæi um framkvæmd skipulagsáætlana.

Hér var sem sé enn einu sinni að því komið að eldra skipulag var að springa. Í þetta skipti var það þó ekki mikil fólksfjölgun, sem olli því, heldur vaxandi kröfur borgaranna um stærra íbúðarrými. Kom hin aukna rýmisþörf mest fram í byggingu íbúðarhverfa. Sem dæmi má nefna, að á sama tíma og upp reis í Breiðholtinu byggð með 20 þús. íbúum fjölgæði íbúum Reykjavíkur í heild aðeins um 5 þúsund. Þetta þýddi þá að íbúum í eldri hverfum borgarinnar fækkaði jafnframt um 15 þúsund. Grunnorsókin var að fólk hafði nú efni á að búa í rýmra húsnæði.

Í danska skipulaginu frá 1965 hafði verið gert ráð fyrir mikilli íbúafjölgun í Reykjavík, bannig að fjöldinn yrði kominn upp í 108 þúsund árið 1983. Jafnframt var þá gert ráð fyrir að eitt Breiðholtshverfanna yrði þá enn óbyggt. Þetta sýnir að hinir dönsku skipulagsmenn höfðu ekki gert ráð fyrir nándarnærri nægri útpyñningu í eldri hverfunum í útreikningum sínum um það, hversu ný íbúðasvæði þyrftu að vera viðfeðm.

Nú var sem sagt enn að því komið, mörgum árum fyrr en ætlað hafði verið, að ákveða, hvar næst skyldi nema land undir nýja íbúðarbyggð. Í danska skipulaginu var ekki gerð nein grein fyrir því, hvert næsta skrefið skyldi verða, en líklega hafa menn þá gert ráð fyrir því, að samstarf tækist um Suðurstefnu, áður en Reykjavík þyrfti á fleiri íbúðarsvæðum að halda.

En nú þegar að því kom, var sá möguleiki enn ekki fyrir hendi og ógerningur að koma samvinnu á milli viðkomandi sveitarfélaga á stuttum tíma.

Eini valkosturinn, sem nú var fyrir hendi, var því að halda upp á Úlfarsfellssvæðið með íbúðarbyggð.

Önnur ástæða fyrir hinni nýju stofnun var að við-

horfsbreytingar höfðu orðið t.d. í verndunar- og umferðarmálum, eins og lýst var í síðasta kafla.

Þegar skipulagið 1965 var gert, héldu menn að ekki myndi þurfa að sinna aðalskipulagi frekar nokkra næstu áratugi. Samt kom þá fram sú lofsverða hugmynd að koma á fót sérstakri stofnun til að sjá um gerð þróunaráætlana, um framkvæmd þeirra „metnaðarfullu“ áætlana, sem skipulagið 1965 gerði ráð fyrir. Það verkefni varð nú þriðja ástæðan fyrir hinni nýju skrifstofu og af því var dregið nafn hennar, Próunarstofnun.

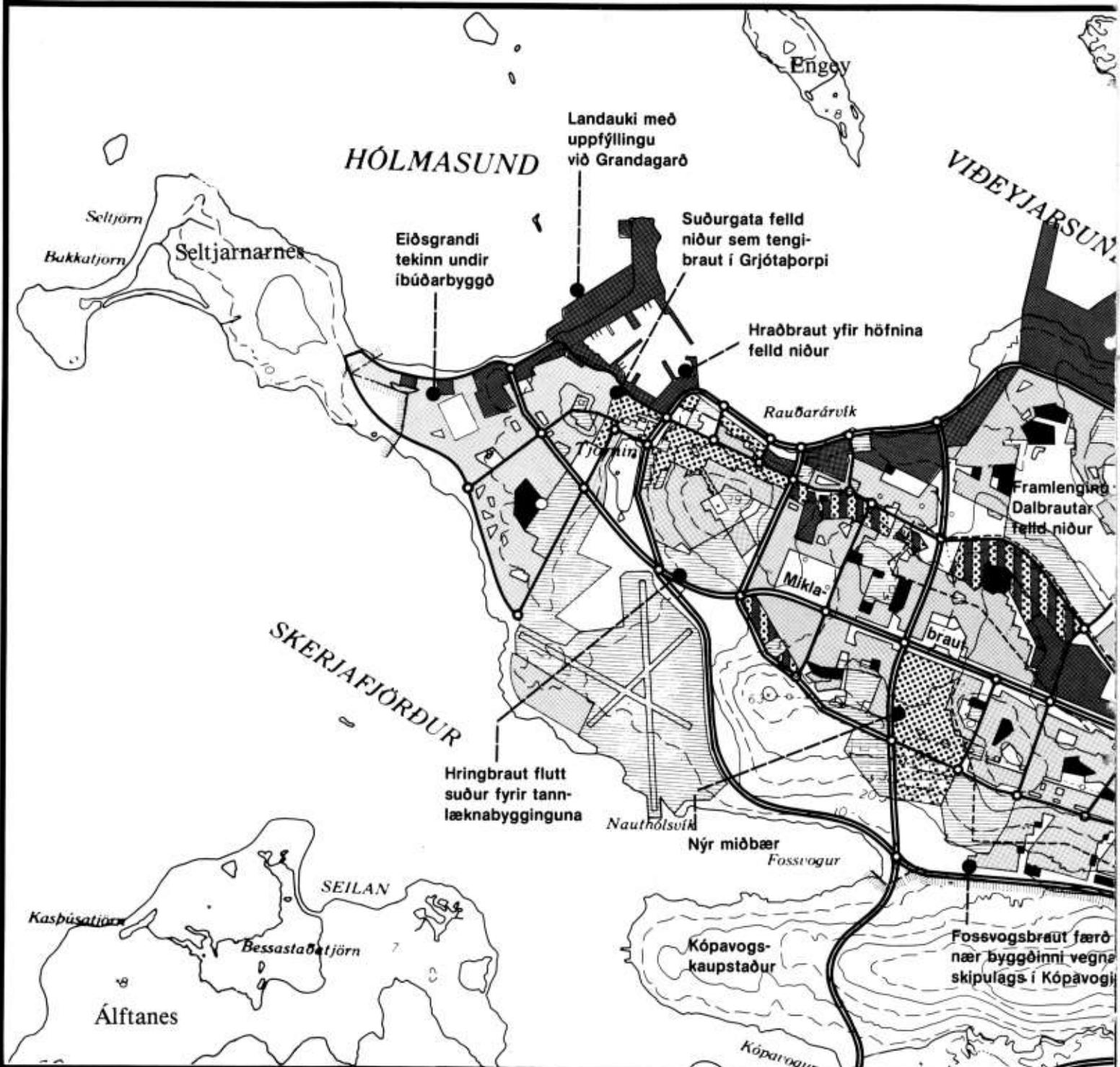
Það er nokkuð mismunandi erlendis, hvort gerð þróunar- og framkvæmdaáætlana tengist þeint skipulagsskrifstofu, eða er sjálfstæð stofnun. En svo mikið er víst, að þessi þáttur í skipulagsstörfum er mjög mikilvægur og minnkar líkurnar á því að skipulagið breytist í töma loftkastala, sem eru í litlum tengslum við raunveruleikann eins og mjög hefur viljað brenna við í skipulagi á Íslandi. Þyrti að setja það í skipulagslög, að gerð sé grein fyrir öllum aðalframkvæmdaatriðum og því hvernig fjármögnun skipulagshugmynda muni fara fram.

Það að þessi þróunarstofnun komst ekki strax á laggirnar eftir 1965 var bæði jákvætt og neikvætt. Jákvætt verður það að teljast að framkvæmd umferðarkerfis miðaði ekki lengra.

Þó voru ýmsar undirbúningsaðgerðir í gangi á þessum árum. M.a. keypti borgin og létt rífa niður tugi húsa, sem víkja áttu vegna umferðarbrauta og voru þar á meðal mjög merkileg hús. Þá var einnig lagt í nokkrar dýrar framkvæmdir, sem aldrei munu neitt nýtast, eins og bútinn úr hafnarhraðbrautinni fyrir framan Tollhúsið.

Þetta sýnir, hvað ranghugmyndir í skipulagi geta kostað mikla fjármuni, auk þess sem menningarverðmætum var spillt. Má áætla að þeint fjárhagstap borgarinnar vegna rangs gatnaskipulags hafi þannig verið sem svarar verðgildi 100—200 einbýlishúsa.

Hinsvegar var það miður að ekki var strax hafist handa að koma upp Nýja miðbænum í Kringlumýrinni. Þegar framkvæmdir síðar hófust um miðjan 8. áratuginn, var orðið í það seinasta að hefjast þar

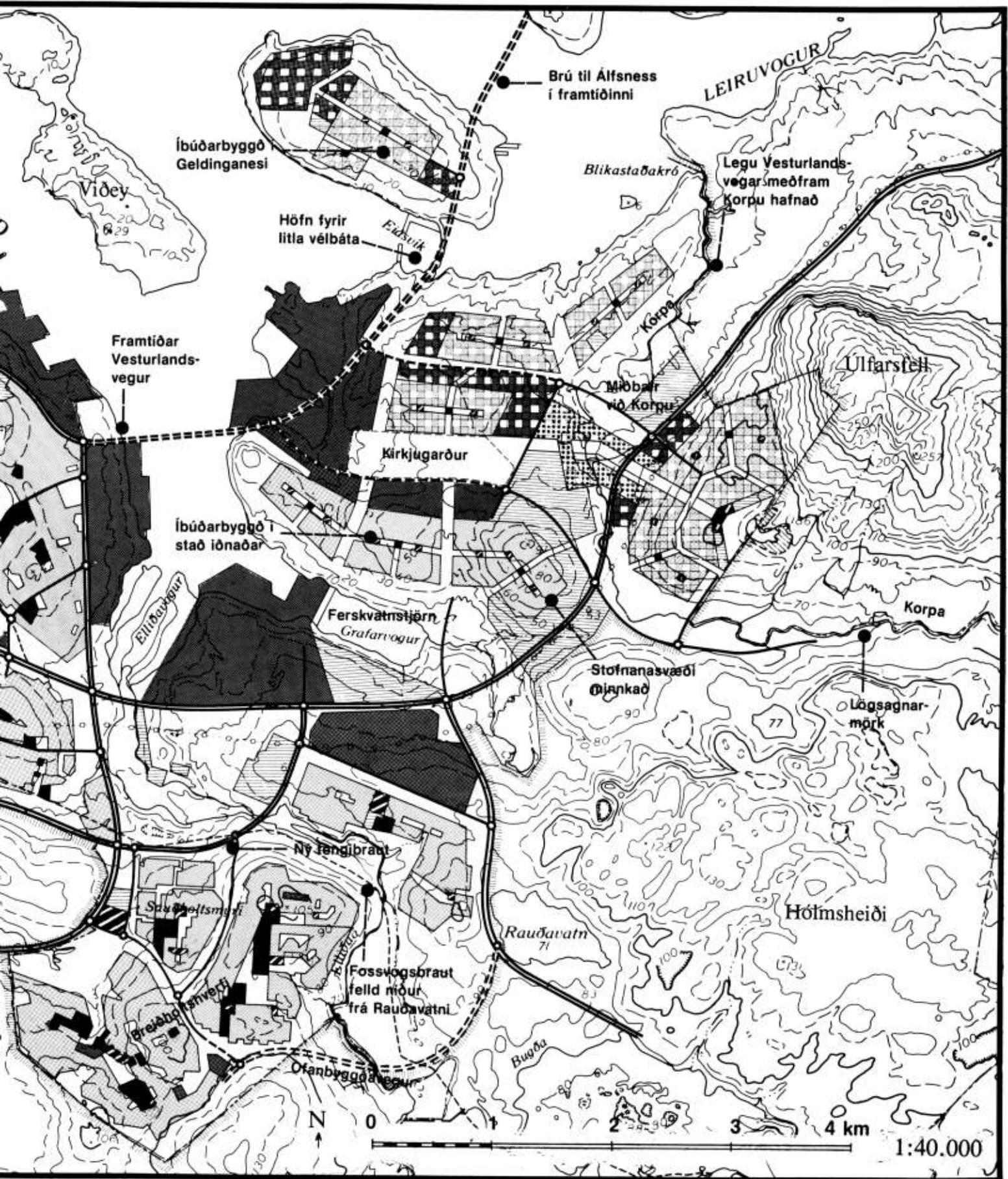


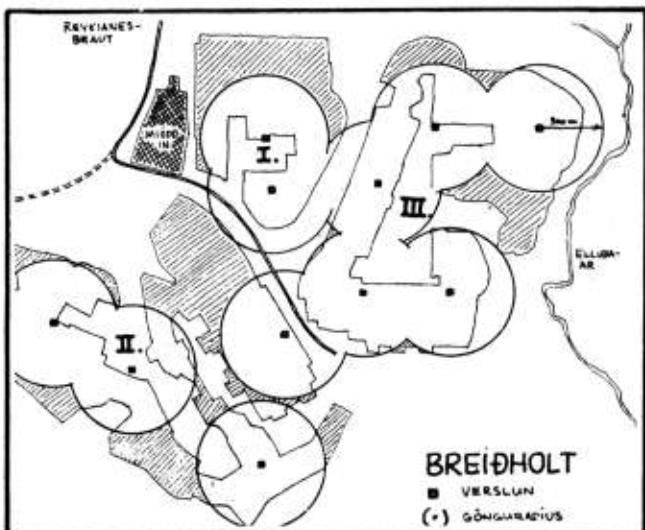
Skipulag Próunarstofnunar 1977

Uppdráttur þessi var samþykktur af borgarstjórn, en tókst ekki að fá staðfestingu ráðherra á honum fyrir borgarstjórnarkosningarnar 1978, en þá komust vinstri flokkarnir til valda og lögðu uppráttin i salt.

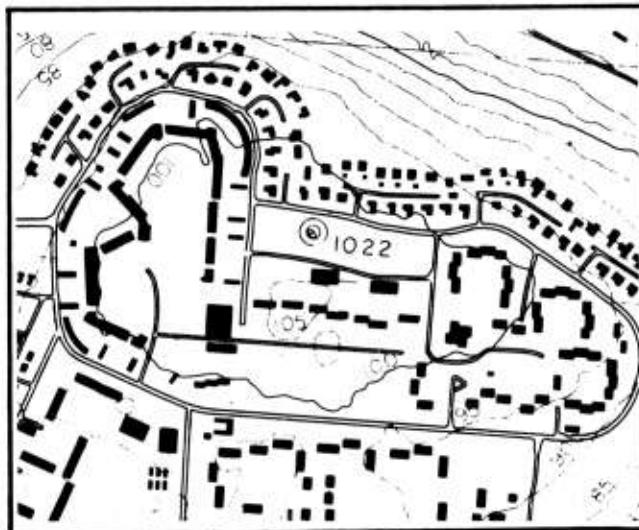
Hér var mikil áhersla lögð á gróður og græn svæði, en aðalatriðið var, að hafnað var heiðarstefnu og skipulagður nýborgarkjarni á Úlfarsfellssvæðinu með atvinnusvæðum í nánd. Þá var dregið úr margvislegum skaða danska skipulagsins.

lónaður og vörugeymslur	Miðbæjar-svæði	Til síðari aukningar
íbúðar-svæði	Verslunar-miðstöð	Blönduð starfsemi
Stofnana-svæði	Hverfis-stofnun	Opin svæði

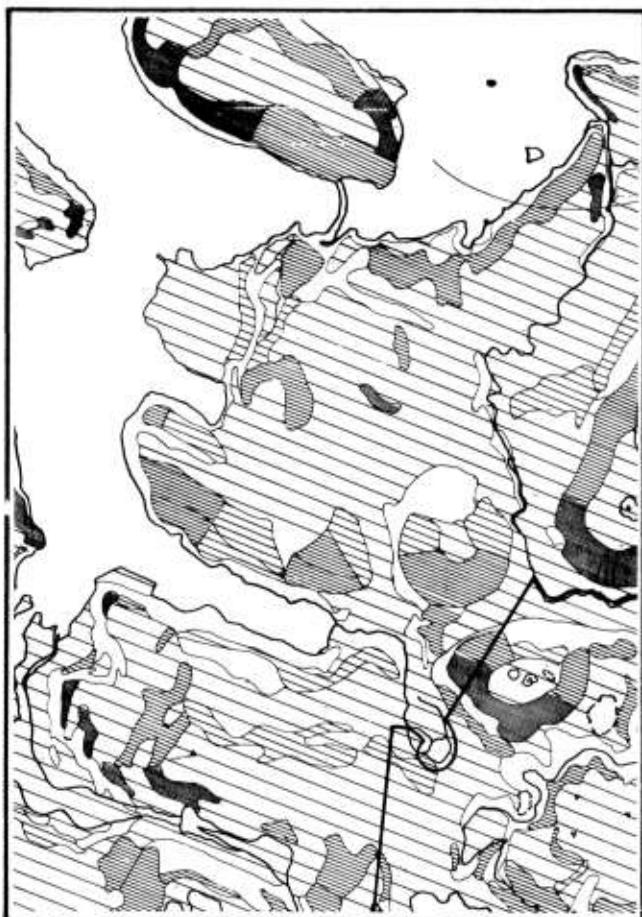




Gónguleiðakerfið í Breiðholti tekur við á sig óvænta hlykki, sem virka ankannalega á vegfarendur. Gónguleiðir þurfa alltaf að vera sem stystar og beinastar.



Búast má við að ibúðir í Breiðholtinu lækki í verði í framtíðinni, vegna skipulagsgalla og vegna stórs hlutfalls smára ibúða, sem fólk byggir sem stökkpall upp í stærra húsnæði. Með því að reisa framhaldsskóla þar, væri haegt að nýta þessar ibúðir síðar sem námsmannaibúðir.



Áður en Úlfarsfellssvæðið var skipulagt, var gerð umfangsmikil at-hugun á náttúruforsendum, þar sem hin ýmsu matsatriði voru flokku-ð á glærum. Þetta kort sýnir bestu svæðin fyrir útsýnisbyggð.

handa um verulegan verslunarmiðbæ, því að verslunin hafði þá þegar mjög dreifst annarsstaðar.

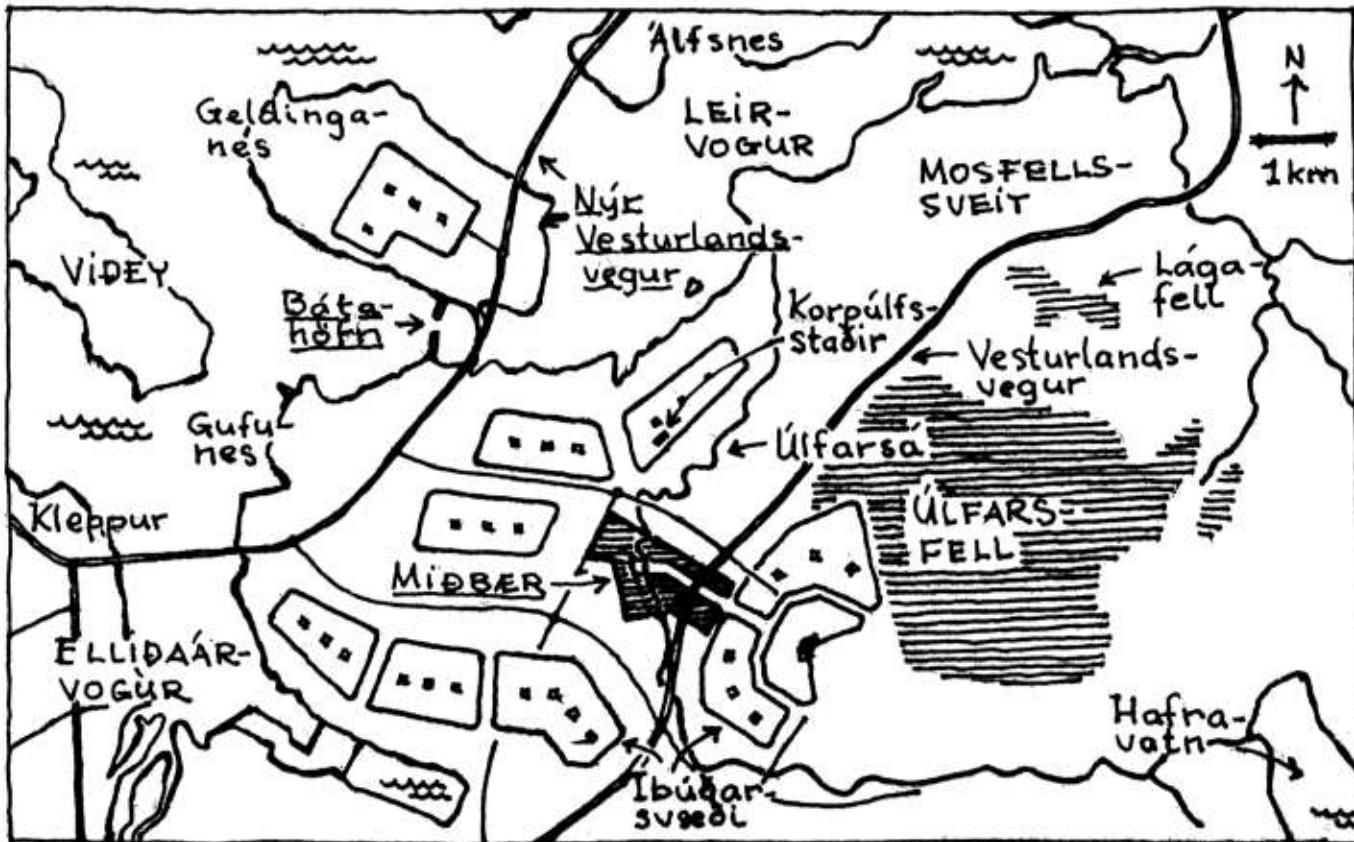
Ein ástæðan fyrir því að framkvæmdir við nýja miðbæjarkjarnann komust ekki af stað á sjöunda áratugnum, voru of stórbrotnar deiliskipulagshugmyndir og sá galli var í skipulaginu, að erfitt var að byrja í smáum stíl á hluta af verslunarkjarnanum.

Vinstri flokkarnir voru áhugalitlir um verslunarkjarnann og stöðvuðu þeir frekari þróun málsins, sem þá var að komast á framkvæmdastig. Var t.d. búið að undirbyggja götur og leggja holræsi, sem miðuðust við stóra deiliskipulagið.

Eins og fyrr er sagt, var aðdragandinn að stofnun Próunarstofnunar nokkuð skyndilegur og ráðrúm of lítið til að koma á samvinnu hinna sveitarfélaganna um Suðurstefnu. Þó voru á næstu árum stigin viss skref til samvinnu, t.d. þegar Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu voru stofnuð (1976) og samningur gerður um að koma á fót sameiginlegri skipulagsstofnun (1978).

Sá stórkostlegi galli fylgdi því enn sem fyrr skipulagsstarfinu, að ekki var unnið sameiginlega að skipulagshugmyndum fyrir allt höfuðborgarsvæðið.

Þar sem enginn sameiginlegur skipulagsaðili var fyrir hendi, gerði Próunarstofnunin nokkrar athuganir á svæðinu öllu upp á eigin spýtur. Voru fyrst gerðar glærur með nokkurri náttúrufarsúttekt fyrir svæðið í heild. Því næst fór stofnunin að huga að



Helstu hugmyndir í skipulagi Úlfarsfellssvæðisins eru þessar: Svæðið tengt við gömlu byggðina með brú yfir Elliðavog. Framhald þess vegar er nýr Vesturlandsvegur, sem liggur við sjóinn um Geldinganes og Álfanes og léttir á gegnum-umferð í Mosfellsveit. Miðbær skyldi risa við Úlfarsá (Korpu) við gamla Vesturlandsveginn, sem yrði miðlægt í ibúðabyggðinni. Með því væri stuðlað að tengingu byggðasvæðanna beggja vegna árinnar og vegrins. Íbúðabyggðinni skyldi hagað svo að útsýnis nytli sem best og tengslin við ána, ströndina og fjallid yrðu sem nánust.

aðallínunum í umferðarkerfi höfuðborgarsvæðisins. Helstu ágallarnir, sem stofnunin fann, voru slæm tengsl suðursvæðanna við norðursvæðin við Úlfarsfell og í Mosfellsveit. Leiddi það til hugmyndarinnar um Ofanbyggðarveg.

Annar galli sem stofnunin undi illa var að Vesturlandsvegur skyldi liggja þrisvar yfir Korpu (sjá bls. 73), auk þess sem hann ylli röskun í Mosfellsveit. Leiddi það til þess að Þróunarstofnun bauð upp á bann möguleika að nýr Vesturlandsvegur lægi frá Kleppi á brú yfir Elliðavog og þaðan upp um Gufunes og Geldinganes og með annari brú yfir á Álfanes. Þá var stofnunin óánægð með tengibraut, sem lá gegnum Hamrahlíðarlönd og flutti hana heldur í skuggasvæði sunnan Korpu.

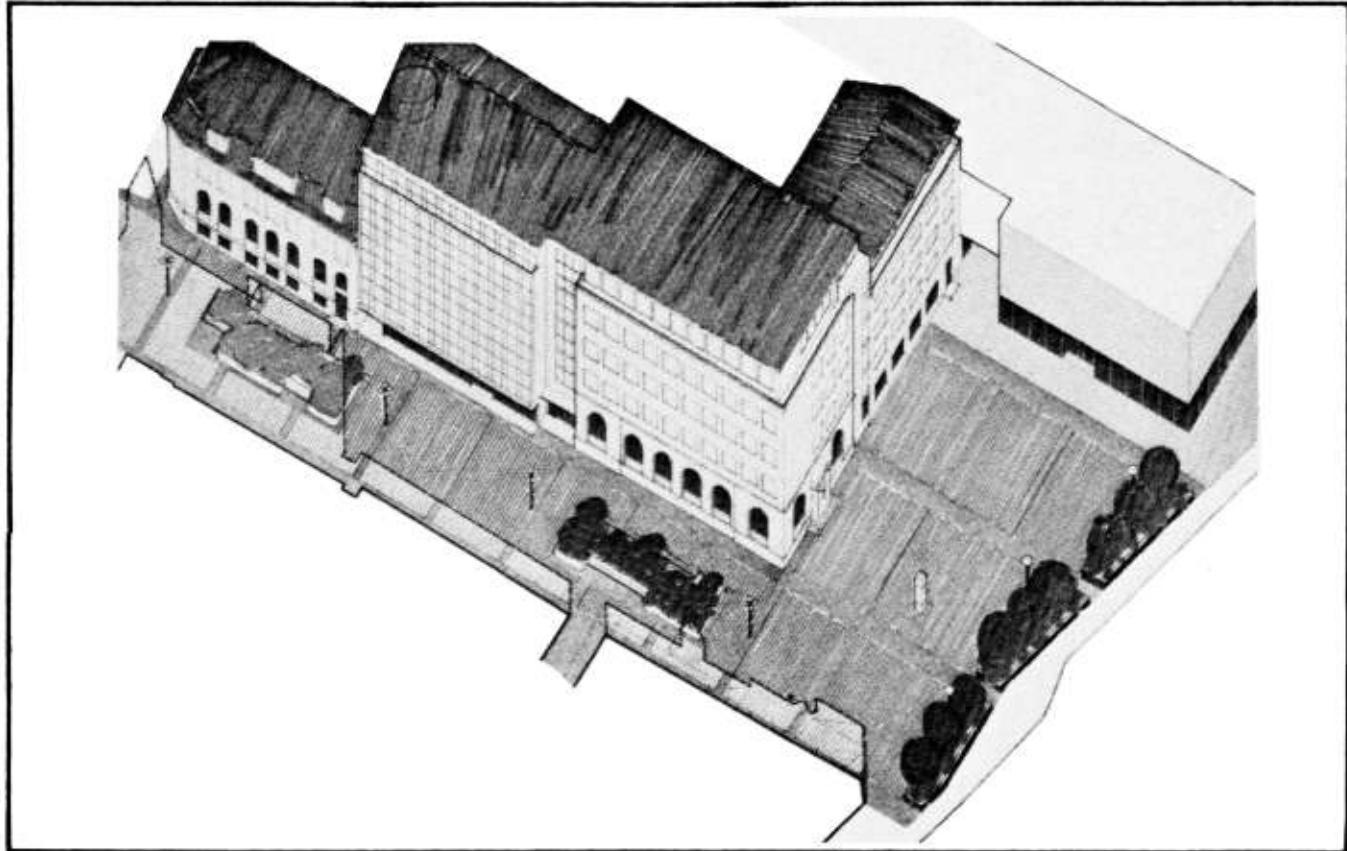
Brátt hófust störf við skipulag á Úlfarsfellssvæðinu. Fyrsta skrefið í þá átt var að gera úttekt á náttúrufarsaðstæðum á svæðinu á glærum. Var það merk nýjung og ætti að vera föst regla í skipulagi að athuga í upphafi, hverjar aðstæður eru á tilteknu

svæði og laga síðan byggðina eftir því. Meðal þeirra atriða sem þarf að kenna eru jarðvegsdýpt, sprungur, hvar eru alskuggasvæði, hávaðasvæði frá hraðbrautum o.s.frv.

Vegna líttillar tengingar við fyrri byggðasvæði, var ljóst að óhentugt yrði að nota einhverja viðprjóns-áðferð og bæta við enn einu svefnhverfinu, heldur varð að reikna í framtíðinni með nokkuð sjálfstæðum borgarhluta á þessu svæði. Var því gert ráð fyrir miðbær á miðju svæðinu, sem tengdi íbúðarsvæðin saman.

Mikil áhersla var lögð á það að atvinnusvæði væru við íbúðahverfin, sem skyldu geta rúmað 40—45 þúsund manns alls. Svo undarlega vildi til að „skematískur“ skipulagsuppdráttur var síðar notaður til að reikna út svæðastærðir, en ekki uppráttur, sem sérstaklega var til þess gerður.

Breytingar sem gerðar voru á skipulagi eldri byggðasvæða voru margar og þessar helstar: í umferðarkerfinu voru felldar niður hraðbrautir í



Það var ein markasta fylgihugmynd grænu byltingarinnar að gera Austurstræti og Lækjartorg að göngugötu. Síðar skapaði það grundvöll bess að þar væri komið upp útimarkaði.



Pegar Reykvikinger vöknudu upp einn vormorgun 1973, var hópur umgmenna langt kominn með að mala Bernhöftstorfu.

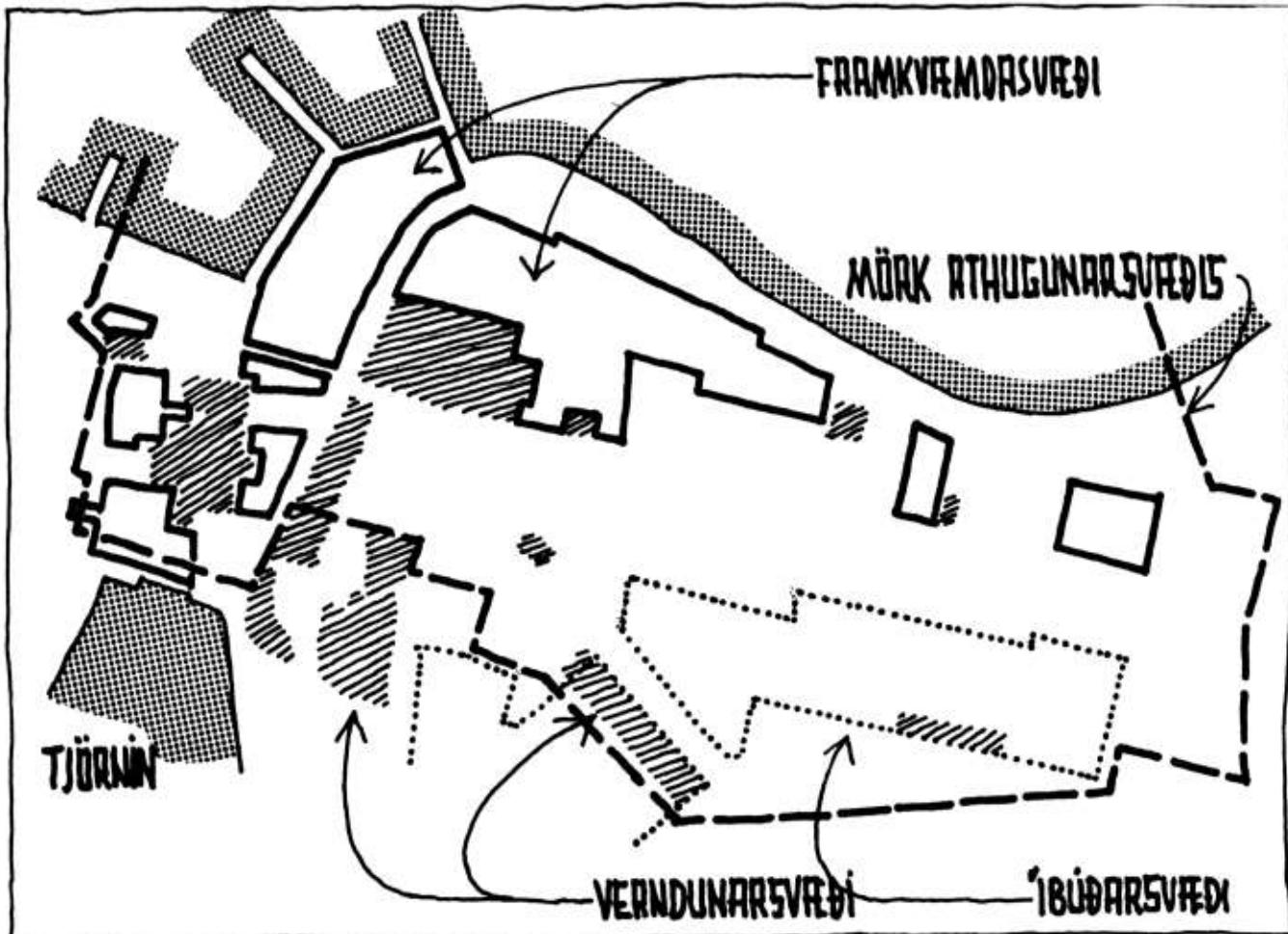
Grjótáborpi og yfir höfnina, sem og framhald Foss-vogsbrautar frá Höfðabakka meðfram Elliðaánum og að Rauðavatni.

Svæðanotkun var allvíða breytt. M.a. var iðnaðarsvæði á Elðsgranda breytt í íbúðarbyggð.

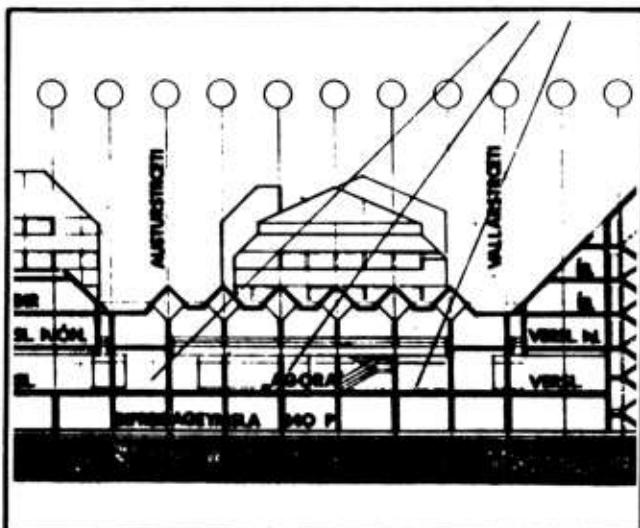
Við deiliskipulagsgerð í gamla Miðbænum voru felldar niður stórar tengibrautir og aukið tillit tekið til verndunarsjónarmiða.

Þó að Þróunarstofnun væri í flestu með á nótum um nýtt verðmætamat, komst hún sumsstaðar í vörn og varð að hopa fyrir verndunarmönnum, svo sem með Seðlabankann af vestanverðum Arnarhlí og með tillögu að Grjótáborpi, sem gekk of skammt í verndunarátt. Þessi verkefni voru reyndar eins og fleiri í höndunum á einkastofum.

Eitt af merkilegustu verkefnum Þróunarstofnunar var átak í umhverfismálum. Var samin um það frumgreinargerð 1973, en árið eftir tók Sjálfstæðisflokkurinn það upp sem aðalkosningamál. Var þá gerð áætlun um umhverfi og útvist, sem síðar fékk nafnið Græna byltingin. Mikilvægur hluti áætlunar-



Meginhugmynd í endurskipulagi Gamla bæjarins var að marka sérstök verndunarsvæði, þar sem ekki mætti hreyfa við gamalli byggð og hinsvegar sérstök framkvæmdasvæði, þar sem framkvæma skyldi ýtarlega og skipulega endurnýjun.

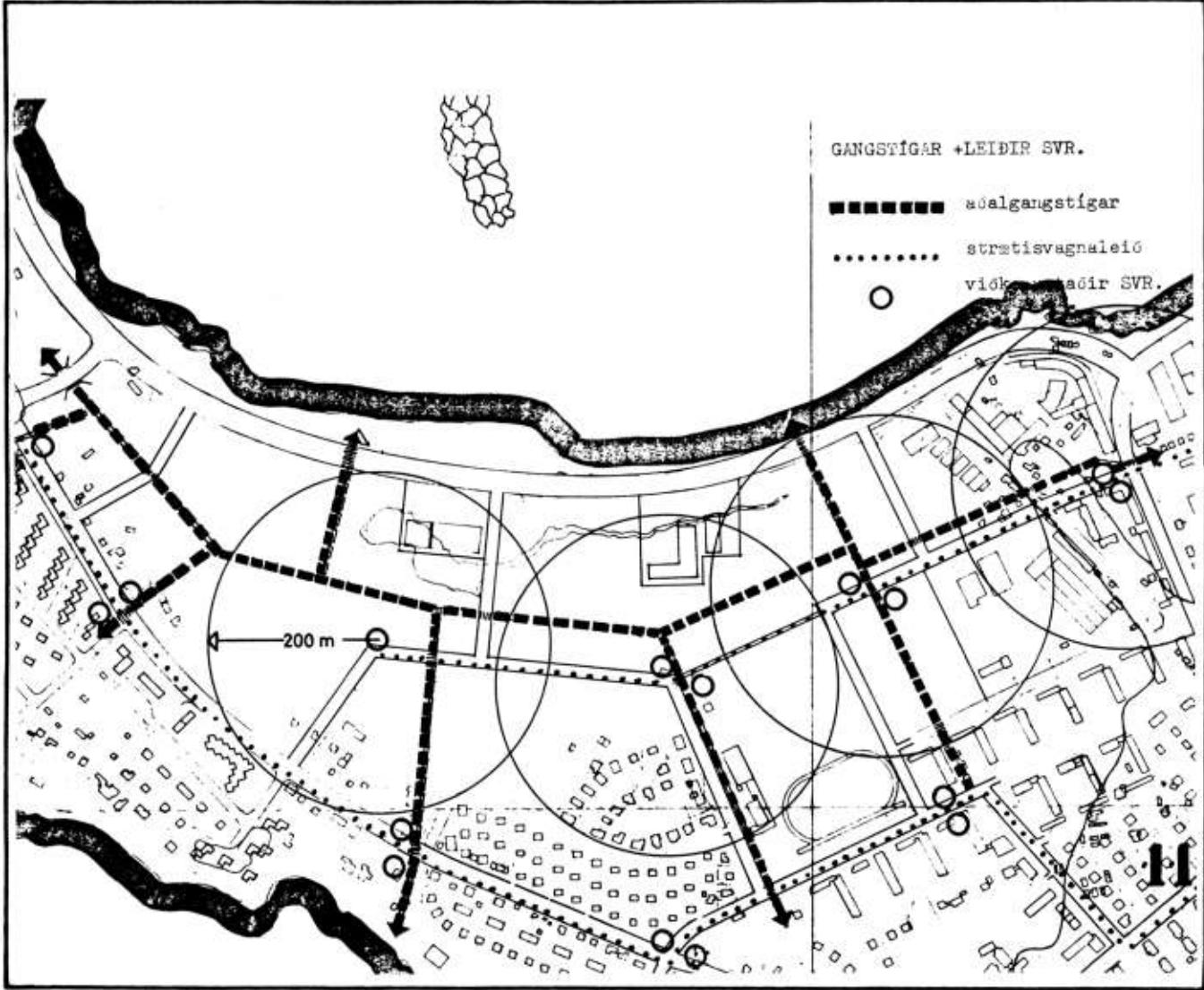


Hugmyndin um að byggja stórt hús með innitorgi við enda Austurstrætis mætti mikilli andstöðu, því gert var ráð fyrir niðurrifi margra gamalla húsa á þessu svæði.

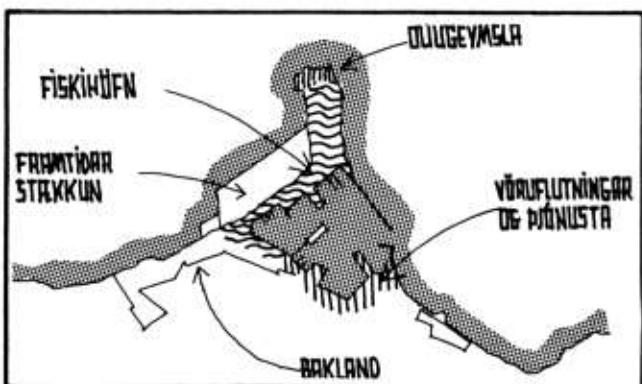
innar var kerfi göngu-, hjóleiða- og hestastiga, en frumtillaga sliks stígakerfis hafði komið fram 1965. Hlutverk hinna ýmsu opnu svæða var skilgreint og gert deiliskipulag fyrir mörg þeirra. Komu þá fram margar nýjar tillögur um starfsemi á svæðunum.

Þá var bryddað upp á því að reyna að lífga við Gamla bæinn með göngugötu í Austurstræti og markaði á Lækjartorgi. Einnig voru í lausum tengslum við áætlunina innitorg Strætisvagnanna við Hlemmur og tillaga að innitorgi með margskonar starfsemi á Hallærисplaninu. En þar átti að koma fyrir svo stóru húsi, að rífa þurfti mörg gömul hús á svæðinu. Kallaði það á mótmæli verndunarfólks, svo að ekker varð frekar úr hugmyndinni.

Græna býtingin fékk annars nokkuð skringilegar móttökur, líklega af því að hún varð pólitískt bitbein í kosningum. Þegar hún var lögð fram, snrust vinstri flokkarnir hart gegn henni, sem er mjög mó-



Það var merkilegt nýmæli í skipulaginu að taka Elösggrandasvæðið (Sólarlagsbrautina) undan iðnaði og skipuleggja þar íbúðarbyggð. Ef til vill er þetta upphaf nýrrar stefnu um að láta iðnað hörfa fyrir íbúðarbyggð á fegurstu strandsvæðunum.



Í staðinn fyrir Elösgrandasvæðið var iðnaði ætlað land á uppfyllingu vestan Grandagarðs.

sagnakennt, því að í öðrum löndum eru vinstri flokkarnir venjulega málsvarar umhverfis- og félagsmála. Venjulega láta hægrimenn umhverfissjónarmið frekar víkja fyrir efnahagssjónarmiðum og á hinn böginn er talið að efnaminna fólk, sem vinstri flokkarnir telja sig málsvara fyrir, hafi meiri þörf fyrir opinber útvistarsvæði og félagslega þjónustu en efnameira fólk.

Æskilegast hefði verið að allir flokkarnir hefðu getað unnið saman að málínu og er þetta ekki í fyrsta skipti, sem pólitisk spenna í kosningum spillir fyrir góðum málefnum.

10. Þróun nágrannabyggðanna 1972—1982

Möguleg byggðasvæði á Höfuðborgarsvæðinu eru óvenjulega skýrt afmörkuð af náttúrufarsþáttum í samanburði við flest þéttbýlissvæði erlendis. Í austri eru há og snjóbung heiðasvæði, í suðri ill-byggjanlegir hraunflákar, í norðri Esjufjallgarðurinn og í vestri sjálft Atlantshafið.

Vegna þessa var fyrir löngu orðið auðsætt, hvaða svæði væri til umráða til þéttbýlispróunar höfuðborgarinnar. Hefði þetta átt að ýta undir hugmyndir um framtíðar nýtingu þessa lands, þar sem valkostirnir voru óvenju takmarkaðir.

Engu síður var það ekki fyrr en um 1960, að farið var að vinna að fyrsta svæðaskipulaginu. Er þetta því undarlegra, þar sem mjög skýrar og góðar ábendingar höfðu komið fram um svæðaskipulag um hálfrí öld áður, og er þar átt við hugmyndir þær sem Alfred Raavad setti á blað 1909 um þéttbýlisþróun milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar (sjá bls 82). Var það mikill skaði hvað ríkisvaldið og skipulagsfyrvöldin tóku hér seint við sér, og þegar loks var hafist handa um þetta, hafði höfuðborgarsvæðið verið hlutað niður í 8 bæjar- og sveitarfélög, sem gerði tilraunir um svæðaskipulag næsta vonlitlar.

