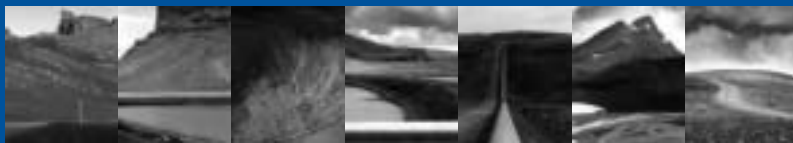


Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins



2001-2024



Fylgirit 7, Framkvæmd skipulagsins

Unnið fyrir samvinnunefnd um
svæðisskipulag á höfuðborgarsvæðinu

EFNISYFIRLIT

1. INNGANGUR	3
2. YFIRLITSTILLÖGUR.....	3
2.1 Almennar forsendur	3
2.2 8 þematillögur um þróun byggðar, febrúar 1999	4
2.3 Átta endurskoðaðar tillögur, júní 1999 (outline proposals)	9
2.4 Kjörtillögur	15
3. INNANLANDSFLUGVÖLLURINN	19
3.1 Framtíðar notkun flugvallarsvæðisins frá Reykjavík.....	19

1. INNGANGUR

Í þessu fylgiriti er fjallað um vinnutilhögun ráðgjafa við þróun tillagna að svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið. Snemma á vinnuferlinum, eða aðeins um sex vikum eftir að vinnan hófst voru lagðar fram fyrstu þematillögur. Nýjar tillögur þróuðust síðan ein af annari eftir því sem menn komu sér saman um stefnu og málefni.

Í upphafi vinnunnar var gert ráð fyrir að skipulagstímabilið yrði til ársins 2020 og voru allar áætlanir miðaðar við það fyrsta árið. Forsendur vinnutillagna eru því gjarnan miðaðar við það skipulagstímabil og eru þær því í ósamræmi við endanlega tillögu að svæðisskipulagi sem nær til ársins 2024.

Ein af forsendum í upphafi skipulagsvinnunnar var að flugvöllurinn yrði í Vatnsmýrinni fyrir innanlandflug út skipulagstímabil Aðalskipulags Reykjavíkur eða a.m.k. til ársins 2016. Samvinnunefndin óskaði eftir því að ráðgjafar könnuðu hvaða áhrif nýting flugvallarsvæðisins fyrir íbúðir og atvinnustarfsemi hefði á þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu og er kafli 3 hér fyrir aftan niðurstaða þeirra athugana. Í kjölfar þess ákvað Samvinnunefndin að láta gera umfangsmikla athugun á staðsetningu innanlandsflugvallar sem lýst er í sérstökum ritum.

2. YFIRLITSTILLÖGUR

2.1 Almennar forsendur

Svæðisskipulagið er æðsta skipulagsáætlun fyrir sveitarfélögin átta á höfuðborgarsvæðinu. Slíkt skipulag þarf að byggja á fjölda atriða sem eru lítið tengd hinum eðlissæna raunveruleika svo sem samfélagsþróun, fólksfjöldaspám, tilhneigingu og eftirspurn, efnahag, samfélagi og menningu. Svæðisskipulagið þarf með öðrum orðum að byggja á víðri skilgreiningu borgarmálefna.

Vinnan við svæðisskipulagið náði til söfnunar, úrvinnslu og greiningar á miklu magni gagna um núverandi ástand á höfuðborgarsvæðinu, spá um byggðarþróun fram til ársins 2024, endurnýjun bæjarhluta, landnotkun, landslags og borgarbyggðar, samgangna og umferðar, umhverfismála, þjóðhagfræði, félagsmála, framkvæmda og fjárþarfar til að framkvæma tillögurnar.

Jafnframt þessu var frá upphafi unnið að hugmyndum og tillögugerð að svæðisskipulagi í þrem áföngum, sem samvinnunefndin og sveitarfélögin tóku til nánari umfjöllunar:

- 8 þematillögur um þróun byggðar, febrúar 1999
- 8 endurskoðaðar tillögur , júní 1999
- 5 kjörtillögur fyrir áhrifamat, nóvember – janúar 2000
- ný tillaga sem byggir á því að flugvöllurinn í Reykjavík verði fluttur.

Aðferðin er óvenjuleg að því leyti að ákveðið var að vinna náið með Samvinnunefndinni og fulltrúum sveitarfélaga til að fá fram viðbrögð við einstökum tillögum jafnóðum og almenna umræðu um þær sem gerði alla vinnu við tillögugerð frjórri. Skipulagstillögurnar eru þannig að hluta til þeirra.

2.2 8 þematillögur um þróun byggðar, febrúar 1999

Þegar fyrstu átta þematillögurnar voru settar fram var vinna við svæðisskipulagið rétt að fara af stað. Þær voru því settar fram sem skissur og módel þar sem ráðgjafann vantaði enn mikið af upplýsingum sem nauðsynlegt yrði að byggja vinnuna á. Tillögurnar voru hafðar mjög ólíkar og látnar byggjast á ólíkum áætlunum, t.a.m. um fólksfjölgunina. Þessum 8 þematillögum, sem af ofangreindum ástæðum er ekki auðvelt að bera saman, er lýst hér á eftir:

Módel 1, þétting byggðar - byggðapróun

Reiknað er með að fólksfjölgunin nemi 50.000 íbúum næstu 20 árin. Flugvöllurinn í Vatnsmýri hefur verið fluttur og svæðið tekið undir byggð. Sundabraut hefur ekki verið lögð en þess í stað hefur verið lagður nýr vegur milli Reykjanesbrautar í Garðabæ gegn um Bessastaðahrepp á Álftanesi yfir Skerjafjörð að miðbæ Reykjavíkur.



