

BS – ritgerð

Maí 2012

Aukið aðgengi almennings að sjávarsíðu Reykjavíkur

Nýtt stígakerfi með áningarástöðum við sjávarsíðu
Gömlu hafnarinnar og Örfirisey

Ólafur Gylfi Gylfason



Landbúnaðarháskóli Íslands
Agricultural University of Iceland

Umhverfisdeild

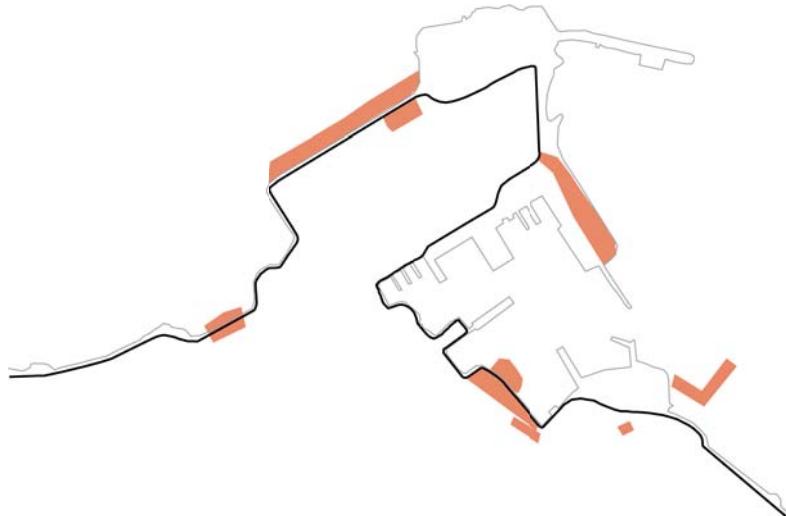
BS – ritgerð

Maí 2012

Aukið aðgengi almennings að sjávarsíðu Reykjavíkur

Nýtt stígakerfi með áningarástöðum við sjávarsíðu
Gömlu hafnarinnar og Örfirisey

Ólafur Gylfi Gylfason



Leiðbeinandi: Birkir Einarsson

Landbúnaðarháskóli Íslands
Umhverfisdeild

Yfirlýsing höfundar

Hér með lýsi ég því yfir að ritgerð þessi er byggð á mínum eigin athugunum, er samin af mér og að hún hefur hvorki að hluta né í heild verið lögð fram áður til hærri prófgráðu.

Ólafur Gylfi Gylfason

Ágrip

Þetta lokaverkefni til B.S. prófs á Umhverfisskipulagsbraut við Landbúnaðarháskóla Íslands fjallar um aðgengi almennings að Gömlu höfninni í Reykjavík.

Meginmarkmið verkefnisins er að:

Kanna hvernig og afhverju gamlar hafnir eru að breytast?

Skoða hvernig hægt er að bæta aðgengi fólks á milli borgarinnar og Gömlu hafnarinnar.

Greina svæðið og skoða þróun svæðis.

Leggja fram raunhæfa tillögu að úrbótum með megináherslu á áningarástaði.

Til að nálgast verkefnið er Gamla höfnin í Reykjavík skoðuð út frá hver staða hennar er í dag og hvernig þróun hennar hefur verið sem og hafna almennt. Erlend fordæmi eru skoðuð með það í huga að víða erlendis eru hafnir að þróast frá yfirgefnum líflausum hafnarsvæðum í að vera aðlaðandi útvistarsvæði og því er hægt að nýta reynslu þeirra til hugmyndavinnu á þessu svæði. Skilgreining áningarástaða er könnuð út frá Reykjavíkurborg annars vegar og Vegagerðarinnar hins vegar. Greiningar eru gerðar á gerð hafnarkanta, gildandi skipulögum, anda staðar o.s.frv.

Í hönnunartillögum eru niðurstöður greininga hafðar að leiðarljósi svo að útkoma tillagnanna verði sem allra best.

Niðurstöðurnar eru þær að Gamla höfnin er að opnast meira fyrir almenning og eftirspurn almennings til að vera á svæðinu er sífellt að aukast. Því er tilvalið að gera áningarástaði til að laða fólk enn frekar að svæðinu, þó ber að varast að ganga ekki nærrí útgerðinni við Vesturhöfn. Gott er að halda í fjölbreytta starfsemi innan svæðisins til þess að hafa sem mest líf innan þess.

Til að útkoman sé sem allra best þarf aðgengi gangandi að svæðinu að vera gott. Með innleiðingu stígakerfis og setja hluta af Geirsgötu í stokk er hægt að auka flæði fólks á milli borgar og hafnar. Með því að bjóða upp á starfsemi sem höfðar til sem flestra er hægt að auka gæði hafnarsvæðisins og þar með verðmæti svæðisins.

Lykilorð: höfn, sjávarsíða, Gamla höfnin í Reykjavík, áningarástaðir, stígakerfi

Þakkir og tileinkun

Ég vil þakka leiðbeinanda mínum honum Birki Einarssyni fyrir alla hjálpinu og stuðninginn. Auði Sveinsdóttur vil ég þakka fyrir allar ábendingarnar. Ég er þakklátur foreldrum mínum sem hafa ávallt sýnt mér mikinn stuðning í öllu sem ég tek að mér og tengdarforeldrum þakka ég fyrir frábæran stuðning. Systur minni Jóhönnu Gylfadóttur þakka ég fyrir yfirlesturinn sem og Þóru Kristínu Haraldsdóttur. Svo síðast en ekki síst vil ég þakka kærstu minni Helgu Margréti fyrir mikla þolinmæði og umburðarlyndi á þessum síðustu mánuðum.

Efnisyfirlit

Yfirlýsing höfundar	i
Ágrip	ii
Þakkir og tileinkun	iii
Efnisyfirlit.....	iv
1. Inngangur.....	1
1.1. Tilurð verkefnisins.....	1
1.2. Markmið verkefnisins.....	2
1.3. Sambærileg verkefni.....	3
1.4. Hönnunarsamkeppnir og bryggjuhverfi	3
1.5. Hönnunar forsendur.....	6
2. Gögn og aðferðir.....	6
2.1. Vinnuferli	6
2.2. Gögn	7
2.3. Aðferðir	7
2.4. Uppbygging ritgerðar	9
3. Hafnarsvæði.....	10
3.1. Hafnir.....	10
3.2. Borg og haf	12
3.3. Flokkun hafna Havnemeiljø I Norden.....	12
3.3.1 Lega við land	13
3.3.2 Útfærslur á bryggjum	14
3.4. Aðgengi almennings	15
3.5. Hafnarborgir	15
3.6. Erlend dæmi.....	16
3.6.1 Osló.....	16
3.6.2 Kaupmannahöfn	17
3.6.3 Árósir	19
3.6.4 Samantekt	19
3.7. Saga Reykjavíkurhafnar	20
3.7.1 Gamla höfnin	20
3.7.2 Tæknin við höfnina.....	21
3.7.3 Próun landlegu hafnarinnar	22
3.7.4 Núverandi höfn.....	22
4. Áningarstaðir við þjóðbraut.....	24
4.1. Vegagerðin	24
4.2. Reykjavík.....	24
4.3. Afþreying, aðstaða og aðdráttarafl	26
4.3.1 Afþreying.....	26
4.3.2 Aðstaða	26
4.3.3 Aðdráttarafl.....	26
5. Staðháttargreining.....	27
5.1. Staðsetning	27
5.2. Aðliggjandi svæði.....	28
5.3. Starfsemi.....	29
5.4. Skipulag svæðisins	30
5.5. Vernd	32
5.6. Lega lands.....	33
5.7. Kevin Lynch greining.....	34

5.7.1	Leiðir	34
5.7.2	Jaðar.....	35
5.7.3	Kennileiti	35
5.7.4	Heildir.....	35
5.7.5	Mót	35
5.8.	Andi staðar.....	35
5.9.	Ferðamenn	37
5.10.	Hafnrbakkar	38
5.11.	Göngu og hjólaleiðir.....	40
5.12.	Græn svæði.....	41
5.13.	Sjónlínugreining	42
5.14.	Rýmisgreining	43
5.1.	SVÓT	43
5.2.	Veðurfar.....	44
6.	Hönnunartillaga	45
6.1.	Bætt aðgengi með innleiðingu nýs stígakerfis.....	45
6.2.	QR kóði	46
6.3.	Ánanaust	47
6.4.	Vestur Grandi/ströndin	48
6.5.	Vestur Grandi	49
6.6.	Norðurgarður	51
6.7.	Miðbakki/ytri	53
6.8.	Miðbakki/innri	55
6.9.	Ingólfsgarður	57
6.10.	Stokkur	58
7.	Umræður og ályktanir.....	60
8.	Heimildarskrá	61
8.1.	Bóklegar heimildir.....	61
8.2.	Rafrænar heimildir.....	61
9.	Myndaskrá	64

1. Inngangur



Mynd 1. Yfirlitsmynd af Gömlu höfninni og vinnusvæði verkefnis.

1.1. Tilurð verkefnisins

Gamla höfnin í Reykjavík býr yfir mikilli sögu og er ein af stoðum Reykjavíkurborgar. Höfnin býður upp á mikla möguleika þar sem starfsemi hafnarinnar er að breytast smátt og smátt, menningartengd starfsemi er að aukast innan svæðisins og uppbygging tónlistarhússins Hörpu við Austurhöfn spilar þar stórt hlutverk. Norðan við Geirsgötu eru gamlar verbúðir og meðfram Grandagarði í Örfirisey er löng verbúðalengja, á þessum gömlu verbúðum eru komin veitingarhús, vinnustofur og gallerí. Höfnin er að breytast frá því að vera eingöngu fiskveiðihöfn og þjónustuhöfn í það að vera með fjölbreyttari hafnarstarfsemi, t.d. menningar- og ferðamannahöfn. Starfsemi hafnarinnar hefur mikið breyst á undanförnum áratugum og er fiskurinn nú að mestu unninn í skipum á sjó, því hefur fiskvinnsla við höfnina minnkað og lífið við höfnina í kjölfarið. En með því að auka aðgengi almennings og ferðamanna að

hafnarsvæðinu með tilheyrandi starfsemi má endurvekja hafnarlífum sem einkenndi höfnina í upphafi 19. aldar. Það var sá tími þegar höfnin var þungamiðja athafnarlíf og samgangna, þar af leiðandi var mikill umgangur fólks um svæðið. Skemmtiferðarskipum fjölgar frá ári til árs og er tilvalið að skipin geti lagst við bryggju í grennd við gömlu höfnina og miðbæinn. Nálægð við miðbæinn gefur svæðinu mikið vægi, en það vantar betri tengingu þar á milli og bætt aðgengi að hafnarsvæðinu. Gott stígakerfi er með sjávarsíðunni beggja vegna svæðisins en ekkert eiginlegt stígakerfi liggur í gegnum hafnarsvæðið, því er kjörið tækifæri að skipuleggja slíkt kerfi.

Ekki er til íslenskt orð yfir enska orðið waterfront og leyfir höfundur sér að nota orðið hafnarbakki þess í stað.

1.2. Markmið verkefnisins

Aðgengi fólks að sjónum er víða takmarkað þrátt fyrir að Reykjavíkurborg liggi að stórum hluta við sjávarsíðuna. Gerð umfangsmikilla landfyllinga síðustu áratugi hefur fært aðgengi frá fjöruborðinu upp og inn fyrir öfluga grjótvarnargarða, á stíga sem þar liggja gjarnan meðfram. Við þessa stíga hefur smá saman verið komið upp sérstökum áningarástöðum. Áningarstaðir eru staðir þar sem fólk hefur kost á að stoppa við til að m.a. hvíla sig, njóta útsýnisins og upplifa stemmninguna sem hver staður hefur upp á að bjóða. Staðsetning þessara áningarstaða innan Reykjavíkurborgar tekur jafnan mið af staðháttum þar sem reynt er að undirstrika ákveðin gæði s.s. útsýni, trjálund, grjótvarnargarð og jafnvel arkitektúr skolpdælustöðva. Það er þó mat höfundar að það vanti meiri fjölbreytni og betri tengsl við þá starfsemi sem er til staðar á hverju svæði fyrir sig. Markmið verkefnisins er því að skapa samfellda göngu- og hjólateið með fjölbreyttum áningarástöðum frá tónlistarhúsinu Hörpu um gömlu höfnina, Örfirisey og tengjast svo aftur við stígakerfið sem er við Ánanauð og liggur áfram til vesturs. Megin áherslan er þó lögð á hönnun og útlit áningarstaðanna. Bæta á aðgengi almennings að sjónum og hafnarsvæðunum. Skoðuð er uppbygging sem skilgreinir sjávarsíðuna sem útvistarsvæði.

Markmið:

1. Að kanna hvernig og afhverju gamlar hafnir eru að breytast?
2. Hvernig er hægt að bæta aðgengi fólks á milli borgarinnar og Gömlu hafnarinnar.
3. Greina svæðið og skoða þróun svæðis.
4. Leggja fram raunhæfa tillögu að úrbótum með megináherslu á áningarstaði.

1.3. Sambærileg verkefni

Ekki hefur verið unnið sambærilegt verkefni um aðgengi almennings að hafnarsvæðinu í Reykjavík. Faxaflóahafnir sem á og rekur fjórar hafnir þar á meðal Gömlu höfnina í Reykjavík, stóðu fyrir hönnunarsamkeppni í júlí 2009 um heildarskipulag á Gömlu höfninni í Reykjavík en fjallað verður um þá samkeppni hér síðar.

Fjórum árum fyrr hélt hópur áhugamanna um uppbyggingu miðbæjar Akureyrar hönnunarsamkeppni um framtíð miðbæjarins og gamla hafnarsvæðisins.

Árið 2005 vann Lilja Kristín Ólafsdóttir BSc verkefnið Glöggt er gests augað-Ásýnd bæjarfélags-Vestmannaeyjar. Í verkefninu fjallar Lilja um sögu Vestmannaeyja, áhrifaþætti hennar og hvað skapar ásýnd bæjarins. Lilja er í verkefni sínu að kortleggja ásýnd bæjarfélagsins frá megin aðkomu bæjarins, það er að segja þegar sigt er inn að Heimaey, t.d. með Herjólfi (Lilja Kristín Ólafsdóttir, 2005).

Árið 2010 vann Drífa Gústafsdóttir BSc verkefnið Akraneshöfn-hönnunartillaga. Drífa fer þar í sögu hafnarinnar, greinir hafnarsvæðið, skoðar hafnir af svipaðri stærð þ.e.a.s. í Hafnarfirði og Kópavogi einnig kemur hún með hönnunartillögu að endurbættu svæði (Drífa Gústafsdóttir, 2010).

1.4. Hönnunarsamkeppnir og bryggjuhverfi

Undirbúningur að hönnunarsamkeppni Faxaflóarhafnar hófst sumarið 2008.

Markmið samkepninnar var að fá fjölbreyttar og frjóar hugmyndir um framtíðarskipulag og framtíðarnýtingu Gömlu hafnarinnar. Ekki hafði verið gert heildarskipulag á þessu svæði að undanskildu aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, þrátt fyrir mikilvægi svæðisins á heildarmynd Reykjavíkur. Með samkepninni var ætlunin að skapa tækifæri til að glæða hafnarsvæðið nýju lífi og styrkja tengslin við miðborg Reykjavíkur einnig auðga og efla fjölbreytt mannlíf á svæðinu.



Mynd 2. Vinningstillaga að breyttu hafnarsvæði í Rvk.(Faxaflóahafnir, 2012)

Hugmyndirnar sem bárust í gegnum samkeppnina átti svo að nota til hugmyndavinnu að nýju deiliskipulagi og/eða aðalskipulagi (Faxaflóahafnir, 2009).

Samkeppnin var góð með tilliti til þess að litið er á allt svæðið og gert heildarskipulag, en ekki mörg skipulög/deiliskipulög sem liggja samhliða. Að mati höfundar er stíf flokkun eftir starfsemi hvers svæðis samanber aðalskipulagi úreldur. Hentugra væri að reyna að blanda saman starfseminni og fá þar með betra jafnvægi á milli atvinnu og heimilis.

Margar tillögur bárust í keppnina, vinningstillagan tók ekki mikið tillit til tengingarinnar við miðbæinn, þvert á móti finnst höfundi nýja byggðin sem liggur frá austri til vesturs skera hafnarsvæðið frá miðbæ borgarinnar. Landfyllingin sem sýnd er vestast á myndinni er ekki hentug að mati höfundar, t.d. vegna þess hversu berskjölduð íbúðarbyggðin er fyrir norð-norðaustan áttinni sem er algeng á þessum slóðum. Nokkuð er um vannýtt svæði í tillöggunni svo sem garðurinn við Örfirisey. En hvað varðar tengingu við sögu svæðisins var tekið tillit til gömlu bryggjanna sem voru á svæðinu, einnig voru Bræðraborgarstígur og Ægisgata látnar ganga alveg niður að sjó til að tenging við sjóinn sé sem best og þykir höfundi þessi tillaga mjög góð. Hugmyndin með að hafa sundlaug á einni af bryggjunum er einnig afar skemmtileg.

Hópur áhugamanna um
uppbyggingu
miðbæjarins á Akureyri
fjármagnaði og stóð fyrir
vinnu að nýrri
stefnumörkun fyrir
miðbæ Akureyrar, sem
miðaði að því að koma
Akureyri í öndvegi sem
höfuðstaðs norðurlands.
Verkefnið var kallað
Akureyri í Öndvegi, í
verkefninu var lögð



Mynd 3. Vinningstillaga að miðbæ Akureyrar (Vision-akureyri, 2012)

áhersla á að tengja saman skipulagsmál og atvinnumál, með það markmið að móta sterka framtíðarsýn fyrir miðbæinn sem getur stutt bæði við atvinnulíf sem og mannlíf. Haldin var hönnunarsamkeppni um framtíðarsýn svæðisins árið 2005.

Í vinningstillögunni kom fram tillaga um að gera síki inn í miðbæ Akureyrar til að fá betri tengsl milli miðbæjarins og sjávar (Pollsins), eins konar Nýhöfn. Svæðið sem færir undir síkið er á uppfyllingu. Þessi útfærsla gefur nýtt rými í miðbænum, skapar skjól fyrir norðanáttinni, opnar fyrir sólu og myndar sjónlínur að og frá Pollinum. Síki þessu er ætlað að vera sérkenni Akureyrar, táknað þungamiðja miðbæjarins. Tillagan gerir ráð fyrir að það sé gott aðgengi að sjávarsíðunni við Strandgötu (Akureyri í öndvegi, 2005).

Tillögurnar voru fjölbreyttar og margar hverjar skemmtilegar, margar tillögur voru með áberandi tengsl við sjóinn. Göngustígar með sjónum voru algengir sem og græn svæði sem sýnir þá þróun sem er að eiga sér stað í nútíma samfélagi.

Bryggjuhverfið í Grafarvogi sem var nýjung í skipulagi hverfa á Reykjavíkurþáðinu, Björn Ólafs arkitekt vann deiliskipulag fyrir hverfið. Stefnan var að skapa skemmtilegt samspil íbúðarbyggðar, smábátahafnar, verslunar- og þjónustufyrirtækja. Markmið þessa samspils var að ánægjulegt yrði að búa í hverfinu, en einnig að það yrði skemmtileg upplifun að koma á svæðið (Bryggjuhverfi, á.á.).

Árið 2003 var hafist handa við uppbyggingu Sjálands í Garðabæ, svipaðar áherslur voru á þessum tveimur hverfum, sem sagt áhersla á nálægðina við hafið og reynt að nýta hana sem best til útvistar og tómstunda, enda vann Björn Ólafs deiliskipulag fyrir bæði svæðin (Björgun, á.á.).