Tregðulögumál í sveitarfélögum veldur því að þau eru ófús að láta af hendi valdsvið, sem þau hafa fengið í hendur, nema þá með valdboði. En ríkisvaldið er hinsvegar afar tregt til að beita sveitarfélög valdboði fyrr en ljóst er orðið, helst í áratuga þófi að þau séu óhæf til að koma sér saman um raunhæft svæðaskipulag og samvinnu af sjálfsdáðum. Hefur þessi saga endurtekið sig óteljandi sinn um út um allan heim.

Það hefði í rauninni verið óskafyrirkomulag, að Alþingi hefði einhverntímann fyrir 1950 lagt allt svæðið, þó að Hafnarfirði undanskildum, undir lög-sögu Reykjavíkur, það er að segja áður en þéttbýli var farið að aukast í sveitarfélögnum.

Eini byggðakjarninn á svæðinu, fyrir utan Reykjavík, var lengi Hafnarfjörður. Hann fékk kaupstaðarréttindi árið 1908, þegar íbúar hans voru orðnir um 1500. Næsti byggðakjarni tók að risa í Kópavogi upp úr seinni heimsstyrjöldinni, vegna lóðaskortsins í Reykjavík og fékk kaupstaðarréttindi 1955.

Þá tók byggð að vaxa á Seltjarnarnesi. Árið 1965 voru íbúar þar orðnir 1800 og fékk staðurinn kaupstaðarréttindi árið 1974.

Íbúar Garðahrepps voru einnig orðnir um 1800 árið 1965 og fékk hann kaupstaðarréttindi tveimur árum síðar.

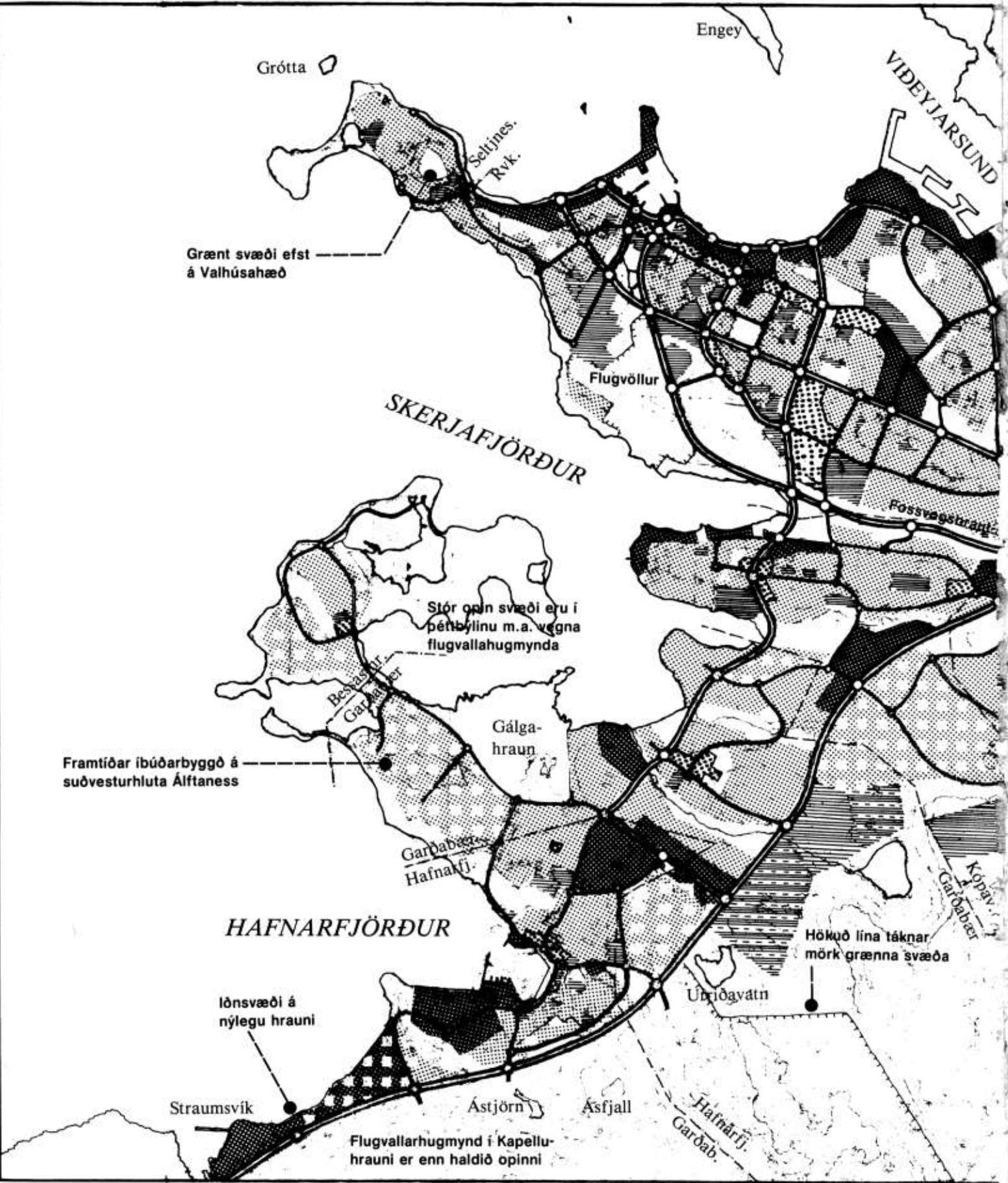
Þéttbýli tók að aukast að marki um 1970 við Varmá í Mosfellssveit, um 1975 á Álfanesi (Bessa-staðahreppi) og um 1978 í Kjalarneshreppi. En þessir staðir hafa enn ekki fengið kaupstaðarréttindi. Kjósarhreppur er svo að komast inn í myndina sem 9. sveitarfélag á höfuðborgarsvæðinu.

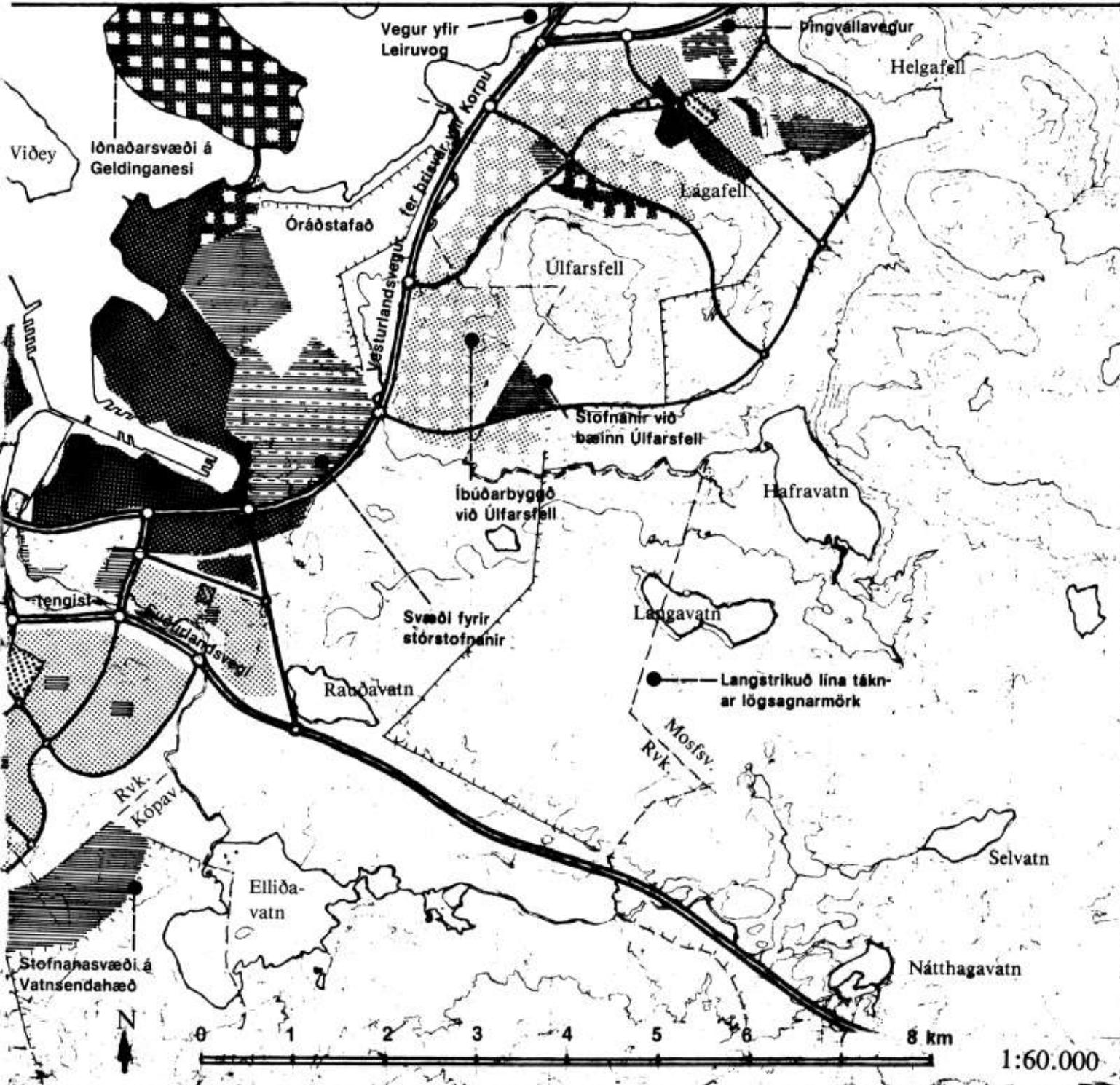
Margvislegar ástæður voru fyrir aukningu byggðar í nágrannasveitarfélögum Reykjavíkur. Fyrst má nefna almennan lóðaskort og síðan skort á lóðum undir einbýlishús í Reykjavík. En einnig kemur til aukin bílaeign og malbikun vega, svo fjarlægðirnar verða ekki eins hamlandi. Í upphafi sóttu allir íbúar nýju byggðakjarnanna vinnu sína til Reykjavíkur.

Ýmsar heilbrigðisstofnanir hafa átt sérstakan þátt í að ýta undir þessa byggðamyndun. Það eru spítalar og hæli, sem reist hafa verið á við og dreif fjarri sollinum og rykinu (af götunum, þegar þær voru ómalbikaðar). Má nefna sem dæmi Vífilsstaðaspítala, Kópavogshæli, Reykjaland, Viðenes, Arnarholt, Silungapoll og Skálatún. Við sum þessara hæla myndaðist tölverð byggð, sem stuðlaði svo að annarri þéttbýlimyndun.

Sérkennilegt var, hve skyndilega dró úr íbúafjölgun í Reykjavík upp úr 1965. Þá voru íbúarnir orðnir 78 þúsund, en voru ekki nema 86 þúsund um 17 árum síðar. Síðan hefur lítið fjölgæð. Er þetta aðeins um 10 % fjölgun á svo löngum tíma. Að baki því bjó m.a. óánægja með fjarlægð og skipulag Breiðholts-hverfanna. Á sama tíma fjölgæði íbúum nágrannabyggðanna úr 20 í 40 þúsund, sem var um 100 % aukning. Samanlagt eru íbúar höfuðborgarsvæðisins orðnir um 130 þúsund árið 1986.

En víkjum nú að þróun skipulagsmálanna. Árið 1960 hófst samvinna sveitarfélaganna um gerð svæðaskipulagsuppdráttar, að frumkvæði Reykjavíkur og Skipulagsnefndar ríkisins. Var sett á stofn óformleg samvinnunefnd, en árið 1964 fékkst í nýj-





Svæðaskipulagið frá 1972

Í tengslum við mikinn undirbúnin danska skipulagsins hófst samvinna sveitarfélöganna á höfuðborgarsvæðinu um svæðaskipulag. Fyrri uppdráttur var samþykktur í samvinnunefnd þeirra 1965 og birtur í stóru skipulagsbók Reykjavíkur, sem út kom 1966 og sýndi hann svæðanotkun og ádalumferðaræðar.

Uppdrátturinn 1972 ásamt greinargerð, var sendur sveitarstjórnunum 1973, en var ekki staðfestur. Á svæði sem ekki nýtur sömu fjármálastjórn er örðugt að móta samræmda uppbýgingarstefnu.

Iönaður og vörugeymslur

Miðbæjar-svæði

Íbúðarsvæði

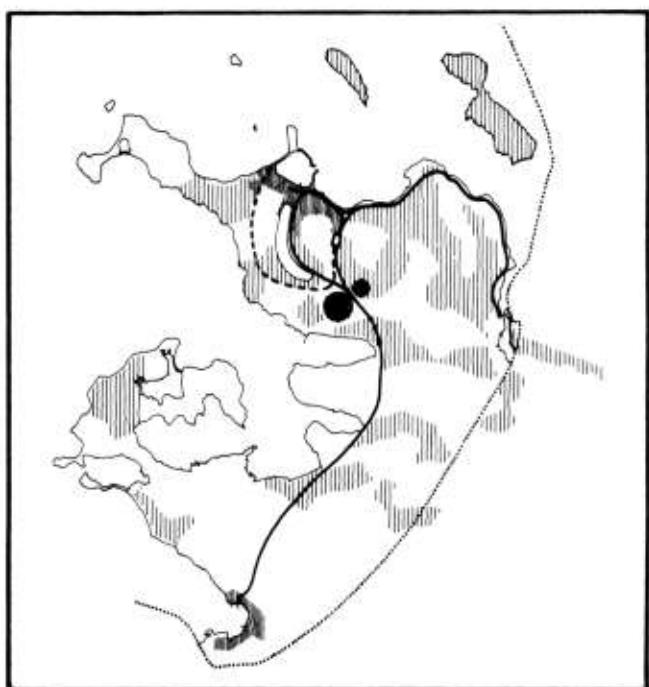
Til síðari aukningar

Stofnana-svæði

Opin svæði



Hafnarfjörður hefur um langan aldur verið hinn eðlilegi suðurpóll í þróun þéttbýlissvæðisins. En nú hefur skipting þess í mörg sveitarfélög að verulegu leyti komið í veg fyrir eðlilega þróun á því svíði.



Pegar árið 1909 benti Alfred Raavad á suðurstefnuna. Hann sýnir tengingu með járnbraut, miðbæ á Öskjuhlíð og Litluhlíð, lengingu Tjarnarinnar og byggð aðallega á láglendi og í dölu.

um skipulagslögum lagaheimild fyrir starfinu. Nefndin var skipuð 2 fulltrúum frá hverju sveitarfélagi og fulltrúa frá skipulagsstjórn, alls 17 manns og reyndist hún allþung í vöfum.

Vann nefndin að uppdrættinum í samvinnu við dönsku skipulagsmennina og skipulagsstjóra og hafði ýmsa fagmenn til aðstoðar.

Árið 1965 samþykkti nefndin fyrsta svæðaskipulagsupprátt Höfuðborgarsvæðisins, sem var birtur ásamt greinargerð á bls. 204 og áfram í Aðalskipulagsbók Reykjavíkur. Lagalegt gildi þessa uppdráttar og seinni útgáfna hans er mjög vafasamt samkvæmt skipulagslögum, einkum vegna þess að hann er skematískur. Hafa reyndar allar sveistarstjórnirnar færst undan að samþykka hann. Þó hefur þessi vinna ekki verið með öllu gagnslaus, því menn hafa komið saman á vegum nefndarinnar, ræðst við og samræmt sjónarmið. Samvinnunefndinni var í fyrstu aðeins ætlað að starfa til 1968, en verkefnin reyndust svo yfirgripsmikil, að starfstími hennar var nokkrum sinnum framlengdur.

Í janúar 1973 var lögð fram 2. prófórk að greinargerð endurskoðaðs svæðaskipulags fyrir sveitar-

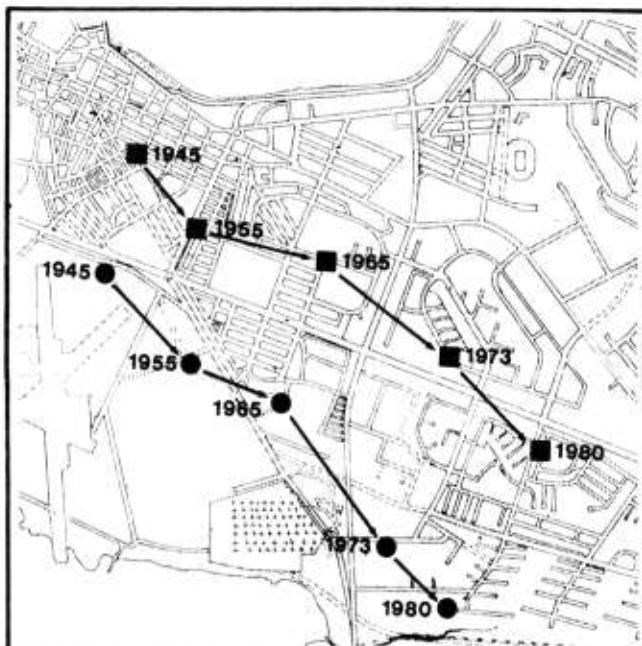


Kópavogur tók fyrir nokkrum árum sæti sem næstfjölmennasti kaupstaður landsins. Þar hefur nú orðið mikil gróska í atvinnulifi og verslunarstarfsemi, sem líka tengist því að bærinn hefur orðið miðlægari við þenslu íbúðabyggðar í Garðabæ og Breiðholti.

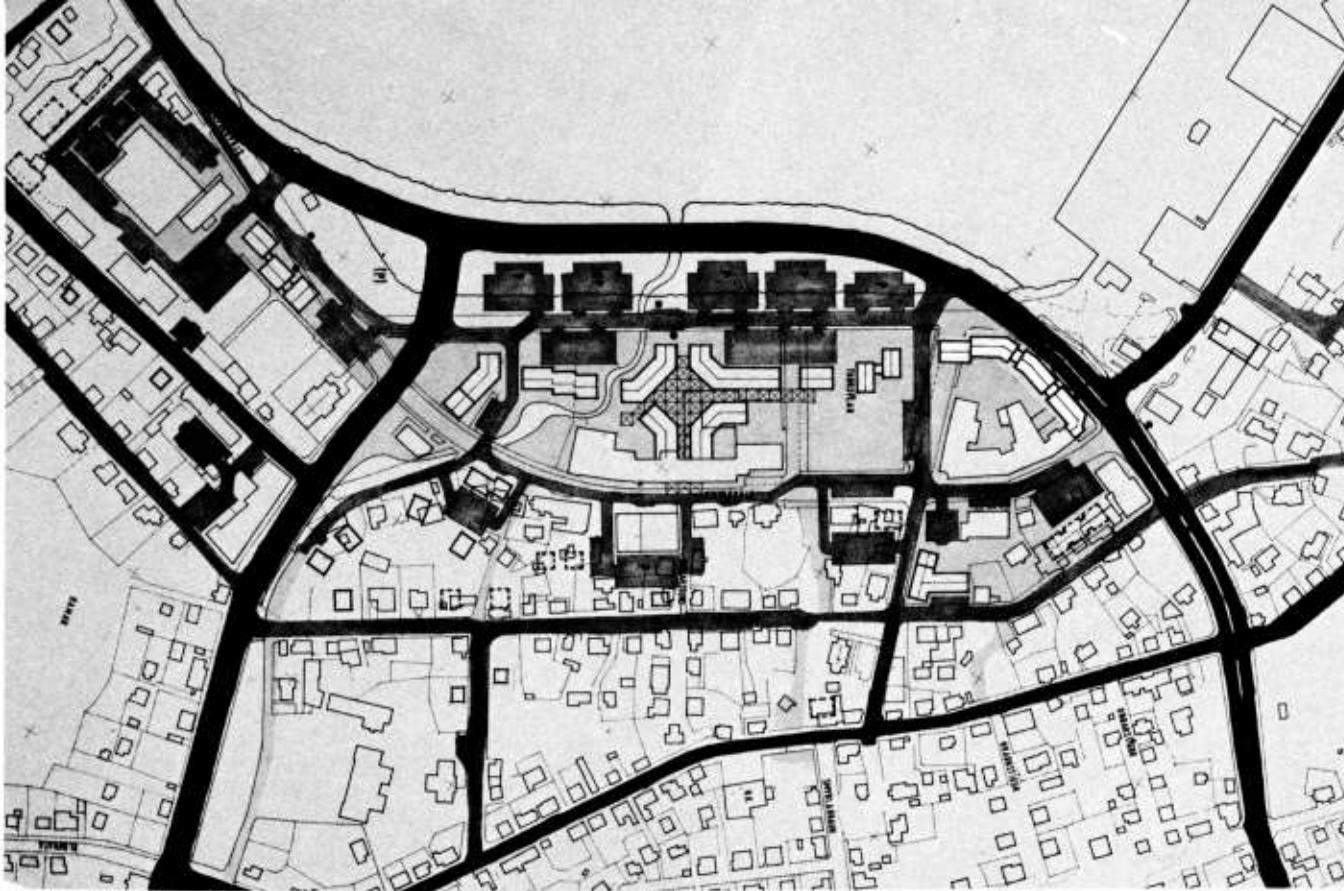
Stjórnirnar. Greinargerðinni fylgdi endurskoðaður og nákvæmari svæðaskipulagsuppráttur, sem var gerður 1972, og er hann birtur á bls. 80—81.

Með samanburði á þessum tveim svæðaskipulagsuppráttum frá 1965 og 1972, er nokkuð hægt að átta sig á þróun skipulagshugmynda, enda höfðu flest sveitarfélögin þá í millitið inni látið fram fara athugun og aðgerðir við ýmislegt í því sambandi og reyndar hafa landnýtingarhugmyndir síðan litið breyst.

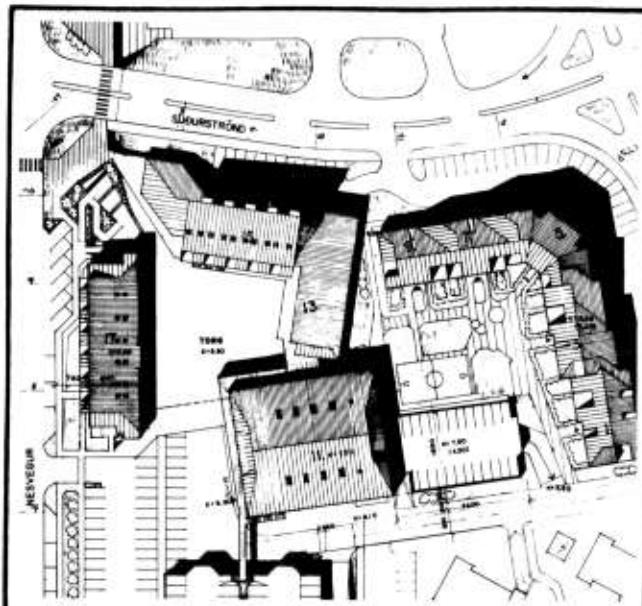
Upplátturinn frá 1965 náði til suðursvæðanna, Reykjavíkur sjálfrar, og hluta Úlfarsfellssvæðis, en Mosfellssveit var ekki komin inn í myndina nema byggðablettirnir við Lágfell og Varmá. Á kortinu frá 1972 var aðalbreytingin að fram voru settar hugmyndir um viðáttumikla byggð í Mosfellssveit. Svæðanotkun í Reykjavík breyttist litið á milli korta og er að mestu eins og danska skipulagið frá 1965, nema hvað stofnanir á Úlfarsfellssvæðinu voru mjög stækkaðar á uppláttinum 1972. Þar var og komin íbúðarbyggð í Hamrahlíðarlönd og frekari útfærsla á vegakerfinu við Korpu, sem Þróunarstofnun Reykjavíkur gat með engu móti sætt sig við.



Myndin sýnir, hvernig þyngdarþáttur byggðar hefur færst austar og nær Kópavogi. Nú gætir þess hinsvegar að byggð á Úlfarsfellssvæðinu er farin að mjaka þyngdarþáttinum aftur inn á land Reykjavíkur.



Fjölbreytilegt hraunlandsleg og snotur gömul byggð gerir Miðbæ Hafnarfjarðar mjög sérkennilegan og geðugan, einkum í augum útlendinga. Þetta þyrftu Hafnfirðingar að notfæra sér. Ef þeir komu upp margvislegri starfsemi fyrir ferðamenn, gætu þeir e.t.v. náð sérstöðu í ferðamálum og þannig eftt miðbæ sinn.



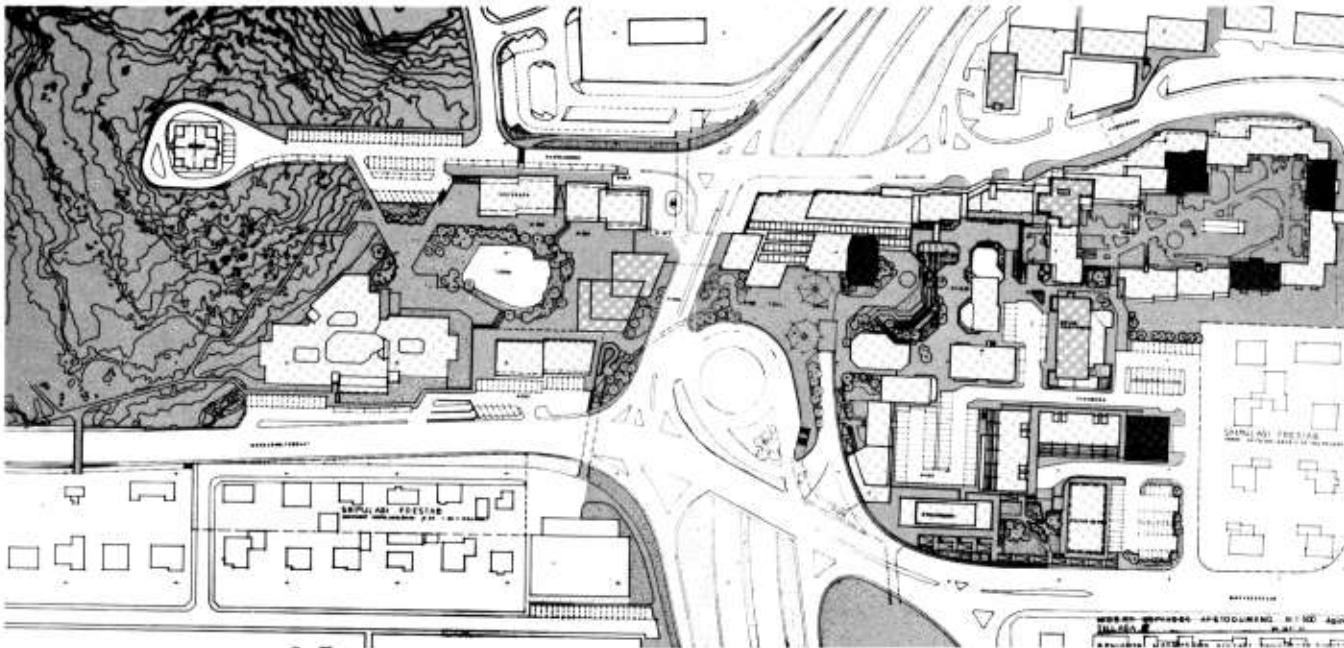
Seltirningar hafa reist litinn miðbæ við mörk Reykjavíkur. Lega hans, i útjaðri bæjarfélagsins, kemur í veg fyrir að hann verki sem miðpunktur byggðarinnar. Auk þess skera umferðaráðarnar hann frá byggðinni. Hinsvegar verður úr þessu þægilegur bilamiðbær og á þennan hátt hafa Seltirningar náð verulegri verslun frá Reykjavík.

Á seinni uppdrættinum voru sýnd græn svæði Kópavogsmegin við Fossvogsbraut, sem Kópavogsmenn hinsvegar skipulögðu og framkvæmdu sem íbúðarbyggð 1973. Olli það allmiklum mótmælum m.a. vegna þess að við það hlýtur brautin að ýtast alveg upp undir Fossvogshverfið í Reykjavík.

Íönsvæði í Kópavogi voru nú sýnd við hina nýju Reykjanesbraut m.a. við Smiðjuveg og Skemmuveg, þar sem á síðustu árum hefur risið stórt verslunar og iönhverfi, á landi sem Kópavogur fékk frá Reykjavík. Má segja að það sé eitt stærsta átak nágrannasveitarfélaganna til að ná til sín verslun og iönaði frá Reykjavík. Þessu náði Kópavogur með því að bjóða fyrirtækjunum ákveðnar tilslakanir, en reyndar hefur þetta svæði mjög sterka staðsetningu með tilliti til nýjustu byggðasvæðanna í Kópavogi, Garðabæ og Reykjavík.

Sunnar við Reykjanesbrautina eru sýnd enn stærri iönsvæði, þar sem nú er steypustöð o.fl.

Í Garðabæ var miðbærinn fluttur á seinni uppdrættinum frá sjónum og austur fyrir Hafnarfjarðarveg. Þar er hann nú farinn að risa og hefur miðlæg-



Í Kópavogi hefur verið skipulagður stórr miðbær við Hafnarfjarðarveginn eða „Gjána” eins og hann er þar kallaður. Um þriðjungi skipulagsins hefur þegar verið hrundið í framkvæmd á austurbakka Gjárinna. Þrátt fyrir miðlæga legu, er hætt við að það reynist erfitt að halda skipulaginu áfram. Það byggir mest á sérverslunum á sama tíma og þróunin hefur snúist í átt til stórmarkaða. Á hinn böginn hefur ekki tekist að gefa hverfinu þann hlýleika né skapa neina gróðurvin til útlivistar, sem sérverslanir útheimta.

ari stöðu en áður.

lönsvæði Hafnarfjarðar og Garðabæjar við lög-sagnarmörk þeirra við Hraunholt höfðu verið mjög stækkuð. Í Hafnarfirði var auk þess búið að bæta við Straumsvíkurhöfninni og Álverinu (1969) og iöns-væði sunnan hafnarinnar við Hvaleyrarholt hafði verið stækkað.

Í Bessastaðahreppi á Álfanesi hafði íbúðarsvæði verið stækkað á kortinu 1972 og gert ráð fyrir litlum miðbæ. Hafði íbúðarbyggð á Álfanesi reyndar vaxið miklu hraðar, en gert hafði verið ráð fyrir.

Þegar upprátturinn var lagður fram 1973 neitaði Reykjavík alfarið að staðfesta hann, vegna þess að hún hafði þá látið vinna að endurskoðuðu aðalskipuli, sem þegar var ljóst að yrði gjörbreytt.

Einnig vísaði borgin til þess að Samvinnunefndin hefði runnið sitt skeið á enda og að samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu væru í uppsiglingu, en þau ættu m.a. að sinna skipulagi. Voru þau samtök svo stofnuð 1976 og tveimur árum síðar var gerður samningur um Skipulagsstofu höfuðborgarsvæðisins, sem átti að taka við miklu af gögnum Þróunarstofnunar. En þegar vinstri flokkarnir komu til valda í Reykjavík 1978, reyndust þeir líttinn áhuga hafa á Skipulagsstofunni og Samtökunum, líklega vegna þess að voru Sjálfstæðismenn í meiri-

hlutaaðstöðu. Skipulagsstofan var þó sett á laggirnar 1980, en Borgarskipulag hafði varla neitt sam-band við hana og því varð starf hennar nokkuð í lausu lofti.

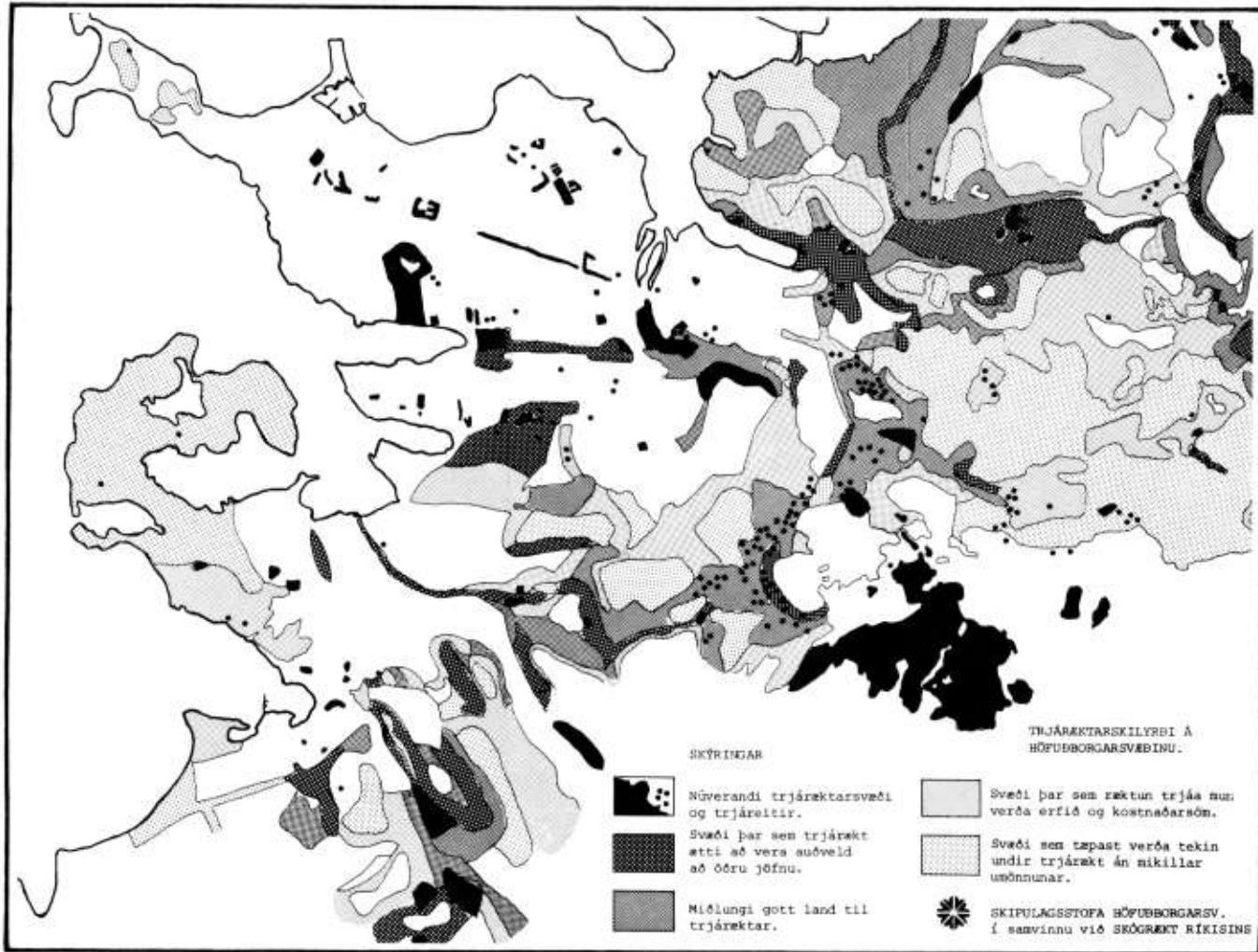
Skipulagsstofan hefur þó gert kannanir á ýmsum þáttum skipulags á höfuðborgarsvæðinu s.s. hol-ræsakerfi, þróun verslunar, reiðhjólakerfi, aðstöðu til trjáræktar, almenningsvagnakerfi o.fl.

Allt er það þarf og nytSAMlegt, en sjálfur kjarni skipulagsins þ.e. áætlun um rökvísa uppbyggingu höfuðborgarsvæðisins er viðs fjarri, enda er Skipulagsstofan aðeins ráðgefandi aðili fyrir samtök þar sem meðlimir sveitarfélaganna eru á engan hátt bundnir af því sem stjórn samtakanna leggur til.

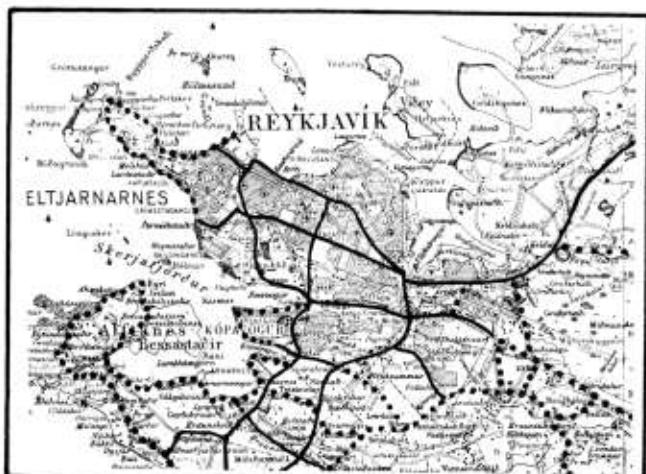
Hugsanlegt er þó í framtíðinni að Alþingi setji lög-jöf, sem gerir á einhvern hátt bindandi það starf og þær tillögur, sem gerðar verða um skipulag höf- uðborgarsvæðisins.

Hér skulu að lokum taldar upp nokkrar helstu ástæður fyrir því, hversvegna koma þarf á efna-hags- og félagssamvinnu sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, sem grundvelli raunhæfra skipu-lagsstarfa.

Efnahagssamvinna: 1. Tekjur svæðisins þurfa að dreifast jafnt á alla íbúana. 2. Kostnaður við upp-byggingu má ekki lenda misjafnt á hinum ýmsu



Árið 1980 var stofnuð Skipulagsstofa Höfuðborgarsvæðisins. Hér á síðunni sjást tvö verkefni hennar. Uppdrátturinn fyrir ofan sýnir grædi óbyggðs lands til trjárekta. Því dekkri sem svæðin eru, því vænlegri eru þau til skógrækta. Pannig þyrti að gera margvislega fleiri uppdrætti af náttúrforsendum og síðan fella skipulag að þeim.



Hugmynd Skipulagsstofu að aðalstigakerfi fyrir hjólreiðar fyrir Höfuðborgarsvæðið.

sveitarfélögum. 3. Hætta er á rangri staðsetningu á ymissi starfsemi ef sérhagsmunir sveitarfélaga ráða. 4. Nauðsynlegt er að kraftar séu sameinaðir til að gera svæði sem fyrst starfhæf. 5. Ef stjórnun og frumþjónusta (eldvarnir, rafmagnsveitur o.s.frv...) eru dregin saman í heildir, minnkar það kostnaðinn.

Félagssamvinna: 1. Stjórnunar-, félags- og bjónustu-einingar purfa að aðlagast svæðalögum. 2. Vaxandi kröfur gera stærri félagsheildir nauðsynlegar. 3. Náttúrufarsleg en ekki tilviljanakennd mörk eiga að ráða afmörkun stjórnar-eða félagseinda. 4. Sögulegar staðreyndir purfa að ráða nokkru um afmörkun stjórnar- eða félagseinda. 5. Þegar sveitarfélög vaxa saman, kemur fram síaukinn fjöldi nauðsynlegra samræmingaraðgerða.

11. Vinstri flokkar komast til valda 1978—1982

Stórtíðindi urðu í stjórnmálasögu Reykjavíkur við kosningarnar 1978, er vinstri flokkarnir náðu í fyrsta skipti meirihluta í borgarstjórn. Þeir ákváðu þá að ganga til samstarfs og skiptu niður með sér forystu og nefndaformennsku í hinum ýmsu málaflokkum. Fékk Alþýðubandalagið í sinn hlut forystu í umhverfis- og skipulagsmálum.

Það tilnefndi því formenn í skipulags-, bygginga- og leikvallaneftnd, sem og í umhverfismálaráði. Það hefur jafnan verið einskonar „prinsip“ að Alþýðubandalag og Sjálfstæðisflokkur séu á öndverðum meiði hvor við annan, jafnvel þótt hugmyndafræðilegur grunnur gefi ekki tilefni til þess, eins og rætt verður hér á eftir. Mátti því nú búast við ýmsum stórtíðindum í skipulagsmálum.

Aðalskipulagstillaga Próunarstofnunar var lögð fram af Sjálfstæðisflokknum og samþykkt í bæjarstjórn 1977. EKKI kom þá fram teljandi ágreiningur um hana, enda höfðu margir þættir hennar verið samþykktir samhljóða í skipulagsneftnd. Ágreinings gætti þó helst í verndunar-, verslunar- og umferðarmálum.

Skipulagið var svo sent til Skipulagsstjórnar og félagsmálaráðherra til staðfestingar. En ekki tókst að fá staðfestingu fyrir kosningar og var formgöllum borið við. Margir sjálfstæðismenn halda því fram, að þar hafi flokkspólítisk sjónarmið ráðið.

Þar sem ekkert varð úr staðfestingu, var hægara um vik fyrir vinstri flokkana, begar þeir komu til valda, að bera fram breytta skipulagsstefnu, sem var reyndar eðlilegt vegna þess ágreinings, sem lýst hafði verið við samþykktina í bæjarstjórn og fyrir kosningar. Því kom ekki til fækunar á starfsliði Próunarstofnunar eins og til stóð, heldur hófst nú nýtt móttunarstarf vinstri flokkanna.

Vegna takmarkaðs ráðningartíma hafði forstöðumaður Próunarstofnunar látið af störfum eftir kosningarnar og gat því nýi meirihlutinn ráðið nýjan forstöðumann, sem ýmsir töldu áberandi hliðhollan vinstri flokkunum. Jafnframt var sú breyting gerð, að skipulagsdeildin var tekin undan borgarverkfræðings-embættinu, en með því réði stofnunin ein undirbúningi allra afgreiðslumála og jafnframt var

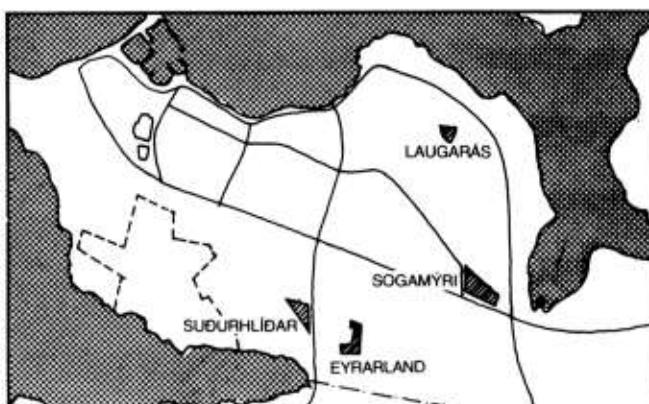
nafni Próunarstofnunar þá breytt í Borgarskipulag af því tilefni.

Eftir kosningar komu fram ýmsar nýjar hugmyndir, sem urðu aðallínur nýrrar skipulagsstefnu. Þær helstu voru aukin verndunarsjónarmið í gamla miðbænum, aðgerðarleysi í málefnum verslunar í Nýja miðbænum, íbúðabyggð minnkuð á Úlfarsfellssvæði, en aftur snúið til heiðastefnu og hafin þéttинг byggðar á eldri byggðasvæðum.

