



# Gamla höfnin ásamt Örfirisey í Reykjavík

## Old harbour along with Örfirisey in Reykjavík

Hugmyndasamkeppni – keppnislýsing

Competition on ideas – competition specification

7.6.2009

**Faxaflóahafnir sf. // Associated Icelandic Ports**

*Hönnun og umbrot // Design and layout: Athygli ehf.*

*Prentun // Printing: Leturprent*

*Ljósmyndir // Photos: Ásdís Ingbórsdóttir, Emil Þór Sigurðsson og Ljósmyndasafn Reykjavíkur*

*Þýðing // Translation: Daniel Teague*

*Forsíðumynd: Reykjavíkurhöfn frá um 1950.*

*Photo on cover page: Reykjavík harbour from around 1950.*

# Gamla höfnin ásamt Örfirisey í Reykjavík Old harbour along with Örfirisey in Reykjavík

Hugmyndasamkeppni – keppnislýsing  
Competition on ideas – competition specification

7. 6. 2009

# Efnisyfirlit

<b>1 Almenn atriði</b>	5
1.1 Inngangur	5
1.2 Verkaupi	6
1.3 Aðdragandi	6
1.4 Markmið samkeppninnar	8
1.5 Samkeppnisform	8
1.6 Lykildagsetningar	8
1.7 Áherslur dómnefndar	8
1.8 Verðlaun	10
1.9 Höfundarréttur hönnuða	10
1.10 Tungumál samkeppninnar	10
<b>2 Keppnislýsing</b>	11
2.1 Þátttökuréttur	11
2.2 Afhending keppnisgagna	11
2.3 Dómnefnd, ráðgjafar og ritari hennar	12
2.4 Trúnaðarmaður	12
2.5 Samkeppnisgögn	12
2.6 Vettvangsskoðun	14
2.7 Fyrirspurnir	14
2.8 Samkeppnistillögur	14
2.9 Skilafrestur, merking og afhending gagna	16
2.10 Úrslit	17
2.11 Sýning og rýnifundur	18
2.12 Afhending keppnistillagna að lokinni samkeppni	18
2.13 Hagnýting keppnistillagna	18
<b>3 Lýsing verkefnisins</b>	19
3.1 Yfirlit um sögu skipulagsmála og framkvæmda við höfnina	19
3.2 Byggð í Örfirisey á fyrri tímum	26
3.3 Þróun og uppbygging Örfiriseyjar	26
3.4 Örfirisey í dag	27
3.5 Saga Gömlu hafnarinnar í Reykjavík	28
3.6 Framtíðarsýn Faxaflóahafna sf.	29
3.7 Mörk og stærð samkeppnissvæðisins	31
3.8 Staða skipulagsmála á samkeppnissvæðinu	31
3.9 Nánasta umhverfi	33
3.10 Þróun atvinnustarfsemi á svæðinu	34
3.11 Friðun og verndun	36
3.12 Veðurfar	38
3.13 Umhverfisgæði	39
3.14 Fyllingar	39
3.15 Áfangaskipting	40
3.16 Samgöngumál	40
<b>4 Verk að lokinni samkeppni</b>	42
<b>5 Samþykki keppnislýsingar</b>	43

# Contents

<b>1 General points</b>	5
1.1 Introduction	5
1.2 Buyer	6
1.3 Background	6
1.4 Goals of the competition	8
1.5 Form of the competition	8
1.6 Key dates	8
1.7 Jury's emphases	8
1.8 Prizes	10
1.9 Designers' copyright	10
1.10 Language of the competition	10
<b>2 Competition specification</b>	11
2.1 Right to participate	11
2.2 Delivery of competition documents	11
2.3 The Jury, its consultants and secretary	12
2.4 Confidential liaison	12
2.5 Competition documents	12
2.6 Site Tour	14
2.7 Enquiries	14
2.8 Competition proposals	14
2.9 Deadline for submission, marking and delivery of documents	16
2.10 Results	17
2.11 Exhibition and review meeting	18
2.12 Delivery of competition proposals at competition's conclusion	18
2.13 Utilization of competition proposals	18
<b>3 Description of the project</b>	19
3.1 Historical summary of planning and projects at the harbour	19
3.2 Settled area in Örfirisey in earlier times	26
3.3 Development and build-up of Örfirisey	26
3.4 Örfirisey today	27
3.5 History of the Old Harbour in Reykjavík	28
3.6 Future vision for the Associated Icelandic Ports	29
3.7 Boundaries and size of the competition area	31
3.8 Status of planning in the competition area	31
3.9 Nearby environment	33
3.10 Development of business and commercial activities in the area	34
3.11 Protection and preservation	36
3.12 Climate	38
3.13 Environmental quality	39
3.14 Landfill	39
3.15 Phases	40
3.16 Transport	40
<b>4 Projects after the competition</b>	42
<b>5 Agreement of competition specification</b>	43



Loftmynd af Gömlu höfninni. // Aerial photograph of the Old Harbour

# 1 Almenn atriði General points

## 1.1 Inngangur

Faxaflóahafnir sf. bjóða þátttakendur velkomna til hugmyndasamkeppni um heildarskipulag fyrir Gömlu höfnina í Reykjavík og Örfirisey en hún er hluti þess svæðis sem í daglegu tali kallast „Gamla höfnin“. Með samkeppninni gefst einstakt tækifæri til endurskoðunar á einu þýðingarmesta svæði höfuðborgar Íslands, Reykjavík. Gamla höfnin í Reykjavík á sér einstaka sögu og henni fylgir mikill menningar- og söguarfur sem nauðsynlegt er að virða og vernda.

Í samkeppninni felst að þátttakendur geta skilað inn heildarhugmyndum sínum að framtíðarskipulagi eða lagt hugmyndir inn í umræðuna um þetta þýðingarmikla verkefni. Við lausn verkefnisins þurfa þátttakendur að taka tillit til margra þátta sem áhrif hafa á framtíðarþróun svæðisins. Ber þar helst að nefna samsetningu byggðar, friðun og verndun, þróun samgangna á svæðinu auk tillits til nálægðar við miðbæ Reykjavíkur og þau sóknarfæri sem í svæðinu felast. Nú eru þegar samþykktir deiliskipulagsuppdættir af hluta svæðisins, svokölluðu Mýrargötu- og slíppasvæði og svæðinu kringum tónlistar- og ráðstefnuhús.

Það er einlæg von okkar, sem stóðum að undirbúningi samkeppninnar að hún gefi af sér fjölbreyttar og metnaðarfullar tillögur um framtíðarskipulag þessa merka svæðis. Tillögur sem munu í áföngum vísa okkur inn í framtíðina þegar skipulagsmál þessa svæðis eru annars vegar.

## 1.1 Introduction

Associated Icelandic Ports welcomes participants to a competition on ideas on the comprehensive planning of the Old Harbour in Reykjavík and Örfirisey, which is a part of the area, referred to in everyday language as "The Old Harbour". The competition offers a unique opportunity to reconsider one of the most significant areas in Iceland's capital city, Reykjavík. The Old Harbour in Reykjavík has a unique history with a great cultural and historic heritage that is necessary to respect and protect.

The competition allows participants to submit their comprehensive ideas on future planning or contribute ideas to the discussion of this significant project. In doing this project participants must take into consideration many factors affecting the future development of the area. The most important things to mention are the composition of the settled area, its protection and preservation, development of communications in the area, in addition to considering its proximity to Reykjavík City Centre and the ripe opportunities in the area. Local plan drawings have already been approved for part of the area: the Mýrargata and Shipyard area and the area around the Concert and Conference Centre in Reykjavík.

Those organizing the preparation of the competition sincerely hope that it will produce diverse and ambitious proposals on the future planning of this remarkable area – proposals that will in phases point the way into the future regarding the planning of this area.

Júlíus Vífill Ingvarsson  
formaður dómnemndar, Chairman of the Jury



## 1.2 Verkaupi

Faxaflóahafnir sf. bjóða til opinnar hugmyndasamkeppni um skipulag Gömlu hafnarinnar í Reykjavík.

## 1.3 Aðdragandi

Á 51. fundi stjórnar Faxaflóahafna sf. þann 13. maí 2008 var samþykkt að hefja undirbúning að opinni hugmyndasamkeppni um þróun og framtíð skipulagssvæðis Gömlu hafnarinnar frá D-reit (norður af Faxagötu) og Ingólfsgarði í austri að Eyjagarði í vestri. Hafnarstjórn fól formanni stjórnar og hafnarstjóra að vinna að nauðsynlegum undirbúningi samkeppninnar í samvinnu við skipulags- og byggingarsvið Reykjavíkurborgar.

Undirbúningur að samkeppninni hófst sumarið 2008 og var fyrsta verkefni undirbúningshópsins að skoða forsendur samkeppninnar og framtíðarsýn Faxaflóahafna sf. auk þess að ræða við ýmsa hagsmunaaðila og ákveða form og tilhögun samkeppninnar. Lagt var kapp á að vanda undirbúning hennar svo að þátttakendur hefðu sem bestar upplýsingar um verkefnið, aðdraganda þess og sögulegan bakgrunn svæðisins.

*Undirbúningsnefndina og starfshóp hennar skipuðu:*

Júlíus Vífill Ingvarsson – borgarfulltrúi, formaður stjórnar Faxaflóahafna sf. og skipulagsráðs Reykjavíkur  
Dagur B. Eggertsson – borgarfulltrúi og situr í stjórn Faxaflóahafna sf.

Sigmundur Davíð Gunnlaugsson – skipulagshagfræðingur

Ólöf Örvarsdóttir – skipulagsstjóri skipulags- og byggingarsviðs Reykjavíkurborgar

Gísli Gíslason – hafnarstjóri Faxaflóahafna sf.

*Starfshópur:*

Vignir Albertsson – skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna sf.

Margrét Leifsdóttir – arkitekt á skipulags- og byggingarsviði Reykjavíkurborgar

Þorvaldur S. Þorvaldsson – arkitekt FAÍ

Ásdís Inghórsdóttir – arkitekt FAÍ

Keppnislýsingin og gögn hennar voru allan undirbúningstímann unnin í samvinnu Faxaflóahafna sf. og skipulags- og byggingarsviðs Reykjavíkurborgar en sérstakt samráð var haft við samgöngustjóra Reykjavíkurborgar, Austurhöfn TR, Árbæjarsafn og Minjavernd. Þá var haft samráð við Arkitektafélag Íslands. Undirbúningsnefndin fór í eina vettvangsskoðun og kynnti sér skipulag og nýlegar byggingarframkvæmdir í Hafnarfirði.

Í desember 2008 var opnað sérstakt svæði á heimasíðu Faxaflóahafna sf. tileinkað samkeppninni og verður þetta svæði áfram opið og uppfært meðan á samkeppninni stendur. Sérstakt netfang var tekið í notkun [samkeppni@faxaflaahafnir.is](mailto:samkeppni@faxaflaahafnir.is) ætlað fyrir ábendingar meðan á undirbúningi samkeppninnar stóð.

Haldnir voru þrír kynningarfundir vegna samkeppninnar. Sá fyrsti þann 22. nóvember 2008 og voru til hans boðaðir hagsmunaaðilar Faxaflóahafna sf. Mæting var góð og fundarmenn ötulir að koma með ábendingar sem nefndin síðan nýtti sér í áframhaldandi undirbúningi samkeppninnar.

Næst var haldin hálf dags námsstefna þann 13. febrúar 2009 í Loftkastalanum Seljavegi 2. Á námsstefnuna komu tveir erlendir fyrirlesarar og fluttu erindi. Jörn Walter, skipulagsfræðingur frá Þýskalandi fjallaði um þróun og skipulag hafnarinnar í Hamborg og Karl-Gustav Jensen, arkitekt frá Danmörku og fyrrum þróunarstjóri hafnarinnar í Kaupmannahöfn fjallaði um þróun hafnarinnar í Kaupmannahöfn

## 1.2 Buyer

Associated Icelandic Ports offers an open competition on ideas on the planning of the Old Harbour in Reykjavík.

## 1.3 Background

At the 51st Board meeting of the Associated Icelandic Ports on 13 May 2008, approval was given to start preparations for an open competition on ideas regarding the development and future planning of the area of the Old Harbour from Plat D (north of Faxagata) and Ingólfsgardur on the eastern boundary and Eyjagardur on the western boundary. The Ports' Board of Directors authorized the Chairman of the Board and the Port Director to work on necessary preparations for the matter in cooperation with the Planning and Construction Division of the City of Reykjavík.

Preparation for the competition began in the summer of 2008, and the first tasks of the preparation group were considering the premises of the competition and the future vision of Associated Icelandic Ports, in addition to holding discussions with various stakeholders and deciding the form and arrangement of the competition. The goal strived for was careful and thorough preparation of the competition so that participants would get the best possible information about the project, the events leading up to it and the historical background of the area.

*The members of the Preparation Committee and its workgroup were:*

Júlíus Vífill Ingvarsson – Reykjavík City Councilman, Chairman the Board of Associated Icelandic Ports and the Reykjavík City Planning Council

Dagur B. Eggertsson – Reykjavík City Councilman and a member of the Board of Associated Icelandic Ports.

Sigmundur Davíð Gunnlaugsson – planning economist

Ólöf Örvarsdóttir – Director of the Planning and Construction Division of the City of Reykjavík

Gísli Gíslason –Port Director of Associated Icelandic Ports

*Workgroup:*

Vignir Albertsson – Planning Representative of Associated Icelandic Ports

Margrét Leifsdóttir – architect in the Planning and Construction Division of the City of Reykjavík

Thorvaldur S. Thorvaldsson – architect FAÍ

Ásdís Inghórsdóttir – architect FAÍ

Throughout the period of preparation, the competition specification and its documents were prepared in cooperation with Associated Icelandic Ports and the Planning and Construction Division of the City of Reykjavík, and there was special consultation with the City of Reykjavík's Director of Communications, East Harbour TR, Árbæjarsafn Museum and Relic Protection. There was also consultation with the Association of Icelandic Architects. The Preparation Committee made one onsite visit to acquaint itself with the planning and recent construction projects in Hafnarfjörður.

In December 2008 a special section dedicated to the competition was opened on the website of Associated Icelandic Ports, and it will remain open and be updated while the competition is going on. A special e-mail address, [samkeppni@faxaflaahafnir.is](mailto:samkeppni@faxaflaahafnir.is), was created for the purpose of enquiries and pointers during preparation of the competition.

Three briefings on the competition were held. The first was on 22 November 2008; the stakeholders of Associated



**Námsstefna í Loftkastalanum 13. febrúar 2009. // Symposium in Loftkastalinn on 13 February 2009.**

og nýja samkeppni um norðurhluta hennar (Nordhavnen). Þá var samkeppnin um Gömlu höfnina í Reykjavík kynnt og Sigurður Einarsson arkitekt hjá Batteríinu ehf. gerði grein fyrir skipulagshugmyndum í og við tónlistar- og ráðstefnuhúsið sem nú rís við höfnina. Námsstefnuna sóttu um 150 manns.

Þá var að lokum haldinn opinn kynningarfundur, einnig í Loftkastalanum, 19. febrúar 2009. Fundurinn var fyrst og fremst ætlaður almenningi, sem einnig er boðin þátttaka í samkeppninni. Um 30 manns mættu á fundinn og urðu nokkuð líflegar umræður að honum loknum.

Þessir þrír fundir voru allir haldnir áður en samkeppnislýsingin var fullgerð þar sem undirbúningsnefnd vildi gefa væntanlegum þátttakendum og öðrum sem áhuga hafa á málefnum svæðisins tækifæri til að koma skoðunum sínum á framfæri áður en undirbúningi samkeppninnar væri að fullu lokið. Fjöldi góðra ábendinga komu fram á þessum fundum sem undirbúningsnefndin tók tillit til við lokaundirbúning keppnislýsingar. Fundargerðir ofangreindra kynningarfunda er að finna á heimasíðu Faxaflóahafna sf.

Skipan í dómnefnd lauk í mars 2009 og var í kjölfarið lokið við gerð keppnislýsingar.

Icelandic Ports were invited to it. The attendance was good and those present actively contributed pointers that the committee utilized while continuing preparation of the competition.

Next, a half-day symposium was held on 13 February 2009, in Loftkastalinn at Seljavegur 2. Two foreign lecturers came to the symposium and gave talks. Jörn Walter, a planning specialist from Germany, talked about the development and planning of Hamburg Harbour, and Karl-Gustav Jensen, an architect from Denmark and former Director of Development for the Port of Copenhagen, discussed development of the Port of Copenhagen and a new competition on the northern part of it (Nordhavnen). There was also a presentation on the competition on the Old Harbour in Reykjavík, and architect Sigurður Einarsson at Batteríid ehf. gave an accounting of the planning ideas in and near the Concert and Conference Centre in Reykjavík, now being built at the harbour. 150 people attended the symposium.

Finally, on 19 February 2009, there was a presentation, also in Loftkastalinn. The meeting was primarily intended for the general public, which is also invited to participate in the competition. About 30 people showed up at the meeting, and there were fairly lively discussions at its conclusion.

These three meetings were all held before the competition specification was fully drafted since the Preparation Committee wanted to give prospective participants and others interested in the area's affairs an opportunity to present their views before completely finishing preparation of the competition. A number of good pointers emerged at these meetings that the Preparation Committee took into account in the final preparation of the competition specification. Minutes of the above briefings can be found on the website of Associated Icelandic Ports.

Appointments to the Jury was finished in March 2009, and following this the competition specification was completed.

#### 1.4 Markmið samkeppninnar

Meginmarkmið samkeppninnar er að fá fram frjóar og fjölbreyttar hugmyndir um framtíðarnýtingu og framtíðarskipulag Gömlu hafnarinnar. Að undanskildu aðalskipulagi hefur aldrei verið gert heildarskipulag af þessu svæði sem þó er svo mikilvægt í heildarmynd Reykjavíkur. Hér gefst einstakt tækifæri til að skapa svæði í miðborg Reykjavíkur sem glætt er lífi sem tengist höfninni, hafnarstarfsemi og sögu hennar en er einnig mikilvægur hluti miðbæjarins og þess fjölbreytta mannlífs sem þar er með menningarstofnunum, verslunum, þjónustu og íbúðabyggingum.

Vandfundin eru dæmi þess, í endurskipulögðum erlendum hafnarborgum, að hafnir hafi haldið óbreyttri starfsemi að endurskipulagningu lokinni. Ætlunin, með þessari samkeppni, er ekki eingöngu að tryggja að líf verði áfram í og við höfnina heldur að þannig verði búið um framtíðarskipulag að það eflist um ókomin ár. Þetta líf skal öðrum þræði tengjast útgerð og hafnarstarfsemi en einnig annarri starfsemi svo sem ferðamannþjónustu.

Vonir verkaupa standa til þess að verðlaunaðar hugmyndir verði nýttar í áframhaldandi vinnu við gerð heildarskipulags fyrir svæðið. Þetta á bæði við um aðalskipulag og deiliskipulag svæðisins.

#### 1.5 Samkeppnisform

Um er að ræða almenna hugmyndasamkeppni sem er öllum opin. Samkeppnin er í tvennu lagi A og B hluti og á keppnislýsing þessi við um báða hluta nema annað sé tekið fram. Ákvæði um nafnleynd og tungumál gildir um báða hluta samkeppninnar. Óheimilt er að skila inn sömu tillögu í báða hluta hennar.

Til nánari skýringar:

##### A hluti er

- ætlaður fagaðilum og þeim sem uppfylla skilyrði verkaupa um þátttöku (sjá kafla 2.1).
- unninn í samvinnu við Arkitektafélag Íslands (AÍ) og samkvæmt samkeppnisreglum félagsins (sem samþykktar voru á aðalfundi félagsins 14. nóvember 2007).

##### B hluti er

- öllum opin án nokkurra skilyrða
- aðkoma Arkitektafélags Íslands (AÍ) í B hluta samkeppninnar einskorðast við tilnefningar félagsins í dómnefnd.

#### 1.6 Lykildagsetningar

Samkeppnisgögn afhent	7. júní 2009
Vettvangsskoðun	16. júní 2009
Fyrri skilafrestur fyrirspurna	19. júní 2009
Svör við fyrri fyrirspurnum	24. júní 2009
Seinni skilafrestur fyrirspurna	11. september 2009
Svör við seinni fyrirspurnum	18. september 2009
Skilafrestur tillagna	6. október 2009
Niðurstaða dómnefndar	lok nóvember 2009

#### 1.7 Áherslur dómnefndar

**Markmið A hluta samkeppninnar** er að þátttakendur setji fram hugmyndir sem sameina þá mismunandi þætti sem þeim er gert að taka tillit til.

Helstu áhersluatriði dómnefndar við mat á tillögum í A hluta eru eftirfarandi:

#### 1.4 Goals of the competition

The main goal of the competition is to stimulate creative and diverse ideas about the future utilization and planning of the Old Harbour. With the exception of a General Plan, comprehensive planning has never been done for this area even though it is so important in the overall scheme of Reykjavik. Here is a unique opportunity to create an area in Reykjavik City Centre, which radiates life related to the harbour, harbour operations and its history but is also an important part of City Centre and the diverse social life there, with cultural institutions, stores, services and residential areas.

It is difficult to find examples abroad in reorganized harbour cities, where the harbours have maintained unchanged operations after reorganization. The intention of this competition is to ensure not only that vibrancy will continue in and near the harbour, but that a future plan will be created for its strengthening in the future. This vibrancy shall also be connected with the operation of fishing vessels and harbour operations, as well as other operations, such as tourism.

The buyer's hope is that awarded prizes shall be utilized in continuing work to prepare a comprehensive plan for the area. This pertains to both the general and local plan of the area.

#### 1.5 Form of the competition

This competition is a general competition on ideas, open to everyone. The competition has two parts – A and B – and this competition specification pertains to both parts, unless otherwise stated. Anonymity and competition language applies to both parts of the competition. It is forbidden to submit the same proposal in both parts of it.

By way of further explanation:

##### Part A is

- intended for professionals and those meeting the conditions of the buyer for participation (see Section 2.1).
- prepared in cooperation with the Association of Icelandic Architects (AÍ) and in accordance with the association's Competition Rules (approved at its Annual General Meeting on 14 November 2007).

##### Part B is

- unconditionally open to everyone.
- The involvement of the Association of Icelandic Architects (AÍ) in Part B of the competition is limited to its designation of a representative on the Jury.

#### 1.6 Key dates

Competition documents	7 June 2009
Site tour	16 June 2009
First deadline for enquiries	19 June 2009
Answers to first enquiries	24 June 2009
Second deadline for enquiries	11 September 2009
Answers to second enquiries	18 September 2009
Deadline for proposals	6 October 2009
Conclusion of the Jury	end of November 2009

#### 1.7 Jury's emphases

**The goal of Part A of the competition** is that participants present ideas pulling together the different factors they are required to take into account.