Að mati höfundar hefur samspilið í Bryggjuhverfinu í Grafarvogi ekki náð fótfestu á svæðinu og þar af leiðandi náðist ekki að mynda þessa skemmtilegu sýn sem hverfið átti að hafa. Einnig spilar staðsetning Björgunar ehf. stórt hlutverk í því, en fyrirtækið liggur þétt við hverfið, er með umfangsmikið jarðvegs geymslu/sölu svæði og átti að vera flutt frá þessu svæði. Þar með hefði hverfið náð frá Grafarvogi inn að Elliðaárdal.

Sjálandshverfið er nær því að ná upp þessari stemmningu, en innan þess svæðis er líka leikskóli og skóli.

Að mati Björns Ólafs arkitekts er aðalkostur bryggjuhverfa sá að í þeim gefst fólk sá kostur að búa í nálægð við sjó. Á Íslandi fer það saman að búa í nálægð við sjó og vera með frábært útsýni. Bryggjuhverfin sem byggð hafa verið á síðari árum, þá aðallega í N-Evrópu og N-



**Mynd 4. Bryggjuhverfið í Rvk
(Björgun, 2012)**

Ameríku, hafa grundvallast á því að nota svæði þar sem áður var iðnaðarstarfsemi og breyta þeim í íbúðarhverfi. Ein helsta ástæðan er sú að erfitt sé að breyta óbyggðum svæðum í byggð svæði við strönd vegna náttúruverndar, en hins vegar eru svæði sem áður voru iðnaðarhverfi oft í mjög slæmu ástandi en á mjög góðum stöðum (Mbl, 2002).

1.5. Hönnunar forsendur

Neðangreind atriði verða nýtt sem hönnunar forsendur í verkefninu.

- Aðalskipulag.
- Deiliskipulag.
- Erlend fordæmi.
- Andi staðar.
- Greiningar.
- Innlendar rannsóknir/Trausti Valsson.
- Veðurfar.
- Styrktar Stoðir (ferðamálastefna Reykjavíkurborgar 2011-2020).

2. Gögn og aðferðir

2.1. Vinnuferli

Ákvörðun um hvaða verkefni höfundur skyldi taka fyrir var tekin í samráði við Auði Sveinsdóttur brautarstjóra Umhverfisskipulags í Landbúnaðarháskóla Íslands. Í framhaldi af því tók Birkir Einarsson það að sér að vera leiðbeinandi verkefnisins. Nemandi og leiðbeinandi funduðu um verkefnið og lögðu línurnar fyrir það. Byrjað var á heimildarleit þar sem leitað var að efni um gamla hafnarsvæðið í Reykjavíkurborg, sambærileg verkefni, erlend fordæmi, hvernig hafnir nútímans eru að þróast og svo framvegis.

Því næst var farið í greiningarvinnu sem fól í sér að skoða t.d. starfsemi, þróun og skipulag svæðisins, en einnig var ákveðnum greiningaraðferðum beitt eins og SWOT og Kevin Lynch. Gögn á tölvutæku formi svo sem hæðarlínur, hús, götur o.fl. voru fengin frá landupplýsingarkerfi Reykjavíkurborgar og nýtt sem grunnur. Skissuvinna átti sér stað í gegnum allt ferlið og að henni lokinni var unnið enn frekar með myndir í Adobe Illustrator CS5 vector forriti og Adobe Photoshop CS5 shape forriti.

2.2. Gögn

Neðangreind atriði eru gögn sem notast var við vinnslu þessa verkefnis.

- Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2001-2024.
- Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 1996-2016.
- Deiliskipulög af svæðinu, t.d. Mýrargötuskipulagið og THR.
- Bókin Havnemiljø i Norden eftir Ole Mortensøn.
- Bókin Reykjavík eftir Pál Líndal.
- Bókin Borg og Náttúra eftir Trausta Valsson.
- Bókin Image of the City eftir Kevin Lynch.
- Tölvupóstsamskipti við Björn Axelson.
- Ýmsar netheimildir.
- Tölvuforrit sem notast var við vinnslu þessa verkefnis: Adobe Photoshop CS5, Adobe Illustrator CS5, GIS, Microsoft Word 2008.

2.3. Aðferðir

Kevin Lynch

Skipulagsfræðingurinn Kevin Lynch bjó til greiningaraðferð sem snérist um að draga fram auðkenni í borgarlandaslagi. Aðferðin felst í að flokka og skilgreina ákveðnar eindir/svæði í landslaginu (Lynch, 1960). Þessi greining hjálpar til við að skilgreina svæðið og sjá út hvaða eindir innan þess eru mikilvægar með tilliti til notkunar. Þannig getur niðurstaðan úr greiningunni hjálpað að ákvarða hvað einkennir svæðið og þar af leiðandi hvað skal vinna betur með.

Flokkun landslagseiningar er eftirfarandi:

Kennileiti

- Kennileiti er áberandi, eitthvað sem þekkist s.s. turn, kirkja eða klettur.
- Er mikilvægur fyrir fólk til að ná áttum eða staðsetja sig.

Leiðir

- Umferðaræðar sem taka mið af skalanum, geta verið járnbrautarteinar, vegir, ganglínur, stígar og fl.

Mót

- Mót eru þyngdarpunktar sem eru mikilvægir þegar maður ferðast um viss svæði.
- Áhrifarsvæði þar sem hlutir gerast, fólk safnast saman eða mætist.

Jaðrar

- Þar sem skýr mörk eru á milli svæða myndast jaðrar, kantar eða skörp sjónræn skil.

Heildir

- Heildir eru einkennandi svæði sem hafa sín auðkenni og svipmót.

SVÓT(SWOT)

Á árunum 1960-1970 þróaði Albert S. Humhrey amerískur viðskiptamaður og skipulagsráðgjafi greiningaraðferðina SVÓT sem er skammstöfunin fyrir „styrkleikar, veikleikar, ógnanir og tækifæri“. Þessi greining er notuð sem tæki til að kortleggja hverjir helstu styrkleikar svæðis eða fyrirtækis eru, hverjir séu veikleikarnir og hvaða ógnanir steðja að því og hvaða tækifæri svæðið eða fyrirtækið býður upp á (Gylfi Magnússon 2003).

2.4. Uppbygging ritgerðar



Mynd 5. Uppbygging ritgerðar.

Í fyrsta kafla er fjallað um tilurð og markmið verkefnisins, sambærileg verkefni og hönnunarforsendur.

Í kafla tvö er farið í vinnuferli, gögn, aðferðir og uppbyggingu ritgerðar.

Í kafla þrjú er fjallað um erlend fordæmi, skoðuð er sú þróun sem á sér stað í hafnarumhverfi borga, þá sérstaklega á norðurlöndunum, tengsl milli borgar og hafs, fjallað er um hafnarborgir og einnig aðgengi almennings. Farið er yfir sögu Reykjavíkurhafnar, tæknina við höfnina, núverandi stöðu hafnarinnar og þróun landlegu.

Í kafla fjögur er fjallað almennt um áningaráði og hver stefna Reykjavíkurborgar og Vegagerðarinnar er um slíka ráði.

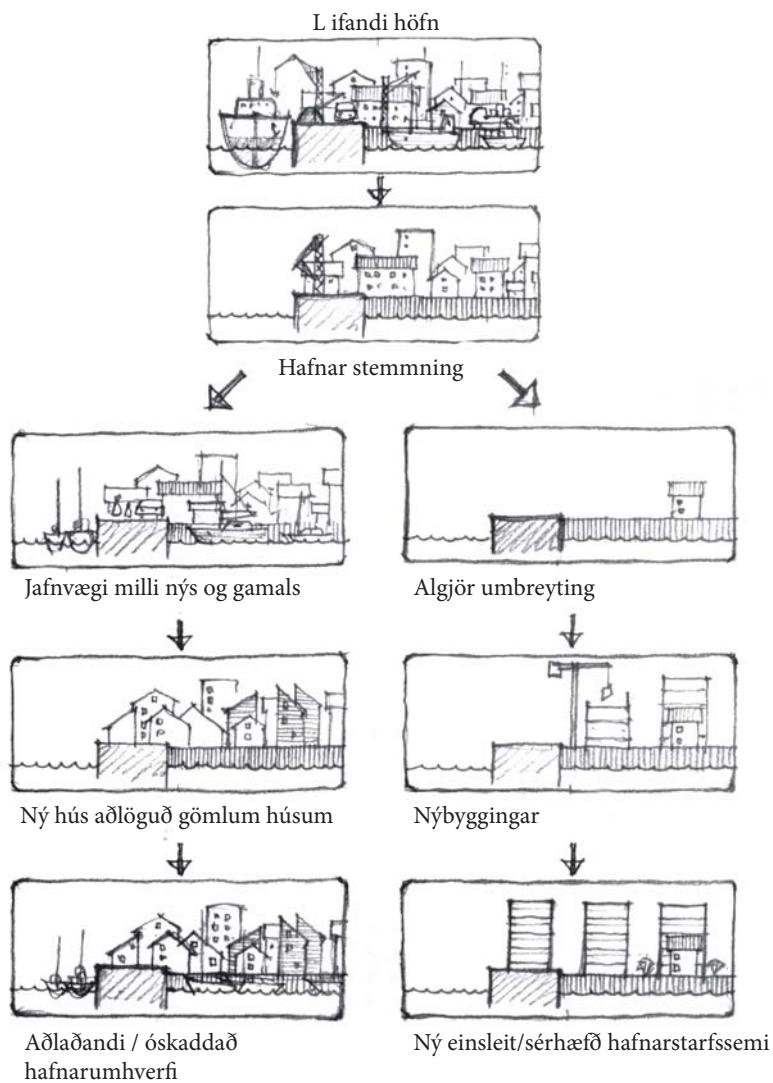
Kafli fimm fjallar um greiningar á svæðinu: ráðsetningu, skipulag, aðliggjandi svæði, starfsemi, húsavernd, hædalínur, Kevin Lynch, anda ráðar, gerð hafnarbakka, gönguleiðir, hjólaleiðir, græn svæði, sjónlínur og útsýni, veðurfar og SVÓT greining.

Í kafla sex er farið út í hönnunartillögur að endurbótum.

3. Hafnarsvæði

3.1. Hafnir

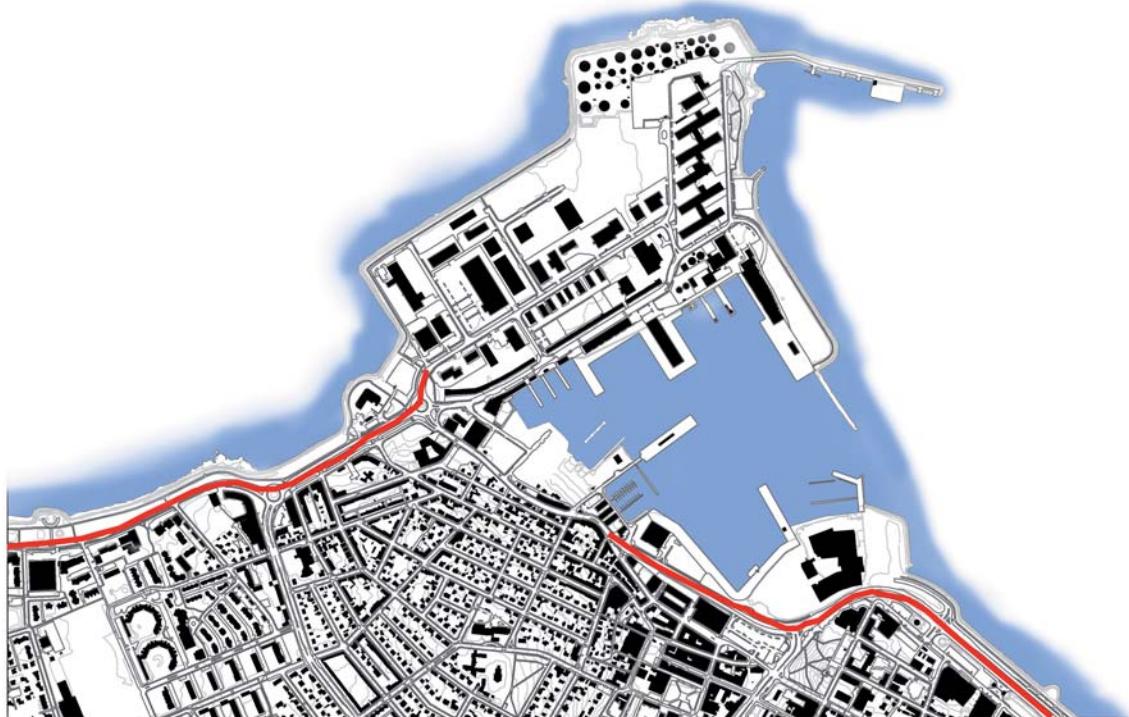
Frá upphafi hafna á norðurlöndunum voru bær og hafnir ein heild og voru þá fiskveiðar, ferjuþjónusta og flutningar viðskipti sem sköpuðu þetta mynstur. Um miðja 19. öld varð mikil breyting á hafnaruppbýggingu, hafnir nútímans risu í kjölfar iðnbytingarinnar. Þar af leiðandi stækkuðu hafnirnar og urðu sérhæfðari. Undir lok 20. aldar varð mikil breyting á hafnarstarfsemi með tilkomu bætts vegakerfis einnig fóru landflutningar að ryðja sér til rúms á kostnað strandflutninga, umfang fiskiveiða minnkaði einnig. Á þessum tíma voru hafnir að dragast saman en aðrar hafnir sem voru vel ráðsettar stækkuðu. Þróunin var sú að gömlu litlu hafnirnar með blandaða starfsemi sem voru svo heillandi voru að víkja fyrir stærri og sérhæfðari höfnum, út frá þessari þróun lögðust margar hafnir af.



Mynd 6. Þróun hafna (Mortensøn, 2000)

Á mynd 6 sést mismunandi þróun lifandi hafnar, annars vegar verður algjör umbreyting þar sem hafnarstarfsemin fær á sig nýja mynd og andinn sem var til staðar og kennileiti gömlu hafnarinnar sem almenningur og ferðamenn sækjast eftir hverfur. Á hinn veginn þá er fundið þetta mikilvæga jafnvægi á milli nýrra og gamalla húsa þar sem tekið er tillit til sögu svæðisins, anda staðar og kennileiti fá að standa, þetta svæði myndar svo heillandi hafnarumhverfi (Mortensøn, 2000).

3.2. Borg og haf



Mynd 7. Strandlengja einangruð með hraðbraut.

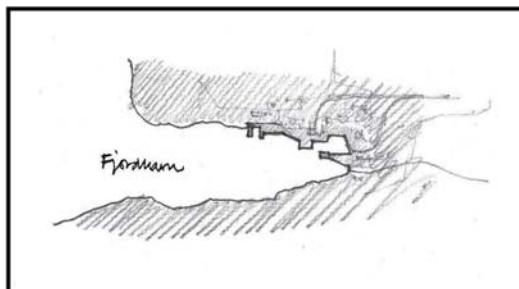
Þegar danska skipulagið var samþykkt árið 1965, um að gera Sæbrautina að hraðbraut urðu tímamót hvað varðar tengsl borgarinnar við ströndina. Sæbrautin skilur að borgina og ströndina. Að mati Trausta Valssonar er ein af aðgerðunum sem tengja borg og haf að flytja sem mest af óþrifalegri starfsemi í burtu af strandsvæðum. Hentugasta aðferðin við að tengja borg og haf er endfaldlega sú, að láta borgarbyggðina og útvistarsvæðin ná alveg út að ströndinni, vanda þarf vel formræna móturn og starfsemi næst ströndinni. Það sem skiptir mestu er það að á ströndinni séu svæði sem opin eru almenningi en ekki að ströndin sé lokað af með húsum. Ægissíðan er gott dæmi um strandlengju sem tekin er frá til útvistarsvæðis og að baki þessa svæðis eru svo hús og götur með hægfara umferð þar sem fólk í bílum getur notið útsýnisins. Íbúðarsvæði við óþriflega vöruskipahöfn eru ekki skemmtileg, en sé hinsvegar smábátahöfn eðs sportsiglingaraðstaða, getur höfnin og hafnarsvæðið aukið gæði strandbyggðarinnar og hafsvæðið orðið ennþá glæsilegra vegna byggðarinnar við ströndina (Trausti Valsson, 1999).

3.3. Flokkun hafna Havnemeiljø I Norden

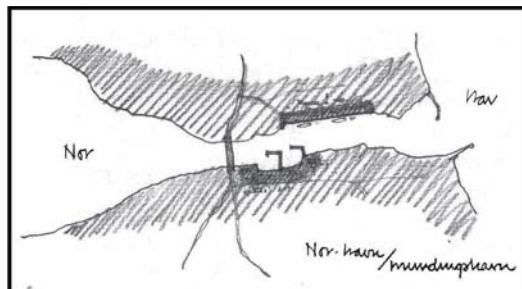
Flokkanir hafna eru á tvenna vegu samkvæmt Ole Mortensøn, eftir legu við land annars vegar og eftir útfærslum á bryggjum hins vegar.

3.3.1 Lega við land

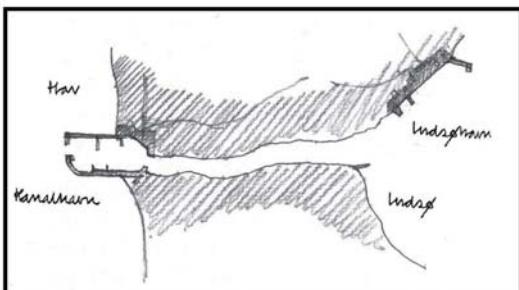
Samkvæmt þessari flokkun sést að Gamla höfni í Reykjavík flokkast undir Nes- eða tangahöfn.



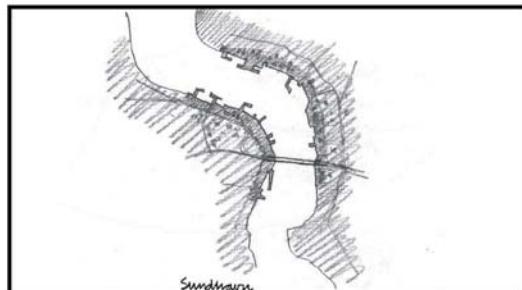
Fjarðarhöfn, staðsett í við fjarðarbotn.



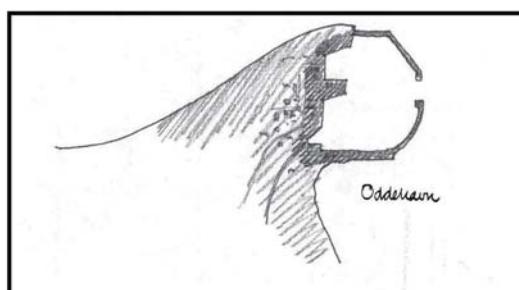
Álahöfn, á í sundi milli sjávar og lóns eða sjávar og innhafs.



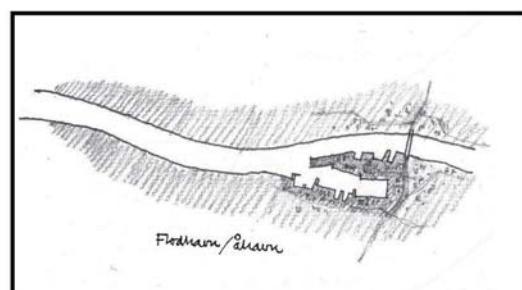
Lónshöfn, við mynni lóns og innsjávar.
Innsjávar- eða sjávarhöfn við sjávarsíðuna.



