

Hluti Adalskipulags Reykjavíkur 2010 - 2030

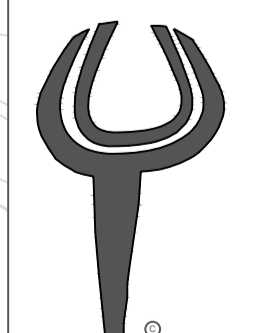
### SKÝRINGAR

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

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

DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGIÐ HEFUR MEDFERÐ Í SAMRÆMI VID ÁKVÆÐI 1. mgr. 41. gr. SKIPULAGSLAGA nr. 123/2010 VAR SAMÞYKKT Í SKIPULAGS- OG SAMGÖNGURÁÐI

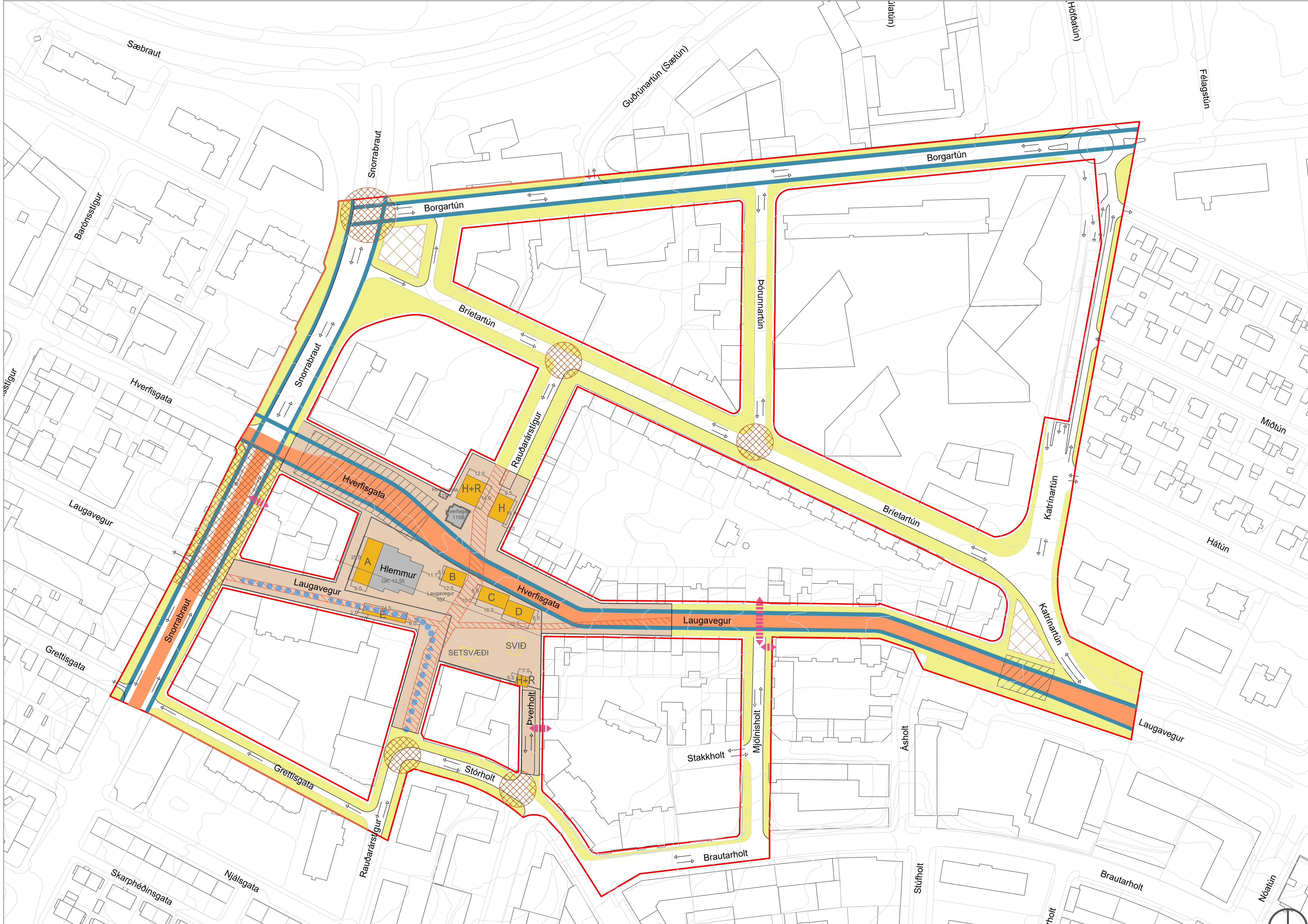
ÞANN \_\_\_\_\_ OG Í  
 BORGARRÁÐI ÞANN \_\_\_\_\_  
 TILLAGAN VAR AUGLÝST FRÁ \_\_\_\_\_ MED  
 ATHUGASEMDAFREST TIL \_\_\_\_\_  
 AUGLÝSING UM GILDISTÖKU Breytingarinnar var birt í B-DEILD  
 STJÓRNARTÍÐINDA ÞANN \_\_\_\_\_



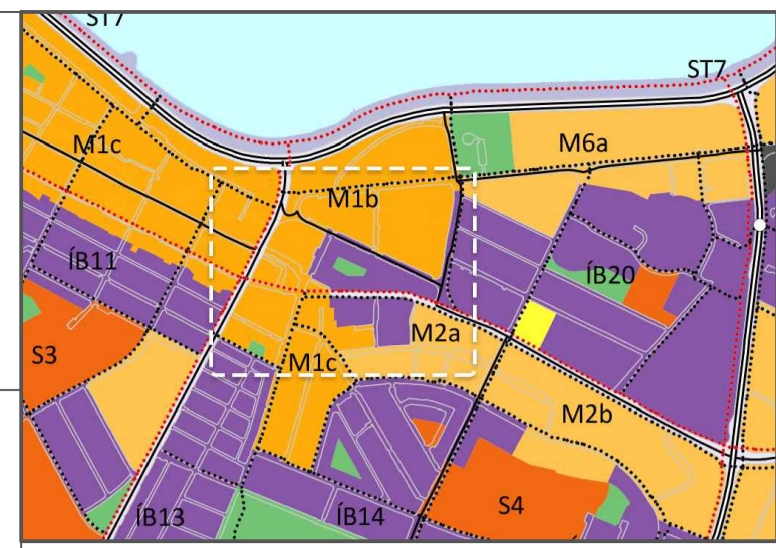
**YRKI ARKITEKTAR**  
 Mýrargötu 26, 101 Reykjavík  
 Sími: +354 552 6629  
 Kf: 560997-3109  
 www.yrki.is  
 yrki@yrki.is

Ásdís H. Agústsdóttir, Arkitekt FAI  
 Sölveig Berg, Arkitekt FAI

VERKKAUPI	Reykjavíkurborg	VERK	HLEMMUR
DAGBEY.	27.11.2019	MKV.	1:1000
TEIKNING	D01	TEIKNAD AF	GÁ
		TEIKNING NR.	V314
		ÚTGEFID AF	GÁ/SB
		ÚTGAFA	1 af 2

