



Borgarráð Reykjavíkur
Tjarnargötu 11
101 Reykjavík

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 11. mars 2020 varðandi eftirfarandi mál.

Hlemmur, reitur 1.240.0

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga umhverfis- og skipulagssviðs, skipulagsfulltrúa, að nýju deiliskipulagi fyrir reit 1.240.0, Hlemmur. Skipulagið felur í sér endurskipulagningu svæðisins fyrir forgangsakreinar hágæða almenningssamgangna, ný gatnamót við Snorrabraut/Bríetartún, nýtt torg og göngugötur, afmörkun byggingarreits fyrir flutningshúsið Norðurpól og ný létt mannvirki fyrir verslun og þjónustu og ný afmörkun deiliskipulagsreita á svæðinu, samkvæmt uppdr. Yrki arkitekta ehf. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020. Einnig er lagður fram skuggavarpuppdr. dags. 27. nóvember 2019, greinargerð Yrki arkitekta ehf. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020 og umferðarskýrsla Eflu dags. 29. nóvember 2019. Tillagan var auglýst frá 16. desember 2019 til og með 29. janúar 2020. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir/umsögn: Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur dags. 15. janúar 2020, Jón Rúnar Pálsson dags. 15. janúar 2020, Minjavernd dags. 20. janúar 2020, Ingólfur Kristjánsson dags. 27. janúar 2020, Ólafía Einarsdóttir dags. 27. janúar 2020, Samúel Torfi Pétursson dags. 29. janúar 2020, Íbúaráð Miðborgar og Hlíða dags. 29. janúar 2020, Landssamtök hjóltreidamanna dags. 29. janúar 2020, Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu dags. 29. janúar 2020, skrifstofa umhverfisgæða dags. 29. janúar 2020, Bifreiðafélagið Frami dags. 29. janúar 2020, Jón Rúnar Pálsson dags. 29. janúar 2020 og Mörkin lögmannsstofa hf. f.h. Hreyfils dags. 29. janúar 2020. Einnig eru lögð fram minnisblöð Veitna annars vegnar um Stofnlögn fráveitu dags. 30. janúar 2020 og hins vegar um athugasemdir Veitna við tillögu að deiliskipulagi fyrir Hlemmur dags. 31. janúar 2020. Jafnframt er lagt fram minnisblað Veitna dags. 3. mars 2020 með athugasemdum og fundargerð umhverfis- og skipulagssviðs dags. 26 febrúar 2020 vegna fundar 19. febrúar 2020 með fulltrúum frá Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, LRH. Einnig er lögð fram umsögn skipulagsfulltrúa dags. 6. mars 2020.

*Samþykkt sbr. 3. mgr. 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, með þeim breytingum sem koma fram í umsögn skipulagsfulltrúa dags. 6. mars 2020.
Visað til borgarráðs.*

Fulltrúar Samfylkingarinnar, Viðreisnar og Pírata leggja fram svohljóðandi bókun: Hugmyndin um endurskipulag Hlemmtorgs á sér nokkuð langa sögu. Reykjavíkurborg bauð fyrir þremur árum nokkrum arkitektastofum að taka þátt í hugmyndaleit með það markmiði að gera nýtt heildarskipulag sem gerði Hlemmur að miðpunkti mannlífs, samgangna og samskipta í austurborginni. Nýtt deiliskipulag, byggt á tillögum



hugmyndaleitarinnar, gerir Hlemmtorg að aðlaðandi og öruggara umhverfi fyrir gangandi vegfarendur og um leið að kjörstað fyrir iðandi mannlíf. Það stuðlar að bættum aðstæðum fyrir skilvirkar almenningsamgöngur og tryggir samhangandi kerfi hjólastíga. Tekið var tillit til athugasemda lögreglunnar við endanlega útfærslu tillögunnar. Við tökum undir jákvæða umsögn íbúaráðs Miðborgar og Hlíða og leggjum áherslu á aðgengi fyrir alla og að það verði gaman fyrir krakka að koma á Hlemm.

Fulltrúar Sjálfstæðisflokksins leggja fram svohljóðandi bókun:

Mikilvægt er að aðstaða fyrir leigubíla verði tryggð áfram og merkingar þeirra verði skýrar og sjáanlegar á torginu. Unnið verði að útfærslu fyrir leigubíla í góðu samráði við hagaðila. Þá er rétt að endurskoða framtíðarstaðsetningu lögreglustöðvarinnar í tengslum við þessar breytingar. Mögulega með öðrum öryggis- og viðbragðsaðilum.

Áheyrnarfulltrúi Miðflokksins leggur fram svohljóðandi bókun:

Þó að meirihlutinn hafi ekki á neinu stigi tekið tillit til athugasemda almennings eða hagsmunaaðila t.d. á Laugaveginum í ákvörðunum sínum, þá er það skylda þeirra að hlusta á athugasemdir lögreglunnar hvað varðar öryggissjónarmið í breytingu deiliskipulags. Í umsögn frá Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu kemur fram að lögreglustarfsemin geti ekki nýtt borgarlínu, að mati borgarfulltrúa Miðflokksins er þarna um mikla kaldhæðni að ræða og því skapi tillagan í núverandi mynd vandkvæði fyrir þjónustu lögreglu og fyrir neyðarakstur til og frá lögreglustöð. Einnig bendir lögreglan á að slysaþætta geti skapast við útakstur af athafnasvæði lögreglustöðvarinnar inn á Snorrabraut vegna sérreinar fyrir hjólandi þvert á neyðarakstur lögreglu. Bendir lögreglan á að þetta valdi vandkvæðum þar sem fangageymsla LHR er á Hverfisgötu og aðgengi sjúkrabíla þangað þarf að vera mjög greitt. Leysa á það mál með því að koma fyrir blikkljósom við hjóleiðastíg sem yrðu virkjuð við neyðarútkall, það er brandari. Svárið er alltaf eitt: "Tekið verður tillit til útfærslu við fullnaðarhönnun verkefnisins". Upphaflega stóð til að fækka bílastæðum í kringum lögreglustöðina um rúm 30 stæði. Nú standa eftir 11 bílastæði. Samtals hverfa 85 bílastæði af Hlemmsvæðinu. Lögreglan er þjónustustofnun og er þetta bein aðför að aðgengi að henni.

Áheyrnarfulltrúi Flokks fólksins leggur fram svohljóðandi bókun:

Vegna nýs deiliskipulags fyrir Hlemm, Snorrabraut og nærliggjandi umhverfi lýsir Flokkur fólksins yfir áhyggjum þegar skipulagsyfirvöld borgarinnar vinna að deiliskipulagi og senda án samráðs við fólk í auglýsingu. Hlemmur er okkar allra, eitt af þeim svæðum sem flestir borgarbúa þekkja, því er ánægjulegt að það hafi verið skoðað í heild sinni. Það vekur athygli að gengið er út frá drauminum um borgarlínu, þannig að nýja skipulagið gerir aðeins ráð fyrir að borgalínan fari um svæði. Ekki er fullljóst með stoppistöðvar Strætó, en bent á Snorrabraut. Það er varhugavert því stöðvar við þá götu hefðu veruleg áhrif á umferð sem þegar verður illa teppt vegna lokunnar Rauðarárstígs. Aldar gamalli hefð leigubílastands á Hlemmi verður fórn að og óljóst hvar verður, frekar á að flytja til baka Norðurpólinn. Sumt úr sögunni á að undirstrika, en annað sem enn lifir þarf að hverfa eins og leigubílastaurinn, sem þjónar þó fólkinu í nánasta umhverfi. Útiloka á öll ökutæki af svæðinu og þar með aðgengi fatlaðra og eldri borgara. Engin aðkoma bíla leyfð, ekki einu sinni P merkt stæði? Ljóst að borgarbúar munu hafa lítið um



Reykjavíkurborg

Umhverfis- og skipulagssvið

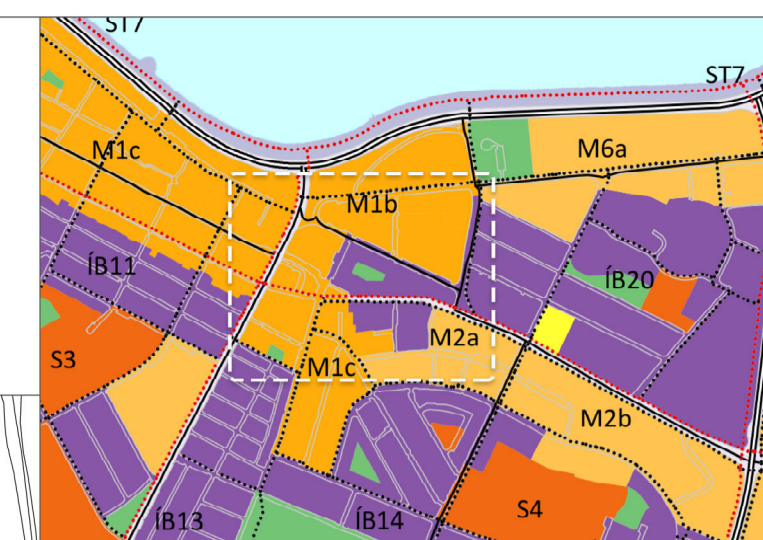
skipulagið að segja. Flokki fólksins finnst að borgarbúar eigi að koma meira að hönnun og skipulagi á fyrstu stigum skipulags. Forðumst vondar endurtekningar.

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir

Glóey Helgudóttir Finnsdóttir

Fylgiskjöl: uppd. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020, skuggavarpssuppd. dags. 27. nóvember 2019, greinargerð Yrki arkitekta ehf. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020, umferðarskýrsla Eflu dags. 29. nóvember 2019, innkomnar athugasemdir, minnisblað Veitna dags. 3. mars 2020, fundargerð umhverfis- og skipulagssviðs dags. 26 febrúar 2020 vegna fundar 19. febrúar 2020, og umsögn skipulagsfulltrúa dags. 6. mars 2020.



Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 - 2030

SKÝRINGAR

- Mörk skipulagssvæðis
- Ný lóðamörk
- Gildandi lóðamörk
- ▬▬▬▬ Kvöð um akstur
- Aðgengi fyrir vörulösun- & neyðarbíla
- Núverandi byggingar innan svæðis
- Byggingarreitur
- Hlemmtorg
- Önnur torgsvæði
- Sérými almenningssamgangna
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna
- Hjólastígur
- Borgarland: Gangstéttar, bílastæði & gróður
- Vinnusvæði stofnagna
- Uppbrot í yfirborði v. þverunar
- A Merking byggingareita
- GK 12.4 Gólfkóti jarðhæða
- Núverandi hæðalínur
- Leiðbeinandi akstursstefnur

SJÁ NÁNAR SKILMÁLA Í GREINARGERÐ „DEILISKIPULAG FYRIR HLEMMI OG NÁGRENNI UMFERÐARSKIPULAG OG STÆKKUN HLEMMTORGS“ DAGS. 27. NOVEMBER 2019.

05.03.2020: LAGFÆRT EFTIR AUGLÝSINGU

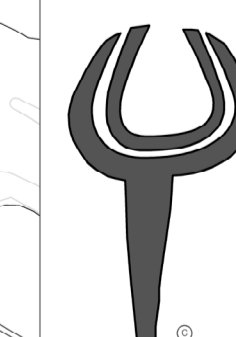
DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGID HEFUR MEDFERÐ Í SAMRÆMI VIÐ ÁKVÆÐI 1. MGR. 41. GR. SKIPULAGSLAGA NR. 123/2010 VAR SAMÞYKKT Í

ÞANN _____ 20 _____ OG Í

ÞANN _____ 20 _____

TILLAGAN VAR AUGLÝST FRÁ _____ 20 _____ MED ATHUGASEMDFRETTI TIL _____ 20 _____

AUGLÝSING UM GILDISTÖKU DEILISKIPULAGSINS VAR BIRT Í B-DEILD STJÓRNARTÍÐINDA ÞANN _____ 20 _____

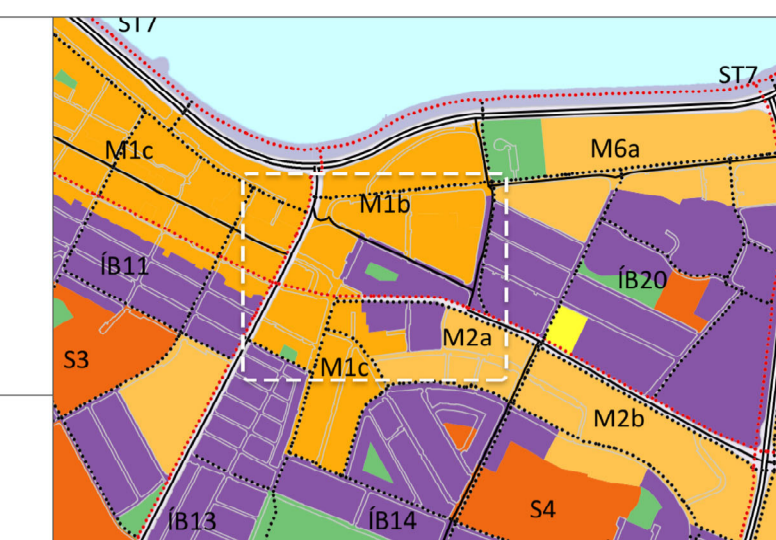


YRKI ARKITEKTAR
Mýrargötu 20, 101 Reykjavík
Sími: +354 552 6629
Kt: 560997-3109
www.yrki.is
yrki@yrki.is

Aaðir H. Agústsdóttir Arkitekt FAI
Sölveig Berg Arkitekt FAI

VERKKAUPI	VERK		
Reykjavíkurborg	HLEMMUR		
DAGBETHN.	MRV.	TEKNAÐ AF	ÚTGEFID AF
27.11.2019	1:1000	GA	GA/SB
TEIKNING	VERK NR.	TEIKNING NR.	ÚTGÁFA
D01	V314	1 af 2	05.03.2020

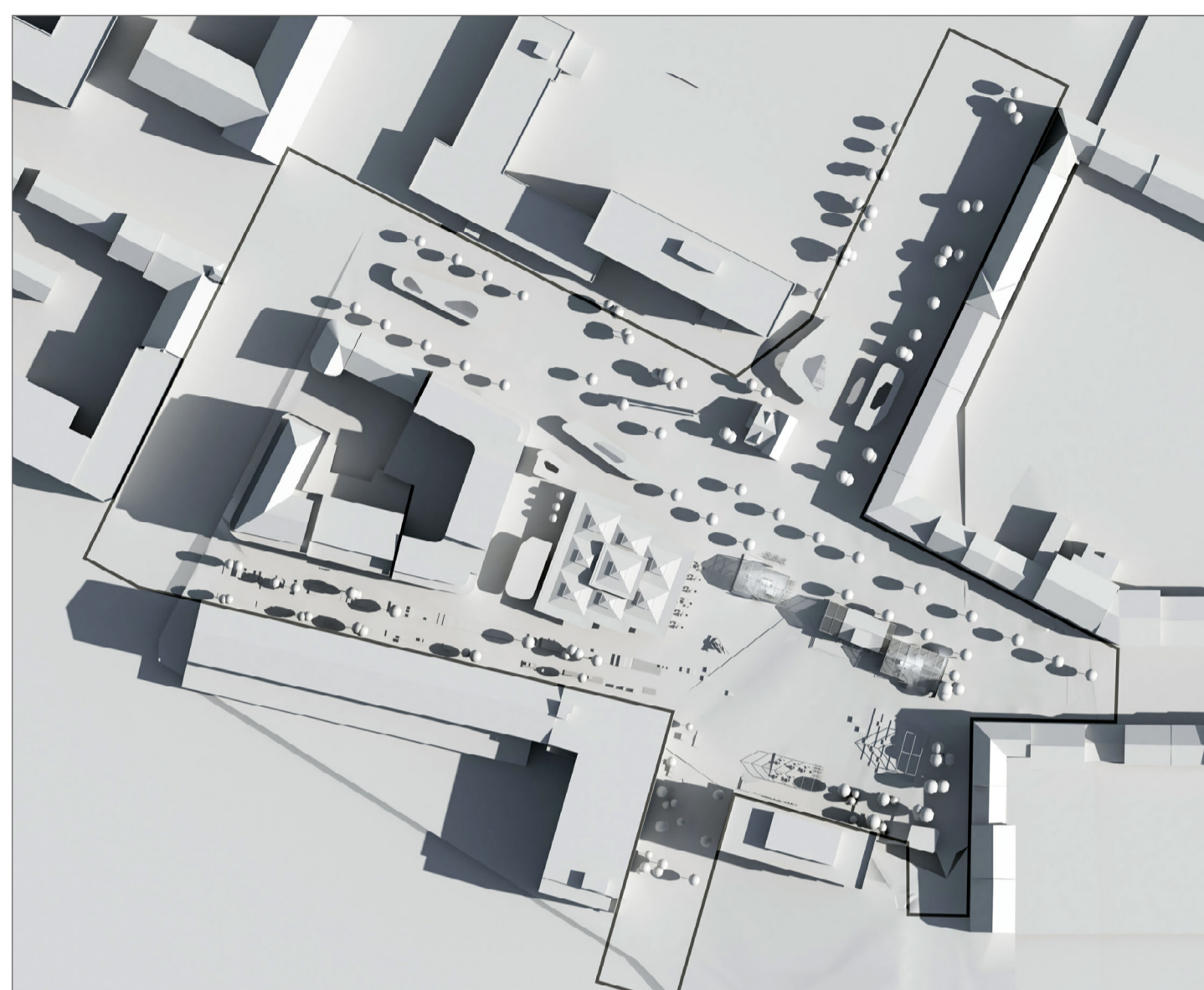




Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 - 2030

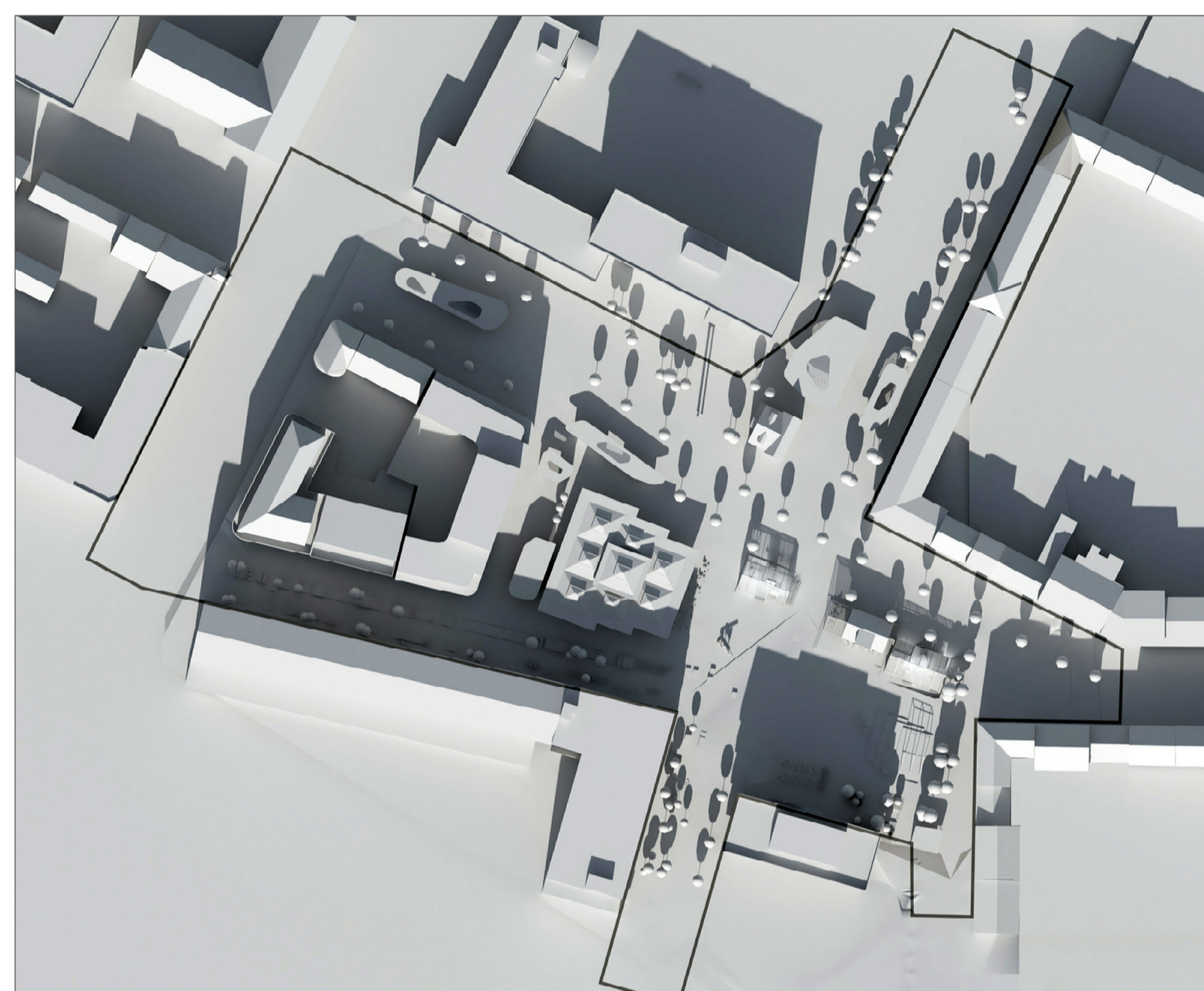
SKÝRINGARMYNDIR

SKUGGAVARP OG SNIÐ



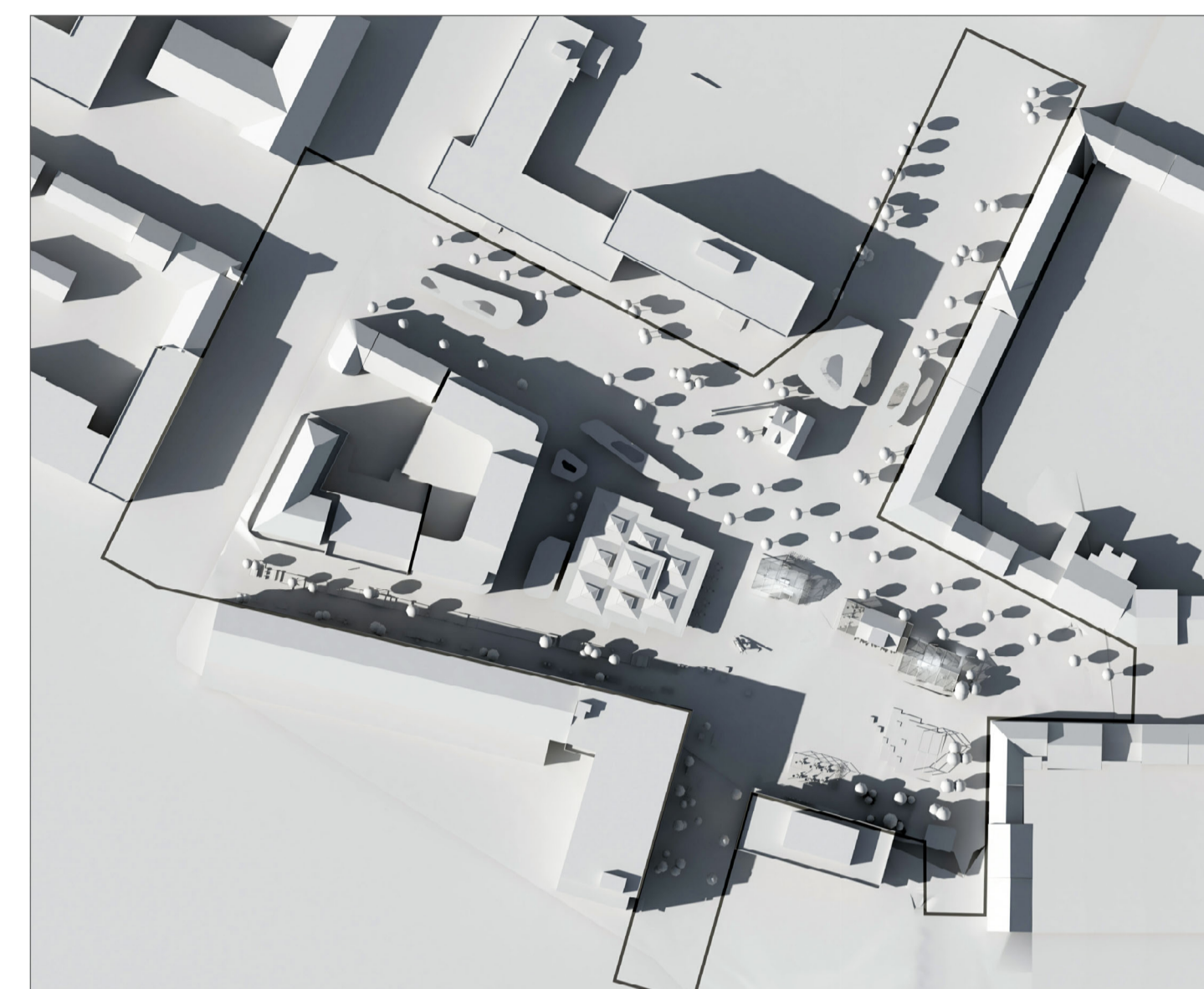
SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.08:00



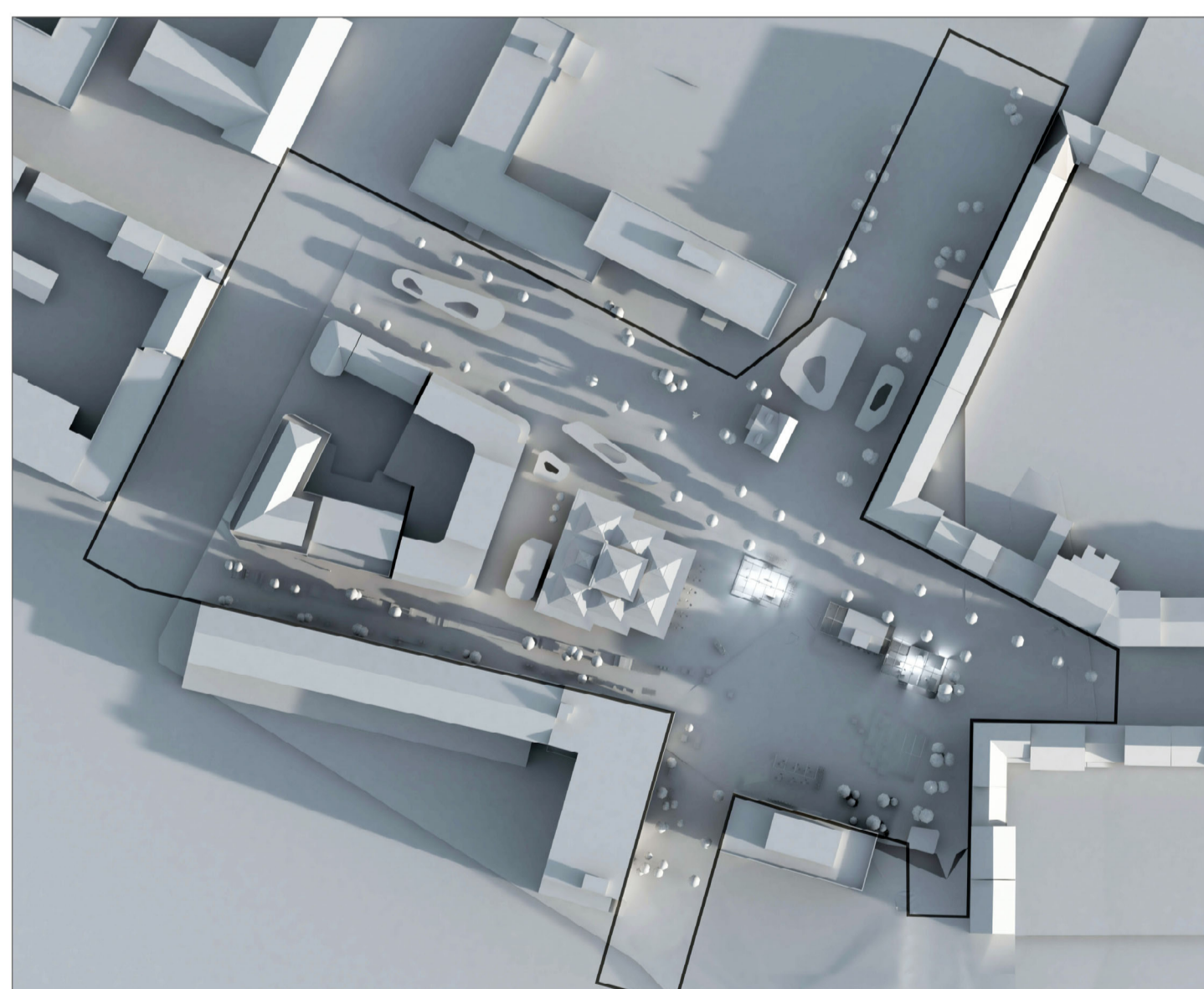
SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.13:00



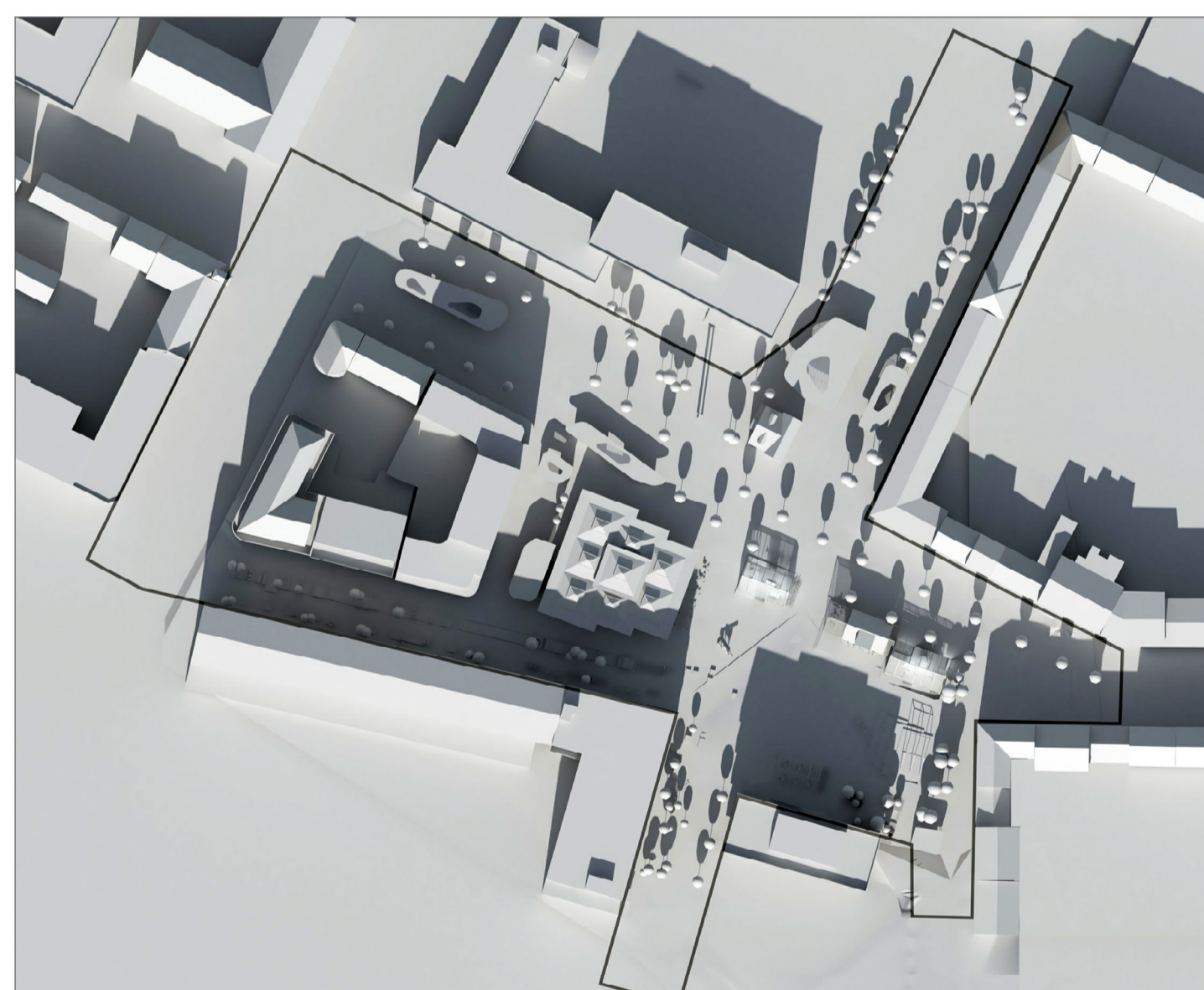
SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.17:00



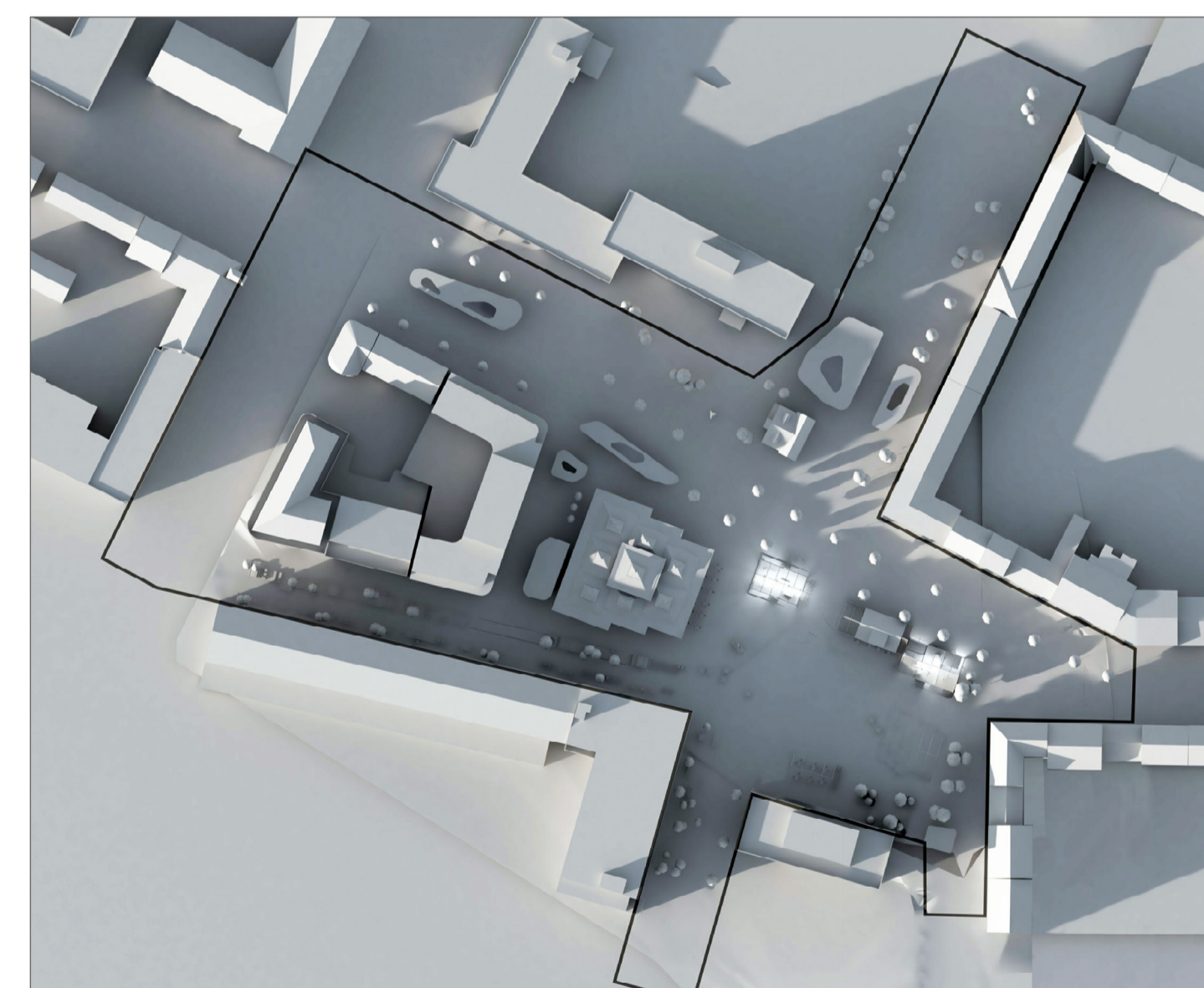
JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.08:00



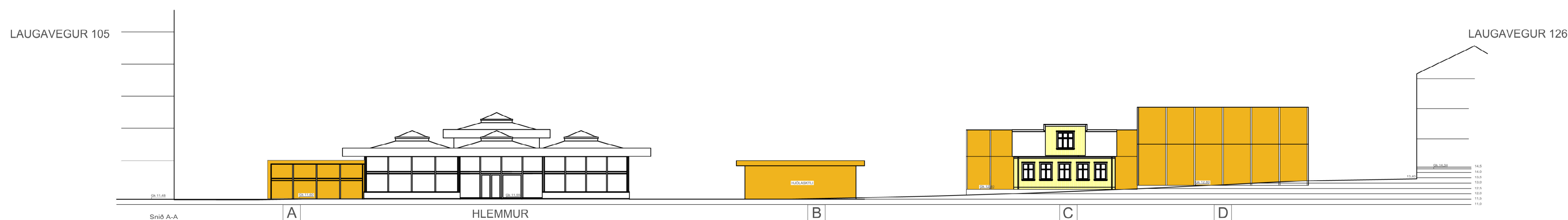
JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.13:00



JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.17:00



Sneyðing A-A sem sýnir mögulegt umfang nýbygginga

SKÝRINGAR

- Mörk skipulagssvæðis
- Ný lóðamörk
- Gildandi lóðamörk
- ||||| Kvöð um akstur
- Aðgengi fyrir vörulösun- & neyðarbíla
- Núverandi byggingar innan svæðis
- Byggingarreitur
- Hlemmtorg
- Önnur torgsvæði
- Sérými almenningssamgangna
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna
- Hjólastígur
- Borgarland: Gangstéttar, bílastæði & gróður
- Kvöð um lagna leið
- Uppbrot í yfirborði v. þverunar
- Merking byggingareita
- GK 12,4 Gólfkóti jarðhæða
- Núverandi hæðalínur
- Leiðbeinandi akstursstefnur

SJÁ NÁNAR SKILMÁLA Í GREINARGERÐ „DEILISKIPULAG FYRIR HLEMM OG NÁGRENNI UMFERÐARSKIPULAG OG STÆKKUN HLEMMTORGS“ DAGS: 27. NOVEMBER 2019.

05.03.2020: LAGFÆRT EFTIR AUGLÝSINGU

DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGID HEFUR MEDFERÐ Í SAMRÆMI

VIÐ ÁKVÆÐI 1. MGR. 41. GR. SKIPULAGSLAGA NR. 123/2010 VAR

SAMÞYKKT Í _____

ÞANN _____ 20 _____ OG Í _____

ÞANN _____ 20 _____

TILLAGAN VAR AUGLÝST FRÁ _____ 20 _____ MED

ATHUGASEMDFRESTI TIL _____ 20 _____

AUGLÝSING UM GILDISTÖKU DEILISKIPULAGSINS VAR BIRT Í B-DEILD

STJORNARTÍÐINDA ÞANN _____ 20 _____



VERKKAUPI	VERK	VERKNAÐ AF	ÚTGEFID AF
Reykjavíkurborg	HLEMMUR	GA	GA/SB
DAGBETN.	MRV.	TEIKNAD AF	ÚTGEFID AF
27.11.2019		GA	GA/SB
TEIKNING	VERK NR.	TEIKNING NR.	ÚTGÁFA
D01	V314	2 af 2	05.03.2020



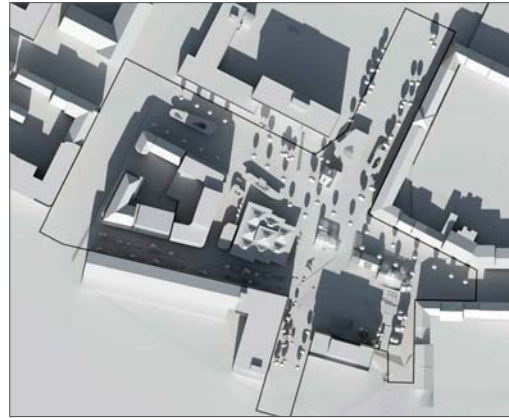
Húli Atvikaupulags Reykjavíkur 2010 - 2030

SKÝRINGARMYNDIR
SKUGGAVARP OG SNIÐ



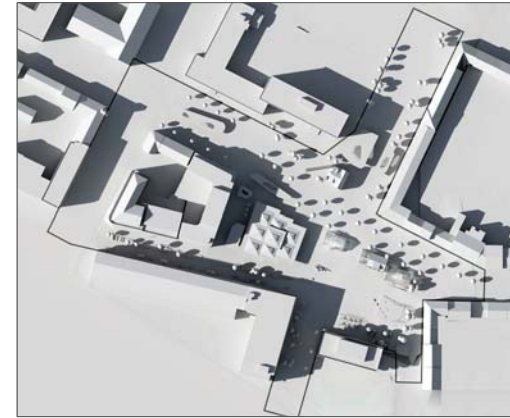
SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.08:00



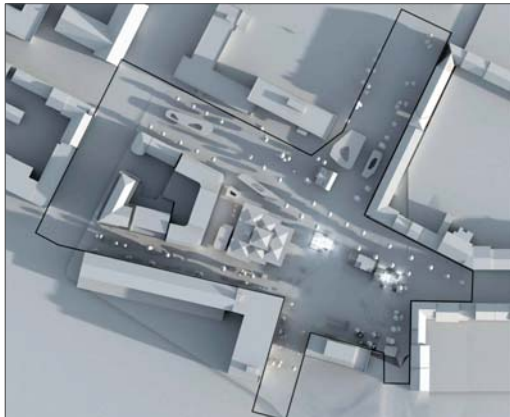
SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.13:00



SUMARSÓLSTÖÐUR

kl.17:00



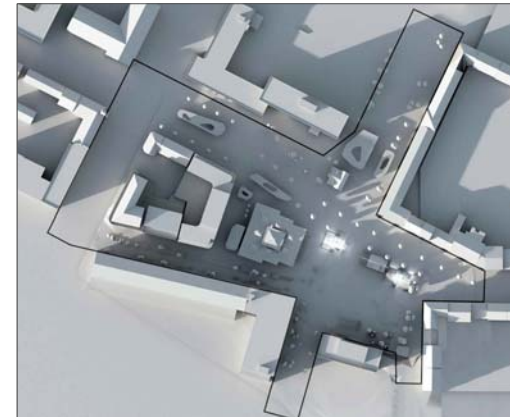
JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.08:00



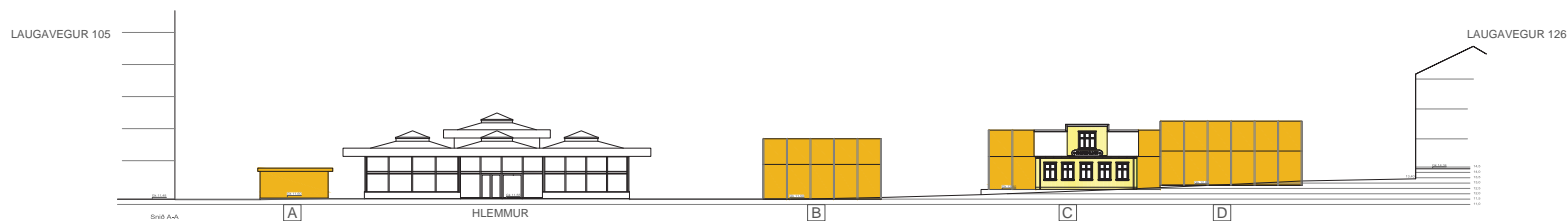
JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.13:00



JAFNDÆGUR AÐ VORI OG HAUSTI

kl.17:00



Sneyðing A-A sem sýnir mögulegt umfang nýbygginga

SKÝRINGAR

- Mörk skipulagssvæðis
- Ný lóðamörk
- Gildandi lóðamörk
- ▬▬▬▬▬▬ Kvöld um akstur
- Aðgengi fyrir vörulösun- & neyðarbíla
- Núverandi byggingar innan svæðis
- Byggingarreitur
- Hlemmtorg
- Önnur torgsvæði
- Séríymi almenningssamgangna
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna
- Hjólastigur
- Borgarland: Gangstéttar, bílastæði & gróður
- Kvöld um lagaleið
- Uppbrot í yfirborði v. þverunar
- Merking byggingareita
- GK: 12.4 Gölfkötí jarðhæða
- Núverandi hæðalínur
- Leiðbeinandi aksturshæðun

SJÁ NÁVAR SKILMÁLA Í GREINARERÐ DEILISKIPULAGS FYRIR HLEMM OG NÁGRENNI UMFERÐARSKIPULAG OG STÆKKUN HLEMMTORGS. DAGS. 27. NÓVEMBER 2019.

DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGIB HEFUR MEDFERÐ Í SAMBANDI VIB AKVEÐIB Í REG. 41. GJ. SKIPLAGSLAGA nr. 123/2010 VAR SAMÞYKKT Í SKIPLAGS- OG SAMGONGURÁÐI

DANN _____ OG Í
BORGARRÁÐI DANN _____
TILLAGAN VAR AUGLYST FRÁ _____ MED
ÁTHUGASEMDFREST TIL _____
AUGLYSING UM GILDISTOKU BREYTINGANINNAR VAR BIRT Í 8. DEILD
STJÓRNARTÍÐINDA DANN _____

YRKI ARKITEKTAR
Mýrargötu 26, 101 Reykjavík
Sími: +354 552 6629
Kf: 560997-3109
www.yrki.is
yrki@yrki.is

Jaðib P. Agústsson Arkitekt PÁ
Stefnug Berg Arkitekt PÁ

VERKULIFI	VERK		
Reykjavíkurborg	HLEMMUR		
DAGSETN.	MAK.	TEKING AF	ÚTFERD AF
27.11.2019		GÁ	GÁ/BS
TEKING	VERK NR.	TEKING NR.	ÚTFERD
001	1314	2 af 2	

Deiliskipulag fyrir Hlemm og nágrenni

Umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs



GREINARGERÐ OG SKILMÁLAR

27. nóvember 2019

5. mars 2020: lagfært eftir auglýsingu

Unnið af



YRKI arkitektum

fyrir



Reykjavíkurborg



Yfirlit

Um er að ræða tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni sem fellir tvær eldri deiliskipulagsáætlanir úr gildi. Samhliða þessari tillögu er lögð fram breyting á mörkum deiliskipulags fyrir Bankareit við Hlemm þannig að óbyggð lóð við Laugaveg 124 er felld úr þeirri áætlun og kemur inn sem hluti af þessari tillögu.

Stækka á Hlemmtorg með því að breyta umferð um svæðið. Tillagan nær yfir Hlemm og aðliggjandi götur sem verða fyrir áhrifum vegna breytinga á umferðarstýringu kring um Hlemm.



Innihald

1	Aðdragandi, tilgangur og markmið	5
1.1	Gögn deiliskipulagsins	6
2	Staðan í dag, forsendur og helstu breytingar frá núverandi ástandi	7
2.1	Stækkun Hlemmtorgs	8
2.2	Bílastæði	9
2.3	Breytingar á lóðum	10
2.3.1	Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar	10
2.3.2	Hverfisgata 115B, ný lóð	10
2.4	Breytt gatnamót	10
2.4.1	Ný gatnamót Borgartúns við Snorrabraut og breytt gatnamót Bríetartúns við Snorrabraut	10
2.4.2	Breytt gatnamót Katrínartúns og Laugavegs	11
3	Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir	13
3.1	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030	14
3.1.1	Þróunarárs borgarinnar	15
3.1.2	Hlemmtorg	16
3.2	Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið	16
3.3	Aðrar deiliskipulagsáætlanir	17
3.4	Húsakönnun - byggðakönnun	18
3.5	Aðrar forsendur og samræmi við þær	19
3.5.1	Tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík	19
3.5.2	Hlemmur+	20
3.5.3	Úttekt fyrir matarmarkað á Hlemmi	21
3.5.4	Minnisblað Sjávarklasans	22
3.5.5	Samgöngutalning við Hlemmtorg	22
3.5.6	Tillögur úr hugmyndasamkeppni	23
4	Skilmálar	26
4.1	Umferðarskipulag	26
4.1.1	Almennir skilmálar göturýmis	26
4.1.2	Uppbrot í yfirborði vegna þverunar	26
4.1.3	Hjólástígar	26
4.1.4	Sérrými almenningsgangna	26
4.1.5	Safnstæði hópferðabíla og leigubíla	27
4.1.6	Snorrabraut	27
4.2	Hlemmtorg	27



4.2.1	Almennir skilmálar torgsvæðis	27
4.2.2	Hjóla- og bílastæði	28
4.2.3	Gróður og blágrænar regnvatnslausnir	28
4.2.4	Vinnusvæði stofnlagna	28
4.2.5	Setsvæði og svið	29
4.2.6	Byggingareitir A-E, H og R	29
5	Umhverfisáhrif	31
5.1	Áhrif deiliskipulagsins	32
5.1.1	Hljóðvist	32
5.1.2	Skuggavarp og vindstrengir	32
5.1.3	Loftgæði	36
5.1.4	Byggð og efnisleg verðmæti	36
5.1.5	Ásýnd og landslag	36
5.1.6	Félagslegt umhverfi	37
5.2	Önnur áhrif og samantekt	39
6	Samráð við gerð tillögu	40
6.1	Kynning lýsingar	40
6.2	Auglýsing deiliskipulagstillögu	40
6.3	Breytingar eftir auglýsingu	41

Forsíðumynd fengin hjá DLD og Mandaworks sem vinna að frekari hönnun svæðisins.



1 Aðdragandi, tilgangur og markmið

Í lok árs 2017 fór Reykjavíkurborg að stað með hugmyndaleit að nýju skipulagi á Hlemmtorgi. Leitað var eftir hugmyndum um fyrirkomulag skipulags m.t.t. legu hágæða almenningssamgangna um svæðið og nýja hönnun á torgi á svæðinu í kringum Hlemm.

Tillögur arkitektastofanna [Mandaworks](#) og [DLD](#) voru valdar til áframhaldandi þróunarvinnu við Hlemm fyrir endurhönnun svæðisins og gerð nýs deiliskipulags sem hér er lagt fram.

Ákveðið hefur verið að skoða staðsetningu fyrir flutningshúsið Norðurpóllinn, sem áður stóð við Laugaveg 125 og hýsti kaffihús. Árið 2006 var húsið flutt í burtu og nýbygging reist þar í staðin. Hér er lögð fram tillaga til að koma Norðurpólnum aftur fyrir í námunda við upphaflega staðsetningu.

Einnig var talin þörf á að endurskoða skipulag svæðisins með tilliti til umferðar hágæða almenningssamgangna þar sem gert er ráð fyrir að Hlemmur hætti að vera aðalskiptistöð Strætó b.s. og að Umferðarmiðstöðin (BSÍ) verði aðalmiðstöð almenningssamgangna í miðbænum. Almenningsamgöngur munu áfram liggja um Hlemm enda verður það áfram mikilvægur tengipunktur í borginni.

Þá þarf að endurskoða almenningsrými á svæðinu með tilliti til þess að matarmarkaður (mathöll) hefur verið opnaður á Hlemmi og áætlað er að bæta við aðstöðu fyrir útveitingaaðstöðu og möguleika á útmarkaði.

Með tilliti til ofangreindra atriða var unnið nýtt deiliskipulag fyrir Hlemm og nágrenni sem sameinar tvær gildandi deiliskipulagsáætlanir þó með breyttum mörkum. Nýtt deiliskipulag nær yfir Hlemm, staðgr.nr 1.240.0 og nærliggjandi götur líkt og elda umferðarskipulag fyrir Hlemm gerir. Sjá nánar 3. kafla hér aftar um fyrirhugaða afmörkun.