Mynd. 1.1. Módel 1, þétting byggðar – byggðapróun

Módel 2A, byggðin við sundin, vöxtur miðbæjarins

Fólksfjöldunin er áætluð um 50.000 íbúar næstu 20 ár. Áhersla er lögð á að styrkja miðsvæði höfuðborgarsvæðisins og byggt hefur verið á svæðum fyrir norðan núverandi byggð. Þegar fólksfjöldin á nesinu eykst um 25.000 íbúa er sennilega ekki hægt að komast af án Sundabrautar.



Mynd 1.2. Módel 2A, byggðin við sundin, vöxtur miðbæjarins

Módel 2B, byggðin við sundin, norður

Enn er miðað við 50.000 íbúa fólksfjöldun næstu 20 ár. Hér er strærsti hluti nýrrar byggðar á Geldinganesi og Álfsnesi og Sundabraut er nauðsynleg.



Mynd 1.3. Módel 2A, byggðin við sundin, norður

Módel 3, landslagsmódel

Hugmyndin í þessu landslagsmódeli er að baklandið milli bæjarins og fjallanna verði ekki byggt, þar með talið að tekið væri tillit til græna trefilsins, og um leið yrðu núverandi opnu geirar í byggðinni við árnar, sem tengja saman baklandið og hafið, ekki byggðar. Hugmyndin er að þetta byggðina sem mest á núverandi byggðasvæðum, að byggja ný hverfi við ströndina og þar með talið á núverandi eða nýjum tilbúnum eyjum og þess utan láta skipulag byggðarinnar vera í samræmi við hugmyndir um sjálfbæra þróun. Ný byggðasvæði ná yfir 700 ha og reiknað er með 20. – 30.000 íbúa fólksfjölgun.



Mynd 1.4. Módel 3, landslagsmódel

Módel 4A, samþjöppun og verkaskipting bæjarhlutanna

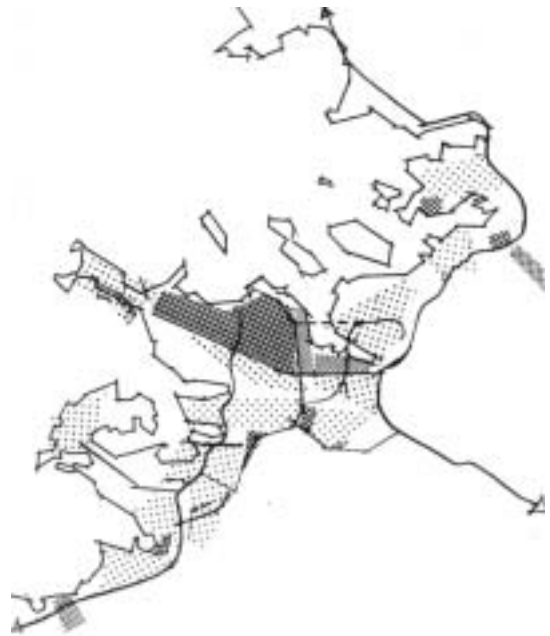
Hugmyndin er að lýsa mismunandi bæjarhlutum svæðisins í því hlutverki sem hver og einn hefur á höfuðborgarsvæðinu. Reykjavík er talin kjarninn og nágrennasveitarfélögin að mestu leyti róleg íbúðasvæði með viðeigandi þjónustu. Stöðu Hafnarfjarðar sem hafnarbæjar með iðnaði er þó haldið.



Mynd 1.5. Módel 4A, samþjöppun og verkaskipting bæjarhlutanna

Módel 4B, dreifkjarna byggð með verkaskiptingu bæjarhlutanna

Hugmyndin er sú sama og í módeli 4A þar sem lýst er mismunandi hlutverkum bæjarhlutanna og starfssviði nema að nú er gert ráð fyrir dreifkjarna byggðamynstri.

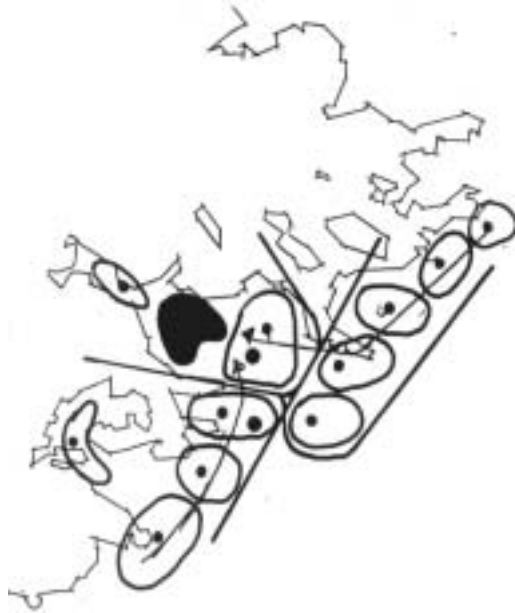


Mynd 1.6. Módel 4B, dreifkjarna byggð með verkaskiptingu bæjarhlutanna

Model 5A, umhverfismódel fyrir bæ með einum kjarna

Fólksfjöldinn vex um 100.000 íbúa til 2030 og fjöldi starfa eykst um 65.000. Um 20% af störfunum, þau sérhæfðustu, verða staðsett í eða nálægt miðbæ Reykjavíkur t.d. á flugvallarsvæðinu. Hin 80% starfanna

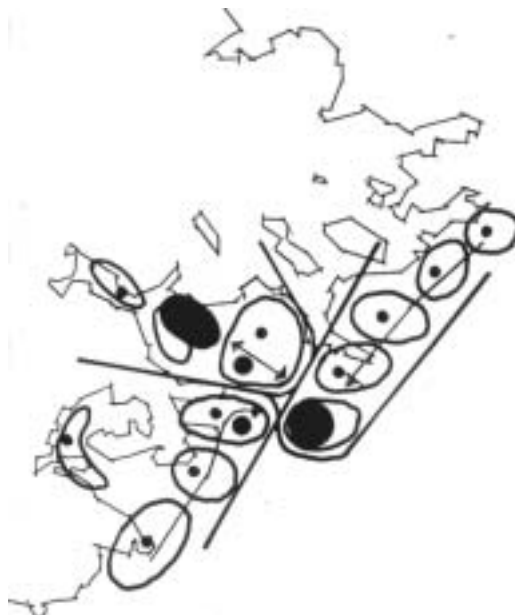
dreifast þannig að leitað verður að jafnvægi milli staðsetningar íbúða/starfa og að minnka umferðarálagið.