Sundahöfn við sund.



Nes- eða tangahöfn

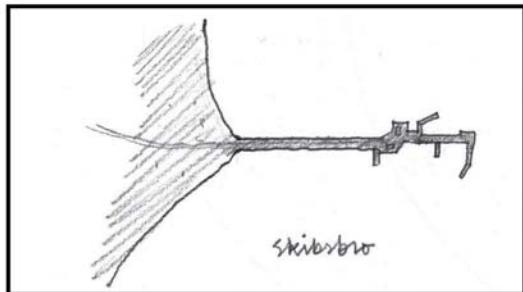


Árhöfn við skipgengar ár.

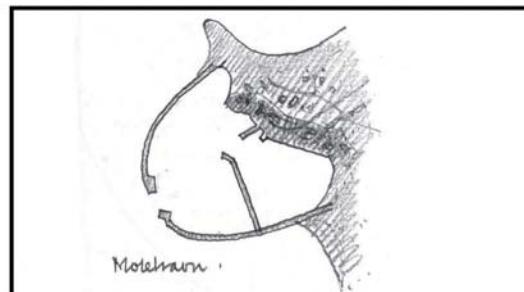
Mynd 8. Flokkun hafna út frá landlegu (Mortensøn, 2000)

3.3.2 Útfærslur á bryggjum

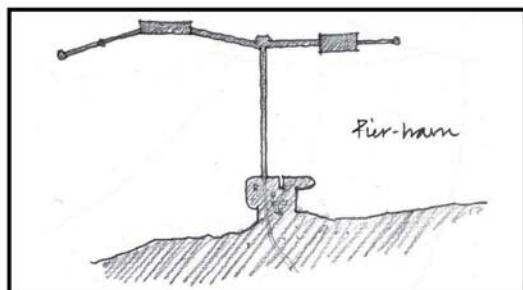
Gamla höfnin í Reykjavík hefur líklegast breyst frá því að vera hafnargarðahöfn (útbyggð) í það að vera hafnargarðahöfn (innbyggð) eftir allar landfyllingarnar sem gerðar hafa verið undanfarna áratugi.



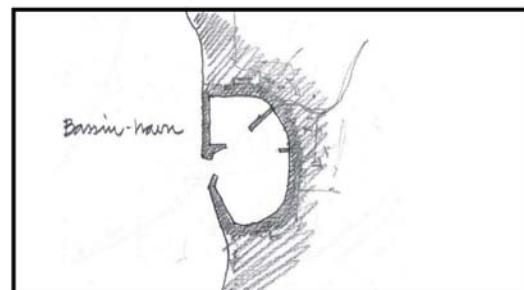
Skipsbrú



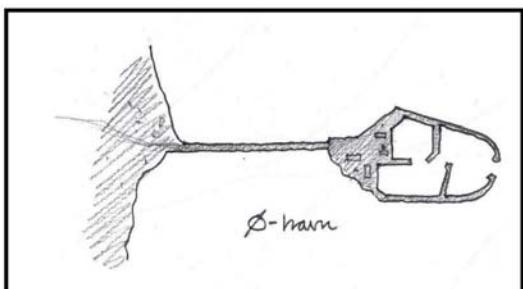
Hafnargarðahöfn(útbyggð)



Bryggjuhöfn



Hafnargarðahöfn(innbyggð)



Eyjuhöfn

Mynd 9. Útfærsla á bryggjum (Mortensøn, 2000)

3.4. Aðgengi almennings

Það er mikilvægt að hafnarbakkar séu eins aðgengilegir fyrir almenning og unnt er.

Hafnarbakki með samfelldum aðgangi meðfram strandlínunni er eftirsóttari en þau svæði sem eru skorin í sundur með svæðum þar sem almenningur hefur ekki greiðan aðgang, þau svæði minnka upplifunina.

Þessi aukni aðgangur gefur fólk tækifæri á að komast í snertingu við vatnið/sjóinn t.d. með sundi, fiskveiðum, veitingarstöðum, lautarferðum við bryggjuna, fara í bátsferðir eða gefa fuglum/fiskum brauð. Ef það er ekki raunhæft að fólk komist í snertingu við vatnið/sjóinn þá ætti að vera vatn á svæðinu sem almenningur hefur aðgang að t.d. gosbrunnur eða smá tjörn (Projects for Public Spaces, á.á.).

3.5. Hafnarborgir

Í gegnum sögu hafnarbakka hefur hringrás breytinga átt sér stað með fjölbreyttri starfsemi sem tengist þ.á.m. fiskveiðum, her, verslun, samgöngum, iðnaði, búsetu og hvers konar afþreyingu. Hver þessara aðgerða mótuðu hafnarbakkana á sinn hátt og buðu uppá mismunandi samband á milli borgar og hafnar. Þrátt fyrir að allar borgir þróist á sinn hátt með tilliti til landlegu, stærðar, efnahags og öðrum staðbundnum háttum, er almenn þróun í öllum hafnarborgum að mestu eins. Þessi þróun nær frá San Francisco til Sidney og frá Southampton til Singapore, hvert tilfelli er ólíkt en grundvallarreglan er sú sama.

Endurnýjun hafnarbakka er merkasta þéttbýlis þróun í heiminum á síðustu tveimur áratugum. Miðbær flestra stórborga liggja að vatni/sjó og endurnýjun hafnarbakka þýðir yfirleitt að miðbær borgarinnar sé að þróast. Þar sem það skapast nýtt svæði innan borgarinnar, býður hafnarbakkinn upp á tækifæri til að nútímovæða hluta borgarinnar. Samruni nýrra svæða og þeirra svæða sem fyrir eru, er að verða mikilvægur þáttur í skipulagi nútímans.

Fyrstu hafnarbakka umbreytingarnar sem áttu sér stað í N-Ameríku voru á tímabilinu 1960 og 1970 í Baltimore, svo síðar í Boston og San Francisco. Þetta var fjölbreytileg þróun sem varð leiðarvísl fyrir komandi verkefni sem á eftir komu í Evrópu og N-Ameríku. Þó að hver þróun sé breytileg með tilliti til staðhátta, deila borgirnar sameiginlegum markmiðum, það er skilgreining á staðsetningu hafnarbakkanna í samhengi við borgina, betrumbæta ímynd borgarinnar og endurnýjun á efnahagslífinu.

Einn af lykil þáttum og væntingum almennings til endurþróunar hafnarbakkans er sá að svæðið skuli hannað með þeim tilgangi að það sé notað af almenningi. Nokkrar ástæður eru

fyrir þessum kröfum almennings, sú mikilvægasta er að breyting verður á landnotkun frá iðnaði í þjónustu sem gefur svæðinu nýja sýn. Líkt og önnur afgangssvæði verður hafnarbakinn hentugt borgarrými til að byggja upp eftir nýjum komandi stefnum samfélagsins. Algengustu einingar endurskipulagðra hafnarbakka eru verslun, íbúðabyggð, skemmtieiningar, íþróttaaðstaða, menningarmiðstöðvar og almenningsgarðar sem aftur á móti endurspeglar eftirspurn almennings.

Annar stór þáttur í þróuninni er að endurbæta borgarímyndina. Meiri hluti almennings vill flytja neikvæðu áhrifin sem fylgja yfirgefnum iðnaðarhúsum og flytja iðnaðarstarfsemi í stærri hafnir utan þessa svæðis. Sydney og Bilbao eru góð dæmi um borgir sem vinna markvisst með að auglýsa hafnarbakka sína til að koma borgum sínum á framfæri. Báðar borgir eru heimsþekktar eftir umbreytingar sínar, árlega heimsækja 15 milljónir hafnarbakkann í Sidney.

Enduruppbrygging ímynd borga og endurnýjun hafnabakka er mikilvæg þróun fyrir uppgang efnahagsins. Eftir umbreytingu frá iðnaðarsvæði fóru borgir að leita að nýjum leiðum til að vinna sér inn tekjur, uppbrygging hafnarbakkans er góð leið til þess. Bætt tenging hafnarbakkans við miðbæinn laðar að sér fleiri ferðamenn og þar af leiðandi meiri tekjur og við það skapast einnig fleiri störf (Saint John Waterfront Development, á.á.).

3.6. Erlend dæmi

3.6.1 Oslo

Í Oslo var haldin hönnunarsamkeppni svo að hægt væri að fá hugmyndir sem mætti leggja inn í aðalskipulag borgarinnar sem og hugmyndir um útfærslur á almenningsrýmum.

Við endurskipulagningu hafnarbakkans í Oslo nýttu skipuleggjendur tækifærið og bættu sjálfbærar samgöngur til og frá svæðinu, þótti það afar hentugt þar sem landsvæðið er tiltölulega flatt, nálægt miðbæ borgarinnar og tengt í núverandi samgöngukerfi. Árangur notkunar almennингssamgangna, gangandi og hjólandi er líklegri til árangurs ef tekið er tillit til þessa þátta sem fyrst í skipulagsvinnunni. Í Fjord city hafnarbakkaáætluninni voru samgöngur um svæðið og tengsl við miðbæinn sérstaklega skoðaðar og var niðurstafaðan sú að hjólandi umferð ætti að hafa forgang.

Borgarstjórnin tók ákvörðun um endurskipulag á heildarskipulagi hafnarbakkans árið 2000. Landnotkunin á svæðinu var endurskipulögð og skilgreind sem hafnarsvæði, fyrri notkun var að mestu gróf hafnarstarfsemi, samgöngumannvirki og iðnaður.

Markmiðin með endurskipulagningunni voru að fá fram betri yfirsýn og sterkara heildarskipulag yfir svæðið. Opna átti svæðið fyrir fjölbreyttri menningarstarfsemi, íbúðarhúsnaði og skapa átti atvinnutækifæri innan svæðis þar sem aðgengi að almenningsamgöngum væri gott og hefði sjálfbæra þróun að leiðarljósi.

Hafnarbakka svæðið í Oslo spanar yfir 225ha. og er skipt í 14 svæði, til samanburðar er Gamla höfnin í Reykjavík 34,4ha.

Saman skapa þessi 14 stöku verkefni þráð fyrirtækja, íbúðarhúsnaða og menningarstarfsemis frá austur- til vesturhlið miðbæjarins, þar með opnast hafnarbakkinn og skapar betri lífsgæði fyrir borgarbúa Oslóar.

Til að tengja borgina aftur við vatnið í Bjørvika sem er eitt af þessum 14 svæðum var vegurinn sem lá í gegnum svæðið lagður í 675 metra löng neðanjarðargöng.

Bjørvika er einstaklega vel staðsett á milli sjávar og samgöngumiðstöðvar Oslóar. Svæðið var áður nýtt sem geymslusvæði fyrir gáma. En á Bjørvika er einnig Munch safnið, óperuhúsið, Stenersen safnið, borgarbókarsafnið og saman mynda þessar byggingar nýja menningarmiðstöð Oslóarborgar (Plan- og bygningssetaten, 2006).



Mynd 8. Óperuhúsið í Osló (Absentofi, 2007)

3.6.2 Kaupmannahöfn

Kaupmannahöfn er þekkt fyrir að vera hjóla- og gönguvæn borg. Mikið líf er á götum borgarinnar þar sem allir ferðamátar verða að vinna saman og sýna hvor öðrum tillitsemi. Það var markmið skipulagsfræðinga að láta flæði gangandi vegfarenda renna niður að hafnarbakanum með byggingum eða áningarástöðum með aðráttarafl.

Lengi vel höfðu íbúar Kaupmannahafnar stólað á innri höfn borgarinnar, þar sem djúp rás lá á milli tveggja eyja. Yfirbragð hafnarinnar einkenndist af iðnaði, samgöngum og umgangi fólks og var höfnin þungamiðja borgarinnar. Höfnin var óhrein, lífleg, framandi og oft á tíðum hættuleg en þó fyrst og fremst spennandi. Á hafnarbakanum voru möstur, kranar, tunnur,

vörur o.fl. Höfnin var stór hluti í atvinulífi almennings og einnig mikilvæg samgönguæð. En á seinnihluta 20. aldar breyttist þessi mynd af gömlu höfninni með tilkomu gámaðeðingunnar sem fjallað verður um síðar. Slík væðing kallaði á stórar hafnir með víðáttumiklum plönum svo að stórir flutningabílar gátu athafnað sig. Hvað flutning varðar þá færst hann frá miðbænum með tilheyrandi starfsemi. Flestar borgir með stórar hafnir eru að þróast í þessa átt, niðurnídd bryggja, yfirgefin vöruhús og svæðin girt af svo að almenningur hafi ekki greiðan aðgang og lífið hverfur frá hafnarbakkanum.

Við hafnarbakka Kaupmannahafnar var megin hugmyndin að koma fyrir áningarástöðum til þess að laða fólk að svæðinu, til dæmis með óperuhúsi, leikhúsi, bókasafni og bað-sundsvæði einnig fengu gamlar byggingar nýtt hlutverk.

Gömlum sojabaunasílóum við hafnarbakkan var breytt í íbúðarhúsnæði, sem er gott dæmi um iðnaðarhafnarsvæði sem fær á sig nýja mynd, þessi breyting er í anda sjálfbærrar þróunar og tekur mið af sögu og anda staðarins.

Göngubrú er svo komið fyrir yfir síkið og þar með myndast góð tenging á milli íbúðarsvæðisins og miðbæjarins sem er á bakkanum fjær.

Einnig er notast við menningarkraftinn til enduruppbryggingar á hafnarsvæðinu. Þrjú menningarhús virka eins og segull, þ.e.a.s laða fólk að hafnarbakkanum.



Mynd 11. Síló breytt í íbúðarhúsnæði (aok, 2010)



Mynd 9. Konunglega leikhúsið, óperuhúsið og svarti demanturinn/ konunglega bókasafnið (photographyserved, á.á.)

Svarti demanturinn er framlenging af konunglega bókasafninu. Örlítið norðar er hið konunglega leikhús. Óperuhúsið er staðsett á hinum enda hafnarbakkans og er byggt á fyrverandi sjóherssvæði, hægt er að fara á milli bakkanna með vatnsrútu (Travelandleisure, 2009).

Eins og sést hefur hafnrbakkki Kaupmannahafnar þróast út frá því að mikil starfsemi var á svæðinu í það að vera líflaust svæði, svo fór borgin í átak og með uppbyggingu hefur tekist að skapa heillandi svæði við bakkana sem laðar að sér fólk. Þó er áhyggjuefni að við hafnrbakkann er nánast engin sjávartengd starfsemi. Gamla höfnin í Reykjavík hefur þróast í þessa átt með tilkomu tónlistahússins Hörpu. Enn er þó reynt að halda í sjávarútveg á vesturbakkanum.

3.6.3 Árósir

Í Árósum búa um 300.000 íbúar og er borgin sú næst stærsta í Danmörku.

Árið 1997 var ákveðið að færa starfsemi hafnarinnar frá þeim stað sem hún var lengra út í sjó (austur) og nýta svæðið sem fyrir var í aðra landnotkun. Umrætt svæði var autt, líflaust og notað að hluta fyrir bílastæði áður en framkvæmdir hófust.

A þessu svæði er áætlað að gera margmiðlunarhús/bókasafn að þungamiðju borgarinnar.

Margmiðlunarhúsið verður staðsett við hafnrbakka Árósá og Árósaráin sem er í stokk tekur á sig fyrri mynd á ný. Bryggjan verður opin almenningi til að njóta og með útsýni yfir tómstundarsiglingu á svæðinu. Með þessari útfærslu er verið að bæta tengingu borgarinnar við hafið og auka aðgang almennings að vatninu/höfninni, þar sem áður var heimastaður fyrir flutningaskip, gámastöð og þunga umferð.

Þar af leiðandi opnast miklir möguleikar fyrir íbúa borgarinnar og fyrirtæki. Fólkibýðst að nota svæðið til útvistar, hreyfingar, kæla sig í vatninu, vera í félagsskap eða bara slaka á. Verkið er áfangaskipt og er áætlað að þar komi einnig til að vera íbúðarsvæði (Sailing aarhus, 2009).



Mynd 13. Nýr hafnrbakki í Árósum (sailing-aarhus, 2012).

3.6.4 Samantekt

Öll þessi dæmi eiga það sameiginlegt að hafa verið gömul iðnaðarsvæði sem ekki voru í notkun og eru vel staðsett innan borgarinnar hvað varðar möguleika á tengslum við miðbæ viðkomandi borgar. Farið var í að skipuleggja nýjan hafnrbakka fyrir svæðin og í öllum tilfellum er komið upp menningarhúsum, hvort sem það er óperuhús, bókasafn, margmiðlunarhús eða leikhús. Þessum húsum er ætlað að vera

aðdráttarafl fyrir svæðin, lagt upp úr því að tengsl við miðbæinn séu góð og vel aðgengileg hvað varðar gangandi og hjólandi. Það má líkja hlutverki tónlistarhússins Hörpu við hlutverk þessara húsa.

Í Árósum var gerð undirgöng svo að umferð bifreiða gæti farið um svæðið með þeim tilgangi að tenging á milli Margmiðlunarhúsins sem er við bakkann og miðbæjarinns sé sem allra best og að umferð gangandi og hjólandi sé sem öruggust. Áhugavert er að fylgjast með þessari þróun í Árósum með það í huga að fá fordæmi fyrir gamla hafnarsvæðið í Reykjavík, sem stendur fyrir sama vandamáli og Árhús hvað varðar tengingu á milli hafnarsvæðisins og miðbæjarins.

3.7. Saga Reykjavíkurhafnar

3.7.1 Gamla höfnin

Fyrsta varanlega höfnin í Reykjavík var byggð á árunum 1913-1917 og náði yfir víkina milli Örfiriseyjargranda og Arnarhólskletts. Talið er að það sé einmitt þessi vík sem landnámsjörðin og síðar höfuðborgin eru kenndar við.

Verslunarfrelsi eftir 1855, vaxandi þilskipaútggerð og upphaf togaraútggerðar í byrjun 19. aldar kölluðu á öruggari höfn. Á þessum tíma varð að selflytja farþega, varning og afla skipa á milli skips og lands með bátum. Í vestan stormi var mikill straumur milli eyjanna og lands og því ekki hægt að afgreiða skip á meðan. Í febrúar 1910 varð ofsarok og þilskipin voru komin úr vetrarlagi, tilbúin að leggja úr höfn, í þessu óveðri skemmdust mörg skip.

Margar hugmyndir bárust til úrbóta í hafnarmálum, t.d. var rætt um lokaða höfn, bryggju úr járni, skurð frá sjó upp í tjörnina en þar yrði svo höfnin sjálf og skipakví. En ekkert varð úr slíkum hugmyndum þar sem ekki var hægt að fjármagna slíkar framkvæmdir.

Árið 1911 samþykkti bæjarstjórn Reykjavíkur að ráðast í hafnargerð, líklegast vegna þess að hlutafélagið Höfn var að undirbúa hafnarframkvæmdir í landi Skildingarness sem tilheyrði Seltjarnarneshreppi á þessum tíma.

Hafnarstjórinн frá Kristaníu (Osló) Gabriel Smith kom með hafnartillögu 1909 og var hafnargerðin sem hófst árið 1913 byggð á þeim tilögum. Danskur hafnarverkfræðingur N.C Monbergs og yfirverkfræðingurinn N.P Kirk voru fengnir til verksins. Gerður var skjólgarður á Grandanum út í Örfirisey og síðan eynni til suðausturs sem kallast Norðurgarður. Annar

garður lá út frá Batteríinu, Ingólfsgarður áður nefndur Batterísgarður. Saman mynduðu þessir garðar ásamt garðinum úr Örfirisey hafnarmynnið.