Markmiðið með nýju deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni er m.a.:

- Innleiða hugmyndir sem komu fram í hugmyndasamkeppni, þ.á.m. ný mannvirki á Hlemmtorgi.
- Afmarka sérakreinar fyrir hágæða almenningssamgöngur um svæðið sem stoppa við Hlemm og tengjast við núverandi leiðarkerfi Strætó.
- Að vinna tillögu með Strætó b.s. m.t.t. nýs fyrirkomulags strætisvagnleiða vegna tilfærslu aðalskiptistöðvar á Umferðarmiðstöð (BSÍ). Farþegum verður áfram gert hátt undir höfði með öruggu inn- og útstigi frá strætisvögnum.
- Að gera Hlemmi hátt undir höfði sem áframhaldandi mikilvægum tengipunkti almenningssamgangna ásamt því að gegna nýju hlutverki sem matarmarkaður með möguleika á útveitingaaðstöðu.
- Að endurskoða akandi umferð um svæðið sem styður við markmið um þétta og mannvæna borgarbyggð, eins og lýst er í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010 – 2030, sem er til þess fallin að stuðla að góðu mannlífi og sambúð ólíkra hópa.



- Að endurskoða gatnamót við Snorrabraut og Briertartún.
- Að vinna tillögu að nýju almenningstorgi og göngusvæði við Hlemm sem sameinar núverandi opin svæði og bætir aðgengi virkra ferðamáta um svæðið.
- Að finna byggingu Norðurpólsins hentugan stað innan svæðisins fyrir veitingarekstur með möguleika á útveitingaaðstöðu. Skilgreina lóð fyrir Norðurpólinn og skilmála fyrir bygginguna.
- Að tryggja góð tengsl deiliskipulagssvæðisins við nærliggjandi umhverfi, stíga, götur og götutengingar.
- Að vinna tillögu að umhverfismótun á deiliskipulagssvæðinu öllu og setja fram skilmála um yfirborðsfrágang, götugögn og gróður.
- Að vinna tillögu að staðsetningu grenndargáma á svæðinu með djúpgáma í huga.
- Að tengja hjólaleiðir í kringum svæðið með greiðum hjólastíg í gegnum svæðið.

Meginmarkmiðið er að gera Hlemmi hátt undir höfði sem mikilvæg miðstöð almenningssamgangna ásamt því að gegna nýju hlutverki sem matarmarkaður með möguleika á útveitingaaðstöðu. Einnig að styrkja Hlemmtorg sem almenningssvæði með aðgengi fyrir alla.

Þetta styður undir markmið um þetta og mannvæna borgarbyggð, eins og lýst er í aðalskipulagi, sem er til þess fallin að stuðla að góðu mannlífi og sambúð ólíkra hópa.

1.1 Gögn deiliskipulagsins

Þessi tillaga að deiliskipulagi samanstendur af:

1. Þessari greinargerð með skilmálum.
2. Uppdráttur með skýringum, 1:1000 á A1.
3. Umferðargreining, *Hlemmur breytt samgönguskipulag*, dags. 22.11.2019

Samhliða gerð þessa deiliskipulags er lögð fram breyting á deiliskipulagi fyrir bankareit við Hlemm, staðgr. 1.240.2, dags. 27.11.2019 til að samræma afmörkun þess deiliskipulags við þessa tillögu.

Þá er lögð fram deiliskipulagstillaga fyrir götureitinn Snorrabraut - Hlemmur dags. 27.11.2019 þar sem áður gildandi skilmálar lóða eru færðir inn í sér áætlun til að gæta samræmis götureita sem liggja að Hlemmtorgi.

Tilgangurinn með þessu er að koma öllum götureitum við Hlemm í sér deiliskipulag óháð þessari tillögu. Sjá nánar í 3. kafla.



2 Staðan í dag, forsendur og helstu breytingar frá núverandi ástandi

Svæðið í kringum Hlemm í dag einkennist af vannýttum, frekar hráum og gróðursnauðum almenningsrýmum. Umferð Strætó um svæðið er nokkuð hlykkjótt og kyrrstæðir strætisvagnar eru áberandi við Hverfisgötuna. Göngu- og hjólaleiðir í kringum svæðið eru frekar óskýrar og t.d. er gönguþverun yfir Hverfisgötu við Hlemm ómerkt þar sem gangandi vegfarendur þurfa að ganga rétt fyrir framan strætisvagna sem eru í þann mund að leggja af stað.

Helstu almenningsrýmin við Hlemm eru annars vegar á prírhyrningslaga torgi við gatnamót Laugavegs og Rauðarárstígs. Hins vegar er það biðsvæði við Hlemm sem er fyrst og fremst ætlað farþegum Strætó. Þessi tvö „torg“ eru sundurslitin frá nærliggjandi húsum og gönguleiðum þar sem umferð almenningsvagna og almenn bílaumferð liggur meðfram þeim svo þau standa sem eyjur upp úr umferðarstraumum. Þá er lóð við Laugaveg 124 (fyrir norðan hús nr. 120 við Laugaveg) nýtt í dag undir bílastæði. Á **Mynd 2.1** má sjá svæðið eins og það lítur út í dag.



Mynd 2.1 Hlemmur séð úr lofti haustið 2017.

Samkvæmt samgöngutalningu sumarið 2018 má áætla að meðalfjöldi gangandi vegfarenda um Hlemm sé allt að 22.000 manns á dag. Hjólandi vegfarendur eru áætlaðir um 1.400 á dag og meðalfjöldi bifreiða um 3.900 á dag.



Hlemmur var lengi vel inngangur í miðborgina og mikilvægur samgöngupunktur í borginni frá upphafi þéttbýlismyndunar í Reykjavík. Á svæðinu hefur verið aðstaða fyrir hina ýmsu ferðamáta síns tíma, frá hestum og fótgangandi til leigubíla og almenningsvagna. Í dag er Hlemmur aðal enda- og skiptistöð almenningsvagna, Strætó b.s., en er gert ráð fyrir að svæðið verði áfram mikilvægur tengipunktur í leiðarkerfi Strætó en einnig hluti af hágæða almennings-samgöngukerfi. Þá mun svæðið tengja saman mikilvægar hjólaleiðir borgarinnar. Hlemmur er og verður því áfram hlið inn í miðborgina.

Núverandi húsnæði við Hlemm hefur frá upphafi verið yfirbyggt almenningssvæði þar sem yngri kynslóðin sótti mikið í en í dag er þar veitingastarfsemi eða mathöll. Ekki stendur til að breyta þeirri starfsemi en gert er ráð fyrir frekari uppbyggingu yfirbyggða almenningsrýma á svæðinu. Þá hefur plássleysi og skortur á stoðrymum fyrir mathöllina verið helsta áskorun fyrir rekstur og frekari þróun hennar.

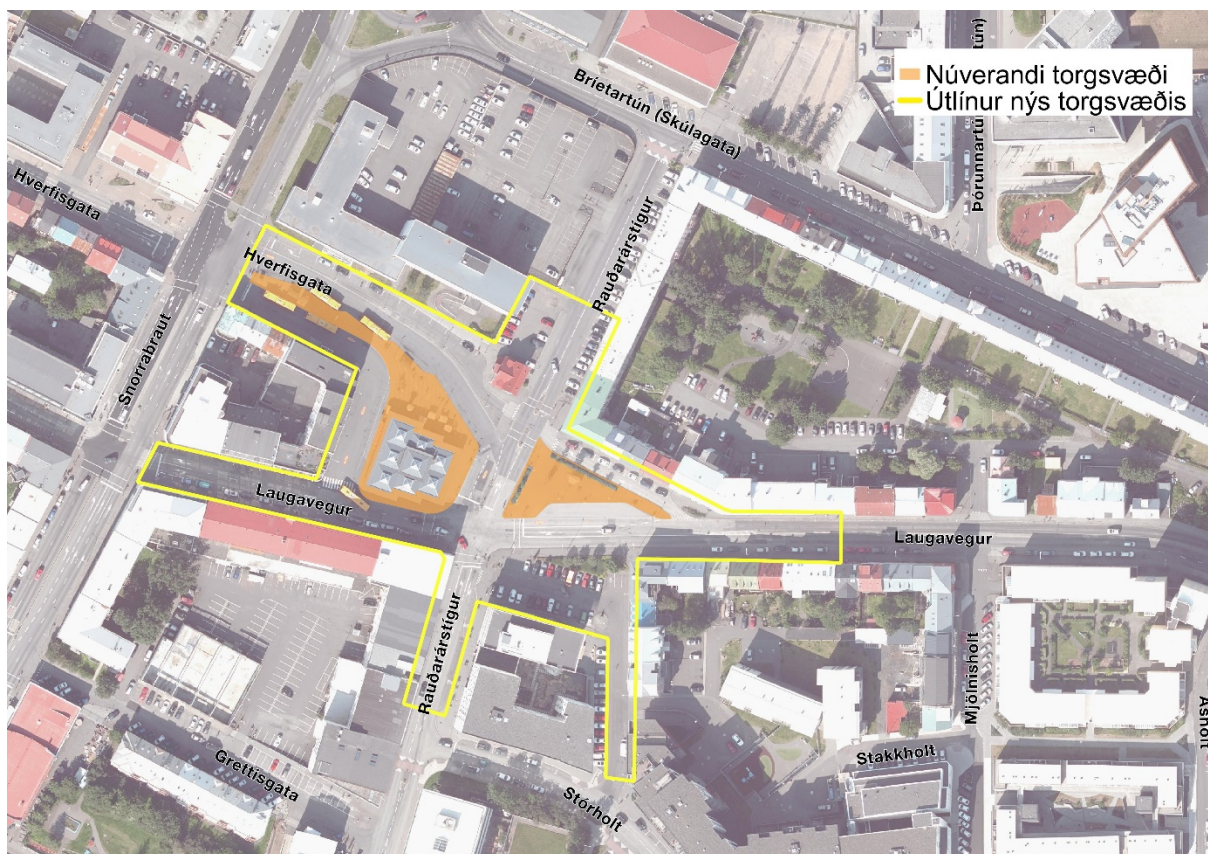
Helstu breytingar á svæðinu samkvæmt tillögunni verða:

- Gert verður ráð fyrir stoppistöð hágæða almennings-samgöngukerfis fyrir framan Hverfisgötu 113-115 (Lögreglustöðin) en stoppistöðvar annarra leiða Strætó b.s. verða við Snorrabraut.
- Lokað verður fyrir almenna bílaumferð um Laugaveg frá gatnamótum Laugavegs/Katrínartúns og að Snorrabraut. Opið verður eingöngu fyrir almennings-samgöngur sem geta haldið áfram niður Hverfisgötu.
- Lokað verður fyrir akandi umferð um Rauðarárstíg í gegnum Hlemm.
- Gatnamót Laugavegs við Katrínartún verða endurbyggð í samræmi við breytingar í tillögunni.
- Gatnamót Bríetartúns við Snorrabraut verða sömuleiðis endurbyggð í samræmi við breyttar akstursleiðir í tillögunni.
- Aðkoma bíla að íbúðum við Skúlagarðsreit verður tryggð í gegnum Mjólnisholt.
- Hlemmur verður nýtt torg í miðju svæðisins með léttum byggingum sem eiga að vera hluti af almenningsrýminu líkt og Hlemmur Mathöll er í dag.
- Tenging hjólastíga á Hverfisgötu (vestan við mörk tillögunnar) við núverandi hjólastíg meðfram Laugavegi ofan Katrínartúns (austan við mörk tillögunnar).

2.1 Stækkun Hlemmtorgs

Ein helsta breytingin á svæðinu umhverfis Hlemm er stækkun Hlemmtorgs. Með breyttum akstursleiðum og breyttu hlutverki Hlemms skapast tækifæri til að bæta gæði almenningsrýmisins á svæðinu allverulega. Torgsvæði við Hlemm stækkar úr u.þ.b. 2.000 m² í 14.000 m² (1,4 ha).

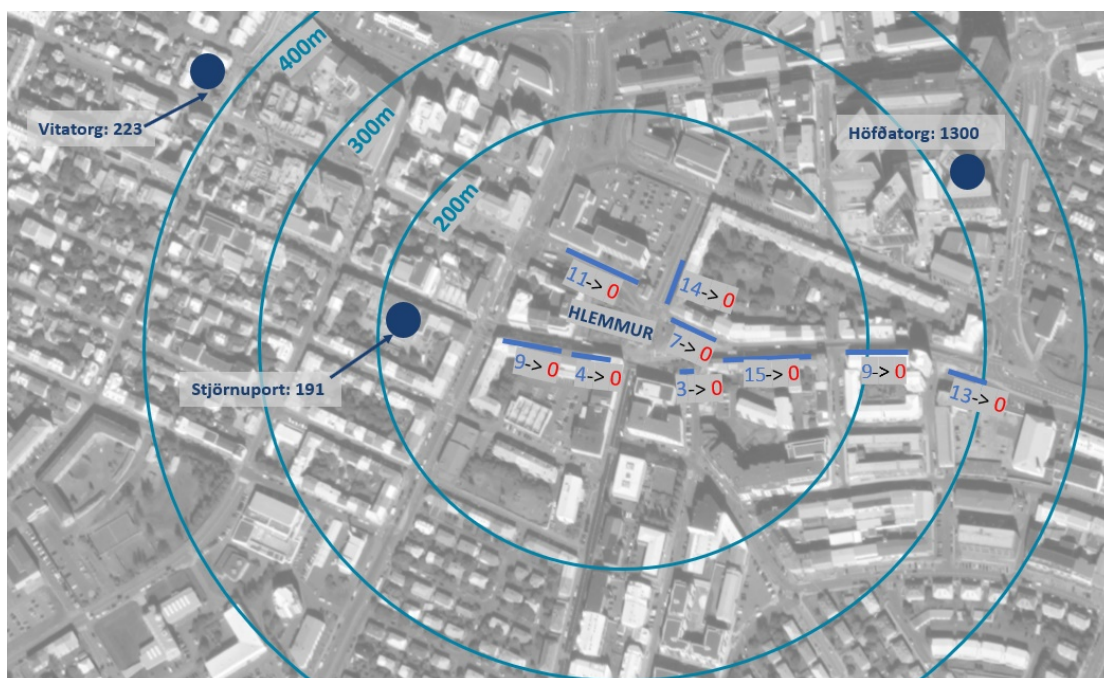
Sjá mynd 2.2.



Mynd 2.2 Afmörkun nýs Hlemmtorgs sýnd á loftmynd (tekin í ágúst 2019).

2.2 Bílastæði

Samkvæmt talningu Land- og upplýsingakerfis Reykjavíkur er fjöldi bílastæða í göngufæri (400m göngufjarlægð) við Hlemm um 3.000. Um 1.700 bílastæði eru í bílastæðahúsum í Stjörnuport og Höfðatorgi. Á borgarlandi (utan einkalóða) eru um 1.500 bílastæði, með og án gjaldskyldu.



Mynd 2.3 Skjáskot sem sýnir bílastæði í borgarlandi 400 loftlínu frá Hlemm. Mynd úr skýrslu Eflu um breytt umferðarskipulag við Hlemm, sjá nánar í skýrslunni (fylgiskjal).



2.3 Breytingar á lóðum

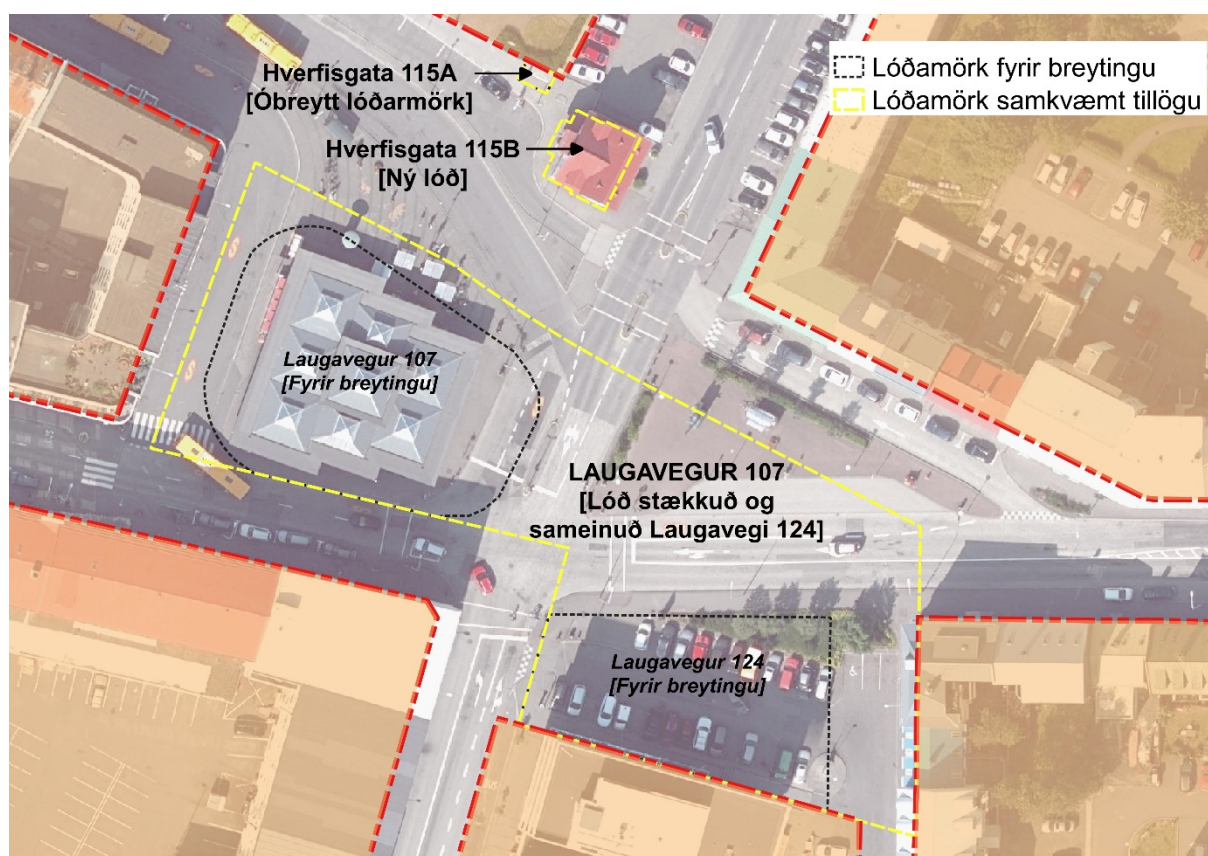
2.3.1 Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar

Lóð við Laugaveg nr. 107 (Hlemmur) stækkuð til austurs og sameinuð lóð við Laugaveg nr. 124. Þannig verður til ein lóð á Hlemmtorgi, **Laugavegur nr. 107**, sem allar byggingar á torginu deila, þar á meðal Hlemmur.

Sjá **Mynd 2.4** til frekari skýringar.

2.3.2 Hverfisgata 115B, ný lóð

Útbúin er lóð utan um gamla íbúðarhús gasstöðvarstjórans en húsið hefur lengst af verið án skilgreindar lóðar. Húsið er í eigu Reykjavíkurborgar sem mun verða eigandi lóðarinnar en húsið stendur nú í borgarlandi.



Mynd 2.4 Núverandi lóðamörk ásamt breyttum lóðamörkum samkvæmt tillögu.

2.4 Breytt gatnamót

Til að stækka almenningssvæði við Hlemm þarf að bæjja almennri bílaumferð frá sem kallar á breytt gatnamót í næsta nágrenni.

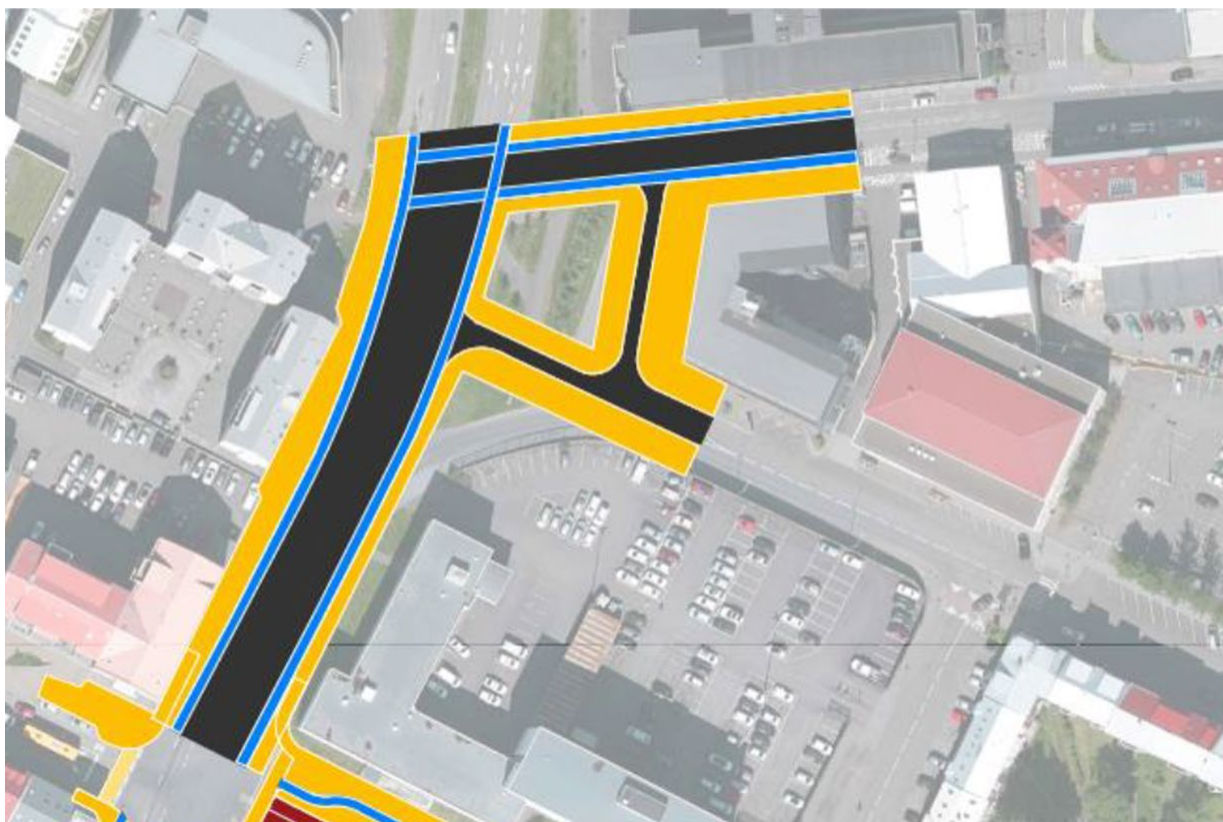
2.4.1 Ný gatnamót Borgartúns við Snorrabraut og breytt gatnamót Bríetartúns við Snorrabraut

Vestur endi Borgartúns er breitt þannig að gatan tengist beint út á Snorrabraut með t-gatnamótum. Áfram verður tenging frá Snorrabraut inn Bríetartún norðan við Lögreglustöð. Umferð í vestur átt eftir Bríetartúni er leidd upp á Borgartún að Snorrabraut.



Vesturendi Brietartúns verður áfram opin sem einstefna í austurátt (eingöngu ekið inn götuna frá Snorrabraut).

Sjá **Mynd 2.5** til frekari skýringar.



Mynd 2.5 Möguleg útfærsla á gatnamótum Snorrabrautar og Borgartúns ásamt Snorrabrautar og Katrínartúns. Mynd úr skýrslu Eflu um breytt umferðarskipulag við Hlemm, sjá nánar í skýrslunni (fylgiskjal).

2.4.2 Breytt gatnamót Katrínartúns og Laugavegs

Þar sem lokað verður fyrir almenna bílaumferð um Laugaveg milli Snorrabrautar og Katrínartúns þarf að endurgera gatnamót Katrínartúns og Laugavegs.

Á gatnamótunum er almenn bílaumferð leidd niður Katrínartún frá Laugarvegi en aðrir ferðamátar eiga möguleika að halda áfram Laugaveg. Sérakreinar almenningssvagna, hjóla og göngustígar halda áfram niður Laugaveg og Hverfisgötu.

Sjá **Mynd 2.6** til frekari skýringar.



Mynd 2.6 Möguleg útfærsla á gatnamótum Laugavegar, Bríetartúns og Katrínartúns. Almenn bílaumferð frá Laugavegi er beint niður Bríetartún. Mynd úr skýrslu Eflu um breytt umferðarskipulag við Hlemm, sjá nánar í skýrslunni (fylgiskjal).



3 Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir

Deiliskipulag fyrir Hlemmtorg og nágrenni, umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs, mun ná utan um almenningssvæði við Hlemm og nærliggjandi göturými. Er þetta gert til að ná heildstæðu skipulagi utan um Hlemmtorg ásamt áhrifsvæði.

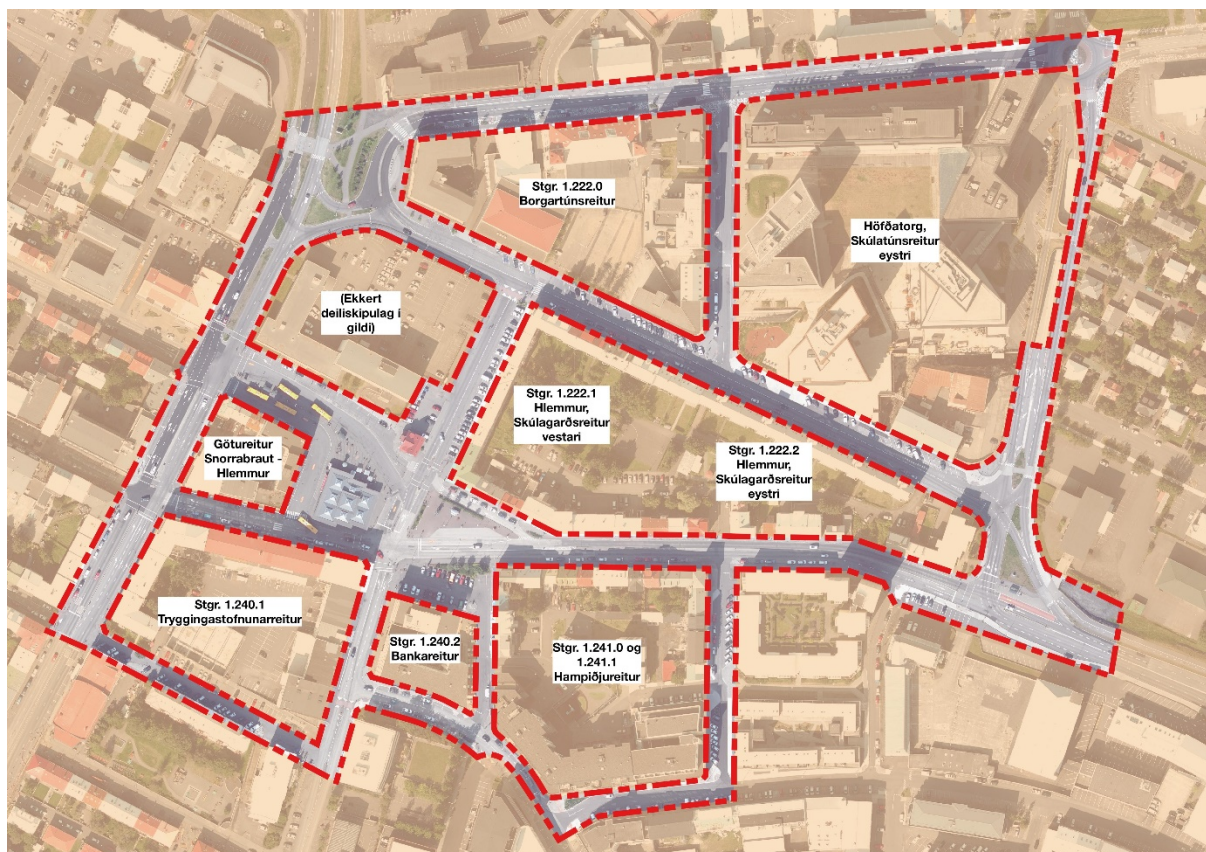
Afmörkun deiliskipulagsins tekur mið af nærliggjandi lóðarlínum og deiliskipulagsáætlunum.

Ytri mörk svæðisins afmarkast af Snorrabraut til vesturs, Borgartúni til norðurs, Katrínartúni og Mjólnisholti til austurs, Brautarholti, Stórholti og Grettisgötu austan Snorrabrautar til suðurs.

Þar sem þessi tillaga nær ekki til þeirra götoreita sem er að finna innan þessara ytri marka þá mynda þeir innri mörk fyrir svæðið. Fyrir alla þessa götoreiti, nema Lögreglustöðvarreit, er í gildi deiliskipulag sem halda gildi sínu og verður ekki breytt. Sjá má afmörkun deiliskipulagsins ofan á loftmynd á **Mynd 3.1**.

Ein undantekning er í þessu þar sem samhliða þessari tillögu er gerð breyting á deiliskipulagi fyrir Bankareit/Laugaveg 120 (*Hlemmur bankareitur stgr. 1.240.2*) þar sem lóðin Laugavegur 124 (nú bílastæði) er felld úr þeirri áætlun og gerð hluti af þessari tillögu. Sjá nánar kafla 3.2 og 3.3 hér aftar.

Þá er lögð fram deiliskipulagstillaga fyrir götoreitinn Snorrabraut - Hlemmur dags. 27.11.2019 þar sem áður gildandi skilmálar lóða eru færðir inn í sér áætlun.



Mynd 3.1 Afmörkun deiliskipulagsins sýnd á loftmynd. Rauðgulir fletir eru utan þessarar deiliskipulagstillögu.



3.1 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

Tillaga að nýju deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni er í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030. Talið er að allar meginforsendur tillögunnar séu í samræmi við aðalskipulagið.

Svæði tillögunnar nær yfir miðborgarsvæðin M1 a og b samkvæmt aðalskipulaginu en hluti göturýma á austur- og suðurhluta svæðisins liggja á mörkum íbúðarsvæðis (Tún - Laugardal). Hlemmur og hluti Laugarvegjar innan svæðisins eru skilgreind sem hluti af miðborgarkjarna (M1a) en aðrir hlutar eru hluti af blandaðri miðborgarbyggð – þjónusta og skrifstofur (M1b) og íbúðarsvæði við Túnin.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-230 segir m.a.:

M1a. Miðborgarkjarni

Í miðborgarkjarnanum má finna lykilstofnanir stjórnsýslu, menningar og mennta, líflegustu verslunargötur landsins, litrika flóru veitingastaða auk fjölbreyttrar sérfræðipjónustu. Sérstök áhersla er á smásöluverslun auk veitingastarfsemi og afþreyingu sem og þjónustu lykilstofnana stjórnsýslu, menningar og mennta.

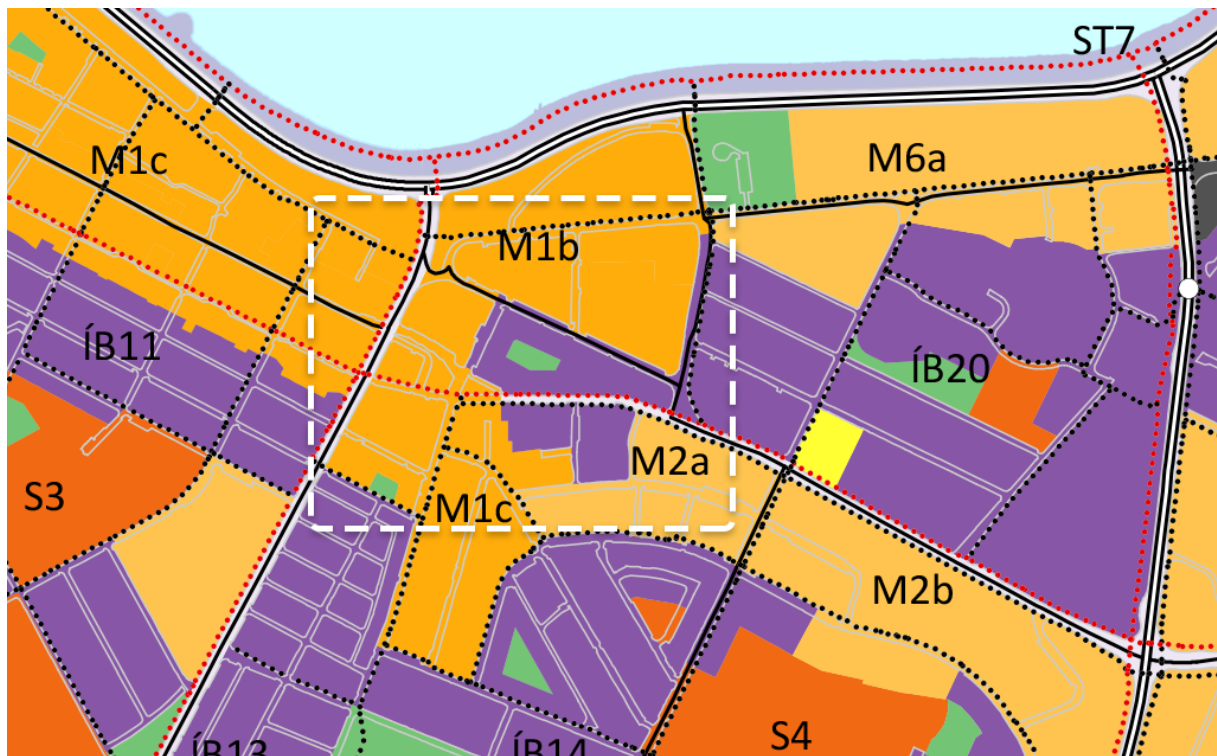
Á jarðhæðum eru verslunar-, veitinga- og menningar-, félags- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi, en á efri hæðum skrifstofu- og íbúðarhúsnæði, auk gistipjónustu sbr. þó sérákvæði um hana hér að neðan. Til þess að efla smásöluverslun staðbundið í miðborgarkjarnanum, stuðla að fjölbreyttri starfsemi og lífandi almenningsrýmum eru ákvæði um útlit og starfsemi við götuhliðar í miðborgarkjarna.

Almennar veitingaheimildar miðsvæða gilda í miðborgarkjarna en á afmörkuðu svæði eru rýmri veitingaheimildir.

M1b. Blönduð miðborgarbyggð-Skrifstofur og þjónusta

Markmiðið er að efla fjölbreytta atvinnu- og þjónustustarfsemi sem fellur að íbúðarbyggð. Gert er ráð fyrir stofnunum og skrifstofum og sérhæfðri þjónustu, þ.m.t. gistipjónustu. Íbúðir eru heimilar, einkum á efri hæðum húsnæðis. Við jarðhæðir með götuhliðastýringu er verslunar- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi. Almennar veitingaheimildir miðsvæða gilda á svæðinu.

Í tillögunni er ekki verið að breyta landnotkun eða opna fyrir starfsemi og þjónustu sem þegar er leyfð innan marka tillögunnar.



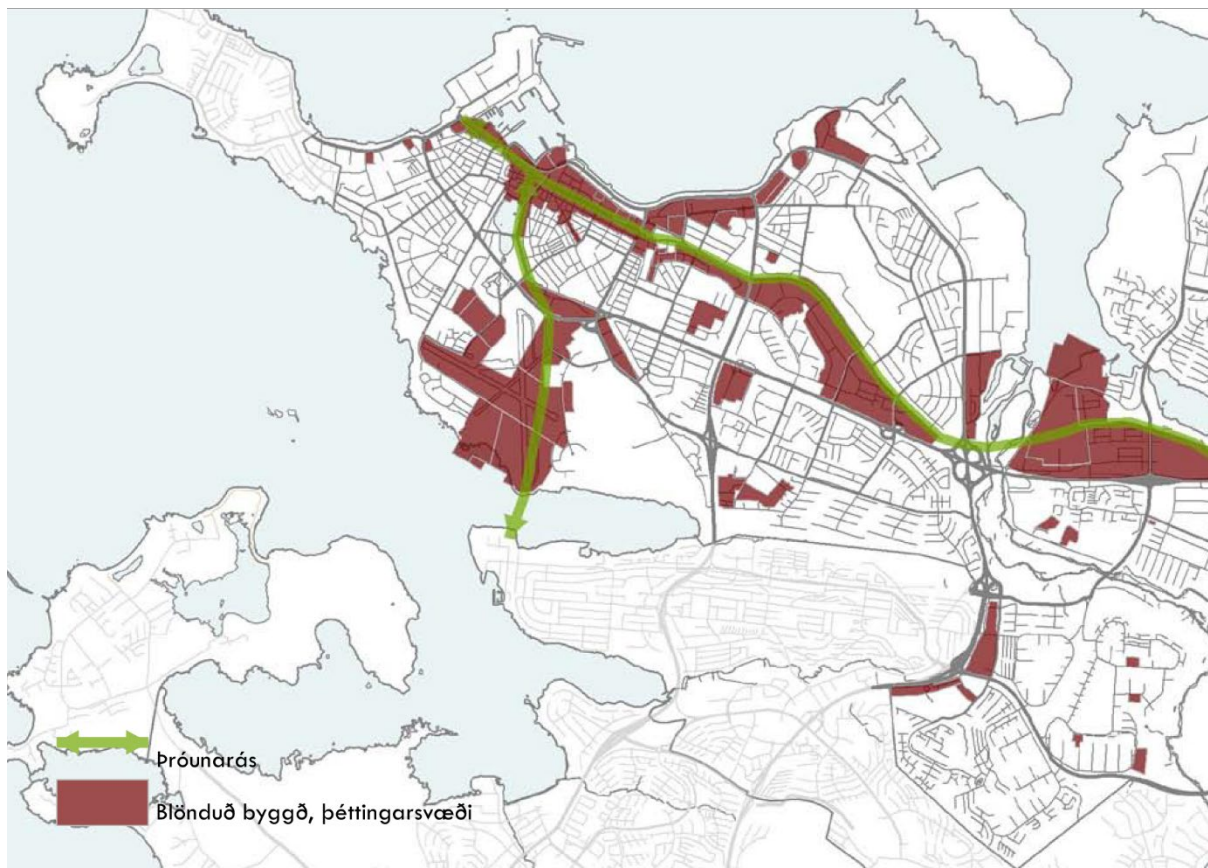
Mynd 3.2 Úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

3.1.1 Þróunarás borgarinnar

Þróunarás borgarinnar er skilgreindur frá Örfirisey að Keldum, meðfram Hverfisgötu og upp Laugaveg/Suðurlandsbraut og þar með fram hjá Hlemmi. Markmiðið er að þetta byggð meðfram ás almenningssamgangna á milli miðborgar og lykil þróunarsvæða í austri. Í aðalskipulaginu kemur fram að við endurskipulagningu svæða við ásinn að núverandi götur þróist sem borgargötur með sérakreinum fyrir almenningssamgöngur.

Götur borgarinnar þarf að skipuleggja og hanna heildstætt út frá margþættu hlutverki göturýmisins svo sem: **umferðaræð fyrir alla ferðamáta, aðkomu að byggingum og opnum rýmum**, rými til að hýsa götugögn, lýsingu borgarinnar, merkingar, skilti og veitukerfi, bílastæði, **borgarrými fyrir íbúa og starfsemi í nágrenninu**. Hönnun og skipulag götuumhverfisins byggist á því að samtvinna alla þessi þætti á heildrænan hátt og skipuleggja í samhengi við aðliggjandi byggð.

Tilgangur og markmið tillögunnar styðja við þessi sjónarmið.



Mynd 3.3 Úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, mynd 26. Bróunarárs borgarinnar.

3.1.2 Hlemmtorg

Í aðalskipulaginu er Hlemmtorg skilgreint sem miðborgartorg. Við miðborgartorg er hámarkshlutfall sömu starfsemi 50%, að smásöluverslun og veitingastarfsemi undanskilinni en sú starfsemi má fara yfir það hlutfall.

Í tillögunni er gert ráð fyrir óbreyttri starfsemi í og við Hlemm en í dag er þar blanda af verslunum, opinberri þjónustu, og íbúðum. Helsta viðbótin er stækkun torgsins við Hlemm sem stækkar almenningsrýmið, bætir gæði þess og býður upp á aukna afþreyingu fyrir íbúa og gesti borgarinnar.

Þetta styður undir markmið um þétta og mannvæna borgarbyggð, eins og lýst er í aðalskipulagi, sem er til þess fallin að stuðla að góðu mannlífi og sambúð ólíkra hópa.

3.2 Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

Innan marka þessarar tillögu eru í gildi tvær deiliskipulagsáætlanir (*Hlemmur staðgr. 1.240.0; Hlemmur, umferðarskipulag staðgr. 1.22 og 1.24*) sem verða felldar úr gildi með þessari tillögu. Auk þessa verður gerð breyting á deiliskipulagi fyrir Bankareit/Laugaveg 120 (*Hlemmur bankareitur stgr. 1.240.2*) þannig að lóðin fyrir framan hús nr. 120 við Laugaveg (merkt Laugavegi 124 í deiliskipulagi Bankareits) verði hluti af nýju Hlemm torgi. Þessi breyting verður gerð samhliða þessari deiliskipulagstillögu.



Þá er lögð fram deiliskipulagstillaga fyrir götueitinn Snorrabraut - Hlemmur þar sem áður gildandi skilmálar lóða eru færðir inn í sér áætlun til að gæta samræmis götueita sem liggja að Hlemmtorgi.

Í töflu 3.1 er yfirlit yfir þær deiliskipulagsáætlanir sem tillagan hefur áhrif á.

Tafla 3.1 Þær deiliskipulagsáætlanir sem verða fyrir áhrifum vegna þessarar tillögu.

Núgildandi deiliskipulagsáætlun	Breyting vegna þessarar tillögu
Deiliskipulag Hlemmur - umferðarskipulag á stgr. 1.22 og 1.24, Hlemmur	Samþykkt 20.07.2006. Birting í B deild 08.08.2006.
Deiliskipulag Hlemmur stgr. 1.240.0	Samþykkt 08.10.2004. Fellt úr gildi. Skilmálar og heimildir fyrir lóðir við Snorrabraut – Hlemm verða færðar óbreyttar í sér deiliskipulag.
Deiliskipulag stgr. 1.240.2, Hlemmur bankareitur	Samþykkt 03.08.2006. Birting í B deild 08.08.2006. Afmörkun deiliskipulags breytt þannig að lóð við Laugaveg 124 er tekin út og er hér hluti af þessari tillögu. Breytingin er eingöngu breyting á afmörkun deiliskipulagsins, skilmálar eru óbreyttir.

3.3 Aðrar deiliskipulagsáætlanir

Þar sem tillagan nær á milli götueita í nágrenni Hlemms þá eru nokkrir götueitir sem verða inni á milli ytri afmarkana tillögunnar. Fyrir þessa götueiti eru í gildi deiliskipulagsáætlanir sem mynda þá innri afmörkun tillögunnar. Þessi tillaga sker ekki deiliskipulagsmörk annarra áætlana fyrir utan Bankareit þar sem afmörkun verður breytt samhliða þessari tillögu.

Í töflu 3.2 má sjá hvaða deiliskipulagsáætlanir eru í gildi innan um ytri afmörkun tillögunnar. Tillagan hefur ekki bein áhrif á þessar áætlanir og kallar ekki á breytingar á þeim.

Tafla 3.2 Deiliskipulagsáætlanir sem eru inni á milli tillögunnar en þarf ekki að breyta.

Heiti deiliskipulagsáætlunar	
Deiliskipulag stgr. 1.220.0, Borgartúnsreitur.	Samþykkt 25.11.2004. Birting í B deild 13.12.2004.
Deiliskipulag Höfðatorgs, Skúlatúnsreitur eystri.	Samþykkt 29.04.2003. Birting í B deild 31.07.2003.
Deiliskipulag stgr. 1.222.1, Skúlagarðsreitur vestari.	Samþykkt 20.07.2006.
Deiliskipulag stgr. 1.222.2, Skúlagarðsreitur eystri.	Samþykkt 20.07.2006.
Deiliskipulag stgr. 1.240.1, Tryggingarstofnunarreitur.	Samþykkt 20.07.2006.
Deiliskipulag stgr. 1.240.2, Bankareitur	Samþykkt 03.08.2006. Birting í B deild 08.08.2006.
Deiliskipulag stgr. 1.241.0 og 1.241.1, Hampiðjureitur	Samþykkt 20.07.2006. Birting í B deild 08.08.2006.
Deiliskipulag Brautarholts 7	Samþykkt 20.02.2014. Birting í B deild 01.04.2014.



3.4 Húsakönnun - byggðakönnun

Í byggðakönnun, sem Minjasafn Reykjavíkur vann fyrir borgarhluta 5 – Hlíðar í tengslum við hverfisskipulag Reykjavíkur, segir eftirfarandi um Hlemm:

Á ofanverðri 19. öld lá aðalleiðin austur í Laugarnes og Þvottalaugar um norðurjaðar svæðisins sem hér er til umfjöllunar og yfir Rauðarárlæk. Árið 1885 var ákveðið að framlengja Laugaveg í átt að Þvottalaugunum og var þá gerð brú yfir Rauðarárlæk til að greiða fyrir umferðinni. Var hún jafnan nefnd Hlemmur. Árið 1912 var gerð vatnspró rétt austan við Hlemm. Hún var úr steinsteypu og tæpur metri á hæð en lengdin að sögn eitthvað á þriðja metra. Í henni var rennandi vatn enda hafði vatnsveitan tekið til starfa í Reykjavík árið 1909. Fleiri vatnsprær voru í Reykjavík en sú við Hlemm var einna kunnust enda var hún í alfaraleið. Eftir að strætisvagnaferðir hófust í Reykjavík 1931 var leið nr. 1 með endastöð við vatnspróna hjá Hlemmi og myndaðist þá þarna vísir að torgi. Fljótlega upp úr því var vatnspróin lögð niður og ummerki hennar fjarlægð. Torgið, ásamt strætisvagnamiðstöðinni sem reist var á þessum stað á 8. áratug 20. aldar, er enn í daglegu tali kallað Hlemmur eða Hlemmtorg.

Í skýrslu starfshóps um Hlemm+ er viðauki sem nefnist „Hugleiðingar um sögulega stöðu og framtíðarhlutverk Hlemmtorgs í borgarlandslaginu með hliðsjón af fyrirbyggjandi skipulagsáætlunum“ sem var tekinn saman af Jóni Guðmundssyni arkitekt í febrúar 2014. Þar kemur fram:

„Árið 1904 var eitt fyrsta húsið byggt við Hlemm, við mót Hverfisgötu og Laugavegar, Hverfisgata 125. Húsbyggjandinn Guðmundur Hávarðsson kallaði húsið Norðurpólinn og rak þar veitingaþjónustu fyrir ferðamenn. Hlemmtorg eða Hlemmur er fleyglaga svæði sem markast af mótum Laugavegar og Hverfisgötu. Við sjálf gatnamótin til móts við Hverfisgötu 125, Norðurpólinn, var byggð steinsteyp t vatnspró árið 1912. Þessi þró var ein af þremur sem bæjarstjórnin lét byggja í kjölfar lagningar vatnsveitunnar árið 1909.“



Mynd 3.4 Norðurpólinn um 1910.

„Í júní 1910 lauk þýska fyrirtækið Carl Francke í Brimum byggingu gasstöðvarinnar við Hlemm. Fyrsta september sama ár var kveikt á



207 götuljóskerjum og um 200 heimili tengdust gasveitunni. Starfsemi gasstöðvarinnar lauk árið 1955 og sjálf stöðin og tankurinn var fjarlægður árið 1958. Íbúðarhús gasstöðvarstjórans (Hverfisgata 115) sem stóð austast fékk þó að standa áfram. Húsið hefur síðan þjónað SVR. Á lóð Gasstöðvarinnar reis í kjölfar gasstöðvarinnar lögreglustöðin við Hverfisgötu 113-115 sem var tekin í notkun árið 1965.“



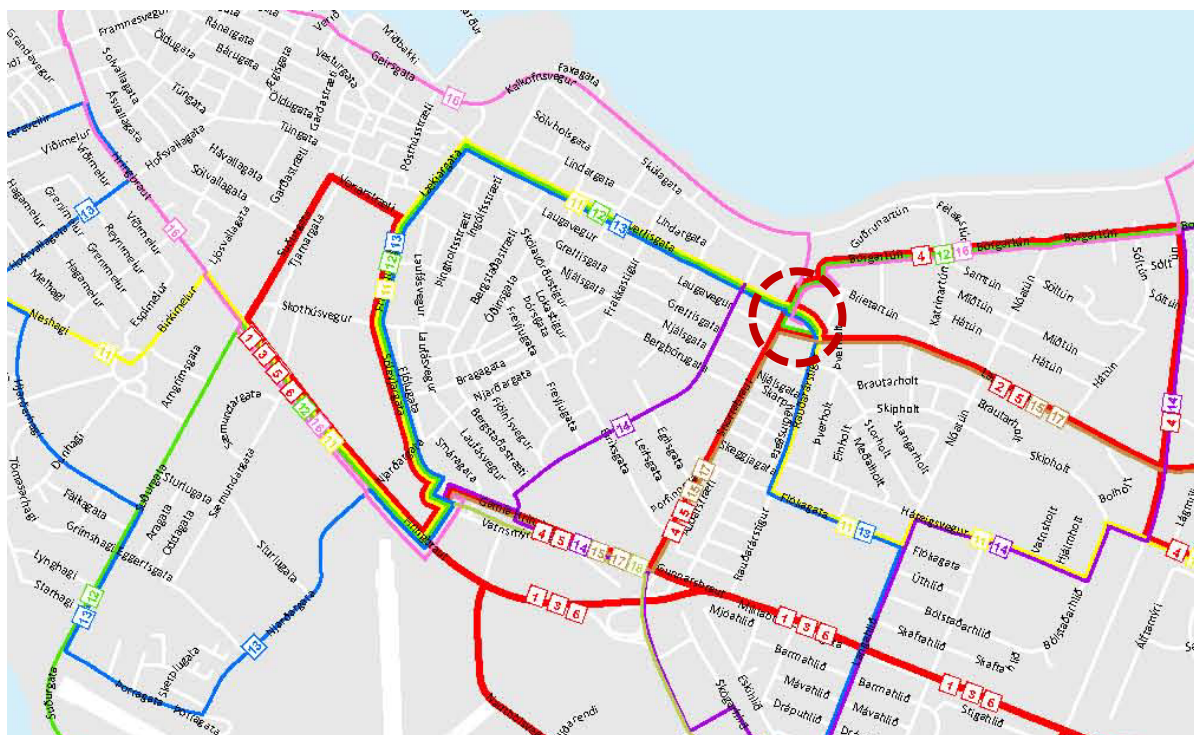
Mynd 3.5 Steinþróin og vatnsþró við íbúðarhús gasstöðvarstjórans árið 1915.

3.5 Aðrar forsendur og samræmi við þær

3.5.1 Tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík

Stýrihópur um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík vegna alhliða samgöngumiðstöðvar á umferðarmiðstöðvarreit (U-reit) var skipaður til að fylgja eftir áframhaldandi þróun alhliða samgöngumiðstöðvar á U-reit og halda áfram þeirri vinnu sem þegar hefur verið unnin vegna endurskoðunar leiðakerfis almenningsamgangna. Hlutverk stýrihópsins var að fara yfir og rýna fyrirbyggjandi tillögur að leiðakerfisbreytingum, samræma hugmyndir og leitast við að ná sameiginlegri niðurstöðu um breytingar á leiðakerfi tengt uppbyggingu samgöngumiðstöðvar á U-reit.

Hópurinn skilaði af sér tillögum sínum í maí 2015. Samkvæmt þeim er gert ráð fyrir að um 6 strætisvagnaleiðir fari um svæðið í kringum Hlemm (sjá Mynd 3.6).