The Jury's main emphases in evaluating proposals in Part A are as follows:





- að tillagan sé sett fram með skýrum hætti og endurspegli hugmynd þátttakanda
- að tillagan taki mið af framtíðarsýn Faxaflóahafna sf. (kafli 3.6)
  - þar sem dregnir eru fram fjölbreytilegir kostir hafnar svæðisins
  - þar sem sóknarfæri til þróunar og uppbyggingar eru nýtt
  - þar sem létt hafnarstarfsemi eflist
  - þar sem áfram verður gert ráð fyrir aðstöðu til útgerðar og fiskvinnslu
  - þar sem Gamla höfnin verður atkvæðameiri hluti miðbæjarins og bent á leiðir til að fegra og auðga mannlífið
  - þar sem gera má ráð fyrir fjölbreyttri landnotkun
- að í tillögunni felist stefna í þróun atvinnustarfsemi og íbúabygðar á svæðinu (kafli 3.10)
- að tillit sé tekið til sögu og sögulegra minja svæðisins
- að tillagan taki mið af náttúru- og veðurfari svæðisins (kafli 3.12)
- að umhverfissgæði verði höfð að leiðarljósi (kafli 3.13)
- að áfangaskipting tillagna sé skýr (kafli 3.15)
- að hver áfangi geti staðið sjálfstætt og án seinni áfanga (kafli 3.15)
- að samgöngumál séu leyst í takt við tillögu (kafli 3.16)

Dómnefnd stefnir að því í niðurstöðum sínum, sem gefnar verða út, að gefa umsögn um hverja tillögu fyrir sig í A hluta, en ef fjöldi tillagna verður mikill verður fjallað um þær í hópum.

**Markmið B hluta samkeppninnar** er fyrst og fremst að leita eftir áhugaverðum hugmyndum eða lausnum á afmörkuðum sviðum sem þátttakandi velur sér sjálfur, án þess að hann þurfi að setja fram heildarsýn fyrir allt svæðið.

**Helstu áhersluatriði dómnefndar við mat á tillögum í B hluta** eru að tillagan varpi nýju eða áhugaverðu ljósi á viðfangsefnið og geti þannig orðið mikilvægur hlekkur í framtíðarsýn.

Dómnefnd mun í B hluta samkeppninnar rökstyðja niðurstöðu sína þótt sérhverri tillögu verði ekki gefin umsögn.

- that the proposal is presented in a clear manner that reflects the participant's idea
- that the proposal is based on the future vision of Associated Icelandic Ports (Section 3.6)
  - where the harbour area's diverse advantages are delineated
  - where opportunities for development and build-up are utilized
  - where light harbour operations are strengthened
  - where facilities for operation of fishing vessels and fish processing will continue to be provided for
  - where the Old Harbour will be a more influential part of City Centre, and ways are pointed out to beautify and enrich human life
  - where provision is made for more diverse land use
- that the proposal entail a policy for the development of businesses and commercial operations and a residential area (Section 3.10)
- that the area's history and historical relics are taken into account
- that the proposal be based on the area's nature and climate (Section 3.12)
- that environmental quality shall be one of the guidelines (Section 3.13)
- that the proposals' division into phases be clear (Section 3.15)
- that each phase stand independently of other later phases (Section 3.15)
- that communications are arranged in harmony with the proposal (Section 3.16)

The Jury in its conclusions, which will be published, aims at providing an opinion on each individual proposal, but if there are a great many proposals, they will be discussed in groups.

**The primary goal of Part B of the competition** is to find interesting ideas or solutions in delineated fields selected by the participant without having to present a comprehensive view of the entire area.

**The Jury's main emphases in evaluating proposals in Part B** are that they shed new or interesting light on the subject matter and can thus become an important link in the area's future vision.

The Jury, in Part B of the competition, will present a reasoned conclusion although each and every proposal will not get an opinion.

### 1.8 Verðlaun

Heildarverðlaun samkeppninnar eru **kr. 14.000.000** þar með talin innkaup. Dórnafnd fær frjálsar hendur um skiptingu verðlauna að öðru leyti en því að heildarverðlaunafé skiptist þannig milli A og B hluta keppninnar:

#### A hluti kr. 12.000.000.

Í A hluta samkeppninnar verða veitt verðlaun og innkaup heimiluð að heildarfjárhæð kr. 12.000.000. Verðlaunahafar og þeir sem hljóta innkaup í A hluta samkeppninnar skulu að verðlaunaafhendingu lokinn senda verkkaupa reikning, eigi síðar en fyrir árslok 2009, sem nemur verðlaunaupphæðinni og eftir atvikum að viðbættum vsk.

#### B hluti kr. 2.000.000.

Í B hluta samkeppninnar verða veitt verðlaun að heildarfjárhæð kr. 2.000.000. Þátttakendur þurfa ekki að senda reikning til verkkaupa vegna verðlauna í B hluta samkeppninnar. Tilgreindar verðlaunaupphæðir eru án vsk.

### 1.9 Höfundarréttur hönnuða

Höfundalög (nr. 73/1972 með síðari breytingum) fjalla um réttindi höfunda að bókmenntaverki eða listaverki, en með því er átt við „samið mál í ræðu og riti, leiksviðsverk, tónsmíðar, myndlist, byggingarlist, kvikmyndir, ljósmyndalist, nytjalist og aðrar samsvarandi listgreinar, á hvern hátt og í hverju formi sem verkið birtist“. Höfundalög eiga því við um samkeppni þessa.

### 1.10 Tungumál samkeppninnar

Tungumál þessarar samkeppni er íslenska.

Samkeppnislýsingin er gefin út á íslensku og ensku til að auðvelda erlendum aðilum aðkomu að samkeppninni. Sé misræmi milli íslensku og ensku útgáfunnar gildir sú íslenska.

Fylgigögn samkeppnislýsingar eru á íslensku og verða ekki þýdd.

Innsendar fyrirspurnir geta verið hvort sem er á íslensku eða ensku og verður þeim svarað á báðum tungumálum.

**Allur texti innsendra tillagna skal vera á vandaðri íslensku.**

### 1.8 Prizes

The total prizes for the competition are in the amount of ISK 14,000,000, including purchases. The Jury has complete discretion about division of the prizes, except that the total prize money shall be divided between Parts A and B of the competition as follows:

#### Part A ISK 12,000,000

In Part A of the competition, prizes and purchases will be allowed up to the amount of ISK 12,000,000. The prize winners and those awarded purchases in Part A of the competition shall, at the conclusion of the awarding of the prizes, send the buyer an invoice not later than before year-end 2009, for the amount of the prize and, depending on circumstances, VAT.

#### Part B ISK 2,000,000

In Part B of the competition, prizes will be awarded up to the amount of ISK 2,000,000. Participants do not have to send an invoice to the buyer for prizes in Part B of the competition.

The specified prize amounts are exclusive of VAT.

### 1.9 Designers' copyright

The Copyright Act (no. 73/1972, as amended) deals with the rights of authors of literary or artistic works, which means "composed language in speech and writings, staged works, musical compositions, visual arts, architectural works, films, photographic art, commercial art and other corresponding branches of art in whatever manner or form the work is published." The Copyright Act therefore applies to this competition.

### 1.10 Language of the competition

The language of this competition is Icelandic.

The competition specification is published in Icelandic and English to facilitate foreign parties' involvement in the competition. If there is a discrepancy between the Icelandic and English versions, the Icelandic version applies.

Documents accompanying the competition specification are in Icelandic and will not be translated.

Enquiries sent in can be in either Icelandic or English, and they will be answered in both languages.

**All text in submitted proposals shall be in carefully drafted Icelandic.**



## 2 Keppnislýsing Competition specification

### 2.1 Þátttökuréttur

#### A hluti

Rétt til þátttöku í A hluta samkeppninnar hafa þeir sem tilskilin leyfi hafa til að skila inn skipulagsuppráttum til samþykktar hjá byggingaryfirvöldum í Reykjavík. Vegna þessa skal tekið fram að nauðsynlegt er fyrir erlenda þátttakendum að hafa íslenskan samstarfsaðila enda skal tillögum skilað inn á íslensku.

#### B hluti

Allir hafa rétt til þátttöku í B hluta samkeppninnar og er þátttökuskráning ekki skilyrði fyrir skilum í B hluta.

Dómara, ritara dómnefndar, trúnaðarmanni og ráðgjöfum dómnefndar er þátttaka óheimil svo og þeim sem á hlut í og rekur fyrirtæki eða teiknistofu með einhverjum ofangreindra aðila, vinnur að verkefnum með honum eða er honum ná tengdur. Þá hafa þeir sem tóku þátt í undirbúningi samkeppninnar ekki þátttökurétt. Þetta á við um A og B hluta samkeppninnar.

Vafatílfelli um rétt til þátttöku í A hluta skal vísa til trúnaðarmanns sem ber þau undir stjórn Arkitektafélags Íslands án nafngreiningar.

### 2.2 Afhending keppnisgagna

#### A og B hluti

Keppnislýsing þessi ásamt hluta fylgiskjala verður aðgengileg þátttakendum í báðum hlutum samkeppninnar á heimasíðu verkkaupa [www.faxafloahafnir.is](http://www.faxafloahafnir.is) og Arkitektafélags Íslands [www.ai.is](http://www.ai.is) frá og með 7. júní 2009.

### 2.1 Right to participate

#### Part A

Those having the required licenses to submit planning drawings for approval by construction authorities in Reykjavik have the right to participate in Part A of the competition. Because of this, it shall be stated that it is necessary for foreign participants to have an Icelandic collaborator since proposals shall be submitted in Icelandic.

#### Part B

Everyone has a right to participate in Part B of the competition and registration for participation is not required for making submissions in Part B.

A judge or the Secretary of the Jury, the confidential liaison and Jury's consultants are forbidden to participate, as well as those involved in and running companies or drafting firms with any of the above parties, those working on tasks with any of them or anyone closely connected with them. Also, those taking part in the preparation of the competition do not have the right to participate. This applies to Parts A and B of the competition.

Any doubt about the right to participate in Part A shall be submitted to the confidential liaison who will submit such cases anonymously to the board of the Association of Icelandic Architects.

### 2.2 Delivery of competition documents

#### Parts A and B

This competition specification, along with part of the accompanying documents, will be accessible to participants in both parts of the competition on the websites of the buyer [www.faxafloahafnir.is](http://www.faxafloahafnir.is) and the Association of Icelandic Architects [www.ai.is](http://www.ai.is) as of 7 June 2009.

## A hluti

Önnur samkeppnisgögn verða einungis aðgengileg þeim sem skrá sig til þátttöku og greiða þátttökugjald að upphæð kr. 5.000. Skráning fer fram á ofangreindum heimasíðum og verður tekið við rafrænum greiðslum. Við skráningu velur þátttakandi sér aðgangsorð sem veitir honum aðgang að sérstöku svæði þar sem keppnisgögn eru geymd.

## 2.3 Dórnnefnd, ráðgjafar og ritari hennar

Sjö manna dórnnefnd skipa eftirtaldir aðilar.

*Tilnefndir af verkkaupa:*

1. Júlíus Vífill Ingvarsson, formaður dórnnefndar, borgarfulltrúi, formaður stjórnar Faxaflóahafna sf. og skipulagsráðs.
2. Dagur B. Eggertsson, borgarfulltrúi og situr í stjórn Faxaflóahafna sf.
3. Lena Helgadóttir, arkitekt FAÍ.
4. Gísli Gíslason, hafnarstjóri Faxaflóahafna sf.
- Tilnefndir af Arkitektafélagi Íslands:*
5. Þorvaldur S. Þorvaldsson, arkitekt FAÍ.
6. Valdís Bjarnadóttir, arkitekt FAÍ.
7. Harpa Stefánsdóttir, arkitekt FAÍ.

Ritari dórnnefndar er Ásdís Ingþórsdóttir, arkitekt FAÍ.

*Eftirfarandi sérfræðingar hafa verið tilnefndir sem ráðgjafar dórnnefndar:*

- Jörunn Ragnarsdóttir, arkitekt hjá Lederer+Ragnarsdóttir+Oei í Stuttgart í Þýskalandi.
- Ólöf Örvarsdóttir, arkitekt og skipulagsstjóri í Reykjavík.
- Vignir Albertsson, skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna sf.
- Jón Þorvaldsson, forstöðumaður þróunar- og gæðamála Faxaflóahafna sf.
- Ólafur Bjarnason, samgöngustjóri Reykjavíkurborgar.
- Anna Lísu Guðmundsdóttir, jarðfræðingur og deildarstjóri fornleifadeildar Árbæjarsafns.

Telji dórnnefnd nauðsynlegt að kalla til aðra sérfræðinga en að ofan eru taldir mun trúnaðarmaður tilkynna það þátttakendum án tafar.

## 2.4 Trúnaðarmaður

Trúnaðarmaður, tilnefndur af Arkitektafélagi Íslands:

Haraldur Helgason, arkitekt FAÍ

Hvassaleiti 74

103 Reykjavík

Sími 568 2707, farsími 897 6874

Netfang: [harh@simnet.is](mailto:harh@simnet.is)

Öllum fyrirspurnum og athugasemdum skal beint til trúnaðarmanns.

## 2.5 Samkeppnisgögn

Keppnislýsing þessi og hluti fylgiskjala eru aðgengilegar á heimasíðum verkkaupa [www.faxaflaohafnir.is](http://www.faxaflaohafnir.is) og Arkitektafélags Íslands [www.ai.is](http://www.ai.is).

Fylgiskjöl vegna A hluta samkeppninnar eru aðgengileg á sömu heimasíðum að lokinni skráningu og greiðslu þátttökugjalds.

Öll gögn samkeppninnar eru á rafrænu formi og eru þessi:

## Part A

Other competition documents will only be accessible to those registering for participation and paying a participation fee in the amount of ISK 5000. Participants register on the above-mentioned websites, where provision is made for electronic payment. Upon registration, a participant chooses a password giving access to special areas where competition documents will be found.

## 2.3 The Jury, its consultants and secretary

The Jury comprises the following seven members:

*Designated by the buyer:*

1. Júlíus Vífill Ingvarsson, Chairman of the Jury, Reykjavík City Councilman and Chairman of the boards of Associated Icelandic Ports and The Planning Council.
2. Dagur B. Eggertsson, Reykjavík City Councilman and a member of the Board of Associated Icelandic Ports.
3. Lena Helgadóttir, architect FAÍ.
4. Gísli Gíslason – Port Director of the Associated Icelandic Ports.

*Designated by the Association of Icelandic Architects:*

5. Thorvaldur S. Thorvaldsson – architect FAÍ.
6. Valdís Bjarnadóttir, architect FAÍ.
7. Harpa Stefánsdóttir, architect FAÍ.

The Jury's Secretary is Ásdís Ingthórsdóttir, architect FAÍ.

*The following specialists have been designated as the Jury's consultants:*

- Jörunn Ragnarsdóttir, architect at Lederer+Ragnarsdóttir+Oei in Stuttgart, Germany.
- Ólöf Örvarsdóttir, architect and Director of the Planning and Construction Division of the City of Reykjavík.
- Vignir Albertsson – Planning Representative of Associated Icelandic Ports.
- Jón Thorvaldsson, Director of Development and Quality Control for Associated Icelandic Ports.
- Ólafur Bjarnason, City of Reykjavík's Director of Communications.
- Anna Lísu Guðmundsdóttir, geologist and Manager of Árbær Museum's Department of Archaeology.

If the Jury deems it necessary to engage specialists other than those listed above, the confidential liaison will immediately notify participants of this.

## 2.4 Confidential liaison

The confidential liaison, designated by the Association of Icelandic Architects:

Haraldur Helgason, architect FAÍ

Hvassaleiti 74

103 REYKJAVÍK

Tel: 568 2707 - Mobile: 897 6874

E-mail address: [harh@simnet.is](mailto:harh@simnet.is)

All enquiries and comments shall be directed to the confidential liaison.

## 2.5 Competition documents

This competition specification and part of the accompanying documents are accessible on the websites of the buyer [www.faxaflaohafnir.is](http://www.faxaflaohafnir.is) and the Association of Icelandic Architects [www.ai.is](http://www.ai.is).

Accompanying documents for Part A of the competition are accessible on the websites upon completion of registration and payment of the participation fee.

All of the documents for the competition, which are in electronic form, are the following:





- **Keppnislýsing.\***

- **Fylgiskjöl.**

- *Gagnagrunnar*

1. Kortagrunnur af samkeppnissvæðinu - grunnmynd (.dxf og .pdf).

2. Kortagrunnur af samkeppnissvæðinu 3D (.dgn og .dxf).

3. Sjókort með dýparlinum (.dxf og .pdf)

4. Örnefnakort (.pdf). \*

5. Þróun Örfiriseyjar

- Árið 1900
- Árið 1917
- Árið 1945
- Árið 1968
- Árið 1992

6. Skipulagsuppdrættir

- Gildandi aðalskipulag.
- Deiliskipulag Slippa- og Ellingsenreitur (Mýrargata).
- Deiliskipulag tónlistar- og ráðstefnuhúss.

7. Ljósmyndir

- Loftmyndir.
- Gamlar ljósmyndir af samkeppnissvæðinu.
- Nýjar ljósmyndir af samkeppnissvæðinu.

- *Skýrslur og annað ítarefni*

8. „Atvinnustarfsemi í Gömlu höfninni, Reykjavíkurböfn“ fjórar skýrslur gefnar út 1994, 1998, 2004 og 2008.

9. Mannvirkjakönnun – Árbæjarsafn.\*

- Mannvirkjakönnun – Örfirisey og Grandinn.
- Húsakönnun – Mýrargötusvæði.
- Húsakönnun – TRH reitur.
- Húsakönnun – Vesturgata, Norðurstígur, Tryggvagata, Grófin.

10. Samantekt um veðurfar.\*

11. Fyllingar, sjávarstaða ofl.

- Minnisblað VST dags. 15. apríl 2005 (viðauki við Umhverfismatsskýrslu um Austurhafnarframkvæmdir): Hækkun sjávarstöðu í Reykjavík.
- Minnisblað VST dags. 17. nóvember 2005 (viðauki við Umhverfismatsskýrslu um Austurhafn-

- **Competition specification\***

- **Accompanying documents:**

- *Databases*

1. Map database of the competition area – layout (.dxf and .pdf).

2. Map database of the competition area 3D (.dgn and .dxf).

3. Nautical chart with depth contours (.dxf og .pdf)

4. Place names map\*

5. Development of Örfirisey

- 1900
- 1917
- 1945
- 1968
- 1992

6. Planning maps

- Current General Plan.
- Local plan of Shipyard and Ellingsen plat (Mýrargata).
- Local plan of Concert and Conference Centre.

7. Photographs

- Aerial photographs
- Old photographs of the competition area
- New photographs of the competition area
- Reports and other supplementary material

8. "Business Activities in the Old Harbour, Reykjavík Harbour", four reports issued in 1994, 1998, 2004 and 2008.

9. Survey of Structures – Árbæjarsafn Museum.\*

- Survey of structures – Örfirisey and Grandinn
- Survey of buildings – Mýrargata area
- Survey of buildings – Concert and Conference Centre plat
- Survey of buildings – Vesturgata, Norðurstígur, Tryggvagata and Grófin

10. Summary of the climate.\*

11. Landfill, sea level, etc.

- Memorandum of VST, dated 15 April 2005 (annex to environmental impact assessment report on East Harbour construction): Rise of sea level in Reykjavík.



arframkvæmdir): Samantekt um hæðarsetningu við Austurhöfn.

- Skýrsla Siglingastofnunar, dags. apríl 2004: Álagsforsendur Sjóvarna við Ánanaust, Eidsgranda og norður- og vesturhluta lands við Gömlu höfnina.
- Fyrirlestur Jóns Þorvaldssonar, frá 28. apríl 2005: Hafnarland og hafnarmannvirki í Reykjavík. Áhrif hækkandi sjávarstöðu á land og mannvirki.
- Minnisblað Jóns Þorvaldssonar, dags. 5. febrúar 2007: Áhrif hækkandi sjávarstöðu á land og mannvirki hér í Reykjavík.

#### 12. Samantekt um samgöngumál.

- Minnisblað frá Mannviti verkfræðistofu: Mýrargata – Umferðarmál, dagsett 18. mars 2009.

#### 13. Hafnarblaðið – Reykjavíkurhöfn 90 ára.\*

#### 14. Heimildarmynd sem gerð var vegna 75 ára afmælis Faxaflóahafna sf.\*

*\*samkeppnisgögn sem eru öllum aðgengileg*

- Memorandum of VST, dated 17 November 2005 (annex to environmental impact assessment report on East Harbour construction): Summary of designated depth at East Harbour.
- Report of the Iceland Maritime Association, dated April 2004: Load assumptions for sea protection at Ánanaust, Eidsgrandi and the north and west land sections at the Old Harbour.
- Lecture by Jón Thorvaldsson on 28 April 2005: Harbour Land and Harbour Structures in Reykjavík. "Effect of rising sea level on land and structures."
- Memorandum by Jón Thorvaldsson, dated 5 February 2007: "Effect of rising sea level on land and structures in Reykjavík."

#### 12. Summary of communications and transport affairs

- Memorandum from the engineering firm Mannvit: Mýrargata – Traffic affairs, dated 18 March 2009.

#### 13. Harbour Journal – Reykjavík Harbour's 90th Anniversary.\*

#### 14. Documentary made on the occasion of the 75th anniversary of Associated Icelandic Ports. \*

*\*competition documents that are available to everyone*

## 2.6 Vettvangsskoðun

Boðið verður upp á vettvangsskoðun á vegum verkkaupa um samkeppnisvæðið þann 16. júní kl. 13:00. Farið verður í rútu um svæðið og nokkur fyrirtæki heimsótt. Lagt verður af stað frá Hafnarhúsinu við Tryggvagötu stundvíslega kl. 13:00. Vegna sætafjölda verða þátttakendur að skrá sig til þátttöku í vettvangsskoðun með tölvupósti til trúnaðarmanns fyrir 15. júní.

Tekið skal fram að vettvangsskoðun er ekki ætluð til fyrirspurna og er bent á fyrirspurnartíma í því sambandi.

Þar sem svæðið er að mestu opið og öllum aðgengilegt eru þátttakendur jafnframt hvattir til að kynna sér aðstæður vel á eigin vegum.

## 2.7 Fyrirspurnir

Fyrirspurnarfrestir eru tveir sá fyrri er 19. júní og sá seinni 11. september. Fyrirspurnir skal senda fyrir miðnætti umrædda daga til trúnaðarmanns og mun hann leggja afrit af þeim fyrir dómnefnd.

Þegar fyrirspurnir og svör liggja fyrir sendir trúnaðarmaður skráðum þátttakendum tilkynningu þar um á það netfang sem gefið var upp á skráningarblaði.

Stefnt er að því að svör við fyrirspurnum liggi fyrir 24. júní og 18. september 2009.