Fræmkvæmdin var mjög stór og efnið sem notað var sem fylling var flutt með lest sem var gangsett eingöngu til þess að tilfæra efnið frá Skólavörðuholti og Öskjuhlíð að hafnarsvæði. Árið 1915 hafði framkvæmdum miðað það vel að í fyrsta skipti lagðist skip við höfnina, nánar til tekið við Batterísgarð.

Á næstu áratugum var viðlegurými í höfninni aukið verulega sem og uppfyllingin sem gerð hafði verið frá Batterísgarði vestur að Geirsbryggju.

Árið 1958 samþykkti bæjarstjórn að gera hafnargarð frá Örfirisey út í Engey, en ekkert varð úr þeim framkvæmdum. Árið 1960 kom sú tillaga að hafnarsvæði skyldi vera í Viðeyjarsundi, og árið 1966 hófust framkvæmdir á þessu hafnarsvæði sem kallast Sundahöfn (Páll Líndal, 1991).

Eftir að Sundahöfn ver tekín til starfa þá minnkaði umsvif gömlu hafnarinnar og starfsemi hafnarinnar fór smátt og smátt að breytast, þungaflutningar fluttist að mestu í Sundahöfn.

3.7.2 Tæknin við höfnina

Fyrir gerð gömlu hafnarinnar í

Reykjavík voru vörur fluttar á milli lands og kaupskipa með árabátum svo báru menn vöruna að bryggjustúfum eða flæðamálinu. Eftir gerð

Reykjavíkurhafnar varð bylting á starfsháttum í bænum. Höfnin var tekín í notkun árið 1917 og gátu þá flest skip lagst að bakka, svo varan hífð á milli lands og skips í neti. Við þessa þróun hurfu uppskipunarþátanir og störf við

losun oglestun skipa einnig. Þetta voru störf sem nær eingöngu karlmenn unnu, þeir mættu klukkan sex að morgni niður að höfn í þeirri von um að eittthvað væri að gera fyrir þá. Frá sjónarhorni hafnarverkamannsins var tæknin bæði ból og blessun, tæknin auðveldaði vinnuna en um leið fækkaði hún störfum.

Næsta stökk í tæknivæðingu var með tilkomu brettavæðingarinnar. Hún fólst í því að varan var sett á bretti og síðan um borð í flutningsfarið. Brettið var svo híft á land og á bíl sem síðan

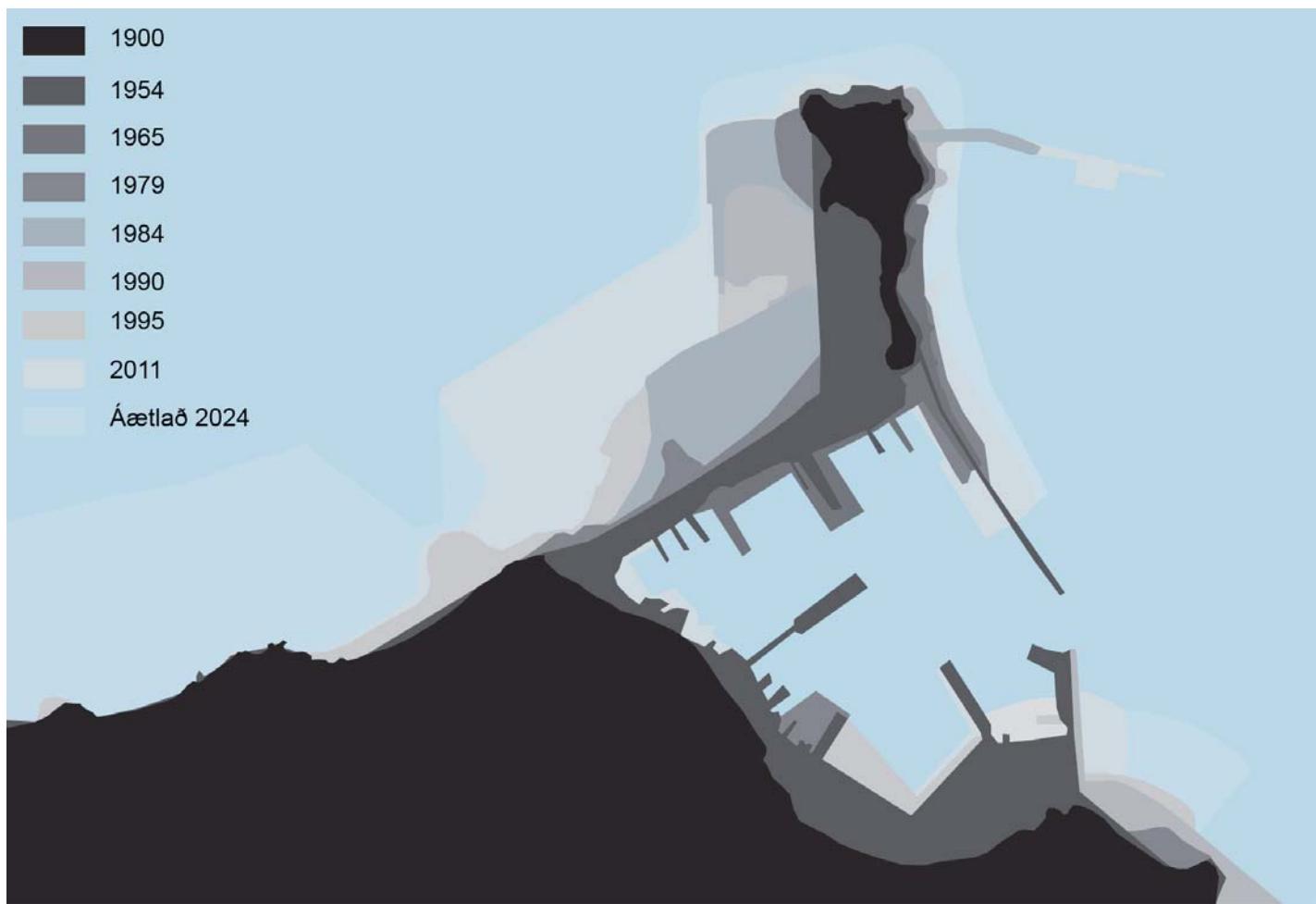


Mynd 10. Selflutningar um 1900 (sjóminjasafn, á.á.)

fór með vöruna í vöruhús. Brettavæðingin hófst með tilkomu lyftarans. Með tilkomu vörubrettanna fækkaði störfum hafnarverkamannsins enn frekar.

Næsta stökk var gámaðingin. Staðlaðir 20-40 feta feta gámar á heimsvísu komu til sögunnar og því þurfti nánast engan hafnarverkamann til að handfjatla vöruna því varan var á brettum í gánum, sem lyftarinn svo losaði, þetta ferli var kallað door to door, það er að segja að gámunum var oft ekið beint til móttakanda vörunnar. Með þessum gánum komu gámaðillir, gámakranar og lyftarár (Faxaflóahafnir, á.á.).

3.7.3 Þróun landlegu hafnarinnar



Mynd 11. Þróun strandlengjunar við Gömlu höfnina í Rvk. Unnið út frá upplýsingum af vef borgarvefsjá.

3.7.4 Núverandi höfn

Höfnin hefur verið í stöðugri þróun allt frá því að hún var tekin í notkun árið 1917. Í áranna rás hefur hlutverk hennar breyst. Inn- og útflutningur hefur verið fluttur í Sundahöfn og þar með hefur starfsemin breyst í Örfirisey. Gamla höfnin fékk nýtt hlutverk sem þjónustuhöfn

fyrir ýmis konar báta og skip, en einnig þjónar hún hlutverki fiskihafnar. Um 99.000 tonnum af fiski er landað árlega í Reykjavíkurhöfn. Um 15% af heildarbolfisksafla landsmanna er unninn í Gömlu höfninni í Reykjavík. Útgerðar og fiskvinnslu aðstaða er nú eingöngu á vesturhluta hafnarinnar, en viðgerðaraðstaða fyrir báta og skip er enn á svæðinu, en er að dragast saman og mun flytjast í burtu að mestu af fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði við Mýrargötuna (Copetition online, 2009).

Aukin ferðamennska er á Íslandi og sífellt fleiri og fleiri skemmtiferðarskip koma að höfn í Reykjavík (Faxaflóahafnir, á.á.).

4. Áningarstaðir við þjóðbraut

4.1. Vegagerðin

Á árunum 1994-1996 fór af stað mikið átaksverkefni Ferðamálaráðs og Vegagerðarinnar í samstarfi við HJ Teiknistofu á Akureyri ásamt fleiri aðilum um hönnun og uppbyggingu áningarstaða við helstu ferðamannastaði og á sérstökum útsýnisstöðum við þjóðveginn. Á þessum árum voru margir áningarstaðir hannaðir og byggðir upp með bílastæðum, upplýsinga- og fræðsluskiltum, stígum, tröppum og útsýnispöllum. Einnig var komið fyrir þjónustuhúsum víða. Á undanförnum árum hefur Vegagerðin haldið áfram hönnun og uppbyggingu áningarstaða, en nánast eingöngu í kringum nýframkvæmdir (Ferðamálastofa, 2011).

Áningarstaðir eru settir við þjóðvegi landsins í tvennum tilgangi. Annars vegar eru þeir staðir þar sem vegfarendur geta áð um stund, áður en förinni er haldið áfram, þar eru umferðaröryggissjónarmið höfð að leiðarljósi, hins vegar eru þeim fundnir staðir þar sem umhverfi og/eða útsýni bjóða upp á fallegt umhverfi til að vegfarendur geti notið þess sem fyrir augu ber.

Áningarstaðir eru margvíslegir að stærð, gerð og útbúnaði. Víðast er aðstaða til að borða nesti, oft er fróðleikur á skiltum um sögu eða upplýsingar um nánasta umhverfi auk þjónustu- og leiðbeiningaupplýsinga (Vegagerðin, á.á.).

4.2. Reykjavík

Í byrjun árs 2003 óskaði þáverandi gatnamálastjóri Sigurður Skarphéðinsson eftir því að gerð yrðu drög að vegvísunarkorti sem ætti að nýtast ferðamönnum og gangandi til að rata um stíga Reykjavíkur. Kjartan Mogensen landlagsarkitekt var fenginn til þess að hanna staði þar sem vegfarendur gætu stoppað, skoðað kortið, sest niður, slakað á og fengið sér að borða. Staðsetning áningastaðanna er valin með tilliti til hvar þeir koma flestum til góða, en ekki síður hvernig tekið er á móti ferðamönnum sem koma hjólandi að borgarmörkum og þeim vísað af umferðaræðum inn á stígakerfi borgarinnar (Reykjavík, 2006).

Sex áningarstaðir eru í Reykjavíkurborg og eru þeir:



Í Nauthólsvík



Við Ægissíðu



Við Gullinbrú



Við Suðurlandsbraut



Í Elliðaárdal



Við Ánanaust

Mynd 12. Áningarstaðir í Reykjavík (Reykjavík, á.á.)

Það sem einkennir þessa staði er að allir eru þeir vel staðsettir, hönnun staðanna er fín, en að mati höfundar er ekki tekið mikið tillit til staðaranda. Þar með eru allir þessir staðir frekar einsleitir og fjölbreytni er lítil sem engin, það eru eins bekkir, ruslatunnur o.fl., sama hvort áningarstaðurinn er í Elliðaárdal eða við Ánanaust. Stöðunum er ætlað það hlutvek að vera leiðarvísir en einnig fyrir fólk til að staldra við og hvíla sig. Að mati höfundar er tekið of mikið mið að því hvað Vegagerðin flokkar undir áningarstaði, þ.e.a.s. stoppustöð við veginn, í Elliðaárdal væri tilvalið að vera með stíg að ánni og hafa bakka þar sem hægt væri að setjast á og stinga fótunum í ánna og komast þannig í snertingu við vatnið sjálft. Eins við Ánarnaust og

Ægissíðu, staðirnir ættu að vera í meiri tengslum við sjóinn, en ekki eins og strætóskýli við götuna.

4.3. Afþreying, aðstaða og aðráttarafl

A-in þrjú koma oft við sögu þegar talað er um þá þætti sem eiga að vera til staðar á ferðamannastöðum, þau eru afþreying, aðstaða og aðráttarafl (Sigríður Þrúður Stefánsdóttir, Arney Einarsdóttir o.fl., 2008).

4.3.1 Afþreying

Afþreying er mikilvægur þáttur þess að ferðamenn dvelji til lengri tíma á tilteknum stað. Þegar talað er um afþreyingu fyrir ferðamenn er átt við þá þjónustu sem tekur skemmri eða lengri tíma og er aðgengileg með tiltölulega stuttum fyrirvara. Sem dæmi má nefna útivist, skemmtun, menning eða fræðsla t.d. ferð með leiðsögumanni o.s.frv. (Sigríður Þrúður Stefánsdóttir, Arney Einarsdóttir o.fl., 2008).

4.3.2 Aðstaða

Á stöðum sem ferðamenn sækja er helsta aðstaðan samgöngur, hreinlætisaðstaða, veitinga- og gistiaðstaða. Samgöngur um og að svæðinu eru mikilvægar til að ferðamenn geti hindrunarlaust ferðast um svæðið. Aðstaða fyrir ferðamenn eykur líkurnar á því að ferðamenn dvelji lengur en ella á svæðinu (Sigríður Þrúður Stefánsdóttir, Arney Einarsdóttir o.fl., 2008).

4.3.3 Aðráttarafl

Aðráttaraflíð skiptist í two flokka, náttúrulegt og manngert aðráttarafl. Til náttúrulegs aðráttarafls telst til dæmis landslag, loftslag ásamt öllum náttúrulegum fyrirbrigðum á landsvæðinu. Baðlón, aðstaða fyrir ferðamenn, göngustígar, menningaviðburðir á sviði tónleika og íþróttflokkast undir manngert aðráttarafl. Aðráttarafl ferðamannastaða getur verið meginástæða þess að ferðamenn hófu ferðalag sitt (Sigríður Þrúður Stefánsdóttir, Arney Einarsdóttir o.fl., 2008).

5. Staðháttargreining

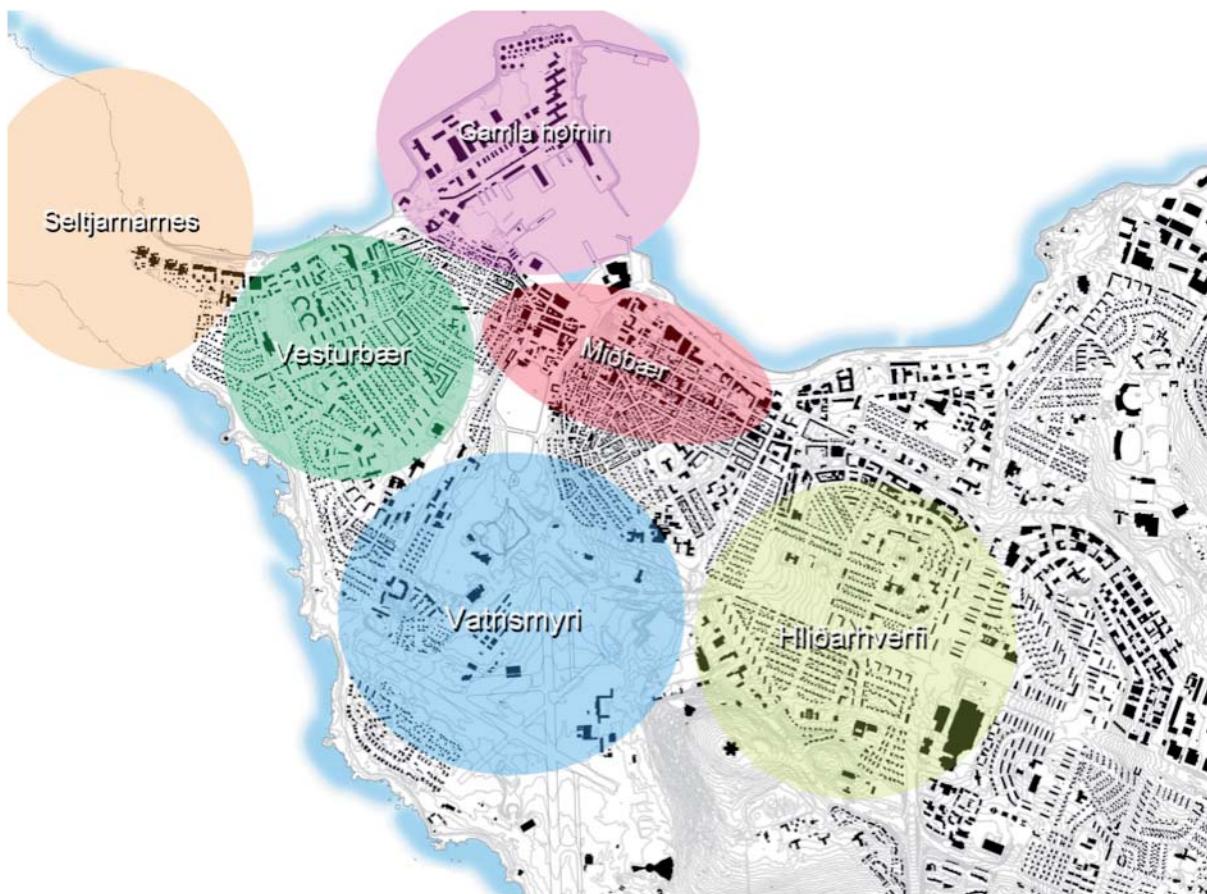
5.1. Staðsetning

Skipulagssvæðið er staðsett í norðvesturhluta Reykjavíkurborgar. Svæðið er við miðbæ Reykjavíkur og býður því upp á mikla möguleika þar sem mannlíf er iðandi á þessu tiltekna svæði. Tengslin við sjóinn eru mikil og útsýni frá svæðinu er einstaklega gott.



Mynd 13. Staðsetning Gömlu hafnarinnar. Unnið úr gögnum LUKR.

5.2. Aðliggjandi svæði



Mynd 14. Aðliggjandi svæði.

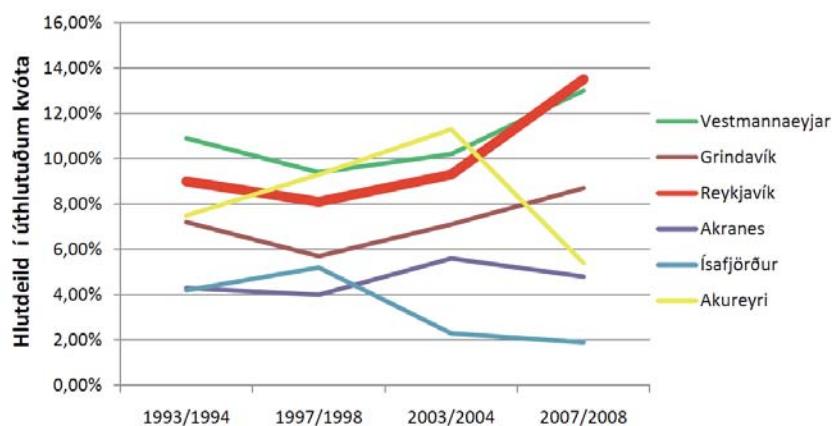
Gamla höfni í Reykjavík er staðsett við miðbæ borgarinnar og því er tilvalið að tengja þessi svæði betur saman. Vesturbærinn liggur að svæðinu og eru fyrirhugaðar áætlanir að setja hluta að Mýrargötu í stokk til að tengja svæðin betur. Seltjarnarnes, Vatnsmýrin og Hlíðarhverfi eru svo ekki skammt undan. Tenging nærliggjandi svæða að hafnarsvæðinu er ekki góð fyrir gangandi og hjólandi umferð. Mýrargata, Geirsgata, Sæbrautin og Ánanaust aðskilja svæðið og er umferð um þessar götur nokkuð mikil. Umferðarhraði á þessum götum er 50 km á klst. En bifreiðar fara oft mun hraðar og getur skapast hætta fyrir gangandi og hjólandi vegna þessa.