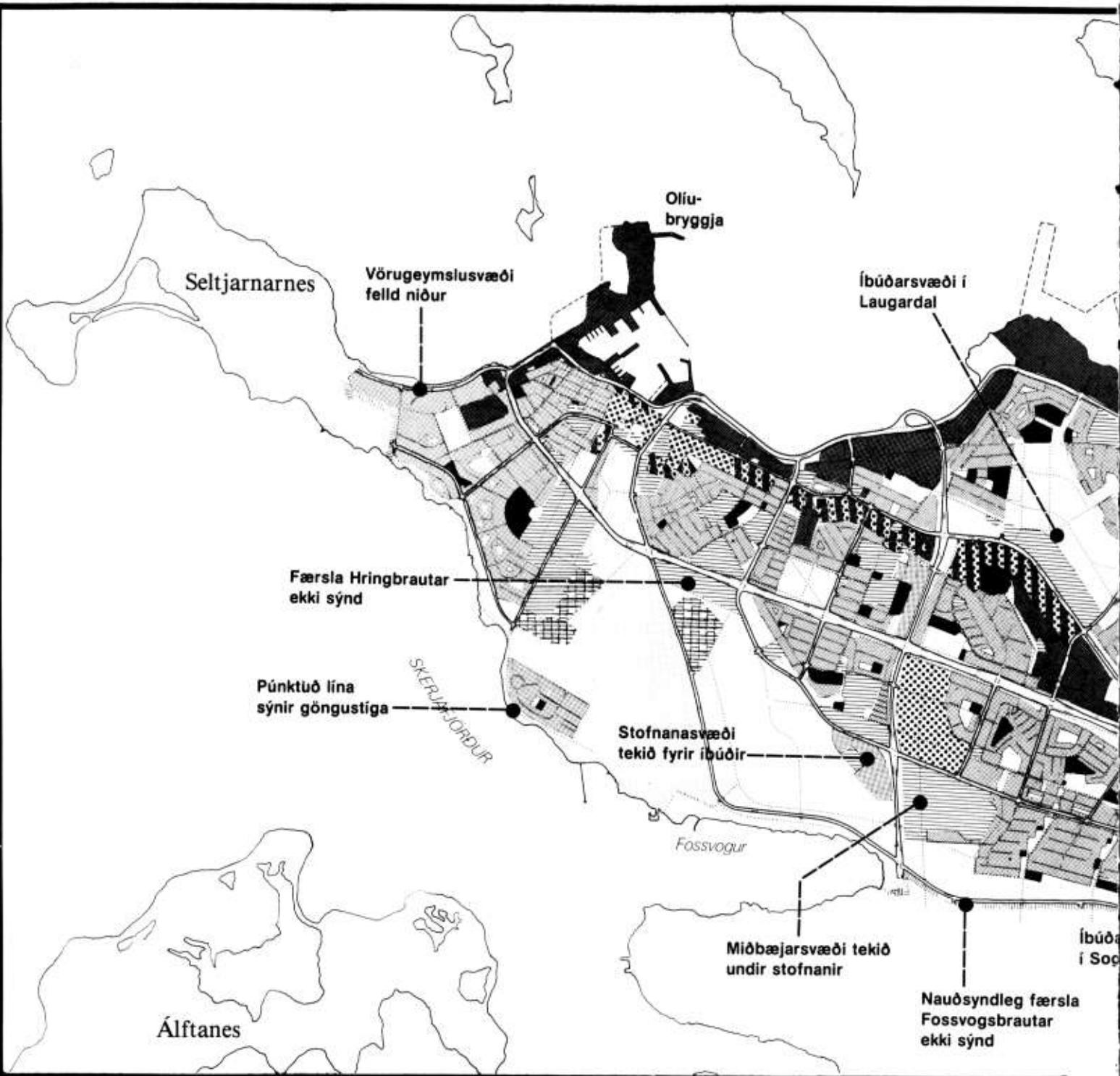
Var nú hafist handa við gerð nýs deiliskipulags í Gamla bænum og Grjótáborpi. Þá voru og settar fram tillögur um útitafli og bryggjur í Tjarnarendanum. Nokkur tregða kom þó fram í umfjöllum og afgreiðslu þessara tillagna og hafði lítið verið framkvæmt, er valdatíma vinstriflokkanna lauk með kosningunum 1982.

Framkvæmdir í verslunarkjarna Nýja miðbæjarins lágu með öllu niðri og reyndar sýndu tillögur um verslun á Austursvæðinu, að hreint ekki var reiknað með neinum stórvægilegum þætti Nýja miðbæjarins á því svíði.

Strax um haustið eftir kosningarnar var sett fram í blaðagrein nýstárleg hugmynd að nýrri stefnu í íbúðarmálum. Snúast skyldi gegn frekari útþynningu íbúðarsvæða og þess í stað hafin þéttинг byggðar á eldri svæðum borgarinnar. Tóku vinstri flokkarnir þetta nú upp sem eitt aðalatriði í skipulagsstefnu sinni, þó þeir hefðu reyndar aldrei áður

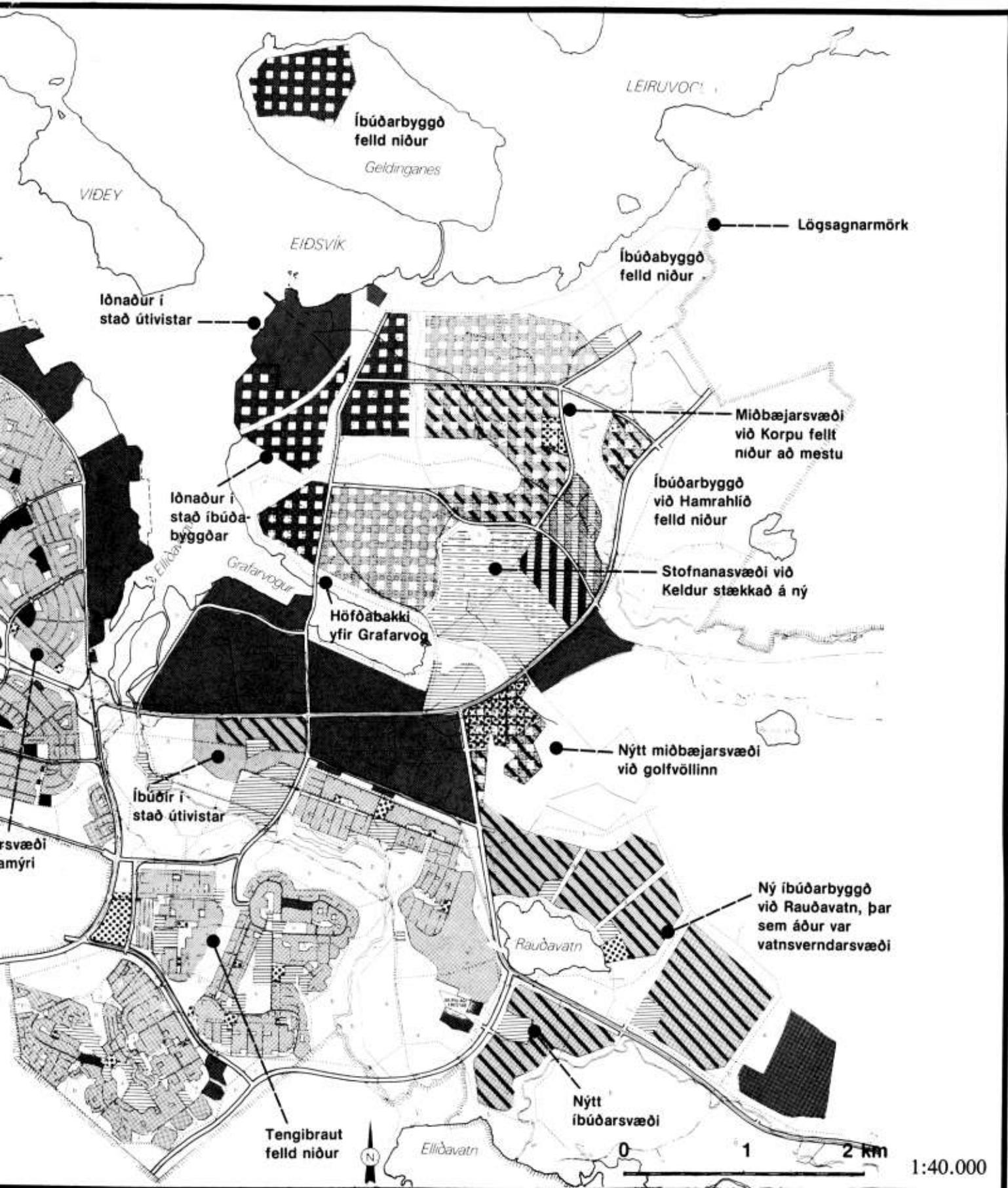


Varanlegasta framtak vinstri flokkanna í skipulagsmálum Reykjavíkur var þéttинг byggðar. Myndin sýnir fjögur þeirra svæða, þar sem þeir ætluðu að þétta íbúðarbyggð.



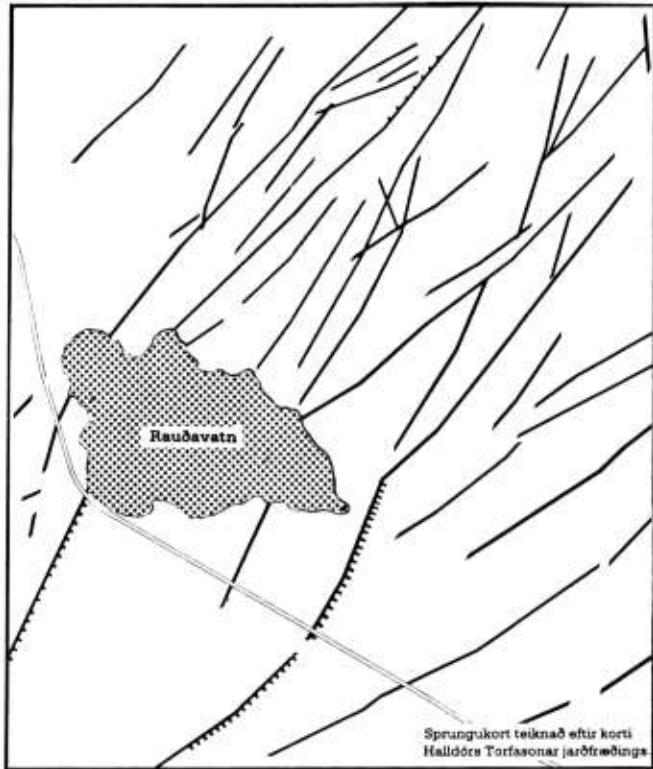
Uppdráttur Borgarskipulags 1982

Er vinstri flokkar komst til valda í Reykjavík 1978, breyttu þeir skipulagsstefnu, hófu viðamikla endurskoðun á gamla miðbænum, legu flugvallar o.fl. en tókst ekki að leiða það til lykta. 1981 brýsti ákvörðun um nýbyggingasvæði á og hófst þá skipulag Austursvæða með íbúðarbyggð við Rauðavatn. Var það samþykkt af vinstri meirihlutanum í borgarstjórn og þessi uppdráttur gefinn út fyrir kosningar 1982. Vestari hlutinn er endurþrentun uppdráttar frá 1965 með handahófsbreytingum.





Með byggingu Höfðabakkabruar og Ártúnsholts er mjög úti um friðsæld í Árbæjarsafni, sem ýtir undir hugmyndina um að fleyja það í Viðey.



Pessi uppdráttur sýnir sprungurnar frægu við Rauðavatn, en þær áttu mikinn þátt í því, að kjösendur höfnuðu skipulagsstefnu vinstrí manna í kosningunum 1982.

nefnt þessa stefnu í skipulagsnefnd né í stefnu-skrám sínum fyrir kosningarnar.

Til að fá nokkra hugmynd um eðli þessarar stefnu, verður að skoða hana í ljósi þróunar og fjárhagsstöðu borgarinnar og fyrirtækja hennar.

Eitt megininkenni í þróun Reykjavíkur síðustu áratugi er að sjá hefur burft fyrir stöðugt nýum íbúðarsvæðum, jafnt þótt íbúum borgarinnar hafi lítið sem ekkert fjölgað. Byggist pessi útbryning eldri íbúðarsvæða á ýmsum atriðum, þó aðallega því, að með bættum efnahag getur og vill fólk búa rýmra, þannig að víða býr nú aðeins ein fjölskylda í húsi, þar sem áður bjuggu jafnvel þrjár og kjallari og ris voru nýtt. Fleira kemur þó til, eins og aukinn fjöldi heimila og sjálfstæðs húshalds einstaklinga, einnig að fyrirtæki og atvinnurekstur leggur undir sig íbúðarhúsnæði. Þá kemur fólk utan af landi sér upp vetraríbúum í höfuðborginni, t.d. fyrir skólaþólk, sem er andhverfa sumarbústaðanna, sem borgarfólk reisir sér úti á landsbyggðinni.

Þá er það og mikið vandamál, að það er aðallega unga fólk ið með börnin, sem sest að í nýju hverfum. Þetta leiðir m.a. til þess að skólar og fleiri



Kostur við Ártúnsholts- og Selás-byggð er að félags- og verslunar- aðstaða í Árbæjarhverfi við uppbygginguna eins og teikningin sýnir.



Pverstæðurnar í reykviskri borgarmálapólitík hafa sumar verið harla undarlegar. Verndunaraðgerðir og gróðursvæði eru skrautblóm sjálftæðismanna, þó slikt séu aðallega baráttumál vinstri manna í öðrum löndum. Vinstri flokkarnir beittu sér hinsvegar fyrir þéttingu byggðar, sem er venjulega baráttumál hægri flokka í öðrum löndum. Hér fyrir ofan er mynd af útimarkaðnum á Lækjartorgi. Það varð eitt af skrautblómum vinstri flokkanna að koma honum á og lífga upp á Torgið, en þó var í því sú pverstæða, að tveir sjálftæðismenn áttu alla hugmynd að útimarkaðnum og hleyptu honum af stokkunum.

stofnanir í gömlu hverfunum eru ekki nema hálfnýtt, en á sama tíma hefur stöðugt burft að byggja nýja skóla, jafnt þótt skólabörnum í heild hafi fremur fækkað á síðustu árum. Er augljóst að þetta fyrirkomulag er borgarsamfélaginu æði kostnaðarsamt.

Þetta var semsagt grundvöllurinn að hugmyndinni um að gera ráðstafanir gegn frekari útpynningu, en bæta heldur við íbúðarhúsum í eldri hverfi. Með því skyldi spara sér að gera stór ný svæði byggingarhæf. Einnig skyldi nýta betur eldri fjárfestingu, svo sem skólahúsnaði.

Annað mikið áhyggjuefnir var að erfitt er að halda uppi strætisvagnabjónustu í mjög dreifðri byggð eins og sést í Garðabæ og Mosfellssveit, þar sem langferðabifreiðar halda aðeins uppi strjálum samgöngum. Tap á rekstri strætisvagna er þegar orð-

inn þungur baggi á borgarsjóði, enda hefur akstursvegalengd á hvern farþega lengst yfir 50 % á undanförnum árum með aukinni dreifingu borgarinnar.

Fjárhagslegir kostir þéttari byggðar eru því ljósir, en hinsvegar var það harkalegur kostur að burfa að taka útvistar- eða stofnanasvæði undir byggð og þannig brjóta samninga við íbúana um skipulag á þessum svæðum. Það reyndist líka erfitt fyrir vinstri flokkana að koma þessari stefnu fram, vegna mótmælaðgerða. Þannig hefur verið fallið frá íbúðarbyggð í Laugardal og við Gnoðarvog. Hinsvegar er byggð risin við Borgarspítalann, í Laugarási, við Öskjuhlíð og á Ártúnsholti samkvæmt þessari stefnu vinstri flokkanna.

Sjálftæðisflokkurinn stóð að mestu gegn þessari þéttigarstefnu á valdatíma vinstri flokkanna og



Útitafli við Bakarabrekku. Menn furðar á því ónæmi foringja Vinstrimanna fyrir gamalli byggð, sem kemur fram í þessum tveimur dæmum á síðunni.

er sú málefhnastaða æði skringileg, þar sem erlendis snúa þessi mál oftast þveröfugt við. Þar eru það aðallega hægri flokkar, sem eru málsvarar þéttингar og hagkvæmnissjónarmiða, en vinstri flokkarnir halda uppi vörnum fyrir umhverfissjónarmið og útvistarsvæði alþýðunnar. Er þetta raunar skylt þeiri stöðu sem kom upp nokkrum árum áður í afstöðunni til Grænu bytingarinnar.

Annað meginágreiningsefni stjórnmálflokkanna er, hvar næstu nýju byggðasvæðin skuli risa. Með skipulagi Þróunarstofnunar gerði Sjálfstæðisflokkurinn ráð fyrir íbúðarbyggð á Úlfarsfellssvæði, en vinstri flokkarnir lögðu aftur á móti áherslu á að hnýta ný byggðasvæði við gróna byggð í Selási og Árbæ. Þar keilur aftur fram eðlilegri hugmyndarfræðilegur ágreiningur. Hægri menn velja glæsilegri byggðarsvæði við ströndina á kostnað betri félagslegrar aðstöðu, sem hefði náðst við sam tengingu byggðasvæðanna við eldri hverfi. Kannski hefur líka blái liturinn við Sundin haft sín áhrif og nafnið á Rauðavatni, að því er gárungarnir herma.

Þegar vinstri flokkarnir tóku við völdum, stóð yfir deilla um skipulag við Rannsóknarstofnunina að

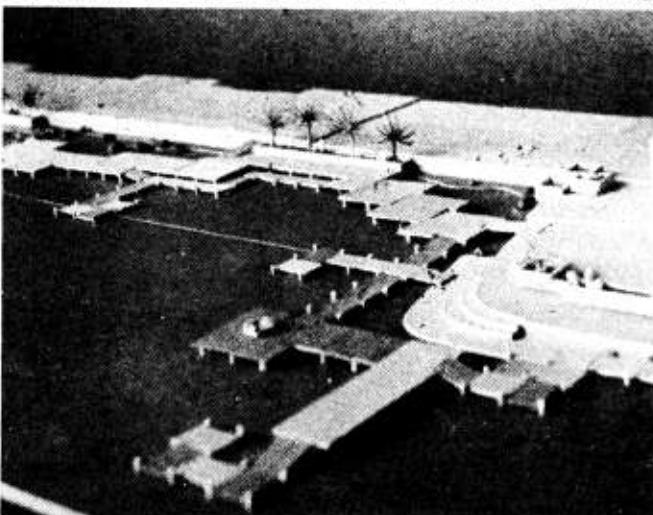
Keldum. Vildi hún ekki láta svæði af hendi í nágrenni við sig til íbúðarsvæðis og bar þar við sýk- ingarhættu og hrossarækt. Hafði nú staðið hér all lengi í samningaþófi.

Þegar vinstri flokkarnir tóku við skipulagsmálum, leist þeim ekki á þessa deilu og átti það m.a. mikinn þátt í að beina huga þeirra að skipulagningu íbúðarbyggðar við Rauðavatn. Það hafði og nokkur áhrif, að um líkt leyti mælti nefnd með því að vatnsverndarmörkin yrðu færð ofar í heiðina, svo að út frá því sjónarmiði var nú hægt að reisa þar byggð.

Allt leiddi þetta til þess að heiðastefnan var nú tekin upp á ný í skipulagi. Var þar nú ráðgerð mikil íbúðarbyggð, en íbúðarsvæði í Geldinganesi, við Korpúlfssstaði og í Hamrahlíðarlöndum voru skorin niður. Jafnframt voru iðnsvæði aukin á ný á strandsvæðunum.

I kosningunum 1982 gerðu Sjálfstæðismenn gagnrýni á íbúðarstefnu vinstri flokkanna að aðalmáli. Sögðu þeir að aðstaða í Selási-Árbæ mundi lítið nýtast vegna þess að Suðurlandsbrautin skæri mestan hluta íbúðarsvæðanna við Rauðavatn frá eldri byggðinni. Þá töldu þeir holræsakostnað mikinn þar og að ekki væri búið að ganga fullkomlega úr skugga um virkni misgengja og sprungna á Rauðavatnssvæðinu, sem við könnun höfðu reynst margar. En hugsanlegt er að sprungurnar geti skapad íbúðarbyggð hættu í jarðskjálfum.

Hugmyndir vinstri flokkanna mynduðu grunninn að nýju skipulagi Austursvæðanna, sem unnið var að í Borgarskipulagi. Var þessi tillaga lögð fram og samþykkt í borgarstjórn 1981 sem Aðalskipulag



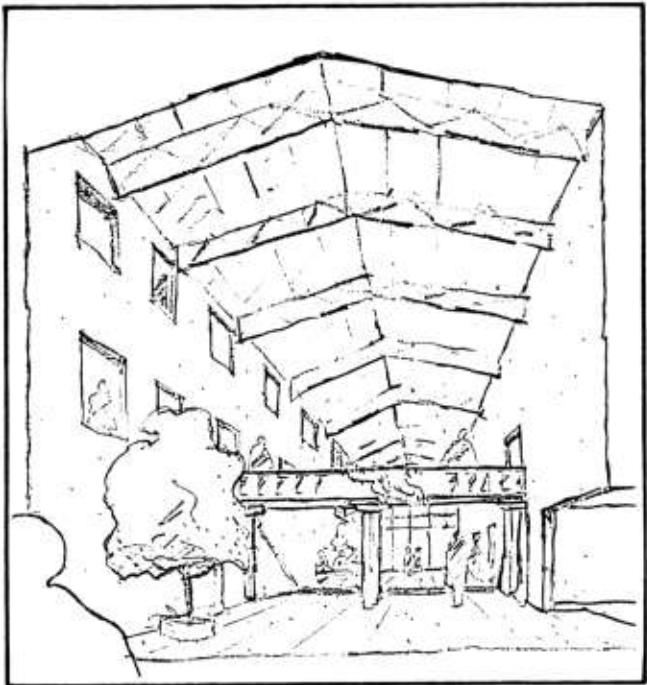
Flotbryggjur í Tjörninni. Aldrei kom skýrt fram til hvers þær væru ætlaðar. Sumar bryggjurnar minntu helst á sildarplön.



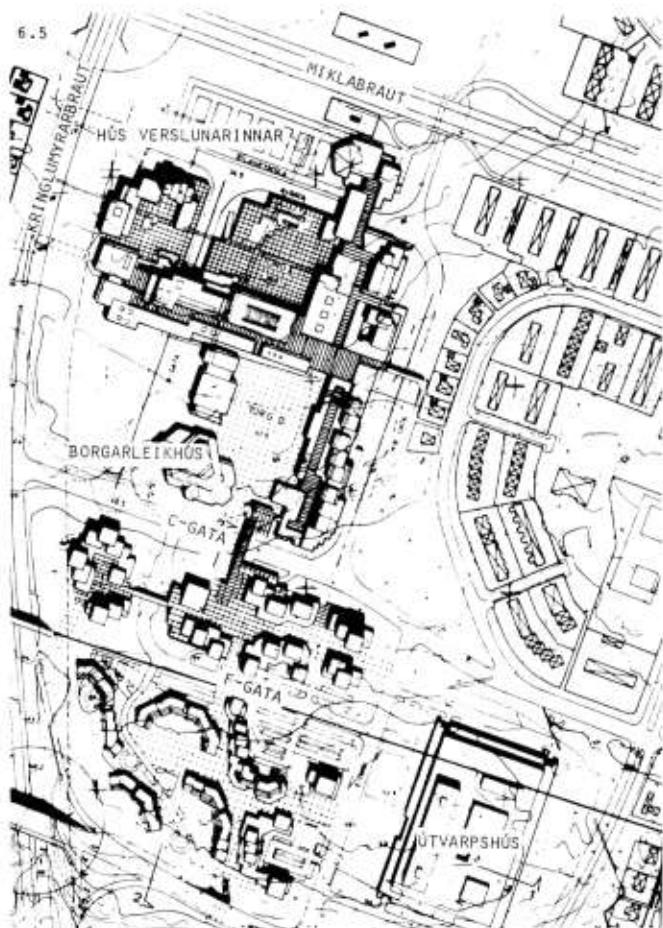
Töluverður styrr stóð um þá ákvörðun vinstri flokkanna að þéttu byggðina, sem fólst m.a. í því að taka græn svæði undir íbúðabyggð. Þótti þeim sem bjuggu við grænu svæðin að sér þrengt. Myndin til vinstrí sýnir tillögum um byggð sunnan Suðurlandsbrautar, sem lokaði fyrir húsin við Gnoðarvog og til hægri er tillaga um byggð í Laugardal, sem lokaði fyrir íbúðablokkirnar við Álfheima. Söfnuðust um 9000 undirskriftir til að mótmæla þessum byggingaráætlunum. Siðan hefur verið horfið frá byggð á báðum þessum svæðum.



Á þessum tveimur svæðum náðu tillögur vinstri flokkanna um nýja íbúðabyggð fram að ganga og er hér nú risin snotur byggð. Svæðið til vinstrí sýnir Suðurhlíðar móts við Fossvogskirkjugarð, en til hægri er Eyrarland, byggðarsvæðið milli Fossvogsbyggðar og Borgarsípitalans.



Hugmyndir starfsfólks borgarskipulags um endurnýjun í eldri hverfum beindust mjög að því að laga form nýrra bygginga eftir eldri byggð og að finna eldri byggingum ný og nútímaleg hlutverk. Myndin sýnir eina slika hugmynd, — að gera Kveldúlfsskála að göngugötu fyrir Skúlagötusvæðið.



Á valdatima vinstri manna var svæði Nýja miðbæjarins minnkað og svæði við Bústaðaveg tekið undir íbúðarbyggð. Nokkuð ónæði er þar af hávaða frá umferð.

Reykjavíkur, en ákvörðunum um flest mál á byggðasvæðunum vestan Elliðaánnar var frestað enda ófrágengnar hugmyndir um Gamla og Nýja miðbæinn, flugvallarsvæðið og fleira. Er þetta í fyrsta skipti sem Aðalskipulag borgarinnar er samþykkt þar sem aðeins hluti af borgarlandinu er sýndur á upprættinum, en slikt fer í bága við eðli aðalskipulags, sem er að sýna samverkandi aðalþætti í skipulagi borgar.

Tillagan var send til Skipulagsstjórnar eftir áramót 1982 og fékk greiðlega staðfestingu fyrir kosningarnar, til mikilla vonbrigða fyrir Sjálfstæðismenn.

Skipulag ríkisins gaf þá skýringu á þessari undarlegu skipulagsaðferð, að svo mikil þörf væri á íbúðarsvæðunum (við Rauðavatn), að málið þyldi enga bið, og yrði því að grípa til afbrigða. En vissulega er hér um hættulegt fordæmi að ræða í afgreiðslu og staðfestingu aðalskipulagstillagna.



Samkeppni var haldin um gerð strætisvagnaskýla og er þetta sú tillaga, sem fékk 1. verðlaun. Í kreppu nútímaarkitektúrs hefur hugmyndaflugið fengið útrás í hönnun strætisvagnaskýla og þakkvista.

12. Sjálfstæðismenn aftur við völd 1982—

Sjálfstæðismenn höfðu mótað allskýra skipulagsstefnu árið 1978, þegar vinstri flokkarnir tóku við stjórn borgarinnar. Ýmis stórverkefni voru þá komin á lokastig undirbúnings og hefðu mjög líklega komist fljótt í framkvæmd, ef Sjálfstæðismenn hefðu verið áfram við völd. Stærst þessara verkefna voru endurbyggingaráform við Skúlagötu, verslunaruppbygging í Nýja miðbænum og ný íbúðarhverfi við Grafarvog.

Öll þessi mál stöðvuðust hinsvegar vegna nýrrar skipulagsstefnu vinstri flokkanna. En eftir að Sjálfstæðisflokkurinn vann aftur meirihluta, voru þessi mál fljótt tekin upp að nýju og fram haldið, en að ýmsu í nokkuð breyttri mynd.

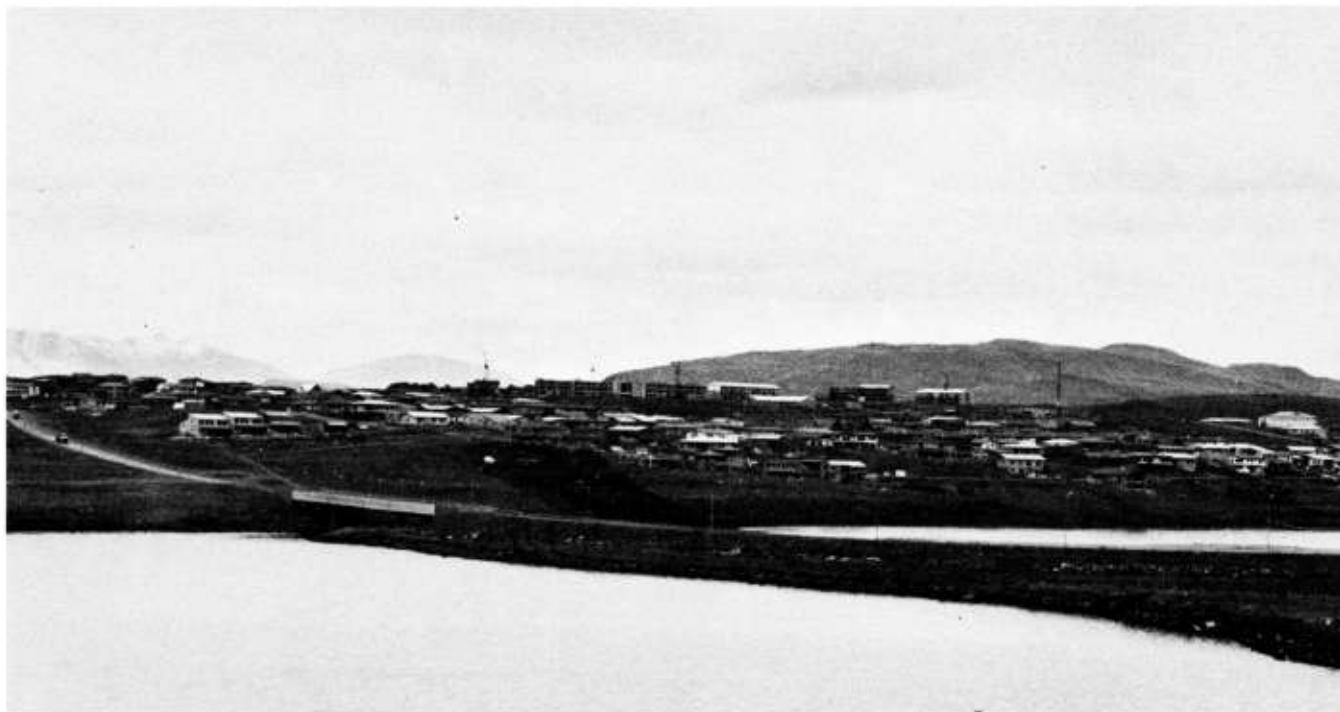
Úr því verður nú seint skorið hvort núverandi hugmyndir um deiliskipulag eru betri eða verri, eða til hve mikils tjóns eða ávinnings það hafi leitt að verkefnum þessum seinkaði um fimm ár, en þó er rétt að ræða nokkuð frekar um þessi sjónarmið.

Fyrst verður þó að víkja nokkuð að hinni nýju

stjórnunarlegu stöðu, sem varð í skipulaginu eftir kosningarnar og sigur Sjálfstæðisfloksins 1982.

Þá er þess að geta, að þegar vinstri menn komu til valda var forstöðumannsstarf Skipulagsins laust og gátu þeir því ráðið sér nýjan hliðhollan forstöðumann. Með því nú lika að vinstri menn eru að jafnaði hlynntari skipulagsforskriftum og þeirri miðstýringu sem oft fylgir þeim, heldur en hægri menn, þá tókst mjög gott samstarf milli hinna pólitísku leiðtoga vinstri flokkanna og starfsfólks Borgarskipulags. Vinstri flokkarnir og stofnunin tóku þá upp mjög harða og róttæka stefnu sem miðaði að því að kollvarpa eða leggja á hilluna fyrri skipulagsáform Sjálfstæðisfloksins. Var þannig mótuð nýstárleg vinstri skipulagsstefna, sem var í flestu andvíg fyrri stefnu Sjálfstæðismanna.

Á kjörtímabilinu snerust Sjálfstæðismenn hinsvegar til varnar fyrir sinni skipulagsstefnu og við kosningarnar 1982 gerðu þeir gagnrýni á hina nýju skipulagsstefnu vinstri manna (Rauðavatnsstefnan



Framtíðarbyggðasvæði Reykjavíkur norðan Grafarvogs eru að byrja að opnast með íbúðahverfi norðan vogsins. Framtíðarsvæðin ná allt að Korpúlfssstaðafjöru og að Úlfarsfelli.

Viðey og Engey
koma undir lögsögu
Reykjavíkur

VIDEYJARSUND

Áburðar-
verksmiðjan
i Gufunesi

EIÐSVÍK

Pún
gón

Líkleg stað-
setning brúar

Kleppssitali

Íbúðarbyggð í stað
iðnaðar á höfðanum

ELLIDAVOGUR

Grænt svæði
mjókkað

GRAFARVOGUR

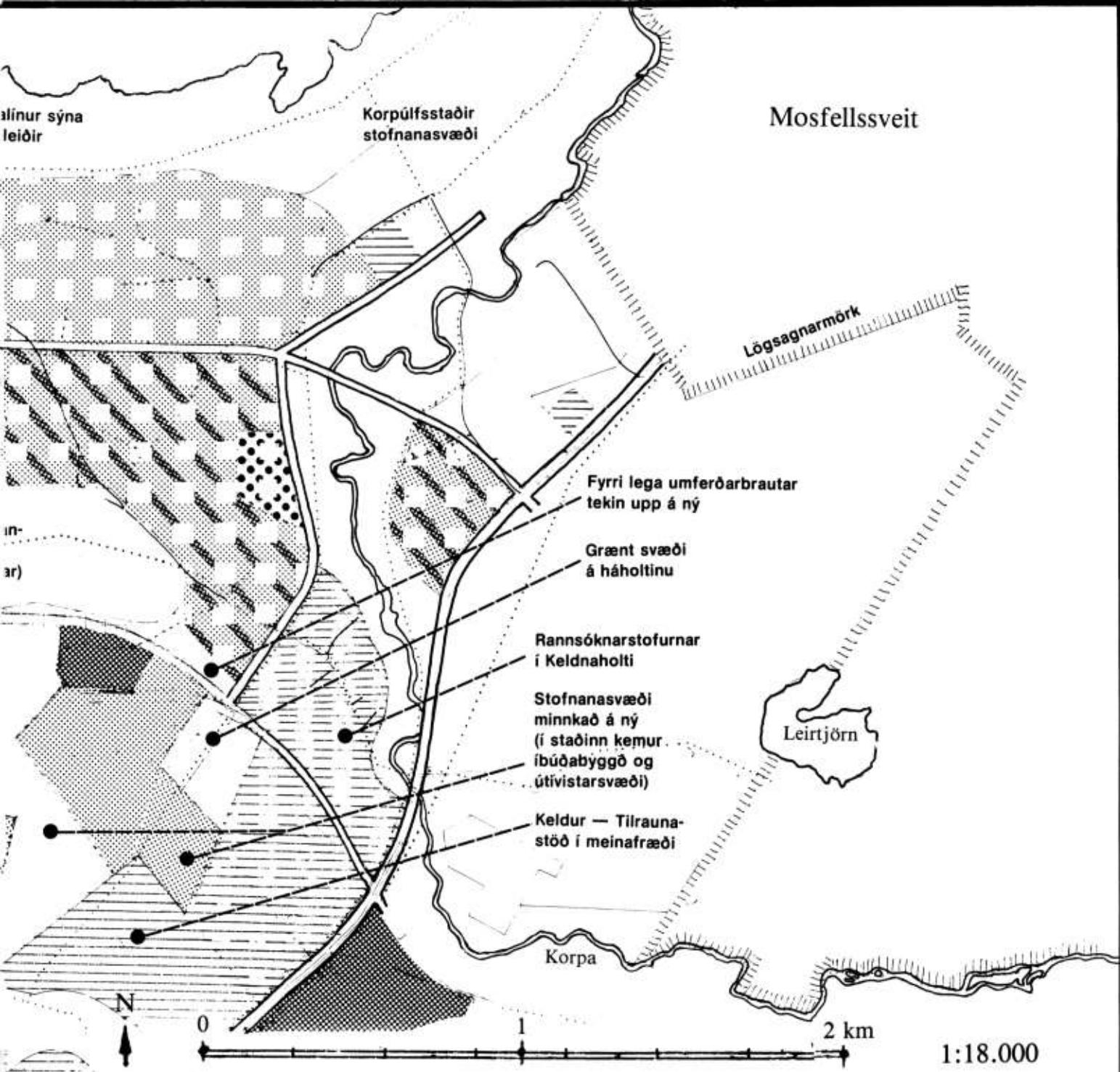
Iðnaður aftur no
megin í holtinu
(í stað íbúðabyg-

Ellidárárbrú

Tveir valkostir
í staðsetningu
bátahafnar

Vogt

Mosfellssveit



Iðnaður og vörugeymslur	Miðbæjar-svæði (þjónusta)
Íbúðar-svæði	Til síðari aukningar
Stofnanasvæði	Hverfis-stofnanir

Skipulag Grafarvogssvæðisins 1983

Við kosningarnar 1982 lýstu Sjálfstæðismenn yfir ágreiningi um mörg grundvallaratriði aðalskipulags þess, sem vinstri mönnum hafði tekist að fá staðfest um vorið. Eitt meginatriðið í stefnu Sjálfstæðismanna var, að horfið skyldi aftur að byggð á strandsvæðunum.

Á þessu korti er sýnd svæðanotkun samkvæmt korti Borgarskipulags 1982, án þess að taka með smátriðin í deiliskipulagi Grafarvogssvæðisins.

o.s.frv.) að meginmáli í kosningabaráttunni. Sjálfstæðismenn unnu yfirburðasigur í kosningunum og var það sérstaklega túlkað sem mikið vantraust á skipulagshugmyndir vinstri flokkanna.

Í grundvallaratriðum var skipulagsstefna Sjálfstæðismanna hin sama og fyrir 1978, en þó þurfti nú að taka duglega til hendinni við að endurskoða ýmsar forsendur, vinna ný deiliskipulög eða endurbæta þau.

Kom nú upp underleg staða, að sú stofnun og það starfslíð, sem gengið hafði svo kröftuglega fram í að rífa niður fyrri skipulagsstefnu Sjálfstæðismanna og byggja upp vinstri stefnuna, átti nú að vinna það hlutverk að rífa niður sína eigin vinstri stefnu og byggja þá hægri upp að nýju.

Telja verður að hér hafi birst alvarlegur vankantur í stjórnerfinu, sem litt verði unað við. Skipulagskrifstofan á að vera sú stofnun sem ríkjandi meirihluti hverju sinni geti boríð fullt traust til og starfi sem náinn aðili að því að móta hin ýmsu atriði þeirrar skipulagsstefnu, sem kjósendur hafa gefið umboð til. Til þess er algerlega nauðsynlegt að ríkjandi meirihluti geti endurráðið í starf forstöðumanns og aðrar helstu stöður eftir hverjar kosningar.

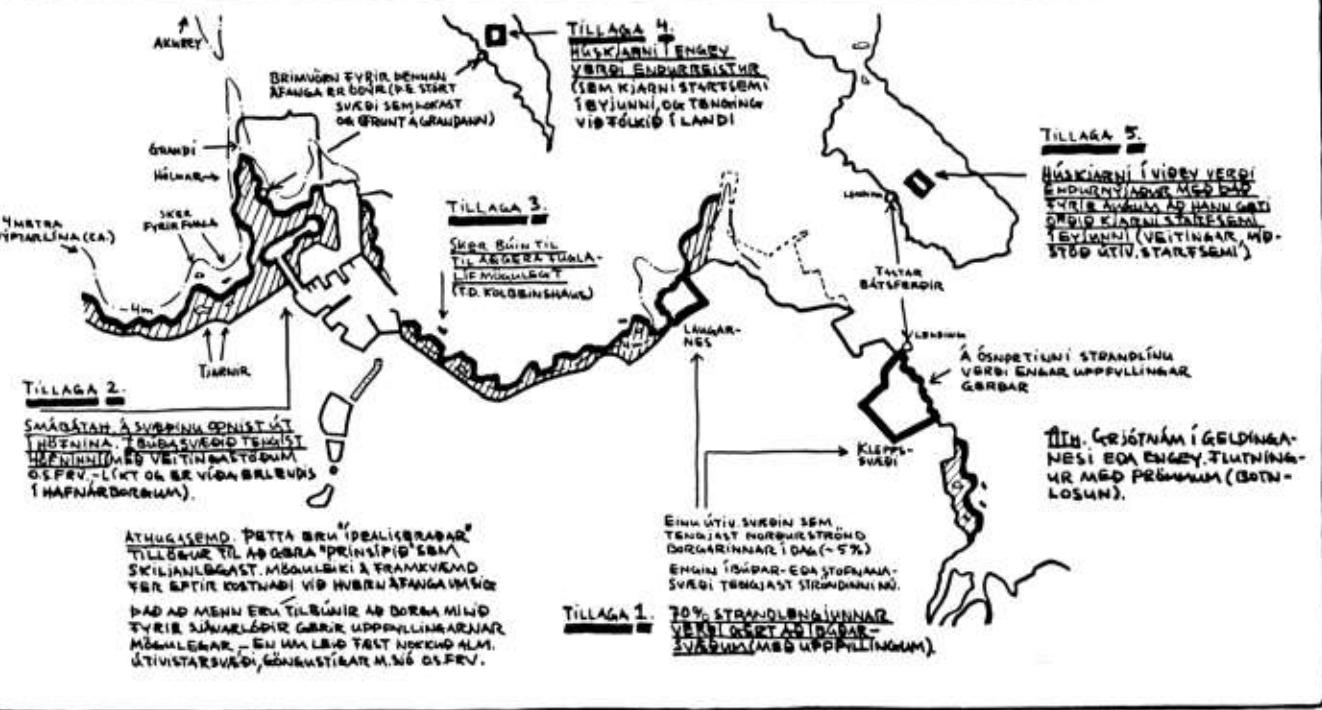
Sjálfstæðismenn völdu fremur þann kost að láta vinna flest deiliverkefnin á einkastofum, en Skipulagsstofnunin með 12 manna starfliði nýttist mjög takmarkað.

Nú myndu sumir kannski segja að þetta komi litt niður á gæðum í skipulagsstarfi, heldur snerti það fyrst og fremst pyngju borgarinnar. Það er þó mikill misskilningur, því að borgarskipulag er þess eðlis, að þar parf mjög örugga og fagmannlega forystu, sem aðeins getur orðið til í nánni samvinnu forstöðumanns skipulagsstarfsins og ríkjandi meiri hluta. Dæmi um, hvað þetta gat mistekist hrapallega var að forstöðumaður skipulags borgarinnar snerist jafnvel opinberlega á móti þeim tillögum, sem borgin hafði falið tveimur arkitektastofum að gera af Skúlagötusvæðinu.

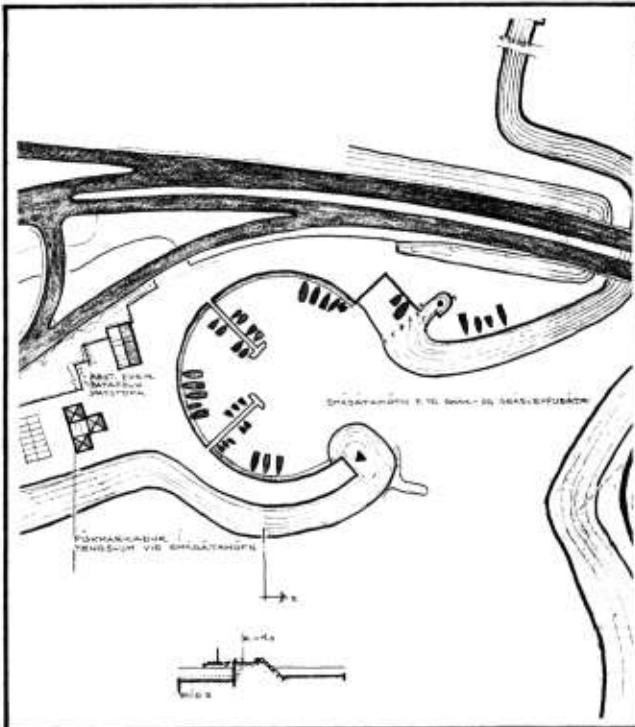
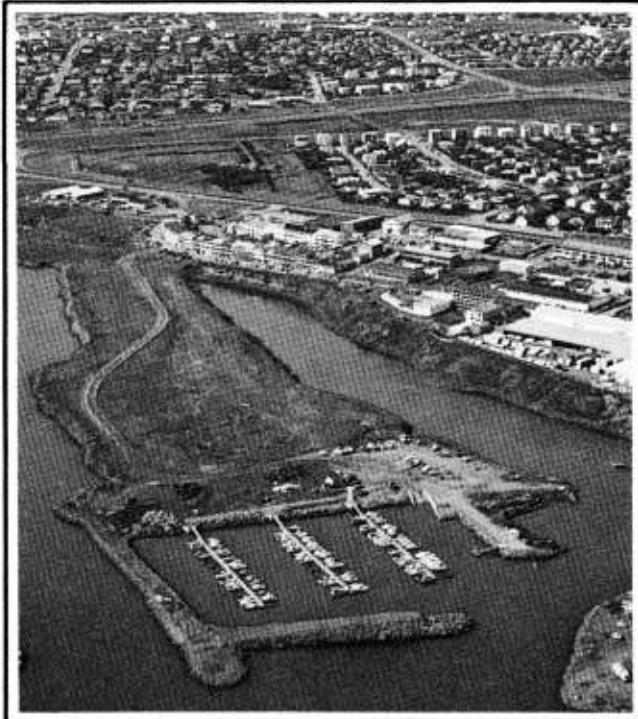
Slík málefhnastaða leiðir til stórtjóns fyrir borgina bæði fjárhagslega og í því að ríkjandi meirihluti kemst í erfiða aðstöðu við að móta vandaða skipulagsstefnu hverju sinni. Sú ógæfa má ekki henda framar að skipulagið verði aftur aðeins að einni tæknideild í embætti borgarverkfraðings, heldur þarf það að færast upp á við í valdapýramíðanum og verða aðaltæki borgarstjóra til að móta skipulags- og borgarmálstefnu á hverjum tíma.



