Umsókn til skipulagsfulltrúa 5.9.2019 12:52

Almennar upplýsingar:

Nafn	Andri Klausen
Erindi nr.	P-2019-09-05-0214
Kennitala	1006824519
Heimilisfang	Tómasarhagi 27
Póstnúmer	107
Símanúmer	7673580
Netfang	andri@ask.is
Nafn forsvarsmanns (ef um fjöleignarhús er að ræða)	-
Netfang tengiliðs	-

Greiðanda kennitala	4307150970
Greiðanda nafn	Línberg ehf.
Greiðanda netfang	borkur@landberg.is

Framkvæmdasvæði

Heimilisfang/lóðarheiti	Línbergsreitur, Grandagarði

Umsækjandi er	Í umboði eiganda

Umsækjandi	Hefur kynnt sér gildandi deiliskipulag

Erindið fjallar um	Breytingu á deiliskipulagi
Stutt lýsing á erindi	Tillaga að breyttu deiliskipulagi á Línbergsreit, Örfirisey, Vesturhöfn.

Meðfylgjandi gögn og upplýsingar varðandi umsókn – þar sem við á

Uppdrættir

Lýsandi nafn skjals
1723-190905-Linbergsreitur-deiliskipulagsuppdraettir-Sida-1.pdf

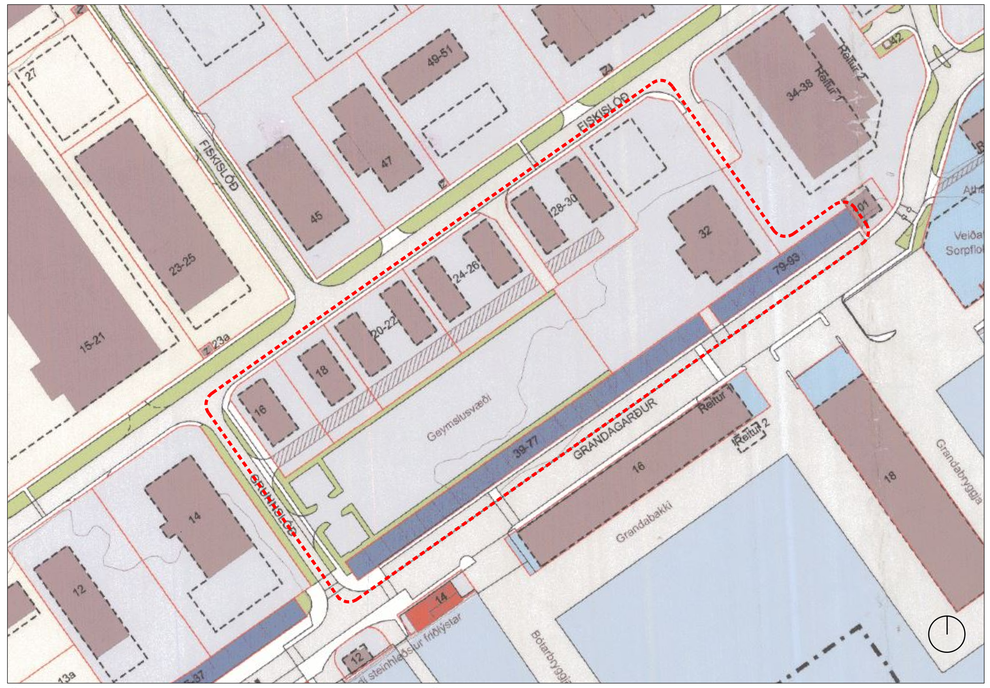
Lýsandi nafn skjals
1723-190905-Linbergsreitur-deiliskipulagsuppdraettir-Sida-3-minni.pdf

Lýsandi nafn skjals
1723-190905-Linbergsreitur-deiliskipulagsuppdraettir-Sida-2-minni.pdf

-

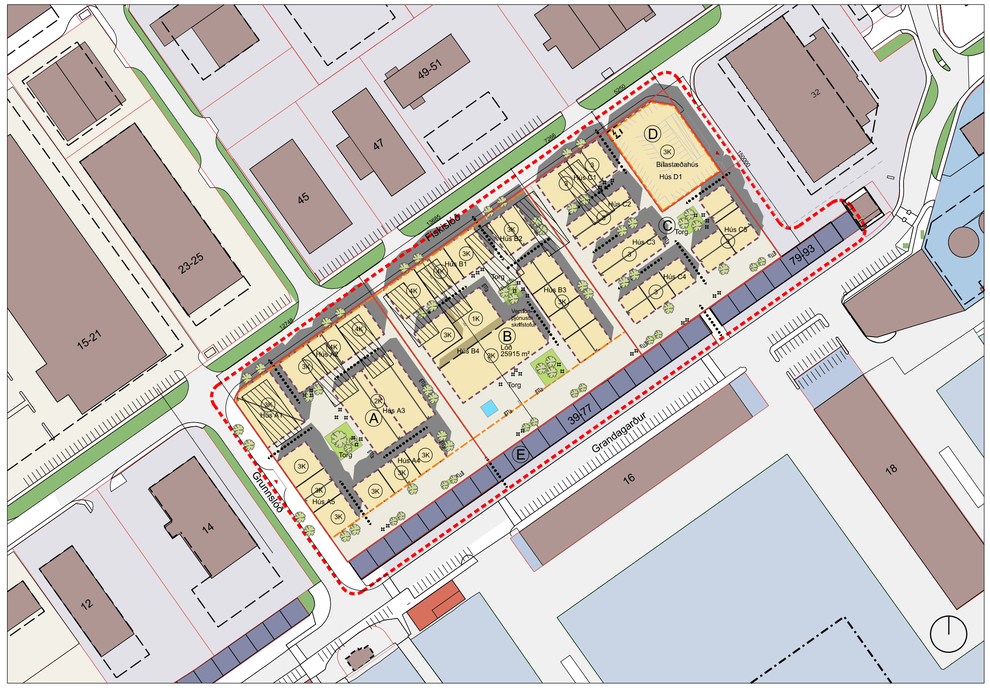
-

ÖRFIRISEY - DEILISKIPULAGSBREYTING VESTURHÖFN Vegna Fiskislóðar 16-32 og Grandagarðs 39-93



ÖRFIRISEY - DEILISKIPULAGSBREYTING VESTURHÖFN
Gildandi deiliskipulag samþykkt 3. nóvember 2015

Mælikvarði 1:1500



ÖRFIRISEY - DEILISKIPULAGSBREYTING VESTURHÖFN
Tillaga að breyttu deiliskipulagi

Mælikvarði 1:1500

GILDANDI DEILISKIPULAG FYRIR SVÆÐIÐ

Gildandi deiliskipulag á svæðinu ber heitið *„Örfirisey - deiliskipulagsbreyting Vesturhöfn“* en það var samþykkt í borgarstjórn Reykjavíkur þann 3. nóvember 2015 og birt í B-deild Stjórnartíðinda þann 27. janúar 2016. Land á umræddu svæði er allt í eigu Faxaflóahafna sf. Markmiðið með gerð framangreinds deiliskipulags var að fella saman nokkur þágildandi deiliskipulög, sem samþykkt höfðu verið á síðustu áratugum, í eitt heildstætt skipulag. Við samþykkt þess var þó ekki litið svo á að það væri stefnumarkandi skipulagsbreytingar fyrir svæðið og uppbyggingu Vesturhafnarinnar til framtíðar.

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er að finna tilteknar forsendur og markmið fyrir skipulag og uppbyggingu svæðisins. Í því er m.a. lögð áhersla á að hafnsækinni starfsemi verði sköpuð góð vaxtarskilyrði, en á vesturhafnarsvæðinu í dag er að finna margháttaða starfsemi tengda sjávarútvegi, hafsækna nýsköpun, og vinnslu sjávarafurða, auk þess sem á undanförnum misserum hefur þróast fjölbreytt menningar- og þjónustustarfsemi sem fallið hefur að framtíðarhugmyndum borgarinnar um skipulag svæðisins.

Þessi deiliskipulagsbreyting er grundvölluð á sjónarmiðum sem fram koma í aðalskipulagi borgarinnar þar sem gert er ráð fyrir fjölbreyttri menningar- og þjónustustarfsemi við hluta Grandagarðs og þróun á starfsemi og uppbyggingu á Örfiriseyjarsvæðinu undanfarin misseri. Stefna borgarinnar er að fjölbreytt atvinnulíf, nýsköpun, skapandi greinar og sprotafyrirtæki blómstri í Reykjavík. Til þess þarf fjölbreytt framboð atvinnuhúsnæðis og atvinnusvæða og hefur skapandi hverfi á Granda verið nefnt meðal vaxtarbrodda í því sambandi.

Á undanförnum áratugum hefur orðið mikil breyting á hafnsækinni starfsemi í Gömlu höfninni og á það helst við um útgerð og fiskvinnslu í Örfirisey. Laga- og reglugerðarbreytingar hafa gjörbreytt meðhöndlun sjávarafla, vinnslu og verkun, geymslu á fiski, sem nú er aðeins leyfð í kældum geymslum innandyra en allur úrgangur er fluttur til vinnslu annarsstaðar samdægurs. Þetta hefur í för með sér að verkun og vinnsla er orðin hreinlátari og því gætu þessi fyrirtæki verið staðsett á hvaða svæðum sem er þar sem atvinnustarfsemi er heimiluð. Þessar breytingar hafa haft í för með sér breytingu á uppbyggingu í Vesturhöfn með aukningu á skrifstofu- og þjónustuhúsnæði sem m.a. þjónar sjávarútveginum og er nokkuð öruggt að svo verði til lengri framtíðar.

Deiliskipulagstillagan afmarkast af svæði við Fiskislóð til norðvesturs, Grunnslóð til suðvesturs, Grandagarði (lóðirnar Fiskislóð 16-32 og Grandagarður 39-93 - gömlu verbúðirnar) til suðausturs og lóðamarka Grandagarðs 32 og 34 til norðausturs. Um miðbik skipulagssvæðisins er 7.975 m² lóð sem nýtt hefur verið sem geymslulóð. Frystigeymsla að Fiskislóð 32 hefur verið fjarlægð. Starfsemi á öllu þessu svæði í dag er skilgreind í gildandi deiliskipulagi sem „Hafnsækin starfsemi/athafnasvæði (HAT)“.

Með samningi Faxaflóahafna sf. og Línbergs ehf., dags. 16.2.2016, var Línbergi ehf. úthlutað réttindum á geymslulóð sem staðsett er um miðbik svæðisins, auk þess sem samkomulag var gert um það á milli aðila um að vinna sameiginlega tillögu um nýtingu lóðanna 16-32 við Fiskislóð, þar sem markmið Faxaflóahafna um starfsemi og byggð í Örfirisey yrðu höfð að leiðarljósi.

Í samræmi við framangreint samkomulag aðila, samskipti og samráð Faxaflóahafna sf. og skipulagsyfirvalda um vinnslu deiliskipulagstillögu fyrir svæðið, 2. mgr. 38. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og ákvæði hafnalaga nr. 61/2003, sbr. t.a.m. 5. gr. laganna þar sem kveðið er á um að skipulag hafnarsvæða skuli vera í höndum hafnarstjórnar, létu Faxaflóahafnir sf. í samráði við Línberg ehf. sem rétthafa á svæðinu, vinna umrædda deiliskipulagstillögu. Tillagan er lögð fram af Faxaflóahöfnum sf., á þremur uppdráttum.

DEILISKIPULAGSTILLAGAN

Markmið

Markmiðið með deiliskipulagstillögunni er einkum það að svara aukinni eftirspurn eftir húsnæði til ýmiss konar nota á svæðinu, þ.e. „Gömlu höfninni“, auk þess að skapa opin svæði fyrir viðburði af ýmsum toga. Þá er það enn fremur mat Faxaflóahafna sf. að mikilvægt sé við skipulag hafnarsvæðisins að hafa til hliðsjónar þá þróun sem átt hefur sér stað í sjávarútvegi hér á landi undanfarin misseri. Greinin hefur verið að tæknivæðast mikið og má segja að hún hafi smám saman verið að færast frá því að takmarkast við veiðar og vinnslu sjávarafurða í það að þróa frekari tækniframfarir svo tryggja megi íslenskum sjávarútvegi áframhaldandi forystu á heimsvísu á sínu sviði, sbr. t.d. starfsemi Sjávarklasans og ýmissa hátæknifyrirtækja. Þá er á svæðinu rekin einhver stærsta útgerð og fiskvinnsla á landinu og fiskmarkaður, ásamt fjölmörgum nýsköpunarfyrirtækjum í tengslum við sjávarútveg. Allt telst þetta til hafnsækinnar starfsemi að mati Faxaflóahafna sf.

Það er í samræmi við þróun sjávarútvegs undanfarin misseri, og þróun sambærilegra borga í Evrópu, að hafnarsvæðin eru orðin afar eftirsótt fyrir margskonar viðburði á sviði menningar og þjónustu, auk hafnsækinnar starfsemi. Fyrir liggur að ferðamenn, hvort heldur erlendir sem innlendir, eru æ tíðari gestir á þessu svæði en áður var og því mikilvægt að umferð um það, ásýnd þess og ýtrihagað fái að þróast áfram með eðlilegum hætti án þess að svæðið glati yfirbragði Vesturhafnarinnar sem fjölbreytt atvinnusvæði og tengingu við söguna.

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir að svæðinu verði skipt í fimm lóðir/svæði, sbr. eftirfarandi:
Fiskislóð 16-20 (lóð A),
Fiskislóð 22-26 (lóð B),
Fiskislóð 28-32 (lóð C),
Fiskislóð 32 (hluti - lóð D)
Grandagarður 39-93 (gömlu verbúðirnar, sem eru á tveimur lóðum, svæði E).
Svæðið verður byggt upp í áföngum og gert ráð fyrir að full starfsemi verði á þeim svæðum sem ekki eru í byggingu á hverjum tíma.

Umferð

Gatnakerfi svæðisins er einfalt. Meginumferð er um „tengibraut“ (Fiskislóð) sem liggur að lóð Olíustöðvarinnar í Örfirisey. Allar aðrar götur eru skilgreindar sem „aðrar götur“ í aðalskipulagi. Í breyttu deiliskipulagi samkvæmt tillögunni er skipulagssvæðinu skipt eftir götum þar sem fyrst og fremst er lögð áhersla á gangandi og hjólandi umferð og aðkomu fyrir þjónustubifreiðar (e. shared space). Lögð er áhersla á vandaða hönnun og yfirbragðsefni og fjölbreytta áningarstaði. Við vinnslu tillögunnar var unnið samgöngumat fyrir svæðið af hálfu Eflu verkfræðistofu og hún gefin út (Skýrsla 2199-027-MIN-001-V04, dags. 20. júní 2019).
Í forsendum tillögunnar er gert ráð fyrir því að fyrirtæki og stofnanir á hafnarsvæðinu muni setja sér umhverfis- og samgönguáætlun og fylgja henni eftir. Markmiðið með áætlununum er að breyta ferðavenjum starfsmanna, efla sjálfbæra samgöngumáta á svæðinu ásamt því að efla almenningssamgöngur og þannig uppfylla ferðaþarfir að teknu auknu tilliti til umhverfisins.

Starfsemi og yfirbragð

Með deiliskipulagstillögunni er ráð fyrir því gert að starfsemi á svæðinu verði breytt úr „Hafnsækin starfsemi/athafnasvæði (HAT)“ í „Hafnsækna starfsemi, verslun, þjónusta og finlegri atvinnustarfsemi (HÞV)“. Markmiðið með breytingunni er að vikka út og auka við fjölbreytni á svæðinu, m.a. með tilkomu skrifstofubygginga inn á svæðið sem geta meðal annars hýst uppbyggingu og þróun á starfsemi tengdri tækni og þróun íslensks sjávarútvegs, aukna menningarstarfsemi og nýtingu svæða til viðburða í tengslum við ýmiskonar hátíðarhöld.
Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er ekki gert ráð fyrir stórverslunum á hafnarsvæðinu, en heimilt er að starfrækja minni dagvöruverslanir s.s. bakarí, fiskbúðir og aðrar ferskvöruverslanir. Ekki er heimilt að reka hótel eða byggja íbúðir á svæðinu.

Yfirbragð svæðisins mun taka mið af gangandi umferð og takmarkaðri þjónustuumferð. Þá mun tilvist bílastæðahúss á norðurhluta svæðisins enn fremur stuðla að fjölbreyttu lífi á götum og torgum þar sem það stuðlar að því að starfsfólk fari til og frá vinnu um götur, torg og gönguleiðir. Auk þess sem virkum ferðamátum verður gert hátt undir höfði.

Tengslin við gömlu verbúðirnar eru svæðinu afar mikilvæg og starfsemin þar mun tengjast svæðinu á fjölbreyttan hátt. Til að mynda eru tengingar við svæðið í gegnum verbúðirnar mikilvægar og lagt er til í tillögunni að ein verbúðin verði opnuð að hluta til að styrkja tengsl svæðisins við þær.Allar breytingar á verbúðum skal þó vinna í nánu samstarfi við Minjastofnun Íslands.

Lóð A:
Gert er ráð fyrir að núverandi byggingar, Fiskislóð 16, 18 og 20, verði fjarlægðar og byggðar nýjar. Nýbyggingar eru 2-4 hæðir. Bygging á 2 hæðum miðsvæðis með mikilli lofthæð. Heimilt er að byggja kjallara að stærð 1.350 m².

Lóð B:
Gert er ráð fyrir að núverandi byggingar, Fiskislóð 22, 24 26 og 28, verði fjarlægðar og byggðar verði nýjar á 1-4 hæðum. Bygging á 1 hæð miðsvæðis með mikilli lofthæð. Gert er ráð fyrir viðburðatorgi á austurhluta svæðisins. Heimilt er að byggja kjallara að stærð 1.350 m².

Lóð C:
Gert er ráð fyrir að núverandi bygging, Fiskislóð 30, verði fjarlægð og byggðar verði nýjar á 3 hæðum.

Lóð D:
Á lóð D er gert ráð fyrir opnu bílastæðahúsi fyrir um 300 bíla fyrir öll svæðin/lóðirnar. Bílastæðahúsið er kjallari og 3 hæðir ofanjarðar þar sem bílum er einnig lagt á þaki byggingarinnar. Ef ekki er byggður kjallari undir bílastæðahúsi er heimilt að byggja 4 hæðir ofanjarðar til að ná þeim fjölda bílastæða sem nauðsynlegur er.

Lóð E (gömlu verbúðirnar):
Um er að ræða lóðirnar Grandagarður 39-77 og 79-93. Á lóðunum eru gamlar verbúðir á einni hæð. Ytra byrði verbúða er friðað skv. lögum um menningarminjar nr. 80/2012. Gert er ráð fyrir því í deiliskipulagstillögunni að heimilt verði að opna á milli Grandagarðs og torgs um einhverja verbúðina. Tenging er til staðar í dag á milli Grandagarðs 77 og 79. Gert ráð fyrir að þjónusta í verbúðum geti þjónað starfsemi norðan megin í Grandagarðs. Allar útlitsbreytingar skal leggja fyrir Minjastofnun Íslands skv. lögum.

Byggingareitir - hámarkshæðir bygginga

Byggingareitir eru skilgreindir á deiliskipulagsuppdrætti á grunnmyndum og sneiðingum. Mannvirki skulu almennt standa innan þeirra, en þó er heimilt að ákveðnir byggingahlutar, s.s. minni háttar útbyggingar, loftræstisamstæður, lyftuhús o.þ.h., geti náð út fyrir byggingareiti, sé það í samræmi við fjarlægðarreglur byggingarreglugerðar. Lyftu- og stigahús bílageymsluhúss er þó ein hæð upp fyrir efstu plötu. Þar sem skipulagssvæðið er útsett fyrir hækkandi sjávarstöðu er lagt til að horft verði til skýrslu um hækkandi sjávarstöðu frá VSÓ dags. apríl 2017 (nr. 16419) lagt til að gólfhæð jarðhæða verði um 4,8 metrar þar sem því verður komið við. Aðlaga þarf götuhæðir á hafnarlandi að þeim hæðum og verður það unnið í samráði við lóðarhafa og í samræmi við áfangaskiptingu sem liggur fyrir.

Deiliskipulagstillagan gerir ráð fyrir því að heimilt verði að byggja í kjöllurum á lóðum A og B að hámarki 90 bílastæði, en ekki er tekin ákvörðun um staðsetningu að öðru leyti í deiliskipulagi. Auk þess er heimilt að samtengja kjallara milli lóða.

Nýtingarhlutfall

Uppgefið hámarksnýtingarhlutfall í deiliskipulagstillögunni segir fyrir um hámark byggingarmagns á hverjum reit/lóð. Þar er tekið sérstaklega fram hvert sé hámark byggingarmagns á lóðunum, bæði ofanjarðar og neðan/kjallara. Í tillögunni er tilgreint sérstaklega hvert sé nýtingarhlutfall ofanjarðar, auk þess sem samtala nýtingarhlutfalls ofan- og neðanjarðar kemur fram. Byggingarmagn ofanjarðar innifelur bæði svokallaða A og B fermetra. Byggingarreitir eru yfirleitt rýmri en ráðgert byggingarmagn á lóðum.

Hjóla- og bílastæði

Skammtímahjólastæði verða staðsett nálægt áfangastað/inngangi til að tryggja gott aðgengi þannig að notendur upplifi að hjólin séu örugg þar sem þau eru geymd. Skammtímahjólastæði munu hvorki skerða megingönguleiðir gangandi vegfarenda á svæðinu né þrengja göngustíga. Verða stæðin útfærð með sérstöku rými innan hverrar lóðar.. Lagt er til að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggður (þ.e. varin frá rigningu). Langtímahjólastæði skulu vera í læstu rými hvort sem það er staðsett í geymslu innan húsnæðis eða utan þess. Ef hjólageymsla er ekki staðsett á sama stað og aðkoma að húsnæði skal veita aðgengi með hjólarampi eða hjólarennu.
Fyrir skrifstofuhúsnæði er lagt til að 80% hjólastæða verði langtímahjólastæði og að 20% stæða verði skammtímahjólastæði.
Fyrir verslunarhúsnæði er lagt til að 20% stæða verði langtímahjólastæði en 80% verði skammtímahjólastæði.
Einnig er lagt til að starfsmenn geti að kostnaðarlausu leigt hjól/rafhjól á vinnutíma og veittur verði möguleiki á viðgerðum á hjólum á svæðinu.

Gert er ráð fyrir sameiginlegu bílastæðahúsi á lóð D sem verður staðsett á norðvestur hluta svæðisins. Bílastæðahúsið mun þjóna öllum lóðum á deiliskipulagssvæðinu, auk þess sem það mun gegna hlutverki varðandi almenn bílastæði. Heimilt er að vísa í bílastæði í bílastæðahúsi við gerð aðaluppdrátta hverrar lóðar. Hver lóð skal uppfylla kröfur um fjölda bílastæða annað hvort í kjallara á lóðum A og B og/eða með vísun í samninga um rétt til tiltekins fjölda stæða í bílastæðahúsi. Í bílastæðahúsi skal gera ráð fyrir deilibílum og einnig að hægt sé að hlaða rafbíla.

Í breyttu deiliskipulagi er gert ráð fyrir eftirfarandi fjölda hjóla- og bílastæða, sem mun þó fara eftir stærð rýmisins og eðli þeirrar starfsemi sem áætlað er að muni fara fram á lóðunum/byggingunum eins og þau er tilgreind hér að neðan:

	Starfsemi	Viðmið bílastæði/m²	Viðmið fjölda hjólastæða á 100 m²
1.	Skrifstofuhúsnæði	75	0,5-4
2.	Létt starfsemi/iðnaður	120	0,2-0,6
3.	Vöruhús/sýningarsalir	360	0,2-0,6
4.	Smávöruverslun	100	1-3

Aðra starfsemi þarf að meta í hverju tilfelli fyrir sig.

Bílastæði eru almennt ekki sýnd á einstökum lóðum á tillögunni. Ekki er í deiliskipulagstillögunni getið um hver endanlegur fjöldi bílastæða komi til með að verða á svæðinu, þar sem sá fjöldi mun m.a. ráðast af starfsemi sem byggingarnar munu hýsa, eins og rakið er hér að framan í töflu en þó skulu bílastæði aldrei verða fleiri en ca. 400 talsins að hámarki. Lita skal á þann fjölda bílastæða, sem vísað er til í töflu, sem hámarksfjölda bílastæða. Gert er ráð fyrir því í tillögunni að leyfð verði 10% frávik frá því sem fram kemur í töflu, eftir atvikum, eða milli 360-400 stæði. Þá er ráð fyrir því gert að heimilt verði að nýta kjallara í byggingum fyrir bílastæði og bílastæði í götum fyrir vörumóttöku, á skilgreindum tíma dags, og fólk með hreyfihömlun innan lóða muni teljast með í bílastæðabókhaldi fyrir viðkomandi lóð/byggingar. Heimilt verði að nota óbyggðar lóðir sem bílastæði á meðan á uppbyggingu á svæðinu stendur.

Tillagan gerir ráð fyrir því að sérstakt samkomulag verði útbúið um svæðið sem tryggi öllum þeim þremur lóðum (A, B og C) sjálfstætt aðgengi, þ.e. bílastæðaréttindi verði bundin við hverja lóð, að tilteknum fjölda bílastæða í bílastæðahúsi sem ætlunin er að byggt verði á lóð, merkt D.

Gert er ráð fyrir að bílastæðastýring stuðli að samnýtingu bílastæða og að kostnaður bílastæða verði aðskilinn frá leigu á atvinnuhúsnæði. Bílastæði skulu vera gjaldskyld. Aðeins verði í boði klukkustundar- og daggjöld fyrir bílastæði (þ.e. ekki í boði mánaðarkort fyrir bílastæði). Möguleiki verði á að taka frá bílastæði fyrir starfsmenn sem eru samferða á bíl. Skammtímabílastæði fyrir gesti og viðskiptavini verði staðsett á jarðhæð í bílastæðahúsi og við götukanta.

Lagt er til að tveimur til fimm bílastæðum verði úthlutuð fyrir deilibíla og að gerður verði samningur við deilibílaleigu um að tryggja deilibílabjónustu á svæðinu til a.m.k. þriggja ára.

Samgöngustefna

Gert er ráð fyrir að útfærð verði heildstæð samgöngustefna fyrir reitinn:
• Stefnt er að því að fyrirtæki bjóði upp á samgöngusamninga við starfsmenn.
• Stefnt er að því að árangur samgöngustefnu verði mældur árlega meðal allra rekstraraðila á reitnum.
• Stefnt er að því að umhverfið verði fallegt, skjólríkt og að göngutengingar að biðstöðvum almenningssamgangna verði góðar.
• Stefnt er að því að lóðarhafar ræði við Reykjavíkurborg um leiðir til þess að bæta aðgengi almenningssamganga og hjólastíga við uppbyggingarreitinn.
• Sturtu- og búningsaðstaða verður til staðar fyrir starfsmenn.
• Allir nýir starfsmenn fái í upphafi mánaðarpassa í almenningssamgöngur (Strætó) þeim að kostnaðarlausu.
• Að rauntímaupplýsingar um Strætó verði aðgengilegar við aðalinnganga húsa á reitnum, ásamt upplýsingum um hjólaleiðir.

Áfangaskipting

Gert er ráð fyrir að uppbygging svæðisins verði í áföngum og viljayfirlýsing rétthafa á lóðinni og Faxaflóahafna verði undirritað. Ráð er fyrir því gert að þessi áfangaskipta uppbygging verði skipulögð og unnin í nánu samstarfi við umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar. Það stendur ríkur vilji til þess hjá rétthafa á lóðinni að öll uppbygging á reitnum verði í nánu samstarfi við Faxaflóahafnir og skipulagsyfirvöld þannig að uppbyggingin fari fram í sem mestri sátt við umhverfið.

Hönnunarskilmálar

Mikilvægt er að halda í þau gæði sem höfnin býr við í dag. Ný uppbygging á að draga fram sögu og staðaranda svæðisins..
• Byggingar skulu vera fjölbreyttar með tilvísun í aðrar byggingar á svæðinu.
• Gluggasetning hafi iðnaðarlegt útlit og taki mið af gluggasetningu eldri iðnaðarhúsa á svæðinu.
• Efnis- og litaval í samræmi við núverandi umhverfi og hafnarstarfsemi t.d. skærir litir, steypa, ryðgaðir málmar, gróf bára eða trapisa og rekaviður.
• Götugögn, þ.e.a.s. bekkir, lýsing, hjólaskýli ofl. sæki innblástur í hafnarstarfsemi, td. ryðgaðir málmar, keðjur, net, taliur ofl.

Sérskilmálar

Í töflum á uppdráttum er gerð grein fyrir gildandi deiliskipulagsskilmálum og breyttum skilmálum.



Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (hluti)



Skýringarmynd - deiliskipulagssvæði

SKÝRINGAR:

- Núverandi byggingar
- Friðlýst ytra byrði bygginga - Verbúðir Grandagarði nr. 15-35, 39-77 og 79-93
- Varðveisla 20. aldar byggingar - Grandagarði 14
- Afmörkun deiliskipulagsreits
- Byggingarreitur
- Byggingarreitur kjallara
- Lóðamörk
- Leiðbeinandi skipting hæða
- Almenn göngutengsl - leiðbeinandi
- (3K) Fjöldi hæða + kjallari
- Gróður - staðsetning leiðbeinandi
- Leiðbeinandi staðsetning hjólastæða
- Innakstur í bílastæðahús/bílakjallara -leiðbeinandi
- Mænistefnur
- Núverandi bygginar sem má fjarlægja
- Leiðbeinandi staðsetning spennustöðva
- UTG Hafsækin og skyld starfsemi
- HAT Hafnsækin starfsemi/athagnasvæði
- HVÞ Hafnsækin starfsemi, verslun, þjónusta og finlegri atvinnustarfsemi - stórmarkaðir vikja

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

_____

þann _____ 20___ og í

_____

þann _____ 20___.

Tillagan var auglýst frá _____ 20____ með athugasemdafresti til _____ 20____ .
Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20___.

_____

Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR EHF
GEIRSGÖTU 9 101 REYKJAVÍK
SÍMI 515 0300 FAX 515 0319
www.ask.is

ASK ARKITEKTAR

VERKEFNI

Örfirisey - Vesturhöfn. Breyting á deiliskipulagi

TEGUND TEIKNINGAR	MKV. Í A1
DEILISKIPULAGSTILLAGA	1:1500
HEITI TEIKNINGAR	HANNAÐ
SKÝRINGARUPPDRÁTTUR SNIÐ OG ÚTLIT STÆRÐATAFLA ÞRÍVÍDDARMYNDIR	ÞH
	TEIKNAÐ
	ASK
	YFIRF.
	PG
	DAGS.
	18.08.2018
VERK NR.	AUÐKENNI - NÚMER TEIKNINGAR
1723	05-01 (1/3)
	ÚTGÁFA

© ÖLL AFNOT OG AFRITUN TEIKNINGAR ER HÁÐ SAMÞYKKI ASK ARKITEKTA, EKKI SKAL MÆLA UPP AF TEIKNINGU.

Örfirisey-Vesturhöfn, breyting á deiliskipulagi vegna Fiskislóðar 16-32 og Grandagarðs 39-93



Yfirlitsmynd - horft til norðurs



Horft eftir Grandagarði til norðausturs



Horft eftir Grandagarði til suðvesturs



Horft eftir Fiskislóð til austurs



Horft eftir Fiskislóð til suðvesturs



Torg og tenging við Grandagarð



Skjólsæl torg innan byggðar

SKUGGAVARP



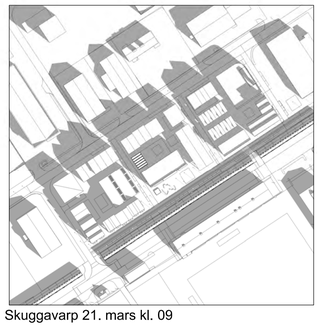
Skuggavarp 21. júní kl. 09



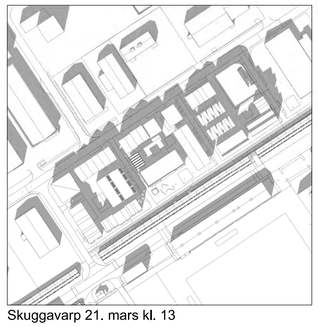
Skuggavarp 21. júní kl. 13



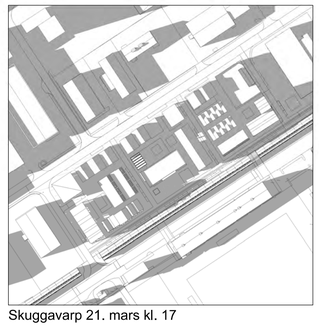
Skuggavarp 21. júní kl. 17



Skuggavarp 21. mars kl. 09



Skuggavarp 21. mars kl. 13



Skuggavarp 21. mars kl. 17



Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (hluti)



Skýringarmynd - deiliskipulagssvæði

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

_____

þann _____ 20___ og í

_____

þann _____ 20___.

Tillagan var auglýst frá _____ 20____ með athugasemdafresti til _____ 20____ .
Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20___.

_____

Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR EHF
GEIRSGÖTU 9 101 REYKJAVÍK
SÍMI 515 0300 FAX 515 0319
www.ask.is

ASK ARKITEKTAR

VERKEFNI

Örfirisey - Vesturhöfn. Breyting á deiliskipulagi

TEGUND TEKNINGAR
Deiliskipulagstillaga
HEITI TEKNINGAR
ÞRÍVÍDDARMYNDIR SKUGGAVARP

MKV. Í A1: 1:1000
HANNAÐ: ÞH
TEIKNAÐ: ASK
YFIRF.: PG
DAGS.: 18.08.2018

VERK NR.: 1723
AUÐKENNI • NÚMER TEIKNINGAR: 05-03 (3/3)
ÚTGÁFA:

© ÖLL AFNOT OG AFRITUN TEIKNINGAR ER HÁÐ SAMÞYKKI ASK ARKITEKTA, EKKI SKAL MÆLA UPP AF TEIKNINGU.

Örfirisey-Vesturhöfn, breyting á deiliskipulagi vegna Fiskislóðar 16-32 og Grandagarðs 39-93



Yfirlitsmynd - horft til suðurs

Lóðir, starfsemi - gildandi skipulag

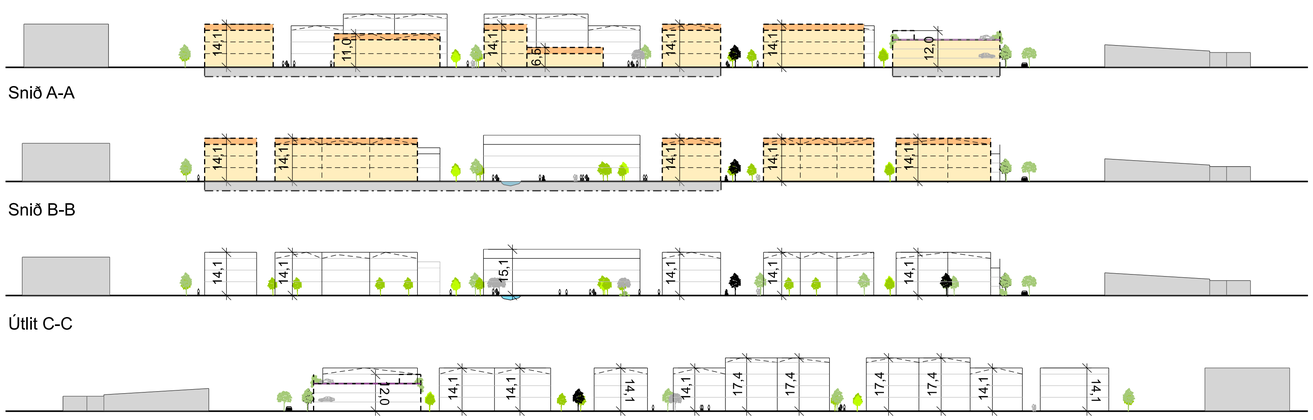
Heiti	Notkun	Starfsemi	Lóð m²	Byggingarmagn	Nhl.	Bygg.ár
Fiskislóð 16	Iðnaðar og athafnalóð	HAT	1440	457	0,3	1997
Fiskislóð 18	Skrifstofu og verslun	HAT	1450	699	0,5	1999
Fiskislóð 20	Iðnaðar og athafnalóð	HAT	2350	499	0,5	1989
Fiskislóð 22	Iðnaðarhús			600		1998
Fiskislóð 24	Iðnaðarhús	HAT	2536	560	0,5	1992
Fiskislóð 26	Iðnaðarhús	HAT		765		1992
Fiskislóð 28	Iðnaðarhús	HAT	2336	502	0,4	1990
Fiskislóð 30	Iðnaðarhús			475		1990
Fiskislóð 32	Rifið	HAT	7450			
Lóð austan Fiskislóðar og vestan verbúða	Geymslusvæði	HAT	7975			
Grandagarður 39-77	Iðnaðar og athafnalóð	HAT	2286	2.080	0,9	1946
Grandagarður 79-93	Iðnaðar og athafnalóð	HAT	902	832	0,9	1952

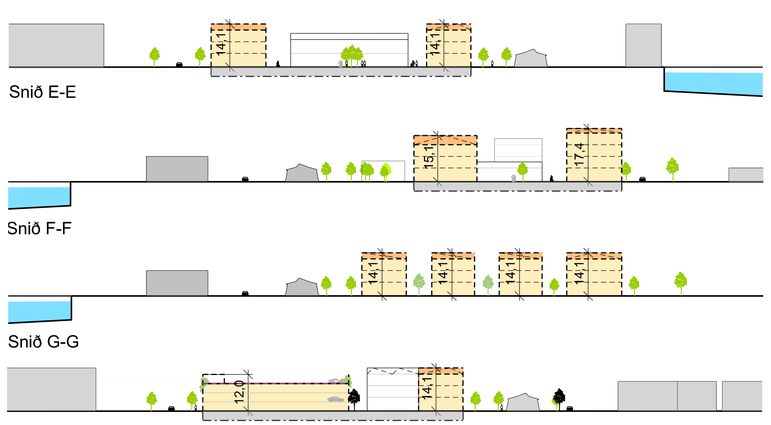
Lóðatafla - breytt deiliskipulag

LÓÐ	FÓTSPOR m²	HÚSHÆÐIR	STARFSEMI	BYGG.MAGN A + B RÝMI m³	BYGG.MAGN OFANJARÐAR	LÓÐARSTÆRÐ m²	N.HL.	KJALLARI	HEILD M³	N.HL. MEÐ KJ.
LÓÐ A			HVÞ							
Hús A1	680	3		2.040						
Hús A2	920	3-4		3.376	12.426	8.488	1,5	1.350	13.776	1,6
Hús A3	1330	2		2.660						
Hús A4	670	3		2.010						
Hús A5	780	3		2.340						
LÓÐ B			HVÞ							
Hús B1	960	3-4		3.523						
Hús B2	320	3		960	12.118	9.123	1,3	1.350	13.468	1,5
Hús B3	1030	3		3.090						
Hús B4	1900	1-3		4.545						
LÓÐ C			HVÞ							
Hús C1	650	3		1.950						
Hús C2	480	3		1.440	8.490	6.644	1,3	0	8.490	1,3
Hús C3	480	3		1.440						
Hús C4	530	3		1.590						
Hús C5	690	3		2.070						
Samtals A, B og C					33.035	24.255	1,4	2.700	35.735	1,5
LÓÐ D			HVÞ							
Hús D1	1629	3		4.887	4.887	1.629	3,0	1.629	6.516	4,0
Samtals A, B, C og D					37.922	25.884	1,5	4.329	42.251	1,6
LÓÐ E			HVÞ							
Grandagarður 39-77		1		2.080	2.912	3.549	0,8	0,0	2912	0,8
Grandagarður 79-93		1		832						
Samtals E					2.912	3.549	0,8	0,0	2.912	0,8
Lóðir A, B, C, D og E					40.834	29.433	1,4	4.329	45.163	1,5
Lóðir A, B, C og E					35.947	27.804	1,3	2.700	38.647	1,4



Skýringarmynd - tillaga að breyttu deiliskipulagi Mkv. 1:1000







Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 (hluti)



Skýringarmynd - deiliskipulagssvæði

SKÝRINGAR:

- Núverandi byggingar
- Nýbyggingar
- Almenningsrými
- Friðlýst ytra byrði bygginga - Verbúðir Grandagarði nr. 15-35, 39-77 og 79-93
- Varðveisla 20. aldar byggingar - Grandagarði 14
- Götur og bílastæði
- Afmörkun deiliskipulagsreits
- Byggingarreitur
- Byggingarreitur kjallara
- Lóðamörk
- Þak
- Leiðbeinandi skipting hæða
- Almenn göngutengsl - leiðbeinandi
- 3 Fjöldi hæða
- Gróður - staðsetning leiðbeinandi
- Leiðbeinandi staðsetning hjólastæða
- Innakstur í bílastæðahús/bílakjallara -leiðbeinandi
- Mænistefnur
- Núverandi bygginar sem má fjarlægja
- Leiðbeinandi staðsetning spennustöðva
- ÚTG Hafsækin og skyld starfsemi
- HAT Hafnsækin starfsemi/athagnasvæði
- HVÞ Hafnsækin starfsemi, verslun, þjónusta og finlegri atvinnustarfsemi - stórmarkaðir vikja

Deiliskipulagsbreyting þessi sem fengið hefur meðferð í samræmi við ákvæði 1. mgr. 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í

_____

þann _____ 20___ og í

_____

þann _____ 20___.

Tillagan var auglýst frá _____ 20____ með athugasemdafresti til _____ 20____ .
Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20___.

_____

Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR EHF
GERSGÖTU 9 101 REYKJAVÍK
SÍMI 515 0300 FAX 515 0319
www.ask.is

ASK ARKITEKTAR

VERKEFNI
Örfirisey - Vesturhöfn. Breyting á deiliskipulagi

TEGUND TEIKNINGAR
DEILISKIPULAGSTILLAGA
HEITI TEIKNINGAR
DEILISKIPULAGSUPPDRÁTTUR
SKÝRINGARMYNDIR

MKV. Í A1: 1:1000
HANNAÐ: ÞH
TEIKNAÐ: ASK
YFIRF.: PG
DAGS.: 18.08.2018

VERK NR.: 1723
AUÐKENNI • NÚMER TEIKNINGAR: 05-02 (2/3)
ÚTGÁFA:

© ÖLL AFNOT OG AFRITUN TEIKNINGAR ER HÁÐ SAMÞYKKI ASK ARKITEKTA, EKKI SKAL MÆLA UPP AF TEIKNINGU.

Framtíðaruppbygging á Vesturhöfn
Minnisblað
Faxaflóahafnir

28.maí 2019
Teiknistofan Stika

Mikil breyting hefur orðið á starfsemi Vesturhafnar á undanförnum árum og áratugum.
Í aðalskipulagi hefur fyrst og fremst verið gert ráð fyrir starfsemi útgerðar, fiskvinnslu og tengdri starfsemi en það skipar enn mjög mikilvægan sess á Vesturhöfn.
Breytingarnar felast m.a. á eðli starfseminnar, greinin er að tæknivæðast, fiskvinnsla er hreinlátari en áður og þróuninni fleygir fram.

Aukning hefur verið í byggingu skrifstofu- og þjónustuhúsnæðis sem m.a. þjónar sjávarútveginum. Mikil gróska er í ýmsum tækni- og nýsköpunarfyrirtækjum sem vinna að lausnum fyrir sjávarútveginn eins og dæmi um Sjávarklasann sýnir.

Töluvert er af óbyggðum lóðum á höfninni. Flestar lóðanna eru með nýtingarhlutfall 0,5 sem gerir ráð fyrir stórum opnum svæðum undir gáma og athafnarými. Miðað við þróun á starfsemi er ekki þörf á slíkum lóðum eins og áður.

Til að nýta lóðir betur og þróa höfnina í takti við nýja tíma mætti auka nýtingarhlutfall á völdum stöðum.

Milli Fiskislóðar og Grandagarðs er svæði sem mætti hækka í nýtingarhlutfall > 1 (sjá meðfylgjandi skýringarmynd). Svæðið tengist vel verslun og þjónustu við Grandagarð sem hefur þróast síðustu ár og hefur mikla möguleika. Til stendur að halda áfram með þá þróun, Grandagarði 39-77 verður einnig breytt í verslun og þjónustu á næstunni.
Á svæðinu er stórt óbyggt svæði, það er í góðu göngufæri við miðborgina og þar standa byggingar sem hafa ekki mikið verðmæti.

Svæði sem afmarkast af Fiskislóð til suðurs, olíuhöfn til norðurs og Hólmaslóð til austurs, yrði með nýtingarhlutfall 0,5 - 1. Þar eru einnig margar óbyggðar lóðir.

Mikilvægt er að endurmeta umferðarsköpun á svæðinu og skoða í samhengi við notknunarflokka og eðli starfseminnar.
Gera þyrfti ráðstafanir um umhverfisvæna samgöngumáta og draga úr almennri bílaumferð í takti við áherslur Reykjavíkurborgar en aukið nýtingarhlutfall leiðir ekki endilega af sér aukna umferð.

BÍLASTÆÐASTEFNA

Faxaflóahafnir hafa tekið til skoðunar nýja bílastæðastefnu Reykjavíkurborgar m.t.t. uppbyggingar á Vesturhöfn en þar eru tækifæri til að stjórna frekari umferð og fækka bílastæðum þar sem á við. Vert er að skoða nýtingu bílastæða og möguleika á samnýtingu t.d. með skrifstofum og veitingastöðum.

UMFERÐARSKÖPUN

Samkvæmt skýrslu Vegagerðarinnar frá 2016 -*Ferðamynstur og ferðafjöldi, Höfuðborgarsvæðið* - er ferðafjöldi mjög mismunandi eftir því um hvaða tegund húsnæðis er að ræða. Verslunarhúsnæði á borð við Bónus er með upp undir 1,5 bílferða á hvern fermeter á meðan skrifstofuhúsnæði er með eingöngu 0,12 bílferðir á hvern fermeter. Umferðarsköpun matvöruverslana hafa þannig líklega verið vanmetnar í umferðarmati en umferðarsköpun skrifstofubygginga verið ofmetin.
Stórmarkaðir á Vesturhöfn er víkjandi starfsemi samkvæmt skipulagi Vesturhafnar. Breytingar á starfsemi gæti skapað tækifæri til endurskoðunar umferðamála í framtíðinni.

GÖNGU- OG HJÓLATENGINGAR

Mikil uppbygging hefur átt sér stað á síðustu árum meðfram höfninni allri sem tengir Vesturhöfn enn betur við miðbæinn. Þróun á Grandagarði með miðbæjarstarfsemi og ný göngubryggja með Vesturbugt hefur ýtt ennfrekar undir ferðir gangandi um höfnina.

Þá hafa átt sér stað ýmsar bætur á gönguþverunum og leiðum á svæðinu. Einnig verður lagður hjólastígur meðfram Fiskislóð á næstunni.



Tenging fyrir gangandi vegfarendur hefur styrkst með uppbyggingu meðfram höfninni

OLÍUFLUTNINGAR

Frá árinu 2017 hefur olíuprammi þjónustað olíuhöfnina. Hann tekur um 1000 rúmmetra af eldsneyti sem samsvarar farmi um 30 olíubíla og fækkar þannig olíubílum á ferð um höfnina.

Ríkisstjórnin hefur samþykkt *Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030* þar sem stefnt er að því að hlutfall endurnýjanlegrar orku í vegasamgöngunum fari úr 7,7% í 40% fyrir árið 2030. Reykjavíkurborg gaf einnig nýlega út að markmið þeirra sé að fækka bensínstöðvum í borginni um helming fyrir árið 2025.

Báðar aðgerðir hafa áhrif á umferð olíubíla frá höfninni og dregur verulega úr ferðum.