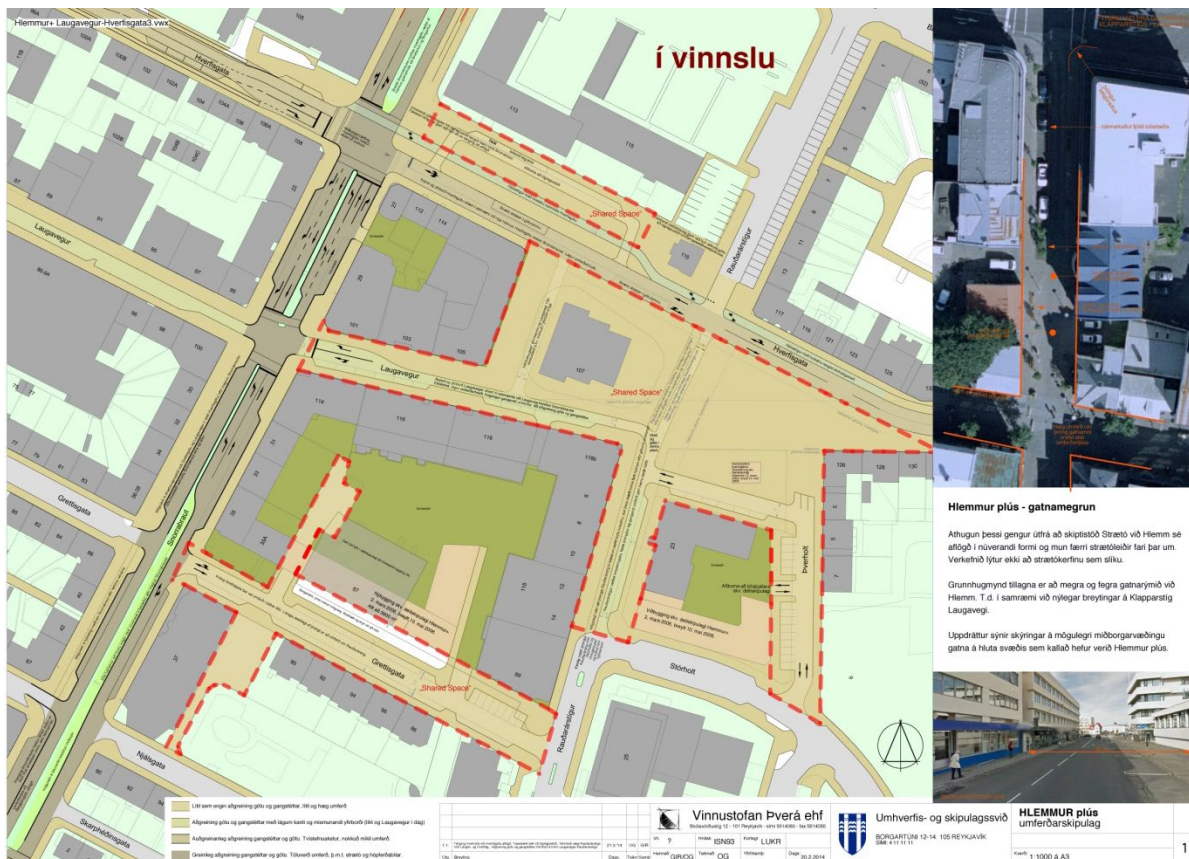
Mynd 3.6 Tillaga stýrihóps um leiðarkerfisbreytingar í Reykjavík. Hlemmur er innan rauða hringsins.

3.5.2 Hlemmur+

Haustið 2013 var settur starfshópur um skipulag Hlemms með tilliti til þess að miðstöð almenningssamgangna verði í Vatnsmýrinni. Við þessar breytingar er ljóst að hluti starfsemi Strætó bs. fer af Hlemmi og að sóknarfæri opnast fyrir sjálft húsið og svæðið hvað varðar aðra nýtingarmöguleika. Í skýrslu starfshópsins kemur eftirfarandi fram um starfsemi Strætó bs. við Hlemm:

„Það er mat starfshópsins að strætó eigi að fara um Hlemm frekar en um nærliggjandi götur. Sterk hefð er fyrir almenningssamgöngum á þessum stað og staðsetning biðstöðvar á Hlemmi er mikilvæg í samhengi biðstöðva á þessu svæði. Sömuleiðis er mikilvægt fyrir þá starfsemi sem mun eiga sér stað á torginu að torgið sé vel tengt Strætó þar sem eiga sér stað samskipti fólks og mannlíf. Strætó er mikilvægur þáttur í að efla borgarbraginn og setur sterkan svip á sitt nánasta umhverfi. Hlutverk Hlemms í sögulegu samhengi tengist samgöngum sterkum böndum og er mikilvægt að mati starfshópsins að því hlutverk sé viðhaldið.“

Í úttekt starfshópsins er jafnframt lagt til að opnaður verði einhvers konar matarmarkaður á Hlemmi.



Mynd 3.7 Tillaga starfshóps um Hlemm+ að „gatnamegrun“

3.5.3 Úttekt fyrir matarmarkað á Hlemmi

Áður en auglýst var eftir rekstraraðilum fyrir matarmarkað á Hlemmi, voru Trípólí arkitektar fengnir til að gera úttekt á húsnæði Hlemms og umhverfi þess. Þar er m.a. fjallað um almenningssvæðinu á svæðinu: „Torg- og göturými umhverfis húsið þarf að taka til gagngerar endurskoðunar, stækka torgið verulega og auka þarf vægi gangandi umferðar. Einfaldar bráðabirgðaframkvæmdir sem hugsaðar eru til nokkurra ára geta breytt miklu þar til endastöð Strætó verður flutt á BSÍ. Svæðið má grænka allnokkuð frá því sem nú er, t.a.m. með trjágróðri í kerjum. Afmarka þarf svæði fyrir útveitingar, koma fyrir leiksvæði fyrir börn, sjálfvirkri hjólaleigu og grenndargámum neðanjarðar fyrir endurvinnslu.“

Í úttektinni eru settar fram hugmyndir um þónokkra uppbyggingu til að ramma betur inn torgrymi á svæðinu. Þar eru líka tillögur að fyrirkomulagi umferðar gangandi, hjólandi, bíla og almenningsvagna:

„Með því að loka fyrir umferð vélknúinna ökutækja vestan við húsið má skapa fallegt torg með hjólageymslum og sjálfvirkri hjólaleigu. Norðan við húsið er stórt svæði sem í dag er nýtt sem stæði fyrir fjölda strætisvagna. Með flutningi endastöðvar Strætó að BSÍ má opna aftur fyrir umferð þar. Þar má sjá fyrir sér að verði stoppistöðvar fyrir strætisvagna og yrði svæðið þannig áfram að miklu leyti helgað farþegum strætó. Þar mætti koma upp fallegu setsvæði með lágum trjágróðri til að skyggja ekki á útsýni að strætisvögnum. Austan við húsið er í dag breið gangstétt en með því að fjarlægja sérstaka akrein



strætisvagna má búa til sæmilega stórt og sólrikt torg. Þar mætti sjá fyrir sér að klukkan og vatnspróin, sem stóðu þar áður, yrðu endurvakin með einum eða öðrum hætti og gera sögulega dýpt svæðisins sýnilegri.

Svæði fyrir fótgangandi má auka talsvert sunnan við húsið með því að þrengja Laugaveg niður í eina akrein. Yfirborðsmeðhöndlun þar yrði hugsuð með gangandi og hjólandi fólk í forgangi líkt og gert er ráð fyrir á Laugavegi vestan Snorrabrautar. Með því að þrengja og grænka Snorrabrautina við Laugaveg má tengja Hlemmsvæðið enn betur við neðrihluta Laugavegar.“

3.5.4 Minnisblað Sjávarklasans

Sjávarklasinn var valinn úr hópi umsækjenda um að gerast rekstraraðilar matarmarkaðar á Hlemmi. Eftirfarandi eru athugasemdir þeirra í tengslum við deiliskipulag Hlemms:

„Réttast væri að fyrsta markmið í nýju deiliskipulagi væri að gera Hlemm að helsta markaðstorgi borgarinnar, einkum fyrir matvöru. Hús Gunnars Hanssonar mun þar gegna lykilhlutverki sem matarmarkaður eða mathöll en einnig torgið umhverfis húsið eftir að torg hússins hefur verið stækkað, líkt og lagt er til hér að neðan, og torgið betur tengt húsinu og þeirri starfsemi sem þar mun fara fram. Í annan stað ætti markmið skipulagsins að vera að leggja til breytingar á umhverfi og skipulagi Hlemmtorgs með það fyrir augum að skapa þar vistvænt borgarumhverfi sem uppfyllir þær væntingar sem aðalskipulag gerir til miðborgartorga. Í þriðja lagi ætti markmið skipulagsins að vera að gera Hlemm að mikilvægri stoppistöð fyrir Strætó í miðbænum. Þó þarf að gæta að því að almenningsvagnar verði með stoppistöðvar í hæfilegri fjarlægð frá húsinu og markaðnum á torginu. Einkum er þetta til að koma í veg fyrir mengun, svifryk og hljóðmengun frá vögnunum.“

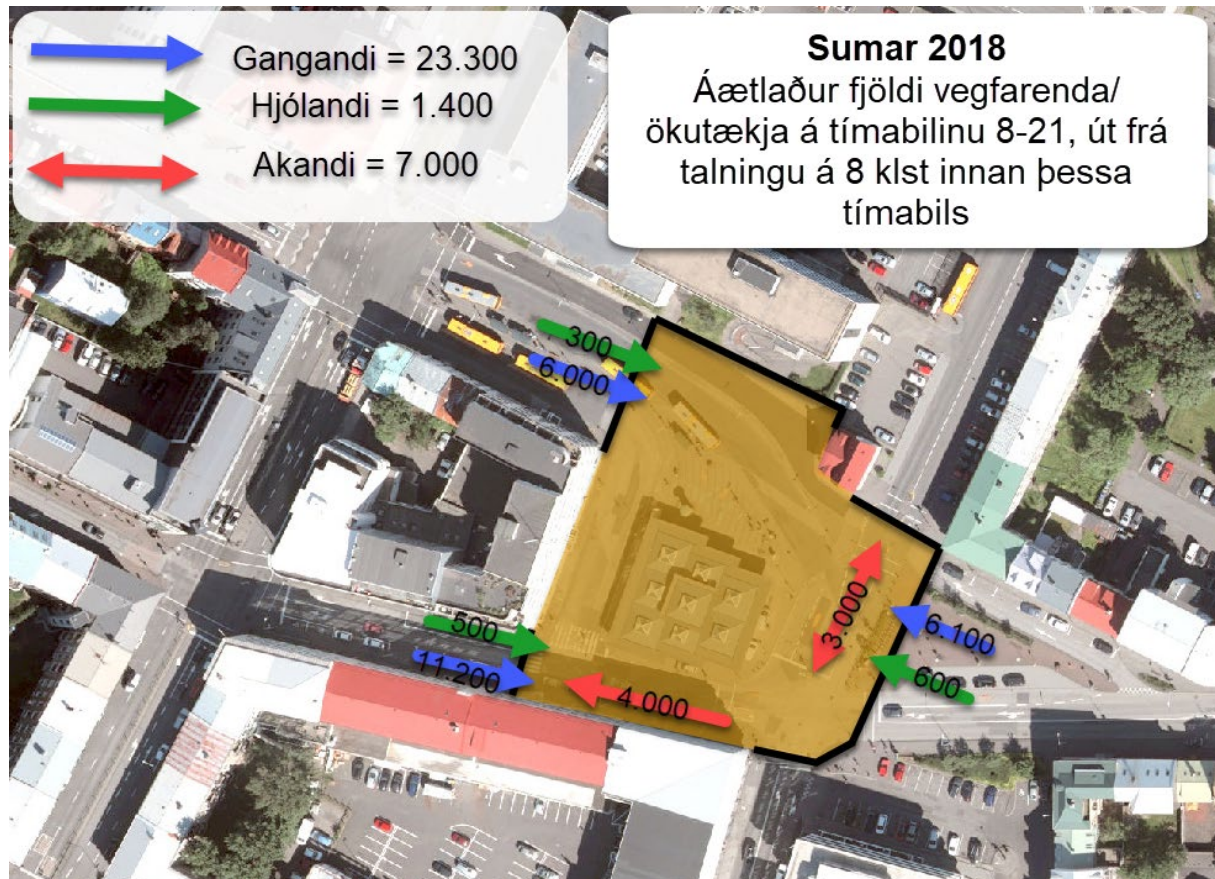
Hér skal benda á að síðasta atriðið, þ.e. að staðsetja stoppistöð í ákveðinni fjarlægð frá Hlemmhúsinu (Sjávarklasinn leggur til að hún verði nær gatnamótum við Snorrabraut) stangast á við markmið borgarinnar um að Hlemmur verði áfram mikilvægur áfangastaður almenningsvagna. Ekki er gert ráð fyrir að kyrrstæðir strætisvagnar verði við Hlemm eftir að kaffistofa strætisvagnabílstjóra mun flytja á BSÍ þar sem tímajöfnun vagnana mun jafnframt fara fram. Einnig skal taka fram að í auglýsingu eftir rekstraraðila á matarmarkaði við Hlemm var lögð áhersla á að stöðin gegni mikilvægu hlutverki innan leiðarkerfis Strætó.

3.5.5 Samgöngutalning við Hlemmtorg

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar lét framkvæma samgöngutalningu við Hlemmtorg sumarið 2018. Talningar fóru fram valda daga í júní, júlí og ágúst, einn dag í hverjum mánuði. Talið var fjórum sinnum yfir daginn, tvo tíma í senn, frá 8 að morgni til 21 að kvöldi. Einungis var talin umferð inn á torgið til að koma í veg fyrir tvítalningu.



Niðurstöður talninga gefa til kynna að daglega á milli klukkan 8 og 21 gangi allt að 23 þúsund vegfarendur inn á Hlemmtorg, 1.400 manns hjóli og 7 þúsund bílar aki. Samtals eru því um fleiri en 30 þúsund manns sem fara gangandi, hjólandi eða akandi um Hlemmtorg dag hvern. Nefna má, til að setja tölurnar í samhengi, að 18 þúsund manns búa í Grafarvogi og um 26 þúsund á Suðurlandi.



Mynd 3.8 Niðurstöður úr samgöngutalningu við Hlemmtorg.

3.5.6 Tillögur úr hugmyndasamkeppni

Í lok árs 2017 bauð Reykjavíkurborg þremur arkitektastofum: Landslagi, DLD, og Mandaworks frá Svíþjóð að leggja fram hugmyndir að nýju skipulagi á Hlemmtorgi. Þær fengu það spennandi hlutverk að ímynda sér Hlemm framtíðarinnar. Tillögur Dagný Land Design (DLD) og Mandaworks voru valdar til frekari útfærslu að hönnun Hlemmtorgs.

Leitað var eftir hugmyndum um framtíðarútlit í takt við nýja uppbyggingu og starfsemi á svæðinu í kringum Hlemm. Hugmyndaleitinni var ætlað að leiða til deiliskipulags og nýs heildarútlits svæðisins.

Markmiðið var að svæðið verði að heildstæðu borgarrými sem styður við þá þéttingu sem orðið hefur og framundan er í Holtunum, Túnunum, á Heklureit og við Hverfisgötu. Einnig verður horft til breytinga á samgönguskipulagi svæðisins með tilkomu borgarlínu og breytingum á umferð strætó.



Mathöllin við Hlemm og breytt starfsemi hefur þegar sett mark sitt á svæðið og gefur til kynna að blómstrandi mannlíf geti þar þrífist. Hús sem stóð áður við Hverfisgötu 125, Norðurpóllinn, mun verða fundin ný staðsetning á torginu.

Hlemmtorg mun verða að nútíma borgarrými þar sem gangandi, hjólandi og almenningssamgöngum verður gert hátt undir höfði með mannvænum dvalarsvæðum og iðandi borgarumhverfi.

Hlemmur verður þannig áfram miðpunktur í austurhluta miðborgarinnar. Miðstöð samgangna, samskipta og lífs.



Mynd 3.9 Úr hugmyndatillögu DLD.



Mynd 3.10 Úr hugmyndatillögu Mandaworks.



4 Skilmálar

4.1 Umferðarskipulag

Almennri bílaumferð er beint frá Hlemm og inn á nálægar stofnbrautir og ytra gatnakerfi til þess að auka vægi Hlemms sem almenningsamgöngusvæði og bæta aðgengi virkra ferðamáta um svæðið (gangandi og hjólandi m.a.). Sérleið fyrir hágæða almenningsamgöngukerfi er skilgreind í gegnum svæðið ásamt leiðbeinandi staðsetningu fyrir stoppistöðvar.

Hverfisgata og Laugavegur eru lokaðar almennri bílaumferð milli Snorrabrautar og að gatnamótum Laugavegar við Katrínartún. Þess í stað er umferð um Laugaveg í vestur beint eftir Katrínartúni og Borgartúni/Sæbraut út að Snorrabraut. Umferð í austur er beint um Katrínartún eins og áður.

4.1.1 Almennir skilmálar göturýmis

Örvar á uppdrætti sýna mögulega útfærslu á akstursstefnum og eru leiðbeinandi.

Breiddir gatna á uppdrætti eru leiðbeinandi en gefa til kynna mögulegt umfang gatna að teknu tilliti til allra samgöngumáta.

Í öllum göturýmum er gert ráð fyrir umferð gangandi og hjólastóla sem hafa forgang fram yfir aðra ferðamáta.

Miða skal við 2 m breidd gönguleiða. Víkja má frá þessu við stoppistöðvar almenningsamgangna, djúpgáma og útisvæði veitinga svo fremur sem umferð gangandi og hjólastóla komist hjá hindrunarlaust.

4.1.2 Uppbrot í yfirborði vegna þverunar

Á uppdrætti eru merkt inn svæði fyrir uppbrot í yfirborði vegna þverunar. Gert er ráð fyrir þverunum gangandi vegfarenda og hjólastóla á þessum svæðum og er gerð krafa um breytt yfirborðsefni. Breyting í yfirborði getur verið t.d. upphækkun á þverun yfir götu eða hellulögn í stað malbiks. Uppbrot í yfirborði er gert með það að markmiði að gera þveranir sýnilegri og auka þannig öryggi allra vegfarenda.

4.1.3 Hjólastígar

Á sér merktum hjólastígum er gert ráð fyrir forgangi hjólaumferðar. Gæta skal að yfirborð hjólastíga sé aðskilið göngustígum annað hvort með aðgreiningu eða með ólíku yfirborðsefni.

Á uppdrætti er sýnt við hvaða götur hjólastígar skulu liggja og eru þeir sýndir sem einstefnu stígar beggja vegna akbrauta. Sú útfærsla er ekki bindandi þar sem í sumum tilfellum kann að henta betur að hafa tvístefnu stíg öðru megin.

4.1.4 Sérými almenningsamgangna

Á uppdrætti er merkt sérými almenningsamgangna við Hverfisgötu annars vegar og Snorrabraut hins vegar. Uppdráttur sýnir ekki bindandi útfærslu. Í sérými almenningsamgangna er almenn bílaumferð ekki heimiluð. Akstur



neyðarbíla með forgangsljós er heimil. Almennt er gert ráð fyrir að minnsta kosti tveimur akreinum fyrir sitthvora akstursstefnu, þó er heimilað að fjölga sérakreinum ef svo ber undir þegar fullnaðarhönnun Hlemmtorgs liggur fyrir.

4.1.5 Safnstæði hópferðabíla og leigubíla

Tillagan gerir ráð fyrir að safnstæði fyrir hópferðabíla og leigubíla séu færð frá núverandi staðsetningu við Hlemm, Laugaveg og Rauðarárstíg þar sem tillaga að nýju deiliskipulagi Hlemms gerir ráð fyrir nýjum göngugötum og nýrri lóð Hlemmtorgs. Nýjar staðsetningar verða skilgreindar samhliða endurhönnun svæðisins, í næsta nágrenni. Mögulegar nýjar staðsetningar gætu verið við Bríetartún, Grettisgötu, Rauðarárstígur og Stórholt.

4.1.6 Snorrabraut

Á uppdrætti er merkt svæði á Snorrabraut vegna uppbrots í yfirborði v. þverunar. Þar er gert ráð fyrir lykil þverun fyrir gangandi vegfarendur vegna göngugötu við Laugaveg og fyrir stoppistöðvar fyrir almenningsgangangur.

Þar sem um er að ræða mikilvægan sjónás og þverun fyrir Laugaveg sem göngugötu þarf að huga sérstaklega að yfirborðshönnun sem er aðlaðandi og örugg fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Einnig skal huga að rými fyrir stoppistöðvar almenningsgangangna, þar sem tillagan gerir ráð fyrir að lokað verðu fyrir almenna umferð um Rauðarárstíg við Hlemm.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er Snorrabraut skilgreind sem borgargata sem skal endurhanna sem breiðgötu (sjá nánar í kaflanum *Gatan sem borgarrými* bls. 168 í aðalskipulagi). Hér eru sett ákvæði í samræmi við það:

- Gatan skal hafa skýrt afmörkuð svæði fyrir gangandi, hjólandi og akandi umferð með sérstökum yfirborðsefnum. Gangstéttir og hjólastígar hafi samræmt yfirbragð og útlit.
- Tengingar við hliðargötur og innkeyrslur þurfa að vera samræmdar og með sem minnstum hindrunum þannig að allir geti ferðast um óháð hreyfigetu.
- Almenningsvagnar fái sér akreinar aðskildar frá almennri bílaumferð.
- Gæta skal að samræmi við syðri hluta Snorrabrautar svo gatan myndi eina heild.

4.2 Hlemmtorg

Torgsvæði Hlemms er sýnt með bindandi afmörkun á uppdrætti. Torgsvæðið nær upp að útveggjum aðliggjandi húsa.

Miðsvæði torgsins er við gatnamót Laugavegar og Rauðarárstíg og afmarkast af byggingareitum þar ásamt Laugavegi 107 (Hlemmur).

Ný lóð er afmörkuð á torginu, þ.e. lóðin við Laugaveg nr. 107 (Hlemmur) er stækkuð og sameinuð við lóðina við Laugaveg nr. 124. Nýjar byggingar á torginu deila lóðinni við Laugaveg nr. 107.

4.2.1 Almennir skilmálar torgsvæðis

Torgsvæðið er fyrst og fremst ætlað fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Huga skal að algildri hönnun og tryggja aðgengi allra um torgið.



Á torgsvæðinu skal leitast við að leysa hæðarmismun við innganga jarðhæða utanhúss þannig að inngangar verði í sömu hæð og götur. Skal það gert með aðgengi fyrir alla í huga.

Mögulegt er fyrir verslanir og veitingastaði að nýta svæði næst húsakynnum sínum fyrir þjónustu úti við, t.d. sem veitingasvæði. Slíkt er háð afnotaleyfum borgarinnar og byggingarleyfi.

Gæta skal að heildrænu útliti torgsins, vanda til hönnunar og frágangs torgsins í hvívetna og styrkja heildarmynd þess með samræmdu vali yfirborðsefna, götugagna og lýsingar.

4.2.2 Hjóla- og bílastæði

Eftirfarandi fjöldi hjólastæða skal nota til viðmiðunar:

Hjólastæði	100
------------	-----

Með fjölda hjólastæða er átt við þann fjölda hjóla sem hægt er að koma fyrir í hjólaskýlum og hjólastöndum. Hjólastæði skal staðsetja við aðkomu að torgsvæðinu og í námunda við stoppistöðvar almenningsgangna.

Gert er ráð fyrir bílastæðum fyrir hreyfihamlaða á jöðrum torgsvæðis, nánari útfærsla á sér stað við endanlega hönnun torgsins.

Tillagan gerir ráð fyrir að bílastæði á borgarlandi á nýju Hlemmtorgi og austari hluta Hverfisgötu verði fjarlægð. Tillaga heimilar einnig að bílastæðum við Bríetartún verði breytt svo þau verði samsíða götunni, til að hægja á umferð og bæta umferðaröryggi á Bríetartúni.

Staðsetja skal bílastæði fyrir hreyfihamlaða sem næst Hlemmtorgi, án þess þau skerði aðgangi gangandi og hjólandi um göngugötur. Leiðbeinandi staðsetning bílastæða fyrir hreyfihamlaða er við Rauðarárstíg, norður.

4.2.3 Gróður og blágrænar regnvatnslausnir

Trjágróðri skal dreifa um svæðið, huga skal að skjólmyndun og heildarútliti torgsins. Markmiðið er að draga úr áhrifum vindstrengja um svæðið. Huga skal að blágrænum regnvatnslausnum þar sem æskilegt er að trjágróður sé hluti af þeim.

Huga skal að blágrænum regnvatnslausnum á torgsvæðinu með það að markmiði að draga úr álagi á veitukerfi og bæta gæði umhverfisins m.a. með bættum gróðri.

Gerð er krafa um að allt regnvatn af torginu fari í gegnum a.m.k. eitt hreinsunarþrep með blágrænum lausnum.

4.2.4 Vinnusvæði stofnlagna

Á uppdrátt er merkt vinnusvæði stofnlagna. Vegna viðhalds á stofnlögnum skal gera ráð fyrir að hægt sé að fjarlægja eða færa til allt af yfirborði þeirra. Því er ekki heimilt að reisa mannvirki með niðurgrafinn grunn eða steypa botnplötu ofan á vinnusvæði stofnlagna.

Leita skal umsagnar Veitna áður en framkvæmda- eða byggingarleyfi í námund við lagnaleiðir er veitt.



4.2.5 Setsvæði og svið

Á uppdrætti eru sýnd staðsetningar sviðs og setsvæða. Á þessum svæðum er gert ráð fyrir að gólfhlötur sé jafnaður út eins og jarðhæð húsa. Leyfilegt er að reisa færanlegar stoðgrindur á þessum svæðum.

4.2.6 Byggingareitir A-E, H og R

Sérskilmálar byggingareita A – E, H og R, sjá einnig uppdrátt.

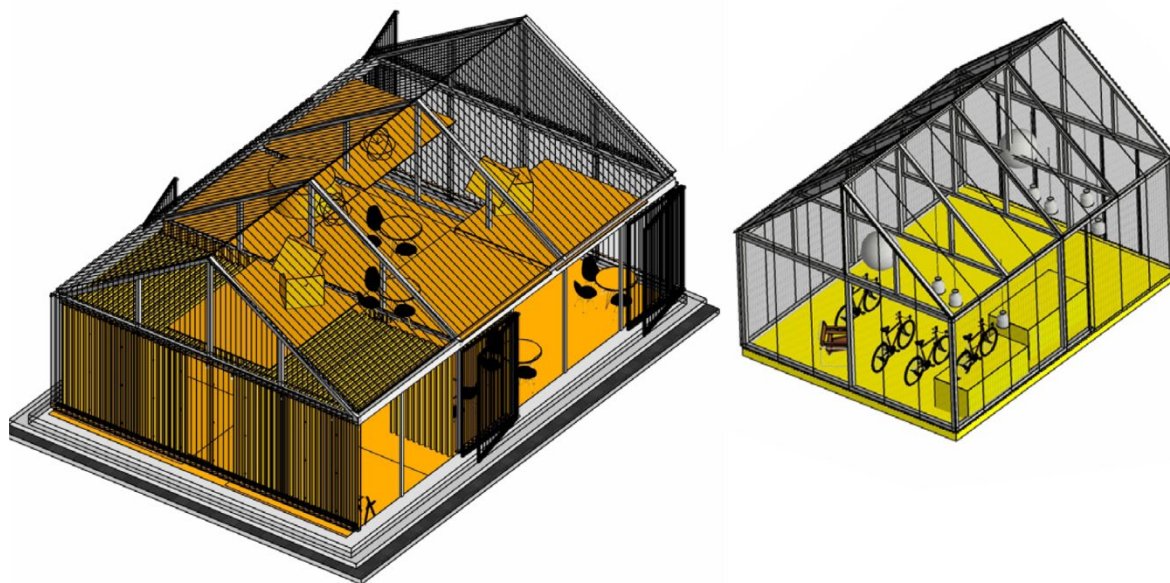
Reitur	Sérskilmálar
Allir reitir	Byggingar innan sömu lóðar er heimilað að samnýta salernis- og aðra starfsmannaaðstöðu. Við hönnun mannvirkja skal taka mið af forhönnun DLD land design og Mandawork, sjá skýringarmyndir hér aftar.
A 1 hæð Hámark 3,6 m hæð Flatt þak	Reitur fyrir viðbyggingu við Laugaveg 107, Hlemm sbr. sneiðmynd A-A. Innrétting geymsla og stækkun aðstöðu fyrir veitinga- og þjónustustarfsemi) með viðbyggingu áfastri núverandi byggingu. Hámarksstærð 20,8 m x 9,0 m (viðbygging skal vera dregin inn 2,1 m frá hvoru horni núverandi byggingar). Hámarksbyggingarmagn 187,2 m ² Hámarkshæð byggingar 3,6 m (m.v. 3,9 m hæð undir þakskyggni Hlemms). Þakbrúnir mega ekki ná út fyrir byggingareit. Taka skal tillit til hönnunar Hlemms (Laugavegur 107) svo nýbyggingin rýri ekki menningarsögulegt gildi byggingar Gunnars Hanssonar arkitekts. Nýbyggingu/viðbyggingu skal vinna í samráði við embætti skipulagsfulltrúa og handhafa höfundarréttar.
C 1 hæð + ris Hámark 7,3 m hæð Mænisþak	Flutningshús/Norðurpóllinn eða fjölnota bygging Byggingarreitur undir Norðurpóllinn, annað flutningshús eða fjölnota byggingu. Heimilað er að byggja glerskála til austurs og vestur við húsið. Hámarksbyggingarmagn 180 m ² (a+b rými) þar sem flutningshús yrði allt að 114 m ² og viðbyggingar 66 m ² . Hámarkshæð 7,3 m
D 1 hæð Hámark 7,3 m hæð Mænisþak	Byggingarreitur fyrir nýbyggingu undir verslun og/eða þjónustu. Þakgerð er mænisþak. Hámarkshæð 7,3 m. Hámarksbyggingarmagn 128 m ² (a+b rými)
E	Byggingareitur djúpgáma Huga skal að lögnum og leita skal umsagnar rekstraraðila veitulagna áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Tryggja skal umferð gangandi og hjólastóla beggja vegna við djúpgáma.



H	<p>Byggingareitir fyrir yfirbyggð hjólaskýli</p> <p>Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir yfirbyggð hjólaskýli. Hámarkshæð skýla 3,6 m.</p> <p>Leyfilegt að hafa skýli sem opin þakskýli eða með lokuðum hliðum. Gæta skal að færanleika skýlanna vegna lagnaleiða.</p>
R	<p>Byggingareitir dreifstöðva rafveitu</p> <p>Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir mannvirki sem tengjast rekstri rafveitu á svæðinu.</p>
Byggingareitur biðstöðva almennings-samgangna	<p>Sérstakur byggingarreitur á Hverfisgötu, afmarkaður norðan við Hlemm og við gatnamót Laugavegs og Bríetartúns - sjá uppdrátt.</p> <p>Reitir fyrir sérstakar hágæða biðstöðvar almennings-samgangna sem bjóða upp á meira skjól og rými.</p> <p>Hámarkshæð 3,6 m.</p> <p>Hámarksbyggingarmagn 75 m².</p>

Skýringarmyndir

Eftirfarandi skýringar sýna leiðbeinandi útlit fyrir nýbyggingar á torginu (reiti A-D). Myndirnar eru forhönnun Dagny Land Design (DLD) og Mandawork sem vinna að hönnun torgsins.





5 Umhverfisáhrif

Í tillögunni er verið að breyta aðgengi bílaumferðar um Hlemm til auka rými og aðgengi fyrir virka ferðamáta (gangandi og hjólandi m.a.) og gert er ráð fyrir sérrými almenningsgangna með stoppistöð á svæðinu. Í deiliskipulagstillögunni er ekki gert ráð fyrir framkvæmdum sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Umhverfismat tillögunnar var unnið skv. 5.4.gr. skipulagsreglugerðar og lagt mat á eftirfarandi umhverfispætti: hljóðvist, skuggavarp og vindstrengi, loftgæði, byggð og efnisleg verðmæti, ásýnd og landslag, og félagslegt umhverfi.

Notaðar eru fjórar vægiseinkunnir við matið:

+	Líkur á jákvæðum áhrifum
+/-	Áhrif talin óveruleg
-	Líkur á neikvæðum áhrifum
?	Óvissa um áhrif/áhrif háð útfærslu

Ef umhverfismat leiðir í ljós neikvæð áhrif deiliskipulagsins á tiltekna umhverfispætti verður brugðist við því með breytingu á tillögu eða aðgerðum til að draga úr áhrifunum svo sem skilmálum um mótvægisaðgerðir, eftir því sem þörf er á.

Viðmið umhverfismats var sótt í stefnuskjöl stjórnvalda, lög og reglugerðir sem varða viðfangsefni deiliskipulagsins, svo sem:

- Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins, Höfuðborgarsvæðið 2040
- Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030
- Reglugerð um hávaða nr. 724/2008
- Skipulagsreglugerð nr. 90/2013
- Byggingarreglugerð nr. 112/2012



5.1 Áhrif deiliskipulagsins

5.1.1 Hljóðvist

Í tillögunni er verið að draga úr almennri bílaumferð um Laugaveg, Hverfisgötu og Rauðarárstíg. Einnig mun umferð almenningsvagna færast frá því að vera umhverfis Hlemm og að nýrri stoppistöð við Hverfisgötu 113-115 (lögreglustöðin). Talið er að tillagan muni hafa jákvæð áhrif á hljóðvist fólks sem á leið um og dvelur á þessum götum sem og íbúa nærliggjandi íbúða.

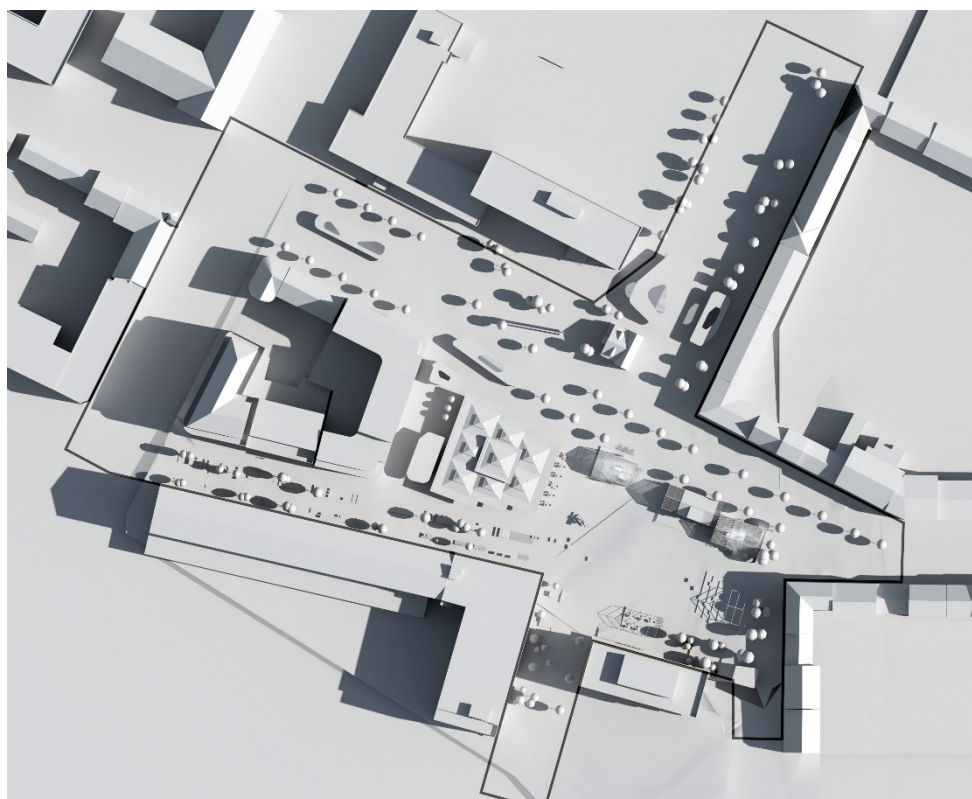
Búist er við að almenn bílaumferð muni dreifa sér um nærliggjandi götur í kjölfar takmörkunar á aðgengi bíla um Hlemm. Ekki er víst að aukning umferðar um aðliggjandi götur hafi áhrif á hljóðvist þar. Því eru áhrifin á hljóðvist talin óveruleg í heild sinni.

Umhverfispáttur	Áhrif
Hljóðvist	+/-

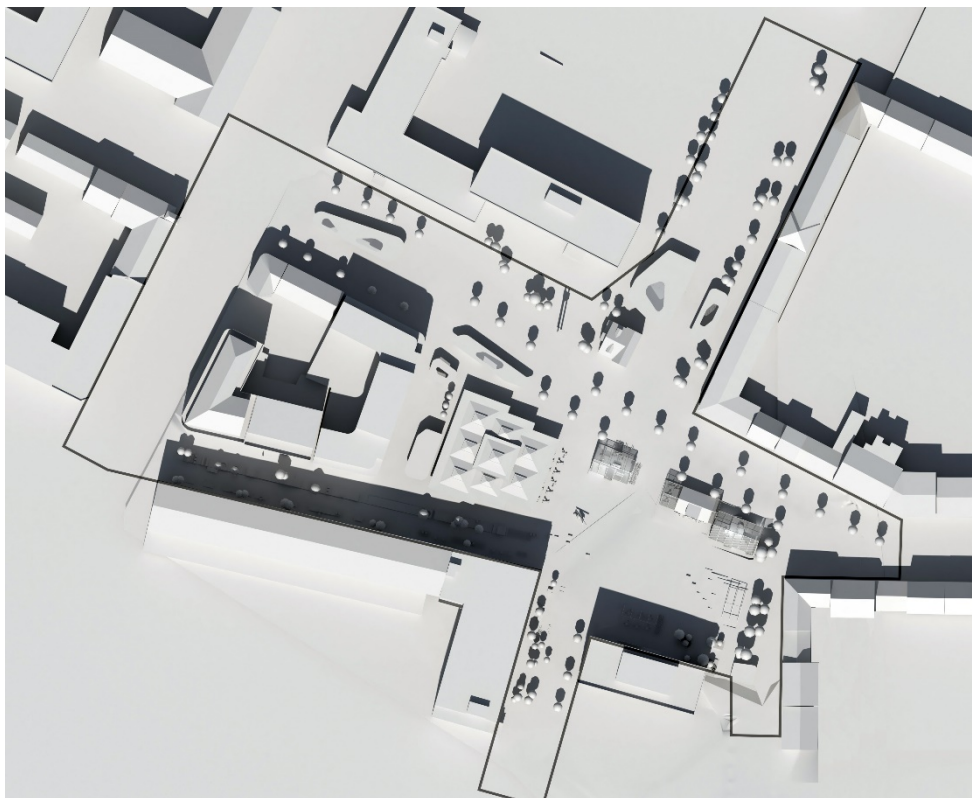
5.1.2 Skuggavarp og vindstrengir

Skuggavarp

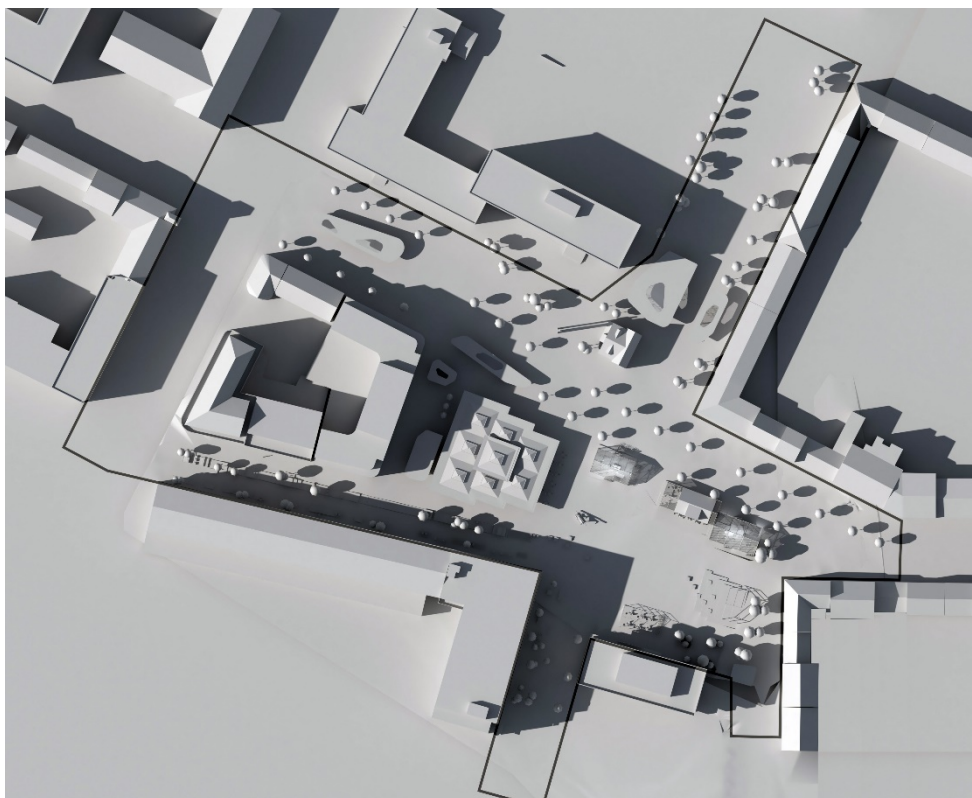
Í tillögunni er gert ráð fyrir nýjum byggingum á Hlemmtorgi. Hámarkshæð þessara bygginga er takmörkuð við 7,3 m. Á myndum 5.1 - 5. má sjá áætlað skuggavarp af þeim nýbyggingum sem leyfðar eru í tillögunni.



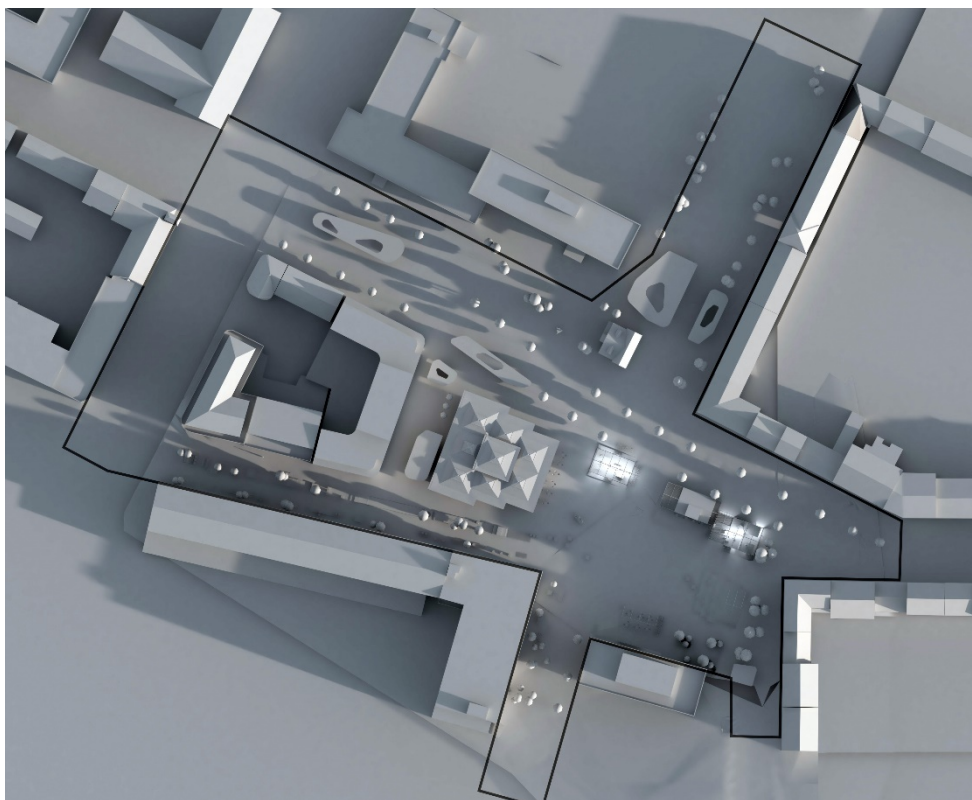
Mynd 5.1 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 8:00



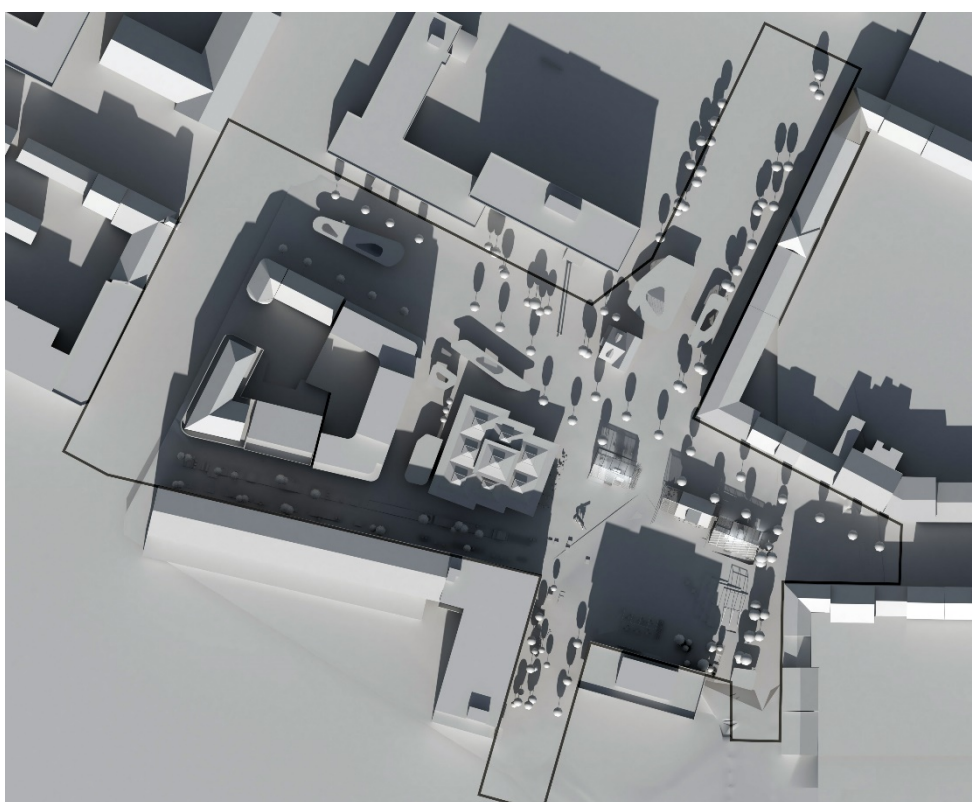
Mynd 5.2 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 13:00



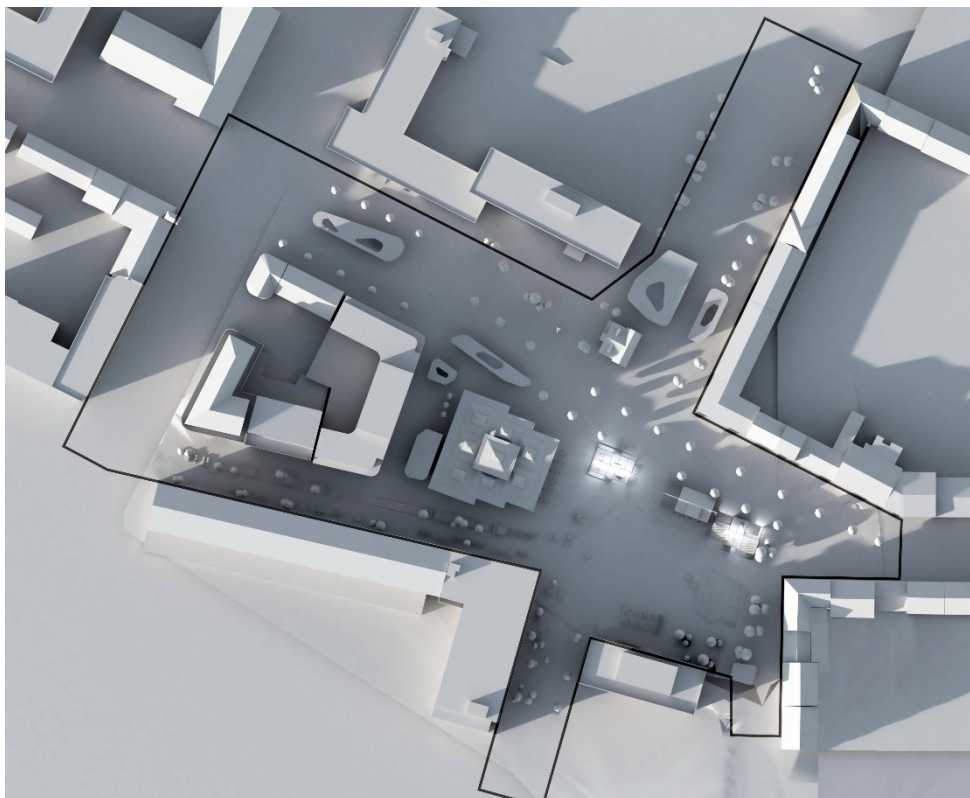
Mynd 5.3 Skuggavarp við sumarstólstöður kl. 17:00



Mynd 5.4 Skuggavarp við jafndægur kl. 8:00



Mynd 5.5 Skuggavarp við jafndægur kl. 13:00



Mynd 5.6 Skuggavarp við jafndægur kl. 17:00

Nýjum byggingum er raðað þannig að sólríkasti hluti torgsins fær að njóta sín á sama tíma og byggingarnar skapa betri umgjörð um torgið. Skuggavarp af þessum nýju byggingum fellur að mestu á Hverfisgötu þar sem gert er ráð fyrir sérrými almenningsgangna. Áhrif tillögunnar á skuggavarp eru því talin óveruleg.

Vindstrengir

Í tillögunni eru settir skilmálar um blágrænar regnvatnslausnir þar sem gróður verði gerður hluti af því kerfi. Einnig er mælt til með að gróður verði notaður markvist til að auka skjól og gæði umhverfisins. Markmiðið er að draga úr áhrifum vindstrengja um svæðið.

Áhrif tillögunnar á vindstrengi eru því talin jákvæð.

Því er talið að áhrif tillögunnar á skuggavarp og vindstrengi séu jákvæð.

Umhverfispáttur	Áhrif
Skuggavarp og vindstrengir	+



5.1.3 Loftgæði

Almennt mun tillagan hvetja til nýtingu virkra ferðamáta eða almenningssamgangna. Þessir hvatar ættu að leiða til minni útblásturs gróðurhúsalofttegunda.

Helstu jákvæðu áhrifa verði að gæta á Hlemmtorgi þar sem dregið verði úr bílaumferð um svæðið auk þess að bætt verður við trjágróðri.

Dregið er úr almennri umferð einkabíla á stórum hluta svæðisins með því að færa umferðina annað. Til skemmri tíma verða áhrifin að öllum líkindum óveruleg þar sem umferð mun færa sig annað. Til lengra tíma litið er talið að tillagan ýti undir færri ferðir á einkabíl sem leiði til minni útblásturs og minna svifryks. Því er talið að tillagan hafi jákvæð áhrif á loftgæði.

Umhverfispáttur	Áhrif
Loftgæði	+

5.1.4 Byggð og efnisleg verðmæti

Stækkun almenningstorgs og útteiling göturýmis til virkari ferðamáta eru almennt talin auka gæði borga og nærumhverfis. Tilkoma stoppistöðvar hágæða almenningssamgöngukerfis er talin hafa jákvæð áhrif á verðmæti nærsvæðis stöðvarinnar.

Ekki er verið að breyta starfsemi húsa eða fjölga íbúðum.

Áhrif tillögunnar eru því talin verða jákvæð fyrir byggð og efnisleg verðmæti.

Umhverfispáttur	Áhrif
Byggð og efnisleg verðmæti	+

5.1.5 Ásýnd og landslag

Svæðið sem um ræðir er algjörlega manngert enda inni í miðju þéttbýli. Tillagan gerir ráð fyrir stækkun almenningsrýmis á kostnað bílastæða og umferðargatna. Leiðir slíkt af sér fólkvænna umhverfi sem almennt er talið eftirsóknarvert og laði að sér fleira fólk.

Ekki er gerð tillaga að breytingum á landhalla á svæðinu nema þeim breytingum sem kunna að verða vegna aðgengis í byggingar.

Við vinnslu tillögunnar var gætt að halda í núverandi húsnaði innan marka deiliskipulagsins. Laugavegur 107 (Hlemmur) fær að halda nýskipuðu hlutverki sínu sem mathöll og er stutt enn frekar við það hlutverk með því að stækka útisvæði kringum húsið.

Fyrrum íbúðarhús gasstöðvarstjóra við Hverfisgötu 115 fær loks lóð. Húsið fær að halda sér í núverandi mynd en í húsakönnun Minjasafns Reykjavíkur (2004)



er lagt til að húsið njóti verndar í grænum flokki, verndun 20. aldar bygginga skv. Húsverndarskrá Reykjavíkur¹.