## 2.8 Samkeppnistillögur

Þátttakendur skulu skila eftirtöldum gögnum:

### A hluti

Hámarksfjöldi arka/teikninga er 4 A1 (594 x 841 mm). Teikningum skal skila upplímdum á papp/frauðkarton á ógegn-sæjum pappir og skulu teikningar liggja lárétt ("landscape") og í tvöfaldri röð. sbr. skýringarmynd:

## 2.6 Site Tour

The buyer will offer a site tour of the competition area on 16 June at 13:00. A bus will take participants to the area, and several companies will be visited. Departure will be from Hafnarhúsið on Tryggvagata, promptly at 13:00. Because of the number of seats, participants must register for participation in the site tour by e-mail with the confidential liaison before 15 June.

It must be stated that the site tour is not intended for enquiries, and regarding this, the period for enquiries is pointed out.

Since the area is, for the most part, open and accessible to everyone, participants are also urged to acquaint themselves well with the circumstances on their own.

## 2.7 Enquiries

There are two deadlines for enquiries: the first one is 19 June and the second 11 September. Enquiries shall be sent before midnight on the days mentioned to the confidential liaison, who will present a copy of them to the Jury.

When the enquiries and answers are ready, the confidential liaison will send registered participants notification of this to the e-mail address provided on the registration sheet.

The goal is for answers to enquiries to be available 24 June and 18 September 2009.

## 2.8 Competition proposals

Participants shall submit the following documents:

### Part A

The maximum number of pages/drawings is 4 A1 (594 x 841 mm). Drawings shall be submitted, glued to a cardboard/foamboard backing on non-transparent paper, and drawings shall lie horizontally ("landscape") in a double row. cf. explanatory figure:


Innrömmuðum teikningum verður ekki veitt viðtaka. Allur texti skal ritaður á vélrænan hátt.

#### Tillögur skulu innihalda:

- Skipulagsupprátt af heildarskipulagi svæðisins í mælikvarða 1:2.000 er sýni heildarinntak tillögunnar og skal norður snúa upp.
- Valfrjálsar skýringarmyndir af skipulagssvæðinu er skýri nánar helstu þætti tillögu svo og áfangaskiptingu, umferðarflæði og landnotkun.
- Fjarvíddar- og rúmteikningar að vali hönnuða.
- Greinargerð, þar sem lýst er megininntaki tillögunnar, helstu forsendum og markmiðum ásamt stærðum. Greinargerðin skal koma fram á tillöguuppráttunum í heild sinni, en henni skal einnig skila í 10 eintökum í arkastærðinni A3. Hámarksorðafjöldi í greinargerð er 1.500 orð og lágmarksleturstærð er 12 punktar arial. Birta skal smækkuð afrit allra uppráttanna í greinargerð og gæta ber þess að samræmi sé milli texta á uppráttum og í greinargerð. Greinargerð skal vera á íslensku.


Framed drawings will not be accepted. All text shall be written mechanically.

#### Proposals shall contain:

- A planning drawing of the overall organization of the area on a scale of 1:2000, showing the proposal's overall intention, and north shall point upwards.
- Optional explanatory figures of the planning area, providing a more detailed explanation of the proposal's main points, as well as a division into phases, traffic flow and land use.
- Perspective and 3D drawings at the designer's discretion.
- A report, describing the proposal's main intention, its main premises and goals along with quantities. The entire report shall be presented on the proposal drawings, but 10 copies of it shall also be submitted on A3 sheets. The maximum number of words in the report is 1500, and the minimum font size is 12-point Arial. Miniaturized copies of all drawings shall be included in the report, and care must be taken to





- Tillögum skal einnig skila á .pdf formi á geisladiski merktum samkeppninni og auðkennitölu höfundar.

Vegna hugsanlegar áframhaldandi vinnu með vinnings-tillögur er eindregið mælt til þess að allir þátttakendur vinni tillögur sínar í lagskiptingum, hnitum og að mælikvarði teikninga séu metrar.

#### **B hluti**

Skil gagna í B hluta samkeppninnar eru frjálts að öðru leyti en því að heildarframlag hvers þátttakanda skal ekki fara umfram arkarfjölda eða stærðir arka og annarra gagna sem um er fjallað í A hluta.

**Gögn umfram þau sem óskað er eftir (svo sem líkön) verða ekki tekin til dóms, hvort sem er í A eða B hluta.**

**Ekki er heimilt að skila sömu tillögu í A og B hluta samkeppninnar.**

### **2.9 Skilafrestur, merking og afhending gagna A og B hluti**

Tillögur skal merkja og afhenda sem hér segir:

- Gera skal 2x5 sm stóran reit í neðra horn hvers tillögu-blaðs og auðkenna þar blaðið fimm stafa auðkennitölu. Ógagnsætt umslag, merkt orðinu – Nafnmiði – og auðkennitölu, fylgi tillögunni. Í umslaginu skulu vera nöfn, heimilisföng, netföng og símanúmer þátttakenda.
- Tillögum skal skila ósamanbrotnum og í flötum umbúðum. Umbúðirnar skal merkja með sömu auðkennitölu og umslagið og tilgreina hvort tillagan er í A eða B hluta keppninnar.
- Tillögum skal skila til trúnaðarmanns þriðjudaginn 6. október 2009, eigi síðar en kl. 17:00 GMT. Trúnaðarmaður tekur á móti tillögum á skrifstofu Arkitektafé-

coordinate the text in drawings and the report. The report shall be in Icelandic.

- Proposals shall also be submitted in pdf-format on a CD, marked with the competition and author's identifying number.

Because of possible continuing work with prize-winning proposals, participants are emphatically directed to prepare their proposals in layers and coordinate points, and the scale for drawings shall be in metres.

#### **Part B**

The submission of documents in Part B of the competition is voluntary, except that the total contribution of each participant may not exceed the number of sheets or sizes of sheets and other documents discussed in Part A.

**Information/items exceeding what is requested (such as model) will not be evaluated, whether in Part A or Part B.**

**It is forbidden to submit the same proposal in Part A and Part B of the competition.**

### **2.9 Deadline for submission, marking and delivery of documents**

#### **Parts A and B**

Proposals shall be marked and delivered as follows:

- A 2x5 cm rectangle shall be made in a lower corner of each proposal sheet, and a 5-character ID no. shall be placed there. An opaque envelope, marked with the word – Name-label – and the ID no. shall accompany the proposal. Inside the envelope shall be participants' names, addresses, e-mail addresses and telephone numbers.
- Proposals shall be submitted unfolded and in flat packaging. The packaging shall be marked with the same ID no. as the envelope, and it shall be specified whether the proposal is for Part A or Part B of the competition.





lags Íslands að Engjateigi 9, 2. hæð, 105 Reykjavík kl. 13-17 þann dag.

- Við afhendingu tillögu til trúnaðarmanns fær keppandi kvittun merktu auðkennistölu tillögunnar.
- Þeir sem óska að skila tillögum fyrir tilgreindan tíma skulu hafa samráð við trúnaðarmann. Nægilegt er að tillögum sé komið í póst eða flugafgreiðslu fyrir lok skilafrests enda skal vottorð um það frá hlutaðeigandi afgreiðslumanni sent til trúnaðarmanns með tölvupósti. Auk framanskráðs skal keppandi strax tilkynna trúnaðarmanni með sannanlegum hætti að tillaga hafi verið send. Í tilkynningunni skal koma fram auðkennistala tillögunnar. Tillögum verður ekki veitt viðtaka lengur en 7 dögum eftir að skilafresti lýkur. Aðsendar tillögur skal senda á heimilisfang trúnaðarmanns, sjá lið 2.4 hér að framan. Kvittun fyrir móttöku aðsendra tillagna verður send með tölvupósti.
- Ófrávikjanlegt skilyrði þess að tillögu sé veitt viðtaka og hún dæmd, er að henni sé skilað á réttum tíma og nafnleyndar gætt.

## 2.10 Úrslit

Áætlað er að dómnefnd ljúki störfum fyrir nóvemberlok 2009. Við lok dómnefndarstarfa rýfur trúnaðarmaður nafnleynd. Höfundum verðlaunaðra tillagna verður sérstaklega tilkynnt um niðurstöðu dómnefndar þegar hún liggur fyrir. Haldin verður opinber kynning á niðurstöðum samkeppninnar, fréttatilkynning um úrslit verður birt í fjölmiðlum og niðurstaða dómnefndar afhent keppendum og aðstand-

- Proposals shall be submitted to the confidential liaison on Tuesday, 6 October 2009, no later than 17:00 GMT. The confidential liaison will accept proposals at the office of the Association of Icelandic Architects at Engjateigur 9, 2nd floor, 105 Reykjavik, 13-17 that day.
- Upon delivery of a proposal to the confidential liaison, a competitor will receive a receipt marked with the proposal's identifying number.
- Those requesting to submit proposals before the stipulated time shall consult with the confidential liaison. It is sufficient for proposals to be in the mail or airmail before the deadline, provided that a certificate regarding this from the relevant service person is sent to the confidential liaison by e-mail. In addition to the above, a competitor shall immediately notify the confidential liaison in a provable manner that the proposal has been sent. The notification shall state the proposal's identification number. Proposals submitted in this manner will not be accepted more than 7 days after the deadline. Sent-in proposals shall be sent to the address of the confidential liaison, see item 2.4 above. A receipt for sent-in proposals will be sent by e-mail.
- An unalterable condition for the acceptance of a proposal for judging is that it be submitted at the correct time, and anonymity has been maintained.

## 2.10 Results

The plan is for the Jury to complete its work before the end of November 2009. Upon completion of the Jury's work, the confidential liaison will reveal participants' identities. The authors of winning proposals will specifically be notified of the Jury's conclusion when it has been reached. An official announcement of the results of the competition will include a press release, and the Jury's conclusion will be delivered

endum keppninnar. Í henni kemur fram hvaða tillögur eru verðlaunaðar og hverjir eru höfundar þeirra. Jafnframt verður þess getið ef um athyglisverðar tillögur er að ræða.

## 2.11 Sýning og rýnifundur

Verkkaupi mun standa fyrir opinni sýningu að samkeppni lokinni á þeim tillögum sem í samkeppnina berast og dæmdar verða. Tillögur verða sýndar undir höfundarnafni nema þátttakandi óski eftir öðru. Sýningin verður auglýst síðar og verður opnuð um leið og úrslit eru tilkynnt.

Auk þess er gert ráð fyrir að tillögur verði aðgengilegar á eftirtöldum heimasíðum:

[www.faxaflaohafnir.is](http://www.faxaflaohafnir.is)

[www.skipbygg.is](http://www.skipbygg.is)

[www.ai.is](http://www.ai.is)

Í kjölfar kynningar á niðurstöðu samkeppninnar og opnun sýningar á tillögum verður haldinn opinn rýnifundur þar sem dómnefnd fer yfir dóm sinn. Þátttakendur verða sérstaklega boðaðir á þennan fund en hann er haldinn af Arkitektafélagi Íslands.

## 2.12 Afhending keppnistillagna að lokinni samkeppni

Að lokinni sýningu á tillögum geta eigendur þeirra tillagna sem ekki hljóta verðlaun eða innkaup, sótt tillögur sínar á skrifstofu Faxaflóahafna sf, Tryggvagötu 17, 4. hæð, 101 Reykjavík. Þátttakendur vitji tillagna sinna innan 30 daga eftir að sýningu lýkur. Að þeim tíma loknum ber verkkaupi ekki lengur ábyrgð á tillögunum.

Afhending tillagna til annarra en höfunda fer aðeins fram gegn afhendingu umboðs frá höfundi.

## 2.13 Hagnýting keppnistillagna

Verkkaupi öðlast afnotarétt af öllum tillögum er hljóta verðlaun og innkaup með þeim takmörkunum sem höfundalög setja. Verkkaupi gerir samninga við höfunda um áframhaldandi hönnun að samkeppni lokinni óski hann þess.

Verkkaupi mun ekki hagnýta sér tillögur annarra höfunda en þeirra er verðlaun hljóta í samkeppninni. Verkkaupa er einnig heimilt að kynna verðlaunaðar tillögur í sinni þágu m.a. til kynningar á samkeppninni og niðurstöðu dómnefndar án frekari greiðslu til höfunda. Til kynninga telst m.a. útgáfa á niðurstöðu dómnefndar og kynning á niðurstöðu samkeppninnar.

to participants and organizers of the competition. It will state which proposals have won and who their authors are. It will also be stated whether noteworthy proposals have received honourable mention.

## 2.11 Exhibition and review meeting

At the conclusion of the competition, the buyer will organize an open exhibition of the proposals received and judged in the competition. Proposals will be exhibited under the author's name unless a participant requests otherwise. The exhibition will be advertised later and will be open as soon as the results are announced.

In addition, the proposals are expected to be accessible on the following websites:

[www.faxaflaohafnir.is](http://www.faxaflaohafnir.is)

[www.skipbygg.is](http://www.skipbygg.is)

[www.ai.is](http://www.ai.is)

Following the announcement of the outcome of the competition and opening of the exhibition for the proposals, a review meeting will be held where the Jury will review its decision. The participants will be specially invited to this meeting, which will be held by the Association of Icelandic Architects.

## 2.12 Delivery of competition proposals at competition's conclusion

At the conclusion of the exhibition of the proposals, the proposal owners who have not won a prize or purchases can pick up their proposals at the office of Associated Icelandic Ports, Tryggvagata 17, 4th floor, 101 Reykjavík. Participants shall pick up their proposals within 30 days after the conclusion of the exhibition. At the end of that time, the buyer is no longer responsible for the proposals.

Delivery of proposals to someone other than the authors will only be done against presentation of a power of attorney from the author.

## 2.13 Utilization of competition proposals

The buyer acquires the right to use all proposals winning prizes and purchases with the limitations set by the Copyright Act. Upon conclusion of the competition, the buyer, at its discretion, will enter into agreements with authors about continuing design.

The buyer will not utilize proposals of authors other than those winning prizes in the competition. The buyer may also publicize prize-winning proposals for its own benefit, including publicizing the competition and the conclusion of the Jury, without further payment to the authors. Publicity includes publication of the Jury's conclusion and presentation of the result of the competition.





Reykjavíkurhöfn og Batterisbryggja frá um 1913. // Reykjavík Harbour and Batterisbryggja (dock) around 1913.

## 3 Lýsing verkefnisins Description of the project

### 3.1 Yfirlit um sögu skipulagsmála og framkvæmda við höfnina

Um aldamótin 1900 var fjaran í Reykjavík nánast óhreyfð frá því að Ingólfur Arnarsson renndi skipi sínu upp í hana þúsund árum áður. Árabátum var þá rennt upp í fjöruna á sama hátt en kaupmenn höfðu þó byggt litlar trébryggjur sem lágu á fjörunni og nýttust við uppskipun með arabátum úr stærri skipum sem bundin voru við festar úti á sundum. Þessum litlu trébryggjum voru kaupmenn þegar farnir að komu upp er leið á nítjándu öldina en allt var að mestu óbreytt hundrað árum síðar. Bæjaryfirvöld höfðu þó látið byggja steinbryggju í framhaldi af Pósthússtræti árið 1884 sem lengi var mikið basl með þar sem sjávarstraumar og vestanaldan brutu sífellt úr henni. Steinbryggjan var kölluð Bæjarbryggjan. Aðalbryggjan fram að því hafði verið Fischerbryggja, bryggja Fischers kaupmanns, við Bryggjuhúsið (Café Reykjavík) í beinu framhaldi Aðalstrætis.

Þessi uppskipunarmáti var háður veðri, sjólagi og sjávarföllum og því stundum ekki hægt að þjóna skipum um nokkurn tíma.

Kristján IX og föruneysi hans gekk upp Fischerbryggju við konungskomuna á þjóðhátíðinni 1874 en þegar Fríðrik VIII heimsótti landið 1907 lögðu landgöngubátar hans að Bæjarbryggjunni og var Pósthússtræti þar með orðin aðkoman að bænum frá sjó, í stað Aðalstrætis.

Enn var engin höfn eða hafskipabryggja í Reykjavík og bærinn hafði dregist aftur úr öðrum kaupsstöðum með hafnaraðstöðu. Þegar fyrsti Gullfoss sigldi til landsins 1915 varð hann að leggjast að bryggju í Hafnarfirði.

Árið 1902 höfðu þegar komið fram hugmyndir um mikla höfn í Skerjafirði, Port Reykjavík in Skerjafjörður, sem mörg-

### 3.1 Historical summary of planning and projects at the harbour

Around 1900 the beach in Reykjavík was nearly unchanged from when the first settler, Ingólfur Arnarsson, landed his ship there 1000 years before. Rowboats were then run up on the beach in the same way, but merchants had built small wooden piers on the beach that were utilized for rowboats offloading from bigger ships that were moored out in the sound. Merchants had already begun putting up these small wooden piers as early as the 19th century, but everything, for the most part, was unchanged 100 years later. Nevertheless, at the end of Pósthússtræti Street the town authorities had had a stone dock built in 1884, which was a lot of trouble for a long time since the currents of the sea and waves rolling in from the west continuously broke parts of it away. The stone dock was called The Town Dock. The main dock up to then was Fischerbryggja, owned by the merchant Fischer; it was at Bryggjuhúsið (Cafe Reykjavík), a direct continuation of Aðalstræti.

This mode for unloading depended on the weather, sea conditions and tides, so it was therefore occasionally impossible to service ships for some time.

In 1874 Danish King Christian IX and his entourage walked up Fischerbryggja upon arrival for the national celebration, but when King Frederic VIII visited Iceland in 1907, his landing boats tied up at The Town Dock, and Pósthússtræti thereby replaced Aðalstræti as the town's point of arrival by sea.

There was still no harbour or dock for ocean vessels in Reykjavík, and the town had fallen behind other market towns with harbour facilities. When the first ship named

um þóttu áhugaverðar. Þetta voru ævintýralegar hugmyndir, um höfn og nýja borg í Skerjafirði, byggðar á erlendu fjármagni og var Einar Benediktsson skáld einn af frammámönnum hópsins.

Þegar á árunum 1905 til 1917 fengust um tuttugu aðilar við togaraútgerð í Reykjavík og Víðey og höfðu þeir raðað sér meðfram norðurströnd Reykjavíkur allt frá Ánanaustum að Kirkjusandi og Milljónafélagið í Víðey. Nokkrir kaupmenn og útgerðarmenn byggðu eigin bryggjur þar sem fiskiskip gátu lagst að. Sem dæmi má nefna Kveldúlsbryggju í Skuggahverfi og aðstöðu Milljónafélagsins í Víðey.

Öll þessi atriði töfðu ákvarðanir bæjarstjórnar Reykjavíkur um hafnargerð.

En á árunum 1905 til 1909 fengu Pétur Einarsson bæjarstjóri og Knud Zimsen bæjarverkfræðingur Gabriel Smith hafnarstjóra í Kristjaníu (varð Ósló 1925) til að vinna tillögur að höfn í Reykjavík og síðan útboðsgögn. Verkið var boðið út og tekið tilboði frá verktakanum Monberg í Kaupmannahöfn, er hljóðaði upp á 1.5 milljónir króna (á núvirði um 530 milljónir króna miðað við neysluvísitölu og að teknu tilliti til myntbreytingarinnar 1981). Loksins árið 1913 hófust framkvæmdir við hafnargerðina samkvæmt teikningum Gabriel Smith og undir stjórn danska verkfræðingsins N.P.Kirk, en mjög myndarlega var að öllu staðið undir hans stjórn. Kirk flutti með sér til landsins alls kyns tæki sem hér höfðu aldrei sést áður, svo sem gufudrífur vélaskóflur og krana ásamt járnbrautarlest með eimvagni og vögnum sem flutt gátu grjótt úr námum í Öskjuhlíð og á Skólavörðuholti.

Í sögu Reykjavíkur eftir Guðjón Friðriksson segir svo frá hafnargerðinni:

*„Hér höfðu engin smátíðindi gerst í sögu Reykjavíkur. Ráðist var í stærstu framkvæmdir sem nokkurn tíma höfðu verið unnar á Íslandi. Framkvæmdir sem áttu eftir að færa höfuðstaðnum yfirburðastöðu á sviði verslunar, siglinga og fiskveiða.*

*Höfnin var ekki aðeins mikilvæg fyrir Reykjavík heldur landið í heild“*

*(Heimild: Saga Reykjavíkur e. Guðjón Friðriksson)*

Höfnin var síðan vígð formlega árið 1917 og var þá kominn rammi hafnargarða um innhöfnina og legukantar við fyllingar.

Þórarinn Kristjánsson, sem verið hafði hægri hönd Kirk við hafnargerðina, var ráðinn fyrsti hafnarstjóri árið 1918. Hann gerði strax uppdrætti að fyrirkomulagi í innhöfninni og voru þeir samþykktir í hafnarstjórn og bæjarstjórn sama ár. Voru uppdrættir hans grundvöllur framkvæmda í höfninni mörg næstu árin.

Mikið og verðmætt landrými skapaðist við landfyllingar í hafnargerðinni ekki síst framan við miðbæinn og fljótt kom í ljós að höfnin var gróðafyrirtæki fyrir utan óbeinan ágóða af henni sem meðal annars fólst í því að fyllingar urðu að verðmætum lóðum og mikil þjónusta var við skipin. Gera þurfti miklar landfyllingar með ströndinni inni í hinu brimvarða hafnarsvæði til að móta legukanta fyrir skip. Þetta land varð afar dýrmætt fyrir byggingalóðir, staðsettar við höfnina og inni í miðbænum.

Með þessari framkvæmd var Reykjavíkurhöfn orðin meginhöfn landsins og næstu áratugi fór nær allur innflutningur til landsins um hana en var síðan dreift til annarra hafna með strandferðaskipum. Þetta gaf höfninni miklar tekjur í hafnargjöldum og af þjónustu við skipakomur. Hafnarframkvæmdin var á vissan hátt lokahnykkurinn á að Reykjavík varð höfuðstaður landsins.

Árið 1927 var samþykkt heildaráætlun um þróun bæjar-

Gullfoss sailed to Iceland in 1915, it had to dock at a pier in Hafnarfjörður (south of Reykjavík).

In 1902 ideas had already been broached about a major harbour in Skerjafjörður, Port Reykjavík, and many found the ideas interesting. These were adventurous ideas about a harbour and a new city in Skerjafjörður, built with foreign capital, and the poet Einar Benediktsson was a member of the progressive group.

Already during the period 1905 to 1917, about 20 parties were running trawlers in Reykjavík and Víðey Island, and they located along the north shore of Reykjavík, from Ánanaust to Kirkjusandur and the Milljónafélagid (Millions Company) on Víðey. Several merchants and ship owners built their own piers where fishing ships could tie up. For example, there was Kveldúlsbryggja in Skuggahverfi neighborhood and facilities for Milljónafélagid on Víðey Island.

All of these factors delayed the Reykjavík Town Council's decisions on harbour construction.