BORGARLÍNA

Í áfangaskýrslu um Borgarlínu frá maí 2017 koma fram greiningar á mismunandi leiðum. Vegna óvissu um uppbyggingu á Vesturhöfn var niðurstaða greiningar að velja leið sem fer um Hringbraut á leið út á Seltjarnarnes. Með framtíðarsýn og áætlun um uppbyggingu á Vesturhöfn væri hægt að færa rök fyrir val á línu D1 um Ánanaust sem gæti þjónustað Vesturhöfn og létta á umferð þar.

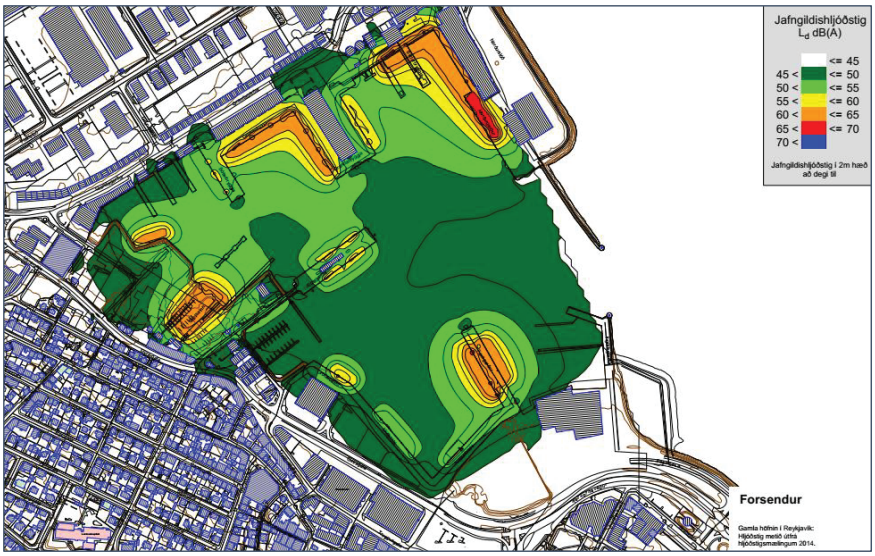


Mynd 11 *Línur innan D - samgönguáss*

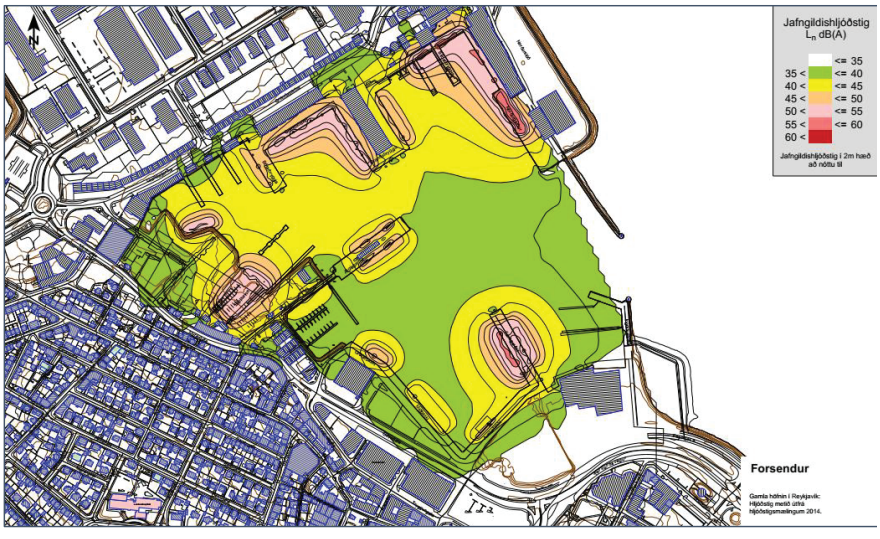
Tafla 9 *Niðurstöður valkostagreiningar fyrir línurnar þrjár sem eru innan D-samögnuáss.*

Þáttur	D1	D2	D3
Farþegagrunnur per km (teygnilíkan)	810	**1.110**	970
Farþegagrunnur per km (Ferðamyndunarlíkan)	1.470	**1.630**	1.270
Upptökusvæði í dag, íbúar per km innan 400 m radíus	3.200	**3.510**	2.700
Upptökusvæði 2040, íbúar per km innan 400 m radíus (með uppbyggingarmöguleikum)	3.820	**4.890**	3.830
Tíðni og afkastageta	+++	+++	+++
Bæting í ferðatíma (min.)	+++ (7)	+++ (8)	+++ (8)
Samhengi	++	++	++
Uppbyggingarmöguleikar	+17 %	**+40 %**	**+44 %**
Stofnkostnaður – heildarkostnaður index (BRT)	**100 %**	127 %	127 %
Stofnkostnaður – heildarkostnaður index (LRT)	100 %	105 %	102 %
Áskoranir í framkvæmdum	0	0	0
Rekstrarkost. Borgarlína (þjónustutímar/ár)	**10.800**	13.000	13.600
Sparnaður í strætókerfinu	0	0	0

HÁVAÐADREIFING FRÁ GÖMLU HÖFNINNI



MYND 2 Niðurstöður L_{day} líkanreikninga yfir hávaðadreifingu frá Gömlu höfninni í Reykjavík



MYND 3 Niðurstöður L_{night} líkanreikninga yfir hávaðadreifingu frá Gömlu höfninni í Reykjavík

Hávaði frá hafnarstarfsemi er í raun mun minni en frá helstu umferðargötum.
Úr greinagerð Vegagerðarinnar dags. september 2018

ÞRÓUN Á STARFSEMI Í SJÁVARÚTVEGI

Í skýrslu Forsætisráðuneytis *Ísland og fjórða iðnbyltingin,* frá febrúar 2019, kemur fram að verðmætasköpun á Íslandi liggi æ meira fremur í þjónustu (hugviti) en vöruframleiðslu. Þar segir:
"...sjávarútvegur og orkufrekur iðnaður byggjast á takmörkuðum auðlindum og því getur sjálfbær vöxtur ekki falist í því að auka nýtingu þeirra til að auka útflutningstekjur."

Gera má ráð fyrir að uppbygging í haftengdum iðnaði eigi sér helst stað í nýsköpunar- og tæknigeiranum.

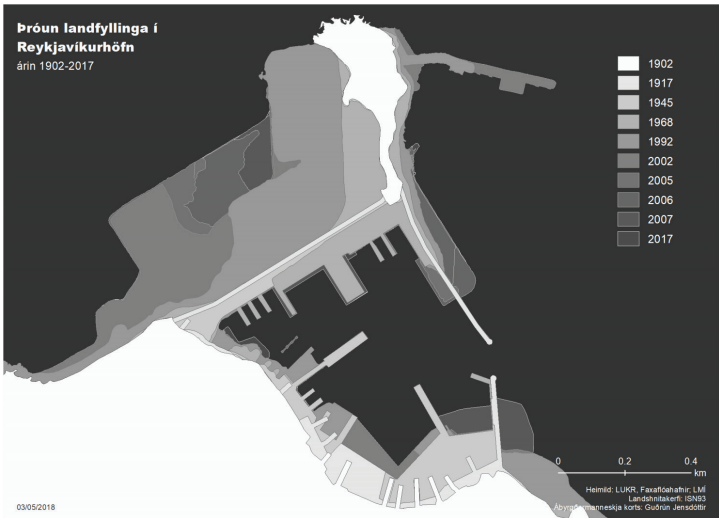
Í greiningu Sjávarklasans frá apríl 2019, segir:
"Tækni, sem stundum er kennd við fjórðu iðnbyltinguna (AI) er án efa í fáum tæknigreinum hérlendis jafn áberandi eins og í tæknigreinum sjávarútvegs. Þessi tækni er klárlega að verða stöðugt fyrirferðarmeiri hjá tæknifyrirtækjunum enda getur hún leitt til umtalsverðrar hagræðingar fyrir sjávarútveg og fiskeldi um allan heim."

STAÐARANDI

Örfirisey er dýrmætt svæði í nálægð við miðborgina. Áhugaverð þróun hefur verið á undanförnum árum þar sem fjölbreyttari starfsemi hefur fengið að blómstra.

Þótt eðli svæðisins og starfsemi þess sé að breytast er mikilvægt að halda í þau gæði sem höfnin býr við. Ný uppbygging ætti að draga fram sögu og staðaranda.

Sérstaða staðarins hjálpar líka til við að draga hæft starfsfólk að vinnustöðum.



Enn eru leifar af upprunalegri strandlínu við olíutankana í Örfirisey.
Mynd úr ritgerð Guðrúnar Jensdóttur "Þróun strandlengjunnar í Reykjavík og nágrenni", maí 2018.





Landschaftspark Duisburg í Þýskalandi er frábært dæmi um hvernig mengaður jarðvegur er græddur með gróðursetningu og úrelt iðnaðarmannvirki er notað til að búa til áhugaverðan garð og viðburðarrými.

IÐNAÐARHÚSNÆÐI Í NÝJU HLUTVERKI OG UNNIÐ MEÐ GÆÐI STAÐAR
dæmi



Marshall húsið í nýjum búningi, Kurt og Pí



Verksmiðja í Taiwan, Waterfrom Design



Iðnaðarhúsnæði í Kortrijks í Belgíu, Studio Basta



Hafnarsvæði í Köln, Þýskalandi, tillaga Cobe arkitekta

NHL
0,5-1,0

NHL > 1,0

Forlagið

Topp Fiskur

Crossfit

Hafgæði

Fiskkaup

HB Grandi

Hafró

Fiskmarkaður

Brim

verslun/veitingar

Geymslur

Krónan

Hvalasafn

Lýsi

Nettó

Bónus

NOTKUNARFLOKKAR

- Olíuhöfn
- Athafnasvæði
- Hafnarsvæði
- Verslun og þjónusta

- Nýtingarhlutfall óbreytt
- Skipulagsmörk

teiknistofan STIKA

400 m göngufjarlægð fyrir strætó

400 m göngufjarlægð frá borgarlínu

Forlagið

Toppfiskur

Crossfit

Hafgæði

Fiskkaup

HB Grandi

Geymslur

Krónan

Hvalasafn

Lýsi

Nettó

Brim

Hafró

Fiskmarkaður

Bónus

verslun/veitingar

gönguleið að miðborg

VESTURHÖFN SAMGÖNGUR

- Möguleg lega borgarlínu
- Göngustígar
- Hjólastígur
- Ökuleiðir
- Stoppistöð Strætó
- Skipulagsmörk

teiknistofan STIKA

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL	VERKHEITI
2199-027-MIN-001-V04	**Línbergsreitur - Samgöngumat**
DAGS.	**VERKKAUPI**
20.06.2019	Faxaflóahafnir
SENDANDI	**DREIFING**
Daði Baldur Ottósson Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir	Hildur Gunnlaugsdóttir

MÁLEFNI

Samgöngumat fyrir deiliskipulagsbreytingu vegna uppbyggingar á Fiskislóð 16-32 og Grandagarði 39-93

SAMANTEKT

Umferð

- Núverandi umferð um Fiskislóð meðfram Línbergsreit er um 4.000 bílar á sólarhring.
- Umferðarsköpun vegna uppbyggingar á Línbergsreit var metin út frá þremur sviðsmyndum þar sem gert er ráð fyrir breyttum ferðavenjum:
    1. *Verslun og skrifstofa skapi jafn mikla umferð.*
    2. *Skrifstofa skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir.*
    3. *Miðað er við fjölda bílastæða innan deiliskipulagsreitsins og öflugum mótvægisaðgerðum.*
- Út frá sviðsmynd 2 má gera ráð fyrir að aukin umferð sem skapast á svæðinu sé um 4.400 bílar á sólarhring. Sviðsmynd 3 gerir ráð fyrir að aukin umferð sem skapast verði lægri, eða 2.800 bílar á sólarhring en forsenda fyrir slíkri lækkun eru öflugar mótvægisaðgerðir s.s. heildstæð bílastæðastýring á Örfirisey og efling almenningssamgangna.
- Aukning í umferð frá Línbergsreit er innan þeirra þolmarka sem tilgreind er í umferðargreiningu frá Mannvit (umferð m.v. 2016).
- Nýjar umferðartalningar eru þarfar til þess að leggja betra mat á þolmörk gatnakerfisins m.v. umferðina sem er á svæðinu í dag. Lagt er til að framkvæmdar séu nýjar umferðartalningar yfir heilan sólarhring um Fiskislóð, Grandagarð, Mýrargötu og Ánanaust.

Bíla- og hjólastæði

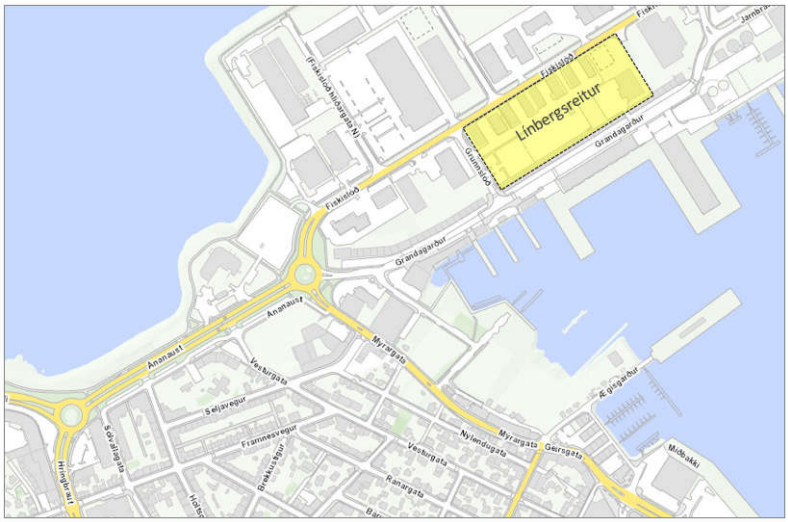
- Notast var við nýjar reglur um bíla- og hjólastæði í Reykjavík.
- Ráðlagður fjöldi bílastæða fyrir uppbygginguna er 435 bílastæði (hámarks fjöldi). Mögulegt er að draga úr eftirspurn/framboði bílastæða með mótvægisaðgerðum.
- Lágmarksfjöldi hjólastæða er 265, en rétt er að benda á að um lágmarksviðmið er að ræða og því er lagt til að gert sé ráð fyrir fleiri hjólastæðum.

1 Inngangur

EFLA var fengin til þess að gera samgöngumat vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á Línbergsreit.

Helstu áherslu atriði voru eftirfarandi:

- Áætla hæfilegan fjölda bílastæða fyrir Línbergsreit m.t.t. ferðavenja, aðgengis að mismunandi ferðamátum, samnýtingu bílastæða sem og leggja mat á útfærslu bílastæðastýringar.
- Meta umferð sem skapast vegna nýrrar uppbyggingar og meta dreifingu þeirrar umferðar og hugsanleg áhrif á aðliggjandi gatnakerfi. Skoðað m.t.t. þolmarka gatnakerfisins.
- Færa mat á mögulegar mótvægisaðgerðir vegna hugsanlegrar aukinnar umferðar.



MYND 1 Staðsetning Línbergsreits á Örfirisey

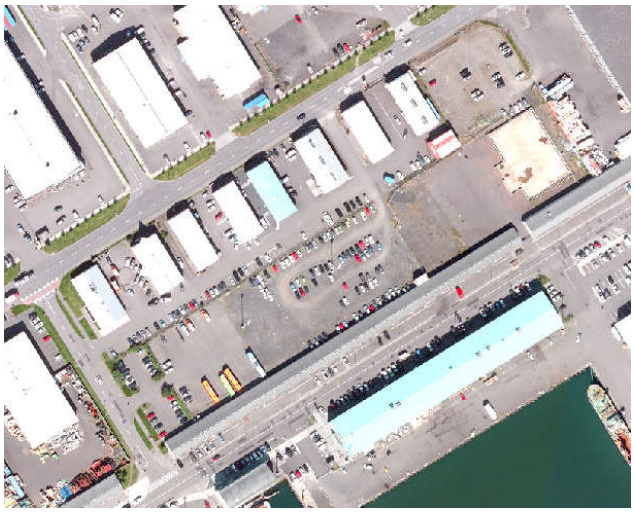
Við þessa vinnu lágu til grundvallar drög að breyttu deiliskipulagi fyrir Línbergsreit (dagsett 18.8.2018) og áætluð notkun og skipting húsnæðis (dagsett 29.4.2019).

2 Núverandi aðstæður

2.1 Landnotkun

Á Línbergsreitnum í dag eru gömlu verbúðirnar (friðlýst ytra byrði bygginga) sem liggja meðfram Grandagarði. Aðrar byggingar innan reitsins liggja við Fiskislóð 16-32 og er margvísleg starfsemi í þeim, m.a. ferðaskrifstofa og tvær bílaleigur. Samkvæmt drögum að breytingu á deiliskipulagi sem liggur hér til grundvallar (mynd 3) stendur til að þessar byggingar verði fjarlægðar, samtals 4.500 m^2. Norðan við verbúðirnar er tæplega 8.000 m^2 geymslulóð sem er að mestu leyti notuð fyrir bílastæði og er aðgangur að geymslulóðinni aðgangsstýrður. Sjá má núverandi skipulag á mynd 2 ásamt drög að deiliskipulagsbreytingu á mynd 3.

Núverandi fjöldi bílastæða inn á Línbergsreitnum er um 143 almenn bílastæði (fyrir utan fyrrnefnda geymslulóð). Eru þá ekki meðtalin bílastæðin (164 talsins) sem liggja sunnan megin við verbúðirnar sem deiliskipulagið nær til (sjá mynd 1).



MYND 2 Núverandi skipulag (mynd fengi frá Borgarvefsjá).



MYND 3 Línbergsreitur – drög að deiliskipulagsbreytingu (dagsett 18.8.2018)

2.2 Aðgengi m.t.t. vistvænna samgangna

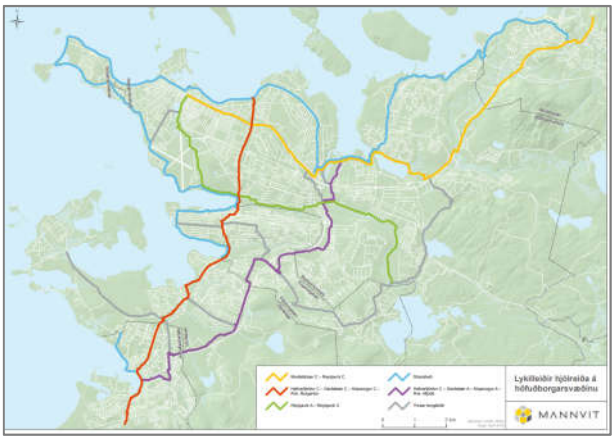
Línbergsreitur er staðsettur á Örfirisey, nærri jaðri miðborgarinnar en á þessu svæði er mjög gott aðgengi að fjölbreyttri þjónustu og verslun s.s lágvöruverslunum, byggingarvöruverslun, veitingastöðum og smærri verslunum. Slíkur fjölbreytileiki dregur úr ferðaþörf á bíl fyrir þá sem starfa á svæðinu, sérstaklega fyrir dagleg erindi.

Aðgengi að almenningssamgöngum er takmarkað og skýrist helst af staðsetningu reitsins á jaðri miðborgarinnar. Ein Strætó leið þ.e. leið 14 ekur um Örfirisey í dag og fram hjá reitnum, en leiðin ekur á 15-mín tíðni á anna tíma, en 30 mín tíðni á öðrum tímum. Aðrar leiðir Strætó eru ekki innan 600 m göngufjarlægðar. Aftur á móti býður leið 14 upp á tengingu við fjölmargar aðrar leiðir Strætó við Lækjartorg og Hlemm, sjá leiðakort af svæðinu á mynd 4. Ferðatími með strætó mælist í flestum tilfellum talsvert lengri samanborið við ferðatíma í einkabíl til að komast frá nokkrum íbúahverfum utan miðborgarinnar til Örfiriseyjar. Sem dæmi er heildarferðatími með strætó að

meðaltali 18 mín lengri en bíl frá völdum stöðum[1] utan miðborgarsvæðisins (miðborgarsvæði er skilgreint sem póstnúmer 101, 105 og 107).



MYND 4 Leiðakort Strætó við Örfirisey og biðstöðvar (straeto.is)



MYND 5 Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu (ssh.is)

Uppbygging hjólastíga á þessu svæði er ekki langt komin en slíkar tengingar eru mikilvægar til þess að skapa umhverfi sem öllum þykir þægilegt að hjóla um. Ein af lykilleiðum hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu[2] liggur að Örfirisey en það er strandleiðin (bláa lykilleiðin) sem sjá má á mynd 5. Strandleiðin í dag er sameiginlegur göngu- og hjólreiðastígur frá Seltjarnarnes að Örfirisey og svo áfram sameiginlegur stígur meðfram Mýrargötu - Geirsgötu að hjólastíg við Hörpu. Hins vegar eru nokkrar þveranir mjög erfiðar á leiðinni, t.d. um hringtorg við Ánanaust og um Geirsgötu. Jafnframt eru framkvæmdir á svæðinu í dag sem hafa áhrif á göngu- og hjólaleiðir.

2.3 Umferð

Til grundvallar á skoðun umferðar við Línbergsreit var notast við talningar á nálægum gatnamótum frá Reykjavíkurborg. Talningarnar eru ekki allar frá sama tíma. Við Fiskislóð/Grunnslóð fór fram talning þann 28.1.2015, við Grandagarð/Mýrargata þann 7.2.2017 og Fiskislóð/Ánanaust þann 28.2.2019. Samkvæmt talningunni 2019 er metin sólarhringsumferð í þversniði á Fiskislóð við Grandatorg tæplega 18.000 ökutæki/sólarhring, sjá á mynd 6. Verulega dregur úr umferðinni á Fiskislóð vestan við Fiskislóð 10 og við Línbergsreitinn er umferðin um 3.400 ökutæki/sólahring (talning 2015).

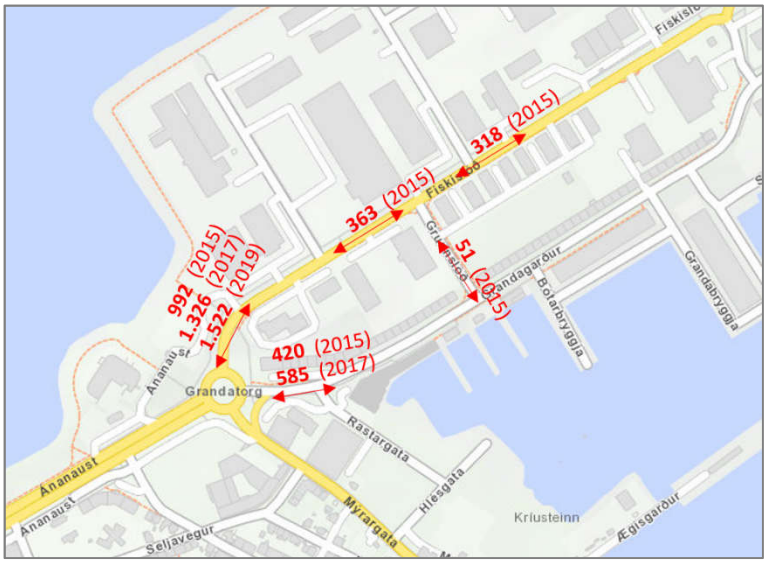
[1] Notast var við tímatöflur strætó og meðal aksturtíma ökutækja skv. google maps klukkan 8:00. Ferðatíma Strætó jafngildir styðstu mögulegu ferð eftir klukkan 8:00 – ekki var gerð ráð fyrir göngu að biðstöð, en gert var ráð fyrir meðalbið sem samsvarar tíðni á háannatíma deilt með tveimur). Fyrir mælingu aksturstíma var tekið meðal tal af hæsta/lægsta gildi frá google maps. Valdir áfangastaðir voru Hraunbær/Hábær, Langholtsvegur/Álfheimar, Fjallkonuvegur/Jöklafol, Hamraborg, Fífuhvammsvegur/Salavegur og Fjörður.

[2] https://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Hjolaleidir/Hjolaleidir_kort_Lykilleidir-a-hofudborgarsvaedinu_Shb.pdf



MYND 6 Metin sólarhringsumferð á og við Örfirisey út frá talningum framkvæmdar af Reykjavíkurborg árin 2015, 2017 og 2019

Talningin frá Reykjavíkurborg fer fram árdegis og síðdegis og er sólarhringsumferð metin út frá þeim niðurstöðum. Niðurstöður talninganna sýna meiri umferð síðdegis en árdegis og var ákveðið að skoða nánar hámarksklukkustund síðdegis, sjá mynd 7. Talningar fyrir öll árin voru teknar saman og sjá má talsverðan mun á milli ára. Við Fiskislóð/Ánanaust jókst umferðin um rúmlega 50% frá árinu 2015 til ársins 2019 og rúmlega 30% frá árinu 2015 til 2017. Umferðin á Grandagarði/Mýrargata jókst um 40% frá árinu 2015 til 2017. Líklega hafa stórverslanir við Fiskislóð ásamt aukinni starfsemi við Grandagarð haft þessi áhrif, en enginn uppbygging hefur átt sér stað á þessum árum.

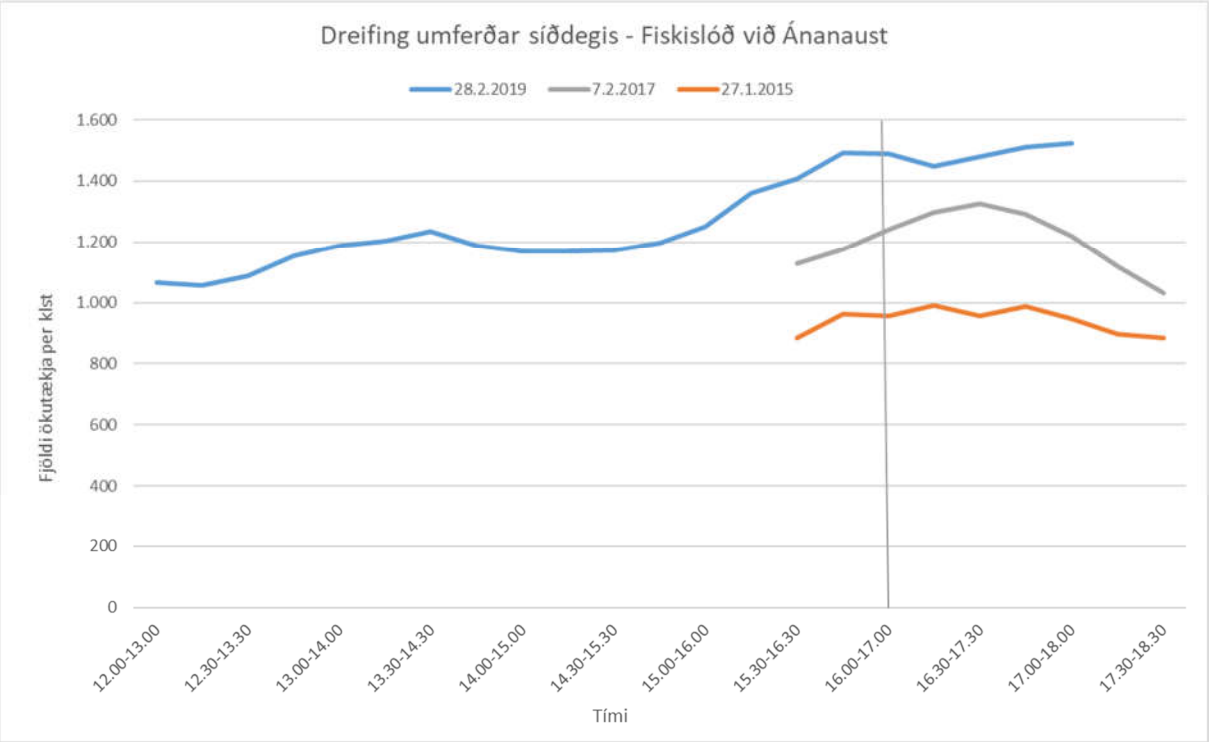


MYND 7 Hámarksklukkustund síðdegis, talningar frá 2015, 2017 og 2019

Hámarksklukkustund síðdegis á Fiskislóð/Ánanaust er frá 17.00 til 18.00 árið 2019 en talið var frá 12 til 18 þann 28.2.2019. Nokkuð jöfn dreifing er á umferðinni eftir hádegi þann dag eins og sjá má á mynd 8 og er umferðin í kringum 1.000-1.100 ökutæki á klst eftir hádegi. Umferðin eykst síðan um klukkan 15 til 16 upp í 1.400-1.500 ökutæki/klst og helst stöðug til klukkan 18 eða þar til talningu er hætt.

Þegar talning fór fram árið 2015 við Línbergsreitinn var hámarksklukkusund frá 15.30 til 16.30 en lítill munur er á umferðinni við Línbergsreitinn frá 15.30 til 18. Almennt er hámarksklukkustund á höfuðborgarsvæðinu í kringum

16.00-17.00 sem rennur stoðum undir það að umferðin sem er við Fiskislóð/Ánanaust er mikið til komin vegna verslunar á svæðinu. Hámarksklukkustund síðdegis er um 8-10% af metinni sólarhringsumferð.



MYND 8 Dreifing umferðar síðdegis á Fiskislóð við Ánanaust. Talningar frá Reykjavíkurborg árin 2015, 2017 og 2019

Áætlað er að sú starfsemi sem fyrir er á Línbergsreitnum skapi í dag um 600 bílferðir sem samsvarar um 1.200 ökutæki á sólarhring. Þá er miðað við 4.500 m^2 af skrifstofu og verslunarhúsnæði og notast er við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins.

3 Deiliskipulagsbreyting – Framtíðar uppbygging á Línbergsreit

3.1 Bíla- og hjólastæði - Mat á fjölda bílastæða fyrir Línbergsreit

Til þess að áætla hæfilegan fjölda bílastæða fyrir deiliskipulagsbreytinguna var annars vegar notast við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða sem samþykkt var í Borgarráði í lok árs 2018, og hins vegar skoðaðir samnýtingar möguleikar bílastæða.

Áætlaður fjöldi bílastæða fyrir fyrirhugaða uppbyggingu innan reitsins: Notast var við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða hjá Reykjavíkurborg, en nýju viðmiðin sem þar eru sett krefjast færri bílastæða en hámarkskröfur sem settar eru fram í gildandi aðalskipulagi[3]. Í reglunum er Reykjavík skipt upp í tvö svæði (sjá svæðisskiptingu í reglum um bíla- og hjólastæði) þar sem uppbygging innan *svæðis 1* skal almennt hafa lægri bílastæðakröfur en önnur svæði (þ.e. svæði 2).

Línbergsreitur er innan svæðis 1 þar með reiknast bílastæðaþörf á bilinu 210-460 bílastæði, eftir því hvort miðað sé við *viðmið* eða *hámark* á fjölda bílastæða sem leyfður er, sjá yfirlit í töflu 2. Líkt og kom fram hér að ofan (sjá *kafla 2 - Núverandi aðstæður*), þá eru takmarkanir á aðgengi að almenningssamgöngukerfi Strætó og hjólastígakerfi borgarinnar. Núverandi þjónustustig Strætó við Línbergsreit í dag fellur ekki undir skilgreiningu um *góðar almenningssamgöngur*[4]. Að auki, vantar tengingar við hjólastígakerfi. Þar af leiðandi er lagt til að uppbyggingin taki mið að hámarkskröfum bílastæða á svæðinu þ.e. um 460 bílastæði, þar til annað kemur í ljós varðar almenningssamgöngur og tengingar hjólastíga við Örfirisey.

TAFLA 1 Forsendur um samsetningu atvinnuhúsnæðis til áætlunar á fjölda bílastæða, ásamt heildar fjölda bílastæða sbr. kröfur um uppbyggingu á svæði 1 í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.

LANDNOTKUN	STÆRÐ (FM)	KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLASTÆÐA Á SVÆÐI 1		FJÖLDI BÍLASTÆÐA	
		Viðmið (m^2/bílast.)	Hámark (m^2/bílast.)	Viðmið	Hámark
Skrifstofa og þjónusta	27.550	200	75	138	368
Verslun	5.550	100	75	56	74
Veitingahús	900	100	100	10	10
Sýningarrými*	1,800	300	200	7	10
Samtals	**35.800**			**211**	**462**

*Notast er við viðmið um fjölda bílastæða við iðnaðarhúsnæði til að færa mat á fjölda bílastæða fyrir sýningarrými.

Mat á mögulegri samnýtingu bílastæða. Í tillögu Reykjavíkurborgar um mat á bílastæðafjölda er lögð áhersla á samnýtingu bílastæða. Miðað við ofangreindar forsendur er ráðlagður heildarfjöldi bílastæða um 460 talsins, en þá hefur ekki verið tekið tillit til samnýtingar. Greining á samnýtingu bílastæða tekur tillit til þess að eftirspurn bílastæða er breytileg eftir tíma dags fyrir mismunandi landnotkun. Sú greining leiðir í ljós að hægt sé að fækka

[3] Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru hámarkskröfur bíla- og hjólastæða skilgreindar fyrir ákveðin svæði innan Reykjavíkur. Deiliskipulagssvæðið fellur undir Svæði 1 sem kveður á um að byggja megi að hámarki 1 bílastæði á hverja 50 m^2 atvinnuhúsnæðis.

[4] Góðar almenningssamgöngur eru skilgreindar sem biðstöðvar innan 400m göngufæris með gott þjónustustig (4-10 ferðir að meðaltali á klukkustund yfir daginn) eða hátt þjónustustig (fleiri en 10 ferðir að meðaltali á klukkustund).

um 25 bílastæði ef gert er ráð fyrir í skipulagi að bílastæði geti verið samnýtt[5]. Ekki er mögulegt að gera ráð frekari samnýtingu þar sem aðeins er atvinnutengd starfsemi á reitnum. Nægilegur fjöldi bílastæða fyrir nýja uppbyggingu og núverandi starfsemi reiknast því um **435 bílastæði**.

3.2 Fjöldi og tegundir hjólastæða

Tillaga Reykjavíkurborgar um fjölda hjólastæða er að lágmarki 0,5-3 hjólastæði á 100m^2 atvinnuhúsnæðis, og verslun 2-3 stæði á 100m^2. Miðað við uppbyggingarheimildir ætti fjöldi hjólastæða að vera að lágmarki 265 hjólastæði. Tillaga Reykjavíkurborgar um hjólastæði gerir enn fremur ráð fyrir að 90% hjólastæða við skrifstofuhúsnæði verði í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 20% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti og viðskiptavini. Fyrir verslunarhúsnæði skal gera ráð fyrir að 20% stæða séu í læstu rými, en 80% næst inngangi fyrri gesti og viðskiptavini. Í nýju deiliskipulagi, er æskilegt að setja kvaðir um að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggð (þ.e. varin frá rigningu) og veita möguleika á viðgerðum á hjóli.

3.3 Umferðarsköpun Línbergsreits

Á skipulagssvæðinu er gert ráð fyrir allt að 35.800 m^2 af atvinnuhúsnæði, þar af er 24.500 m^2 skrifstofu húsnæði. Önnur atvinnustarfsemi sem er ráðgerð er m.a. ýmis þjónusta, sérverslanir, veitingahús, sýningarrými og vinnustofur, samtals um 11.300 m^2 (mynd 9).



MYND 9 Línbergsreitur – drög að deiliskipulagsbreytingu (dagsett 29.4.2019)

Vegna nálægðar við miðborgina, fjölbreytta verslun/þjónustu á svæðinu (sbr. umfjöllun í *kafla 2 - Núverandi aðstæður*) og miðað við stefnu borgarinnar um breyttar ferðavenjur þá er jafnframt gert ráð fyrir að ferðavenjur starfsmanna á þessu svæði breytist í samræmi við markmið sem sett voru fram í aðalskipulagi Reykjavíkur. Þetta þýðir að gera megi ráð fyrir að 15% fækkun nýrra ferða á bíl frá því sem nú er.

[5] Samnýting bílastæða er byggt á viðmiðunartöflum í reglum um bíla- og hjólastæði í Reykjavík sem áætlar nýtingu bílastæða eftir tíma dags m.v. mismunandi landnotkun.

Notast var við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins (úr umferðarspálíkani) til að meta fjölda ferða sem gætu skapast vegna skipulagssvæðisins og var jafnframt gert ráð fyrir breyttum ferðavenjum líkt og lýst var hér að ofan í öllum sviðsmyndum. Um er að ræða aukningu í umferð og er þá búið að draga frá þá umferð sem skapast við núverandi starfsemi. Ferðir voru metnar miðað við þrenns konar sviðsmyndir:

- Sviðsmynd 1: Gert er ráð fyrir að verslun og skrifstofa skapi jafn mikla umferð.
- Sviðsmynd 2: Gert er ráð fyrir að skrifstofa skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir.
- Sviðsmynd 3: Sviðsmynd 2 metin með tilliti til fjölda bílastæða innan deiliskipulagsreitsins.

Sviðsmynd 1 - Út frá forsendum í sviðsmynd 1 má gera ráð fyrir að fjöldi bílferða sem skapast frá skipulagssvæðinu verði um 3.700 bílferðir sem samsvarar 7.400 ökutækjum á sólarhring (tafla 1).

Sviðsmynd 2 – Gert er ráð fyrir sömu uppbyggingu og breyttum ferðavenjum líkt og í sviðsmynd 1 en að skrifstofur skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir. Samkvæmt henni er gert ráð fyrir að skrifstofur skapi 0,14 ferðir á hvern fermeter en skv. öðrum heimildum (Mannvit, 2016; Lilja Karlsdóttir, 2016) er líklegra að skrifstofur skapi 0,07 ferðir á fermeter. Út frá þessum forsendum má gera ráð fyrir að fjöldi bílferða verði um 2.200 sem samsvarar 4.400 ökutæki á sólarhring (töflu 1). Í þessari sviðsmynd er gert ráð fyrir að þeir sem sækja Línbergsreit, bæði starfsmenn og viðskiptavinir, mun bæði nýta bílastæði innan reits og utan.

Sviðsmynd 3 – Tekur tillit til þess að á skipulagsreitnum verður framboð bílastæða takmarkaðra en þekkist að jafnaði á höfuðborgarsvæðinu í dag en í kafla 3.1 eru lagt til að fjöldi bílastæði verði um 435 talsins. Í þessari sviðsmynd er gert ráð fyrir:

- Öflugum mótvægisaðgerðum til að draga úr aukinni umferð:
    - Heildstæðri bílastæðastýringu á Örfirisey t.d. með gjaldskyldum bílastæðum fyrir starfsmenn og viðskiptavini.
    - Innleiðingu á samgöngustefnu fyrir Línbergsreit (sjá nánar í kafla 4)
    - Almenningssamgöngur verð efldar
    - Tengingar styrkar við hjólanet.
- Að um 30 starfsmenn vinni á hverja 1000 m^2 skrifstofu- og veitingahúsnæðis, en 10 starfsmenn á hverja 1000 m^2 fyrir aðra atvinnustarfsemi sem fyrirhuguð er á reitnum. Samtals er því gert ráð fyrir a.m.k. 900 starfsmönnum á skipulagsreitnum.
- Að 60% starfsmanna á reitnum ferðist með vistvænum hætti til og frá vinnu. Með þeim forsendum er áætlað að 85% bílastæða (um 370 talsins) á reitnum verði aðeins notuð af starfsmönnum en önnur bílastæði verði nýtt af viðskiptavinum þar sem gert er ráð fyrir að almenn bílastæði utan skipulagsreits nýtast einnig.
- Hvert bílastæði verði notað oftar en einu sinni yfir daginn þar sem gerður er greinarmunur á því hvort bílastæði eru notuð fyrir starfsmenn eða viðskiptavini[6]. Með þetta til hliðsjónar var fjöldi bílferða metinn 1.400 ferðir (2.800 ökutæki á sólarhring - sjá töflu 1).

[6] Gert var ráð fyrir að hvert bílastæði stafsmanna er notað að meðaltali 1,5 sinnum (að hluti starfsmanna fari í persónuleg og/eða vinnutengd erindi á vinnutíma). Gert er ráð fyrir að fjöldi bílferða sem skapast vegna viðskiptavina sé sú sama og í sviðsmynd 2.

TAFLA 2 Áætluð aukning umferðar sem mun fara um Línbergsreit á sólarhring út frá mismunandi sviðsmyndum.

SVIÐSMYNDIR	FJÖLDI BÍLFERÐA	FJÖLDI ÖKUTÆKJA Á SÓLARHRING
Sviðsmynd 1	3.700	7.400
Sviðsmynd 2	2.200	4.400
Sviðsmynd 3	1.400	2.800

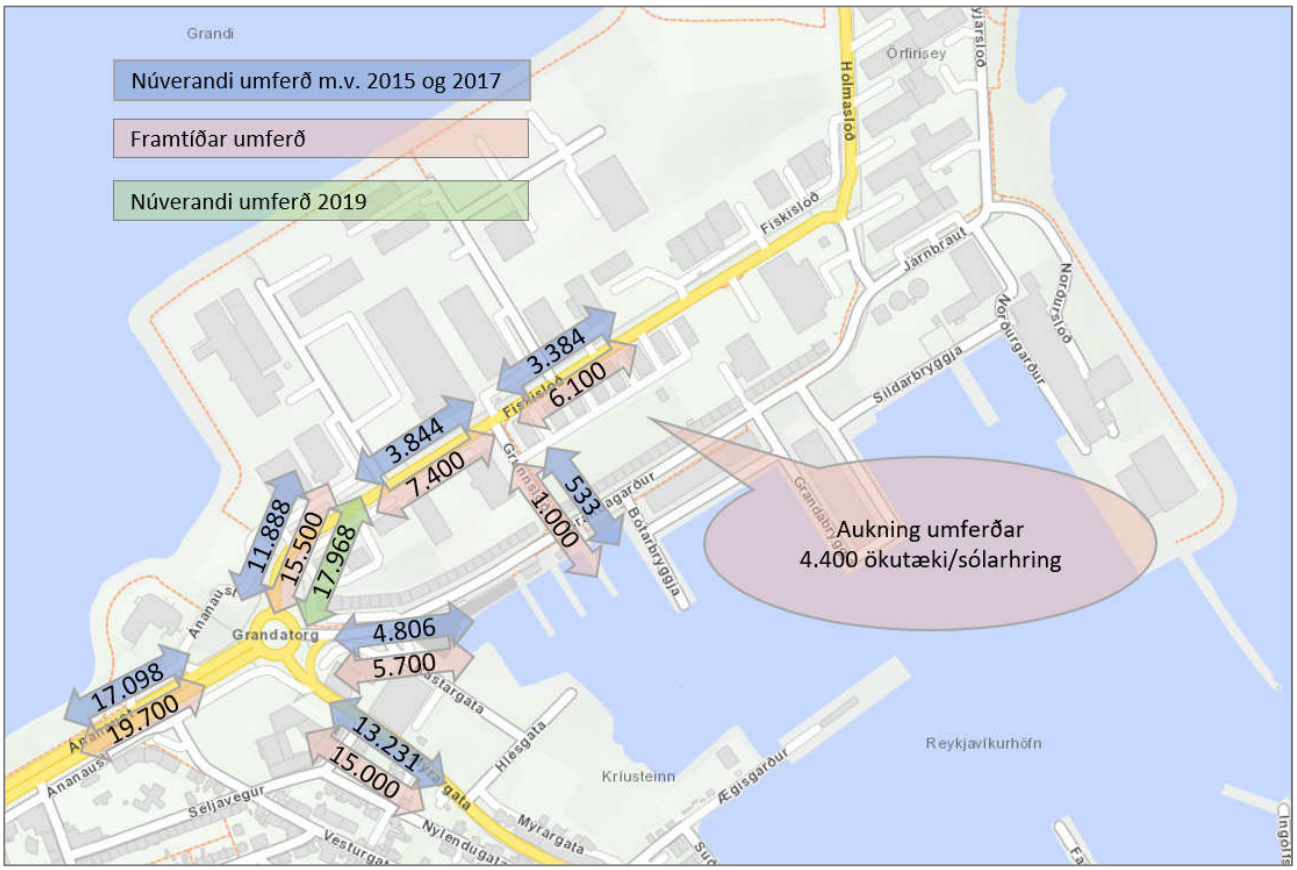
Ákveðið var að skoða áhrif umferðarsköpunar á gatnakerfið og þolmarka gatnamóta Fiskislóðar/Mýrargötu/ Ánanaust m.t.t. sviðsmyndar 2. Umferðarsköpun í sviðsmynd 2 er talin vera mesta umferð sem getur skapast vegna uppbyggingarinnar á Línbergsreit og því rétt að skoða áhrif þess á gatnakerfið. Sviðsmynd 3 gerir ráð fyrir mótvægisaðgerðir til að draga úr umferð og mun umferðarsköpun af svæðinu geta orðið nær þeim fjölda með tilkomu þeirra mótvægisaðgerða.

3.4 Dreifing umferðar

Umferð var dreift um nærliggjandi götur til að fá grófa mynd af mögulegum umferðarþunga á götum við Línbergsreitinn. Umferð var dreift með tilliti til sviðsmyndar 2 en það er talin vera mesta umferð sem getur skapast vegna uppbyggingarinnar á Línbergsreit eins og fyrr segir. Gert var ráð fyrir að núverandi umferð sé sú sama og árin 2015 - 2017 til þess að meta framtíðar umferð vegna uppbyggingu við Línbergsreit. Ekki er notast við núverandi umferð árið 2019 um Fiskislóð vegna þess að:

- aðeins er um eina sniðtalningu að ræða og fór talning fram síðdegis og því erfitt að meta sólarhringsumferð á öðrum götum.
- þá er hægt að bera áætlaða framtíðar umferð við niðurstöður þolmarkagreiningar á gatnamótum Fiskislóðar og Mýrargötu sem var framkvæmd var af Mannvit árið 2016.

Dreifingin er byggð á mati á hegðun ökumanna, út frá nálægð við atvinnusvæði og áfangastaði og stystu leiðar að þeim. Niðurstöður þessa mats ásamt núverandi umferð til samanburðar, má sjá á mynd 10. Vekja skal athygli á að núverandi umferð er sólarhringsmat frá Reykjavíkurborg úr talningum sem voru framkvæmdar á árunum 2015 og 2017 (kafli 2.2). Sólarhringsmat Reykjavíkurborgar árið 2019 er einnig sýnt á mynd 10 til samanburðar.

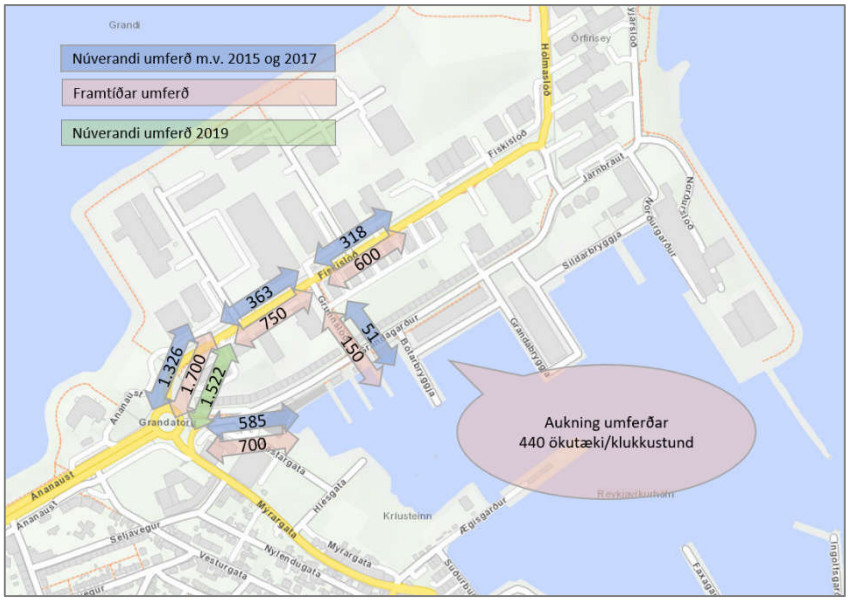


MYND 10 Væntanleg dreifing umferðar um skipulagssvæðið m.v. sviðsmynd 2. Umferð er áætluð m.v. fullbyggðan Línbergsreit, ökutæki/sólarhring.