Gamla húsið við Hverfisgöt 125, Norðurpóllinn, fær nýjan sess í tillögunni í grennd við upprunalega staðsetningu. Þannig er gerð tilraun til að tengja eldri tíma við nýrri og gefa húsinu, sem er friðað sökum aldurs², hlutverk sem veitingahús í takt við fyrra hlutverk í byrjun síðustu aldar.

Nýir byggingareitir hafa skilmála um að stærð nýbygginga sé í samræmi við stærð Norðurpólsins sem aftur vísar til yfirbragðs fyrri tíma.

Að framansögðu er tillagan talin hafa jákvæð áhrif á ásýnd og landslag.

Umhverfispáttur	Áhrif
Ásýnd og landslag	+

5.1.6 Félagslegt umhverfi

Samgöngur

Við vinnslu tillögunnar var skoðað í umferðarlíkani ólíkar útfærslur á gatnamótum Borgartúns og Bríetartúns við Snorrabraut. Niðurstaða þeirra útreikninga var að ljósstýrð gatnamót við Snorrabraut komu betur út en hringtorg³. Í kjölfarið var ákveðið að Borgartún skyldi framlengt út að Snorrabraut frekar en Bríetartún þar sem síðarnefnda gatan er íbúðagata en við Borgartún er einkum atvinnustarfsemi.

Í dag er tvístefnu hjólastígur norðan Suðurlandsbrautar og Laugavegar að Katrínartúni og einstefnu stígar við götukanta á Hverfisgötu. Markmiðið er að tengja saman þessa hjólastíga með nýjum hjólastígum við Laugaveg frá Katrínartúni og að Hverfisgötu. Til að tryggja einsleitni stíga er í tillögunni sýndir einstefnustígar við götukanta og er það ekki bindandi.³

Gert er ráð fyrir gangstéttum beggja vegna akbrauta á Laugavegi. Þar sem ekki er leyfður akstur einkabíla á Laugavegi milli Katrínartúns og Snorrabrautar verður til torg sem sker í sundur Rauðarárstíg. Þannig eykst rými fyrir gangandi vegfarendur.

Þá er gert ráð fyrir að hágæða almenningssamgöngukerfi fái sérrými frá Katrínartúni að Hverfisgötu. Norðan við Hlemm er gert ráð fyrir stoppistöð með þremur til fjórum akreinum þ.e.a.s. einni akrein fyrir hvora átt auk viðbótarakreina þannig að hægt sé að taka fram úr kyrrstæðum vagni.

¹ Páll V. Bjarnason & Helga Maureen Gylfadóttir (2004). *Húsakönnun Snorrabraut-Hverfisgata-Rauðarárstígur-Laugavegur*. Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur, skýrsla nr. 113.

² Helga Maureen Gylfadóttir & Guðný Gerður Gunnarsdóttir (2005). *Húsakönnun Hverfisgata-Laugavegur-Rauðarárstígur-Skúlagata*. Reykjavík: Minjasafn Reykjavíkur, skýrsla nr. 128.

³ Bryndís Friðriksdóttir, Arna Kristjánsdóttir (22.11.2019). *Hlemmur breytt samgönguskipulag*. Reykjavík: Efla verkfræðistofa.



Snorrabraut verður að borgargötu með almenningssamgöngum í sérrými. Gert er ráð fyrir einni akrein í hvora akstursstefnu fyrir einkabíla, einstefnu hjólastígum og gangstéttum. Á Snorrabraut, milli Laugavegar og Hverfisgötu, er gert ráð fyrir stoppistöð fyrir strætisvagna. Þannig verður svæðið áfram mikilvæg stoppistöð strætisvagna líkt og í dag en þó minna í sniðum. Þessar aðgerðir eru taldar styðja við skilvirkara kerfi almenningssamgangna sem er í samræmi við markmið svæðisskipulagsins, Höfuðborgarsvæðið 2040, um að fjölga notendum almenningssamgangna. Einnig er það í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 um borgargötur með sérakreinum fyrir almenningssamgöngur.

Þar sem tillagan styður betur við virka ferðamáta (bæði gangandi og hjólandi), auk þess sem það styrkir almenningssamgöngukerfið frá því sem nú er, eru áhrif tillögunnar á samgöngur talin verða jákvæð.

Verslun og þjónusta

Svæðið í dag er að nokkru leiti vannýtt og óaðlaðandi þrátt fyrir að njóta mjög góðra almenningssamgangna. Ný tilkomin mathöll á svæðinu hefur glætt svæðið enn meira lífi en í tillögunni er gert ráð fyrir að ýta undir enn frekari þróun slíkrar starfsemi á svæðinu. Á torgsvæði Hlemms er gert ráð fyrir bætt aðgengi fyrir alla meðal annars með að leysa hæðarmun frá inngöngum á jarðhæð utanhúss þannig að inngangar verði í sömu hæð og götugólfið á torginu. Þá fær núverandi starfsemi á Hlemmi og starfsemi á jarðhæðum við stækkað Hlemmtorg aukið rými til að teygja starfsemi sína út fyrir (þó háð leyfum borgarinnar þar um). Tillagan er þar með talin styðja við og styrkja verslun og þjónustustarfsemi á svæðinu.

Samfélagsþjónusta

Tillagan er ekki talin líkleg til að leiða af sér veruleg áhrif á umhverfi en bætt aðstaða fyrir hjólandi og gangandi mun hafa jákvæð áhrif á umhverfið. Svæðið mun áfram njóta mjög góðra almenningssamgangna. Þessar aðgerðir eru í samræmi við hugmyndir svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins og Aðalskipulags Reykjavíkur 2010-2030 þar sem áhersla er lögð á bætt aðgengi gangandi og hjólandi umferðar sem og aukinni notkun almenningssamgangna.

Talið er að viðbætt starfsemi og afþreying inn á svæðið muni hafa jákvæð áhrif á nærliggjandi samfélag og mögulega borgina alla.

Heilt yfir eru áhrif tillögunnar á félagslegt umhverfi, þ.e. samgöngur, verslun og þjónustu og samfélagsþjónustu talin vera jákvæð.

Umhverfispáttur	Áhrif
Félagslegt umhverfi	+



5.2 Önnur áhrif og samantekt

Auk þeirra áhrifa sem eru talin upp að framan má búast við neikvæðum áhrifum á framkvæmdatíma vegna þess rasks og ónæðis sem fylgir þeim framkvæmdum. Þau áhrif eru þó eingöngu bundin við framkvæmdatíma og draga má úr óþægindum með kynningu á framkvæmdum og samráði við hagsmunaaðila.

Í töflu 5.1 hér fyrir neðan má sjá samantekt áhrifa tillögunnar. Áhrifin eru metin óveruleg eða jákvæð. Heildaráhrifin eru talin vera mun meira jákvæð en óveruleg.

Tafla 5.1 Samantekt áhrifa

Umhverfispáttur	Áhrif
Hljóðvist	+/-
Skuggavarp og vindstrengir	+
Loftgæði	+
Byggð og efnisleg verðmæti	+
Ásýnd og landslag	+
Félagslegt umhverfi	+



6 Samráð við gerð tillögu

6.1 Kynning lýsingar

Lýsing vegna nýs deiliskipulags var lögð fram og samþykkt á fundi skipulags- og samgönguráðs þann 6. mars 2018 og borgarráði Reykjavíkur þann 14. mars 2019. Í kjölfarið var lýsingin send til umsagnaraðila sem voru: Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Vegagerðin, Strætó bs., Veitur, Orkuveita Reykjavíkur, Hverfisráð og íbúasamtök Hlíða. Einnig eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar: Skrifstofa eigna og atvinnuþróunar, Samgöngustjóri og borgarhönnun, Skrifstofa umhverfisgæða, Skrifstofa framkvæmda og viðhalds, Skrifstofa reksturs og umhirðu, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur.

Umsagnaraðilar gerðu ekki athugasemd við lýsinguna. Ein athugasemd barst frá lóðarhafa við Laugaveg 120 og var hún höfð til hliðsjónar við vinnslu tillögunnar.

6.2 Auglýsing deiliskipulagstillögu

Á fundi skipulags- og samgönguráðs þann 4. desember 2019 og borgarráði Reykjavíkur þann 5. desember 2019 var samþykkt að auglýsa tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni (reit 1.240.0). Tillagan var auglýst samkvæmt 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 frá 16. desember 2019 til og með 29. janúar 2020. Á auglýsingatíma var tillagan gerð aðgengileg á vef Reykjavíkurborgar og í þjónustuveri borgarinnar að Borgartúni 12-14.

Eftirfarandi umsagnaraðilar fengu skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Skipulagsstofnun
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Verkefnaskrifstofa Borgarlínu
- Strætó bs.
- Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu
- Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins
- Veitur
- Orkuveita Reykjavíkur
- Íbúaráð og íbúasamtök Hlíða
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
 - Samgöngustjóri og borgarhönnun
 - Skrifstofa umhverfisgæða
 - Skrifstofa framkvæmda og viðhalds
 - Skrifstofa rekstrar og umhirðu borgarlands
 - Heilbrigðiseftirlitið



6.3 Breytingar eftir auglýsingu

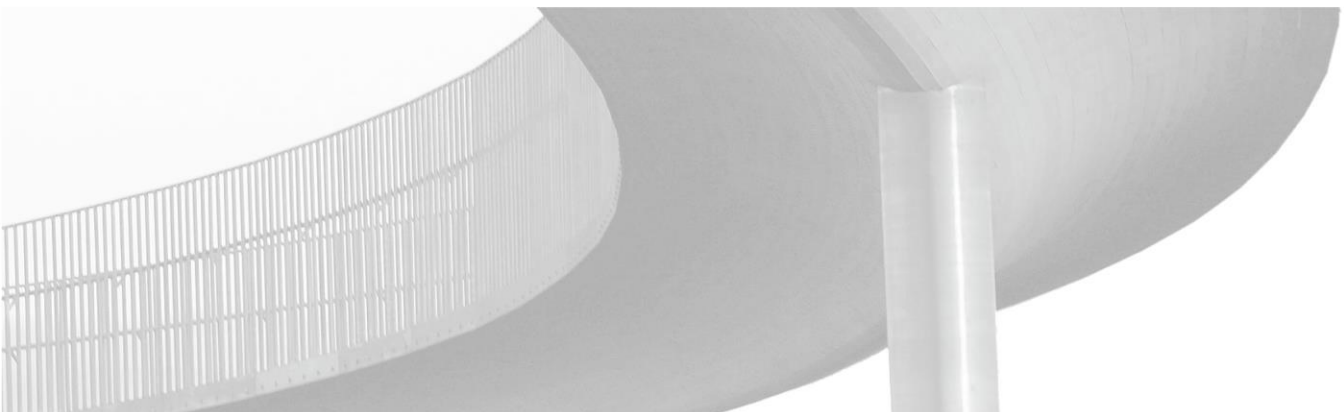
- Bílastæði við austurgafli Hverfisgötu 113-115 tekin út fyrir deiliskipulagssvæðið þar sem þau tilheyra þeirri lóð en ekki borgarlandi. Aðgengi að bílastæðunum þar tryggt á uppdrætti.
- Torgsvæði minnkað í samræmi við brottfall bílastæðis við austurgafli Hverfisgötu 113-115.
- Byggingareitur hjólaskýlis og dreifistöð rafveitu (H + R) við norðurhluta Rauðarárstígs tekin út vegna breyttrar afmörkunar deiliskipulagsins.
- Dreifistöð að Hverfisgötu 115A merkt á uppdrátt.
- Bætt við kvöð um akstur til og frá norðvesturhorni lóðar að Hverfisgötu 113-115 vegna neyðaraksturs lögreglu.
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna fyrir framan Hverfisgötu 113-115 minnkaður og færður nær Hlemmi.
- Kvöð um lagnaleiðir fækkað á uppdrætti og einskorðað við stofnlögn. Kvöð breytt í skilgreiningu á vinnusvæði stofnlagna. Svæði breikkað á uppdrætti og skilmálum í kafla 4.2.4 breytt til nánari skýringa.
- Skerpt á skilmálum fyrir byggingareit A til nánari skýringar
- Byggingareitur B breytt í byggingareit fyrir hjólaskýli (H) vegna breikkun á kvöð um lagnaleið og reit hliðrað til vesturs.
- Skerpt á skilmálum fyrir byggingareiti C og D hvað varðar nýtingu á byggingarmagni.
- Byggingareitum C og D hliðrað til vesturs.
- Byggingareit hjólaskýlis og dreifistöðvar rafveitu við norð-austurhorn Laugavegs 120 hliðrað til vesturs vegna lagnasvæðis.
- Bætt við frekari málsetningum á uppdrátt til nánari skýringa á fjarlægðum.



HLEMMUR

Breytt samgönguskipulag

29.11.2019



SKÝRSLA – UPPLÝSINGABLAÐ

SKJALALYKILL

2200-867 GRG-001 Hlemmur

SKÝRSLUNÚMÉR / SÍÐUFJÖLDI

01 / 25

VERKEFNISSTJÓRI – FULLTRÚI VERKKAUPA

Porsteinn R. Hermannsson

VERKEFNISSTJÓRI – EFLA

Bryndís Friðriksdóttir/Bergþóra Kristinsdóttir

LYKILORÐ

Hlemmur, Borgarlína, strætó, forgangur, hjólandi, gangandi

STADA SKÝRSLU

- Í vinnslu
 Drög til yfirlestrar
 Lokið

DREIFING

- Opin
 Dreifing með leyfi verkkaupa
 Trúnaðarmál

TITILL SKÝRSLU

Hlemmur breytt samgönguskipulag

VERKHEITI

Hlemmur samgönguskipulag og umferðargreining

VERKKAUPI

Reykjavíkurborg, umhverfis- og skipulagssvið

HÖFUNDUR

Bryndís Friðriksdóttir
Arna Kristjánsdóttir

ÚTDRÁTTUR

Efla verkfræðistofa hefur sett fram tillögu að breyttu samgönguskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni. Tilgangur skipulagsins er að gefa Borgarlínu og strætó sérrými á Laugavegi frá Katrínartúni og að Hlemmi sem og að tengja hjólastíga á Hverfisgötu og meðfram Laugavegi með gerð nýrra stíga á kaflanum á milli.

Umferð á svæðinu var greind og dreift á breytt gatnakerfi. Gerð var umferðarhermun fyrir annatíma árdegis og síðdegis til að leggja mat á áhrif breytinganna.

ÚTGÁFUSAGA

NR.	HÖFUNDUR	DAGS.	RÝNT	DAGS.	SAMÞYKKT	DAGS.
01	Arna Kristjánsdóttir Bryndís Friðriksdóttir	20.02.19	Bergþóra Kristinsdóttir	25.02.19	Arna Kristjánsdóttir	26.02.19
02	Arna Kristjánsdóttir	20.11.19	Bergþóra Kristinsdóttir	20.11.19	Arna Kristjánsdóttir	22.11.19

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR	4
2	NÚVERANDI AÐSTÆÐUR	4
3	BREYTT SAMGÖNGUSKIPULAG	6
3.1	Laugavegur	6
3.2	Umferð akandi	7
3.3	Umferð hjólandi	8
3.4	Umferð gangandi	9
3.5	Umferð Borgarlínu og strætó	10
3.6	Bílastæði á borgarlandi	10
4	UMFERÐARGREINING	12
4.1	Hermilíkan - almennt	12
4.2	Umferðarforsendur	13
4.3	Umferð í breyttu samgönguskipulagi	13
4.4	Afköst	14
4.4.1	Raðir	15
4.5	Almenningssamgöngur í breyttu samgönguskipulagi	17
5	SAMANTEKT	18
VIÐAUKAR 20		
	Viðauki I: Útfærslur á breyttu gatnakerfi sem voru til skoðunar	20
	Viðauki II: Skjáskot af uppsettum hermilíkönum	22
	Viðauki III: Umferðartalningar	23
	Viðauki IV: Niðurstöður umferðarhermunar – Raðir á helstu gatnamótum	24

1 INNGANGUR

Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar óskaði eftir því að EFLA ynni að útfærslu að breyttu samgönguskipulagi við Hlemm. Helsta ástæða breytingarinnar er tilkoma Borgarlínu og bættar aðstæður fyrir almenningssamgöngur á svæðinu. Einnig er horft til hjólreiðaáætlunar Reykjavíkurborgar, þ.e. tengja hjólastíga við Suðurlandsbraut/Laugaveg og Hverfisgötu.

Gengið er út frá eftirfarandi forsendum:

- Borgarlína/strætó aki eftir Laugavegi að Hlemmi og eftir Hverfisgötu
- Umferð einkabíla er beint frá Laugavegi – Hlemmi inn á Katrínartún, Bríetartún og Borgartún. Útfærslu gatnamót við Bríetartún/Borgartún við Snorrabraut breytt til að liðka fyrir flæði umferðar
- Hlemmur hætti að vera endastöð vagna
- Ekki verði hægt að aka eftir Rauðarárstíg framhjá Hlemmi og því geta strætisvagnar ekki lengur snúið við á Hlemmi (kringum Mathöllina)
- Ný stoppistöð fyrir strætó á Snorrabraut og að strætisvagnar sem aka norður-suður aki eftir Snorrabraut frekar en Rauðarárstíg
- Viðhalda aðgengi að bílastæðum við Skúlagarða.

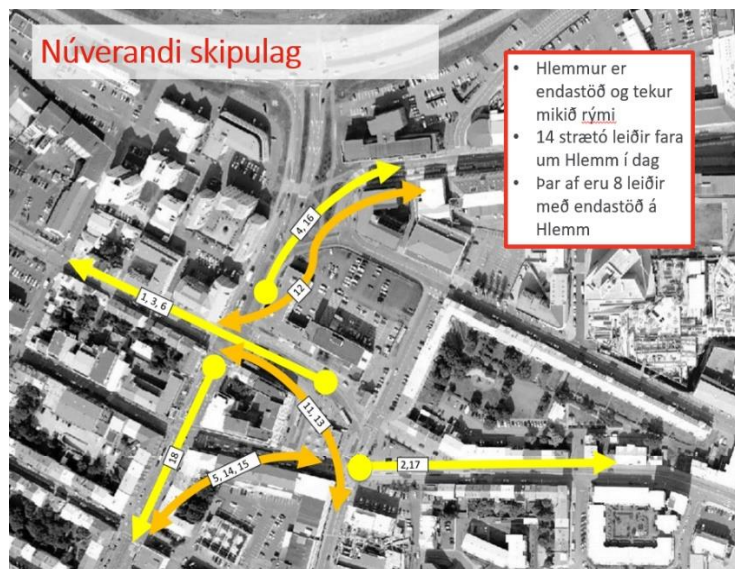
Umferð á svæðinu var greind og dreift á breytt gatnakerfi. Gerð var umferðarhermun fyrir annatíma árdegis og síðdegis til að leggja mat á áhrif breytts samgönguskipulags fyrir Hlemm. Verkefnið var unnið af Bryndísi Friðriksdóttur, Evu Þrastardóttir, Örnú Kristjánsdóttur og Daða Baldri Ottóssyni.

2 NÚVERANDI AÐSTÆÐUR

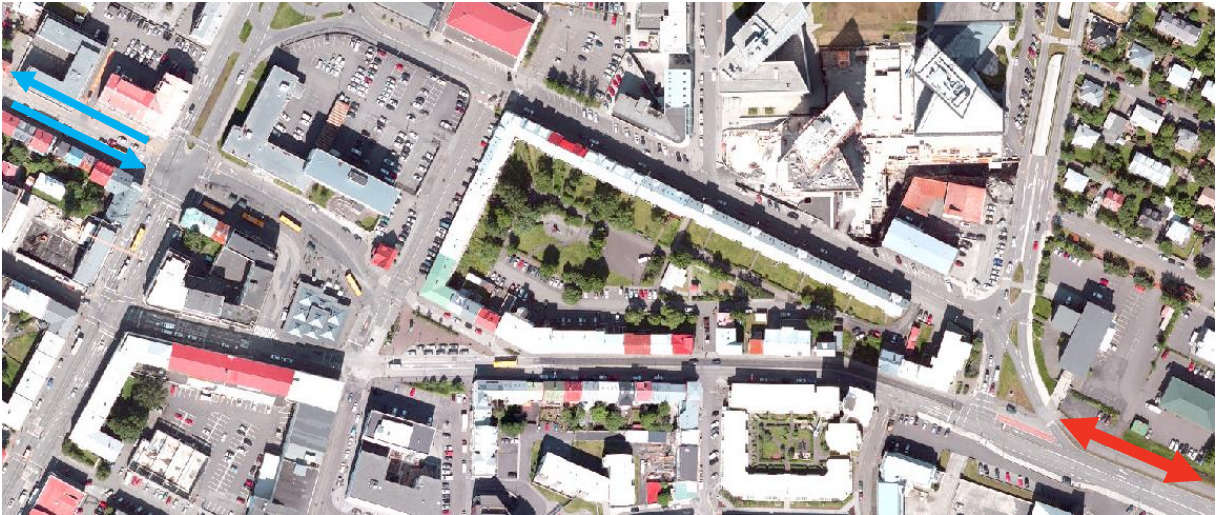
Hlemmur er ein af aðal skiptistöðvum fyrir Strætó. Alls aka 14 strætóleiðir um Hlemm og 8 af þeim eru með endastöð á Hlemmi og stoppa þessar vagnar og tímajafna á Hlemmi. Því þurfa strætisvagnar mikið rými á Hlemmi. Strætisvagnarnir aka um Laugaveg, Hverfisgötu, Rauðarárstíg, Snorrabraut og Borgartún og þarf því að vera aðgengi fyrir þá umhverfis Mathöllina á Hlemmi til þess að þeir geti snúið við.

Í dag er tvístefnu hjólastígur norðan Suðurlandsbrautar og Laugavegar að Katrínartúni og einstefnu stígar við götukanta á Hverfisgötu, sjá mynd 2.

Markmiðið er að tengja saman þessa hjólastíga með hjólastígum við Laugaveg frá Katrínartúni og að Hverfisgötu

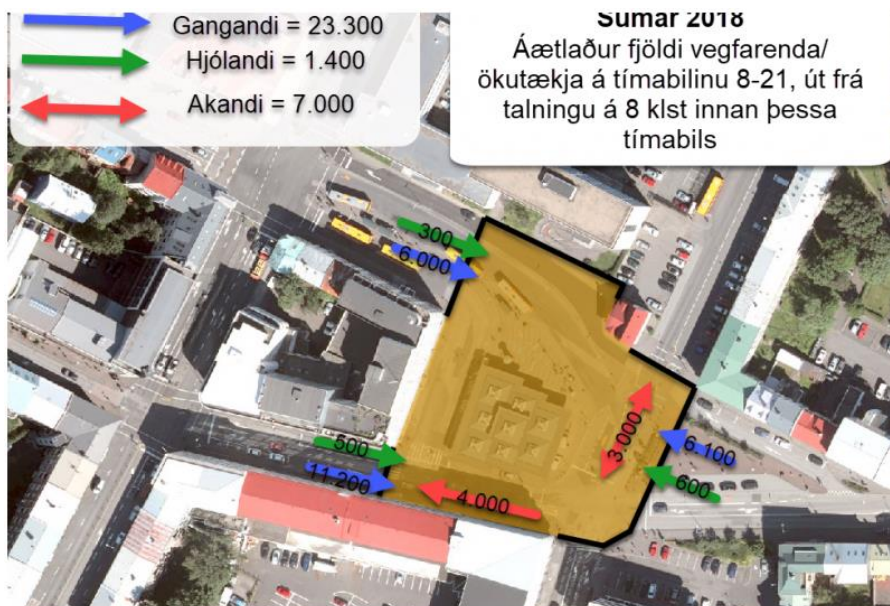


MYND 1 Aks tur strætisvagna um Hlemm.



MYND 2 Hjólastígar í nágrenni við Hlemm (einstefnustígar við Hverfisgötu og tvístefnustígar á Laugavegi).

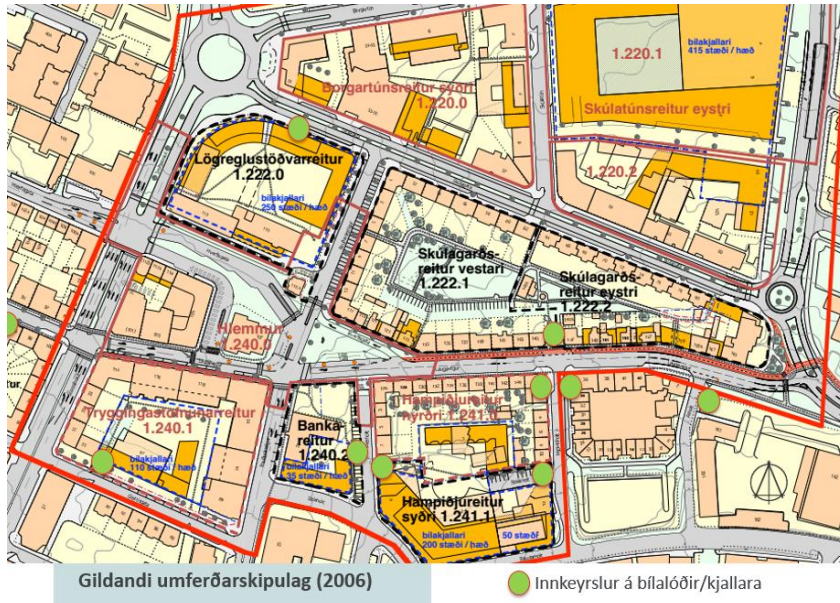
Umferð gangandi, hjólandi og akandi var talin í nágrenni við Hlemm valda daga í júní, júlí og ágúst 2018. Samkvæmt talningu er gert ráð fyrir að yfir 30 þúsund manns fari gangandi, hjólandi eða akandi um Hlemmtorg á hverjum degi, sjá mynd 3. Lang flestir ferðast gangandi um svæðið.



MYND 3 Umferð gangandi, hjólandi og akandi í nágrenni Hlemms sumarið 2018 (Reykjavíkurborg).

3 BREYTT SAMGÖNGUSKIPULAG

Til er samþykkt samgönguskipulag frá árinu 2006, sjá mynd 4. Skipulagið var gert til að bæta aðgengi einkabíla eftir Laugavegi og Bríartartúni með breyttri útfærslu á gatnamótum Laugavegar-Katrínartúns og hringtorgum á gatnamótum Katrínartúns-Bríartartúns og Bríartartúns/Borgartúns-Snorrabrautar. Ekki hefur verið ráðist í þessar framkvæmdir en þetta skipulag er grunnurinn að þeim breytingum sem eru til skoðunar núna.



MYND 4 Hlemmur+ samgönguskipulagið frá árinu 2006 þar sem búið er að merkja inn aksturleiðir að bílastæðum.

Helsta breytingin á því samgönguskipulagi sem er til skoðunar núna er að gefa Borgarlínu og strætó sérrými á Laugavegi milli Katrínartúns og Snorrabrautar, að tengja hjólastíga vestan og austan við Hlemmtorg og gefa gangandi meira rými í nágrenni við Hlemm. Einnig þarf að skoða tengingu Borgartúns/Bríartartúns við Snorrabraut. Að lokum er til skoðunar að gefa strætó sérrými á Snorrabraut.

3.1 Laugavegur

Í dag eru tvær akreinar og samsíða bílastæði á Laugavegi frá Katrínartúni og að Hlemmi.

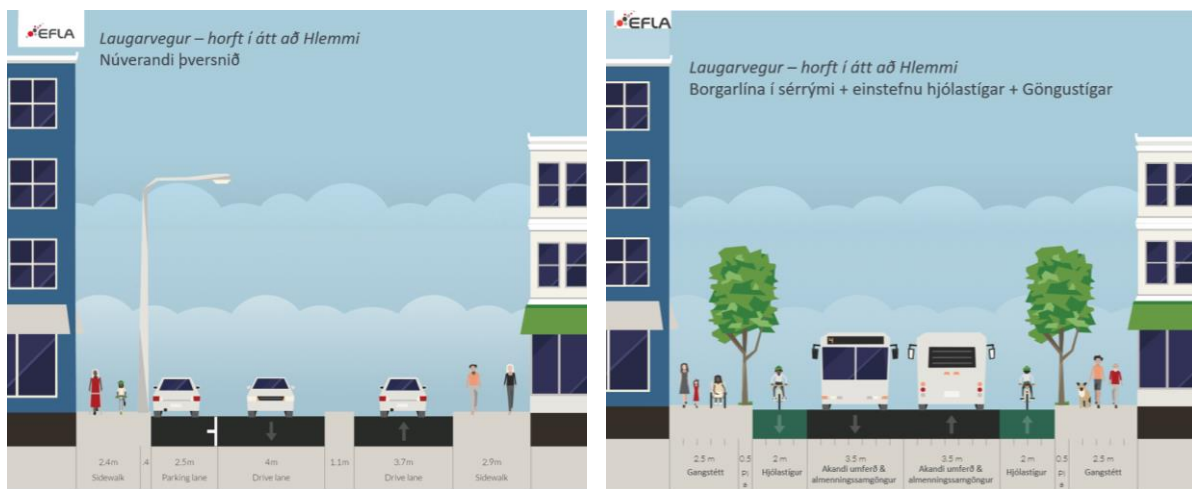


MYND 5 Aðstæður á Laugavegi austan við Hlemm.

Þar sem þrengst er á milli bygginga eru einungis 17m á milli húsveggja og því ekki rými til að gera forgangsakreinar, hjólastíga, göngustíga og akreinar fyrir einkabíla. Gert var ráð fyrir eftirfarandi:

- Sérými fyrir Borgarlínu og strætó á Laugavegi milli Katrínartúns og Snorrabrautar
- Gangstéttir við húsveggi
- Einstefnu hjólastígar beggja vegna akbrauta

Á mynd 6 má sjá núverandi þversnið á Laugavegi milli Katrínartúns og Hlemms og tillögu að breyttu þversniði. Í breyttu þversniði er gert ráð fyrir forgangsakreinum Borgarlínu/strætó og einstefnu hjólastígum sitthvoru megin akbrautar og göngustígum þar fyrir utan. Gert er ráð fyrir að akstur neyðarbíla verði einnig á sérými Borgarlínu/strætó



MYND 6 Þversnið á Laugavegi á utan við Hlemm fyrir núverandi og breyttar aðstæður.

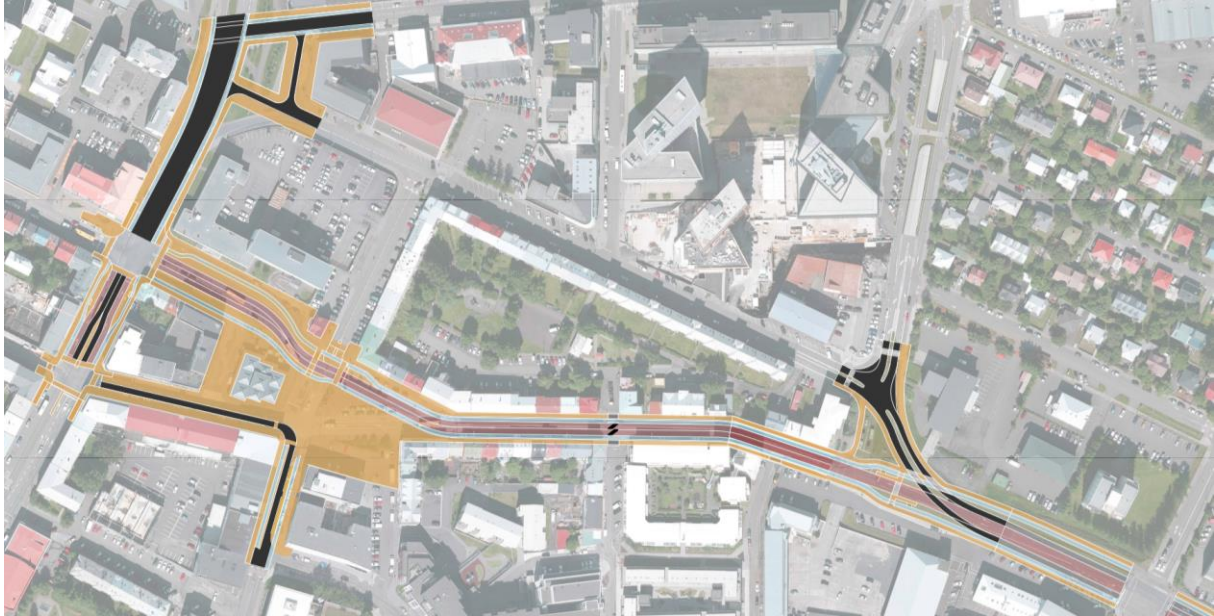
3.2 Umferð akandi

Helsta breyting samgönguskipulagsins er að lokað er á akstur einkabíla eftir Laugavegi á milli Katrínartúns og Snorrabrautar. Þessi í stað færast akstur einkabíla á aðrar götur eins og á Bríetartún, Katrínartún og Borgartún og er gatnamótum við Laugaveg-Katrínartún breytt til að gera þessa leið beinni og greiðfærari. Gert er ráð fyrir ljósastýringu á gatnamótunum til að veita umferð Borgarlínu og strætó forgang og til að tryggja aðgengi og öryggi hjólandi og gangandi vegfarenda. Skoðaðar voru 2 útfærslur á gatnamótum Katrínartúns og Bríetartúns, hringtorg og ljósastýring, miðað við núverandi og áætlaða framtíðarumferð. Ljósastýrð gatnamót sýndu betri niðurstöður, þá sérstaklega í samspili við aðliggjandi ljósastýrð gatnamót við Laugaveg.

Útfærslu gatnamóta Snorrabraut-Bríetartúns/Borgartúns er einnig breytt til að leyfa umferð úr öllum áttum (vinstribeygja frá Bríetartúni/Borgartúni og inn á Snorrabraut). Skoðaðar voru lausnir sem innihéldu hringtorg og ljósastýrð gatnamót. Báðar lausnir sýndu ágætari niðurstöður í afköstum en með tillit til gangandi/hjólandi vegfarenda er talið að ljósastýrð T-gatnamót séu ákjósanlegri. Skoðaðar voru nokkrar lausnir ljósastýrðra gatnamóta (sjá viðauka I) og var fallist á það að Borgartún tengdist Snorrabraut á ljósastýrðum gatnamótum þar sem leyfilegt væri að beygja í allar áttir. Hægri beygja af Snorrabraut á Bríetartún yrði heimiluð sem einstefna og einstefna af Bríetartúni á Borgartún.

Þar sem íbúar Skúlagarðsreits þurfa aðgengi að stæðum á Skúlagarðsreit þarf að huga að aksturleið þangað. Lagt er til að aðgengi að Skúlagarðsreit sé um Mjólnisholt með því að þvera Laugaveg. Í dag er viðbótar tenging við Skúlagarðsreit nyrst á Bríetartúni.

Til þess að gefa gangandi, hjólandi og almenningssamgöngnum betra aðgengi um Hlemmtorg er gert ráð fyrir að ekki verður hægt að keyra norður-suður á Rauðarásstíg í gegnum Hlemmtorg.



MYND 7 Tillaga að útfærslu fyrir akandi umferð (svart) aðra en Borgarlínu og strætó.

3.3 Umferð hjólandi

Í dag er tvístefnu hjólastígur norðan Suðurlandsbrautar og Laugavegar að Katrínartúni og einstefnu stígur við götukanta á Hverfisgötu. Markmiðið er að tengja saman þessa hjólastíga með hjólastígum við Laugaveg frá Katrínartúni og að Hverfisgötu. Í deiliskipulagi fyrir Heklusvæðið var gert ráð fyrir að tvístefnustígur við Laugaveg myndir víkja fyrir einstefnustígum við götukanta. Því er hér miðað við einstefnustíga milli Katrínartúns og Hverfisgötu til að tryggja einsleitni hjólastígakerfisins.

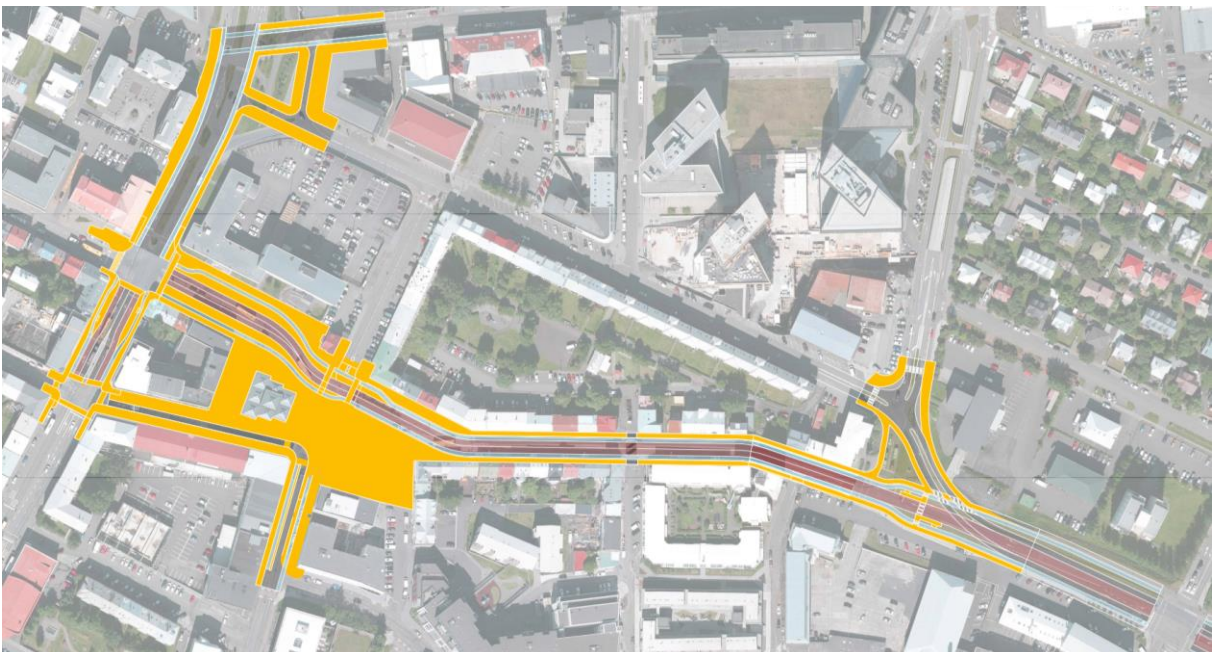


MYND 8 Tillaga að útfærslu fyrir hjólandi umferð (blár).

3.4 Umferð gangandi

Gert er ráð fyrir gangstéttum beggja vegna akbrauta á Laugavegi. Þar sem ekki er leyfður akstur einkabíla á Laugavegi milli Katrínartúns og Snorrabrautar verður til torg sem sker í sundur Rauðarárstíg.

Gert er ráð fyrir 1 akrein á Laugavegi milli Hlemms og Snorrabrautar en í dag eru 2 akreinar og því verður meira rými þar fyrir gangandi. Gert er ráð fyrir að gatan verði vistgata með lágum hámarkshraða.



MYND 9 Tillaga að útfærslu fyrir gangandi umferð (gulur).

3.5 Umferð Borgarlínu og strætó

Gert er ráð fyrir að Borgarlína og strætó hafi sérrými á Laugavegi milli Katrínartúns og Snorrabrautar þar sem Borgarlína og strætó eru í forgangsakstri í gegnum umferðarljós. Sérrýmið er einnig ætlað neyðarakstri.

Norðan við Hlemm er gert ráð fyrir Borgarlínu stoppistöð með a.m.k. þremur akreinum þ.e.a.s. einni akrein fyrir hvora átt auk viðbótarakreinar þannig að hægt sé að taka fram úr kyrrstæðu faratæki.

Á Snorrabraut, milli Laugavegar og Hverfisgötu, er gert ráð fyrir stoppistöð fyrir strætisvagna. Gert er ráð fyrir að sérrými almenningsamganga/biðstöð verði til hliðanna til að skapa betra rými fyrir biðstöð almenningsamgangna, hjólandi og gangandi vegfarendur¹.

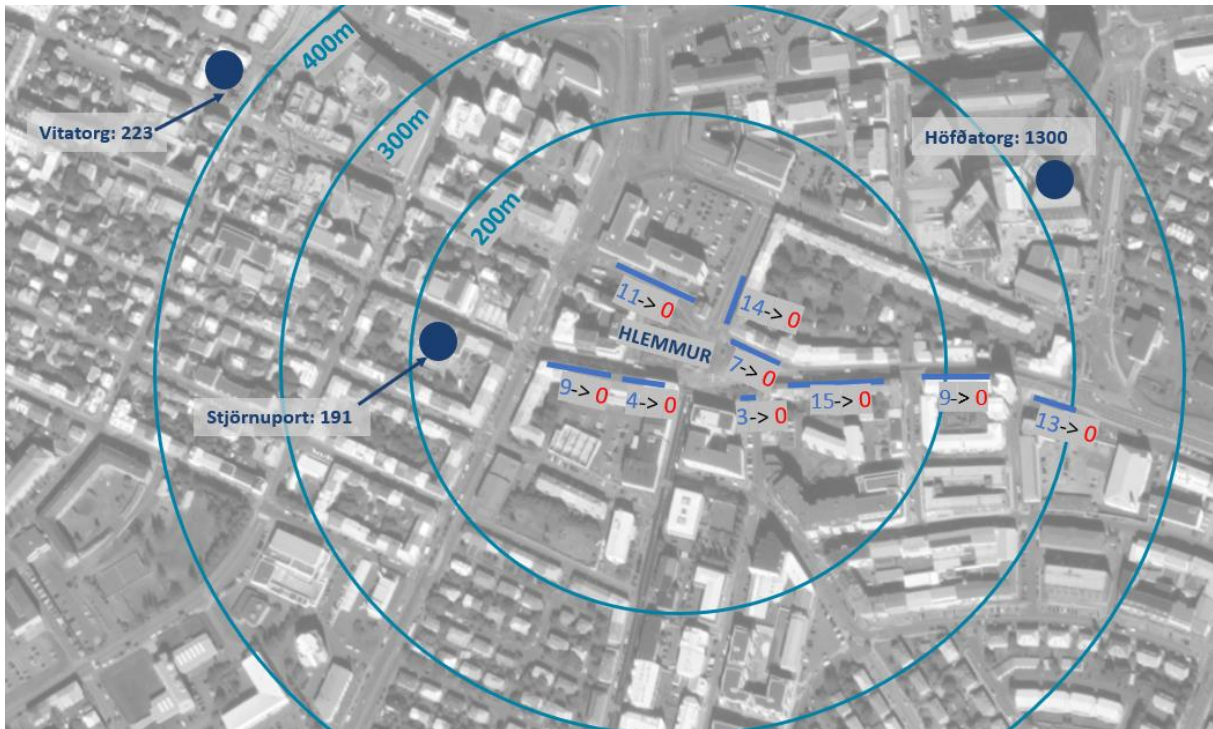


MYND 10 Tillaga að útfærslu fyrir Borgarlínu og strætó (rauður)

3.6 Bílastæði á borgarlandi

Með breyttu samgönguskipulagi fyrir svæðið umhverfis Hlemm er þörf á að endurskipuleggja bílastæði á borgarlandi. Breyting verður á bílastæðafjölda á Laugavegi milli Snorrabrautar og Katrínartúns, á Hverfisgötu meðfram lögreglustöð og á hluta Rauðarárstígs.

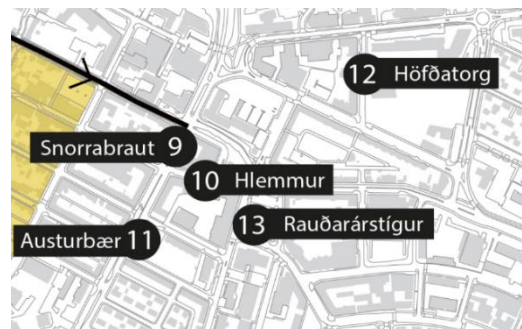
¹ Stoppistöð við götukanta stýttir göngupverun yfir götuna og nýttir ljósatímann betur, sem síðan eykur afköst.



MYND 11 Fjöldi bílastæða á borgarlandi umhverfis Hlemm fyrir (blár) og eftir (rauður) breytt samgönguskipulag. Gönguradíusar og staðsetning bílastæðahúsa.

Á mynd 11 sést áætlaður fjöldi þeirra bílastæða sem víkja við breytt samgönguskipulag. Gert er ráð fyrir að almennum bílastæðum við Laugaveg, Hverfisgötu og Rauðarárstíg fækki um 85 þegar torg, götur og stígar verða byggð upp í samræmi við skipulagstillöguna. Á myndinni sést einnig bílastæðahús umhverfis skipulagssvæðið sem eru í 200m, 300m og 400m gönguradíus frá Hlemmi. Bílastæði við götukanta og í bílahúsum innan 5 mínútna göngufjarlægðar (400 m) frá Hlemmi eru alls um 3.150 talsins.

Í núverandi skipulagi eru 5 rúttopp/rúttæði á svæðinu. Staðsetningar eru sýndar á mynd 12. Með breyttu samgönguskipulagi má búast við að það þurfi að færa eða fjarlægja rúttæðið á Snorrabraut til þess að biðstöð almenningsgangna komist fyrir. Að auki má búast við að rúttæði við Hlemm muni færast. Með nýju skipulagi væri hugsanlega hægt að koma fyrir rúttæði í Bríartúni.



MYND 12 Núverandi rúttæði umhverfis Hlemm

4 UMFERÐARGREINING

4.1 Hermilíkan - almennt

Til þess að meta áhrif breytts samgönguskipulags á svæðinu í nágrenni Hlemms var framkvæmd umferðarhermun í PTV Vissim 10 og var notast við aðferð sem byggir á bestun á leiðarvali m.t.t kostnaðar og vegalengdar (e. *Dynamic Assignment*). Markmiðið með hermuninni var að skoða hvert umferð myndi flytjast og sjá hvort vandamál myndast á einstaka gatnamótum með breyttu skipulagi. Helstu niðurstöður greiningunnar eru birtar í formi raðamyndana (meðalröð og lengsta mælda röð) og breytingu á umferðarmagni í sniðum. Hermilíkon innihalda ákveðna óvissu og hafa þarf því í huga að hermun sem þessi er nálgun á raunverulegt ástand.

Svæðið sem var til skoðunar í umferðarhermuninni má sjá á mynd 13 hér að neðan. Meðal þeirra gatna sem voru til greiningar í hermuninni voru Snorrabraut, Flókagata, Bergþórugata, Laugavegur, Hverfisgata, Rauðarárstígur, Borgartún, Bríetartún, Katrínartún, Guðrúnartún, Sóltún, Hátún, Nóatún, Kringlumýrabraut, Suðurlandsbraut, Sundlaugavegur og Sæbraut.



MYND 13 Svæðið sem var til greiningar í umferðarhermun.

Frekari breytingar á samgöngukerfinu á svæðinu sem var til hermunar, aðrar en voru taldar upp í köflunum hér að ofan fyrir Hlemmsvæðið, eru:

- Gatnamótin Hátún – Laugavegur voru breytt í ljósastýrð gatnamót þar sem allar beygjur eru leyfilegar
- Opið er fyrir hægribeygjuumferð inn og út af bílastæði Borgartúns beint frá Sæbraut

Hermilíkönnum voru stillt upp fyrir núverandi grunnástand² og breytt ástand³ og voru þau byggð upp bæði fyrir árdegis- og síðdegis háannatíma. Keyrslutímabilið var 2,5 klukkustundir, 7:15-9:45 árdegis og 15:30-18:00 síðdegis. Niðurstöður eru birtar fyrir hámarksklukkustund innan tímabilsins. Fyrir árdegis ástand var hámarksklukkustundin 8:15-9:15 og síðdegis var hún 16:00-17:00.

Grunnástandið var notað til samanburðar við breytt ástand. Líkanið sem inniheldur breytt ástand var prófað áfram með mismunandi útfærslum á gatnaneti sem gæti annað umferð breytts samgönguskipulags. Þessar útfærslur þróuðust samhliða vinnslu verkefnisins meðal annars í kjölfar verkefna- og samráðsfunda með verkkaupa. Niðurstöður eru byggðar á lokaútgáfu hermilíkansins fyrir nýtt samgönguskipulag en í viðauka I má sjá lista yfir aðrar aðgerðir og útfærslur sem voru til skoðunar en ekki notaðar í lokaútgáfu hermuninnar.

² Núverandi útfærsla gatna og gatnamóta.

³ Breytt samgönguskipulag

Í breyttu hermílíkani var leyfilegur hámarkshraði innan svæðisins endurskoðaður. Leyfilegur hámarkshraði á borgargötum og þar sem almenningsamgöngur keyra um var lækkaður í 40 km/klst. Hámarkshraði á vistgötum var skilgreindur sem 15 km/klst og íbúðagötur með 30 km/klst.

Umferðarljósastillingar voru settar fram sem föst ljós eða skynjaraljós út frá ljósastýringargögnum frá Reykjavíkurborg. Forritun skynjaraljósa var unnin í VisVap sem voru lesin inn í Vissim. Ljósastillingar gatnamóta fyrir breytt samgönguskipulagi voru byggðar á núverandi ljósastillingum og endurreiknuðum ljósátímum sem fengust eftir útreikninga í afkastareikniforritinu SIDRA Intersection 8. Eitt af áhersluatriðunum fyrir breytt samgönguskipulag á svæðinu var að almenningsamgöngur væru á sér akreinum á aðal samgönguásunum, þ.e. á Snorrabraut og Laugavegi. Breyta þurfti því umferðarljósum á þeim ásum þannig að almenningsamgöngur hefðu sér ljósafasa. Hafa skal í huga að ljósastillingar breytts skipulags voru áætlaðar og stillt upp miðað við umferðarforsendur og því ekki endanleg hönnun.

Til skoðunar voru fjölmargar útfærslur af breyttu ástandi skv. breyttu samgönguskipulagi og má sjá nánari umfjöllun um mismunandi útfærslur í viðauka I. Skjáskot af uppsettu hermílíkani fyrir grunnástand og endanlegu breyttu ástand má sjá í viðauka II.

4.2 Umferðarforsendur

Umferðartalningar fyrir háannatíma árdegis og síðdegis lágu til grundvallar fyrir umferð á svæðinu. Talningar voru framkvæmdar á árunum 2007 – 2018 af Reykjavíkurborg og má sjá lista yfir þær í viðauka III. Talningargögn voru notuð til þess að koma umferð inn og út af jöðrum svæðisins en umferðarsköpun innan svæðisins t.d. frá atvinnu- og íbúðarhúsnæði var áætluð m.t.t. fjölda bílastæða og íbúa. Sólarhringsumferð í sniðum var metin af Reykjavíkurborg út frá talningargögnum.

Umferðardreifing á milli reita á svæðinu byggist á umferðarspálíkani höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2016 fyrir grunnástand sem og breytt gatnanet. Ákveðið var að fara ekki í frekari skoðun á framtíðarumferð um svæðið. Umferðarspálíkanið var unnið af VSÓ Ráðgjöf og voru grunnupplýsingar úr líkaninu keyrðar saman við talningarnar til þess að líkjast sem best umferðarflæði innan skilgreinds svæðis.