However, in the period 1905 to 1909, Town Mayor Pétur Einarsson and Town Engineer Knud Zimsen got Gabriel Smith, the Port Director in Christiania (named Oslo in 1925), to prepare proposals for a harbour in Reykjavík and later tender documents. The project was tendered, and the offer from the contractor Monberg in Copenhagen was accepted; it was for ISK 1.5 million (current value about ISK 530 million, based on the Consumer Price Index and taking into account the currency change in 1981). Finally, in 1913 harbour construction began in accordance with Gabriel Smith's drawings under the handsome direction of Danish engineer N.P. Kirk. Kirk brought all kinds of equipment to Iceland that had never been seen before, such as steam shovels and cranes, along with a railroad with a steam engine and railroad cars for transporting rock from quarries in Öskjuhlíð and Skólavörðuholt.

Saga Reykjavíkur (History of Reykjavík) by Guðjón Friðriksson states regarding the harbour construction:

*"In the history of Reykjavík, this was no small news. The biggest project ever done in Iceland had been launched. The project would eventually move the capital into a commanding position in commerce, shipping and fishing.*

*The harbour was important not only to Reykjavík but also to the entire country."*

*(Guðjón Friðriksson, Saga Reykjavíkur [History of Reykjavík])*

The harbour was formally consecrated in 1917, and the frame for harbour construction for the inner harbour and anchorage at landfill had been forged.

Þórarinn Kristjánsson, who had been Kirk's righthand man for the harbour construction, was hired as the first Port Director in 1918. He immediately made drawings for the layout of the inner harbour, and they were approved by the Port Authority and Town Council the same year. His drawings were the basis for harbour construction for many years.

Landfill created a great deal of valuable land for harbour construction, not least in front of the Town Centre, and it quickly emerged that the harbour was a profitable enterprise, in addition to its indirect profit, entailed, for example, in the valuable plots from landfill and many services for ships. A lot of landfill was required along the coast inside the surf-sheltered harbour area to form anchorage for ships. This land became very valuable for construction plots, located at the harbour and inside the Town Centre.

With this construction Reykjavík Harbour became the



*Eimreiðin að koma úr Örfirisey 1915-1917. // The steam engine arriving from Örfirisey around 1915-1917.*

ins á grundvelli skipulagsuppdráttar þar sem gert var ráð fyrir að bærinn gæti vaxið á öldinni innan Hringbrautar sem umlukti byggðina.

Þetta er fyrsta tilraun að aðalskipulagi fyrir Reykjavík en skipulagið var aldrei formlega staðfest.

Höfnin þróaðist og dafnaði, átti sín erfiðu ár í kreppunni en varð mjög þýðingarmikil í síðari heimsstyrjöldinni. Höfnin var orðin lílfæð lands og borgar og Reykjavík mesti togara-bær landsins. Árið 1950 voru gerðir út 18 togarar frá Reykjavíkurhöfn auk 50 mótorbáta og hátt í 200 trilla.

Og byggðin sjálf þandist út á sama tíma og var búin að sprengja af sér Hringbrautina og íbúðahverfi risu án heildarskipulags, sum langt frá kjarnabyggðinni - „byggðinni innan Hringbrautar“. Nordurmýrin lá að vísu þétt að mörkunum sem vel skipulagt hverfi en önnur hverfi byggðust með tilviljanakenndum hætti þar sem bærinn eignast jarðir eða landspildur. Má í því sambandi nefna: Bústaðahverfi, Laugarnes, Sund og Vogar. Hverfi risu á svæðum sem á gömlu dönsku kortunum var merkt „udmark eller græsgang“.

Á stríðsárunum var talsvert fjallað um skipulagsmál höfuðstaðarins og 1948 var lagður fram „Heildaruppdráttur að Reykjavík, væntanleg þróun til ársins 1985“. Uppdrátturinn var ekki samþykktur formlega en á honum er í fyrsta sinn horft til Seltjarnarnessins í heild að Elliðaám og litið til fram-

country's main harbour, and in the next decade nearly all the imports to Iceland went through it and were distributed from there to other harbours with coastal vessels. This brought the harbour a lot of income in harbour fees and from services for ship arrivals. In a certain way, the harbour construction was the tipping point for Reykjavík becoming the country's capital.

A comprehensive plan on the town's development was approved in 1927, on the basis of a planning drawing providing for the town's growth during the century inside Hringbraut, which encircled the settled area.

This is the first attempt at a general plan for Reykjavík, but it was never formally confirmed.

The harbour developed and flourished, had some difficult years during the Depression, but became very significant in the Second World War. The harbour had become Iceland's main commercial artery, and Reykjavík became the biggest trawler town in the country. In 1950 18 trawlers were operated out of Reykjavík Harbour, in addition to 50 motor boats and nearly 200 small open motor boats.

At the same time, the settled area swelled and burst out beyond Hringbraut, and residential areas sprang up without an overall plan, some of them far from the core settled area - "the settled area inside Hringbraut". Nordurmýri was cer-

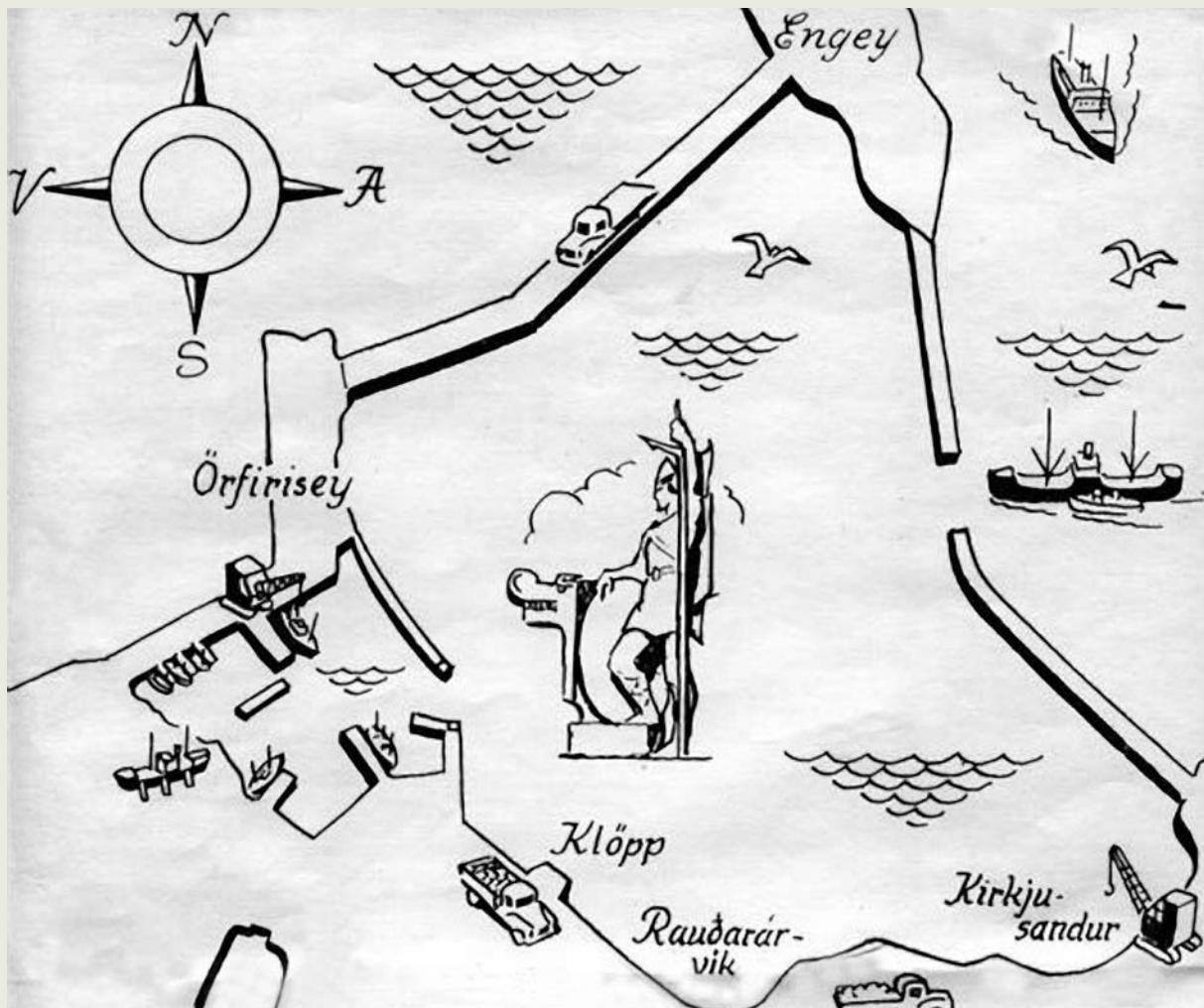




*Skipulagstillaga af Reykjavík frá 1927 lögð ofan á nýrra kort af Reykjavík. // Proposed plan for Reykjavik in 1927, superimposed on a newer map of Reykjavik.*



*Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983. // General Plan of Reykjavik 1962-1983.*



Tillaga að tengingu við Engey frá um 1960. // Proposed connection at Engey Island from around 1960.

tíðarlandnýtingar og helstu umferðaræða. Á kortinu er öll norðurströndin, frá Ánanaustum í Elliðaárvog ásamt höfninni, sýnd sem iðnaðarsvæði.

Árið 1960 samþykkir bæjarstjórn loksins að nú skuli unnið aðalskipulag af öllu landi Reykjavíkur og í samvinnu við nágrannasveitarfélögin drög að svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins.

Mikill metnaður var lagður í þessa skipulagsvinnu og var m.a. leitað til erlendra sérfræðinga. Skipulagið kom út 1962 og nær til 1984 en er endanlega staðfest 1967. Á sama tíma breyttist Reykjavík opinberlega úr „bæ“ í „Borg“.

Þegar unnið var að undirbúningi skipulagsins varð mönnum ljóst að „Gamla höfnin“, sem ekki var þó nema fer-tug, var orðin of þröng til að taka á móti breyttum og auknum sjóflutningum og allt bakland hafnarinnar var fullnýtt.

Ýmsar hugmyndir um stækkun hafnarinnar höfðu komið fram og róttækust var hugmynd um hafnargarð frá Örfirisey út í Engey og garð frá Laugarnesi á móti.

Þar með var öll athafnastarfsemin með norðurströndinni framan við Skuggahverfið komin innan hafnar og einnig Kirkjusandur, þar sem Tryggvi Ófeigsson (Júpiter og Marz hf.) var búinn að koma sér fyrir með alla sína aðstöðu, í ljósi þessara hafnarhugmynda.

En nánari athuganir leiddu til ákvörðunar um að byggja nýja flutningahöfn með ströndinni að Sundum, frá Laugarnesi að Gelgjutanga í Elliðaárvogi, Sundahöfn. Þar er víða aðdjúpt og nægilegt pláss fyrir ríflegt bakland. Þessi ákvörðun ásamt því að gera ráð fyrir fullri starfsemi í Gömlu

tainly tight against the boundaries as a well-organized area, but other areas were built haphazardly where the town acquired farms or tracts of land. In this regard, the following areas can be mentioned: Bústaðahverfi, Laugarnes, Sund and Vogar. New areas rose in areas marked on old Danish maps as „udmark eller græsgang“.

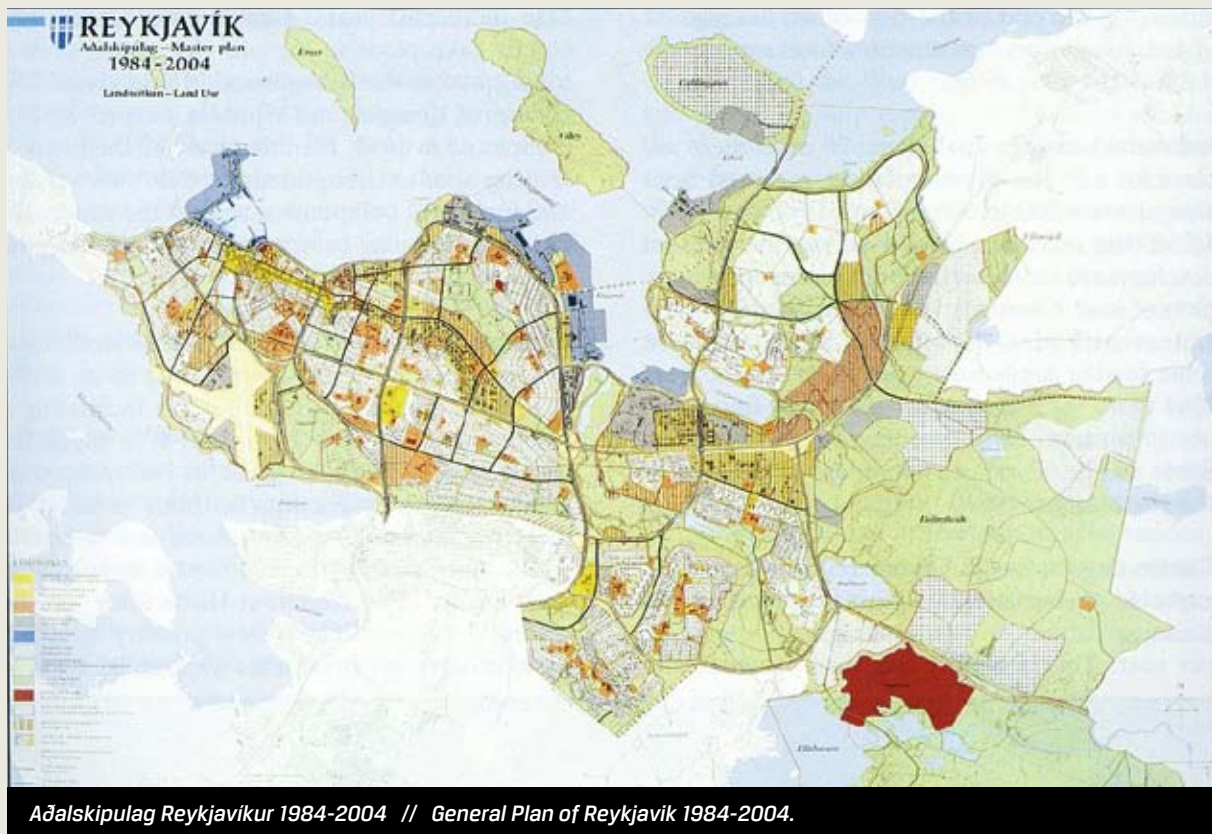
During World War II there was considerable discussion of the capital's planning, and in 1948 the "Comprehensive Map for Reykjavík, Projected Development through 1985" was presented. The map was not formally approved, but for the first time the whole of Seltjarnarnes was included out to the Elliðaár Rivers, and future land utilization and the main traffic arterials were taken into consideration. The map includes the entire north shore, from Ánanaust to Elliðaárvogur Bay along with the harbour, shown as an industrial area.

In 1960 the Town Council finally approved the preparation of a General Plan for all of the land in Reykjavík and, in cooperation with neighboring municipalities, a draft of a regional plan for the capital area.

This planning was done with great ambition, including consulting foreign specialists. The plan, published in 1962, covered the period through 1984 but was finally confirmed in 1967. At the same time Reykjavík officially changed from "town" to "City".

During the planning it became clear that "The Old Harbour", which was, after all, only 40 years old, had become too narrow to accommodate changed and increased sea





höfninni, sem fiskihöfn, olíuhöfn og farþegahöfn ásamt aðsetri landhelgisgæslu og fiskirannsókna, varð til þess að landnýting á allri norðurströnd Seltjarnarness (gamla skilgreiningin), frá Ánanaustum í Elliðaárdvög, Grafarvög og allt Geldingarnes, er ákvörðuð til framtíðar sem iðnaðar og vörugæmslusvæði.

Eftir að bílannflutningur hófst á fyrstu árum tuttugustu aldarinnar fór bilum hratt fjölgandi og þegar á þriðja áratugnum var Reykjavík samkvæmt Morgunblaðinu „bær þar sem flestir eru bílar að tiltölu“. Og eitt er víst að skipulagið 1962 er bílaskipulag, í þeim skilningi að stefnt er að því að skapa borg sem geti tekið við þessu framtíðarfarartæki, enda var það skipulagsmarkmið sem allflestar borgir stefndu að á þessum tíma.

Gert var ráð fyrir að endurskoða aðalskipulagið á fimm ára fresti en 20 ára tímabil skipulagsins var rétt líðið þegar heildar endurskoðun fór fram með aðalskipulagi Reykjavíkur 1984 til 2004.

Nokkrar tilraunir voru gerðar. Tillaga að aðalskipulagi var lögð fram 1975 og samþykkt í borgarstjórn 1977 en hlaut ekki fullnaðar afgreiðslu til staðfestingar. Í mars 1982 var staðfest nýtt skipulag á svo kölluðum austursvæðum en ekki tekið á skipulaginu vestan Elliðaáa.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1962 til 1984 var því ekki endurskoðað í heild sinni á gildistíma þess.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 1984 er endanlega tekin afstaða til þess að Sundahöfn gegni hlutverki flutningahafnar og að aðstaðan þar bjóði upp á rúmlegt athafnasvæði. Um leið er gert ráð fyrir því að Gamla höfnin komi upp baklandi á landfyllingu við Örfirisey, vestan við Grandagarð. Einnig er bent á möguleika til landfyllinga fyrir byggð í vestur út fyrir Hólma í átt að Akurey, á um 55 hektara landsvæði. Með þessum breytingum hefur hluta norðurstrandarinnar verið breytt úr iðnaðarsvæði í blandaða íbúða- og þjónustubbyggð

shipments, and the harbour's support areas were fully utilized.

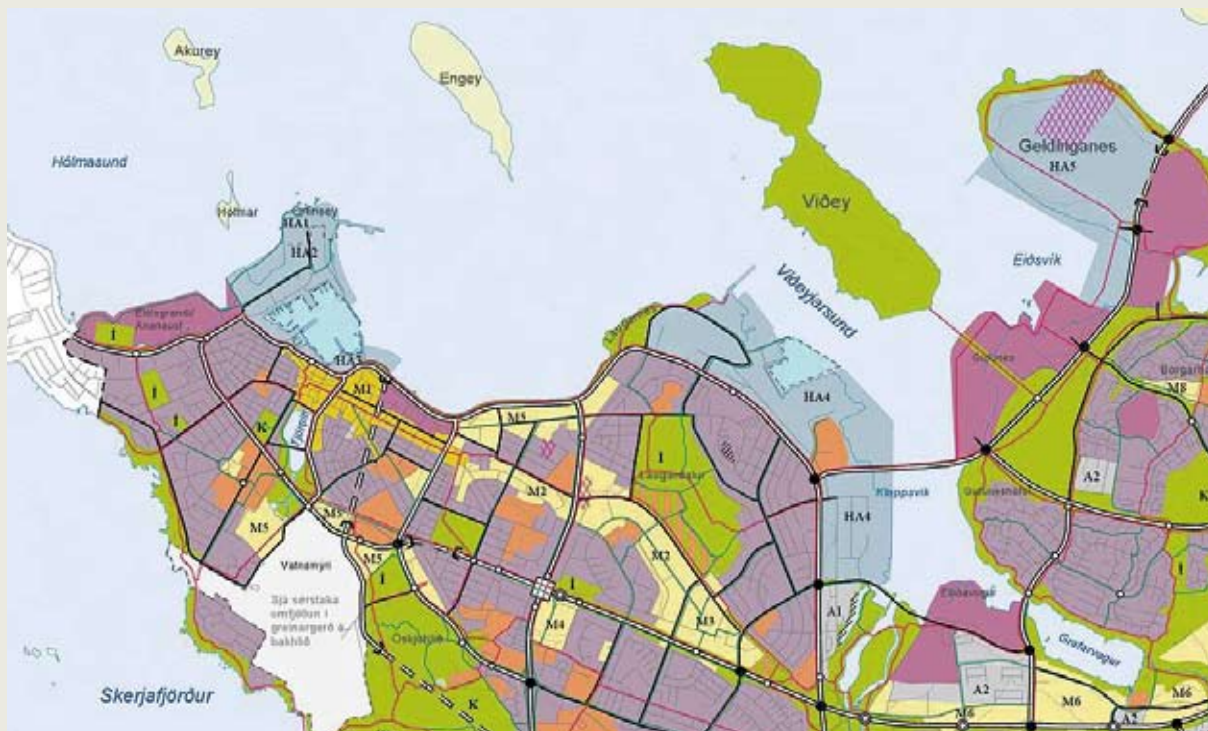
Various ideas about expansion of the harbour had been broached, and the most radical was a breakwater from Örfirisey out to Engey Island with a breakwater from Laugarnes opposite it.

With this all entrepreneurial activities along the north shore in front of Skuggahverfid Neighborhood were brought within the harbour and also Kirkjusandur, where Tryggvi Ófeigsson (Júpiter og Marz hf.) had located all of his facilities in light of these ideas about the harbour.

Nevertheless, further studies led to the decision to build a new seafreight harbour along the coast at Sund, from Laugarnes to Gelgjutangi in Elliðaárdvögur Bay, Sundahöfn Harbour. The approach there is deep in many places, and there is sufficient space for ample support areas. This decision, along with providing for full operations in the Old Harbour as a fishing harbour, oil harbour and passenger harbour, along with headquarters for the Coast Guard and fisheries research, led to land utilization of the entire north coast of Seltjarnarnes (the old definition) from Ánanaust to Elliðaárdvögur Bay, Grafarvögur and all of Geldingarnes, which is zoned as a future area for industry and warehousing.

After automobile shipments began in the first years of the 20th century, the number of cars quickly began increasing, and already in the 1920s, according to the daily Morgunblaðið, Reykjavík was the "town with the most cars per capita". And one thing is certain: the plan in 1962 is a car plan, in the sense that the aim is to create a city to accommodate this future vehicle, since this was the planning goal of nearly all cities at this time.

Provision was made to review the General Plan every five years, but the 20-year period of the plan had just



**Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024. // General Plan of Reykjavik 2001-2024.**

og á sama hátt stóru athafnasvæðum BÚR og SÍS við Ánanaust og Eidsgranda. Einnig var stórum hluta lands við Grafarvog og Geldinganes breytt, en hugmyndir að breytingum á þeim slóðum höfðu einnig komið fram á uppdráttunum 1975 og 1981. Þetta opnaði möguleika á þéttari og samfelldari íbúðabygging í innbænum og síðan við Grafarvog, sem þá var gert ráð fyrir að tengdist miðborginni með brú yfir Kleppsvík.

Aðalskipulagið var síðan endurskoðað reglulega út öldina og kom næst út 1990 en síðan 1996 og 2001. Í skipulagi 1990 er svipuð aðstaða við Gömlu höfnina og enn var gert ráð fyrir mögulegri landfyllingu út fyrir Hólmana. Gert er ráð fyrir umfangsmikilli höfn og athafnasvæði í Eidsvík við Geldinganes og Gufunes. Skipulagið 1996 gerir ráð fyrir enn frekari landfyllingu fyrir hafnarstarfsemi við Örfirisey en ekki er lengur gert ráð fyrir mögulegri landfyllingu fyrir byggð frekar í vestur. Hafnarssvæðið í Eidsvík er óbreytt en gert er ráð fyrir landfyllingu við Gufunes í suðvestur að Kleppsvík.