Einnig var horft á aukningu umferðar á hámarksklukkustund sem sjá má á mynd 11. Miðað var við að hámarksklukkustund síðdegis væri 10% af sólarhringnum.

Taka ber fram að reiturinn mun byggjast upp í þremur áföngum. Þar með mun umferðaraukning aukast í samræmi við uppbyggingaráfanga.

.



MYND 11 Væntanleg dreifing umferðar um skipulagssvæðið m.v. sviðsmynd 2. Umferð er áætluð m.v. fullbyggðan Línbergsreit, ökut./klukkustund.

4 Umfjöllun

4.1 Umferð

- Sú umferð sem skapast frá reit (sviðsmynd 2) er innan þeirra þolmarka sem tilgreind eru í umferðargreiningu frá Mannvit (umferð m.v. 2016) en nýjar umferðarmælingar eru þarfar vegna aukinnar umferðar á síðustu árum til þess að leggja betra mat á þolmörk gatnakerfisins.
- Að auki þá er sólarhringsumferð hjá Reykjavíkurborg árið 2019 líklega ofmetin við Grandatorg. Jafnframt sýna niðurstöður talninga árið 2019 að umferðin síðdegis er mjög dreifð frá klukkan 13 til klukkan 18 en ekki er um hefðbundinn síðdegis topp að ræða eins og vanalega er (sbr. mynd 8). Dreifing umferðar síðdegis skýrir einnig hátt mat á sólarhringsumferð árið 2019. Mjög líklega er umferð árdegis mun minni en síðdegis umferðin. Þetta sýnir fram á mikilvægi þess fá nýjar talningar sem ná yfir heilan sólarhring.
- Hámarksumferð síðdegis er ekki sú sama og vanalega á höfuðborgarsvæðinu, er seinni við Fiskislóð næst Grandatorgi, (frá 17-18 en er vanalega 16.15-17.15) sem sýnir að umferð inn/út af svæðinu er líklegast mikið til vegna verslunar. Gert er ráð fyrir að hámarksumferð síðdegis frá Línbergsreit verði líkari sem þekkist almennt á höfuðborgarsvæðinu þ.e. frá 16.15-17.15.

Með ofangreind atriði til hliðsjónar er lagt til að framkvæmdar séu nýjar umferðartalningar yfir heilan sólarhring um Fiskislóð, Grandagarð, Mýrargötu og Ánanaust. Jafnframt er lagt til að talið verði á gatnamótum Fiskislóðar og Grunnslóðar til að greina betur hversu mikil umferð skapast annars vegar vegna verslunar og hins vegar vegna atvinnustarfsemi innar á Örfirisey.

- Umferð á Fiskislóð getur minnkað við það að stórverslanir víkja, eins og stefnt er að hjá Faxaflóahöfnum á Örifirsey.
- Framboð bílastæða verður minna en þekkist við önnur skrifstofuhúsnæði í dag og því getur það haft markverð áhrif á umferðarsköpun, líkt og gert er ráð fyrir í sviðmynd 3. Aftur á móti þá er mjög mikilvægt að skert framboð bílastæða haldist í hendur við öflugar mótvægisaðgerðir s.s. heildstæða bílastæðastýringu á Örfirisey og eflingu almenningssamgangna. Bílastæðastýring utan Língbergsreits er mjög mikilvæg þar sem annars munu starfsmenn finna sér bílastæði annarsstaðar, þar með breyta ekki ferðavenjum sínum og getur þá skapast sú umferð sem lýst er í sviðsmynd 2. Þá er mikilvægt að ef heilstæð bílastæðastýring verður fyrir hendi, að almenningssamgöngur verði efldar til að mæta eftirspurn, sem og að innviðir hjólastíga séu styrktir og hjólatengingar góðar.

4.2 Bíla- og hjólastæðamál

- Byggt á greining á núverandi aðstæðum þá er lagt til að fjölda bílastæða miðist við hámarsgildi um fjölda bílastæða sem leyft eru á þessu svæði skv. reglum um bíla- og hjólastæði (tillaga sem var samþykkt í lok árs 2018). Heildarfjöldi bílastæða, eftir að tekið er tillit til mögulegrar samnýtingu á bílastæðum, reiknaðist sem 435 bílastæði.
- Skoða má hvort hægt sé að draga enn frekar úr bílastæðaframboði innan skipulagsreits með því að samnýta bílastæði utan skipulagsreits, en talsvert er af framboði bílastæða á svæðinu. Þannig mætti skoða nýtingu bílastæða eftir mismunandi tíma dags til að skilja betur samnýtingar möguleika. Að auki er hægt að draga úr eftirspurn/framboði bílastæða með mótvægisaðgerðum en hafa skal í huga að áætlaður fjöldi starfsmanna verður a.m.k. 900 og því þarf að skoða vel samhengið þar á milli.
- Fjöldi hjólastæða reiknaðist vera að lágmarki 265 hjólastæði fyrir uppbygginguna, en rétt er að benda á að um lágmarksviðmið er að ræða og því er lagt til að gert sé ráð fyrir fleiri hjólastæðum. Hjólastæði munu gegna mikilvægu hlutverki með breyttum ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu.

4.3 Mótvægisaðgerðir

Mikilvægasta forsenda þess að draga úr umferð og styðja við vistvænar samgöngur er að innleiða mótvægisaðgerðir fyrir uppbygginguna líkt og áður hefur komið fram. Mikilvægustu aðgerðirnir fyrir Línbergsreit snúa að:

- Heildstæðri bílastæðastýringu fyrir Örfirisey, bæði gagnvart starfsmönnum og viðskiptavinum.
- Öflugri samgöngustefnu fyrir reitinn og ráðgerða atvinnustarfsemi.
- Efla almenningssamgöngur við svæðið samhliða aukinni uppbyggingu. Mikilvægast er að auka þjónustustig (tíðni) og tryggja forgang Strætó.
- Bæta göngu- og hjólastíga á svæðinu og í nágrenni og styðja þannig við vistvænar samgöngur. Rétt er að taka fram að í dag er stefnt fljótlega að uppbyggingu á nýjum hjólastíg eftir Fiskislóð.

Nánari lýsing á mótvægisaðgerðum (bílastæðastýringu og innleiðingu samgöngustefnu) sem lagt er til að séu skoðaðar:

- Hjólamál:
    - Veita möguleika á viðgerðum á hjóli
    - Starfsmenn geti að kostnaðarlausu leigt á hjól/rafhjól á vinnutíma
    - Tegundir hjólastæða:
        - Skammtímahjólastæði skulu vera staðsett nálægt áfangastað/inngangi til að tryggja gott aðgengi og til að notendur upplifi að hjólin sín séu örugg. Skammtímahjólastæði skulu ekki skerða megingönguleiðir gangandi vegfarenda eða þrengja göngustíga og skal útfæra með sérstöku rými innan lóða eða á bílastæðum.
            - Lagt til að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggður (þ.e. varin frá rigningu)
        - Langtímahjólastæði skulu vera í læstu rými hvort sem það er staðsett í geymslu innan húsnæðis eða utan þess. Ef hjólageymsla er ekki staðsett á sama stað og aðkoma að húsnæði skal veita aðgengi með hjólarampi eða hjólarennu.
        - Fyrir skrifstofuhúsnæði: 90% hjólastæða verði langtímahjólastæði og að 20% stæða skammtímahjólastæði.
        - Fyrir verslunarhúsnæði: 20% stæða verði langtímahjólastæði en 80% skammtímahjólastæði.
- Bílastæðamál:
    - Bílastæðastýring stuðli að samnýtingu bílastæða.
    - Kostnaður bílastæða verði aðskilinn frá leigu á atvinnuhúsnæði.
    - Bílastæði verði gjaldskyld. Aðeins verði í boði klukkustundar- og daggjöld fyrir bílastæði (þ.e. ekki í boði mánaðarkort fyrir bílastæði).
        - Að möguleiki verði á að taka frá bílastæði fyrir starfsmenn sem eru samferða á bíl.
    - Skammtímabílastæði fyrir gesti og viðskiptavini verði staðsett á jarðhæð í bílahúsi og við götukanta.
    - Að tvö til fimm bílastæði verði fyrir úthlutuð fyrir deilibíla, og gerður verði samningur við deilibílaleigu til að tryggja deilibílaþjónustu til a.m.k. þriggja ára.
- Samgöngustefna:
    - Útfærð verði heildstæð samgöngustefna fyrir reitinn:
        - Fyrirtækjum skylt að bjóða upp á samgöngusamninga til starfsmanna.
        - Árangur samgöngustefnu mæld árlega meðal allra rekstraraðila á reitnum.

- Umhverfi verði fallegt og skjólríkt, og göngutengingar að biðstöðvum almenningssamgangna verði góðar.
- Lóðarhafar ræði við Reykjavíkurborg og Strætó bs. um leiðir til þess að bæta aðgengi almenningssamganga og hjólastíga við uppbyggingarreitinn.
- Sturtu og búnings aðstaða verði til staðar fyrir starfsmenn.
- Allir nýjir starfsmenn fái í upphafi mánaðarpassa í almenningssamgöngur (Strætó) þeim að kostnaðarlausu.
- Að rauntímaupplýsingar um almenningssamgöngur verða aðgengilegar við aðalinnganga, ásamt upplýsingar um hjólaleiðir.

Drífa Kristín Þrastardóttir
Guðný Gerður Gunnarsdóttir

Húsakönnun

Örfirisey og Grandinn



Reykjavík 2009

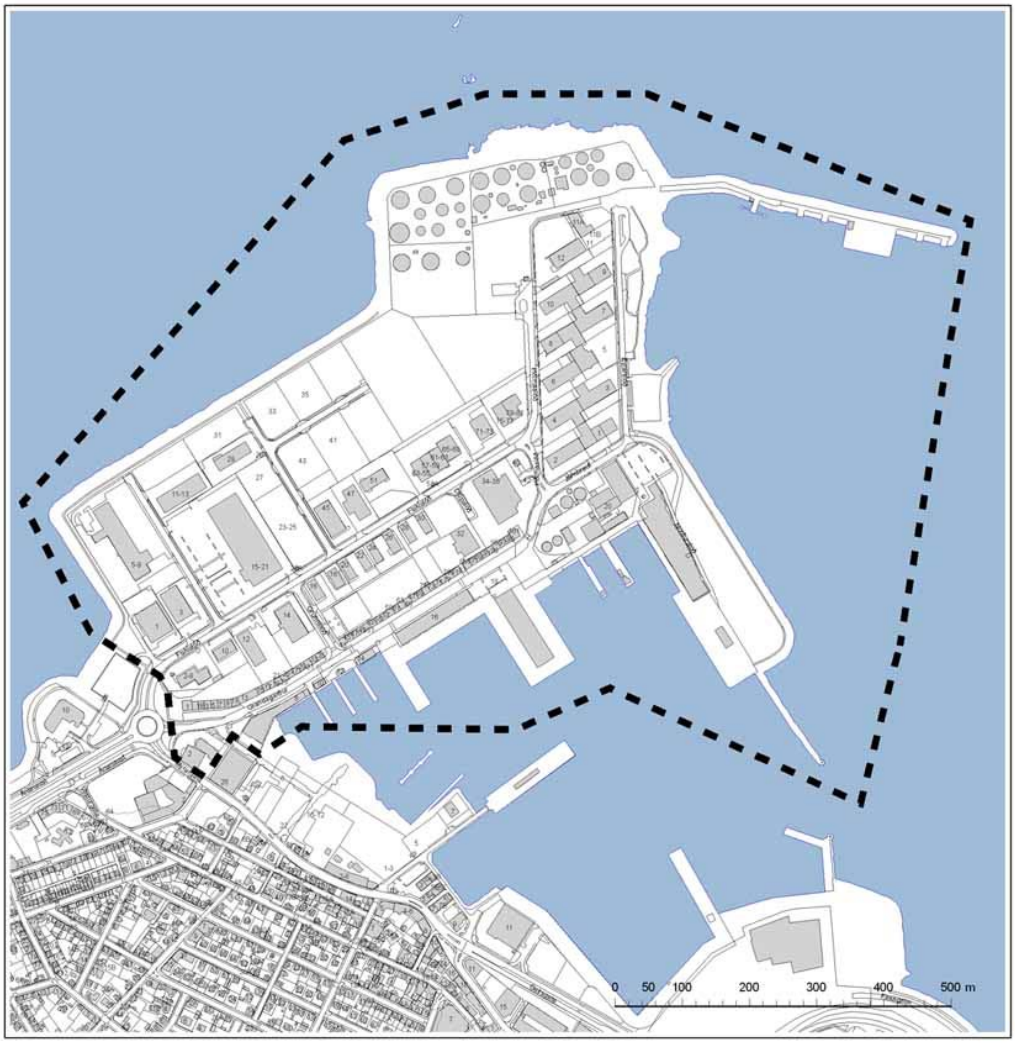
Minjasafn Reykjavíkur
Skýrsla nr. 146

Húsakönnun

Eyjarslóð – Fiskislóð – Grandagarður – Hólmaslóð – Norðurgarður

Staðgreinireitir 1.010.0, 1.011.0, 1.012.0, 1.014.0, 1.085.0, 1.086.0, 1.087.0 og 1.089.0

Drífa Kristín Þrastardóttir, sagnfræðingur
Guðný Gerður Gunnarsdóttir, borgarminjavörður



Reykjavík 2009

Minjasafn Reykjavíkur
Skýrsla nr. 146

Unnið að beiðni Faxaflóahafna sf.
vegna hugmyndasamkeppni um framtíðarskipulag Gömlu hafnarinnar í Reykjavík.

Ljósmyndir: Drífa Kristín Þrastardóttir, Minjasafni Reykjavíkur.

Kort Húsverndarskrár Reykjavíkur: Þórarinn Jón Jóhannsson, Skipulags- og byggingarsviði Reykjavíkur.

Skýrslur Minjasafns Reykjavíkur – Árbæjarsafns.
Ábyrgðarmaður: Guðný Gerður Gunnarsdóttir borgarminjavörður.

© Minjasafn Reykjavíkur – Árbæjarsafn.

Mynd á forsíðu:
Verbúðirnar við Grandagarð á mynd sem tekin er suðvestureftir Grandanum árið 1981.
Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr 1.

Minjasafn Reykjavíkur – Árbæjarsafn
Skýrsla nr. 146
Reykjavík 2009
Öll réttindi áskilin.

Efnisyfirlit

Formáli..... 5

1. Húsakönnun 7-58

Húsagerð og aldur..... 8

Breytingar..... 10

Höfundar..... 11

Byggingarsaga..... 13

Varðveislumat..... 55

Kort Húsverndarskrár Reykjavíkur..... 57

2. Húsaskrá – Ítarskráning og varðveislumat 59-70

Grandagarður 2…… 61

Grandagarður 8....…… 62

Grandagarður 10 63

Grandagarður 14…… 64

Grandagarður 20…… 65

Grandagarður 101…… 66

Grandagarður 15-39…… 67

Grandagarður 41-99…… 68

Norðurgarður 1..... 69

3. Húsaskrá – Byggingar í Örfirisey 71-88

Heimildaskrá..... 89

Myndaskrá..... 92

Formáli

Hér fer á eftir könnun byggðar í Örfirisey og á Grandanum, en svæðið afmarkast af sjávarmáli í allar áttir nema að suðvestanverðu, en þar afmarkast það af norðvesturenda Mýrargötu, suðvesturenda Fiskislóðar og suðvesturlóðamörkum Fiskislóðar 1. Um er að ræða staðgreinireiti **1.010.0**, **1.011.0**, **1.012.0**, **1.014.0**, **1.085.0**, **1.086.0**, **1.087.0**, **1.089.0** í Reykjavík. Húsakönnunin er unnin að beiðni Faxaflóahafna sf. vegna hugmyndasamkeppni um framtíðarskipulag Gömlu hafnarinnar í Reykjavík. Þegar hafa verið gerðar húsakannanir og fornleifaskráning fyrir aðra hluta skipulagssvæðisins sem birst hafa í skýrsluröð Minjasafns Reykjavíkur – Árbæjarsafns.[1] Fornleifaskráning fyrir þann hluta skipulagssvæðisins sem hér um ræðir kemur einnig út í sömu skýrsluröð.[2]

Svæðið sem hér um ræðir er innan þess svæðis sem varðveisluskrá Reykjavíkur nær til, en það er svæðið innan Hringbrautar / Snorrabrautar. Skoðað er hvaða hús hafa verið byggð á svæðinu í gegnum árin en sú rannsókn er nauðsynleg til að átta sig á samhengi byggðarinnar og þróun svæðisins. Nokkur þeirra húsa sem standa á svæðinu eru tekin til sérstakrar skoðunar og metin til varðveislu út frá sjónarmiðum minjavörslu um listrænt eða byggingarsögulegt gildi, menningarsögulegt gildi og umhverfisgildi. Skrá yfir öll hús á svæðinu fylgir síðan aftast í þessari húsakönnun.

Við mat á varðveislugildi húsa hefur verið beitt svokallaðri SAVE-aðferð (Survey of Architectural Value in the Environment) sem gerð er grein fyrir í ritinu *Leiðbeiningar um gerð bæja- og húsakannana*, útgefnu af Húsafriðunarnefnd ríkisins 1996. Þar er höfð til hliðsjónar dönsk SAVE-aðferð, þar sem lagt er mat á fjóra þætti: *Listrænt gildi, menningarsögulegt gildi, umhverfisgildi og upprunalega gerð.* ***Varðveislugildi húsa*** byggist síðan á innbyrðis mati á vægi hvers þáttar og vega þar þyngst gildi byggingarlistar, menningarsögu og umhverfis. Einnig er stuðst við Húsverndarskrá Reykjavíkur, sem gefin var út sem þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996–2016, Húsvernd í Reykjavík, svæðið innan Hringbrautar / Snorrabrautar*.

Júní 2009,

Guðný Gerður Gunnarsdóttir, borgarminjavörður
Minjasafni Reykjavíkur – Árbæjarsafni.

[1] Páll V. Bjarnason, Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lísa Guðmundsdóttir og Jóna Kristín Ámundadóttir: *Mýrargötusvæði. Húsakönnun og fornleifaskráning.* Skýrslur Árbæjarsafns 98. Reykjavík 2003 – Anna Lísa Guðmundsdóttir, Páll V. Bjarnason, Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun og fornleifaskráning vegna fyrirhugaðs tónlistar-og ráðstefnuhúss við Reykjavíkurhöfn.* Skýrslur Árbæjarsafns 117. Reykjavík 2005 – Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Austurstræti, Pósthússtræti, Hafnarstræti, Lækjargata.* Skýrslur Árbæjarsafns 132. Reykjavík 2006.

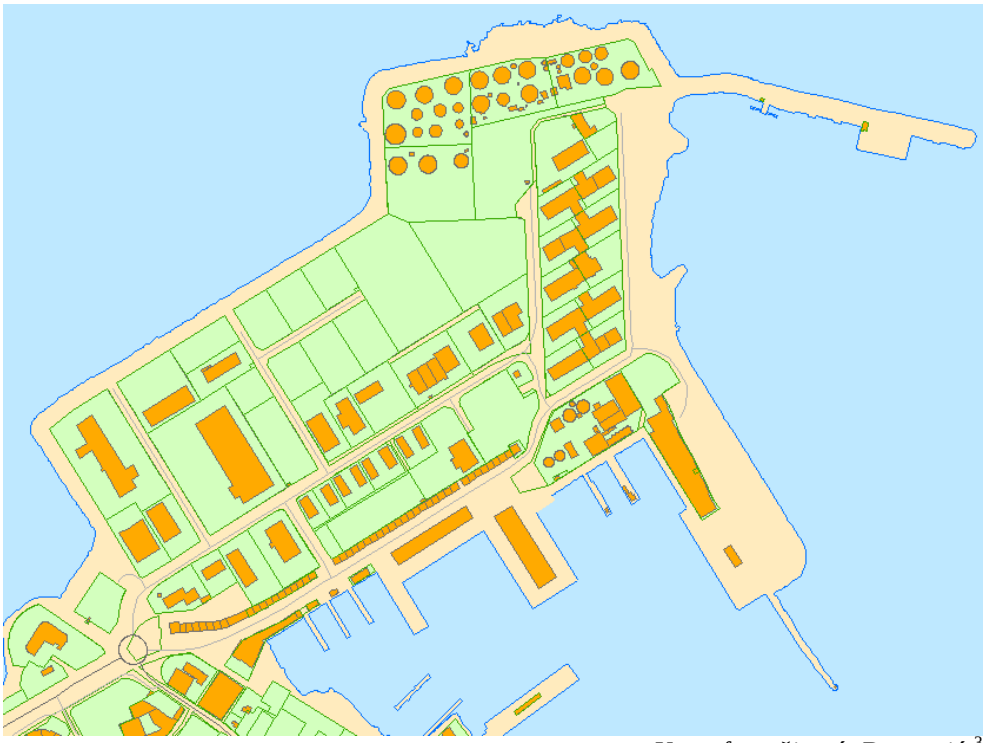
[2] Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Fornleifaskráning. Örfirisey og Grandinn*. Skýrslur Árbæjarsafns 147. Reykjavík 2009.

Húsakönnun

Hér fer á eftir byggingarsöguleg úttekt á svæðinu sem í daglegu tali er nefnt Örfirisey og Grandinn, en svæðið afmarkast af sjávarmáli í allar áttir nema að suðvestanverðu, en þar afmarkast það af norðvesturenda Mýrargötu, suðvesturenda Fiskislóðar og suðvesturlóðamörkum Fiskislóðar 1. Um er að ræða staðgreinireiti **1.010.0**, **1.011.0**, **1.012.0**, **1.014.0**, **1.085.0**, **1.086.0**, **1.087.0**, **1.089.0** í Reykjavík. Svæðið er skilgreint sem hafnarsvæði í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur.[1] Sá hluti gömlu Reykjavíkurhafnar sem tilheyrir þessu svæði er nefndur Vesturhöfn. Innan svæðisins liggja göturnar Fiskislóð, Grandagarður, Grunnslóð, Djúpslóð, Norðurbugt, Norðurgarður, Norðurslóð, Járnbraut, Eyjarslóð og Hólmaslóð, en hús standa einungis við Fiskislóð, Grandagarð, Norðurgarð, Eyjarslóð og Hólmaslóð.

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

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



Kort af svæðinu úr Borgarsjá.[3]

[1] *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 2002.
[2] Sjá Páll V. Bjarnason, Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lísa Guðmundsdóttir, Jóna Kristín Ámundadóttir: *Mýrargötusvæði. Húsakönnun og fornleifaskráning*. Skýrslur Árbæjarsafns 98. Reykjavík 2003.
[3] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Húsagerð og aldur

Húsin sem hér eru til umfjöllunar eru skráð undir 77 húsnúmerum við Fiskislóð, Grandagarð, Norðurgarð, Eyjarslóð og Hólmaslóð. Húsnúmerin eru hér skráð eftir upplýsingum úr *Fasteignaskrá Íslands*, en á svæðinu eru fáeinar byggingar sem skráðar eru undir nokkrum húsnúmerum, svo að fjöldi húsnúmera gefur í raun ekki rétta mynd af fjölda húsa á svæðinu. Þannig tilheyra húsnúmerin Fiskislóð 75 / 75a / 77a, Fiskislóð 77, Fiskislóð 79, Fiskislóð 79a, Fiskislóð 81, Fiskislóð 81a og Fiskislóð 83 í raun einni og sömu byggingu og húsnúmerin Fiskislóð 53, Fiskislóð 57-59, Fiskislóð 61 og Fiskislóð 65 tilheyra einnig öll einni og sömu byggingu. Á lóðinni Grandagarði 20 eru aftur á móti nokkrar byggingar sem falla undir eitt og sama húsnúmer. Þá er á svæðinu löng röð geymsluskýla eða verbúða sem lengst af var talin sem ein bygging, en er nú skráð undir tveimur húsnúmerum, Grandagarði 15-39 og Grandagarði 41-99.[4]



Hluti af svæðinu með húsnúmerum úr Borgarsjá.[5]

Eingöngu er um atvinnuhúsnæði að ræða á þessu svæði, hús byggð undir ýmsa hafnartengda starfsemi, fiskvinnslu, ýmsan iðnað, verkstæði, verksmiðjur, vörugeymslur, verslun, þjónustu og fleira. Húsagerð er blönduð á svæðinu og húsin bera hvert um sig einkenni þess tíma þegar þau voru byggð. Sum húsanna voru upphaflega byggð fyrir og sniðin að sérhæfðri starfsemi, svo sem húsin Grandagarður 8, sem byggt var undir Fiskiðjuver ríkisins og hýsti síðar frystihús Bæjarútgerðar Reykjavíkur, Grandagarður 12, sem byggt var sem vigtarhús fyrir fiskibátahöfnina í Vesturhöfn, Grandagarður 14, sem byggt var sem aðalbækistöð Slysavarnarfélags Íslands, Grandagarður 101 sem byggt var sem baðhús (Hafnarböðin) og síldarbræðsluhúsin við Grandagarð 20 sem byggð voru undir starfsemi Síldarverksmiðjunnar Faxa sf.

[4] Fasteignaskrá Íslands: http://www.fasteignaskra.is/Fasteignaskra (febrúar 2009).
[5] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Meirihluti húsanna er byggður úr steinsteypu, en mörg þeirra eru einnig stálgrindarhús eða einingahús. Fæst húsanna eru hærri en tvær hæðir, allmörg eru einlyft með þakhæð og mörg eru byggð sem stórar skemmur með milliloftum. Nokkur hús eru fleiri en tvær hæðir, til að mynda Grandagarður 8, sem upphaflega var tvílyft en er nú þrílyft að hluta og fjórlyft að hluta, Grandagarður 14, sem er þrílyft hús, og gamalt síldarbræðslu- og úrvinnsluhús sem stendur á lóðinni Grandagarði 20 og er fjórar hæðir.



Lágflugsloftmynd af svæðinu 2008.[6]

Við ákvörðun byggingarárs húsanna hefur einkum verið stuðst við upplýsingar um byggingarleyfi og framvindu byggingarframkvæmdanna úr gögnum byggingarnefndar og dagbókum byggingarfulltrúa, sem og brunavirðingar, sem yfirleitt voru gerðar þegar húsin voru fullbyggð að mestu, en byggingarár yngstu húsanna er yfirleitt skráð eftir *Fasteignaskrá Íslands*.[7] Að auki er stuðst við dagsettar ljósmyndir, þar sem slík gögn eru fyrir hendi. Sum húsanna hafa verið lengi í byggingu, til dæmis verbúðirnar við Grandagarð og nokkur hús við Hólmaslóð og Eyjarslóð, og þá er byggingarárið yfirleitt gefið upp sem tímabil, frá því að bygging hússins hófst og þar til heimildir eru um að byggingunni hafi sannarlega verið lokið.

Elsta húsið á svæðinu sem hér er kannað er Grandagarður 2, sem útgerðarfyrirtækið Alliance byggði árið 1925. Uppbygging núverandi byggðar á svæðinu hefst hins vegar ekki fyrr en á eftirstríðsárunum, þegar farið er að reisa við Grandagarð ýmsar byggingar og mannvirki tengd útgerð og fiskvinnslu. Á árunum 1945-1950 var byggður fyrsti áfangi verbúðanna sem teygja sig út eftir Grandagarði og þá var einnig byggt á tveimur lóðum á nýjum uppfyllingum við Grandagarð, annars vegar hús Fiskiðjuvers ríkisins við suðurenda

[6] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).
[7] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð, Fiskislóð, Grandagarð, Hólmaslóð og Norðurgarð – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Dagbækur og innlagðar teikningar – Fasteignaskrá Íslands: http://www.fasteignaskra.is/Fasteignaskra (febrúar 2009).

Grandagarðs (Grandagarður 8) og hins vegar verksmiðjuhús síldarverksmiðjunnar Faxa við norðurenda Grandagarðs (Grandagarður 20). Upp úr 1950 voru reistir fyrstu olíutankarnir á svæði olíubirgðastöðvarinnar á norðausturenda Örfiriseyjar, en þau mannvirki sem falla undir olíubirgðastöðina eru ekki könnuð hér sérstaklega þó að fjallað sé um þau í eftirfarandi kafla um byggingarsögu svæðisins. Undir lok 6. áratugar 20. aldar risu tvö hús til viðbótar við Grandagarð, en það eru vigtarhúsið við Grandagarð 12 og hús Slysavarnarfélagsins við Grandagarð 14. Á 7. áratugnum voru byggð níu hús við Grandagarð og þá hófst einnig bygging fyrstu sex húsanna við Hólmaslóð og Eyjarslóð, tvær nýjar götur sem lagðar voru um Örfirisey og nýja uppfyllingu suðvestan við eyjuna í byrjun 7. áratugarins. Á 8. áratugnum voru byggð þrjú hús til viðbótar við Grandagarð, tvö við Hólmaslóð og tvö við Eyjarslóð og þá var einnig byggt eina húsið sem stendur við Norðurgarð, sem er uppfylling og hafnargarður sem liggur til suðausturs frá norðurenda Grandagarðs. Á 9. áratugnum var byrjað að byggja á nýrri uppfyllingu norðvestan Grandagarðs og þá risu fyrstu húsin við nýja götu, Fiskislóð. Alls voru byggð níu hús á þessum tíma. Á 10. áratugnum voru reist 13 hús til viðbótar við Fiskislóð. Frá árinu 2000 hafa verið byggð 14 hús á nýjum uppfyllingum á svæðinu og eitt hús á áður óbyggðri lóð við Hólmaslóð.

Breytingar

Húsunum á þessu svæði hefur fæstum verið breytt mikið frá því að þau voru fullbyggð. Húsin við Eyjarslóð og Hólmaslóð voru sum hver byggð í áföngum á löngum tíma og hafa þá verið stækkuð og/eða hækkuð á þeim tíma, en önnur hafa verið stækkuð eða hækkuð eftir að þau töldust fullbyggð og voru tekin í notkun, til dæmis húsið Eyjarslóð 1. Nokkrum húsana hefur verið breytt í útliti með nýrri klæðningu og/eða þakbreytingu, til dæmis húsunum við Hólmaslóð 8 og 8a, Eyjarslóð 9 og Norðurgarð 1. Þá hafa að sjálfsögðu verið gerðar margvíslegar breytingar á innra fyrirkomulagi húsa á svæðinu samfara breyttri notkun eða starfsemi í þeim.

Það hús sem tekið hefur mestum breytingum af þeim sem hér eru könnuð er húsið Grandagarður 8, sem byggt var á árunum 1946-1947 undir starfsemi Fiskiðjuvers ríkisins, sem rak þarna hraðfrystihús og niðursuðuverksmiðju þar til Bæjarútgerð Reykjavíkur tók við húsinu árið 1959. Húsið var upphaflega tvær hæðir, en árið 1958 var suðurendi þess hækkaður



Hús Bæjarútgerðarinnar (áður Fiskiðjuver ríkisins) að Grandagarði 8 á árunum 1960-1966.[8]

[8] Ljósm. óþekktur. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ADF 1997 156 019 2-2.

upp í þrjár hæðir og árið 1977 var byggt valmaþak ofan á þriðju hæðina. Árið 1982 var byggð frystigeymsla við suðurenda hússins og sama ár var gerð einlyft viðbygging við norðurenda þess. Húsið stóð að mestu óbreytt eftir það allt fram á síðustu ár, en frá um 2005 hafa verið gerðar miklar útlits- og fyrirkomulagsbreytingarnar á húsinu samfara breyttri notkun þess. Árið 2005 var 2. hæð hússins innréttuð fyrir sjóminjasafnið Víkina. Á árunum 2006-2007 var byggð inndregin 4. hæð úr stálvirki ofan á suðurenda hússins og fjórlyft glerviðbygging með nýju anddyri við framhlið hússins. Þá voru jafnframt innréttaðar skrifstofur í húsnæðinu, þar sem áður voru frystigeymslur og lager. Á árunum 2007-2008 voru gerðar breytingar á norðurhluta hússins, viðbyggingin við norðurendann hækkuð og byggð þriðja hæðin ofan á þennan hluta hússins með svölum á bakhlið. Þá hefur allt húsið verið klætt með steinflísum og málmklæðningu. Frystigeymslan við suðurenda hússins hefur jafnframt verið fjarlægð.

Öðrum húsum við Grandagarð hefur lítið verið breytt í gegnum tíðina. Húsið Grandagarður 14, sem byggt var fyrir Slysavarnarfélag Íslands, hefur að mestu staðið óbreytt frá því að það var byggt um miðja 20. öld, utan þess að opnu bátaskýli sem var í þeim hluta hússins sem snýr að höfninni hefur verið lokað. Verbúðunum við Grandagarð hefur lítið sem ekkert verið breytt í gegnum árin og nú hefur Húsafriðunarnefnd ríkisins gert tillögu um friðun þeirra, sem taki til ytra borðs. Á síðustu árum hefur verið unnið að endurbótum á verbúðunum með hliðsjón af sjónarmiðum húsverndar. Ásýnd hússins Grandagarðs 101, sem stendur við norðausturenda verbúðanna og hýsti áður Hafnarböðin svokölluðu, hefur verið breytt töluvert með léttum viðbyggingum við framhlið og bakhlið, auk þess sem húsið hefur verið innréttað fyrir veitingarekstur.

Húsin sem standa við Fiskislóð eru að jafnaði lítið breytt, enda eru þau yngstu húsin á svæðinu. Þó hafa verið gerðar smávægilegar útlits- og fyrirkomulagsbreytingar á mörgum þeirra, svo sem gluggabreytingar, fjölgun eða fækkun dyraopa og svo framvegis.



Húsið Grandagarður 8 eftir nýlegar útlitsbreytingar.[9]

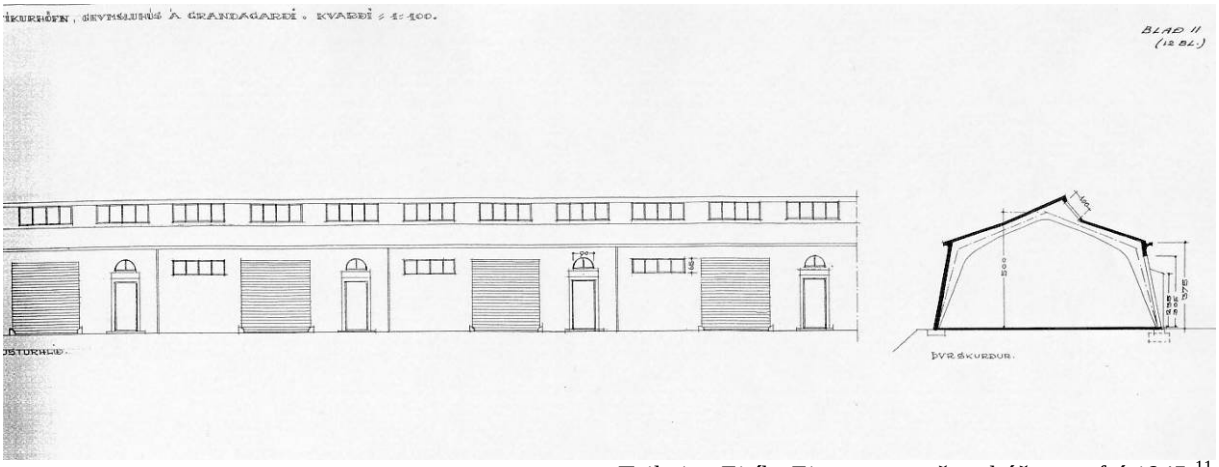
Höfundar

Upplýsingar um höfunda húsanna á svæðinu eru fengnar úr gögnum byggingarnefndar og dagbókum og innlögðum teikningum hjá byggingarfulltrúa Reykjavíkur.[10]

Sá sem flest hús hefur hannað á svæðinu sem hér um ræðir er Eiríkur Einarsson arkitekt, en hann teiknaði alls sjö hús eða húsasamstæður sem þar standa. Þar ber fyrst að

[9] Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.
[10] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð, Fiskislóð, Grandagarð, Hólmaslóð og Norðurgarð – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Dagbækur og innlagðar teikningar.

nefna verbúðirnar við Grandagarð 15-99, sem Eiríkur teiknaði árið 1945 að beiðni hafnarstjórnar. Eiríkur teiknaði einnig vigtarhúsið við Grandagarð 12, vöruskemmu Reykjavíkurhafnar við Grandagarð 18 (Grandaskála), baðhúsið að Grandagarði 101 (Hafnarböðin) og skemmu sem hýst hefur Hafnarsmiðju Reykjavíkurhafnar að Hólmaslóð 12. Í samvinnu við Sigurð Guðmundsson arkitekt, sem rak með honum stofu til 1958, teiknaði Eiríkur ennfremur allar elstu byggingar síldarverksmiðjunnar á lóðinni Grandagarði 20.



Teikning Eiríks Einarssonar að verbúðunum frá 1945.[11]

Yngvi Gestsson byggingafræðingur teiknaði alls sjö hús í húsaröðinni suðvestast við Grandagarð eða húsin númer 1a, 1b, 3, 5, 7, 9 og 11 við Grandagarð.

Reynir Adamsson arkitekt hefur teiknað fjögur af þeim átta húsum sem standa sunnan götu við Fiskislóð og snúa göflum að götu, eða húsin númer 20, 22, 24 og 28. Hann teiknaði einnig nýlega dælustöð sem stendur við götuna norðaustanverða, númer 40 við Fiskislóð.

Gísli Gíslason arkitekt teiknaði þrjú af áðurnefndum átta húsum sunnan götu við Fiskislóð, eða húsin númer 16, 26 og 30 við Fiskislóð.

Gísli Halldórsson arkitekt teiknaði einnig þrjú hús af þeim sem hér eru könnuð, þar af tvö í samvinnu við aðra arkitekta. Hús Fiskiðjuvers ríkisins að Grandagarði 8 teiknaði hann ásamt Sigvalda Thordarsyni arkitekt, en þeir ráku saman teiknistofu til ársins 1948. Hús Slysavarnarfélagsins að Grandagarð 14 teiknaði hann á árunum 1958-1959 og björgunarstöð Slysavarnarfélagsins að Grandagarði 1 teiknaði hann síðar ásamt Jósef Reynis arkitekt og Ólafi Júlíussyni byggingafræðingi.

Gunnlaugur Pálsson arkitekt teiknaði þrjú af þeim húsum sem standa við Hólmaslóð og Eyjarslóð eða húsin númer 1 og 7 við Eyjarslóð og húsið Hólmaslóð 2.

Nokkrir hönnuðir hafa teiknað tvö hús hver á svæðinu sem hér er kannað. Ferdinand Alfreðsson arkitekt hefur teiknað spennistöð sem skráð er númer 23a við Fiskislóð og dreifistöð að Fiskislóð 37a. Guðni Pálsson arkitekt teiknaði húsin Fiskislóð 31 og Fiskislóð 45. Hannes Kr. Davíðsson arkitekt teiknaði hús að Hólmaslóð sem skráð er undir númerunum 8 og 8a. Hörður Björnsson tæknifræðingur hannaði húsin Hólmaslóð 4 og Hólmaslóð 6. Ingimundur Sveinsson arkitekt teiknaði frystigeymslu Bæjarútgerðarinnar að Fiskislóð 32 og frystihús Ísbjarnarins, síðar HB Granda, að Norðurgarði 1, ásamt Garðari Halldórssyni arkitekt. Jósef Reynis arkitekt hefur, auk hússins að Grandagarði 1, sem áður er nefnt, teiknað húsið Grandagarð 13 í sömu húsaröð. Sigríður Sigþórsdóttir arkitekt hannaði húsin að Fiskislóð 2-8 og Fiskislóð 12. Sigurður Kjartansson teiknaði húsið að Fiskislóð 47 og annað hús, sem skráð er undir tveimur húsnúmerum, Fiskislóð 71 og Fiskislóð 73, teiknaði hann ásamt Eðvarði Guðmundssyni, en þeir ráku saman teiknistofu til ársins 1988.

[11] Byggingarfulltrúinn í Reykjavík: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.

Eina af þeim byggingum sem byggðar voru í áföngum og skráðar eru undir fleiri en einu húsnúmeri, eða Fiskislóð 53, Fiskislóð 57-59, Fiskislóð 61 og Fiskislóð 65, teiknaði Ingimar Haukur Ingimarsson arkitekt. Aðra af þessum byggingum, eða Fiskislóð 75 / 75a / 77a, Fiskislóð 77, Fiskislóð 79, Fiskislóð 79a, Fiskislóð 81, Fiskislóð 81a og Fiskislóð 83, teiknaði Haraldur V. Haraldsson arkitekt. Fjöldi annarra hönnuða hefur teiknað eitt hús hver á svæðinu og má sjá nöfn þeirra í meðfylgjandi skrá yfir húsin.

Byggingarsaga

Saga eldri byggðar í Örfirisey er rakin í skýrslu Minjasafns Reykjavíkur – Árbæjarsafns um fornleifar á svæðinu.[12] Þar er sagt frá sögu verslunar og búsetu í eyjunni, hafnargerðinni 1913-1917, vinsældum eyjunnar sem útivistarsvæðis og sjósundstaðar á fyrri hluta 20. aldar og aðkomu breska setuliðsins sem lagði eyjuna undir sig á hernámsárunum. Saga yngri byggðar og uppbyggingar svæðisins hefst þegar farið er að reisa þar ýmsar byggingar og mannvirki tengd útgerð og fiskvinnslu á eftirstríðsárunum og verður gerð grein fyrir þeim hluta sögunnar í kaflanum sem hér fer á eftir.

1. Eftirstríðsárin 1945-1950

Þegar hernámsliðið yfirgaf Örfirisey í stríðslok hófust á ný vangaveltur um hvernig best væri að nýta eyjuna. Eyjan hafði löngum verið vinsæl til útivistar, enda þótti fallegt þar úti á sumarkvöldum, bæði í eyjunni sjálfri og ekki síður útsýnið þaðan. En hernámsliðið, sem hafði girt eyjuna af með gaddavírsgirðingum og lokað henni fyrir almenningi, skildi eftir sig ýmislegt drasl, hálfhrunin byrgi og grunna undan hermannaskálum sem gerðu staðinn síður aðlaðandi til útivistar. Ýmsir tjáðu sig um málið í blöðunum og t.d. minntu bæði Víkverji *Morgunblaðsins* og Bæjarpóstur *Þjóðviljans* reglulega á nauðsyn þess að hreinsa til í eyjunni og gera hana aftur að ákjósanlegum útivistarstað: [13]

> Eyjan ætti að vera og getur verið einn af fegurstu stöðum bæjarins, og ef hún væri fegruð, veit ég að margur Reykvíkingurinn mundi eiga þar ánægjustundir á sumarkvöldum eða sunnudögum, þegar gott er veður. Hins vegar er það ófögur mynd af bænum sem ferðalangar fá, er þeir sigla inn til Reykjavíkur, á meðan eyjan er í þeirri niðurníðslu, sem hún er nú.

Ljóð sem sent var inn til *Lesbókar Morgunblaðsins* árið 1946 ber einnig vitni um þá rómantísku mynd sem margir Reykvíkingar höfðu af Örfirisey frá fyrri árum:[14]

> Komdu með mjer út í Örfirisey –
> þar aldan roðuð kyssti vota steina,
> en út á miðin sóttu fannhvít fley.
> Þar færðu ljúfa að vita hvað ég meina
>
> Fyrrum bak við kletta hvískrað var,
> sú kynslóð er nú horfin út í bláinn.
> Hún fann þó hvergi fegri kvöld en þar,
> um fornar ástir dreyma í lautum stráin.
>
> Þá brúður krans oft bundinn áður var
> og bárur sungu unaðs mildum tóni

[12] Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Fornleifaskráning. Örfirisey og Grandinn*. Skýrslur Árbæjarsafns 147. Reykjavík 2009.
[13] *Þjóðviljinn*, 11. maí 1946, bls. 4. Sjá einnig t.d. Árni Óla: „Í Örfirisey“. *Lesbók Morgunblaðsins*, 19. maí 1946, bls. 248, *Morgunblaðið*, 2. ágúst 1944, bls. 6 og 5. júlí 1946, bls. 6.
[14] *Lesbók Morgunblaðsins*, 20. október 1946, bls. 406.

En duldar sagnir geyma grösin þar
með gætni hlúað hverjum leyndardómi

Þú kemur með mjer út í Örfirisey
þar unnir tærar faðma þögla steina.
Á miðin sigla ennþá fannhvít fley –
nú ferðu vina að skilja hvað ég meina.

Magnús P. Berg

Björgunarstöð Slysavarnarfélags Íslands í Örfirisey:

Árið 1945 var ákveðið að Slysavarnarfélag Íslands myndi reisa nýja björgunarstöð í Örfirisey. Það ár keypti félagið skála úti í eyjunni af Sölunefnd setuliðsviðskipta og um sumarið var byrjað að breyta honum og lagfæra til að hann gæti þjónað sem björgunarstöð. Skálinn var staðsettur á austurenda eyjunnar í kverkinni þar sem Grandagarður og Norðurgarður mætast. Sjómannadagsráð tók þátt í kostnaði við uppbyggingu skálans og styrkir voru veittir til verkefnisins úr bæði hafnarsjóði og bæjarsjóði. Björgunarstöðin var vígð þann 11. maí 1946 og var hin stærsta og fullkomnasta á landinu á þeim tíma, búin öllum helstu og nýtískulegustu tækjum sem völ var á. Skálinn sjálfur var úr járnklæddri stálgrind, óeinangraður og með bogaþaki úr galvaníseruðu bárujárni. Í honum var skýli fyrir björgunarbát, geymsla fyrir björgunartæki og tvö herbergi hlaðin úr vikri, múrhúðuð og máluð, annað til afnota fyrir björgunarsveitir og hitt búningsherbergi. Frá skýlinu var steypt braut niður í fjöruna, ætluð til þess að draga björgunarbátinn á upp í skýlið. Menn voru sammála um að björgunarstöðin væri vel staðsett í Örfirisey og fögnuðu þessari ráðstöfun.[15]



Vígsla björgunarstöðvar Slysavarnarfélagsins í Örfirisey í maí 1946.[16]

Að öðru leyti var enn um sinn óráðið hvernig nýta skyldi eyjuna í framtíðinni. Ýmsir sóttust þar eftir aðstöðu, t.d. Samband íslenskra útvegsmanna sem vorið 1946 sótti um lóð fyrir olíugeyma, upplagningu fyrir kol og salt, vöruskemmu, ísframleiðslu og aðra svipaða starfsemi. Í september sama ár voru lögð fram á fundi hafnarstjórnar þrjú erindi um olíustöðvar í Örfirisey, frá Shell hf., Fjelagi íslenskra botnvörpuskipaeigenda og Hinu íslenska

[15] *Morgunblaðið*, 23. febrúar 1945, bls. 2; 7. mars 1945, bls. 2; 10. maí 1946, bls. 16; 11. maí 1946, bls. 4 – Árni Óla: „Í Örfirisey". *Lesbók Morgunblaðsins*, 19. maí 1946, bls. 247-249 – *Þjóðviljinn*, 11. maí 1946, bls. 4 – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður, Örfirisey, brunavirðing dags. 28.02.1949 (brnr. 5241).