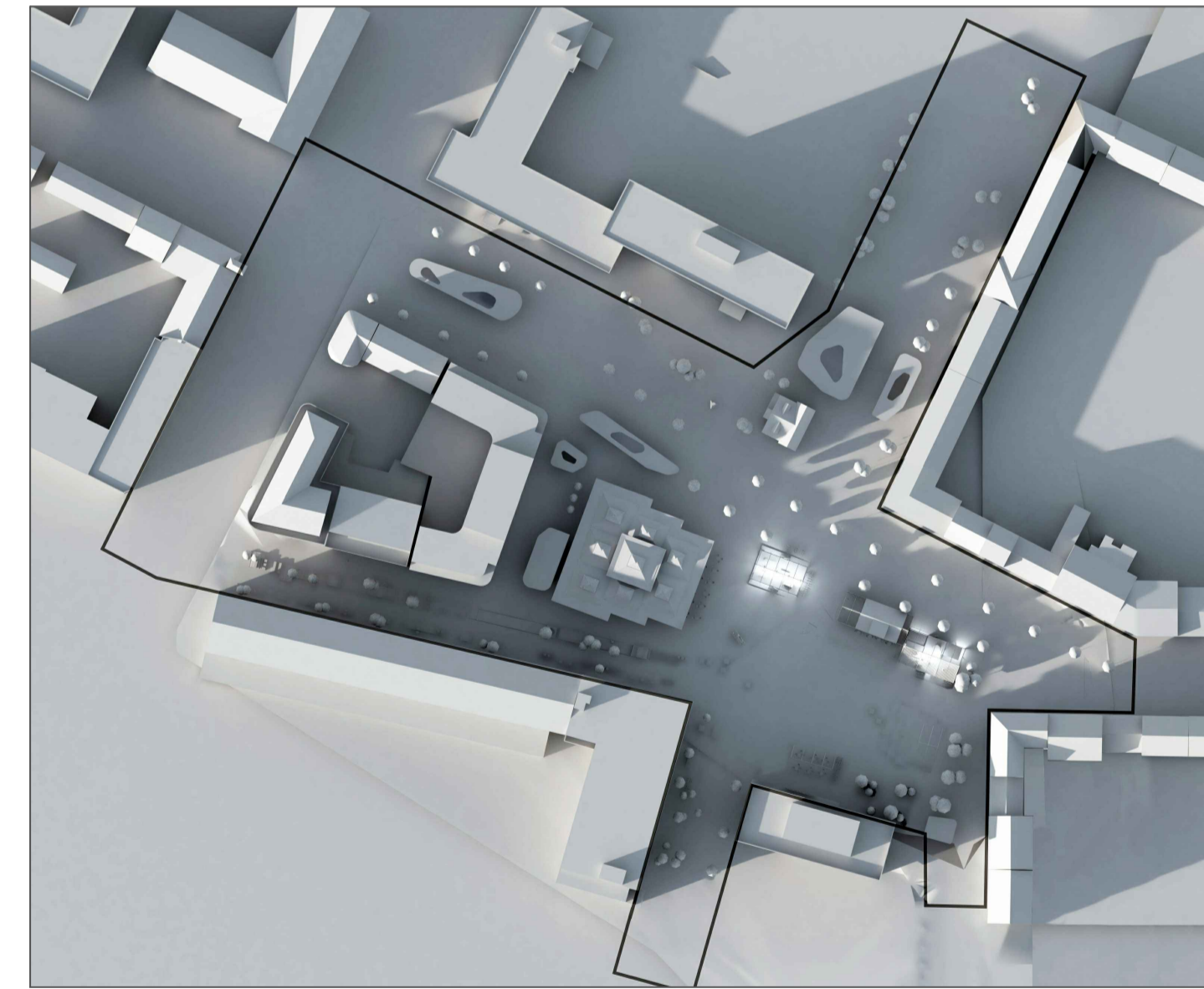
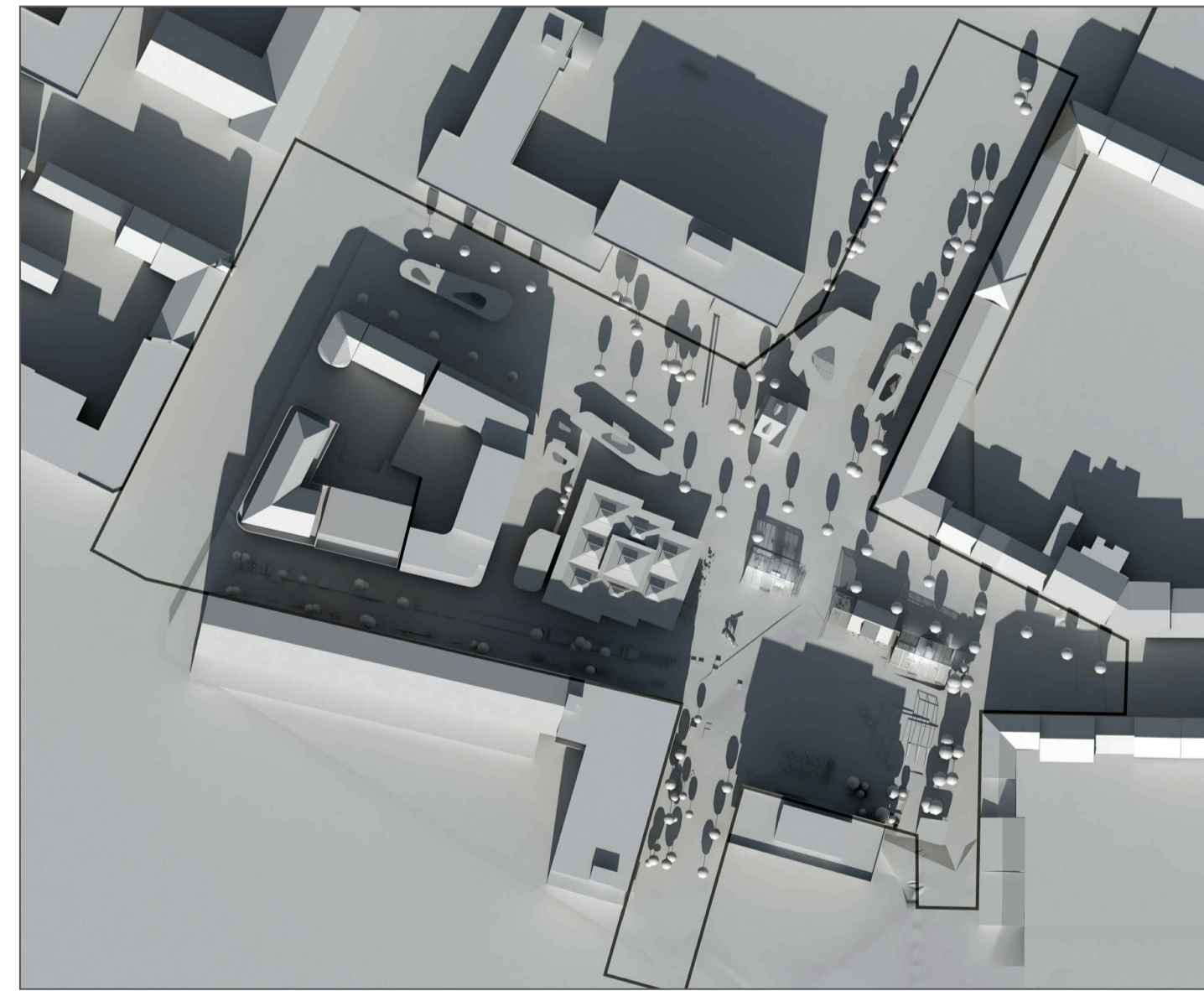
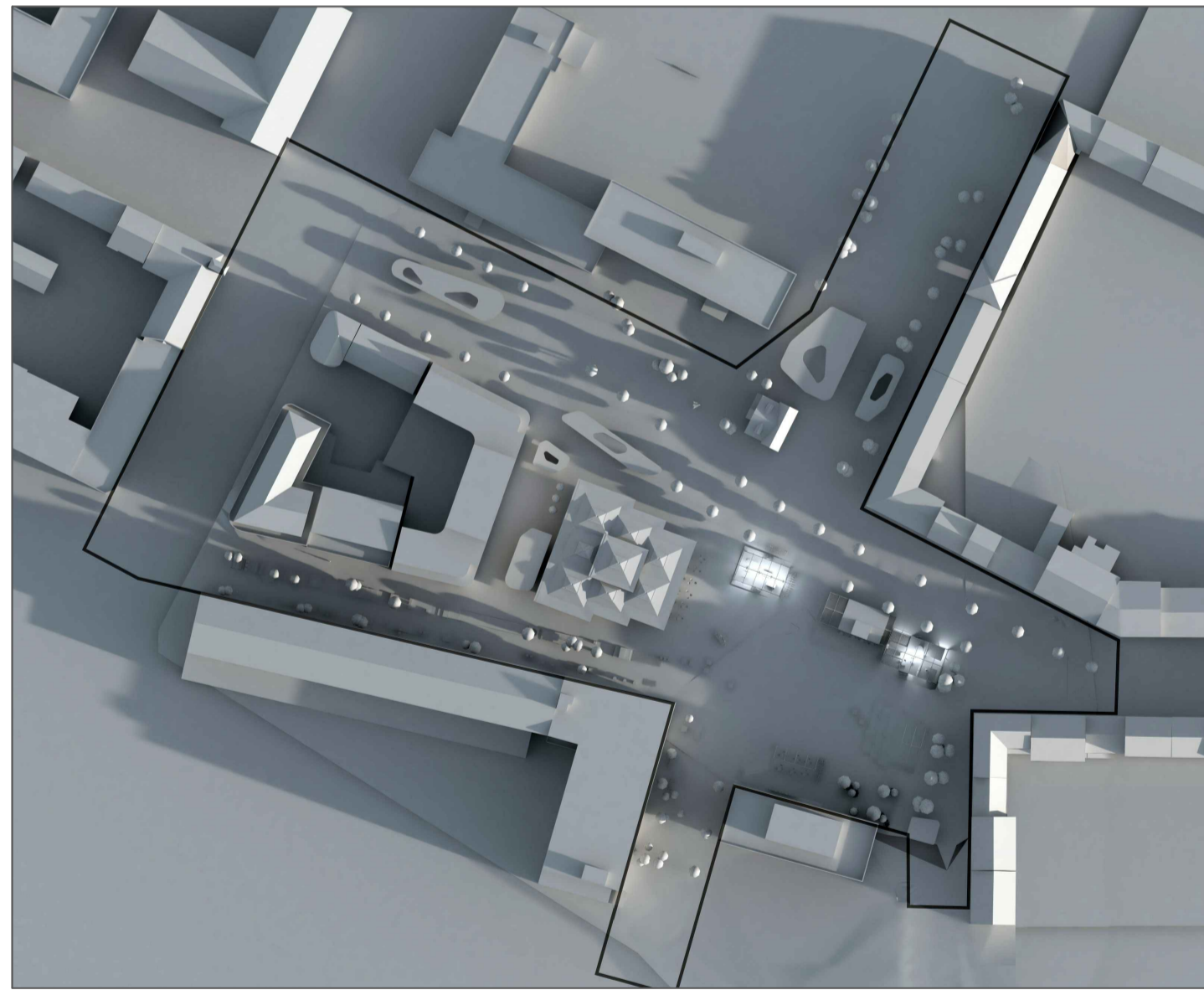
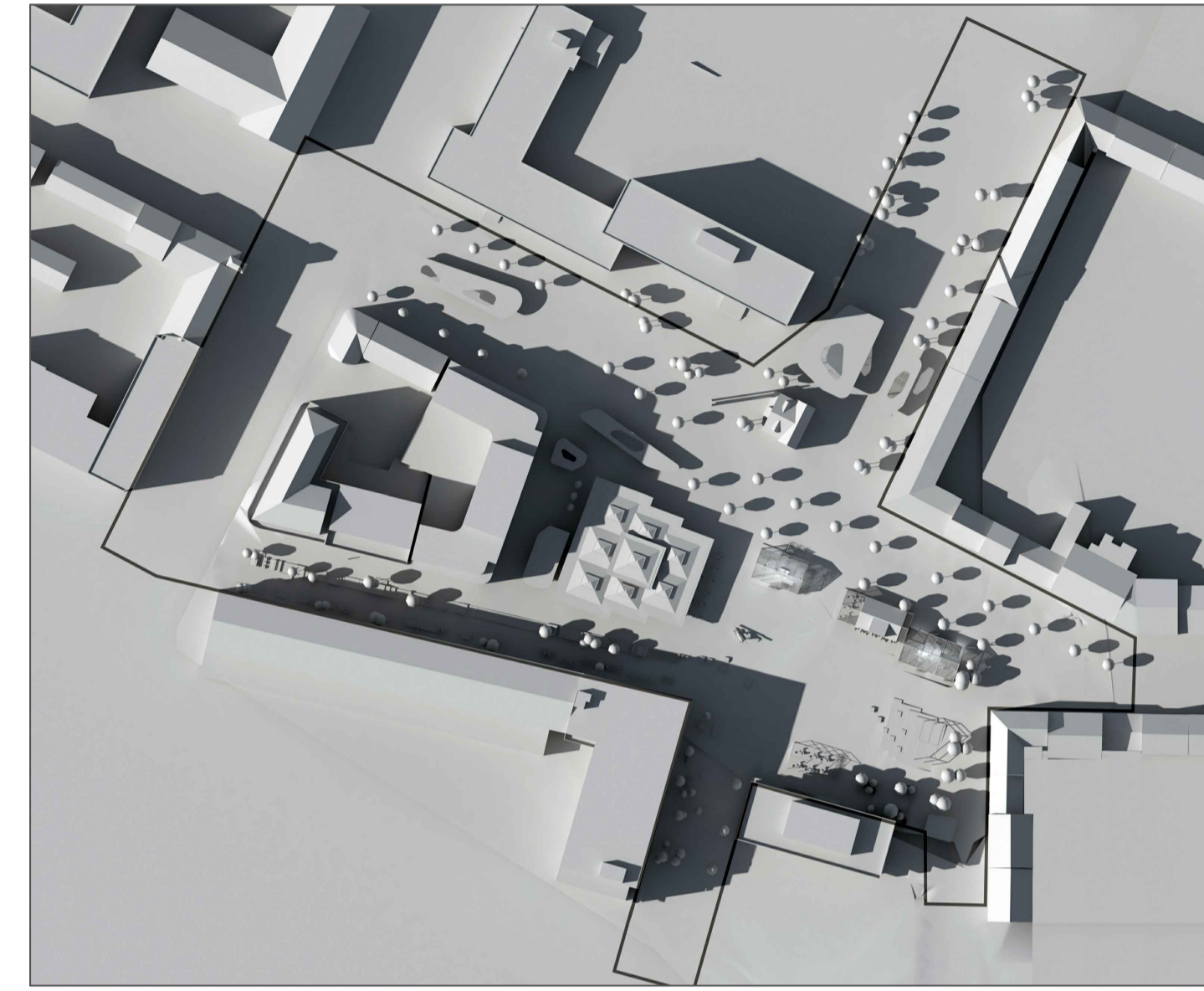
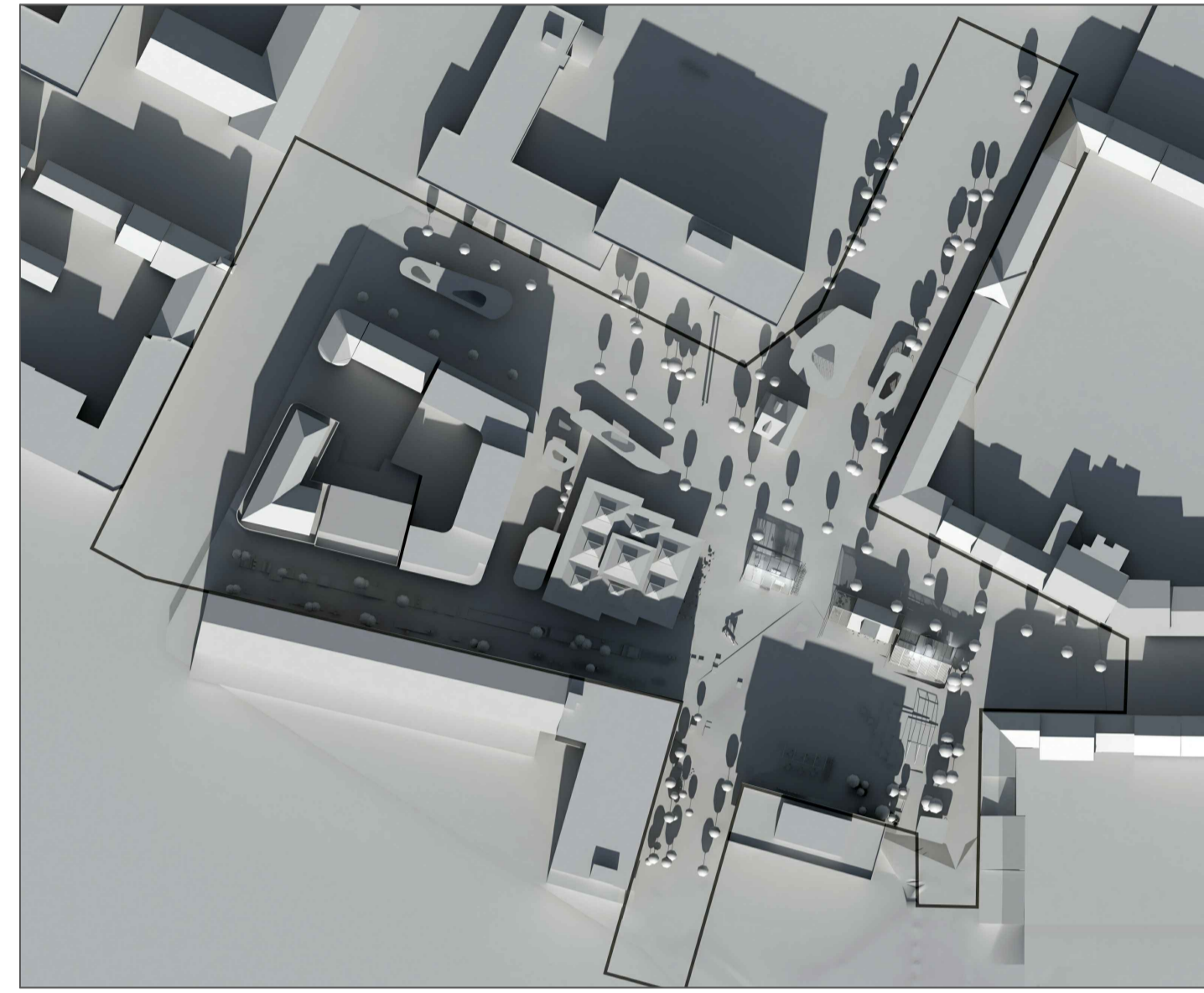
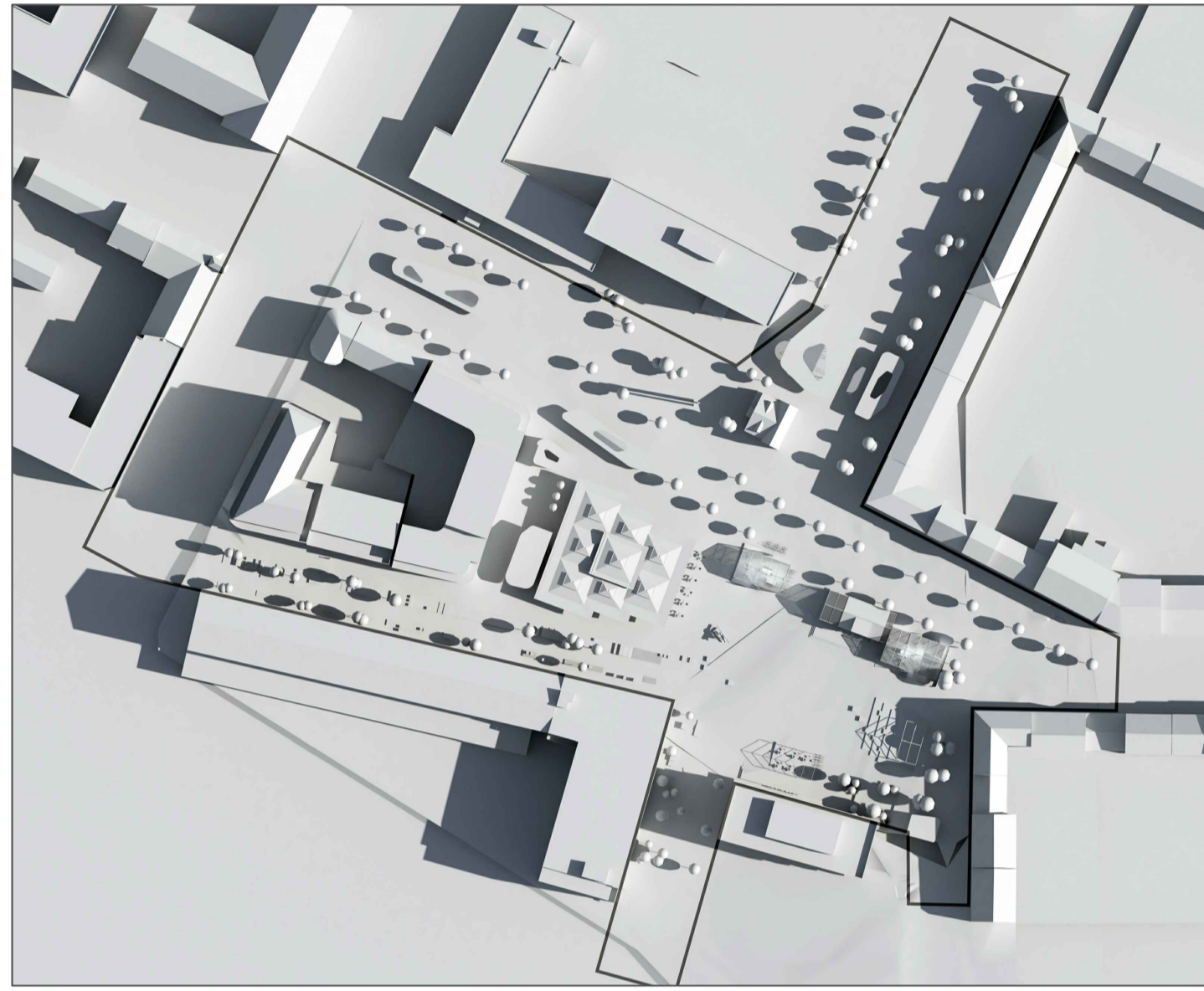






Hluti Aðalskipulags Reykjavíkur 2010 - 2030

### SKÝRINGARMYNDIR SKUGGAVARP OG SNIÐ



#### SKÝRINGAR

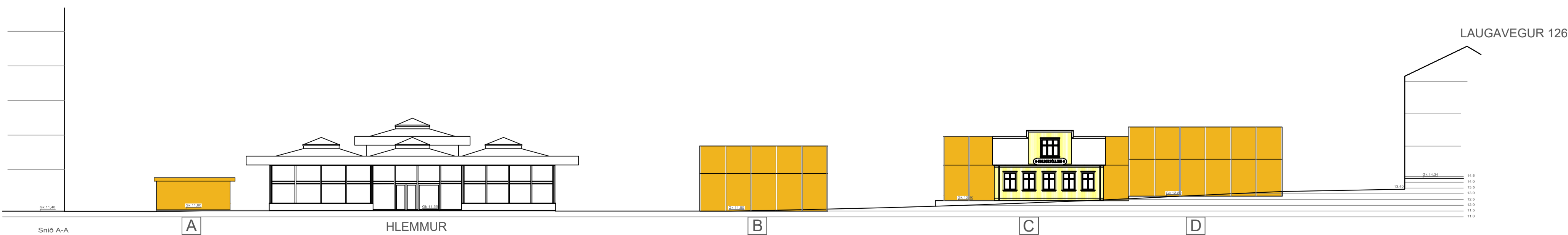
- Mörk skipulagssvæðis
- Ný lóðamörk
- Gildandi lóðamörk
- ▄▄▄▄ Kvöð um akstur
- Aðgengi fyrir vörulösun- & neyðarbíla
- Núverandi byggingar innan svæðis
- Byggingarreitur
- Hlemmtorg
- Önnur torgsvæði
- Sérriymi almenningssamgangna
- Biðstöðvarsvæði almenningssamgangna
- Hjólástigur
- Borgarland: Gangstéttar, bílastæði & gróður
- Kvöð um lagnaletíð
- 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. NÓVEMBER 2019.

DEILISKIPULAG ÞETTA SEM FENGIÐ HEFUR MEDFERÐ Í SAMRÆMI VID ÁKVÆÐI 1. mgr. 41. gr. SKIPULAGSLAGA nr. 123/2010 VAR SAMÞYKKT Í SKIPULAGS- OG SAMGÖNGURÁÐI

ÞANN \_\_\_\_\_ OG Í  
BORGARRÁÐI ÞANN \_\_\_\_\_  
TILLAGAN VAR AUGLÝST FRÁ \_\_\_\_\_ MED  
ATHUGASEMDAFREST TIL \_\_\_\_\_  
AUGLÝSING UM GILDISTÖKU Breytingarinnar var birt í B-DEILD  
STJÓRNARTÍÐINDA ÞANN \_\_\_\_\_.