Gildandi aðalskipulag er skipulagið 2001 til 2024 sem staðfest var af umhverfisstjórn 20. desember 2002. Aðstaðan við Gömlu höfnina er óbreytt í gildandi aðalskipulagi. Landnotkun á hafnarssvæðum í Gufunesi og við Ártúnshöfða er breytt en hafnarssvæði áfram í Eidsvík með athafnasvæði í Geldinganesi.

Árið 2003 var heimiluð rýmri landnotkun á nokkru svæði norðvestan Grandagarðs í Örfirisey. Gert er ráð fyrir landfyllingu í vestur með Eidsgranda fyrir blandaða byggð á 35 hektara nýju landsvæði.

Nú er unnið að endurskoðun aðalskipulagsins frá 2001 og vonast er til að góðar hugmyndir úr samkeppninni nýtist inn í þá vinnu.

expired when a comprehensive review of Reykjavík's General Plan was conducted between 1984 and 2004.

Several attempts were made. A proposed General Plan was presented in 1975 and approved by the City Council in 1977 but did not get full confirmation. In March 1982 a new plan was approved for the "east areas", but did not address planning west of Ellidaár Rivers.

The General Plan of Reykjavik 1962 to 1984 was therefore not reviewed in its entirety during its period of validity.

The General Plan of Reykjavik 1984 takes a final stand on Sundahöfn's role as a shipment harbour, calling for the facilities there to offer a spacious commercial area. At the same time, provision was made for the Old Harbour to create support areas on landfill at Örfirisey, west of Grandagarður. The possibility is also pointed out of landfill for a settled area to the west beyond Hólmar, toward Akurey Island, a land area of about 55 hectares. These amendments changed part of the north shore from an industrial area to a mixed residential and service area and, likewise, large commercial areas of BÚR and SÍS at Ánanaust and Eidsgrandi. Also, a large part of the land at Grafarvogur and Geldinganes was changed, for ideas about changes in these areas had also emerged in the drawings in 1975 and 1981. This opened possibilities for a denser and more continuous residential downtown area and later at Grafarvogur, for which provision was also made to connect with City Centre with a bridge over Kleppsvík.

The General Plan was later revised regularly the rest of the century, being issued next in 1990 and then in 1996 and 2001. The plan in 1990 has a similar facility at the Old Harbour, and provision was still made for possible landfill out beyond Hólmar. An extensive harbour and commercial area are provided for in Eidsvík at Geldinganes and Gufunes. The 1996 plan provides for further landfill for the harbour opera-



### 3.2 Byggð í Örfirisey á fyrri tímum

Búið var í Örfirisey fyrr á öldum og allt fram undir 19. öld. Samkvæmt heimildum er talið líklegt að Örfirisey hafi snemma orðið sjálfstæð jörð, þótt litlum sögum fari af eynni fyrstu aldir Íslandsbyggðar. Örfirisey varð eign klaustursins í Viðey en þó ekki fyrr en tiltölulega skömmu fyrir siðaskipti eftir því sem best er vitað. Í Jarðabókinni frá 1703 eru, auk aðalbýlisins sem stóð norðarlega á eyjunni, taldar fjórar hjáleigur. Nokkru seinna eru býlin í Örfirisey orðin níu. Á 17. og 18. öld var stunduð verslun í Örfirisey og voru þar verslunarhús allt þar til verslunin var flutt til Reykjavíkur árin 1779-1780. Á þessum tíma voru fjórir bæir í Örfirisey og var töluverð útgerð stunduð þaðan.

Nokkru eftir að verslunin var flutt urðu þarna miklar hamfarir þegar ofsaveður gekk yfir eyna árið 1799 í svokölluðu Básendaveðri. Í því veðri eyddist öll byggð í eynni en búseta hófst þar aftur nokkru síðar. Sú byggð var þó aðeins svipur hjá sjón og lagðist síðan niður með öllu 1861. Eftir að eyjan fór í eyði voru slægjur nýttar og hagabeit þar fyrir hross. Allt fram á 19. öld var mun meira landrými í eyjunni en síðar varð og töluverður töðufengur, en í seinni tíð eyddist Örfirisey mjög af sjógangi, sérstaklega að norðvestanverðu.

Við stofnun kaupstaðar í Reykjavík var svo fyrir mælt að Örfirisey skyldi afhent kaupstaðnum til eignar þar sem hún væri honum á margan hátt nauðsynleg. Þar væri hentugt land til fiskverkunar, eyjan lægi vel við vöruflutningum, en síðast en ekki síst væri hún hentug til að reisa þar virki kaupstaðnum til varnar. Þessi ráðstöfun var formlega afturkölluð 1791 og varð bærinn að kaupa eyjuna árið 1906 vegna hafnargerðarinnar sem þá var í undirbúningi.

### 3.3 Þróun og uppbygging Örfiriseyjar

Árið 1917 lauk framkvæmdum við gerð hafnargarðs milli lands og Örfiriseyjar (Grandagardur) sem markaði eiginlegt upphaf Reykjavíkurhafnar. Hafnargerð hafði þá staðið yfir í fjögur ár eða frá 1913-1917. Með þessari framkvæmd skapadist skjól og um leið grundvöllur til frekari uppbyggingar hafnar í Reykjavík á næstu árum og áratugum. Með lagningu grjótgardsins eftir Grandanum út í eyjuna varð eyjan um skeið vinsæll útivistarstaður þar sem leiðin þangað varð greiðari en áður, en fram að því hafði einungis verið hægt

tions at Örfirisey, but it no longer includes the possibility of landfill for a settled area farther west. The harbour area in Eidsvík is unchanged; landfill at Gufunes is planned to the southwest toward Kleppsvík.

The current General Plan is for 2001 to 2024; it was confirmed by the Minister for the Environment 20 December 2002. The facilities at the Old Harbour are unchanged in the current General Plan. The land use of the harbour areas in Gufunes and Ártúnshöfði is changed, but the harbour area is still in Eidsvík with a commercial area in Gufunes.

In 2003 expanded land use in some of the area north-west of Grandagardur in Örfirisey was authorized. Landfill is planned west of Eidsgrandi for a mixed settled area in a new land area of 35 hectares.

Currently the General Plan of 2001 is being revised, and it is hoped that good ideas from the competition will be utilized in this work.

### 3.2 Settled area in Örfirisey in earlier times

In previous centuries and up to the 1800s, there was farming in Örfirisey. According to historical sources, it is deemed likely that Örfirisey early became an independent farm although little was said of the island the first centuries of Iceland's settlement. Örfirisey became the property of the cloister on Videy Island, although not until just before the Reformation, so far as is known. Jarðabókin (The Book of Farms) of 1703, in addition to the main farm on the northern part of the island, listed four crofts. A little later there were nine farms on Örfirisey. In the 17th and 18th centuries, people engaged in trade on Örfirisey, and there were buildings there for trade until trading moved to Reykjavík (1779-1780). At this time, there were four farms on Örfirisey, and there was considerable fishing vessel operation from there.

Somewhat after trading was moved, there was a great natural catastrophe there when a storm hit the island in 1799 ("Básendavedur"). This storm destroyed the entire settled area on the island, but people began living there again shortly thereafter. The settled area was nevertheless only a fraction of what it was, dwindling to nothing in 1861. After the island was deserted, the hay was cut, and horses were grazed there. Up to the 19th century, there was much more land space on the island than later, and the hay harvest was considerable, but in later times the sea greatly eroded Örfirisey, especially on the northwest side.

When Reykjavík was made a market town, a directive commanded that Örfirisey be turned over as real-estate to it since, in many ways, it needed the land. It was suitable there for processing fish; the island was well positioned for product shipments, and last, but not least, it was a suitable place for a fortress to protect the market town. This disposition was formally rescinded in 1791, and the town had to buy the island in 1906 because of harbour construction that was then being prepared.

### 3.3 Development and build-up of Örfirisey

In 1917, the construction of a jetty between the land and Örfirisey (Grandagardur) was finished, and this marked the actual beginning of Reykjavík Harbour. The harbour construction had then gone on for four years (1913-1917). This construction created shelter and, at the same time, the foundation for further build-up of the harbour in Reykjavík over the next several years and decades. With the construction of a rock jetty along Grandi out to the island, for a while the island became popular for outdoor recreation



að ganga á fjöru út í eyna. Þar var m.a. byggður sundskáli um 1925 enda var þá allmikil tíska að stunda sjóböð og var skálinn í notkun allt þar til Sundhöllin tók til starfa 1937.

Á árunum eftir seinna stríð tók að rísa byggð meðfram Grandagarði sem tengdist að mestu leyti uppbyggingu útgerðar og fiskvinnslu. Hafnarmannvirki við Grandagarð voru byggð í tengslum við uppbyggingu frystihúss undir starfsemi Fiskiðjuvers ríkisins að Grandagarði 8 sem seinna hýsti starfsemi Bæjarútgerðar Reykjavíkur. Á árunum 1945-1967 varð til sú byggð sem nú stendur við Grandagarð, en á þessum tíma lauk einnig að mestu uppbyggingu Hólma- og Eyjaslóðar. Stór hluti þessarar uppbyggingar var unnin á nýjum landfyllingum og nam flatarmál þeirra fyllinga árið 1968 um 20 ha. Einungis nyrsti hluti Hólma- og Eyjaslóðar var byggð á föstu landi Örfiriseyjar en þar voru einnig fyrstu olútankarnir reistir um miðja síðustu öld. Frá þeim tíma hefur olfubirgðastöð verið staðsett þar og vaxið jafnt og þétt.

Frá seinni hluta síðustu aldar til dagsins í dag hefur verið unnið markvisst að landgerð í Örfirisey til þess að auka rými fyrir hafntengda starfsemi. Á seinni árum hefur eftirspurn eftir landi fyrir atvinnustarfsemi og vöruskemmur aukist umtalsvert. Faxaflóahafnir sf. hafa svarað þeirri eftirspurn með því að rýmka kvaðir um landnýtingu á vesturhluta Örfiriseyjar. Nú er svo komið að landgerð í Örfirisey sem rúmast innan marka aðalskipulags er að mestu lokið. Flatarmál Örfiriseyjar er í dag um 55 ha og hefur aukist um 17 ha síðan 1992 og 35 ha síðan 1968. Það er því ljóst að landgerð í Örfirisey hefur verið umtalsverð frá upphafi hafnargerðar árið 1917.

### 3.4 Örfirisey í dag

Svæðið sem afmarkast af Geirsgötu og Mýrargötu til suðurs og sjávarmáli í aðrar áttir er skilgreint sem hafnarsvæði í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur. Stærstur hluti svæðisins er Örfirisey. Samkvæmt aðalskipulagi gildir eftirfarandi um landnýtingu á svæðinu:

„Fyrst og fremst skal gera ráð fyrir hafnsækinni starfsemi, útgerð, fiskvinnslu, þjónustu við sjávarútveg, landhelgisgæslu, hafrannsóknnum og tengdri starfsemi. Einnig er gert ráð fyrir starfsemi sem fellur undir skilgreiningu athafnasvæða (sjá gr. 4.6.). [Á svæðinu norðvestan Granda-



since it was easier to get there than before, for until then people could walk to the island only at low tide. Among other things, a swimming shelter was built in 1925, and it was pretty fashionable to go swimming in the sea, and the shelter was used until the Swimming Hall was opened in 1937.

In the years following World War II, a settled area began to rise along Grandagardur, which was connected, for the most part, with the build-up of fishing vessel operation and fish processing. Harbour structures were built at Grandagardur in connection with the build-up of a freezing plant as part of the State Fish Processing Plant operations at Grandagardur 8, which later housed the operations of Reykjavík Fishing Co. 1945-1967 saw the development of the settled area that now stands at Grandagardur, and during this period, most of the build-up of Hólmaslód and Eyjaslód was also completed. A big part of this build-up was on new landfill that in 1968 covered 20 ha. Only the northernmost part of Hólmaslód and Eyjaslód was built on Örfirisey's solid land, where the first oil tanks were also built around the middle of the last century. Since then an oil depot has been located there and has grown steadily.

From the latter part of the last century until today, focused efforts to create land in Örfirisey have been made to increase the space for harbour-oriented operations. In later years, the demand for land for commercial operations and warehouses has considerably increased. Associated Icelandic Ports has responded to this demand by slackening land use restrictions in the western part of Örfirisey. Currently, the creation of land in Örfirisey allowed by the General Plan is finished for the most part. The area of Örfirisey is today about 55 ha, having been increased by 17 ha. since 1992 and 35 ha. since 1968. It is therefore clear that land creation in Örfirisey has been considerable since the beginning of harbour construction in 1917.

### 3.4 Örfirisey today

The area demarcated by Geirsgata and Mýrargata on the south and the sea in other directions is defined as the harbour area in the current General Plan of Reykjavík. The biggest part of the area is Örfirisey. Under the General Plan the following land utilization of the area applies:

„Primarily provision shall be made for harbour-oriented operations, fishing vessel operations, fish processing, services for the fishing sector, Coast Guard, marine research and related operations. Operations shall also be planned that fall within the definition of commercial areas



garðs sem tekur til lóðanna nr. 1-13 (oddatölur) við Granda-  
garð og nr. 1, 2-8, 3, 10, 17, 19, 21, 23, 45, 47 og 49-51 við  
Fiskislód, er þó heimilt að reka verslanir og þjónustu, þ.m.t.  
matvöruverslanir, sem ekki geta talist til hafnsækinna  
starfsemi".

Olubirgðastöð er staðsett nyrst í Örfirisey (D) og fær það  
svæði annars konar skilgreiningu í aðalskipulagi eða: „Á  
svæðinu skal eingöngu vera birgða-, rekstrar- og þjónustu-  
starfsemi ollustöðvar".

Á síðustu árum hafa myndast nokkuð skörp skil milli  
landnýtingar á eyjunni. Með deiliskipulagi vestursvæðis er  
að myndast þar kjarni meðfram Fiskislóð með vöruhúsum  
og stærri verslunum sem ber einkenni reksturs sem stað-  
setur sig í útjaðri byggðar.

Fáein fyrirtæki með hafnsækna starfsemi eru staðsett  
norðarlega á Fiskislóð (Aðalbjörg og Toppfiskur).

Hafnsækin starfsemi (B - bakland hafnar) er staðsett  
meðfram Grandagarði til norðurs að og með Norðurgarði. Á  
þessum slóðum eru gömlu verbúðirnar ásamt sjávarút-  
vegsfyrirtækjum sem byggja afkomu sína á góðu aðgengi  
að höfninni.

Þegar keppnislýsing þessi er skrifuð er breyting á aðal-  
skipulagi í auglýsingarferli en breytingin felst í því að land-  
notkun fyrir Grandagarð 15-101 (oddatölur) er breytt úr  
„hafnar- og athafnasvæði" í „verslunar- og þjónusturekst-  
ur".

Meðfram Hólma- og Eyjaslóð er blönduð starfsemi. Þar  
er að finna verslun- og þjónustu, vöruheymslur, verkstæði  
og fleira.

### 3.5 Saga Gömlu hafnarinnar í Reykjavík

Allt frá árinu 1917 þegar Gamla höfnin í Reykjavík var tekin í  
notkun hefur hún verið í stöðugri þróun. Um áratugaskeið  
var hún meginvettvangur inn- og útflutnings Íslendinga,  
fiskihöfn og miðstöð útgerðar.

Í árunna rás hefur hlutverk hennar breyst. Inn- og út-  
flutningur hefur verið fluttur í Sundahöfn og breyting hefur  
orðið á starfsemi fyrirtækja í Örfirisey. Gamla höfnin gegnir  
eftir sem áður mikilvægu hlutverki sem þjónustuhöfn fyrir  
ýmis konar skip og báta, en hlutverk hennar sem fiskihöfn  
hefur breyst. Um 99.000 tonnum af fiski er árlega landað í  
Reykjavíkurhöfn. Stór hluti þess afla er bolfiskur sem landað  
í Gömlu höfninni en samkvæmt upplýsingum Fiskistofu er  
um 15% af heildarbolfiskafla landsmanna unnin í Gömlu  
höfninni. Aðstaða útgerðar og fiskvinnslu er nú eingöngu í  
vesturhluta hafnarinnar, en viðgerðaraðstaða fyrir skip og  
báta hefur dregist saman og mun að mestu flytjast í burtu  
með uppbyggingu á Mýrargötusvæðinu.

Á síðustu árum hefur hlutur skemmtiferðaskipa og út-  
gerðar sem tengist ferðaþjónustu orðið sífellt stærri og  
meira áberandi. Á grundvelli þessarar þróunar og breyttrar  
landnotkunar umhverfis höfnina er nauðsynlegt að mæta  
breyttum viðhorfum og aðstæðum. Frá upphafi hefur Gamla  
höfnin verið mikilvægur hlekkur í borgarlífinu og hún ná-  
tengd miðborg Reykjavíkur og miðborgarlífinu. Þær breyt-  
ingar sem orðið hafa á Kvosinni og höfninni hafa e.t.v. ekki  
hin síðari ár haldist fullkomlega í hendur og er því mikilvægt  
að skoða með hvaða hætti unnt er að haga starfsemi hafn-  
arinnar þannig að hún styðji við þróun og uppbyggingu  
miðborgarinnar um leið og hún opnar fyrir eigin vöxt. Friðun  
og verndun sögulegra minja í Gömlu höfninni auk virðingar  
við ríka sögu hennar er hluti af framtíðarsýn Faxaflóahafna.  
Gott skipulag er því framtíðarsýn sem tekur tillit til umhverf-  
is og nýtir fortíð og sögu til innblásturs.

(see Article 4.6). [In the area northwest of Grandagardur,  
covering plats nos. 1-13 (odd numbers) at Grandagardur  
and nos. 1, 2-8, 3, 10, 17, 19, 21, 23, 45, 47 and 49-51 at  
Fiskislód, stores and services may nevertheless be  
operated, including grocery stores, which cannot be  
deemed harbour-oriented operations."

An oil depot is located in the northernmost part of  
Örfirisey (D), and the General Plan defines this area differ-  
ently: "In the area there shall only be an oil depot's opera-  
tions for inventory, business and services."

In recent years a somewhat sharp division has devel-  
oped between land use on the island. Under the local plan  
of the western area, a core is developing along Fiskislód,  
with warehouses and larger stores having the characteris-  
tics of operations located on the periphery of a settled area.

A few companies with harbour-oriented operations are  
located on the northern part of Fiskislód.

Harbour-oriented operations (B - harbour support areas)  
are located along Grandagardur to the north, up to and  
including Nordurgardur. In these areas are the old fishsher-  
men's huts along with fisheries companies, basing their  
livelihood on good access to the harbour.

When this competition specification is written, there is a  
change to the General Plan going through the notification  
process, which entails that land use for Grandagardur  
15-101 (odd numbers) will be rezoned from "harbour and  
commercial area" to "trade and service operations".

Along Hólmastlóð and Eyjaslóð there are mixed opera-  
tions. There trade and services, warehousing, workshops,  
etc., can be found.

### 3.5 History of the Old Harbour in Reykjavík

Ever since 1917 when The Old Harbour in Reykjavík was  
taken into use, it has been in continuous development. For  
decades it was the main site of import and export for Ice-  
land, a fishing harbour and a centre for fishing vessel oper-  
ation.

Over the years, its function has changed. Import and  
export have been moved to Sundahöfn, and the operations  
of companies in Örfirisey have changed. The Old Harbour  
nevertheless plays an important role as a service port for  
various kinds of ships and boats, but its role as a fishing  
harbour has changed. About 99,000 tons of fish are landed  
every year in Reykjavík Harbour. A large part of this catch is  
round fish, which is landed in the Old Harbour, and accord-  
ing to information from the Directorate of Fisheries, about  
15% of Icelanders' total round fish catch is processed in the  
Old Harbour. The facilities for fishing vessel operation and  
fish processing are now only in the western part of the har-  
bour, but the number of repair facilities for ships and boats  
has decreased, for the most part moving away with the  
build-up in the Mýrargata area.

In the last several years the share of cruise liners and  
tourist-related vessel operations has grown continually and  
become more prominent. On the basis of this development  
and changed land use around the harbour, it is necessary  
to address changed attitudes and circumstances. From the  
beginning, the Old Harbour has been an important link in  
the life of the city, being closely linked with Reykjavík City  
Centre and the social life there. The changes occurring in  
Kvosin and the harbour have in recent years perhaps not  
been perfectly coordinated, and it is therefore important to  
re-examine how the harbour's operations can be organized  
so that they support the development and build-up of City  
Centre at the same time as the opening of its own growth.



Fyrr á öldum, áður en hafnarmannvirki voru byggð í Reykjavík, var víkin þar sem Gamla höfnin er nú aðkoma erlendra gesta. Síðar varð Gamla höfnin anddyri Íslands og höfuðborgarinnar og er mikil saga tengd ýmsum viðburðum í því sambandi. Mikilvægt er að framtíðarskipulag þessa svæðis hafi ákveðna skírskotun til þeirrar sögu.

### 3.6 Framtíðarsýn Faxaflóahafna sf.

Eitt af meginmarkmiðum með stofnun sameinaðs hafnarfyrirtækis þann 1. janúar 2005, sem tekur yfir hafnirnar í Reykjavík, á Grundartanga, á Akranesi og í Borgarnesi, var að tryggja að gáttir samfélagsins inn og út úr landinu verði svo víðar að ekki þrengi að þessum slagæðum efnahagsþjóðarinnar. Auk þess að tryggja jákvæð áhrif á umhverfi sitt með skynsamlegri nýtingu lands og hagkvæmri uppbyggingu innviða á sviði hafnarmála. Í viljayfirlýsingu sem myndar grunninn að stofnun Faxaflóahafna sf. er m.a. kveðið á um að Faxaflóahafnir sf. skuli skapa ný sóknarfæri í uppbyggingu þjónustu og atvinnurekstri á yfirráðasvæðum sínum.