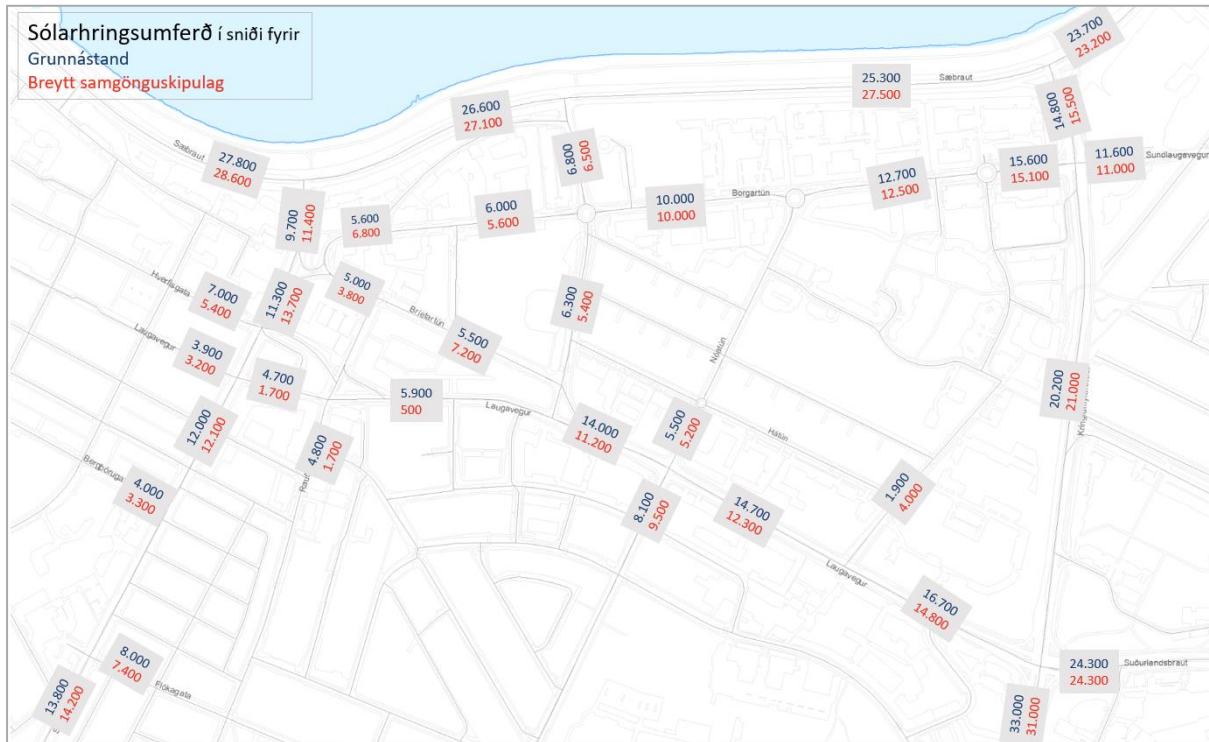
Innan svæðisins er umferð 13% meiri á háannatímabilinu síðdegis heldur en árdegis og er kerfið eftir því viðkvæmara síðdegis.

4.3 Umferð í breyttu samgönguskipulagi

Út frá umferðarspálíkani höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2016 sýna niðurstöður að umferð inn og út af svæðinu minnki lítillega með tilkomu breytinganna fyrir allt hermunartímabilið, eða tæplega um -4%. Hinsvegar sýndu niðurstöður að umferðin flyst til þannig að einstaka straumar stækka meira og aðrir minnka. Þar má sem dæmi nefna að umferð á Kringlumýrarbraut sunnan Suðurlandsbrautar lækkar töluvert en eykst aftur á móti um Snorrabraut og Nóatún sunnan Laugavegar. Þar af leiðandi má gera því ráð fyrir að með breyttu gatnakerfi mun hluti umferðar kjósa að fara aðrar leiðir milli áfangas taða en aðdrátturinn inn á svæðið er með svipuðu móti og grunnástandið sýnir. Taka skal fram að hermílíkanið er bundið skilgreindum jöðrum og greinir ekki hvað á sér stað utan kerfisins. Hafa þarf því

í huga að með því að breyta gatnakerfinu getur það haft neikvæð áhrif á aðra staði borgarinnar þar sem umferð hefur flust til en sú greining kemur ekki fram í þessari hermun.

Mynd 14 sýnir niðurstöður umferðarhermunar á því hvernig má áætla að sólarhringsumferð breytist innan svæðisins með tilkomu breytts samgönguskipulags.



MYND 14 Áætluð sólarhringsumferð í sniðum á tilteknum götum innan kerfisins fyrir grunnástand (blár) og breytt samgönguskipulag (rauður).

Niðurstöður umferðarhermunar gefa til kynna að með breyttu samgönguskipulagi mun umferð að einhverju leiti flytjast til. Fyrir breytt ástand má búast við aukinni umferð á Bríetartúni en það má aðallega rekja til þess að í breyttu kerfi er lokað fyrir almenna umferð um Laugaveg á milli Katrínartúns og Snorrabrautar og umferð er m.a. beint um Bríetartúnið í staðinn. Að auki er orðið betra aðgengi frá Bríetartúni á Laugaveg í austurátt og frá Bríetartúni/Borgartúni á Snorrabraut (vinstri beygja heimiluð). Búast má við að sólarhringsumferð minnki um allt að 20% á Laugavegi milli Kringlumýrarbrautar og Katrínartúns. Búist er við aukningu á umferð um syðsta hluta Hátúns en gert er ráð fyrir ljósastýrðum gatnamótum sem heimila vinstri beygjur en þá má áætla að fleiri íbúar í hverfinu sem og hluti umferðar frá Borgartúni muni nýta sér þau gatnamót í stað t.d. Nóatúns. Umferð á syðri hluta Snorrabrautar helst nánast óbreytt þrátt fyrir breytingar en gera má ráð fyrir aukinni umferð á Snorrabraut norðan Hverfisgötu með breytingum. Sú aukning má m.a. rekja til lokunar á vinstribeygju af Snorrabraut á Hverfisgötu. Niðurstöður sýndu að búast megi við að fleiri færist af innra gatnakerfi svæðisins á stærri stofnbrautir eins og Sæbraut og Kringlumýrarbraut.

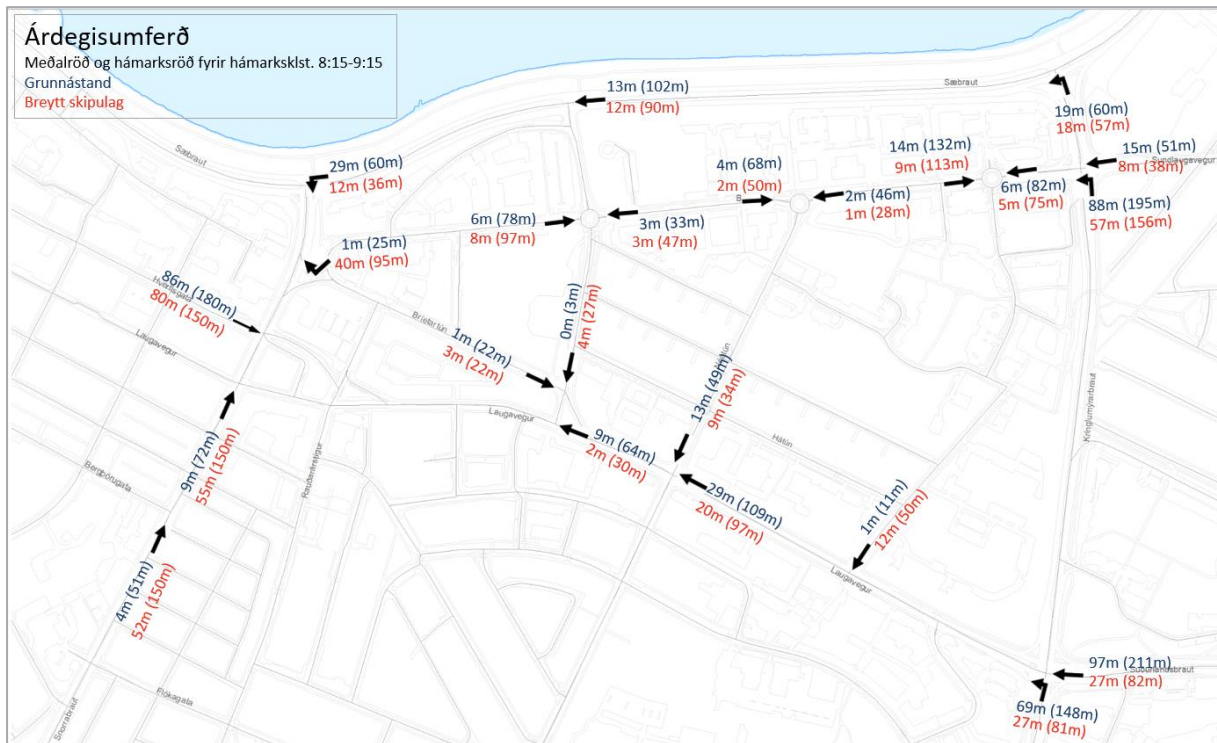
4.4 Afköst

Niðurstöður umferðarhermunar á afköstum kerfisins eru settar fram hér að neðan sem samanburður á grunnástandi og breyttu samgönguskipulagi. Breytt ástand byggist á breytingum í gatnakerfi,

umferðarmagni og umferðardreifingu sem hefur verið skýrt frá hér að framan. Niðurstöður eru kynntar fyrir hámarksklukkustund árdegis og síðdegis þar sem áhersla er lögð á raðamyndanir við gatnamót svæðisins (meðalröð og lengsta mældu röð). Að auki eru settar fram niðurstöður fyrir heildarafköst kerfisins í umferðarhermuninni.

4.4.1 Raðir

Á mynd 15 eru niðurstöður umferðarhermunar fyrir raðamyndanir á hámarksklukkustund árdegis fyrir grunnástand og breytt skipulag. Ýtarlegri útlistun á raðamyndun helstu gatnamóta kerfisins má sjá í viðauka IV.

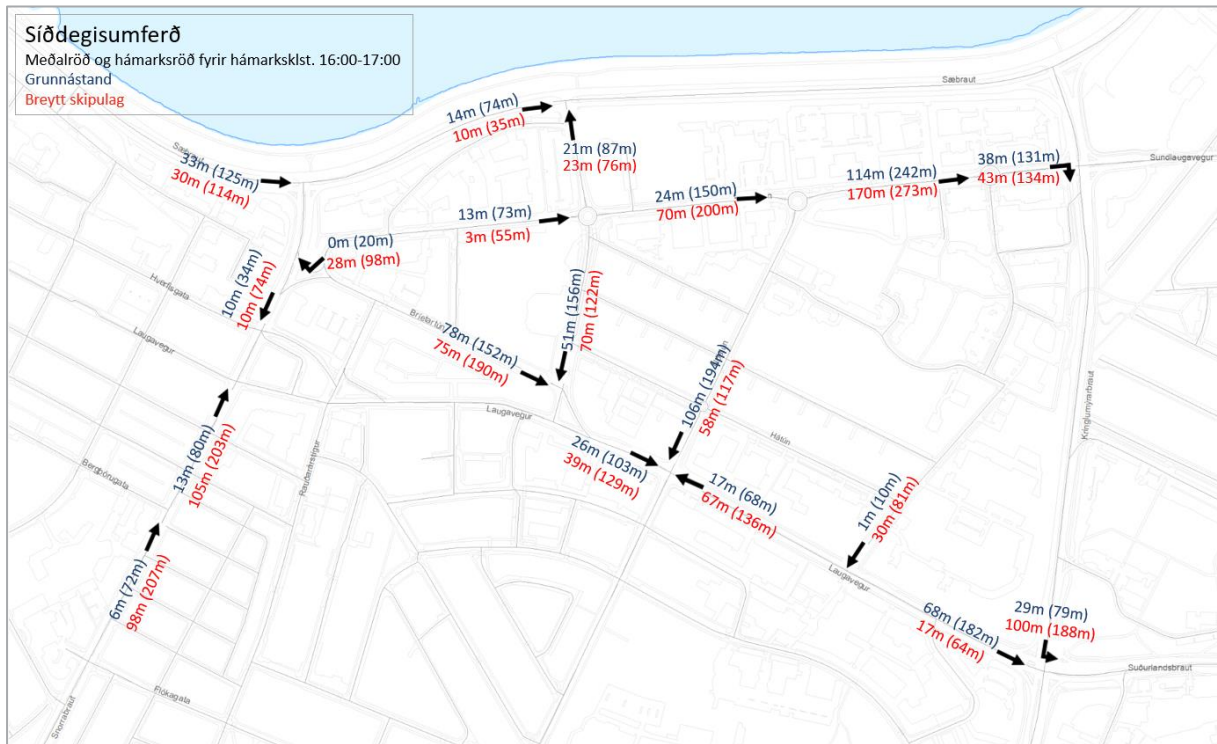


MYND 15 Meðal- og hámarksraðir (inní sviga) á hámarksklukkustund árdegis fyrir helstu strauma. Sýndar eru raðir fyrir grunnástand (blár) og breytt ástand (rauður).

Fyrir grunnástandið (blár litur) árdegis eru helstu vandamálsvæðin á þeim stöðum þar sem umferð þarf að komast inn á svæðið, þ.e. á jöðrunum. Helst má þar nefna beinan straumur á leið vestur á Suðurlandsbraut, vinstri beygja frá Kringlumýrarbraut á Laugaveg og vinstri beygja frá Kringlumýrarbraut á Borgartún. Í tilteknum vinstri beygjum mældust meðalraðir á báðum stöðum yfir lengd beyjuvasans og geta því truflað aðliggjandi akreinar. Lengsta röð á vinstri beygju frá Kringlumýrarbraut á Laugaveg getur orðið allt að 150m, sem nær nánast að næstu gatnamótum við Háaleitisbraut (180m á milli gatnamótanna). Meðalraðir á öðrum gatnamótum innan svæðisins sýna að ástandið sé ásættanlegt. Hins vegar ef litið er á lengstu mældu röð á hámarksklukkustund þá geta myndast raðir, sbr. aðkomur á hringtorgum á Borgartúni, á Hverfisgötu, á Sæbraut við Höfða á leið vestur, á Snorrabraut á leið norður og á Laugavegi við Nóatún. Talið er að þessar niðurstöður fyrir grunnástandið lýsi raunverulegu ástandi ágætlega.

Þegar litið er á raðamyndanir árdegis fyrir breytt ástand (rauður litur) þá sýna niðurstöður umferðarhermunar að ástandið breytist á helstu straumum sem voru erfiðir í grunnástandi. Í breyttu ástandi hefur umferð og umferðardreifing breyst og sést það vel á breyttum afköstum gatnamótanna Kringlumýrarbraut/Suðurlandsbraut/Laugavegur. Raðir sem myndast á gatnamótunum fyrir grunnástand hafa minnkað töluvert. Hins vegar versnar ástandið á Snorrabraut og mældust meðalraðir um 50m á gatnamótum en mældust mestar 150m.

Á mynd 16 eru niðurstöður umferðarhermunar sýndar fyrir raðamyndanir á hámarksklukkustund síðdegis fyrir grunnástand og breytt skipulag.



MYND 16 Meðal- og hámarksraðir (inní sviga) á hámarksklukkustund síðdegis fyrir helstu strauma. Sýndar eru raðir fyrir grunnástand (blár), breytt ástand 1 (rauður) og breytt ástand 2 (grænn).

Helstu vandamálasvæði fyrir grunnástand síðdegis (blár litur) eru á Borgartúni og fyrir umferð á leið austur á Laugavegi. Meðalraðir á Borgartúni mældust 114m og geta orðið allt upp í 240m langar. Helsti flöskuhálsinn er sá fjöldi ökutækja sem vill taka hægri beygju af Borgartúni á Kringlumýrarbrauten raðir geta náð að hringtorginu og stíflað Borgartúnið frekar. Erfitt er fyrir umferð á leið um Laugaveg frá Bríetartúni og Katrínartúni/Höfðatorgi sem orsakast aðallega af umferðarljósunum við Katrínartún/Laugaveg. Meðalraðir á Bríetartúni mældust rétt undir 80m og lengsta röð 152m en á Katrínartúni mældist meðalröð rúmlega 50m og lengsta röð 156m sem gefur til kynna að raðir geta náð niður í bílajakallara Höfðatorgs. Fyrir grunnástand myndast ekki miklar raðir á Snorrabraut en mældist þó mest allt að 80m við gatnamótin við Laugaveg. Talið er að þessar niðurstöður fyrir grunnástandið lýsi raunverulegu ástandi nokkuð vel.

Eins og búast mátti við þá getur ástandið á vissum stöðum gatnakerfisins orðið erfiðara við breytt skipulag en aftur á móti betra á öðrum stöðum. Fyrir breytt samgönguskipulag geta meðalraðir á Katrínartúni aukist lítillega en meðalraðir á Bríetartúni mældust svipaðar og grunnástandið. Ástandið

á Laugavegi við gatnamót Kringlumýrarbrautar verður betra og má búast við að meðalraðir geti lækkað töluvert. Aftur á móti má búast við að ástand verði erfiðara á Kringlumýrarbraut fyrir umferð á leið beint í gegnum gatnamótin til suðurs og að taka vinstri beygju á Suðurlandsbraut. Ástandið á austur hluta Borgartúns helst með svipuðu móti með breyttu skipulagi og erfiðleikar myndast á milli hringtorga og gatnamóta. Á vestur hluta Borgartún, við Snorrabraut, má búast við meðalröðum um 30m fyrir breytt skipulag, en það er þó ekki óalgeng raðamyndun með tilkomu umferðarljósa. Ástandið á Snorrabraut er erfitt og mældust meðalraðir tæplega 100m á háannatíma fyrir umferð á leið norður en lengstu raðir mældust allt að 200m langar sem ná á milli gatnamóta. Þetta má helst rekja til þess að áætlað er að umferðarmagn breytist lítið á Snorrabraut en í breyttu skipulagi er gert ráð fyrir fækkun akreina og sérrými fyrir almenningssamgöngur.

Tekin voru saman heildarafköst kerfisins út frá umferðarhermuninni fyrir grunnástand og breytt ástand þar sem gefnar eru upp meðaltafir ökutækis á hámarksklukkustund og heildarfjöldi ökutækja sem fer í gegnum kerfið. Tekið skal fram að niðurstöður fyrir meðaltafir eru mældar fyrir hvert og eitt ökutæki óháð hvaða leið er farin. Tafla 1 sýnir heildarafköst kerfisins á hámarksklukkustund fyrir árdegis og síðdegis ástand.

TAFLA 1 Heildarafköst kerfisins s kv. hermunarlíkani sýnt sem meðaltafir og fjölda ökutækja sem kemst í gegnum kerfið á hámarksklukkustund.

	ÁRDEGIS, 8:15-9:15			SÍÐDEGIS, 16:00-17:00		
	Meðaltafir ökutækis [sek]	Fjöldi ökutækja	Heildartafir kerfisins [klst]	Meðaltafir ökutækis [sek]	Fjöldi ökutækja	Heildartafir kerfisins [klst]
Grunnástand	77	10.290	220	95	11.760	316
Breytt samgönguskipulag	79	9.810	222	105	11.440	345

Fyrir hámarksklukkustund árdegis eru meðaltafir ökutækis innan kerfisins, óháð lengd ferðar, álika fyrir grunnástand og breytt skipulag en tæplega 5% færri ökutæki fara í gegnum kerfið í breyttu skipulagi. Mismunurinn á tafatíma er aðeins meiri fyrir hámarksklukkustund síðdegis en meðaltafir mældust 10 sekúndur lengri fyrir breytt ástand en tæplega 3% færri ökutæki fara í gegnum kerfið. Út frá þessum niðurstöðum er hægt að draga þá ályktun að ekki má vænta þess að umferðarástandið á svæðinu muni versna með breyttu samgönguskipulagi þegar litið er á allt svæðið sem heild.

4.5 Almenningsamgöngur í breyttu samgönguskipulagi

Í breyttu samgönguskipulagi fyrir svæðið er lögð áhersla á að almenningsamgöngur verði í forgangi með því að fá sér akreinar á Laugavegi og Snorrabraut, ásamt breyttu fyrirkomulagi biðstöðva almenningsamgangna, við Hlemm. Með tilkomu Borgarlínu er gert ráð fyrir að akstursás leiðar B muni fara um Hverfisgötu – Laugaveg og Suðurlandsbraut ásamt öðrum strætóleiðum Strætó. Gera má ráð fyrir aukinni tíðni almenningsamganga á svæðinu, eða allt að 15% tíðari ferðum.

Skoðuð voru rauntímagögn á ferðatíma fyrir strætóleið 5 á háannatímum árdegis og síðdegis yfir 2 virka daga í október 2018 til þess að bera saman við niðurstöður úr umferðarlíkaninu. Við skoðun raungagna kom í ljós að töluverður munur gat verið á ferðatíma milli vagna. Innan hámarksklukkustundar síðdegis gat munað allt að 22% á lengd ferðatíma milli vagna og árdegis var

mismunur ferðatíma allt að 60%. Umferðarlíkanið fyrir grunnástandið sýndi svipaða hegðun þar sem ferðatími breyttist stöðugt. Hinsvegar, þegar ferðatími strætó og Borgarlínu fyrir breytt ástand var skoðaður þá var hann mun stöðugri þar sem almenningssamgöngur eru í sérrými og verða því lítið fyrir áhrifum annarrar umferðar. Það er því hægt að draga þá ályktun að með breyttu skipulagi fyrir almenningssamgöngur er verið að auka áreiðanleika og skilvirkni almenningssamgangna á svæðinu til muna.

Meðaltafir almenningssamgangna á háannatíma í grunnástandi eru ekki miklar á Laugavegi og Snorrabraut sem endurspeglar raunverulegt ástand sbr. raungögnum Strætó á Laugavegi og Snorrabraut. Út frá niðurstöðum hermilíkans má áætla að með breyttu skipulagi á svæðinu mun meðalferðatími almenningssamgangna minnka sem um nemur 4%.

5 SAMANTEKT

Efla hefur sett fram tillögu að breyttu samgönguskipulagi fyrir Hlemm og næsta nágrenni. Helsta breytingin felst í því að gegnumakstur bíla eftir Laugavegi frá Katrínartúni og að Snorrabraut er ekki leyfður en þess í stað dreifast einkabílar á aðrar götur eins og Katrínartún, Bríetartún og Borgartún og er útfærslu gatnamóta breytt til að auðvelda þennan akstur. Borgarlína og strætó fá forgangsreinar á þessum kafla Laugavegar og að Hlemmi þar sem verður Borgarlínu stoppistöð. Gert er ráð fyrir því að neyðarakstur muni einnig nýta sérrými almenningssamgangna. Einnig er gert ráð fyrir einstefnuhjólástígum og gangstéttum beggja vegna akbrautar. Tenging Snorrabrautar-Borgartúns/Bríetartúns verður breytt þannig að hægt verður að taka vinstri beygju af Borgartúni á Snorrabraut á ljósastýrðum gatnamótum.

Niðurstöður umferðarhermunar sýndu að með breyttu samgönguskipulagi má búast við aukinni umferð um Bríetartún. Aukningin ætti hinsvegar ekki að hafa neikvæð áhrif á götuna en nauðsynlegt er að breyta götumynd Bríetartúns til þess að skapa aðlaðandi og öruggt umhverfi fyrir akandi umferð, óvarða vegfarendur og íbúa. Búast má við að umferð á Laugavegi milli Katrínartúns og Kringlumýrarbrautar minnki eftir breytingu en umferð á Snorrabraut haldist nánast óbreytt. Umferðarhermunin sýndi að vandamál geta skapast á Snorrabraut við breytingarnar þar sem þónokkrar tafir og raðir geta orðið fyrir umferð á leið norður, þá sér í lagi síðdegis. Gatnamótin Nóatún-Laugavegur er ákveðinn flöskuháls síðdegis en raðir geta myndast aftur að næstu gatnamótum við Laugaveg-Katrínartún sem getur haft áhrif á flæði um Katrínartún og Bríetartún. Fleiri ökutæki velja að fara stærri stofnbrautirnar eins og Sæbraut og Kringlumýrarbraut heldur en innra gatnakerfi svæðisins sem telst vera jákvæð þróun.

Heildarafköst kerfisins haldast nánast óbreytt fyrir hámarksklukkustund árdegis eftir breytingu á skipulagi en síðdegis mældust meðaltafir ökutækis 10 sek lengri fyrir breytt skipulag. Niðurstöður sem fengust út frá umferðarpálíkani höfuðborgarsvæðisins sýndu að umferð minnkar um kerfið eftir breytingu og má búast við að það hafi jákvæð áhrif á upplifun óvarinna vegfarenda á svæðinu.

Helsti ávinningur fyrir almenningssamgöngur með breyttu samgönguskipulagi er stöðugur og styttri ferðatími þar sem áreiðanleiki eykst samhliða aukinni tíðni vagna. Lítil ávinningur mældist í meðalferðatíma almenningssamgangna miðað við grunnástand en aðal ástæðan er að í raun eru meðaltafir á strætó frekar litlar innan þessa svæðis (á Snorrabraut og Laugavegi).

Með breyttu samgönguskipulagi við Hlemm er verið að stuðla að bættum aðstæðum fyrir almenningssamgöngur, meira aðlaðandi og öruggara umhverfi fyrir gangandi vegfarendur og að gera meira samhangandi hjólastígakerfi.

VIÐAUKAR

Viðauki I: Útfærslur á breyttu gatnakerfi sem voru til skoðunar

Útfærsla	Niðurstöður - útskýring
Hringtorg á gatnamót Katrínartún/Bríetartún	Afka stærekningar voru framkvæmdir í SIDRA og sýndu niðurstöður að tilkoma hringtorgs á gatnamótin myndu ekki anna eftirspurn síðdegis. Það er vegna tveggja stórra strauma sem mætast og fara út á sama stað. Það eru beini straumurinn frá Katrínartúni/Höfðatorgi á leið á Laugaveg og hægribeygja frá Bríetartúni í átt að Laugavegi. Umferð frá Katrínartúni lokar á umferð frá Bríetartúni í hringtorgi og langar raðir geta því myndast á Bríetartúni.
Biðskylða á gatnamót Katrínartún/Bríetartún þar sem Bríetartún – Laugavegur er aðalstefna og Katrínartún er á biðskyldu.	Hermilíkan fyrir þessa útfærslu var keyrt í Vissim og niðurstöður sýndu að erfitt var fyrir umferð sem kemur suður Katrínartún/Höfðatorg að komast í gegnum gatnamótin. Langar raðir mynduðust niður í bílakjallara Höfðatorgs og það kom fyrir að það komust ekki öll ökutæki inn í keyrslurnar. Niðurstöður sýndu einnig að fleiri kusu að fara frá Höfðatorgsbílakjallaranum um vestari útgang við Þórunnartún. Vegna erfiðs ástand við austari útgang bílakjallarans var prófað að koma fyrir umferða rljósum.
Hringtorg með ljósastýrðum almenningssamgöngum á gatnamót Laugavegar/Nóatún	Hermilíkan fyrir þessa útfærslu var keyrt í Vissim og niðurstöður sýndu að síðdegis mynduðust langar raðir á Laugavegi fyrir umferð á leið austur. Raðir náðu niður að næstu gatnamótum við Bríetartún og hafði áhrif á lengri raðamyndun á Bríetartúni. Þetta ástand má rekja til þess að stór straumur umferðar frá Laugavegi sem tekur vinstri beygju á Nóatún í suður hefur forgang yfir umferð á Laugavegi í austurátt. Að auki væri erfitt að koma fyrir hringtorgi á þessum gatnamótum vegna legu vegarins, þá sér í lagi norður-suður aðkomur á Nóatúni. Ákveðið var því að halda ekki áfram með að skoða þessa útfærslu.
Hringtorg með ljósastýrðum almenningssamgöngum á gatnamót Snorrabraut/Flótagata	Hermilíkan fyrir þessa útfærslu var keyrt í Vissim þar sem niðurstöður sýndu að ekki var mikill ávinningur umfram ljósastýrð gatnamót. Líti lilegur ávinningur á styttri töfum og raðamyndunum sást fyrir umferð á Flótagötu en ástandið á Snorrabraut hélst nánast óbreytt. Ekki þótti því unnt að halda áfram með þessa útfærslu.
Vinstri beygja heimiluð af Snorrabraut á Hverfisgötu til vesturs	Í dag er heimilað að taka vinstri beygju af Snorrabraut á Hverfisgötu. Með breytti götumynd þar sem gert er ráð fyrir einni akrein í hvora átt fyrir almenna umferð, og ekki vaðar vinstri beygjur, þá hefur vinstri beygjustraumur á Snorrabraut mikil áhrif á ástandið suður Snorrabraut. Miklar raðir og tafir mynduðust á Snorrabraut frá gatnamótunum við Hverfisgötu og í átt að Eiríkgötu. Mikill ávinningur náðist á Snorrabraut með því að banna vinstri beygju á Hverfisgötu og t.d. beina í staðinn umferð í U-beygju á Skúlatorgi.
Einbreitt Skúlatorg á gatnamótum Snorrabrautar – Bríetartúns/(Borgartúns) ⁴	Í upphafi var gert ráð fyrir tvíbreiðu hringtorgi við gatnamótin Bríetartún/Borgartún-Snorrabraut eins og fyrri skipulög svæði sins sögðu til um. Skoðað var að hafa einbreitt hringtorg í staðinn samhliða breytingum á Snorrabraut þar sem almenn umferð hefur eina akrein í hvora átt. Lausninni var stillt upp í Vissim og keyrt samhliða breyttu samgönguskipulagi. Niðurstöður umferðarhæðunarinnar sýndu að vandamál skapast á Snorrabraut fyrir umferð á leið norður og er ástandið verra síðdegis. Ekki komast öll ökutæki inn í kerfið frá Hverfisgötu og Snorrabraut. Síðdegis eykst tafatími á Snorrabraut við Flótagötu að Skúlatorgi úr tæplega 2 mín í 6 mín á hámarksklukkustund og fjöldi ökutækja sem kemst lækkar töluvert. Að auki aukast meðalraðir á Snorrabraut til norðurs um tæplega helming. Ástæða þessara vandamála má rekja til fækkun akreina á Snorrabraut á milli Hverfisgötu og Borgartúns/Bríetartúns en akreinin afkastar ekki

⁴ Frekari umfjöllun á útfærslum gatnamóta Snorrabrautar-Bríetartúns/Borgartúns er að finna í meðfylgjandi minnisblaði 2200-867 MN 002 V01.

	nægilega vel ef hún er einbreið vegna tafa sem myndast vegna vinstribeygjustraums frá Snorrabraut á Borgartún/Bríetartún.
Ljósastýrð T-gatnamót á gatnamótum Snorrabrautar og Bríetartúns/Borgartúns. ⁵	Skoðaðar voru 4 útfærslur; a) Borgartún er lokað fyrir almenna umferð milli Guðrúnartúns og Bríetartúns, b) Borgartún milli Guðrúnartúns og Bríetartúns er einstefnugata þar sem hægt er að aka til vesturs að Bríetartúni og c) Borgartún milli Guðrúnartúns og Bríetartúns er einstefnugata þar sem hægt er að aka til austurs/norður frá Bríetartúni og áfram Borgartúnið. d) Tengingin við Snorrabraut er í framhaldi af Borgartúni og heimiluð er einstefna frá Bríetartúni á Borgartún (valin lausn).
Opið fyrir umferð meðfram Lögreglustöð og á Snorrabraut	Í dag er opið fyrir umferð meðfram lögreglustöð og heimilt er að taka hægri beygju á grænu ljósi á Snorrabraut. Umferðarmagn í hægri beygjuna er mjög lítið, eða um 15 ökutæki á hámarksklukkustund. Í umferðarhermun kom í ljós að ljósatími þessa hægri beygjustraums var mjög dýrmætur til þess að nýta fyrir beinan straum á Snorrabraut í staðinn. Með það að leiða ljósi var því ákveðið að loka fyrir þessa tengingu og umferð beint um Bríetartúnið í staðinn.
Almenn umferð heimilt að aka Laugaveg frá Katrínartúni að Snorrabraut (einstefna)	Skoðað var að heimila almenna umferð um Laugaveg í aðra átt, austur – vestur, sem myndi enda á Rauðarárstíg við lögreglustöðina. Erfitt var að útfæra Borgarlínustoppistöð við Laugaveg/Katrínartún ef almennri umferð verði einnig heimilt að aka til vesturs um Laugaveg. Ekki er heldur rými fyrir akbraut til vesturs fyrir almenna umferð á Laugavegi og þyrfti því umferð að vera í sama rými og strætó og Borgarlína sem ekki er talin æskileg lausn.
Gatnamót Kringlumýrarbraut /Suðurlandsbraut /Laugavegur: ein vinstribeygjuakrein frá Kringlumýrarbraut/Laugavegur og Kringlumýrarbraut/Suðurlandsbraut. Ein akrein fyrir beinan straum austur og vestur á Laugavegi/Suðurlandsbraut	Skoðað var að breyta gatnamótunum þar sem gert var ráð fyrir einni akrein fyrir almenna umferð á Laugaveg-Suðurlandsbraut í gegnum ljósin og einnar akreinar vinstribeygjuvasar. Umferðarhermun leiddi í ljós að mjög erfitt var að koma umferð um umferða ljósin og afköst kerfisins hrundu. Var því ákveðið að halda núverandi uppsetningu gatnamótanna og viðbótarakreinar á Laugavegi enda/byrja móts við Bolholt.

⁵ Frekari umfjöllun á útfærslum gatnamóta Snorrabrautar-Bríetartúns/Borgartúns er að finna í meðfylgjandi minnisblaði 2200-867 MN 003 V01.

Viðauki II: Skjáskot af uppsettum hermílikönum

Grunnástand



Breytt samgönguskiptulag



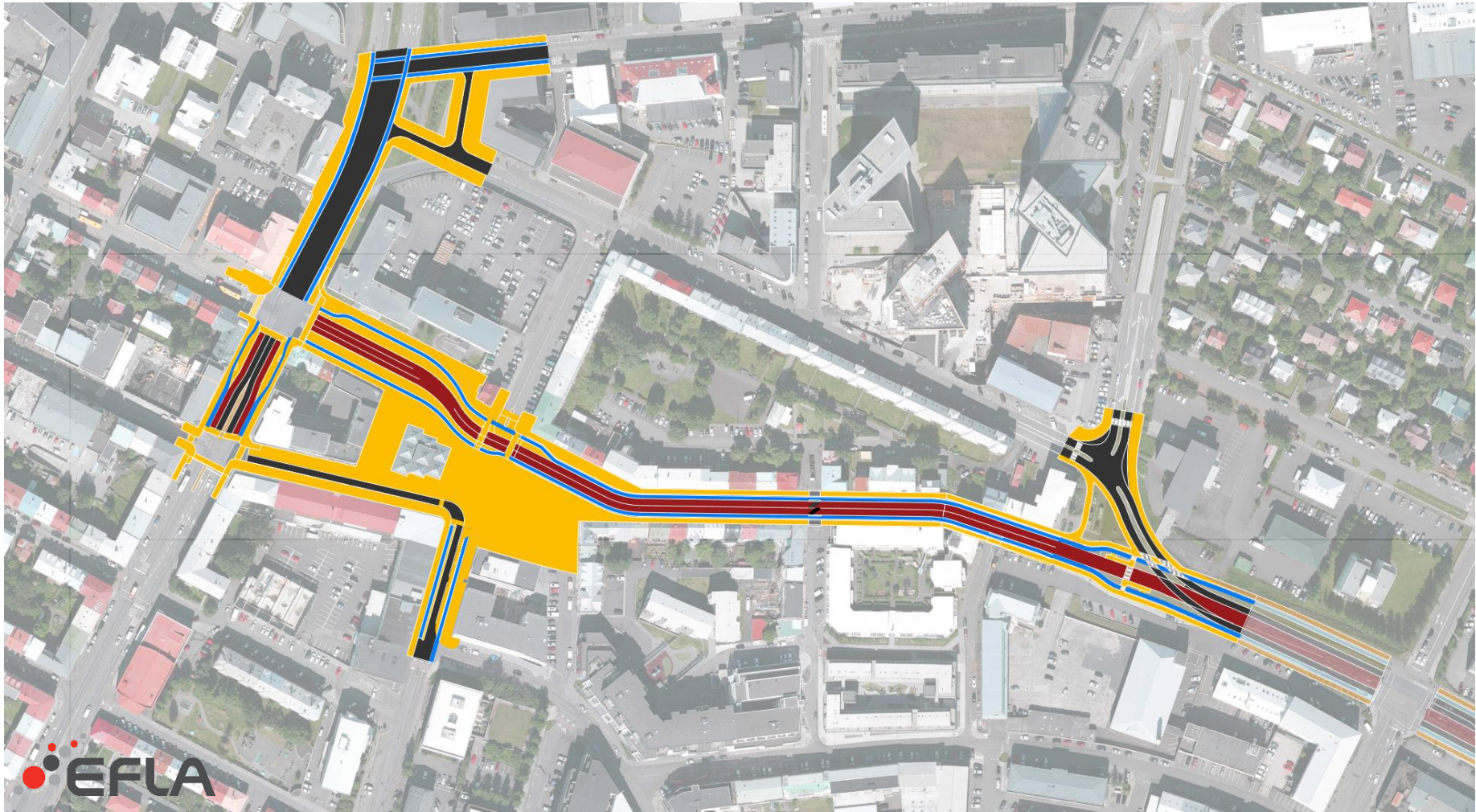
Viðauki III: Umferðartalningar

Talningar sem notaðar voru við gerð umferðarmagns og dreifingar -> jaðar svæðisins
IP222 Sæbraut – Kringlumýrarbraut. Talning árdegis og síðdegis 16.2.2010
IP333 Borgartún– Kringlumýrarbraut. Talning árdegis og síðdegis 11.2.2010
IP401 Sæbraut-Snorra braut. Talning árdegis og síðdegis 16.1.2018
IP540 Snorra braut – Hverfisgata. Talning árdegis og síðdegis 3.10.2017
IP573 Snorra braut – Laugavegur. Talning árdegis og síðdegis 3.10.2017
IP706 Snorra braut – Bergþórugata. Talning árdegis og síðdegis 27.3.2007
IP861 Snorra braut – Flókagata. Talning árdegis og síðdegis 27.3.2007
IP635 Laugavegur-Nóatún. Talning árdegis og síðdegis 26.9.2017
IP824 Laugavegur/Suðurlandsbraut– Kringlumýrabraut. Talning árdegis og síðdegis 3.10.2017
IP989 Snorra braut-Eiríksgata. Talning árdegis og síðdegis 16.1.2018

Talningar sem notaðar voru við greiningu og samanburð -> innan svæðisins
IP486 Borgartún-Snorra braut. Talning árdegis og síðdegis 1.2.2017
IP514 Rauðarárstígur – Bríetartún. Talning árdegis og síðdegis 4.10.2017
IP565 Bríetartún-Katrínartún. Talning árdegis og síðdegis 2.2.2017
IP597 Laugavegur-Katrínartún. Talning árdegis og síðdegis 26.9.2017
IP443 Katrínartún – Borgartún. Talning árdegis og síðdegis 1.2.2017

Viðauki IV: Niðurstöður umferðarhermunar – Raðir á helstu gatnamótum

		Meðalröð og lengsta mælda röð (í sviga) á hámarksklukkustund			
		Árdegis 8:15-9:15		Síðdegis 16:00-17:00	
Straumur		Grunnástand	Breytt skipulag	Grunnástand	Breytt skipulag
Kringlumýrabraut – Borgartún - Sundlaugavegur	Borgartún HB	21m (93m)	11m (40m)	38m (131m)	44m (134m)
	Borgartún beint	8m (36m)	8m (39m)	23m (105m)	26m (114m)
	Borgartún VB	8m (36m)	4m (24m)	23m (105m)	20m (117m)
	Kringlumýrabr. N HB	1m (36m)	2m (30m)	1m (27m)	1m (15m)
	Kringlumýrabr. N beint	5m (22m)	4m (19m)	9m (36m)	10m (45m)
	Kringlumýrabr. N VB	1m (16m)	1m (13m)	12m (75m)	9m (57m)
	Sundlaugav. HB	0m (11m)	1m (12m)	0m (14m)	0m (9m)
	Sundlaugav. beint	16m (51m)	5m (30m)	7m (39m)	9m (41m)
	Sundlaugav. VB	16m (51m)	8m (37m)	7m (39m)	16m (58m)
	Kringlumýrabr. S HB	0m (7m)	0m	0m (7m)	0m
	Kringlumýrabr. S beint	23m (91m)	13m (57m)	14m (54m)	15m (53m)
Kringlumýrabr. S VB	88m (195m)	52m (144m)	37m (100m)	34m (94m)	
Kringlumýrabraut – Laugavegur - Suðurlandsbraut	Laugavegur HB	0m (12m)	0m (14m)	19m (98m)	1m (40m)
	Laugavegur beint	9m (40m)	6m (39m)	68m (182m)	17m (64m)
	Laugavegur VB	2m (18m)	0m (9m)	4m (22m)	4m (19m)
	Kringlumýrabr. N HB	0m (13m)	0m (13m)	0m (17m)	1m (35m)
	Kringlumýrabr. N beint	8m (42m)	7m (30m)	10m (43m)	35m (95m)
	Kringlumýrabr. N VB	8m (28m)	3m (14m)	29m (79m)	100m (188m)
	Suðurlandsbraut HB	8m (36m)	0m (9m)	0m (3m)	0m (5m)
	Suðurlandsbraut beint	98m (211m)	24m (76m)	14m (48m)	9m (34m)
	Suðurlandsbraut VB	85m (194m)	39m (81m)	9m (32m)	9m (32m)
	Kringlumýrabr. S HB	0m (16m)	0m (24m)	0m (19m)	2m (33m)
	Kringlumýrabr. S beint	35m (133m)	19m (67m)	15m (48m)	17m (64m)
	Kringlumýrabr. S VB	69m (148m)	18m (50m)	11m (62m)	8m (28m)
	Laugavegur - Nóatún	Laugavegur V beint	10m (41m)	8m (20m)	26m (100m)
Laugavegur V VB		0m (4m)	1m (11m)		
Nóatún N		14m (49m)	9m (33m)	106m (190m)	58m (115m)
Laugavegur A beint		29m (109m)	20m (97m)	17m (68m)	40m (139m)
Laugavegur A VB		9m (64m)		16m (68m)	
Nóatún S		13m (48m)		17m (53m)	
Laugavegur – Katrínar- og Bríetartún		Laugavegur V beint	1m (15m)	-	3m (22m)
	Katrínartún HB/VB	11m (45m)	2m (26m)	32m (59m)	26m (70m)
	Laugavegur A beint	9m (64m)	-	22m (90m)	-
	Laugavegur A HB	1m (43m)	2m (30m)	17m (73m)	2m (30m)
	Bríetartún	1m (22m)	2m (21m)	79m (152m)	77m (192m)
	Katrínartún/Höfðatorg	0m (1m)	2m (26m)	52m (157m)	70m (122m)
Snorrabr. – Bergþórug.	Snorrabraut N	6m (40m)	12m (57m)	2m (20m)	34m (128m)
	Bergþórugata	7m (45m)	7m (45m)	12m (60m)	15m (61m)
	Snorrabraut S	3m (51m)	52m (150m)	5m (73m)	93m (208m)
Snorrabr. – Laugav. – Snorrabraut	Snorrabraut N	2m (20m)	3m (27m)	5m (31m)	7m (45m)
	Laugavegur	10m (53m)	4m (20m)	34m (118m)	5m (25m)
	Snorrabraut S beint	9m (73m)	55m (150m)	13m (80m)	107m (203m)
	Snorrabraut VB	6m (37m)		3m (26m)	
Snorrabr. Hverfisg.	Snorrabraut N	2m (25m)	2m (33m)	44m (34m)	19m (75m)
	Hverfisgata	86m (180m)	80m (150m)	100m (150m)	85m (125m)
	Snorrabraut S beint	5m (25m)	16m (59m)	7m (30m)	8m (46m)

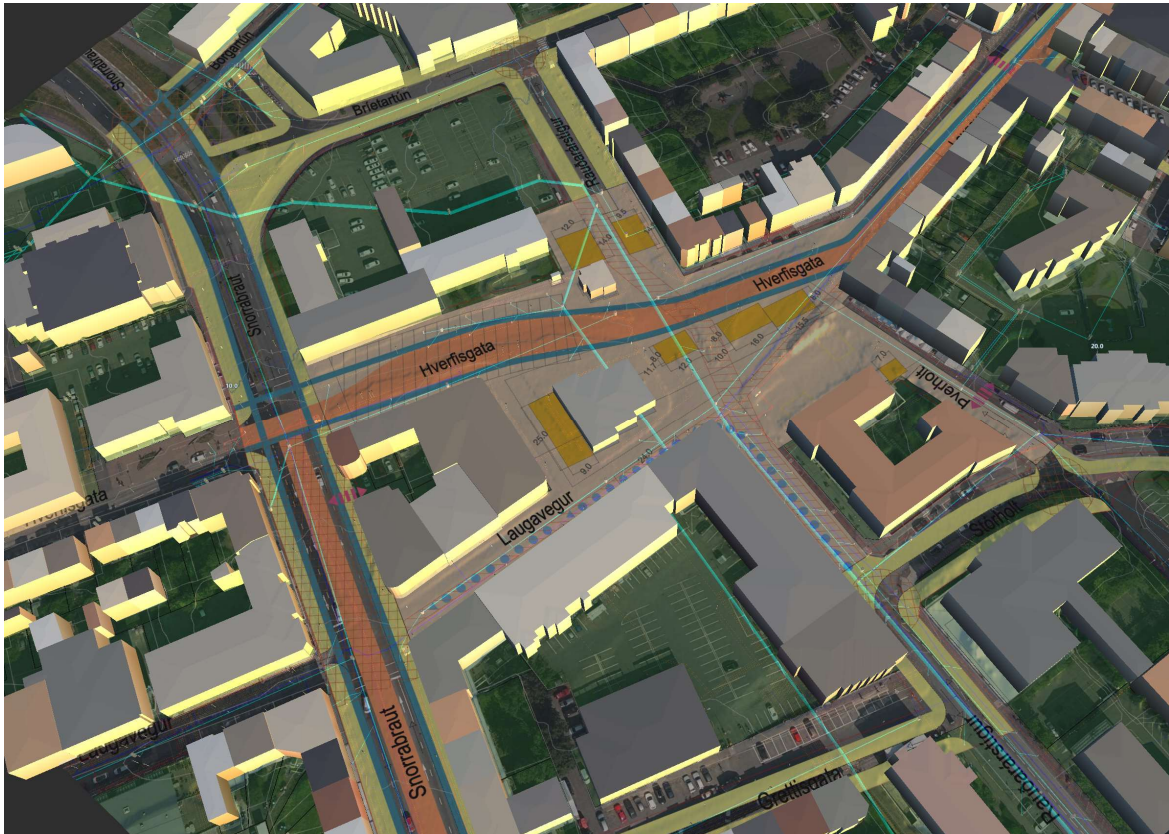


MINNISBLAÐ

Viðtakandi: Veitur - Fráveita
Sendandi: Hallgrímur Már Hallgrímsson
Dagsetning: 30. janúar 2020
Efni: Hlemmur Plús - Stofnlögn fráveitu

Núverandi lagnir

Tvær blandlagnir stofnar fráveitu liggja um Hlemm. Annars vegar er um að ræða Ø1000 steypa lögn sem liggur bakvið Rauðarárstíg 6-14, undir undirgögnum milli Laugavegs 118 og Rauðarárstíg 6 og svo undir húsið Hlemm (lögð 1956 og er ófóðruð). Hins vegar Ø1000 steyp lögn sem liggur í Rauðarárstíg (lögð 1960 og er ófóðruð).



Mynd 1: Skjáskot af núv. lögnum úr Infracore líkani

Myndband úr Infracore af núverandi lögnum á svæðinu

<https://www.youtube.com/watch?v=K2Js05xCWXE&feature=youtu.be>

Nýjar lagnir

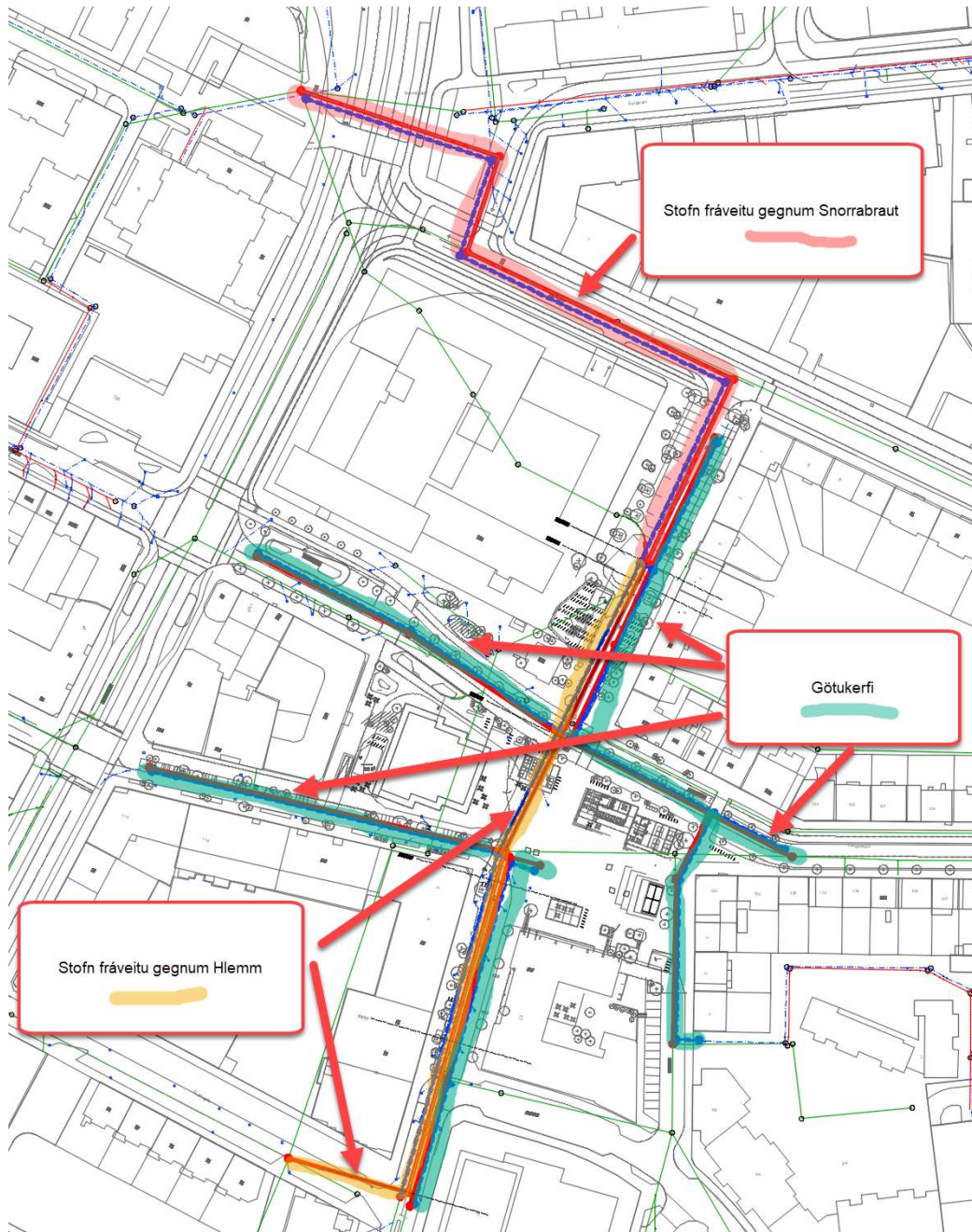
Leggja þarf tvöfalt lagnakerfi (skólþ og regnvatnslagnir) á þessu svæði til að hægt sé til framtíðar að tvöfalda fráveitukerfi á öllu afrennslissvæðinu.

Vegna þess að þegar að nýjar lagnir eru lagðar mun nær allt ofanvatn ennþá vera í skólplögninni er, þarf að leggja tvær jafnstórar fráveitulagnir.

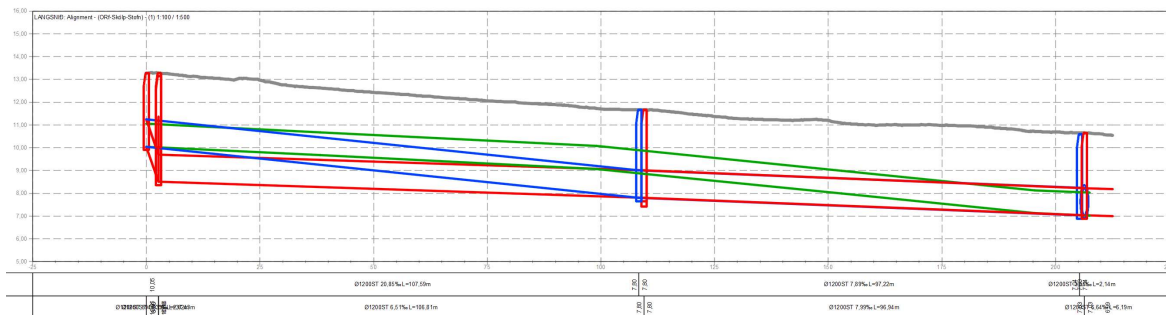
Miðað við frummat þá er nauðsynleg stærð þessara lagna Ø1200 mm.