5.3. Starfsemi



Mynd 15. Starfsemi innan svæðis.

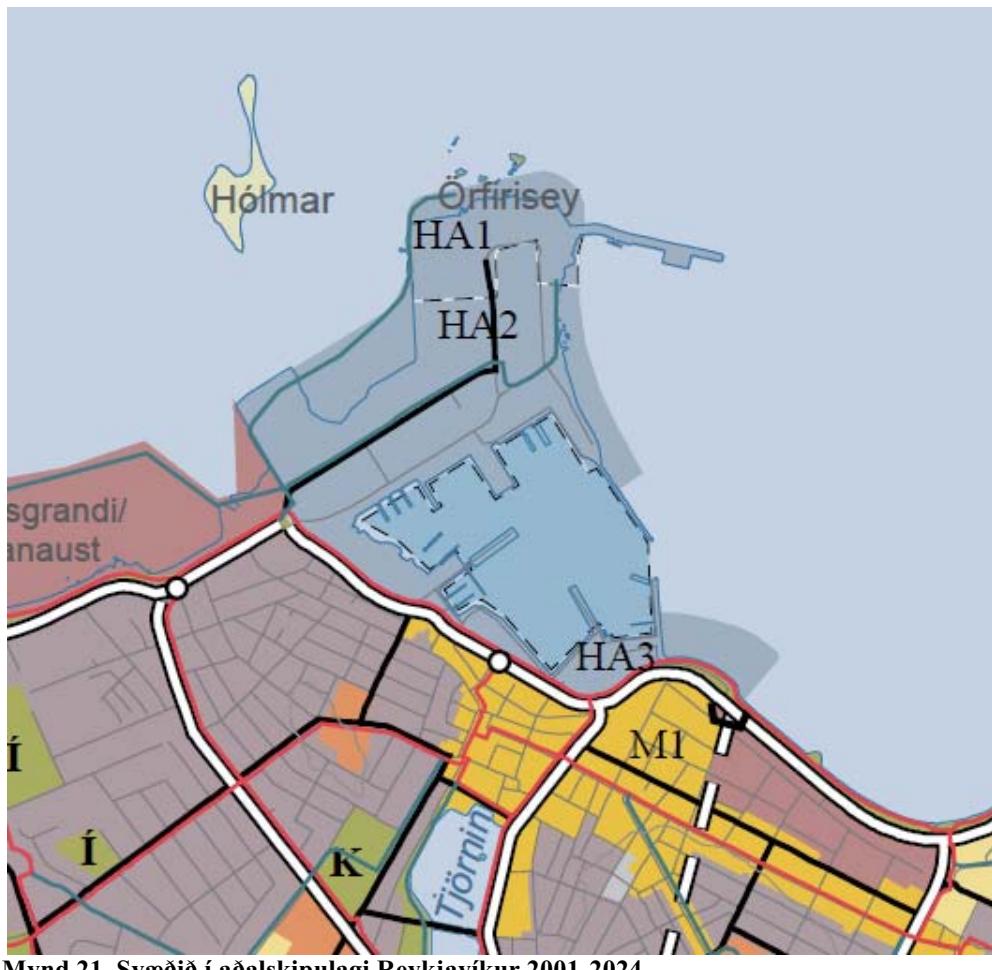
Á fyrra aðalskipulagi(1996-2016) var umrætt svæði skilgreint sem hafnarsvæði, en á núgildandi aðalskipulagi er svæðið skilgreint sem hafnar- og athafnarsvæði. Með þessari breytingu gefst aukið tækifæri til að vera með fjölbreytta starfsemi á hafnarsvæðinu. Svæðið hefur þróast þannig að hafnsækin starfsemi er aðallega komin á vesturbakka hafnarinnar á meðan menningartengd starfsemi er á austurbakkanum eins og tónlistarhúsið Harpa. Menningararmurinn teygir sig svo til vesturs og mun af öllum líkendum færast lengra og lengra með tímanum.



Mynd 16. Línurit sem sýnir stærð hafna út frá kvóta (Sigríður Kr. Kristþórsdóttir, 2009)

Eins og sést á mynd 20 spilar Reykjavíkurhöfn enn stórt hlutverk í sjávarútvegi okkar Íslendinga og var með hlutfallslega mesta kvóta á höfn árið 2008, eða um 13,5%. Því er mikilvægt að halda í sjávarútvegsstarfsemi innan Gömlu hafnarinnar á vesturbakka en veita almenningi aðgang að öðrum svæðum hafnarinnar (Sigríður Kr. Kristþórsdóttir, 2009).

5.4. Skipulag svæðisins



Mynd 21. Svæðið í aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024

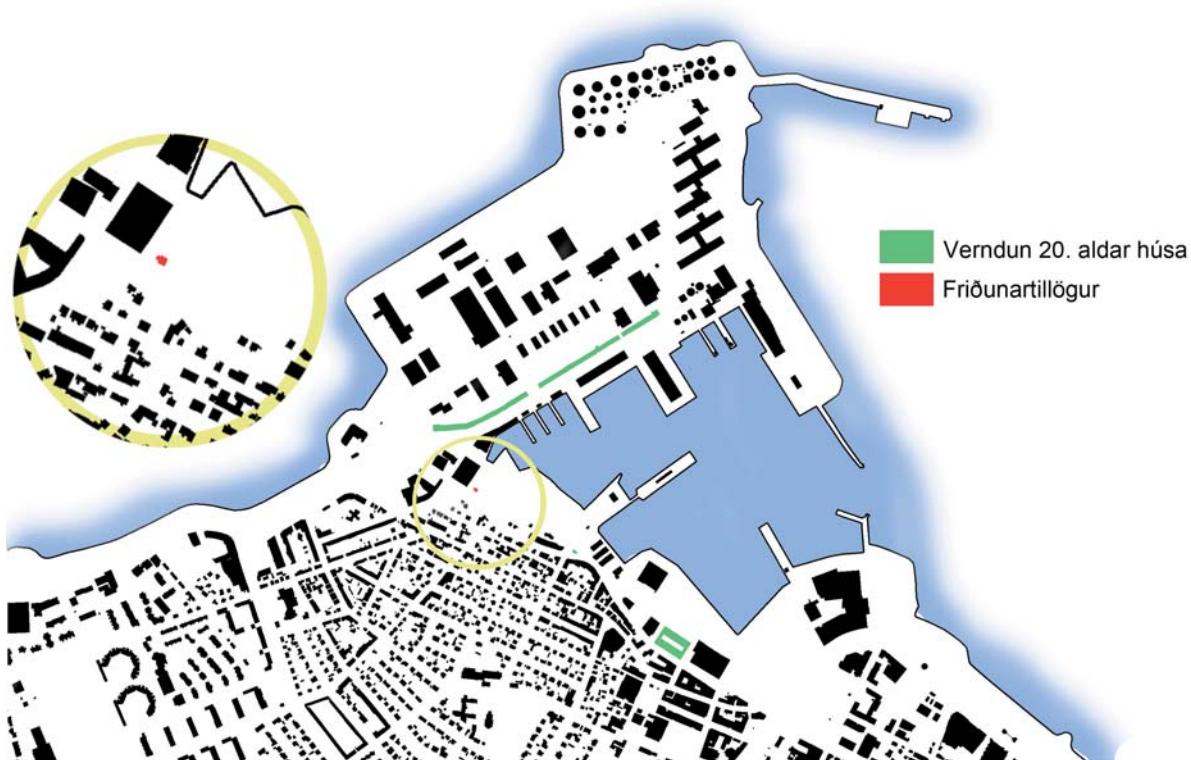
Samkvæmt gildandi aðalskipulagi (2001-2024) eru áform um að þróa miðborgarstarfsemi á eldri hafnarsvæði Gömlu hafnarinnar einnig er stefnt að því að hækta skipaviðgerðum í slippnum við Mýrargötu. Umrætt svæði er skilgreint sem hafnar- og athafnarsvæði, en þar varð breyting á frá fyrra aðalskipulagi (1996-2016) þar sem Gamla höfnin var skilgreind sem hafnarsvæði. Hafnarsvæði miðborgar felur í sér breytta landsnotkun á Austurhöfn samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkurborgar, nú þegar hefur Austurhöfn breyst m.t.t. landnotkunar, á þessu svæði hefur tónlistarhúsið Harpa risið og einnig stórt bílastæðahús. Áætlað er að reisa

hótel suðvestan Hörpu. Til að bregðast við þessum breytingum er áætlað að sjávarútvegsþjónusta verði flutt í auknum mæli í Vesturhöfn. Aðstaða fyrir olíustarfsemi í Örfirisey mun standa og henni gefið þróunarrými (Reykjavík, 2001).

Deiluskipulag svæðisins er í samræmi við aðalskipulag Reykjavíkur. Stefna aðalskipulagsins er að færa sjávarútvegsstarfsemi á Vesturhöfn og að menningartengd starfsemi muni rísa á Austurhöfn. Á Austurhöfn hefur risið tónlistarhúsið Harpan og bílakjallari til að anna eftirspurn bílastæða við húsið sem og með tilkomu hótelsins sem mun rísa á þessu svæði, skipulag þetta heitir TRH sem stendur fyrir tónlistarhús, ráðstefnumiðstöð og hótel. Gömlu verbúðirnar við Geirsgötu hafa farið undir menningartengda starfsemi s.s. veitingarhús, gullsmíðaverkstæði og fl. Á slippsvæðinu er fyrirhuguð íbúðarbyggð með smábátabryggju, þetta skipulag er heitir Slippa-Ellingsenreitur en oft kallað Mýrargötuskipulagið. Góð tenging verður á milli fyrirhugaðrar byggðar og núverandi byggðar ef Mýrargata er lögð í stokk eins og skipulag gerir ráð fyrir. Í verbúðum við Grandagarð hafa opnað listagallerí og því er menningartengda starfsemin að teygja anga sína í átt að Örfirisey (Skipulagssjá, á.á).

Hvað varðar skipulag í vinnslu þá var gerð áhættugreining á olíustarfseminni út á Örfirisey og var niðurstaðan sú að það borgaði sig ekki að flytja starfsemina eins og stendur. Búið er að gera drög að nýju rammaskipulagi fyrir Vesturbakka, Miðbakka, Austurbakka og Suðurbugt sem er staðsett á milli Vesturbakka og Miðbakka, áætlað er að svæðið fari undir nýbyggingar, með betri tengingum við Vesturbæinn og miðbæinn. Sú hugmynd að leggja Mýrargötu í stokk eins og áætlað er samkvæmt Slippa- og Ellingsenreitar deiliskipulaginu hefur verið slegin af borðinu. Slippurinn innan þess reitar verður fjarlægður þó eru einhverjar hugmyndir um að halda í einhverja starfsemi tengt honum á svæðinu. Í endurskoðun aðalskipulags sem nú stendur yfir er ekki gert ráð fyrir landfyllingum við Ánanaust eins og er gert ráð fyrir í gildandi aðalskipulagi. Hvað varðar íbúðarbyggð á Granda/Örfirisey þá er líklegt að svo verði, en ekki á næstu 20 árum (Björn Axelsson, tölvupóstur. apríl 2012).

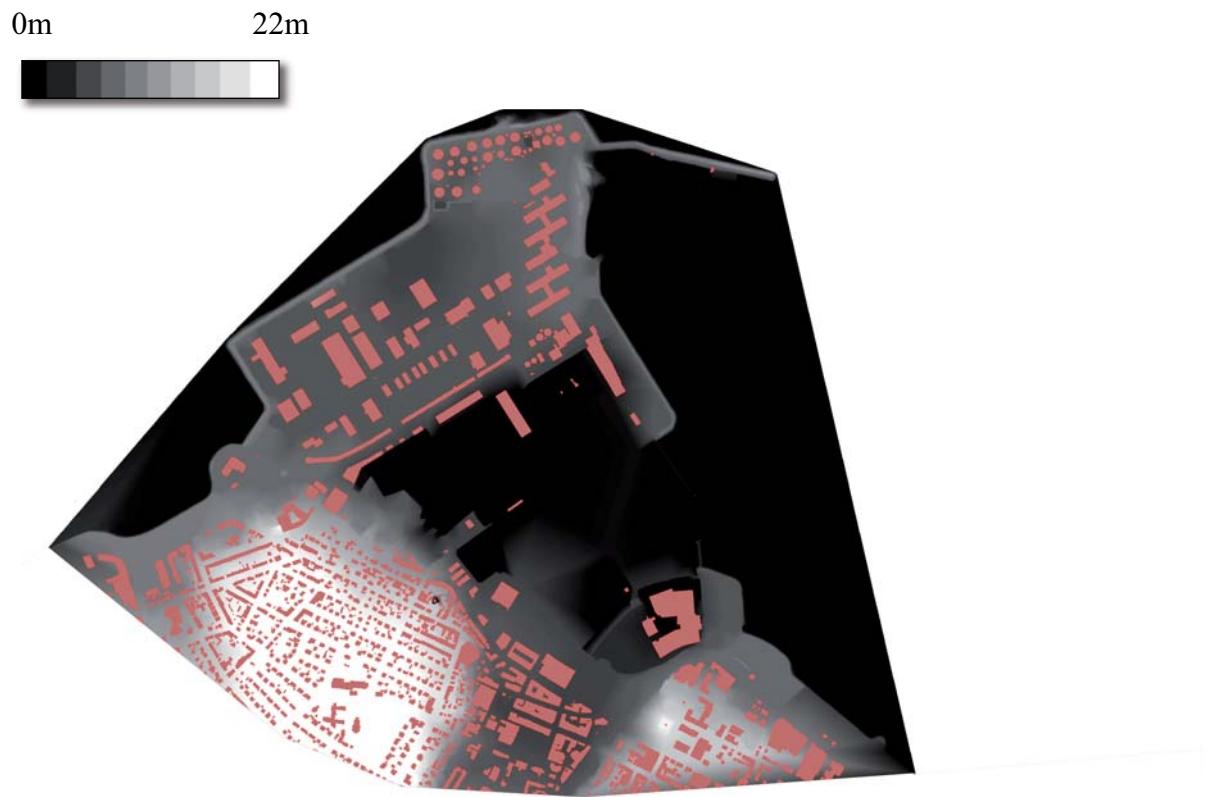
5.5. Vernd



Mynd 22. Verndun húsa á svæðinu. Unnið útfrá upplýsingum af borgarvefsjá.

Húsavernd á umræddu svæði er ekki mikil, en þó er Hafnarhúsið/listasafn Reykjavíkur við Tryggvagötu, gamla kaffistofa slippssins Kaffi skeifan þar sem nú er Hamborgarabúllan við Geirsgötu og einnig verbúðarlengjan við Grandagarð undir vernd 20. aldar húsa. Aðeins eitt hús er friðað, það er hús er Garðhús sem byggt var 1884 af Bjarna Oddssyni. Garðhús stóð við Bakkastíg 9 en stendur nú við Lagargötu 2 (Húsafriðun, 2012).

5.6. Lega lands



Mynd 23. Hæðarlíkan af svæðinu. Unnið út frá LUKR.

Eins og sést á mynd 23 þá er umrætt svæði ekki hátt yfir sjávarmáli og tiltölulega flatt. En á víða við sjávarsíðuna er nokkur hæðarmunur á landi og sjó (2-4m), því er aðgangur fólks til að komast í snertingu við sjóinn ekki mikill, þá helst á svæði slippssins við Mýrargötu, en það er ekki aðgengilegt almenningi.

5.7. Kevin Lynch greining



Mynd 24. Kevin Lynch greining.

5.7.1 Leiðir

Leiðunum er skipt í þrjá flokka:

1. Tengingar inn á svæði: þar eru leiðir gangandi og hjólandi inn á svæðið (að sjávarsíðunni). Til að komast að sjávarsíðunni þarf að fara yfir götu (Mýrargötu, Geirsgötu, Kalkofnsveg, Sæbraut eða Ánanaust). Engin undirgöng eru á svæðinu né göngubrú.
2. Núverandi stígur innan svæðis: Stígur sem eru innan svæðis eru ekki margir og það sem verra er að þeir eru ekki samhangandi, í raun er aðeins einn stígur vel útfærður og er það stígurinn sem liggar við Eyjarslóð. Fólk kemur akandi að stígnum og sest á bekki við stíginn til að njóta útsýnisins og/eða taka myndir.

- Aðal umferð akandi: Vegir með mikilli umferð sem skapa hættu fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur og sker svæðið frá nærliggjandi svæðum.

5.7.2 Jaðar

Skilin milli sjávar og lands eru greinileg sjónræn skil og mynda kant. Mýrargata og Geirsgata mynda einskonar skil, en þau skil eru ekki eins sterk og skil sjávar og lands og eru því ekki á kortinu.

5.7.3 Kennileiti

Hið nýja tónlistarhús Harpa er hvað sterkasta kennileitið á svæðinu, mikil umfjöllun hefur verið um húsið undanfarin ár og svo er það einnig áberandi á hafnarbakkanum. Slíppurinn er líka sterkt kennileiti, þeir eru ófáir sem vita ekki hvar hann er staðsettur og þegar búið er að draga skip upp á bakkan, fer hann ekki fram hjá vegfarendum. Olíutankarnir á Örfirisey fanga mikla athygli.

5.7.4 Heildir

Svæðið er er mjög fjölbreytilegt og því er ekki hægt að segja að það séu margar heildir á svæðinu, ein helsta heildin er líklegast olíutankasvæðið á Örfirisey.

5.7.5 Mót

Fólk safnast saman, mætist eða hittist á vissum svæðum, til að mynda í Hörpu eða Hörrutorgi, einnig við verbúðirnar við Mýrargötu þar sem er mikil menningarstarfsemi í gangi, kaffihús, veitingarstaðir og fleira. Einnig hittist fólk á Kaffivagninum við Grandagarð.

5.8. Andi staðar

Sérstaða Reykjavíkurborgar er sú að borgin stendur að miklu leiti við sjóinn. En frá sjónarhorni ferðamanna er það nálægð við náttúru/sjóinn, heitt-, hreint vatn og friður sem spilar stórt hlutverk í upplifun þeirra á höfuðborginni sem og landinu sjálfu. Gamla höfnin stendur á einstökum stað í Reykjavíkurborg með tillit til sólseturs, nálægð við miðbæ og útsýnis. Með útsýni yfir Esjuna, til vesturs á Snæfellsjökul og Akranes,



Mynd 25. Vorkvöld í Reykjavík (Örvitinn, 2006)

og að ógleymdri staðsetningu til að njóta sólseturs að vorkveldi. Þessari sýn er líklegast best lýst í ljóðinu Vörkvöld í Reykjavík eftir Sigurður Þórarinsson:

Vorkvöld í Reykjavík.

Svífur yfir Esjunni sólroðið ský,
sindra vesturgluggar sem brenni í húsunum.
Viðmjúk strýkur vangana vorgolan hlý,
vaknar ástarþráin í brjóstum á ný.
Kysst á miðju stræti er kona ung og heit,
keyra rúntinn piltar sem eru í stelpuleit.
Akrafjall og Skarðsheiði eins og fjólubláir draumar.
Ekkert er fegurra en vorkvöld í Reykjavík.