Mynd 1.7. Módel 5A, umhverfismódel fyrir bæ með einum kjarna

Módel 5B, umhverfismódel fyrir bæ með tvo kjarna

Aukningin í íbúafjölda og fjölda starfa er sú sama og í módeli 5A. Munurinn er sá að nú verður 20% starfanna skipt upp í 15.000 störf í gamla miðbæ Reykjavíkur og 12.000 í Smáranum. Þau 80% sem eftir eru er dreift um byggðina. Flugvallarsvæðið er reiknað fyrir íbúabyggð og markmiðið er að bæta jafnvægið milli íbúða/starfa.



Mynd 1.8. Módel 5B, umhverfismódel fyrir bæ með tvo kjarna

Niðurstaða umræðu um þessi módel var eftirfarandi:

- Þau módel sem verða unnin skulu öll byggja á sama talnagrunni og sömu pólitísku markmiðunum, sömu íbúaspá og svo framvegis.
- Virða skal græna trefilinn og grænu geirana með ánum sem ná niður að hafi, líkt og lýst er í módeli 3.
- Vinna skal að þéttingu núverandi byggðar og miða skipulagið við hugmyndir um sjálfbært samfélag.
- Ganga skal út frá því að í Smáranum verði kjarni.
- Ganga skal út frá því að fyrsti áfangi Sundabrautar verði byggður.

2.3 Átta endurskoðaðar tillögur, júní 1999 (outline proposals)

Þessar átta tillögur eru unnar út frá mjög breiðum pólitískum forsendum en um leið grundvallaðar á ítarlegum talnagrunni um fjölgun íbúa og starfa fram til 2020:

- Fólksfjöldinn mun vaxa um 56.000 frá 1999 til 2020 upp í 220.000 íbúa.
- Fólki í núverandi bæjarhlutum mun fækka um 16.000 vegna þess að meðalfjöldi í heimili mun minnka. Þessum fjölda þarf að koma fyrir í nýrri byggð.
- Gert er ráð fyrir þéttingu í þegar byggðum bæjarhlutum um nánast 3.000 íbúðir sem svarar til rýmis fyrir 6.000 íbúa.
- Valin voru byggingarsvæði skv. gildandi aðalskipulagi sveitarfélaganna þar sem ráðgert er að byggð verði á næstu árum 8.200 íbúðir fyrir um 19.000 íbúa.
- Þannig er svæðisskipulaginu ætlað að tryggja rými fyrir 22.000 íbúðir sem rúma 47.000 íbúa.
- Í tengslum við þessa aukningu er reiknað með því að fjöldi starfa muni aukast um 34.000 eða upp í samtals 132.000 störf.
- Auk þess kemur störfum til með að fækka á núverandi atvinnusvæðum um 14.000 sem þarf þá að finna stað fyrir annars staðar.
- Þannig þarf samtals að staðsetja 48.000 störf inni á nýju skipulagi og þar af þurfa 12.000 störf á því að halda að vera í eða við stóra kjarna.

Samtals verður því þörf fyrir byggingarland upp á 2.100 ha fram yfir það land sem sveitarfélögin hafa fastsett á skipulagsáætlunum sínum.

Hér á eftir er gerð grein fyrir 6 tillögum. Það sem greinir þær í sundur er mismunandi útfærsla á byggðakjörnum og hvort byggðapróunin fer í norður eða suður.

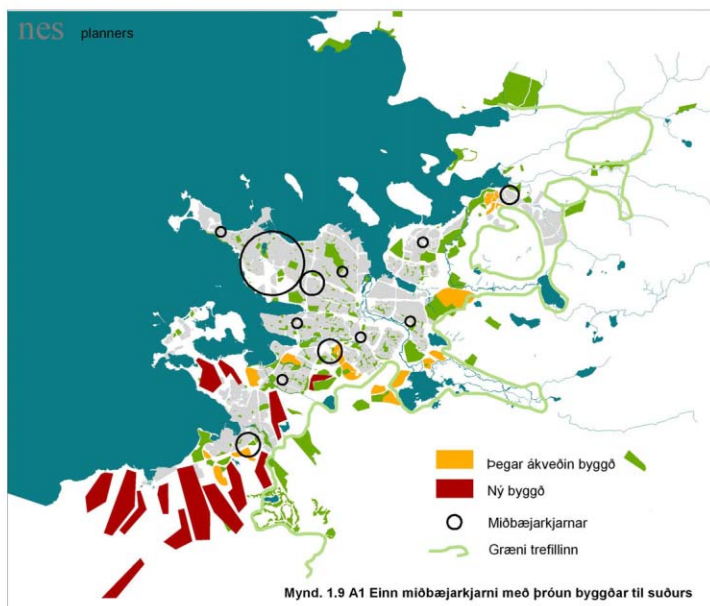
Niðurstaðan er:

- Eins kjarna svæði með þróun byggðar til suðurs eða norðurs.
- Tveggja kjarna svæði með þróun byggðar til suðurs eða norðurs.
- Fjölkjarna svæði með þróun byggðar til suðurs eða norðurs.

Afleiðingar þessara tillagna hafa ekki verið reiknaðar út en eru metnar samkvæmt fyrirbyggjandi vitneskju.