Tillögurnar þjár, sem fram komu um Skúlagötusvæðið haustið 1983. Efst: 7 hæða samfelld byggð meðfram Skúlagötu. Í miðju: Lægri byggð, en 13 hæða íbúðaturn láttin risa upp til að ná umboðnu byggingahlutfalli. Neðst: Tillaga Borgarskipulags um lága byggð og lægri nýtingu svæðisins. Hin mikla umræða um þetta varð til góðs og endanlegt skipulag svæðisins lagar sig allvel að núverandi byggð.



Það eru ein grundvallarmistök í nútímaskipulagi, hve oft tekst illa til að samhæfa byggðasvæði og opin svæði (land eða haf) og láta þau vinna saman. Það er nokkuð ljóst að samverkan slikra svæða getur orðið gagnstyrkjandi fyrir hvort svæðið um sig. Trausti Valsson lagði þessar tilögur fram við Borgarskipulag 1985 og fjalla þær um langtímaáætlun til að koma aftur á virkum tengslum milli ibúdahverfa og hafsvæða.

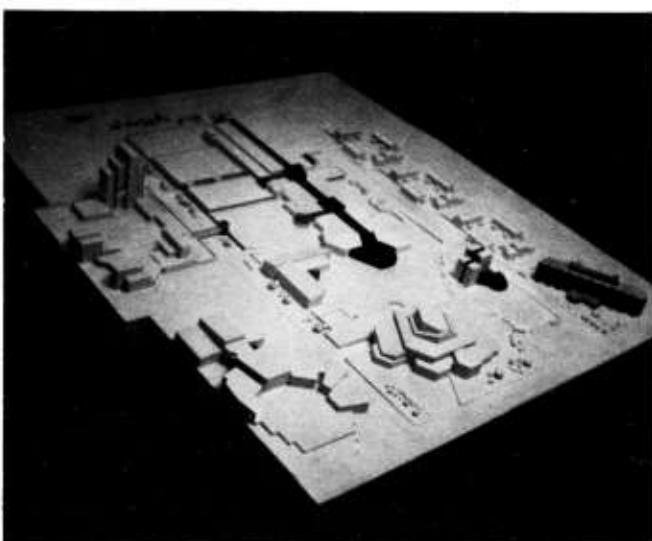


Daemi um jákvæða aðgerð til að koma á tengslum milli ibúanna og hafsvæðanna, er að byggja smábáthöfnir. Myndir þessar sýna smábáthöfnina í Elliðavogi og hugmynd að smábáthöfn í Grafarvogi. En á það skortir í báðum dæmunum að tengja þær við ibúðar- eða hafnarhverfi. Ef sá háttur væri hafður á, gæti höfnin orðið skemmtilegri vegna hverfisins og um leið hverfið skemmtilegra vegna hafnarinnar.

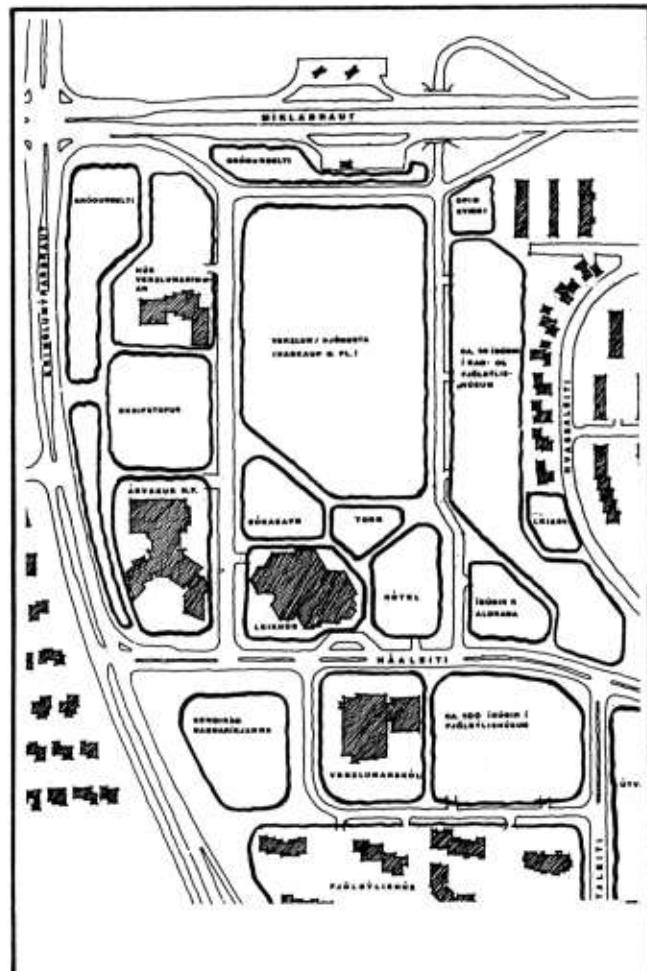
Víkjum nú aftur að stórmálunum þremur: Um 1975 voru lagðar fram tillögur um framkvæmdasvæði í gamla bænum m.a. fyrir ofan Skúlagötu (sjá bls. 77). Var nýting á þessu svæði áætluð um 1,5 og mátti hækka um 1.0 ef um íbúðarbyggð væri að ræða. Þetta ákvæði var sett vegna þess að jákvætt var talið á fá íbúðarbyggð á svæðið, þar sem fleiri íbúðir myndu heldur ekki valda röskun á umferðarbáttum, enda ynni mikill hluti íbúanna í grenndinni.

Tillögurnar um Skúlagötureitina (sjá bls...) komu fram haustið 1983 og gerðu ráð fyrir nýtingu í kringum 2.0. (Þ.e. gólfhlótur byggingar má vera 2var sinnum stærð lóðarinnar). Reis þá allnokkur mótmælaalda. Snerust mótmælin að mestu um þessa tiltölulega háu nýtingartölu. En einnig var bent á útsýnisskerðingu, breytingu á nær-veðurfari, að byggðin og lögun holtsins hyrfi á bak við húsa-röð, sem færí upp í 7 hæðir og að tillögurnar gerðu ráð fyrir niðurriði margra merkilegra húsa. Tillaga Borgarskipulags hafði látið flest þessara húsa halda sér og nýtingarhlutfall þess aðeins farið upp í 1.4. Það töldu Sjálfstæðismenn hinsvegar alltof lága nýtingu, svo að hún nægði tæplega til þess að fá lóðareigendur til að fara af stað með framkvæmdir hér.

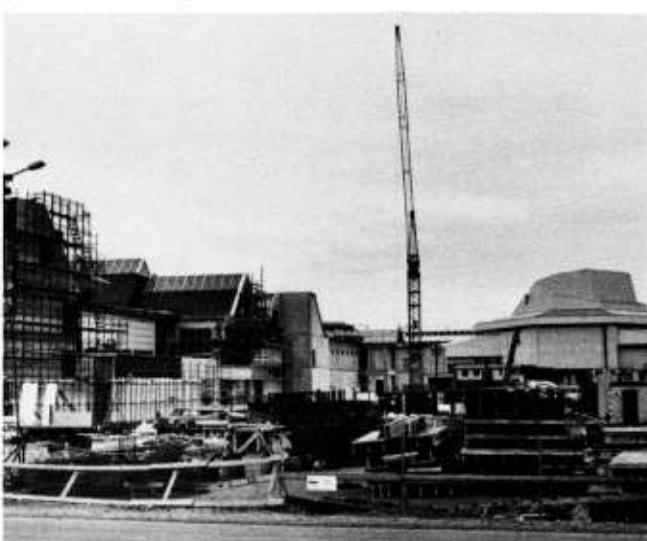
Hugsanlega var gert of mikið í gagnrýnni úr hættunni samfara hárrí nýtingartölu, því að við Reykvikinger þekkjam varla fyrirbærið borgar-ibúð af fyrri reynslu. Á slíkum svæðum eru yfirleitt mjög fáar barnafjölskyldur, heldur eru íbúarnir mest eldra fólk, barnlaust fólk eða einhleypingar. Því er lítil

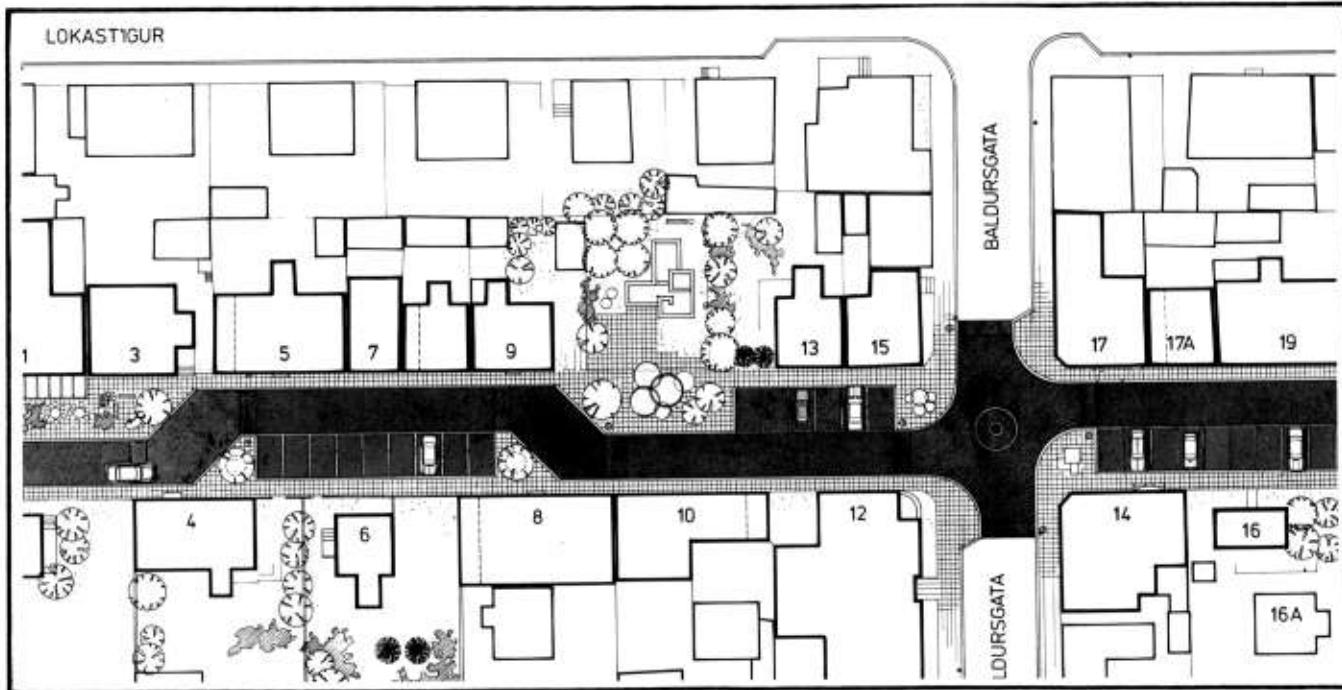


Módelmyndin til vinstrí sýnir, hvernig skipulag miðbæjarins litur út, sé horft yfir svæðið frá suðvestri. Myndin til hægri sýnir byggingaframkvæmdir á svæðinu. Húsið sem þarna er að risa er Kringlan, en hús Borgarleikhússins er hér komið undir þak.



Pessi uppdráttur sýnir til hverskonar starfsemi landnæði hefur verið úthlutað í Nýja miðbænum. Framkvæmdir eru nú hafnar á öllum þessum reitum og viða lokið.





Pórsugata var gerð að vistgötu, fyrst gatna í gömlu íbúðarhverfunum og má búast við að framhald verði á. Hér er þó fremur litlu af göturýminu skilað aftur til íbúanna, aðeins akbraut og bílastæðum komið fyrir á nýjan hátt. Sé vistrýmið ekki aukið, er markmiði naftngiftarinnar vistgata, tæpast náð.

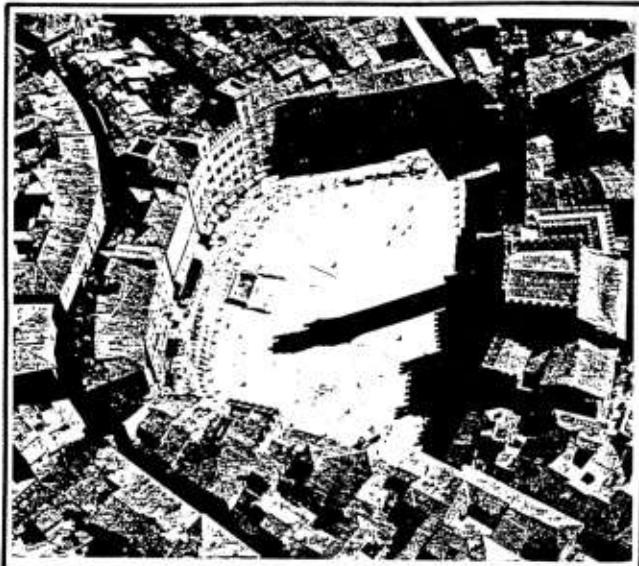
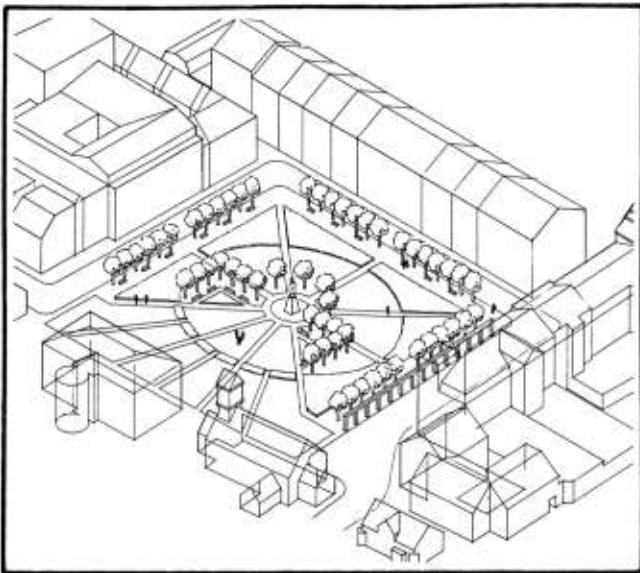
þörf fyrir mikil útvistarsvæði í slíkri byggð.

Hvarvetna í heiminum gerast borgaríbúðir nú vin-sælli, í sama mund og áhugi á úthverfabyggð fer dvíndandi. Þessa tilhneigingu sáum við t.d. á fremur drænum áhuga á Grafarvogsbyggðinni. Það er eðli-legt að borgin reyni að koma til móts við óskir borgarbúa um að geta eignast íbúðir í eldri borginni og var þetta reyndar begar orðið eitt af meginsteftnu-miðum vinstri manna um þéttingu byggðar, en á valdatíma þeirra, snerust Sjálfstæðismenn gegn aukinni nýtingu. Svo þegar þeir nú tóku upp þéttingu byggðar snerust vinstri á móti sinni fyrri stefnu um aukna þéttingu.

Annað meginmálið sem olli deilum, haustið 1983 var verslunaruppbrygging í Nýja miðbænum. Það sem þar olli ágreiningi var annarsvegar hræðsla við yfirfjárfestingu í verslunarhúsnæði líkt og í togara-flotanum, en hinsvegar óánægja með að fyrirhugað-ur stórmarkaður Hagkaupa mundi ekki líta eins vel út og fyrri tillaga. Verslun Hagkaupa byggist eins og kunnugt er á því að hafa allan tilkostnað sem minnstan og er húsið því ærið hlunkslegt og bíla-stæði öll ofanjarðar (bls. 100). En færa má góð rök fyrir því að nær ómögulegt hafi verið orðið að framkvæma hið fyrra skipulag og að auk þess sé ómögu-



Neðri hluti Laugavegs var færður í skemmtilegra horf 1985. Vart verður hægt að auka svigrúm fótgangenda mikil meira, nema ef gegnumumfer yrði lögð niður, en þá þyrfti um leið að koma fyrir-ferðarminna kerfi til almenningsflutninga.



Myndin til vinstri sýnir hugmynd Guðna og Dagnýjar um breytingu á Austurvelli. Vart vinnst þó mikil við að vera stöðugt að breyta hellulögnum á reitnum. Myndin til hægri sýnir hinsvegar, hvernig breyta mætti Austurvelli í virkt borgartorg, með því að tengja starfsemi á neðstu hæðum hússanna umhverfis, því sem er að gerast á torginu. En til þess þarf að leggja niður göturnar umhverfis Austurtorg.

legt að standa gegn þróun stórmarkaða, því að þeir bjóði lægra vöruverð. En vissulega fylgja bessu fyrirkomulagi þó margir skipulagsgallar, s.s. aukin bílaumferð, dauði hverfaverslunar og ljótara umhverfi.

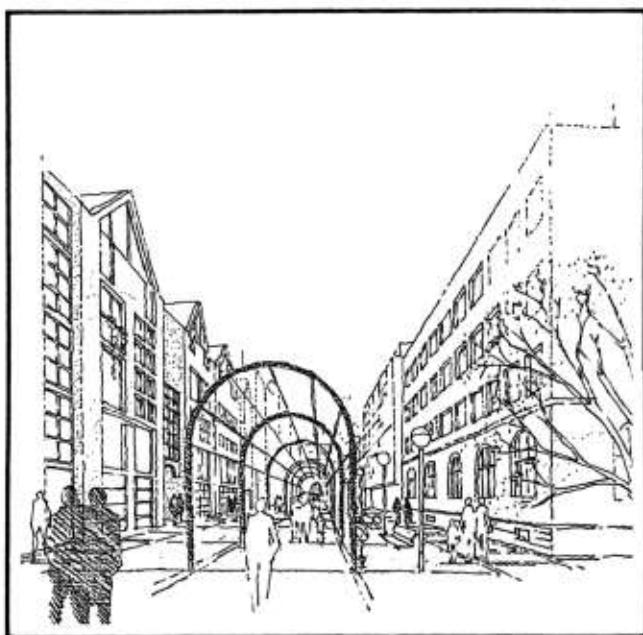
Ef það reynist rétt, að þessi aukning í verslunarými leiði til minnkunar verslunar annarsstaðar, er líklegt að það komi fyrst og fremst niður á stó-

mörkuðum í öðrum sveitarfélögum, eins og hjá Vörumarkaðinum á Seltjarnarnesi og Kjarakaupum í Kópavogi. Segja má því að Reykjavík sé með þessu að snúa vörn í sókn í verslunarmálum. Ekki er ólíklegt að þetta leiði til verslunarstríðs á höfuðborgarsvæðinu (eins og hefur verið með iðnaðinn). Gæti það leitt bæði til fjárhagstjóns sveitarfélaganna og undirboðs að því er varðar útlit, frágang o.s.frv. Ætti þetta ástand ásamt spurningunni um opnunartíma að sýna sveitarstjórnarmönnum fram á það, hvílik nauðsyn er að koma skipulags- og reglugerðarákvæðum á höfuðborgarsvæðinu öllu undir eina stjórn.

Þriðja stórmálið eru hin nýju byggðasvæði við Grafarvog. Þar hefur verið farið út í það að bjóða stærri einbýlishúsalóðir en tíðkast hafði áður um hrið. Það býðir að jafnframt eykst kostnaður á hvert hús. Þörfin á þessum stóru lóðum virðist hafa verið ofmetin enda þegar fyrir hendi allmikil slík byggð í nágrannasveitarfélögunum.

Hvað stærsta málíð varðar, þ.e. skipan byggðar á höfuðborgarsvæðinu sem heildar, gerist enn lítið, aðeins eru stigin smáskref, eins og þegar sveitarfélögin sameinuðust um rekstur umferðar-reiknilikansins haustið 1983.

Fyrir kosningarnar 1986 voru skipulagsmál lítið á dagskrá, en hinsvegar er vinna að nýrri aðalskipulagstillögu langt komin. Þar eru þó tiltölulega fá nýmæli.



Að mörgu er vel staðið í nýjasta deiliskipulagi miðbæjarins. Það hefur þó m.a. sett gagnrýni, hve há byggðin verður, en við það hverfur t.d. sólarbletturinn vinsæli við Útvegsbankahornið.

13. Vangaveltur um framtíðina 1986—

Í

sem almennustum orðum má segja að hlutverk skipulags sé að móta stefnu um, hvernig sé hagkvæmast og skemmtilegast að nýta land og byggja borg.

Það sem talið er hentugt eða hagkvæmt byggir að miklu leyti á verðmætamati og tækni hvers tíma. Það er því ljóst að stór hluti og æ mikilvægari hluti í starfi skipulagsmanna er að gera rannsóknir og fylgjast vel með í hvaða átt þjófélögin þróast.

Borgir nútímans eru að miklu leyti afsprengi þeirrar tæknibyltigar sem hófst að marki á 19. öld. Frumtæknin, sem að miklu leyti mótaði mannlif í borgum var um margt klunnaleg, skipaði lífi fólks í einhæfan farveg og leyfði líttinn sveigjanleika.

Við stöndum nú við þroskuld nýrrar tæknialdar, það er öld örtölvu og finofins upplýsingastreymis. Tölvuöldin mun halda áfram því hlutverki tæknialdar að létta okkur störfin, sérstaklega mun hún auka nýtingu og aðlögunarhæfni og útrýma einhæfum störfum.

Mannlíf Í verður því ekki eins steypit í sama móti, í þá dauðyflislegu einhæfingarstefnu, sem einmitt við Skandinavar höfðum ánetjast flestum þjóðum fremur. Þess í stað mun koma fjölbreytileiki, fjölhæfnisstefna í lífsformi. Frelsi einstaklinga og hópa til að móta líf sitt eftir eigin óskum og áhugamálum mun aukast.

Eins og svo oft áður er hægt að sjá í Bandaríkjum allmörgum árum fyrr en annarsstaðar hvert þróunin stefnir. Dæmi um byggð þar, sem hefur þróast sem visir framtíðarþjófélags, eru hverfi golf-, báta-, hesta- og flugfólks. Grundvallareinkenni slikra hverfa eru hin sömu. Valinn er staður sem hentar best þessu lífi, við vatn, sjó og í fögru umhverfi. Við íbúðarhúsin rísa byggingar tengdar starfseminni, hesthús, bátaskýli, flugskýli, sem eru svo í tengslum við sérhæfð umferðarkerfi. Í bátaborpum er t.d. kerfi skurða, sem samsvara gatnakerfi fyrir bila. Landumferð fer oft fram á hljódlátum golf-rafbílum, sem geta ekið út um allar grundir. Félagsmiðstöðvar þessara hverfa eru svo klúbbar bátaeigenda, hestamanna og golfleikara.

Lítill vafi er á að fram munu koma líka hér á landi

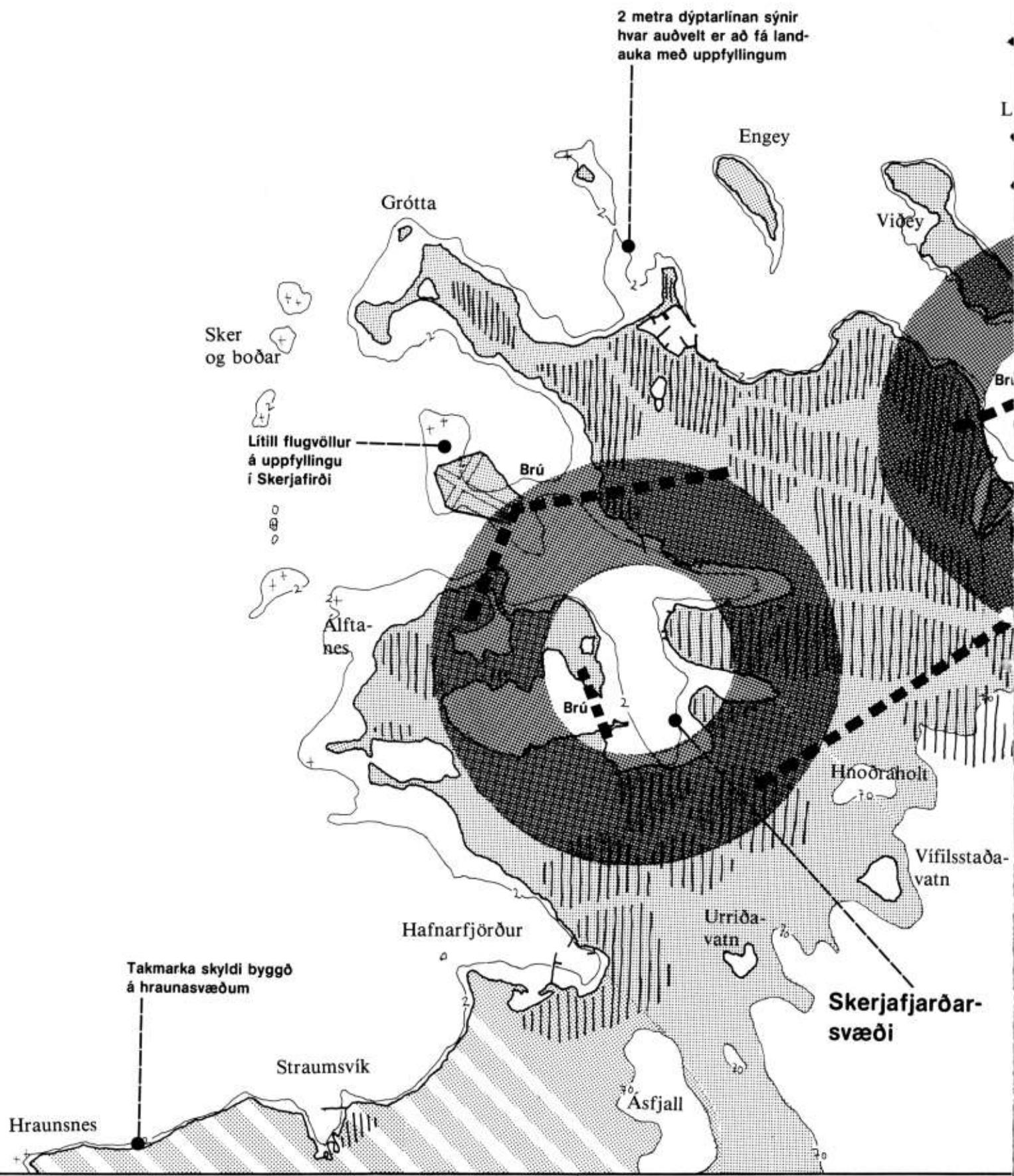
óskir um að leggja svona hverfi í framtíðinni og þarf strax að hafa það í huga í svæðaskipulagi.

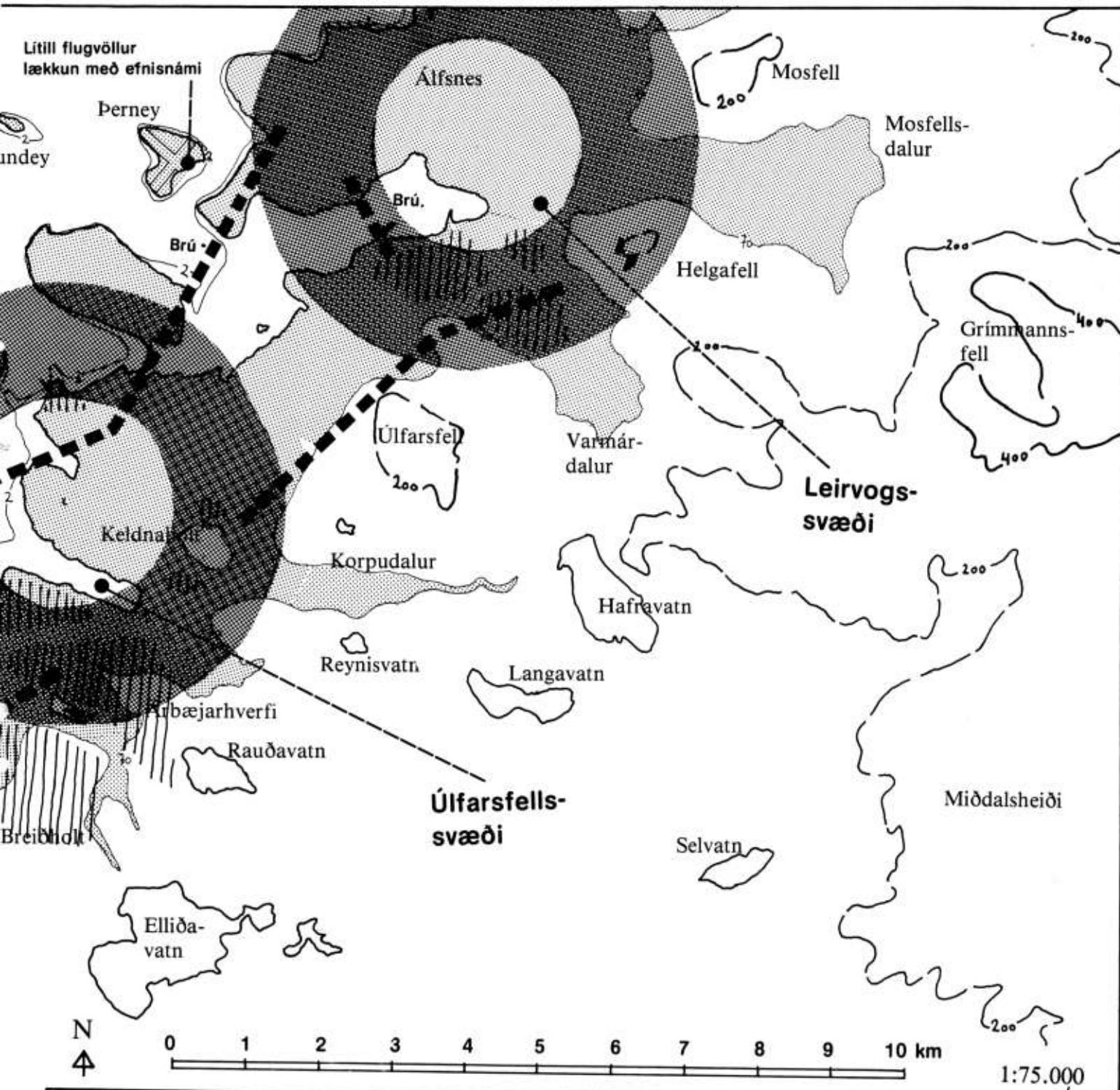
Aðrar tegundir sérhæfðra hverfa eru t.d. hverfi handverksmanna og listamanna ýmiskonar. Þau mynda oft mjög vinsælar einingar í miðbæjum, þar sem fólk og þá ekki síst erlendir ferðamenn njóta þess að fara á milli verkstæða, sýningarsala eða verslana listafólksins, en einnig rísa þar upp kaffihús og krár listamanna. Svona hverfi mætti hægilega þráða t.d. í Þingholtunum og mætti þá hugsa sér að gera Þingholtsstrætið að göngugötu. Líka mætti þróa bátabyggð með útvistar og skemmtanamiðstöð við smábátahöfnina inni á Geirsnefi við Elliðarárosa.

En víkjum nú aðeins að nokkrum þáttum tölvualdar, sem líklegt er að hafi áhrif á svæðaskipulag á höfuðborgarsvæðinu.

Það var eitt af einkennum borga frumtæknialdar að þá skapaðist mikil flutninga og ferðabörf um borgirnar, sem á seinni tímum hefur farið fram með stórum og hávaðasönum bílum. Ferðalög fólksins hafa verið milli heimilis og vinnustaða, í verslanir, á bókasöfn, skóla, banka, stofnanir o.fl. Með tölvum og bættri samskiptatækni á þetta eftir að breytast gífurlega og fólk mun geta annast og afgreidd flest mál heima hjá sér við tölvuskjáinn. Þannig verða reikningar greiddir, vottorð fengin, umsóknir lagðar inn. Hægt verður að fá dagblöð, bækur, hljómplötur, kvíkmyndir afgreiddi í hendingskasti með því að velja ákveðin lykilnúmer. Kalla má vörulista og myndir af varningi fram á skjáinn og velja sér vörur, en síðan sjá fyrirtækin um heimsendingu. Menn munu þá geta unnið margskonar störf heima hjá sér og verið í sambandi við flesta þá aðila, sem til þarf, á tölvuskjánum. Vérlitun og fjörlitun má nú t.d. framkvæma á einum stað í borginni, en blaðið kemur út úr vél á öðrum stað í sömu borg eða þá í öðrum landshluta eða landi.

Margir halda því fram að með þessari tækni minnki þörfin á að draga fólk saman í stórar fjölbýlar borgir. En svo mikil er þó víst að þetta leiðir til þess að bílaumferð mun minnka, í hlutfalli við sama íbúa-fjölda og magn samskipta. Það þýðir að við ættum





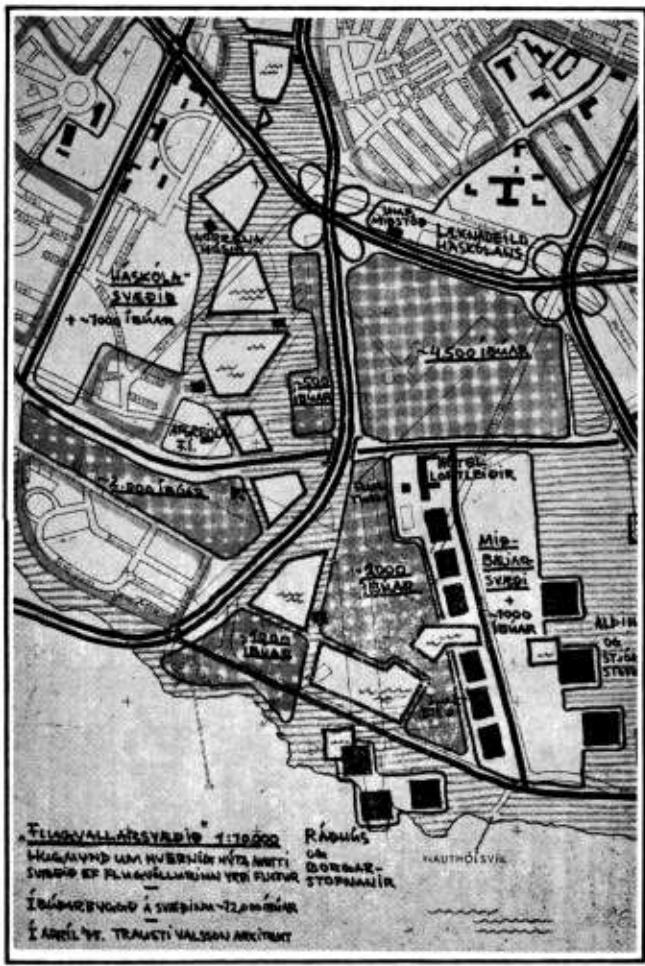
Land sem er vel byggilegt vegna hæðar o.fl. (Undir 70 m hæðarlínu)

Núverandi byggð

Péttbýlishringir í kringum vogana tengdir með brúm að framanverðu

Frumatriði svæðaskipulags framtíðar

Það er mikilvæg undirstaða svæðaskipulags, að mynduð sé stjórnunarheild. Þannig má tryggja skipulega og samfellda uppyggingu svæðisins og koma í veg fyrir að byggðin dreifist eins og skækla um alltof stórt svæði. Þannig mætti ná fram gifurlegum sparnaði í holraesum, vegagerð og stofnveitum, bæta margvislega þjónustu og forða miklu tjóni, þar sem þegar stefnir í óefni. Með því að tengja nesin saman með brúm má gera samhangandi péttbýlishringi við voga og sund, eins og kortið sýnir. Eðlilegast væri eins og nú er komið að fullbyggja syðsta hringinn og taka hina í réttri röð.



Hugmynd Trausta Valssonar að skipulagi á flugvallarsvæðinu, sett fram í tengslum við þingsályktunartillögu um flugvöll á Lónguskerjum 1975.

að reyna að fara að draga úr stórframkvæmdum í gatnakerfinu, þangað til að þessum létti kemur. Eftir sem áður er þó hollt að huga að því, hvort hægt sé að stytta vegalengdir, sem má t.d. gera með brúm yfir víkur og sund.

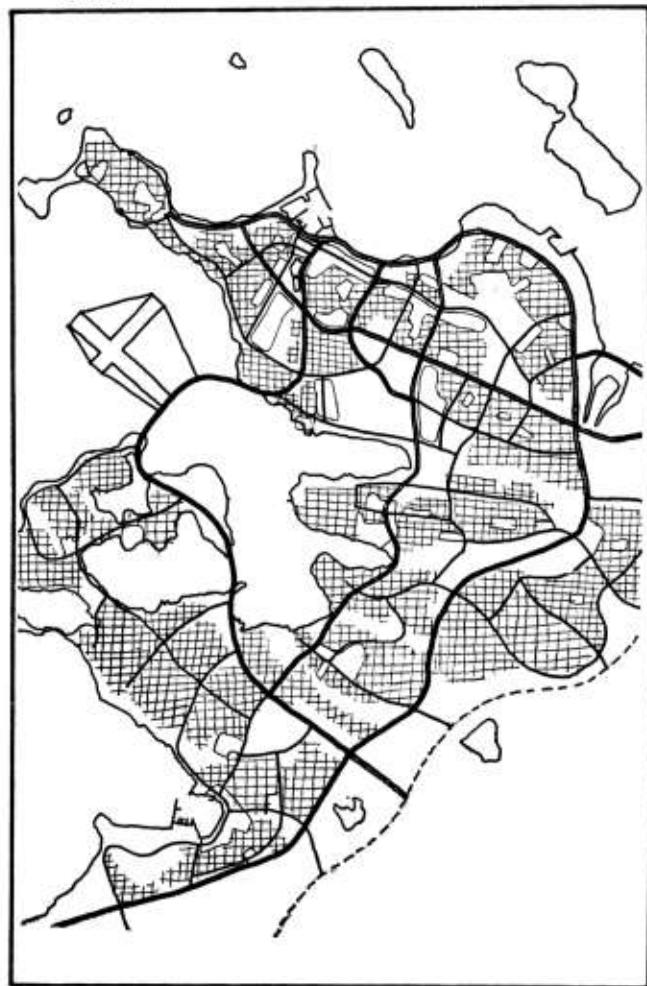
Sagt hefur verið að bíllinn sé óvinur borgarlífsins númer 1, en hávaðinn númer 2. Hér er þó líklega nokkurra úrbóta von, einkum ef rafmagnsbilar koma. Að ósekju mætti draga úr umferðaráðum, sem skera byggðina í sundur og valda þannig slysum auk kostnaðar.

Í stað þeirra þarf að gera ráð fyrir finlegri umferðarkerfum, brautum fyrir reiðhjól og smágerða rafmagnsbíla, svo og göngu- og reiðstígum.

Hér hafa reyndar þegar verið gerðir hlutar af slínum stígakerfum og ætti að stefna að því að leggja þau um allt höfuðborgarsvæðið næstu 10—20 árin.

En snúum okkur nú að æskilegri stefnu í landnýtingu svæðaskipulags: í því sambandi er nauðsynlegt að hafa það skýrt í huga, að nú er í rauninni ekki til nein svæðaskipulagsstefna fyrir höfuðborgarsvæðið sem heild. Það bætir hér litið úr skák, þótt búið sé að litprenta kort, sem kallað er svæðaskipulag, því að það er litið annað en einskonar samlming á aðalskipulagi sveitarfélaganna hvers um sig, sem eru mörg ósamræmanleg og mótuð eftir eiginhagsmunum.

Hér þarf að hefja viðtækt starf, sem miðar að bindandi stefnumótun. Fyrsta skrefið í þá átt er úttekt og kortlagning á öllum náttúruforsendum. Með slíkri úttekt er hægt að koma í veg fyrir mistök, þar sem stórfé er veitt í undirbúning, eins og var við Rauðavatn, á svæðum þar sem menn hefðu fyrirfram getað gengið úr skugga um, hvort hægt væri að byggja á þeim.



Hugmynd um breytingu á landnotkun sem og um tengi- og hraðbrautakerfi, sem leiðir af flutningi flugvallarins.

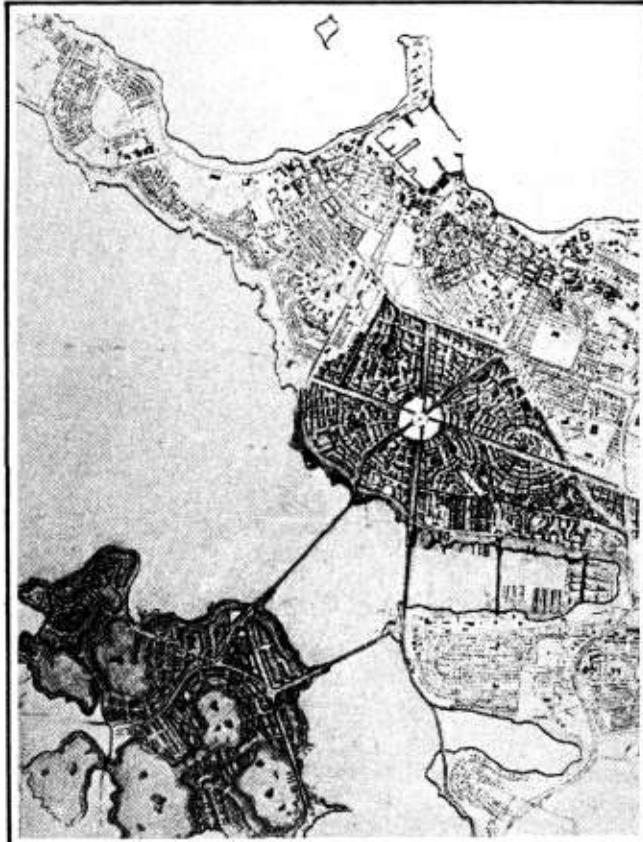


Skipulagshugmynd Bjarka Jóhannessonar að flugvallarsvæðinu.
Kynnt í Lesbók Mbl.

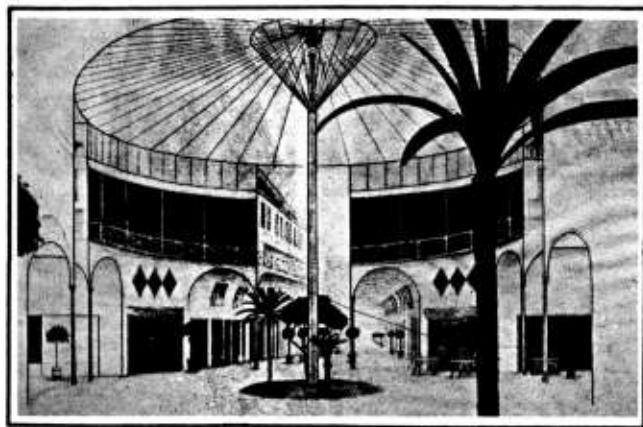
Kort Skipulagsstofunnar af Höfuðborgarsvæðinu um flokkun aðstæðna til trjáraektar er eitt fjölmargra þannig korta, önnur eru um jarðvegsdýpt, sprungusvæði, jarðvegstegundir, námasvæði o.s.frv.

Út frá þessum náttúrufarseiginleikum sem og öðrum forsendum þarf síðan að gera landnýtingarskipulag, sem lagar sig að og nýtir allar gefnar aðstæður sem best.