Tjörnin liggur kyrrsæl í kvöldsólarglóð
kríurnar þótt nöldri og bjástri í hólmanum.
Hjúfra síg á bekkjunum halir og fljóð
hlustar skáldið Jónas á þrastanna ljóð.
Dulin bjarkarlimi á dúnsins mjúku sæng
dottar andamóðir með höfuð undir væng.
Akrafjall og Skarðsheiði ...

Hljótt er kringum Ingólf og tæmt þar hvert tár,
tryggir hvíla rónar hjá galtómum bokkunum.
Sveifninn er þeim hóglega siginn á brár.
Sunnanblær fer mildur um vanga og hár.
Ilmur er úr grasi og angan moldu frá,
aftansólin purpura roðar vestursjá.
Akrafjall og Skarðsheiði...

(Sigurður Þórarinsson, 1975)

Mikil saga er á bak við staðinn, þar sem borgin byggðist út frá höfninni.

Á svæðinu skapast sérstök stemmning, til að mynda við gömlu verbúðirnar við Geirsgötu, þar var mikil eftirspurn eftir að fá húsnæði. Unun er að fá sér kaffi á Kaffivagninum og horfa á þegar trillurnar koma að landi. Innan svæðisins er fjölbreytni mjög mikil, allt frá nýtískulegu tónlistarhúsi á austurbakka yfir í sjávarútvegstarfsemi á vesturbakka. Öll þessi starfsemi skapar skemmtilegt andrúmsloft og líf innan svæðisins. Menningartengda starfsemin teygir anga sína sífellt lengra inn á hafnarsvæðið og er að mynda skemmtileg tengsl við iðnaðinn. Til að mynda eru komnar verslanir, gallerí og fleira skemmtilegt í verbúðarlengjuna við Grandagarð.

5.9. Ferðamenn

Reykjavík er eitt sterkasta vörumerki Íslands sem áfangastaður og hefur mikla þýðingu fyrir aukinn fjölda ferðamanna á lágönn. Styrkja þarf borgina sem ráðstefnuborg, með tilkomu tónlistarhússins Hörpu skapast vænlegra umhverfi til ráðstefnuhalda í Reykjavík.

Mikill meirihluti erlendra ferðamanna koma við í sundlaugum landsins. Dagsferðamönnum fjölgar mikið á Íslandi, aðallega með aukinni komu skemmtiferðaskipa til landsins, en að jafnaði fjölgar ferðamönnum sem koma til íslands um 7,9% á milli ára. Mikill fjöldi skemmtiferðarskipa kemur til landsins og fer vaxandi frá ári til árs því er nauðsynlegt að taka vel á móti ferðarmönnum sem stoppa hér stutt og tryggja að þessi stutti tími sem þeir fá hér á landi verði viss upplifun, fræðsla og síðast en ekki síst góð skemmtun (Reykjavík, 2011).



Mynd 26. Skemmtiferðarskip við Skarfabakka í Sundahöfn (ITA, á.á.)

5.10. Hafnarbakkar

Hafnarbakkar svæðisins eru mismunandi og þar af leiðandi er mismunandi aðgengi að sjónum sjálfum.



Mynd 27. Göngustigur við Eyjarslóð, grjótvarnargarður.

Eins og sést á mynd 27 með grjótvarnargarðinum þá virkar garðurinn eins og stuðpúði, það er að segja heldur fólki í hæfilegri fjarlægð þar sem óráðlegt þykir að klifra yfir stórgrytið.



Mynd 28. Bakvið verbúðir við Geirsgötu, hlaðinn kantur.

Á mynd 28 sést hvernig hlaðinn veggur með um 45 gráðu halla veitir strax betri tengsl við sjóinn en þó svo að almenningur komist ekki í snertingu við vatnið sjálft.



Mynd 29. Við Miðbakka, stálkantur.

En aftur á móti sést á mynd 29 lóðréttur veggur úr stáli sem gefur nánd, en hæðin er vandamál, því kemst fólk ekki í snertingu við vatnið eins og er svo mikilvægt á svæðum sem þessum, líkt og kom fram fyrr í kafla um aðgengi almennings.



Mynd 30. Yfirlit yfir gerð hafnarkanta.

Hlaðnir kantar úr steinum virka endanlegri, eru fallegri og bjóða upp á góð tengsl við sjóinn. En við grjótvarnargarða eru oft á tíðum gerðar landfyllingar og því er aldrei gengið frá svæðinu varanlega. Ekki er lagt mikið í frágang á svæði sem mun að öllum líkendum hvort sem er breytast í nákominni framtíð. Því telur höfundur að tilvalið sé að gera hafnarkanta á þessu svæði varanlega, sérstaklega í höfninni svo að haegt sé að gefa svæðinu varanlegan frágang.

5.11. Göngu og hjólaleiðir

Eins og sést á mynd 31 þá eru góðar hjólaleiðir að svæðinu. Ein leið liggur upp Fiskislóð og út Eyjarslóð á Örfirisey. Þessi stígur er flokkaður sem tengistígur, en í raun liggur hann bara að stígnum við Eyjarslóð svo að olíutönkum á Örfirisey.



Mynd 31. Hjólakort sem sýnir hjólaleiðir á svæðinu (Reykjavík, á.á.).

Mynd 32. Skýringarbox fyrir hjólakort (Reykjavík, á.á.).

5.12. Græn svæði

Engin eiginleg græn svæði eru innan hafnarsvæðisins. Arnarhóll er það græna svæði sem liggur hvað næst hafnarsvæðinu. En ekki er langt í næsta svæði sem er við tjörnina í Reykjavík, Hljómskálagarður og Hólavallagarður eins og sést á mynd 33.

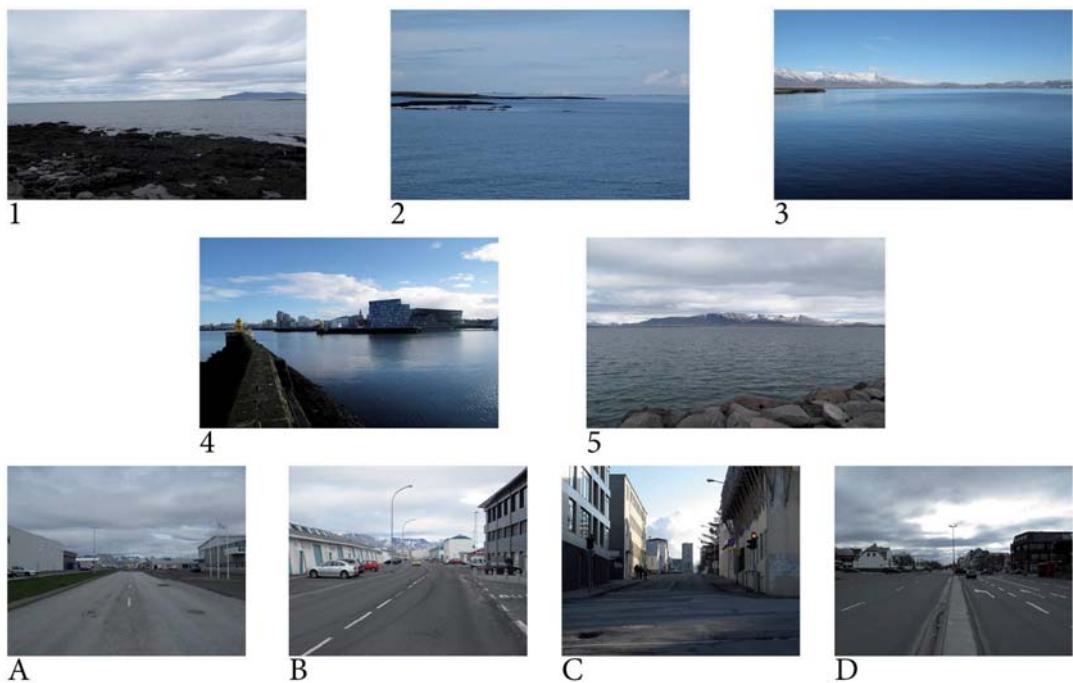


Mynd 33. Græn svæði í nánasta nágrenni.

5.13. Sjónlínugreining



Mynd 34. Útsýni og sjónlínur frá/á svæðinu.



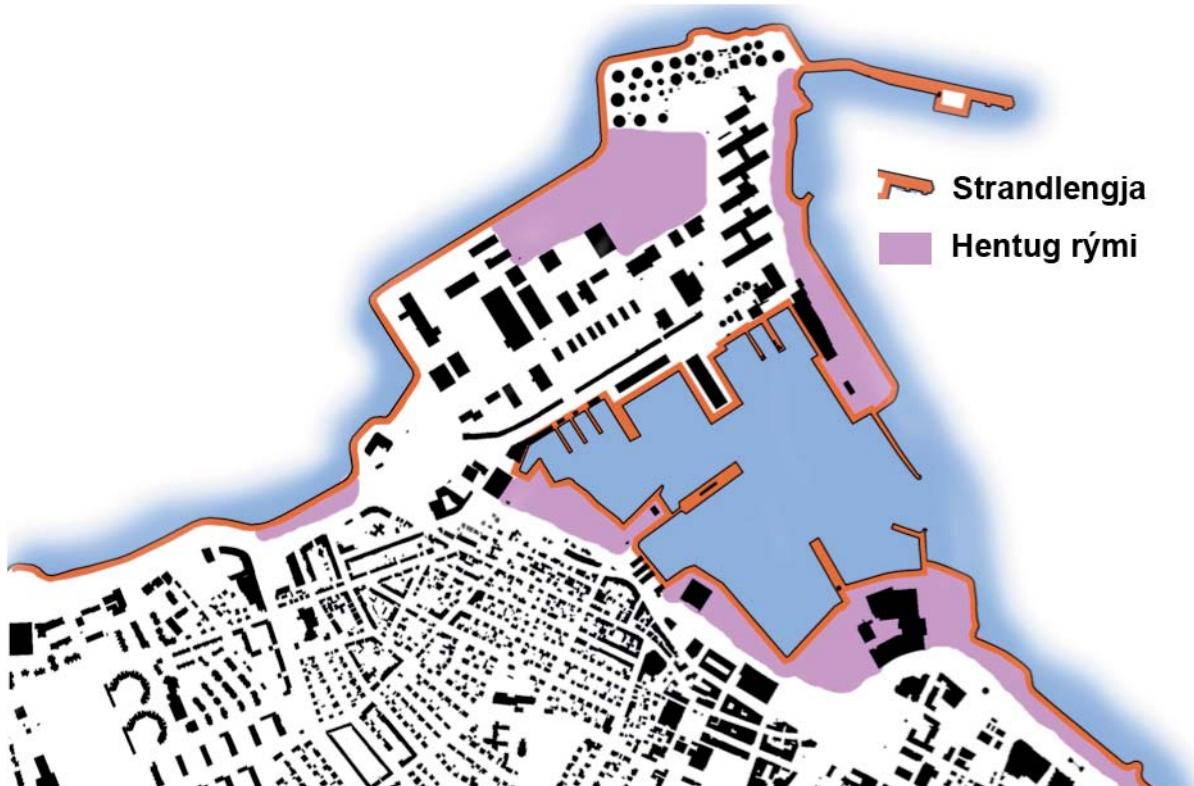
Mynd 35. Myndir sem sýna útsýni og sjónlínur frá/á svæðinu.

Útsýni frá sjávarsíðunni er stórbrotið, frá Ánanausti (sjá mynd 35/1) og auðu lóðinni við Örfirisey (sjá mynd 35/2) má sjá á Seltjarnarnes, Akranes og á góðviðrisdegi Snæfellsjökul.

Frá Norðurslóð við HB Granda (sjá mynd 35/3) og Ingólfsgarði má sjá Esjuna, Laugarnes og Viðey (sjá mynd 35/5). Frá garðinum við Norðurslóð er svo aftur á móti útsýni inn höfnina og á Hörpu (sjá mynd 35/4).

Sjónlínur á svæðinu eru götumyndir inn í miðbæinn, t.d. Lækjagata (mynd 35/D) og Ægisgata (mynd 35/C). Sjónlínur myndast eftir verbúðum í Grandagarði (sjá mynd 35/B). Einnig eru sjónlínur eftir Fiskislóð (sjá mynd 35/A).

5.14. Rýmisgreining



Mynd 36. Hentug rými fyrir áningarstaði.

Á mynd 36 sést sjávarsíðan og hentug svæði fyrir áningarstað, með tilliti til rýmis, útsýnis, starfsemis og svo framvegis.

5.1. SVÓT

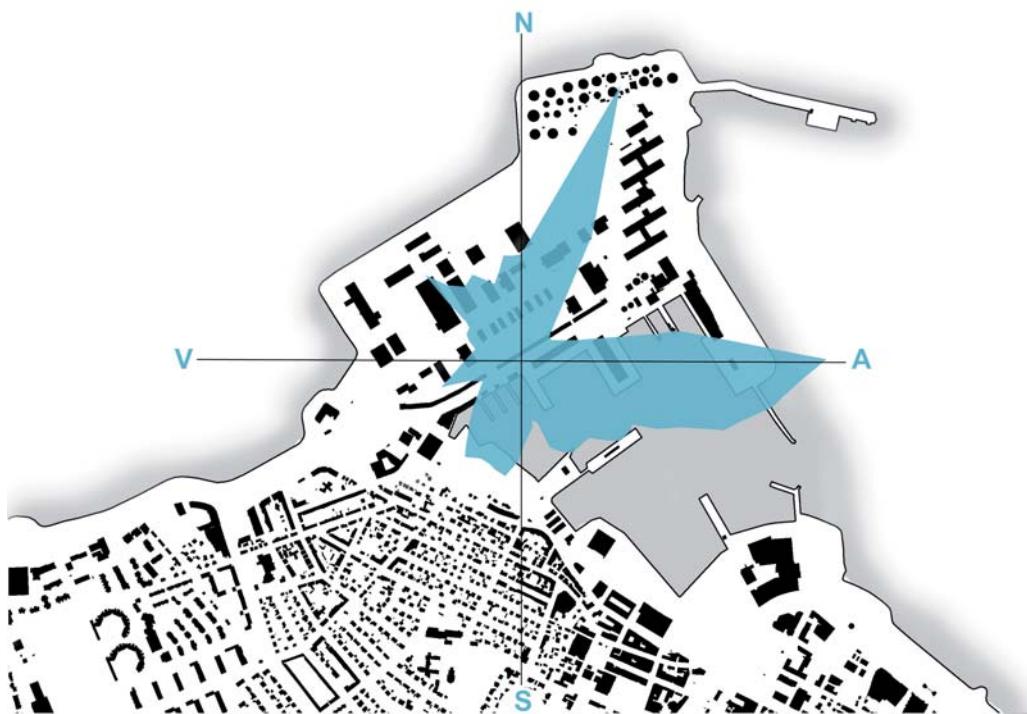
Styrkleikar: Fjölbreytt svæði, nálægð við sjó, mannaúður, staðir með aðdráttarafl, nálægð við miðbæ og mikil saga.

Veikleikar: Aðgengi ekki mikið fyrir hjólandi/gangandi og ekkert heildarskipulag fyrir allt hafnarsvæðið.

Ógnanir: endurnýjun svæðis (gæti misst staðarandann) og framtíðarskipulag.

Tækifæri: Netið/Wi-fi, selja menningu og sögu, aukin ferðamennska til Rvk, fjölgun íslenskra ferðamanna, tenging við list/bókmenntir og útsýni.

5.2. Veðurfar



Mynd 37. Vindrós fyrir svæðið, mælt á tímabilinu 1998-2005.

Næðingssamt er við Reykjavíkurhöfn. Stormar úr suðlægum áttum eru sjaldgæfari en víða annars staðar á Höfuðborgarsvæðinu. Milt veður er einkum í hafgolunni (austanátt, suðaustanátt eða norðvestanátt). Norðanstormar eru algengir. Úrkoma fellur aðallega í vind í suðaustanátt og austanátt. Þó er ekki óalgengt að það rigni með vind milli suðvesturs og suðausturs. Hiti er að jafnaði yfir 10 stigum yfir hásumarið, en oft nálægt frostmarki yfir hávetrartímann. Úrkoma er að meðaltali 17 daga í mánuði að sumarlagi en aðeins er um þriðja hvern dag að ræða ef aðeins er litið til sólarhrings úrkomu sem er yfir 1mm. Um þriðja hvern dag er allt að jafnaði alhvít yfir háveturinn (Competition online, 2009). Eins og sést á vindrósinni eru austanáttin áberandi ríkjandi og svo fylgir norðnorðaustanátt í kjölfarið.

6. Hönnunartillaga



Mynd 38. Nýjir hjóla- og göngustígar.

6.1. Bætt aðgengi með innleiðingu nýs stígakerfis

Nýju hjólastígarnir á svæðinu eru hannaðir út frá því að að vera fyrst og fremst samgönguleið. Þar með eru hjól skilgreind sem farartæki eins og þróunin er í nútímaheimi. Því liggar leiðin að mestu með bifreiðargötum. En göngustígurinn er hugsaður sem bæði samgönguleið og leið upplifunar, þar sem fjölbreytnir ræður ríkjum, hægt er að nýta hann til að ganga á



Mynd 39. Hjólastígur liggar meðfram Kalkofnsvegi.

milli áningarstaða, njóta útsýnis, til heilsuræktar o.s.frv.

Í hönnunartillögum gefur höfundur sér það að núgildandi deiliskipulög standi, þ.e.a.s.

Mýrargötuskipulagið og THR við Austurhöfn.

6.2. QR kóði

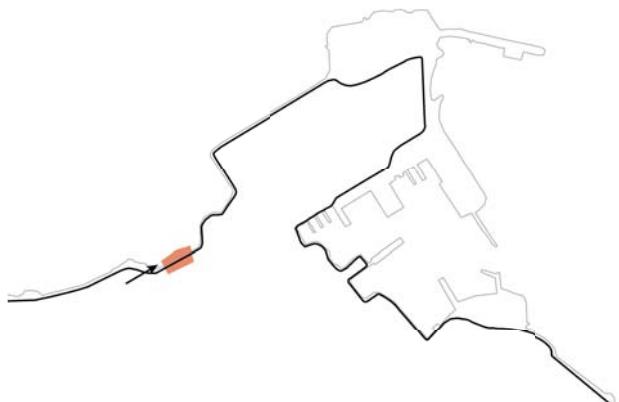
QR kóði er stytting á Quick Response og er að taka við af hefbundnum strikamerkjum, þar sem QR kóðinn getur innihaldið mun meiri af gögnum/upplýsingum. Kóðinn er upprunnin í Japan, en bílaframleiðandinn Toyota notaði þá til að fylgjast með varahlutaframleiðslu. Nú hefur notkun þeirra aukist og orðin mjög almenn, þá sérstaklega á meðal snjallsíma eigenda. QR kóða má meðal annars finna á plötuumslögum, á ferðamannastöðum og hluta af fatnaði (Mbl, 2011).

Fjöldi snjallsímaeigenda fer sífellt vaxandi, því er tilvalið að nýta sér þessa tækni með því að koma fyrir QR kóðum á áningarstöðum. Kóðinn virkar þannig að tekin er mynd af kóðanum í farsímann sem les svo viðkomandi upplýsingar sem kóðinn leyfir í sér og getur t.d. áframsent folk á heimasíður og svo framvegis. Með þessum kóðum gætu ferðamenn til dæmis þýtt upplýsingar yfir á sitt móðurmál, fengið dagskrá yfir ýmsa atburði t.d. tónleika og listasýninga sem eiga sér stað í nánasta nágrenni senda beint í símann, fengið upplýsingar um sögu svæðisins og svo framvegis.



Mynd 40. Qr-kóði.