Módel A1, einn miðbæjarkjarni með þróun byggðar til suðurs

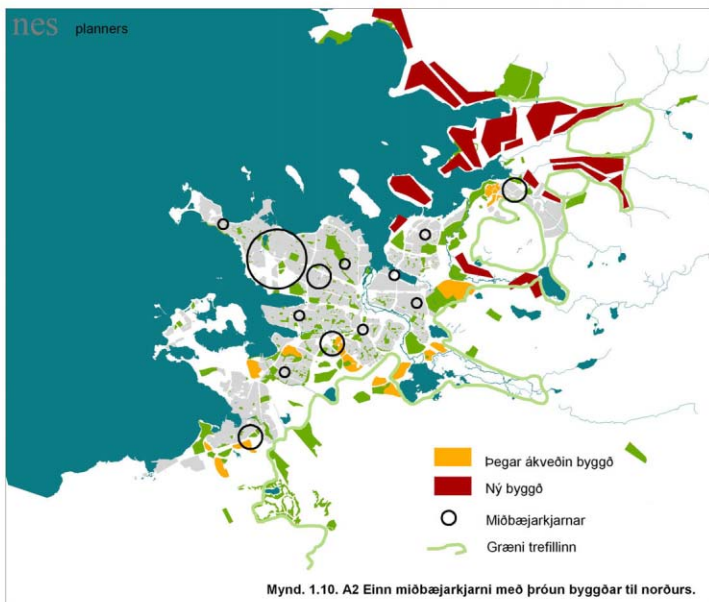
Miðborg Reykjavíkur er aðalkjarninn en kjarninn sem ráðgerður er í Smáranum verður að meginhluta verslunarkjarni (sjá mynd 1.9).



Öll laus landssvæði fyrir sunnan Hafnarfjörð verða nýtt undir byggð. Þau umhverfisvandamál sem við nú búum við í námunda við Hafnarfjarðarveginn munu marktækt aukast. Þess utan má búast við auknu umhverfisálagi við Reykjanesbrautina og íbúðahverfin í Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði. Þessi tillaga opnar byggðina á höfuðborgarsvæðinu í átt að Keflavík og Grindavík.

Módel A2, einn miðbæjarkjarni með þróun byggðar til norðurs

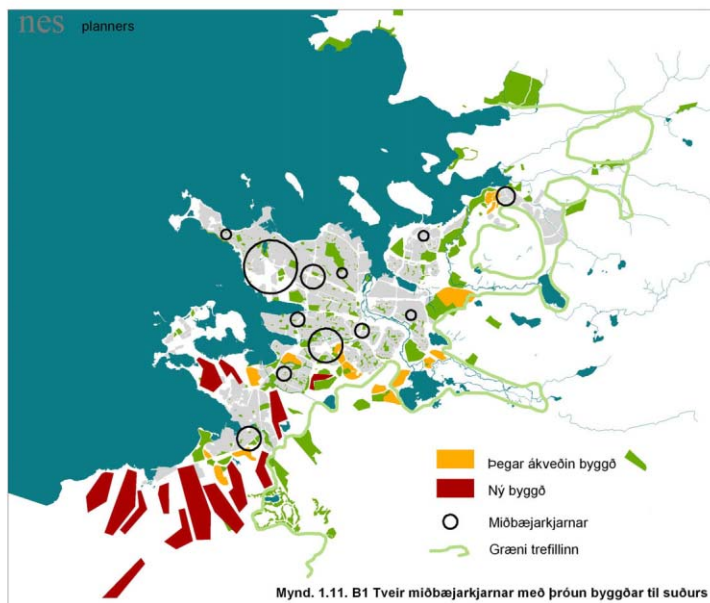
Kjarnar eru þeir sömu og í A1. Ný byggðasvæði eru hins vegar í bandbæjum til norðurs, með ströndinni við Geldinganes, Álfsnes og Kjalarnes auk svæða í Mosfellsbæ (sjá mynd 1.10).



Reiknað er með byggðapróun þar sem samverkun landslags og byggingarlistar verður mótandi þegar byggðin verður skipulögð nánar. Bandbæirnir henta vel til skipulagningar á hágæða almenningssamgöngum. Sundabraut er nauðsynleg í þessari tillögu.

Módel B1, tveir miðbæjarkjarnar með þróun byggðar til suðurs

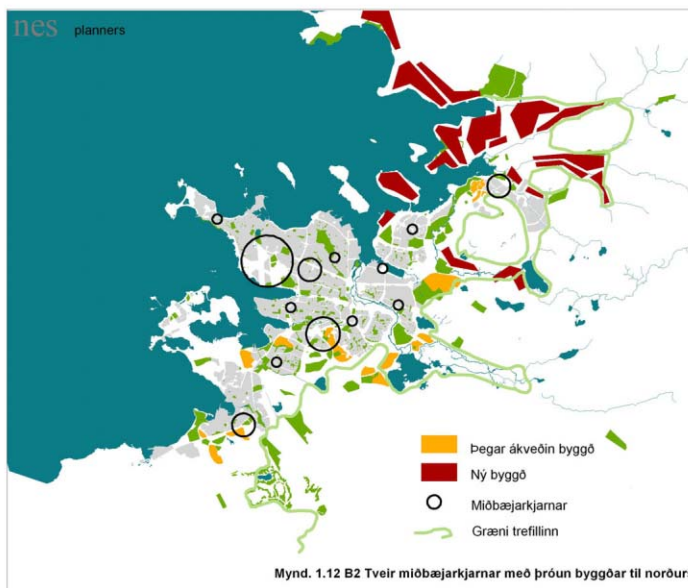
Til viðbótar við núverandi miðbæjarkjarna í Reykjavík er bætt við nýjum kjarna á svæðið við Smárann, sem auk fyrirhugaðrar verslunarmiðstöðvar fær alla aukningu sérhæfðu starfanna sem yrðu u.þ.b. 12.000 talsins (sjá mynd 1.11).