Endurnýjun á fráveitu má gróflega skipta niður í þrennt:

- Að sameina þessar tvær núverandi stofnlagnir (blandlagnir) við gatnamót Grettisgötu og Rauðarárstígs. Leggja svo í Rauðarárstíg, gegnum Hlemm og tengjast aftur við núverandi blandlögn sem liggur í dag í gegnum bílastæðið fyrir aftan Lögreglustöðina.
- Hinsvegar að halda svo áfram frá þessari tengingu, niður Rauðarárstíg, í Bríetartún, tengjast við Borgartún og yfir Snorrabraut.
- Ásamt endurnýjun á stofnlögnum þá þarf að endurnýja og leggja samhliða tvöfalt götukerfi á skipulagssvæðinu.



Mynd 2: Áfangar

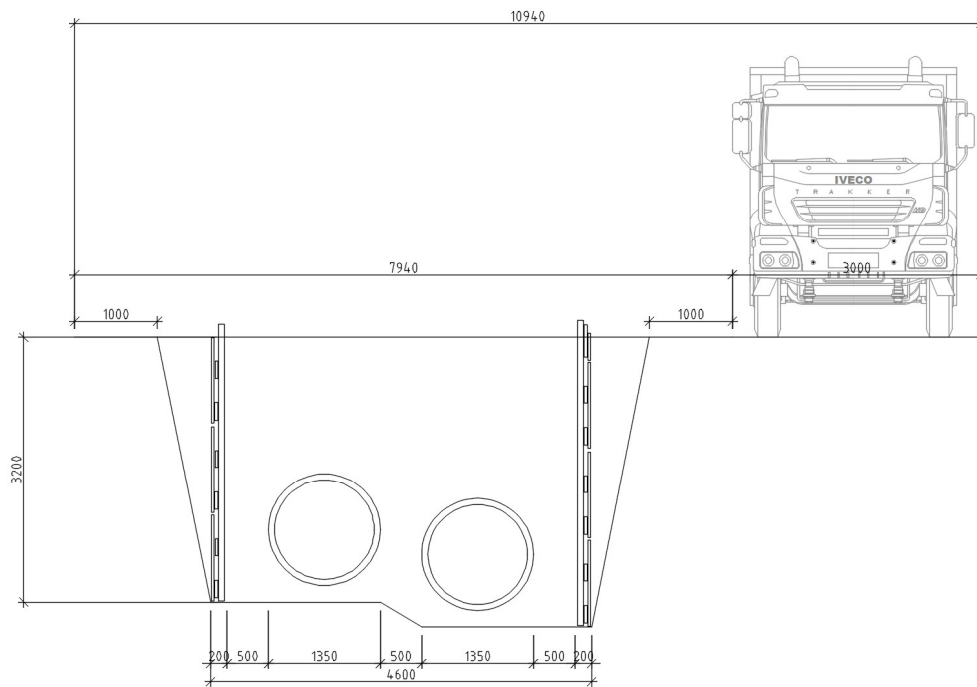


Mynd 3: Langsnið eftir Rauðarárstíg

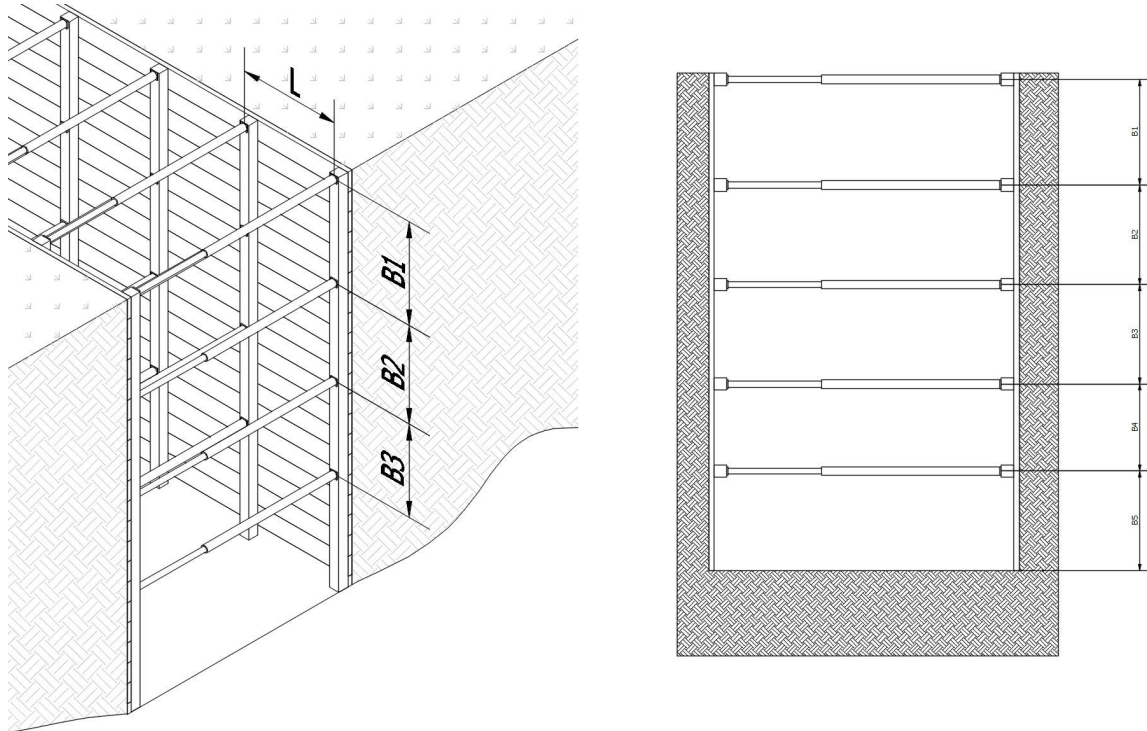
Plásspörf

Miðað við frummat á plásspörf tveggja Ø1200 mm lagna þá þarf að lágmarki 11m breitt svæði svo hægt sé að sinna þeim lögnum miðað við að notaðar séu stoðir. Nánari hönnun á slíkum stoðum þarf að fara fram og getur plásspörf þurft að aukast þar sem ekki er víst að bil á milli þverstoða sem halda við stoðveggi nái að uppfylla lágmarkskröfur þar sem rörin eru það stór og í mismunandi hæðarsetningu.

Athuga skal einnig að þessi plásspörf gerir ekki ráð fyrir jarðvinnu vegna bygginga og/eða öryggis bygginga sem eru til staðar þegar grafið er fyrir lögnum eða grafið niður á lagnir.



Mynd 4: dæmi um plásspörf fyrir tvær 1200 mm lagnir



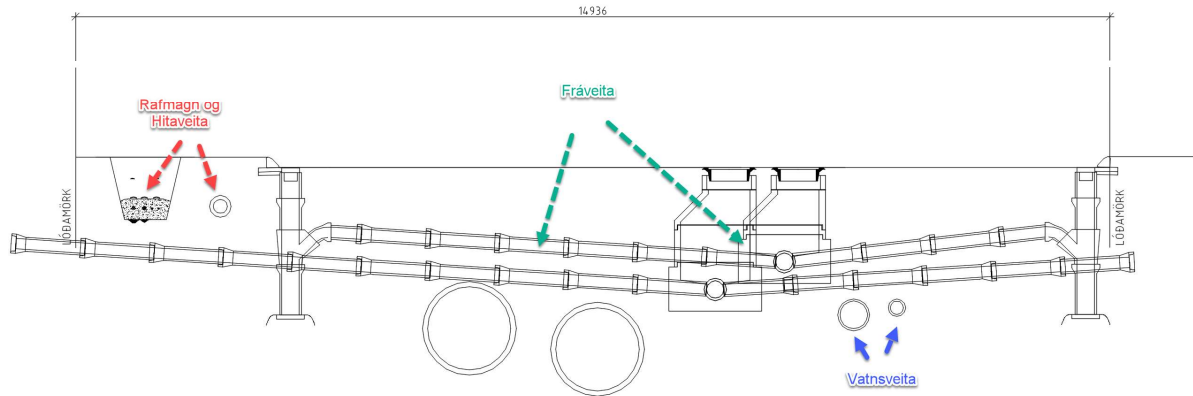
Mynd 5: Lágmarks hæðarbil á millipverstoða, fer eftir dýpi og breidd skurðar.

Brunna þarf að setja þar sem brot verður á legu lagnar í plani eða hæð. Fyrir svona stórar langir þá mun mögulega verða settir „hliðar“ brunnar. Gera má því ráð fyrir að þar sem brunnar koma á þessar lagnir þá aukist plássþörf töluvert. Nánari útfærslur koma ekki fram fyrr en hönnun er lengra komin og er einnig háð efnisvali.



Mynd 6: Dæmi um hliðarbrunn, fráveitulögn við suður Mjódd

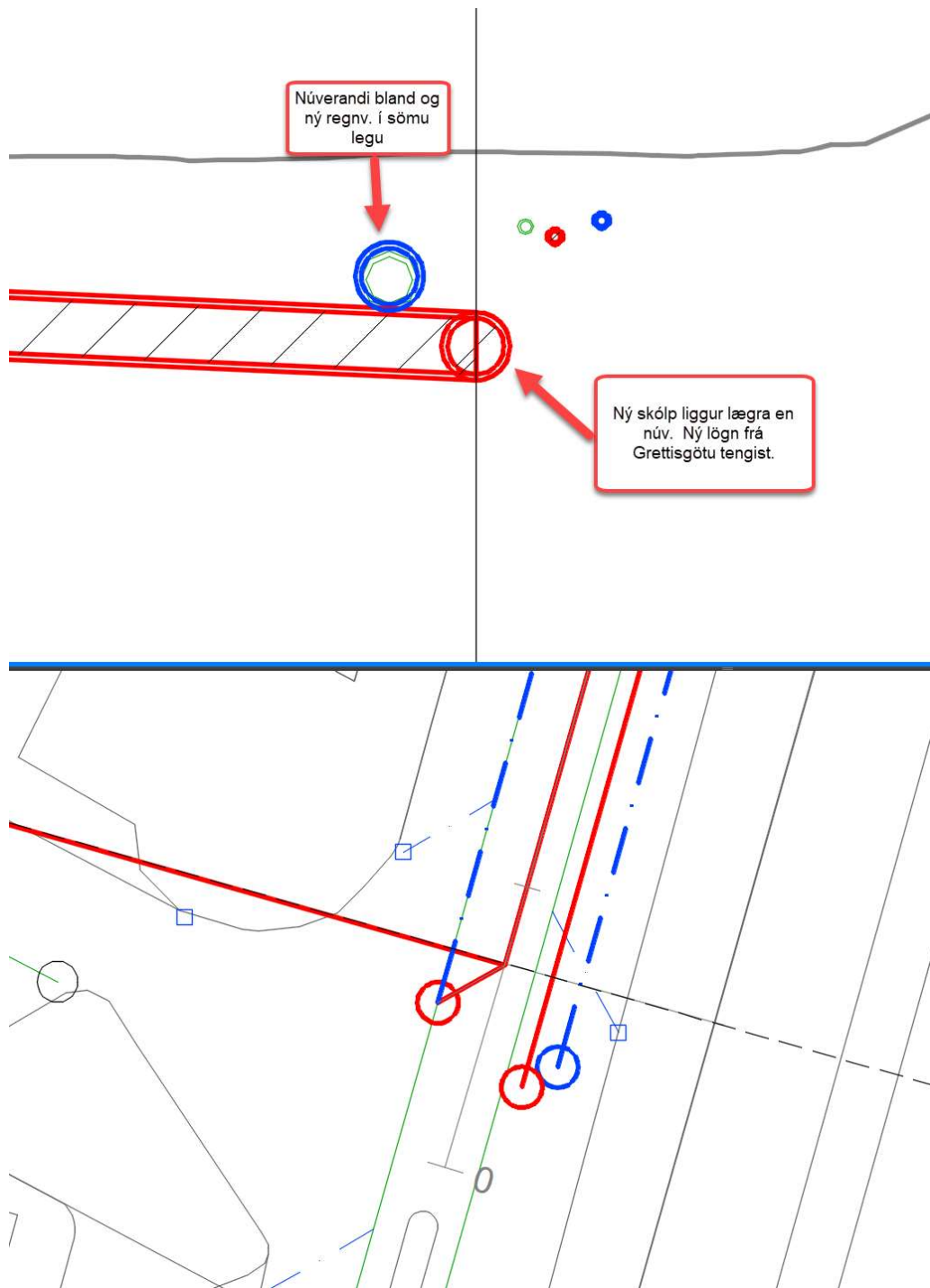
Á sumum stöðum þá þarf að leggja að auki götakerfi meðfram stofnlögn, auk annarra miðla. Á þessari stundu er erfitt að áætla legu þess kerfis þar sem að stýrist að mörgu leiti af hönnun yfirborðs og hvernig afvötnun þess verði fyrirkomid.



Mynd 7: Mögulegt snið í gegnum Rauðarárstíg milli Grettisgötu og Laugavegs

Framkvæmd

Þegar nýjar fráveitulagnir eru lagðar í áfanganum frá Grettisgötu að bílastæði aftan við Lögreglustöð þarf að tryggja að núverandi fráveitustofn sé virkur á meðan. Það gerir það verkum að ný legu þarf að liggja meðfram þeim stofni og að væntanlega mun öll lagnaleiðin vera undir sem framkvæmdasvæði á sama tíma. Byrja þarf að leggja nýja skólplögn sem mun liggja eitthvað neðar en núverandi lögn. Þegar sú lögn er komin er hægt að tengja núverandi bland lögn við þá lögn. Því næst er hægt að fjarlægja núverandi blandlögn og leggja nýja regnvatnslögn í sömu legu og gamla blandlögnin.



Mynd 8: Gatnamót Grettisgötu og Rauðarárstígs.

MINNISBLAÐ

Viðtakandi: Ingvar Jón Bates Gíslason, Rebekka Guðmundsdóttir
Sendandi: Hólmfríður Bjarnadóttir
Dagsetning: 31. janúar 2020
Efni: **Athugasemdir Veitna við tillögu að deiliskipulag fyrir Hlemm +**

Núverandi staða

Skipulagssvæðið er mikilvægt m.t.t. veitukerfa þar sem stofnlögn fráveitu liggur í Rauðarársstíg og þverar fyrirhugað torg. Samhliða framkvæmda á svæðinu verða fráveitulagnir endurnýjaðar og lagt tvöfalt kerfi. Taka þarf tillit til lagnaleiða við staðsetningu nýrra bygginga. Þar að auki er þörf á að endurnýja vatnsveitu á hluta skipulagssvæðisins (þ.e. í Bríetartúni, hluta Laugavegar, Katrínartúni og Rauðarársstíg) og hitaveitu. Nauðsynlegt er að byggja dreifistöð rafmagn vegna uppbyggingar svæðisins og færa rafstrengi, vatns- og hitaveitulagnir.

Aðkoma Veitna við undirbúning deiliskipulagsins

Veitur ohf hafa verið í samstarfi við Reykjavíkurborg og hönnuði á vinnslustigi tillögunnar. Frumhönnun lagnakerfis var kynnt í drögum að minnisblaði í maí 2019. Þegar skipulagið fór í auglýsingu nóvember 2019 barst Veitum uppfærður DWG-grunnur og var tillagan rýnd nákvæmar af hönnuðum Veitna.

Sú rýni Veitna leidd í ljós að tillaga að lega fráveitulagna yfir torgið sem kynnt er í deiliskipulagi gengur ekki upp þar sem kvöðin sem er sýnt á uppdrætti er ekki nægilega breið og sveigur á lagnaleiðinni krefst aukalegra fráveitubrunna sem auka enn frekar breidd kvaðar. Enn fremur kom fram að fyrirhuguð staðsetning djúpgáma við Laugaveg (reitur E) raskar legu fráveitu-, hitaveitu- og raflagna.

Þessar fyrstu niðurstöður voru kynntar á fundi Veitna og Reykjavíkurborgar 20. desember sl.

Nánari skoðun hefur átt sér stað m.t.t. fráveitukerfisins og liggja niðurstöðurnar fyrir í meðfylgjandi minnisblaði.

Minnisblað Hlemmur Plús - Stofnlögn fráveitu

Í minnisblaðinu kemur m.a. fram að miðað við frummat á plássþörf tveggja $\varnothing 1200$ mm lagna þá þarf að lágmarki 11m breitt svæði svo hægt sé að sinna þeim lögnum miðað við að notaðar séu stoðir.

Framkvæmdir við lagningu nýrra fráveitulagna eru mjög umfangsmiklar og er mikilvægt að tímasetja framkvæmdir m.t.t. rasks. Framkvæmdum við stofnlagnir þarf að vera lokið áður en hægt er að hefja framkvæmdir á yfirborði.



Umhverfis- og skipulagssvið - Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
105 REYKJAVÍK

Reykjavík, 15. janúar 2020
Tilvísun: 2019030375/10.3

Efni: Umsögn Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0

Vísað er til bréfs skipulagsfulltrúa dags. 20 desember 2019 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0. HER hefur farið yfir þau gögn sem erindinu fylgja, deiliskipulagsuppdrátt, greinargerð um fyrirhugað deiliskipulag dags. 27. nóvember 2019 og umferðarskýrslu dags. 29. nóvember 2019. HER bendir á eftirfarandi atriði í greinargerð:

Í kafla 4.1.5. *Safnstæði hópferðabíla og leigubíla* er gert ráð fyrir mögulegum nýjum staðsetningum við Bríetartún, Grettisgötu, Rauðarárstíg og Stórholt. HER bendir á að vanda þarf valið þegar kemur að ákvörðun um staðsetningu með tilliti til íbúðarbyggðar og hávaða- og loftmengunar.

Í kafla 5.2 *Önnur áhrif og samantekt* bls. 39 segir m.a. að búast megi við: "neikvæðum áhrifum á framkvæmdatíma vegna þess rasks og ónæðis sem fylgir þeim framkvæmdum. Þau áhrif eru þó eingöngu bundin við framkvæmdatíma og draga má úr óþægindum með kynningu á framkvæmdum og samráði við hagsmunaaðila." HER bendir í þessu samhengi á ákvæði 9. gr. reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða en þar segir m.a. að í tilkynningu um framkvæmd skuli koma fram "... tímalengd framkvæmdar, hvaða þættir hennar séu líklegir til að valda ónæði og hvenær unnið verði að þeim þáttum. Takmarka skal hávaða vegna framkvæmda sem tilgreindar eru í töflu IV í viðauka við þau tímamörk sem þar eru tilgreind."

Einnig vill HER minna á að samkvæmt heimildum er þekkt miltisbrandsdys við Hlemm, sjá m.a. *Hættumat fyrir höfuðborgarsvæðið 2014 - Almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins*. (<http://shs.is/wp-content/uploads/2019/04/H%C3%A6ttumat-2014-lokaskjal.pdf>.) Við uppgröft á svæði þar sem grunur er á miltisbrandssmituðum dýrahæjum skal sýna sérstaka varúð.

HER áskilur sér rétt til að koma með frekari athugasemdir við fyrirhugað skipulag á síðari stigum.

Virðingarfyllst
f.h. Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur

Kristín L. Ólafsdóttir
heilbrigðisfulltrúi

Umhverfis- og skipulagssvið

Borgartúni 12-14

105 REYKJAVÍK

Efni:

***Umsögn íbúaráðs Miðborgar og Hlíða um
tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir reit 1.240.0,
Hlemmur***

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða 28. janúar 2020 var svohljóðandi umsögn ráðsins um tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir reit 1.240.0, Hlemmur, lögð fram sbr. 11. lið fundargerðar s.d:

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða lýsir yfir mikilli ánægju með hönnun og hugmyndir að því að bæta Hlemmsvæðið sem hefur tekið miklum breytingum til hins betra undanfarin ár. Eftir því er tekið að í tillögu að deiliskipulagi er sérstaklega talað um aðgengi fyrir alla sem er vel gert, Íbúaráð leggur til að það sé sérliður í öllum deiliskipulagstillögum þar sem gerð er grein fyrir aðgengi. Íbúaráðið mælist einnig til þess að allt deiliskipulag sé gert eftir hugmyndafræði um algilda hönnun. Íbúaráðið óskar eftir því að á torgi við Hlemm verði afmarkað skapandi og listrænt leiksvæði fyrir yngstu börnin, jafnvel hannað með aðkomu listafólks og barna, til þess að fá aukna fjölbreytni í leiksvæðaflóru borgarinnar. Einnig að í hönnun á svæðinu verði stuðst við tillögu í skýrslu stýrihóps um mótun stefnu um hjólabretti þar sem eftirfarandi er lagt til: Að við hönnun á almannarýmum, svo sem torgum og öðrum sambærilegum svæðum verði gert ráð fyrir iðkendum þessara greina. Með einföldum leiðum má gera svæðin áhugaverð fyrir hjólabretta-, hlaupahjóla-, BMX- og Parkouriðkendur, til dæmis með hönnun á tröppum, köntum, veggjum og svo framvegis. Aðkoma iðkenda og félagasamtök í greinunum að þessari vinnu er nauðsynleg.

Með kveðju

Heimir Snær Guðmundsson



Reykjavík 29. janúar 2020

Umsögn um Hlemmur, reitur 1.240.0, deiliskipulag.

Hér er umsögn Landssamtaka hjólreiðamanna LHM um deiliskipulag fyrir Hlemmur, reitur 1.240.0. Skipulagið felur í sér endurskipulagningu svæðisins fyrir forgangsakreinar hágæða almenningssamgangna, ný gatnamót við Snorrabraut/Bríetartún, nýtt torg og göngugötur, afmörkun byggingarreits fyrir flutningshúsið Norðurpól og ný létt mannvirki fyrir verslun og þjónustu og ný afmörkun deiliskipulagsreita á svæðinu.

Landssamtök hjólreiðamanna eru mjög hlynnt þessu breytta skipulagi og leggja til að það verði samþykkt.

Samtökin vilja leggja til tvær breytingar eða skýringar á deiliskipulaginu.

1. Lagt er til að leyfa hjólreiðar gegn einstefnuakstri í Grettisgötu (og Miðtúni og Samtúni) og verði hönnun og merkingar miðuð við það.
2. Lagt er til að hafa sólarhringsgjaldskyldu á öllum bílastæðum á borgarlandi og sólarhringsopnun í bílastæðahúsum.

Virðingarfyllt
f.h. stjórnar LHM

Árni Davíðsson
formaður

Um Landssamtök hjólreiðamanna

Landssamtök hjólreiðamanna (LHM) eru hagsmunasamtök sem hafa að markmiði m.a. að efla hjólreiðar á Íslandi sem heilsusamlegan lífsmáta og sem samgöngumáta. Öll helstu hjólreiðafélög landsins eiga aðild að LHM. Samtökin eru þó ekki aðeins málsvari félagsmanna hinna ýmsu hjólreiðafélaga sem telja yfir 2000 manns heldur eru þau jafnframt málsvari allra sem hjóla á Íslandi. LHM er aðildarfélag að European Cyclists' Federation, sem eru heildarsamtök fyrir hjólreiðafélög til samgangna og ferðalaga í Evrópu. Aðildarfélag ECF er að finna í flest öllum löndum Evrópu. LHM hlaut samgönguviðurkenningu Reykjavíkurborgar 2012 fyrir virka þátttöku og áhrif í að efla hjólreiðar á Íslandi.



LÖGREGLUSTJÓRINN Á HÖFUÐBORGARSVÆÐINU

Reykjavíkurborg - umhverfis- og skipulagssvið
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík, 29. janúar 2020.
Tilvísun: 201912-1322 / 00.00

Efni: Erindi: Hlemmur, reitur 1.240.0

Vísað er til erindis umhverfis- og skipulagssviðs Reykjavíkurborgar vegna tillögu að nýju skipulagi fyrir reit 1.240.0, Hlemmur. Skipulagið felur í sér m.a. endurskipulagningu svæðisins fyrir forgangsakreinar o.fl.

Embætti Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu (LRH) hefur kynnt sér tillöguna. Lagt var mat á áhrif tillögunnar hjá umferðardeild embættisins, aðallega með tilliti til neyðarakstur lögreglu- og sjúkrabifreiða.

Akstur fyrir lögreglubifreiðar „neyðarakstur“ að og frá lögreglustöð verður samkvæmt tillögunni einungis um Snorrabraut í norður inn á Sæbraut (austur/vestur), Snorrabraut í hægribeygju austur Bríetartún með þrengingum fyrir almenn vélknúin ökutæki og eða Snorrabraut í suður í átt að Hringbraut.

Slysaþetta getur skapast við útakstur úr porti/athafnasvæði lögreglustöðvarinnar inn á Snorrabraut vegna sérreinar fyrir hjólandi sem á að liggja næst útaksturhliði og þá sér í lagi fyrir neyðarakstur lögreglu.

Mögulegt væri að opna fyrir neyðarakstur eða akstur merktra lögreglubifreiða í gegnum starfsmannastæði en það minnkar verulega notagildi starfsmannastæða, auk þess að skapa slysaþættu þegar viðbragð verður að vera snögg. Þá verður aðkoma að starfsmannastæðum einungis frá Bríetartún inn á Rauðarárstíg.

Þetta getur einnig valdið vandkvæðum, þar sem aðal fangageymsla LRH er á Hverfisgötu og þangað þarf að kalla til sjúkrabifreiðar með skömmum tíma. Tillagan mun einnig torvela aðkomu að lögreglustöðinni með því að lokað verður fyrir allan akstur vélknúinna ökutækja að aðalstöð LRH að sunnanverðu.

Vakin er athygli á að í tillögunni er lagt við bann á vélknúnum ökutækjum á Laugavegi með því að breyta götunni í sér merkta strætó leið (borgarlínu), fyrir hjólandi og gangandi umferð ofan við (austan) Hlemmtorgs (Katrínartún) að Snorrabraut og þar meðtalið húsagötu

Laugavegar sem liggur með fram lögreglustöðinni. Ekki er að sjá í gögnum að um sé að ræða skilgreinda göngugötu með undanþáguákvæðum sem skilgreind eru í ákvæði 10. gr. umferðarlaga. nr. 77/2019, en að því þarf að huga.

Í fyrirbyggjandi gögnum kemur fram að rannsóknir hafi verið gerðar á umferð og umferðarflæði á nærumhverfi Hlemmtorgs við gerð tillagnanna af verkfræðistofunni EFLU. Ekki er að sjá að rannsóknir hafi verið gerðar á því hvaða áhrif þessi tillaga hefur á þjónustustig lögreglu og viðbragstíma í neyðartilfellum.

Að mati LRH getur löggæslustarfsemin ekki nýtt borgarlínu og því skapar tillagan í núverandi mynd vandkvæði fyrir þjónustu lögreglu og fyrir neyðarakstur til og frá lögreglustöð.

Með vísan til alls ofangreinds er þess óskað að tillagan verði endurskoðuð þannig að starfsemi lögreglu verði tryggð, aðallega með tilliti til nauðsynlegs neyðarviðbragðs. Mikilvægt er að gera úttekt á öðrum kostum eða útfærslum og þá hvort þeir séu fýsilegir, þannig að bæði sé hægt að ná fram þeim markmiðum sem tillagan á að skila og þess að neyðarviðbragð verði tryggt.

Embættið er reiðubúið að koma að því að skoða útfærslur, t.d. í samráði við EFLU verkfræðistofu ef Reykjavíkurborg óskar þess.

Virðingarfyllst,


Helgi Valberg-Jensen
aðallögfræðingur LRH



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Skipulagsfulltrúi
Borgartún 12-14
108 REYKJAVÍK

Reykjavík, 29. janúar 2020

Efni: Umsögn skrifstofu umhverfisgæða um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0

Vísað er til bréfs skipulagsfulltrúa, dags. 20 desember 2019, þar sem óskað er umsagnar Skrifstofu umhverfisgæða um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0. Ábendingar skrifstofu umhverfisgæða lúta að neðangreindum atriðum:

Aðgengi sorphirðu vegna hirðu frá heimilum og rekstaraðilum

Sorphirða Reykjavíkurborgar safnar úrgangi frá heimilum í borginni og tryggja þarf gott aðgengi starfsmanna sorphirðu og ökutækja. Miðað við deiliskipulagsupprátt er líklegt að áhrif skipulagsins geti verið á sorphirðu frá heimilum við Laugaveg ofan við Hlemm, en það helgast af hvernig endanlegt fyrirkomulag aksturs um Laugaveg verður.

Við norðanverðan Laugaveg er um að ræða Laugaveg nr. 123 og 125, en ílát eru dregin gegnum undirgöng út á Laugaveg. Við sunnanverðan Laugaveg er um að ræða hús nr. 128,134,140,142 og 144. Þar eru geymslur í portum og ílát dregin út á Laugaveg. Ílátin eru ekki dregin yfir Laugaveg, þannig að sorphirðubíll ekur í báðar aksturstefnur og þarf að geta staðnæmst í götu. Bent skal á að þurfi að breyta ofangreindu fyrirkomulagi íláta þarf slíkt að gerast í samráði við skrifstofu umhverfisgæða.

Innan svæðisins fellur einnig til úrgangur frá rekstaraðilum, sem einkafyrirtæki safna. Skrifstofa umhverfisgæða bendir á að tryggja þarf aðgengi þeirra sem sækja sorp frá rekstaraðilum, og bendir á að þar er oft um að ræða þung ker þar sem sérstaklega þarf að huga að yfirborði og halla. Kröfum til aðgengis er meðal annars lýst í byggingareglugerð nr. 112/2012 og samþykkt 123/2017 um meðhöndlun úrgangs í Reykjavík.

Flokkun og geymsla á úrgangi rekstaraðila

Tillagan gerir ráð fyrir aukningu á fjölda rekstaraðila á Hlemmi til viðbótar við núverandi starfsemi. Gera þarf ráð fyrir fullnægjandi rými undir ílát undir úrgang rekstaraðila sem tekur mið af eðli og umfangi starfseminnar og fellur vel að yfirbragði svæðisins. Gera þarf ráð fyrir flokkun rekstarúrgangs, en skv. 5 gr. samþykktar nr. 123/2017 um meðhöndlun úrgangs er íbúum og lögaðilum skylt að endurnota eða flokka og endurnýta eins og kostur er. Einnig skal bent á að ekki er allt sem fellur til í rekstri t.d. veitingastaða úrgangur sem safnað er í ker eða gáma. Hér er um að ræða t.d. fjölnota kassa og körfur undan grænmeti og brauðmeti sem birgjar sækja til baka, og brúsa með notaðri steikingarolíu, auk skilagjaldsskyldra drykkarumbúða.

Fram kemur í greinargerð með tillögunni að áætlað sé „að bæta við aðstöðu fyrir útveitingaaðstöðu og möguleika á útmarkaði“. Bent skal á að slík starfsemi þarf að hafa aðgengi að ílátum undir úrgang sem til fellur. Tekið skal fram að ekki er kostur að beina rekstaraðilum í grenndarstöð sem fyrirhuguð er við Laugaveg og er ætluð íbúum eingöngu.



Grenndarstöð

Tillagan gerir ráð fyrir grenndarstöð við Laugaveg til móts við Hlemm Mathöll. Við val á staðsetningu grenndarstöðva ber að hafa í huga göngufjarlægðir íbúa að stöðinni, en miðað er við að 500. Bent skal á að tillaga að staðsetningu innan skipulagssvæðisins er sú sem er fjærst íbúabyggð t.d. við norðanverðan Rauðarárstíg, ofanverðan Laugaveg og á Hampiðjureit. Við endanlega staðsetningu grenndarstöðvar þarf að tryggja öruggt og óhindrað aðgengi notenda stöðvarinnar auk aðgengis þjónustuaðila sem losar gáma.

Flokkunarlausnir í göturými

Bent er á að „stampar“ í göturými þurfa að vera flokkunarílát og endanlegt útlit og útfærsla þeirra að taka mið að stefnu Reykjavíkurborgar um götugögn sem er í undirbúningi.

Virðingarfyllt

Friðrik Klingbeil Gunnarsson

skrifstofa umhverfisgæða



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar

Deiliskipulag fyrir Hlemm og nágrenni

Umsögn Bifreiðastjórnun Frami um deiliskipulag fyrir Hlemm, 105 Reykjavík 29. janúar 2020

Umsögn

Bifreiðastjórnun Frami fagnar vistvænu og mannlegu umhverfi í deiliskipulagi fyrir borgarbúa og vegfarendur.

Við Hlemm er margra áratuga hefð fyrir biðstæði leigubifreiða þar sem leigubifreiðar tengja svæðið við aðra samgöngumáta og nágrenni.

Margir þeirra vegfarenda sem nýta sér biðstæði leigubifreiða við Hlemm, koma gangandi frá Laugavegi og Hverfisgötu. Við það má bæta að nýlega hefur verið lagt bann við því að stöðva bifreiðar á Laugavegi og Hverfisgötu og hafa leigubifreiðastjórnar einmitt fengið sektir við því að stöðva fyrir farþegum í þessum götum.

Eins og fram kemur í deiliskipulaginu, er meginmarkmið þess „er að gera Hlemmi hátt undir höfði sem mikilvæg miðstöð almenningssamgangna“, þá bendir Frami á mikilvægi þess að fjarlægja ekki biðstæði leigubifreiða af svæði Hlemms úr augnsýn vegfarenda, þar með talið frá stoppistöð strætisvagna og borgarlínu. Meðal farþega leigubifreiða eru eldri borgarar, hreyfihamlaðir og sjónskertir sem ganga að leigubifreiðum á þessu tiltekna svæði og sem eiga því miður oft erfitt með að ganga lengri leið.

Það er mat stjórnar Frami að vegfarendur eigi rétt á því að þeim sé trykkt aðgengi leigubifreiða á svæði Hlemms til frambúðar.

f.h. stjórnar Frami

Daníel Orri Einarsson formaður



Reykjavíkurborg
b.t. skipulagsfulltrúa
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

29. janúar 2020

Efni: Bifreiðastæði í eigu Hreyfils við Hlemm og tilfærsla þeirra.

Vísað er til auglýsingar á vef Reykjavíkurborgar, þar sem kallað er eftir athugasemdum við tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni – Umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs.

Til mín hefur leitað Haraldur Axel Gunnarsson, framkvæmdarstjóri Hreyfils svf., 640169-3549, og falið að gera athugasemdir við tillöguna.

Eignarnám án bóta

Hreyfill seldi Reykjavíkurborg fasteignir, mannvirki og lóðaréttindi við Hlemm og Kalkofnsveg með kaupsamning, dags. 10. október 1969. Í 3. gr. kaupsamningsins kom fram að Hreyfill hefði fengið bifreiðastæði og húsnæðisaðstöðu á lóðinni nr. 2 við Rauðarárstíg. Þá kom fram að Hreyfill hefði fengið til afnota um óákveðin tíma allt að 12-15 bifreiðastæði á svæðinu við Hlemm (á gamla Laugaveginum milli Þverholta og Rauðarárstíg). Hreyfill átti að kosta uppsetningu síma og auðkenna svæðið. Þá átti Hreyfill að fá tiltekin bifreiðarstæði á Miðbæjarsvæðinu sem endurgjald fyrir stöðvarhús félagsins við Kalkofnsveg. Um þessi atriði átti að gera sérstakt samkomulag.

Það liggur því fyrir að Hreyfill fékk afnotarétt af umræddum bílastæðum á grundvelli einkaréttarlegs samkomulags. Afnotarétturinn var endurgjald Reykjavíkurborgar fyrir fasteign í eigu Hreyfils. Afnotaréttur félagsins er því óbeinn eignaréttur og nýtur verndar eignaréttarákvæðis 72. gr. stjórnarskrárinnar.

Eignaréttarákvæði stjórnarskrárinnar er fyrst og fremst reist á réttaröryggissjónarmiðum. Ákvæðið miðar að því að tryggja mönnum vissa vernd gegn því, að þeir séu sviptir á gerræðisfullan hátt verðmætum. Verðmætum sem þeir hafa öðlast með þeim hætti, að vakið hefur verið hjá þeim réttmætt traust til þess, að þeir fengju að hafa umráð og not þeirra framvegis.

Menn byggja fjárhagslega afkomu sína á margvíslegum atvinnuréttindum og hafa þau því verið talin falla undir hugtakið eign eins og önnur fjárhagsleg réttindi. Sá sem byggir afkomu sína á atvinnustarfsemi samkvæmt opinberu leyfi getur haft lögætar væntingar til þess að hann haldi áfram leyfinu á meðan hann uppfyllir þau skilyrði sem því eru sett. Félagið hefur tvímælalaust lögætar væntingar til þess að njóta eignaréttar síns.



Eitt markmið skipulagslaga er að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður af leiðarljósi. Reykjavíkurborg hefur ekki leitað heimildar til að taka afnotaréttindin eignarnámi í samræmi við ákvæði 50. gr. skipulagslaga. Þá er eignarnám aðeins heimilt ef sveitarstjórn hefur áður leitast við að ná samningum við eigendur þeirra réttinda sem hún hyggst taka eignarnámi, sbr. 3. mgr. ákvæðisins. Reykjavíkurborg hefur ekki leitast við að ná samningum við Hreyfil vegna afnotaréttar félagsins.

Reykjavíkurborg þyrfti að greiða bætur fyrir réttindin ef ákveðið verður að gera eignarnám. Bótareglum skipulagslaga er ekki síst ætlað að gæta hagsmuna íbúa og annarra og tryggja að sveitarfélög beiti valdheimildum laganna af fyrirhyggju. Reglur, eins og skipulagsáætlanir, leggja því ekki einvörðungu takmarkanir á eignarráð fasteignareigenda. Þær binda einnig hendur sveitarfélags. Þeim er ætlað að veita fasteignareigendum vitneskju um líklega nýtingu lands til framtíðar, og þar með veita þeim tiltekna réttarvernd.

Núgildandi deiliskipulag

Í gildandi deiliskipulagi kemur fram að austan gatnamóta Laugavegs og Rauðarstígs séu stæði fyrir leigubifreiðar. Það er merkt inn í teikningu sem „TAXI“. Hreyfill hefur haft sérmerkt leigubifreiðastæði til afnota við Hlemm í áratugi. Félagið hefur starfsleyfi samkvæmt lögum og hollustuhætti og heilbrigðiseftirlit vegna þessara stæða.

Breytingar á deiliskipulagi

Í öðrum kafla greinargerðar með tillögunni kemur fram að Hlemmur eigi að vera hluti af hágæða almenningssamgöngukerfi og hlið inn í miðborgina.

Í fjórða kafla tillögunnar eru skilmálar settir fram. Sérstaklega er fjallað um umferðarskipulag. Í kafla 4.1.5 er fjallað um safnstæði leigubíla. Tillagan gerir ráð fyrir að safnstæði leigubíla verði færð frá núverandi staðsetningu við Hlemm. Ný staðsetning eiga að vera skilgreind samhliða endurhönnun svæðisins í næsta nágrenni.

Hreyfill gerir alvarlegar athugasemdir við tillögu um að stæði félagsins verði flutt. Tillagan er óljós, ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag, gerð án samráðs við Hreyfil og brýtur gegn lögvörðum réttindum félagsins.

Tillagan ekki í samræmi við aðalskipulag

Deiliskipulag er skipulagsáætlun fyrir afmarkað svæði þar sem teknar eru ákvarðanir um lóðanotkun, sbr. 1. mgr. 37. gr. skipulagslaga nr. 123/2007. Við gerð deiliskipulags skal byggt á stefnu aðalskipulags og hún útfærð fyrir viðkomandi svæði, sbr. 3. mgr. sama ákvæðis.

Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er lögð áhersla á vistvænar samgöngur og fjölbreyttar lausnir við að greiða úr umferðartöfum á álagstímum. Markmiðið er að stuðla að eins skilvirkum og öruggum samgöngum og kostur er án umfangsmikilla gatnaframkvæmda (bls. 134). Í skipulaginu kemur fram að góðar almenningssamgöngur séu mikilvægur þáttur í að efla ímynd Reykjavíkur sem vistvænnar borgar. Þá stuðla góðar almenningssamgöngur að auknu



ferðafrelsi þeirra félagshópa sem ekki geta ekið einkabíl eða hafa hann ekki til umráða. Í aðalskipulaginu er sett fram ákveðin stefna um að breyttar áherslur í skipulagi byggðar, sem miða að því að bæta rekstrarskilyrði almenningsamgangna til langframa (bls. 138).

Hlemmtorg er skilgreint sem miðborgartorg og tilheyrir miðborginni í aðalskipulagi Reykjavíkur. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir margbreytilegu hlutverki miðborgarinnar. Þar er gert ráð fyrir að því að fólk geti sótt í veitingar, menningu, mannlíf og í miðstöð stjórnsýslunnar akandi (bls. 184-189). Mikilvægi leigubifreiða er mönnum vel kunnugt þegar miðborgin er heimsótt.

Leigubifreiðaakstur er þjónustugrein sem telst til almenningsamgangna, sbr. 2. mgr. 1. gr. reglugerðar nr. 397/2003, um leigubifreiðar. Leigubifreiðaakstur er nauðsynlegur þáttur í almenningsamgöngukerfi borgarinnar og rímar vel við áætlanir í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030. Þjónustan nýtist vel hreyfihömluðum, sem og þeim sem ekki hafa einkabíl til umráða. Þá er nauðsynlegt að slík þjónusta hafi gott aðgengi að mikilvægum samgöngupunkti í miðborginni. Það gengur gegn aðalskipulagi Reykjavíkur að fækka möguleikum manna í almenningsamgöngum og gera rekstrarskilyrði leigubifreiðarstöðvar verri.

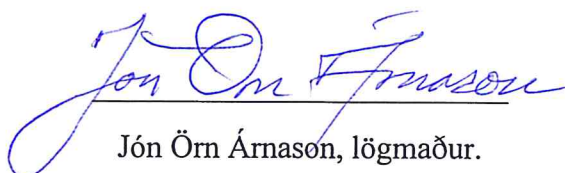
Það er eitt af markmiðum borgarskipulags tryggja gott atvinnulíf. Skipulagsáætlanir þurfa því að taka tillit til þess að fyrirtæki búi við fyrirsjáanleg og heilbrigð rekstrarskilyrði. Gæta verður þess að fótunum sé ekki kippt undan félögum þegar skipulagi er breytt og aðstöðu þeirra þar með. Hreyfill er í samkeppni við önnur félög í leigubifreiðaakstri og leggur mikla áherslu á að standa við sínar skyldur gagnvart hinu opinbera.

Í tillögunni er ekki með nokkrum hætti vikið að leigubifreiðaakstri þrátt fyrir ríkt tilefni. Í tillögunni virðist ekki gert ráð fyrir að Hreyfill hafi nokkur stæði til umráða á svæðinu. Hreyfill hafnar því að félagið verði svipt stæðum sínum eða stæði þeirra verði færð án samráðs við félagið.

Niðurlag

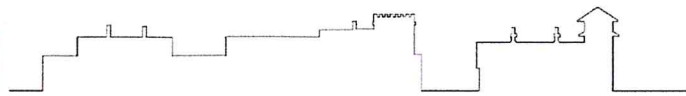
Með vísan til alls framangreinds er gerð krafa um að í deiliskipulagi fyrir Hlemm sé tekið tillit til afnotaréttar Hreyfils á svæðinu. Félagið á rétt á 15 stæðum fyrir leigubifreiðar. Reykjavíkurborg er velkomið að hafa samráð við Hreyfil um aðra staðsetningu stæðanna í nágrenni Hlemms. Nauðsynlegt er Hreyfill samþykki nýja staðsetningu ef það á að færa þau og gera verður skuldbindandi samning um þá ráðstöfun.

Mörkin lögmannsstofa hf.



Jón Örn Árnason, lögmaður.

Minjavernd



Reykjavíkurborg,
umhverfis og skipulagssvið,
Borgartún 12 – 14,
105 Reykjavík.

Reykjavík 20. janúar 2020.

Efni: Ábendingar og athugasemdir við auglýsta tillögu að breytingu á deiliskipulagi fyrir Hlemm og nágrenni dags. 27. nóvember 2019.

Erindi snýr að húsinu Norðurpól. Húsið var byggt árið 1904 af Guðmundi Hávarðssyni við Rauðarartraðir, á skika úr landi Rauðarár. Síðar varð sú lóð að Hverfisgötu 125. Árið 2006 flutti Minjavernd húsið fyrir Reykjavíkurborg þar sem heimiluð hafði verið nýbygging hvar það stóð. Árið 2014 gerðu Reykjavíkurborg og Minjavernd með sér samning um nokkur endurbyggingarverkefni, m.a. Norðurpólinn. Gert var ráð fyrir að húsið yrði flutt á lóð við Hlemm. Í fyrrgreindum samningi segir í lið 3d. „Reykjavíkurborg mun hafa samráð við Minjavernd um nánari útfærslu skipulags og svæðisins, staðsetningu hússins og því sem að nágrenni hússins lýtur.“ Fyrir lá deiliskipulag að staðsetningu þess, sem var í endurskoðun. Síðan hafa verið gerðar allnokkrar atlögur að staðsetningu, bæði á Hlemmi og annars staðar. Nokkur fjöldi funda hefur verið um þetta hvar framtíð og form hússins var rætt, en svo bar við að við þá útfærslu sem deiliskipulagstillaga gerir ráð fyrir var ekkert samráð haft. Hefði svo verið væru líkur til þess að ekki hefði þurft að koma til þessa erindis.

1. Í samningi Reykjavíkurborgar og Minjaverndar segir sbr. grein 3b. að Reykjavíkurborg afsali húsinu til Minjaverndar og „Jafnframt verður gengið frá hefðbundnum lóðarleigusamningi fyrir húsið við Hlemm“. Í framkominni tillögu að deiliskipulagi er í greinargerð getið um hvort tveggja. Að „Skilgreina lóð fyrir Norðurpólinn og skilmála fyrir bygginguna.“ Einnig að á skipulagssvæði séu sameinaðar tvær lóðir í eina – án þess að lóð fyrir Norðurpól sé nefnd. Á skipulagskorti er ekki gert ráð fyrir sérstakri lóð fyrir húsið. Það er forsenda endurgerðar hússins af hálfu Minjaverndar að það fái sína lóð og frá „hefðbundnum“ lóðarleigusamningi verði gengið þar um.
2. Í fyrirbyggjandi tillögu að deiliskipulagi er kveðið á um að húsið megi vera alls 256 m² að flatarmáli. Þar kemur ekki fram, hvorki á korti né í greinargerð hvernig þeir fermetrar gætu deilst á hæðir eða kjallara. Á korti eru heldur ekki skilgreinarmerki um hæðir og kjallara. Í samskiptum aðila frá upphafi hefur það komið skýrt fram af hálfu Minjaverndar að bakland starfsemi á efri hæðum þurfi að vera í kjallara. Geymslur fyrir lager, starfsmannaaðstaða, snyrtingar að hluta og tæknirými. Viðhorf hvað þetta varðar hafa ekki breyst og því er það jafnframt forsenda af hálfu Minjaverndar að kjallari verði undir húsinu ma. til ofangreindra nota. Við skoðun máls kemur þó í ljós að þrátt fyrir að gert sé ráð fyrir því, er ekki þörf á að fjölga fermetrum hússins umfram það sem í greinargerð stendur.
3. Meðferð sorps og fyrirkomulag kemur fram í greinargerð skipulagstillögu. Rætt er um að komið verði fyrir djúpgámum og skilningur lesanda er sá að þeir eigi að vera sameiginlegir fyrir svæðið. Nákvæm lausn á þessu þarf að liggja fyrir. Hvar, hvernig aðkoma að slíkum

verði, hvernig afnotum verði hagað, hvernig kostnaði verði skipt o.s.frv. Þetta á að sönnu við hvað alla starfsemi snertir sem á svæðinu verður austan Rauðarárstígs.

4. Ekki er ljóst með hvaða hætti aðkoma að Norðurpól með vörur verður leyst. Slíkt þarf að liggja fyrir svo tryggt verði að hægt verði að koma vörum að húsinu án vandræða.
5. Í deiliskipulagstillögu, korti eða greinargerð, er lauslega komið inn á hvernig þær byggingar verða sem ætlað er að tengist Norðurpól. Nefnt er að byggja megi „léttar viðbyggingu til austurs og vesturs við húsið“. Ætla má því að í hugsun sé horft til glerbygginga og merkja má það af skýringarmyndum í greinargerð. Mikilvægt er að slíkar viðbyggingar við Norðurpól verði að nokkru marki samræmdar við aðrar byggingar sem ætlað er að reisa á svæðinu hvað efni, form og deilingar varðar. Í skilmálum fyrir þær byggingar er reyndar ekki talað um „léttar“ byggingar.

F.h. Minjaverndar hf.,



Þorsteinn Bergsson.

UMSÖGN

Varðar: Reitur 1.240.0, Nýtt umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs - athugasemdir og svör

Að lokinni auglýsingu er lögð fram að nýju tillaga umhverfis- og skipulagssviðs, skipulagsfulltrúa, að nýju deiliskipulagi fyrir reit 1.240.0, Hlemmur. Skipulagið felur í sér endurskipulagningu svæðisins fyrir forgangsakreinar hágæða almenningssamgangna, ný gatnamót við Snorrabraut/Brietartún, nýtt torg og göngugötur, afmörkun byggingarreits fyrir flutningshúsið Norðurpól og ný létt mannvirki fyrir verslun og þjónustu og ný afmörkun deiliskipulagsreita á svæðinu, samkvæmt uppdr. Yrki arkitekta ehf. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020. Einnig er lagður fram skuggavarsuppdr. dags. 27. nóvember 2019, greinargerð Yrki arkitekta ehf. dags. 27. nóvember 2019 br. 5. mars 2020 og umferðarskýrsla Eflu dags. 29. nóvember 2019. Tillagan var auglýst frá 16. desember 2019 til og með 29. janúar 2020. Eftirtaldir aðilar sendu athugasemdir/umsögn: Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur dags. 15. janúar 2020, Jón Rúnar Pálsson dags. 15. janúar 2020, Minjavernd dags. 20. janúar 2020, Ingólfur Kristjánsson dags. 27. janúar 2020, Ólafía Einarsdóttir dags. 27. janúar 2020, Samúel Torfi Pétursson dags. 29. janúar 2020, Íbúaráð Miðborgar og Hlíða dags. 29. janúar 2020, Landssamtök hjólreiðamanna dags. 29. janúar 2020, Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu dags. 29. janúar 2020, skrifstofa umhverfisgæða dags. 29. janúar 2020, Bifreiðafélagið Frami dags. 29. janúar 2020, Jón Rúnar Pálsson dags. 29. janúar 2020 og Mörkin lögmannsstofa hf. f.h. Hreyfils dags. 29. janúar 2020. Einnig eru lögð fram minnisblöð Veitna annars vegnar um Stofnlögn fráveitu dags. 30. janúar 2020 og hins vegar um athugasemdir Veitna við tillögu að deiliskipulagi fyrir Hlemm dags. 31. janúar 2020. Jafnframt er lagt fram minnisblað Veitna dags. 3. mars 2020 með athugasemdum og fundargerð umhverfis- og skipulagssviðs frá 19. febrúar 2020 vegna fundar með fulltrúum frá Lögreglustjóranum á höfuðborgarsvæðinu, LRH. Erindinu var vísað til umsagnar verkefnisstjóra á embættisafgreiðslufundi skipulagsfulltrúa 31. janúar 2020 og er nú lagt fram að nýju.

Tillagan var auglýst frá 16. desember 2019 til og með 29. janúar 2020. **Eftirtaldir aðilar sendu inn athugasemdir/umsögn:**

Samúel Torfi Pétursson dags. 29. janúar 2020,
Jón Rúnar Pálsson dags. 15. janúar 2020,
Jón Rúnar Pálsson dags. 29. janúar 2020
Ingólfur Kristjánsson dags. 27. janúar 2020,
Ólafía Einarsdóttir dags. 27. janúar 2020,

Minjavernd dags. 20. janúar 2020,
Íbúaráð Miðborgar og Hlíða dags. 29. janúar 2020,

Landssamtök hjólreiðamanna dags. 29. janúar 2020,
Bifreiðafélagið Frami dags. 29. janúar 2020,
Mörkin lögmannsstofa hf. f.h. Hreyfils dags. 29. janúar 2020.
Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu dags. 29. janúar 2020,

Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur dags. 15. janúar 2020 og
skrifstofa umhverfisgæða dags. 29. janúar 2020.
Einnig eru lögð fram minnisblöð Veitna dags. 30. janúar 2020, dags. 31. janúar 2020 og dags. 3. mars 2020.