[16] Ljósm. Karl Christian Nielsen. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, KAN 001 150 4-2.

steinolíuhlutafjelagi. Af því tilefni tók hafnarstjórn fram að engar byggingar myndu verða leyfðar í eyjunni nema þær væru í þágu sjávarútvegs og siglinga.[17] Á sama tíma héldu blöðin áfram að skrifa um kosti Örfiriseyjar sem útivistarsvæðis og sögðu meðal annars frá þeirri hugmynd tveggja ungra stúlkna, „Helgu og Dídíar“, að koma upp veitingastað í Örfirisey, þar sem fólk gæti fengið sér kaffisopa eftir hressandi göngutúr út í eyjuna, passlega fjarri „bæjarskarkalanum“. Einnig væri þar steinsteypt skýli sem Bretarnir hefðu reist og upplagt væri fyrir tónleika Lúðrasveitarinnar. Blaðamanni Þjóðviljans varð að orði: „Hugsa sér, kaffisopi og lúðramúsikk í Örfirisey, það yrði gaman!“[18]

Dýrasýning í Örfirisey:

Í anda þeirra hugmynda að nota eyjuna til útivistar og skemmtanahalds ákvað fulltrúaráð sjómannadagsins að standa fyrir dýrasýningu í Örfirisey sumarið 1947. Dýrasýningin var haldin í tengslum við tíunda sjómannadaginn og átti allur ágóði af henni að renna til byggingar dvalarheimilis aldraðra sjómanna. Sjómannadagsráðið fékk Örfirisey til fullra umráða yfir sumarið og réðist í ýmsar framkvæmdir í eyjunni til að koma upp sýningunni. Eyjan var þá afgirt tímabundið og þar voru smíðuð búr fyrir apa og steypt lón fyrir seli, sæljón og ísbirni. Sjómannadagsráðið ýmist keypti eða fékk leigð dýr frá erlendum dýragörðum og stóð fyrir flutningi þeirra til landsins. Í maímánuði komu til landsins tíu Afríku-apar frá dýragarðinum í Edinborg, ísbirnir áttu að koma frá Ameríku og einnig áttu að vera til sýnis selir, sæljón, fiskar og skrautfuglar. Sýningin stóð í þrjá mánuði og þegar henni lauk í lok sumars 1947 höfðu um 40.000 sýningargestir heimsótt hana. Sýningarhaldið hlaut nokkra gagnrýni meðal annars frá dýravinum og þeim sem höfðu áhyggjur af smithættu, en öðrum þótti vel til fundið að nota eyjuna til skemmtanahalds sem þessa.[19]


Þetta eru aparnir

Hér sjáið þið mynd af Afrikuöpunum, sem verða á dýrasýningunni í Örfirisey, sem væntanlega verð ur opnuð næstkomandi sunnudag.

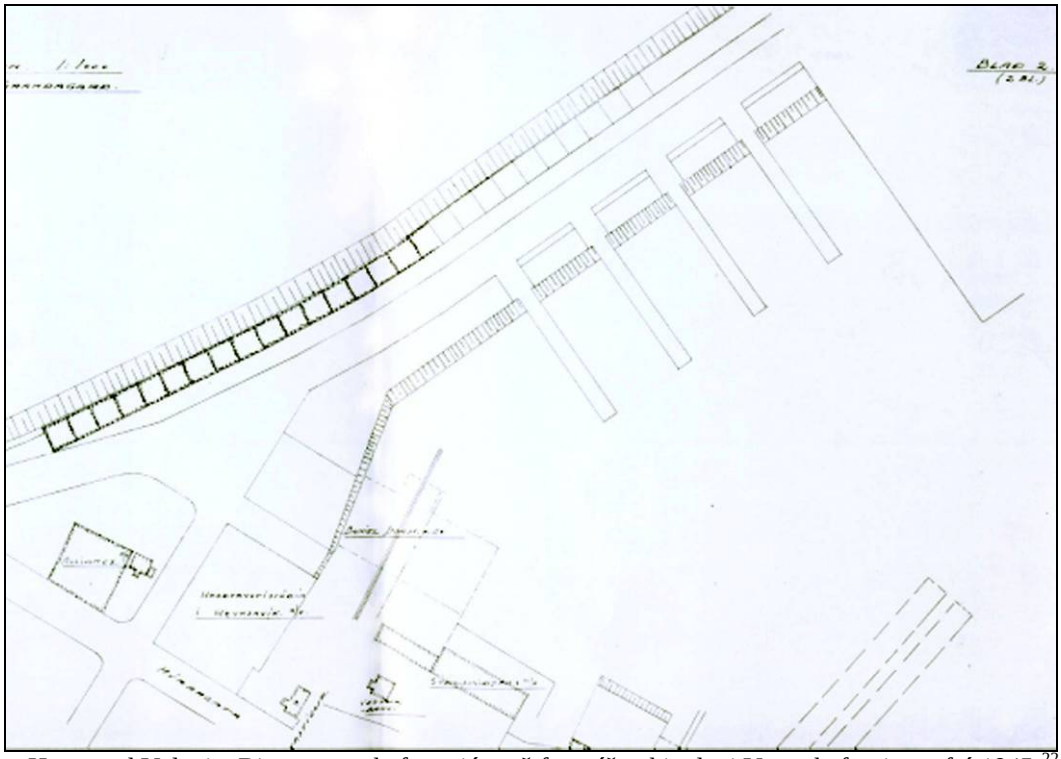
Frétt sem birtist í *Alþýðublaðinu* 1. júní 1947.[20]

Hafnarframkvæmdir á eftirstríðsárunum:

Á þessum tíma var hafin vinna við breikkun Grandagarðsins sem tengdi eyjuna við land. Í upphafi stríðsins var Grandagarðurinn aðeins mjór hafnargarður, 2,5 metrar á breidd,

[17] *Þjóðviljinn*, 6. apríl 1946, bls. 8 – *Tíminn*, 19. júlí 1946, bls. 1 – *Morgunblaðið*, 19. september 1946, bls. 16.
[18] *Þjóðviljinn*, 13. mars 1947, bls. 7.
[19] *Alþýðublaðið*, 30. maí 1947, bls. 8; 31. maí 1947, bls. 4; 1. júní 1947, bls. 8 – *Þjóðviljinn* 30. maí 1947, bls. 8 – *Morgunblaðið*, 6. júní 1947, bls. 8 – *Tíminn*, 23. ágúst 1947, bls. 3.
[20] *Alþýðublaðið*, 1. júní 1947, bls. 8.

og einungis göngufært eftir honum út í eyjuna. Á stríðsárunum gekkst hafnarstjórn fyrir því að byrjað var að breikka garðinn í tæpa 36 metra þannig að hægt yrði að aka eftir honum. Innan Grandagarðsins var þá byrjað að gera bryggjur. Syðst var ákveðið að gera höfn fyrir fiskibáta og þar voru gerðar þrjár bátabryggjur sem lækkuðu út í sjóinn, svokallaðar *Verbúðabryggjur*. Norðar átti að gera bryggjur fyrir togara og línuveiðara. Þar hafði frá öndverðu verið ráðgert að hafa aðalafgreiðslupláss togaranna í framtíðinni.[21]



Hugmynd Valgeirs Björnssonar hafnarstjóra að framtíðarskipulagi Vesturhafnarinnar frá 1945.[22]

Framkvæmdir allar og fyrirætlanir um uppbyggingu hafnarinnar á þessum tíma héldust í hendur við aðgerðir og framtíðaráætlanir ríkisstjórnarinnar um stórfellda atvinnuuppbyggingu og nýsköpun atvinnulífsins hér á landi að stríði loknu, ekki síst útgerðarinnar. Á þessum tíma var tekin við völdum ný ríkisstjórn Sjálfstæðisflokks, Sósíalistaflokks og Alþýðuflokks – hin svokallaða nýsköpunarstjórn, sem stóð meðal annars fyrir því að togarafloti landsins var endurnýjaður, tugir nýrra vélbáta voru keyptir eða smíðaðir og uppbygging síldar- og fiskiðnaðar var hafin.[23] Reykjavíkurbær, sem var höfuðvígi togaraútgerðar, lét ekki sitt eftir liggja og bæjaryfirvöld sáu til þess að bærinn hélt hlutdeild sinni í togaraflotanum, auk þess sem keyptir voru nýir vélbátar á vegum bæjarins, en allt byggðist þetta á þeirri trú að atvinnulíf bæjarins hlyti í framtíðinni, eins og áður, að byggjast að verulegu leyti á útgerð og vinnslu sjávarafurða. Vegna þessa var ráðist í nauðsynlegar endurbætur á höfninni.[24] Samkvæmt hugmyndum um áframhaldandi uppbyggingu átti að halda áfram að gera uppfyllingu alla leið út í Örfirisey, en þegar kæmi norður fyrir bátahöfnina var gert ráð fyrir að uppfyllingin yrði mun breiðari svo að þar yrði hægt að reisa byggingar. Austur af Grandagarðsuppfyllingunni áttu einnig að koma uppfyllingar út í höfnina, svo breiðar að þar yrði hægt að reisa byggingar.Vestari hluta

[21] *Morgunblaðið*, 25. júlí 1946, bls. 6 og 8 – *Lesbók Morgunblaðsins*, 13. janúar 1946, bls. 10 – Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 13-14.
[22] Byggingarfulltrúinn í Reykjavík: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.
[23] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 85-86.
[24] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 86-89 og 102.

Norðurgarðsins átti að jafnframt að breikka svo að þar yrði hægt að hafa kolageymslur og fleira þess háttar. Þessar áætlanir áttu að mestu leyti eftir að ganga eftir og þannig byggðist Vesturhöfnin smám saman upp.[25]

Verbúðirnar við Grandagarð:

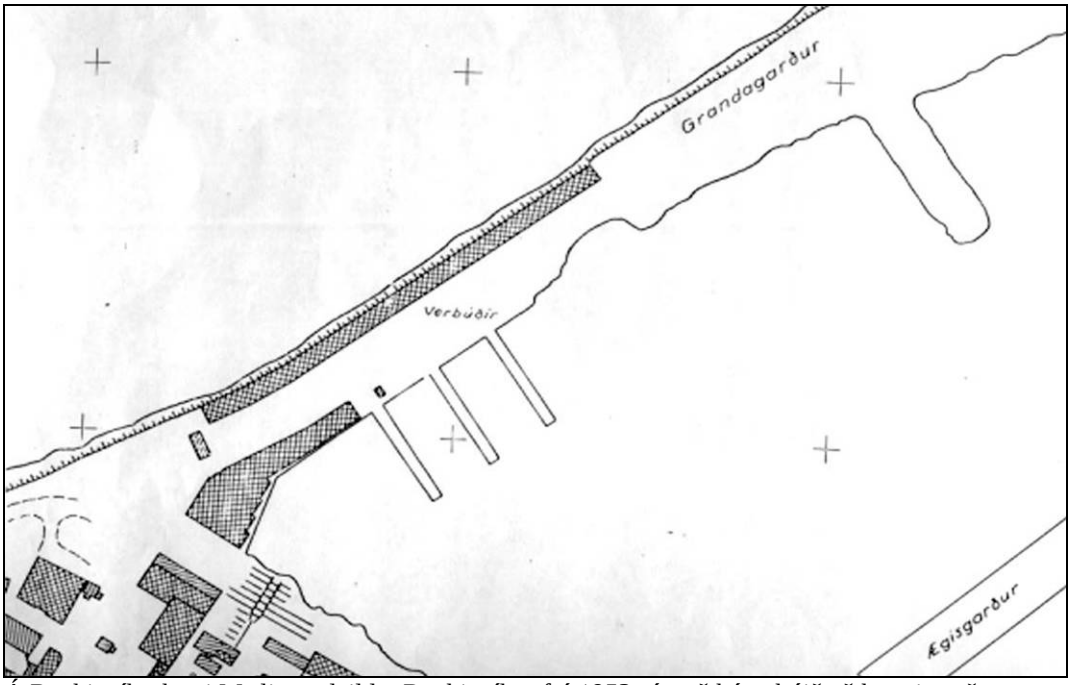
Ljóst var að sjór gat gengið yfir Grandagarðinn í stórviðrum og að nauðsynlegt yrði að verja bátahöfnina, bryggjurnar og athafnasvæðið fyrir ágangi sjávar. Þá mun Valgeir Björnsson hafnarstjóri hafa fengið þá hugmynd að byggja samfellda röð af húsum eða skýlum meðfram öllum Grandagarðinum með sterkbyggðri norðvesturhlið sem þjóna myndi sem varnarveggur eða brimbrjótur gegn sjógangi. Hugmyndin var að nýta skýlin einnig sem nauðsynlegt geymslurými fyrir hvaðeina sem tengdist útgerð og hafnarstarfsemi á svæðinu, t.d. fyrir báta og veiðarfæri. Ákveðið var að á þeim skyldu vera svo breiðar dyr að hægt yrði að koma þar inn stórum nótabátum til geymslu. Lengjuna átti að byggja í áföngum eftir því sem vinnu við uppfyllinguna og hafnarmannvirkin miðaði áfram og ekki var ákveðið hve löng hún yrði endanlega.[26] Hafnarstjórinn í Reykjavík, Valgeir Björnsson, fékk svo í júlí 1945 leyfi byggingarnefndar Reykjavíkur til að hefja byggingu húsalengjunnar, en gert var ráð fyrir 103 metra langri byggingu til að byrja með. Upphaflega gerði hafnarstjórinn sjálfur teikningar að húsunum sem samþykktar voru, en þar sem gerðar voru kröfur um breytingar á útliti þeirra gerði Eiríkur Einarsson arkitekt nýjar teikningar sem samþykktar voru um leið og eldri teikningarnar voru felldar úr gildi. Teikningarnar gerðu ráð fyrir að húsalengjunni yrði skipt í margar jafnstórar geymslueiningar, sem hver hefði sinn inngang.[27]



Á þessari mynd frá 1946 sést hvar byrjað er að byggja verbúðirnar sunnarlega á Grandagarðinum. Lengst til vinstri sést hús Fiskiðjuvers ríkisins (Grandagarður 8), sem einnig var í byggingu á þessum tíma.[28]

[25] *Morgunblaðið*, 25. júlí 1946, bls. 6 og 8 – Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 13-14.
[26] Bjarni Benediktsson: „Reykjavíkurhöfn“. *Morgunblaðið*, 20. janúar 1945, bls. 2 – [Án höf.]: „Reykjavíkurhöfn“. *Lesbók Morgunblaðsins*, 13. janúar 1946, bls. 10.
[27] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 15-99 (B 4406) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.
[28] Ljósm. Sigurhans Vignir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, VIG LoftmyndirB 2-1.

Bygging fyrsta áfanga þessarar húsalengju virðist ekki hafa hafist fyrr en á árinu 1946 en í janúar 1947 var byrjað að taka einhvern hluta hennar í notkun.[29] Á meðan geymslurnar voru enn í byggingu var farið að tala um þær sem verbúðir og eftir það var alltaf vísað til þeirra sem verbúða og gert ráð fyrir notkun þeirra sem slíkra.[30] Í ágúst 1947, á meðan enn var verið að vinna að gerð Grandauppfyllingarinnar og verbúðanna, birtist frétt um framkvæmdirnar í *Þjóðviljanum*. Þar segir meðal annars: „Margir hafa furðað sig á verbúðum þeim, er byggðar hafa verið út með Grandanum. Einkum hefur lögun þeirra vakið undrun. En þeim er jafnframt ætlað að vera skjólgarður gegn brimi norðanstormsins; og þessvegna lögunin.“ Fram kemur að verbúðirnar eigi að byggja eftir endilöngum garðinum og þær muni að endingu verða 700 metrar að lengd. „Hver veit nema við getum þá státað okkur af lengsta húsi í heimi?“, spyr einn viðmælenda blaðamannsins.[31]



Á Reykjavíkurkorti Mælingardeildar Reykjavíkur frá 1953 sést að þá er búið að byggja suðvestur-hluta verbúðanna, eða búðirnar nr. 15-57.[32]

Í lok árs 1949 var búið að byggja og taka í notkun 22 verbúðir á Grandagarðinum.[33] Húsalengjan var þó ekki virt til brunabóta fyrr en í ágúst 1951. Þarna er um að ræða syðri helminginn af þeirri verbúðalengju sem stendur á Grandagarði í dag, líklega verbúðirnar nr. 15-57. Syðsta húsið í lengjunni, sem byggt er eins og verbúðirnar, er líklega spennistöð sem byggð var seinna, eftir 1960. Húsin eru öll af sömu stærð, hvert um sig ein hæð og ris, byggð úr steinsteypu, með hallandi veggjum og steinsteyptu brotnu þaki með þakglugga, óeinangruð að innan. Á milli búðanna eru skilrúm, ýmist vikurhlaðin eða úr timbri.[34]

Haldið var áfram að lengja verbúðaröðina upp úr miðjum 6. áratugnum. Árið 1955 tók hafnarstjórn lægsta tilboði í byggingu 15 nýrra verbúða, sem byggja átti með sama sniði og fyrirkomulagi og verbúðirnar sem þegar voru risnar. Áætlað var að nýju verbúðirnar yrðu

[29] *Tíminn*, 22. janúar 1946, bls. 1 og 4 – *Alþýðublaðið*, 16. janúar 1947, bls. 8.
[30] Sjá ýmis blöð og tímarit frá þessum tíma.
[31] *Þjóðviljinn*, 8. ágúst 1947, bls. 5.
[32] Hluti af korti Mælingadeildar Reykjavíkur frá 1953. Eftir eintaki á Minjasafni Reykjavíkur – Árbæjarsafni.
[33] *Morgunblaðið*, 24. nóvember 1949, bls. 1; 11. janúar 1950, bls. 7.
[34] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður, 22 verbúðir, brunavirðing dags. 14.08.1951 (brnr. 5679).

komnar undir þak fyrir veturinn.[35] Það var þó ekki fyrr en árið 1965 sem brunavirtar voru 20 verbúðir til viðbótar við þær sem tilbúnar voru 1949. Þar er um að ræða nyrðri helming verbúðalengjunnar sem stendur á Grandagarði í dag, eða verbúðirnar nr. 59-99. Þessi hluti er byggður eins og syðri hlutinn.



Verbúðirnar á mynd sem tekin er suðvestureftir Grandagarði árið 1981.[36]

Mjög voru skiptar skoðanir um ágæti verbúðanna við Grandagarð. Margir sjómenn töldu þær algerlega ófullnægjandi fyrir þá starfsemi sem þar ætti að fara fram. Meðal þess sem var gagnrýnt var að ekki væri gert ráð fyrir íbúðum fyrir sjómenn í húsunum, en á þessum tíma þurftu sjómenn meðal annars að gera sér að góðu að búa í bröggum og öðru óheilnæmu húsnæði í nálægð við höfnina. Til dæmis munu fjórar bátsáhafnir hafa búið í bröggum vestur við Grandagarð á þessum tíma.[37] Í einu dagblaðanna frá þessum tíma er verbúðalengjan kölluð „vitlausasta hús landsins“ en gárungarnir kölluðu hana „Lönguvitleysu“.[38] Í *Tímanum* birtist þessi lýsing á verbúðunum í janúar 1959:[39]

> Verbúðir þessar eru þannig úr garði gerðar: Þykkir steinveggir með steinsteyptu þaki, þar sem óeðlilega hátt er undir loft, miðað við eina hæð, en of lágt fyrir tvær hæðir, óeinangrað með öllu, svo að öll hitabreyting úti fer stanzlaust gegnum veggina. Af þessu leiðir, að á veturna í frosti flýtur öll þessi hvelfing í vatni eða hélu eftir hitastiginu inni. Ef veiðarfæri eru geymd þarna inni liggja þau alltaf undir stórskemmdum. Húsrúmið notast framúrskarandi illa, þar sem aðeins er um að ræða eina hæð

Þegar verbúðalengjan var fullbyggð í kringum 1960 myndaði hún óslitna röð út eftir öllum Grandagarðinum. Á 9. áratug 20. aldar var hins vegar rofið skarð í röðina á tveimur

[35] *Morgunblaðið*, 2. júní 1955, bls. 1.
[36] Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr 1.
[37] *Tíminn*, 22. janúar 1946, bls. 1.
[38] *Alþýðublaðið*, 24. nóvember 1955, bls. 5 – *Frjáls þjóð*, 9. janúar 1958, bls. 5.
[39] *Tíminn*, 19. janúar 1959, bls. 3.

stöðum, annars vegar þegar verbúðin nr. 83 var fjarlægð árið 1981 til að hægt væri að mynda aðkomuleið að nýrri frystigeymslu Bæjarútgerðar Reykjavíkur sem þá var verið að reisa á nýrri fyllingu vestan verbúðanna og hins vegar þegar verbúðirnar nr. 37-41 voru rifnar 1987 til að skapa umferðatengingu milli Grandagarðs og Fiskislóðar. Í dag er lóð verbúðanna skipt í tvennt, Grandagarð 15-39 og Grandagarð 41-99 og á milli lóðanna liggur gatan Grunnslóð.





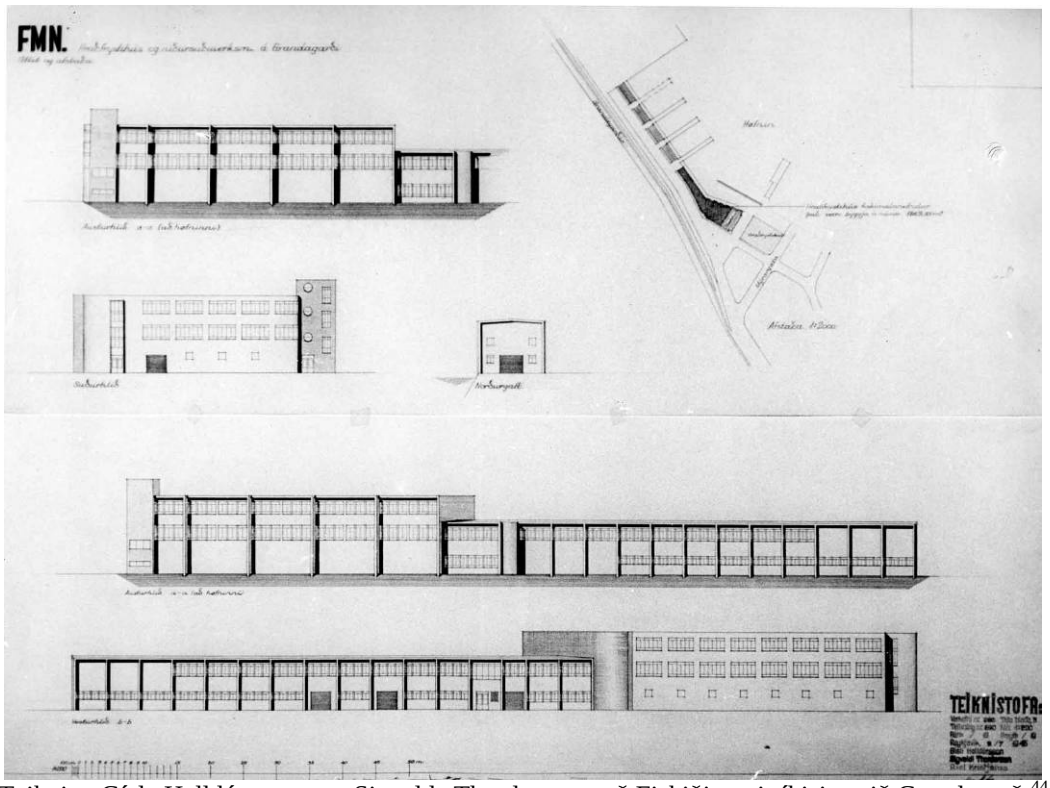
Verbúðir eins langt og augað eygir! Myndir teknar í apríl 2009.[40]

Fiskiðjuver ríkisins – Grandagarður 8:

Á sama tíma og leyfi fékkst fyrir byggingu verbúðanna, eða í júlí 1945, fékk Fiskimálanefnd ríkisins leyfi til að byggja hraðfrysti- og verksmiðjuhús á lóð sem henni hafði verið úthlutað suðvestast á Grandagarðsuppfyllingunni, í kverkinni þar sem garðurinn mætti landi. Húsið var reist undir undir starfsemi Fiskiðjuvers ríkisins en stofnun þess var ein af nýsköpunarframkvæmdum stjórnvalda á þessum tíma. Í húsinu áttu að vera bæði hraðfrystihús og nýtísku niðursuðuverksmiðja. Hraðfrysting sjávarafurða var á þessum tíma að hefjast fyrir alvöru hér á landi og var frystihús Fiskiðjuversins eitt af sex frystihúsum sem

[40] Ljósmyndir teknar af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

starfandi voru í Reykjavík á þessum tíma.[41] Arkitektarnir Gísli Halldórsson og Sigvaldi Thordarson teiknuðu húsið. Það var að mestu byggt árið 1946 og var fullbyggt og virt til brunabóta í ársbyrjun 1947. Upphaflega var þetta tvílyft hús og það skiptist í raun í þrjá hluta. Suðurendi þess var byggður í horninu þar sem uppfyllingin mætti fjörunni neðan við Mýrargötu, en síðan var húsið byggt í vinkil með langri byggingu til norðausturs meðfram Grandagarðinum og áætlaðri fiskibátahöfn. Grunnform hússins tók þannig mið af króknum þarna í höfninni þar sem það var byggt. Á milli suðurenda hússins og norðurbyggingarinnar var miðbygging þar sem gengið var inn í húsið. Í suðurendanum var stór frystigeymsla og salur ætlaður fyrir niðursuðuverksmiðju, í miðhlutanum var auk stigagangs, vélasalur, pökkunarvinnustofa og fleira og í norðurbyggingunni voru fiskmóttaka, afgreiðsla, skrifstofur, frystiklefar, flökunarsalur og fleira.[42] Húsið var á sínum tíma ein stærsta verksmiðjubygging á landinu og hraðfrystihúsið meðal hinna fullkomnustu og nýtískulegustu. Árið 1957 skoðuðu sænsku konungshjónin Fiskiðjuverið í opinberri heimsókn sinni til landsins og var af því tilefni hreinsað mikið til á Grandagarði. Þá voru meðal annars fjarlægðir ýmsir skúrar sem staðið höfðu á Grandagarði í nágrenni við Fiskiðjuverið og höfnina.[43]



Teikning Gísla Halldórssonar og Sigvalda Thordarsonar að Fiskiðjuveri ríkisins við Grandagarð.[44]

Þarna starfaði Fiskiðjuverið fram til ársins 1959, en þá keypti bæjarsjóður húsið undir frystihúsrekstur Bæjarútgerðar Reykjavíkur. Bæjarútgerð Reykjavíkur var ein af mörgum bæjarútgerðum sem settar voru á laggirnar í kjölfar komu nýsköpunartogaranna og varð fljótlega eitt umsvifamesta útgerðarfyrirtæki landsins. Fyrirtækið starfrækti afkastamikla

[41] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 105 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 8 (B 4544) – *Þjóðviljinn*, 2. október 1948, bls. 5; 24. október 1948, bls. 5-6.
[42] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 8, brunavirðing dags. 28.01.1947 (brnr. 2925) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.
[43] *Tíminn*, 2. júlí 1957, bls. 1 og 8 – *Frjáls þjóð*, 10. ágúst 1957, bls. 8 – *Þjóðviljinn*, 4. febrúar 1960, bls. 6.
[44] Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 8. Skannað eintak úr fórum Faxaflóahafna sf., 1945-10 búr 02.



Fiskiðjuverið í byggingu. Í baksýn sést að bygging fyrstu verbúðanna er einnig hafin.[45]

fiskverkunarstöð á Eiðsgranda en um nokkurt árabil var rætt um nauðsyn þess að útgerðin eignaðist einnig hraðfrystihús. Að lokum fékkst Fiskiðjuver ríkisins keypt eftir talsverðar málalengingar. Húsið ásamt vélum og tækjum var þá orðið tólf ára gamalt og þarfnaðist endurnýjunar. Árið 1960 voru gerðar gagngerar endurbætur á húsinu og innréttingum þess og vélakosturinn aukinn og endurnýjaður. Bæjarútgerðin starfrækti síðan frystihús þarna allt fram á 9. áratug aldarinnar og er húsið enn í daglegu tali kallað BÚR-húsið. Árið 1985 sameinaðist Bæjarútgerð Reykjavíkur fyrirtækinu Ísbirninum hf. og húsið komst í eigu nýs fyrirtækis, Granda hf. Frystingu var þá hætt í húsnæðinu og síðan stóð það að mestu autt í tæp 20 ár.[46]

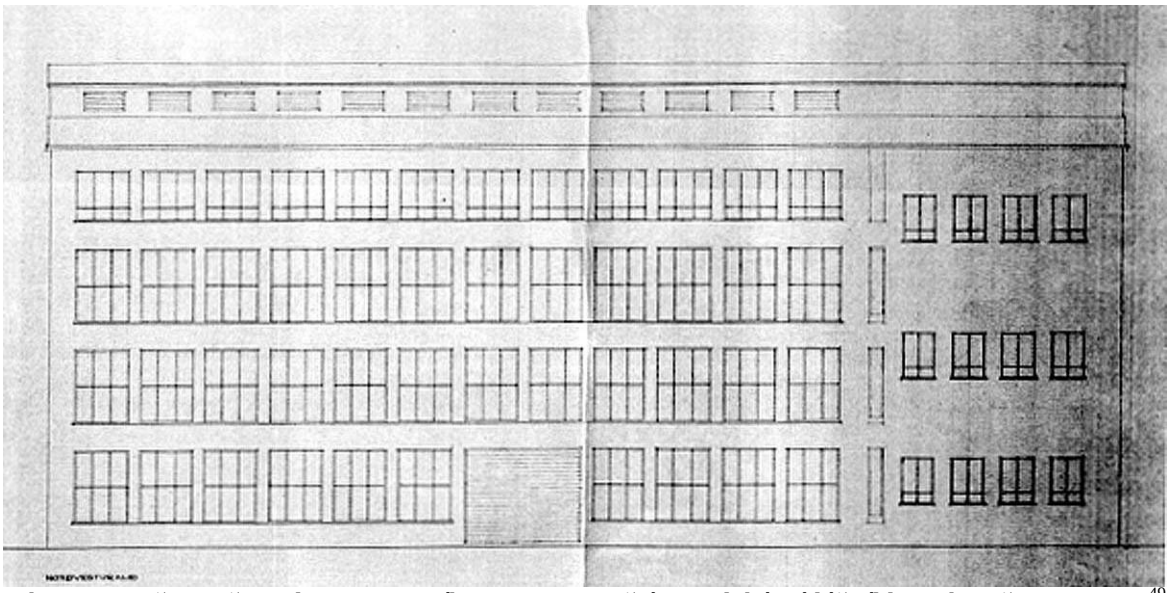


Svæðið við Ánanaust og suðurenda Grandagarðs árið 1946, þegar Fiskiðjuverið var í byggingu. Sjá má að vestan við nýja húsið stóðu braggar og ýmislegt sem tengdist útgerð og fiskvinnslu á svæðinu.[47]

[45] Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., 1945-10 búr 04.
[46] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 92 og 106-107 – *Alþýðublaðið*, 2. mars 1947, bls. 1 – *Tíminn*, 4. mars 1947, bls. 1 – *Vísir*, 23. janúar 1957, bls. 5 – *Þjóðviljinn*, 26. júní 1959, bls. 3 – *Morgunblaðið*, 11. júlí 1959, bls. 1; 19. júlí 1959, bls. 10 – *Vísir*, 12. janúar 1960, bls. 1 – Vefsíða Víkurinnar – Sjóminjasafnsins í Reykjavík: http://sjominjasafn.is/um-safnid/saga-safnsins/saga-hussins/ (31.03.09) – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 15-99 (B 4406).
[47] Ljósm. Sigurhans Vignir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, VIG 1-2B.

Síldarverksmiðja Faxa sf. – Grandagarður 20:

Bæjaryfirvöld létu til sín taka á fleiri sviðum útgerðar og fiskvinnslu á eftirstríðsárunum. Undir lok 5. áratugar 20. aldar gekk Suðurlandssíldin inn í Kollafjörð og Hvalfjörð svo að mokveiddist, jafnvel á ytri höfninni í Reykjavík. Þar sem á skorti að taka mætti við allri þessari síld stofnuðu stofnuðu Reykjavíkurbær og hlutafélagið Kveldúlfur árið 1948 með sér sameignarfélagið Faxa sf. um byggingu nýrrar síldarverksmiðju. Henni var valinn staður í Örfirisey, í krikanum þar sem Grandagarður og Norðurgarður mæta gömlu Örfirisey og átti að hluta til að standa á gamla grandanum og að hluta til á uppfyllingu. Verksmiðja þessi átti að verða hin fyrsta hér á landi þar sem beitt yrði þurrvinnslu sem var ný síldarvinnsluaðferð á þessum tíma. Einnig var talað um að verksmiðjan yrði hin fullkomnasta hér á landi þar sem hún myndi gjörnýta það hráefni sem unnið yrði í henni þannig að ekkert færi til spillis, en framleiða átti bæði mjöl og lýsi. Verksmiðjan átti að geta unnið úr nærri 700 tonnum af síld á sólarhring og var gert ráð fyrir að hana mætti stækka í áföngum, enda var búist við áframhaldandi síldveiði.[48]



Teikning Sigurðar Guðmundssonar og Eiríks Einarssonar að úrvinnsluhúsi á lóð síldarverksmiðjunnar Faxa.[49]

Við staðsetningu verksmiðjunnar í Örfirisey var einkum horft til þess að bygging hafnarmannvirkja væri þá óþörf og eins þess að þar ríkti oftast austanátt og ólykt frá verksmiðjunni ætti því ekki að valda óþægindum.[50] Margir óttuðust að mikinn óþef myndi leggja yfir bæinn vegna verksmiðjunnar, enda voru menn minnugir þess tíma í lok 19. aldar þegar Geir Zoëga kaupmaður hafði haft lýsisbræðslustöð í eyjunni sem mikinn ódaun lagði frá yfir bæinn. Geir mun fyrstur manna hafa kallað þetta „peningalykt“. Margir skrifuðu um málið í blöðin og lýstu vantrú sinni og hneykslan á því að leyft yrði að koma upp „gúanói“ á „besta stað í bænum“, rétt við bæjardyrnar. Það myndi verða „heimsmet Reykjavíkur sem höfðuborgar að eiga síldarverksmiðju við hafnarmynnið til þess að skreyta innsiglinguna“.[51] Víkverja *Morgunblaðsins* var þetta hjartans mál: „Við megum ekki eyðileggja eyjuna með því

[48] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 107-109 – *Morgunblaðið* 16. apríl 1948, bls. 2; 17. apríl 1948, bls. 8; 24. desember 1948, bls. 7 og 12; 18. febrúar 1951, bls. 7.
[49] Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 20.
[50] *Morgunblaðið* 16. apríl 1948, bls. 2.
[51] Árni Óla: „Í Örfirisey“. *Lesbók Morgunblaðsins*, 19. maí 1946, bls. 248 – *Morgunblaðið*, 6. júní 1947, bls. 8; 24. ágúst 1947, bls. 6 – *Tíminn*, 13. maí 1948, bls. 6; 21. maí 1948, bls. 5; 3. júní 1948, bls. 2 – *Lesbók Morgunblaðsins*, 8. mars 1959, bls. 121.

að setja þar upp grútarbræðslur, eða annað, sem skemmir fyrir okkur fagran blett í nágrenni bæjarins og ef til vill eitrar andrúmsloftið í bænum ofan í kaupið“.[52] Forráðamenn verksmiðjunnar fullyrtu hins vegar að hún myndi verða búin ýmsum nýjungum sem kæmu í veg fyrir allan óþrifnað og óþef. Þannig áttu síldarþrærnar að vera með öðru sniði en vanalega, þannig að síldinni yrði dælt upp úr bátunum í lokaða geyma og þaðan til vinnslu án þess að geymast í opnum þróm.[53]



Örfirisey og norðurendi Grandagarðs úr lofti árið 1951. Sjá má byggingar Faxaverksmiðjunnar í neðra vinstra horni. Á norðurenda Örfiriseyjar er byrjað að reisa fyrstu mannvirki olíustöðvarinnar.[54]

Í júlí 1948 var byrjað að vinna að uppfyllingum þeim sem byggja átti á og í ágúst sama ár mun bygging verksmiðjunnar hafa hafist.[55] Það var þó ekki fyrr en í febrúar og apríl 1949 sem Faxi sf. fékk formlegt leyfi byggingarnefndar til að byggja fyrstu mannvirkin á lóðinni: þurrsíldarhús, tvær síldarþrær, ketilhús, tvo lýsis- og olíugeyma og úrvinnsluhús. Þá lét hafnarstjórn einnig byrja á byggingu 65 metra langrar timburbryggju fyrir verksmiðjuna og er það syðri bryggjan af tveimur sem ganga út í höfnina suðaustur af lóðinni, svokölluð *Olíubryggja*. Byggingarframkvæmdum á lóðinni miðaði hægt, bæði vegna veðurs og síðar verkfalla og kostnaðurinn óx um leið hægt og sígandi. Síðla árs 1950 taldist verksmiðjan loks fullbyggð og voru byggingarnar virtar til brunabóta í nóvember þar ár.[56]

[52] *Morgunblaðið*, 6. júní 1947, bls. 8.
[53] *Tíminn* 3. júní 1948, bls. 2; 28. júlí 1948, bls. 1 – *Morgunblaðið* 24. desember 1948, bls. 7 og 12; 28. júlí 1948, bls. 11.
[54] Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, LI0_5-58_R51-048-IV.
[55] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 110 – *Morgunblaðið* 18. febrúar 1951, bls. 7.
[56] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 110 – Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 14 –Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 20 (B 5326) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðingar dags. 16.11.1950 (brnr. 459, 510, 513, 618).



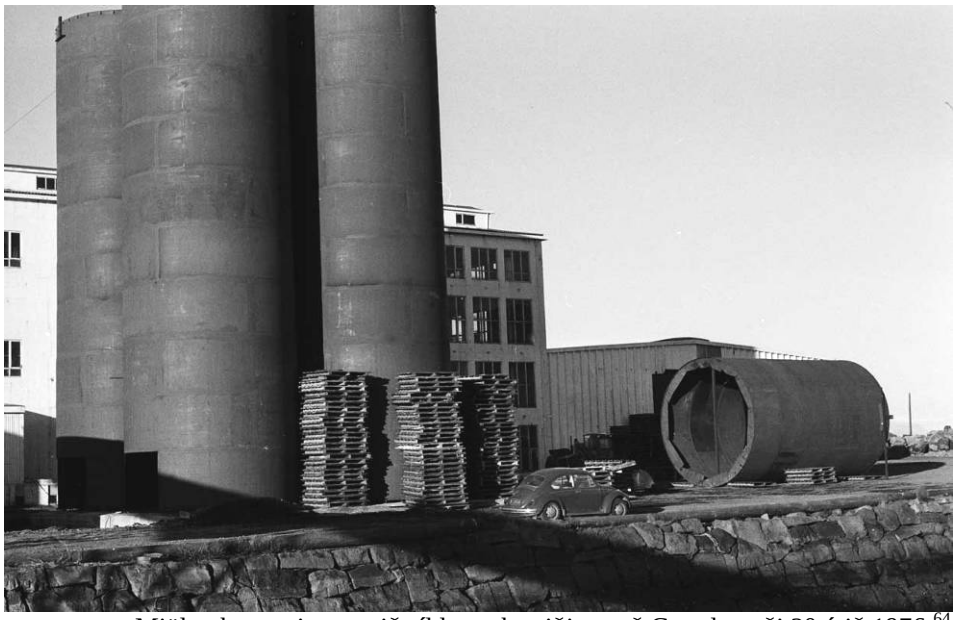
Á þessari mynd af Reykjavíkurhöfn frá 1951 sést hvar búið er að reisa byggingar Faxaverksmiðjunnar nyrst á Grandagarði. Norðan við þær stendur björgunarstöð Slysavarnarfélagsins. Fyrri áfangi verbúðalengjunnar sést vinstra megin á myndinni, en nyrst á Örfirisey sjást fyrstu olíugeymarnir sem þar voru reistir upp úr 1950.[57]

Þurrsíldarhúsið svokallaða var gríðarstór skemma (54,5 x 37,2 x 10,5 m að stærð), þrjár hæðir með risi, byggð úr stálgrind og steinsteypu og klædd með bárujárni á veggjum og þaki. Á neðstu hæð voru spennistöðvarsalur, vélasalur og mjölgeymsla og á 2. og 3. hæð skrifstofur, afgreiðsla, starfsmannaaðstaða og fleira. Göng sem síldin var flutt um lágu frá kjallara hússins yfir í síldarþrærnar sem staðsettar voru sunnan við húsið.[58] Þetta hús brann að mestu til grunna í miklum eldsvoða þann 26. ágúst 1964. Eimskipafélag Íslands hafði þá notað það um skeið sem vörugeymsluhús, en Síldar- og fiskimjölsverksmiðjan keypti það af Faxaverksmiðjunni í nóvember árið áður og ætlaði að endurbæta það og nota sem mjölskemmu. Það sem eftir stóð af húsinu var rifið í kjölfar brunans.[59] Næst austan við þurrsíldarhúsið var byggt síldarbræðslu- og úrvinnsluhús og stendur sú bygging enn, hér um bil á miðri lóðinni. Þetta er fjórlyft hús með mjórri þakhæð eftir miðjuási , byggt úr járnbentri steinsteypu, með asbestklæddu þaki að hluta og steinsteypuþaki yfir þakhæðinni. Í húsinu voru vélasalir á öllum hæðum auk efnarannsóknarstofu á 1. hæð og umbúðageymslu á þakhæð.[60] Ketilhús var byggt andspænis þurrsíldarskemmunni vestanverðri, og stendur þar enn á sínum stað. Það er einlyft en hátt hús með lágu risi, byggt úr stálgrind klæddri timbri og bárujárni. Göng úr járnbentri steinsteypu lágu frá ketilhúsinu að þurrsíldarskemmunni.[61] Norðan við ketilhúsið voru reistir tveir lýsis- og olíugeymar og á lóðinni var einnig byggt dæluhús, steinsteypt og með steinsteyptu skáþaki.[62]

Þegar Faxaverksmiðjan var loks fullbúin og fær til starfrækslu var síldin löngu horfin. Reynt var að nýta verksmiðjuna eftir föngum og fengu ýmis fyrirtæki afnot af húsnæði hennar en vélar og tæki voru lánuð og leigð. Erfiðlega gekk þó að láta verksmiðjuna standa undir sér og árið 1962 samþykkti bæjarstjórn loks að slíta félaginu. Síldar- og fiskimjölsverksmiðjan hf.

[57] Ljósmyndari Pétur Thomsen. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, PTH 021 118 4-1.
[58] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðing dags. 16.11.1950 (brnr. 459).
[59] Vísir, 27. ágúst 1964, bls. 1 og 6.
[60] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðing dags. 16.11.1950 (brnr. 510).
[61] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðing dags. 16.11.1950 (brnr. 513).
[62] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðing dags. 16.11.1950 (brnr. 618).

keypti þá fyrirtækið og rak þar sína starfsemi næstu áratugi.[63] Á 7. áratugnum var gerð ný bryggja suðaustur af verksmiðjulóðinni, svokölluð *Síldarbryggja*, og árið 1966 var byggð ný mjölskemma á lóðinni norðaustanverðri. Á árunum 1976–1978 voru reistir sex stórir mjöltankar á lóðinni austanverðri, suðaustan við gamla úrvinnsluhúsið, ásamt lyftuturni og



Mjöltankar settir upp við síldarverksmiðjuna að Grandagarði 20 árið 1976.[64]

þakskýli. Fjórir mjöltankar í viðbót voru reistir 1980, en nú hefur verið samþykkt að fjarlægja alla mjöltankana og tengd mannvirki á lóðinni (mars 2009). Árið 1996 var byggt nýtt verksmiðjuhús á lóðinni, norðvestan við gamla úrvinnsluhúsið. Þá starfaði þarna fyrirtækið Faxamjöl hf.[65] Í dag er verksmiðjan í eigu HB Granda hf.



Gömlu síldarverksmiðjuhúsin að Grandagarði 20, sem í dag eru í eigu HB Granda.[66]

[63] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 110.
[64] Ljósm. ÞJV. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 001 001 6-1.
[65] Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 16 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 20 (B 5326) - Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 20, brunavirðingar dags. 19.03.1966 (brnr. 8915) og dags. 31.03.1978 (brnr. 11334).
[66] Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

2. 1950-1960

Olíustöðin í Örfirisey:

Eins og áður er minnst á var nokkrum sinnum sótt um leyfi til að reisa olíustöðvar í Örfirisey á árunum um og eftir seinni heimsstyrjöld. Í árslok 1937 höfðu komið fram í bæjarstjórn hugmyndir um kola- og olíuhöfn í Örfirisey og árið 1941 stóðu nokkrir íslenskir menn í samningum við bandarískt olíufélag um byggingingu olíustöðvar hér á landi og sóttust eftir að fá Örfirisey alla leigða undir slíka starfsemi.[67] Árið 1946 voru á borði hafnarstjórnar þrjú erindi um byggingu olíustöðva í Örfirisey, meðal annars frá Shell hf. og Hinu íslenska steinolíuhlutafjelagi. Ekki varð hins vegar af slíkum framkvæmdum fyrr en árið 1950 þegar Hið íslenska steinolíufjelag (HÍS), sem var systurfélag og eign Olíufélagsins hf. (Esso), fékk leyfi til að byggja olíustöð í Örfirisey. Stöðinni var valinn staður í norðausturhorni eyjarinnar og átti eingöngu að vera fyrir olíuafgreiðslu til skipa. Sótt var um leyfi fyrir afgreiðsluhúsi og þremur olíugeymum og hófust undirbúningsframkvæmdir vegna mannvirkjagerðarinnar í september 1950.[68] Á þessum tíma var gerður akvegur norður eftir eyjunni frá enda Grandagarðs og að væntanlegri olíustöð. Í mars 1951 óskaði félagið eftir tilboðum í byggingu húss á lóðinni og því fylgdi einnig að girða lóðina af og fylla hana upp.[69] Fyrstu olíutankarnir risu á árunum 1951–1952. Í júlí 1951 var lögð neðansjávarleiðsla frá tönkunum út að bauju spottakorn austur af eyjunni þannig að hægt yrði að dæla olíu í stór tankskip sem lægju fyrir utan hafnargarðinn. Einnig munu olíuleiðslur hafa verið lagðar frá olíustöðinni út í *Olíubryggjuna* við síldarverksmiðju Faxa.[70] Í ágúst 1951 var olíu dælt í nýjan geymi Olíufélagsins í Örfirisey úr ítölsku olíuskipi og var það í fyrsta skipti sem olía var affermd við hina nýju olíustöð.[71] Þarna rak Olíufélagið síðan eina af þremur olíubirgðastöðvum sem starfræktar voru í Reykjavík fram á síðasta áratug 20. aldar, en Skeljungur hf. (Shell) hafði haft bækistöðvar í Skerjafirði allt frá árinu 1907 og Olíuverslun Íslands (BP) olíustöð á Klöpp við Skúlagötu og síðar einnig í Laugarnesi.



Fyrstu olíugeymarnir í Örfirisey, séðir frá Grandagarði um 1960-1970.[72]

[67] *Morgunblaðið*, 9. ágúst 1941, bls. 3.
[68] *Morgunblaðið*, 21. september 1950, bls. 1 – Páll Vídalín: *Reykjavík. Sögustaður við sund*. R-Ö, bls. 204.
[69] *Morgunblaðið*, 6. mars 1951, bls. 11.
[70] *Alþýðublaðið*, 28. júlí 1951, bls. 1 – *Lesbók Morgunblaðsins*, 2. september 1951, bls. 406 – *Vísir*, 24. febrúar 1966, bls. 3.
[71] *Morgunblaðið*, 29. ágúst 1951, bls. 2.
[72] Ljósm. Magnús Daníelsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, MAD S01 011 3-3.