LAUGAVEGUR 105



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

Ásdis H. Agústsdóttir Arkitekt FAI  
Sölveig Berg Arkitekt FAI

VERKKAUPI		VERK	
Reykjavíkurborg		HLEMMUR	
DAGBETN.	MRV.	TEIKNAD AF	ÚTGEFID AF
27.11.2019		GÁ	GÁ/SB
TEIKNING	VERK N.R.	TEIKNING N.R.	ÚTGÁFA
D01	V314	2 af 2	



# Deiliskipulag fyrir Hlemm og nágrenni

## Umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs



### GREINARGERÐ OG SKILMÁLAR

27. nóvember 2019

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

<b>1</b>	<b>Aðdragandi, tilgangur og markmið</b>	<b>5</b>
1.1	Gögn deiliskipulagsins	6
<b>2</b>	<b>Staðan í dag, forsendur og helstu breytingar frá núverandi ástandi</b>	<b>7</b>
2.1	Stækkun Hlemmtogs	8
2.2	Breytingar á lóðum	9
2.2.1	Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar	10
2.2.2	Hverfisgata 115B, ný lóð	10
2.3	Breytt gatnamót	10
2.3.1	Ný gatnamót Borgartúns við Snorrabraut og breytt gatnamót Bríetartúns við Snorrabraut	10
2.3.2	Breytt gatnamót Katrínartúns og Laugavegs	11
<b>3</b>	<b>Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir</b>	<b>13</b>
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
<b>4</b>	<b>Skilmálar</b>	<b>25</b>
4.1	Umferðarskipulag	25
4.1.1	Almennir skilmálar göturýmis	25
4.1.2	Uppbrot í yfirborði vegna þverunar	25
4.1.3	Hjólástígar	25
4.1.4	Sérrými almenningssamgangna	25
4.1.5	Safnstæði hópferðabíla og leigubíla	26
4.1.6	Snorrabraut - norðurhluti	26
4.2	Hlemmtorg	26
4.2.1	Almennir skilmálar torgsvæðis	26
4.2.2	Blágrænar regnvatnslausnir	27
4.2.3	Kvaðir um lagnaleið	27





4.2.4	Byggingareitir A-E og R.....	29
<b>5</b>	<b>Umhverfisáhrif.....</b>	<b>32</b>
5.1	Áhrif deiliskipulagsins.....	33
5.1.1	Hljóðvist.....	33
5.1.2	Skuggavarp og vindstrengir.....	33
5.1.3	Loftgæði.....	37
5.1.4	Byggð og efnisleg verðmæti.....	37
5.1.5	Ásýnd og landslag.....	37
5.1.6	Félagslegt umhverfi.....	38
5.2	Önnur áhrif og samantekt.....	39
<b>6</b>	<b>Samráð við gerð tillögu.....</b>	<b>41</b>
6.1	Kynning lýsingar.....	41
6.2	Auglýsing deiliskipulagstillögu.....	41
6.3	Tímalína.....	42

**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 strætisvagnaleiða 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 þetta 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 Bríetartún.
- 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 götueitinn Snorrabraut - Hlemmur dags. 27.11.2019 þar sem áður gildandi skilmálar lóða eru færðir inn í sér áætlun til að gæta samræmis götueita sem liggja að Hlemmtorgi.

Tilgangurinn með þessu er að koma öllum götueitum 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 göngupverun 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 príhyrningslaga 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 almenningssamgöngukerfi. Þá mun svæðið tengja saman mikilvægar hjólaleiðir borgarinnar. Hlemmur er og verður því áfram hlið inn í miðborgina.

Núverandi húsnaði 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 almenningssvæða 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:

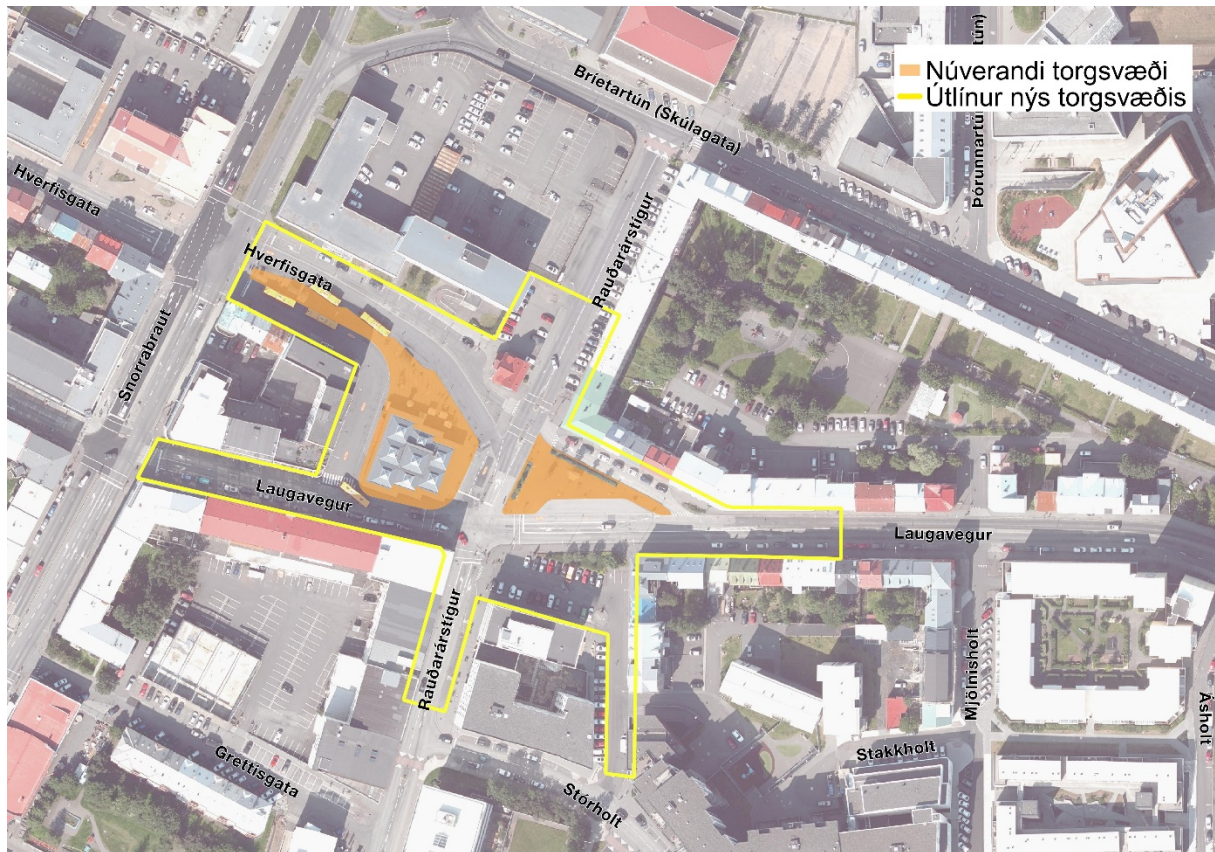
- Gert verður ráð fyrir stoppistöð hágæða almenningssamgöngukerfis fyrir framan Hverfisgötu 113-115 (Lögreglustöðin) en stoppistöðvar annarra leiða Strætó b.s. verða við Snorrabraut.
- Lokað verður fyrir almenna bílaumferð um Laugaveg frá gatnamótum Laugavegs/Katrínartúns og að Snorrabraut. Opið verður eingöngu fyrir almenningssamgöngur 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 almenningssvæðinu 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 almenningssvæðisins á svæðinu allverulega. Torgsvæði við Hlemm stækkar úr u.þ.b. 2.000 m<sup>2</sup> í 14.500 m<sup>2</sup> (1,45 ha).

Sjá **Mynd 2.2**

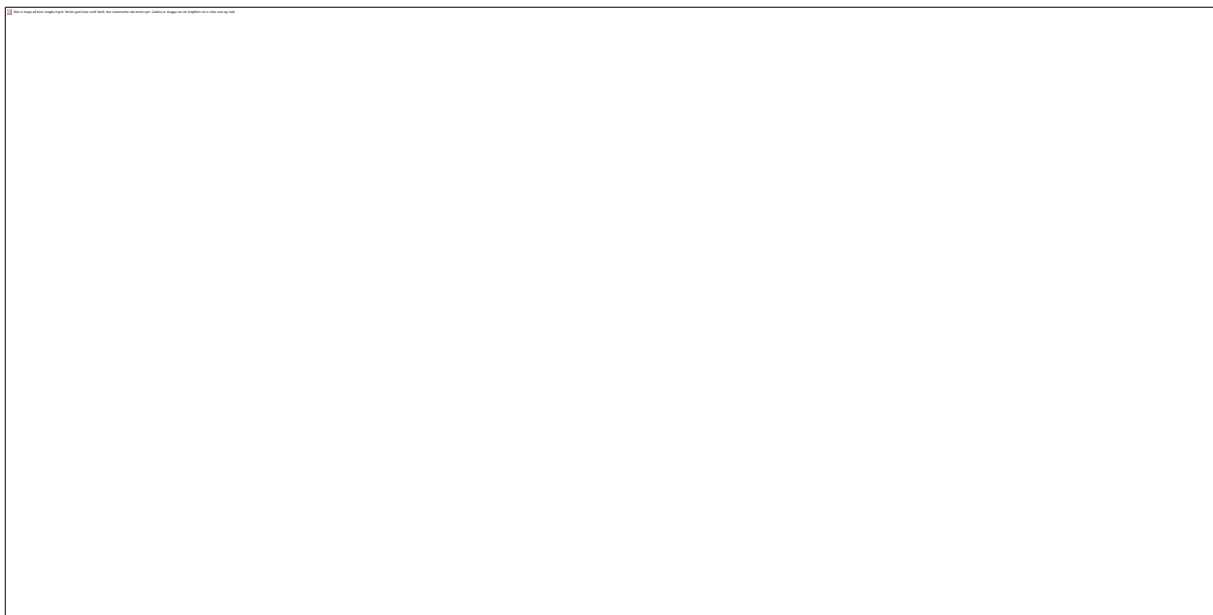




Mynd 2.2. Afmörkun nýs Hlemmtorgs sýnd á loftmynd (tekin í ágúst 2019).

## 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 Stjörnuporti og Höfðatorgi. Á borgarlandi (utan einkalóða) eru um 1.500 bílastæði, með og án gjaldskyldu.



Mynd 3. Skjáskot sem sýnir bílastæði í borgarlandi 400 loftlínu frá Hlemm



## 2.3 Breytingar á lóðum

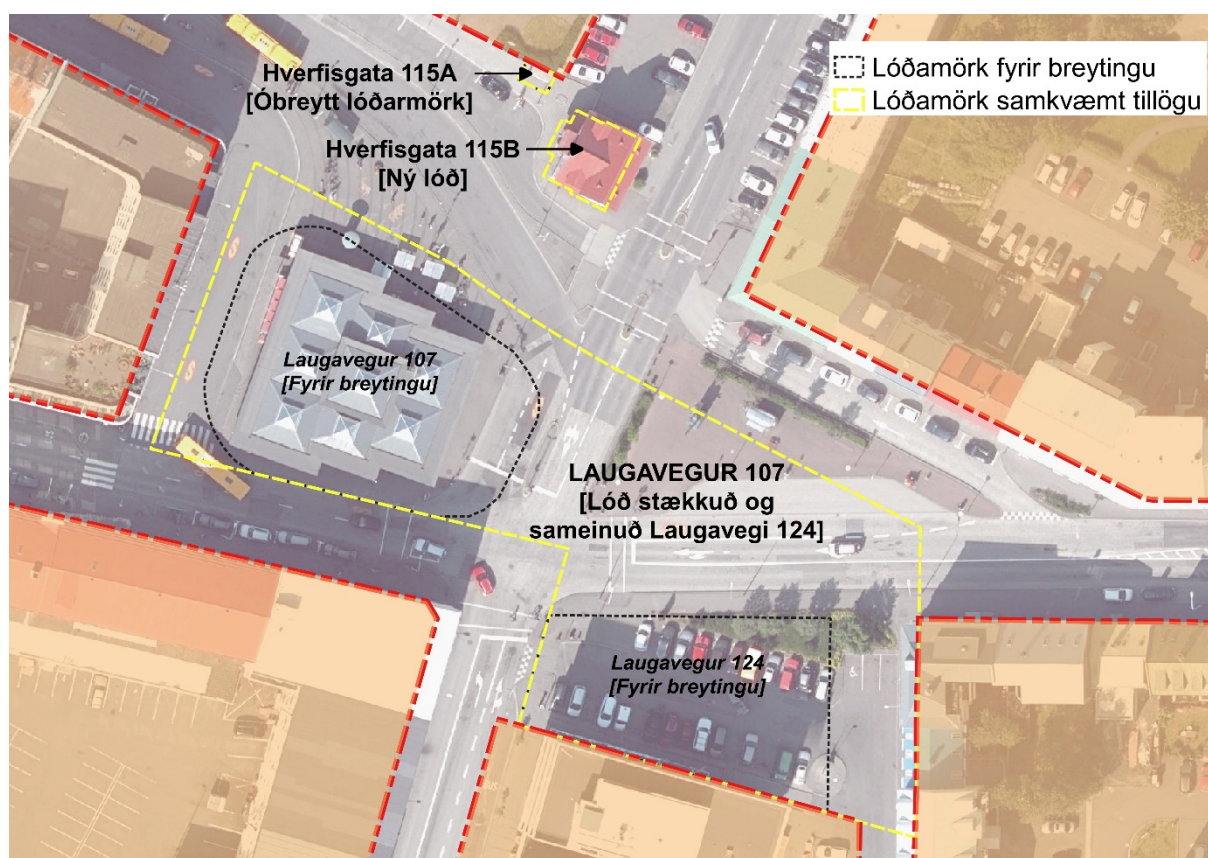
### 2.3.1 Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar

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

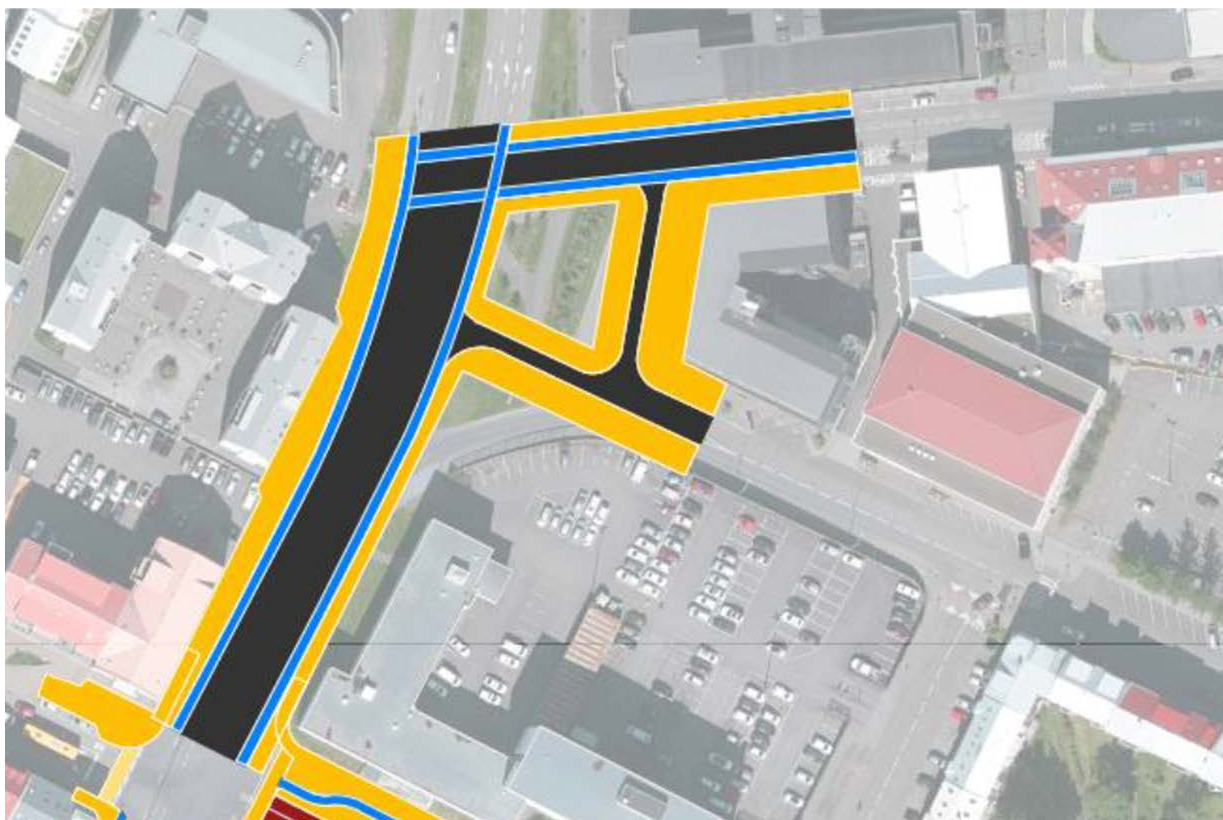
Vestur endi Borgartúns er breitt þannig að gatan tengist beint út á Snorrabraut með t-gatnamótum. Áfram verður tenging frá Snorrabraut inn Bríetartún norðan við Lögreglustöð. Umferð í vestur átt eftir Bríetartúni er leidd upp á Borgatún að Snorrabraut.