SAMANTEKT:

Almennt ganga athugasemdir hagsmunaaðila út á:

- Skert aðgengi íbúa að fasteignum sínum í nágrenni Hlemmtorgs frá núverandi ástandi
- Fækkun bílastæða
- Skert umferðarflæði / aðgengi íbúa við Ásholt og Mjólnisholt að stofnbrautum frá núverandi ástandi
- Skert sýnilegt aðgengi að leigubifreiðum á nýju Hlemmtorgi – óvissa um framtíðarstæði
- Útfærsla sorphirðu og aðgengi vegna vörulöslunar á stækkuðu Hlemmtorgi



1. **Athugasemdir Samúels Torfa Péturssonar, Stórholti 47, dags. 29. janúar 2020.**

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Framandi nýbyggingar í umhverfinu
- Mögulegt ofmat á þörf fyrir auknu almenningsrými á þessum stað (Hlemmtorgi)
- Mögulegt ofmat á þörf á sérrými Borgarlínu niður Laugaveg frá gatnamótum Katrínartúns
- Umferðargreining vegna breytts umferðarskipulags ekki tæmandi

Sem íbúi í pósnúmeri 105 vill undirritaður lýsa yfir ánægju með fyrirætlanir Reykjavíkurborgar um að ráðast í endurbætur á Hlemmi og nærliggjandi svæðum samhliða breytingum á almennings-samgöngum. Ljóst er að mörg tækifæri liggja í svæðinu til að verða enn betra en það er í dag og efla mannlíf og rekstur fyrir fjölbreyttar lífandi jarðhæðir. Hér með er komið fram þökkum til allra aðstandenda verkefnisins fyrir það.

Tekið saman, þá er það mat undirritaðs að deiliskipulagstillagan gangi aðeins of langt í því að bægra frá umferð vélknúinna ökutækja um Hlemm, hún taki heldur lítið tillit til núverandi styrkleika og einkenna svæðisins, virðist ofmeta þörf á nýju verslunarhúsnæði og byggi að lokum ekki á fyrirfram skilgreindum kostnaðarramma – að því er virðist vera. Frekari útskýringar og rökstuðningur fylgir hér að neðan. En allt eru þetta fyrst og fremst hugleiðingar áhugamanns um góðan Hlemm, en einnig íbúa við umferðargötu í Holtunum sem hefur áhyggjur af neikvæðum hliðarafleiðingum skipulagstillögunnar á sitt nærumhverfi.

1.1

- A. Ekki alveg nægileg greining á sérkennum og styrkleikum Hlemms og sögulegt hlutverk svæðisins sem klassísk miðstöð allra ferðamáta rýrnar mikið

Svar: Við forhönnun svæðisins var umtalsverð áhersla lögð í greiningu á sögulegu hlutverki Hlemms, ekki síst sem miðstöð samgangna í borginni. Í þriðja kafla greinargerðar á blaðsíðum 13-25, *Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir*, er m.a. samantekt á húsakönnun og byggðakönnun og er ein af undirstöðum deiliskipulagssins.

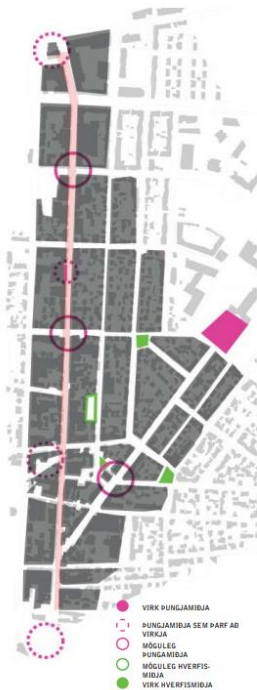
Í mörgu tilliti er verið að færa Hlemm-reitinn í átt að því horfi sem var áður en umferð einkabíla varð ráðandi í umhverfinu. Með deiliskipulagstillögunni er verið að fjölga hjólastæðum til muna og festa í sessi öruggt samrými (e. shared space) gangandi og hjólandi vegfaranda í stað ríkjandi horfs, þ.e. óheft aðgengi einkabíla. Ekki er fallist á að endurhannað Hlemmtorg muni rýrna sem miðstöð allra ferðamáta. Þvert á móti mun öll aðstaða er snýr að almennings-samgöngum taka miklum framförum og hækka í stöðu með innleiðingu hágæða samgöngukerfis, Borgarlínu, um leið og aðgengi einkabíla verður skert verulega.



Biðstöðvar Borgarlínu á Hlemmtorgi, sýn hönnuða frá desember 2019



1.2



Mynd 19. Pungamiðjur við Laugavegin.

B. Nýbyggingar eru framandi í umhverfinu og ekki í takti við byggðamynstur Hlemmtorgs. Þær trufla samtál strætómiðstöðvar Gunnars Hanssonar við nærliggjandi hús

Svar: Nýbyggingar, þ.e. smáhýsin sem báðir hönnuðir lögðu til í samkeppnistillögum sínum, taka mið af fyrri sögu og skala miðborgarinnar og mynda þar af leiðandi ekki þungt fótspor á torginu með húskroppum í léttum og gegnsæjum ramma. Byggingar þessar eru í minni skala en þær byggingar sem afmarka núverandi torgrými. Þær draga upp útlínur nýs torgsvæðis og mynda jaðar fyrir samgöngukerfið. Form bygginga er sótt í timburhúsfarinn, algengasta form eldri bygginga á Íslandi sem voru eitt sinn ríkjandi við Hlemmtorg sbr. Norðurpóllinn. Hér er ekki um að ræða þéttingareit með miklum byggingarmassa heldur smærri þjónustuhús/hýsi sem gefa torginu sérkenni með vísan í litríka punkmenninguna við upphaf níunda áratugarins.

Ekki er tekið undir þá fullyrðingu að nýbyggingar þessar eða þjónustuhús trufla samtál strætómiðstöðvar Gunnars Hanssonar við nærliggjandi hús. Í því samhengi er vert að rifja upp að strætómiðstöðin við Laugaveg nr. 107 var eitt sinn nýmæli í þegar byggðu umhverfi: byggingin sem slík ber karkatereinkenni byggingarlistar 8. áratugarins og sker sig nokkuð úr umhverfi sínu enn þann dag í dag. Það er mat skipulagsfulltrúa að torgsvæðið geti tekið við frekari uppbyggingu og framgangi í byggingarlist líkt og deiliskipulagstillagan sýnir.

1.3

C. Óvissa um raunverulega notkun Hlemmtorgs sem viðhafnartorgs, mögulegt ofmat á þörf fyrir almenningsrými og líklegur samdráttur í mannlífi frá núverandi

Svar:

Sýn hönnuða og embættismanna Reykjavíkurborgar við endurskipulagninu á núverandi almenningsrými við Hlemm vísar í bæði forsendur og stefnumótun gildandi aðalskipulags fyrir mannlífs- og menningarmiðborgina Reykjavík (<https://reykjavik.is/sites/default/files/adalskipulag/11-midborgin.pdf>, sótt 6.3.2020).

Ein forsendan endurspeglar ákveðnar breytingar á aðstæðum og lífsstíl fólks í miðborg Reykjavíkur líkt og í miðborgum víða um heim (bls. 185):

- aukinni notkun almenningsrýma sem vettvang fyrir ólka viðburði
- menningarlíf flæðir í auknum mæli út í miðborgarrýmið þar sem fjöldi viðburða og þátttaka í þeim eykst jafnt og þétt
- verslunarrými fléttast í auknum mæli saman við götulíf, viðburðahald og veitingastarfsemi og verður sífellt fjölskúrdugari

Með deiliskipulagstillögunni er leitast við að efla þungamiðjur við Laugaveg, m.a. virkja Hlemmtorg (mynd 19, bls 193) og eins að mörk miðborgar víkki og eflist til norðurs og austurs samfara auknum búsetu- og umhverfisgæðum.

Samkvæmt rannsóknum danska arkitektsins Jan Gehl þá byggja hágæða útirými undir mismunandi félagslegar athafnir og styrkja félagslegt atferli fólks. Rík þörf er á gæða almenningsrými í borginni fyrir fólk, á sólríkum dvalarstöðum sem hvetja til þessara mismunandi athafna. Grunnkröfum samfélagsins er mætt við endurhönnun Hlemmtorgs, þær eru:

- vænt viðmót fyrir nauðsynlegar athafnir
- vænt viðmót fyrir valkvæðar athafnir og afþreyingu, og
- vænt viðmót fyrir félagslegar athafnir.

Viðburðir geta átt sér stað alla daga ársins hvort sem þeir eru skapaðir af fólkinu sjálfu eða eru sérhannaðir. Ekki er talið líklegt að aðrir atburðir muni flytjast frá öðrum almenningsrýmum eða stöðum yfir á Hlemmtorg. Margar hátíðir eru haldnar í Reykjavík árið um kring sem gætu haft not af nýju Hlemmtorgi, má þar nefna, Menningarnótt, Aðventuhátíð, Vetrarhátíð, 17.júní, Listahátíð, Barnamenningarhátíð fyrir utan aðra viðburði eins og Iceland Airwaves, jazzhátíð o.s.frv.

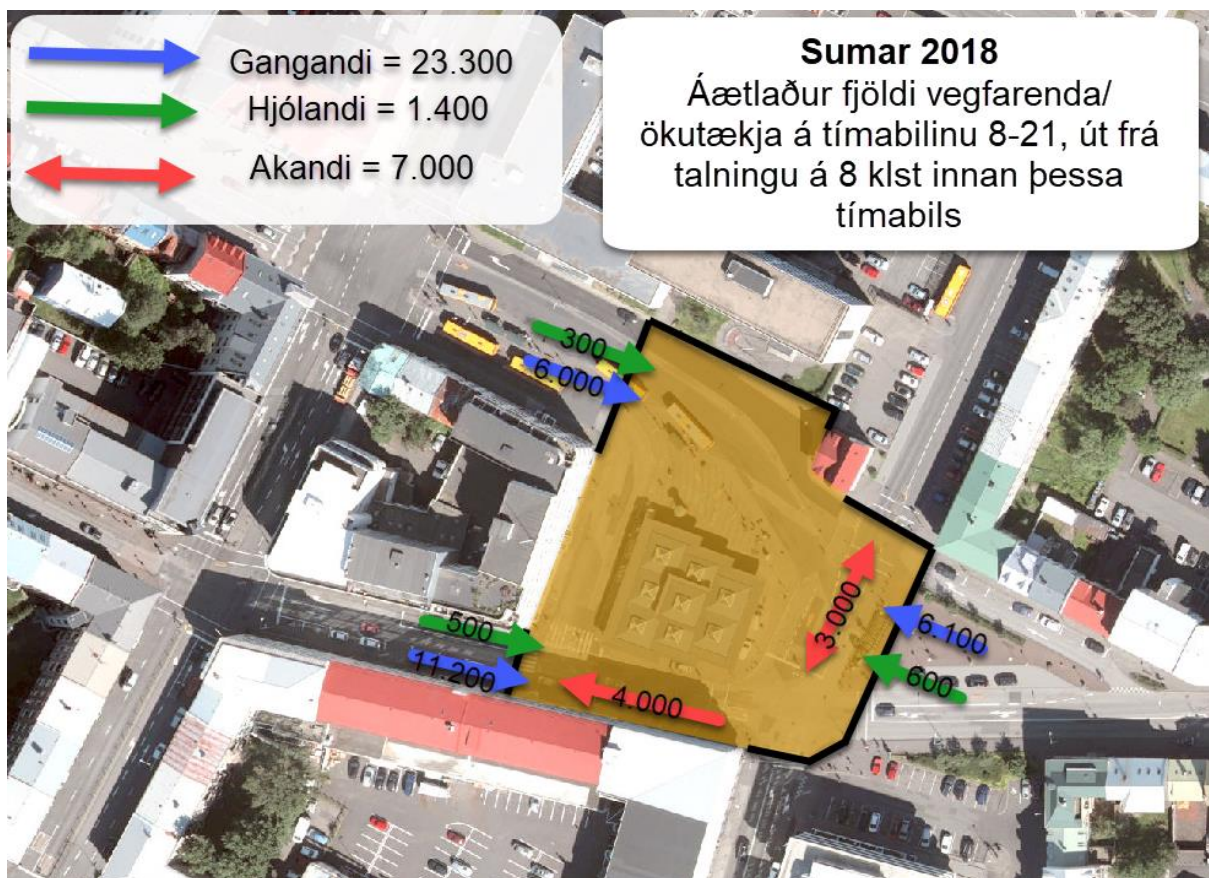


1.4

D. Heft aðgengi vinsælla ferðamáta getur gert rekstrargrundvöll verslana og þjónustu á Hlemmi erfiðari

Svar: Ekki er með fullu ljóst við hvaða *vinsæla ferðamáta* er átt við. Niðurstöður talninga við Hlemmtorg sumarið 2018 sýna að daglega að sumri milli kl. 8 á morgnana og kl. 9 á kvöldin gangi 23.300 vegfarendur inn á Hlemmtorg, 1.400 vegfarendur fara hjólandi leiðar sinnar en meðalfjöldi bifreiða um torgið er um 7.000 á dag.

Við ný-hönnun Hlemmtorgs, samfara innleiðingu hágæða samgöngukerfis Borgarlínu á reitnum, er verið að auka og bæta *vinsælasta ferðamátann*, þ.e. aðgengi meirihluta þeirra sem eiga erindi fótgangandi á Hlemmtorg, hvort heldur í leit að bæði þjónustu og upplifun, t.a.m. Strætó bs. / Borgarlínu eða Mathöll.



Umferð gangandi, hjólandi og akandi í nágrenni Hlemms sumarið 2018. Mynd 3 úr umferðarskýrslu EFLU – Breytt samgönguskipulag – (dags. 29.11.2019, bls. 5) og mynd 3.8 í greinargerð bls. 30.

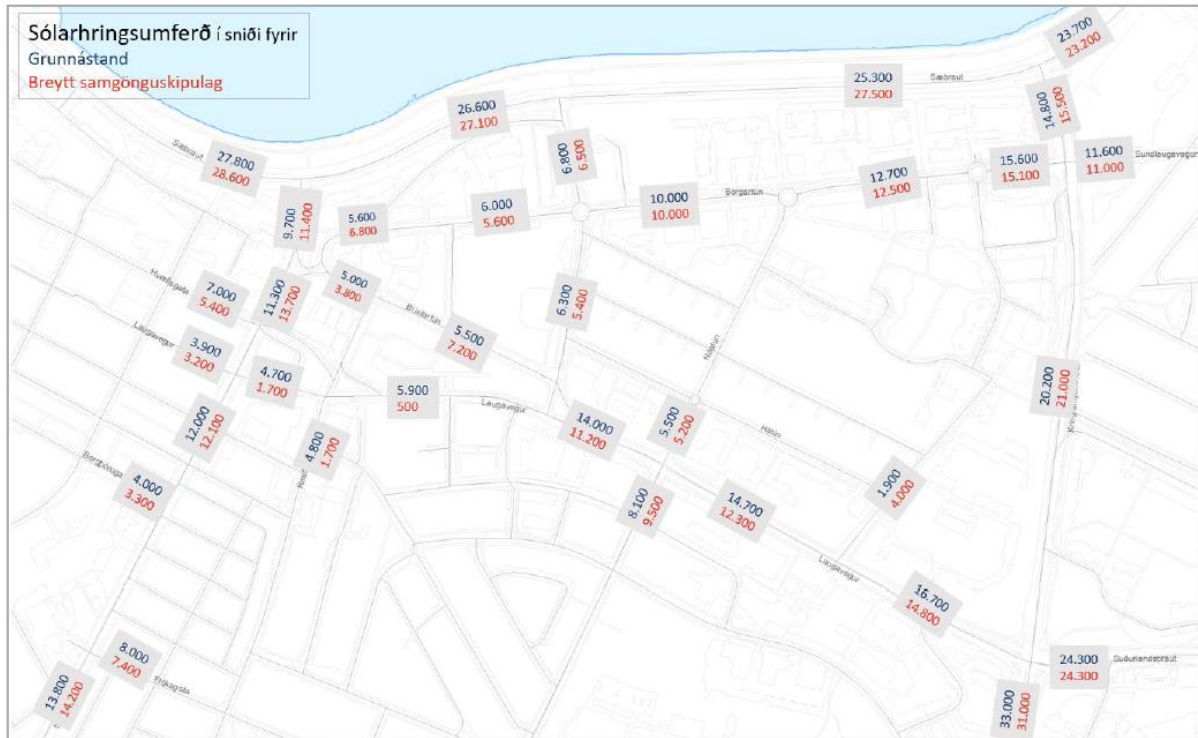
1.5

E. Umferðargreining er ekki tæmandi um aukningu umferðar á nærliggjandi götum og skautar fulllétt framhjá neikvæðum afleiðingum fjær Hlemmi

Svar: Til að meta áhrif breytts samgönguskipulags á svæðinu í nágrenni Hlemmtorgs var framkvæmd hermun á bílaumferð. Notast við aðferð sem byggir á bestun á leiðarvali m.t.t kostnaðar og vegalengdar (e. Dynamic Assignment). Markmiðið með umferðarhermuninni var að skoða hvert bílaumferð myndi flytjast og sjá hvort vandamál myndaðist á einstaka gatnamótum með breyttu skipulagi. Umferðardreifing á milli reita á svæðinu byggist á umferðarspálíkani höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2016 fyrir grunnástand sem og breytt gatnanet. Umferðarspálíkanið var unnið af VSÓ Ráðgjöf og voru grunnupplýsingar úr líkaninu samkeyrðar við talningarnar til þess að líkja sem best eftir umferðarflæði innan skilgreinds svæðis.



Umferðarspálíkan höfuðborgarsvæðisins fyrir árið 2016 bendir til að bílaumferð inn og út af svæðinu sem hermilíkan nær til minnki lítillega með tilkomu breytinganna eða tæplega um -4%. Niðurstöður umferðarspálíkans og hermilíkans benda til að bílaumferðin flýttist til á þann hátt að einstaka straumar stækka meira og aðrir minnka. Áætluð sólarhringsumferð við Hlemm og nágrenni samkvæmt þessum reiknilíkönum fyrir og eftir breytingar á samgönguskiplagi er sýnd á mynd 14 í greinargerð Eflu dags. 29.11.2019:



MYND 14 Áætluð sólarhringsumferð í sniðum á tilteknum götum innan kerfisins fyrir grunnástand (blár) og breytt samgönguskiplag (rauður).

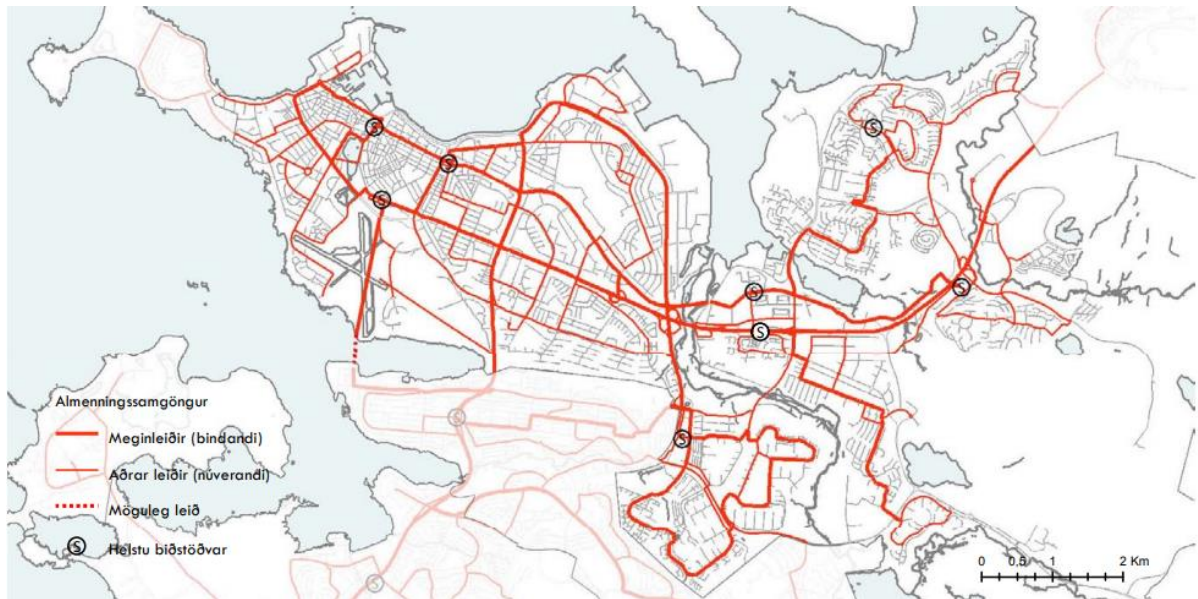
1.6

F. Mögulegt ofmat á þörf fyrir sérrými hágæða almenningssamgangna niður Laugaveg og hvort það samræmist umfjöllun aðalskiplags um borgargötur

Svar: Í skipulagstillögunni er gengið út frá að Laugavegur milli Katrínartúns og Hlemms verði með tíð og tíma eingöngu fyrir almenningssamgöngur, gangandi og hjólandi vegfarendur. Ekki liggur fyrir hvenær þörf verður á að báðar akreinar Laugavegar á þessum kafla verði að fullu teknar undir almenningssamgöngur.

Á meðal markmiða gildandi aðalskiplags yfir vistvænni samgöngur (A-hluti, bls. 134-139) eru eftirfarandi stefnumið:

- Tryggja öruggar, skilvirkar, þægilegar og vistvænar samgöngur fyrir alla
- Þróun og uppbygging samgöngukerfi stuðli að bættu umhverfi, góðri heilsu, lífvænlegum hverfum og aðlaðandi borgarbrag
- Áframhaldandi uppbygging forgangs á öllum meginleiðum strætisvagna með gerð sérakreina og forgangi á gatnamótum, m.a. um Laugaveg gegnum Hlemmtorg, sjá mynd:



Reykjavíkurborg á aðild að *samkomulagi um undirbúning að innleiðingu hágæða almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu, Borgarlínan*, dags. 2. desember 2016, ásamt öðrum sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu. Þar gangast sveitarfélögin við framgangi verkefnisins, svo sem vali á legu sérrýma undir hágæða almenningssamgöngur, Borgarlínuna (grein 1 og 2):

Til að tryggja sem best framgang ofangreindra markmiða munu sveitarfélögin vinna sameiginlega að innleiðingu og uppbyggingu hágæða almenningssamgangna á höfuðborgarsvæðinu (hér eftir nefnt „Borgarlínan“). Jafnframt munu sveitarfélögin haga skipulagsmálum og uppbyggingu íbúða- og athafnasvæða þannig að þær aðgerðir beinist einkum að áhrifasvæðum Borgarlínunnar og styrki þannig meginforsendur verkefnisins.

1.7

- G. Lokun Rauðarárstígs mun að öllum líkindum auka bílaumferð á Grettisgötu, Njálsgötu og Háteigsvegi umtalsvert umfram núverandi

Svar: Niðurstöður umferðarhermunar (greinargerð Eflu dags. 29.11.2019) benda til að með breyttu samgönguskipulagi megi búast við aukinni bílaumferð um Bríetartún. Aukningin ætti hinsvegar ekki að hafa neikvæð áhrif á götuna. Hinsvegar verður auðsynlegt er að breyta götumynd Bríetartúns svo skapa megi aðlaðandi og öruggt umhverfi fyrir akandi umferð, gangandi (óvarða) vegfarendur og íbúa. Búast má við að bílaumferð á Laugavegi milli Katrínartúns og Kringlumýrarbrautar minnki eftir breytingu, en bílaumferð á Snorrabraut muni haldast nánast óbreytt. Fleiri öikumenn velja samkvæmt umferðarlíkönunum að fara um stærri stofnbrautir eins og Sæbraut og Kringlumýrarbraut heldur en innra gatnakerfi svæðisins sem telst vera jákvæð þróun. Ekki er fjallað um mögulegar breytingar á bílaumferð um Grettisgötu, Njálsgötu og Háteigsvegi.

1.8

- A. Fyrirkomulag hjólastígs

Verði Laugavegi austan Katrínartúns breytt í borgargötu með sérakreinum og einstefnu hjólastígum beggja vegna götunnar, líkt og kennisnið benda til í dag, væri eðlilegt, að mati undirritaðs, að hafa slíka einstefnu-hjólastíga einnig í gegnum svæðið, sem tengdust inn á núverandi stíga á Hverfisgötu. Horfið verði frá tvístefnu hjólastíg öðrum megin í gegnum svæðið.

Svar: Ekki liggur fyrir ákvörðun um hvernig sérstakir hjólastígar verða útfærðir um Hlemmtorg og framhjá biðstöðvum Borgarlínu og strætisvagna. Lega hjólastíga um svæðið á deiliskipulagsupprætti er leiðbeinandi.

1.9



B. Framboð af verslunar- og þjónusturými

Eðli verslunar og þjónustu er að breytast mikið um þessar mundir. Vísendingar um að offramboð sé af húsnæði undir slíkt og þarf ekki að leita lengra en inn á Hverfisgötu þar sem er mikill fjöldi af tónum verslunarrýmum í nýbyggingum

Sá rekstur, sem þrífst við Hlemm í dag bendir ekki til að þar séu leigutekjur þannig að geta borið byggingarkostnað af nýjum verslunarrýmum. Fram hefur komið að leigusamningar í Hlemmi mathöll séu mjög hagstæðir rekstraraðilum, en eigandi hússins er Reykjavíkurborg.

Draga má í efa að nokkur þörf sé á nýju slíku rými á svæðinu, ekki síst ef vafi leikur á að mannlíf á svæðinu verði jafn mikið og látið er í skina í deiliskipulagstillögunni, og rökstutt er hér að ofan. Lagt er til að áætlanir um meira verslunarhúsnæði séu lagðar til hliðar.

Svar: Ekki tekið undir athugasemdir þessar. Smáhýsin sem skerma torgið frá Borgarlínuakreinum eru hugsuð undir fjölnota rými sem geta þjónað ýmsum tilgangi, svo sem þjónustu á við hjólaviðgerðir, hjólageymslu, almenningssalerni eða upplýsingaþjónustuborð fyrir ferðamenn eða upplifun / leikrými.

Nú þegar er iðandi mannlíf á svæðinu með tilkomu Mathallar og deiliskipulagstillagan byggir undir og styrkir núverandi ástand til frekari mannlífssköpunar. Talningar sýna (sbr. svar nr. 1.4) að jafn mikil eða meiri umferð gangandi og hjólandi vegfarenda fari um Hlemmtorg og þeirra er sækja vinsælar verslunarmiðstöðvar á höfuðborgarsvæðinu. Aukning á byggingarmagni er óveruleg sé litið til heildar byggingarmagns innan deiliskipulagssvæðisins og ekki eru líkur á að það hafi þau áhrif sem athugasemd gefur til kynna, þ.e. offramboð.

1.10

C. Skortur á kostnaðarramma og kostnaðaráætlun

Í kynningargögnum er ekki að finna upplýsingar um áætlaðan kostnað við breytingarnar, eða hvort skilgreindur hafi verið kostnaðarrami fyrir verkefnið. Undirritaður kallar eftir því að slík kostnaðaráætlun sé gerð og kynnt almenningi.

Svar: Ekki er venja að útfæra kostnaðarramma eða áætlaðan kostnað við breytingar eða uppbyggingu á deiliskipulagsstigi. Deiliskipulag er ótímabundin áætlun er varðar m.a. kvaðir, skilmála og heimildir, svo sem byggingarmagn, hæðir, þéttleika og landnýtingu.

2. Athugasemdir / ítrekun á innsendum athugasemdum Jóns Rúnars Pálssonar, íbúi að Ásholti nr. 2 (stærri blokkinni) dags. 15. og 29. janúar 2020.

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Aðkoma að íbúðablokk við Ásholt nr. 2-42, m.a. vegna búslóðaflutninga
- Aðkoma að sameiginlegri bilgeymslu íbúa við Mjólnisholt
- Fyrirkomulag gatnaskipulags / breyttar aksturstefnur á reitnum vegna lokunar Laugavegar fyrir umferð einkabíla.

Ítrekun Jóns Rúnars 29. janúar 2020 við fyrri athugasemdum dags. 15. janúar 2020 (svör 2.1 og 2.2)

Sæl, ljóst er af tillögunni að aðgengi að aðaldyrum fyrir Asholt 2 (við Laugaveg) fyrir bíla verður lokað. Þetta gengur ekki. Tryggja verður að hægt sé losa fólk og vörur að aðaldyrum.

Gert er ráð fyrir tvístefnu akstri upp og niður Mjólnisholt - það er klúður, auðvitað á að leyfa íbúum Asholts og Mjólnisholts að keyra um Laugaveg niður að Mjólnisholti til að komast í bílastæðishús sitt við Ásholt. Bæði upp og niður. Það gengur ekki að taka öll bílastæði við Laugaveg við Asholts blokkina og við Mjólnisholt. Hvernig það tengist gerð torgs við Hlemm er óskiljanlegt. Er stefnan að fækka bílastæðum?

Ég hef ekki fengið svör um hvort ætlunin sé að færa akbraut nær Asholts Blokkinni, sem nemur bílastæðum.

Óttast að lokun umferðar um Hlemm auki umferð um Brautarholt og aðrar hliðargötur, einhvern veginn verður fólk að komast upp a Snorrabraut og Landspítala.

2.1-4



Aðalinngangur að íbúð minni er frá Laugavegi, þar er aðalinngangur að blokkinni. Þar fyrir framan stoppa bílar með fólk og vörur/ sérstaklega er hann mikilvægur þegar fólk er að flytja inn búslóðir.

Bílastæðahús blokkarinnar keyrir út í Mjölnisholt og þaðan verðum við að keyra út á Laugavegin því að Mjölnisholtið er nú einstefnugata og bannað að keyra upp Mjölnisholtið.

Ásholtið er líka einstefnugata upp, í Ásholtinu er einnig innkeyrsla fyrir allt húsið inn í húsgarðinn/ þar er hlið. Einnig er aðkoma, aðalinngangur fyrir raðhúsin í Ásholti 4-32 frá Ásholti frá Ásholti.

Íbúar stúdentabúða(í næsta húsi) við Brautarholt hafa einnig bílastæðahús og er aðkoma þeirra að því með því að keyra upp Ásholtið frá Laugavegi.

Bannað er að keyra niður Ásholtið. Laugarvegurinn er því aðkoma allra núna að bílastæðahúsum.

Svar: Í skipulagstillögum er gengið út frá því að ekið verði að og frá bílakjallara fyrir Ásholt 2-42 um Mjölnisholt og að og frá bílakjallara fyrir stúdentabúðir um Ásholt. Gert er ráð fyrir að gerðar verði tilheyrandi breytingar á götunum og tvístefnuakstur um þær heimilaður til að tryggja aðgengi að þessum bílastæðahúsum. Þegar þess gerist þörf verður hægt að komast á neyðabílum eftir sérrýmum Borgarlínu sem þá vikur fyrir neyðarumferð. Ekki er unt að balda bílastæðum við Laugaveg eftir að gatan verður tekin undir sérakreinar Borgarlínu / Strætó bs.

Hægt verður að komast að húsgarði / raðhúsum við Áhlot 4-32 eftir Ásholti þó lokað verður fyrir aðkomu frá Laugavegi, en Ásholt verður botnlangagata næst Laugavegi. Lagt er til að neðst í götunni verður útbúin aðstaða (tímabundin notkun) undir sendi- eða vöruflutningabíla steinsnar frá inngangi Ásholts 2 sem snýr að Laugavegi.

2.5-6

Ég vill einnig vita hvernig vegurinn við Laugaveg mun liggja skv. þessum tillögum, er ætlunin að færa hann nær húsinu, blokkini okkar með því að nota bílastæðin sem þar eru nú fyrir framan?

Það er alveg ljóst að við verðum að geta keyrt útúr og inn úr bílastæðahúsinu út á Laugaveg.

Það mjög mikilvægt að að fá skýr svör um það um hvernig aðkomu okkar að húseignum og bílastæðahúsi verður í skv. þessum tillögum.

Svar: Deiliskipulagstillagan sýnir leiðbeinandi útfærslu hjólastíga. Endanleg útfærsla verður tekin á verkhönnunarstigi. Ekki er tekið undir athugasemdir varðandi aðkomu að bílastæðahúsi (bílastæðakjallara) verði að fara um Laugaveg.

Sannarlega er um að ræða breytingar á fyrirkomulagi akandi umferðar gagnvart íbúum við Ásholt en á móti verður minni umferð um Laugaveg og þar af leiðandi minna ónæði þar sem umferð einkabíla verður bönnuð. Heildarbreyting á ferðatíma íbúa Ásholts frá núverandi horfi verður hverfandi. Búsetu- og umhverfisgæði íbúa munu hinsvegar aukast til muna.

3. Athugasemdir Ingólfs Kristjánssonar dags. 27. janúar 2020.

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Aðkoma að íbúðablokk við Ásholt 2-42, m.a. vegna búslóðaflutninga, neyðaraðkomu og aðkomu hreyfihamlaðra einstaklinga
- Fækkun bílastæða
- Tenging íbúðareitsins (einkabíls) við helstu stofnbrautir borgarinnar

Með lokun bílaumferðar austur Laugaveg skapast nokkur vandamál sem virðast ekki reifuð í tillögum:

3.1

- Það hverfa um 30 bílastæða sem íbúar og gestir þeirra nota í dag. Hvað er gert til að mæta þessu eða í það minnsta milda áhrifin? Hvar geta gestkomandi lagt bílum sínum, það er ekki alltaf auðvelt eins og staðan er í dag?



Svar: Á mynd 11 úr umferðarskýrslu EFLU, *Breytt samgönguskipulag* - dags. 29.11.2019, bls. 11, sést glögglega hversu mörg (og hvar) bílastæði víkja við breytt samgönguskipulag (85 stk.). Bílastæði við götukanta og í bílastæðahúsum í innan við 5 mínútna göngufjarlægð 400 m frá Hlemmi eru alls um 3.150 talsins.

3.2

- Aðalinngangur í Ásholt 2 (36 íbúðir) er frá Laugavegi. Hvernig eiga íbúar að flytja húsbúnað og búslóð inn og út úr húsinu?

Svar: Í raun á sama hátt og áður, aðgengið verður jafn skert kjósi menn að leggja fluttningabíl uppi á gangstétt við útgöngudyrnar. Lagt er til að útbúið verði aðstaða í botnlanga Ásholts fyrir vörulösun sbr. svar 2.1-4 við sömu athugasemd.

3.3-4

- Hvernig eiga fatlaðir og hreyfihamlaðir gestir að geta heimsótt íbúa í Ásholti 2?
- Hvernig er aðkoma neyðarþjónustu að Ásholti 2 tryggð (sjúkrabílar, slökkviliðsbílar, læknavakt o.s.frv.)?

Svar: Engin sér bílastæði hreyfihamlaða eru til staðar í dag við Ásholt 2. Stórir lóðarreitir eiga í dag að leysa bílastæði fyrir hreyfihamlaða innan lóða sbr. byggingarreglugerð NR. 112/2012. Ábendingu um sérmerkt bílastæði fyrir hreyfihamlaða í Ásholti næst stíg / rampa sem liggur inn á reitin verður beint til samgöngustjóra og á deild borgarhönnunar. Vísað er í svör nr. og 2.1-4 vegna aðkomu neyðarþjónustu.

3.5

- Íbúar í Ásholti 2-42, Laugavegi 146 og fleiri geta í dag ekið norður Mjölnisholt, tekið hægri beygju við Laugaveg og hægri beygju við Lönguhlíð eða Kringlumýrarbraut inn á helstu stofnbrautir borgarinnar. Í tillögnum er lokað fyrir þennan möguleika, en í stað þess boðið upp á tvístefnu í Mjölnisholti og vinstri beygju í Brautarholt, Skipholt, Stórholt eða Rauðarárstíg til að komast inn á helstu stofnbrautir. Af þessu er augljóst óhagræði, minna umferðaröryggi í þröngum götum og aukin kolefnislosun. Hvernig er þetta réttlætt?

Svar: Reykjavíkurborg líkt og önnur sveitarfélög á höfuðbogarsvæðinu er að vinna að framgangi hágæða almenningssamgangna sem og gangandi og hjólandi vegfaranda með lagningu hjólastíga og sér akreina undir almenningsvagna líkt og kemur fram í svári nr. 1.6. Ekki er dregið í efa að einhverjir verði að aka lengri veg miðað við núverandi horf (sjá svar 2.5-6) en umbætur gangandi og hjólandi íbúa á svæðinu sem og almennings er hinsvegar allmikill í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags um vistvænar samgöngur. Búsetu- og umhverfisgæði á reitnum munu aukast til muna.

4. Athugasemdir Ólafíu Einarsdóttur, Ásholti 2, dags. 27. janúar 2020

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- *Aðkoma að aðalinngang Ásholt 2 m.a. vegna búslóðaflutninga, heimahjúkrun og aðkomu aldraðra einstaklinga*
- *Fækkun bílastæða*
- *Tenging íbúðareitsins við helstu stofnbrautir borgarinnar*

Ég er íbúi í Ásholti 2.

Eftir að vera búin að kynna mér nýja deiliskipulagið við Hlemm geri ég hér með eftirfarandi athugasemdir við það:

4.1

- Aðalinngangurinn í Ásholt 2 er við Laugaveg. Ég sé ekki að gert sé ráð fyrir því að leigubílar, sendiferðabílar, bílar sem flytja eldra fólk eða illa gangfært sem á erindi í húsið eigi aðkomu að inngangi hússins skv. nýju tillögnum. Það er verulegt vandamál

Svar: Vísað er í svar nr. 3.2 að ofan við sömu athugasemd. Einnig er vísað í svar nr. 2.1-4 við sömu athugasemd. Aðgengi verður tryggt.

4.2

- Það hverfa tugir bílastæða fyrir íbúa og gesti þeirra í mínu húsi og nágrennahúsum. Bílastæðahús munu ekki mæta því. Það er verulegt vandamál.





Svar: Bent er á svar nr. 3.1 við sömu athugasemd. Bílastæði við götukanta og í bílastæðahúsum í innan við 5 mínútna göngufjarlægð 400 m frá Hlemmi eru alls um 3.150 talsins.

4.3

- Þar sem ég er hjúkrunarfræðingur og hef starfað við heimahjúkrun þá er ég með athugasemd varðandi það: Það er mjög mikilvægt að aðilar sem sinna veiku fólki á heimilum sínum, eins og t.d. Heimahjúkrun/þjónustan og Heimahlýning (sem sinnir mjög veiku og deyjandi fólki) eigi góða og greiða aðkomu að húsunum sem þau eiga einni í. Í stóru nýju blokkunum í Skuggahverfinu er því ekki að heilsa, og er til mikilla vandræða fyrir aðra en íbúa hússins að komast þar að á bílum. Ég sé fyrir mér að svipað ástand skapist hér t.d. við Ásholt 2 og er það verulegt vandamál.

Svar: Bent er á svar nr. 3.2. við svipaðri athugasemd. Lagt er til að útbúið verði aðstaða (stæði) í botnlanga sem myndast neðst í Ásholti þegar lokað verður fyrir innakstur af Laugaveg við innleiðingu Borgarlínu í sérrými.

4.4

- Nú er aðkoma til og frá húsinu við Ásholt 2 hringinn í kringum húsið, þ.e. frá Laugavegi upp Ásholt og niður Mjölnisholt. Það er hægt að keyra frá Laugaveginum upp að bílajakallara hússins í Mjölnisholti og einnig út úr húsinu í hæ. beygju inn á Laugavegin og komast þaðan auðveldlega á helstu stofnbrautir. Með fyrirhugaðri breytingu verður öll að- og frákeyrsla frá bílajakallara hússins erfið; farið verður eftir þröngum götum, í vinstri beygjur, með tilheyrandi umferðartöfum og slysaþættu. Það er verulegt vandamál.

Svar: Sérfræðingar á skrifstofu samgöngustjóra telja breytingu á högum íbúa á reitnum við Ásholt 2 varðandi inn- og útakstur ökutækja úr bílajakallara hússins vera ásættanlega í samhengi við heildarhagsmuni borgarbúa þar sem breytt umferðar- og deiliskipulag mun stórbæta umhverfis- og lífsgæði allra borgarbúa sem og íbúa höfuðborgarsvæðisins. Ljóst er að brotthvarf einkabílaumferðar eftir Laugavegi eins og tillagan gerir ráð fyrir muni hafa aukin búsetu- og umhverfisgæði í för með sér fyrir íbúa Ásholts sem og nágretta þeirra við Laugavegin. Bent er einnig á svör 2.5-6 við samskonar athugasemdum.

4.5

- Umferðatakmarkanir ná að mínu áliti allt of langt upp á Laugaveg; það eru of miklar takmarkanir skv. nýju áætluninni. Það er of langt að takmarka bílaumferð alveg upp að Brietartúni og Katrínartúni. Skv. mínu áliti væri í lagi að umferðatakmarkanir næðu langleiðina að Mjölnisholti, en að ennþá væri hægt að keyra inn og af Laugavegi í Mjölnisholt og Ásholt.

Svar: Mismunandi útfærslur voru skoðaðar í þessu tilliti við gerð umferðar- og deiliskipulagsins. Það er faglegt mat sérfræðinga á skrifstofu samgöngustjóra að þröng lega Laugavegar vestur frá vegmótum Katrínartúns og Laugavegar (við Fíladelfíu) rúmi ekki bílastæði undir einkabíla (og eins umferð einkabíla) um leið og gangandi og hjólandi vegfarendur og almenningsamgöngur njóti fulls forgangs um Laugaveg vestur af Katrínartúni.

5. Athugasemdir Þorsteins Bergssonar f.h. Minjaverndar dags. 20. janúar 2020.

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Deiliskipulagstillaga kveður ekki á sér lóð undir Norðurlóðinn samkvæmt samningi við Reykjavíkurborg frá 2014
- Deiliskipulagstillagan gerir ekki ráð fyrir kjallara samkvæmt samningi við Reykjavíkurborg
- Ófullnægjandi aðstaða undir vörumóttöku og sorplausnir

Erindi snýr að húsinu Norðurlóð. Húsið var byggt árið 1904 af Guðmundi Hávarðssyni við Rauðarár-traðir, á skika úr landi Rauðarár. Síðar varð sú lóð að Hverfisgötu 125. Árið 2006 flutti Minjavernd húsið fyrir Reykjavíkurborg þar sem heimiluð hafði verið nýbygging hvar það stóð. Árið 2014 gerðu Reykjavíkurborg og Minjavernd með sér samning um nokkur endurbýggingarverkefni, m.a. Norðurlóðinn. Gert var ráð fyrir að húsið yrði flutt á lóð við Hlemm. í fyrrgreindum samningi segir í lið 3d. „Reykjavíkurborg mun hafa samráð við Minjavernd um nánari útfærslu skipulags og svæðisins, staðsetningu hússins og því sem að nágrenni hússins lýtur.“ Fyrir lá deiliskipulag að staðsetningu þess, sem var í endurskoðun. Síðan hafa verið gerðar allnokkrar atlögur að staðsetningu, bæði á Hlemmi og annars staðar. Nokkur fjöldi funda hefur verið um þetta hvar framtíð og form hússins var rætt, en svo bar við að við þá útfærslu sem deiliskipulagstillaga gerir ráð fyrir var ekkert samráð haft. Hefði svo verið væru líkur til þess að ekki hefði þurft að koma til þessa erindis.



5.1

1. Í samningi Reykjavíkurborgar og Minjaverndar segir sbr. grein 3b. að Reykjavíkurborg afsali húsinu til Minjaverndar og „Jafnframt verður gengið frá hefðbundnum lóðarleigusamningi fyrir húsið við Hlemm“. Í framkominni tillögu að deiliskipulagi er í greinargerð getið um hvort tveggja. Að „Skilgreina lóð fyrir Norðurlóð og skilmála fyrir bygginguna.“ Einnig að á skipulagssvæði séu sameinaðar tvær lóðir í eina – án þess að lóð fyrir Norðurlóð sé nefnd. Á skipulagsskorti er ekki gert ráð fyrir sérstakri lóð fyrir húsið. Það er forsenda endurgerðar hússins af hálfu Minjaverndar að það fái sína lóð og frá „hefðbundnum“ lóðarleigusamningi verði gengið þar um.

Svar: Við deiliskipulagsgerðina var haft ríkt samráð við Minjavernd vegna staðsetningar Norðurlóðs á Hlemmtorgi. Unnið var með nokkrar staðsetningar og útfærslur á byggingunni þar sem hún m.a. fléttaðist við ný smáhúsi á torginu. Þótti lokastaðsetningin ákjósanlegust með tilliti til hagsmuna Reykjavíkurborgar, þ.e. samgöngukerfi, lagna, innra skipulags húss og ytra skipulags torgsins.

Almennt þjónar ekki hagsmunum Reykjavíkurborgar að hafa sérstaka lóð innan lóðar sem hefur sérstakar þarfir og kröfur líkt og með t.d. sorphirðu. Í gildandi byggingarreglugerð segir að sorp þurfi að leysast innan lóðar. Ef ekki, þá þarf að gera sérstakan samning við annan (nágranna) lóðarhafa sem geymir sorp á sinni lóð.

Nýt Hlemmtorg er útfært sem ein lóð til að sú starfsemi sem fer fram á lóðinni geti samnýtt sorpmálin. Lagt er til að opna ákvæði fyrir byggingarreit C þannig að leyfilegt sé að koma með annað flutningshús eða setja upp fjölnota smáhúsi sbr. vinningstillögu hönnuða. Uppfærður uppdættur og sérskilmálar í greinargerð varðandi byggingarreiti verða taldir upp í samtantekt að neðan.

Samkvæmt samningi Reykjavíkurborgar og Minjaverndar er gert ráð fyrir að hafa Norðurlóðinn á Hlemmsvæðinu. Hægt er að skoða aðra staðsetningu fyrir bygginguna á öðrum stað en á torgina sjálfu, þ.e. innan Hlemmsvæðisins þar sem jafnframt væri hentugt að skoða stofnun lóðar og gerð kjallara undir húsið. Í sérskilmálum verður heimilt að koma fyrir á byggingarreit –C– Norðurlóðinn, eða annað flutningshús, eða fjölnotahús í sama stíl og smáhúsi sbr. vinningstillögu hönnuða.

5.2

2. Í fyrirbyggjandi tillögu að deiliskipulagi er kveðið á um að húsið megi vera alls 256 m² að flatarmáli. Þar kemur ekki fram, hvorki á korti né í greinargerð hvernig þeir fermetrar gætu deilst á hæðir eða kjallara. Á korti eru heldur ekki skilgreinarmerki um hæðir og kjallara. Í samskiptum aðila frá upphafi hefur það komið skýrt fram af hálfu Minjaverndar að bakland starfsemi á efri hæðum þurfi að vera í kjallara. Geymslur fyrir lager, starfsmannaaðstaða, snyrtingar að hluta og tæknirými. Viðhorf hvað þetta varðar hafa ekki breyst og því er það jafnframt forsenda af hálfu Minjaverndar að kjallari verði undir húsinu ma. til ofangreindra nota. Við skoðun máls kemur þó í ljós að þrátt fyrir að gert sé ráð fyrir því, er ekki þörf á að fjölga fermetrum hússins umfram það sem í greinargerð stendur.

Svar: Eftirfarandi sérskilmálar hafa verið uppfærðir varðandi Byggingarreit B og Norðurlóðinn / flutningshús:

C	Flutningshús/Norðurlóðinn eða fjölnota bygging
1 hæð + ris Hámark 7,3 m hæð Mænisþak	Byggingarreitur undir Norðurlóðinn, annað flutningshús eða fjölnota byggingu. Heimilað er að byggja glerskála til austurs og vestur við húsið. Hámarksbyggingarmagn 230 m ² (a+b rými) þar af hámark 128 m ² á jarðhæð. Hámarkshæð 7,3 m

Aðstöðu fyrir starfsmenn ásamt geymslu (aðföng/lager/salerni og aðra stoðstarfsemi) má koma fyrir í léttri viðbyggingu skv. sýn hönnuða. Það er faglegt mat hönnuða sem og sérfræðinga á skrifstofum skipulagsfulltrúa og samgöngustjóra, að ef Norðurlóðinn verður staðsettur á kjallara (með tilheyrandi aðgengi í kjallarann) muni sú aðgerða hafa veruleg áhrif á sýn hönnuða á nýtt Hlemmtorg og ásýnd þess.



5.3

- Meðferð sorps og fyrirkomulag kemur fram í greinargerð skipulagstillögu. Rætt er um að komið verði fyrir djúpgámum og skilningur lesanda er sá að þeir eigi að vera sameiginlegir fyrir svæðið. Nákvæm lausn á þessu þarf að liggja fyrir. Hvar, hvernig aðkoma að slíkum verði, hvernig afnotum verði hagað, hvernig kostnaði verði skipt o.s.frv. Þetta á að sönnu við hvað alla starfsemi snertir sem á svæðinu verður austan Rauðarárstígs.

Svar: Djúpgámar eru ætlaðir íbúum og almenningi, ekki einstökum fyrirtækjum sem verða að leysa eigin sormál. Ein sameiginleg lóð býður upp á sameiginlega aðstöðu fyrirtækja. Nánari útfærsla sorplosunar sbr. athugasemd verður unnin í verkhönnunarfasa Hlemmtorgs.

5.4

- Ekki er ljóst með hvaða hætti aðkoma að Norðurpól með vörur verður leyst. Slíkt þarf að liggja fyrir svo tryggt verði að hægt verði að koma vörum að húsinu án vandræða.

Svar: Aðgengi fyrir vörulosun verður alltaf tryggt og er merkt á uppdrátt með punktalínu. Nánari útfærsla vörulosunar verður unnin í verkhönnunarfasa Hlemmtorgs.

5.5

- Í deiliskipulagstillögu, korti eða greinargerð, er lauslega komið inn á hvernig þær byggingar verða sem ætlað er að tengist Norðurpól. Nefnt er að byggja megi „léttu viðbyggingu til austurs og vesturs við húsið“. Ætla má því að í hugsun sé horft til glerbygginga og merkja má það af skýringarmyndum í greinargerð. Mikilvægt er að slíkar viðbyggingar við Norðurpól verði að nokkru marki samræmdar við aðrar byggingar sem ætlað er að reisa á svæðinu hvað efni, form og deilingar varðar. Í skilmálum fyrir þær byggingar er reyndar ekki talað um „léttar“ byggingar.

Svar: Á blaðsíðu 30 í greinargerð er skýringarmynd er sýnir leiðbeinandi útlit fyrir nýbyggingar á torginu samkvæmt hugmyndum hönnuða Dagny Land Design /DLD og Mandawork. Byggingarreitur C og D eru áþekkir hvað varðar stærð og ásýnd:

D 1 hæð Hámark 7,3 m hæð Mænisþak	Byggingarreitur fyrir nýbyggingu undir verslun og/eða þjónustu. Þakgerð er mænisþak. Hámarkshæð 7,3 m. Hámarksbyggingarmagn 128 m ² (a+b rými)
--	---

6. Athugasemdir Íbúaráð Miðborgar og Hlíða dags. 29. janúar 2020.

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Óskað eftir afmörkuðu svæði á torginu undir skapandi þarfir ungmenna

Á fundi íbúaráðs Miðborgar og Hlíða 28. janúar 2020 var svohljóðandi umsögn ráðsins um tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir reit 1.240.0, Hlemmur, lögð fram sbr. 11. lið fundargerðar s.d:

6.1-3

Íbúaráð Miðborgar og Hlíða lýsir yfir mikilli ánægju með hönnun og hugmyndir að því að bæta Hlemmsvæðið sem hefur tekið miklum breytingum til hins betra undanfarin ár. Eftir því er tekið að í tillögu að deiliskipulagi er sérstaklega talað um aðgengi fyrir alla sem er vel gert. Íbúaráð leggur til að það sé sérliður í öllum deiliskipulagstillögum þar sem gerð er grein fyrir aðgengi. Íbúaráðið mælist einnig til þess að allt deiliskipulag sé gert eftir hugmyndafræði um algilda hönnun. Íbúaráðið óskar eftir því að á torgi við Hlemm verði afmörkuð skapandi og listrænt leiksvæði fyrir yngstu börnin, jafnvel hannað með aðkomu listafólks og barna, til þess að fá aukna fjölbreytni í leiksvæðalöru borgarinnar. Einnig að í hönnun á svæðinu verði stuðst við tillögu í skýrslu stýrihóps um mótun stefnu um hjólabretti þar sem eftirfarandi er lagt til: Að við hönnun á almannarýmum, svo sem torgum og öðrum sambærilegum svæðum verði gert ráð fyrir iðkendum þessara greina. Með einföldum leiðum má gera svæðin áhugaverð fyrir hjólabretta-, hlaupahjóla-, BMX- og Parkouríðkendur, til dæmis með hönnun á tröppum, köntum, veggjum og svo framvegis. Aðkoma iðkenda og félagasamtök í greinum um að þessari vinnu er nauðsynleg.