Við undirbúning samkeppninnar vann undirbúningshópurinn að framtíðarsýn Faxaflóahafna sf. með það að markmiði að hún yrði megininntak keppnislýsingarinnar. Þessi framtíðarsýn er hér sett fram orðrétt:

### Framtíðarsýn Faxaflóahafna sf.

*Framtíðarsýn Faxaflóahafna fyrir Gömlu höfnina í Reykjavík felst aðallega í að draga fram hina ólíku kosti sem hafnar-svæðið býr yfir. Frá D-reit í austri og Örfirisey í vestri er fjölbreytt athafnalíf og landrymi sem í felast sóknarfæri til þróunar og uppbyggingar. Gamla höfnin er hluti miðborgarinnar og þar má benda á leiðir til að fegra og auðga mannlífið. Úti í Örfirisey eru möguleikar á að móta nýja byggð með sérstæðu yfirbragði. Skipulagsbreytingar og breytingar í atvinnulífi leiða til þess að nauðsynlegt er að vinna heildarskipulag fyrir svæðið.*

*Þyngri hafnarstarfsemi hefur verið að flytjast á önnur hafnar-svæði sem staðsett eru fjær miðborginni og eru betur fallin til slíkrar starfsemi svo sem Sundahöfn og Grundartangi. Þessi þróun er þegar hafin m.a. með nýju skipulagi í Austurhöfn og á Mýrargötu. Rekstur loðnu- og síldarbræðslu hefur lagst af og tilflutningur hefur orðið á löndun sjávarafla úr Austurhöfn í Vesturhöfn svo dæmi séu tekin.*

*Gera má ráð fyrir að léttari hafnarstarfsemi komi til með að eflast í Gömlu höfninni í náinni framtíð. Í þeim efnum má nefna aðstöðu fyrir trillur og smábáta og rekstur fiskimarkaðar sem tengist smábátaútgerð. Einnig má benda á starfsemi sem tengist ferðapjónustu og tómstundum svo sem útgerð hvala-skodunar- og stangveiðibáta. Þá hefur sportveiðibátum og skútum fjölgað mjög sem og veitingahúsum við höfnina. Veglegt sjóminjasafn opnaði fyrir nokkrum árum við Grandagarð og tónlistar- og ráðstefnuhús er í byggingu í Austurhöfn. Gert er ráð fyrir því að siglingaklúbburinn Brokey setji upp aðstöðu sína við Ingólfsgarð. Varðskipið Óðinn og dráttarbáturinn Magni standa við safnabryggjuna í tengslum við Sjóminja-*

The protection and preservation of historical relics in the Old Harbour, in addition to respect for its rich history, is part of the future vision of Associated Icelandic Ports. Good planning is therefore a future vision that takes the environment into consideration and utilizing the past and history for inspiration.

In previous centuries, before harbour structures were built in Reykjavík, the bay was where the Old Harbour is now, the point of arrival for foreign guests. Later the Old Harbour became Iceland's entryway and capital city, and a great history is connected with various events in that regard. It is important that the future planning of this area make a certain reference to this history.

### 3.6 Future vision for the Associated Icelandic Ports

One of the main goals of the founding of a merged harbour company on 1 January 2005, which took over the harbours in Reykjavík, Grundartangi, Akranes and Borgarnes, is to ensure that society's gateways in and out of the country will be in so many places that these main national economic arteries will not be clogged. Another goal is to ensure positive impact on the environment with sensible utilization of land and efficient build-up of harbour infrastructure. The statement of intent, forming the basis of the founding of Associated Icelandic Ports, includes the stipulation that Associated Icelandic Ports shall create new opportunities in the build-up of services and commercial operations in its domain.

During preparation of the competition, the preparation group worked on the future vision for the Associated Icelandic Ports, with the goal that it would be the core of the competition specification. This vision is set out word for word below:

### Future vision for the Associated Icelandic Ports

*The future vision for the Associated Icelandic Ports for the Old Harbour in Reykjavík mainly entails highlighting the different qualities of the harbour area. From plat-D in the east and Örfirisey in the west, there is diverse commercial life and land area, entailing ripe opportunities for development and build-up. The Old Harbour is part of City Centre, and ways can be pointed out to enhance and enrich human life there. Out in Örfirisey there are possibilities for moulding a new settled area with a special identity.*

*Changes in planning and the economy necessitate preparing an overall plan for the area.*

*Heavier harbour operations have been moved to other harbour areas, located farther from City Centre, that are better suited for such operations, as well as Sundahöfn and Grundartangi. This development has already begun, including a new plan for East Harbour and Mýrargata. For example, fishmeal and fish oil operations, utilizing capelin and herring, have been discontinued, and the landing of marine catches has been transferred from East Harbour to West Harbour.*

*It can be anticipated that lighter harbour operations will be strengthened in the Old Harbour in the near future. In this regard, facilities for small fishing boats and small boats can be mentioned, as well as a fish market connected with the operation of small boats. Operations related to the tourist industry and leisure, such as the operation of whale watching and boats for anglers can also be pointed out. Also, the number of sport fishing boats and small sailboats has greatly increased, as well as restaurants on the harbour. A well-endowed Ma-*

safnið. Gert er ráð fyrir að smærri skemmtiferðaskip svo og innlend og erlend rannsóknarskip hafi aðstöðu á Miðbakka, í Austurhöfninni og við Ægisgarð.

Í Vesturhöfninni verði áfram gert ráð fyrir aðstöðu útgerðar og fiskvinnslu sem samræmist nýju umhverfi. Gera má ráð fyrir að löndun úr frystiskipum og gámaflutningar því tengdir flytjist í framtíðinni þangað sem aðstaða er betri og hagkvæmari fyrir þau fyrirtæki sem stunda þá starfsemi.

Samkvæmt aðalskipulagi á hverjum tíma hefur landnotkun við Gömlu höfnina miðast við hafnsækna starfsemi. Hugtakið „hafnsækin starfsemi“ hafði þengri merkingu áður þar sem eingöngu var litið til fiskvinnslu- og útgerðarfyrirtækja eða þjónustufyrirtækja sem nánast eingöngu voru í þjónustu sem tengdust sjávarútvegi eða sjóflutningum. Á undanförunum árum hefur ýmislegt breyst í starfsemi einstakra fyrirtækja innan skipulagssvæðis Gömlu hafnarinnar og hefur sú breyting annars vegar átt sér stað með formlegum hætti og breytingu á skipulagi en hins vegar í tengslum við breytta starfsemi einstakra fyrirtækja sem eru á hafnarsvæðinu. Sem dæmi um breytt skipulag má nefna svonefndan TRH-reit og Mýrargötu- og slippareit, en um breytta starfsemi má benda á verulega breytta starfsemi fyrirtækja í Örfirisey, þar sem breytt starfsemi fyrirtækja byggir aðeins að hluta til á breyttu skipulagi svæðisins.

Talsverð umræða hefur verið um landfyllingar í Örfirisey til vesturs og breytt skipulag sem miðist við að þar geti risið íbúðabyggð. Ljóst er að gæta þarf að ýmsum þáttum í því efni. Rætt hefur verið um flutning ollubirgðastöðvar úr Örfirisey og telja Faxaflóahafnir sf. ástæðu til að skoða kosti og galla þess með hliðsjón af framtíðarskipulagi svæðisins og í samhengi við borgarmyndina. Ljóst er að staðsetning ollubirgðastöðvar í Örfirisey takmarkar það svæði sem kann að vera áhugavert undir íbúðabyggð og umsvif útgerðar og fiskvinnslu í Vesturhöfninni setja slíkra byggð einnig ákveðin takmörk. Eftir sem áður eru Faxaflóahafnir sf. reiðubúnar að gera ráð fyrir breyttri landnotkun á hluta Örfiriseyjar t.d. með blandaðri byggð enda verði þess gætt að nábyli íbúðabyggðar og athafnasvæða gangi ekki hvort gegn öðru. Þess vegna er nauðsynlegt að skoða vel skilin á milli íbúðasvæða og athafnasvæða.

Allt land umhverfis Gömlu höfnina er byggt upp á landfyllingum og hefur sú landgerð verið framkvæmd í nokkrum áföngum frá því Örfirisey var tengd við meginlandið með Grandagarði í upphafi síðustu aldar. Möguleiki er á auka landfyllingu vestan Örfiriseyjar sem geti orðið grunnur að íbúðarbyggð eða blandaðri byggð. Grynningar út frá Örfirisey bjóða upp á að þessi kostur verði skoðaður en nálægð við miðborg Reykjavíkur og eldri byggð vesturbæjarins geta gert slíka byggð áhugaverða. Það er eitt af meginmarkmiðum Faxaflóahafna sf. að gæða Gömlu höfnina því lífi sem rétt blöndun á margþættri starfsemi og þjónustu, íbúðabyggð og opnum svæðum getur boðið upp á.

Maritime Museum opened several years ago at Grandagardur, and a Concert and Conference Centre is being built in East Harbour. It is expected that the sailing club Brokey will set up its facilities at Ingólfsgardur. The Coast Guard ship Ódinn and the tugboat Magni are tied up at the dock connected with the Maritime Museum. Provision has been made for smaller cruise liners as well as facilities for domestic and foreign research vessels in Midbakki in East Harbour and at Ægisgardur.

In West Harbour there will also continue to be facilities for the operation of fishing vessels and fish processing that are harmonized with the new environment. It can be anticipated that landing from freezing ships and related container shipments will be moved to where the facilities are better and more efficient for the companies engaging in these operations.

In accordance with the General Plan each time, land use at the Old Harbour has been based upon harbour-oriented operations. The concept of "harbour-oriented operations" previously had a narrow meaning, covering only fish processing and companies managing fishing vessels or service companies providing services almost exclusively related to fisheries or marine transport. In recent years various things have changed in the operations of individual companies located in the planning area of the Old Harbour, and this change has occurred, on one hand, formally and with changes in planning and, on the other, in connection with changed operations of particular companies in the harbour area. As examples of changed planning, the Concert and Conference Centre plat and the Mýrargata and Shipyard plat may be mentioned, and regarding changed operations, substantially changed operations of companies in Örfirisey can be mentioned, where the changes build only partially on the area's changed planning.

There has been considerable discussion of landfill in Örfirisey to the west and changed planning providing for the construction of a residential area there. Care must clearly be taken regarding several things in this regard. Moving the oil depot out of Örfirisey has been discussed, and Associated Icelandic Ports believe there is reason to re-examine the advantages and disadvantages of this, keeping in mind the area's future planning and the context of the whole city. Clearly the location of the oil depot in Örfirisey limits the area that can be of interest for residential use, and the impact of fishing vessel operations and fish processing in West Harbour also place certain limitations on such usage. Nevertheless, Associated Icelandic Ports are ready to provide for changed land use in part of Örfirisey, e.g., with a mixed settled area, provided that care be taken that the closeness of a residential area and commercial areas does not create conflict. For this reason it is necessary to carefully examine the boundaries between residential and commercial areas.

All of the land around the Old Harbour is built on landfill, and this creation of land has been accomplished in several stages since Örfirisey was connected to the mainland with Grandagardur in the beginning of the last century. There is a possibility of increasing landfill west of Örfirisey, which could become the basis of a residential area or mixed settled area. Shallows off Örfirisey invite the consideration of this alternative, for the proximity to Reykjavík's City Centre and the older West Town neighborhood can make such a settled area interesting. It is one of Associated Icelandic Ports' main goals to imbue the Old Harbour with the life that the right mixture of diverse operations and services, a residential area and open areas can offer.



Mörk samkeppnissvæðisins. // Boundaries of the competition area.

### 3.7 Mörk og stærð samkeppnissvæðisins

Mörk samkeppnissvæðisins eru með þeim hætti að nokkuð skýr lína er dregin þar sem afmörkun á yfirráðasvæði Faxaflóahafna sf. liggur og skulu meginhugmyndir tillagna að nýju skipulagi fyrir Gömlu höfnina vera unnar innan þess ramma. Eina undantekningin á þessari línu er sá reitur er tengist tónlistar- og ráðstefnuhúsi og nær alla leið niður að Austurstræti. Heildarlandsvæði samkeppninnar er um 72ha. Ekki eru gefin nein ákveðin ytri mörk samkeppnissvæðis í sjó.

Nokkuð skýr lína er dregin um það svæði er tilheyrir Faxaflóahöfnum sf. en samkeppnissvæðið er að nokkru leyti framlengt til suðurs/vesturs þar sem svæði Faxaflóahafna sf. mætir miðborginni. Þetta er gert í samráði við Reykjavíkurborg og til þess að þátttakendur geti í tillögum sínum sýnt hvernig miðbærinn og svæðið sunnan/vestan hafnarsvæðisins nær að tvinnast saman í nýju skipulagi fyrir Gömlu höfnina. Nauðsynlegt er að gefa þetta svigrúm til að tryggja heildarmynd svæðisins.

### 3.8 Staða skipulagsmála á samkeppnissvæðinu

Samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 er gert ráð fyrir hafnar- og athafnasvæði í Örfirisey og næst höfninni, en blandaðri byggð þar fyrir sunnan.

### 3.7 Boundaries and size of the competition area

The boundaries of the competition area are such that a fairly clear line marks the boundaries of Associated Icelandic Ports' territory, and the main ideas of proposals for new planning for the Old Harbour shall be prepared within this frame. The only exception to this line is the plot related to the Concert and Conference Centre that reaches all the way down to Austurstræti. The total land area of the competition is about 72 ha. No definite outer sea boundary of the competition area is given.

A fairly clear line is drawn around the area belonging to Associated Icelandic Ports, but the competition area is to some degree extended south/west where the area of Associated Icelandic Ports meets City Centre. This is done in consultation with the City of Reykjavik; it is also done so that participants can show in their proposals how City Centre and the area south/west of the harbour area manage to intertwine in the new planning for the Old Harbour. It is necessary to give this leeway to ensure the area's overall context.

### 3.8 Status of planning in the competition area

The General Plan of Reykjavik 2001-2024 provides for a harbour and commercial area in Örfirisey and area closest to the harbour, but a mixed settlement south of that.





Á árunum 2003 til 2005 var unnið rammaskipulag að Mýrargötu- og slippasvæði. Endanlega rammaskipulagið var valið úr tillögum fjögurra hönnunarhópa verkfræðinga og arkitekta. Samkvæmt því er gert ráð fyrir að Mýrargata verði færð norður fyrir Slippfélagshúsið og hluti hennar lagður í stökk.

Ekki er til deiliskipulag sem tekur yfir allt svæðið, en deiliskipulag var unnið fyrir Örfirisey árið 1981, sem ber heitið deiliskipulag Vesturhafnar, og það hefur verið endurskoðað að hluta til.

Unnið var deiliskipulag í samræmi við rammaskipulagið og skiptist svæðið í þrjá hluta, Héðinsreit, Slippa- Ellingsenreit og Nýlendreit. Slippa- Ellingsenreit er innan samkeppnissvæðis, en hinir tveir reitirnir eru utan þess. Deiliskipulag Slippa- Ellingsenreits gerir ráð fyrir atvinnuhúsnæði næst höfninni en íbúðahúsnæði næst gamla Vesturbænum. Lóðin Grandagarður 2, þar sem hús Alliance stendur, er undanskilin deiliskipulaginu. Gert er ráð fyrir að vernda húsið, en einnig að byggt verði meira á lóðinni. Einnig er lagt til að friða steinbæinn Garðhús að Bakkastíg 9.

Í gildi er deiliskipulag Kvosarinnar, deiliskipulag Norðurstígsreits og Nýlendreits og deiliskipulag Austurhafnar tónlistar- og ráðstefnuhús (TRH), en það síðastnefnda er niðurstaða skipulagssamkeppni.

Á vefslóðinni [skipbygg.is](http://skipbygg.is) má kynna sér gögn varðandi stöðu skipulagsins nánar.

Í gildandi deiliskipulagi fyrir Austurhöfn er gert ráð fyrir að frá Lækjartorgi að tónlistar- og ráðstefnuhúsi sé skilgreint götusvæði til samræmis við stefnumarkandi ákvæðanir, sem gilda fyrir nokkrar götur í Kvosinni, samanber þró-

In the period 2003 to 2005 a frame plan for the Mýrargata and Shipyard area was prepared. The final frame plan was chosen from the proposals of four design groups of engineers and architects. It provides for Mýrargata Street to be moved north of the Slippfélagshús Building and for part of it to be placed in a tunnel.

There is no local plan covering the entire area, but a local plan was prepared for Örfirisey in 1981 and is called The West Harbour Local Plan, and it has been partially revised.

A local plan was prepared in accordance with the frame plan, and the area was divided into three parts: Héðin's plat, Shipyard-Ellingsen plat and Nýlenda plat. The Shipyard-Ellingsen plat is within the competition area, but the other two plats are outside it. The local plan for the Shipyard-Ellingsen plat provides for commercial housing closest to the harbour, but residential housing closest to Old West Town. The plat at Grandagarður 2, where the Alliance Building stands, is exempted from the local plan. The building is expected to be protected, but there will also be further construction on the plat. There is also a proposal to protect the stone farmhouse Garðhús at Bakkastíg 9.

Local plans are in force for Kvosin, Norðurstígur plat and Nýlenda plat, as well as the local plan for the Concert and Convention Centre in East Harbour; the latter is the result of a planning competition.

Documents detailing the status of the planning are available at the website [skipbygg.is](http://skipbygg.is).

The current local plan for East Harbour defines the street area from Lækjartorg Plaza to the Concert and Convention Centre in accordance with policy decisions in force for





unaráætlun Reykjavíkur. Ákvæði þróunaráætlunar og aðal-skipulags um miðborgarkjarna gilda þar af leiðandi um svæði Austurhafnar. Nánari upplýsingar er hægt að nálgast á vefslóðanum

[http://www.rvk.is/Portaldatal/1/Resources/skipbygg/skipulagsm\\_l/throunaraetlun\\_midborgar/greinargerð-III.pdf](http://www.rvk.is/Portaldatal/1/Resources/skipbygg/skipulagsm_l/throunaraetlun_midborgar/greinargerð-III.pdf)

Aðstæður umhverfis tónlistar- og ráðstefnuhús eru nú breyttar frá því að deiliskipulag svæðisins var samþykkt vegna breytinga á eignarhaldi.

Þar sem megin tilgangur samkeppninnar er að ná fram heildarsýn á hafnarsvæði Gömlu hafnarinnar og tengsl þess við aðliggjandi byggð og miðborgina eru þátttakendur hvattir til að horfa til þessara svæða eins og annarra þegar heildarmyndin er skoðuð. Taka skal tillit til fyrirhugaðrar hót-elbyggingar við hlið tónlistarhússins og gönguáássins sem gert er ráð fyrir frá Lækjartorgi að tónlistarhúsi.

Þátttakendur geta gert tillögu að aðlögun svæðanna að eigin hugmyndum og/eða lagt til breytingar á þeim, eftir því sem við á.

Skipulagsupprætti er að finna í fylgiskjali 6.

### 3.9 Nánasta umhverfi

Nánasta umhverfi samkeppnissvæðisins er jafn marg-breytilegt og það er stórt. Mestanpart er svæðið umlukið sjó. Til norðvesturs frá Örfirisey eru hólarnir Selsker og Ak-urey og til norðausturs er Engey. Til suðurs snýr svæðið að Seðlabankanum og Arnarhóli, þá miðbæ Reykjavíkur og svo lágreistri íbúðabyggð, vestasta hluta vesturbæjarins. Vest-

several streets in Kvosin, cf. The Reykjavík Development Plan. Provisions of the Development Plan and General Plan regarding the City Centre core consequently apply to the area of East Harbour. Further information can be found at:

[http://www.rvk.is/Portaldatal/1/Resources/skipbygg/skipulagsm\\_l/throunaraetlun\\_midborgar/greinargerð-III.pdf](http://www.rvk.is/Portaldatal/1/Resources/skipbygg/skipulagsm_l/throunaraetlun_midborgar/greinargerð-III.pdf)

The circumstances surrounding the Concert and Con-vention Centre are now changed from when the local plan of the area was approved, due to changes in ownership.

Since the main purpose of the competition is to develop a comprehensive vision of the Old Harbour area and its connection with the adjacent settled area and City Centre, participants are urged to take these areas into consid-eration, as well as others, in examining the overall picture. Planned hotel construction next to the Concert and Confer-ence Centre and the pedestrian axis planned between Lækjartorg and the concert hall shall be taken into account.

Participants can propose adaptation of the areas to their own ideas and/or suggest changes to them, as rele-vant.

Planning drawings can be found in Accompanying Docu-ment 6.

### 3.9 Nearby environment

The environment nearest the competition area is as diverse as it is large. Most of the area is surrounded by the sea. Northwest of Örfirisey are the islets Selsker and Akurey and another to the northeast, Engey. To the south the area faces the Central Bank of Iceland and Arnarhóll Hill, also Reykjavík City Centre and, finally, the low-rise residential





Þrívíð módelmynd af svæðinu. // Three dimensional model of the area.

asti hluti samkeppnissvæðisins snýr til suðurs að athafna-  
svæði Sorpu.

### 3.10 Þróun atvinnustarfsemi á svæðinu

Á árunum 1994, 1998 og 2004 voru gerðar kannanir og tekn-  
ar saman skýrslur um atvinnustarfsemi á svæðinu. Til að  
viðhalda þessari röð kannanna og sem hluti af undirbúningi  
fyrir samkeppnina var ákveðið að gera slíka könnun á  
svæðinu haustið 2008. Niðurstöður allra kannanna eru  
fylgigögn samkeppninnar (sjá fylgiskjal 13) en helstu niður-  
stöður og samanburður þeirra eru sem hér segir.

Könnunin sem gerð var haustið 2008 fór fram með þeim  
hætti að rannsakandi heimsótti fyrirtæki á svæðinu og lagði  
staðlaðan spurningalista fyrir forsvarsmenn þeirra.

Niðurstöður könnunarinnar voru þær að fyrirtæki með  
atvinnustarfsemi á svæðinu eru 167 og starfsmenn 1.614.  
Fyrirtækjunum var, eins og í fyrri könnunum, skipt í átta  
flokka eftir starfsemi. Þeir eru:

1. Fiskvinnsla og útgerð
2. Iðnaður
3. Þjónusta
4. Smásala og veitingar
5. Heildverslun og umboðssala
6. Geymslur
7. Samgöngur
8. Annað

Nokkur breyting hefur orðið frá fyrri könnunum en árið  
1994 voru 91 fyrirtæki með starfsemi á svæðinu og starfs-  
menn 1.335. Árið 1998 voru svo fyrirtækin sem náðist í orðin  
109 en nákvæmur fjöldi starfsmanna er ekki ljós vegna  
þeirrar talningaraðferðar sem þá var beitt. Árið 2004 náðist  
í forsvarsmenn 80 fyrirtækja og voru starfsmenn þá 1.014.  
Skiptingu fyrirtækja eftir atvinnugreinum árin fjögur má sjá  
á neðangreindri töflu.

area in the westernmost part of West Town. The western-  
most part of the competition area faces south toward the  
commercial area of Sorpa (refuse and recycling station).