Mikilvægustu frumatriði svæðaskipulags eru sýnd á korti á bls. 104. Þessi atriði eru að skipta þróuninni svo niður í eðlilegar einingar, þéttbýlishringi við hina fögru voga og sund. Ókosti nesjanna í samskiptum þarf að yfirvinna með brúm, en með þeim

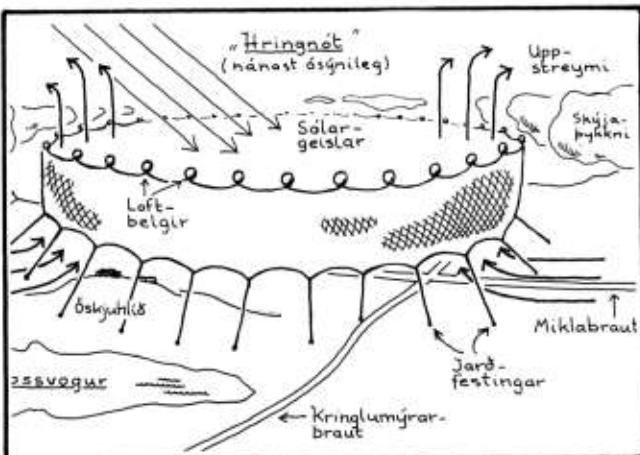
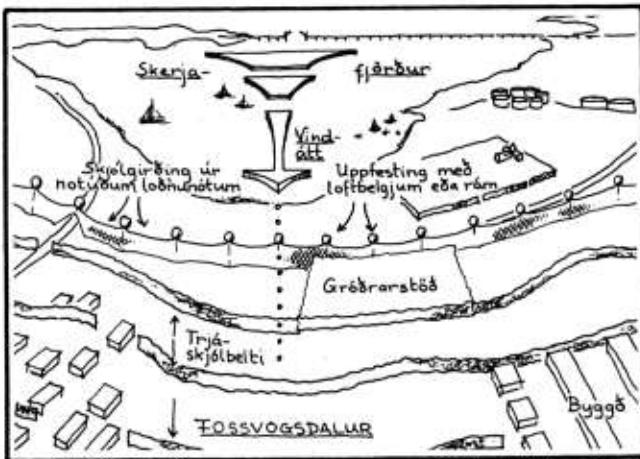


Pórður Ben Steinsson kynnti hugmyndir sínar um flugvallarsvæðið o.fl. á sýningu að Kjarvalsstöðum 1982 og síðan aftur í Hlaðvarpanum 1986. Á meðan heildarlinurnar eru formrænar og laga sig lítt að Öskjuhlíðinni, gera hugmyndir um húsaskipan ráð fyrir aðlögun að náttúrunni.



Ein af meginhugmyndum Pórðar var kerfi ylgatna, þ.e. yfirbyggða göngugatna. Minnst var á svipaða hugmynd í skipulagi Úlfarsfells-svæðisins.

eru einangraðir endar nesjanna komnir inn í hring tengingu. Annað frumatriði er, að ekki ætti að fara með byggð upp fyrir 70 metra hæð, nema einhverja sérstaka nauðsyn beri til. Við verðum að muna að á



Tvaer nýstárlagar hugmyndir um að bæta veðurfar í borginni. Sú eftir sýnir, hvernig draga má úr roki með kerfi skjólbeta. Sú neðri og ævintýralegri vill fylgja sólardögum með því að rjúfa gat á skýjahuluna yfir borginni, þar sem auðvitað er eilið sólskin.

bessari öld höfum við búið við óvenjulegt hlíviðris-skeið, en aftur má búast við kuldaskeiðum og þá verða heiðarnar snævibaktar mestan hluta ársins.

Láglandissvæðin eru því mjög dýrmæt og óhæfa að setja þar viðáttumikil náttúrufriðunarsvæði eins og sýnt er á upprætti Borgarskipulags og í tillögum um Álfanes.

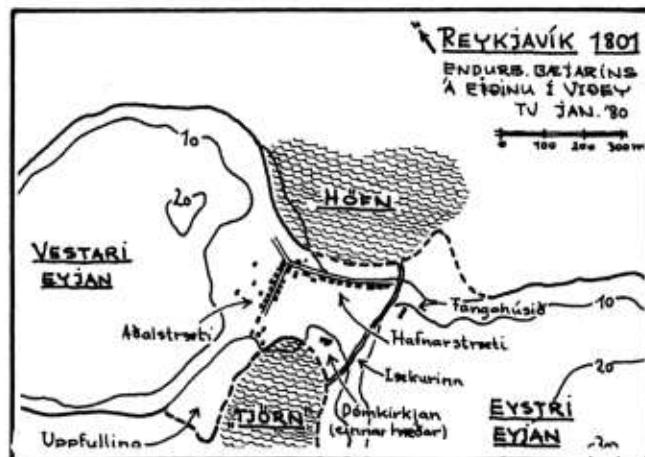
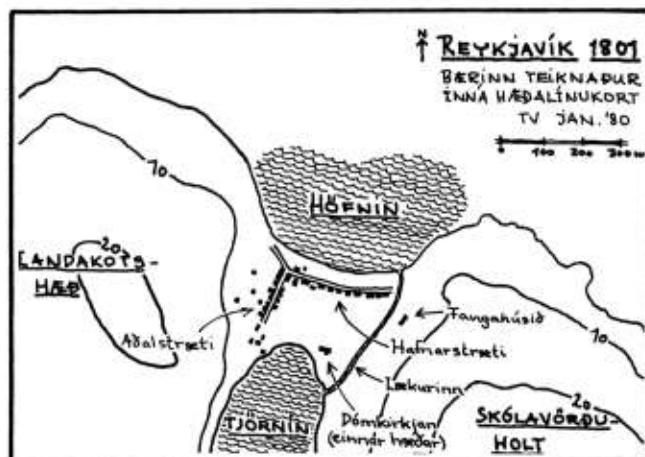
Á kortinu um svæðaskipulag eru sýndir tveir litlir flugvelli: á eyju í Skerjafirði og á Þorney. Þróun í flugtækni er sú að flugbrautir eru að styttast, en eftir sem ádur þarf hinsvegar vissa fjarlægð frá byggð vegna hávaða og slysaþættu. Í framtíðinni mun flugvélaeign manna aukast gífurlega og litlar einkaflugvélar verða notaðar í stað bíla til ferða út á land. Þessir litlu flugvelliur þurfa því að hafa mjög miðstæða legu gagnvart byggðinni.

Mat á svæðabörf er eitt af erfiðustu frumatriðum

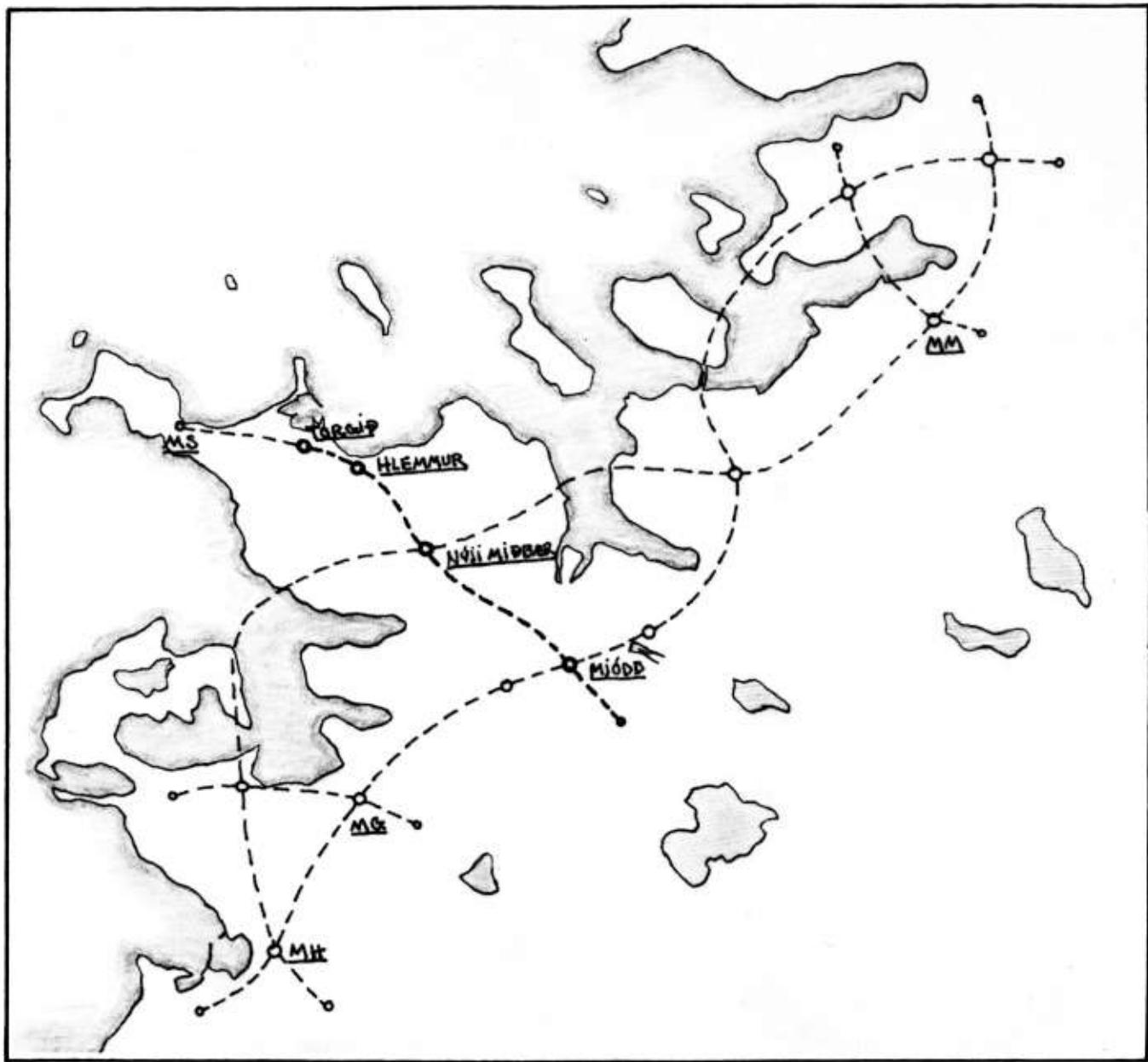
skipulags og hafa þar hvað tíðast átt sér stað mikil mistök og þá venjulegast vegna vanmats á þörfinni.

Frumatriði þessara útreikninga er hugmynd eða spá um væntanlegan íbúafjölda og síðan hve miklu svæði þurfi að gera ráð fyrir á hvern íbúa. Stærsta stökkindi í aukinni svæðisbörf i Reykjavík varð á árunum 1945—1965, þegar börf á íbúa tifaldaðist. Vegna áframhaldandi útpynningar — aðallega á íbúðarsvæðum, — byggðist t.d. Breiðholtið allt, á sama tíma og íbúafjöldi borgarinnar í heild jókst aðeins lítillega. Segja verður að útpynningin er vissulega komin nokkuð langt, því að þegar litið er til Höfuðborgarsvæðisins í heild er íbúafjöldi á hverja íbúð komin niður í um það bil þrjá.

Reikna verður þó með að sú tala fari niður undir 2 íbúa á íbúð. Því verður á næstu áratugum að gera ráð fyrir börf á um 50 % aukningu íbúðarsvæða



Eins og myndirnar tvaer sýna, svipar landsháttum mjög saman í Kvosinni og á milli vestari og austari eyju í Viðey. 1980 var sett fram hugmynd um að endurreisa þar Reykjavík ársins 1801 sem summarhúsabyggð.

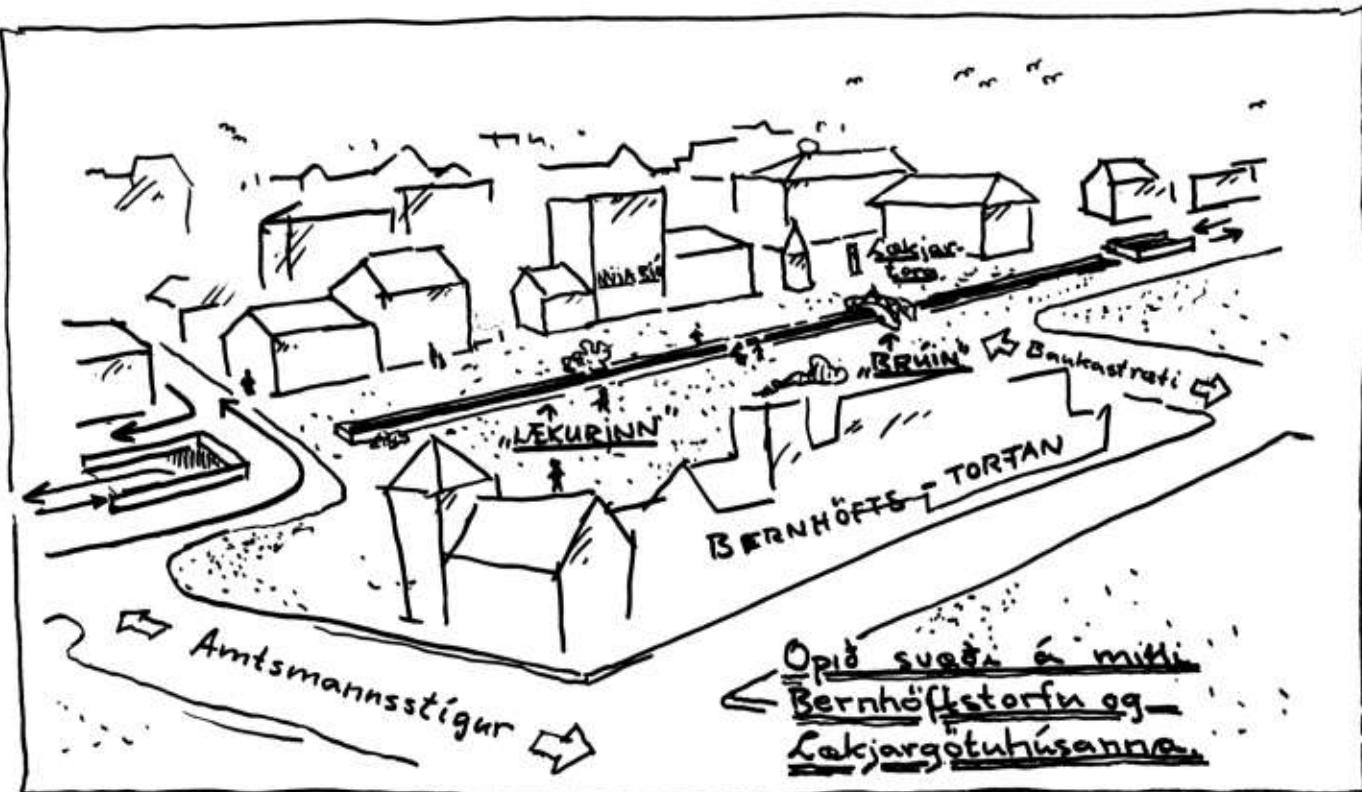


Á síðustu árum hefur trú manna dofnað á framtíðarhlutverki rafbrauta. Þó hafa þær gegnt mikilvægu hlutverki í borgarskipulagi í öðrum löndum. Þær hafa verið öflugt tæki skipulagsfyrvalda til að styrkja miókjarna borga og stjórna landnotkun. Með rafbrautum hefur líka tekist að komast hjá gerð mikilla hráðbrauta, sem venjulega valda stórspjöllum í borgarbyggð. Menn ættu því ekki að vanmeta gildi rafbrauta. Þyrfti að kanna lagningu einfaldrar og létrar brautar á fjölfarinni leið, án þess að leggja út í kostnað af heilu brautarkerfi.

miðað við óbreyttan íbúafjölða. Við þetta bætist að líklega verður frekar hægt að verða við óskum fólks um stærri lóðir vegna minnkaði áhrifa fjarlægða í samskiptum á tölvuöld. Einnig munu koma fram óskir um hverfi, sem geta verið með húsdýr eða gróðurhús. Slikt þyrfti þó að vera í jaðri Stórv Reykjavík-ursvæðisins t.d. í ofanverðri Mosfellssveit. Hins vegar ætti að fara varlega í of mikla dreifingu og

reyna að byggja svæðishluta upp í stórum áföngum, ekki síst vegna ferða almenningsvagna.

Á síðastliðnum 25 árum hefur íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjöldað um 50 % og eru nú um 130 þús. Búast má við að dragi úr fjölgun, en ef við þó reiknum með að íbúunum fjölgi um 50 % á næstu 30—40 árum, verða þeir orðnir um 190 þúsund kringum árin 2015—2020, og vegna aukinnar



Teikning þessi sýnir hugmynd um að setja akbraut Lækjargötunnar í neðanjarðargöng milli Amtmannsstígs og Hverfisgötu. Við það skapaðist samfellt opíð svæði milli Lækjarbrekkunnar og Lækjartorgs, göngugötunnar í Austurstræti og gangstéttu Lækjargötu. Gera mætti skemmtilega eftirlíkingu af Læknum á miðju svæðinu með göngubrúm yfir og skapa þar allskyns aðstöðu og afþreyingu fyrir fótgangendur.



„Tengsl“ er lykilordið í skipulagsstarfi framtíðarinnar. Tengsl milli gamals og nýs, milli manns og náttúru, tengsl milli sveða og sveitarfélaga og síðast en ekki síst tengsl milli skipulagsstarfsins og fólkssins í borginni, sem á að búa við skipulagið.

svæðaþarfar ættu íbúðarsvæðin þá að vera orðin helmingi stærri en nú.

Eitt af hlutverkum svæðaskipulagsstefnu er að ákveða hvar þessi og önnur starfsemi á að vera. Eðlilegast er að béta byggð við Skerjafjörðinn, en einnig mun Reykjavík hafa fullan hug á að auka mjög byggð á Úlfarsfellssvæðinu til þess að sjálf Reykjavík verði enn um hríð í miðpunktbyggðarinnar á höfuðborgarsvæðinu.

Skipulag og það hvernig hverfi rísa og svæði byggjast er mikið alvörumál og oft hafa okkur ekki verið fullljósir þeir sérstæðu landkostir og náttúrafegurð sem höfuðborgarsvæðið hefur upp á að bjóða og því ekki tekist að nýta þá sem skyldi. Við verðum í framtíðinni að reyna að varðveisla þessi verðmæti og forðast að spilla þeim t.d. með óskipulagi byggð og byggingu stóriðjuvera.

Við mættum og að ósekju vera þakklátari fyrir okkar hlutskipti og minnast þess, hvers okkur ber að gæta, því að fögrum borgarstæðum hefur oft verið spilt á skömmum tíma með trassaskap, skammsýnum gróðasjónarmiðum og fyrirhyggjuleysi.

Annáll umhverfissögunnar

874 Samkvæmt viðtekinni og skemmtilegri arfsögn er það fyrsti landnámsmaðurinn Ingólfur Arnarson, sem leggur fyrstu línuma í skipulagi væntanlegrar höfuðborgar landsins.

Þetta er sjávargatan frá býlinu Reykjavík niður að lendigarvörinni, sem nefndist síðar Grófin. Vist er um það, að hér stóðu hús jarðarinnar Þíkur ásamt kirkju á seinni öldum, þar sem nú er Aðalstræti.

930 Alþingi stofnað á Þingvöllum. Segja má í víðum skilningi, að hverskyns lög og samningar um landnýtingu og fasteignir séu vísir að skipulagsmálum. Alþingi fjallaði frá fyrstu tíð mjög um yfirráð yfir landi, ýmiskonar grasnytjar, upprekstur, eins og sjá má í hinni fornri lögbók Grágás. Lagður var grundvöllur að dreifbýlisþjóðfélagi, sem byggði á hjáðmennum, þar sem langt var á milli bæja og engir möguleikar á stofnun sveitaporpa. Gert var ráð fyrir lausakaupmennsku t.d. á Eyrarbakka, Gásum í Eyjafirði, verslað af skipsfjöl eða í tjöldum, svo verslunarbaer gátu ekki risið. Alþingi stóð aðeins nokkrar vikur á sumri, þar sem menn bjuggu í tjölduðum búðum og framkvæmdavalda skorti, svo enginn höfuðstaður gat risið.

Um 1220 Í málðaga Saurbæjarkirkju á Kjalarnesi er í fyrsta skipti getið um brú í nágrenni Reykjavíkur. Þar segir: „brú skal halda á Blikdalsá...þá er meðalmaður megi bera hálfu vætt á baki sér í logni.“

1226 Stofnað klaustur í Viðey. Kringum klaustur í N-Evrópu reis oft fjölbýli, handverksmenn settust þar að, verslunarmarkaðir risu og varð það vísir að mörgum stórborgum. Hér á landi urðu klaustrin líka vísar að smá þéttbýlkjörnum, en ekki nóg til að borgir mynduðust. Þeim var drepið á dreif í siðbótinni um 1550. En Viðeyarklaustur átti þátt í að auka þýðingu Innnesja við Faxaflóa.

1262 Bessastaðir, sem höfðu verið eign Snorra Sturlusonar féllu til konungs og urðu stjórnetur hins erlenda konungsvalda. Stuðlaði það mjög að því að styrkja áhrifavald Innnesja.

1294 Í réttarbót Eiríks Magnússonar er fyrsta ákvæði um vegagerðarskyldu: „Skylt er bónum að gera vegi eftir ráði sýslumanna og lögmanna.“ Samgöngur ráða því mjög, hvar og hvernig byggð þróast. Í fornum lögum og málögum eru ótal ákvæði um samgöngur, um umferðarrétt, vörður með vegum, kláfa, ferjur yfir firði og ár, brýr og sæluhús. Viða um lönd urðu vísar að borgum á vegamótum, við góð skipalægi, vöð, ferjur og brúarstæði. Hið íslenska stórbændasamfélag stóð gegn allri

þéttbýlismyndun.

Um 1500 Fyrsta skráða landamerkjálýsing jarða á Seljarnarnesi (þó ekki landamerkjadómur). Gamlar landamerkjálýsingar ráða oft úrslitum í nútímanum um eignarhald.

1521 Verslunar fyrst getið í Hólminum. Þjóðverjar stunda þar lausaverslun, þangað til Danir koma á verslunareinokun 1602. Auk skipalægis buðu hölmarnir og Örfirisey upp á góða varnarstöðu gegn áras bæði frá sjó og landi.

1639 Elsta skýrsla um afgjald leigujarðarinnar Reykjavíkur. Sílikar skýrslur gefa hugmynd um gögn og gæði jarðar.



1715 Hoffgaard gerir fyrsta uppdrátt af Seljarnarnesi og eyjunum.

1729—31 Norðmaðurinn Matthias Jochumson Vagel ferðast um landið og gerir tillögur um ullariðnað, sem telja má undanfara hugmyndarinnar um Innréttningarnar.

1749 Horrebow kemur til landsins og hefur umfangsmiklar rannsóknir á högum landsins. Gerði hann ýtarlegar tillögur til dönsku stjórnarinnar. Bjarni Pálsson og Eggert Ólafsson voru ráðnir til að halda áfram með þetta verk. (Sjá ritin *Tilforladelige Efterretninger om Island og Ferðabók Eggerts og Bjarna*).

1751 Skúli Magnússon leggur tillögur um endurbætur á atvinnuvegum fyrir Alþingi. Hugmyndir hans fjalla m.a. um akurýkju, garðrækt, nýja fiskibáta, veiðarfæri og fiskverkunaraðferðir, eflingu iðnaðar, einkum ullariðnaðar, hafin skuli skógrækt en takmarkaður innflutningur á tóbaki og víni. Tillögurnar voru ekki nýjar og viðfangsefnin eru reyndar á döfinni og til umræðu nú á dögum. En Skúli var framkvæmdamaður og fékk því framengt, að félag Innréttninganna var stofnað.

1751 Eftir að ákvörðun var tekin að leggja jörð höfuðbólsins Reykjavíkur undir iðnfyrirtæki þau, sem Skúli beitti sér fyrir (Innréttningarnar), var næsta eðlilegt að hús þeirra risu við hina fornu sjávargötu, sem lá niður að vörinni. Flest voru húsin reist Grjótabrekumegin við götuna, sjálfsgagt vegna þess að þar var styttra í grjót í undirstöður timburhúsanna og í veggi torfhússanna.

Ýtarlegar lýsingar eru til af þessum húsum. Aage Nielsen Edwin safnaði þeim saman, vegna teikningar og gerð líkans af byggðinni og eru þau gögn nú varðveisitt í Árbæjarsafni.

1752 Tvö þílskip til fiskvelða (32 og 34 smálestir) koma til Reykjavíkur hlaðin tækjum og húsaviði fyrir Innréttningarnar og varð nú til á einu sumri þorpíð Reykjavík.

Starfsemi fyrirtækjanna lognaðist út af eftir nokkur ár, en sú saga verður ekki rakin hér. (Sjá ritin Skúli fógeti, eftir Lýði Björnsson).



1754 Skúli fógeti sest að í Viðeyjarstofu í Viðey og gerir þar m.a. merkar tilraunir í garðrækt, kornyrkju og trjárækt.

1757 Skúli gerir merkilegar tillögur í verslunarmálum, þar sem hann leggur til að hætt verði við að sigla á 23-24 hafnir, heldur verði þeim fækkað í 5—6.

1758 F.W.Hastfer gerir tilraunir í garðrækt að Bessastöðum. Hann ræktar m.a. um sumarið fyrstu kartóflurnar í íslenskri mold

1759 Ákveðið að Reykjavík verði aðalverslunarstaður í Sunnlendingafjórðungi. Þetta er önnur aðalákvörðun (auk staðarvals Innréttninganna), sem ræður því að Reykjavík fer fram úr sínum gamla keppinauti Hafnarfirði.

Upp úr 1760 Önnur götulina (Hafnarstræti) tekur að myndast, með því að Fálka- og vöruhús konungsverslunarinnar eru reist á fjörukambinum. Síðan var eðlilegt að önnur verslunarhús risu í framhaldi þeirrar línu.

Seinni götur í kvosinni voru lagðar samhlíða Aðalstrætis- og Hafnarstrætislínunni, enda félí það ágætlega að öðrum þáttum landslagsins, eins og Læknum, brekkum holtanna og Tjörninni.

Utar sér legu gömlu reiðgatnanna til Reykjavíkur stað t.d. í Skólavörðustíg, Suðurgötu og Hafnarfjarðarvegi yfir Öskjuhlíð.

1770 Landsnefndin fyrri stofnuð til að gera tillögur um mál, sem mættu verða landinu til framdráttar. Leggur hún m.a. til að stofnaðir verði kaupstaðir og Reykjavík gerð höfuðstaður landsins, þar með að Skálholtsskóli og biskupsstóll verði flutt bangað. Landsnefndin síðari var stofnuð 1785 og fyllt á líkan hátt um málin.

1776 Reglugundnum árlegum póstferðum með seglskipum við Danmörku komið á. Áfangahöfnin var í fyrstu Seilan við Bessastaði og Hafnarfjörður meðan Bjarni Sívertsen annaðist siglingarnar, en færðist síðar til Reykjavíkur.

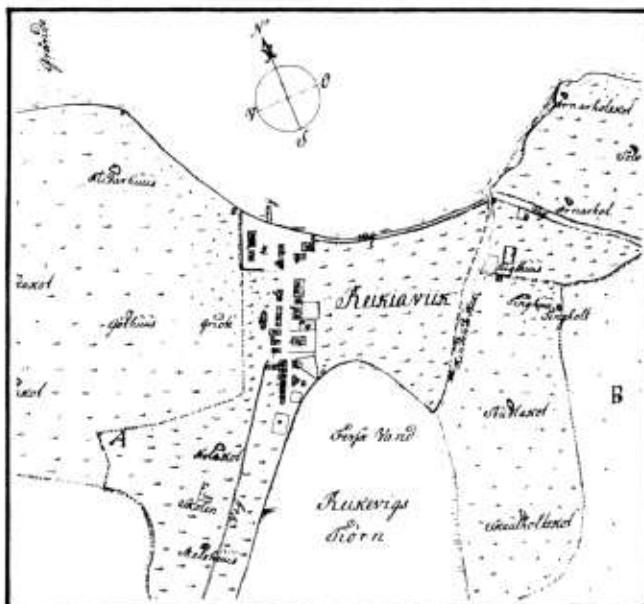
1780 Skúli fógeti skrifar ritin „Hagfræðileg fremur en landfræðileg lýsing Gullbringu- og Kjósarsýslu á Íslandi.“ Er ritin með mörgum töflum og furðulega líkt greinargerðum um byggðaáætlunar, sem nú eru mjög á döfinni. Ritgerðin hefur birst í ritsafninu Landnám Ingólfss (1935—40) og eru þar einnig fleiri sókna- og sýslulýsingar gerðar af embættismönnum fyrir stjórnina í Kaupmannahöfn.

Í ritgerðinni rökstyður Skúli, að Hafnarfjörður sé síðri þéttbýlisstaður en Reykjavík, erfitt byggingarland, hætta á sjógangi, skortur á mó til upphitunar og erfiðar flutningaleiðir um hraunin.

1783 Sæmundur Hólm verður fyrstur til að gera teikningu um hugmynd að byggðatilhögun í Reykjavík.

1786 Tilskipun um kaupstaði á Íslandi, talið stofnár

Reykjavíkur. Í tilskipuninni eru ákvæði um að hús skuli byggð sundurlaus og að garðar skuli vera við hvert hús. Þessi ákvæði eru til orðin vegna brunahættu, heilbrigðissjónarmiða og nytsemi garðræktar.



1787 Rasmus Llevog gerir fyrsta uppdrátt að bænum. Uppdrættir og vinna við gerð þeirra hvetur jafnan til skipulegrar umhugsunar um þróun byggðar, enda eru þeir aðaltækið við móton skipulagshugmynda og kynningar þeirra.

1787 Kaupstaðarlödin mæld út og bent á svæði til íbúðabyggðar og atvinnustarfsemi. Bent var einnig á nauðsyn virkis í Örfirisey, sem síðar var reyndar lagt austan hafnarinnar þ.e. Batterið (sjá ritið Kaupstaður í hálfu öld.)

1789 Til eflingar Reykjavíkur heitir rentukammerið verðlaunum (styrk), hverjum þeim sem vilji reisa þar timburhús (i stað torfhúsa). Nam styrkurinn um 10% af byggingarkostnaði.

1793 Skólavarðan hlaðin af skólapiltum og heitir Vikurholt síðan Skólavörðuholt.

1802 Ohlsen og Aanum gera uppdrátt af bænum.

1803 Reykjavík gerð að sérstöku lögsagnarumdæmi og skipaður bæjarfógeti, sem er bæði dómari og bæjarstjóri.

1806 Gefin út auglýsing, sem bannar að kasta úrgangi austan við kirkjugarðinn (nú Austurvöll), í fjöruna eða nokkurstáðar í kaupstaðarins plássi.

1807 Gefin út auglýsing, þar sem varað er við brunahættu. Bönnuð er tjörusuða, lýsis- og lifrarbræðsla. Tóbaksreykingar bannaðar á götum úti, nema hetta sé yfir pipunni. Öll skot eru bönnuð á götum bæjarins, hvort heldur er á nötta eða degi.

1828 Fyrsta Lækjarbrúin er byggð við enda Austurstræti, sem hefur mikil áhrif á framtíðar-gatnakerfi. Austurstræti og Laugavegur verða með mikilvægustu götum í bænum.

Gerð, lega og magn flutninga á samgönguæðum ráða því mjög, hvernig byggð þróast. Byggðin raðar sér meðfram samgönguleiðum líkt og perlur á bandi. Sjá greinarnar Reykjavík — Miðstöð samgangna í landinu (Pjóðv. 4. apríl 1977) og Sögulegt yfirlit um Reykjavík sem miðstöð samgangna í landinu (Tíminn 1. maí 1977).

1833 Haldinn borgarafundur, þar sem ákveðið er átak í brunavarnamálum. Brunahættan var eitt alvarlegasta vandamál í gömlu timburhúsabyggðinni, m.a. vegna þess að hús stóðu of nálægt hvert öðru, vegna þess að skorts á reglum. Þetta var einn hvattinn að samningu reglugerðar um bygginganeftnd, sem stofnuð var 1839. Annað skipti máli, að vegna ónógrar reglu í þessum efnunum, fékkst Reykjavík ekki tekin upp í vátryggingarfélag hinna dönsku kaupstaða. Vöntun á vátryggingu olli því svo aftur, að erflolega gekk að fá lán til stærri bygginga.



Skólavarðan var fyrst hlaðin af skólapiltum í Hólavallaskóla 1793. Talið er að hæðin hafi áður heitið Vikurholt. Hún var síðast rifin til aðrýma fyrir stytta Leifs heppna og sýnir myndin einmitt, þegar skipsstafninn undir Leif er að risa.

1834 Fyrst getið um að tré hafi verið gróðursett í Reykjavík. Þessi elstu tré stóðu sunnan við núv. Stjórnarráðshús.

1835 Séra Tómas Sæmundsson skrifar fyrstu ritgerðina um skipulagsmál. Nefnist hún: „Úr bréfi frá Íslandi, dagsettu 30ta jan. 1835.“ og birtist í 1. árgangi Fjölnis. Tómas mælir aðallega á móti torfhúsunum, sem eru á við og dreif um Kvosina en segir síðan: „...ímyndaðu þér kauptorg uppfrá sjónum fyrir miðri ströndinni og annað torg fallegra, með aðra hlið kirkjunnar á eina hlið og til hinna þriggja háskóla, menntabúr og ráðstofu, en á miðju torginu heiðursvarða þess manns, er slikt hefur til leiðar komið; settu enn framar suður með Tjörninni að austanverðu skemmtigöng og kirkjugarð hinu megin sunnan til á Hólavelli, og þá sérðu hvernig mig hefur dreymt um að Reykjavík eigi að líta út einhverntíma.“

Fallega torgið (Austurvöllur) með heiðursvarðanum (Jón Sigurðsson) sem og skemmtigöngin (Fríkirkjuvegur) og kirkjugarður (við Suðurgötu) gekk allt eftir, þó að erfitt sé að meta, hve mikinn þátt ritgerð Tómasar átti í þeim framkvæmdum.



1835 Lögsagnarumdæmi Reykjavíkur afmarkað með konungsúskurði, en hefur síðar mörgum sinnum verið fært út. Það ræður auðvitað mjög hugmyndum um landnotkun hverju sinni, hvaða landsvæði sveitarfélagið ræður yfir.

1836 Frakkinn V. Lottin gerir upprátt af bænum.

1839 Stofnuð byggingarnefnd. Öll byggingarmálefni og þar með skipulagsmálefni lulu samþykki hennar allt til stofnunar skipulagsnefndar 1964 (Fundargerðir eru varðveisltar í Borgarskjalasafni. Hluti þeirra eyðillagðist í bruna).

1839 Bæjarstjórnarfundur samþykkir þegn skylduvinnu við vegaframkvæmdir.



Þetta er uppráttur Frakkans Lottins af bænum frá 1836.

Um 1840 Farið er að tala um vegabætur í Kvosinni og ákveðið að leggja skyldukvöð, eitt dagsverk, á hvert heimili í því skyni.

1842 Bygging torfhúsa bönnuð í Kvosinni.

1845 Með endurstofnun Alþingis í Reykjavík er framtíð hennar sem stjórnarmiðstöðvar ráðin. Rómantískir þjóðfrelsismenn börðust gegn þessari ákvörðun, vildu endurreisa Alþingi á Þingvöllum og töldu Reykjavík óþjóðlegan danskan bæ. En Jón Sigurðsson svaraði: „Það er í voru valdi að gera hana þjóðlega.“



Hið endurstofnaða Alþingi var húsnæðislaust, en fékk inni í nýreistum Latinuskólanum, núverandi menntaskóla.

1852 Ákvörðun tekin um legu og breidd Lækjargötu.

Um 1860 Hugmyndin um að gera Tjörnina að skipalægi kemur fyrst fram í blaðinu Íslendingi.

1866 Ákvörðun tekin um legu og breidd Vesturgötu og er hún ýtarlega rökstudd.

1871 Sigurður málari gerir skipulagsupprátt af bænum, sem nú er glataður. Helstu skipulagshugmyndir hans voru: Að hlaða upp Tjörnina og gera hana að höfn, fyrst með innsigliingu um Lækinn, síðar með skurði út í Skerjafjörð, uppi á hæðunum beggja vegna Kvosarinnar skyldu rísa stórbýggingar, viking-mynd Ingólfss Arnarsonar skyldi risa á Arnarhóli og halda á blysi sem væri innsiglingarviti, íþróttá- og skemmtisvæði yrði inni í Laugardal með jurtagróðri við hverahita. Íbúðasvæði skyldu nái allt suður að Skerjafjörði.

1855 Með lögunum um fullkomíð verslunarfrelsi (1. maí) er jafnframt mælt fyrir um stofnun hafnarnefndar. Ýmsar hugmyndir um höfn koma fram, en ekkert var þó gert í því fyrr en um 1885.

1858 Gufuskipasamgöngum komið á við Danmörku. Skipið kom venjulega 6 sinnum á sumri til Reykjavíkur. Varð Reykjavík þá miðstöð fólks- og póstflutninga. Breytti það tölувart bæjarbragnum.

1861 Fyrstu vegalögin staðfest, en kostnaði við framkvæmd þeirra skyldi mætt með vinnukvöðum.



1866 Steinbogabruín yfir Lækinn undir Bakarabrekku gerð. Brúin liggrunn óskert undir Lækjargötunni.

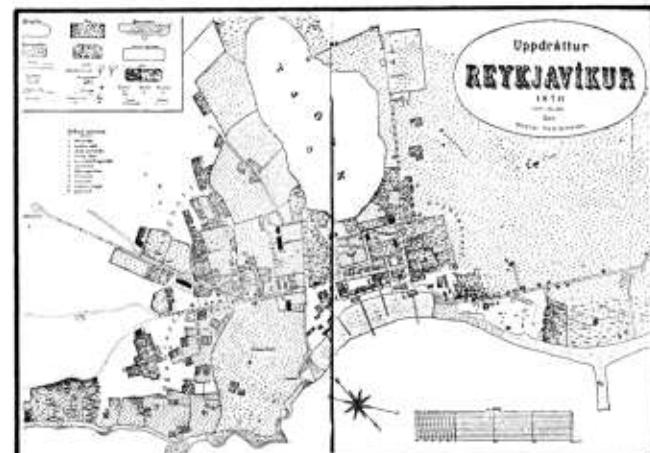
1866 Fyrsta skútan á Skútuöld, Fanny, kemur til Reykjavíkur.



1872 Fangahúsið, Steinninn, við Skólavörðustíg, reist úr höggnu grágrýti og yfir það undir notkun þess byggingarefnis.

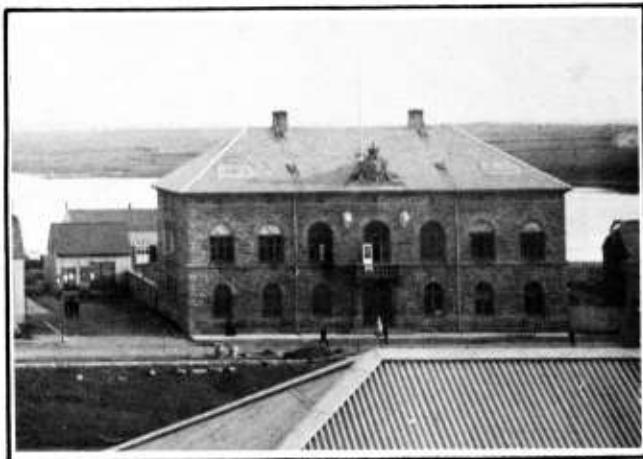
1872 Reykjavík gefinn kostur á að ganga í brunabótafélag dönsku kaupstaðanna eftir áratuga þóf. Og 1874 eru lög um våtryggingu húsa í Reykjavík samþykkt. Landshöfðingi tók nú að lána úr opinberum sjóðum út á våtryggð hús og þar með komst almennt skriður á þróun lánamála.

1874—78 Fyrsta vegalögnin sem kostuð var af landsjöði. Var það yfir verstu ófærufakafla í Svinabrauni.



1876 Sveinn Sveinsson búfræðingur gerir uppdrátt af bænum og bæjarlandinu og er þá ákveðið að skíra allar nafnlausar götur og stíga og númera öll hús og bæi.

1876 Brunamálanefnd hefur eftirlit með eldstæðum og reykháfum, lelðir af brunatryggingum húsa.



1881 Alþingishúsið reist við Austurvöll samkvæmt teikningum próf. Meldahls. Hinar opinberu byggingar danska arkitekta á Íslandi frá 18. og 19. öld, eru enn meðal fallegustu bygginga á landinu.

1878 Fyrsta heilbrigðisnefndin.

1885 Bæjarbryggjan byggð, en svo stutt, að hún var litlu betri en einkabryggjur einstakra kaupmanna.

1884 Lüders mýrarameistari gerir bæjarstjórninni tilboð um að fylla upp í Tjörnina.

1885 Árni Thorsteinsson landfógeiti og Schierbeck landlæknir gangast fyrir stofnun Hins íslenska garðyrkjufélags.

1891 Taxi, fyrsti gufubáturinn hefur ferðir um Faxaflóa.

1894 Tryggi Gunnarsson byrjar lagningu Alþingisgarðs, fyrsta skrúðgarðs í Reykjavík, sem kostaður var af opinberu fé.

1894 Í endurskoðuðum vegalögum er lagður grundvöllur að hestvagnaflutningum með ákvæðum um akfærar flutningabraitir. Í lögunum voru ákveðnir 9 vagnavegir, en 4 þeirra tengdust Reykjavík.

1895 Ökubrýr (fyrir hestvagna) lagðar yfir Fossvogs- og Kópavogslæki og markar það tímamót í flutningum milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur.

1895 Fischer kaupmaður lætur lengja bryggju sína, svo hægt var að ferma og ganga um borð í gufubátinn Elihu við

bryggju. Skildist bæjarbúum þá betur, hvilikt hagræði yrði að bryggju og hafnarframkvæmdum og var allmikið ritað um það í blöðin.

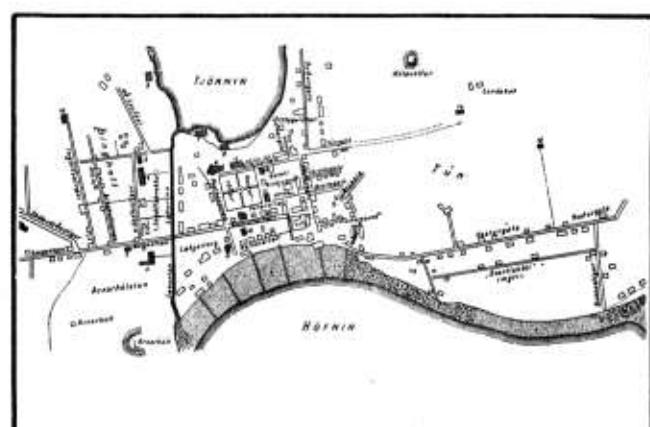
1896 Þórhallur biskup flytur fyrirlestur: „Hvernig má prýða Reykjavík?“ Talaði hann þar m.a. um prýðilegvi með sjónum í austur og vestur frá Miðbænum og að koma ætti upp tráreaktarsvæði.

1897—98 Barónsfjós, fyrsta steinsteypuhúsið í Reykjavík, reist.

Um 1898 Einar Benediktsson og fleiri rita greinar í Dagskrá um byggðaþróun.

1899 Vegna umsóknar Vidalíns konsúlshjóna til Alþingis um að fá Arnarhól undir hús, er Sigurði Péturssyni verkfræðingi falið af bæjarstjórn að rannsaka hve mikils virði strandlengjan undir Arnarholi sé bænum. Bendir hann á möguleika verslunar-svæðis og gerð hafnar.

1899 Alþingi veitir Búnaðarfélaginu fjárstyrk til að koma á fót gróðrarstöð. Af því leiddi Aldamótagarðana, þar sem fólk gat fengið aðstöðu til matjurtaræktar.



1900 „Reykjavík um aldamótin 1900.“ Mjög sérkennileg, gagnrýnin og áhugavekjandi grein Benedikts Gröndals í Eimreiðinni. 92 bls. með mörgum úrbótahugmyndum.

Um 1900 Tilhöggvin norsk timburhús reist í Reykjavík (t.d. Ráðherrabústaðurinn og Þingholtsstræti 28 og 29). Fer að gæta töluvert áhrifa norsks byggingarlags hjá íslenskum húsmiðum. Helstu norsk einkenni: mikil bakskegg, sperrutær, kross-skiptir gluggar, lárétt veggklæðning, listar á hæðamótum og portbygging (rishæð lyft með um 1m háum vegg.)



Norskt hús í Pingholtsstræti frá því um 1900. Það stendur á horninu við Skálholtsstig. Við þessi gatnamót eru fjögur merkileg hús. Auk þessa húss eru það Næpan, franska sendiráðið og Esjuberg.

1901 Einar Helgason garðyrkjufraeðingur boðar til fundar um Tjörnina. Árangurinn varð að bæjarstjórn samþykkti að taka frá um 20 faðma breiða ræmu kringum Tjörnina, allt frá Frikirkjunni, suður fyrir Tjarnarendann og aftur norður til móts við núverandi Tjarnarbæ.

1902 Fyrsti bæjarverkfraeðingur ráðinn, Knud Zimsen.

1902 Fyrsta holræsi í Reykjavík. Í Ægisgötu.

1903 Bæjarstjórn samþykkit frumvarp um byggingarsamþykkt. Bænum er heimiluð lóðarsala.

1904 Rögnvaldur Ólafsson gerist ráðunautur landsstjórnarinnar um húsagerð. Hann gegndi embættinu til dauðadags árið 1917. Hann var fyrsti Íslendingur sem stundaði eiginlegt arkitektanám, en lauk því ekki vegna veikinda. Margar byggingar hans, s.s. Pósthúsið, Kringlan við Alþingishúsið og Frikirkjan, setja enn svip á bæinn.