Uppfyllingar við Grandagarð og Örfirisey:

Á sama tíma og olíustöð Olíufélagsins var komið á laggirnar var byrjað að stækka Örfirisey með uppfyllingu vestan við eyjuna, þar sem sjórinn hafði í gegnum tíðina brotið af henni. Árið 1951 var byrjað að hlaða garð norður úr Grandagarðinum yfir víkina vestan megin við eyjuna og alla leið yfir í norðvesturhluta eyjunnar. Innan við garðinn myndaðist víður kriki eða lón sem síðan var fyllt upp smám saman á næstu árum. Við það stækkaði eyjan um helming.[73] Þarna átti að verða framtíðarathafnasvæði fyrir útgerð og fiskiðnað. Á 6. áratugnum var einnig haldið áfram uppfyllingum austan við Grandagarðinn og hafin bygging nýrrar togarabryggju við Grandagarð, *Grandabryggju*. Samkvæmt hugmyndum hafnarstjórnar, sem Morgunblaðið sagði frá í janúar 1954, var ætlunin að bryggja þessi yrði 80 metra breið og að á henni yrði unnt að byggja 30 metra breið hús sem ætluð væru til afgreiðslu og vinnu í sambandi við togarana. Búið var þá að setja niður grjótkjarna bryggjunnar og vinna að hefjast við bryggjuþilið sem átti að vera úr stáli. Á næstu árum átti að leggja áherslu á að stóraukið bryggjupláss í Vesturhöfninni og nýbyggingar til að bæta aðstöðu til afgreiðslu stærri og smærri fiskiskipa.[74] Á þessum tíma var einnig haldið áfram byggingu verbúðanna á Grandagarði, eins og áður er lýst.



Á þessari loftmynd frá 1954 má sjá lónið sem búið var til og fyllt upp í vestan Örfiriseyjar.[75]

[73] *Morgunblaðið*, 19. janúar 1954, bls. 1 – *Lesbók Morgunblaðsins*, 2. september 1951, bls. 406; 2. febrúar 1980, bls. 11.
[74] *Morgunblaðið*, 19. janúar 1954, bls. 1-2; 2. júní 1955, bls. 1.
[75] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

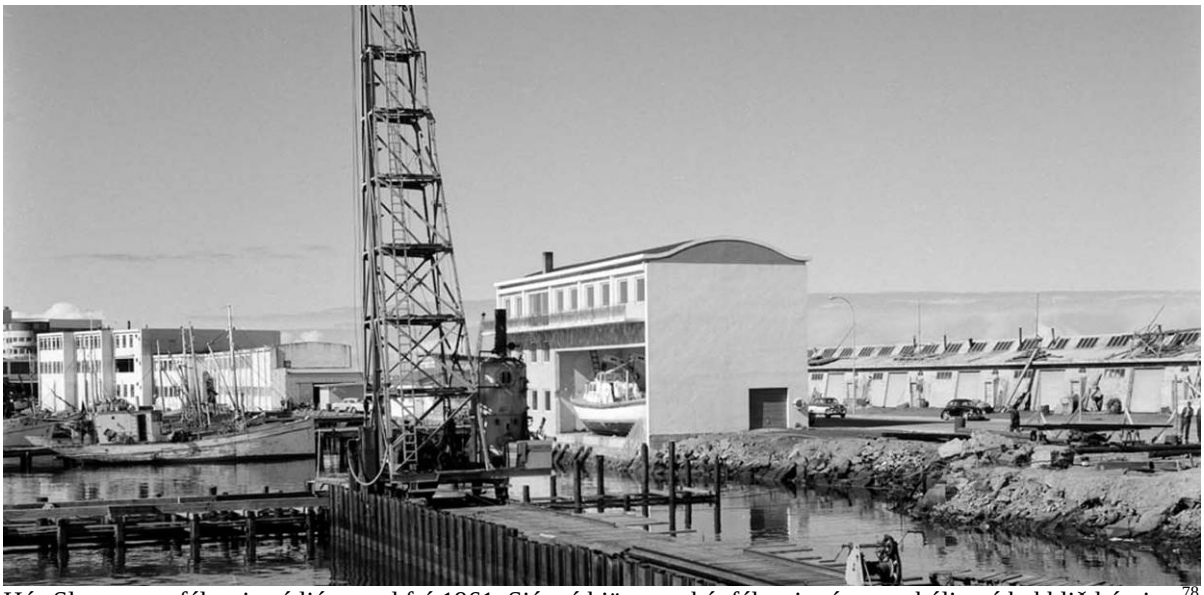


Grandabryggja, togarabryggjan sem gerð var austur úr Grandagarðinum á 6. áratugnum. Norðar má sjá *Olíubryggjuna* við Faxaverksmiðjuna og *Norðurgarðinn*, sem ekki var enn farið að breikka á þessum tíma.[76]

Hús Slysavarnarfélags Íslands – Grandagarður 14:

Árið 1957 fékk Slysavarnarfélag Íslands vilyrði fyrir lóð á Grandagarði fyrir nýja björgunar- og framtíðarbækistöð félagsins. Þá hafði félagið eignast nýjan björgunarbát, Gísla J. Johnsen, sem ekki var hægt að koma inn í hina gömlu björgunarstöð félagsins í Örfirisey, auk þess sem aðstaðan þar þarfnaðist orðið endurnýjunar. Í ársbyrjun 1958 var félaginu úthlutuð lóð á nýrri uppfyllingu miðja vegu milli Fiskiðjuversins og Faxaverksmiðjunnar, á hafnarbakkanum norðaustan við nyrstu verbúðabryggjuna. Í september sama ár fékk félagið leyfi til að byggja byggja þrílyft skrifstofu- og geymsluhús úr steinsteypu á lóðinni. Gísli Halldórsson arkitekt hannaði húsið og teiknaði það upphaflega með flötu þaki en breytti teikningunum á meðan húsið var í byggingu svo það var byggt með sérstæðu bogadregnu þaki úr steinsteypu sem setur sterkan svip á það. Húsið mun hafa verið um eitt ár í byggingu. Það var vígt við hátíðlega atöfn í maí 1960 en var fyrst virt til brunabóta í mars 1961, sem nýtt skrifstofu-, funda- og verkstæðishús. Húsið var sérsniðið að starfsemi Slysavarnarfélagsins og sérstakt fyrir þær sakir að á neðstu hæð þess suðaustanverðri, sem snýr að höfninni, var opin bátageymsla eða bátaskýli sem tók upp á aðra hæð hússins. Þar inni var björgunarbátur félagsins geymdur þegar hann var ekki í notkun. Á neðstu hæð hússins voru einnig verkstæði, æfingasalir, geymslur og önnur aðstaða fyrir björgunarsveitina og áhöfn bátsins. Á 2. hæðinni voru skrifstofur félagsins og stjórnarherbergi og á 3. hæðinni var fundarsalur fyrir 140 manns, eldhús og fleira. Húsinu hefur lítið verið breytt frá því að það var byggt utan þess að bátaskýlinu á bakhlið hússins hefur verið lokað. Slysavarnarfélagið starfaði í húsinu til ársins 1999, þegar Slysavarnarfélag Íslands og Landsbjörg sameinuðust í nýtt félag sem flutti starfsemi sína að Stangarhyl í Árbæ.[77]

[76] Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., alb01- 713.
[77] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 14 (B 7214) - Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 14, brunavirðing dags. 30.03.1961 (brnr. 7776) – *Alþýðublaðið*, 27. febrúar 1957, bls. 7 – *Þjóðviljinn*, 29. janúar 1958, bls. 3 – *Morgunblaðið*, 11. maí 1960, bls. 17; 9. júní 1960, bls. 2.



Hús Slysavarnarfélagsins á ljósmynd frá 1961. Sjá má björgunarbát félagsins í opna skýlinu á bakhlið hússins.[78]

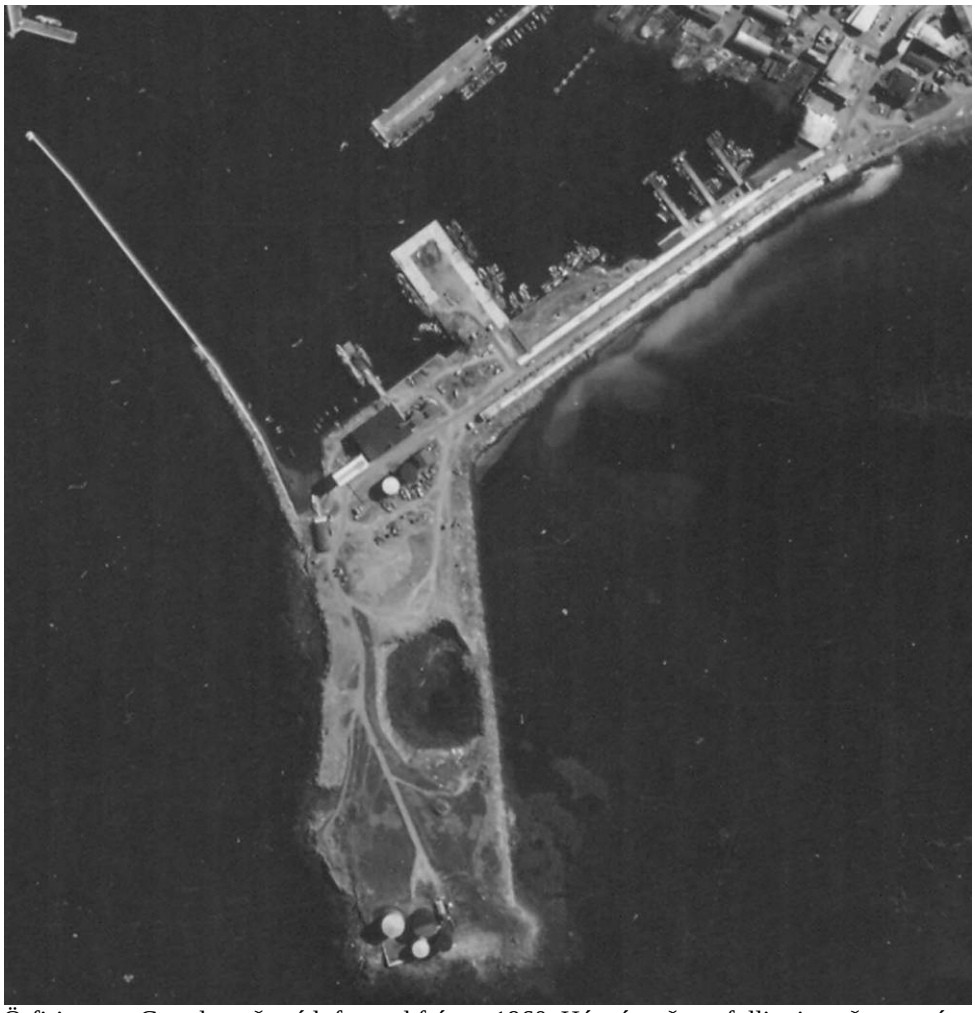


Slysavarnarfélagshúsið eftir að bátaskýlinu á bakhlið þess var lokað.[79]

Vigtarhús Reykjavíkurhafnar – Grandagarður 12:

Á sama tíma og hús Slysavarnarfélagsins að Grandagarði var samþykkt, í september 1958, fékk Reykjavíkurhöfn leyfi til að byggja vigtarhús úr steinsteypu á lóð suðvestan við lóð Slysavarnarfélagsins, milli tveggja af verbúðarbryggjunum. Húsið var fullbyggt í nóvember 1959. Byggt var einlyft steinsteypuhús með afgreiðslusal, vaktmannsherbergi og annarri aðstöðu. Þarna var og er enn aðstaða til að vigta afla bátanna í fiskibátahöfninni við Grandagarð. Fljótlega eftir byggingu hússins setti Olíufélagið Skeljungur upp olíuafgreiðsluskúr við norðurenda þess. Í húsinu var einnig settur upp fyrsti almenningssíminn fyrir höfnina. Árið 1988 var upprunalega hafnarvogin framan við húsið tekin niður og komið fyrir nýrri tölvustýrðri vog í hennar stað.[80]

[78] Ljósm. Gunnar Rúnar Ólafsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, GRÓ 005 118 1-3.
[79] Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.
[80] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 12 (B 7190) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 12, brunavirðing dags. 30.09.1959 (brnr. 7294) – *Morgunblaðið*, 16. september 1960, bls. 2; 24. júní 1988, bls. 11.



Örfirisey og Grandagarður á loftmynd frá um 1960. Hér sést að uppfyllingin suðvestur úr eyjunni er langt komin og að fleiri hús eru risin við verbúðabryggjurnar við Grandagarð. Einnig er búið að byggja seinni áfanga verbúðalengjunnar norður eftir Grandagarði. [81]

Grandagarður 13:

Auk húss Slysavarnarfélagsins og vigtarhússins við Grandagarð var samþykkt bygging eins húss til viðbótar á Grandagarði árið 1958. Óli Bárðdal, forstjóri Seglagerðarinnar Ægis og fleiri fengu þá leyfi til að byggja fyrstu hæðina af tvílyftu iðnaðarhúsi á lóð næst suðvestan við verbúðalengjuna, gegnt suðurenda BÚR-hússins. Þetta hús fékk síðar númerið 13 við Grandagarð. Í því átti meðal annars að vera gúmmíbátaverkstæði. Í apríl 1959 var búið að reisa fyrstu hæðina og fengu sömu aðilar þá leyfi til að byggja aðra hæð hússins. Byggingu hússins var lokið í september 1961 og það var þá virt til brunabóta sem nýtt verslunar- og iðnaðarhús. Á neðri hæð þess var verslun og á efri hæðinni tveir vinnusalir. Þarna mun síðan lengi hafa farið fram eftirlit með og viðgerðir á gúmmíbjörgunarbátum. Seinna var þarna til húsa umboðs- og heildverslunin Seifur hf.

Kaffivagninn – Grandagarður 10:

Á þessum slóðum, við syðstu verbúðabryggjuna rétt við norðurenda BÚR-hússins, stóð einnig á þessum tíma kaffivagn á hjólum. Þar stendur í dag veitingahúsið Kaffivagninn. Guðrún Ingólfsdóttir veitingakona hafði árið 1950 fengið leyfi til að koma upp kaffisöluvagni

[81] Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, A1596.



Kaffivagninn við Grandagarð um 1965-1974, áður en húsið var stækkað og því breytt í núverandi mynd.[82]

á þessum stað. Hún keypti kaffivagn á hjólum af Bjarna Kristjánssyni, sem í mörg ár hafði haft vagninn á Steinbryggjuplaninu á horni Tryggvagötu og Pósthússtrætis, en lokaði honum og flutti burt þaðan vorið 1950.[83] Guðrún kom vagninum fyrir á fyrrnefndum stað á Grandagarði og seldi þar kaffi og meðlæti við miklar vinsældir sjómanna, hafnarverkamanna og annarra þeirra sem störfuðu á svæðinu. Vagninn var í raun lítill skúr á tveimur steinhjólum. Í honum var hátt söluborð og bekkir við gluggana og þar gátu um 10-15 manns staðið upp á endann.[84] Skömmu eftir 1960 var vagninn stækkaður þannig að hægt var að koma fyrir bekkjum til að sitja á. Þá hefur honum líklega verið breytt í lítið timburhús á steyptum grunni. Þá kom Ásta Thorarensen inn í reksturinn ásamt Guðrúnu og starfsemin jókst samfara því að staðurinn varð vinsæll hjá fleirum en sjómönnum og hafnarverkamönnum, til dæmis leigubílstjórum, vörubílstjórum og háskólastúdentum.[85] Á árunum 1974-1975 var húsinu breytt í núverandi mynd þegar það var stækkað um tvo þriðju eftir teikningum Leifs Blumensteins byggingafræðings. Eini upprunalegi hluti þess var þá eldhúsið, en við bættist stórt rými fyrir afgreiðslu og matsal. Í kjölfarið var starfsemin útvíkkuð með ýmsum hætti, aukið við veitingaúrvalið og farið að selja þarna heita og kalda rétti til viðbótar við kaffiveitingar. Á 9. áratugnum jókst mjög aðsókn erlendra ferðamanna að Kaffivagninum. Í dag er ennþá rekin þarna vinsæl veitingasala undir nafninu Kaffivagninn.[86]

[82] Ljósm. óþekktur. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Hotel og veitingastadir Kaffivagninn 1.
[83] *Alþýðublaðið*, 15. mars 1945, bls. 2; 9. nóvember 1950, bls. 3 – *Tíminn*, 13. apríl 1950, bls. 2 – *Morgunblaðið*, 5. nóvember 1950, bls. 1; 1. ágúst 1981, bls. 14 – *DV*, 30. apríl 1983, bls. 2.
[84] *Morgunblaðið*, 1. ágúst 1981, bls. 14 – *DV*, 30. apríl 1983, bls. 2.
[85] Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 10, brunavirðing dags. 19.07.1974 (brnr. 10382) – *Morgunblaðið*, 1. ágúst 1981, bls. 14 – *DV*, 30. apríl 1983, bls. 2.
[86] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 10 (B 9606) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 10, brunavirðing dags. 29.11.1977 (brnr. 10382) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 10 – *Morgunblaðið*, 1. ágúst 1981, bls. 14 – *DV*, 30. apríl 1983, bls. 2.



Grandagarður og Örfirisey á lágflugsloftmynd frá um 1960.[87]

3. 1960-1970

Skipulagið 1960 – Hólmsgata og Eyjargata í Örfirisey:

Árið 1960 var uppfyllingin vestan Örfiriseyjar langt á veg komin. Það ár samþykkti bæjarstjórn og samvinnunefnd um skipulagsmál Reykjavíkur framtíðarskipulag fyrir Örfirisey, sem unnið var af Aðalsteini Richter, þáverandi skipulagsstjóra og Jóhanni Friðjónssyni arkitekt. Þar var gert ráð fyrir sex samsíða og samtengdum húsasamstæðum á tólf lóðum milli tveggja nýrra gatna, norður eftir allri eyjunni að athafnasvæði Olíufélagsins. Húsunum var ætlað að vera aðsetursstaðir fiskvinnslu- og útgerðarfyrirtækja og átti eyjan að verða miðstöð fiskiðnaðarins. Húsin áttu að verða tvílyft og samtengd með tvílyftum skrifstofubyggingum. Lögð var áhersla á að útlit þeirra, hæð á veggbrún og form á þaki yrði samræmt.[88] Göturnar tvær sem lagðar voru eftir skipulaginu sitt hvorum megin við húsasamstæðurnar fengu nöfnin Hólmsgata og Eyjargata, en Hólmsgötu var árið 1982 breytt í Hólmaslóð og Eyjargötu var breytt í Eyjarslóð árið 1983.[89]

Fyrstu lóðina sem úthlutað var samkvæmt nýja skipulaginu í Örfirsey fékk Fiskmiðstöðin hf., en það var félag sem fisksalar í Reykjavík stofnuðu með sér árið 1956 til þess að annast kaup og dreifingu á fiski. Lóðin var staðsett á hinni nýju uppfyllingu á suðvestanverðri eyjunni, og var númer 4 við Hólmsgötu (nú Hólmaslóð 4). Vorið 1961 fékk félagið samþykktar teikningar að tvílyftu húsi á lóðinni. Í húsinu ætlaði félagið að vera með fiskmóttökustöð og þar var gert ráð fyrir aðstöðu til að geyma ferskan fisk, flaka hann og frysta og verka á ýmsan hátt. Í fyrstu var einungis ráðgert að byggja neðri hæð hússins og var hún að mestu risin í júní 1962. Efri hæð hússins var ekki byggð fyrr en á árunum 1970-1973.[90]

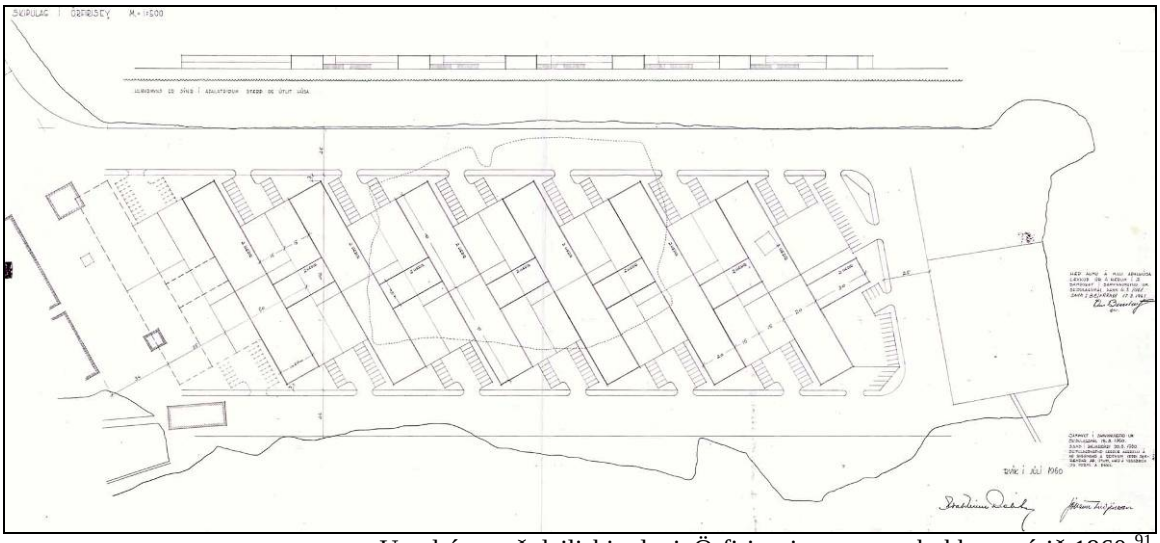
---

[87] Ljósm. Gunnar Rúnar Ólafsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, GRÓ 005 093 1-3.

[88] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Örfirisey*, samþykkt í samvinnunefnd um skipulagsmál 15.08.1960 og samþykkt í bæjarráði 30.08.1960. Síðari breytingar, samþykktar í samvinnunefnd um skipulagsmál 06.03.1961 og samþykktar í bæjarráði 17.03.1961 – *Morgunblaðið*, 3. mars 1960, bls. 6 – *Vísir*, 23. mars 1960, bls. 9.

[89] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð og Hólmaslóð.

[90] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 4 (B 7983) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: Hólmaslóð 4, brunavirðingar dags. 22.10.1970 og 06.12.1973 (brnr. 7236) – *Morgunblaðið*, 27. júlí 1961, bls. 11 – *Alþýðublaðið*, 19. maí 1961, bls. 5 – *Vísir*, 6. september 1961, bls. 16.



Uppdráttur að deiliskipulagi Örfiriseyjar sem samþykkt var árið 1960.[91]

Á næstu árum var fleiri lóðum úthlutað við Hólmsgötu og Eyjargötu og byrjað að byggja þar nokkur hús til viðbótar. Dr. Jakob Sigurðsson fiskifræðingur fékk árið 1961 lóðina númer 2 fremst við Hólmsgötu (nú Hólmaslóð 2) og leyfi til að byggja þar hluta af tvílyftu fiskvinnsluhúsi. Byrjað var að byggja neðri hæð hússins árið 1962 og var hún fullbyggð að mestu árið 1963 og þá tekin í notkun. Efri hæðin var byggð á árunum 1963-1966.[92] Einari Sigurðssyni útgerðarmanni og eiganda Hraðfrystimiðstöðvarinnar, var árið 1963 veitt lóð og byggingarleyfi að Hólmsgötu 6 (nú Hólmaslóð 6), en byggingarleyfið var ekki nýtt og árið 1965 fékk fyrirtækið Eyvör hf. leyfi fyrir tvílyftu fiskvinnsluhúsi á lóðinni. Húsið var lengi í smíðum, eins og fleiri hús á svæðinu, og var neðri hæðin byggð í áföngum á árunum 1965-1971, en það var ekki fyrr en 1980 sem búið var að byggja efri hæðina.[93] Árið 1965 var úthlutað fyrstu lóðinni við Eyjargötu, þegar fyrirtæki dr. Jakobs Sigurðssonar, Sjófang hf., fékk leyfi til að byggja þar tvílyft hús fyrir fiskvinnslustöð, áfast við eldra hús Jakobs að Hólmsgötu 2. Á árunum 1965-1966 var einungis byggður suðvesturhluti neðri hæðar hússins og það var ekki fyrr en árið 1985 sem húsið var stækkað með tvílyftri viðbyggingu til norðausturs. Árið 2000 var loks lokið byggingu eldri hluta hússins og byggð ofan á hann önnur hæð og tengibygging til norðvesturs.[94]

Í kringum nýja skipulagið í Örfirisey og framkvæmdirnar sem því fylgdu vöknuðu enn á ný þær raddir sem hörmuðu að eyjan skyldi ekki hafa verið fegruð og efld sem útivistarsvæði. Grétar Oddsson blaðamaður hóf grein sína um Fiskmiðstöðina í Alþýðublaðinu 1965 á þessum orðum:[95]

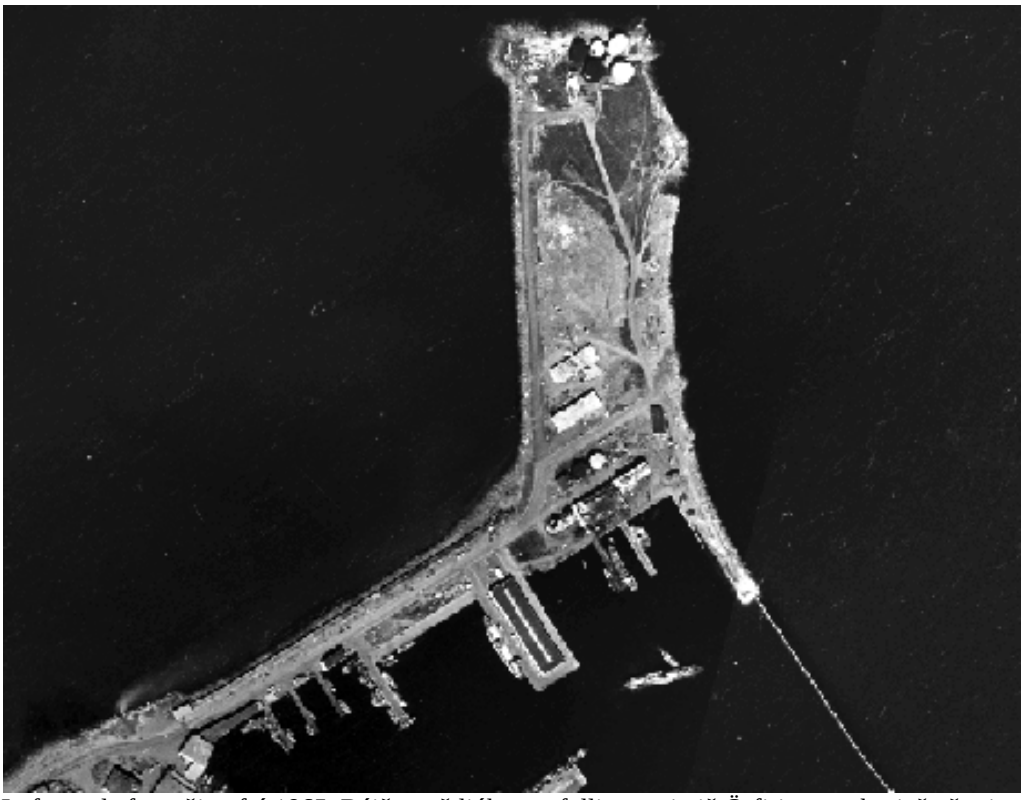
> Örfirisey var í eina tíð griðland rómantíkur og að sumra áliti var hún síðasta vígi rómantíkurinnar í Reykjavík. Nú hafa mannanna verk umturnað ásjónu eyjarinnar og hætt er við að ef gengnir menn mættu rísa úr gröfum sínum til að leita spora eftir tvö, að þá myndu þeir ekki hafa erindi sem erfiði í mannheimum. Yzt á eyjarsporðinum er olíustöð, lítill fegurðarauki, og það sama má reyndar segja um

[91] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Örfirisey*, samþykkt í samvinnunefnd um skiplagsmál 15.08.1960 og samþykkt í bæjarráði 30.08.1960.
[92] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 2 (B 7501) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: Hólmaslóð 2, brunavirðing dags. 29.02.1964 (brnr. 8515) – *Vísir*, 22. september 1961, bls. 16; 2. nóvember 1962, bls. 1; 23. janúar 1963, bls. 1 – *Þjóðviljinn*, 26. október 1962, bls. 12.
[93] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 6 (B 7653) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: Hólmaslóð 6, brunavirðing dags. 07.05.1980 (brnr. 11871) - *Vísir*, 2. nóvember 1962, bls. 1; 23. janúar 1963, bls. 1
[94] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 6 (B 7653) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: Hólmaslóð 6, brunavirðing dags. 07.05.1980 (brnr. 11871).
[95] Grétar Oddsson: „Fiskurinn lengir lífið“. *Alþýðublaðið*, 10. janúar 1965, bls. 8-9.

tvo steinkumbalda lágreista en lóðarfreka [hús Jakobs Sigurðssonar og Fiskmiðstöðvarinnar við Hólmsgötu].

Ragnar Lár teiknari og blaðamaður var einnig einn þeirra sem gátu ekki orða bundist:[96]

> Að elskendur taki sig til og gangi út í Örfirisey og njóti þeirrar blíðu sem hún hefur löngum sýnt slíku fólki, tilheyrir nú fortíðinni og er leitt til þess að vita. ... Stóriðjuframkvæmdunum í Örfirisey fylgja steinsteypukumbaldar og lýsis- og olíugeymar, sem fáum hefur til þessa fundizt fegurðarauki að. ... Vafalaust líða ekki ófá ár þar til Örfirisey verður eitt steinsteypt plan, skreytt steinsteypubáknum og tönkum af ýmsum gerðum, gefandi öllum fegurðarelskandi augum fulla ástæðu til að ljúkast, glepjist þau til að líta í átt til hennar. ... Hér spígsporuðu skáldin og sungu ættjörðinni (eða bara hinni ástmeynni) lof og dýrð og stungu sér þess á milli í tærar öldur Örfiriseyjargrunns. ... Þvílík paradís væri þessi staður hefði hann breyzt til batnaðar, í stað þess að breytast í þá ófreskju sem hann er nú.

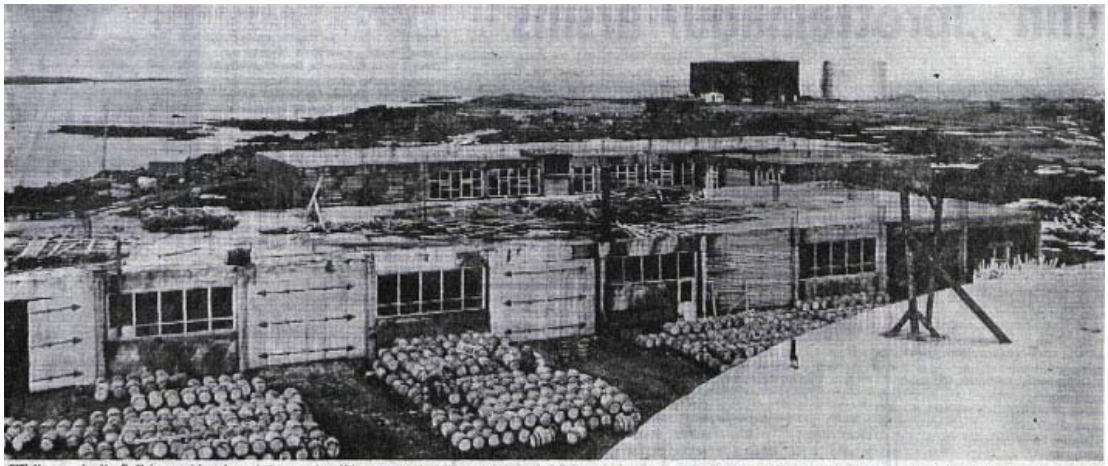


Loftmynd af svæðinu frá 1965. Búið er að ljúka uppfyllingunni við Örfirisey og byrjað að reisa hús á henni.[97]

Norðantil á eyjunni, á lóðunum Hólmsgötu 12 (nú Hólmaslóð 12) og Eyjargötu 11 (nú Eyjarslóð 11), var einnig byrjað að byggja á síðari hluta 7. áratugarins. Þessar lóðir eru, auk lóðarinnar númer 9 við Eyjarslóð og eystri hluta annarra lóða við Eyjarslóð, þær einu sem segja má að séu staðsettar á föstu landi Örfiriseyjar. Stjörnumjöl hf., nýtt fyrirtæki í eigu nokkurra hluthafa undir stjórnarformennsku dr. Jakobs Sigurðssonar, hóf árið 1966 framkvæmdir við byggingu fiskimjölsverksmiðju á lóðinni Eyjargötu 11. Þar var á næstu árum byggt hús sem sneri göflum til suðausturs og norðvesturs, eins og tengibyggingarnar sem deiliskipulagið frá 1960 gerði ráð fyrir. Húsið var ekki virt til brunabóta fyrr en síðla árs 1973 og um næstu áramót tók fyrirtækið loks til starfa. Þetta hús stendur enn og var árið 1990 skráð númer 11a við Eyjarslóð, þegar lóðinni númer 11 var skipt í tvennt. Árið 1974 var byggt við húsið til suðausturs. Sú viðbygging fékk árið 1990 númerið 11 við Eyjarslóð en hún var

[96] Ragnar Lár: „Örfirisey“. *Alþýðublaðið*, 8. desember 1963, bls. 8-9.
[97] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

rifin á árunum 2006-2007.[98] Árið 1967 hóf Reykjavíkurhöfn framkvæmdir við byggingu einlyfts 1000 fermetra stálgrindarhúss á lóðinni Hólmsgötu 12 (nú Hólmaslóð 12), undir Hafnarsmiðjurnar og bifreiðaverkstæði hafnarinnar. Hafnarsmiðjan var áður starfrækt í húsi við Eskihlíð, þar sem Miklatorg var seinna, og bifreiðaverkstæðið í Múlakampi. Húsið var virt til brunabóta snemma árs 1971 og var þá fullbyggt. Þar var ný trésmiðja, bílaverkstæði og járnsmiðja.[99]



Yfirlitsmynd yfir Örfirisey tekin ofan af Faxaverksmiðju sem sýnir hið væntanlega fiskiðnaðarsvæði. Tvö fiskiðjuhús eru þegar risin og sjást á myndinni. Það fremra á Jakob Sigurðsson, hitt á Samband fisksala í Reykjavík. Þannig munu fleiri hús af sömu stærð koma upp í skipulegri röð út eftir eyjunni.

Séð yfir ný hús við Hólmaslóð í Örfirisey. Úr frétt sem birtist í *Vísi*, 23. janúar 1963.[100]

Grandaskáli og Bakkaskemma – Grandagarður 18 og Grandagarður 16:

Um sama leyti byggði Reykjavíkurhöfn tvær stórar vörugeymslur við Grandagarð. Höfnin hafði árið 1962 fengið leyfi til að byggja aðra þeirra á hinni nýju togarabryggju, *Grandabryggju*, sem byggð var á 6. áratugnum. Skemman, sem hlaut nafnið *Grandaskáli* (Grandagarði 18), var fullbyggð í febrúar 1964 og var tekin í notkun um haustið það ár. Húsið leigði Reykjavíkurhöfn út sem vörugeymslu, meðal annars til Eimskipafélagsins. Hina skemmuna lét Reykjavíkurhöfn reisa á árunum 1966-1967 á uppfyllingu sem gerð hafði verið meðfram Grandagarði suðvestan *Grandabryggju* á 6. áratugnum. Við uppfyllinguna var gerður bakki sem síldarbátar lágu meðal annars við og var hann nefndur *Grandabakki* en skemman var nefnd *Bakkaskemma* (Grandagarður 16). Hún var tekin í notkun síðsumars 1967 og var einnig leigð skipafélögum undir vörur, sem og útvegsmönnum fyrir starfsemi þeirra.[101]

Á 7. áratugnum var haldið áfram uppbyggingu hafnarmannvirkja í Vestuhöfninni. Á fyrri hluta áratugarins var gerð ný bryggja suðaustur af verksmiðjulóð Síldar- og fiskimjölsverksmiðjunnar, svokölluð *Síldarbryggja*. Þá var einnig byggð ný bryggja út af uppfyllingunni milli Slysavarnarfélagshússins og *Grandabakka* sem nefnd var *Bótarbryggja* en hefur einnig verið kölluð Slysavarnarbryggja. Á 7. áratugnum var einnig unnið að uppfyllingu og bryggjugerð við innsta hluta *Norðurgarðsins*.[102]

---

[98] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð 11 (B 8194) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24280. Lýsingabók nr. 5: Eyjarslóð 11, brunavirðing dags. 28.06.1973 (brnr. 10095) – *Morgunblaðið*, 17. ágúst 1966, bls. 1 – *Alþýðublaðið*, 31. október 1973, bls. 1.

[99] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 12 (B 8581) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: Hólmaslóð 12, brunavirðing dags. 28.01.1971 (brnr. 9604).

[100] *Vísir*, 23. janúar 1963, bls. 1.

[101] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 16 og 18 (B 7342 og 7586) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 18, brunavirðing dags. 29.02.1964 (brnr. 8512) – *Morgunblaðið*, 17. mars 1965, bls. 10 – *Alþýðublaðið*, 30. júlí 1967, bls. 2.

[102] Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 16 – *Vísir*, 24. febrúar 1966, bls. 3.



Reykjavíkurhöfn á loftmynd frá um 1970. Hér sést að búið er að reisa Grandaskála og Bakkaskemmu og að byrjað er að byggja hús við Hólmaslóð og Eyjarslóð í Örfirisey.[103]



Vesturhöfn og Örfirisey á lágflugsloftmynd frá um 1970.[104]

Hafnarböðin – Grandagarður 101:

Um miðjan áratuginn var reist hús við norðurenda verbúðalengjunnar á Grandagarði sem þjóna átti sem baðhús fyrir Vesturhöfnina. Húsið var byggt á vegum Reykjavíkurhafnar og var byggingu þess lokið snemma árs 1967 og aðstaðan þá opnuð. Þetta er einlyft hús, steinsteypt með steyptu, flötu þaki, byggt áfast við nyrsta skýlið í verbúðalengjunni en stendur

[103] Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, B6306.
[104] Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., alb01- 776.

eilítið innar á lóð sinni en verbúðirnar. Þarna voru frá upphafi starfrækt Hafnarböðin svokölluðu, þar sem boðið var upp á sturtu- og hreinlætisaðstöðu fyrir sjómenn og aðra starfsmenn við höfnina, á Grandanum og í Örfirisey. Hafnarböðin við Grandagarð gegndu þannig svipuðu hlutverki og gömlu hafnarböðin sem áður voru við verbúðirnar við Tryggvagötu og síðar í Hafnarbúðunum. Í ágúst 1980 var Hafnarböðunum lokað en sumarið 1981 opnuðu nýir rekstraraðilar aðstöðuna á ný og buðu þá einnig upp á veitingasölu í húsinu. Þarna voru einnig seldir vinsælir Max-sjógallar og vettlingar fyrir sjómenn. Síðan hafa verið gerðar miklar breytingar á innréttingum og útliti hússins og árið 1989 var búið að afleggja baðaðstöðuna með öllu og breyta staðnum í veitingahús. Síðan hefur verið rekinn þarna veitingastaðurinn Grandakaffi. Árið 2000 var búið að reisa yfirbyggðan sólpall við framhlið hússins og síðan hafa verið gerðar fleiri breytingar sem breytt hafa mjög ásýnd þess.[105]



Hafnarböðin við Grandagarð – húsið eins og það leit út nýbyggt.[106]

Húsaröðin Grandagarður 3-11:

Á síðari hluta 7. áratugarins voru reist fimm sambyggð hús undir ýmiskonar iðnaðarstarfsemi við Grandagarðinn sunnanverðan, suðvestur af húsinu númer 13 við Grandagarð sem byggt hafði verið í kringum 1960, eins og áður segir. Þessi húsaröð (Grandagarður 3-11) var öll teiknuð af Yngva Gestssyni byggingafræðingi og voru húsin samræmd í útliti og hæð, öll tvílyft með steyptu skáþaki og stórum verslunargluggum á jarðhæð. Húsalengjan var skipulögð þannig að hún sveigðist til vesturs eftir legu Grandagarðsins á þessum stað, þar sem hann tendist fjörunni vesturundan Ánanaustum. Þarna var gert ráð fyrir verkstæðum, vinnustofum, skrifstofum og afgreiðslurými fyrir nokkur iðnfyrirtæki. Fyrst var sótt um leyfi fyrir húsinu númer 11 og var það samþykkt í nóvember 1965. Það átti að hýsa vélsmiðjuna Steina hf. Húsin númer 3, 5 og 9 voru samþykkt í maí 1966 og húsið númer 7 í júní sama ár. Húsið númer 3 var byggt undir trésmíðaverkstæði Ólafs Bergsveinssonar, húsið númer 5 undir tóvinnustofu Ara Jónssonar, húsið númer 7 undir víravinnustofu Péturs H. Ólafssonar, Vírvinnu hf. og húsið númer 9 undir radíóvinnustofu Baldurs Bjarnasonar. Þessi húsaröð var að mestu fullrisin árið 1968.[107]

[105] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 101 (B 7988) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 101 – *Alþýðublaðið*, 4. júní 1965, bls. 5 – *Þjóðviljinn* 6. janúar 1967, bls. 8 – *Morgunblaðið*, 4. júlí 1981, bls. 21; 22. júlí 1983, bls. 19 – *DV*, 18. apríl 1983.
[106] Ljósm. Ari Kárason. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 016 021 3-2. Birtist í *Þjóðviljanum*, 6. janúar 1967.
[107] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 3-11 (B 8168, 8169, 8191, 8170, 8122) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 3-11, brunavirðingar dags. 01.09.1977, 20.04.1975, 06.02.1969, 02.02.1977 (brnr. 11196, 10598, 9224, 11098) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 3-11.



Húsaröðin að Grandagarði 1-11.[108]

4. 1970-1980

Grandagarður 1, 1a og 1b:

Húsin vestast í húsaröðinni við Grandagarð risu á árunum 1971-1976. Húsin næst vestan við Grandagarð 3, sem skráð eru númer 1a og 1b við Grandagarð, voru teiknuð af Yngva Gestssyni byggingafræðingi eins og húsin nr. 3-11 og byggð með svipuðu útliti, eða tvílyft með skáþaki og stórum verslunargluggum á jarðhæð. Húsin voru samþykkt í september 1971 og var húsið númer 1b, sem byggt var sem iðnaðarhúsnæði, fullbyggt í október 1973 en húsið númer 1b, sem var byggt skrifstofu- og verslunarhúsnæði, var fullbyggt í nóvember 1974. Vestasta húsið í röðinni, húsið númer 1, byggð Slysavarnarfélag Íslands á árunum 1972-1976, sem nýja björgunarstöð fyrir félagið. Það var teiknað á teiknistofu Gísla Halldórssonar, Jósefs Reynis og Ólafs Júlíussonar, og er tvílyft hús með lágu valmaþaki. Í því var stór tækjasalur á neðri hæð, en búningsherbergi, áhaldageymsla, stjórnarherbergi, radíóherbergi, kennslustofa og fleira á efri hæð. Í dag er húsið notað sem bækistöð fyrir Björgunarsveitina Ársæl og gengur undir nafninu Gróubúð.[109]

Stækkun olíustöðvarinnar í Örfirisey:

Úti í Örfirisey var á þessum tíma einnig haldið áfram að byggja fleiri hús og mannvirki. Árið 1970 hafði Skeljungi hf. (Shell) verið úthlutað lóð vestan við lóð Olíufélagsins hf. nyrst á eyjunni og þar byggði félagið tvo fyrstu olíugeymana sama ár. Aðstaða Skeljungs í Skerjafirði var þá orðin ófullnægjandi því olíuskipin voru orðin svo stór að þau komust illa inn á fjörðinn vegna þess hve innsiglingin þar er grunn. Félagið fékk í fyrstu einungis tímabundið leyfi fyrir olíustöð í Örfirisey en árið 1975 fékkst leyfi fyrir stækkun stöðvarinnar og áframhaldandi starfsemi hennar í eyjunni. Árið 1976 féllst hafnarstjórn á sameiginlega lóð allra olíufélaganna í Örfirisey, Olíufélagsins (Esso), Skeljungs

[108] Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.
[109] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 1, 1a og 1b (B 15077, 8974, 8975) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6: Grandagarður 1, 1a og 1b, brunavirðingar dags. 07.12.1976, 06.11.1974, 26.10.1973 (brnr. 11048, 10470, 10201) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 1, 1a og 1b.

og Olíuverslunar Íslands (BP/Olís) og var þá áætlað að þar kæmi sérstök olíuhöfn. Það ár byggði Skeljungur þrjá geyma í viðbót í Örfirisey.[110]

Árið 1981 var hafist handa við gerð sérstaks olíuhafnargarðs austur úr norðurenda eyjunnar og fékk hann nafnið *Eyjargarður*. Fram að því hafði lestun strandflutningaskipanna sem flytja olíu umhverfis landið farið fram við *Olíubryggjuna* við Grandagarð, en ekki þótti nú lengur ásættanlegt að bensíni væri lestað í skip í miðri fiskiskipahöfn. *Eyjargarðurinn* mun hafa verið notaður sem viðlega fyrir strandflutningaskipin frá um 1984. Í kringum 1999 var hann lengdur um 250 metra og byggð við hann viðlega fyrir stóru millilandaskipin sem fluttu olíuna til landsins. Eftir það heyrði það sögunni til að dæla þyrfti farmi olíuskipanna til lands um neðansjávarleiðslur.[111]

Á 9. og 10. áratugnum var jafnt og þétt bætt við geymum á vegum olíufélaganna, jafnframt því sem gerð var uppfylling suðvestur af norðurodda eyjunnar. Þá munu einnig hafa verið fluttir í Örfirisey tveir geymar úr Skerjafirðinum. Árið 1995 stofnuðu Olíufélagið (Esso/nú N1 hf.) og Olís með sér sameignarfyrirtækið Olíudreifingu ehf., sem hóf þá sameiginlegan rekstur olíustöðvar í eyjunni með samstarfi um öryggismál og annað. Þá voru fluttir þangað þrír geymar úr stöð Olís í Laugarnesi. Eftir að olíubirgðastöð Olís í Laugarnesi var lögð niður 1997 og Skeljungur seldi lóð sína í Skerjafirði árið 1998 hefur eina olíustöðin á höfuðborgarsvæðinu verið í Örfirisey.[112]



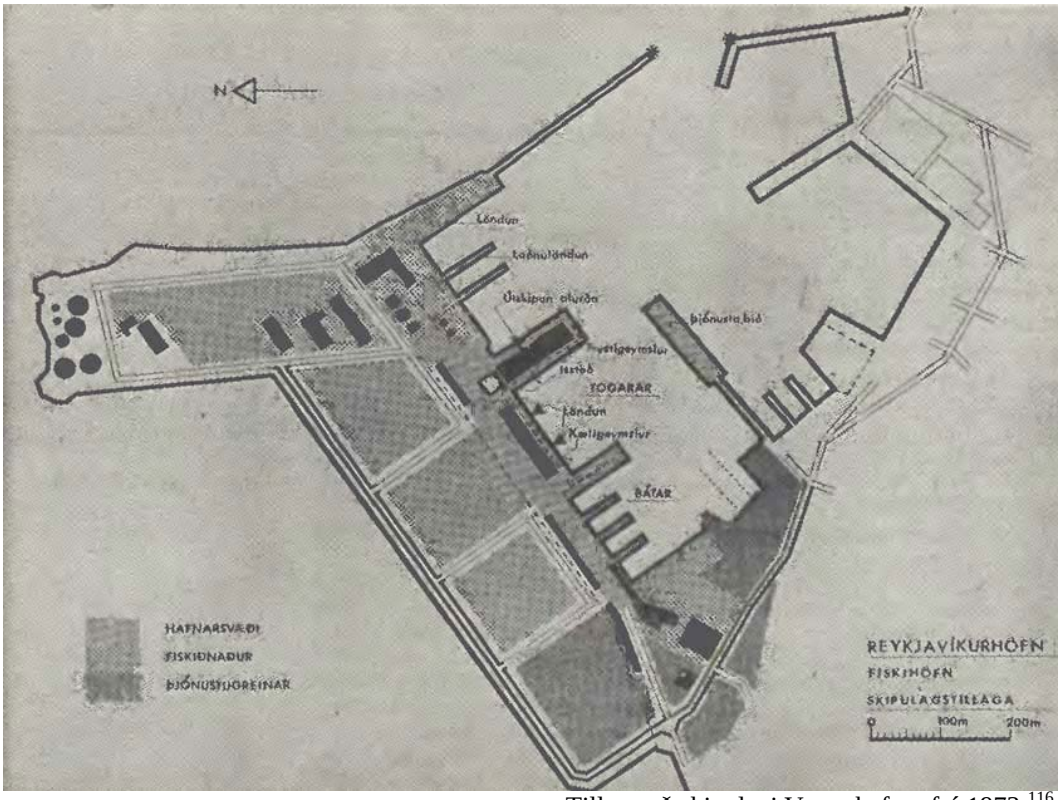
Olíugeymar Esso og Skeljungs í Örfirisey.[113]

[110] Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 17 – Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 24 – „Örfirisey“. Grein úr *Wikipediu*, frjálsa alfræðiritinu: http://is.wikipedia.org/wiki/%C3%96rfirisey (21.04.2009).
[111] Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 17 – *Morgunblaðið*, 9. apríl 1981, bls. 25; 21. maí 1981, bls. 25; 30. september 1995, bls. 8; 17. október 1998, bls. 38 – Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 24 – *Vísir*, 27. maí 1981, bls. 19 – „Örfirisey“. Grein úr *Wikipediu*, frjálsa alfræðiritinu: http://is.wikipedia.org/wiki/%C3%96rfirisey (21.04.2009).
[112] Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 17 – Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 24 – „Örfirisey“. Grein úr *Wikipediu*, frjálsa alfræðiritinu: http://is.wikipedia.org/wiki/%C3%96rfirisey (21.04.2009).
[113] Ljósm. Valdís Óskarsdóttir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 001 007 5-5.