Þessi kjarni er hugsaður á svæðinu á milli Smáralindar og Mjóddar, rétt við núverandi íbúðasvæði í Kópavogi, Breiðholti og Árbæ og ætti að hafa áhrif til minnkandi bílaumferðar. Afleiðingar þessarar tillögu eru að mörgu leyti líkar og af módeli A1.

Módel B2, tveir miðbæjarkjarnar með þróun byggðar til norðurs

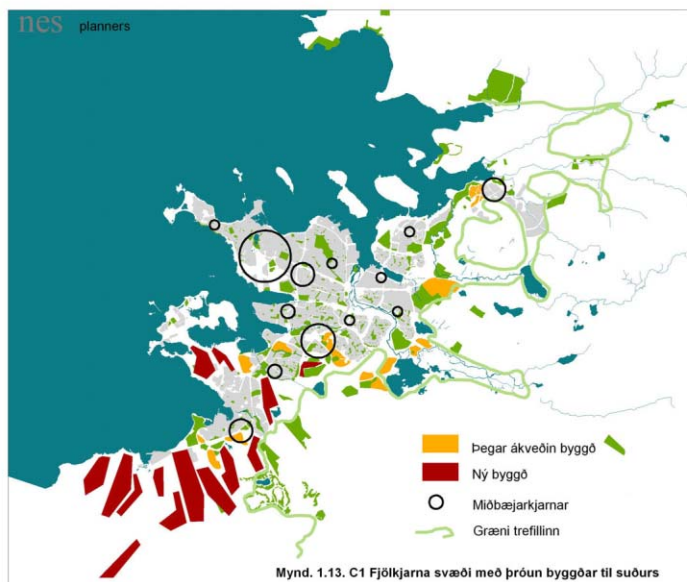
Hér eru sömu kjarnar og í módeli B1 og afleiðingarnar af því þær sömu í tengslum við íbúðasvæðin í Breiðholti, Kópavog og Árbæ (sjá mynd



1.12). Að öðru leyti eru þær líkara því sem gerist í módeli A2.

Módel C1, fjölkjarna svæði með þróun byggðar til suðurs

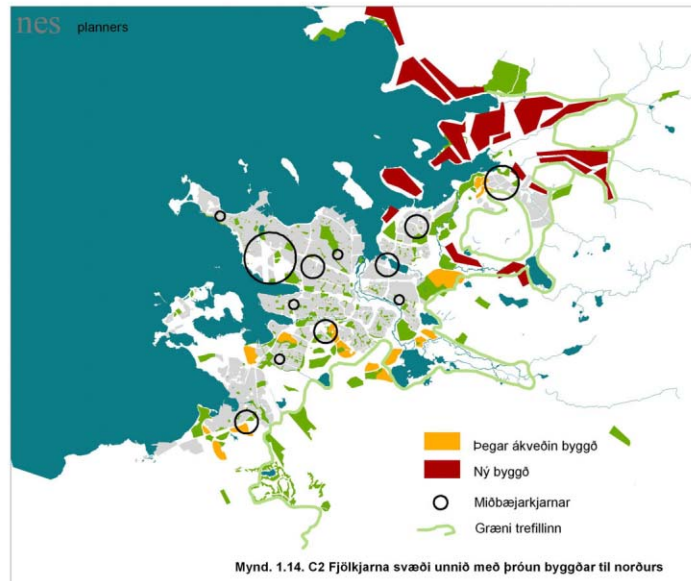
Miðborg Reykjavíkur er aðalkjarninn en lagt er til að komið verði upp 4 viðbótarkjörnum í Smáranum, Hafnarfirði, Höfðahverfi og Mosfellsbæ (sjá mynd 1.13). Kjarnarnir skulu hafa annars vegar verslunarmiðstöðvar fyrir hvert undirsvæði og hins vegar 3.000 ný



sérhæfð störf. Heildarumferðarálagið í eignum km er metið enn minna en í tveggja kjarna tillögnum, því dreifing vinnustaða er jafnari. Að öðru leyti eru afleiðingarnar margar þær sömu of af módeli A2.

Módel C2, fjölkjarna svæði með þróun byggðar til norðurs

Hér eru sömu kjarnarnir og í C1 með sömu afleiðingum ef tekið er tillit til dreifingar starfa og þar með minni umferð (sjá mynd 1.14). Að öðru leyti eru áhrifin lík og af módeli A2.



Fyrir utan þessi 6 módel voru unnin tvö módel til viðbótar sem ekki voru útfærð á kort og stangast að einhverju leyti á við þau markmið sem sett voru í byrjun:

- ## Módel D, mikil þétting byggðar á núverandi byggðasvæðum
- ## Módel E, dreifð byggð til norðurs, suður og í austur.

Í módeli D er gert ráð fyrir að fólksfjölgunin utan við þegar skipulögð nýbyggingarsvæði, verði staðsett innan núverandi byggðar. Öll 12.000 ný sérhæfð störf verða staðsett í miðborg Reykjavíkur. Tillagan hefur í för með sér minnst umferðarálag, því núverandi fjarlægðir aukast ekki. Það merkir að orkunotkun og loftmengun verður einnig minnst. Það geta þó orðið óásættanleg staðbundin umhverfisáhrif á ýmsum stöðum í vegakerfinu.

Í módeli E er miðborg Reykjavíkur aðalkjarninn en rýmið fyrir 50.000 íbúa aukningu er dreift til norðurs, austurs og í suður með 1/3 aukningarinnar á hvert svæðanna. Þessi þróun myndi ganga á móti því markmiði að vernda hið græna bakland. Þess utan má gera ráð fyrir verulegum veðurfarslegum erfiðleikum við þróun byggðar svo langt inn í land til austurs. Vegna þess að innri fjarlægðir verða mjög miklar mun tillagan hafa í för með sér mjög mikið umferðarálag og því einnig mikla

orkunotkun. Heildarumhverfisáhrif verða mikil vegna fjarlægðanna, en einnig mun staðbundið umhverfisálag aukast miðað við núverandi ástand.