1904 Páll Briem ritar um of mjóar og brattar götur í Reykjavík og nauðsyn skipulagsuppráttar. Bendir á að hús standi viða í vedi, þar sem götur ættu að framlengjast og vill „fast-ákvæðið plan um húsaskipun, vedi, leiksvið og torg.“ (Norðurland 13. feb.)

1905 Knud Zimsen leggur fram hugmyndir sínar um Hringbrautina og um sporbraut (vagna dregna af hestum á teinum). Þær komu fyrir byggingarnefnd, en var fálega tekið. Hringbraut var þó samþykkt. Ymsir upprættir Zimsens eru varðveisittir í mælingadeild borgarinnar.



Steinhlaðinn barnaskóli var reistur 1883 við Hafnarstræti. Hann var síðar notaður sem simstöð, lengi sem löggreglustöð og er nú hluti af aðalpósthúsini.

1906 Reykjavík nær hagstæðum kaupum á Elliðaánum frá enskum eiganda þeirra, m.a. vegna lögnámsákvæðis. Í kaupum voru veiðiréttindi og jarðirnar Ártún, Árbær og Breiðholt. Kaupin voru gerð vegna hugmyndar um vatnsveitu úr ánum, en síðar var ákveðið að taka vatnið úr Gvendarbrunnum.

Eignarhald á landi gerir alla meðferð á skipulagi auðveldari. Þessi kaup urðu löngu síðar ákvarðandi um byggingu Breiðholtshverfis. Samningar við landeigendur venja forráðamenn sveitarfélaga hinsvegar á fyrirhyggju og þrýsta á lagasetningu um skipulag.

1906 Bæjarbryggjan lengd og Pósthússtræti steinlagt niður að henni.

1907 Sá kostur að gera höfn í Skerjafirði var nokkuð til umræðu, því þar myndi ekki þurfa sjóvarnargarða. Hinsvegar var það ókostur að Skerjafjörðurinn var langt frá bænum og landið þá i öðru sveitarfélagi. Hefði þurft að tengja bæ og höfn með sporbraut og flutt tillaga um hana á Alþingi.

1908 Knud Zimsen og Kiorboe gera uppdrátt að Tjarnar- garðinum. Hann birtist síðar í bókinni Úr bæ í borg.

1909 Milljónafélagið reisir fiskverkunarstöð og hafskipabryggju á austurenda Viðeyjar. Staðurinn valinn af því að þar þurfti ekki að reisa sjóvarnargarða. Þarna kom fyrsta hafskipabryggjan á höfuðborgarsvæðinu, en nýttist Reykjavík lítt, þar sem hún var úti í eyju.

1909 Með tilkomu vatnsveitu hverfa vatnspóstarnir og vatnsberarnir, sem sett höfðu svip á bæjarlifið.

1909 Fyrsta lauslega tillaga að svæðaskipulagi gerð af Alfred Jensen Raavad.

1910 Í miklu roki (febrúar-ofviðri) rak sex skip á land í Reykjavík og sex til viðbótar urðu fyrir árekstrum. Með því fékk hafnarmálið byr undir báða vængi og snemma á næsta ári samþykkti bæjarstjórn og síðar Alþingi áætlun um höfn. Hafnargerðin hófst árið 1913.

1910 Með tilkomu gasveitunnar verður Reykjavík upplýst á kvöldin. Ljósin voru skærari en oliuljós og götuljós var fjlógað um helming upp í 207.

1911 Lög sett um holræsi og gangstéttir. Fyrsta eiginlega gangstéttin hafði verið lögð upp Hverfisgötu 1909.

1912 Landshagsskýrslur hætta að koma út, en í þeim höfðu birst ýmsar upplýsingar um húsnæðis- og byggingarmál.

1912 Bæjarfyrirkomulag, fyrsta ritgerð verðandi fagmanns, Guðjóns Samúelssonar, birtist. Honum varð tíðrætt um torg, umferðartorg, sölutorg, þjóðartorg, húsatorg og torg fyrir minnismerki. (Lögréttta 10. og 17. júlí).

1913 Lækurinn láttinn hverfa í holræsi vegna þess að hann þótti ósnyrtilegur, vatnslitill og fullur af úrgangi. Þá var Tjarnarbrú reist á Skothúsvegi. Margir mótmæltu báðum þessum aðgerðum m.a. Ísafoldar-Björn í blaðinu Magna 1912.

1913 Vestur-Íslendingur sækir um leyfi til að leggja sporvagnabraut um bæinn. Bæjarstjórn tók vel í málið, en það lognælist þó út af.



1913 Bygging hafnarinnar hefst. Eimknúin kranar, prammar og flutningalestar með eimreiðum flutt til landsins vegna verksins.

1913—20 Segja má að bilaöld hefjist í Reykjavík á þessum árum. 1920 voru bílarnir orðnir 130 en 1930 um 800. Með aukinni bílaumferð varð fólkid að hrökklast upp að húsum og burfti þá að fara að gera sérstakar gangstéttir. Stöðugt aukið ónæði af bílum (auðvitað samhlíða þægindum) veldur því að bíllinn (blikkbeljan) er oft nefndur „erkióvinur borgarlisfs.“

1915 Endurskoðun á byggingarsamþykkt vegna brunans mikla um vorið.

1915—20 Meira fer að bera á gagnrýni í blöðum um skipulagsmál. (Visir 30. tbl. 1915 og 151. tbl. 1916, Mbl. í febrúar 1916, 25. mars 1919, 11. jan. 1920, Alþbl. 10. jún. og 28. sept. 1920).

1916 Útkoma bókarinnar „De fire Rigslande“ eftir Alfred Raavad arkitekt, þar sem hann ritar um skipulagsmál Reykjavíkur. Hann dvaldist hér 1915—16 og ritaði m.a. greinar um íslensk byggingarmál, sem birtust síðar í ritinu „Et større Danmark“. Hann lagði megináherslu á byggðapróun, sem tengdi Reykjavík og Hafnarfjörð.

1916 Fyrsta íslenska ritið um skipulagsmál: „Um skipulag bæja“, eftir Guðmund Hannesson lækni, kemur út.

Slaemt skipulag átti mikinn þátt í farsóttum og öðru óheilnæmi fyrr á tímum. Þetta vissu læknar og urðu þeir víða aðalhvatumenn að úrbótum í skipulagi að þessu leyti. Baráttumál þeirra voru hinar svokölluðu garðborgir, og lýsir Guðmundur þeim m.a. í riti sínu.

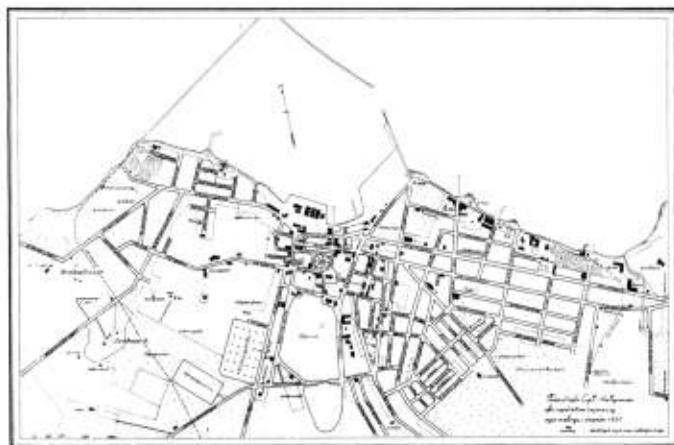
1917 Byggingu fyrsta áfanga Reykjavíkurhafnar lýkur. Þórarinn Kristjánsson ráðinn hafnarstjóri. Höfn og hafnarsvæði eru ávallt miklir áhrifavaldar um skipulag sjávarplássa á Íslandi.

1919 Embætti Húsameistara ríkisins stofnað. Guðjón Samúelsson ráðinn í starfið og gegndi því til aðeins 1950. Flest mestu verkefni Guðjóns voru í Reykjavík og þeim gerð skil í bókunum Íslensk bygging (1957) og Þjóðleikhúsið (1953).

1919 Bæjarstjórn veitir þrenn verðlaun fyrir tillögur um Austurvöll. 1. verðlaun hlaut Sigríður Björnsdóttir (Jónssonar í Ísafold). Vildi hún láta taka niður girðinguna (gert 11 árum síðar) og setja upp bekki.

1920 Egill Hallgrímsson gerir uppdrátt af bænum.

1921 Fyrstu skipulagslögin samþykkt. Frumgerð þeirra (1917) var eftir Guðmund Hannesson, en Guðjón Samúelsson og Geir G. Zoëga vegamálastjóri voru fengnir til að endursemja það með Guðmundi sem lagafrumvarp. Þessir þrír menn sátu síðan í fyrstu skipulagsnefndinni.



Uppdráttur Egils Hallgrímssonar frá 1920.

1923 Jóhannes Kjarval ritar greinar um skipulagsmál og arkitektúr (sem hann kallaði hlaðlist). Lagðist hann gegn blokkabyggð með djúpum götum en vildi lág hús, þar sem allir hefðu sinn garðblett. Sú áhersla sem Kjarval lagði á útsýni sem viðast til fjallahringsins, var nýstárlag á þeim tíma. (Mbl. 11., 17., 18., 20., 25. mars, 3., 8. og 15. apríl).

1924 Embætti byggingarfullrúa í Reykjavík stofnað, en hann hefur eftirlit með að rétt sé að öllum byggingarmálum staðið og undirbýr mál fyrir byggingarnefnd.

1924 Stofnuð samvinnunefnd um gerð skipulags fyrir Reykjavík. Af hálfu ríkisins tóku sæti í henni Geir G. Zoëga og Guðjón Samúelsson, en af hálfu Reykjavíkur Knud Zimsen (formáður) og Matthias Þórðarson, en Guðmundur Ásbjörnsson tók sæti þess síðarnefnda 1926. Nefndin hélt um 60 fundi til undirbúnings skipulagsupprætti.

1924 Guðjón Samúelsson gerir tillögu að Háborg íslenskrar menningar á Skólavörðuholti. Þetta er einn margra uppdráttu að deiliskipulagi, sem Guðjóni var falið að gera í Reykjavík. Töluverð skrif urðu um Skólavörðuholtið. (Mbl. 14. des. 1924, Eimreiðin 32. árg, Timinn jan. 1927).

1925 Halldór Laxness skrifar greinaflokk i Vörð um lélegt menningarástand sem endurspeglist í byggðinni í Reykjavík.

1927 Upphaf reglugundinna stætisvagnaferða voru ferðir BSR frá Lækjartorgi að Sundlaugunum.

1927 Skipulagsnefnd ríkisins samþykkir og undirritar skipulagsupprættinn (15. des.). Siðar kom fram gagnrýni m.a. á það að tveim af höfundum uppdráttarins skyldi falið að yfir-fara og samþykkja sína eigin vinnu fyrir hönd ríkisins. (Mbl. 8.

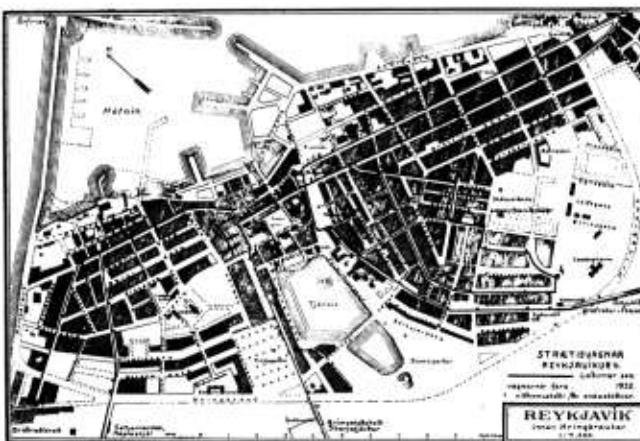
og 9. feb. 1927, Visir 11. feb. og 12. mars 1928, Mbl. 6. ág. 1931, Nýja dagbl. 11. jan. 1934, Mbl. 17. jan. 1934, Lesb. Mbl. 28. jan. 1934).

1928 Skipulagsupprætturinn lagður fram samkvæmt lögum (12. jan.) ásamt 5 siðna greinargerð.

98 athugasemdir og mótmæli gegn uppdrættinum bárust. Óttinn við of miklar skaðabótakröfur varð til þess að bærastjórn fór aldrei fram á að uppdrætturinn yrði staðfestur af ráðherra.

1929 Saga Reykjavíkur, eftir Klemens Jónsson, kemur út. All mikil er fjallað þar um einstök hús og gamla bæi.

1931 Borgarstjórin tekur saman 23 siðna greinargerð með athugasemdum skipulagsnefndarinnar, um kærur vegna skipulagsupprættarins o.fl. og sendir bærastjórn.



1931 Strætisvagnar Reykjavíkur hefja rekstur með 6 vognum. Það var einkafyrirtæki til 1944. Kort þetta var gefið út 1932 til að sýna fyrsta leiðakerfið.

1931 Vegasamband kemst á fyrir Hvalfjörð. Við það aukast samgöngur við Vestur- og Norðurland til mikilla muna.

1932 Samþykkt breyting á skipulagslögunum sem m.a. felur í sér að sveitarfélag getur ekki dregið að biðja um staðfestingu á uppdrætti lengur en 2 ár, ella falli ákvæði hans úr gildi. Þetta kom til vegna þess að Reykjavík virtist ætla að tefja staðfestingu, til að fresta hugsanlegum bóttagreiðslum til þeirra sem urðu fyrir réttindatapi vegna uppdráttarins. Félí hann svo úr gildi árið eftir.

1933 Tillaga (ásamt greinargerð) bærarverkfræðings og borgarstjóra um aðalvegi um bærland Reykjavíkur samþykkt í bærastjórn.



1933 Fyrsta aðalskipulag Hafnarfjarðar samþykkt og staðfest. Náði það aðeins til lítils svæðis við höfnina.

1934 Einar Sveinsson (Húsameistari Reykjavíkur) ráðinn til að endurskoða skipulagið og til að gera skipulag utan Hringbrautar, í samvinnu við Valgeir Björnsson bæjarverkfraðing. Einar hafði yfirumsjón með skipulagsmálum Reykjavíkur til 1949 eða til stofnunar sérstakrar skipulagsdeildar.

1934 Samkeppni um viðbyggingu við Landsbankann. 2. verðlaun ásamt viðbótargreiðslu hlaut Gunnlaugur Halldórsson, en 2. verðlaun Sigurður Guðmundsson.

1935 Einar Sveinsson leggur fram í bæjarráði lauslegan skipulagsupprátt ásamt 12 síðna greinargerð (í mars) um skipulag utan Hringbrautar, sem aðallega sýnir umferðaræðar á svipaðan hátt og í tillögunni 1933.

1936 Um haustið 1935 hafði tveim arkítektum, Sigurði Guðmundssyni og Gunnlaugi Halldórssyni verið falið að gera athugasemdir við tillögu Einars (og Valgeirs). Þeir senda nú frá

sér uppdrætti og 18 síðna greinargerð um skipulag utan Hringbrautar (febrúar 1936). Síðar sama ár (okt.) senda þeir frá sér uppdrátt og 10 síðna greinargerð um breytingar á skipulagi innan Hringbrautar. Viðtal um þessi mál er við Sigurð í Mbl. 18. ág. 1936.

1937 Einar og Valgeir gera nýjan uppdrátt að skipulagi utan Hringbrautar, er tekur tillit til athugasemda, sem fram höfðu komið.

1937 Fram kemur tillaga um skipulag flugvallarins í Vatnsmýrinni. Flugumferð og flugvallarmál áttu eftir að verða með erfiðustu umhverfis- og skipulagsmálum Reykjavíkur.

1937 Hörður Bjarnason hefur ritun gagnrynisgreina um skipulag, sem birtust m.a. í Lesb. Mbl. 30. maí 1937, Visi 7. okt. 1937, Visi 14. nóv. 1937, Mbl. 19. des. 1937, Visi 4. apr. 1938, Fálkanum 7. maí 1938, Mbl. 29. júl. og 8. des. 1938.

1937 Bókin Reykjavík —Þættir og myndir 1786—1937 eftir Jón Helgason biskup, kemur út. Hann var mikill áhugamaður um byggingasögu bæjarins og eftir hann liggur fjöldi teikninga og málverka af gömlu Reykjavík. Bækur Jóns um Reykjavík urðu fjórar.

1938 Allmiklar breytingar gerðar á skipulagslögnum. Nefna má að vitamálastjóri (þá Emil Jónsson) skuli taka sæti í henni í stað prófessors í heilbrigðisfræði. Nefndin má ráða sér húsameistara. Sett er á skipulagsgjald vegna aukins kostnaðar.

1938 Skipulagsnefnd ríkisins ræður sér „fulltrúa“, sem nefndur var skrifstofustjóri frá 1940 og skipulagsstjóri ríkisins frá 1944. Hörður Bjarnason gegndi þessum embættum frá 1938 til 1954, er hann varð Húsameistari ríkisins.

1938 Út kemur fyrsta Blá bók Sjálfstæðisflokkssins (var þó ekki blá) fyrir bæjarstjórnarkosningar. Bláu bækurnar og reyndar einnig kosningagögn hinna flokkanna, sem voru minni í sniðum, eru merk heimild um framtíðarhugmyndir á hverri tíð.

1939 Þór Sandholt arkítekt sýnir prófuppdrátt sinn að skipulagi innan Hringbrautar, í búðarglugga í Austurstræti. (Sjá Mbl. 25. mars).

1939 Út kemur bókin Húsakostur og hibylaprýði m.a. með einni ritgerð um skipulag.

1940 Frumvarp um skipulagssjóði sem áttu að verða til verðjöfnunar á milli eigna sem rýrna og aukast að verögildi,

vegna skipulagsbreytinga. Dagaði uppi.

1941 Lagt fram nýtt uppkast að byggingasamþykkt. Staðfest 1946.

1941 Samvinnunefnd stofnuð á ný um skipulag Reykjavíkur. Í henni áttu sæti bæjarverkfraðingur, skipulagsstjóri ríkisins og skipulagsmenn frá bænum. Starfaði þessi nefnd allt til ársins 1964, en síðustu árin þó í breytri mynd.

1941 Árbók Reykjavíkurbæjar 1940 eftir dr. Björn Björnsen hagfræðing bæjarins kemur út. Árbók kom einnig út fyrir árin 1945 og 1950—51 og er þar mikinn fróðleik að finna um framkvæmdir og starfsemi bæjarfélagsins.

1941 Tímaritið Sveitarstjórnarmál hefur göngu sín. Í því hefur birst mikill fjöldi greina um ýmiskonar umhverfis- og skipulagsmál.

1941 Samkeppni um teikningu að Sjómannaskóla. 1. verðlaun hlutu arkitektarnir Sigurður Guðmundsson og Eiríkur Einarsson.

1943 Út kemur lönsaga Íslands m.a. með kafla um þróun húsbryggings á landinu.

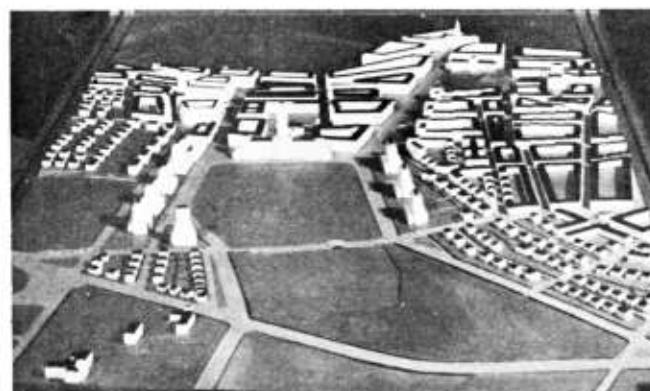
1943 Þátturinn Bærinn okkar hefur göngu sína í Vísi í umsjón Harðar Bjarnasonar. Í honum birtust einnig bréf og greinar annarra. Þátturinn birtist óreglulega til 1954 og síðan aftur 1961—62.

1944 Haldin Byggingarmálaráðstefna. Rit með erindum og umræðum gefið út 1946.

1945 Farið að halda sérstaka fundi skipulagsstjóra, skipulagsnefndar ríkisins og skipulagsmanna bæjarins, og var það vísirinn að samvinnunefnd um skipulagsmál, sem starfaði til 1964.

1946 Island og dets tekniske Udvikling eftir Thorvald Krabbe kemur út. Er þar m.a. fjallað um byggðapróun.

1947 Einar Magnússon og Sigurðarl Stefánsson menntaskólakennarar mótmæla að Menntaskólinn verði fluttur burt. Varð úr þessu mikil ritdeila við Einar Sveinsson húsameistara (sjá m.a. Mbl. 1. nóv. 1947, 27. jan. 1948, Vísi 29. jan., 18. feb. og í mars 1948).



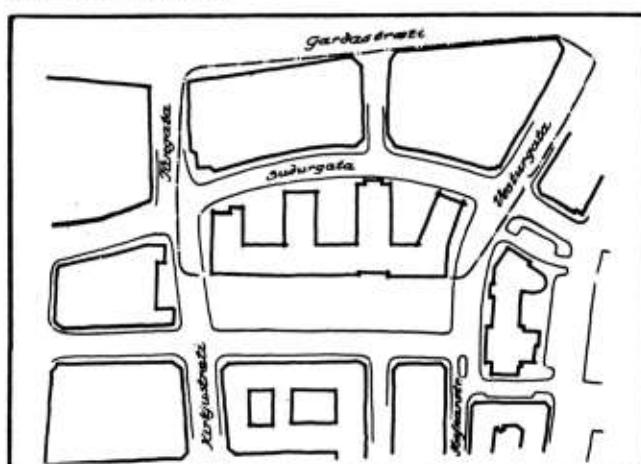
Likan með deiliskipulagshugmynd af Kvosinni frá 5. áratugnum.

1947 Hugmyndasamkeppni um staðsetningu Ráðhússins Enginn uppráttur fékk 1. verðl., en Ágúst Pálsson arkitekt fékk 2. verðlaun og gerði hann ráð fyrir að Ráðhúsið yrði reist á Bernhöftstorfunni (Mbl. 19. júlí).

1948 Skipulagsuppdráttur kynntur af Reykjavík innan Elliðaánnar, þ.e. af Seltjarnarnesinu. Aðalhöfundur var Hörður Bjarnason, en að honum vann líka m.a. Gunnlaugur Pálsson arkitekt á teiknistofu skipulags bæja. Gunnlaugur skrifði þjárá greinar í Vísi (Bærinn okkar, vorið 1949) um uppdráttinn o.fl.

1948 Fegrunarfélag Reykjavíkur stofnað. Aðalhvatumenn Jón Sigurðsson borgarlæknir og Ragnar í Smára.

1948 Frumvarp til skipulagslaga flutt og endurflutt árið eftir, en dagaði uppi.



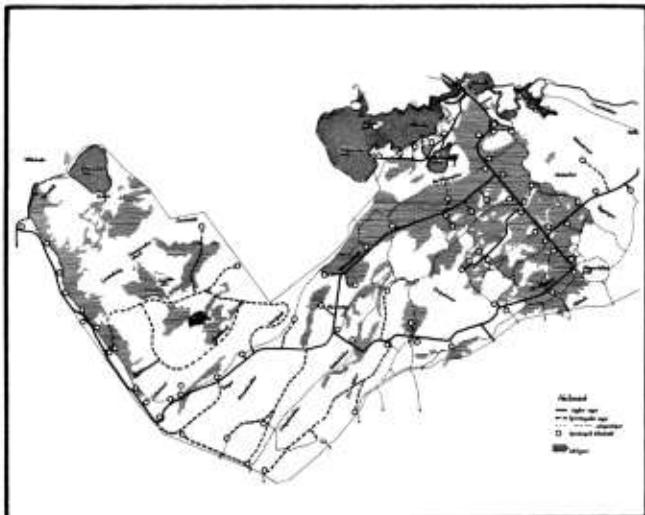
Ein af mörgum skipulagstílögum um Grjótaþorp og nágrenni (1948)

1949 Stofnuð skipulagsdeild Reykjavíkurbæjar. Þór Sandholt arkitekt ráðinn forstöðumaður (skipulagsstjóri) og gegndi hann því starfi til 1955.

1949 Stofnuð umferðarnefnd.

1949 Hugmynd um að reisa sameiginlega afgreiðslustöð fyrir flugvöll og langferðabila í Vatnsmýrinni (Alþbl. 12. feb.). Umferðarmiðstöðin var reist, en aðeins fyrir langferðabila.

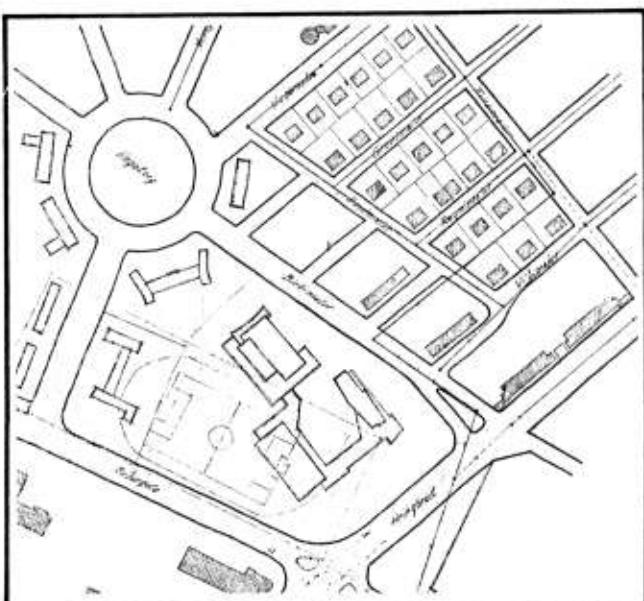
1949 Björn Th. Björnsson listfræðingur ritar 2 greinar um byggingarmál Reykjavíkur (Visir marsþyrjun) og telur að bærinn sé „án efa einn svartasti bletturinn í byggingarsögu Norðurlanda“. Björn leggur m.a. til að Þjóðleikhúsið verði málod hvít, skrautstuðlar á turni þess verði hækkaðir og að hurðum í aðal-ingangangi verði breytt. Hörður Bjarnason ritaði svargrein í sama blað (12. mars).



1949 Breikkun Lækjargötu með því að taka af grænu svæðunum austan hennar. Bæjarfulltrúi Framsóknar var þá einmitt rektor menntaskólans, Pálmi Hannesson. Hann sagði, að breikkunin væri „grófleg áras á Menntaskólann“ og að „þúfurnar í túninu eru sögustaðir.“ (Mbl. 28. júl. og 19. nóv.).

1949 Bæjarráð varð sammála 1945 um skipulagsuppdrátt fyrir Aðalstræti og Grjótahorp. Er þar gert ráð fyrir, að Aðalstrætið verði stórt torg. En nú þegar uppdrátturinn er samþykktur, hefst ósamkomulag um það. (Þjóðv. 5. ág. og Alþbl. 14. ág. 1949. Inn í það fléttast umræða um bæjarstæði Ingólfss., m.a. á Alþingi.)

1949 Reykjavíkursýning haldin. Vegleg sýning og verður vísis að minjasafni. Sýningarskrá gefin út.



Skipulag af umhverfi Hagatorgs og Melavallar frá því um 1950. Útvarpshús átti þá að risa, þar sem nú er komin Þjóðarbókhlaða.

1950 Heiðmörk formlega opnuð.

1950 Fortið Reykjavíkur, fyrsta ritgerðasafn Árna Óla kemur út. Ritgerðir hans birtust fyrst í Lesb. Mbl., en hann var lengi ritstjóri hennar. Alls komu út 8 Reykjavíkurbækur Árna og er þar viða komið við í sögu Reykjavíkur.

1951 Leikvallaneftnd stofnuð. Hún sér m.a. um áætlanir um byggingu og rekstur barnaheimila og leikvalla.

1951 Arkitektar gefa út tímaritið Byggingarlistin. Komu út tvö hefti 1951 og eitt hefti 1956.

1951 Hugmyndasamkeppni um fegrún og útilit Tjarnarinnar. 1. verðlaun hlaut Sigvaldi Thordarson (sjá Byggingarlistin 1956).

1951 Nokkur umræða verður um að vernda beri gömul hús og rita um það greinar m.a. Jókull Pétursson í Lesb. Mbl., Thorolf Smith í Visi og Hannes á horninu í Alþbl.

1952 Lúðvík Kristjánsson ritar Úr bæ í borg, endurminnings Knuds Zimsen, borgarstjóra 1914—32. Mjög merk heimild um þróun bæjarins, sérstaklega tæknihlíðina.

1952 Reykvíkingafélagið lætur smiða gosbrunn fyrir Tjörnina, sem skyldi gjósa bæði heiltu og köldu vatni. Verður mikil umræða um þetta, svo og um hugmyndina að reisa Ráðhús í Tjarnarendanum (Visir 28. jún. 1951, Mbl. 19. ág. 1952, Þjóðv. 20. ág., Visir 4. sept., Mbl. 21. nóv. 1952). Hætt var við gosbrunninn að sinni, en annar síðar settur í Tjörnina, en þá komu einnig fram mikil mótmæli.

1952 Visir birtir þrjá pistla um skipulag bæjarins um miðan október.

1953 Sósialistar andmæla staðsetningu áburðargeymslina Áburðarverksmiðjunnar í Gufunesi (Þjóðv. 5. jún. og 3. júl.).

1954 Ásgeir Þór Ásgeirsson ritar nýstárlega grein, þar sem hann fjallar um skipulagið út frá sjónarhlíð umferðarverkfræðings (Mbl. 14. jan.). Nefnir hann m.a. að hafa bilastæði utan miðbæjarins, við strætisvagnastöðvar, eða að reisa bílgeymslur, m.a. hafa þær undir Landakotshæð eða Arnarhlí. Einnig nefnir hann verslunarhverfi við Háaleiti til að léttu umferð af gamla miðbænum.

1954 Skipulags og fegrunarmál eru meðal aðalkosningamála í borgarstjórnarkosningum um vorið. Minnihlutinn gagnrýnir lóðaskortinn.

1954 Rætt um að staðsetja minjasafn í Viðey (Mbl. 2. júl., Alþbl. 7. júl., Mbl. 8. okt.).

1954 Zóphónias Pálsson mælingaverkfræðingur ráðinn Skipulagsstjóri ríkisins og var það fram í desember 1985.

1955 Stofnuð ráðhúsnefnd og var mynduð nefnd 6 arkitekta, til að hanna ráðhús í norðurenda Tjarnarinnar. Lengi gekk á mótmælum við hugmynd um ráðhús þar og var loksns upp úr 1970 alveg fallið frá því. (EM í Mbl. í byrjun mars 1949, Þjóðv. 5. jan. 1956).

1955 Gunnar Ólafsson arkitekt ráðinn skipulagsstjóri Reykjavíkurbæjar og gegndi því starfi til 1959, er hann lést.

Sá sem gegndi starfi yfirmanns skipulagsmála á hverjum tíma, var að jafnaði talinn aðalhöfundur deiliskipulags einstakra hverfa, þar til um 1960 að farið var að fela sjálfstæðum teiknistofum mörg skipulagsverkefni.

1955—56 Deilur út af háu lóðaverði á þeim eignum, sem eiga að fara í stóra Aðalstrætistorgið. Málið kemst m.a. dagskrá vegna byggingar Morgunblaðshússins (Mbl. 24. jún., 3. júl., 15. júl., Tíminn 17. júl. 1955, Mbl. 13. jan. og Þjóðv. 14. jan. 1956).

1956 Stofnuð náttúruverndarnefnd samkvæmt lögum nr. 48/1956. Tillögur um friðlysingu náttúruminja, eftirlit með jarðraski og efnistöku og um stofnun útvistarsvæða hafa síðan haft mikil og vaxandi áhrif á skipulagið.

Um 1957 Á þessum árum voru unnin mörg tilbrigði við skipulag Reykjavíkur innan Elliðaáa. Gunnar Ólafsson lýsti hugmyndum þessa skipulags ýtarlega í viðtali í Mbl. 19. júl. 1957. Einn helsti aðstoðarmaður hans var Gunnar Hansson.

1957 Embætti Garðyrkjustjóra Reykjavíkur stofnað úr embættum garðyrkjum- og ræktunarráðunauts. Hafliði Jónsson var ráðinn og gegndi starfinu til 1985.

1958 Reykjavík efnir til skipulagssýningarinnar „Borgin okkar“ (kosningaárr). Sjá t.d. í Mbl. 7. jan. 1958.

1958 Frumvarp til skipulagsлага flutt, en dagaði uppi.

1959 Aðalsteinn Richter arkitekt ráðinn skipulagsstjóri Reykjavíkurbæjar og gegndi hann því starfi, þar til deildin var lögð undir Borgarskipulagið 1979.

1959 Útkoma bókarinnar Íslensk íbúðarhús, eftir Hörð Bjarnason og fleiri.

1960 Borgarstjórn Reykjavíkur samþykkir ályktun um skipulagsmál, þar sem áhersla er lögð á að ná samvinnu og samræmingu við nágranna-sveitarfélögum. Í kjölfar þessa voru próf. Peter Bredsdorff og Anders Nyvig fengnir til ráðuneytis og efnt til norrænnar samkeppni um skipulag í Fossvogi.

1960 Borgarráð ályktar samhljóða um kaup og niðurrif Hótel Heklu og Austurstrætis 1 (Veltunnar). Þegar húsin voru rifin 1962 mótmælti bæjarfulltrúi Framsóknar Björn Guðmundsson á borgarstjórnarfundi, en borgarstjóri kvað „einsýnt að nota yrði öll tækifæri sem gæfust, þegar hreinsa ætti til á stöðum eins og hér í miðbænum.“ (Mbl. 17. nóv. 1962).

1960 Samvinna sveitarfélaganna um svæðaskipulag hefst og 1964 var samvinnunefnd um skipulagsmál höfuðborgarsvæðisins formlega stofnuð (17 fulltrúar). 1965 samþykkti nefndin drög að svæðaskipulagi, sem eru á bls. 204—9 í Aðalskipulagsbók Reykjavíkur. Um nýrr tillögu sjá árið 1973.

1960 Dr. Gunnlaugur Þórðarson skrifar greinar um skipulags og byggingarmál (Tíminn seinni hluti janúar).

1961 Helgi Hjörvar ritar greinar um bæjartóftir Ingólfss og vill að Alþingishús sé reist í Grjótaporpi. (Mbl. jan—feb.).

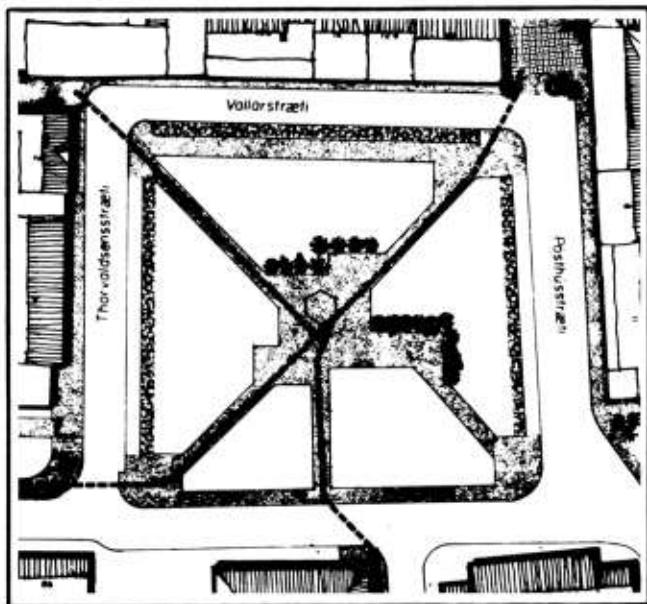
1961 Dönsku skipulagsmennir gefa út þrjú rit í samvinu við heimamenn: Bykernen í Reykjavík, Trafiken í Reykjavík og Reykjavík-Eggen.

1961 Samnorræn samkeppni um byggð í Fossvogi. 1. verði. Norðmaðurinn Lyder Braathen og Finnarnir Marita Hagner og Olli Pavilainen. (Tíminn 18. ág., Mbl. 23. sept.)

Arkitektarnir Gunnlaugur Halldórsson, Mannfreð Vilhjálms-son og Guðmundur Kr. Guðmundsson unnu úr hugmyndunum og gerðu lokauppdætti.

1961 Sýning vegna 175 ára afmælis borgarinnar.

1961 Grasagarðurinn og Laugardalsgarðurinn formlega opnaðir. Þar fékk borgin mikilvæga aðstöðu fyrir ræktunarstarfsemi sína.



1961 Austurvöllur endurskipulagður af Haflíða Jónssyni.

1962 Gerð umferðarkönnun til að afla gagna fyrir reiknilíkan, sem notað er til að reikna út umferðarálag á gónum út frá tilteknun skipulagshugmyndum. Einar B. Pálsson sá um verkið. Á seinni árum hefur Baldvin E. Baldvinsson séð um útreikninga og endurbætur á reiknilíkaninu.

1962 Samkeppni um Miðbæ Hafnarfjarðar. 1. verðlaun hlaut Jón Haraldsson arkitekt.

1962 Prengslavegurinn tekinn í notkun. Með honum fékkst aukið öryggi í samgöngum við sveitirnar fyrir austan fjall, því Hellisheiði lokaðist oft vegna snjóa.

1964 Sett ný skipulagslög. Meðal nýmæla voru ákvæðin um endurbyggingu eldri borgarhverfa og að höfuðborgarsvæði

ið yrði allt gert að einu skipulagssvæði.

1964 Nafni skipulagsnefndar ríkisins breytt í skipulagsstjórn ríkisins.

1964 Skipulagsnefnd Reykjavíkur stofnuð (Mbl. 3. júl.).

1964 Stofnað umhverfismálaráð. Því voru falin störf stjórnar Árbæjarsafns frá 1964, fegrunarnefndar frá 1970 og náttúruverndarnefndar frá 1972.

1965 Aðalskipulag Reykjavíkur 1962—83 samþykkt í borgarstjórn. Aðalhöfundar Peter Bredstorff og Anders Nyvig. Yfirstjóri verksins Gústaf E. Pálsson borgarverkfraeðingur.

1965 Samvinnunefnd um skipulagsmál Reykjavíkur og ná-grennis formlega stofnuð.



Gatnakerfi danska skipulagsins. Hraðbrautir bíla yfir Höfnina og Grjótaþorp og um Lækjargötuna.

1965 Ríkishandbók Íslands kemur út. Í henni er langur kafli um nefndir og fyrirtæki Reykjavíkur.

1966 Gefin út reglugerð um gerð skipulagsáætlana.

1966 Aðalskipulag Reykjavíkur gefið út í veglegri bók.

1966 Í kosningabaráttu hampa Sjálfstæðismenn hinu góða átaki í skipulagsmálunum (Visir 16. feb., 20. apr. og Mbl. 12. maí). Minnihlutaþokkarnir benda þó á brotalamir, eins og hvað gert er ráð fyrir niðurrifi margra gamalla húsa (Tíminn 14. maí, Alþbl. 18. maí).



Danska deiliskipulagið af miðbænum. Ráðhusi skipað niður í Tjörnina og stórfellt niðurrif eldri byggðar.

1966 Skipulag Breiðholts I og Breiðholts II (sem síðar breyttist), er kynnt (Visir 8. jan.). Höfundar eru Stefán Jónsson arkitekt og Reynir Vilhjálmsson skrúðgarðarkitekt.

1967 Samantekt á varðveislutilögum og mati á gamalli byggð gefin út sem fjörlit. Verkið unnu Hörður Ágústsson listmálarí og Þorsteinn Gunnarsson arkitekt og leikari.

1967 Gefin út bókin Úrvall íslenskra einbýlishúsa eftir Gísla Sigurðsson umsjónarmann Lesb. Mbl. Undir stjórn Gísla hefur birst í Lesbók Mbl. fjöldi greina um arkitektúr og umhverfismál.

1968 51 hús hefur verið rifið á árinu vegna skipulags, segir í frétt í Mbl. 11. okt. Litið ber enn á mótmælum eða verndunarumræðu.

1969 Fram kemur tillaga að Aðalskipulagi Kópavogskaupstaðar (án tímamarka). Aðalhofundur Skúli Norðdahl arkitekt.

1969 Samkeppni um Miðbæ Kópavogs. 1. verðlaun fékk Sigurður Thoroddsen arkitekt.

1970 Fjórða hefti Samvinnunnar helgað byggingarlist og bæjaskipulagi. Sjötta heftið 1973 helgað sjónmenntum.

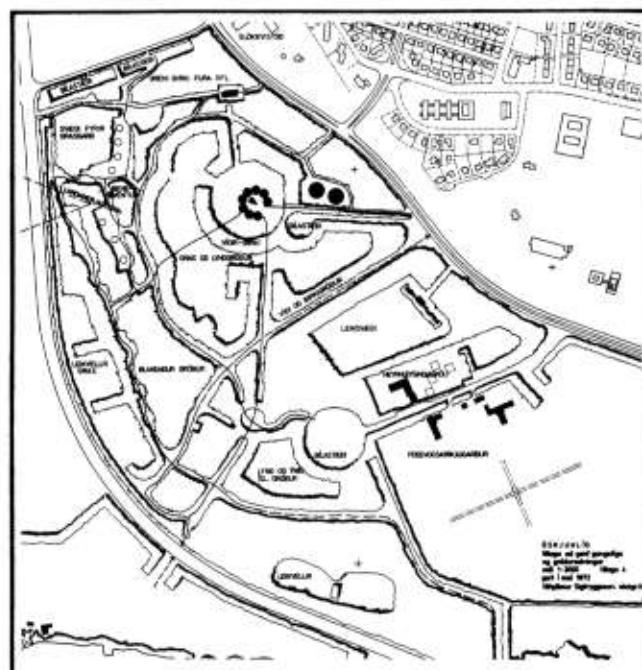
1971 Arkitektafélagið efnir til almennrar samkeppni um endurlifgun Bernhöftstorfunnar. 1. verði. Ulrik Stahr og Haukur Viktorsson. Halldór Laxness ritar grein til stuðnings Torfunnar (Mbl. 7. júlí).

1971 Mótmælastaða við Stjórnarráðið að frumkvæði Sigurðar Harðarsonar arkitekts. Mótmælt mjókkun Stjórnarráðsblett eins, ágangi blikkbeljunnar og krafist valkosta við einkabilismann (þjóðv. 18. júní).

1971 Haldin ráðstefnan Skipulagssjónarmið til næstu alda móta og haldið 50 ára afmæli skipulagslaganna (Sveitarstjórnarmál gaf út sérrit með efni af ráðstefnunni). Það sem einna helst vakti athygli var umræða um það, hvort Breiðholtið yrði fátaekrahverfi framtíðarinnar vegna skipulags (Visir 23. okt.).

1971 Próunarstofnun Reykjavíkurborgar stofnuð (í des). Hilmar Ólafsson arkitekt ráðinn forstöðumaður, en starf með nokku starfsliði hófst 1. nóv 1972.

1972 Endurskoðuð reglugerð um skipulagsnefnd Reykjavíkur tekur gildi.



1972 Tillaga að gerð gangstíga og gróðursetningar í Öskjuhlíð eftir Vilhjálm Sigtryggsson.

1973 Út kemur ritið Framtíðarbyggð — náttúrufarslysing og mótnun grundvallarforsenda á grunnkortum. Hér er um að ræða merkilega nýjung í vinnu við gerð skipulags. Skipulagsaðilar í Reykjavík og hinum sveitarfélögum hafa gefið út mikinn fjöldi greinargerða á síðustu árum, sem of langt er upp að telja en auðvelt að ná til þeirra hjá viðkomandi aðilum.

1973 Haldin ráðstefnan Landnýting á vegum Landverndar og gefin út bók með erindunum. Ritaröð Landverndar er mikilvægt framlag til skipulags- og umhverfismála.

1973 Til mótmæla kemur vegna hraðbrautar í Fossvogi og áætlun Kópavogs um fþúðarbyggð þar. Gefið út sérstakt mótmælابlað Griðland 4. júl. (Þjóðv. 16. jún., Alþbl. 26. jún.).

1973 Seðlabankahúsið á Arnarhóli. Hafinn gróftur grunns en safnað um 6000 undirskriftum til mótmæla. Áður ætlaði Seðlabankinn að reisa byggingu við Frikirkjuveg, þar sem hús Thors Jensens stendur. Haldið var áfram grunngreftri þratt fyrir mótmælin og efnio notað i brekkun Skúlagötu, en byggingu frestað. Framkvæmdum var haldið áfram 1982. Þá var byggingunni mikið breytt og hún færð norðar, út á lóð Sænska frystihússins. Byggingunni var lokið 1986. (Tíminn 29. jún., Alþbl. 30. jún., Tíminn 19. júl., Visir 28. júl. 1973, Mbl. 28. okt. 1977).