Nýtt skipulag fyrir Vesturhöfn 1973:

Árið 1973 vann hafnarstjórn tillögu að nýju skipulagi í Vesturhöfn sem gerði ráð fyrir að allur sá hluti Reykjavíkurhafnar yrði notaður sem fiskihöfn og aðstaða fiskiskipa myndi að nær öllu leyti flytja þangað en vöruflutningar flytjast burt þaðan. Landrými á hafnarbakkanum yrði ætlað þeim starfsþáttum sem nauðsynlega þyrftu á hafnarbakkaaðstöðu að halda, það er löndun hráefnis, útskipun afurða og geymslu hvors tveggja. Í þessu skyni var *Bakkaskemmu* við *Grandabakka* breytt í sameiginlega löndunar- eða fiskmóttökustöð með kældri hráefnisgeymslu. Í kjölfarið flutti Eimskipafélagið einnig alla sína starfsemi úr Vesturhöfninni, meðal annars úr *Grandaskála*, og tók í staðinn í notkun miklar vöruskemmur á Sundabakka. Togaraafgreiðslunni var þá gefinn kostur á aðstöðu fyrir starfsfólk og geymsluaðstöðu í vesturenda *Grandaskála* og netagerðarmönnum var úthlutað rými í austurenda skálans.[114]

Samkvæmt skipulagshugmyndunum átti Örfirisey að vera miðstöð fiskverkunar, eins og ráðgert hafði verið 1960. Jafnframt átti að búa til verulega aukið landrými fyrir starfandi fiskvinnslustöðvar og þjónustufyrirtæki, og um leið rými til framtíðaraukningar slíkrar starfsemi, með uppfyllingu norðvestan verbúðanna við Grandagarð. Gert var ráð fyrir að uppfyllingin yrði 13 hektarar að flatarmáli þegar henni yrði lokið.[115]



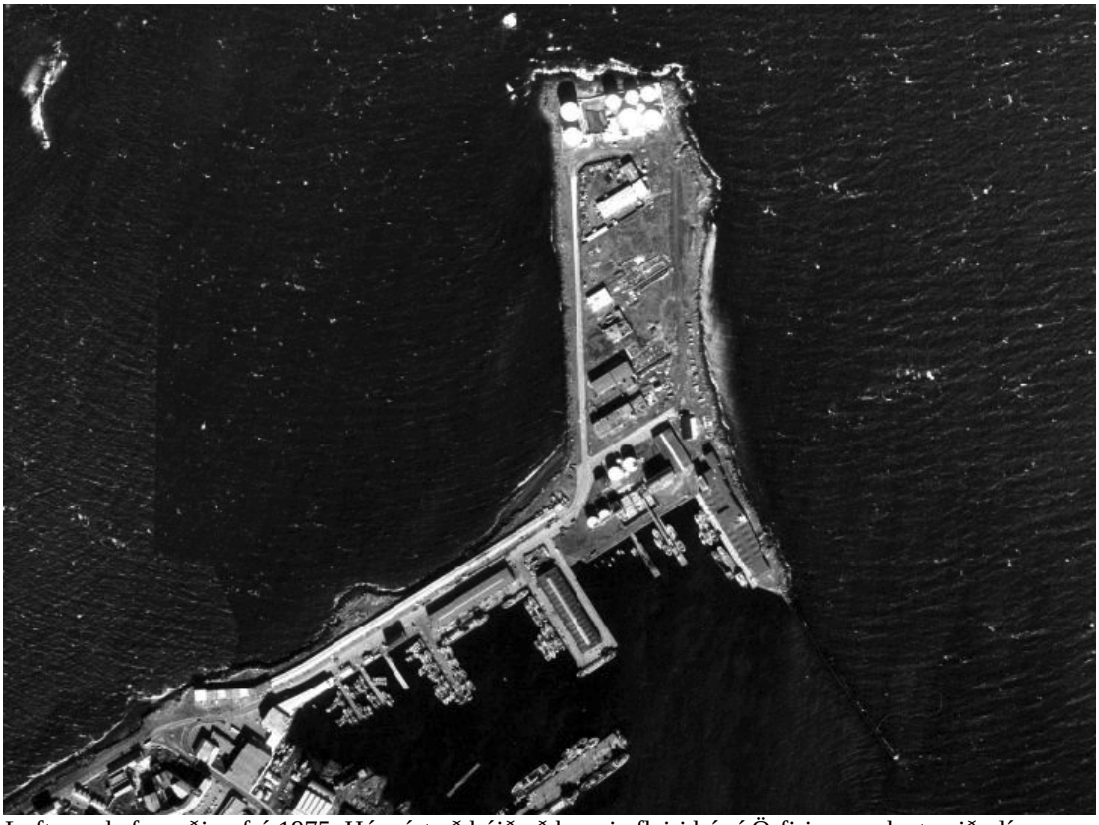
Tillaga að skipulagi Vesturhafnar frá 1973.[116]

Áframhaldandi uppbygging við Hólmsgötu og Eyjargötu:

Á þessum tíma lágu fyrir hjá hafnarstjórn fjölmargar umsóknir um aðstöðu ýmissa fiskiðnaðarfyrirtækja í Örfirisey. Á 8. áratugnum var því haldið áfram að byggja við

[114] *Alþýðublaðið*, 9. nóvember 1972, bls. 4 – *Morgunblaðið*, 21. júní 1973, bls. 2; 26. júní 1973, bls. 3; 7. febrúar 1977, bls. 35, 23. maí 1978, bls. 31.
[115] *Alþýðublaðið*, 9. nóvember 1972, bls. 4 – *Morgunblaðið*, 21. júní 1973, bls. 2; 26. júní 1973, bls. 3.
[116] *Morgunblaðið* 26. júní 1973, bls. 3.

Hólsmgötu og Eyjargötu eins gert var ráð fyrir í skipulaginu fyrir Örfirisey frá 1960. Á árunum 1972-1977 var byggt við Hólmsgötu 8, en lóðinni var skipt í tvær lóðir, númer 8 og 8a, árið 1975. Á vestari hluta lóðarinnar var fyrst byggð neðri hæðin af tvílyftu fiskvinnsluhúsi og var sá hluti fullbyggður í ársbyrjun 1976 og fékk númerið 8 við Hólmsgötu (nú Hólmaslóð 8). Þessi hluti var hækkaður í tvær hæðir árið 1978. Á austari hluta lóðarinnar byggði fyrirtækið Ingvar og Ari framhald af húsinu á árunum 1974-1977, en sá hluti var tvílyft verkstæðishús og fékk númerið 8a við Hólmsgötu (nú Hólmaslóð 8a). Á þessum tíma voru einnig byggð þrjú hús við Eyjargötu.[117] Á lóðinni Eyjargötu 3 (nú Eyjarslóð 3) fékk fyrirtækið Kristján Ó. Skagfjörð hf. fyrst leyfi fyrir fiskiðnaðarhúsi árið 1966, en þá varð ekki af framkvæmdum og félagið fékk endurnýjað byggingarleyfi árið 1971 og aftur 1975. Þá var loks byggt á lóðinni hús sem brunavirt var árið 1977 sem einlyft afgreiðslu- og verkstæðishús. Húsið átti að verða tvílyft en hefur aldrei verið hækkað.[118] Síðla árs 1974 fékk Fiskbúðin Sæbjörg ásamt fleirum leyfi til að byggja iðnaðarhús á lóðinni Eyjargötu 7 (nú Eyjarslóð 7). Það hús var fullbyggt í nóvember 1976 og þá brunavirt sem tvílyft verksmiðjuhús. Þriðja húsið sem byggt var við götuna á 8. áratugnum reis í áföngum við Eyjargötu 9 (nú Eyjarslóð 9) á árunum 1978-1980, en þar byggðu ýmsir aðilar í sameiningu tvílyft iðnaðarhús, meðal annars Íslenska umboðssalan, Rafeindaþjónustan hf., Konráð Gíslason, Gúmmíbátaþjónustan og fleiri.[119]



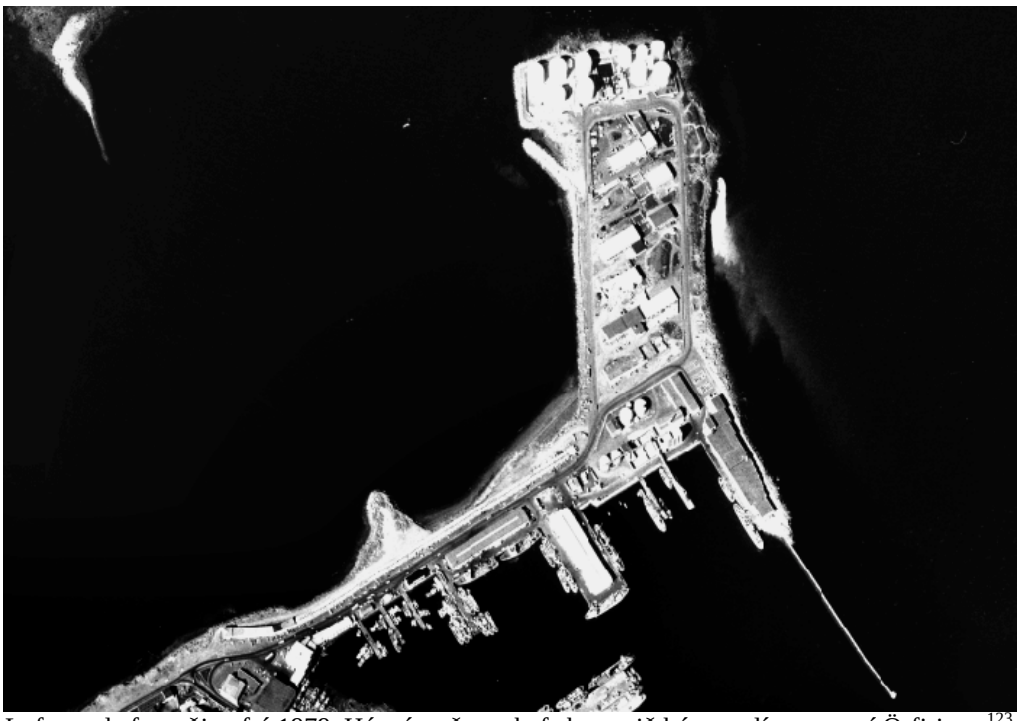
Loftmynd af svæðinu frá 1975. Hér sést að búið að byggja fleiri hús í Örfirisey og bæta við olíugeymum á svæði olíustöðvarinnar, auk þess sem búið er að reisa frystihús á uppfyllingu við *Norðurgarð*.[120]

[117] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 8 og 8a (B 9102) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9: , brunavirðingar dags. 22.01.1976, 18.03.1978 og 02.08.1977 (brnr. 10730 og 11168).
[118] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð 3 (B 8190) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24280. Lýsingabók nr. 5: Eyjarslóð 3, brunavirðing dags. 02.02.1977 (brnr. 11094).
[119] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð 7 (B 9652) – Borgarskjalasafn: Aðf. 24280. Lýsingabók nr. 5: Eyjarslóð 7, brunavirðing dags. 09.11.1976 (brnr. 11018).
[120] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Árið 1980 var enn óbyggt á lóðunum Eyjargötu 5 og Hólmsgötu 10. Leyfi fyrir byggingu húss á lóðinni Eyjargötu 5 (nú Eyjarslóð 5) var fyrst veitt Gunnari I. Hafsteinssyni á 8. áratugnum, en það byggingarleyfi var ekki nýtt og það var ekki fyrr en árið 1987 sem fyrirtækið Fiskanaust hf. hóf þar byggingu fiskverkunarhúss samkvæmt nýju byggingarleyfi. Húsið mun hafa verið fullbyggt árið 1989. Það er sambyggt húsinu númer 6 við Hólmaslóð eins og skipulagið frá 1960 gerði ráð fyrir, en er hins vegar helmingi styttra en önnur hús við Eyjarslóð.[121] Lóðin Hólmsgata 10 (nú Hólmaslóð 10) var óbyggð allt til áranna 1999-2000, en þá byggði Skeljungur hf. þar bárujárnsklætt stálgrindarhús, fyrir skrifstofur, lager og bílaverkstæði. Húsið var byggt í samræmi við skipulagið frá 1960, með tengibyggingu og sambyggt húsinu númer 9 við Eyjarslóð.[122]

Frystihús Ísbjarnarins hf. – Norðurgarður 1:

Í samræmi við hugmyndir hafnarstjórnar 1973 um aðstöðu til löndunar og geymslu hráefnis og afurða á hafnarbakkanum í Vesturhöfn fékk útgerðar- og fiskvinnslufyrirtækið Ísbjörninn hf. leyfi til að reisa þar nýtt frystihús eða fiskiðjuver á árunum 1973-1974. Frystihúsið átti að vera staðsett á uppfyllingunni og bryggjunni sem gerð var við *Norðurgarð* á 7. áratugnum (nú Norðurgarður 1). Ísbjörninn, sem var stofnaður var árið 1944, rak eitt af þeim stóru og afkastamiklu hraðfrystihúsum sem komið var á fót á 5. áratugnum, en það var fram til þessa staðsett á Seltjarnarnesi. Arkitektarnir Garðar Halldórsson og Ingimundur Sveinsson teiknuðu nýja húsið og það mun hafa verið í byggingu á árunum 1976-1978. Stefnt var að því að taka húsið í notkun í byrjun árs 1978, en þá var einnig von á tveimur nýjum skuttogurum til landsins sem félagið átti í smíðum í Noregi. Útgerð skuttogara hafði á þessum tíma hafist af miklum krafti eftir niðurlægingartímabil togaraútgerðarinnar á 6. áratugnum og síldveiðatímabilið á 7. áratugnum. Reiknað var með því að hinir nýju skuttogarar félagsins myndu afla frystihúsinu stöðugs hráefnis. Nýja frystihúsið var reist með hagkvæmni og ekki



Loftmynd af svæðinu frá 1979. Hér sést að enn hafa bæst við hús og olíugeymar í Örfirisey.[123]

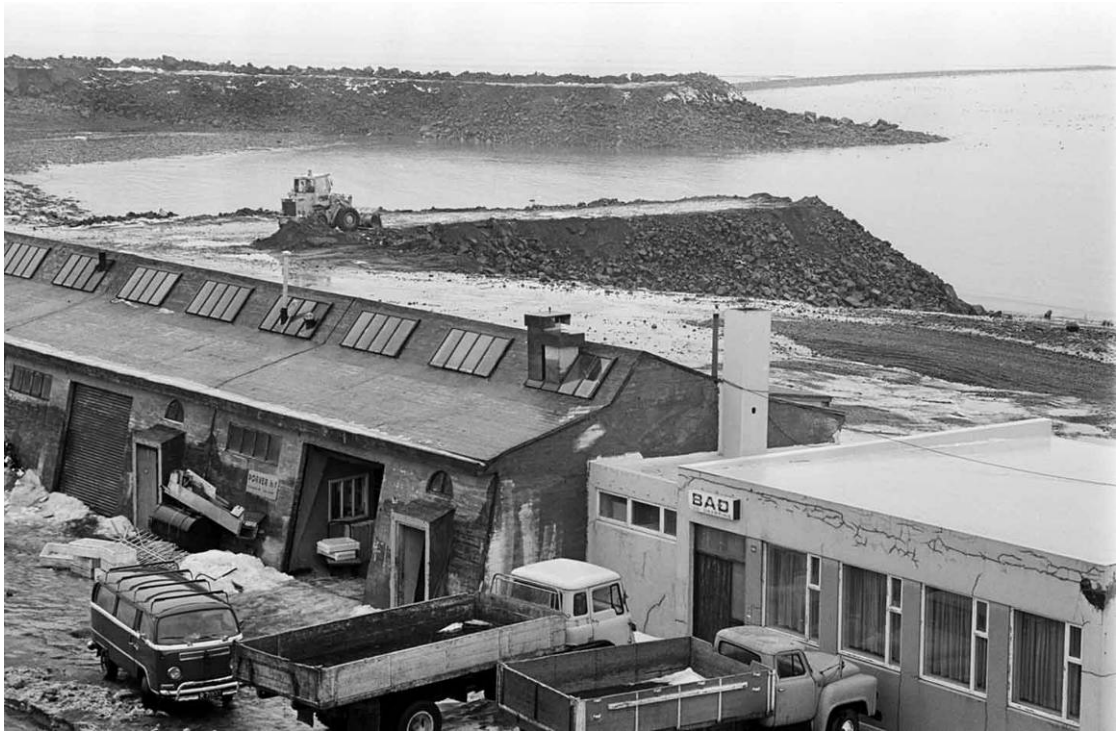
[121] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð 5 (B 9490).
[122] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð 10 (B 14400).
[123] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

hraðar en svo að fyrirtækið gat kostað það að miklu leyti með eigin fé. Húsið var enn í byggingu í ársbyrjun 1978 en þá landaði Ásgeir RE, nýr skuttogari fyrirtækisins, sínum fyrsta afla upp í húsið og um leið var fiskigeymsla hússins tekin í notkun. Í maí 1978 hafði fyrirtækið flutt skrifstofur sínar úr Hafnarhvoli við Tryggvagötu í nýja húsið við Norðurgarð. Síldar- og fiskimjölsverksmiðjan hf., sem á þessum tíma rak starfsemi sína við Grandagarð 20 eins og áður er sagt frá, flutti sínar skrifstofur einnig í hús Ísbjarnarins við Norðurgarð sama ár, en verksmiðjan var í eigu Ísbjarnarins og annarra fyrstihúsa í Reykjavík. Ísbjörninn hf. rak útgerð sína og frystihúsið við Norðurgarð til ársins 1985, en þá sameinaðist fyrirtækið Bæjarútgerð Reykjavíkur og til varð nýtt fyrirtæki, Grandi hf. Nýja fyrirtækið tók yfir flestar eignir eldri fyrirtækjanna tveggja, þar á meðal frystihúsið við Norðurslóð sem enn í dag er rekið af HB Granda.[124]

5. 1980-1990

Skipulagið 1981:

Árið 1981 átti Reykjavíkurhöfn 125 ára afmæli. Það ár voru ráðgerðar miklar framkvæmdir í Vesturhöfn og Örfirisey og samþykkt nýtt deiliskipulag fyrir svæðið.[125] Þá átti að taka til við nýju uppfyllinguna utan við Grandagarð sem verið hafði á áætlun frá 1973. Eftirspurn eftir athafnarsvæði við Vesturhöfnina og aukin þörf fyrir landrými á svæðinu skapaði nú réttu skilyrðin til að hefjast handa við uppfyllinguna. Áformað var að fylla þar um 4-5 hektara til að byrja með, sem var um þriðjungur þess sem koma skyldi. Einnig átti að



Mynd tekin árið 1981 þegar byrjað var á uppfyllingu vestan verbúðanna, sem áður höfðu þjónað sem varnargarður gegn norðvestanbriminu. Til hægri sést baðhúsið að Grandagarði 101.[126]

[124] Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin. 1940–1990*. Fyrri hluti, bls. 105 og 128-129 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Norðurgarð 1 (B 9292) – *Morgunblaðið*, 11. desember 1976, bls. 1; 3. september 1977, bls. 3; 23. desember 1977, bls. 2; 19. janúar 1978, bls. 2; 7. maí 1978, bls. 53; 23. maí 1978, bls. 1 – *Alþýðublaðið*, 9. nóvember 1978, bls. 3 – *Lesbók Morgunblaðsins*, 6. janúar 1993 (B), bls. 5.
[125] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey*, samþykkt í borgarráði 14. júlí 1981.
[126] Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr. 2.

ljúka ýmsum framkvæmdum sem voru forsenda þess að hægt væri að flytja starfsemi flutningaskipanna að fullu úr Vesturhöfninni, þannig að hún gæti í auknum mæli þjónað útgerð og fiskvinnslu.[127]

Fyrstu húsin við Fiskislóð – Fiskislóð 32, Fiskislóð 53-65 og Fiskislóð 75-83:

Byrjað var á nýju uppfyllingunni í kverkinni norðvestan við nyrstu verbúðirnar, þar sem Örfiriseyjaruppfyllingunni sleppti. Haustið 1981 var uppfyllingin það vel á veg komin að hægt var að steypa botnplötu nýs húss rétt vestan við verbúðirnar númer 83-91. Þar átti að byggja nýja, rúmlega 1000 fermetra frystigeymslu fyrir Bæjarútgerð Reykjavíkur. Í ársbyrjun 1982 var hluti af verbúðinni númer 83 rifinn til að hægt væri að mynda aðkomuleið að nýju frystigeymslunni. Byggingu hússins mun hafa verið lokið að mestu snemma árs 1982. Í mars það ár hélt Fiskiðn, fagfélag fiskiðnaðarins, sýningu í húsinu þar sem 29 fyrirtæki sýndu ýmis tæki og búnaði fyrir fiskiðnaðinn. Lóðin var síðar talin til Fiskislóðar, sem á þessum tíma var vísað til sem „ónefndrar götu á nýrri fyllingu“, og húsið fékk númerið 100 við götuna (nú Fiskislóð 32).[128]

Í mars 1982 fékk umboðs- og heildverslunin Sjóver hf. leyfi til að byggja fyrsta áfanga iðnaðarhúss á annarri lóð norðvestar á nýju uppfyllingunni. Húsið átti að standa vestan nýrrar götu, Fiskislóðar, sem leggja átti norðaustur eftir nýja svæðinu. Í sama mánuði auglýsti Reykjavíkurhöfn rými í nýju byggingunni til úthlutunar til þjónustufyrirtækja við sjávarútveg. Þá var hönnun hússins langt komin og gert ráð fyrir að framkvæmdir hæfust í maí sama ár.



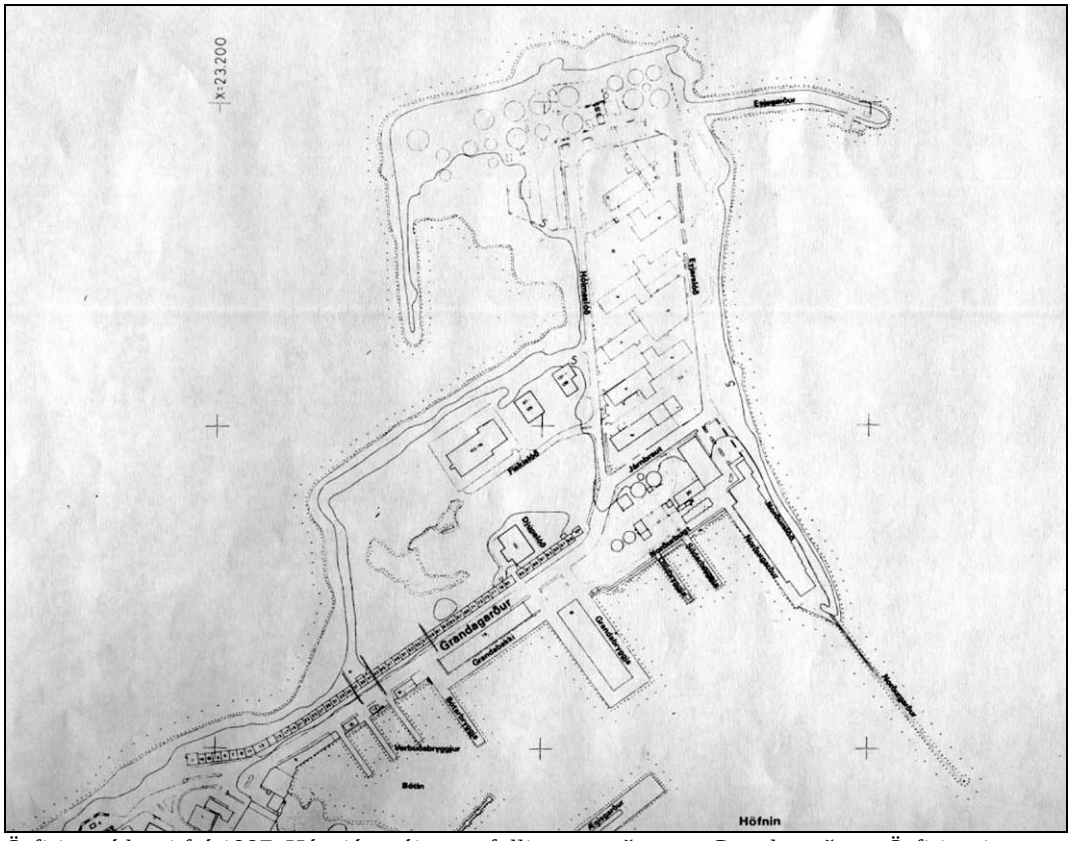
Loftmynd af svæðinu frá 1985. Húsin við Fiskislóð 32 og Fiskislóð 53-65 eru risin.[129]

[127] *Morgunblaðið*, 21. maí 1981, bls. 24 – *Vísir*, 27. maí 1981, bls. 19 – Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 24.
[128] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Fiskislóð 32 (100) (B 11319) – *Morgunblaðið*, 14. mars 1982, bls. 62; 25. mars 1982, bls. 13.
[129] Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, J3411.

Það voru síðan nokkrir útgerðarmenn og fisksalar sem byggðu húsið í sameiningu og fengu þar aðstöðu. Norðurendi hússins var byggður á árunum 1982-1983, en suðurendinn 1984-1985. Í júlí 1983 fékk lóðin númerið Fiskislóð 103-119, en húsið var skráð sem nokkrir húshlutar, hver með sínu húsnúmeri frá 103A-B upp í 119A-B. [130] Árið 1999 var húsnúmerum við Fiskilóð breytt og fengu húshlutarnir þá númer frá 53 upp í 65.

Árið 1985 fengu Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson leyfi til að byggja atvinnu- og geymsluhúsnæði á annarri lóð norðaustar við hina nýju götu. Um var að ræða hluta af húsi sem byggt var á árunum 1985-1991 á lóðinni númer 131-139 við Fiskislóð. Þessi hluti hússins var skráður undir fimm húsnúmerum frá 135A upp í 139B (nú Fiskislóð 79-83) og var byggingu hans ekki lokið fyrr en árið 1991. Hinn hluti hússins var samþykktur sem iðnaðarhúsnæði í október 1987 og byggður á árunum 1987-1989. Hann var skráður undir fjórum húsnúmerum frá 131A upp í 133B (nú Fiskislóð 75 / 75a / 77a og Fiskislóð 77). [131]

Á sömu slóðum, eða á milli hinna tveggja fyrrnefndu lóða við Fiskislóð, hafði Guðrún Ingólfsdóttir, eigandi Kaffivagnsins, ásamt fleirum fengið leyfi til að byggja hluta af iðnaðarhúsi árið 1982. Það hús var hins vegar ekki byggt og árið 1986 fékk Vélsmiðja Kristjáns Gíslasonar leyfi til að byggja fiskverkunar- og skrifstofuhús á norðaustari hluta sömu lóðar. Húsið var fyrst fokhelt árið 1991 og mun ekki hafa verið fullbyggt fyrr en árið 1995. Það var skráð undir nokkrum húsnúmerum frá 125A upp í 129B (nú Fiskislóð 71-73). Árið 1987 fékkst leyfi til að byggja á suðvesturhluta sömu lóðar og átti sá hluti hússins að vera númer 121A-B og 123A-B, en hann var aldrei byggður.[132]



Örfirisey á korti frá 1987. Hér sjást nýjar uppfyllingar norðvestan Grandagarðs og Örfiriseyjar og ný hús við götuna Fiskislóð.[133]

[130] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Fiskislóð 53-65 (103A-119B) (B 11206).
[131] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Fiskislóð 75 / 75a / 77a og Fiskislóð 77 (131A-133A) (B 11232) og Fiskislóð 79-83 (135A-139B) (B 11232).
[132] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Fiskislóð 71-73 (125A-129B) (B 11232).
[133] Hluti af korti Mælingadeild Reykjavíkur frá 1987. Eftir eintaki á Minjasafni Reykjavíkur – Árbæjarsafni.

Skipulagið 1987:

Í maí 1987 var samþykkt í skipulagsráði og borgarráði nýtt deiliskipulag fyrir Vesturhöfn og Örfirisey sem gerði ráð fyrir áframhaldandi uppbyggingu á uppfyllingum vestan Grandagarðs og Örfiriseyjar. Þar var reiknað með nýjum byggingum beggja vegna Fiskislóðar á svæði sem skilgreint var fyrir fiskvinnslu og þjónustu við sjávarútveginn og svigrúmi fyrir stækkun olíustöðvarinnar á uppfyllingum vestan Örfiriseyjar.[134] Samhljóða áætlanir fyrir Vesturhöfn og Örfirisey voru birtar í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1984-2004* sem samþykkt var 1988. Þar kemur fram að hafnarstjórn gerði ráð fyrir um 100.000 fermetra aukningu á landrými á svæðinu fyrir fiskihöfn og olíubirgðastöð á skipulagstímabilinu, en það var um 45% aukning lands. Áætlað var að um helmingur þess landrýmis yrði byggður í lok skipulagstímabilsins.[135]



Uppdrættir að deiliskipulagi Vesturhafnar og Örfiriseyjar frá 1987. Uppdrátturinn vinstra megin sýnir áætlaðar uppfyllingar, gatnakerfi og landnotkun, en uppdrátturinn hægra megin nánara skipulag bygginga.[136]

Árið 1987 hófust framkvæmdir við lagningu götu og holræsa við Fiskislóð. Allri umferð út í Örfirisey átti framvegis að beina um Fiskislóð og þannig átti að létta umferðaþunga af athafnasvæði fiskihafnarinnar við Grandagarð. Þá voru einnig rifnar verbúðirnar númer 37, 39 og 41 til að hægt væri að mynda umferðartengingu milli Grandagarðs og Fiskislóðar.[137]

Deiliskipulagið frá 1987 gerði ráð fyrir að sunnan nýju götunnar Fiskislóðar yrðu byggðar skemmur eða hús fyrir iðnað eða fiskverkun og áttu þau að snúa gafli að götu og

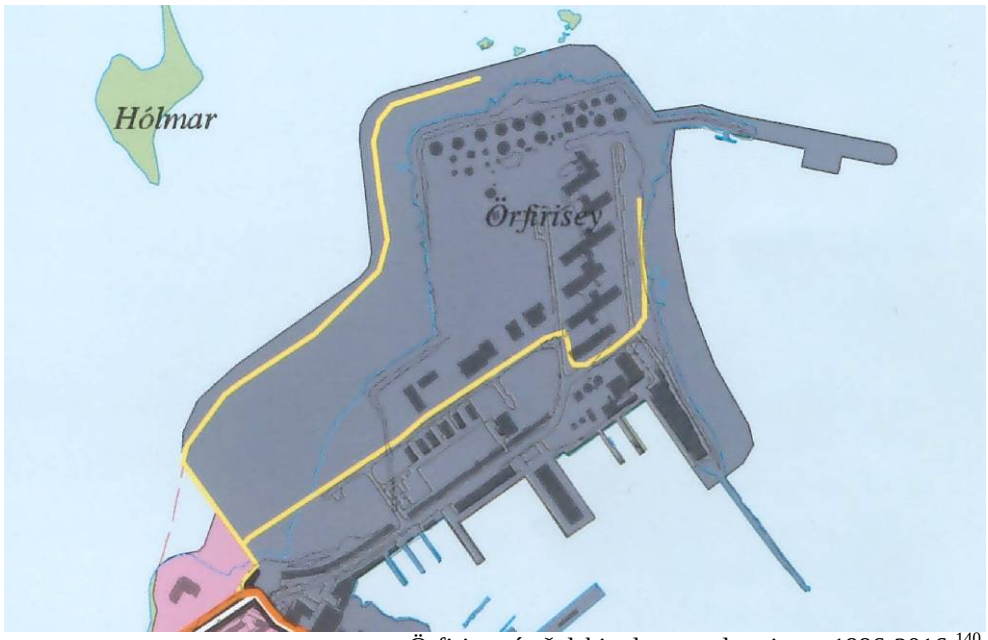
[134] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey*, samþykkt í skiplagsnefnd 11.05.1987 og samþykkt í bæjarráði 12.05.1987.
[135] *Aðalskipulag Reykjavíkur 1984-2004*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1988, bls. 98-99.
[136] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey*, samþykkt í skiplagsnefnd 11.05.1987 og samþykkt í bæjarráði 12.05.1987.
[137] *Morgunblaðið*, 16. ágúst 1987, bls. 52; 24. júní 1988, bls. 11.

standa tvö og tvö saman á lóð. Strax í júlí 1987 voru samþykkt fyrstu húsin á þessum lóðum og fengu þau jöfn númer við götuna. Þá byggði Guðmundur Lárusson tvö iðnaðarhús á lóðunum númer 88 og 90 við Fiskislóð (nú Fiskislóð 20 og 22) og Guðmundur og Kristján Mássynir fiskverkunarhús á lóðinni númer 94 (nú Fiskislóð 26). Hús þessi voru fullbyggð á árunum 1989-1990. Á sama tíma voru byggð hús á lóðunum númer 96 og 98. Guðmundur Ingvarsson byggði iðnaðarhús á lóðinni númer 96 (nú Fiskislóð 96) og Fiskbúð Hafliða fiskvinnsluhús á lóðinni númer 98 (nú Fiskislóð 30). Á lóðinni númer 92 (nú Fiskislóð 24) fékkst einnig leyfi fyrir húsi í október 1987, en það byggingarleyfi var ekki nýtt og það var næst í apríl 1989 sem leyfi fékkst fyrir húsi á lóðinni. Þá byggði Skipamálning hf. þarna vörugeymslu- og skrifstofuhús með svipuðu sniði og hin húsin og var það fullbyggt árið 1990. Á þessum tíma var einnig byggt eitt hús til viðbótar norðan götunnar, á lóð sem fékk númerið 101 við Fiskislóð (nú Fiskislóð 49-51). Þar byggði útgerðarfyrirtækið Ögurvík hf. verkstæðis- og geymsluhús á árunum 1988-1989.

6. 1990-2009

Um 1990 var búið að byggja að miklu leyti á þeirri uppfyllingu sem skipulagið frá 1987 hafði gert ráð fyrir og varð þá hlé á húsbyggingum á svæðinu næstu fimm árin. *Aðalskipulag Reykjavíkur 1990-2010* sem samþykkt var 1991, gerði ekki ráð fyrir aukningu landsvæðis í Vesturhöfn og Örfirisey, frá því sem samþykkt var í *Aðalskipulaginu 1984-2004*, en reiknað var með áframhaldandi uppbyggingu á því svæði sem þegar var ákveðið og að það yrði að fullu nýtt upp úr næstu aldamótum.[138]

Um miðjan 10. áratuginn varð aftur mikil aukning á umsóknum um lóðir á hafnarsvæði Reykjavíkurhafnar, meðal annars í Vesturhöfn og var þá farið að huga að áframhaldandi landfyllingum á svæðinu. Svæði suðvestan Fiskislóðar var skilgreint sem þróunarsvæði og þar og áfram vestur af uppfyllingunni sem þegar var komin, var fyrirhugað að halda áfram landgerð og búa þannig í haginn fyrir frekari stækkun fyrirtækja og uppbyggingu á svæðinu.[139] Í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996-2016* sem samþykkt var árið



Örfirisey á aðalskipulagsuppdrættinum 1996-2016.[140]

[138] *Aðalskipulag Reykjavíkur 1990-2010*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1991.
[139] *Morgunblaðið*, 26. janúar 1995, bls. 11; 19. júní 1996, bls. 2; 17. október 1996, bls. 38.
[140] *Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1997.

1997, var gert ráð fyrir samtals 15 hektara aukningu landrýmis í Vesturhöfn og Örfirisey, bæði vestan Örfiriseyjar og norðan Fiskislóðar, í framhaldi af þegar gerðri uppfyllingu og einnig norðan eyjunnar, þar sem nú var gert ráð fyrir auknu landrými fyrir olíubirgðastöðina.[141]

Árið 1998 var lokið uppfyllingu til suðvesturs í átt að Ánanaustum og um leið umfangsmiklum gatnagerðaframkvæmdum á svæðinu, þar sem gatan Fiskislóð var framlengd til suðvesturs og komið var á tengingu Fiskislóðar við nýtt hringtorg við mót Ánanausta og Mýrargötu. Með því gjörbreyttist tenging Vesturhafnarinnar við stofnbrautir. Samhliða gatnagerðinni var áfram unnið að landgerð á svæðinu samkvæmt skipulagsáætlunum og á árunum 1998-1999 var byrjað á vestasta hluta nýju uppfyllingarinnar. Fyrst var gerður sjóvarnargarður og landræma að suðvestanverðu og næsta áratuginn var smám saman bætt við uppfyllinguna til norðausturs í átt að Örfirisey.[142] Í *Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024*, sem tók gildi í janúar 2003 og er núgildandi aðalskipulag, er ekki gert ráð fyrir aukinni landfyllingu á svæðinu, umfram það sem ákvarðað var í *Aðalskipulaginu 1996-2016*.[143]

Áframhaldandi uppbygging við Fiskislóð:

Á síðari hluta 10. áratugarins voru byggð nokkur hús í viðbót sunnan Fiskislóðar, á þeim kafla sem framlengdur var til suðvesturs á þessum tíma, og eitt hús norðan götunnar á lóðinni suðvestan Fiskislóðar 101 (nú Fiskislóðar 49-51). Þar byggðu fyrirtækin Frostfiskur hf. og Arnarfiskur fiskverkunarhús árið 1995 og fékk það númerið Fiskislóð 99 (nú Fiskislóð



Svæðið á loftmynd frá 2002. Hér sést að búið er að byggja á nýrri uppfyllingu við Fiskislóð suðvestanverða og að byrjað er á nýrri landfyllingu til norðurs.[144]

[141] *Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1997, bls. 43-44.
[142] *Morgunblaðið*, 17. október 1998; Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 22-24.
[143] *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 2002.
[144] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

47). Húsin sem risu sunnan götunnar á þessum tíma voru Fiskislóð 82 (nú Fiskislóð 14), sem byggt var sem iðnaðar- og þjónustuhús á árunum 1996-1997 og Fiskislóð 80 (nú Fiskislóð 12), sem Reykjavíkurhöfn byggði sem bækistöð árið 1999, Fiskislóð 76 (nú Fiskislóð 2-8) sem Segull ehf. byggði sem atvinnuhúsnæði árið 1999 og Fiskislóð 84 (nú Fiskislóð 16), verkstæðis- og skrifstofuhús sem R. Sigmundsson ehf. byggði 1997 og Fiskislóð 86 (nú Fiskislóð 18), sem Dælur ehf. byggðu sem atvinnuhúsnæði 1999. Tvö síðastnefndu húsin voru byggð í áframhaldi af húsaröðinni sem ákvörðuð var með skipulaginu 1987 og voru byggð í svipaðri stærð og með sama fyrirkomulagi og þau hús.

Eftir því sem bæst hefur við uppfyllinguna vestan og norðan Fiskislóðar nú síðasta áratuginn hefur jafnóðum verið byggt á nýjum lóðum sem ákvarðaðar hafa verið á landrýminu. Á árunum 2000-2001 byggði Bú ehf. atvinnuhúsnæði norðan Fiskislóðar, á lóðinni Fiskislóð 45. Árið 2002 byggði Vélorka hf. tvílyft verslunar- og skrifstofuhús sunnan götunnar, á lóðinni Fiskislóð 10. Grandavör ehf. eða Seglagerðin Ægir byggði árið 2004 stórt lager- og verslunarhúsnæði á lóðinni Fiskislóð 3 vestarlega á svæðinu. Þá byggði Lýsi hf. á árunum 2004-2005 nýtt verksmiðjuhús á lóð sem staðsett er í vesturhorni uppfyllingarinnar og fengið hefur númerið 5-9 við Fiskislóð. Þangað flutti Lýsi hf. starfsemi sína þegar gömlu verksmiðjuhús fyrirtækisins við Grandaveg voru rifin. Á lóðinni Fiskislóð 1, sunnan lóðar Lýsis og vestan lóðarinnar númer 3, byggði Olíuverslun Íslands nýtt verslunar- og þjónustuhúsnæði á árunum 2005-2006. Þangað flutti verslunin Ellingsen úr gamla Allianzehúsinu við Grandagarð 2.



Loftmynd af svæðinu frá 2005. Lýsi hf. hefur byggt verksmiðjuhús sitt vestast á nýju uppfyllingunni og einnig er risið verslunar- og lagerhúsið að Fiskislóð 3. Verið er að gera nýja uppfyllingu við Norðurgarð.[145]

[145] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Á árunum 2005-2007 var klárað að fylla upp í kverkina sem eftir var norðvestan Fiskislóðar yfir að Örfirisey. Þá var þeirri landgerð sem rúmast innan marka núgildandi skipulags að mestu lokið. Á þessum tíma var einnig gerð uppfylling við Norðurgarð samkvæmt nýju deiliskipulagi fyrir það svæði sem tók gildi árið 2003. Þá var Norðurgarður lengdur um nærfellt helming og breikkaður þannig að hægt yrði að stækka hús Granda hf. (Norðurgarð 1) til norðausturs og byggja nýtt hús suðaustan við það. Ennfremur var gert ráð fyrir nýrri götu um svæðið.[146]

Árið 2006 var samþykkt nýtt deiliskipulag fyrir Vesturhöfn, þar sem afmarkaðar voru nýjar lóðir á yngsta hluta uppfyllingarinnar og nýjar þvergötur úr Fiskislóð.[147] Á þessum lóðum hafa á síðustu árum (2006-2008) verið byggð húsin Fiskislóð 11-13, sem er stálgrindarskemma fyrir geymslur til útleigu, Fiskislóð 29, sem er bílaþvottastöð og Fiskislóð 15-21 sem hýsir matvöruverslunina Krónuna og byggingarvöruverslunina BYKO.

Nokkur hús til viðbótar hafa risið nú á síðustu misserum (2009) en hafa enn ekki verið tekin í fulla notkun. Þar er um að ræða atvinnuhúsnæði sem Efrihlíð ehf. hefur byggt á lóð númer 31 við Fiskislóð, á norðvesturjaðri uppfyllingarinnar, verslunar- og þjónustuhús sem byggt hefur verið á lóðinni Fiskislóð 23-25, fiskverkunarhús sem Fiskkaup hf. hafa reist á lóðinni Fiskislóð 34-38 og prentsmiðjuhús sem Formprent ehf. hefur reist á lóðinni Fiskislóð 39.



Loftmynd af svæðinu frá 2007. Nýju uppfyllingunni er að mestu lokið og fleiri hús hafa verið reist á henni.[148]

[146] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Reykjavíkurhöfn, lóð Granda við Norðurgarð*, samþykkt af borgarráði 08.10.2002, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 20.02.2003 – *Morgunblaðið*, 4. október 2002, bls. 14; 25. október 2002, bls. 44.

[147] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhafnar*, samþykkt af borgarráði 15.06.2006, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 09.10.2006.

[148] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Örfirisey í dag:

Mikil breyting hefur orðið á starfsemi fyrirtækja í Vesturhöfn og Örfirisey á síðustu árum og um leið hafa myndast ákveðin skil í landnýtingu milli svæða. Eins og áður segir var Vesturhöfn skilgreind fyrst og fremst sem fiskihöfn eftir 1973 og allur inn- og útflutningur fluttur þaðan á næstu árum inn í Sundahöfn. Í Örfirisey átti að vera miðstöð fiskvinnslu. Meginaðstaða útgerðar og fiskvinnslu er enn í Vesturhöfn en á síðustu árum hefur orðið gríðarleg landaukning á svæðinu, eins og áður er lýst, og samfara henni hefur aukist umtalsvert eftirspurn eftir landi á þessum slóðum fyrir ýmiskonar atvinnustarfsemi, vöruskemmur og aðra starfsemi sem ekki fellur undir hafnsækna starfsemi. Þeirri eftirspurn hefur verið svarað með því að rýmka kvaðir um landnýtingu á vesturhluta svæðisins.

Í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkur er svæðið skilgreint sem hafnarsvæði og þar skal fyrst og fremst gera ráð fyrir hafnsækinni starfsemi, svo sem útgerð, fiskvinnslu, þjónustu við sjávarútveg, landhelgisgæslu, hafrannsóknum og tengdri starfsemi. Ennfremur er kveðið á um að svæði olíuhafnarinnar í Örfirisey skuli eingöngu vera fyrir birgða-, rekstrar og þjónustustarfsemi olíustöðvar. Á vestan og norðanverðu svæðinu er nú hins vegar einnig gert ráð fyrir starfsemi sem fellur undir skilgreiningu athafnasvæða. Á svæðinu norðvestan Grandagarðs, sem tekur til lóðanna númer 1-13 (oddatölur) við Grandagarð og á lóðum sem voru nýjar þegar skipulagið tók gildi í ársbyrjun 2003, það er lóðum við Fiskislóð númer 1, 2-8, 3, 10 og 17, 19 og 21 (nú Fiskislóð 15-21), 23 (nú Fiskislóð 23-25), 45, 47 og 49-51, er heimilt að reka verslanir og þjónustu, þar með taldar matvöruverslanir, sem ekki geta talist til



Loftmynd af svæðinu frá 2008. Flest húsin sem standa á svæðinu í dag eru risin eða í byggingu.[149]

[149] Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

hafnsækinnar starfsemi.[150] Þarna hefur nú myndast kjarni með vöruhúsum og stærri verslunum sem eru af því tagi sem gjarnan eru staðsettar í útjaðri byggðar. Til dæmis hafa verið opnaðar þarna verslanir Ellingsen (Fiskislóð 1), Bónus (Fiskislóð 2-8) Europris (Fiskislóð 3), Krónunnar og BYKO (Fiskislóð 15-21). Einnig má nefna að þekkingar- og þjónustufyrirtækið Exton hefur flutt starfsemi sína í húsið Fiskislóð 10, sem Vélorka hf. byggði á árunum 2001-2002.