Vesturendi Bríetartúns 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 almenningsvagna, 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 almenningsrými við Hlemm og nærliggjandi göturými. Er þetta gert til að ná heildstæðu skipulagi utan um Hlemmtorg ásamt áhrifasvæði.

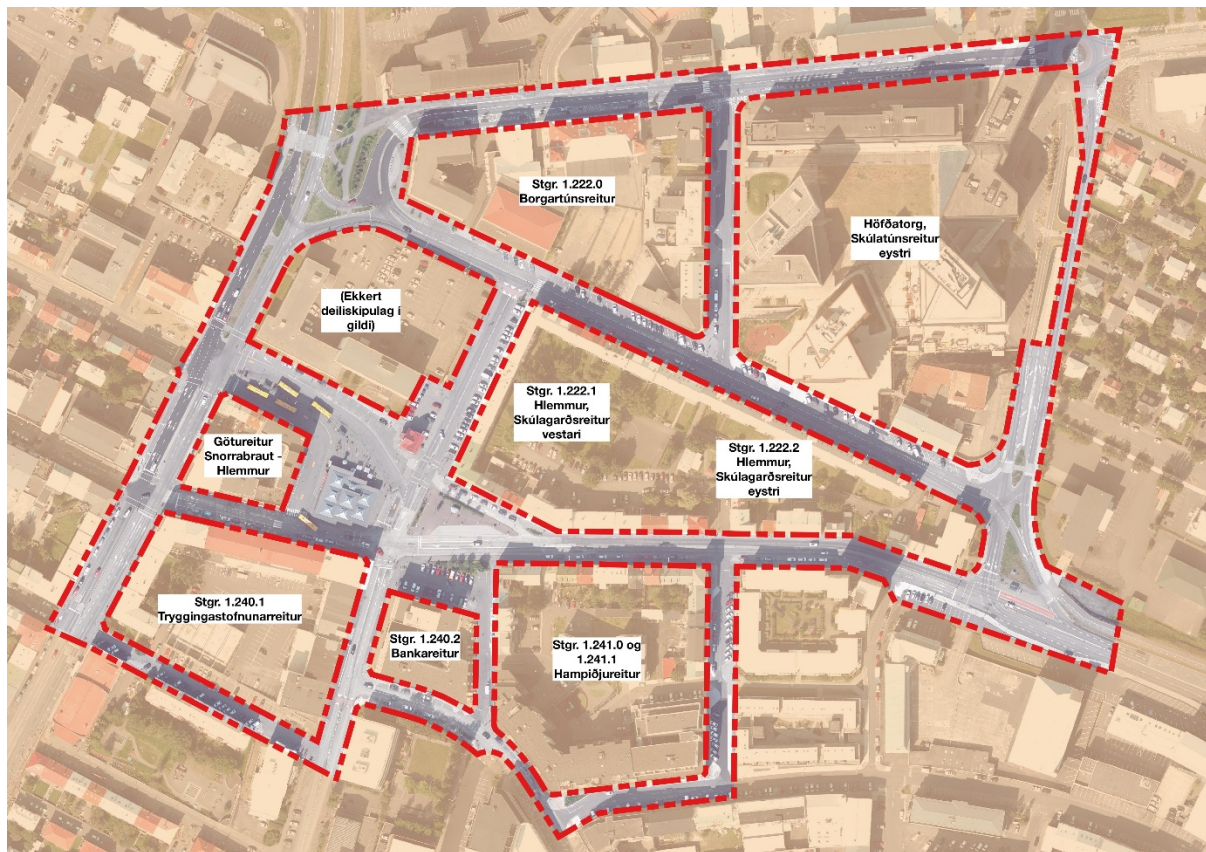
Afmörkun deiliskipulagsins tekur mið af nærliggjandi lóðarlínum og deiliskipulagsáætlunum.

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, litríka flóru veitingastaða auk fjölbreyttrar sérfræðiþjónustu. Sérstök áhersla er á smásöluverslun auk veitingastarfsemi og afþreyingu sem og þjónustu lykilstofnana stjórnsýslu, menningar og mennta.*

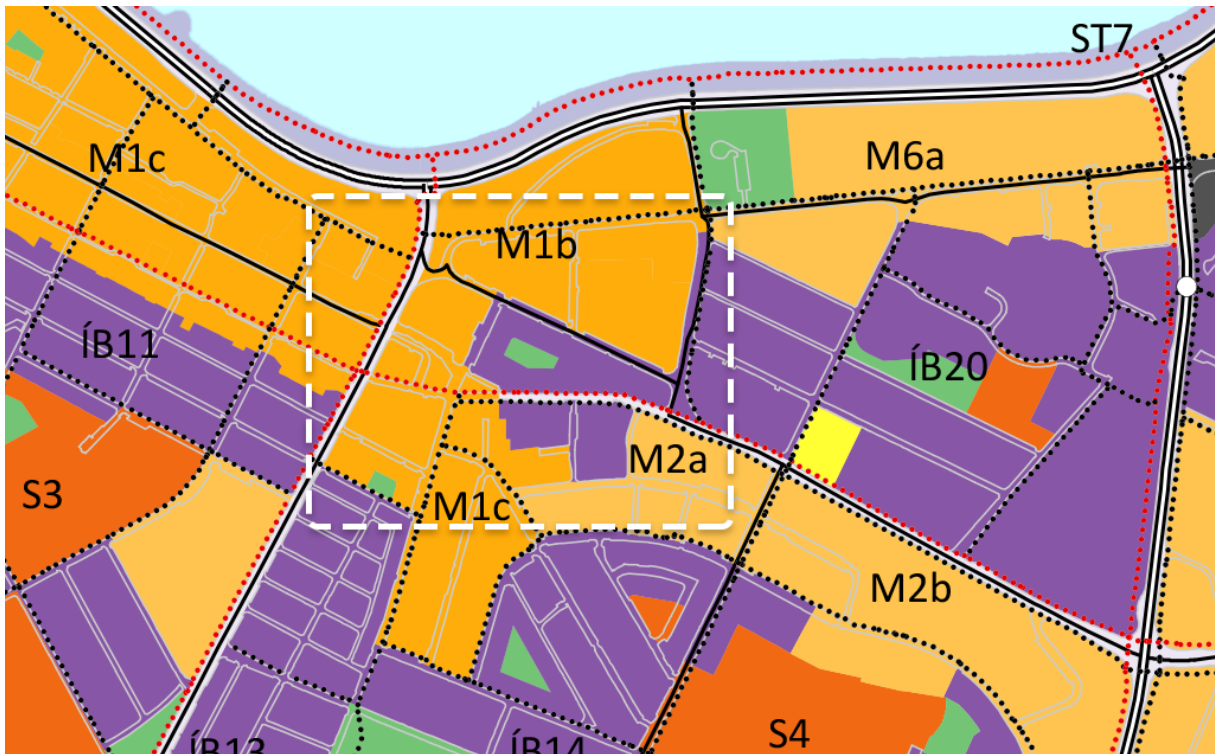
*Á jarðhæðum eru verslunar-, veitinga- og menningar-, félags- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi, en á efri hæðum skrifstofu- og íbúðarhúsnæði, auk gistipjónustu sbr. þó sérákvæði um hana hér að neðan. Til þess að efla smásöluverslun staðbundið í miðborgarkjarnanum, stuðla að fjölbreyttri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

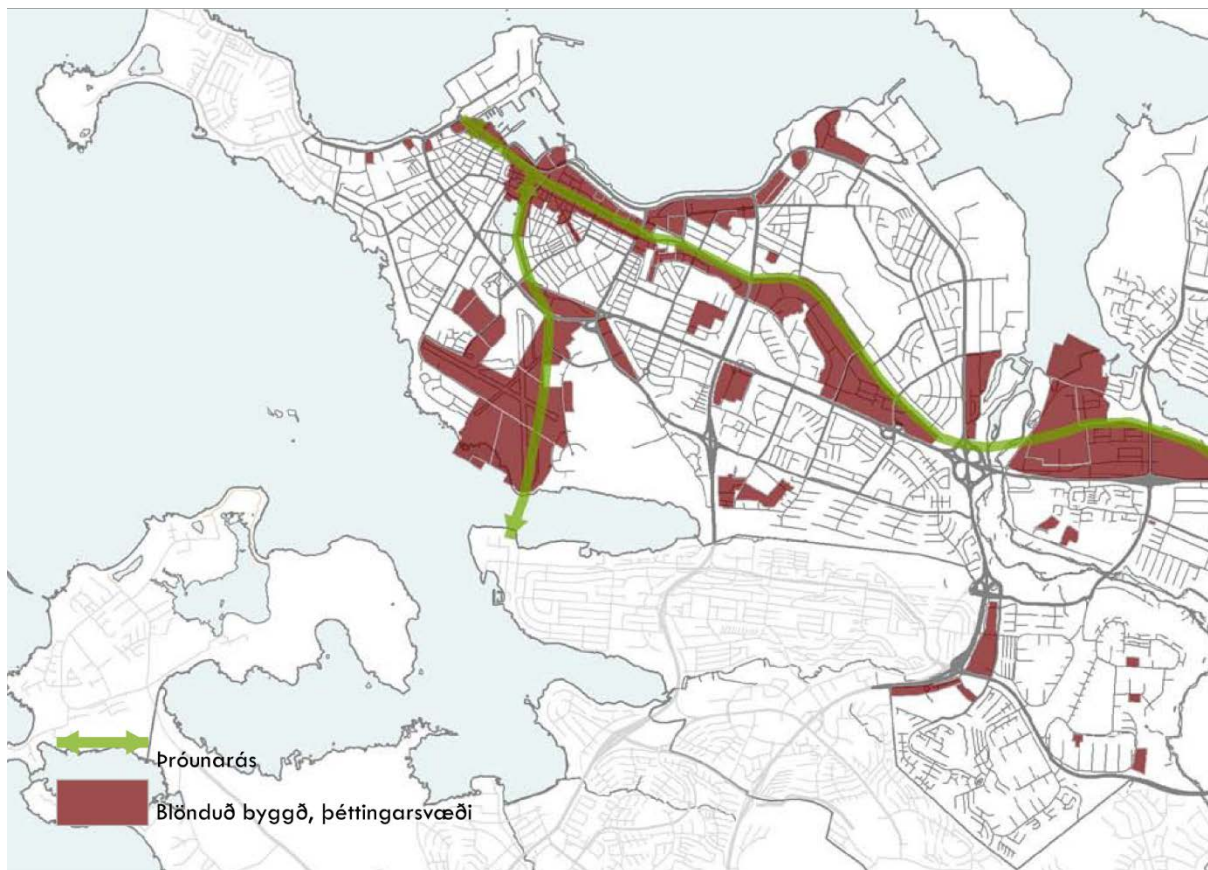
### 3.1.1 Þróunarás borgarinnar

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. Próunarárs 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 þetta 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.	Fellt úr gildi.
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 fyrirliggjandi 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 vatnspró árið 1912. Þessi pró 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.

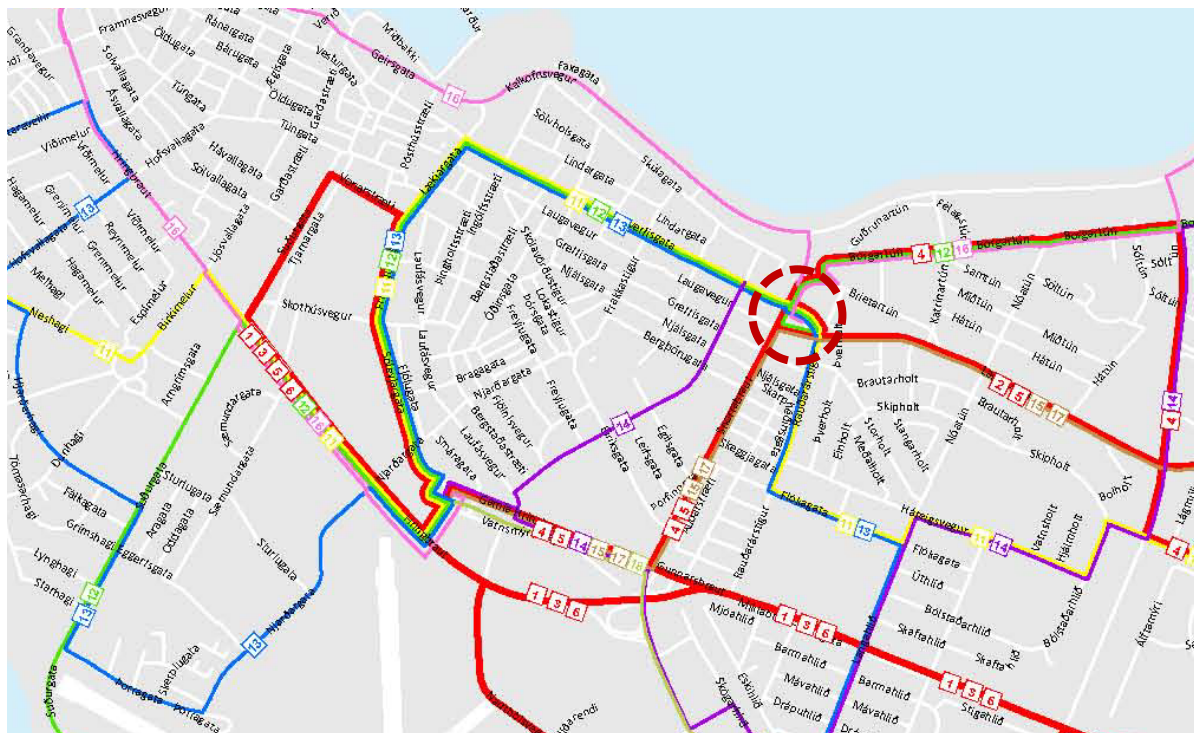
## 3.5 Aðrar forsendur og samræmi við þær

### 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 almenningsgangna. 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).