Niðurstaðan eftir skoðun þessara tillaga er eftirfarandi:

- Í þeim módelum, sem hér eftir verða gerð verður eingöngu unnið með eins kjarna tillögur, meginkjarninn verði Reykjavík, Smárinn svæðiskjarni, Mosfellsbær, Kópavogur, Garðabær og Hafnarfjörður hverfiskjarnar og auk þessa, aðrir minni þjónustukjarnar með staðbundið uppland.
- Markmiðið ætti að vera að þetta byggð meira en sem nemur 3.000 íbúðum innan núverandi byggðar.
- Leggja skal fram og meta tillögur þar sem annað hvort yrði 2/3 af nýrri byggð til norðurs og 1/3 til suðurs eða 2/3 til suðurs og 1/3 til norðurs.
- Til samanburðar er rétt að skoða núll-lausn, þ.e.a.s. módel þar sem byggðapróunin er látin fylgja þeim aðalskipulagstillögum sem sveitarfélögin hafa samþykkt og þá með raunsæum og skynsamlegum hraða uppbyggingar, þegar tekið er tillit til miðbæjarins.

Módel D með mikilli þéttingu hefur marga kosti en telst um leið nokkuð róttækt. Módel E var á svipuðum nótum talið of óraunhæft til að vera tekið til samanburðar við hin módelin.

2.4 Kjörtillögur

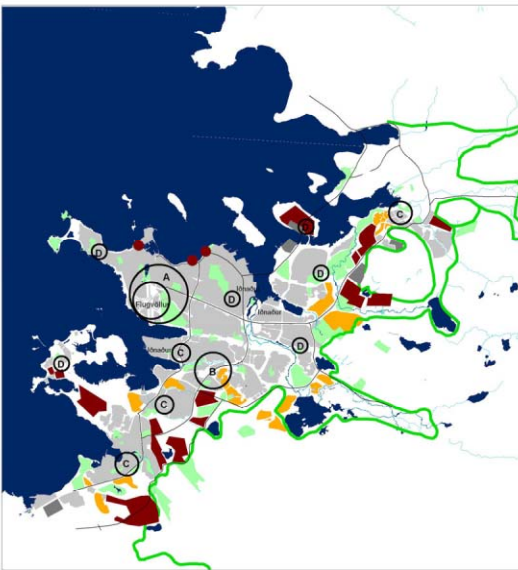
Skoðaðar voru nánar eftirtaldar 5 tillögur sem gerð er grein fyrir hér á eftir. Fjórum þeirra er lýst á eftirfarandi hátt:

Byggðapróun til norðurs með mikilli þéttingu byggðar
Byggðapróun til suðurs með mikilli þéttingu byggðar
Byggðapróun til norðurs með lítilli þéttingu byggðar
Byggðapróun til suðurs með lítilli þéttingu byggðar

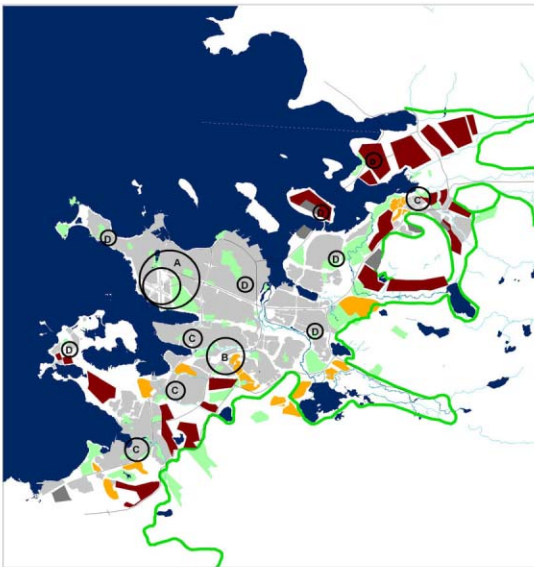
Þessar tillögur (myndir 1.15-1.19) eru byggðar á eftirtöldum forsendum:

- Miðborg Reykjavíkur er meginkjarninn.
- Mosfellsbær, Smárinn og Hafnarfjörður eru útnefndir sem svæðiskjarnar í nokkurskonar „eins og háls kjarna módeli“.
- Aðeins lágmarksfjöldi nýrra starfa verða staðsett á Nesinu.
- Gengið er út frá því að skipt verði á almennum störfum yfir í sérhæfð störf á Nesinu.
- Fjölgun annara starfa dreifist á svæðin í samræmi við fólksfjöldapróunina með það að markmiði að bæta íbúðir/störf jafnvægið og stefna að blandaðri byggð.