1973 Tilraunir gerðar með Austurstræti sem göngugötu. Þær leiddu til þess að austurhluti þess og Lækjartorg voru gerð að göngusvæði (Visir 13. júl., Mbl. 1. ág., 11. ág., Þjóðv. í byrjun sept., Mbl. 11. sept.).

1973 Fram kemur 2. próförk af ritinu Höfuðborgarsvæðið aðalskipulag 1969—83, sem samvinnunefnd (sjá 1960) lagði svo 1974 fram við skipulagsnefnd Reykjavíkur. Skipulagsnefndin hafnaði staðfestingu með rökstuddri bókun. Tillögupráteturinn er merktur ártalnu 1972.

1973 Bókin Lif í borg, eftir Jónas Kristjánsson ritstjóra kemur út. Hér er nokkuð sýnt fram á tengsl félagslegs og hlutlægs umhverfis.

1973 Árbók Reykjavíkur byrjar að nýju að koma út undir umsjón Eggerts Jónssonar borgarhagfræðings.

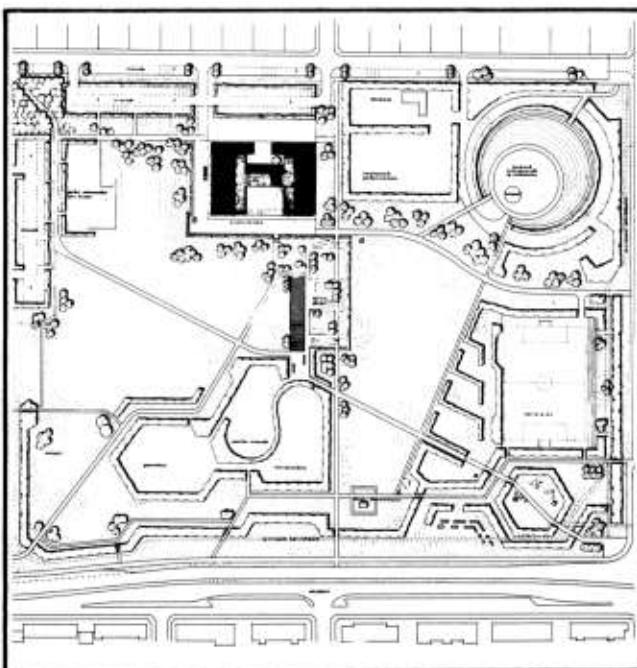
1973 Sveitarfélög á höfuðborgarsvæðinu stofna fólkvang á Bláfjallasvæðinu.

1974 Áætlun um umhverfi og útvist (Græna bytingin) samþykkt i borgarstjórn og varð að tölverðu kosningamáli.

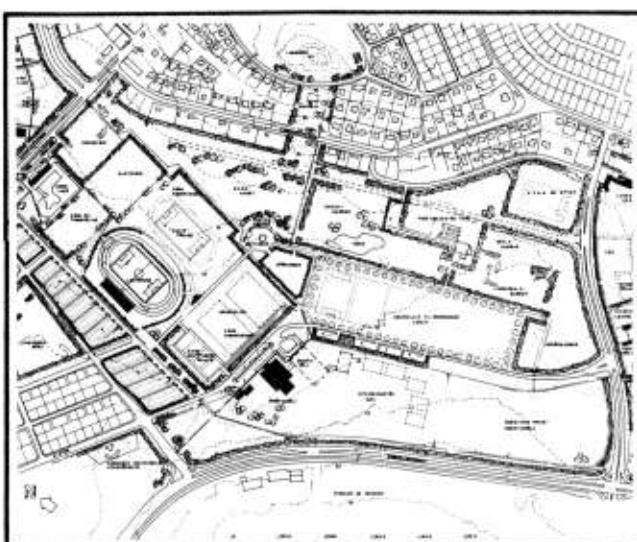
1974 Framkvæmdir hefjast í Nýja miðbænum í Kringlumýrinni. Skipulag hans var samþykkt eftir margra ára hönnunarstarf, meðal þeirra sem unnu það var Gunnlaugur Halldórsson, Haukur Viktorsson, Úlrik S. Arthúrsson og Jóhannes S. Kjarval. Gert var m.a. ráð fyrir miklu verslunarkjarna, þar sem götur yrðu undir glerþekjum. Eftir kosningar 1982 breytu Sjálfstæð-

ismenn stefnunni og ákváðu að fela Hagkaupum uppbygginguna.

Í nýja miðbænum hefur risið Hús verslunarinnar og þar eru í smíðum m.a. Borgarleikhús, Borgarbókasafn og Útvarpshús. (Tíminn 18. des. 1973, 6. feb., Visir 28. feb. 1974, Mbl. 17. maí og Þjóðv. 21. maí 1975).

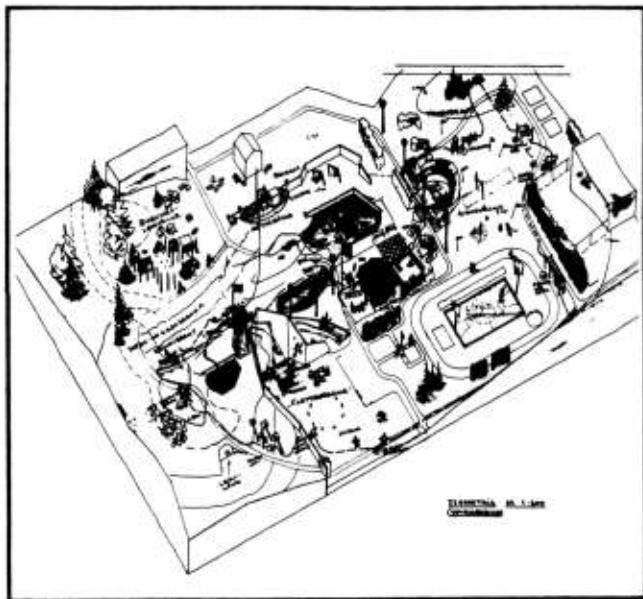


1974 Skipulag Miklatúnus endurskoðað af Reyni Vilhjálmsyni í samráði við Haflíða Jónsson garðyrkjastjóra.



1974 Fram kemur yfirlitsuppdráttur að Laugardalnum, höfundar Reynir Vilhjálmsson og fleiri.

1974 Fram kemur Tillaga að landnýtingu og meðhöndlun Elliðaársvæðisins. Höfundar Reynir Vilhjálmsson og Einar Sæmundsen garðarkitektar ásamt Vilhjálmi Sigtryggssyni skógræktarfræðingi.



1974 Samkeppni um leiksvæði og leiktæki. 1. verðlaun fyrir leiksvæði Trausti Valsson og 1. verðlaun fyrir leiktæki Magnús Tómasson myndlistarmaður.

1974 Baldur Kristjánsson gerir Könnun á viðhorfum og venjum fólks í Fossvogi, sem lokaverkefni í félagsfræði.

Kannanir sem bessi á liðinni reynslu eru mjög mikilvægar til markvissrar framþróunar og endurbóta í skipulagi.

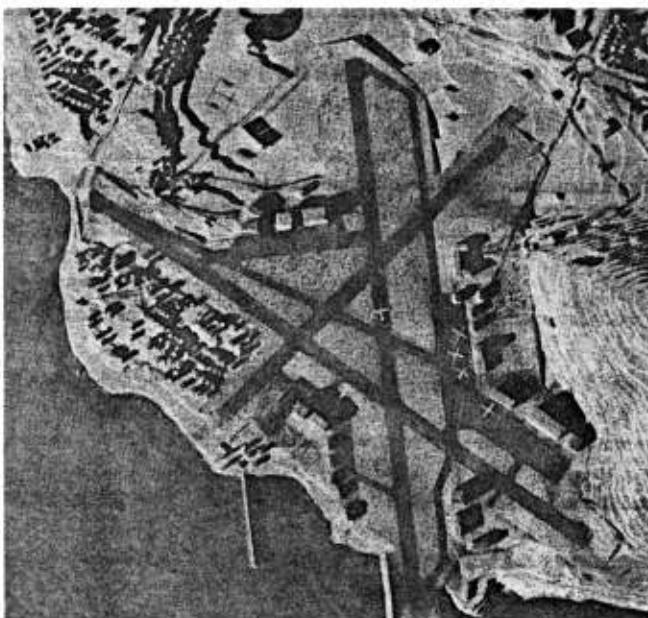
1975 Eitt hefti af Arkitiðindum, félagsblaði Arkitektafélagsins var látið út til almennrar dreifingar. Ekki varð framhald á bessu, vegna ágreinings í félaginu um efni blaðsins.

1975 Flugskýli brennur á Reykjavíkurflugvelli og flugmálayfirvöld nota tækifæríð til að kynna áætlanir um framtíðar-ásetur flugvallarins þar. (Visir 14. feb. og 6. mar. 1975, Mbl. 9. jan., Visir 16. jan., Þjóðv. 20. jan. 1976).

1975 Lögð fram tillaga til þingsályktunar um innanlandsflugvöll á Lönguskerjum í Skerjafirði. Tillagan dagaði uppi í nefndum (Þingsályktunartillaga nr. 480, Tíminn 20. ág.).

1975 Út kemur greinargerð um skipulag Seljahverfisins. Höfundar skipulagsins eru Stefán Jónsson, Guðrún Jónsdóttir, Knútur Jeppesen arkitektar og fleiri. Allmikil umræða og gagn-

rýni hefur orðið um skipulag Breiðholtshverfanna (Þjóðv. 22. nóv., 8. des. 1973 og 11. nóv. 1978).



Skipulag flugvallarins í kjölfar skýlisbruna 1975.

1976 Fram koma tillögur um Endurnýjun eldri hverfa, gerðar af Gesti Ólaffssyni og fleirum.

1976 Samkeppni um framtíð þingholtanna á vegum verðlaunasjóðs Sigurðar Guðmundssonar og Ólafs Davíðssonar. 1. verðlaun Guðrún Jónsdóttir arkitekt.

1976 Stofnuð Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, aðallega vegna samstarfs um skipulag og þróun byggðar (sjá Árbók Rvk. 1977).

1976 Samið fyrsta frumvarp til heildarlöggjafar um umhverfis- og skipulagsmál. Hefur ekki fengið afgreiðslu á þingi. Var þá ákveðið að endursemja það, en sú endursamning hefur staðið yfir lengi. Enn hefur það ekki fengist afgreitt sem lög (1986).

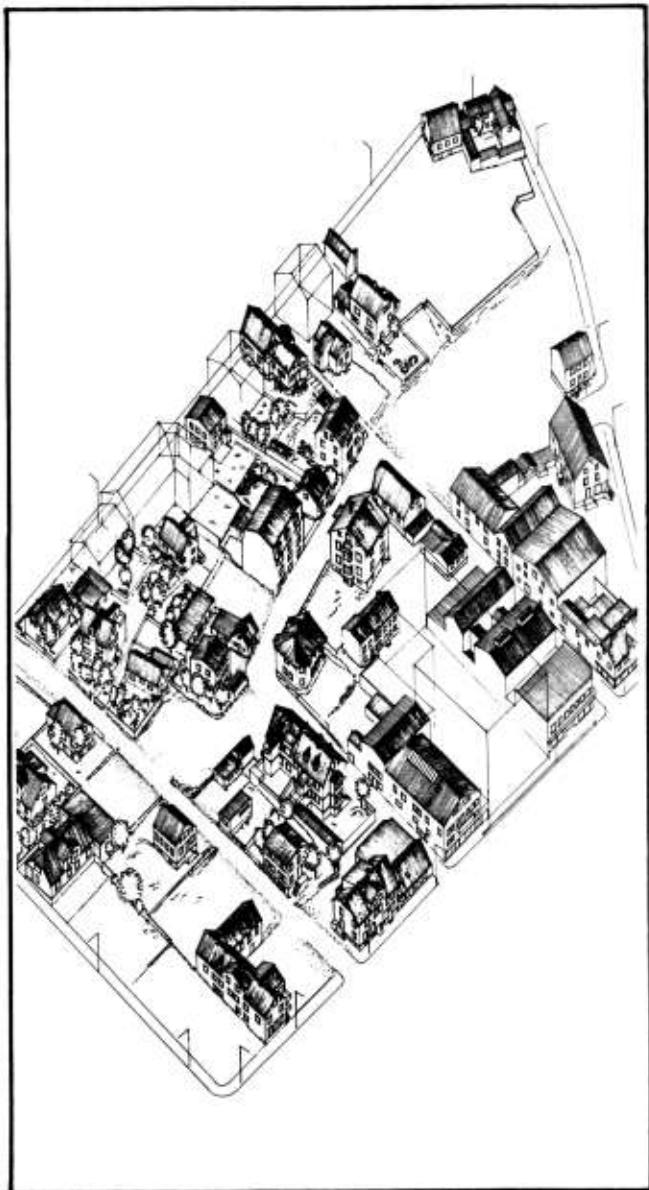
1976 Starfsmannafélag Reykjavíkurborgar 50 ára. Gefið var út afmælisrit með þessu nafni með lýsingu á stofnunum og fyrirtækjum borgarinnar.

1976 Samkeppni um aðalskipulag Seltjarnarness. Fyrstu verðlaun hlutu Ormar Þór Guðmundsson og Örnólfur Hall arkít.

1976 Til allmikilla mótmæla kemur í Garðabæ vegna Hafnarfjarðarvegar og var það þar töluvert hitamál um skeið (Mbl.

23. og 24. okt. 1976, 29. nóv. 1979 og Tíminn 4. júl. 1981).

1976 Nýtt skipulag af háskólalóðinni sett fram samkvæmt tillögum Alvars Aalto. Allmikil gagnrýni kemur fram (Mbl. 23. nóv., Þjóðv. 23. nóv. 1976, Mbl. 11. jan. 1978, Stúdbl. 4. mars 1981).



Teikning úr ritinu Grjótaþorp frá 1976. Myndin sýnir þau hús, sem telja má að hafi á sér gamalt yfirbragð.

1976 Um jólf og fram yfir áramót er haldin skipulagssýning á Kjarvalsstöðum á tillögum Próunarstofnunarinnar. Allmiklar umræður og gagnrýni kemur fram (Visir 25. nóv., Mbl. 10. des. 1976, Þjóðv. 1., 2., 5., og 13. mars, Mbl. 24., 26., og 28. apr., Þjóðv. 28. apr., Tíminn 27. apr. 1977).

1977 Aðalskipulag Reykjavíkur 1975—95 samþykkt í borgarstjórn (25. apr.) að undanskildu Grjótaþorpi. Staðfesting þess náðist ekki fram hjá skipulagsstjórn fyrir kosningar 1978 vegna meintra formgalla. Áðalhöfundar þess Hilmar Ólafsson, Trausti Valsson skipulagsarkitekt og Þórarinn Hjaltason umferðarverkfraeðingur.

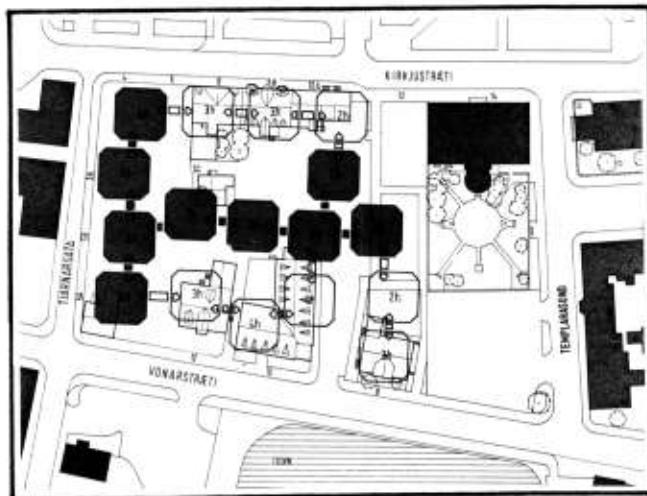
1977 Lögð fram tillaga Gests Ólafssonar o.fl. að byggð við enda Austurstrætis m.a. miðbæjarhúsi á Hallæríspalinu. Kom fram allmikil gagnrýni og var m.a. efnt til mótmælafundar (Visir 9. júl., Mbl. 10. ág., Tíminn 18. ág., Visir 23. ág. 1977, Mbl. 24. jan., Visir 30. jan., Þjóðv., 31. jan. og 16. feb. 1978).

1977 Út kemur ritið Grjótaþorp 1976, en þorpið hafði verið undanskilið Aðalskipulaginu sem hluti úr verkefninu Endurnýjun eldri hverfa (sjá 1976). Könnunin var gerð á vegum Árbæjarsafns, en það fer í voxt viða um lönd að minjasöfn starfi að slíkum könnunum.

1978 Við samþykkt byggingarlaganna var skipulagslögunum breytt á þann veg, að öll sveitarfélög eru gerð skipulags-skyld. Skipulag skal gera á öllum þéttbýlisstöðum með fleiri en 50 íbúa og auk þess á stöðum, þar sem skipulagsstjórn telur líklegt að þéttbýli muni myndast.

1978 Ritið Greinar um skipulags- og borgarmál eftir Trausta Valsson gefið út sem fjölrít. Annað hefti þessa greinasafns gefið út 1982.

1978 Stofnaður útimarkaður á Lækjartorgi af Kristni Ragnarssyni og Gesti Ólafssyni.



1978 Lögð fram tillaga frá embætti Húsameistara ríkisins að skipulagi lóðar Alþingis. Gert er ráð fyrir frekar litlum húsum, sem falli að yfirbragði svæðisins (Visir 19. maí, Þjóðv. 21. maí).

1978 Samþykkt gerð um Skipulagsstofnun höfuðborgarsvæðisins. Var í upphafi gert ráð fyrir, að mikið af skipulagsstarfsemi sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu flyttist til hennar, sem hefur ekki enn orðið (Þjóðv. 3. nóv., Tíminn 8. mars 1978, Tíminn 19. júl., Þjóðv. 12. júl. 1979, Mbl. 10. júl. og Þjóðv. 19. sept. 1980).

1978 Stofnuð samtökini Lif og land, til að vinna að könnun á sambandi þjóðlífssins við landið og umhverfið almenni.

Samtökini hafa gengist fyrir nokkrum ráðstefnum og má þar nefna Maður og umhverfi og Maður og borg (1979). Fluttur er á ráðstefnum þessum fjöldi stuttra erinda, sem eru fjörlituð og gefin út á ráðstefnum.

1978 Samkeppni um skipulag í Mosfellssveit. 1. verðlaun Haukur Viktorsson, Jóhannes S. Kjarval og Björn Jóhannesson, arkitektar.

1978 Um haustið er fyrst fjallað fræðillega um þéttingu byggðar í blaðagrein. Vinstri flokkarnir sem mynduðu meirihluta í borgarstjórn, gerðu þéttinguna að einu meginatriði í skipulagsstefnu sinni, þó það hefði hvergi komið fram í stefnuskrámi flokkanna um vorið 1978 (Þjóðv. 17. nóv. 1978, Dagbl. 13. jún., Þjóðv. 13. júl. og 17. ág. 1979).

1979 Friðun Torfunnar ákveðin af borgarstjórn og af menntamálaráðherra (Þjóðv. 22. jún., Dagbl. 26. jún., Tíminn 10. ág og Mbl. 10. ág. 1979).

1979 Mótmæli koma fram gegn þéttingu byggðar í Laugardal og er safnað um 9000 undirskriftum til andmæla. Síðar kom einnig fram tillaga um þéttingu byggðar við Gnoðarvog, sem einnig mætti sterku andófi. Nú hefur verið horfið frá þessum áætlunum (Mbl. 11. okt., Þjóðv. 19. okt. og 9. nóv. 1979).

1980 Nafni Þróunarstofnunar breytt í Borgarskipulag Reykjavíkur, en um leið var skipulagsdeild borgarverkfraðings feld undir þessa stofnun. Guðrún Jónsdóttir forstöðumaður frá 1979 til 1983.

1980 Stofnuð Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins. Forstöðumaður Gestur Ólafsson arkitekt og skipulagsfræðingur. Stofan starfar samkvæmt samkomulagi sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu og á í raun að taka við starfi Samvinnunefndarinnar, en vantar ennþá lagagrundvöll. Hún hefur gefið út margar greinargerðir og eins fréttablaðið Skipulagsmál höfuðborgarsvæðisins.

1980 Gagnrýni fer að verða vart á skipulagsstefnu þeirri, sem vinstri flokkarnir í borgarstjórnarmeiðhlutanum eru með í mótu (Mbl. 27. mars 1980, Mbl. 17. jan., Visir 30. apr. 1981).



1980 Lögð fram skipulagstillaga Hjörleifs Stefánssonar arkitekts að Grjótaþorpi, þar sem gert er ráð fyrir yfirbragði í gömlum stíli (Þjóðv. 18. sept., Mbl. 18. sept., Visir 22. sept. 1980).

1980 Á Listahátið var lögð áhersla á útiatriði. Samtök listafólks, Umhverfi 80, stóð fyrir sýningum og lagfæringu á umhverfi við neðanverðan Skólavörðustig. Sýndi þetta að líflegt götulif getur blömgast í Reykjavík með lítilsháttar stuðningi.

1981 Skipulag Austursvæða samþykkt í borgarstjórn (30. apríl). Skipulagsatriðum vestan Elliðaáa frestað.

1981 Haldin er skipulagssýning á Kjarvalsstöðum með tilögum Borgarskipulags (Mbl. 29. apr., Þjóðv. 29. apr., Mbl. 30. apríl 1981).

1981 Framkvæmdir hefjast við gerð útitafis í Lækjargötbubrekkunni. Mótmæli koma fram við að gera þetta rof í brekkuna (Þjóðv. 16. jún., Dagbl. 6. júl., Visir 14. júl. 1981)

1981 Fjölví gefur út Byggingarlistasögu í þýðingu og staðfærslu Þorsteins Thorarensens. Fyrsta yfirlitsverk um byggingarlist sem birtist á íslensku.

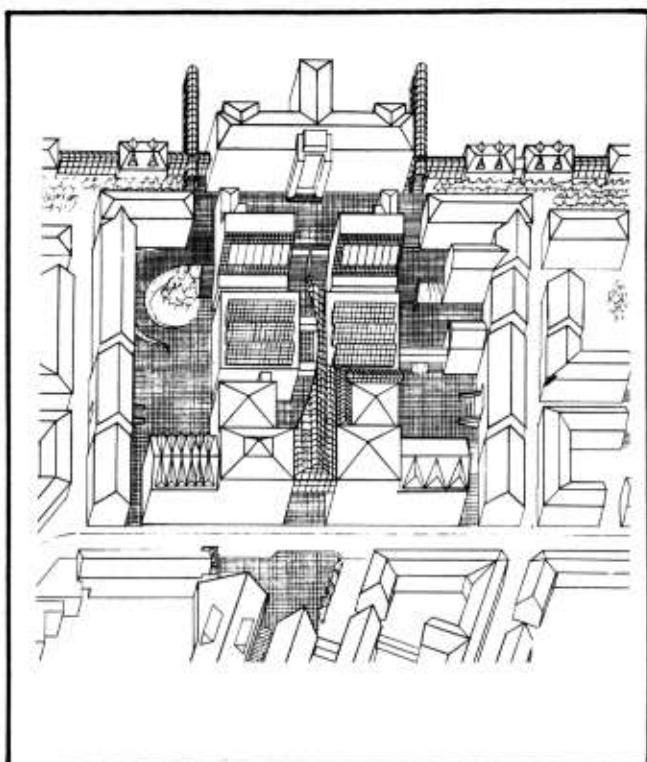
1981 Bókin Umhverfisréttur eftir Gunnar G. Schram fjölrituð sem handrit. Greint frá löggið t.d. um náttúruvernd, mengun, skipulag, mannvirkjagerð, þjóðminjar, hollustuhætti, hafnir, vegi, loftferðir, veiðar, vötn, eiturefni o.s.frv. Bókin kom síðar, 1985, prentuð í útgáfu Úlfliðs.

1981 Sprungur á Rauðavatnssvæðinu koma til umræðu. Fyrir kosningarnar 1982 gerði Sjálfstæðisflokkurinn það að einu aðalkosningamálinu að hverfa frá Rauðavatnsskipulaginu vegna sprungnanna og fleiri atriða og hverfa aftur til strandsvæðanna.

1982 Aðalskipulag Reykjavíkur 1981—98 staðfest af félagsmálaráðuneytinu (15. mars). Endurskoðun og ákvörðun frestað vestan Elliðaáa en áður samþykkta breytingar sýndar á uppdrætti. Aðalhöfundar Guðrún Jónsdóttir, Bjarki Jóhannesson og Baldvin E. Baldvinsson.

1982 Út kemur bókin Bærinnir byggjast, eftir Pál Líndal. Fjallar hún aðallega um þróun skipulagslaganna frá 1921 til 1938. Einnig er þar lýsing á þróun skipulagsmála í flestum bæjum og kauptúnum landsins til ársins 1938.

1982 Ritið Skipulag umferðar í þéttbýli, kom út hjá Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins. Stofnun þessi á samkvæmt lögum að sjá um rannsóknir á bygginga- og skipulagsmánum. Hafa komið út hjá henni um 50 rit um hin ólikstu ẽfni, auk leiðbeininga í lausblaðaformi.



1983 Íslenskir og norskir nemar í arkitektúr við háskólann í Oslo, sýna hugmyndir um skipulag í Reykjavík (Mbl. 12. jan).

1983 Skipulag ríkisins gaf út í mars Byggingarreglugerð 1979, ásamt byggingarlögum, skipulagslögum og skipulagsreglugerð.

1983 Þorvaldur S. Þorvaldsson ráðinn forstöðumaður Borgarskipulags. Stofnaðar voru Aðalskipulagsdeild og Deili-skipulagsdeild innan stofnunarinnar.

1983 Arkitektafélag Íslands efndi til námskeiða í Háskóla Íslands (sept. og okt.) um byggingar-, skipulags- og umhverfismál.

1983 Fram komu fyrstu tillögur (í des.) um nýtt end_urskipulag í Gamla miðbænum og kallast Kvosi 1983, Skipulags-tillaga Aðalstræti og umhverfi. Höfundar Dagný Helgadóttir og Guðmundur Pálsson arkítektar.

1984 Skipulags- og sögusýning Frá Skólabrú til Gullinbrú-ar, haldin á Kjarvalsstöðum í maí. Sýningarbæklingur gefinn út.

1984 1. og 2. hluti Grafarholtsbyggðar kemst í byggingu.

1985 Út kemur í fjöldi á vegum Árbæjarsafns: Skugga-hverfi — Skrá yfir hús í hverfinu norðan Hverfisgötu. Höfundur: Guðný Gerður Gunnarsdóttir safnvörður með aðstoð Salvarar Jónsdóttur.

1985 Félag skipulagsfræðinga stofnað.

1985 Borgarskipulag lætur fjörlita: Mat á skipulagi Árbæj- ar- og Breiðholtsverfa. A: Mat skipulagshöfunda (ágúst). Mjög nauðsynlegt er að leggja mat á fyrri reynslu í skipulagi, en það þarf að gerast af öðrum en höfundum sjálfum. Þeirra upplýsingar eru þó mikilvægar til að skýra hugmyndaþróunina.

1985 Samkeppni um endurskipulag Arnarhólsins.

1985 Endurgerð göturýmis á neðanverðum Laugavegi. Rými fyrir fótgangendur verulega aukið.

1985 Stefán Thors ráðinn Skipulagsstjóri ríkisins.

1986 Nýtt aðalskipulag Reykjavíkurflugvallar samþykkt.

1986 Hafnar umræður Arkitektafélags, Háskólastektors og Menntamálaráðherra um hugsanlega kennslu í umhverfis-hönnun í Háskólanum.

1986 Lagðar fram tillögur að nýju Aðalskipulagi Reykja-víkur í nefndum borgarinnar.

1986 Haldin sögusýning á Kjarvalsstöðum og tæknisýning í nýja Borgarleikhúsinu, vegna 200 ára afmælis borgarinnar (18. ágúst).

English Summary and Text Descriptive of Maps

1. The site and the initial settlement 874 — 1750. Page 6

The old Icelandic manuscripts, annals and sagas, tell us that Ingolfur Arnarson, the first settler, built his farm where later the center of the Icelandic capital city was eventually to rise.

There is even good evidence to suggest that it is his path to the shore, that 800 years later became the first street when the village of Reykjavik was founded. This short street is still called „Main Street”.

Ingolfur was a Norwegian viking like most of the other settlers. In those days people were very involved in mystical or symbolic actions which most modern people deal with jokingly or even mockingly, not fully realizing the spiritual need of man to adjust his actions to cosmological forces. Studies are, however, opening up today into the value of systems of symbolic actions.

As Ingolfur approached the South-east coast of Iceland in his Long ship, he threw his throne pillar totems overboard and declared that he would let the Gods guide the pillars to the place where he should settle.

It is said that frequently there are hidden rational values behind such symbolic actions. In this case the drifting of the pillar totems could find the easiest searoute following the currents and finally a calm harbour where lots of driftwood came ashore.

The search for the house pillars took three years and was undertaken by the Irish slaves Vifill and Karli, who searched a coastline of about 500 kilometres.

This long period could suggest that their task was, not only to find the pillar totems but to make a general reconnaissance of the new country and also to evaluate a suitable site for a farm-stead. The choice must have been based on various requirements which modern planners would easily recognize. The site had to be close to the shore because of difficulties in transporting goods from ships. Good easily accessible pastures for the animals were another necessity. Near Reykjavik there were a number of small grassy islets, their isolation by the ocean making it less necessary to fence the livestock in. Animals could be kept there thus protecting fields and pastures on the mainland and by turning this principle around, fields were naturally protected on some of the islets from the life-stocks.

It was important that the sheltered harbour was not located deep in a fjord, due to ice-formation in winter.

In addition to this Reykjavik (meaning Smoke- or Steam-bay) had the geothermal hot water and layers of peat in the ground for use in building and for the heating of the houses.

All these features and resources were rather unique for this part of Iceland, so the selection of the site at that time seems to have been carried out in an intellectual and planned manner. This skilful selection of the location also proved to be of great benefit for the people of Reykjavik in the centuries to come.

Natural features in the settlement area. Pages 8—9.

On this map the coastal line is moved out to today's 2 meter depth-line which gives an idea on how the land stretched out in earlier times. Today's coastline is shown with a thinner line. The retraction of the coastline has been caused both by the area subsiding by 1—1½ meter into the ocean during the 1100 years, and by some erosion of the coastline.

People with some knowledge in Icelandic or Old Norse can easily, with the help of etymology, get a pretty good idea from the old nature names on the map, about the initial landscape.

2. An Icelandic-Danish hamlet. 1750 — 1865. Page 15.

In the 13th century Iceland became a Norwegian colony and a century later was taken over by the Danes, their rule lasting until 1944. The governor of the country and his staff were Danish, as were many of his officials.

For most of the time, however, Iceland maintained its own parliament — Althing, established as far back as the year 930 and located until 1799 at Thingvellir, 50 km east of Reykjavik. The seat of the Danish Governor, Bessastadir, was situated on Alftanes, the next peninsula south of Reykjavik, today the residence of the President of Iceland.

In 1749 an energetic Icelander, Skuli Magnusson, was appointed to the office of Financial Comptroller for Iceland. He built his official residence on the Island of Videy, north of the Reykjavik peninsula. Thus Reykjavik, then consisting only of a farm and a parish church, was situated right between the two centers of power in the country. Skuli Magnusson in 1750 brought together a number of Danish officials and Icelandic community leaders to found a company, the first industrial development in the country, a wool mill. Because of the Reykjavik farmstead being located right in the middle between the two power centers, together with its advantageous natural features, the choice of this site for the first permanent Icelandic hamlet was quite logical. It should be noted that this early development of the hamlet was helped by the positive attitude of the Danish king who gave the Reykjavik farmstead to the new company in addition to financial support. In the summer of 1752 there was great activity in Reykjavik, as a complete industrial hamlet was constructed during the few summer months along the old path to the sea. Soon thereafter also a number of Danish tradesmen and merchants set up their shops in the village.

During the same period in history, or a little later, Danish merchants began founding a number of other small trading posts all along the coast of Iceland. Icelanders came to develop a love-hate relationship towards these settlements. They could hardly deny their benefits, but at the same time they

connected them with declining morals and a distasteful corruption of the language and customs, owing to Danish influence. This soon made Reykjavik a disreputable place, a view that even lasted well into our century. A symbol for this reputation as a place of national subjugation, was the first official building in Reykjavik (1760), a large prison. At present time, strange to say, this stately building houses the offices of the President and the Prime Minister.

The next important decision that furthered the development of Reykjavik as a town were proposals of the so called „Land-commissions“ concerning free-trade in six Icelandic trading harbours. The date of the law on these trading stations, August 18, 1786 is celebrated today as the founding day of Reykjavik.

Gradually more and more official institutions were moved to or founded in Reykjavik, but in spite of that the town still remained a sore thumb to many nationalists because of the heavy Danish flavour of the place. In the discussions that took place around 1840 on where to establish the Althing anew, there was a tough resistance against placing it in Reykjavik. But the leading independence champion Jon Sigurdsson, however, was a very practical man and retorted: „It is in our power to make the town Icelandic.“

The Althing was reestablished in Reykjavik in 1846, an important step in the development of Reykjavik towards becoming the Capital City of Iceland.

Reykjavik in the year 1801. Pages 16—17.

At this time a row of commercial houses had arisen on the curved coastal line. Most of the houses in Aðalstræti (The Main Street) had been built for the woolen mill, but a number of the turf huts in Grjotathorp belonged to the old farmstead Vik or some of its cottages.

The characteristic house form is the one story "Danish" house with highpitched roofs, painted mainly with black tar. But also a few stone masonry houses appeared.

The perspective is drawn by Aage Nielsen Edwin. A magnifier is handy here to discern the innumerable small details, and the same applies to many other drawings in the book.

3. A village of wooden houses and fishing smacks. 1865 — 1900. Page 23.

In the early 19th century Reykjavik developed very slowly into becoming the governmental and educational center of Iceland, but because of several misfortunes, none of the original industrial factories survived through difficult times.

In 1865 there began in Reykjavik a development of a quite different industry, which soon could support a round-the-year work force. This industry was based on the advent of the fishing schooners. These could operate all the year round unlike the earlier rowing and sailboats which had long intervals of inactivity because of winterstorms and periods when the cod was migrating to other parts of the coast where it was too far for the small boats to go fishing. At the turn of the century the number of the fishing vessels in Reykjavik and its neighbour-

hood had risen to over one hundred vessels and the population of Reykjavik risen to almost 5800 inhabitants.

At the same time, in a period of a very cold climate, people were fleeing the countryside, — many emigrated to North America but a number of people from the countryside took the choice to move to Reykjavik, trying to find work at odd jobs connected with the fisheries. Since emigration to America reduced some of the population pressures, neither did squatting nor a too high population density cause a problem in Reykjavik, common problems at that period in other European countries, which also was connected with the unregulated development of building sites, where speculators put as many flats as possible on a limited area. Despite some overcrowding in Reykjavik, the town was spared such a fate, because there already was an understanding of the necessity of taking charge. Building codes had already been established that put limits to density. These codes though mostly originated in the need to reduce the risk of fire. Another reason why the settlement was so spread out was, that in those tough times agricultural pursuits were still an integral part of life: Potato fields ran along the build-up areas and the livestock was allowed to roam freely on the pastures and gravel paths in town.

This was important for survival then, and this also became a positive feature of the town during the First World War and during the Great Depression. We can thank such series of circumstances for the wide open spaces that exist everywhere in the present town.

Up until this period of the late 19th century the one-storeyed Danish building form dominated. But as the number of Icelandic carpenters increased they started to create Icelandic variants, the most noteworthy being a lower pitched roof put on elevated attic walls which increased the living space of the attic. Also there was a trend to elevate the basements so they stood well out of the ground. People also started to build special entrances and storage rooms extending out from the building. A few Norwegian „catalogue houses“ were imported and had big influence, especially in terms of their decorations above windows, and at the eaves and rafter ends.

One unique Icelandic feature became the skilful use of corrugated iron to sheath the whole house, both roofs and sides. They were made necessary as unsheltered wooden construction was not water tight enough in the combined heavy rain and strong winds. The corrugated iron, later painted in bright colours, dominated the scene in all Icelandic towns and villages.

A village of wooden houses in 1876. Page 24—25.

This perspective can be used to go sightseeing back into old times. One can imagine arriving on horseback down the Bakrabrekka, dismounting on Laekjartorg.

In that square we have a similar view today, although big houses have been built here and there, and there are no gardens reaching to Hafnarstraeti.

It was customary in those times to leave the horse in Laekjartorg tied to a horsebar and go from there seeing the sights of the village.

4. The town at the beginning of a new century. 1900 — 1915.
Page 31.

The feature that characterized the development in this epoch was a rapid surge in technology in terms of industrial innovations and in the development of a municipal technology.

Large cloth- and woodworking factories were built, the first steam-trawler arrived in 1905 and their number had increased to about 20 at the time of the outbreak of WW I. Construction of a sheltered harbour began in 1913 and for the construction work steam railways were imported and used for the first time in Iceland. The rail lines ran from the stone quarries in two semi-circles around the town and down to the harbour. Later the location of the rails became the site for a circumferential road. The first automobile arrived in 1904 and asphalting of the streets started in 1912.

Town technology was introduced: The first closed sewer in a street in 1902, a water-supply system in 1909 and a gas system in 1910.

Suddenly people realized that Reykjavik was rapidly on its way to become a proud modern town, destined to be the capital of a country gaining independence from the Danes.

People started to develop ambitious visions of, what the capital should look like and there were demands for securing the most beautiful spots for the most important buildings of the future. Also with the advent of automobiles people were worried about the narrow streets, foreseeing a larger increase in traffic. In these years Reykjavik was a booming town, primarily based on the technology of steam-trawling. The new-rich families built the most beautiful wooden houses near the Lake Tjornin, where most of them fortunately still grace the environment. At the same time the first big concrete houses were built in the town center.

In this period, between 1900 and 1915, the population more than doubled, growing from 5800 to 14.200. There was a constant lack of housing for newcomers, but people were eager to build new houses for themselves. The crisis of housing shortage would thus probably only have lasted a short period, if the Great War had not begun in 1914.

The prosperity of the town depended upon assuring secure markets in foreign countries to sell the fish at reasonable prices. But with war-price regulations in Britain, the price obtained for cargoes of iced fish in Britain collapsed, while the price for coal and insurances for the trawlers went up, so that they could no longer be operated profitably. Finally 17 trawlers of a fleet of 19 were sold to the French government which used them for minesweeping. They all left the Reykjavik harbour on a single day, bringing about a collapse of the town's industry and leaving the working people without work and with little food.

A map by the Danish army from 1903. Pages 32—33.

This map shows the town and its natural features in 1903.

Some streetlines are only partly built and in many cases only parts of the future streets have been constructed.

The map was used until about 1920 by the building committee and the town engineer, then a single official, for plotting out ideas on new street lines etc. A coherent town plan proposal was not worked out until later.

5. A town with modern attributes. 1915 — 1930. Page 39.

The year 1915 can be regarded as the beginning of intense discussions about Reykjavik's planning. In the spring of that year, there was a big fire in the town center which burned 12 large wooden houses to the ground and threatened the whole midtown area.

A discussion that frequently connected this disaster with faulty planning, lasted throughout the year. A Danish-American architect, Alfred Raavad, who visited the town, wrote a number of articles on town planning. Gudmundur Hannesson a physician and professor of medicine, also was busy writing on the subject, and the next year he published the first Icelandic book on building and planning matters. This book became the foundation for the first planning bill in the Althing in 1917, which finally was passed as law, with a number of alterations, in 1921.

A. Raavad presented the first regional plan idea. The proposal aimed at connecting Reykjavik and the fishing town Hafnarfjordur (10 km to the south). This of course would have been the most sensible guiding plan-idea for this region.

Hannesson's book was mainly concerned with buildings, environment and health. It did not reach the level of any master plan ideas, and it was a problem how the term „planning“ was largely understood to cover only the small scale aspects of the environment. Even today in Reykjavik we have little discussions on planning at the masterplan and regional-plan levels.

The first government-established planning committee started in 1924 to work on the first comprehensive plan for Reykjavik. The committee concentrated on issues like unifying height of houses and the making of rules on whether houses should be connected or detached.

Professor Hannesson advocated zoning for a better hygiene, achieved by separating activities. But such a rule though was not formally included in the plan.

The detail plans, such as a plan for an University campus on Skolavorduholt, soon proved unrealistic, because the planners did not foresee increased car ownership and took hardly any parking needs into consideration. The same underestimation of parking needs has in fact torpedoed many other projects in later decades, such as the proposal of building a new town hall at the Lake Tjornin.

The 1915 fire triggered the passage of a new building regulation prohibiting the construction of wooden houses, thus ushering in the era of concrete housing. In spite of the hurry many of these first concrete houses are pretty, some of them made more beautiful by the use of stucco ornaments.

It was not until the introduction of the lifeless functionalism of the late twenties that Icelanders started to build ugly concrete houses, a sterile architecture, that has more or less continued to the present day.

The plan of 1927. Pages 40—41.

This is the first coherent plan proposal made for Reykjavik.

The main characteristic of the plan is a maze of streets that define blocks for houses. The sides of the streets were to be lined with a continuous line of houses, with open space in the middle of the block thus created.

The idea of connecting the houses to form the complete frame was only realized in few places, so that ugly windowless building ends for fire protection, are common sight in Reykjavik.

This proposal suggested too much density and demanded too much demolition of existing houses to be realistic. Still it was an important step.

6. Times of depression and war. 1930 — 1945. Page 47.

The world depression was a major influence in the shaping of Reykjavik. During that meagre time the plan that was based on the idea of demolishing most of the wooden houses and to build blocks, 4—5 stories high, became impossible to realize for financial reasons. Thus the conservationists today may have to thank the depression for the preservation of the old environment.

Continuing construction of low density housing meant that the town continued sprawling. Therefore completely new planning ideas had to be developed during the thirties. The new planning proposals introduced the idea of wide traffic streets lined with large houses and squares where many streets met (like in Paris, London etc.). But now the uncritical attitude towards the car was beginning to change, and as these arteries were built during the forties and fifties, a trend to withdraw housing from the noisy traffic lanes into the squares developed. The green circular traffic-squares are however remainders of the idea of city squares with monuments and large buildings. The plan structure of house-lined traffic lanes, was thus gradually totally reversed.

At the end of the Depression era another outside event, the Second World War, swept the town into a totally different development. One day in May 1940, in the early morning hours, the British occupied this small town capital of a country that had no military defences at all. In 1941 Winston Churchill visited Iceland and there gave his first famous V-signs. Later that year the British were replaced by the US Marines, their first active involvement in the European war.

For the needs of the occupation forces all the green parks and pastures in town were now filled with Nissen quonset huts of the army barracks, which after the war had to be used as homes for people of the countryside that flocked to Reykjavik for the abundant work opportunities there. Because the army camps were so highly integrated into the town, they had a bad effect on social morals. After the war the camps were converted to temporary housing for civilians and soon became a difficult slum problem.

It took finally a great effort to tear them down and relocate the people living there, a task which was finally carried out during the late fifties. The US army remained in the country after

the war but all their forces and installations were moved to the isolated base near Keflavik, 60 kilometres away. On the bright side of the occupation were the immense material benefits. Up to this time Iceland had been a poor and underdeveloped country. After the war it was rich and active, equipped with modern machinery like trucks, cranes, bulldozers, and the people had learned to apply modern technology for construction. The occupation forces built few permanent houses, but they extended the road system, and they left behind a large airport in Reykjavik, which is still in use, little altered, for all domestic flights. A problem with this airport is however that it is located so close to the center of the city. Thus, in addition to the danger of air traffic over the center of town, it also covers large valuable tracts of land. The large area occupied by the airport and the army camps caused the town to spread out even more than before.

The planning idea of 1937. Pages 48—49.

The most important advances reached by this plan were the distinction between two categories of streets: traffic streets and neighbourhood streets. Accompanying it was an important survey of the depth of soil (the dotted line) and the plan was to some extent adjusted to this information.

The block frame system was carried one step further in most new areas with large buildings at the traffic squares.

On the original map there were few direct suggestions for land-use, so in this drawing there is some guesswork on that matter but this guesswork is supported by information from other documents.