6.3. Ánanaust



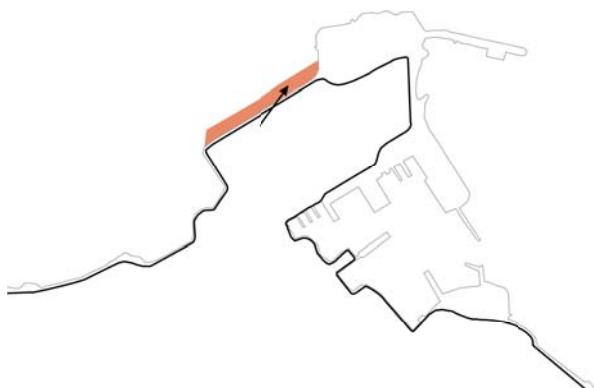
Mynd 41. Staðsetning áningarstaðar við Ánanaust.



Mynd 42. Vikingaskip við Ánanaust.

Við Ánanaust er komið fyrir víkingaskipi sem tákni forfeðra okkar. Staðsetning þessi varð fyrir valinu vegna þess að á þessum stað verður oft stórsteymt og brim mikið. Því er þetta leið til að sýna fólki hvernig aðbúnað fólk á landnámsöld bjó við til sjós. Mikilvægt er að lýsa upp stefni skipsins svo að hann sjáist frá landfyllingu á vestur Granda sem og frá stígakerfi sem liggur að svæðinu frá Gróttu. Lýsingin verður því ákveðið aðdráttarafl fyrir áningarstaðinn. Við staðinn verða svo upplýsingar um íslenska víkinga eða Íslendingasögur.

6.4. Vestur Grandi/ströndin



Mynd 43. Staðsetning áningarstaðar við vestur Granda, strandsvæði.



Mynd 44. Strandsvæði til vesturs.

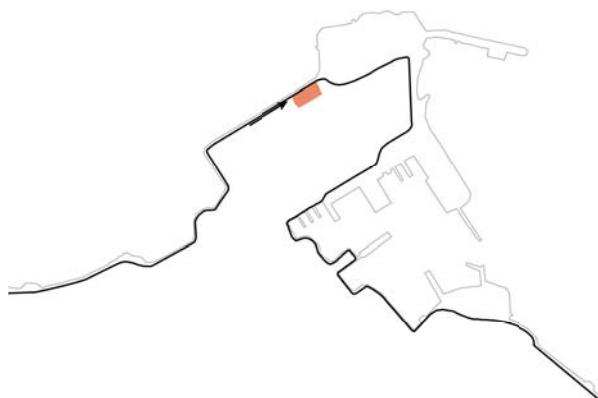
Við vestur Granda er tilvalið að gera strönd, þó ekki með eins mikla þjónustu eins og í Nauthólmsvík. Ströndin yrði meira í áttina að vera eins og Langisandur á Akranesi, til að fólk geti tekið göngutúr á ströndinni að kveldi til og notið kvöldsólarinnar. Ákjósanlegt er að lengja grjótvarnargarða og verja þannig ströndina fyrir ágangi sjávar sjá mynd 44. Ströndin er við bókmennta miðstöðinna og

hugmyndahús háskólanna, því getur fólk farið út á strönd lært, lesið og svo frv. á góðviðrisdegi. Með því að setja smá lit á olítankanna á Örfirisey getur skapast lettara yfirbragð og iðnaðarbragur svæðisins minnkar.



Mynd 45. Langisandur á Akranesi.

6.5. Vestur Grandi



Mynd 46. Staðsetning áningarstaðar við vestur Granda.



Mynd 47. Humyndahús háskólanna og bókmennntamiðstöð.

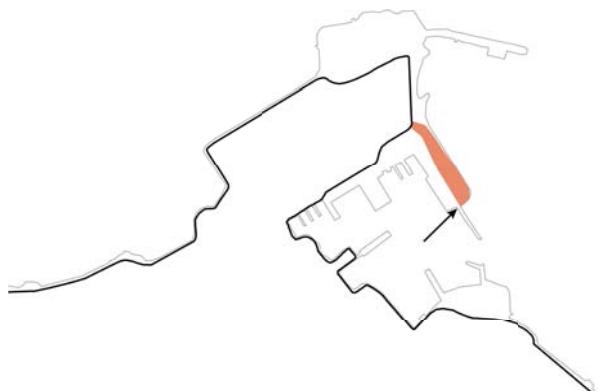
Við vesturbakka á granda er sérstaða svæðisins meðal annars kvöldsólin í vestur og ein af betri staðsetningum í Reykjavíkurborg hvað það varðar. Því er tilvalið að koma fyrir stað þar sem að fólk getur sest niður, fengið sér kaffibolla og notið útsýnisins eins og sést á mynd 48. Húsið sem á að hýsa þessa starfsemi getur einnig verið bókmenntamiðstöð Reykjavíkurborgar, en þörf er á slíkri miðstöð til að styrkja stöðu Reykjavíkur sem menningarborg (Reykjavík, 2011).

Einnig gæti húsið hýst
sædýrasafn og einnig tekið við
sem varanlegt húsnaði
hugmyndarhús háskólanna. Að
mati höfundar er tilvalið að
útlit byggarinnar vísi í gáma,
til að sýna að með þróun
flutnings með tilkomu
gámannna skapar stóran sess í
þróun hafna um allan heim
eins og kom fram í kaflanum
um tæknina við höfnina 3.7.2.



Mynd 48. Séð til vesturs út frá kaffihúsi í bókmenntamiðstöðinni.

6.6. Norðurgarður



Mynd 49. Staðsetning áningarstaðar við Norðurgarð.



Mynd 50. Heit laug við Norðurgarð.

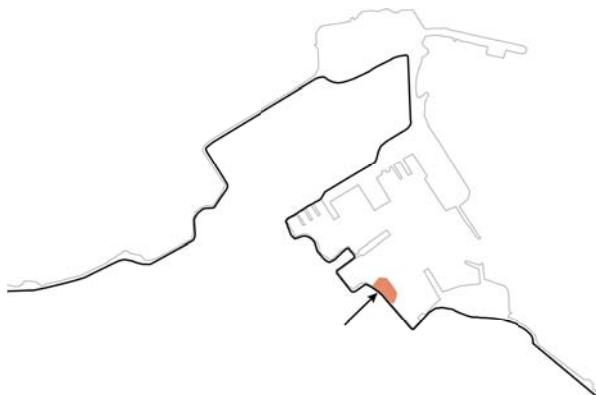
Tilvalið væri að gera heita laug við Norðurgarð, með því móti væri hægt að kynna fyrir ferðamönnum fyrir þeirri hreinnu orku sem Ísland/Reykjavík hefur upp á að bjóða. Eins og fram kom í kaflanum um ferðamenn þá er gríðarlegur fjöldi ferðamanna sem kemur til landsins með skemmtiferðarskipum og staldrar stutt við. Því væri kjörið að reyna að höfða til þessara ferðamanna sem og annarra. Með því að gera nýja aðkomu fyrir skemmtiferðarskip við Ingólfsgarð er hægt að leiða fólkid í gegnum hafnarsvæðið og koma svo við í heitu lauginni. Það sem einkennir einnig landið er að það er friðsamlegt með engan her sem endurspeglast í friðarsúlunni í Viðey sem sést mjög vel frá Norðurgarði.

Fótabaðið á Seltjarnarnesi er dæmi um vel hannaðan áningarstað og er þessum stað ætlað svipað hlutverk, bara á stærri skala.



Mynd 51. Fótabað á Seltjarnarnesi (Urb, 2011).

6.7. Miðbakki/ytri



Mynd 52. Staðsettning áningastaðar við ytri Miðbakka.



Mynd 53. Bað svæði við Miðbakka.

Á utanverðum Miðbakka er komið fyrir áningarstað með aðdráttarafl, þar sem nálægð við miðbæinn er mikil getur skapast gott flæði á milli miðbæjar og hafnar. Staðurinn er svipaður og Harbour bath eða hafnarbaðið við Íslandsbryggju í

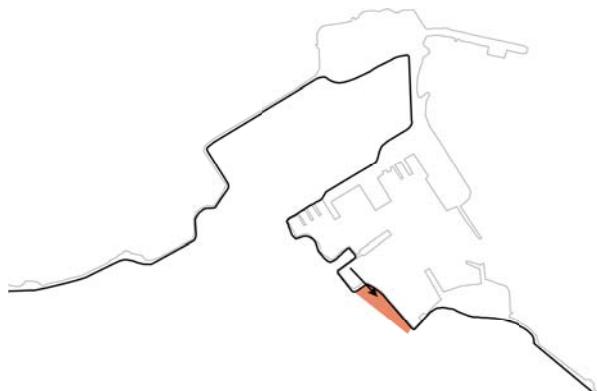
Kaupmannahöfn sjá mynd 54.



Mynd 54. Bað höfnin í Kaupmannahöfn (Landzine, 2010).

Á þessum stað getur fólk komið í sólbað, borðað nesti, lesið bók, komið með börnin sín og leikið sér í sjónum. Hægt er að afgirða sér svæði fyrir minni krakka þar sem væri 0,5m til 1,2m til botns. Svo væri stærra svæði fyrir eldri og fullorðna til þess að synda og dýfa sér í sjóinn.

6.8. Miðbakki/innri



Mynd 55. Staðsetning áningarstaðar við innri Miðbakka.



Mynd 56. Fjölbreytt hafnarsvæði við Miðbakka.

Á innanverðum Miðbakka skal vera timburkantur/bryggjukantur, líkt og er í Bryggjuhverfinu í Grafarvogi (sjá mynd 57), með því fær folk meiri upplifun að það sé að ganga á bryggju frekar en ef efnisnotkunin væri malbikaður eða steyptur kantur.



Mynd 57. Bryggjuhverfið í Grafarvogi (ljósmyndakeppni, 2011).

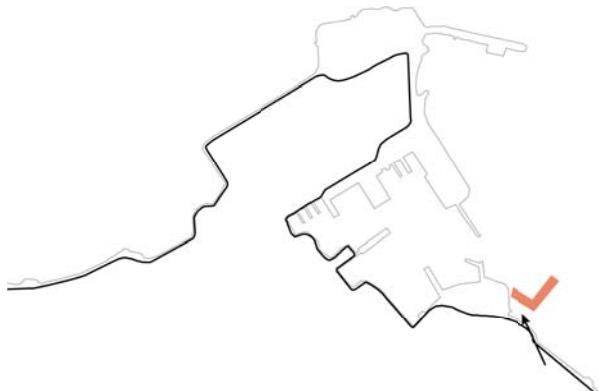
Þar sem er áætlað að breyta Ingólfstorgi sem hefur verið þungamiðja hjólabrettaiðkenda í Reykjavíkurborg, er tilvalið að skapa nýtt svæði fyrir þennan hóp fólks. Á Miðbakka er landsvæði sem tilvalið væri að nýta undir þessa starfsemi, komið verður fyrir brettapöllum, hálfþípum og fl. Skilja skal gönguleiðina og hjólabrettasvæðið að með bekk sem skal hafa tengingu við sjóinn með því að hafa lifandi, mjúkar línur. Fólk getur sest niður eða lagst eftir endalöngum mjúkum línum bekkjarins lesið bók eða notið hafnarsýnisins (sjá mynd 58).



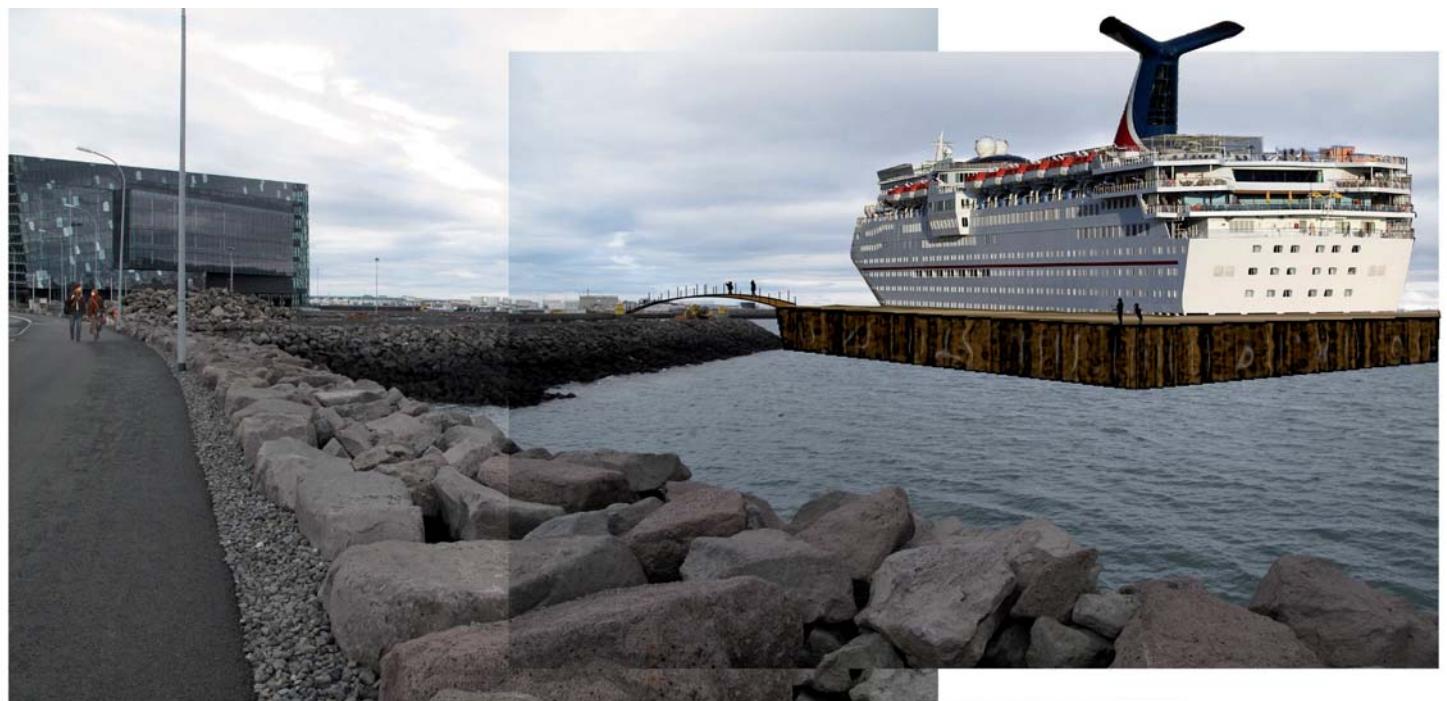
Mynd 58. Bekkur sem skilur að brettasvæðið og gönguleiðina.

Grænum þúfum úr (tartan) gúmmíefnum verður svo komið fyrir við hlið bryggjukantsins, til að brjóta upp þetta hefbundna útlit, svo að krakkar geti leikið sér að þeim eða sest á þær og einnig til að vekja áhuga ferðamanna á íslensku landbúnaðarlandslagi sem einmitt endurspeglast í þúfum. Skilti verður komið fyrir á staðnum sem segir frá íslensku landbúnaðarlandi og QR kóði með enn frekari upplýsingum.

6.9. Ingólfsgarður



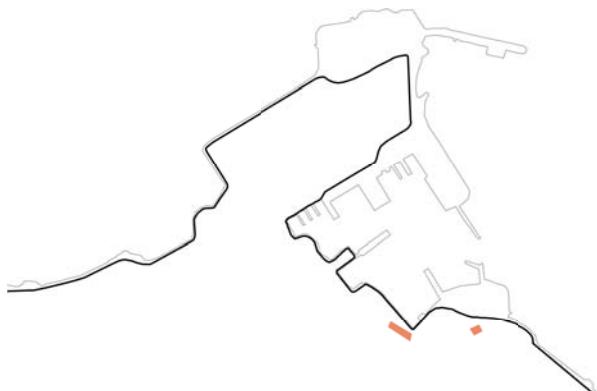
Mynd 59. Staðsetning áningarstaðar við Ingólfsgarð.



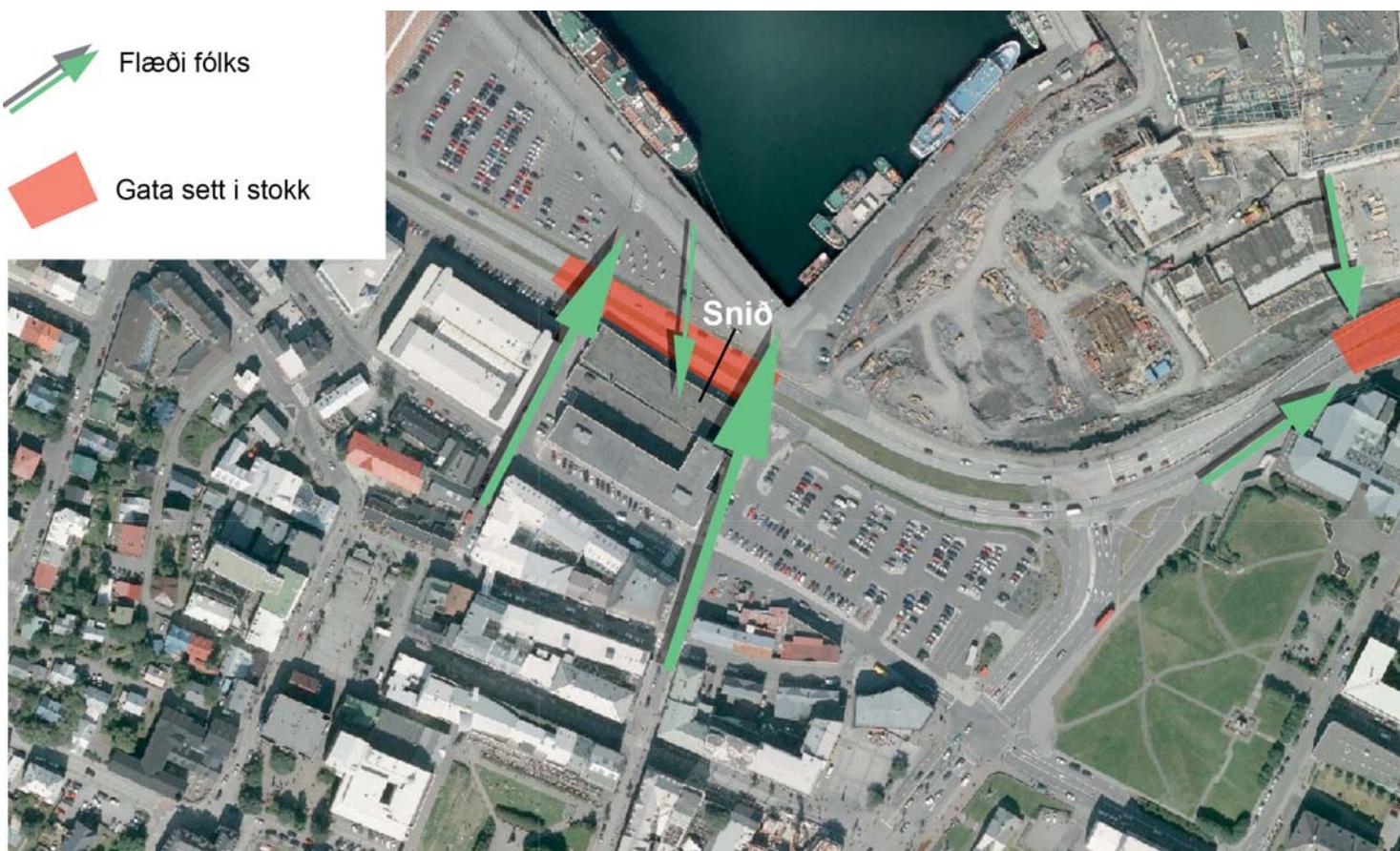
Mynd 60. Höfn fyrir skemmtiferðarskip og önnur stærri skip er komið fyrir á Ingólfsgarði.