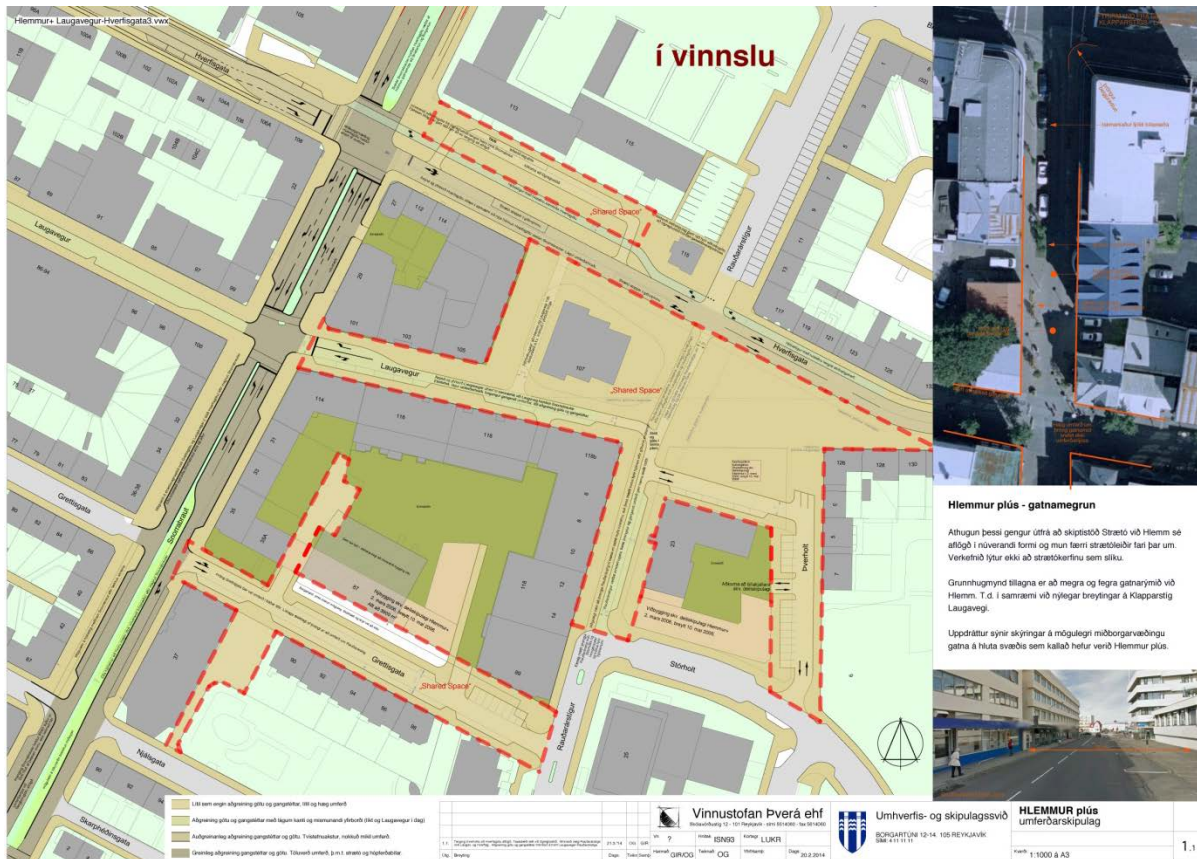
Mynd 3.6. Tillaga stýrihóps um leiðarkerfisbreytingar í Reykjavík. Hlemmur er innan rauða hringsins.

### 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 almenningsrýmin 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 útiveitingar, 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 stoppstöðvar 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 sólríkt 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.

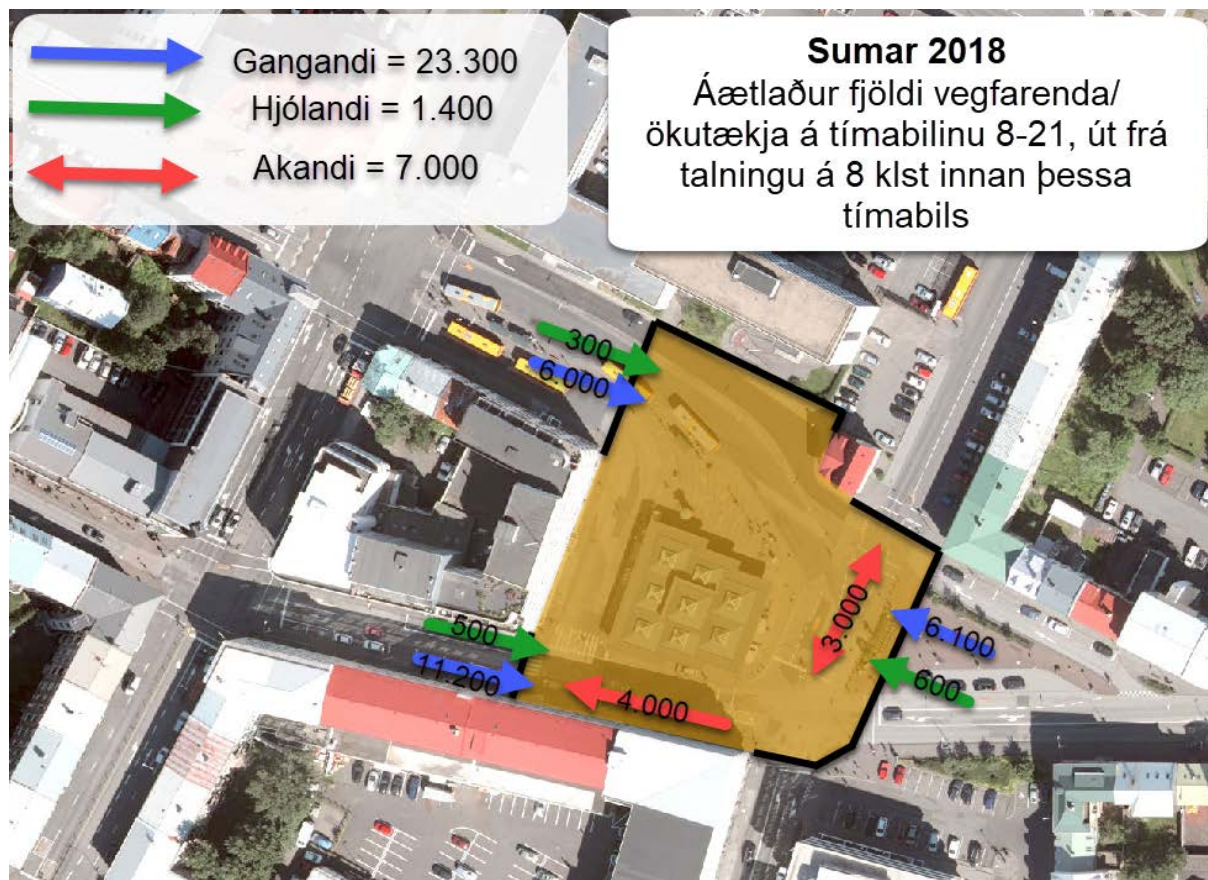
### 3.5.5 Samgöngutalning við Hlemmtorg

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 almenningssamgöngusvæði og bæta aðgengi virkra ferðamáta um svæðið (gangandi og hjólandi m.a.). Sérleið fyrir hágæða almenningssamgöngukerfi 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 almenningssamgangna, 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 Hjólastíggar

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 hjólastíggar 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 almenningssamgangna

Á uppdrætti er merkt sérými almenningssamgangna við Hverfisgötu annars vegar og Snorrabraut hins vegar. Uppdráttur sýnir ekki bindandi útfærslu. Í





sérrými almenningsgangna 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 Hlemmtogs 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 Hlemmtogs. 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 almenningsgangur.

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 almenningsgangna, þar sem tillagan gerir ráð fyrir að lokað verði 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 fá 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 hvítetna og styrkja heildarmynd þess með samræmdu vali yfirborðsefna, götugagna og lýsingar.

#### 4.2.2 Hjóla- og bílastæði

Eftirfarandi fjöldi hjólastæða skal nota til viðmiðunar:

<b>Hjólastæði</b>	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 almenningssamgangna.

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 Kvaðir um lagnaleið

Á uppdrátt eru merktar lagnaleiðir Veitna. Ekki er heimilt að reisa mannvirki ofan á lagnaleiðum. Leita skal umsagnar Veitna áður en framkvæmda- eða byggingarleyfi í námund við lagnaleiðir er veitt.

#### 4.2.5 Setsvæði og svið

Á uppdrætti er sýnt staðsetning sviðs og setsvæðis. Á þessum svæðum er gert ráð fyrir að gólfplötur 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
<b>Allir reitir</b>	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.
<b>A</b>	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 m <sup>2</sup>  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>B</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 aðalhæð bygginga út frá torgi án þrepa.  Hámarkshæð 7,3 m.  Hámarksbyggingarmagn: 96m <sup>2</sup>
<b>C</b>	<b>Norðurpóllinn</b> Byggingarreitur undir flutningshús, Norðurpóllinn, sem áður stóð við Hverfisgötu 125. Heimilað er að byggja léttu viðbyggingu til austurs og vestur við húsið.  Hámarkshæð 7,3 m.  Hámarksbyggingarmagn 256m <sup>2</sup>
<b>D</b>	Byggingarreitur fyrir nýbyggingu/viðbygging við Norðurpóllinn ætluð verslun og/eða þjónustu.  Þakgerð er mænispak.  Hámarkshæð 7,3 m.  Hámarksbyggingarmagn 124m <sup>2</sup>
<b>E</b>	<b>Byggingareitur djúpgáma</b> 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.
<b>H</b>	<b>Byggingareitir fyrir yfirbyggð hjólaskýli</b>

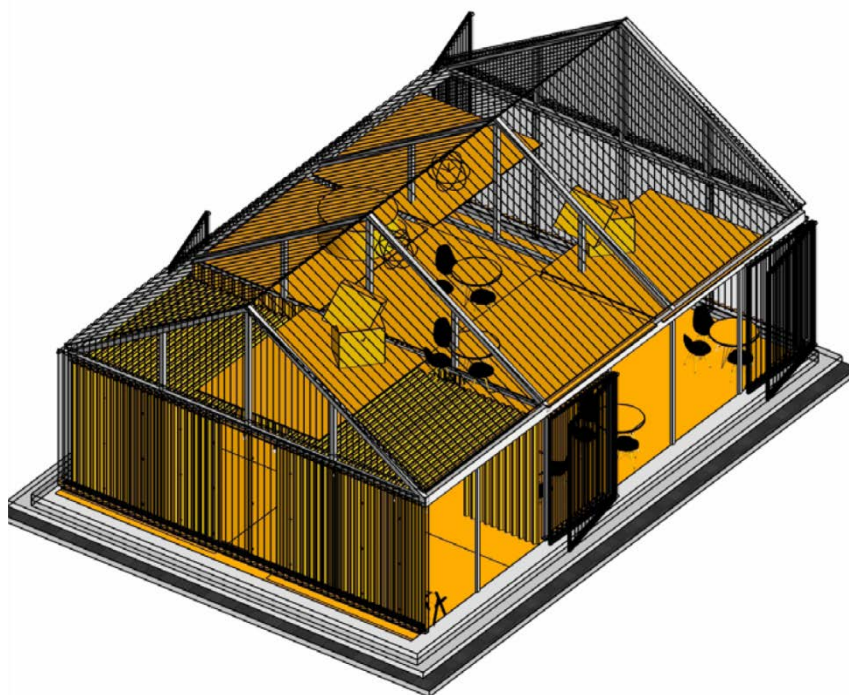


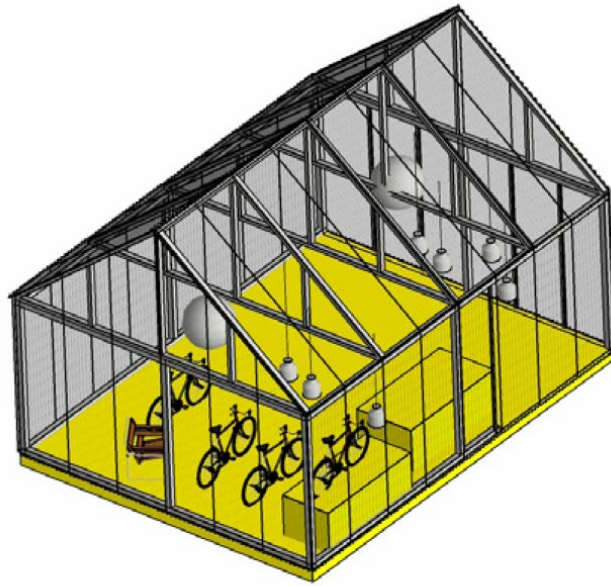


	Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir yfirbyggð hjólaskýli. Hámarkshæð 3,6 m.
<b>R</b>	<b>Byggingareitir dreifistöðva rafveitu</b> Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir mannvirki sem tengjast rekstri rafveitu á svæðinu.
<b>Byggingareitur biðstöðva almennings-samgangna</b>	Sérstakur byggingarreitur á Hverfisgötu, afmarkaður norðan við Hlemm, sjá uppdrátt. Ætlaður fyrir sérstakar hágæða biðstöðvar almennings-samgangna sem bjóða upp á meira skjól og rými. Hámarkshæð 3,6m. Hámarksbyggingarmagn 75m <sup>2</sup>

### 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 ferðamata (gangandi og hjólandi m.a.) og gert er ráð fyrir sérrými almenningssamgangna 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.

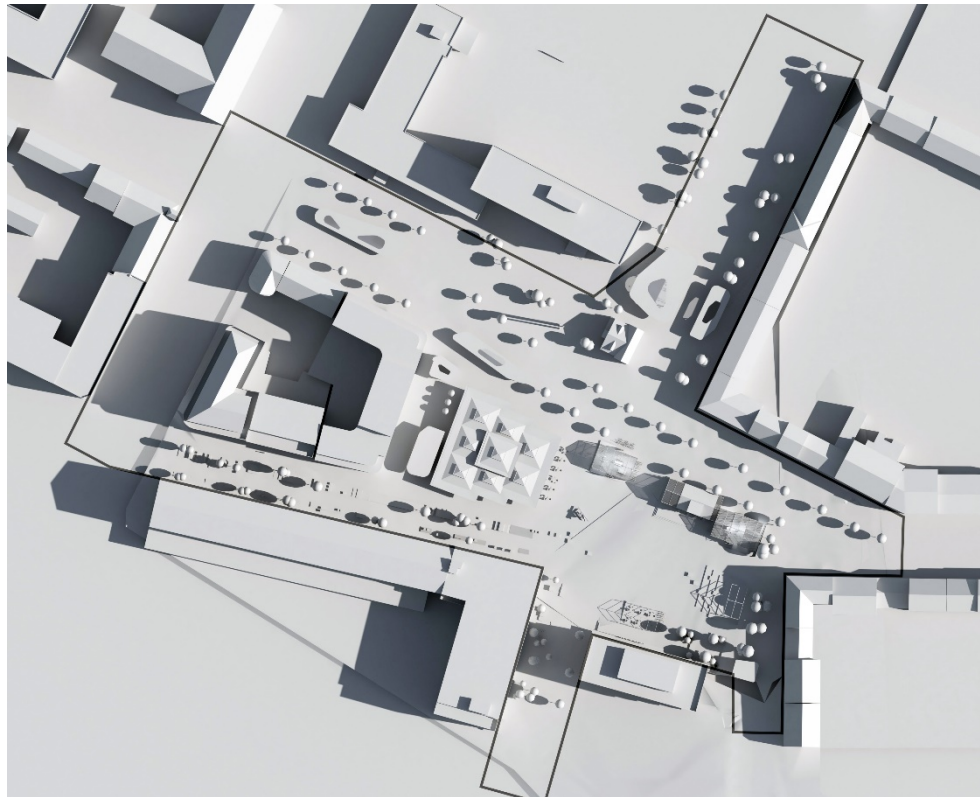
Búist er við að almenn bílaumferð muni dreifa sér um nærliggjandi götur í kjölfar takmörkunar á aðgengi bíla um Hlemm. Ekki er víst að aukning umferðar um aðliggjandi götur hafi áhrif á hljóðvist þar. Því eru áhrifin á hljóðvist talin óveruleg í heild sinni.

Umhverfispáttur	Áhrif
Hljóðvist	+/-

### 5.1.2 Skuggavarp og vindstrengir

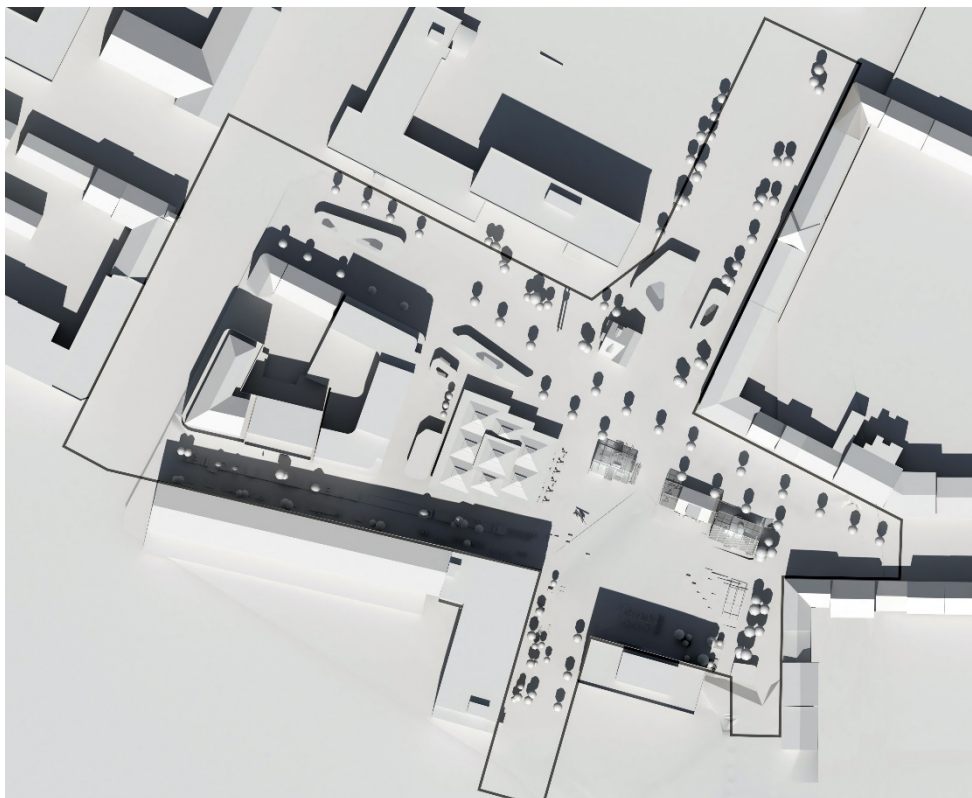
#### Skuggavarp

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.