7. Reykjavik fills the Seltjarnarnes-peninsula. 1945 — 1965. Page 55.

In spite of shortage in foreign currency after the war, the newly rich built extensively and the town increased immensely in area. In the 20 year period 1945—65 the Seltjarnarnes-peninsula was almost fully built out. Although the population, which grew from 47.000 to 78.000, increased by 70%, the urban area increased by 700%, resulting in a tenfold increase in area for each inhabitant. One of the reason for this was the now common ownership of a family car which shortened all distances, and thus allowed people to move farther out.

This expansion created a need for enormous new investments for the City of Reykjavik. There was a lagging behind in providing services and paving streets well into the sixties.

During the war years the center city had been equipped with a central heating system, using geothermal water from the hot springs in the neighbourhood. Now a huge and expensive project was launched to extend central heating into the suburbs.

In 1948 the first comprehensive plan for the whole Seltjarnarnes-peninsula was presented. The main features of this plan were that the whole northern seashore was set aside for industries and a new special fishing port was proposed at Kirkjusandur. Now again open areas were proposed on hill tops (Haaleiti, Laugaras, Bustadahals) where official buildings were

meant to grace the township. Around the Haaleiti a new high rise town center was planned. In the later plan of 1957 these open areas were reduced and instead of official buildings there were built residential highrises. They enjoy a beautiful scenery to distant mountains that are surprisingly clear to look at owing to the clean air. Here the planning for the first time took view-facilities seriously as a resource and utilized it with high rises. It is a different story related to other criteria that more recently the residential high rises have been severely criticised as it is felt that they foster social isolation.

In the 1948 plan, zoning was suggested for the first time, but it was first and foremost with the Danish plan of 1965 that isolation of residential areas in the suburbs of Arbaer- and Breidholt became a real problem.

This 20 year period after the Second World War was very prosperous which led to the development of unrealistic ideas of the possibilities of the future of Reykjavik. In retrospect we now realize the comic proportions that were reached, in the suggestion of a future harbour before the elections of 1962 (See page 62). Here an area almost as big as the whole area of Reykjavik was foreseen for a harbour. Only the Eastern half of that proposal was carried on into the Danish plan, but still the harbour was far too big. Now it seems surprising how little professionals were involved in correcting these false estimates.

Such inflated ideas and sometimes also underestimations have often hampered sensible planning in Reykjavik. They have done much damage to the city planning and management.

The plan of 1948. Pages 56—57.

Here, for the first time, a plan-idea for the whole Seltjarnarnes-peninsula is presented. This plan, like the 1937 plan and the 1957 plan, was not formally adopted by the city council. But all the same, they served as guidelines for the main developments.

On the original map, on which this map is based, the residential areas are divided into one and two family houses and the streets were divided into three categories.

A plan-proposal of 1957. Pages 60—61.

There exist many variants of this plan. What is shown here is the last in a series of proposals. In an earlier variant a residential area was shown in the Oskjuhlid-hill except for a reserve area on the top. There also the airport had been removed from this area.

The eastern part of the peninsula was largely constructed according to this plan.

8. The period of the „Danish plan”. 1965 — 1972. Page 63.

Around 1960 people began to realize that the town once again was about to burst out of its frame. The plan that covered the peninsula had become insufficient. A major expansion-project would have to be planned, a project which was bound to affect

the neighbouring communities. Therefore it was decided to prepare a Scandinavian competition for a masterplan. A group of Danish planners was hired to prepare the material for the competition. They published a few reports, the best of which provided material on various natural features of the whole area. A second contribution of this plan-work is that it involved the cooperation with the neighbouring communities.

But as so often before the planners found out that it would be nicer if they would do the planning themselves, so finally the competition was reduced to only the detailed planning of a small residential area in Fossvogur on the southern fringe of Reykjavik, and the Danes took over the master planning themselves.

For a long time it had been obvious that the most logical planning policy for the whole Reykjavik and its region was to connect the settlements in the area between Reykjavik and Hafnarfjordur. But that would have meant some reduction in the autonomy of the communities. This is always difficult to bring about. Almost all major cities in the world have in the beginning started out similarly as a number of separate communities that even after unification have retained their town councils for local affairs. Quite deplorably there was a serious lack of leadership from the state planning authorities and the parliament. An excellent opportunity for a consistent planning program of the whole Reykjavik-area was missed and the best alternative for the regional development was lost. The only choice that remained was that Reykjavik on its own would expand to the north and the east, within its own boundaries. And even there the worst alternative was chosen: to extend into the eastern highlands, possibly in the hope that it could later be linked to the southern communities.

Another major issue was the problem caused by the airport's location in the middle of Reykjavik. That issue also came strongly into the discussion, but this also unfortunately developed into a standstill because of an unrealistic location alternative of Alftanes, a peninsula to the south and also because of lack of leadership.

During this era people also had ideas about the need and desirability of city highways. An extensive network of thoroughfares all through the town was planned, but owing to their expense, only parts of them have been or will ever be constructed. This has caused serious problems in today's traffic planning and planning in general. It was only "at the last minute" that some parts of the oldest town-center could be saved from being torn down because of these highways.

In spite of the rising awareness in other countries of the problems caused by „dormitory suburbs”, the plan brought about establishment of residential centers of this type, in the Breidholt-highlands during the seventies. And still more surprising was the erection there of highrises that have a density that is appropriate only for town centers.

The Danish plan of 1965. Pages 64—65.

This was the first general plan for Reykjavik which received some formal consent from the Ministry of Social Affairs. That was achieved because the confirmation was needed to approve of the state highways running into and within town. The

law on highways compelled officials to seek such consent, because otherwise the state would not have contributed to the cost of their construction. The division of the streets into four categories of traffic intensity were shown on a separate map.

The main characteristics of the plan were the isolated residential areas in Arbaer and Breidholt. Other outstanding features were the large harbour and an industrial area, both planned for the shoreline of the fjord.

9. The planning ideas of the Reykjavik Development Office. 1972 — 1978. Page 71.

The new so called Throunarstofnun (Reykjavik Development Office) started operation in 1972 with an Icelandic staff.

There were three reasons for establishing it: 1. A need for new residential areas after 1980. 2. A new attitude to many planning questions and 3. An old idea that a planning institution was needed especially to bring planning to the level of actual realization.

New residential areas were needed, not because of any sudden increase in population, but because people were enlarging their living spaces. The Danish planners had assumed that the Breidholt area might come into use in 1983 to house about 25 thousand inhabitants, and then the level of the population in the Reykjavik community would have risen to 108 thousands.

However by the mid 70's development of the Breidholt-suburb was already in full swing, creating housing for 20.000 people. This took place during a period when Reykjavik's total population had increased by only 5 thousand.

Thus in fact the number of inhabitants in the older quarters of Reykjavik had decreased by about 15 thousand, which shows that most of this activity was only to gain bigger living space for the people that already lived in Reykjavik.

Now it had become obvious that the Danish planners had made serious calculation errors. The Danish plan also gave no further advice where to look next for building sites. There was no progress to facilitate development to the south against a lack of cooperation with the neighbouring communities. The Development Office hence had to prepare other alternatives.

The only alternative for city expansion which the politicians and the office took seriously was a planning of the Ulfarsfell-area, a fairly self sufficient town unit of about 40—50 thousand inhabitants. Earlier the area had been foreseen for heavy industry. This planning was done after an extensive study of natural features in the area with the overlay mapping method.

The new attitude towards planning reflected a dislike and reaction against the earlier highway systems, based partly on environmental factors. The office confirmed that the most environmentally unfavorable parts of the highway system would never be built.

Simultaneously a positive attitude towards architectural conservation was formed. In spite of that the office got into some conflicts with the most active conservationists.

In 1973—74 the Development office worked out a special plan for Environment and Recreation, which became the main election platform of the ruling conservatives, in the spring of

1974 and was called the Green Revolution.

Since it was made an election issue, the leftists turned against the plan, which was somewhat anomalous because in most countries rightists usually advocate direct economic issues, while leftists support environmental viewpoints and increased investments in public areas.

This exemplifies how extremes in Icelandic politics have damaged good matters, simply because politicians want to bring their opponents down.

Some parts of the Green Plan, however, were realized, such as the first pedestrian mall, detailed planning of some open spaces and parts of the riding-, walking- and bicycling routes.

The plan of the Development Office 1977. Pages 72—73.

This plan was passed by the city council in 1977 but an approval of the ministry in charge of planning had not been received before the communal elections of 1978. Then the leftists came into power and dropped the whole plan.

The main characteristics of the plan was a break away from the highland town development which was replaced by the planning of a fairly self-sufficient town unit in the Ulfarsfell-area. Industrial areas were planned near to the residential areas and a town center planned in the center of the area at the Korpa-river.

10. Regional development. 1965 — 1982. Page 79.

Around 1950 there were only two town communities in the region: Reykjavik and Hafnarfjordur. The ideal solution would have been if the Icelandic government at that time had formed a regional union. Today, as the area has been divided into 9 stubborn communities, it is almost impossible to reach an agreement on basic regional issues. This means that now the Icelandic government must take the lead and force the communities to form an union which would obligate them to work according to a regional plan.

There have been a few committees and regional unions working on a voluntary basis, but nothing practical has happened in forming a logical planning policy for the region.

The so called master plans of the different communities have been adjusted in some ways and some minor coordination has taken place, but to call that a regional plan is utterly misleading.

Apparently the communities are only playing the game of making themselves and others believe that something realistic has been done, often at very high costs.

In 1960 the first such regional committee had been formed, a cumbersome operation with 17 members from the different communities. By the planning law of 1964 the committee was formally established for working out issues connected to the Reykjavik plan and as the plan was published, it was accompanied by a so called regional plan, which however apparently had no binding obligations on anyone.

In 1972 the committee published a revised edition, — a map

and a report and sent it for „approval“ to the communities in 1973.

The Reykjavik part of the plan was mostly based on the Danish plan. Reykjavik understandably therefore replied that it was working on a revision and similar replies came from the other communities. Since that, this kind of progress for producing a „regional plan“ has ceased.

In 1976 a voluntary union of communities in the capital region was established and two years later opened a planning office. This office has made studies on various subjects, such as the drainage systems, commercial development, feasible spaces for afforestation, bicycle paths, ideas on a bus system etc. This has been of some practical and educational value but the most vital thing i.e. a logical land use pattern and building up of the region has not come any closer in a practical sense.

There are many reasons for desiring a regional plan, for instance how scattered settlements make bus services difficult and expensive. The same applies to the road system which is very expensive. Investments in roads, cold water and geothermal water systems, drainage systems and a number of other services are spread out in all directions and do not become fully efficient until after many years. For the same reason, construction areas stay unfinished and unattractive for years.

Finally a main planning point: The planning on the whole lacks direction and the optimal use of land can not be realized.

The „regional plan“ of 1972. Pages 80—81.

As a part of the Danish plan made in 1965, an effort was made to get the many neighbouring communities to cooperate on the development of a regional plan.

An initial proposal was approved by a joint committee of the communities with a report in 1973, but did not get an approval.

The plan work therefore led to no binding obligations and with lack of mutual financial responsibilities there was no possibility to begin a sensible regional development. Only some coordination of the main traffic routes could be reached.

11. The planning ideas of the leftists and the new Town Planning Office. 1972 — 1982. Page 87.

Big headlines flashed and there was a great shake-up in the political history of Reykjavik in the communal elections 1978, as the leftist parties for the first time came to power in the City Council.

The three left wing parties formed a coalition. Suddenly the matters of environment and planning were under the control of a radical leftist party, which for a long time had shown the greatest interest in centralization and socially orientated planning (The Peoples Alliance).

Therefore it seemed likely that there would be a big shakeup and confrontation on the planning issues with the conservatives. This also became true.

It was fortunate for the leftists as they were now taking over the city apparatus that the seat of the chief of the planning of-

fice was vacant, so they had an easier hand taking over and shelving many earlier plans of the conservatives, such as on building up the old town, raising a new commercial town center and a future developing site in the Ulfarsfell-area.

Instead they turned to planning new residential areas in the highlands. This area has a better contact with some older areas, which is a point in favor of this location compared with locating the development in the coastal areas.

The most surprising part of the leftist planning policy was the idea of reaching a higher density on the peninsula part of the town by encroaching on some of the green- and reserve-areas.

Because of higher living standards, the city had been spreading out enormously for a long time, in spite of little increase in population. Constantly, new residential areas had been developed for young people, which meant that the community had to keep on building schools, even though on the whole, the number of pupils were declining. Now it was realized that by building more in old areas a better utilization of earlier investments in infrastructures could be reached.

The strange anomaly that originally had started in the „Green revolution“ now reappeared. The conservatives now retaliated by turning against and fanning opposition of the population against these economically feasible ideas. In spite of this propositionsome of these areas were constructed and thus reduced the need for investments in new areas.

All the same the proclaimed urgent need for new residential areas was used as an argument by the leftists to rush through a new master plan in an unusual manner.

This was a plan comprising only the Eastern half of the city, where it radically altered the existing plan. The western part of the new plan was, however, only a reprint of the already obsolete Danish plan, — with a few necessary but haphazard alterations.

Strangely enough this faulty plan was approved by officials of the national government (also a leftist government) for political reasons (many proclaim) just before the communal elections of 1982 under the strongest protest of the conservatives.

In the elections the conservatives regained power and have since shelved most of the leftist plans in the same way as the leftists earlier had shelved the plans of the conservatives, a translucent example on how damaging political games can be in planning matters.

The 1982 plan of the new Town Planning Office. Pages 88—89.

When the leftists came to power in 1978 they formed quite different attitudes towards planning, taking a new look at fundamental aspects like the airport and the old town.

No conclusion, however, on these issues had been reached in 1981, when the need for the new building areas had become urgent. Therefore a plan only for the eastern part of the town, was passed by the city council. In 1982 just before the elections, this new eastern plan was published, but the old and obsolete plan for the western part was printed on the same sheet with some haphazard alterations.

12. Planning policy of the conservatives around and after the elections of 1982. Page 95.

As the Conservatives lost power to the leftists in 1978, they had been on the verge of starting three projects: 1. City residential area at Skulagata, 2. A commercial unit in the New Town Center, and 3. A residential area at Grafarvogur.

The leftists had as they came to power, immediately put an end to all these projects. In the fall of 1983 the Conservatives started these projects anew, in reworked forms. In some ways the delay and the reworking of these plans can be judged as advantageous, but in some other ways damaging and disadvantageous.

The elections in 1982 centered around planning issues. The plans the leftists made after shelving the older ones, came now under a heavy attack from the conservatives, who also maintained that the leftists discontinuation of the earlier plans had caused lot of damage.

The leftists lost badly in the elections, so the conservatives had the mandate of the voters to revive the former planning policy.

In the first part of the term, the conservatives though got into some management problems in the planning, because they had to take over the planning chief that the leftists had hired.

Therefore, in this period, they gave many of their projects to private architects' offices, thereby bypassing the planning office, and therefore at this time they were only partly able to make use of its staff. This experience obviously suggests that a new chief planner should be appointed after every change of rule.

Let us now come back to the earlier mentioned projects where the new planning proposals of the conservatives stirred some controversy.

Two of the ideas that were initially presented on the Skulagata project (in the fall of 1983) have the floor area ratio 2.0 (which means that built floor area will be twice the size of the ground area).

Many think that this is too high for a city dwelling area. Also there are concerns about the skyline of the Skolavordu-hill, about the microclimate and of course it is always a very sensitive matter to put huge new construction into an old quarter. But in many ways this project though is a sensible one, meeting the desire of many people wishing to live downtown. In its present stage the area is unattractive, with old storehouses and the new construction would be a face lift for the town. It is also positive that even with a high rise, the shadow zones fall on the site of a future highway.

The former design of the New Town Center that consisted of a big but handsome cluster of small shops, has now been replaced by a supermarket shopping mall. By that project Reykjavik is getting ready for a fight to win back some of the commercial volume that has been lost to the suburban communities.

The Grafarvogur area, which is a part of the new coastal area, has the suburban character that has been getting less popular everywhere in the world. This has not been quite understood in planning of this area.

Looking finally at the big picture, i.e. the need for a common

planning policy for the whole Reykjavik-region, we see that there have been but few advances thus far.

A plan for the Grafarvogur area 1983. Pages 96—97.

At the elections in 1982 the conservatives announced their dissatisfaction with many fundamental features of the master plan which the leftist succeeded in getting approved by the Minister of Social Affairs that same spring.

One of the conservatives main objections was that the proposed development should be withdrawn from the highlands and returned to the coastal areas.

The framework of the Grafarvogur plan shown here, was the first step towards that planning direction. The mainlines of the Throunarstofnun-plan were followed. The Hofdabakki-bridge from the leftists plan is retained, which is a disadvantage compared to the Ellidavogur-bridge.

When a renewed masterplan for the whole area will be published, one can expect that the Throunarstofnun ideas will be the leading one.

13. Thoughts about the future, in 1986. Page 103.

The massive urbanization that began in the 19th century was largely based on the technological revolution. The earliest phase of technology was in many ways crude and made many peoples' work monotonous and led to alienation.

Now we are starting to realize how insensitive and unintelligent many of the functions of today's modern city are. Probably the most obvious of this is the transportation system with all its cars, roads, highways and parking lots. A considerable share of this immense traffic operation deals only with transporting tiny bits of information to banks and offices.

We are now at the threshold of a new technological era, an age of computers and electronic information flow.

Just as the earlier technology shaped the components and patterns of today's cities, the new technology will mean different routines for individuals, companies, as well as the city operations in general.

We will not be limited by a rigid technology and flexibility will increase in all aspects of life. People will be able to shop, receive data from libraries, do their banking etc. at their home-computers at all hours, day and night.

There will be a relative decrease in traffic peaks. Thus we should now show patience and delay highway investments that possibly might not be needed any more in 10—15 years.

A much bigger part of peoples' lives will center around hobbies and leisure activities and new lifestyles and new types of neighbourhoods need to be constructed for them. As in many other cases we see those trends first in the USA where there is an increase in building up of neighbourhoods centered around golfing, boating, sport flying etc.

Also there is a growing popularity of commercial areas combining arts and crafts, amusement and recreation.

A shift in development, such as this, makes it necessary for us to rethink and rearrange our ideas about cities, and the same will apply to such varied fields as the conception of companies and the education of people.

As of now there is still lacking an overall communal authority for the Reykjavik-area, with the authority needed for planning decisions. The communities now proceed like blindfolded each only with their narrow views and goals. In some cases communal officials see the inefficiency and how unwisely land is used in many ways, but private interests prevent them from effecting the necessary communal reconstruction.

It is necessary to inform the general public about all the mistakes and blunders that have been made, to form a pressure on the politicians. In terms of nature the Reykjavik area is one of the most beautiful city sites of the world. This treasure has until now been too badly managed, but there is still time to

turn to better ways, which however, only can be achieved with the informed and sensitive planning of the area as a whole.

Main principles of a regional plan. Pages 104—105.

The fundamental feature in working out a regional plan is the creation of a multi-jurisdictional authority that can guarantee that the area will be developed in a coherent way and not stretched piecemeal in all directions.

If that could be effected the result would be great savings in drainage, roads, main supply lines etc. Higher density would also improve services like that of the bus lines.

The most logical policy for this region would have been to complete the southernmost circle first and then go to the Ulfarsfell and Leirvogur circles. By connecting the peninsulas with bridges as shown on the map, interconnected density circles around the fjords could be achieved.

A key to the graphic shadings of the maps

**All the maps have the same graphical notations
for indicating the proposed land-uses:**

	Industry and warehousing		Local institution (school, kindergarten etc.)
	Residential areas		Reserved area (shading indicates later uses)
	Public institutions		Mixed uses (as shading indicates)
	City center district		Recreational area
	Local shopping center		Residential area, high rises

Nýjungar og einkenni á hverjum tíma

Flokkur einkenna		1. Landnám. Upphaflegt umhverfi. 974—1750.	2. Hálfdansktporp. 1750—1865.
Hlutlægt umhverfi	Húsa-gerð.	Torfbærir, sumir í raun tréhús með torfhjúp til einangrunar.	Timburhús með dönsku lagi. Dönsku steinhúsin.
	Umferðarkerfi.	Slóðar, reiðgötur, varðaðar leiðir.	Malargötur, steinhelluraðir, göngubrýr.
	Einkenni umferðarkerfa.	Víða torfærur, torsótt ferðalög.	Ryk, aurbleyta í rigningum.
	Lýsingartækni.	Ljós í glugga, sól og tungl.	Fólk bar ljósker með sér, t.d. næturvörðurinn (1790).
	Hljóð-umhverfi.	Búfénaður, fuglar, bára við sand.	Hófatak, hljóð frá tali og hrópum fólks.
	Lyktar-umhverfi.	Sjávar- og fjörulykt, gras- og kjarrlykt, húsdýralykt.	Rotlykt, einkum af fiskúrgangi úr fjöru og opnum skolpræsum
	Heilbrigðis-atriði.	Sorphaugar í Tjarnarenda og í fjörunum.	Vandamál vegna sorps og ösku við hús. Fjarlægja þarf úrgang.
Atvinnuvegir og samfélagseinkenni þeirra	Opin svæði.	Erfið stjórnun landnýtingar án girðinga, uppblástur, skógeyðing.	Byggðin mjög dreifð, ekki síst vegna kálgardanna.
	Hafnar-aðstaða.	Skjól í víkinni, ruddar varir, uppsátur í fjörunni.	Kaupmannabryggjur fyrir fyrir uppskipunar og smábáta.
	Útgerðartækni.	Víkingaskip, en síðar smábátar.	Róðarbátar, sex-, átt- og teinæringar. Þílskip i stuttan tíma.
	Staða starfsmanna.	Prælar, leiguliðar.	Purrabúðarmenn.
	Valdsmenn og stéttir.	Höfðingjar og húskarlar og konungsvald og bændur.	Stétt með borgarabréf (mest dönsk), hjú og verkafólk.
Menningar-umhverfi	Rekstraraðilar verslunar.	Biskupsstólar, einokunarversl., kaupm. í Hólimi og Hafnarfirði.	Konungsverslun, fjölgun kaupmanna (kaupstaðarréttindi 1786).
	Einkennandi viðskiptaform.	Skip send í verslunarferðir, kaupskip að vori og hausti.	Verslun rekin héðan og selstöðuverslun fyrirtækja í Danmörku.
	lónaður: tegund, aðstaða.	Heimilisiðnaður, heimaverkun ýmiskonar.	Innréttингarnar: spuni, litun, dúkar, skinn, kaðlar (1752—).
	Öflun og meðferð matvæla.	Heimilin afla sjálf mestallrar fæðu og verka hana.	Tómthús í nánd við sveitabýli, matvæli endurgjald dagsverks.
	Menntunarstig.	Ólæsi, nema örfáir menntamenn. 1744 er 61,8% Reykvíkinga ólæs.	Aðeins 6 % ólæsi 1787, farkennar, prestar, vísir alþýðufræðslu.
	Menningareinkenni.	Bændamenning, hnignun, aðeins örfáir menntamenn.	Ánauðugt, lítlækkað fólk, undir erlendri stjórn.
	Félagslegar hömlur.	Prælkun og ánauð.	Fátækt alþýðumanna.
Afpreyning og menn. atburðir.	Flæði í þjóðfélaginu.	Fólk einangrað á sveitabýlum, en höfðingjar á faraldsfæti.	Þorpsmyndun gefur aukin tæki-færi til félagslegra samskipta.
	Afpreyning og menn. atburðir.	Munnlegar sagnir og kvæði.	Lestur, söngur, sagnir, kvæði skipakomur.

3. Skútu og timburhúsa-bær. 1865—1900.	4. Bær við upphaf aldar. 1900—1915.	5. Bær með svipmót nútímans. 1915—1930.
Timburhús með íslensku lagi, járnklæðning, um 1875.	Steinbær. Fyrstu steinsteypuhúsin (um 1900).	Steinhús með tréinnviðum. Eftirlíking gamalla stílbrigða.
Brúlagðar (stein) götur, hestvagnar, vagnfærar brýr	Malarbornar götur, vegir út í sveitir. Fyrsti bíll, 1904.	Malbikun í miðbæ, Upphaf bílaaldar (1913). Áætl.f. (1920).
Aukinn bæjarblær á götulífinu.	Aukin samskipti við sveitirnar (vörur, fólk)	Minna ryk í miðbæ, en aukið í úthverfum af bílaumferð.
Steinoliuljósker (1876).	Gaslysing (1910), útflúraðir ljósastaurar.	Raflýsing (1921).
Vagnskrölt, eimpípur gufuskipa	Skellir véla í bátum og verksmiðjum, eimreið, gufuvaltari.	Bíldrunur, hávaði við höfn, hljóðíþípur verkstöðva.
Mykja, hrossatað, kamrar, móbreynsla, grútarbræðsla.	Kolasót, einkum á vetrum. Búðarlykt.	Bensínlykt og útblástur frá bílum.
Sýking í brunnum, því þeir of næri byggð.	Lokuð holræsi 1902, vatnsveita 1909, gatnahreinsun	Skipuleg sorphreinsun 1919. haugar við syðri Tjarnarenda.
Sumum kálgörðum breytt í skrúðgarða, trjárækt hefst 1885.	Dreifing byggðar vegna túna. Lækurinn byrgður 1913.	Fyrsti barnaleikvöllur 1915. Hljómskáli í garði 1923.
Bæjarbryggja lögð fram af Pósthússtræti	Einkabryggjur í Skuggahv. og í Viðey 1907. Hafnargerð 1913.	Kolabryggja 1921, Faxagarður 1926, Grófarbryggja 1930.
Seglbátar og stærri segliskútur	Vélbátar og kola-togarar (1905).	Endurnýjun togaraflotans eftir fyrra strið.
Stéttarmyndun, er menn verða sjómenn að aðalstarfi.	Bárfelögin, samtök skútusjómannna.	Fyrsta togaraverkfall 1916, Togaravökulögin 1921.
Innlend og erlend yfirstétt og alþýða, sjóm. iðnaðarm.	Kaupmenn, embættismenn, atvinnurekendur. Alþýðan.	Fólk i borgaralegum störfum fjölgar, verslun, skrifstofur.
Dönsk-íslensk kaupmannastétt.	Innlend verslun, eigin skip, Eimskip 1915.	Ríkisafskipti af verslun, vegna fyrra striðs.
Fríhöndlun. Verslunarskip frá ýmsum löndum. Krambúðir.	Heildkaup frá ýmsum löndum. Reykjavík miðstöð.	Aðgreining heildverslunar og smásöluverslunar.
Heimaverkun fisks og ullan lýsisbræðsla, handiðnaðarm.	Iðnverkstæði, málm, leður, trésmíði, Völdundur 1907.	Fjölgun verksmiðja (um 36 talsins árið 1930).
Mikill hluti búsafurða aðfluttrur frá nálægum býlum.	Nýbýlum fjölgað við Rvk. til að sinna mjólkurbörf.	Reglulegur matvælaflutningur austan um fjall, 1916.
Almenn menntun, barnaskóli 1862, verkmenntun, tímarit.	Aukin sérmenntun, lönsk. 1904 Verslск. 1905, Hásk. 1911	Aukin upplýsingadreifing, dagblöð, aukin bókaútgáfa.
Lesefni og menntun ekki lengur forréttindi.	Tækni- og þéttbýlismenning þróast, þjóðarvakning.	Áfall i fyrra striði, baráttá fyrir efnahag alþýðu.
Þróngsýnar borgaralegar hefðir ríkjandi í Reykjavík.	Stopul árstíðavinna nægir ekki til sjálfstæðis.	Atvinnuleysi í striðinu.
Börnin í nánum tengslum við opíð atvinnulíf.	Aukin skólaganga takmarkar frjálsræði barnanna.	Í Reykjavík má nú kynnast nútíma þjóðfélagi.
Dans, harmoníka, lúðrasveit, útreiðar, jarðarfari, klúbbar.	Leikrit, kvíkmyndir 1906 tónleikar, skautaferðir.	Vöru- og myndlistarsýningar, íþróttamót.

Nýjungar og einkenni á hverjum tíma (framhald)

Flokkur einkenna	6. Bær kreppu og síðar stríðstíma. 1930—1945.	7. Reykjavík nær inn að Elliðaárm. 1945—1965.
Hlutlægt umhverfi	Húsa-gerð.	Aalsteinsteypt hús. Skraut-leysi nytjastílsins.
	Umferðarkerfi.	Malbikun utan miðbæjar, strætisvagnar (1931).
	Einkenni umferðarkerfa.	Fjölgun reiðhjóla, aukinn hreyfaneleiki vegna bíla.
	Lýsingartækni.	Aukin raflýsing, víða tréljósastaurar.
	Hljóð-umhverfi.	Umferðarkliður, flugvéladrunur, loftvarnarmerki, skothljóð.
	Lyktar-umhverfi.	Vörulykt við höfnina, þúðurlykt.
Atvinnuvegir og samfélagsein-kenni þeirra	Heilbrigðis-atriði.	Slæmt ástand vegna fátækta og húsnæðisskorts.
	Opin svæði.	Fiskreitum fækkar, herskálar á auð svæði.
	Hafnar-aðstaða.	Viðlegusvæði fimmfaldast að lengd frá 1918 til 1932.
	Útgerðartækni.	Stærri bátar og togarar.
	Staða starfsmanna.	Ný sjómannalög með merkum nýmælum, 1930.
	Valdmenn og stéttir.	Andstæður ríkra og fátækra skerpast um sinn í kreppunni.
Menningar-umhverfi	Rekstraraðilar verslunar.	Aukin áhrif samvinnuverslunar, KRON stofnað (1937).
	Einkennandi viðskiptaform.	Innflutningur dregst saman í kreppu og stríði.
	Iðnaður: tegund, aðstaða.	Gjaldeyris og tollalög til að styrkja og auka iðnað.
	Öflun og meðferð matvæla.	Bæjarbúar drýgja tekjur með garðrækt, (garð- og smálönd).
	Menntunartig.	Sérhæfing: Tónlistarsk. 1930, Loftskeytask. 1938, Myndsk. 1938
	Menningareinkenni.	Fjöldamenning, útvarp 1930, uppgangur í stríði, nýrikt fólk.
	Félagslegar hömlur.	Mikið atvinnuleysi í kreppunni.
	Flæði í þjóðfélaginu.	Rými til útvistar minnkar, þörf á leik- og íþróttasvæðum.
	Afþreying og menn.atburðir.	Útiskemmtanir, skiða-ferðir, dansstaðir.

8. Tímabil danska
skipulagsins. 1965—1972.

9.—12. kafli.
Tímabilið 1972—1986

13. Vangaveltur um
framtíðina 1986.

Blokkir látnar mynda rými. Fjöldaframleiðsluaðferðir.	Aukið frjálsræði í deiiliskipulagi. Tréhús, sum fjöldaframleidd.	Hús gefi breytimöguleika, frá- hvarf frá háreistum íbúðarhúsum.
Flokkun í hraðbr. tengibr. safngötur, húsagötur.	Aðgreining fótgangandi og bíla, göngugata Austurstræti 1974.	Rafbilar, hjóla, göngustígakerfi, minni umferð, samskiptabytting.
Minna ónæði gegnum-umferðar í íbúðarhverfum.	Minni slysahætta, aukið rými fyrir fólkio.	Færri fylgikvillar umferðar, ódýrari gatnakerfi.
Lýsing blómabeða og göngu- stiga (lágir ljósastaurar).	Sjálfvirkt kveikt og slökkt, Flóölýsing Háskóla, Höfða.	Næturlýsing með speglum frá gervitunglum.
Hljóð frá hraðri umferð, hvinur skrufuþotna. Næturflug bannað.	Hljóðblástur skipa hættir. Tónar göngugatna, næturhljóð.	Minni hávaði rafbila og véla, náttúruhljóð heyrast á ný.
Pefur fiskibræðslna minnkar, vegna hárra reykháfa.	Enn er mykju- og skarnalykt á vorin, gras og hey.	Lykt af bensínvélum minnkar, í staðinn lykt af rafvélum.
Sorphaugur við Gufunes fyrir megin höfuðborgarsvæðis.	Uppfylling við Gufunes vegna sorphauganna.	Endurnýting á sorpi, tækní til að eyða hættulegum efnum.
Samfellt kerfi grænna svæða en um þau oft hraðbrautir.	Græna bytting 1974. Göngu-, hjóla- og reiðstígar.	Fullgert stígakerfi um allt höfuðborgarsvæðið, skjólbelti.
1. áfangi Sundahafnar 1968, Straumsvíkurhöfn 1969.	Bryggja við Ártúns- höfða, um 1970.	Minnkandi þörf viðlegu vegna aukins afgreiðsluhraða.
Lítill endurnýjun fiskiskipaflotans.	Skuttagararnir (1972).	Fiskiskip, sem nota áðra orku en oliu.
Bætt vinnaðstaða í landi.	Vinna um borð í fiskiskipum fer fram undir þaki.	Söluferðir fiskiskipa með óunninn fisk leggjast af.
Lítill breyting á valdastétt, umbrot meðal yngra fólks.	Vinstri flokkar ná fyrst völdum í Rvk. 1978.	Fjölmíðlafólk fær aukin áhrif, áhugaleysi um stéttarfélög.
Verslanir greinast í sérhverfi eftir tegundum.	Stórmarkaðir hefjast, hverfakaupmönnum fækkar.	Verslun í höndum stórra samsteypna með lágu verði.
Innflutningshöftum aflétt en þó vöruskiptaverslun.	Lækkað vöruberð vegna hagræð- ingar, en bíl þarf í búðarferð.	Verslun færst inn í stóra yfirbyggða verslunarkjarna.
Minnkun kaupmáttar um skeið kemur iðnaðinum illa.	Verndartollum fækkar, sum iðn- fyrirtæki standa sig illa.	lóngreinum fækkar, standast þær sem hafa sérstöðu.
Flestir vörur sérpakkaðar, ekki lengur selt í lausu.	Sér-matvöruverslunum fækkar, mjólkurbúðir lagðar niður 1976.	Allt í stórmörkuðum, búðir til gamans í eldri hverfum.
Aukning langskólanáms, fjöldi skóla útskrifar stúdenta.	Sérmenntunar og þjálf- unar krafist í flest störf.	Eftirmenntun eykst, meiri hreyfanleiki milli starfa.
Tilkoma sjónvarps 1966 hefur látið fáa þjóðlífspætti ósnerta	Vídeo og tölvubyting, aukin samskipti við útlönd.	Störf frekar valin af áhuga, en af nauðsyn lífsviður væris.
Þjóðfélagið verður flóknara, menntun nauðsynleg til frama.	Erfitt að fylgjast með, nema vera tölvu- og tæknisinnáður.	Vitsmunir mikilvægari en fyrr, púl skiptir minna máli.
Aukin einangrun fólks í svefn- hverfum, tengslaleyzi.	Flokkun eftir hverfum, hverfi ríkra og efnaminni.	Flokkun eftir áhugamálum, lista-, hesta-, báta-, golf-fólks.
Farið í sumarbústaði, eða útilegur. Diskótek.	Sólarlandaferðir, listahátiðir í Rvk. 1972. Oftar út að borða.	Langdvalir erlendis, kapalsjón- varp, sjónvarp úr öllum heimi.

Lokaorð

Í

Þessari bók er reynt að veikja með lesandanum einskonar yfirsýn eða heildartilfinningu fyrir umhverfinu í Reykjavík og nágrenni á ólikum tímasekiðum sögunnar og jafnframt að sýna fram á hvernig hlutirnir hafa þróast og orðið umskipti á vissum skeiðum.

Skipulagssaga er viðeódm fræðigrein, sem þarf að sameina í sér margvislega þætti mannlegrar tilveru til að skilgreina hvaða áhrif umhverfið hefur á daglegt líf manna. Lita ber á bók þessa sem yfirlit, sem er byggt á bekkingu á ótal þáttum, svo sem byggingarlist, skipulags-hugmyndum, tæknipróun, efnahags- og atvinnulumum, hafnarmálum og útgerðarmálum, að ekki sé minnst á útlivistarmál og heilbrigðismál.

Taflan á bls. 140—143 gefur yfirlit um þróun marga þessara þáttu. Þar er þróunarsögunni skipt niður í tíu tímasekið samkvæmt löðréttir stefnu, en í láréttu stefnu er beitt til greiningar um 21 ólikum umhverfisætti. Taflan sýnir strax glöggt hve yfirgrípsmikið efnið er og hve það á langt í land, að það verði allt rannsakað til hlitar. Þannig er bessum þróunarpáttum skipt á töflunni í 210 reiti. Hver reitur um sig á sér mikla sögu. Um suma þeirra hafa verið skrifadað sjálfstæð rit, sem eru aðgengileg en um aðra þættina hefur orðið að leita í margvisleg gögn og bekkingarbrot af hverskyns tagi, t.d. ferðalýsingar, skýrslur ýmsar, endurminningar, jafnvel auglýsingabæklinga og skoða kort og uppdrætti, ljósmyndir og málverk.

Hér er um svo viðamikið efni að ræða, að erfitt er að setja saman tæmandi heimildaskrá. Fyrst skal bent að það, að í annálnum mikla á bls. 111—130 er getið margvislegra heimilda, það eru t.d. blaða- og tímareinir, sýningarskrár, afmælisrit, kosningabæklingar, skýrslur, lög og reglugerðir.

Listi yfir nokkrar helstu heimildir:

Almenn rit:

Árni Óla: Gamla Reykjavík 1969 og sjó aðrar bækur um sögu Reykjavíkur.

Benedikt Gröndal: Reykjavík um aldamótin. Eimreiðin VI, 1900

Iönsaga Íslands: Reykjavík 1943

Jón Helgason: Reykjavík - Þættir og myndir. Rvk. 1937 og brjár aðrar bækur hans um sögu Reykjavíkur.

Jónas Kristjánsson: Líf i borg. Rvk. 1973.

Klemens Jónsson: Saga Reykjavíkur. Rvk. 1929.

Lúðvík Kristjánsson: Úr bæ i borg. Rvk. 1952.

Lyður Björnsson: Skúli fógeti. Rvk. 1966.

Reykjavík i 1100 ár. Safn til sögu Reykjavíkur, Rvk. 1974. Alls eru komin út sex rit í þessum ritflokk.

Starfsmannafélag Reykjavíkurborgar 50 ára. Rvk. 1976.

Thorvald Krabbe: Island og dets tekniske udvikling, Rvk. 1946.

Þorsteinn Thorarensen: Í fótspor feðranna, Rvk. 1966 og fjórar aðrar bækur um stjórnál og bæjarbrag í Reykjavík.

S érrit:

Mörg þeirra eru aðeins fjörlit og ekki fáanleg á öllum bókasöfnum. Helst er þá að leita þeirra hjá skipulagstofnum.

Aðalskipulag Reykjavíkur, 1962—83, Rvk. 1966.

Aðalskipulag Hafnarfjarðar, 1968—83, tillaga.

Aðalskipulag Kópavogskaupst. tillaga að greinargerð 1969.

Árbók Reykjavíkurbæjar 1940, 1945 og 1950—51. Útgáfa Árbóka hófst svo aftur á 7. áratugnum.

Áskell Einarsson: Land i mótu, Rvk. 1970.

„Bláa bókin.“ Kosningarit Sjálfstæðisflokkssins. Á hverju kosningaári síðan 1938. Aðrir flokkar hafa gefið út minni rit.

Byggekunst 6, 1980 Island, Oslo 1980.

Byggingarmálaráðstefnan 1944. Rvk. 1946.

Bykernen í Reykjavík. Trafiken í Reykjavík og Reykjavík-Eggen. Þrjú skipulagsálti, 1961.

Fundargerðir byggingarnefndar Reykjavíkur síðan 1839. Í Borgarskjolasafni. Hluti þeirra eyðilagðist í bruna.

Fundargerðir skipulagsnefndar Reykjavíkur síðan 1964. Í Borgarskjolasafni.

Gisli Sigurðsson: Úrvall íslenskra einbýlishúsa. Rvk. 1967.

Greinargerð (ásaamt uppdrætti) bæjarverkfraðings og borgarstjóra um aðalvegi um bæjarland Reykjavíkur. Samþykkt í bæjarstjórn 1933.

Grjótaborp 1976, Rvk. 1977.

Guðjón Samúelsson: Bæjarfyrirkomulag, Lögréttu 10. og 17. júlí 1912.

Guðmundur Hannesson: Um skipulag bæja. Fylgirit Árbókar Háskóla Íslands, Rvk. 1916.

Gunnar G. Schram: Umhverfisréttur, Rvk. 1985.

Hafnarfjörður, Miðbær, Greinargerð með skipulagi, 1981.

Húsakostur og hibylaprýði, Rvk. 1939.

Höfuðborgarsvæðið, aðalskipulag, 1969—83. (2. prófórk), Rvk. 1973.

Hördur Ágústsson og Þorsteinn Gunnarsson: Reykjavík, gamli borgarhlutinn. Varðveisla, Rvk. um 1970.

Islandsdkur. Hösten 1982. Samantekt á norrænum greinum um umhverfishönnun, gerð að stórdum við AHO í Oslo.

Jónas Jónsson frá Hriflu: Íslensk bygging. Rvk. 1957.

Landnýting. Úr ritròð Landverndar, Rvk. 1973.

Landsnefndin 1770—1771. Rvk. 1958, 1961.

Maður og borg. Rvk. 1979. Fjölrítuð erindi ráðstefnu Lifs og lands, sem gefið hefur út mórg hlidastæð rit.

Páll Lindal: Þeimir byggjast. Rvk. 1982.

Raavad, Alfred: De fire Rígslande. Khófn 1916.

Referat fra den Nordiske Hovedstadskonferencen i Reykjavík. Rvk. 1973. Skipulagsmál höfuðborgarsvæðisins. Rit Skipulagsstofnunar höfuðborgarsvæðisins. Útgáfa hófst 1980.

Skipulagsjónarmál til næstu aldamót. Handbók sveitarstjórnar 9. Rvk. 1972.

Skipulagsuppdrátturinn 1927. Fimm síðana greinargerð og 98 innsendar umsagnir, gefið út sem fjöldi 1928.

Skipulagsuppdrátturinn 1927. Athugasemdir um kærur vegna uppdráttarins. Rvk. 1931.

Skúli Magnússon: Hagfræðileg fremur en landfræðileg lýsing Gullbringu- og Kjósarsýslu, 1780. Birtist í ritsafninni Landnám Ingólfss., 1935—40.

Sveitarstjórnarmál 6. tbl. 1971. Greinar um Skipulagsmál.

Tómas Sæmundsson: Úr brefí frá Íslandi, dags. 30. jan. 1835. Fjölnir 1. árg. Khófn 1835.

Træusti Valsson: Greinar um skipulags- og borgarmál. Rvk. 1978. Annað rit greinasafnsins kom út 1982.

Umhverfi og útlivist. Áætlun. Rvk. 1974.

Úr þeim margbrotnu heimildum, sem notaðar hafa verið, kemur svo mikilli hluti þeirra teikninga, korta og ljósmynda, sem birtast hér í bókinni. Í frumgögnum er sjaldnast getið um höfunda, hvorki upphafsmenn hugmynda, teiknara né ljósmyndara. Þar sem slike upplýsingar eru fyrir hendi eru þær feldar annaðhvort inn í annálstexta eða myndatexta.

Fjörtán stór kort, sem ná yfir heila opnu, eru í bókinni. Þau hefur bókarhöfundur flest endurunnið. Frumgögnum eru í vörslu Reykjavíkurborgar og Skipulags ríkisins. Tvær opnumyndir, þær sem fylgja 2. og 3. kafla, eru teikningar Niels Aage-Edwin, en þær eru hér eiliði um myndaðar og aðlagaðar til birtingar í bók.

Heimildir að ljósmyndum:

Árbæjarsafn: 20a (Árni Thorsteinsson), 27a, 27b, 28a, 29, 34a, 52a, 52b, 52c, 52d, 52e (Magnús Ólafsson), 58c, 114c, 115a, 115b, 116a, 117a, 117b, 118.

Sigfús Eymundsson: 30b, 36b, 37b.

Frá Óskari Gislasyni (Jósm.): 42b, 44, 45a, 46a, 54a.

Kristján Benediktsson (Jósm.): 13a, 13b, 76b, 83a.

Frá Þorsteini Ólafssyni: 54b, 54c, 58b.

Gunnar V. Andréasson, (Jósm.): 42a, 95, 100c, 101b.

Hördur Ágústsson: 14b

Mats Wibe-Lund, (Jósm.): 82a og litmynd á kápu.

Flestar aðrar nýlega myndir tólk höfundur bókarinnar.

Höfundur og útgefandi fáera öllum þeim mörgu, sem lagt hafa hönd á plöginn við gerð þessarar bókar, bestu þakkir.