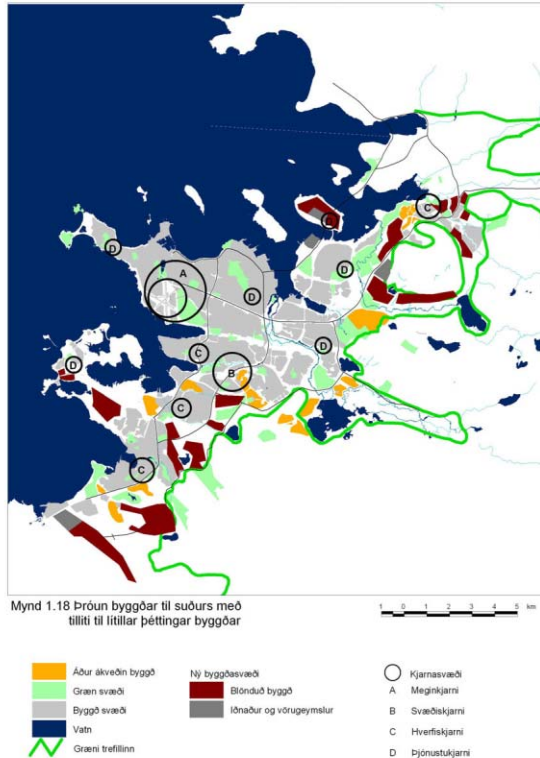


Mynd 1.11. Niðurni byggðar til suðurs



Mynd 1.17. Þróun byggðar til norðurs með litilli þéttingu byggðar



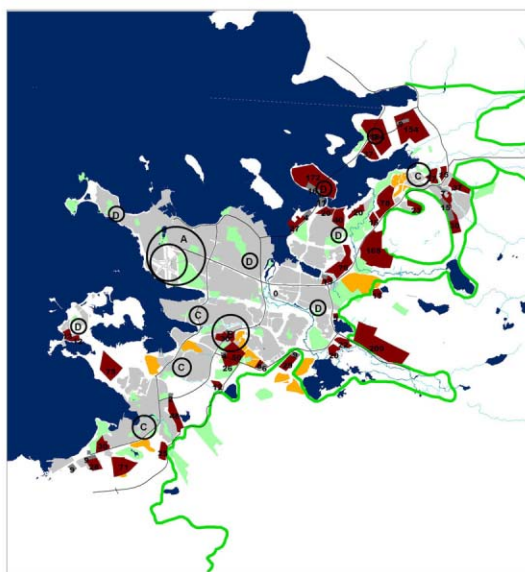


Fimmta tillagan sem skoðuð var er svokölluð núll-lausn sem stendur fyrir þá þróun sem yrði ef að sveitarfélögin létu núverandi skipulagsáætlanir sínar standa í stað þess að taka upp svæðisskipulag fyrir allt svæðið. Tilgangurinn er að gera tillögu til samanburðar við hinar 5 tillögurnar. Grunneiningarnar sem tillögurnar byggja á er að mestu leyti sambærilegur við núverandi grunn að svæðisskipulagi. Núll-lausnin er sýnd á mynd 1.19 (bls 20).

Eftir að hafa skoðað afleiðingar þessara 5 tillaga hafa NES Planners dregið eftirfarandi ályktanir:

Þróunin til 2020 mun rúmast innan þeirra svæða á höfuðborgarsvæðinu sem eru best til uppbyggingar fallin, jafnvel þó stefnt yrði að lítilli þéttingu byggðar.

Það er ekki þörf á því að nýta minna hentug byggðasvæði t.d. á Kjalarnesi, Hólmsheiði og í Lækjarbotnum. Umferðin mun þróast á því svæðisbundna vegakerfi sem nú er til staðar en þörf verður fyrir ný umferðarmannvirki svo sem dýr jarðgöng, vegi í stokkum og á brúm. Þá er ljóst að búast má við lægra þjónustustigi á vegakerfinu innan þegar byggðra hverfa nálægt kjörnunum.



Mynd 1.19. Núll tillaga um þróun byggðar



Fjölgun ferða með almenningsfarartækjum mun þá aðeins aukast ef þjónustustig samgöngunetsins fyrir bíla minnkar, t.d. í miðborg Reykjavíkur og við aðra kjarna.

Mögulegt er að byggja mjög fallegan og sérstakan bandbæ á Álfsnesi sem mun verða mjög vel fallinn til góðra almenningsgangna.

Eins er hægt að byggja mjög falleg hverfi við Hamranes og Vatnshlíð í Hafnarfirði, en þau munu þó henta síður fyrir góðar almenningsgangur.

Mikil þétting innan núverandi bæjarhverfa mun minnka áhrif aukinnar byggðar á náttúruna, skapa betri aðstæður fyrir almenningsgangur og athafnalífið en á móti, auka staðbundið umhverfisálag.

Byggð á Álfsnesi myndi halda góðu jafnvægi milli byggðar og náttúru, hafa lítil staðbundið umhverfisáhrif, þar er lítil hætta á náttúruhamförum og auðvelt að skipuleggja góðar almenningsgangur.

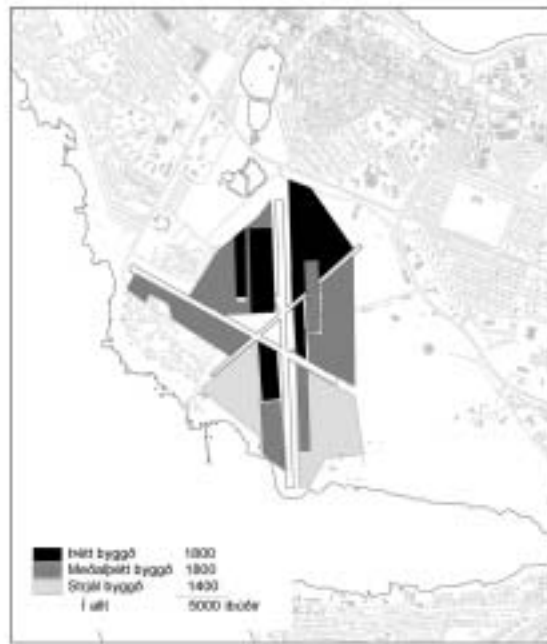
Byggð í Hamranesi og Vatnshlíð mun hafa í för með sér minnst áhrif á vatnasvæði og svæði með ströndinni og minnstu útgjöld til vegamála.

Í endanlega niðurstöðu ætti að taka með áhrif þess hvernig landnýtingu verður háttáð á flugvallarsvæðinu í Vatnsmýrinni.

3. INNANLANDSFLUGVÖLLURINN

3.1 Framtíðar notkun flugvallarsvæðisins frá Reykjavík

Flutningur innanlandsflugsins þjónar fyrst og fremst þeim hagsmunum að opna fyrir nýtingu á svæði sem er mjög vel fallið til byggðar, fyrir atvinnustarfsemi og íbúðir í mjög háum gæðaflokki. Þar er meðal annars tekið mið af því að byggð á þessu svæði komi til með að styrkja stöðu borgarinnar sem alþjóðlegrar borgar. Þetta endurspeglast á mynd 2.1 þar sem sett er fram tillaga að nýtingu flugvallarsvæðisins í lok skipulagstímans.