Við Ingólfsgarð er áætlað að gera nýja höfn fyrir skemmtiferðarskip. Út frá því væri tilvalið að nýta svæðið við Miðbakka undir annarskonar starfsemi svo sem fyrir smábáta sem og áningarstaði með aðdráttarafl þar sem nálægð við miðbæinn er mikil. Hægt er að fylgjast betur með aðgengið að hafnarsvæðinu við Ingólfsgarð með því að hafa brú yfir, því þyrfti ekki að girða svæðið af eins og er gert á Miðbakka í dag sem þykir óheillandi við fyrstu upplifun erlendra ferðamanna á borginni að mati höfundar.

6.10. Stokkur



Mynd 61. Staðsetning stokka.



Mynd 62. Hluti Geirsgötu eða Kalkofnsveg lagður í stokk (unnið á ljósmynd borgarvefsjá).

Nauðsynlegt er að bæta aðgengi gangandi og hjólandi milli hafnarsvæðis og miðbæjar.

Tilvalið er að setja hluta Geirsgötu í stokk til að gangandi vegfarendur hafi forgang. Með því er tryggt öryggi gangandi vegfarenda þar sem mikil umferð er um þessa götu og þeir hvattir til þess að ferðast á milli miðbæjar og hafnar (sjá mynd 62).



Mynd 63. Snið sem sýnir betri tengingu gangandi frá miðbænum að Gömlu höfninni.

Í Bjørvika Osló voru gerð göng til að beina sem mestri umferð frá óperuhúsinu eins og sjá má á mynd 64.



Mynd 64. Göngin í Bjørvika í Osló (meva, á.á.)

7. Umræður og ályktanir

Gamla höfnin í Reykjavík spilaði stórt hlutverk í uppbyggingu Reykjavíkurborgar, borgin byggðist upp í kringum hana. Því ber okkur að vernda gildi hennar í samfélagi okkar. Eins og er eru hafnir um allan heim að taka stakkaskiptum, þar á meðal algjörri umbreytingu sem getur leitt til þess að hafnarsvæðið missi þennan einstaka sjarma sem það hefur. Þess vegna ber að hafa varan á við endurskipulagningu svæðisins.

Eftir að hafa hnignað smátt og smátt undanfarna áratugi eftir gámaþæðinguna er Gamla höfnin er að þróast smátt og smátt í að verða hafnarbakki Reykjavíkurborgar, menningartengd starfsemi teygir sig frá miðbænum og inn á svæði Gömlu hafnarinnar.

Á Vesturhöfn er haldið í sjávarútvegsstarfsemi á meðan tónlistarhúsið Harpa og seinna meir mun hótel einnig yfirtaka Austurhöfn. Geirsgata og Mýrargata skera þó svæðið frá miðbænum og að mati höfundar væri kjörið að setja hluta Geirsgötu við Miðbakka í stokk og gera áningarstaði með aðráttarafl innan hafnarsvæðisins til þess að flæði fólks frá miðbæ borgarinnar renni óhindrað að hafnarsvæðinu.

Stígakerfi innan svæðis er ábótasamt, finir stígar eru með sjávarsíðunni að svæðinu sjálfu, en þegar komið er að umræddu svæði tekur ekkert við. Eins og staðan er í dag þá eru enn fleiri sem notast við hjóreiðar sem farartæki og því liggja hjóreiðastígar í hönnunartillöggunni að mestu meðfram vegum innan svæðisins svo að leið þeirra sé greiðfær og hraðinn ógni ekki gangandi vegfarendum.

Miklir möguleikar felast í því að bæta aðkomu skemmtiferðaskipa, auk annarra stærri skipa austan við Ingólfsgarð. Við það losnar svæði við Miðbakkan til að gera þar aðlaðandi áningarstað/útvistarsvæði. Með skemmtiferðarskipunum fylgja mikið af dagsferðarmönnum, mikilvægt er að heillandi umhverfi taki á móti þeim og leiði þá inn á svæði menningar og upplifunar.

Í hönnunartillögum er sérstaða Gömlu hafnarinnar sem og Íslands notaðar sem helstu hönnunarforsendur. Heitt vatn er notað í laugar við Norðurgarð, í strönd og leiksvæðið við miðbakka. Útsýni til vesturs er einkar best á þessum stað í Reykjavíkurborg með útsýni á Snæfellsjökul sem hefur það orðspor að vera hlið að iðrum jarðar, Akranes og kvöldsólu. Með því að opna svæðið almenningi, bjóða upp á fjölbreytta stafsemi og bæta útvistargildi þess er verið að auka verðmætasköpun svæðisins.

Að gera heildarskipulag hvað varðar stígakerfi með áningarstöðum gæti verið fyrsta skrefið í átt að heilsteyptum hafnarbakka Gömlu hafnarinnar í Reykkjavík.

8. Heimildarskrá

8.1. Bóklegar heimildir

Drífa Gústafsdóttir. (2010). Akraneshöfn-hönnunartillaga, óútgefin BSc ritgerð.

Landbúnaðarháskóli Íslands. Hvanneyri.

Kevin Lynch. (1960). Image of the City. Washington, DC: Iceland Press.

Lilja Kristín Ólafsdóttir (2005). „*Glöggt er gests augað*” Ásýnd bæjarfélags Vestmannaeyjar, óútgefin BSc ritgerð, Landbúnaðarháskóli Íslands, Hvanneyri.

Mortensøn, O. (2000). *Havnemiljø i Norden*. Kaupmannahöfn: Nordisk MinisterrAd.

Páll Líndal. (1991). Reykjavík – Sögustaður við sund (3. Bindi R-Ö). Reykjavík: Bókaútgáfan Örn og Örlugur.

Sigríður Þrúður Stefánsdóttir, Arney Einarsdóttir o.fl. (2008). Færni í ferðarþjónustu.

Reykjavík: Mímir-símentun.

Trausti Valsson. (1999). *Borg og náttúra*. Reykjavík: Háskólaútgáfan.

8.2. Rafrænar heimildir

Akureyri í Öndvegi. (2005). Niðurstöður dómnefndar. Skoðað 16.mars 2012 á vef

http://www.vision-akureyri.is/rep_is.asp

Björgun. (á.á.) Sjáland í Garðabæ. Skoðað 23.apríl á vef

<http://www.bjorgun.is/index.php?id=39>

Bryggjuhverfi. (á.á.) Bryggjuhverfið í Grafarvogi. Skoðað 23.apríl 2012 á vef

<http://www.bryggjuhverfi.net/>

Competition online. (2009). Hafnarsamkeppni. Skoðað 26.janúar 2012 á vef

[onlinehttp://www.competitiononline.com/upload/downloads/13xx/1344_3018042_hafnar samkeppnin_june09_LR.pdf](http://www.competitiononline.com/upload/downloads/13xx/1344_3018042_hafnar samkeppnin_june09_LR.pdf)

Faxaflóahafni. (2009). Niðurstöður dómnefndar. Skoðað 25.janúar 2012 á vefsíðu

<http://faxafloahafnir.is/is/hugmyndasamkeppni/nidurstodur/>

Faxaflóahafnir. (á.á.). Sagan. Skoðað 17.mars 2012 á vef

http://faxafloahafnir.is/is/fyrirtaekid/sagan/?cat_id=53817&ew_7_a_id=287180

Faxaflóahafnir. (á.á.). Skemmtiferðarskip. Skoðað 20.mars 2012 á

[vefhttp://faxafloahafnir.is/is/skemmtiferdaskip/](http://faxafloahafnir.is/is/skemmtiferdaskip/)

Ferðamálastofa. (2011). Verkefni ferðamálastofu í umhverfismálum. Skoðað 29.apríl 2012 á

[vef http://ferdamalastofa.is/upload/files/utiverajuni2011_ferdamalast.pdf](http://ferdamalastofa.is/upload/files/utiverajuni2011_ferdamalast.pdf)

Gylfi Magnússon. (2003). Hvað er DAFO-greining? Skoðað 11.mars 2012 á á vef

<http://visindavefur.hi.is/svar.php?id=3820>

Húsafriðun. (2012). Lagargata 2 Reykjavík friðuð. Skoðað 3.apríl 2012 á vef

<http://www.husafridun.is/starfsemi/frettir/nr/1009>

Mbl. (2011). Morgunblaðið tengt snjallsínum. Skoðað 6.apríl 2012 á vef

http://mbl.is/frettir/innlent/2011/03/09/morgunbladid_tengt_snjallsimum/

Mbl. (2002). Bryggjuhverfi vinsæll kostur. Skoðað 23.apríl 2012 á vef

<http://www.mbl.is/greinasafn/grein/677272/>

Plan- og bygningsetaten. (2006). The fjord city-Plans for urban development of the waterfront. Skoðað 5.mars 2012 á vef [http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/fjordbykontoret%20\(FJORDBYEN\)/Internett%20\(FJORDBYEN\)/Dokumenter/dokument/TFC_2006_web.pdf](http://www.plan-og-bygningsetaten.oslo.kommune.no/getfile.php/fjordbykontoret%20(FJORDBYEN)/Internett%20(FJORDBYEN)/Dokumenter/dokument/TFC_2006_web.pdf)

Projects for Public Spaces. (á.á.). How to transform a Waterfront. Skoðað 19.mars 2012 á vef

<http://www.pps.org/articles/turnwaterfrontaround/>

Reykjavík. (2001). *Aðalskipulag reykjavíkur 2001-2024*. Sótt 15.02 2012 á vef

reykjavíkurborgar:

http://www.reykjavik.is/Portaldatal/1/Resources/Skipbygg/Adalskipulag_Rvk1/greinar_gerd/ar_12.pdf

Reykjavík. (2006). Áningarstaðir og Stígamerkingar. Skoðað 28.mars 2012 á vef

http://www.reykjavik.is/Portaldatal/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Leidbe_iningar_honnun_hjol.pdf

Reykjavík. (2011). Styrktar stoðir. Skoðað 1.apríl 2012 á vef

http://www.reykjavik.is/pl/Portaldatal/1/Resources/menningar_og_ferdamalasvid/Ferdamalastefna_Reykjavíkur_26.04.2011_lokaskjal.pdf

Saint John Waterfront Development. (á.á.). Revitalizing Port cities. Skoðað 21.mars 2012 á

vef http://www.sjwaterfront.com/vision/port_cities.html

Sailing aarhus. (2009). Ny Havnefront i Århus. Skoðað 16.mars á vefsíðu

<http://www.sailing-aarhus.dk/Nyheder/NyhedsFolder/Ny%20Havnefront%20i%20Århus.aspx>

Sigríður Kr. Kristþórsdóttir. (2009). Atvinnustarfsemi í Gömlu höfninni í Reykjavík. Sótt á vef <http://mbl.is/media/66/1266.pdf>

Skipulagssjá. (á.á.). Deiliskipulag. Skoðað þann 22.mars 2012 á vef

<http://skipulagssja.skipbygg.is/skipulagssja/>

Travel and leisure. (2009). Copenhagen's waterfront development. Skoðað 14.mars á vefsíðu

<http://www.travelandleisure.com/articles/copenhagens-waterfront-development/2>

Urban media space. (2008). New central urban waterfront and mediaspace in Aarhus. Skoðað 13.mars á vef [http://www.urbanmediaspace.dk/sites/default/files/pdf/
konkurrencemateriale_volume_1_english.pdf](http://www.urbanmediaspace.dk/sites/default/files/pdf/konkurrencemateriale_volume_1_english.pdf)

Vegagerðin. (á.á.). Áningarstaðir. Skoðað 28.mars á vef <http://www.vegagerdin.is/umferd-og-faerd/ferdaupplysingar/ningastadir/>

Waterfront communities project. (á.á.). Transport + urban fabric. Skoðað 21.mars 2012 á vef http://www.waterfrontcommunitiesproject.org/themes_oslo.htmlTilurð

9. Myndaskrá

Allar myndir í verkefninu eru unnar af höfundi nema annað sé tekið fram.

Mynd 1. Yfirlitsmynd af Gömlu höfninni/Vinnusvæði _____ 1

Mynd 2. Vinningstillaga að breyttu hafnarsvæði í Rvk

(<http://faxafloahafnir.is/is/hugmyndasamkeppni/nidurstodur/>) skoðað 26 febrúar, 2012. _____ 3

Mynd 3. Vinningstillaga að miðbæ Akureyrar (http://www.vision-akureyri.is/rep_is.asp) skoðað 16 mars, 2012. _____ 4

Mynd 4. Bryggjuhverfið í Rvk (<http://www.bjorgun.is/index.php?id=40>) skoðað 23 apríl, 2012. _____ 5

Mynd 5. Uppbygging ritgerðar. _____ 9

Mynd 10. Óperuhúsið í Oslo (<http://absentofi.org/tag/climate-change/>) skoðað 25 apríl, 2012. _____ 16

Mynd 11. Síló breytt i ibúðarhúsnaði (<http://www.aok.dk/byliv/gemini-residence#what:Byliv>) skoðað 17 mars, 2012. _____ 17

Mynd 12. Konunglega leikhúsið, óperuhúsið og svarti demanturinn/ konunglega bókasafnið (<http://www.photographyserved.com/Gallery/The-Copenhagen-Waterfront-at-Night/318045>) skoðað 16 mars, 2012. _____ 17

Mynd 13. Nýr hafnarbakki í Árósum (<http://www.sailing-aarhus.dk/Nyheder/NyhedsFolder/Ny%20Havnefront%20i%20Århus.aspx>) skoðað 16 mars, 2012. _____ 18

Mynd 7. Strandlengja einangruð með hraðbraut. _____ 11

Mynd 6. Próun hafna (Mortensøn, 2000) _____ 10

Mynd 8. Flokkun hafna út frá landlegu (Mortensøn, 2000) _____ 12

Mynd 9. Útfærsla á bryggjum (Mortensøn, 2000) _____ 13

Mynd 14. Selflutningar um 1900 (<http://www.sjominjasafn.is/fraedsla/reykjavikurhofn/>) skoðað 25 febrúar, 2012. _____ 20

Mynd 15. Próun strandlengjunar við Gömlu höfnina í Rvk. Unnið út frá upplýsingum www.borgarvefsja.is. _____ 21

Mynd 16. Áningarstaðir í Reykjavík (http://www.reykjavik.is/desktopdefault.aspx/tabcid-3546/5704_view-1026/) skoðað 04 mars, 2012. _____ 24

Mynd 17. Staðsetning Gömlu hafnarinnar. Unnið úr gögnum LUKR. _____ 26

Mynd 18. Aðliggjandi svæði. _____ 27

Mynd 19. Starfsemi innan svæðis.	28
Mynd 20. Línurit sem sýnir stærð hafna út frá kvóta (Sigríður Kr. Kristþórsdóttir, 2009)(http://mbl.is/media/66/1266.pdf) skoðað 25 mars, 2012.	28
Mynd 21. Svæðið í aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 (http://skipulagssja.skipbygg.is/skipulagssja/) skoðað 24 mars, 2012.	29
Mynd 22. Verndun húsa á svæðinu. Unnið útfrá upplýsingum af www.borgarvefsja.is (http://lukr-01.reykjavik.is/borgarvefsja/) skoðað 26 mars, 2012..	31
Mynd 23. Hæðarlíkan af svæðinu. Unnið út frá upplýsingum frá LUKR.	32
Mynd 24. Kevin Lynch greining.	33
Mynd 25. Af vorkvöldi í Reykjavík (http://www.orvitinn.com/2006/08/01/23.04/) skoðað 15 apríl, 2012.	34
Mynd 26. Skemmtiferðarskip við Skarfabakka í Sundahöfn (http://ita.is/Islenska/Skemmtiferdaskip/) skoðað 1 apríl 2012.	36
Mynd 27. Göngustígur við Eyjarslóð.	37
Mynd 28. Bakvið verbúðir við Geirsgötu.	37
Mynd 29. Við Miðbakka.	38
Mynd 30. Yfirlit yfir gerð hafnarkannta.	38
Mynd 31. Hjólakort sem sýnir hjólaleiðir á svæðinu (http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Hj_lrei_akort-Reykjavik-2010-Yfirlitskort-Lokautgafa.pdf) skoðað 23 apríl, 2012.	39
Mynd 32. Skýringarbox fyrir hjólakort(http://www.reykjavik.is/Portaldata/1/Resources/umhverfissvid/myndir/skyrlsur/Hj_lrei_akort-Reykjavik-2010-Yfirlitskort-Lokautgafa.pdf) skoðað 23 apríl, 2012.	39
Mynd 33. Græn svæði í nánasta nágrenni.	40
Mynd 34. Útsýni og sjónlinur frá/á svæðinu.	41
Mynd 35. Myndir sem sýna útsýni og sjónlinur frá/á svæðinu.	41
Mynd 36. Hentug rými fyrir áningarstaði.	42
Mynd 37. Vindrós fyrir svæðið, mælt að tímabilinu 1998-2005.	43
Mynd 38. Nýjir hjóla- og göngustígar.	44
Mynd 39. Hjólastígur liggur meðfram Kalkofnsvegi.	44
Mynd 40. Qr-kóði (http://mdsqr.com/qr-codes.aspx) skoðað 6 apríl 2012.	45
Mynd 41. Staðsetning áningarstaðar við Ánanaust.	46
Mynd 42. Vikingaskip við Ánanaust.	46

Mynd 43. Staðsetning áningarárstaðar við vestur Granda, strandsvæði.	47
Mynd 44. Strandsvæði til vesturs.	47
Mynd 45. Langisandur á Akranesi.	47
Mynd 46. Staðsetning áningarárstaðar við vestur Granda.	48
Mynd 47. Humyndahús háskólanna og bókmenntamiðstöð.	48
Mynd 48. Séð til vesturs út frá kaffihúsi í bókmenntamiðstöðinni	49
Mynd 49. Staðsetning áningarárstaðar við Norðurgarð.	50
Mynd 50. Heit laug við Norðurgarð.	50
Mynd 51. Fótabað á Seltjarnarnesi (http://www.urb.is/fotabad-a-best-a-stad/) skoðað 11 apríl 2012.	51
Mynd 52. Staðsettning áningastaðar við ytri Miðbakka.	52
Mynd 53. Bað svæði við Miðbakka.	52
Mynd 54. Bað höfnin í Kaupmannahöfn (http://www.landezine.com/index.php/2010/09/copenhagen-harbour-bath/) skoðað 9 apríl 2012.	52
Mynd 55. Staðsetning áningarárstaðar við innri Miðbakka.	54
Mynd 56. Fjölbreytt hafnarsvæði við Miðbakka.	54
Mynd 57. Bryggjuhverfið í Grafarvogi (http://www.ljosmyndakeppni.is/viewtopic.php?p=682966) skoðað 12 apríl 2012.	54
Mynd 58. Bekkur sem skilur að brettasvæðið og gönguleiðina.	55
Mynd 59. Staðsetning áningarárstaðar við Ingólfsgarð.	56
Mynd 60. Höfn fyrir skemmtiferðarskip og önnur stærri skip er komið fyrir á Ingólfsgarði.	56
Mynd 61. Staðsetning stokka.	57
Mynd 62. Hluti Geirsgötu eða Kalkofnsveg lagður í stokk (unnið á ljósmynd www.borgarvefsja.is).	57
Mynd 63. Snið sem sýnir betri tengingu gangandi frá miðbænum að Gömlu höfninni.	58
Mynd 64. Göngin í Bjørvika í Oslo (http://www.meva.de/en-uk/referenzen/entries/2007_12_no_oslo_tunnel.php) skoðað 24 apríl, 2012.	58