Nýtt deiliskipulag sem samþykkt var fyrir Vesturhöfn árið 2006 tekur fyrst og fremst til þeirra lóða sem þá höfðu bæst við á svæðinu. Þar eru lóðir númer 33, 35, 37, 39 og 41 við Fiskislóð (sem enn eru flestar óbyggðar) og einnig lóðirnar númer 1, 3 og 3a við Hólmaslóð skilgreindar sem lóðir undir hafnsækna starfsemi og þar er gert ráð fyrir fiskverkun og fullvinnslu fiskafurða, þjónustusvæði fyrir olíustöðvar og annarri matvælaframleiðslu, ásamt annarri þjónustu sem tengd er útgerð, fiskvinnslu, sölu og þjónustu og rekstri hafnar.[151] Á svæðinu þar sem lóðirnar númer 33-41 við Fiskislóð eru staðsettar hefur nú einungis verið byggt eitt hús sem hýsa mun prentsmiðju (Fiskislóð 39). Eins og í aðalskipulaginu er kveðið á um að lóðirnar númer 15-19 (nú 15-21), 23-25, 27, 43, 45 og 47 við Fiskislóð séu fyrst og fremst fyrir verslun og þjónustustarfsemi. Þar er gert ráð fyrir fjölbreyttri starfsemi sem hentar á mörkum hafnarsvæðis, íbúðasvæðis og miðborgarsvæðis og þar er, eins og tilgreint er í aðalskipulaginu, heimilt að reka verslun og þjónustu sem ekki getur talist til hafnsækinnar starfsemi. Lóðir sem ætlaðar eru fyrir starfsemi sem er blanda af verslunar- og þjónustustarfsemi og hafnsækinni starfsemi eru lóðirnar númer 11-13, 29 og 31 við Fiskislóð.[152] Þar eru nú geymslur til útleigu á vegum fyrirtækisins Geymslur ehf. (Fiskislóð 11-13), bílaþvottastöðin Löður (Fiskislóð 29) og nýtt hús sem ætlað er fyrir iðnaðarrými (Fiskislóð 31).

Norðaustarlega við Fiskislóð eru fáein fyrirtæki með hafnsækna starfsemi, t.d. Aðalbjörg sf. (Fiskislóð 53 og 57-59), Toppfiskur (Fiskislóð 61 og 65) og Ögurvík (Fiskislóð 49-51). Við Hólmaslóð og Eyjarslóð er í dag blönduð starfsemi og þar er að finna verslanir, þjónustufyrirtæki, vörugeymslur, verkstæði og fleira.

Við Grandagarð og Norðurgarð er enn að finna hafnsækna starfsemi fyrst og fremst og þar eru staðsett ýmis sjávarútvegsfyrirtæki sem byggja afkomu sína á aðgengi að höfninni. Í húsunum við syðsta hluta Grandagarðs hafa þó á undanförnum árum orðið miklar breytingar á starfsemi. Þar ber helst að nefna breytingar á notkun BÚR-hússins svokallaða (Grandagarði 8) en árið 2003 keypti Reykjavíkurhöfn stóran hluta hússins undir starfsemi Víkurinnar – Sjóminjasafnsins í Reykjavík. Safnið var formlega opnað í húsinu þann 4. júní 2005. Á 90 ára afmæli Reykjavíkurhafnar 16. nóvember 2007 samþykkti stjórn Faxaflóahafna sf. að gefa Sjóminjasafninu fasteignina Grandagarð 8 og í febrúar 2008 var gengið frá undirritun afsals Faxaflóahafna til Sjóminjasafnisins á eigninni. Suðurhluta hússins hafa fjárfestar keypt og þangað hafa ýmis þekkingar- og innflutningsfyrirtæki flutt starfsemi sína, þar á meðal tölvuleikjaframleiðandinn CCP. Í tengslum við breytta starfsemi hefur húsið sjálft tekið miklum breytingum og hefur bæði verið hækkað og breytt í útliti og innra fyrirkomulagi.[153]

Nýjustu hugmyndir um breytta starfsemi í húsum á svæðinu snúa að verbúðunum við Grandagarð en nú er til auglýsingar tillaga um breytingu á *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024* sem leggur til að heimilaður verði á rekstur verslana og þjónustu í verbúðunum að Grandagarði 15-99, þar með talinna matvöruverslana, sem ekki geti talist til hafnsækinnar

[150] *Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 2002.
[151] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhafnar*, samþykkt af borgarráði 15.06.2006, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 09.10.2006.
[152] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhafnar*, samþykkt af borgarráði 15.06.2006, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 09.10.2006.
[153] *Morgunblaðið*, 1. desember 2004, bls. 12; 5. júní 2005, bls. 4; 11. febrúar 2008 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð 8 (B 4544) – Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 8.

starfsemi. Með þessu á að koma til móts við aukinn áhuga fyrirtækja og einstaklinga á að koma þarna upp ýmiss konar þjónustustarfsemi, svo sem litlum verslunum með sælkeravörur, vinnustofum handverks- og listafólks, fiskbúðum og öðru.[154]

Nafngiftir gatnanna

Nafngiftir gatnanna sem hér um ræðir eiga einkum rætur að rekja til staðhátta. Götuheitin hafa ýmist endinguna -slóð eða -garður.

Eyjarslóð

Nafn götunnar mun vera dregið af eyjunni sem hún liggur um, Örfirisey. Gatan hét áður Eyjargata, en nafni hennar var breytt í júní 1982.[155]

Fiskislóð

Nafn götunnar var ákveðið árið 1983 og vísar að öllum líkindum til þeirrar starfsemi sem fram fer í Örfirisey og tengist útgerð og fiskvinnslu. Árið 1999 var númerum við götuna breytt. Hús við Fiskislóð 76-139 fengu þá númer frá 2 upp í 83.[156]

Grandagarður

Grandagarður er gata á uppfyllingu út í Örfirisey. Hún er nefnd eftir Örfiriseyjargranda eða Grandanum, sem var grjótgarður sem tengdi Örfirisey við land. Á árunum 1913-1917 var reistur hafnargarður á Grandanum, 380 m að lengd og 2,5 metrar á breidd. Á árum seinni heimsstyrjaldar var Grandagarðurinn breikkaður í um 36 metra og síðan hafa verið gerðar miklar uppfyllingar beggja vegna hans og götur og mannvirki þar sem áður var sjór.[157]

Norðurgarður

Gatan Norðurgarður liggur á uppfyllingu sem gerð var við hafnargarðinn Norðurgarð á 7. áratugnum. Við hana stendur eitt hús, frystihús HB Granda, Norðurgarður 1.

Hólmaslóð

Nafn götunnar minnir á kaupstaðinn, Hólmskaupstað, sem áður fyrr var í Örfirisey. Gatan hét áður Hólmsgata, en nafni hennar var breytt í júní 1982.[158]

---

[154] Skipulagsstjóri Reykjavíkur: http://www.rvk.is/Desktopdefault.aspx/tabid-736/1268_read-14266/.
[155] Páll Líndal: *Reykjavík. Sögustaður við Sund.* A–G, bls. 130 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð.
[156] Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Fiskislóð.
[157] Páll Líndal: *Reykjavík. Sögustaður við Sund.* A–G, bls. 162-164 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Grandagarð.
[158] Páll Líndal: *Reykjavík. Sögustaður við Sund.* H–P, bls. 54 – Borgarskjalasafn: Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Hólmaslóð.

Varðveislumat

Við mat á varðveislugildi byggðar er beitt svokallaðri SAVE-aðferð (Survey of Architectural Value in the Environment) sem gerð er grein fyrir í ritinu *Leiðbeiningar um gerð bæja- og húsakannana,* útgefnu af Húsafriðunarnefnd ríkisins 1996. Þar er höfð til hliðsjónar dönsk SAVE-aðferð, þar sem lagt er mat á fjóra þætti: *Listrænt gildi, menningarsögulegt gildi, umhverfisgildi og upprunalega gerð.* Varðveislugildi húsa byggist síðan á innbyrðis mati á vægi hvers þáttar og vega þar þyngst gildi byggingarlistar, menningarsögu og umhverfis. Einnig er stuðst við Húsverndarskrá Reykjavíkur sem gefin var út sem þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996–2016, Húsvernd í Reykjavík, svæðið innan Hringbrautar / Snorrabrautar*.

Til umfjöllunar er svæðið Örfirisey og Grandinn í Reykjavík, en svæðið afmarkast af sjávarmáli í allar áttir nema að suðvestanverðu, en þar afmarkast það af norðvesturenda Mýrargötu, suðvesturenda Fiskislóðar og suðvesturlóðamörkum Fiskislóðar 1. Um er að ræða staðgreinireiti **1.010.0**, **1.011.0**, **1.012.0**, **1.014.0**, **1.085.0**, **1.086.0**, **1.087.0** og **1.089.0**.

Þrjú þeirra húsa sem hér eru könnuð teljast hafa gildi til sérstakrar varðveislu út frá sjónarmiðum minjavörslu um listrænt eða byggingarsögulegt gildi, menningarsögulegt gildi og umhverfisgildi. Þau eru Grandagarður 2, verbúðirnar við Grandagarð 15-39 og 41-99 og Grandagarður 14.

Önnur hús á svæðinu teljast ekki hafa gildi til sérstakrar varðveislu út frá sjónarmiðum minjavörslu um listrænt og byggingarsögulegt gildi. Byggingarnar bera einkenni síns tíma en ekki þau sérkenni að ástæða sé til að setja sérstök ákvæði um verndun þeirra. Menningarsögulegt gildi þeirra er einkum fólgið í tengslum við þróun og sögu svæðisins sem hafnarsvæðis og miðstöð fiskiðju og annarrar hafnartengdrar starfsemi.

Varðveislumat húsa á ofangreindu svæði:

RAUÐUR FLOKKUR: Hús sem huga ber að friðun á.

Grandagarður 2.

Í skýrslu Minjasafns Reykjavíkur *Mýrargötusvæði. Húsakönnun og fornleifaskráning* (nr. 98/2003) er varðveislugildi þessa húss talið nokkuð, þar sem ekki eru mörg fiskverkunarhús eftir frá þesssum uppgangstíma reykvískrar fiskverkunar. Lagt var til að húsið nyti verndar í ljósgulum flokki: Byggðamynstur sem lagt er til að vernda, sem gilti á svæðinu sunnan Mýrargötu.

Húsafriðunarnefnd ríkisins hefur nú sent menntamálaráðherra beiðni um friðun hússins sem taka skuli til ytra borðs aðalhúss (feb. 2007, ítrekað í jan. 2009). Húsið er því í rauðum flokki: Byggingar sem lagt er til að friða, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur.

Verbúðir við Grandagarð 15-39 og 41-99.

Í Húsverndarskrá Reykjavíkur er lagt til að verbúðirnar við Grandagarð njóti verndar í grænum flokki: Verndun 20. aldar bygginga, sem áhugavert dæmi um iðnaðararkitektúr í anda fúnksjónalisma.

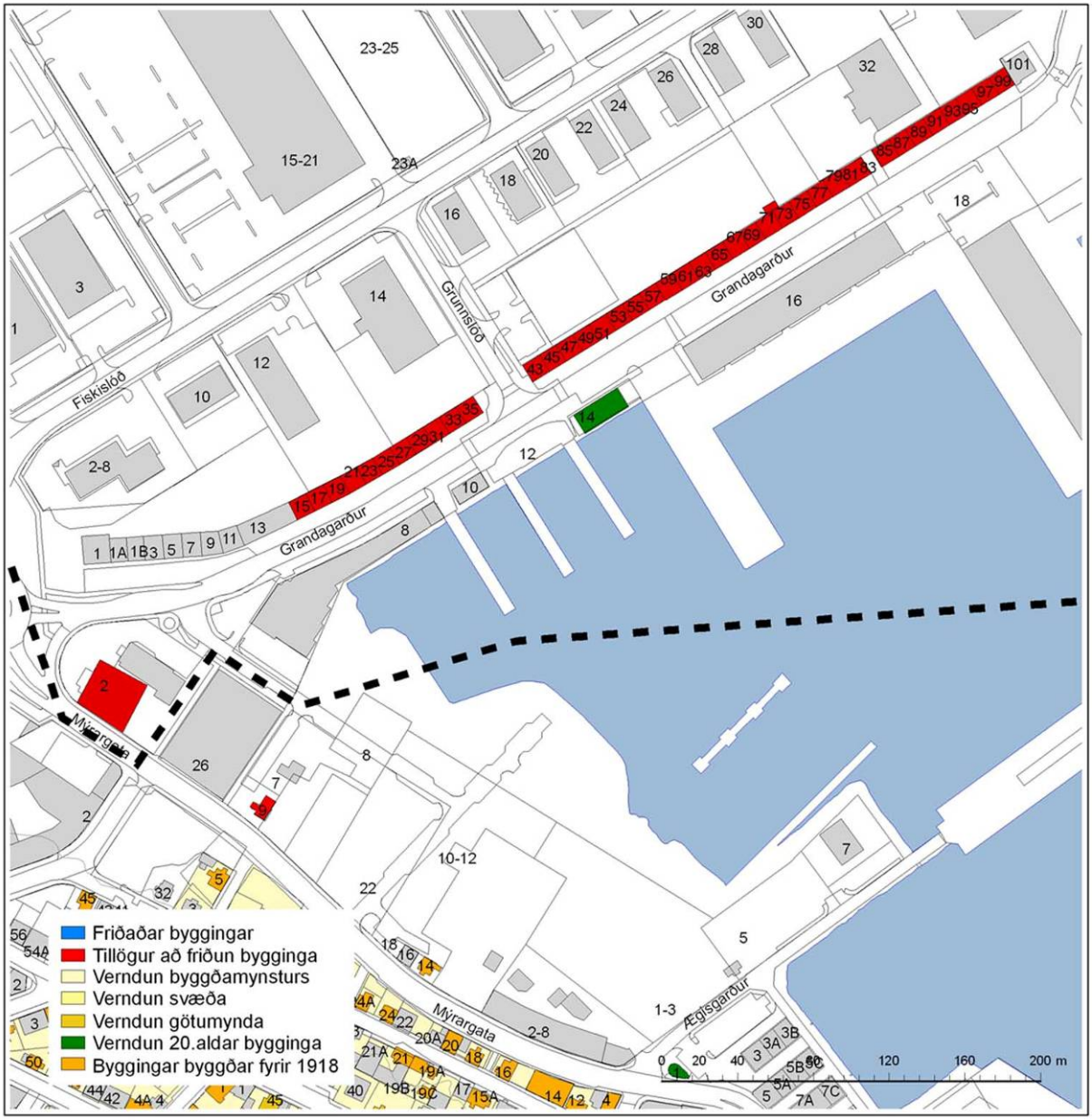
Húsafriðunarnefnd ríkisins hefur nú sent menntamálaráðherra beiðni um friðun verbúðanna við Grandagarð sem taka skuli til ytra borðs þeirra (des. 2008). Húsin eru því í rauðum flokki: Byggingar sem lagt er til að friða, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur.

GRÆNN FLOKKUR: Verndun 20. aldar bygginga. Hús með listrænt gildi, 30 ára og eldri, höfundardæmi. Sýna þarf sérstaka aðgát við hönnun breytinga og viðbygginga.

Grandagarður 14.

Skrifstofu- og atvinnuhús byggt í anda módernisma 6. áratugarins. Sérhannað fyrir starfsemi Slysavarnarfélags Íslands. Gott dæmi um höfundarverk Gísla Halldórssonar arkitekts. Hefur mikið gildi fyrir umhverfi Grandagarðs og Vesturhafnar. Óbreytt að mestu frá upprunalegri gerð, utan þess að opi fyrir bátaskýli á bakhlið hefur verið lokað.

HÚSVERNDARKORT REYKJAVÍKUR



Húsaskrá

Ítarskráning og varðveislumat

Byggingarár **1925**

Grandagarður 2

Fyrsti eigandi Alliance hf.

Hönnun Guðmundur H. Þorláksson byggingarmeistari

Upphafleg notkun Pakkhús





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar		Hönnuðir breytinga	
Tegund	Steinsteypt	Tvílyft	1925	Viðbygging /þrílyft	Guðmundur H. Þorl.	bygg.m
Klæðning	Múrsléttað	Port	1930	Viðbygging	Guðmundur H. Þorl.	bygg.m
Þakgerð	Mænisþak	Ris	1972	Viðbygging	Gísli Halldórsson	arkitekt
Þakklæðning	Bárujárn		1985	Vindfang		
Undirstöður						

Saga

Í upphafi 3. áratugarins voru stofnuð mörg fyrirtæki hér á landi til að ná sem mestu af útflutningi á fiskafurðum á eigin hendur. Eitt stærsta fyrirtækið var Alliance í Reykjavík. Helsta athafnarsvæði þess var í Ánanaustum, þar sem voru víðfeðm stakkstæði til fiskþurrkunar, hjallar og fiskþurrkunarhús. Árið 1925 lét Alliance byggja tvílyft fiskgeymsluhús á lóð sinni í Ánanaustum (eystri álma núverandi húss). Á efri hæð þess voru þurrkunarklefar með tilheyrandi loftrásum og þótti mikil nýlunda að gerð voru skiptispor fyrir fiskgrindurnar í gólfinu. Árið 1925 var einnig byggður þrílyftur vélasalur, áfastur vesturhlið geymsluhússins (miðhluti núverandi húss). Árið 1930 var byggt nýtt þvotta- og vélahús á lóðinni (vestari álma núverandi húss). Í því húsi var fiskurinn vaskaður. Ellingsen eignaðist húsið árið 1972 og fékk sama ár leyfi til að byggja verslunar- og skrifstofuhús úr steinsteypu á lóðinni norðan við eldra húsið. Sama ár var lóðunum Ánanaustum A og B breytt í Mýrargötu 28. Árið 1975 innréttaði verslunin Ellingsen skrifstofur og geymslur í hluta jarðhæðar eldri húsanna. Árið 1985 var nafni hússins breytt í Grandagarð 2.

Í skýrslu Minjasafns Reykjavíkur *Mýrargötusvæði. Húsakönnun og fornleifaskráning* (nr. 98/2003) er varðveislugildi þessa húss talið nokkuð, þar sem ekki eru mörg fiskverkunarhús eftir frá þesssum uppgangstíma reykvískrar fiskverkunar. Lagt var til að húsið nyti verndar byggðamynsturs sem gilti á svæðinu sunnan Mýrargötu.

Árið 2006 var gerð tillaga að nýju deiliskipulagi á svæðinu sem gerði ráð fyrir niðurrifi hússins. Í kjölfarið gerði Húsafriðunarnefnd tillögu að friðun hússins og sendi erindi þess efnis til menntamálaráðherra (feb. 2007, ítrekað í jan. 2009).

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Eldra húsið er steinsteypuklassík en viðbyggingin síðfúnkísstíll.

Menningarsögulegt gildi: Tengist sögu atvinnu, útgerðar og verslunar í Reykjavík.

Umhverfisgildi: Bygging setur sterkan svip á umhverfi sitt.

Upprunaleg gerð: Húsið er óbreytt að upprunalegri gerð en byggt hefur verið við það.

Varðveislugildi: **Húsafriðunarnefnd ríkisins hefur gert tillögu að friðun hússins sem taka skuli til ytra borðs aðalhúss. Húsið er því í rauðum flokki: Byggingar sem lagt er til að friða, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur (sjá þemaheftið *Húsvernd í Reykjavík* 1998).**

Byggingarár **1947**

Grandagarður 8

Fyrsti eigandi Fiskimálanefnd

Hönnun Gísli Halldórsson og Sigvaldi Thordarson, arkitektar

Upphafleg notkun Fiskvinnslu- og hraðfrystihús





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar		Hönnuðir breytinga	
Tegund	Steinsteypt	Tvílyft	1958	Hækkun s-enda	Sigvaldi Thordarson	arkitekt
Klæðning			1977	Þakhækkun s-enda	Jón B. Stefánsson	verkfræ
Þakgerð			1979	Útbygging s-hlið	Ingimundur Sveinss.	arkitekt
Þakklæðning			1982	Viðbyggingar	Ingimundur Sveinss.	arkitekt
Undirstöður			2005	Viðbygging v/n-enda Innr. sjóm.safn 2. h.	Teiknistofa Halldórs Guðmundssonar	arkitekt
			2006	Hækkun s-enda Viðbygging v/s-enda	Eon-arkitektar	
			2007	Hækkun n-hluta Viðbygging v/n-enda Ný klæðning		

Saga

Hús þetta var reist á árunum 1946-1947 undir starfsemi Fiskiðjuvers ríkisins. Það er byggt úr járnbentri steinsteypu og var upphaflega tvílyft. Í suðurenda þess var frystigeymsla og niðursuðuverksmiðja, í miðhlutanum var vélasalur og pökkunarvinnustofa og í norðurbyggingunni voru fiskmóttaka, afgreiðsla, frystiklefar, flökunarsalur o.fl. Húsið var á sínum tíma ein stærsta verksmiðjubygging á landinu og hraðfrystihúsið meðal hinna fullkomnustu og nýtískulegustu. Þarna starfaði Fiskiðjuverið fram til ársins 1959, en þá keypti bæjarsjóður húsið undir frystihúsrekstur Bæjarútgerðar Reykjavíkur. Bæjarútgerðin starfrækti þarna frystihús fram á 9. áratug aldarinnar. Árið 1958 var suðurendi hússins hækkaður upp í þrjár hæðir og árið 1977 var byggt valmaþak ofan á 3. hæðina. Árið 1979 var gerð útbygging á suðurhlið hússins (við 2. hæð). Hún var endurbyggð 2001. Árið 1982 var reist tvílyft frystigeymsla við suðurhlið hússins en hún hefur nú [2009] verið fjarlægð. Sama ár var byggð einlyft viðbygging við norðurenda hússins. Árið 1985 sameinaðist Bæjarútgerð Reykjavíkur fyrirtækinu Ísbirninum hf. og húsið komst í eigu nýs fyrirtækis, Granda hf. Frystingu var þá hætt í húsnæðinu og síðan stóð það að mestu autt í tæp 20 ár. Árið 2003 keypti Reykjavíkurhöfn stóran hluta hússins undir starfsemi sjóminjasafnsins Víkurinnar. Síðan hafa verið gerðar miklar útlitsbreytingar á húsinu. Meðal annars hefur verið byggð inndregin 4. hæð ofan á suðurendann og glerviðbygging við framhlið, en ofan á norðurhlutann hefur verið byggð 3. hæðin, auk þess sem viðbyggingin við norðurendann hefur verið hækkuð í þrjár hæðir. Þá hefur húsið allt verið klætt með steinflísum og málmklæðningu. Í dag er húsið nýtt sem skrifstofuhúsnæði ýmissa þekkingar- og innflutningsfyrirtækja og 2. hæð norðurhlutans sem sýningarsalur Sjóminjasafnsins.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Upphaflega atvinnuhúsnæði í fúnkisstíl, en er nú mikið breytt.

Menningarsögulegt gildi: Eitt elsta húsið á Grandauppfyllingu. Vitnisburður um stórhug í uppbyggingu sjávarútvegs um miðja 20. öld.

Umhverfisgildi: Nokkuð gildi fyrir umhverfi Grandagarðs og Vesturhafnar. Grunnform hússins tekur mið af umhverfi í hafnarkróknum.

Upprunaleg gerð: Útlitsbreytingar síðustu ára hafa gjörbreytt ásýnd hússins.

Varðveislugildi: **Ekki er gerð tillaga um sérstök verndunarákvæði.**

Byggingarár **>1960**

Grandagarður 10

Fyrsti eigandi Guðrún Ingólfsdóttir **Hönnun** Ókunnur **Upphafleg notkun** Kaffisöluvagn





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar		Hönnuðir breytinga	
Tegund	Timbur	Einlyft	1975	Viðbygging	Leifur Blumenstein	byggfr.
Klæðning	Timbur			Ný klæðning		
Þakgerð			<1994	Viðbygging	Teiknistofa	
Þakklæðning	Bárujárn				Húsasmiðjunnar	
Undirstöður	Steinsteyptar					

Saga

Við syðstu verbúðabryggjuna rétt við norðurenda hússins Grandagarðs 8, var árið 1950 komið fyrir kaffivagni á hjólum. Guðrún Ingólfsdóttir veitingakona hafði keypt kaffivagninn af Bjarna Kristjánssyni, sem í mörg ár hafði haft hann á Steinbryggjuplaninu á horni Tryggvagötu og Pósthússtrætis, en lokaði honum og flutti burt þaðan vorið 1950. Guðrún kom vagninum fyrir á fyrrnefndum stað á Grandagarði og seldi þar kaffi og meðlæti við miklar vinsældir sjómanna, hafnarverkamanna og annarra þeirra sem störfuðu á svæðinu. Vagninn var í raun lítill skúr á tveimur steinhjólum. Í honum var hátt söluborð og bekkir við gluggana og þar gátu um 10-15 manns staðið upp á endann. Skömmu eftir 1960 var vagninn stækkaður þannig að hægt var að koma fyrir í honum bekkjum til að sitja á. Þá hefur honum líklega verið breytt í lítið timburhús á steyptum grunni. Húsið var ekki brunavirt fyrr en í júlí 1974 og er þá sagt vera einlyft timburhús á steyptum grunni, vatnsklætt að utan og með bárujárnsklæddu timburþaki (8,9 x 4,9 x 3 m að stærð). Á árunum 1974-75 var húsinu breytt í núverandi mynd, þegar það var stækkað um tvo þriðju til norðurs eftir teikningum Leifs Blumensteins arkitekts. Eini upprunalegi hluti þess var þá eldhúsið, en við bættist stórt rými fyrir afgreiðslu og matsal. Húsið var virt að nýju árið 1977. Því er þá lýst sem einlyftu timburhúsi með risi, bárujárnsklæddu á bæði veggjum og þaki (14,5 x 8,4 x 2,8 m að stærð). Árið 1994 var samþykkt þegar gerð stækkun hússins. Um var að ræða lausan skúr við suðurenda hússins sem upphaflega var komið fyrir til bráðabirgða, án formlegs samþykkis byggingarfulltrúa. Skúrinn mun hafa verið hannaður af teiknistofu Húsasmiðjunnar og smíðaður af Ólafi Guðlaugssyni. Í dag [2009] er enn rekin í húsinu veitingasala undir nafninu Kaffivagninn.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Veitingaskáli.

Menningarsögulegt gildi: Hefur menningarsögulegt gildi út frá tengslum við sögu og þróun gömlu hafnarinnar í Reykjavík.

Umhverfisgildi:

Upprunaleg gerð: Mikið breytt frá upprunalegri gerð.

Varðveislugildi: **Ekki er gerð tillaga um sérstök verndunarákvæði.**

Byggingarár **1960**

Grandagarður 14

Fyrsti eigandi Slysavarnarfélag Íslands

Hönnun Gísli Halldórsson arkitekt

Upphafleg notkun Skrifstofu- og verkstæðishús





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar			
Tegund	Steinsteypt	Þrílyft	1991	Ný klæðning		
Klæðning	Múrsléttað		1994	Gluggabreyting	Leifur Gíslason	byggfr.
Þakgerð	Skáþak(skúrþak)		1995	Bátaskýli lokað	Gísli Halldórsson	arkitekt
Þakklæðning	Steypt		1998	Útlitsbreyting n-gafli	Leifur Gíslason	byggfr.
Undirstöður						

Saga

Slysavarnarfélag Íslands fékk í september 1958 leyfi til að byggja þrílyft skrifstofu- og geymsluhús úr steinsteypu á lóð við Grandagarð, norðaustan við verbúðabryggjurnar. Húsinu var ætlað að vera aðalbækistöð Slysavarnarfélagsins. Gísli Halldórsson arkitekt teiknaði húsið upphaflega með flötu þaki en breytti teikningunum á meðan húsið var í byggingu svo það var byggt með sérstæðu bogadregnu þaki sem setur sterkan svip á það. Húsið mun hafa verið um eitt ár í byggingu. Það var vígt við hátíðlega athöfn í maí 1960 en var fyrst virt til brunabóta í mars 1961, sem nýtt skrifstofu-, funda- og verkstæðishús. Þetta er þrílyft hús, byggt úr steinsteypu, slétthúðað og málað að utan og með steinsteyptu þaki. Húsið var sérsniðið að starfsemi Slysavarnarfélagsins og sérstakt fyrir þær sakir að á neðstu hæð þess suðaustanverðri, sem snýr að einni bátahöfninni, var opin bátageymsla eða bátaskýli sem tók upp á aðra hæð hússins. Þar inni var björgunarbátur félagsins geymdur þegar hann var ekki í notkun. Á neðstu hæð hússins voru einnig verkstæði, æfingasalir, geymslur og önnur aðstaða fyrir björgunarsveitina og áhöfn bátsins. Á 2. hæðinni voru skrifstofur félagsins og stjórnarherbergi og á 3. hæðinni var fundarsalur fyrir 140 manns, eldhús og fleira. Fundarsalurinn var klæddur viði og gólf voru þar með parketi. Svalir eru eftir bakhlið 3. hæðarinnar endilangri. Húsinu hefur lítið verið breytt frá því að það var byggt utan þess að bátaskýlinu sem opið var á bakhlið hússins hefur verið lokað. Einnig hefur gluggum og opnanlegum fögum verið breytt vegna skemmda á gluggajárnum og á norðurgafli hefur verið komið fyrir útidyrum og glugga í stað innkeyrsludyra. Slysavarnarfélagið starfaði í húsinu til ársins 1999, þegar Slysavarnarfélag Íslands og Landsbjörg sameinuðust í nýtt félag sem flutti starfsemi sína að Stangarhyl í Árbæ.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Skrifstofu- og atvinnuhús byggt í anda módernisma 6. áratugarins.

Menningarsögulegt gildi: Sérhannað fyrir starfsemi Slysavarnarfélagsins. Gott dæmi um höfundarverk Gísla Halldórssonar arkitekts.

Umhverfisgildi: Mikið gildi fyrir umhverfi Grandagarðs og Vesturhafnar.

Upprunaleg gerð: Óbreytt að mestu, utan þess að opi fyrir bátaskýli á bakhlið hefur verið lokað.

Varðveislugildi: **Lagt er til að húsið njóti verndar í grænum flokki: Verndun 20. aldar bygginga, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur (sjá þemaheftið *Húsvernd í Reykjavík* 1998).**

Byggingarár **1950**

Grandagarður 20

Fyrsti eigandi Faxi sf.

Hönnun Sigurður Guðmundsson og Eiríkur Einarsson

Upphafleg notkun Síldarverksmiðja





Upphafleg gerð

Tegund	Steinsteypt
Klæðning	Múrsléttað
Þakgerð	Mænisþak
Þakklæðning	Asbest/Steypt
Undirstöður	

Útlit

Fjórlyft
Ris

Helstu breytingar

1964	Bruni		
1964	Hráefnislyftur	Verkfræðistofa Guðmundar og Kristjáns	
1966	Mjölskemma	Bárður Daníelsson	arkitekt
1976	Mjölgeymar	Vilhjálmur Þorlákss.	verkfr.
1977	Lyftuturn o.fl.	Vilhjálmur Þorlákss.	verkfr.
1982	Mjölgeymar	Vilhjálmur Þorlákss.	verkfr.
1996	Nýbygging	Sigurbjörn Kjartansson	arkitekt
2008	Ný klæðning á mjölskemmu	Mannvit - verkfræðistofa	

Saga

Reykjavíkurbær og hlutafélagið Kveldúlfur stofnuðu árið 1948 með sér sameignarfélagið Faxa sf. um byggingu nýrrar síldarverksmiðju í Örfirisey. Bygging verksmiðjunnar mun hafa hafist í ágúst 1948. Í nóvember 1950 voru brunavirtar fjórar byggingar á lóðinni. Á henni sunnanverðri var svokallað þurrsíldarhús sem var gríðarstór skemma, þrjár hæðir með risi, byggð úr stálgrind og steinsteypu og klædd bárujárni á veggjum og þaki. Göng sem síldin var flutt um lágu frá kjallara hússins yfir í síldarþrær sem staðsettar voru sunnan við húsið. Þetta hús brann að mestu til grunna í eldsvoða árið 1964 og það sem eftir stóð var rifið. Næst norðan við þurrsíldarhúsið var byggt síldarbræðslu- og úrvinnsluhús og stendur sú bygging enn, hér um bil á miðri lóðinni. Þetta er fjórlyft hús með mjórri þakhæð eftir miðjuási, byggt úr járnbentri steinsteypu, með asbestklæddu þaki að hluta og steinsteypuþaki yfir þakhæðinni. Ketilhús var byggt suðvestantil á lóðinni, og stendur þar enn á sínum stað. Það er einlyft en hátt hús með lágu risi, byggt úr stálgrind klæddri timbri og bárujárni. Göng úr járnbentri steinsteypu lágu frá ketilhúsinu að þurrsíldarskemmunni. Norðan við ketilhúsið voru reistir tveir lýsis- og olíugeymar. Sunnantil á lóðinni var einnig byggt dæluhús, steinsteypt og með steinsteyptu skáþaki. Síldar- og fiskimjölsverksmiðjan keypti Faxaverksmiðjuna 1962. Árið 1966 var byggð ný mjölskemma á lóðinni norðanverðri. Á árunum 1976–78 voru reistir sex stórir mjöltankar á lóðinni austanverðri, suðaustan við gamla úrvinnsluhúsið, ásamt lyftuturni og þakskýli. Fjórir mjöltankar í viðbót voru reistir 1980, en nú hefur verið samþykkt að fjarlægja alla mjöltankana og tengd mannvirki af lóðinni (mars 2009). Árið 1996 var byggt nýtt verksmiðjuhús á lóðinni, norðvestan við gamla úrvinnsluhúsið. Þá starfaði þarna fyrirtækið Faxamjöl hf. Í dag er verksmiðjan í eigu HB Granda hf.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Verksmiðjubyggingar frá miðri 20. öld.

Menningarsögulegt gildi: Tengjast sögu atvinnu og útgerðar í Reykjavík. Fyrsta síldarverksmiðja landsins þar sem beitt var þurrvinnslu.

Umhverfisgildi: Fiskverkunarhús sem eru hluti af umgjörð Reykjavíkurhafnar.

Upprunaleg gerð: Húsin eru óbreytt að mestu frá upprunalegri gerð.

Varðveislugildi: **Ekki er gerð tillaga um sérstök verndunarákvæði.**

Byggingarár **1965**

Grandagarður 101

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnun Eiríkur Einarsson arkitekt

Upphafleg notkun Baðhús: Hafnarböðin





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar			Hönnuðir breytinga	
Tegund	Steinsteypt	Einlyft	1989	Útlitsbreyting Veitingahús innr.	Vignir Albertsson	byggfr.
Klæðning						
Þakgerð	Flatt þak		1993	Útlitsbreyting	Vignir Albertsson	byggfr.
Þakklæðning	Steypt		2000	Sólskáli Viðbygging v/framhl. Viðbygging v/bakhl. Útlitsbreyting	Páll Björgvinsson	arkitekt
Undirstöður			2008	Viðbygging v/bakhl.	Þorgeir Jónsson	arkitekt

Saga

Um miðjan 7. áratuginn var reist hús við norðurenda verbúðalengjunnar á Grandagarði sem þjóna átti sem baðhús fyrir Vesturhöfnina. Húsið var byggt á vegum Reykjavíkurhafnar og var byggingu þess lokið snemma árs 1967 og aðstaðan þá opnuð. Þetta er einlyft hús, steinsteypt með steyptu, flötu þaki, byggt áfast við nyrsta skýlið í verbúðalengjunni en stendur eilítið innar á lóð sinni en verbúðirnar. Þarna voru frá upphafi starfrækt Hafnarböðin svokölluðu, þar sem boðið var upp á sturtu- og hreinlætisaðstöðu fyrir sjómenn og aðra starfsmenn við höfnina, á Grandanum og í Örfirisey. Í ágúst 1980 var Hafnarböðunum lokað en sumarið 1981 opnuðu nýir rekstraraðilar aðstöðuna á ný og buðu þá einnig upp á veitingasölu í húsinu. Síðan hafa verið gerðar miklar breytingar á innréttingum og útliti hússins og árið 1989 var búið að afleggja baðaðstöðuna með öllu og breyta staðnum í veitingahús. Síðan hefur verið rekinn þarna veitingastaðurinn Grandakaffi. Árið 2000 var búið að reisa yfirbyggðan sólpall við framhlið hússins og stækka frystiklefa við bakhlið þess. Árið 2008 var samþykktur timburpallur með skjólveggjum og skjólþaki við bakhlið hússins og minniháttar breytingar á innra fyrirkomulagi. Þær breytingar sem gerðar hafa verið á síðustu árum hafa breytt mjög ásýnd hússins.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Þjónustubygging frá 7. áratug 20. aldar.

Menningarsögulegt gildi: Tengist sögu atvinnu og útgerðar í Reykjavík.

Umhverfisgildi:

Upprunaleg gerð: Nýlegar breytingar hafa breytt mjög ásýnd hússins.

Varðveislugildi: **Ekki er gerð tillaga um sérstök verndunarákvæði.**

Byggingarár **1946-1949** **Grandagarður 15-39**

Fyrsti eigandi Hafnarstjórinn í

Hönnun Eiríkur Einarsson arkitekt

Upphafleg notkun Verbúðir





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar		Hönnuðir breytinga	
Tegund	Steinsteypt	Einlyft	1987	Rifnar verbúðir 37,		
Klæðning	Múrsléttað	Ris		39, 41		
Þakgerð			2007	Endurbætur	Hjörleifur Stefánsson	arkitekt
Þakklæðning	Steypt					
Undirstöður						

Saga

Hafnarstjórinn í Reykjavík fékk í júlí 1945 leyfi til að byggja 103 metra langt geymsluhús á nýrri uppfyllingu meðfram Grandagarði. Hugmyndin var að byggja röð af skýlum með sterkbyggðri norðvesturhlið sem þjóna myndi sem brimbrjótur gegn sjógangi um leið og skapað yrði nauðsynlegt geymslurými fyrir hafnar- og útgerðarstarfsemi. Upphaflega teiknaði Valgeir Björnsson hafnarstjóri húsin en gerðar voru kröfur um útlitsbreytingar og gerði Eiríkur Einarsson arkitekt þá nýjar teikningar. Bygging fyrsta áfanga lengjunnar hófst 1946 og í ársbyrjun 1947 var byrjað að taka hluta hennar í notkun. Í árslok 1949 var búið að byggja 22 verbúðir. Er þar um að ræða suðurhelming verbúðalengjnnar (nr. 15-57). Árið 1955 var byrjað að byggja 20 verbúðir til viðbótar. Byggingu þeirra var lokið fyrir 1960 og er það norðurhelmingur lengjunnar (nr. 59-99). Skýlin eru hvert um sig ein hæð og ris, byggð úr steinsteypu, óeinangruð að innan og með steinsteyptu þaki. Á milli þeirra eru skilrúm, vikurhlaðin eða úr timbri. Árið 1982 var verbúðin nr. 83 rifin að hluta til að mynda aðkomuleið að nýrri lóð vestan verbúðanna. Árið 1987 voru verbúðirnar nr. 37-41 rifnar til hægt væri að mynda umferðartengingu við Fiskislóð. Í dag [2009] er lóð verbúðanna skipt í tvennt, Grandagarð 15-39 og Grandagarð 41-99. Árið 2007 hófust endurbætur á verbúðunum sem miða að því að koma í veg fyrir frekari raka- og frostskemmdir. M.a. hefur verið skipt um glugga og hurðir, en um leið miðað að því að útliti verbúðanna sé sem minnst raskað. Húsafriðunarnefnd hefur gert tillögu að friðun verbúðanna og sent erindi þess efnis til menntamálaráðherra (des. 2008). Skv. nýlegri tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur (feb. 2000) er gert ráð fyrir að heimilt verði að reka verslun og þjónustu í verbúðunum.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Áhugavert dæmi um iðnaðararkitektúr í anda fúnksjónalisma.

Menningarsögulegt gildi: Meðal elstu húsanna á Grandauppfyllingu. Mikilvægur vitnisburður um sögu og uppbyggingu svæðisins.

Umhverfisgildi: Sérstæð húsalengja byggð til varnar sjógangi. Setur mikinn svip á umhverfi Grandagarðs og Vesturhafnar.

Upprunaleg gerð: Húsin eru óbreytt að mestu frá upprunalegri gerð.

Varðveislugildi: **Húsafriðunarnefnd ríkisins hefur gert tillögu að friðun verbúðanna við Grandagarð sem taka skuli til ytra borðs þeirra. Húsin eru því í rauðum flokki: Byggingar sem lagt er til að friða, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur (sjá þemaheftið *Húsvernd í Reykjavík* 1998).**

Byggingarár **1946-1960** **Grandagarður 41-99**

Fyrsti eigandi Hafnarstjórinn í **Hönnun** Eiríkur Einarsson arkitekt **Upphafleg notkun** Verbúðir





Upphafleg gerð		Útlit	Helstu breytingar		Hönnuðir breytinga	
Tegund	Steinsteypt		1981	Rifin verbúð 83		
Klæðning	Múrsléttað		1987	Rifnar verbúðir 37, 39, 41		
Þakgerð						
Þakklæðning	Steypt		2007	Endurbætur	Hjörleifur Stefánsson	arkitekt
Undirstöður						

Saga

Hafnarstjórinn í Reykjavík fékk í júlí 1945 leyfi til að byggja 103 metra langt geymsluhús á nýrri uppfyllingu meðfram Grandagarði. Hugmyndin var að byggja röð af skýlum með sterkbyggðri norðvesturhlið sem þjóna myndi sem brimbrjótur gegn sjógangi um leið og skapað yrði nauðsynlegt geymslurými fyrir hafnar- og útgerðarstarfsemi. Upphaflega teiknaði Valgeir Björnsson hafnarstjóri húsin en gerðar voru kröfur um útlitsbreytingar og gerði Eiríkur Einarsson arkitekt þá nýjar teikningar. Bygging fyrsta áfanga lengjunnar hófst 1946 og í ársbyrjun 1947 var byrjað að taka hluta hennar í notkun. Í árslok 1949 var búið að byggja 22 verbúðir. Er þar um að ræða suðurhelming verbúðalengjnnar (nr. 15-57). Árið 1955 var byrjað að byggja 20 verbúðir til viðbótar. Byggingu þeirra var lokið fyrir 1960 og er það norðurhelmingur lengjunnar (nr. 59-99). Skýlin eru hvert um sig ein hæð og ris, byggð úr steinsteypu, óeinangruð að innan og með steinsteyptu þaki. Á milli þeirra eru skilrúm, vikurhlaðin eða úr timbri. Árið 1982 var verbúðin nr. 83 rifin að hluta til að mynda aðkomuleið að nýrri lóð vestan verbúðanna. Árið 1987 voru verbúðirnar nr. 37-41 rifnar til hægt væri að mynda umferðartengingu við Fiskislóð. Í dag [2009] er lóð verbúðanna skipt í tvennt, Grandagarð 15-39 og Grandagarð 41-99. Árið 2007 hófust endurbætur á verbúðunum sem miða að því að koma í veg fyrir frekari raka- og frostskemmdir. M.a. hefur verið skipt um glugga og hurðir, en um leið miðað að því að útliti verbúðanna sé sem minnst raskað. Húsafriðunarnefnd hefur gert tillögu að friðun verbúðanna og sent erindi þess efnis til menntamálaráðherra (des. 2008). Skv. nýlegri tillögu að breytingu á aðalskipulagi Reykjavíkur (feb. 2000) er gert ráð fyrir að heimilt verði að reka verslun og þjónustu í verbúðunum.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Áhugavert dæmi um iðnaðararkitektúr í anda fúnksjónalisma.

Menningarsögulegt gildi: Meðal elstu húsanna á Grandauppfyllingu. Mikilvægur vitnisburður um sögu og uppbyggingu svæðisins.

Umhverfisgildi: Sérstæð húsalengja byggð til varnar sjógangi. Setur mikinn svip á umhverfi Grandagarðs og Vesturhafnar.

Upprunaleg gerð: Húsin eru óbreytt að mestu frá upprunalegri gerð.

Varðveislugildi: **Húsafriðunarnefnd ríkisins hefur gert tillögu að friðun verbúðanna við Grandagarð sem taka skuli til ytra borðs þeirra. Húsin eru því í rauðum flokki: Byggingar sem lagt er til að friða, sbr. Húsverndarskrá Reykjavíkur (sjá þemaheftið *Húsvernd í Reykjavík* 1998).**

Byggingarár **1978**

Norðurgarður 1

Fyrsti eigandi Ísbjörnin hf.

Hönnun Garðar Halldórsson og Ingimundur Sveinsson

Upphafleg notkun Fiskiðjuver





Upphafleg gerð		**Útlit**	**Helstu breytingar**		**Hönnuðir breytinga**	
Tegund	Steinsteypt		1987	Þakhækkun	Ingimundur Sveinss.	arkitekt
Klæðning			1992	Ný klæðning	Ingimundur Sveinss.	
Þakgerð						arkitekt
Þakklæðning						
Undirstöður						

Saga

Útgerðar- og fiskvinnslufyrirtækið Ísbjörninn hf. fékk á árunum 1973-1974 leyfi til að reisa nýtt frystihús eða fiskiðjuver á uppfyllingu og bryggju sem gerð var við Norðurgarð á 7. áratugnum. Arkitektarnir Garðar Halldórsson og Ingimundur Sveinsson teiknuðu nýja húsið og það mun hafa verið í byggingu á árunum 1976-1978. Stefnt var að því að taka húsið í notkun í byrjun árs 1978, en þá var einnig von á tveimur nýjum skuttogurum til landsins sem félagið átti í smíðum í Noregi. Nýja frystihúsið var reist með hagkvæmni og ekki hraðar en svo að fyrirtækið gat kostað það að miklu leyti með eigin fé. Húsið var enn í byggingu í ársbyrjun 1978 en þá landaði Ásgeir RE, nýr skuttogari fyrirtækisins, sínum fyrsta afla upp í húsið og um leið var fiskigeymsla hússins tekin í notkun. Í maí 1978 var fyrirtækið búið að flytja skrifstofur sínar úr Hafnarhvoli við Tryggvagötu í nýja húsið við Norðurgarð. Ísbjörninn hf. rak útgerð sína og frystihúsið við Norðurgarð til ársins 1985, en þá sameinaðist fyrirtækið Bæjarútgerð Reykjavíkur og til varð nýtt fyrirtæki, Grandi hf. Nýja fyrirtækið tók yfir flestar eignir eldri fyrirtækjanna tveggja, þar á meðal frystihúsið við Norðurslóð sem enn í dag er rekið af HB Granda. Árið 1987 var húsið í slæmu ásigkomulagi vegna þakleka o.fl. Í júlí það ár fékkst leyfi til að lyfta þakinu á frystigeymslu hússins og hækka þar með risið. Árið 1992 fékkst leyfi til að klæða bygginguna með láréttri báruformaðri stálklæðningu. Þá hafði komið í ljós að forsteyptar úteggjaeiningar voru mjög illa farnar. Húsinu virðist að öðru leyti ekki hafa verið breytt síðan það var byggt.

Varðveislumat:

Byggingarstíll: Frystihúsbygging frá 8. áratug 20. aldar.

Menningarsögulegt gildi: Tengist sögu atvinnu og útgerðar í Reykjavík.

Umhverfisgildi:

Upprunaleg gerð: Hefur verið breytt í útliti með þakbreytingu og nýrri klæðningu.

Varðveislugildi: **Ekki er gerð tillaga um sérstök verndunarákvæði.**

Húsaskrá

Byggingar í Örfirisey

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Eyjarslóð 1

Byggt 1966

Fyrsti eigandi Sjófang hf.

Hönnuður Gunnlaugur Pálsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnsluhús

Eldra heiti Eyjargata 1

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1985	Viðbygging til NA	Árni Friðriksson og Páll Gunnlaugsson
2000	Hækkun SV-hluta Viðbygging v/SV-hluta	Páll Gunnlaugsson



Eyjarslóð 3

Byggt 1977

Fyrsti eigandi Kristján Ó. Skagfjörð hf.

Hönnuður Gunnar H. Pálsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskiðnaðar- og vörugeymsluhús

Eldra heiti Eyjargata 3

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Eyjarslóð 5

Byggt 1987

Fyrsti eigandi Fisknaust hf.

Hönnuður Guðmundur Gunnarsson og Sveinn Ívarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskverkunarhús

Eldra heiti Eyjargata 5

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Eyjarslóð 7

Byggt 1976

Fyrsti eigandi Fiskbúðin Sæbjörg o.fl.