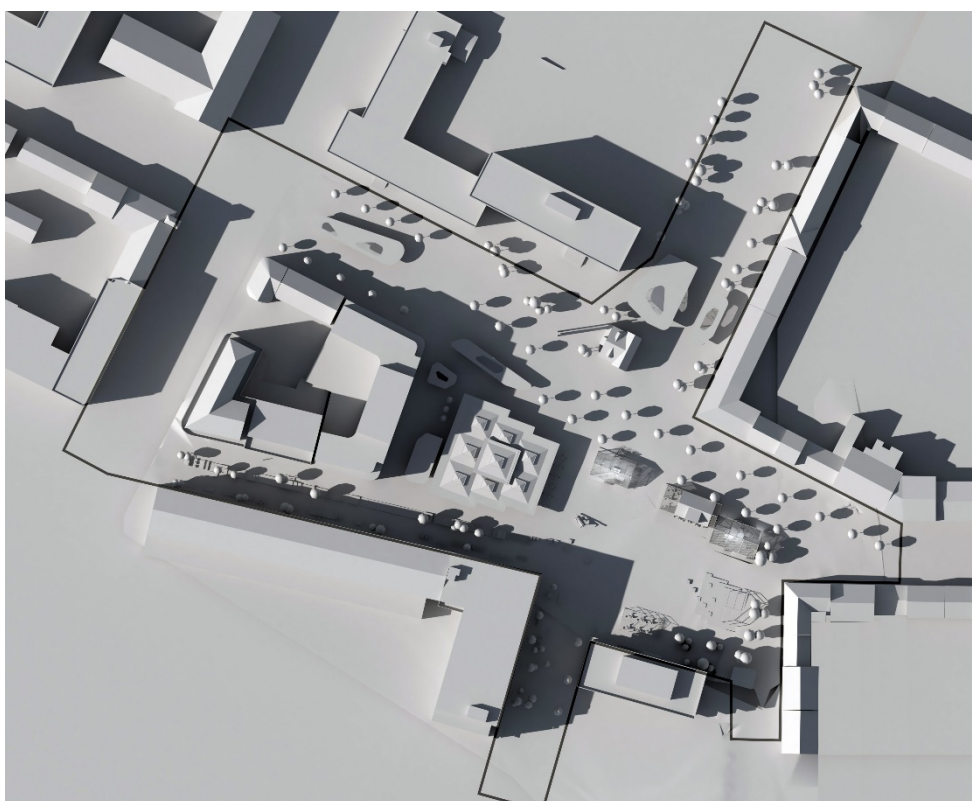


Mynd 5.1 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 8:00

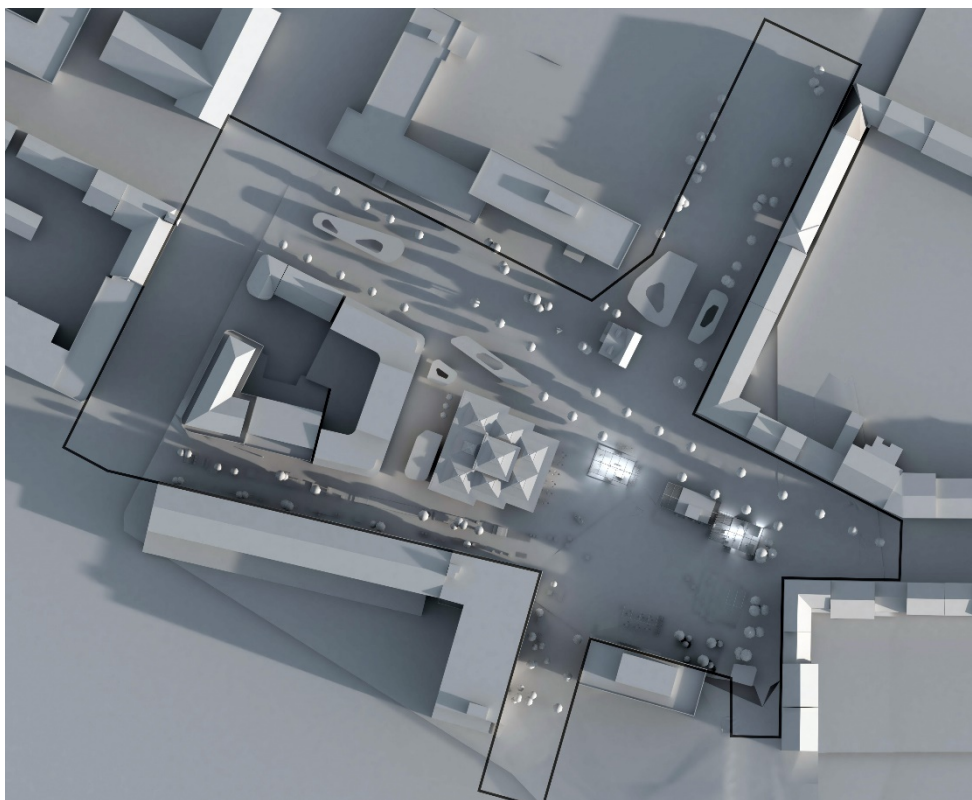




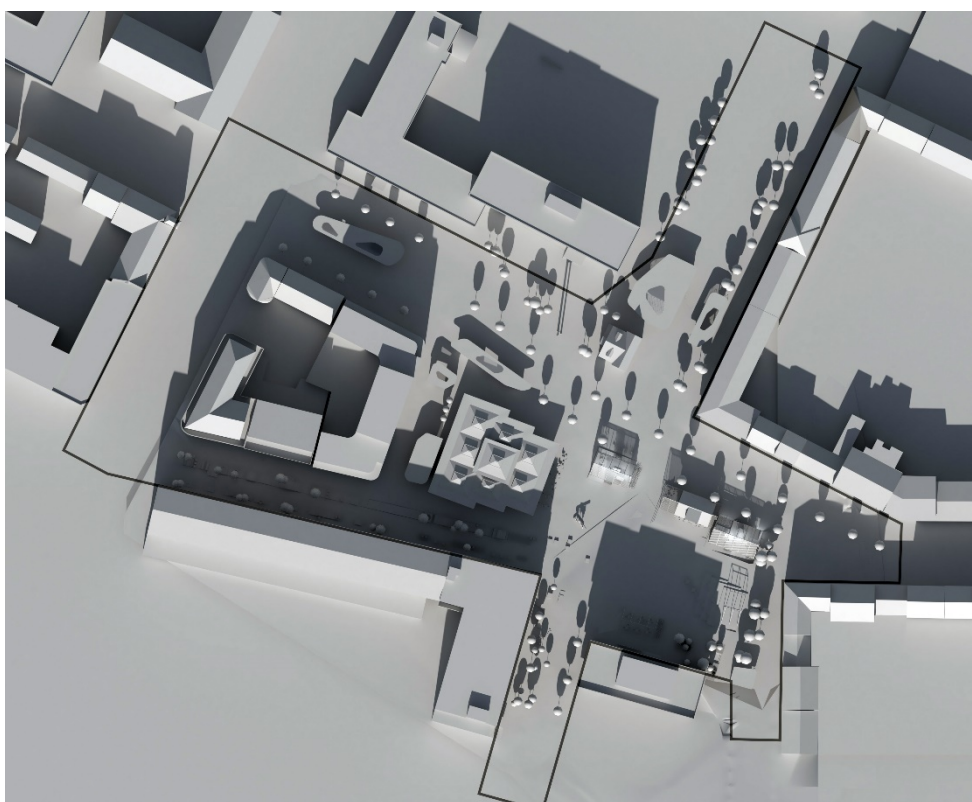
Mynd 5.2 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 13:00



Mynd 5.3 Skuggavarp við sumarstólstöður kl. 17:00

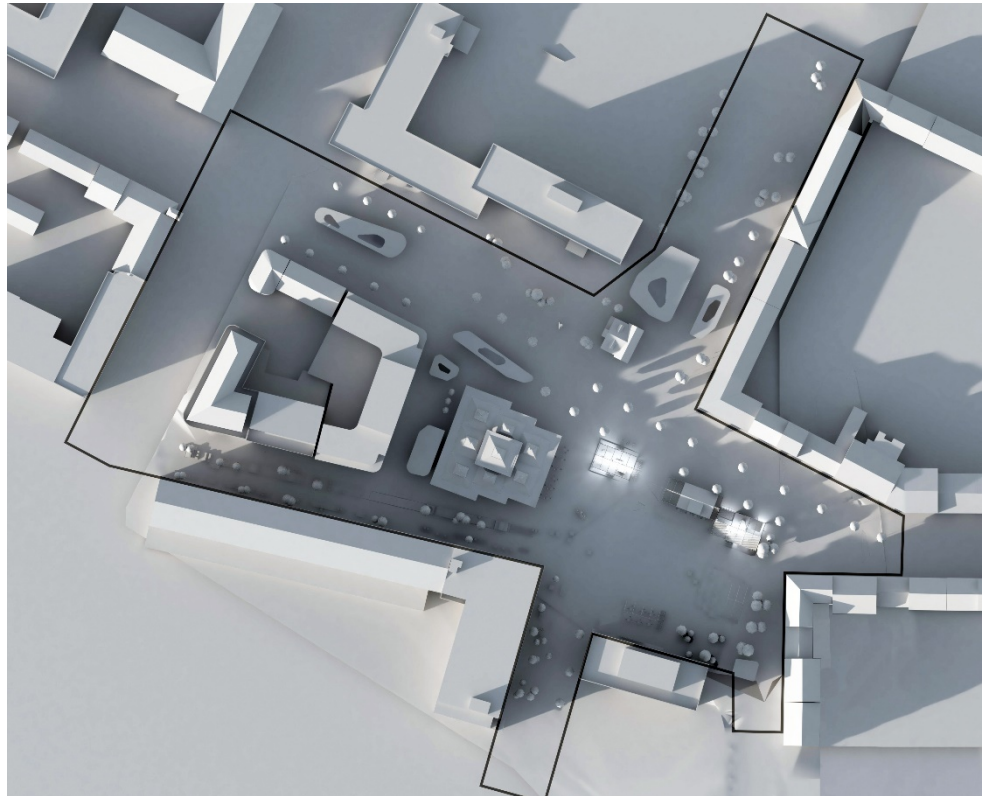


Mynd 5.4 Skuggavarp við jafndægur kl. 8:00



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 húsnæði 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 Reykjavíkur<sup>1</sup>.

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





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 aldurs<sup>2</sup>, 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 hringtorg<sup>3</sup>. 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.<sup>3</sup>

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.

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.

nr. 113.

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

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



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 götugólfíð 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 fyrir deiliskipulagið var samþykkt í skipulags- og samgönguráði og 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.

Lýsingin var auglýst auk þess að liggja frammi í þjónustuveri Reykjavíkurborgar og gerð aðgengileg á heimasíðu Reykjavíkurborgar, <http://reykjavik.is/skipulag-i-kynningu>. Hverjum þeim sem taldi sig hagsmuna að gæta var boðið að senda inn skriflega athugasemdir til skipulagsfulltrúa.

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

Nú er þessi deiliskipulagstillaga auglýst samkvæmt 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Allir sem telja sig hafa hagsmuna að gæta er frjálst að senda inn skriflegar athugasemdir og ábendingar við þessa tillögu.

Ábendingum og athugasemdum við tillöguna skal skila skriflega til skipulagsfulltrúa eða á netfangið [skipulag@reykjavik.is](mailto:skipulag@reykjavik.is).

Eftirfarandi umsagnaraðilar fá skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Skipulagsstofnun,
- Umhverfisstofnun,
- Vegagerðin
- Skrifstofa 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

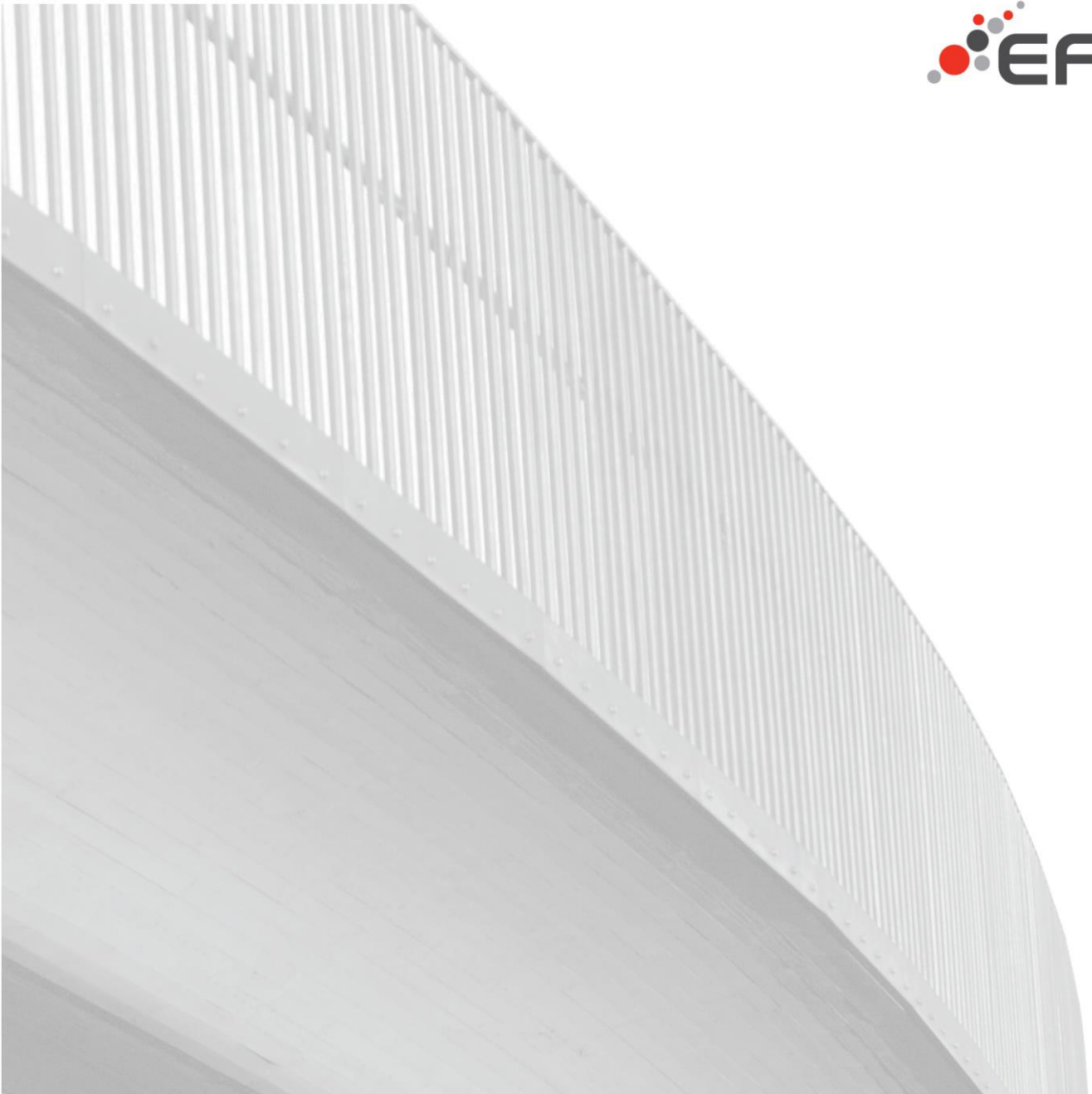
### 6.3 Tímalína

Gert er ráð fyrir að auglýsa þessa tillögu frá miðjum desember 2019 með athugasemdafrest til loka janúar 2020.