Mynd 2.1. Hugsanlegt fyrirkomulag byggðar á flugvallarsvæðinu

Svæðinu er í dag skipt upp með þremur flugbrautum. Sett er fram tillaga um að halda þessari skiptingu í stórum dráttum. Öpið svæði yrði sem næst legu núverandi N-S flugbrautar og undirstrikar tengsl milli gamla miðbæjarins, Tjarnarinnar og nýju byggðarinnar á flugvallarsvæðinu. Með opnum svæðum sem næst legu núverandi flugbrauta myndast einnig sjónræn tengsl við þekkt kennileiti eins og Hallgrímskirkju og fjallið Keili á Reykjanesi.

Svæðið sem innanlandsflugvöllurinn er á er samtals 140 ha. að stærð. Þar sem vatnsbúskapur Tjarnarinnar er háður úrkomuvatni á flugvallarsvæðinu er um 40 ha. svæði haldið sem grænu óbyggðu svæði. Þar fyrir utan er uppi sú hugmynd að þarna verði regnvatni safnað saman og látið renna áfram niður í jarðvegin og aðeins frárennslivatni verði veitt burt.

Þéttasta byggðin verður á norðuhluta svæðisins, í námunda við gamla bæinn. Að þéttleika gæti hún verið ámóta og byggðin á milli Laugavegar og Skólavörðuholtisins, með 90 íbúðir á hektara nettó og með íbúðir sem eru minni en meðalstærð íbúða í sveitarfélaginu eða að meðaltali 90 m².

Á miðhluta svæðisins er þéttleikinn eins og á þéttbyggðustu íbúðarsvæðunum sem lagt er til að byggð verði á skipulagstímanum eða 60 íbúðir á ha. Gert er ráð fyrir að byggðin með sjónum verði dreifðari eða um 30 íbúðir á ha, þar með yrði þéttleikinn minni út til strandarinar en meiri inn til landsins.

Atvinnuhúsnæði tengd rannsóknarstarfsemi er ætlaður staður norðanmegin á svæðinu í nálægð við Háskóla Íslands og Landsspítalann. Einnig er gert ráð fyrir sérhæfðri atvinnustarfsemi næst miðborginni. Að öðru leyti verður atvinnuhúsnæði á vegum einkaaðila og hins opinbera dreift jafnt um svæðið í heild.

Með þessu móti er reiknað með 5.000 íbúðum og 5.000 störfum á flugvallarsvæðinu, en aðrar samsetningar eru mögulegar.

Vegatengingar við byggðina verða um Suðurgötu og Hlíðarfót og einnig er gert ráð fyrir tengibraut nærri legu núverandi A-V brautar milli Hlíðarfótar og Ægissíðu.

Blöndun íbúða og atvinnuhúsnæðis mun hafa í för með sér betra jafnvægi milli íbúða og atvinnustarfsemi á höfuðborgarsvæðinu. Byggð á flugvallarsvæðinu stuðlar að þéttingu núverandi byggðar og sparar um leið opin svæði á jaðarsvæðum borgarinnar til byggðarþróunar eftir skipulagstímabilið.

Við mat á afleiðingum þessara tillagna hefur verið unnið umferðarmódel þar sem gengið er út frá þeim tillögum sem áður hafa verið til skoðunar með mikilli þéttingu. Frá þeim tillögum eru teknar 5000 íbúðir og 5000 störf frá svæðunum nyrst á Álfsnesi og syðst í Hamranesi og Vatnshlíð og flutt á flugvallarsvæðið.

Gerðir voru umferðarútreikningar fyrir hvort tveggja norðlæga og suðlæga byggðarþróun. Þar sem útreikningar fyrir báðar tillögur leiddu til ámóta niðurstaðna er farið með niðurstöður þeirra eins og einungis hafi verið gerður einn útreikningur á umferð.

Eins og í fyrri tillögum er gert ráð fyrir nokkrum viðbótum við núverandi vegakerfi:

- Tengingu Sundabrautar við Geldinganes og tengingu Hlíðarfótar og Kópavogsganga.
- Breikkun Vesturlandsveggar, Reykjanesbrautar og Hafnarfjarðarveggar og Mýrargötu.

Áhrifum þess að taka landsvæði Reykjavíkurflugvallar undir byggð má lýsa í fáum orðum á eftirfarandi hátt:

- Kostur fyrir umhverfið og náttúruna þar sem minna af ósnertum landsvæðum þarf að taka undir byggð.
- Minni kostnaður við mótun samfélagsgrunngerðar.
- Minni umferðarkostnaður, orkunotkun og hnattræn umhverfismengun.
- Aukinn umferðarpungi á Nesinu og þar með aukið staðbundið umhverfisálag á höfuðborgarsvæðinu.
- Aukinn kostnaður vegna lagningar nýrra vega á Nesinu; á mótí sparast hugsanlega útgjöld vegna tengingar Sundabrautar við Álfnes og gerð Ofanbyggðavega.

Þjónustustig vegakerfisins á Nesinu mun lækka og þar með verður meiri þörf fyrir almenningssamgöngur.

Niðurstaðan sem er dregin af þessum tillögum er sú að ef flugvallarsvæðið er tiltækt undir byggð þá frestar það uppbyggingu annars áfanga svæðisskipulagsins til 2020. Það myndi síðan hafa þær afleiðingar að byggðapróun eftir 2020 ætti að vera á suðursvæðinu, við Hamranes og Vatnshlíð verði nýjum innanlandsflugvelli valinn staður í hrauninu fyrir sunnan Hafnarfjörð.