### 3.10 Development of business and commercial activities in the area

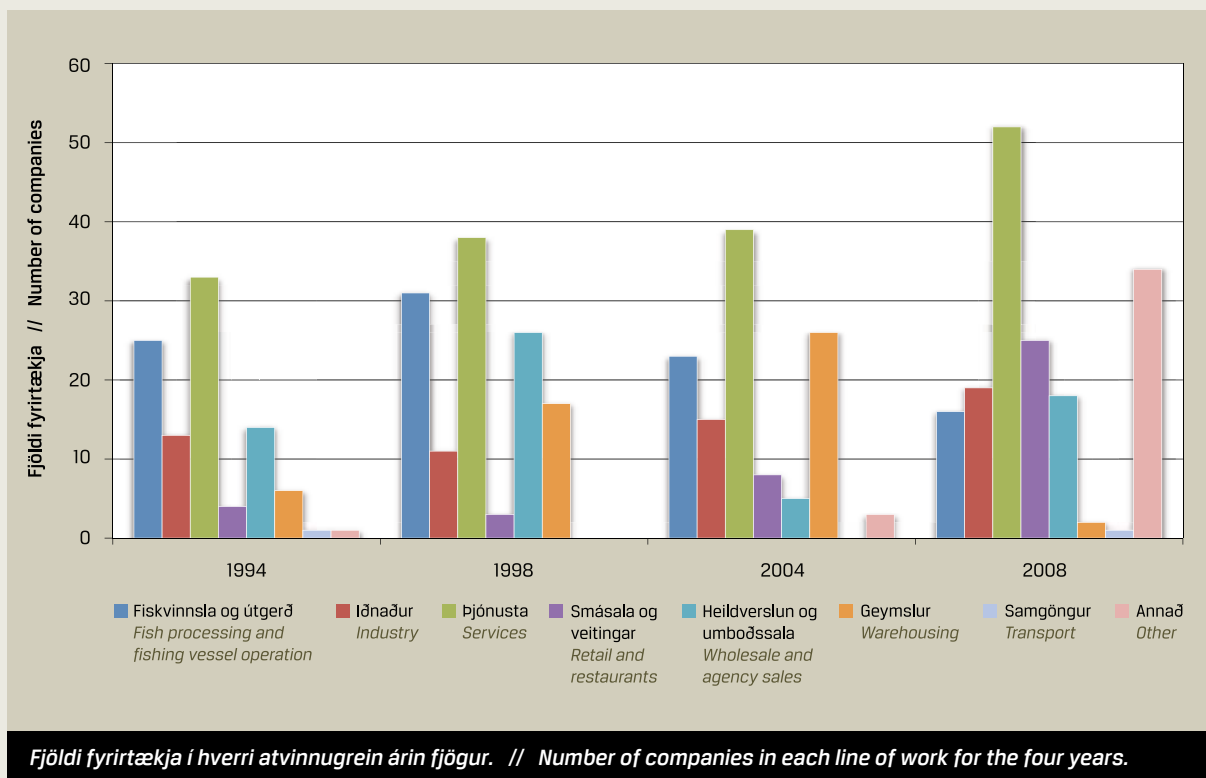
In 1994, 1998 and 2004 surveys were made along with  
reports on the business and commercial activities in the  
area. To continue this series of surveys and as a part of  
preparation for the competition, it was decided to make  
such a survey of the area in the fall of 2008. The results of  
all of the surveys are an accompany document for the  
competition (see Accompanying Document 13), but the  
main conclusions and a comparison of them follows:

The survey made in the fall of 2008 consisted of a  
researcher visiting companies in the area and administer-  
ing a standardized questionnaire to the people in charge.

The survey findings were that there were 167 companies  
engaged in business and commercial activities in the area,  
with 1614 employees. As in previous surveys, the compa-  
nies were divided into eight categories by operation. These  
are:

1. Fish processing and fishing vessel operation
2. Industry
3. Services
4. Retail and restaurants
5. Wholesale and agency sales
6. Storage
7. Transport
8. Other

Some change has occurred since the first surveys, for  
in 1994 there were over 91 companies operating in the area  
with 1335 employees. In 1998 the number of companies  
contacted was 109, but a precise number of employees is  
not clear because of the counting methods employed then.



Eins og sést á töflunni hefur fyrirtækjum sem falla í flokkinn fiskvinnsla og útgerð fækkað frá könnuninni 1998. Það getur þó að einhverju leyti stafað af mun á flokkun milli kannanna. Erfitt þótti að átta sig á viðmiðum fyrir flokkinn árið 2004 en þá voru einhver fyrirtæki í sölu fiskafurða sett inn í þennan flokk en árið 2008 voru aðeins fyrirtæki sem unnu fiskinn eða veiddu hann sett í flokkinn. Öll fyrirtæki sem selja fisk án þess að vinna hann eða veiða voru þannig sett í flokkinn heildverslun. Hlutdeild Reykjavíkurhafnar í úthlutuðum kvóta, unnum afla og lönduðum afla hefur þó ekki dregist saman síðustu ár heldur þvert á móti aukist. Fór hlutdeild í úthlutuðum kvóta þannig úr því að vera minnst 8% fiskveiðiárið 1997/1998 og í það að vera rúm 13% fiskveiðiárið 2007/2008. Auk þessa var um 19% alls botnfisks landað í Reykjavíkurhöfn árið 2008 og var um 17% alls botnfisks var unninn þar árið 2007. Það má því ætla að mikil verðmætasköpun fari fram í Reykjavíkurhöfn.

Starfsmönnum í Gömlu höfninni hefur fjölgað og munar þar mestu um fjölgun starfsmanna í smásölu og veitingum, fjölgun starfa í iðnaði og fjölgun starfa í flokknum annað. Starfsmönnum í fiskvinnslu og útgerð hefur hins vegar fækkað nokkuð frá árinu 1994 eins og sést vel á neðangreindri töflu sem sýnir fjölda starfsmanna við hverja atvinnugrein árin 1994, 2004 og 2008.

Rétt að minnast sérstaklega á flokkinn **annað** sem hefur vaxið mjög frá fyrri árum, bæði í fjölgun fyrirtækja og starfsmanna. Aukinn áhugi á svæðinu hefur dregið marga að til dæmis listamenn sem segjast sækja innblástur til hafsins. Dæmi um fyrirtæki sem sett voru í flokkinn annað eru sjónvarpsstöðin ÍNN, Söngskóli Sigurðar Demetz, hárgreiðslustofan Salon Reykjavík og Víkin – Sjóminjasafnið í Reykjavík. Einnig voru fyrirtæki tengd kvikmyndagerð, auglýsingagerð, almannatengslum sem og listamenn hvers konar sett í þennan flokk.

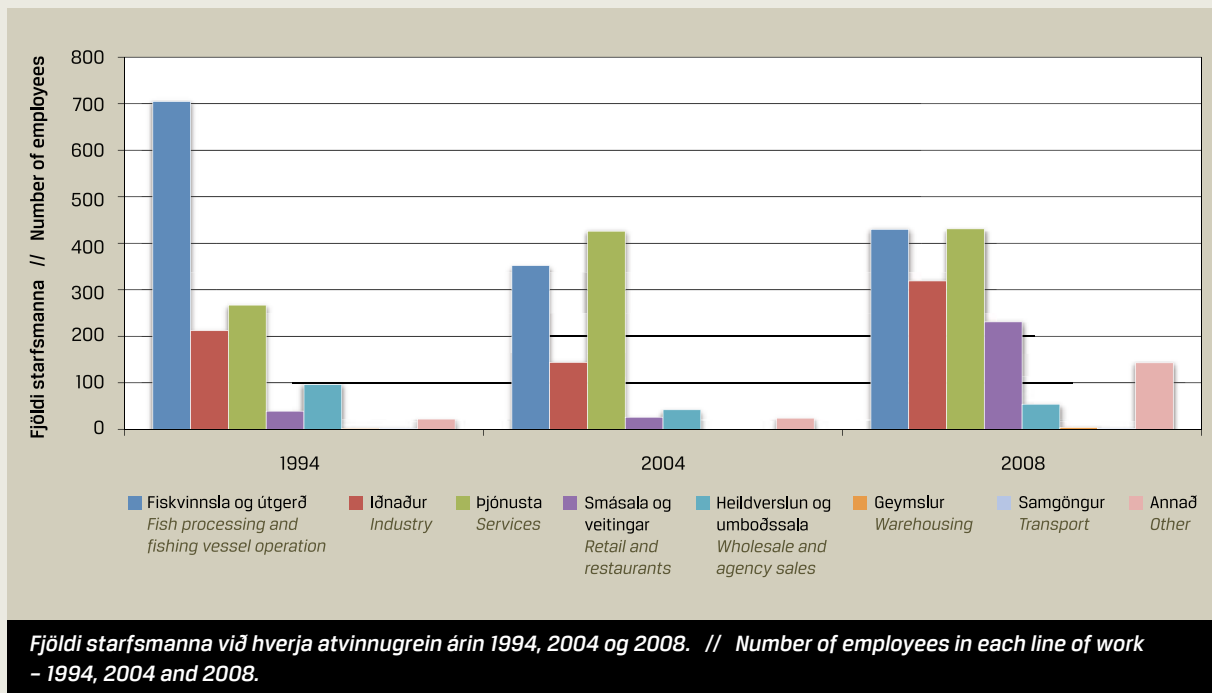
Skýrslur um þróun atvinnustarfsemi er að finna í fylgiskjali 7.

In 2004 people in charge of 80 companies were reached, and the number of employees was then 1014. The division of the companies by occupation for the four years can be seen in the bar graph below.

As can be seen in the table, the number of companies in the category of fish processing and fishing vessel operation decreased since the survey in 1998. This can nevertheless stem, to a certain extent, from a difference in classification between the surveys. It seemed difficult to grasp the classification criteria in 2004 when some companies selling seafood products were put into this category, while in 2008 only companies processing or catching fish were put into the category. All companies selling fish without processing or catching it were put into the category of wholesale. Reykjavík Harbour's share of allocated fishing quota, processed catch and landing of catches has nevertheless not decreased the last several years but, on the contrary, has increased. The share in allocated quota thus went from a low of 8% in the fishing year 1997/1998 to more than 13% in the fishing year 2007/2008. In addition, about 19% of total ground fish was landed in Reykjavík Harbour in 2008, and about 17% of total ground fish was processed there in 2007. It can therefore be supposed that great value creation occurs in Reykjavík Harbour.

The number of employees in the Old Harbour has increased, mostly because of an increase in the number of employees in retail and restaurant operations, an increase in the number of jobs in industry and an increase in the number of jobs in other categories. On the other hand, the number of employees in fish processing and fishing vessel operation has decreased somewhat since 1994, as seen clearly in the table below, showing the number of employees in each line of work in 1994, 2004 and 2008.

It should be specifically mentioned that the category **"Other"** has grown greatly from previous years, in the number of both companies and employees. Increased interest in the area has attracted many people, for example, artists



### Olíubirgðastöð í Örfirisey.

Eins og fram kemur í Framtíðarsýn Faxaflóahafna sf. hefur talsvert verið rætt og spurt um flutning olíubirgðastöðvar úr Örfirisey og telja Faxaflóahafnir sf. ástæðu til að skoða kosti og galla þess. Ákvörðun um flutning olíubirgðastöðvar liggur ekki fyrir en unnið er að gerð nýs lóðaleigusamnings vegna hennar þegar samkeppnislýsing er skrifuð. Því er ljóst að ekki er raunhæft að gera ráð fyrir flutningi stöðvarinnar í náinni framtíð. Hugsanlegan flutning þyrfti að skoða í samhengi við framtíðarskipulag svæðisins í heild, borgar-myndina og einnig út frá öryggissjónarmiðum.

Árlega fara um 500.000 tonn af olíu og eldsneyti um olíustöðina í Örfirisey. Um 70% af því magni er ekið í eldsneytisstöðvar á höfuðborgarsvæðinu og því er hvorki talið hagkvæmara, öruggara né umhverfisvænna að flytja hana fjær miðborginni að svo stöddu.

Staðsetning olíubirgðastöðvarinnar í Örfirisey takmarkar skipulag svæðisins í kring um hana en með tilfærslu olíutanka í áföngum á landfyllingum innan svæðisins mætti léttu nokkuð á áhrifum stöðvarinnar í sínu nánasta umhverfi.

Það er því lagt á herðar þátttakenda að taka afstöðu til ofangreindra aðstæðna.

who say that they seek inspiration from the sea. Examples of companies categorized as "Other" are the television station ÍNN, Sigurdur Demetz Singing School, Salon Reykjavík (hairdresser) and The Bay – The Reykjavik Maritime Museum. Companies related to filmmaking, advertisement production and public relations as well as artists of all kinds were also put into this category.

Reports on the development of business and commercial operations can be found in Accompanying Document 7.

### Oil depot in Örfirisey

As was stated in Associated Icelandic Ports' Future Vision, there has been considerable discussion and inquiry regarding moving the oil depot away from Örfirisey, and Associated Icelandic Ports believe there is reason to discuss the advantages and disadvantages of this. No decision about moving the oil depot has been made, but a new plat lease agreement for it is being prepared as the competition specification is being written. It is therefore clear that it is not realistic to anticipate moving of the depot in the near future. Possible moving would have to be examined in the context of the area's future planning as a whole, the city's overall plan as well as safety.

Annually, about 500,000 tons of oil and fuel go through the oil depot in Örfirisey. About 70% of this quantity is driven to gas stations in the capital area, and it is therefore not deemed more efficient, safer or environmentally sound to move the depot farther from City Centre at this time.

The oil depot's location in Örfirisey limits the area's planning around it, but repositioning oil tanks in stages on land-fill within the area could somewhat lighten the impact of the depot on its closest environment.

Participants are therefore responsible for taking a stand on the above-specified circumstances.

### 3.11 Friðun og verndun

Við undirbúning samkeppninnar var ákveðið að óska eftir því við Árbæjarsafn að gerð yrði mannvirkjakönnun fyrir þann hluta samkeppnissvæðisins sem ekki hafði áður verið kortlagður. Húsakönnun hafði þegar verið gerð vegna sam-

### 3.11 Protection and preservation

During preparation of the competition, Árbæjarsafn Museum was requested to prepare a survey of structures for the part of the competition area that had not previously been mapped. A survey of buildings had already been done



keppna um Mýrargötuskipulag og tónlistar- og ráðstefnuhúss og eru þær fylgiskjöl keppnislýsingar. Mannvirkjaskönnun fyrir Örfirisey og Grandann er einnig fylgiskjal með keppnislýsingunni. Í könnuninni kemur þetta m.a. fram:

*„Það svæði sem hér er til umfjöllunar er frábrugðið öðrum svæðum sem rannsókuð hafa verið í húsakönnunum Minjasafns Reykjavíkur að því leyti að stór hluti húsanna sem hér eru könnuð standa á uppfyllingum. Svæðið hefur verið í uppbyggingu allt frá miðri síðustu öld fram til dagsins í dag og á þeim tíma hefur smám saman bæst við uppfyllingarnar samfara aukinni þörf á landrými fyrir hafnartengda starfsemi. Einungis nyrstu húsin við Hólmaslóð og Eyjarslóð eru byggð á föstu landi Örfiriseyjar, auk ollugeyma á norðausturenda eyjunnar.*

*Nokkur þeirra húsa sem standa á svæðinu í dag eru tekin hér til sérstakrar skoðunar og metin til varðveislu út frá sjónarmiðjum minjavörslu um listrænt eða byggingarsögulegt gildi, menningarsögulegt gildi og umhverfisgildi. Eitt hús á þessu svæði, Grandagarður 2, hefur áður verið tekið fyrir á þann hátt í húsakönnun, en síðan hefur verið gerð tilлага um friðun hússins og því birtist hér endurskoðað varðveislumat á húsinu. Skrá yfir öll hús á svæðinu fylgir síðan áftast í þessari húsakönnun.“*

Hér verða taldir upp nokkrir staðir og mannvirki í Gömlu höfninni sem eftir standa af framkvæmdum liðinna ára. Nauðsynlegt er að þessir staðir fái að halda sér og verði merktir á áberandi hátt þannig að rekja megi sögu hafnarinnar frá upphafi.

**Ingólfsgarður.** Eitt fyrsta mannvirkið sem byggt var þegar framkvæmdir hófust við gömlu höfnina var Ingólfsgarður. Þá lá járnbraut frá Skólavörðuholti í Öskjuhlíð en þar var grjótnám hafnarinnar. Grjótið var tilhöggvið af verkamönnum og ekið með það í járnbrautinni niður að höfn þar sem því var hlaðið utaná garða sem gerðir voru úr fyllingarefni úr Skólavörðuholti.

**Steinbryggjan.** Steinbryggjan liggur undir Pósthússtræti og ekki er vitað hvort framkvæmdir á svæðinu hafi skaðað hana.

**Bólvirkið.** Bólvirkið er mannvirki sem líklega er með fyrstu framkvæmdum við víkina í Reykjavík og var ætlað að vernda landið fyrir ágangi sjávar og líklega að tryggja húsin sem stóðu ofan við bólvirkið. Hluti af bólvirkinu stendur uppúr jörðu á bakvið Kaffi Reykjavík (bryggjuhúsið) og hluti þess var gerður upp og má sjá það í kjallara veitingahússins Gaukus á Stöng.

**Grjóthleðsla við Suðurbugt.** Hleðslan er líklega gerð á árunum 1934-6 þegar verbúðarbryggjurnar þar eru byggðar. Grjótið í þessar hleðslur er mjög líklega tekið úr Öskjuhlíð.

**Grjóthleðsla við Ægisgarð.** Hleðslan er líklega unnin í sambandi við byggingu Ægisgarðs en sá garður er byggður á árunum 1938-1942, þar má leggja líkur að því að það grjót sé tekið úr Öskjuhlíð.

**Grjóthleðsla við Grandagarð 8.** Þessi grjótgarður er hlaðinn þegar Fiskiðjuver Ríkisins var byggt á þessum stað um 1942 -3. Telja má líklegt að þá hafi verið byrjað að vinna grjót í Skippholti, neðan við þann stað sem Sjómannaskólinn stendur. Til eru ljósmyndir frá því grjótnámi en sú vinna var atvinnubótavinna á vegum Reykjavíkurborgar.

**Grjóthleðsla frá Grandagarði 8 og fram að Granda-bakka.** Hleðslan er líklega unnin á árunum í kringum 1950, Verbúðarbryggjur voru byggðar um 1944-6 og þá er hleðslan unnin með þeirri framkvæmd. Það grjót er líklega úr grjótnámunni við Skippholt.

**Grjóthleðsla við Sildarbryggju og Ólíubryggju.** Ólíubryggjan er byggð um 1948 og sildarbryggja 1964. Grjót-

for competitions on the planning of Mýrargata and the Concert and Conference Centre, and the surveys are accompanying documents of the competition specification. A survey of structures for Örfirisey and Grandinn is also an accompanying document of the competition specification. Among other things, the survey states:

*"The area discussed here is different from other areas that have been researched in building surveys of the Reykjavík City Museum, in the sense that a large part of the buildings surveyed here rest on landfill. Build-up of the area has gone on from the middle of the previous century through today, and during that time landfill has been added little by little, in parallel with increased need for land space for harbour-oriented operations. Only the northernmost buildings at Hólmaslóð and Eyjarslóð are built on the solid ground of Örfirisey, in addition to oil tanks on the northern end of the island.*

*Several of the buildings standing in the area today are singled out here for special consideration and assessed for preservation from the perspective of preservation as relics for their visual value or value in terms of construction or cultural history or the environment. One of the buildings in this area, Grandagarður 2, has previously been singled out in this way in a building survey, and a proposal was later made for the building's protection, and therefore a revised preservation assessment of the building is published here. A register of all buildings in the area is appended to this building survey."*

Several places and structures, still remaining in the Old Harbour from the construction of past years, are listed below. It is necessary that these places remain and be marked prominently so that the history of the harbour can be traced from the beginning.

**Ingólfsgarður.** One of the first structures that was built when construction began at the Old Harbour was Ingólfs-garður. A railway track lay from Skólavörðuholt to Öskjuhlíð, where there was a rock quarry for the harbour. The rock was cut by workers and driven on the railway track down to the harbour where it was laid on the outside of walls made of fill material from Skólavörðuholt.

**The Stone Dock.** The Stone Dock lies beneath Pósthússtræti, and it is not known whether projects in the area have damaged it.

**Bólvirkid.** Bólvirkid is a structure that is probably one of the first projects on the bay in Reykjavík; it was intended to protect the land from sea erosion and probably protect the buildings standing above it. Part of the structure sticks up out of the ground behind Kaffi Reykjavík (The Dock House), and a part of it was fixed up and can be seen in the basement of the restaurant Gaukur á Stöng.

**Rock wall at Sudurbugt.** The wall was probably laid 1934-1936 when the fishing station docks there were built. The rock in this wall was very probably taken from Öskjuhlíð.

**Rock wall at Ægisgarður.** The wall was probably laid in connection with the construction of Ægisgarður, which was built between 1938 and 1942, so the rock was probably taken from Öskjuhlíð.

**Rock wall at Grandagarður 8.** This rock wall was laid when the State Fish Processing Plant was built at this location around 1942-1943. It can be deemed likely that rock had begun to be quarried in Skippholt, below where the Seamen's School stands. There are photographs from this rock quarry, which provided relief work under the auspices of the City of Reykjavík.

hleðslan hefur líklega verið unnin með framkvæmdinni 1948 og er grjótið líklega úr námunni við Skipholt.

**Ströndin meðfram Eyjarslóð.** Þessi hluti Örfiriseyjar er líklega sá eini sem eftir stendur af gömlu eyjunni. Ekki hafa fundist neinar heimildir sem benda til þess að strandlengjunni hafi verið breytt.

**Steinbærinn við Bakkastíg.** Einn af fáum steinbæjum sem eftir eru í Reykjavík enda er hann friðaður samkvæmt friðunarlögum. Leggja ber áherslu á að steinbærinn verði endurbýggður í sömu mynd og hann var. Nauðsynlegt er að fá kunnugan mann til að skrifa sögu steinbæjarins um uppruna hans og ábúendur frá upphafi.

Mannvirkja- og húsakannanir er að finna í fylgiskjali 8.

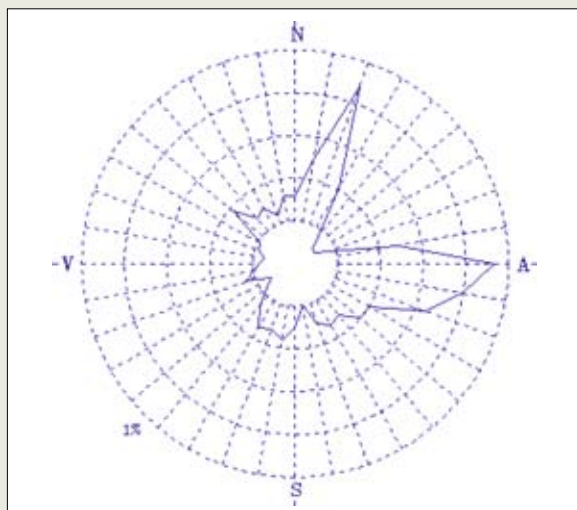
### 3.12 Veðurfar

Haraldur Ólafsson, veðurfræðingur hefur tekið saman greinargerð um veðurfar á svæðinu og er hún fylgiskjal keppnislýsingar. Helstu niðurstöður hans eru þessar.