Svar: Nú þegar er gert ráð fyrir götugögnum sem hægt er að nota fyrir hjólabretti.



7. Athugasemdir Árna Davíðssonar f.h. stjórnar Landssamtaka hjólréiðamanna dags. 29. janúar 2020
Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

Landssamtök hjólréiðamanna eru mjög hlynnt þessu breytta skipulagi og leggja til að það verði samþykkt.

7.1

1. Lagt er til að leyfa hjólréiðar gegn einstefnuakstri í Grettisgötu (og Miðtúni og Samtúni) og verði hönnun og merkingar miðuð við það.

Svar: Ekki er þörf á því að sérmerkja leiðir fyrir hjólandi vegfarendur á deiliskipulagsstigi. Nánari útfærsla hjólaleiða fer fram á síðari stigum.

7.2

2. Lagt er til að hafa sólarhringsgjaldskyldu á öllum bílastæðum á borgarlandi og sólarhringsopnun í bílastæðahúsum.

Svar: Ábendingu er beint til Bílastæðasjóðs.

8. Athugasemdir Daníels Orra Einarssonar f.h. stjórnar Bifreiðafélagsins FRAMI dags. 29. janúar 2020.
Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- *Sýnilegt aðgengi að leigubifreiðum á torgsvæðinu*

Bifreiðastjórafélagið Frami fagnar vistvænu og mannlegu umhverfi í deiliskipulagi fyrir borgarbúa og vegfarendur.

Það er mat stjórnar Frami að vegfarendur eigi rétt á því að þeim sé trykkt aðgengi leigubifreiða á svæði Hlemms til frambúðar.

8.1

Eins og fram kemur í deiliskipulaginu, er meginmarkmið þess „er að gera Hlemmi hátt undir höfði sem mikilvæg miðstöð almenningsgangna“, þá bendir Frami á mikilvægi þess að fjarlægja ekki biðstæði leigubifreiða af svæði Hlemms úr augsýn vegfarenda, þar með talið frá stoppistöð strætisvagna og borgarlínu. Meðal farþega leigubifreiða eru eldri borgarar, hreyfihamlaðir og sjónskertir sem ganga að leigubifreiðum á þessu tiltekna svæði og sem eiga því miður oft erfitt með að ganga lengri leið.

Svar: Athugasemd tekin til greina. Farið verður vandlega yfir þann möguleika að gera merkt biðsvæði fyrir leigubíla sýnilegra við frekari verkhönnun torgsins.

9. Athugasemdir Jóns Arnar Árnasonar hjá Mörkin lögmannsstofa hf. f.h. Hreyfils svf., dags. 29. janúar 2020

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- *Afnotaréttur af 12-15 leigubifreiðastæðum HREYFILS á torgsvæðinu ekki ávarpaður í deiliskipulagstillögu*
- *Brotið á lögvörðum réttindum félagsins, m.a. lóðaréttindum og eignarrétti*
- *Ný safnstæði leigubifreiða ekki tilgreind í deiliskipulagstillögu*
- *Deiliskipulagstillagan ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag Reykjavíkur*

Í tillögunni er ekki með nokkrum hætti vikið að leigubifreiðaaakstri þrátt fyrir ríkt tilefni. Í tillögunni virðist ekki gert ráð fyrir að Hreyfill hafi nokkur stæði til umráða á svæðinu. Hreyfill hafnar því að félagið verði svipt stæðum sínum eða stæði þeirra verði færð án samráðs við félagið.



9.1

Eignarnám án bóta

Hreyfill seldi Reykjavíkurborg fasteignir, mannvirki og lóðaréttindi við Hlemm og Kalkofnsveg með kaupsamning, dags. 10. október 1969. Í 3. gr. kaupsamningsins kom fram að Hreyfill hefði fengið bifreiðastæði og húsnæðisaðstöðu á lóðinni nr. 2 við Rauðarárstíg. Þá kom fram að Hreyfill hefði fengið til afnota um óákveðin tíma allt að 12-15 bifreiðastæði á svæðinu við Hlemm (á gamla Laugaveginum milli Þverholta og Rauðarárstígs). Hreyfill átti að kosta uppsetningu síma og auðkenna svæðið. Þá átti Hreyfill að fá tiltekin bifreiðarstæði á Miðbæjarsvæðinu sem endurgjald fyrir stöðvarhús félagsins við Kalkofnsveg. Um þessi atriði átti að gera sérstakt samkomulag.

Það liggur því fyrir að Hreyfill fékk afnotarétt af umræddum bílastæðum á grundvelli einkaréttarlegs samkomulags. Afnotarétturinn var endurgjald Reykjavíkurborgar fyrir fasteign í eigu Hreyfills. Afnotaréttur félagsins er því óbeinn eignaréttur og nýtur verndar eignarréttarákvæðis 72. gr. stjórnarskrárinnar.

Eignarréttarákvæði stjórnarskrárinnar er fyrst og fremst reist á réttaröryggissjónarmiðum. Ákvæðið miðar að því að tryggja mönnum vissa vernd gegn því, að þeir séu sviptir á gerræðisfullan hátt verðmætum. Verðmætum sem þeir hafa öðlast með þeim hætti, að vakið hefur verið hjá þeim réttmætt traust til þess, að þeir fengu að hafa umráð og not þeirra framvegis.

Menn byggja fjárhagslega afkomu sína á margvíslegum atvinnuréttindum og hafa þau því verið talin falla undir hugtakið eign eins og önnur fjárhagsleg réttindi. Sá sem byggir afkomu sína á atvinnustarfsemi samkvæmt opinberu leyfi getur haft lögmætar væntingar til þess að hann haldi áfram leyfinu á meðan hann uppfyllir þau skilyrði sem því eru sett. Félagið hefur tvímælalaust lögmætar væntingar til þess að njóta eignarréttar síns.

Eitt markmið skipulagslaga er að tryggja réttaröryggi í meðferð skipulagsmála þannig að réttur lögaðila verði ekki fyrir borð borinn þótt hagur heildarinnar sé hafður af leiðarljósi. Reykjavíkurborg hefur ekki leitað heimildar til að taka afnotaréttindin eignarnámi í samræmi við ákvæði 50. gr. skipulagslaga. Þá er eignarnám aðeins heimilt ef sveitarstjórn hefur áður leitast við að ná samningum við eigendur þeirra réttinda sem hún hyggst taka eignarnámi, sbr. 3. mgr. ákvæðisins. Reykjavíkurborg hefur ekki leitast við að ná samningum við Hreyfil vegna afnotaréttar félagsins.

Reykjavíkurborg þyrfti að greiða bætur fyrir réttindin ef ákvæðið verður að gera eignarnám. Bótareglum skipulagslaga er ekki síst ætlað að gæta hagsmuna íbúa og annarra og tryggja að sveitarfélög beiti valdheimildum laganna af fyrirhyggju. Reglur, eins og skipulagsáætlanir, leggja því ekki einvörðungu takmarkanir á eignarráð fasteignareigenda. Þær binda einnig hendur sveitarfélags. Þeim er ætlað að veita fasteignareigendum vitneskju um líklega nýtingu lands til framtíðar, og þar með veita þeim tiltekna réttarvernd.

Svar: Ekki er fallist á þau sjónarmið sem fram koma í athugasemd Hreyfills þ.e. að sá afnotaréttur sem Hreyfill hefur haft, skv. kaupsamningi dags. 10. október 1969, teljist til óbeins eignarréttar af viðkomandi stæðum. Skýrt er tekið fram í fyrrgreindum kaupsamningi að um tímabundin afnot sé að ræða í um óákveðin tíma, fyrir allt að 12-15 bifreiðastæði eftir nánari útvísun borgarverfræðings, á gamla Laugaveginum milli Þverholts og Rauðarárstígs. Ljóst er því að í kaupsamningnum var gert ráð fyrir tímabundnum afnotum. Möguleiki er að hafa leigbílataur ásamt stæðum t.a.m. við Rauðarárstíg en endanleg staðsetning verður skoðuð betur við nánari útfærslu torgsins.

Telji Hreyfill að sú skipulagsáætlun sem hér ert til umfjöllunar valdi honum tjóni er ávallt hægt að kanna með rétt sinn til bogarinnar sbr. 1. mgr. 51. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, "Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna í skipulags- og byggingarlögum", á sá sem sýnt getur fram á tjón vegna gildistöku skipulags e.a. rétt á bótum úr sveitasjóði, en grein þessi er svohljóðandi: "Nú veldur gildistaka skipulags því að verðmæti fasteignar lækkar, nýtingarmöguleikar hennar skerðast frá því sem áður var heimilt eða að hún rýrnar svo að hún nýtist ekki til sömu nota og áður og á þá sá sem sýnt getur fram á að hann verði fyrir tjóni af þessum sökum rétt á bótum úr sveitarsjóði eða ríkissjóði eftir atvikum vegna landsskipulagsstefnu eða að sveitarsjóður leysi fasteignina til sín". Telji athugasemdaðili að sínum rétti hallað skal hann beina kröfu til borgarstjórnar.

Ekki eru gerðar breytingar á uppdrætti né greinargerð vegna þessa.



9.2

Breytingar á deiliskipulagi

Í öðrum kafla greinargerðar með tillögunni kemur fram að Hlemmur eigi að vera hluti af hágæða almenningssamgöngukerfi og hlið inn í miðborgina.

Í fjórða kafla tillögunnar eru skilmálar settir fram. Sérstaklega er fjallað um umferðarskipulag. Í kafla 4.1.5 er fjallað um safnstæði leigubíla. Tillagan gerir ráð fyrir að safnstæði leigubíla verði færð frá núverandi staðsetningu við Hlemm. Ný staðsetning eiga að vera skilgreind samhliða endurhönnun svæðisins í næsta nágrenni.

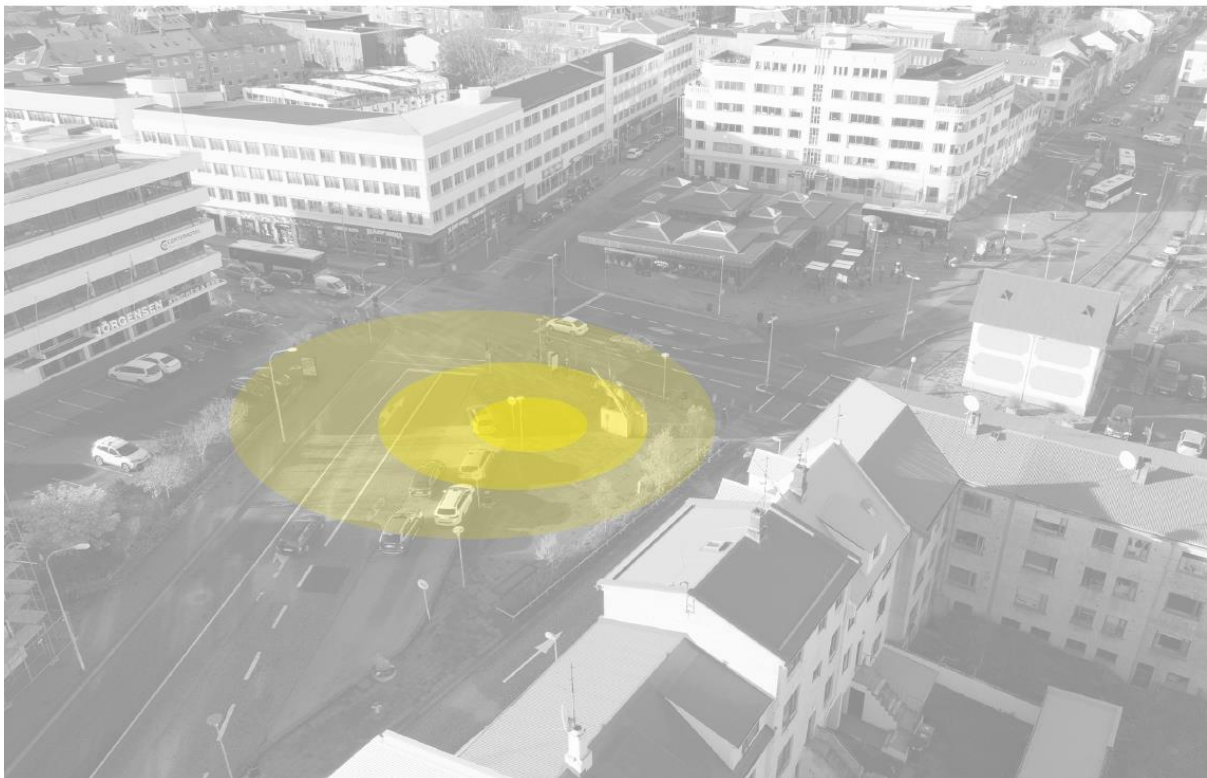
Hreyfill gerir alvarlegar athugasemdir við tillögu um að stæði félagsins verði flutt. Tillagan er óljós, ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag, gerð án samráðs við Hreyfil og brýtur gegn lögvörðum réttindum félagsins.

Svar: Ekki er fallist á að deiliskipulagstillagan sé ekki í samræmi við gildandi aðalskipulag. Í greinargerð er íterlegt yfirlit yfir samspil skipulagsstiganna tveggja yfir reitinn/svæðið. Í tillögunni er ekki verið að breyta landnotkun eða opna fyrir starfsemi og þjónustu sem þegar er leyfð innan marka tillögunnar.

Í tillögunni er gert ráð fyrir óbreyttri starfsemi í og við Hlemmtorg en í dag er þar blanda af verslunum, opinberri þjónustu, og íbúðum. Helsta viðbótin er stækkun torgsins við Hlemm sem stækkar almenningsrýmið, bætir til muna gæði þess og býður upp á aukna afþreyingu fyrir íbúa og gesti borgarinnar. Þetta styður undir markmið um þetta og mannvæna borgarbyggð, eins og lýst er í aðalskipulagi, sem er til þess fallin að stuðla að góðu mannlífi og sambúð ólíkra hópa.

Gæði almenningsrýmisins Hlemmtorgs birtist hönnuðum vinningstillagnanna Mandaworks og DLD strax á vinnslustigi samkeppninnar yfir nýtt Hlemmtorg: sólríkasti blettur torgsins er einmitt á þeim stað sem leigubílar hafa nú aðsetur. Það er faglegt mat hönnuða sem og sérfræðinga á skrifstofum skipulagsfulltrúa- og samgöngustjóra að þetta sólríkasta svæði torgsins færi almenningi aukin lífs- og umhverfisgæði á þessum hjartastað nýs Hlemmtorgs:

THE SUNNY HEART





Úr kynningarefni DLD og Mandaworks Í greinargerðinni stendur enn fremur:

Þróunarás borgarinnar er skilgreindur frá Örfirisey að Keldum, meðfram Hverfisgötu og upp Laugaveg/Suðurlandsbraut og þar með fram hjá Hlemmi. Markmiðið er að þetta byggð meðfram ás almenningsgangna á milli miðborgar og lykil þróunarsvæða í austri. Í aðalskipulaginu kemur fram að við endurskipulagningu svæða við ásinn að núverandi götur þróist sem borgargötur með sérakreinum fyrir almenningsgangöngur.

*Götur borgarinnar þarf að skipuleggja og hanna heildstætt út frá margþættu hlutverki göturýmisins svo sem: **umferðaræð fyrir alla ferðamáta, aðkomu að byggingum og opnum rýmum**, rými til að hýsa götugögn, lýsingu borgarinnar, merkingar, skilti og veitukerfi, bílastæði, **borgarrými fyrir íbúa og starfsemi í nágrenninu**. Hönnun og skipulag götuumhverfisins byggist á því að samtvinna alla þessi þætti á heildrænan hátt og skipuleggja í samhengi við aðliggjandi byggð. Tilgangur og markmið tillögunnar styðja við þessi sjónarmið.*

10. Athugasemdir Helga Valbergs Jenssonar aðallögfræðings Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu LRH, dags. 29. janúar 2020,

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- *Neikvæð áhrif á neyðarakstur til og frá lögreglustöðinni*
- *áhyggjur af lokun / aðgengi ökutækja að lögreglustöðvar að sunnanverðu*

Embætti Lögreglustjórans á höfuðborgarsvæðinu (LRH) hefur kynnt sér tillöguna. Lagt var mat á áhrif tillögunnar hjá umferðardeild embættisins, aðallega með tilliti til neyðarakstur lögreglu- og sjúkrabifreiða.

Að mati LRH getur löggaustarfeinin ekki nýtt borgarlínu og því skapar tillagan í núverandi mynd vandkvæði fyrir þjónustu lögreglu og fyrir neyðarakstur til og frá lögreglustöð.

Með vísan til alls ofangreinds er þess óskað að tillagan verði endurskoðuð þannig að starfsemi lögreglu verði tryggð, aðallega með tilliti til nauðsynlegs neyðarviðbragðs. Mikilvægt er að gera úttekt á öðrum kostum eða útfærslum og þá hvort þeir séu fýsilegir, þannig að bæði sé hægt að ná fram þeim markmiðum sem tillagan á að skila og þess að neyðarviðbragð verði tryggt.

10.1

Akstur fyrir lögreglubifreiðar „neyðarakstur“ að og frá lögreglustöð verður samkvæmt tillögunni einungis um Snorrabraut í norður inn á Sæbraut (austur/vestur), Snorrabraut í hægribeygju austur Bríetartún með þrengingum fyrir almenn vélknúin ökutæki og eða Snorrabraut í suður í átt að Hringbraut.

Slyshætta getur skapast við útakstur úr porti/athafnasvæði lögreglustöðvarinnar inn á Snorrabraut vegna sérreinar fyrir hjólandi sem á að liggja næst útaksturhliði og þá sér í lagi fyrir neyðarakstur lögreglu. Þetta getur einnig valdið vandkvæðum, þar sem aðal fangageymsla LRH er á Hverfisgötu og þangað þarf að kalla til sjúkrabifreiðar með skömmum tíma. Tillagan mun einnig torvela aðkomu að lögreglustöðinni með því að lokað verður fyrir allan akstur vélknúinna ökutækja að aðalstöð LRH að sunnanverðu.

Svör: Núverandi porthlið (í vesturhluta) verður fært til í norð-austur átt fjær norð-vesturhúshorni vesturbyggingar. Við þá aðgerð rýmkar til muna um alla sjónása til og frá porthliðinu og lengir þar af leiðandi viðbragðstíma allra aðila. Tekið verður tillit til þessar útfærslu við fullnaðarhönnun nýrra gatnamóta Borgartúns



og Snorrabrautar sem verður fyrsti framkvæmdarfanginn vegna uppbyggingar nýs Hlemmtorgs. Væntanlegur hjólastígur fjarlægist þar með lögreglustöðvarreitinn sem verður auk þess utan við núverandi gangstétt, sem bætir sýn frá því sem menn eiga að venjast í dag þar sem flestir hjóla á gangstéttinni. Þá væri hægt að koma fyrir blikkljósum við hjólreiðastíg sem væru virkjuð við neyðarútkall.

10.2

Vakin er athygli á að í tillögnum er lagt við bann á vélknúnum ökutækjum á Laugavegi með því að breyta götunni í sér merkta strætó leið (borgarlínu), fyrir hjólandi og gangandi umferð ofan við (austan) Hlemmtorgs (Katrínartún) að Snorrabraut og þar meðtalið húsagötu Laugavegar sem liggur með fram lögreglustöðinni. Ekki er að sjá í gögnum að um sé að ræða skilgreinda göngugötu með undanþáguákvæðum sem skilgreind eru í ákvæði 10. gr. umferðarlaga. nr. 77/2019, en að því þarf að huga.

Svör: Eftir fund með Helga Valberg Jensonar aðallögfræðings LRH var kveðið var að halda núverandi tillögu á deiliskipulagsupprætti, að fjarlægja 11 bílastæði og húsagötu við suðurlóðarmörk lögreglustöðvar, en hverfa frá því að leggja af núverandi bílastæði (ca. 20 stk.) við austurgafli lögreglustöðvarbyggingar og færa undir nýtt torgsvæði Hlemmtorgs.

Deiliskipulagsmörkum hefur verið breytt og aðkoma inn á bílastæðið frá Rauðarárstíg áréttuð. Bílastæði þessi eru þegar innan lóðar lögreglunnar og verða ætluð þeim sem eiga erindi við lögregluna. Úfærsla á því hvernig aðgengi að stæðunum verður háttáð er á höndum lögreglunnar. Við aðgerð þessa fellur út annað af hjólastæðahúsum (H+R) á norðurhluta Rauðarárstígar. Byggingarreitir undir Borgarlínustöð hefur verið minnkaður / dregin frá suðurhlíð lögreglustöðvarreitar til að rýmka um fyrir öryggissvæði lögreglunnar (sjá kort að neðan).

Með þessum aðgerðum verður engu raskað næst lögreglustöð á meðan LRH heldur úti aðstöðu á núverandi reit við Hverfisgötu. Vert er að halda til haga að með aðgerðum þessum eru hagsmunir lögreglunnar í ýmsu tilliti betur tryggðir miðað við núverandi deiliskipulag yfir svæðið. Framkvæmdir við nýtt Hlemmtorg verða áfangaskiptar næstu árin og mun aðlögun og nánari útfærsla þeirra verða kynnt hagsmunaaðilum.

10.3

Í fyrirliggjandi gögnum kemur fram að rannsóknir hafi verið gerðar á umferð og umferðarflæði á nærumhverfi Hlemmtorgs við gerð tillagnanna af verkfræðistofunni EFLU. Ekki er að sjá að rannsóknir hafi verið gerðar á því hvaða áhrif þessi tillaga hefur á þjónustustig lögreglu og viðbragstíma í neyðartilfellum.

Svar: Ekki var gert ráð fyrir umferð lögreglu í neyðartilfellum við umferðarhermun. Neyðarumferð lögreglu hefur forgang umfram almenna umferð, t.a.m. á gatnamótum sem getur reynst erfitt að líkja eftir og draga trúverðugar niðurstöður af við umferðarhermun. Þá nýtur lögregla líkt og slökkvilið og neyðarakstur sjúkrabíla forgangs á sérakreinum Borgarlínu, við Hlemmtorg sem og annarstaðar eftir sem framkvæmdum við nýtt samgöngukerfi Borgarlínu vindur fram á höfuðborgarsvæðinu.

11. Athugasemdir Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur dags. 15. janúar 2020

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- Val á safnstæðum hópferðabíla og leigubíla

Vísað er til bréfs skipulagsfulltrúa dags. 20 desember 2019 þar sem óskað er umsagnar Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur (HER) um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0. HER hefur farið yfir þau gögn sem erindinu fylgja, deiliskipulagsupprátt, greinargerð um fyrirhugað deiliskipulag dags. 27. nóvember 2019 og umferðarskýrslu dags. 29. nóvember 2019. HER bendir á eftirfarandi atriði í greinargerð:





11.1

Í kafla 4.1.5. *Safnstæði hópferðabíla og leigubíla* er gert ráð fyrir mögulegum nýjum staðsetningum við Bríetartún, Grettisgötu, Rauðarárstíg og Stórholt. HER bendir á að vanda þarf valið þegar kemur að ákvörðun um staðsetningu með tilliti til íbúðarbyggðar og hávaða- og loftmengunar.

Svör: Þetta atriði verður rýnt nánar við fullnaðarhönnun í samráði við samgöngustjóra og deild borgarhönnunar. Almenn er ekki gerð grein fyrir fastri staðsetningu hópferðabíla og leigubíla á deiliskipulagsstigi heldur eru stæði skilgreind eftir aðstæðum hverju sinni.

11.2

Í kafla 5.2 *Önnur áhrif og samantekt* bls. 39 segir m.a. að búast megi við: "neikvæðum áhrifum á framkvæmdatíma vegna þess rasks og ónæðis sem fylgir þeim framkvæmdum. Þau áhrif eru þó eingöngu bundin við framkvæmdatíma og draga má úr óþægindum með kynningu á framkvæmdum og samráði við hagsmunaaðila." HER bendir í þessu samhengi á ákvæði 9. gr. reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða en þar segir m.a. að í tilkynningu um framkvæmd skuli koma fram "... tímalengd framkvæmdar, hvaða þættir hennar séu líklegir til að valda ónæði og hvenær unnið verði að þeim þáttum. Takmarka skal hávaða vegna framkvæmda sem tilgreindar eru í töflu IV í viðauka við þau tímamörk sem þar eru tilgreind." Einnig vill HER minna á að samkvæmt heimildum er þekkt miltisbrandsdys við Hlemm, sjá m.a. *Hættumat fyrir höfuðborgarsvæðið 2014 - Almannavarnanefnd höfuðborgarsvæðisins*. (<http://shs.is/wp-content/uploads/2019/04/H%C3%A6ttumat-2014-lokaskjal.pdf>.) Við uppgjöft á svæði þar sem grunur er á miltisbrandssmituðum dýrahæjum skal sýna sérstaka varúð.

HER áskilur sér rétt til að koma með frekari athugasemdir við fyrirhugað skipulag á síðari stigum.

Svör: Ljóst er af umfangi verkefnisins þarf að áfangaskipta framkvæmdinni. Framkvæmdaraðila verður við útgáfu framkvæmdarleyfis gert ljóst að hætta er á miltisbrandssmituðu dýrahæi eða hræum undir torginu.

12. Athugasemdir skrifstofu umhverfisgæða á Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, dags. 29. janúar 2020

Efnislegar athugasemdir sem bárust eru í meginatriðum eftirfarandi:

- *Aðgengi sorphirðu frá heimilum og rekstraraðilum*
- *Flokkun og geymsla á úrgangi rekstraraðila*

Vísað er til bréfs skipulagsfulltrúa, dags. 20 desember 2019, þar sem óskað er umsagnar Skrifstofu umhverfisgæða um nýtt deiliskipulag, Hlemmur, reitur 1.240.0. Ábendingar skrifstofu umhverfisgæða lúta að neðangreindum atriðum:

12.1

Aðgengi sorphirðu vegna hirðu frá heimilum og rekstraraðilum

Sorphirða Reykjavíkurborgar safnar úrgangi frá heimilum í borginni og tryggja þarf gott aðgengi starfsmanna sorphirðu og ökutækja. Miðað við deiliskipulagsupprátt er líklegt að áhrif skipulagsins geti verið á sorphirðu frá heimilum við Laugaveg ofan við Hlemm, en það helgast af hvernig endanlegt fyrirkomulag aksturs um Laugaveg verður.

Við norðanverðan Laugaveg er um að ræða Laugaveg nr. 123 og 125, en ílát eru dregin gegnum undirgöng út á Laugaveg. Við sunnanverðan Laugaveg er um að ræða hús nr. 128,134,140,142 og 144. Þar eru geymslur í portum og ílát dregin út á Laugaveg. Ílátin eru ekki dregin yfir Laugaveg, þannig að sorphirðubíll ekur í báðar akstursteftur og þarf að geta staðnæmst í götu. Bent skal á að þurfi að breyta ofangreindu fyrirkomulagi ílátá þarf slíkt að gerast í samráði við skrifstofu umhverfisgæða.

Innan svæðisins fellur einnig til úrgangur frá rekstraraðilum, sem einkafyrirtæki safna. Skrifstofa umhverfisgæða bendir á að tryggja þarf aðgengi þeirra sem sækja sorp frá rekstraraðilum, og bendir á að þar er oft um að ræða þung ker þar sem sérstaklega þarf að huga að yfirborði og halla. Kröfum til aðgengis er meðal annars lýst í byggingareglugerð nr. 112/2012 og samþykkt 123/2017 um meðhöndlun úrgangs í Reykjavík.





Svör: Einstaka atriði við sorphirðu verða skoðuð og útfærð nánar við fullnaðarhönnun torgsins. Sameiginlegir djúpgámar fyrir íbúa Skúlagarðsreita væri mögulega ákjósanleg lausn en bent er á að Skúlagarðsreitir eru sérstakt deiliskipulag sem kallar á sérstakt skipulagaferli.

12.2

Flokkun og geymsla á úrgangi rekstraraðila

Tillagan gerir ráð fyrir aukningu á fjölda rekstraraðila á Hlemmi til viðbótar við núverandi starfsemi. Gera þarf ráð fyrir fullnægjandi rými undir ílát undir úrgang rekstraraðila sem tekur mið af eðli og umfangi starfseminnar og fellur vel að yfirbragði svæðisins. Gera þarf ráð fyrir flokkun rekstrarúrgangs, en skv. 5 gr. samþykktar nr. 123/2017 um meðhöndlun úrgangs er íbúum og lögaðilum skylt að endurnota eða flokka og endurnýta eins og kostur er. Einnig skal bent á að ekki er allt sem fellur til í rekstri t.d. veitingastaða úrgangur sem safnað er í ker eða gáma. Hér er um að ræða t.d. fjölnota kassa og körfur undan grænmeti og brauðmeti sem birgjar sækja til baka, og brúsa með notaðri steikingarolíu, auk skilgaldsskyldra drykkarumbúða.

Fram kemur í greinargerð með tillögunni að áætlað sé „að bæta við aðstöðu fyrir útveitingaaðstöðu og möguleika á útmarkaði“. Bent skal á að slík starfsemi þarf að hafa aðgengi að ílátum undir úrgang sem til fellur. Tekið skal fram að ekki er kostur að beina rekstraraðilum í grenndarstöð sem fyrirhuguð er við Laugaveg og er ætluð íbúum eingöngu.

Svör: Þakkir fyrir ábendingarnar. Einstök útfærsluatriði við sorphirðu verða skoðuð og útfærð nánar við fullnaðarhönnun torgsins.

12.3

Grenndarstöð

Tillagan gerir ráð fyrir grenndarstöð við Laugaveg til móts við Hlemm Mathöll. Við val á staðsetningu grenndarstöðva ber að hafa í huga göngufjarlægðir íbúa að stöðinni, en miðað er við að 500. Bent skal á að tillaga að staðsetningu innan skipulagssvæðisins er sú sem er fjærst íbúabyggð t.d. við norðanverðan Rauðarárstíg, ofanverðan Laugaveg og á Hampiðjureit. Við endanlega staðsetningu grenndarstöðvar þarf að tryggja öruggt og óhindrað aðgengi notenda stöðvarinnar auk aðgengis þjónustuaðila sem losar gáma.

Svör: Beiðni um staðsetningu djúpgáma barst á auglýsingastigi lýsingar yfir deiliskipulagssvæðið frá skrifstofu umhverfisgæða. Staðsetning samkvæmt tillögu er best að mati verkefnateymisins, m.a. með tilliti til aðgengis sorpbíla og veitumannvirkja. Ef skrifstofa umhverfisgæða metur fjarlægðina vera ófullnægjandi má óska eftir deiliskipulagsbreytingu og fjarlægga grenndarstöðina, en bent er á að heimildina þarf ekki að nýta strax enda er deiliskipulag ótímabundin áætlun.

12.4

Flokkunarlausnir í göturými

Bent er á að „stampar“ í göturými þurfa að vera flokkunarílát og endanlegt útlit og útfærsla þeirra að taka mið að stefnu Reykjavíkurborgar um götugögn sem er í undirbúningi.

Svör: Athugasemd er tekin til greina. Samtal mun eiga sér stað við skrifstofu samgöngustjóra (deild borgarhönnunar) og skrifstofu framkvæmda og viðhalds. Stampar munu taka mið af götugagnastefnu Reykjavíkurborgar.

13. Athugasemdir / minnisblað Veitna dags. 30. janúar 2020 og minnisblað (samantekt á athugunum) dags. 31. janúar 2020.

13.1 Endurnýjun á fráveitu



Nýjar lagnir

Leggja þarf tvöfalt lagnakerfi (skólþ og regnvatnslagnir) á þessu svæði til að hægt sé til framtíðar að tvöfalda fráveitukerfi á öllu afrennissvæðinu.

Vegna þess að þegar að nýjar lagnir eru lagðar mun nær allt ofanvatn ennþá vera í skólplögninni er, þarf að leggja tvær jafnstórar fráveitulagnir.

Miðað við frummat þá er nauðsynleg stærð þessara lagna $\varnothing 1200$ mm.

Endurnýjun á fráveitu má gróflega skipta niður í þrennt:

- Að sameina þessar tvær núverandi stofnlagnir (blandlagnir) við gatnamót Grettisgötu og Rauðarárstígs. Leggja svo í Rauðarárstíg, gegnum Hlemm og tengjast aftur við núverandi blandlögn sem liggur í dag í gegnum bílastæðið fyrir aftan Lögreglustöðina.
- Hinsvegar að halda svo áfram frá þessari tengingu, niður Rauðarárstíg, í Bríetartún, tengjast við Borgartún og yfir Snorrabraut.
- Ásamt endurnýjun á stofnlögnum þá þarf að endurnýja og leggja samhliða tvöfalt götukerfi á skipulagssvæðinu.

Svör: Núverandi deiliskipulagstillaga var unnin í nánú samráði við Veitur og hafa útfærslur breyst í forhönnunarferli. Eftirfarandi breytingar voru gerðar í samræmi við athugasemdir Veitna samhliða deiliskipulagsgerðinni:

- Dreifistöð að Hverfisgötu 115A merkt á uppdrátt.
- Kvöðum lagnaleiðir fækkað á uppdrætti og einskorðað við stofnlögn. Kvöð vegna stofnlagna breikkuð á uppdrætti og skilmálum í kafla 4.2.4 breytt til nánari skýringa.
- Byggingareitir B breytt í byggingareit fyrir hjólaskýli (H) vegna breikkun á kvöð um lagnaleið og reit hliðrað til vesturs.
- Byggingareit hjólaskýlis og dreifistöðvar rafveitu við norð-austurhorn Laugavegs 120 hliðrað til vesturs vegna lagnasvæðis.

Beðið verður átekta með færslu byggingarreitar E undir djúpgáma eftir að sérfræðingar Veitna hafa rýnt betur lagnamál í gangstétt / í götu við Laugaveg nr. 119 og 118b samhliða legningu nýrrar fráveitu. Færsla byggingarreitar undir djúpgáma kallar á sér deiliskipulagsbreytingu.

13.2 Plásspörf

Plásspörf

Miðað við frummat á plásspörf tveggja $\varnothing 1200$ mm lagna þá þarf að lágmarki 11m breitt svæði svo hægt sé að sinna þeim lögnum miðað við að notaðar séu stoðir. Nánari hönnun á slíkum stoðum þarf að fara fram og getur plásspörf þurft að aukast þar sem ekki er víst að bil á milli þverstoða sem halda við stoðveggi nái að uppfylla lágmarkskröfur þar sem rörin eru það stór og í mismunandi hæðarsetningu.

Athuga skal einnig að þessi plásspörf gerir ekki ráð fyrir jarðvinnu vegna bygginga og/eða öryggis bygginga sem eru til staðar þegar grafið er fyrir lögnum eða grafið niður á lagnir.

Svör: Kvöð vegna fráveitu gegnum Hlemmtorg hefur verið breikkuð og lega hennar liggur nú beint gegnum torgsvæðið. Byggingarreitur B var einnig felldur niður vegna breytingu á lagningu kvaðar.

13.3 Framkvæmd





Framkvæmd

Þegar nýjar fráveitulagnir eru lagðar í áfanganum frá Grettisgötu að bílastæði aftan við Lögreglustöð þarf að tryggja að núverandi fráveitustofn sé virkur á meðan. Það gerir það verkum að ný lega þarf að liggja meðfram þeim stofni og að væntanlega mun öll lagnaleiðin vera undir sem framkvæmdasvæði á sama tíma. Byrja þarf að leggja nýja skólplögn sem mun liggja eitthvað neðar en núverandi lögn. Þegar sú lögn er komin er hægt að tengja núverandi bland lögn við þá lögn. Því næst er hægt að fjarlægja núverandi blandlögn og leggja nýja regnvatnslögn í sömu legu og gamla blandlögnin.

Svör: Ljóst er að framkvæmdum við nýtt Hlemmtorg verður að áfangaskipta með afgerandi hætti með tilliti til veituframkvæmda. Samráð verður haft við verkefnastjóra Veitna þegar verkhönnun vegna nýs Hlemmtorgs hefst.

13.4 Útlistun á aðkomu Veitna við undirbúning deiliskipulagsvinnunnar og árétting / samantekt á fyrra minnisblaði Veitna dags. 30.janúar 2020.

Aðkoma Veitna við undirbúning deiliskipulagsins

Veitur ohf hafa verið í samstarfi við Reykjavíkurborg og hönnuði á vinnslustigi tillögunnar. Frumhönnun lagnakerfis var kynnt í drögum að minnisblaði í maí 2019. Þegar skipulagið fór í auglýsingu nóvember 2019 barst Veitum uppfærður DWG-grunnur og var tillagan rýnd nákvæmar af hönnuðum Veitna.

Sú rýni Veitna leidd í ljós að tillaga að lega fráveitulagna yfir torgið sem kynnt er í deiliskipulagi gengur ekki upp þar sem kvöðin sem er sýnt á uppdrætti er ekki nægilega breidd og sveigur á lagnaleiðinni krefst aukalegra fráveitubrunna sem auka enn frekar breidd kvaðar. Enn fremur kom fram að fyrirhuguð staðsetning djúpgáma við Laugaveg (reitur E) raskar legu fráveitu-, hitaveitu- og raflagna.

Þessar fyrstu niðurstöður voru kynntar á fundi Veitna og Reykjavíkurborgar 20. desember sl.

Nánari skoðun hefur átt sér stað m.t.t. fráveitukerfisins og liggja niðurstöðurnar fyrir í meðfylgjandi minnisblaði.

Minnisblað Hlemmur Plús - Stofnlögn fráveitu

Í minnisblaðinu kemur m.a. fram að miðað við frummat á plássþörf tveggja Ø1200 mm lagna þá þarf að lágmarki 11m breitt svæði svo hægt sé að sinna þeim lögnum miðað við að notaðar séu stoðir.

Framkvæmdir við lagningu nýrra fráveitulagna eru mjög umfangsmiklar og er mikilvægt að tímasetja framkvæmdir m.t.t. rasks. Framkvæmdum við stofnlagnir þarf að vera lokið áður en hægt er að hefja framkvæmdir á yfirborði.

Svör: Komið hefur verið til móts við athugasemdir Veitna sbr. svör 13.1 til 13.4.

Minnisblað Veitna dags. 3. mars 2020.



Breytingar varðandi veitukerfi

Í endurskoðaðri tillögu að deiliskipulag er tekið tillit lagnaleiðar fráveitulagnanna, og er því mun betri en fyrri tillögur m.t.t. hagsmuna Veitna. Þó vilja Veitur leggja áherslu á að byggingarreitur B er heldur nálægt lagnasvæðinu, og ekki er með fullri vissu hægt að tryggja að mögulegt verði að byggja hús á þessum stað. Við hefðbundna lagnaframkvæmdir í lausum jarðveg er flái að lögnum sem er 1:1 og þar sem fráveitulagnirnar eru á um 3 m dýpi gæti framkvæmdasvæðið orðið a.m.k. 11 m breitt ef notaðar stoðir. Breidd lagnasvæðis og möguleikar þess að byggja hús á byggingarreit B fer m.a. eftir jarðvegi á svæðinu, útfærslu undirstaða hússins og möguleikum á að nota þil til að vernda lagnir, en takmörk reynsla er af slíkum lausnum við stofnlagnir.

Enn fremur er breidd lagnaleiðarinnar breytileg, eftir því hversu margar lagnir verða í skurðinum og þ.a.l. lagnasvæðið, en á syðsta hluta lagnaleiðarinnar er reiknað með mun breiðari skurði (sbr. mynd 7). Lagnasvæðið felur í sér skurð með lögnum, aðgengi bíla og vinnusvæði.

Ef halda á tillögu að byggingarreit B í uppdrætti óbreyttri á uppdrætti, mælast Veitur til þess að vakin verði athygli á þessari óvissu í texta deiliskipulags, og skýrir skilmálar um að bygging á reit B taki tillit til nálægðar fráveitulagnar og útfærsla verði í samráði við Veitur.

13.5

Staðsetning djúpgáma við Laugaveg

- Staðsetning djúpgáms er óheppileg, m.t.t. fráveitulagnar, hitaveitu og neysluvatnslögn sem liggja á sama svæði. Lagnirnar eru nýlegar og ekki eru áform um að flytja þær. Heppilegri staður m.t.t. lagna er nær Hlemmi mathöll, eða norðar á Laugavegi (sjá tillögur að staðsetningu á meðfylgjandi uppdrætti). Vakín er athygli á því að fjarlægð djúpgáms frá lögn verður að vera a.m.k. 1 m.

Dreifistöðvar

- Mikilvægt er að dreifistöð Lögreglustöð (dreifistöð Hverfisgötu 115A) fá að halda sér í núverandi staðsetningu. Æskilegt er að það komi skýrt fram á skipulagsuppdrætti.
- Staðsetning hjólageymsla og dreifistöðva (H+R) í Rauðarársstíg er ofan á lagnaleið stofnlagnar fráveitu. Ef dreifistöð Hverfisgötu 115A verður á núverandi stað er ekki þörf á dreifistöð á þessum stað á Rauðarársstíg.
- Núverandi staðsetning dreifistöðvar við Þverholt er á lagnaleið og æskilegt að verði hliðrað til vesturs (sjá tillögu á meðfylgjandi uppdrætti).

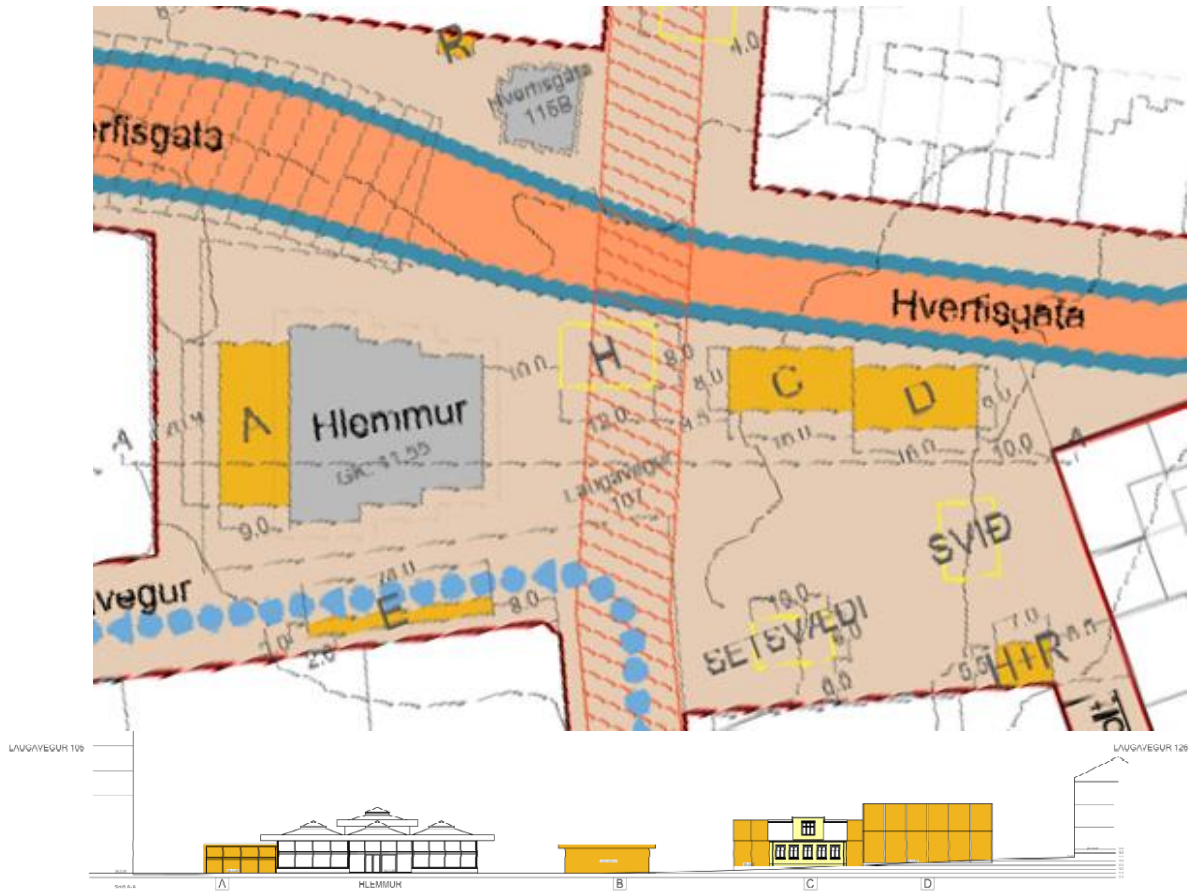
Afmörkun lagnasvæða á uppdrátt

- æskilegt er að fyrirhugað lagnasvæði verði merkt á uppdrátt sem svæði fyrir stofnlagnir, en ekki sem kvöð (Veitur hafa ekki kvaðir í borgarlandi).
- Ekki er þörf á að merkja aðrar lagnaleiðir á uppdráttinn en stofnlagnir fráveitu, þar sem staðsetning annarra lagna hefur ekki verið endanlega ákveðin.

Svör: Komið hefur verið til móts við athugasemdir þessar sbr. svör 13.1 til 13.4, og eins sbr. samantekt að neðan.

Niðurstaða:

Lagt er til að umferðar- og deiliskipulagstillagan verði samþykkt með eftirfarandi breytingum:



Sneyðing A-A sem sýnir mögulegt umfang nýbygginga

Uppfærðir byggingarreitir á Hlemmtorgi eftir breytingu í kjölfar athugasemda ásamt sneiðmynd A-A

SÉRSKILMÁLAR skv. AUGLÝSINGU

- A** Reitur fyrir stækkunarmöguleika fyrir Laugaveg 107, Hlemm. Heimilað er að byggja viðbyggingu eða stakstæða byggingu.
- Heimilað er að innrétta þar geymsluaðstöðu og stækka aðstöðu fyrir veitinga- og þjónustustarfsemi.
- Heimilað er að innrétta hjólageymslu/skýli. Leyfilegt er að sameina hjólaskýli við geymsluskúr svo fremi geymslur séu í aðskildu rými.
- Þakbrúnir mega ekki ná út fyrir byggingareit.
- Hámarkshæð: 3,6 m
- Hámarksbyggingarmagn: 225 m²
- Taka skal tillit til hönnunar Hlemms (Laugavegur 107) svo nýbyggingin rýri ekki menningarsögulegt gildi byggingar Gunnars Hanssonar arkitekts. Nýbyggingu/viðbyggingu skal vinna í samráði við embætti skipulagsfulltrúa og handhafa höfundarréttar.
- B** Byggingarreitur fyrir nýbyggingu ætluð verslun og/eða þjónustu.
- Þakgerð er mænispak.
- Tryggja skal aðgengi fyrir alla inn í bygginguna þannig að hægt sé að koma beint inn á aðal hæð bygginga út frá torgi án þrepa.
- Hámarkshæð 7,3 m.
- Hámarksbyggingarmagn: 96m²

BREYTING Á SÉRSKILMÁLUM

A	Reitur fyrir viðbyggingu við Laugaveg 107, Hlemm sbr. sneiðmynd A-A.
1 hæð	Innrétting geymsla og stækkun aðstöðu fyrir veitinga- og þjónustustarfsemi) með viðbyggingu áfastri núverandi byggingu.
Hámark 3,6 m hæð	Hámarksstærð 20,8 m x 9,0 m (viðbygging skal vera dregin inn 2,1 m frá hvoru horni núverandi byggingar).
Flatt þak	Hámarksbyggingarmagn 187,2 m ²
	Hámarkshæð byggingar 3,6 m (m.v. 3,9 m hæð undir þakskyggni Hlemms). Þakbrúnir mega ekki ná út fyrir byggingareit.
	Taka skal tillit til hönnunar Hlemms (Laugavegur 107) svo nýbyggingin rýri ekki menningarsögulegt gildi byggingar Gunnars Hanssonar arkitekts. Nýbyggingu/viðbyggingu skal vinna í samráði við embætti skipulagsfulltrúa og handhafa höfundarréttar.

Byggingarreitur B fellur út



<p>C</p> <p>Norðurpóllinn</p> <p>Byggingarreitur undir flutningshús, Norðurpóllinn, sem áður stóð við Hverfisgötu 125. Heimilað er að byggja léttu viðbyggingu til austurs og vestur við húsið.</p> <p>Hámarkshæð 7,3 m.</p> <p>Hámarksbyggingarmagn 256m²</p>		<p>C</p> <p>1 hæð + ris</p> <p>Hámark 7,3 m hæð</p> <p>Mænisþak</p>	<p>Flutningshús/Norðurpóllinn eða fjölnota bygging</p> <p>Byggingarreitur undir Norðurpóllinn, annað flutningshús eða fjölnota byggingu. Heimilað er að byggja glerskála til austurs og vestur við húsið.</p> <p>Hámarksbyggingarmagn 230 m² (a+b rými) þar af hámark 128 m² á jarðhæð.</p> <p>Hámarkshæð 7,3 m</p>
<p>D</p> <p>Byggingarreitur fyrir nýbyggingu/viðbygging við Norðurpóllinn ætluð verslun og/eða þjónustu.</p> <p>Þakgerð er mænisþak.</p> <p>Hámarkshæð 7,3 m.</p> <p>Hámarksbyggingarmagn 124m²</p>		<p>D</p> <p>1 hæð</p> <p>Hámark 7,3 m hæð</p> <p>Mænisþak</p>	<p>Byggingarreitur fyrir nýbyggingu undir verslun og/eða þjónustu.</p> <p>Þakgerð er mænisþak.</p> <p>Hámarkshæð 7,3 m.</p> <p>Hámarksbyggingarmagn 128 m² (a+b rými)</p>

- Bílastæði við austurgötu Hverfisgötu 113-115 tekin út fyrir deiliskipulagssvæðið þar sem þau tilheyra þeirri lóð en ekki borgarlandi. Aðgengi að bílastæðunum þar tryggt á uppdrætti.
- Torgsvæði minnkað í samræmi við brottfall bílastæðis við austurgötu Hverfisgötu 113-115.
- Byggingareitur hjólaskýlis og dreifistöð rafveitu (H + R) tekin út vegna breyttrar afmörkunar deiliskipulagsins.
- Dreifistöð að Hverfisgötu 115A merkt á uppdrátt.
- Bætt við kvöð um akstur til og frá norðvesturhorni lóðar að Hverfisgötu 113-115 vegna neyðaraksturs lögreglu.
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna fyrir framan Hverfisgötu 113-115 minnkaður og færður nær Hlemmi.
- Kvöðum lagnaleiðir fækkað á uppdrætti og einskorðað við stofnlögn. Kvöð vegna stofnlagna breikkuð á uppdrætti og skilmálum í kafla 4.2.4 breytt til nánari skýringa.
- Skerpt á skilmálum fyrir byggingareit A til nánari skýringar
- Byggingareitur B breytt í byggingareit fyrir hjólaskýli (H) vegna breikkun á kvöð um lagnaleið og reit hliðrað til vesturs.
- Skerpt á skilmálum fyrir byggingareiti C og D hvað varðar nýtingu á byggingarmagni.
- Byggingareitum C og D hliðrað til vesturs.
- Byggingareit hjólaskýlis og dreifistöðvar rafveitu við norð-austurhorn Laugavegs 120 hliðrað til vesturs vegna lagnasvæðis.
- Bætt við frekari málsetningum á uppdrátt til nánari skýringa á fjarlægðum.

f.h. skipulagsfulltrúa Reykjavíkur
Ingvar Jón Bates Gíslason, arkitekt