Að loknum auglýsingatíma verða athugasemdir teknar saman og gert er ráð fyrir að svör við þeim liggja fyrir í síðari hluta febrúar.

Ef litlar eða engar breytingar verða gerðar á tillögunni í kjölfarið er gert ráð fyrir að hún verði lög fyrir borgarráð til samþykktar í lok febrúar og svo send til Skipulagsstofnunar til samþykktar.

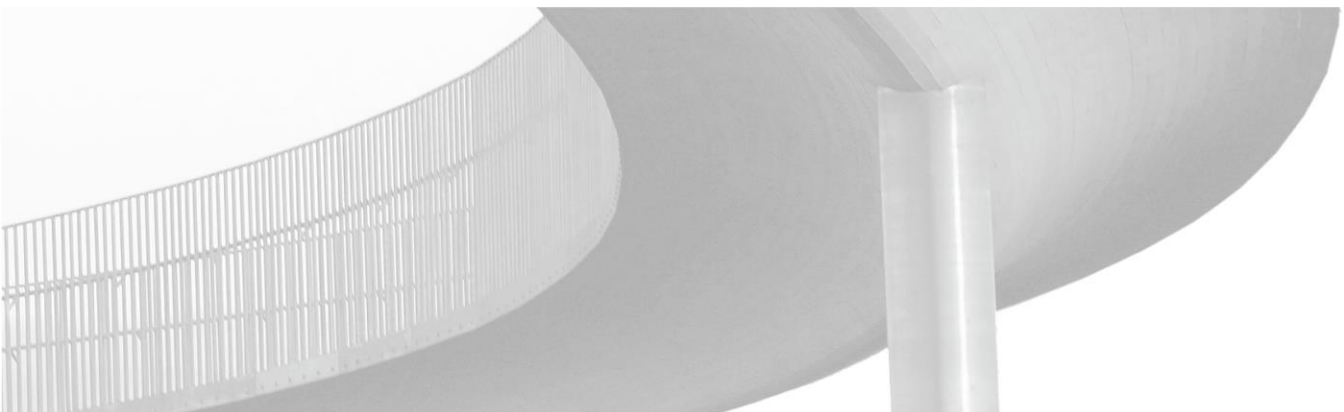
Gera má ráð fyrir að deiliskipulagstillagan öðlist gildi við auglýsingu hennar í B-deild stjórnartíðinda vorið 2020.



## 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.

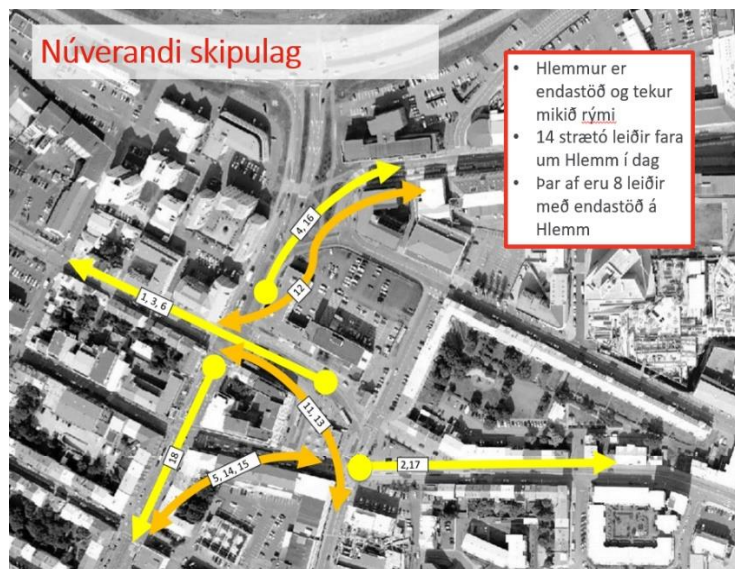
Umferð á svæðinu var greind og dreift á breytt gatnakerfi. Gerð var umferðarhermun fyrir annatíma árdegis og síðdegis til að leggja mat á áhrif breytts samgönguskipulags fyrir Hlemm. Verkefnið var unnið af Bryndísi Friðriksdóttur, Evu Þrastardóttir, Örnú Kristjánsdóttur og Daða Baldri Ottóssyni.

## 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.

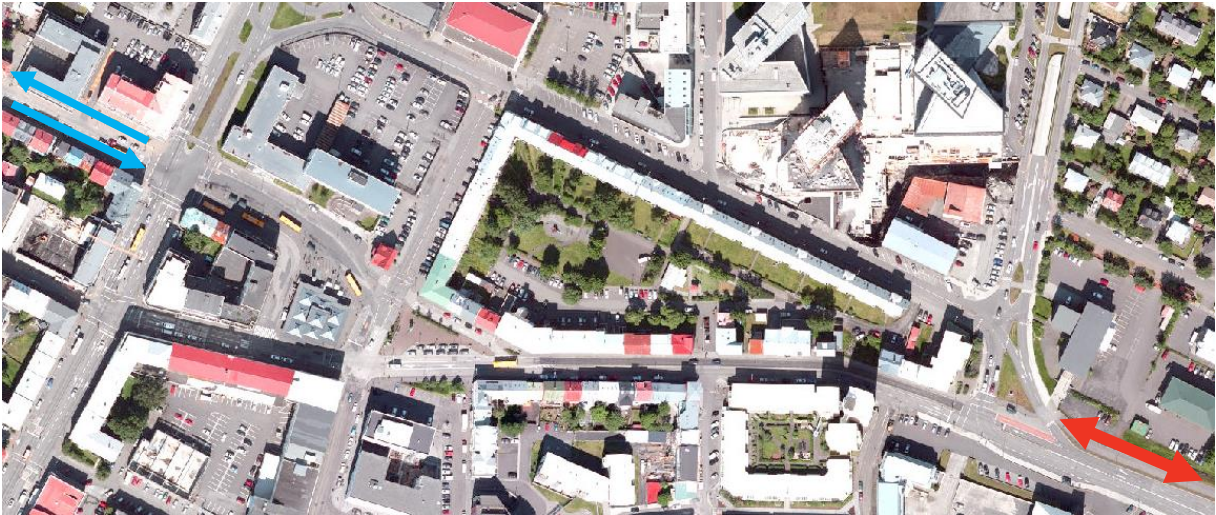
Í dag er tvístefnu hjólastígur norðan Suðurlandsbrautar og Laugavegar að Katrínartúni og einstefnu stígar við götukanta á Hverfisgötu, sjá mynd 2.

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



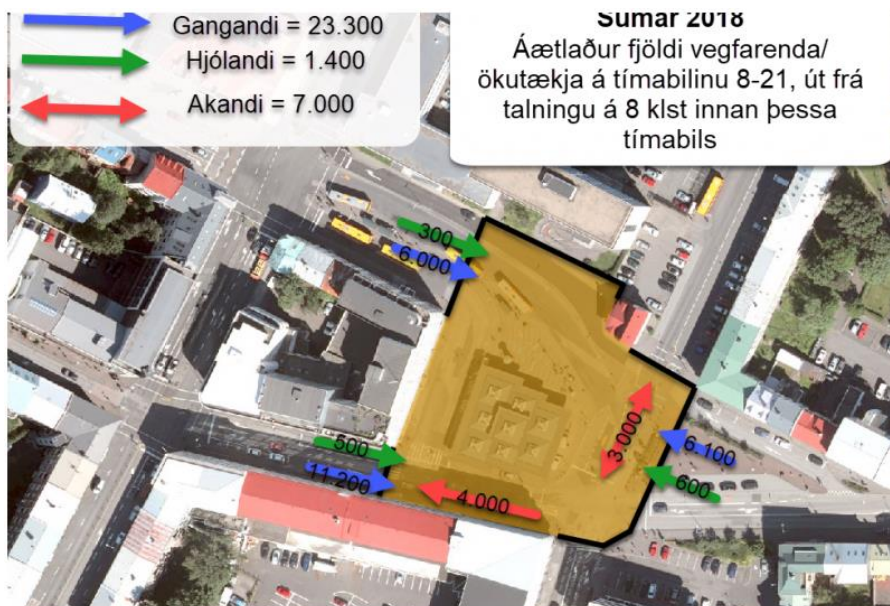
MYND 1 Aks tur strætisvagna um Hlemm.





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

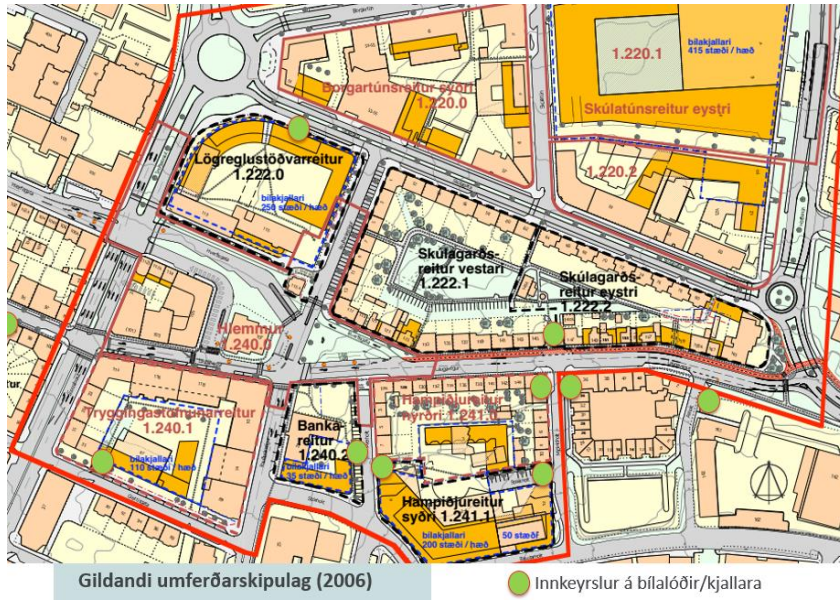
Umferð gangandi, hjólandi og akandi var talin í nágrenni við Hlemm valda daga í júní, júlí og ágúst 2018. Samkvæmt talningu er gert ráð fyrir að yfir 30 þúsund manns fari gangandi, hjólandi eða akandi um Hlemmtorg á hverjum degi, sjá mynd 3. Lang flestir ferðast gangandi um svæðið.



**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 Bríetartúni með breyttri útfærslu á gatnamótum Laugavegar-Katrínartúns og hringtorgum á gatnamótum Katrínartúns-Bríetartúns og Bríetartúns/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/Bríetartúns 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.



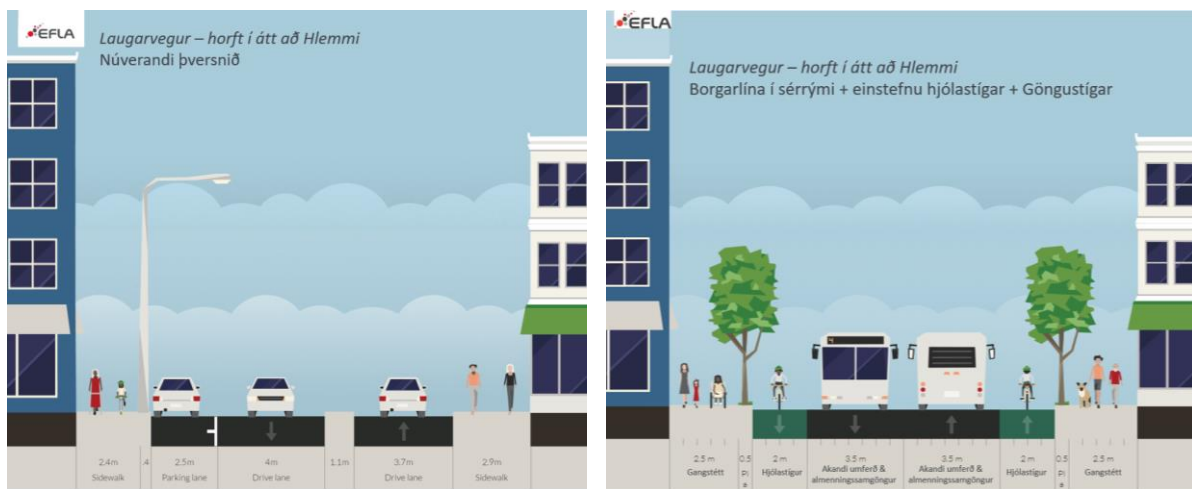
**MYND 5** Aðstæður á Laugavegi austan við Hlemm.



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

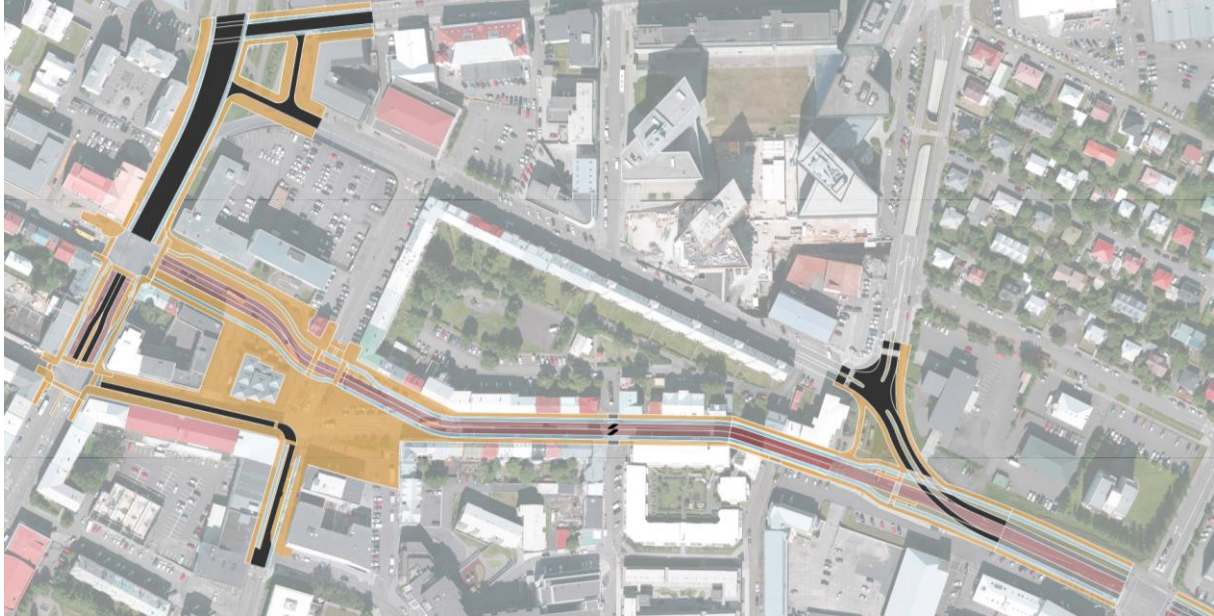
Helsta breyting samgönguskipulagsins er að lokað er á akstur einkabíla eftir Laugavegi á milli Katrínartúns og Snorrabrautar. Þess í stað færast akstur einkabíla á aðrar götur eins og á Bríetartún, Katrínartún og Borgartún og er gatnamótum við Laugaveg-Katrínartún breytt til að gera þessa leið beinni 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 ágætar 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 almenningssamgögnum 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.