*„Næðingssamt er við Reykjavíkurhöfn. Þar er hægur vindur töluvert sjaldgæfari en t.d. við Bústaðaveg í Öskjuhlíðarhálandi. Stormar af suðlægum áttum eru þó fátíðari en víða annars staðar á höfuðborgarsvæðinu. Norðanstormar eru algengir. Úrkoma fellur aðallega í vindi milli austurs og suðsuðausturs að báðum áttum meðtöldum. Úrkoma í vindi milli suðsuðausturs og suðvesturs er þó ekki óalgeng. Milt veður er einkum í norðvestanátt (hafgolu) eða austan- eða suðaustanátt. Hiti er að jafnaði yfir 10 stigum yfir hásumarið, en oft nálægt frostmarki yfir háveturinn. Hár hiti mælist töluvert sjaldnar en við Bústaðaveg.*

*Úrkoma er að jafnaði í um 17 daga í mánuði að sumarlagi, en aðeins um þriðja hvern dag ef aðeins er litið til sólarhringsúrkomu sem er yfir 1 mm. Alhvítt er að jafnaði um þriðja hvern dag yfir háveturinn.*

Samantekt um veðurfar er að finna í fylgiskjali 9.



Vindrósi fyrir Reykjavíkurhöfn 1998-2005. // Wind compass for Reykjavík Harbour 1998-2005.

**Rock wall from Grandagardur 8 out to Grandabakki.** The wall was probably laid in the years around 1950. The fishing station docks were built from 1944 to 1946, and the wall was laid along with that construction. This rock was probably from the rock quarry at Skipholt.

**Rock wall at Sildarbryggja Pier and Ólíubryggja Pier.** Ólíubryggja Pier was built around 1948 and Sildarbryggja Pier in 1964. The rock wall was probably laid along with the project in 1948, and the rock probably came from the quarry at Skipholt.

**Beach along Eyjarslóð.** This part of Örfirisey is probably the only one remaining from the old island. No historical references have been found indicating that the stretch of beach has been changed.

**Stone farm at Bakkastígur.** One of the few stone farmhouses remaining in Reykjavík; the farm is in fact protected under the Protection Act. It must be emphasized that the stone farmhouse will be rebuilt in its original form. It is necessary to get a qualified person to write the history of the stone farmhouse regarding its origin and occupants from the beginning.

Surveys of structures and buildings can be found in Accompanying Document 8.

### 3.12 Climate

Meteorologist Haraldur Ólafsson has written a report on the climate in the area, which is an accompanying document of the competition specification. Its main conclusions are as follows:

*"It is windy at Reykjavík Harbour. Low winds are considerably less common there than, for example, on Bústaðavegur up on Öskjuhlíð Hill. Nevertheless, storms out of the south are less frequent than elsewhere in the capital area. Storms out of the north are common. Precipitation falls mainly when wind blows between east and southeast, including both directions. Nevertheless, precipitation in wind from southeast and southwest is not uncommon. The weather is mild, especially in a northwesterly ocean breeze or easterly or southeasterly. The average temperature is over 10° at the height of summer, but is often near freezing at the height of winter. High temperature is measured considerably less often than at Bústaðavegur.*

*Precipitation falls, on average, about 17 days a month in the summer, but it exceeds 1 mm only about every third day, based on a 24-hour period. On average snow covers the ground about every third day at the height of winter."*

A summary on the climate can be found in Accompanying Document 9.



### 3.13 Umhverfisgæði

Óskað er eftir því að þátttakendur sýni fram á hvernig skipulag svæðisins getur best uppfyllt óskir um sjálfbæra byggð í samræmi við markmið Staðardagskrár 21. Það er: gott og heilsusamlegt mannlíf í fallegu umhverfi með góðri nýtingu orku, endurnýtingu og lágmarks mengun.

Huga þarf sérstaklega að umferð og sýna fram á hvernig tekið er á umferðaraukningu ef lagt er til að atvinnustarfsemi og íbúðabyggð á svæðinu verði aukin.

### 3.14 Fyllingar

Örfirisey var eyja eins og nafnið bendir til en tengd landi með granda á örfiri. Norðurströnd Reykjavíkur lá áður að opnu hafi. Gera má ráð fyrir að Hólminn og jafnvel Akurey hafi verið landtengdar við landnám þar sem vitað er að land sígur rúma 10 cm á öld – eða samtals rúman metra frá landnámi. Í vestur frá Örfirisey liggur í dag rani grynninga með skerjum og hólum út að Akurey. Vestanaldan er kröftug á þessu svæði og kaldur norðanstrengur er ríkjandi í björtu veðri.

Árið 1902 braut sjór allmikið úr grandanum út í Örfirisey. Grandinn var náttúrulegur varnargarður fyrir báta leguna framan við bæinn, en sjór gekk eftir það látlaust yfir grandann á tveimur stöðum og gerði bátum erfitt um vik í hafnarlegunni. Þetta sama sumar var því grjóti hlaðið í vikin og einnig gerðir varnargarðar vestan við bæinn. Má segja að þetta sé fyrsta hafnarframkvæmdin við Reykjavíkurhöfn. Eftir það var lítið aðhafst við hafnargerð fyrr en á árabílinu 1913 til 1917 þegar ramminn um núverandi höfn er skapaður og Örfirisey tengd landi með Grandagarði. Nokkrir landvinnningar unnust með landfyllingum við Grandagarð á sjötta og sjöunda áratug 20. aldar en stærsti hluti núverandi baklands í Örfirisey hefur verið mótaður eftir 1984. Í endurskoðuðu aðalskipulagi frá árinu 1984 voru teknar ákvarðanir um allmikla breytingu á landnotkun með norður ströndinni þar sem enn var ýmis starfsemi tengd höfninni og athafnastarfsemi og var breytingin fólgin í breytingu á landnotkun yfir í íbúðabyggð eða blönduð íbúða- og þjónustusvæði. Í aðalskipulaginu 1984 er því gert ráð fyrir aukinni landfyllingu

### 3.13 Environmental quality

Participants are requested to show how the area's planning can best fulfill desires for a self-sustaining settled area in accordance with the goal of Local Agenda 21: good and healthful human life in a beautiful environment with good utilization of energy, recycling and minimal pollution.

Specific consideration must be given to traffic and showing how increased traffic is addressed if an increase in commercial operations and the residential part of the area is recommended.

### 3.14 Landfill

Örfirisey was an island, as indicated in its name (-ey = island), but is now connected by a jetty to the littoral. The north shore of Reykjavík lay previously on the open ocean. It can be assumed that Hólminn and even Akurey were connected to land during the Settlement since it is known that the land subsides more than 10 cm per century – a total exceeding one metre since the Settlement. Today, west of Örfirisey, a spur of shallows with skerries and islets extends out to Akurey. Waves from the west are powerful in this area and cold northerlies are predominant in clear weather.

In 1902 the sea took quite a lot out of the isthmus out to Örfirisey. The isthmus was a natural breakwater for boat moorage in front of the town, but the sea continuously washed over it in two places, making it difficult for boats in the harbour moorage. That same summer rock was therefore laid in the harbour, and breakwaters were also built west of the town. These can be said to be the first harbour construction projects at Reykjavík Harbour. After that there was little harbour construction until the period 1913-1917 when the frame of the current harbour was created, and Örfirisey was connected to the land with Grandagardur. Several beachheads were made with landfill at Grandagardur in the 1950s and 1960s, but the biggest part of the current support areas in Örfirisey were shaped after 1984. A revised General Plan in 1984 included decisions about quite a large change in land use along the north shore, where there were still various operations connected with the



við Örfirisey til að skapa Gömlu höfninni bakland. Einnig var í skipulaginu gert ráð fyrir möguleika til framtíðar á landfyllingu, um 55 hektara af nýju landi fyrir íbúðabyggð í vesturátt, um Hólma í átt að Akurey.

Í gildandi aðalskipulagi er ekki gert ráð fyrir slíkri fyllingu heldur landfyllingu í vesturátt meðfram Eidsgranda og Ánanaustum fyrir blandaða byggð á um 35 ha landsvæði.

Á síðustu árum hafa komið fram margar tillögur um landfyllingu við Örfirisey í vesturátt að Akurey. Þessar tillögur hafa ekki hlotið umfjöllun eða afgreiðslu í borgarkerfinu. Stærðir þeirra hafa verið á bilinu 25 ha og upp í 483 ha.

Rétt er að undirstrika að óskað er eftir að þátttakendur geri grein fyrir áfangaskiptingu og í tilfelli landfyllinga hvernig þeir hyggjast takast á við þætti eins og kröftugan öldugang, veðurfar, mengun og umferðarlausnir, umferðartengingar við aðra hluta borgarinnar og hvernig umferð innan svæðisins er kortlögð.

Óskað er eftir að þátttakendur rökstyðji hugsanlegar tillögur sínar að íbúðabyggð í eða við Örfirisey á landfyllingu og geri grein fyrir niðurstöðum sínum í máli og myndum þar sem þeir lýsa samspili og nábýli við höfnina og starfsemina þar og við hafið, miðbæinn og byggðina í vestur- og miðbænum.

Ítarlegri gögn varðandi landfyllingar, sjóvarnir og sjávarstöðu er að finna í fylgiskjali 10.

### 3.15 Áfangaskipting

Þátttakendur skulu áfangaskipta tillögum sínum eftir því sem við á. Hver áfangi skal vera skipulagður þannig að hann sé sjálfstæð eining og óháður næstu áföngum ótíma-bundið.

Umferðarmannvirki skulu taka mið af áfangaskiptingu þannig að þau þjóni stærð svæðis í hverjum áfanga og eru óháð næstu áföngum.

Bent er á að við á svæðinu eru í gildi lóðaleigusamningar við þá aðila sem reka starfsemi á svæðinu. Þessir samningar eru flestir til 15-20 ára og skal taka mið af þeim við gerð áfangaskiptinga. Svo dæmi sé tekið eru samningar vegna olíubirgðastöðvar lausir þegar keppnislýsing þessi er gerð og því ekki ráðlegt að gera ráð fyrir því í tillögum að olíubirgðastöð fari af svæðinu í fyrsta áfanga.

### 3.16 Samgöngumál

Niðurstæða frumgreiningar á flutningsgetu og umferðarflæði óbreyttar Mýrargötu bendir til að umferðarástand verði ásættanlegt þegar uppbyggingu á Mýrargötu- og slippa-svæði er lokið. Miðast þessi niðurstæða við gildandi deilis- skipulag svæðisins, en ástandið versnar hratt ef einhver umferð að ráði að/ frá Örfirisey bætist við þá uppbyggingu. Við gerð síðasta aðalskipulags var reiknað með að núverandi umferðarkerfi þyldi 5 þús. íbúabyggð í Örfirisey. Frá þeim tíma hefur byggð verið þétt og starfsemi breyst þannig að svigrúm til uppbyggingar með núverandi gatna- kerfi hefur frekar minnkað.

Á aðalskipulagi er reiknað með stuttum stökk frá Ægis- götu að Ánanaustum. Þessi stökkur mun ekki geta annað umferð frá umtalsvert stærri byggð í Örfirisey auk þess sem umferðin fer gegnum Kvosina.

Á fundi sínum þann 9. okt. 2008 samþykkti borgarráð eftirfarandi tillögu borgarstjóra:

harbour and commercial activities; the land use was changed to a residential area or a mixed residential and service area. The General Plan of 1984 therefore provided for increased landfill at Örfirisey to create support areas for the Old Harbour. The planning also provided for the future possibility of landfill, about 55 hectares of new land for a residential area to the west, through Hólmar toward Akurey.

The current General Plan does not provide for such land- fill, but rather landfill to the west along Eidsgrandi and Ánanaust, for a mixed settled area of about 35 hectares.

In recent years, there have been many proposals for landfill from Örfirisey westward to Akurey. These proposals have not been discussed or addressed in the city system. The size of these proposals has ranged from 25 ha. to 483 ha.

It should be emphasized that participants are requested to indicate phases, and, in instances of landfill, how they plan to address factors like heavy wave action, climate, pollution and traffic solutions, traffic connections with other parts of the city, and how traffic within the area is mapped out.

Participants are requested to present cogent explana- tions of possible proposals for a residential area in or at Örfirisey on landfill and explain their conclusions in words and pictures, describing interaction with and proximity to the harbour and operations there and with the ocean, City Centre and the settled area in West Town and City Centre.

More detailed information regarding landfill, sea walls and breakwaters and the sea level is found in Accompany- ing Document 10.

### 3.15 Phases

Participants shall divide their proposals into phases, as relevant. Each phase shall be planned to be an indepen- dent unit, indefinitely independent of subsequent phases.

Traffic structures shall take phases into account so that they serve the size of the area for each phase and are independent of subsequent phases.

It is pointed out that in many parts of the area, plat lease agreements are in effect for the parties with operations in the area. Most of these agreements are for 15-20 years, and they shall be taken into account in making phases. For example, the agreements for the oil depot are being reviewed when this competition specification is written, and it is therefore not advisable in proposals to assume that the oil depot will leave the area in the first phase.

### 3.16 Transport

The conclusion of the initial analysis of the transport capacity and traffic flow of an unchanged Mýrargata indi- cates that the traffic situation will be acceptable after the completion of the build-up of the Mýrargata and shipyard area. This conclusion is based on the current local plan of the area, but that situation will worsen quickly if apprecia- ble traffic to/from Örfirisey is added to the build-up. In mak- ing the last General Plan, the assumption was made that the current traffic system would support a residential area of 5000 people in Örfirisey. Since then, the settled area has become denser, and operations have changed so that the leeway for build-up with the current system of streets has rather decreased.

The General Plan assumes a short traffic tunnel from Ægisgata to Ánanaust. This tunnel will not be able to handle traffic from a considerably bigger settled area in Örfirisey in addition to the traffic going through Kvosin.

Borgarráð samþykkir að fyrirhuguðum framkvæmdum við svokallaðar stokkalausnir við Geirsgötu og Mýrargötu verði frestað. Þess í stað hefji Reykjavíkurborg, ásamt Faxaflóahöfnum, undirbúning að bráðabirgðalausn til næstu ára í samstarfi við ÍAV, Portus, Austurhöfn og Vegagerðina. Vegurinn verði tveggja akreina og hannaður með það að markmiði að rjúfa ekki tengingu tónlistar- og ráðstefnuhússins við Miðborgina. Sérfræðingum á skipulags- og byggingarsviði, umhverfis- og samgöngusviði og framkvæmda- og eignasviði verði falið að undirbúa tillögur um nánari útfærslur þeirrar bráðabirgðalausnar, en jafnframt að móta tillögur að framtíðarlausn. Þar verði sérstaklega horft til lausna á borð við jarðgangnagerð með tengingu við Örfirisey.

Horft er til umferðarlausna sem leiða umferðina framhjá Kvosinni þannig að bílaumferð kljúfi ekki hafnarsvæðið frá hjarta Kvosarinnar. Umræða um brú fyrir hafnarmynnið fékk ekki jákvæðan hljómgrunn á árum áður en í þessari samkeppni er ekki loku fyrir það skotið að slík lausn eigi heima í framtíðarskipulagi svæðisins.

Umferðarlausnir sem felast í jarðgöngum, stokkum og brúarsmið eru mjög kostnaðarsamar en verða vart framkvæmdar í áföngum. Þátttakendum er því gert að taka afstöðu varðandi umferðarlausnir til samræmis við tillögur sínar og rökstyðja val sitt í samgöngumálum.

Fram hefur komið hugmynd að léttlestarsamgöngum sem tengja byggð í Örfirisey við byggð í Vatnsmýri. Forsenda þess er þétt byggð á báðum stöðum.

Minnt er á Samgöngustefnu Reykjavíkurborgar sem er aðgengileg á:

[http://www.rvk.is/Portalddata/1/Resources/umhverfissvid/umhverfisstefna/Layout\\_-\\_Samgoengustefna.pdf](http://www.rvk.is/Portalddata/1/Resources/umhverfissvid/umhverfisstefna/Layout_-_Samgoengustefna.pdf)

Yfirskrift samgöngustefnunnar er;

*„Reykjavík - borg sem tryggir greiðar og öruggar samgöngur fyrir alla; samgöngur er jafnframt stuðla að bættu umhverfi, góðri heilsu og aðlaðandi borgarbrag.“*

Í nánd við miðborg er einmitt tækifæri til að skipuleggja með tilliti til fjölbreytts ferðamáta.

Hafa ber í huga að keppnisvæðið er mjög flatt og liggur að athafnasvæði við höfnina og þétt að þjónustu og atvinnulífi í miðborginni. Vinna þarf vandlega með hugmyndir um skýldar gönguleiðir, hjóltreiddastíga og fyrsta flokks almenningssamgöngur. Óskað er eftir frjóum hugmyndum um umferðarlausnir þar sem þessi atriði hafa forgang fram yfir bílaumferð á svæðinu og inni í hverfum.

Samantekt um samgöngumál er að finna í fylgiskjali 11.

A meeting of the Reykjavik City Council on 9 October 2008 approved the following proposal of the mayor:

*The City Council resolves that the planned construction of "tunnel solutions" at Geirsgata and Mýrargata shall be postponed. Instead, the City of Reykjavik, along with Associated Icelandic Ports, will begin preparing an interim solution for the next several years, in collaboration with ÍAV [translator's note: Iceland Prime Contractor], Portus, East Harbour and the Public Roads Administration. The road shall have two lanes and be designed with the goal of not severing the connection of the Concert and Conference Centre with City Centre. Specialists in the Planning and Construction Division, Environmental and Communications Division and Projects and Assets Division of the City of Reykjavik will be charged with preparing proposals for a more detailed implementation of this interim solution, but will also formulate proposals for a future solution. Specific consideration shall be given to solutions like construction of a subterranean tunnel with a connection at Örfirisey.*

This aims at traffic solutions channelling traffic past Kvosin, so that car traffic does not cut the harbour area off from the heart of Kvosin. Discussion of a bridge across the mouth of the harbour did not receive a positive response in previous years, but regarding this competition it is presumed that such a solution can have a place in the future planning of the area.

Traffic solutions in the form of a subterranean tunnel, surface tunnels and bridge construction are extremely costly and will hardly be accomplished in stages. Participants are therefore compelled to take a stand regarding traffic solutions under their proposals and argue for their choice in traffic solutions.

An idea has been broached regarding light train communications connecting the settled area in Örfirisey with the settled area in Vatnsmýri. The underlying assumption is densely settled areas in both places.

The City of Reykjavik's Communications Policy can be found at:

[http://www.rvk.is/Portalddata/1/Resources/umhverfissvid/umhverfisstefna/Layout\\_-\\_Samgoengustefna.pdf](http://www.rvk.is/Portalddata/1/Resources/umhverfissvid/umhverfisstefna/Layout_-_Samgoengustefna.pdf)

The subtitle of the policy is:

*"Reykjavík - the city ensuring smooth and safe communications for all; communications that also promote and improve the environment, good health and an attractive city milieu."*

Near City Centre is an opportunity for planning with respect to multiple means of transportation.

It must be kept in mind that the competition area is extremely flat and lies adjacent to commercial areas at the harbour, very close to services and business operations in City Centre. Careful work must be done with ideas about sheltered walking routes, bicycle paths and first-class public transportation. Imaginative ideas are requested regarding traffic solutions, prioritizing these points over automobile traffic in the area and within neighborhoods.

A summary on traffic/communications affairs can be found in Accompanying Document 11.



## 4 Verk að lokinni samkeppni Projects after the competition

Vonir verkkaupa standa til þess að samið verði við einn eða fleiri verðlaunaða hönnunarahópa að samkeppni lokinni um vinnu við einstök verkefni innan skipulagssvæðisins.

Ennfremur vonast verkkaupi til þess að verðlaunatilögur verði þarft innlegg í endurskoðun aðalskipulags Reykjavíkur.

Þetta á við um A og B hluta samkeppninnar.

The buyer hopes that after the competition, agreements will be entered into with one or more prize-winning design groups regarding work on individual projects within the planning area.

The buyer also hopes that prize-winning proposals will be valuable input for revision of the General Plan of Reykjavík.

This applies to Parts A and B of the competition.



# 5 Samþykki keppnislýsingar

## Agreement of competition specification

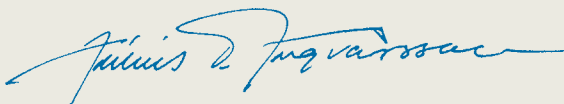
Keppnislýsing þessi, samkeppnisreglur AÍ og samningur sem gerður var milli AÍ og Faxaflóahafna sf. er grundvöllur keppninnar.

Keppnislýsing er samþykkt af verkkaupa og dómnefndarmönnum. Formaður samkeppnisnefndar AÍ samþykkir með undirritun sinni tæknilega tilhögun samkeppninnar.

Reykjavík 7. júní 2009

**Dómnefnd samþykkir að dæma eftir keppnislýsingu þessari:**

*Tilnefndir af verkkaupa:*  
*Designated by the buyer:*



**Júlíus Vífill Ingvarsson**  
formaður dómnefndar, Chairman – Jury



**Dagur B. Eggertsson**  
borgarfulltrúi, Reykjavík City Councilman



**Gísli Gíslason**  
hafnarstjóri, Port Director



**Lena Helgadóttir**  
arkitekt FAÍ, architect FAÍ

Það staðfestist hér með að A hluti keppnislýsingar þessarar er unnin samkvæmt samningi AÍ og verkkaupa og er í samræmi við samkeppnisreglur Arkitektafélags Íslands.

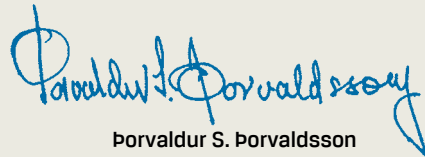
This competition specification, AÍ's competition rules and the agreements entered into between AÍ and Associated Icelandic Ports are the basis of the competition.

The competition specification is approved by the buyer and members of the Jury. By the signature below, the chairman of the Competition Committee of AÍ approves the technical arrangement of the competition.

Reykjavík, 7 June 2009

**The Jury agrees to judge in accordance with this competition specification:**

*Tilnefndir af Arkitektafélagi Íslands:*  
*Designated by the Association of Icelandic Architects:*



**Þorvaldur S. Þorvaldsson**  
arkitekt FAÍ, architect FAÍ



**Valdís Bjarnadóttir**  
arkitekt FAÍ, architect FAÍ



**Harpa Stefánsdóttir**  
arkitekt FAÍ, architect FAÍ

It is hereby confirmed that this competition specification (regarding Part A) has been prepared in accordance with an agreement between AÍ and the buyer and is in accordance with the competition rules of the Association of Icelandic Architects.



**Ólafur Sigurðsson**  
formaður samkeppnisnefndar AÍ, Chairman of the Competition Committee of AÍ



**[www.faxafloahafnir.is](http://www.faxafloahafnir.is)**

**[www.ai.is](http://www.ai.is)**