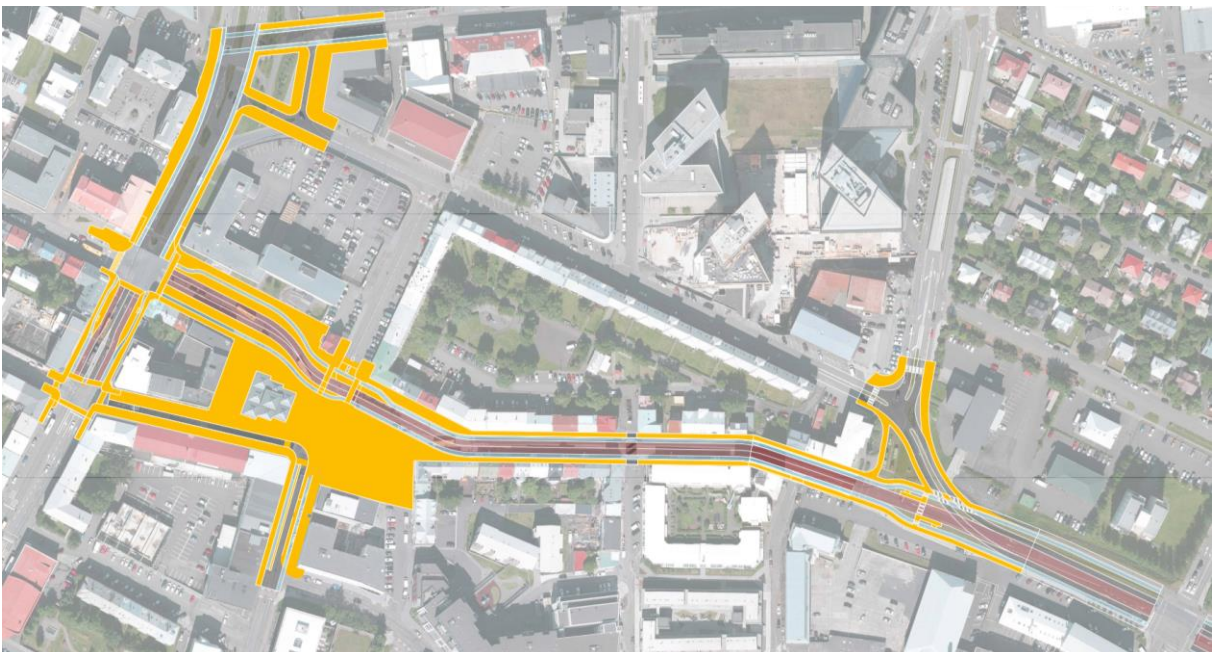


**MYND 8** Tillaga að útfærslu fyrir hjólandi umferð (blár).

### 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 almenningsamganga, hjólandi og gangandi vegfarendur<sup>1</sup>.



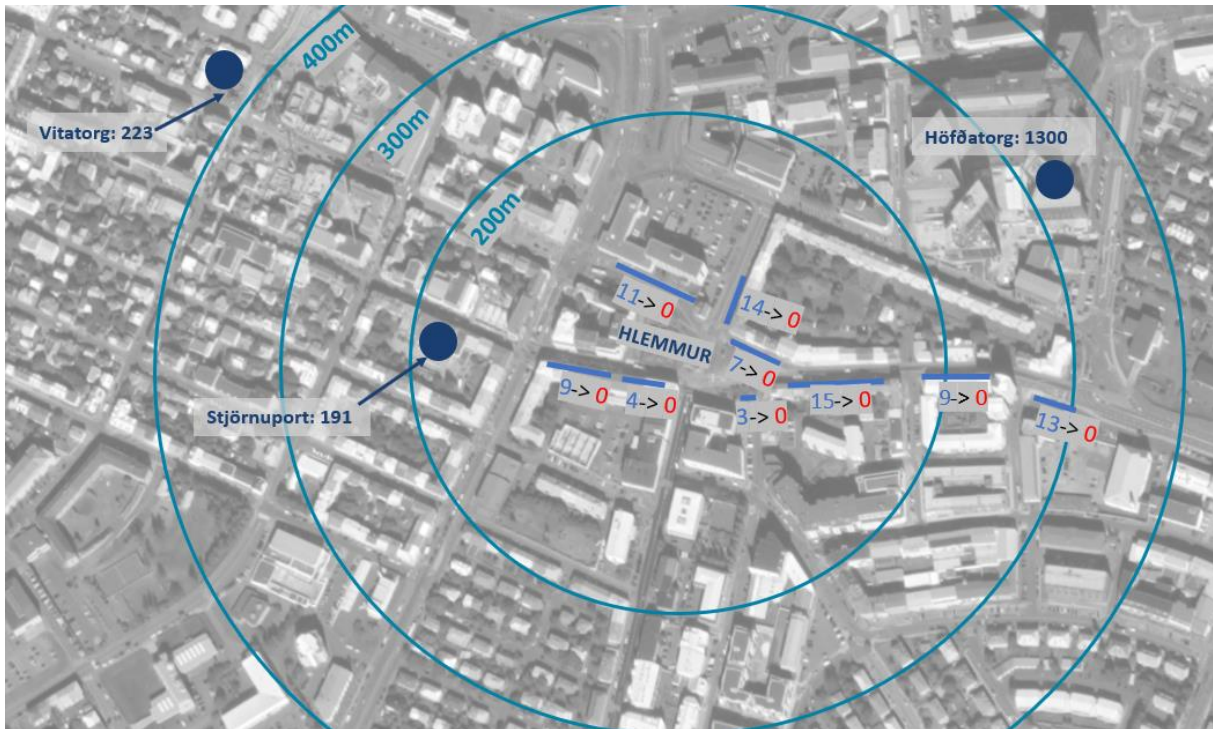
**MYND 10** Tillaga að útfærslu fyrir Borgarlínu og strætó (rauður)

### 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.

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

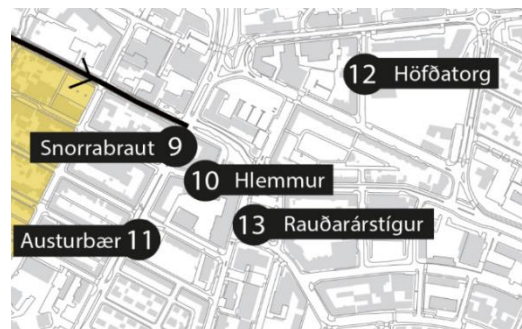




**MYND 11** Fjöldi bílastæða á borgarlandi umhverfis Hlemm fyrir (blár) og eftir (rauður) breytt samgönguskipulag. Gönguradíusar og staðsetning bílastæðahúsa.

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 hægri beygjuumferð inn og út af bílastæði Borgartúns beint frá Sæbraut

Hermilíkönnum voru stillt upp fyrir núverandi grunnástand<sup>2</sup> og breytt ástand<sup>3</sup> 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.

<sup>2</sup> Núverandi útfærsla gatna og gatnamóta.

<sup>3</sup> 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.

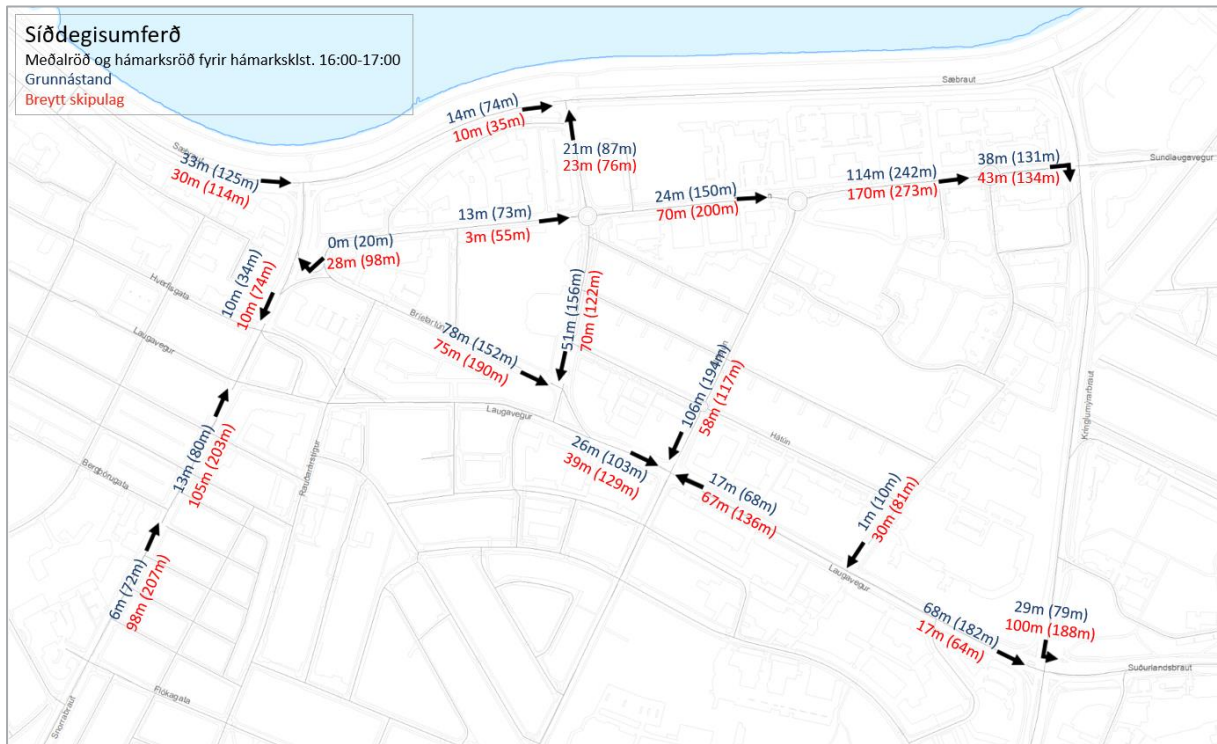
#### 4.4 Afköst

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,



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 Brietartúni og Katrínartúni/Höfðatorgi sem orsakast aðallega af umferðarljósunum við Katrínartún/Laugaveg. Meðalraðir á Brietartúni 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 bílajakjallara 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 Brietartúni 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]
<b>Grunnástand</b>	77	10.290	220	95	11.760	316
<b>Breytt samgönguskipulag</b>	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 stareikningar 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/Flólagata	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 Flólagötu 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) <sup>4</sup>	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 Flólagötu 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

<sup>4</sup> 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. <sup>5</sup>	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.

<sup>5</sup> 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





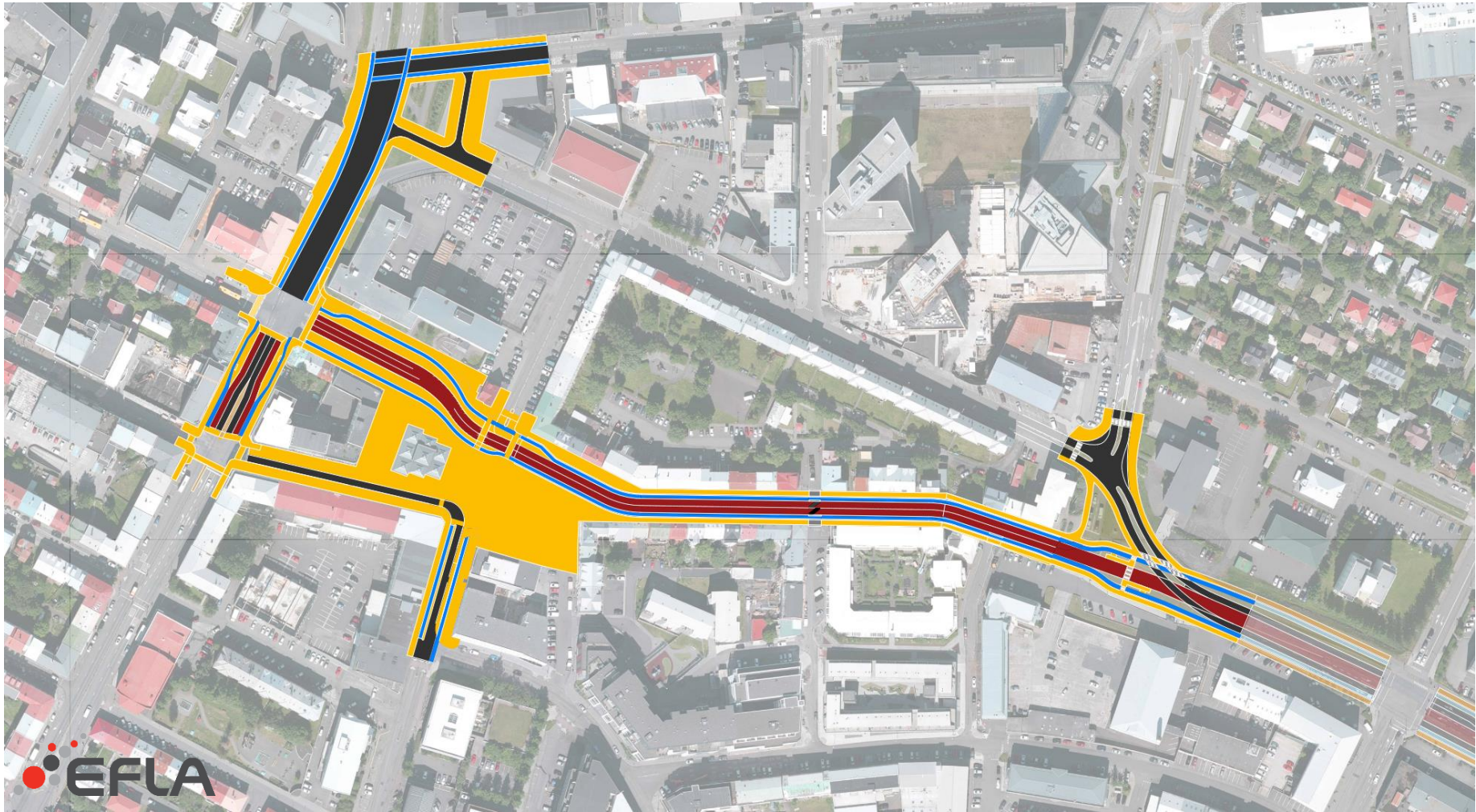
## Viðauki III: Umferðartalningar

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

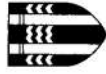
Talningar sem notaðar voru við greiningu og samanburð -> innan svæðisins
IP486 Borgartún-Snorra braut. Talning árdegis og síðdegis 1.2.2017
IP514 Rauðarárstígur – Bríetartún. Talning árdegis og síðdegis 4.10.2017
IP565 Bríetartún-Katrínartún. Talning árdegis og síðdegis 2.2.2017
IP597 Laugavegur-Katrínartún. 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)	36m (126m)
	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)	21m (65m)	17m (53m)	31m (81m)
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)







Reykjavíkurborg  
Umhverfis- og skipulagssvið

Heilbrigðisefirlit Reykjavíkur  
Árný Sigurðardóttir  
Borgartúni 12 - 14  
105 Reykjavík

Reykjavík 26.03.2019

SKJALAVER  
HÖFÐATORGI

26. MAR. 2019

2019030375

Málsnr.:

Bréfalýkill: 10.3

Hér með sendist útskrift úr gerðabók skipulags- og samgönguráðs frá 6. mars 2019 varðandi eftirfarandi mál.

#### Hlemmur, reitur 1.240.0

Lögð fram lýsing umhverfis- og skipulagssviðs, dags. 1. mars 2019, vegna nýs deiliskipulags reits 1.240.0 Hlemmur í kjölfar hugmyndasamkeppni um svæðið, sem felst í endurskipulagningu svæðisins fyrir forgangsakreinar hágæða almenningsgangna, ný gatnamót við Snorrabraut/Briartún, nýtt torg og göngugótur, afmörkun byggingarreitar fyrir flutningshúsið Norðurpóll og nýrra léttu mannvirkja fyrir verslun og þjónustu og ný afmörkun deiliskipulagsreita á svæðinu.

*Samþykkt með vísan til 1. mgr. 40. gr. skipulagslaga nr. 123/2010*

*Vísað til borgarráðs.*

F.h. umhverfis- og skipulagssviðs

Ann María Andreassen

Borgarráð samþykkti afgreiðslu ráðsins á fundi sínum þann 14. mars 2019

Óskað er eftir umsögn varðandi lýsingu erindisins og sendist á skipulag@reykjavik.is. Gögn eru aðgengileg á reykjavik.is undir skipulag í kynningu þar sem afrit af auglýsing hefur verið birt og mun standa til og með 8. maí 2019.

Sent til OR / Veitur ohf, SEA skrifstofa eigna og atvinnuþróunar, Skipulagsstofnun, Skrifstofa framkvæmda og viðhalds, Skrifstofa reksturs og umhirðu, Skrifstofa samgöngudeildar, Skrifstofa umhverfisgæða, Strætó bs, Umhverfisstofnun, Vegagerðin, Þjónustumiðstöð Miðborgar og Hlíða



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