Hönnuður Gunnlaugur Pálsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verksmiðjuhús

Eldra heiti Eyjargata 7

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
2006	Ný klæðning	



Eyjarslóð 9

Byggt 1980

Fyrsti eigandi Íslenska umboðssalan o.fl.

Hönnuður Kristinn Sveinbjörnsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Eyjargata 9

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1983	Gluggabreyting	
1999	Ný klæðning	

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Eyjarslóð 11a

Byggt **1966-1973**

Fyrsti eigandi Stjörnumjöl hf.

Hönnuður Höskuldur Baldvinsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskimjölsverksmiðja

Eldra heiti Eyjargata 11

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1974	Viðbygging (Eyjarsl. 11)	Gunnlaugur Pálsson
1979	Hráefnisgeymsla	Gunnlaugur Pálsson
1990	Viðbygging v/A-hlið	Ferdinand Alfreðsson
	Ný klæðning	
	Breytt notk.	
2007	Viðbygging	
	rifin (Eyjarsl. 11)	



Fiskislóð 1

Byggt **2006**

Fyrsti eigandi Olíuverslun Íslands hf.

Hönnuður Birgir Teitsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Verslunar- og þjónustuhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 2-8

Byggt **1999**

Fyrsti eigandi Segull ehf.

Hönnuður Sigríður Sigþórsdóttir

Tegund Stálgrind + samlokuein.

Upph. notkun Atvinnuhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 76

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 3

Byggt **2004**

Fyrsti eigandi Grandavör ehf.

Hönnuður Sigurbergur Árnason og Helgi G. Samúelsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Lager- og verslunarhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 5-9

Byggt **2005**

Fyrsti eigandi Lýsi hf.

Hönnuður Sigurður Hallgrímsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Verksmiðjuhús

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
2007	Sjö tankar á lóð	
2008	Tveir tankar á lóð	

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 10

Byggt 2002

Fyrsti eigandi Vélorka hf.

Hönnuður Egill Guðmundsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verslunar- og skrifstofuhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 11-13

Byggt 2007

Fyrsti eigandi Fasteignafélagið 11-13 ehf.

Hönnuður Páll Gunnlaugsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Geymslur til útleigu

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 12

Byggt 1999

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Sigríður Sigþórsdóttir

Tegund Stálgrind + samlokuein.

Upph. notkun Bækistöð, þjón.bygg., verkstæði f. Rvkhöfn

Eldra heiti Fiskislóð 80

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 14

Byggt 1997

Fyrsti eigandi Innkaupadeildin sf.

Hönnuður Bjarni S. Konráðsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðar- og þjónustu-hús

Eldra heiti Fiskislóð 82

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 15-21

Byggt 2008

Fyrsti eigandi Smáragarður ehf.

Hönnuður Helgi Már Halldórsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Verslunarhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 16

Byggt 1997

Fyrsti eigandi R. Sigmundsson ehf.

Hönnuður Gísli Gíslason

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verkstæðis- og skrifstofuhús

Eldra heiti Fiskislóð 84

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 18

Byggt 1999

Fyrsti eigandi Dælur ehf.

Hönnuður Þorgeir Þorgeirsson

Tegund Límtré + samlokuein.

Upph. notkun Atvinnuhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 86

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 20

Byggt 1989

Fyrsti eigandi Guðmundur Lárusson

Hönnuður Reynir Adamsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 88

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 22

Byggt 1989

Fyrsti eigandi Guðmundur Lárusson

Hönnuður Reynir Adamsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 90

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 23-25

Byggt 2009

Fyrsti eigandi Eignarhaldsfélagið Barðinn ehf.

Hönnuður Kjartan Rafnsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Verslunar- og þjónustuhús

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 23a

Byggt 1997

Fyrsti eigandi Rafmagnsveita Reykjavíkur

Hönnuður Ferdinand Alfreðsson

Tegund Steyptar einingar

Upph. notkun Spennistöð

Eldra heiti Fiskislóð 95

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 24

Byggt 1990

Fyrsti eigandi Skipamálning hf.

Hönnuður Reynir Adamsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús, skrifstofur og vörugeymslur

Eldra heiti Fiskislóð 92

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 26

Byggt 1990

Fyrsti eigandi Gunnar Másson og Kristján Másson

Hönnuður Gísli Gíslason

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskverkunarhús

Eldra heiti Fiskislóð 94

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 28

Byggt 1990

Fyrsti eigandi Guðmundur Ingvarsson

Hönnuður Reynir Adamsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 96

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 29

Byggt 2008

Fyrsti eigandi Bílaþvottastöðin Löður ehf.

Hönnuður Sigrún Óladóttir

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Bílaþvottastöð

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 30

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Fiskbúð Hafliða

Hönnuður Gísli Gíslason

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnsluhús

Eldra heiti Fiskislóð 98

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 31

Byggt 2009

Fyrsti eigandi Efrihlíð ehf.

Hönnuður Guðni Pálsson

Tegund Steyptar einingar

Upph. notkun Atvinnuhúsnæði með iðnaðarrýmum

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 32

Byggt 1982

Fyrsti eigandi Bæjarútgerð Reykjavíkur

Hönnuður Ingimundur Sveinsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Frystigeymsla

Eldra heiti Fiskislóð 100

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 34-38

Byggt 2009

Fyrsti eigandi Fiskkaup hf.

Hönnuður Þormóður Sveinsson og Páll Hjaltason

Tegund Steyptar einingar

Upph. notkun Fiskverkunarhús

Eldra heiti Fiskislóð 102-104

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 37a

Byggt 2008

Fyrsti eigandi Orkuveita Reykjavíkur

Hönnuður Ferdinand Alfreðsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Dreifistöð

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 39

Byggt 2009

Fyrsti eigandi Formprent ehf.

Hönnuður Þorgeir Jónsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Prentsmiðja

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 40

Byggt 2007

Fyrsti eigandi Fráveita Reykjavíkur

Hönnuður Reynir Adamsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Dælustöð

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 45

Byggt 2001

Fyrsti eigandi Bú ehf.

Hönnuður Guðni Pálsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 97

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 47

Byggt 1995

Fyrsti eigandi Frostfiskur hf. og Arnarfiskur hf.

Hönnuður Sigurður Kjartansson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Fiskverkunarhús

Eldra heiti Fiskislóð 99

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 49-51

Byggt 1989

Fyrsti eigandi Ögurvík hf.

Hönnuður Árni Ólafsson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Verkstæðis- og geymsluhús

Eldra heiti Fiskislóð 101

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 53

Byggt **1985**

Fyrsti eigandi Sjóver hf.

Hönnuður Ingimar Haukur Ingimarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 103A-B og 105A-B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Stigahús	Örn Sigurðsson



Fiskislóð 57-59

Byggt **1985**

Fyrsti eigandi Sjóver hf.

Hönnuður Ingimar Haukur Ingimarsson

Tegund Steinsteypt + stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 107A-B, 109A-B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Stigahús	Örn Sigurðsson



Fiskislóð 61

Byggt **1985**

Fyrsti eigandi Sjóver hf.

Hönnuður Ingimar Haukur Ingimarsson

Tegund Steinsteypt + stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 111A-B og 113A

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Stigahús	Örn Sigurðsson



Fiskislóð 65

Byggt **1985**

Fyrsti eigandi Sjóver hf.

Hönnuður Ingimar Haukur Ingimarsson

Tegund Steinsteypt + stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 115A-B, 117A-B, 119A-B, 113B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Stigahús	Örn Sigurðsson



Fiskislóð 53a

Byggt **1989**

Fyrsti eigandi Rafmagnsveita Reykjavíkur

Hönnuður Guðmundur Kr. Kristinsson

Tegund Steyptar einingar

Upph. notkun Spennistöð

Eldra heiti Fiskislóð 103-119 (lóðin)

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 71

Byggt 1995

Fyrsti eigandi Guðrún Ingólfsdóttir o.fl.

Hönnuður Sigurður Kjartansson og Eðvarð Guðmundsson

Tegund Steinsteypt + stálgrind

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 125A-B, 127A-B, 129A-B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 73

Byggt 1995

Fyrsti eigandi Vélsmiðja Kristjáns Gíslasonar

Hönnuður Sigurður Kjartansson og Eðvarð Guðmundsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðar- og skrifstofuhús

Eldra heiti Fiskislóð 125A-B, 127A-B, 129A-B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 75 / 75a / 77a

Byggt 1989

Fyrsti eigandi Netagerðin Grandaskála og Alfreð

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 131A, 131B, 133B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 77

Byggt 1989

Fyrsti eigandi Netagerðin Grandaskála og Alfreð

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhús

Eldra heiti Fiskislóð 133A

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 79

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Atvinnu- og geymsluhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 135A

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Fiskislóð 79a

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Atvinnu- og geymsluhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 135B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 81

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Atvinnu- og geymsluhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 137A

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 81a

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Atvinnu- og geymsluhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 137B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Fiskislóð 83

Byggt 1991

Fyrsti eigandi Kristinn Gunnarsson og Jónas Þ. Sigurðsson

Hönnuður Haraldur V. Haraldsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Atvinnu- og geymsluhúsnæði

Eldra heiti Fiskislóð 139B

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Grandagarður 1

Byggt 1976

Fyrsti eigandi Slysavarnarfélag Íslands

Hönnuður Gísli Halldórsson, Jósef Reynis, Ólafur Júlíuss.

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Björgunarstöð SVFÍ

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Grandagarður 1a

Byggt 1974

Fyrsti eigandi Sverrir Finnbogason

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Iðnaðarhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Grandagarður 1b

Byggt 1973

Fyrsti eigandi Sæmundur Stefánsson

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Skrifstofu- og verslunarhúsnæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Grandagarður 2

Byggt 1925

Fyrsti eigandi Alliance hf.

Hönnuður Guðmundur H. Þorlaksson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Pakkhús

Eldra heiti Alliance h/f

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1925	Viðbygging /þrílyft	Guðmundur H. Þorl.
1930	Viðbygging	Guðmundur H. Þorl.
1972	Viðbygging	Gísli Halldórsson
1985	Vindfang	



Grandagarður 3

Byggt 1967

Fyrsti eigandi Ólafur Bergsveinsson

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Trésmíðaverkstæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Grandagarður 5

Byggt 1967

Fyrsti eigandi Ari Jónsson

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Tóvinnustofa

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
2006	Innr. hárgr.stofa 1. h.	

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Grandagarður 7

Byggt 1967

Fyrsti eigandi Pétur H. Ólafsson

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Víravinnustofa

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Grandagarður 8

Byggt 1947

Fyrsti eigandi Fiskimálanefnd

Hönnuður Gísli Halldórsson og Sigvaldi Thordarson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnslu- og hraðfrystihús

Eldra heiti Fiskiðjuver ríkisins, BÚR-húsið

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1958	Hækkun s-enda	Sigvaldi Thordarson
1977	Þakhækkun s-enda	Jón B. Stefánsson
1979	Útbygging s-hlið	Ingimundur Sveinss.
1982	Viðbyggingar	Ingimundur Sveinss.
2005	Viðbygging v/n-enda	Teiknistofa Halldórs
	Innr. sjóm.safn 2. h.	Guðmundssonar
2006	Hækkun s-enda	Eon-arkitektar



Grandagarður 9

Byggt 1967

Fyrsti eigandi Baldur Bjarnason

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Radíovinnustofa og verslanir

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
2007	Innr. matstaður 1. h.	



Grandagarður 10

Byggt >1960

Fyrsti eigandi Guðrún Ingólfsdóttir

Hönnuður Ókunnur

Tegund Timbur

Upph. notkun Kaffisöluvagn

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1975	Viðbygging	Leifur Blumenstein
	Ný klæðning	
<1994	Viðbygging	Teiknistofa Húsasmiðjunnar



Grandagarður 11

Byggt 1968

Fyrsti eigandi Vélsmiðjan Steinar sf.

Hönnuður Yngvi Gestsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Vélsmiðja

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1978	Útlitsbreyting	Ásmundur Ólason
	Gluggabreyting	

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Grandagarður 12

Byggt 1959

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Vigtarhús

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1960	Olíuafgreiðsluhús	Eiríkur Einarsson



Grandagarður 13

Byggt 1961

Fyrsti eigandi Óli Bárðdal o.fl.

Hönnuður Jósef Reynis

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verslunar- og iðn.hús, gúmmíbátaverkstæði

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1971	Útlitsbreyting	Jósef Reynis
1974	Útlitsbreyting	Jósef Reynis



Grandagarður 14

Byggt 1960

Fyrsti eigandi Slysavarnarfélag Íslands

Hönnuður Gísli Halldórsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Skrifstofu- og verkstæðishús

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1991	Ný klæðning	
1994	Gluggabreyting	Leifur Gíslason
1995	Bátaskýli lokað	Gísli Halldórsson
1998	Útlitsbreyting n-gafli	Leifur Gíslason



Grandagarður 16

Byggt 1967

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Verkfræðistofa Stefáns Ólafssonar

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Vörugeymsla

Eldra heiti Bakkaskemma

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1986	Nýtt þak Þakhækkun	



Grandagarður 18

Byggt 1964

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Vörugeymsla

Eldra heiti Grandaskáli

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Grandagarður 20

Byggt 1950

Fyrsti eigandi Faxi sf.

Hönnuður Sigurður Guðmundsson og Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Síldarverksmiðja

Eldra heiti Síldarverksmiðja Faxa sf.

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1964	Bruni	
1964	Hráefnislyftur	Verkfræðistofa Guðmundar og Kristjáns
1966	Mjölskemma	Bárður Daníelsson
1976	Mjölgeymar	Vilhjálmur Þorlákss.
1977	Lyftuturn o.fl.	Vilhjálmur Þorlákss.
1982	Mjölgeymar	Vilhjálmur Þorlákss.



Grandagarður 15-39

Byggt 1946-1949

Fyrsti eigandi Hafnarstjórinn í Reykjavík

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verbúðir

Eldra heiti Verbúðirnar við Grandagarð

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Rifnar verbúðir 37, 39, 41	
2007	Endurbætur	Hjörleifur Stefánsson



Grandagarður 41-99

Byggt 1946-1960

Fyrsti eigandi Hafnarstjórinn í Reykjavík

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verbúðir

Eldra heiti Verbúðirnar við Grandagarð

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1981	Rifin verbúð 83	
1987	Rifnar verbúðir 37, 39, 41	
2007	Endurbætur	Hjörleifur Stefánsson



Grandagarður 101

Byggt 1965

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Baðhús: Hafnarböðin

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1989	Útlitsbreyting Veitingahús innr.	Vignir Albertsson
1993	Útlitsbreyting	Vignir Albertsson
2000	Sólskáli Viðbygging v/framhl. Viðbygging v/bakhl. Útlitsbreyting	Páll Björgvinsson



Hólmaslóð 2

Byggt 1961-1966

Fyrsti eigandi Dr. Jakob Sigurðsson

Hönnuður Gunnlaugur Pálsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnsluhús

Eldra heiti Hólmsgata 2

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1966	Hækkun	
2002	Þakbreyting Ný klæðning	

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Hólmaslóð 4

Byggt 1961-1973

Fyrsti eigandi Fiskmiðstöðin hf.

Hönnuður Hörður Björnsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskmóttökuhús

Eldra heiti Hólmsgata 4

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1970	Hækkun	Hörður Björnsson



Hólmaslóð 6

Byggt 1965-1980

Fyrsti eigandi Eyvör hf.

Hönnuður Hörður Björnsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnsluhús

Eldra heiti Hólmsgata 6

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
<1980	Hækkun	



Hólmaslóð 8

Byggt 1976

Fyrsti eigandi Stefán Guðnason

Hönnuður Hannes Kr. Davíðsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskvinnsluhús, rann-sóknarstofur o.fl.

Eldra heiti Hólmsgata 8

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1978	Hækkun	Hannes Kr.
1999	Útlitsbreyting Ný klæðning	Trausti S. Harðarson



Hólmaslóð 8a

Byggt 1977

Fyrsti eigandi Ingvar og Ari sf.

Hönnuður Hannes Kr. Davíðsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Verkstæði

Eldra heiti Hólmsgata 8

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1999	Útlitsbreyting Ný klæðning	Trausti S. Harðarson



Hólmaslóð 10

Byggt 2000

Fyrsti eigandi Skeljungur hf.

Hönnuður Trausti S. Harðarson

Tegund Stálgrind

Upph. notkun Skrifstofur, lager og bílaverkstæði

Eldra heiti Hólmsgata 10

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir

Byggingar í Örfirisey

Húsaskrá Minjasafns Reykjavíkur



Hólmaslóð 12

Byggt 1967-1971

Fyrsti eigandi Reykjavíkurhöfn

Hönnuður Eiríkur Einarsson

Tegund Steinsteypt + stálgrind

Upph. notkun Trésm., bílaverkst. og járnsm.: Hafnarsmiðjan

Eldra heiti Hólmsgata 12

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Hólmaslóð, olíustöð 1-5

Byggt 1951

Fyrsti eigandi Hið íslenska steinolíufjelag

Hönnuður

Tegund

Upph. notkun Afgreiðsluhús og olíubirgðageymar

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir



Norðurgarður 1

Byggt 1978

Fyrsti eigandi Ísbjörnin hf.

Hönnuður Garðar Halldórsson og Ingimundur Sveinsson

Tegund Steinsteypt

Upph. notkun Fiskiðjuver

Eldra heiti

Helstu breytingar

Ár	Lýsing	Hönnuðir
1987	Þakhækkun	Ingimundur Sveinss.
1992	Ný klæðning	Ingimundur Sveinss.

Heimildaskrá

Óprentaðar heimildir:

Minjasafn Reykjavíkur – Árbæjarsafn (MsR – Ábs.):
Byggðar lóðir í Reykjavík.
Húsaskrá Reykjavíkur.
Kortasafn.

Borgarskjalasafn (BsR):
Aðf. 24280. Lýsingabók nr. 5.
Aðf. 24281. Lýsingabók nr. 6.
Aðf. 24284. Lýsingabók nr. 9.
Aðf. 3374. Götunöfn og húsanúmer 1914–1960.
Skjöl byggingarfulltrúa (B) fyrir Eyjarslóð, Fiskislóð, Grandagarð, Hólmaslóð og Norðurgarð.

Byggingarfulltrúi Reykjavíkur (Byggf. Rvk.):
Dagbækur.
Innlagðar teikningar.

Skipulagsstjóri Reykjavíkur:
Deiliskipulag Örfirisey, samþykkt í samvinnunefnd um skipulagsmál 15.08.1960 og samþykkt í bæjarráði 30.08.1960. Síðari breytingar, samþykktar í samvinnunefnd um skipulagsmál 06.03.1961 og samþykktar í bæjarráði 17.03.1961.
Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey, samþykkt í borgarráði 14. júlí 1981.
Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey, samþykkt í skiplagsnefnd 11.05.1987 og samþykkt í bæjarráði 12.05.1987.
Deiliskipulag Reykjavíkurhöfn, lóð Granda við Norðurgarð, samþykkt af borgarráði 08.10.2002, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 20.02.2003.
Deiliskipulag Vesturhafnar, samþykkt af borgarráði 15.06.2006, auglýst í B-deild Stjórnartíðinda 09.10.2006.

Prentaðar heimildir:

[Án höf.]: „Reykjavíkurhöfn“. *Lesbók Morgunblaðsins*, 13. janúar 1946, bls. 10.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1984-2004. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1988, bls. 98-99.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1990-2010. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1991.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1997.

Aðalskipulag Reykjavíkur 2001-2024. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 2002.

Alþýðublaðið, 15. mars 1945, bls. 2; 30. maí 1947, bls. 8; 31. maí 1947, bls. 4; 1. júní 1947, bls. 8; 16. janúar 1947, bls. 8; 2. mars 1947, bls. 1; 9. nóvember 1950, bls. 3; 28. júlí 1951, bls. 1; 24. nóvember 1955, bls. 5; 27. febrúar 1957, bls. 7; 19. maí 1961, bls. 5; 8. desember 1963, bls. 8-9; 10. janúar 1965, bls. 8-9; 30. júlí 1967, bls. 2; 4. júní 1965, bls. 5; 9. nóvember 1972, bls. 4; 31. október 1973, bls. 1; 9. nóvember 1978, bls. 3.

Árni Óla: „Í Örfirisey“. *Lesbók Morgunblaðsins*, 19. maí 1946, bls. 247-249.

Bjarni Benediktsson: „Reykjavíkurhöfn“. *Morgunblaðið*, 20. janúar 1945, bls. 2.

DV, 18. apríl 1983; 30. apríl 1983, bls. 2.

Eggert Þór Bernharðsson: *Saga Reykjavíkur. Borgin 1940 – 1990*. Fyrri hluti. Reykjavík 1998.

Frjáls þjóð, 10. ágúst 1957, bls. 8; 9. janúar 1958, bls. 5.

Grétar Oddsson: „Fiskurinn lengir lífið“. *Alþýðublaðið*, 10. janúar 1965, bls. 8-9.

Guðjón Friðriksson: „Reykjavíkurhöfn 90 ára“. *Hafnarblaðið*, nóvember 2007 (3. tölubl., 13. árg.), bls. 3-17.

Húsvernd í Reykjavík. Svæðið innan Hringbrautar / Snorrabrautar. Þemahefti með *Aðalskipulagi Reykjavíkur 1996–2016*. Ritstjóri: Nikulás Úlfar Másson. Reykjavík 1998.

Lesbók Morgunblaðsins, 13. janúar 1946, bls. 10; 19. maí 1946, bls. 247-249; 20. október 1946, bls. 406; 2. september 1951, bls. 406; 8. mars 1959, bls. 121; 2. febrúar 1980, bls. 11; 6. janúar 1993 (B), bls. 5.

Morgunblaðið, 9. ágúst 1941, bls. 3; 2. ágúst 1944, bls. 6; 20. janúar 1945, bls. 2; 23. febrúar 1945, bls. 2; 7. mars 1945, bls. 2; 10. maí 1946, bls. 16; 11. maí 1946, bls. 4; 5. júlí 1946, bls. 6; 25. júlí 1946, bls. 6 og 8; 19. september 1946, bls. 16; 6. júní 1947, bls. 8; 24. ágúst 1947, bls. 6; 16. apríl 1948, bls. 2; 17. apríl 1948, bls. 8; 28. júlí 1948, bls. 11; 24. des. 1948, bls. 7 og 12; 24. nóvember 1949, bls. 1; 11. janúar 1950, bls. 7; 21. september 1950, bls. 1; 5. nóvember 1950, bls. 1; 18. feb. 1951, bls. 7; 6. mars 1951, bls. 11; 29. ágúst 1951, bls. 2; 19. janúar 1954, bls. 1-2; 2. júní 1955, bls. 1; 11. júlí 1959, bls. 1; 19. júlí 1959, bls. 10; 3. mars 1960, bls. 6 ; 11. maí 1960, bls. 17; 9. júní 1960, bls. 2; 16. september 1960, bls. 2; 27. júlí 1961, bls. 11; 17. mars 1965, bls. 10; 17. ágúst 1966, bls. 1; 21. júní 1973, bls. 2; 26. júní 1973, bls. 3; 11. desember 1976, bls. 1; 7. febrúar 1977, bls. 35; 3. september 1977, bls. 3; 23. desember 1977, bls. 2; 19. janúar 1978, bls. 2; 7. maí 1978, bls. 53; 23. maí 1978, bls. 1; 23. maí 1978, bls. 31; 9. apríl 1981, bls. 25; 21. maí 1981, bls. 24-25; 4. júlí 1981, bls. 21; 1. ágúst 1981, bls. 14; 14. mars 1982, bls. 62; 25. mars 1982, bls. 13; 22. júlí 1983, bls. 19; 16. ágúst 1987, bls. 52; 24. júní 1988, bls. 11; 26. janúar 1995, bls. 11; 30. september 1995, bls. 8; 19. júní 1996, bls. 2; 17. október 1996, bls. 38; 17. október 1998, bls. 38; 6. júní 1999, bls. 22-25; 1. desember 2004, bls. 12; 5. júní 2005, bls. 4; 11. febrúar 2008.

Páll Líndal: *Reykjavík. Sögustaður við Sund*. A–G, H–P og R–Ö. Reykjavík 1986, 1987 og 1991.

Páll V. Bjarnason, Helga Maureen Gylfadóttir, Anna Lísa Guðmundsdóttir, Jóna Kristín Ámundadóttir: *Mýrargötusvæði. Húsakönnun og fornleifaskráning*. Skýrslur Árbæjarsafns 98. Reykjavík 2003.

Ragnar Lár: „Örfirisey“. *Alþýðublaðið*, 8. desember 1963, bls. 8-9.

Sigríður Dögg Auðunsdóttir: „Frá flæðiskeri til fastalands“. *Morgunblaðið*, 6. júní 1999, bls. 22-25.

Skrá yfir friðuð hús og hús í vörslu safna. Lög, reglugerðir og samþykktir. Ágrip íslenskrar húsagerðarsögu 1750-1970. Ritröð Húsafriðunarnefndar ríkisins: Viðhald og endurbætur friðaðra og varðveisluverðra húsa. Reykjavík 2000.

Tíminn, 19. júlí 1946, bls. 1; 22. janúar 1946, bls. 1 og 4; 4. mars 1947, bls. 1; 23. ágúst 1947, bls. 3; 13. maí 1948, bls. 6; 21. maí 1948, bls. 5; 3. júní 1948, bls. 2; 28. júlí 1948, bls. 1; 13. apríl 1950, bls. 2; 2. júlí 1957, bls. 1 og 8; 19. janúar 1959, bls. 3.

Vísir, 23. janúar 1957, bls. 5; 12. janúar 1960, bls. 1; 23. mars 1960, bls. 9; 6. september 1961, bls. 16; 22. september 1961, bls. 16; 2. nóvember 1962, bls. 1; 23. janúar 1963, bls. 1; 27. ágúst 1964, bls. 1 og 6; 24. febrúar 1966, bls. 3; 27. maí 1981, bls. 19.

Þjóðviljinn, 11. maí 1946, bls. 4.; 6. apríl 1946, bls. 8; 13. mars 1947, bls. 7; 30. maí 1947, bls. 8; 8. ágúst 1947, bls. 5; 2. október 1948, bls. 5; 24. október 1948, bls. 5-6; 29. janúar 1958, bls. 3; 26. júní 1959, bls. 3; 4. febrúar 1960, bls. 6; 26. október 1962, bls. 12; 6. janúar 1967, bls. 8.

Vefsíður:

Borgarsjá: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Fasteignaskrá Íslands: http://www.fasteignaskra.is/Fasteignaskra (febrúar 2009).

Skipulagsstjóri Reykjavíkur: http://www.rvk.is/Desktopdefault.aspx/tabid-736/1268_read-14266/ (apríl 2009).

Vefsíða Víkurinnar – Sjóminjasafnsins í Reykjavík: http://sjominjasafn.is/um-safnid/saga-safnsins/saga-hussins/ (31.03.09).

„Örfirisey“. Grein úr *Wikipediu*, frjálsa alfræðiritinu: http://is.wikipedia.org/wiki/%C3%96rfirisey (21.04.2009).

Myndaskrá

Forsíða. Verbúðirnar við Grandagarð á mynd sem tekin er suðvestureftir Grandanum árið 1981. Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr 1.

Bls. 5. Kort af svæðinu úr Borgarsjá. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 6. Hluti af svæðinu með húsnúmerum úr Borgarsjá. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 7. Lágflugsloftmynd af svæðinu 2008. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 8. Hús Bæjarútgerðarinnar (áður Fiskiðjuver ríkisins) að Grandagarði 8 á árunum 1960-1966. Ljósm. óþekktur. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ADF 1997 156 019 2-2.

Bls. 9. Húsið Grandagarður 8 eftir nýlegar útlitsbreytingar. Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

Bls. 10. Teikning Eiríks Einarssonar að verbúðunum frá 1945. Byggingarfulltrúinn í Reykjavík: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.

Bls. 12. Vígsla björgunarstöðvar Slysavarnarfélagsins í Örfirisey í maí 1946. Ljósm. Karl Christian Nielsen. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, KAN 001 150 4-2.

Bls. 13. Frétt sem birtist í *Alþýðublaðinu* 1. júní 1947, bls. 8

Bls. 14. Hugmynd Valgeirs Björnssonar hafnarstjóra að framtíðarskipulagi Vesturhafnarinnar frá 1945. Byggingarfulltrúinn í Reykjavík: Innlagðar teikningar, Grandagarður 15-99.

Bls. 15. Loftmynd af svæðinu frá 1946. Ljósm. Sigurhans Vignir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, VIG LoftmyndirB 2-1.

Bls. 16. Hluti af korti Mælingadeildar Reykjavíkur frá 1953. Eftir eintaki á Minjasafni Reykjavíkur – Árbæjarsafni.

Bls. 17. Verbúðirnar á mynd sem tekin er suðvestureftir Grandagarði árið 1981. Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr 1.

Bls. 18. Verbúðir eins langt og augað eygir! Ljósmyndir teknar af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

Bls. 19. Teikning Gísla Halldórssonar og Sigvalda Thordarsonar að Fiskiðjuveri ríkisins við Grandagarð. Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 8. Skannað eintak úr fórum Faxaflóahafna sf., 1945-10 búr 02.

Bls. 20. Fiskiðjuverið í byggingu. Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., 1945-10 búr 04.

Bls. 20. Svæðið við Ánanaust og suðurenda Grandagarðs árið 1946**.** Ljósm. Sigurhans Vignir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, VIG 1-2B.

Bls. 21. Teikning Sigurðar Guðmundssonar og Eiríks Einarssonar að úrvinnsluhúsi á lóð síldarverksmiðjunnar Faxa. Byggingarfulltrúi Reykjavíkur: Innlagðar teikningar, Grandagarður 20.

Bls. 22. Örfirisey og norðurendi Grandagarðs úr lofti árið 1951. Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, LI0_5-58_R51-048-IV.

Bls. 23. Loftmynd af Reykjavíkurhöfn frá 1951. Ljósmyndari Pétur Thomsen. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, PTH 021 118 4-1.

Bls. 24. Mjöltankar settir upp við síldarverksmiðjuna að Grandagarði 20 árið 1976. Ljósm. ÞJV. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 001 001 6-1.

Bls. 24. Gömlu síldarverksmiðjuhúsin að Grandagarði 20, sem í dag eru í eigu HB Granda. Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

Bls. 25. Fyrstu olíugeymarnir í Örfirisey, séðir frá Grandagarði um 1960-1970. Ljósm. Magnús Daníelsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, MAD S01 011 3-3.

Bls. 26. Loftmynd af svæðinu frá 1954. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 27. *Grandabryggja* á ljósmynd frá 6. áratugnum. Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., alb01- 713.

Bls. 28. Hús Slysavarnarfélagsins á ljósmynd frá 1961. Ljósm. Gunnar Rúnar Ólafsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, GRÓ 005 118 1-3.

Bls. 28. Slysavarnarfélagshúsið eftir að bátaskýlinu á bakhlið þess var lokað. Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

Bls. 29. Örfirisey og Grandagarður á loftmynd frá um 1960. Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, A1596.

Bls. 30. Kaffivagninn við Grandagarð um 1965-1974. Ljósm. óþekktur. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Hotel og veitingastadir Kaffivagninn 1.

Bls. 31. Grandagarður og Örfirisey á lágflugsloftmynd frá um 1960. Ljósm. Gunnar Rúnar Ólafsson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, GRÓ 005 093 1-3.

Bls. 32. Uppdráttur að deiliskipulagi Örfiriseyjar sem samþykkt var árið 1960. Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Örfirisey*, samþykkt í samvinnunefnd um skiplagsmál 15.08.1960 og samþykkt í bæjarráði 30.08.1960.

Bls. 33. Loftmynd af svæðinu frá 1965. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 34. Séð yfir ný hús við Hólmaslóð í Örfirisey. Úr frétt sem birtist í *Vísi*, 23. janúar 1963, bls. 1.

Bls. 35. Reykjavíkurhöfn á loftmynd frá um 1970. Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, B6306.

Bls. 35. Vesturhöfn og Örfirisey á lágflugsloftmynd frá um 1970. Ljósmynd úr fórum Faxaflóahafna sf., alb01- 776.

Bls. 36. Hafnarböðin við Grandagarð – húsið eins og það leit út nýbyggt. Ljósm. Ari Kárason. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 016 021 3-2. Birtist í *Þjóðviljanum*, 6. janúar 1967.

Bls. 37. Húsaröðin að Grandagarði 1-11. Ljósmynd tekin af skýrsluhöfundi í apríl 2009.

Bls. 38. Olíugeymar Esso og Skeljungs í Örfirisey. Ljósm. Valdís Óskarsdóttir. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, ÞJV 001 007 5-5.

Bls. 39. Tillaga að skipulagi Vestuhafnar frá 1973. *Morgunblaðið* 26. júní 1973, bls. 3.

Bls. 40. Loftmynd af svæðinu frá 1975. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 41. Loftmynd af svæðinu frá 1979. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 42. Mynd tekin árið 1981 þegar byrjað var á uppfyllingu vestan verbúðanna. Ljósm. Gunnar V. Andrésson. Ljósmyndasafn Reykjavíkur, 365 Reykjavíkurhöfn verbúðir nr. 2.

Bls. 43. Loftmynd af svæðinu frá 1985. Loftmynd í eigu Landmælinga Íslands, J3411.

Bls. 44. Hluti af korti Mælingadeild Reykjavíkur frá 1987. Eftir eintaki á Minjasafni Reykjavíkur – Árbæjarsafni.

Bls. 45. Uppdrættir að deiliskipulagi Vesturhafnar og Örfiriseyjar frá 1987. Skipulagsstjóri Reykjavíkur: *Deiliskipulag Vesturhöfn – Örfirisey*, samþykkt í skiplagsnefnd 11.05.1987 og samþykkt í bæjarráði 12.05.1987.

Bls. 46. Örfirisey á aðalskipulagsuppdrættinum 1996-2016. *Aðalskipulag Reykjavíkur 1996-2016*. Útgefið af Borgarskipulagi Reykjavíkur. Reykjavík 1997.

Bls. 47. Svæðið á loftmynd frá 2002. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 48. Loftmynd af svæðinu frá 2005. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 49. Loftmynd af svæðinu frá 2007. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Bls. 50. Loftmynd af svæðinu frá 2008. Tekið eftir: http://borgarsja.reykjavik.is/borgarsja/ (22.05.2009).

Skýrslur Árbæjarsafns

133 Drífa Kristín Þrastardóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Kringlan, Listabraut, Kringlumýrarbraut, Miklabraut.* Rvk. 2006.
134 Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Lindargata 50 – 62.* Rvk. 2007.
135 Drífa Kristín Þrastardóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Seljavegur, Ánanaust, Holtsgata, Vesturgata.* Rvk. 2007.
136 Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Fornleifaskráning vegna tvöföldunar Suðurlandsvegar frá gatnamótum við Vesturlandsveg austur fyrir Rauðavatn*. Rvk. 2007.
137 Drífa Kristín Þrastardóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Skólavörðustígur, Kárastígur, Frakkastígur.* Rvk. 2007.
138 Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Baldursgata, Þórsgata, Njarðargata, Freyjugata*. Rvk. 2008.
139 Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Mat á umhverfisáhrifum Sundabrautar 2. áfanga. Fornleifar á framkvæmdasvæðinu.* Rvk. 2008.
140 Drífa Kristín Þrastardóttir, Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Grímsstaðaholtið og nágrenni.* Rvk. 2008.
141 Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Fornleifaskráning vegna gerðar Hallsvegar-Úlfarsfellsvegar.* Rvk. 2008.
142 Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Túngata, Hofsvallagata, Hávallagata, Bræðraborgarstígur.* Rvk. 2008.
143 Drífa Kristín Þrastardóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Urðarstígur, Njarðargata, Bergstaðastræti, Baldursgata.* Rvk. 2008.
144 Drífa Kristín Þrastardóttir, Helga Maureen Gylfadóttir og Guðný Gerður Gunnarsdóttir: *Húsakönnun. Skólavörðustígur, Njarðargata, Þórsgata, Baldursgata, Lokastígur, Týsgata.* Rvk. 2009.
145 Anna Lísa Guðmundsdóttir: *Fornleifaskráning Þormóðsstaða.* Rvk. 2009.



| Línbergsreitur, Örfirisey|

KYNNING

Dags. 05.09.2019

“Perlufestin”



Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR

| Línbergsreitur |

Dags. 05.09.2019

Lóðin



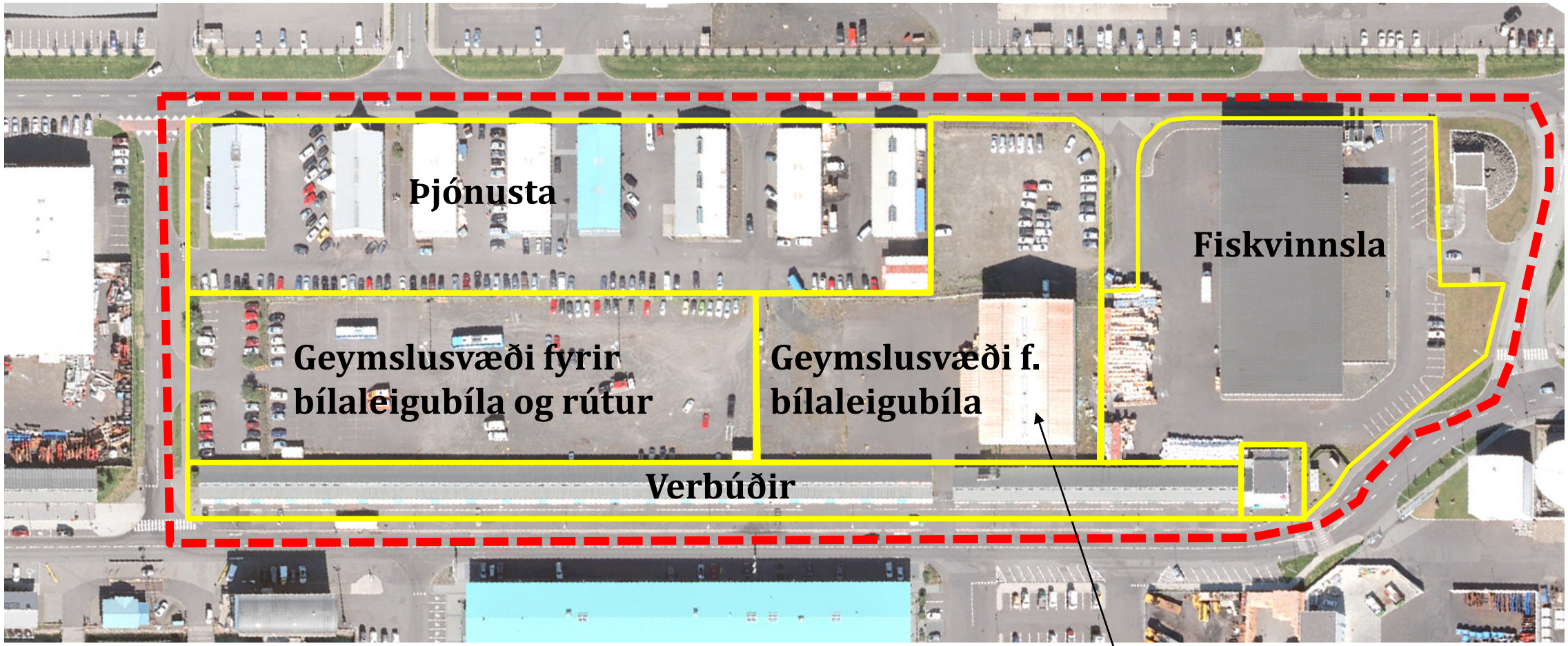
Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR

| Línbergsreitur |

Dags. 05.09.2019

Starfsemi í dag



Áfangi 1


Fiskislóð
Grunnslóð
1H
16
2H
18
2H
20
2H
22
2H
24
2H
26
28
110 stæði
torg
4H
4H
52 stæði
3H
3H
torg
4H
3H
3H
3H
3H
3H
ÁFANGI 1

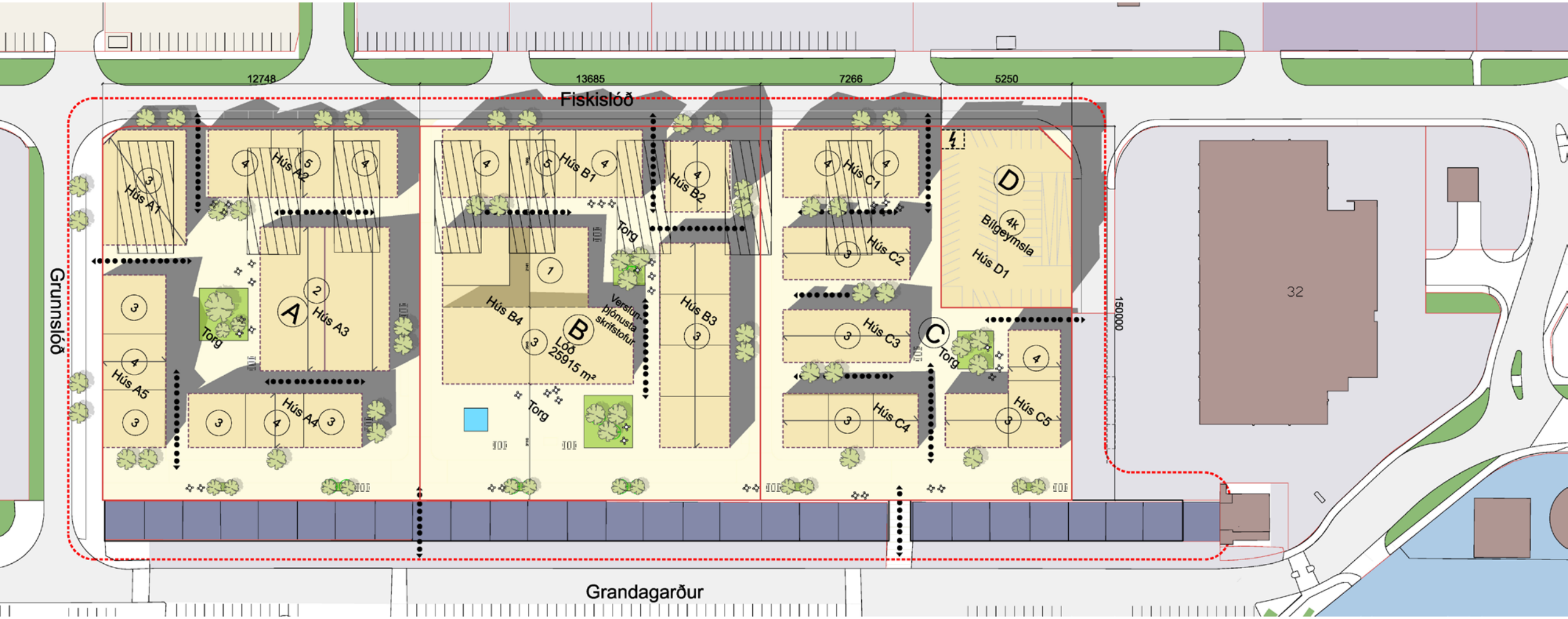
Áfangi 2


Fiskislóð
Grunnslóð
Grandagarður
ÁFANGI 2
Markaður
torg
torg
torg
60 stæði
72 stæði
Bílageymsluhús
108 st
16
18
20
1H
2H
2H
4H
5H
4H
4H
4H
4H
3H
1H
3H
3H
3H
3H
3H
3H
3H
3H
4H
3H
2H
KJ

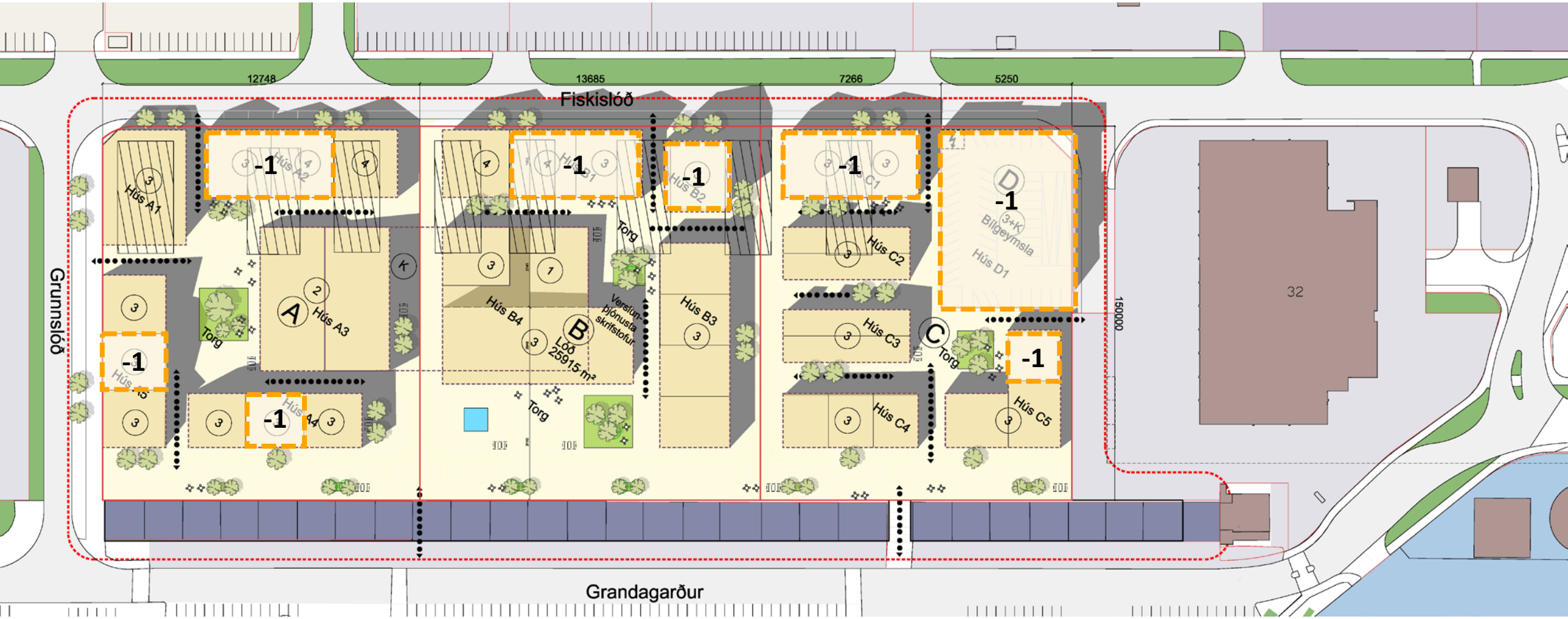
Áfangi 3


Fiskislóð
Grunnslóð
Grandagarður
ÁFANGI 3
Markaður
torg
torg
torg
Bílageymsluhús
270 st
32
3H
4H
5H
2H
1H

Tillaga 3. maí 2019



Tillaga 5. september 2019



Tillaga 3. maí 2019



Tillaga 5. september 2019



Helstu stærðir

	Tillaga 6. sept. 2018	Tillaga 3. maí 2019	Tillaga 5. sept. 2019
Bygg.magn ofanjarðar	42.445 m²	42.445 m²	37.922 m²
Kjallarar	13.469 m²	3.300 m²	4.329 m² *
Samtals	**55.914 m²**	**45.745 m²**	**42.251 m²**
Nýtingarhlutfall ofanjarðar	1,6	1,6	1,4
Nýtingarhlutfall samtals	2,2	1,8	1,6
Minnkun bygg.magns ofanj.	-	-	-11%
Minnkun bygg.magns samtals	-	-18%	-25%

* Kjallarar á lóð A og B minnkaðir í 2.700 m² og kjallara (1629 m²) undir bílastæðahús bætt inn.

Hjóla- og bílastæðabókhald

	Tillaga 6. sept. 2018	Tillaga 3. maí 2019	Tillaga 5. sept. 2019
Hjólastæði (lágmark)	340 stæði	340 stæði	325 stæði
Bílageymsluhús	324 stæði	270 stæði	270 stæði
Kjallarar	394 stæði	110 stæði	90 stæði
Samtals	**718 stæði**	**380 stæði**	**360 stæði** *
Bílastæði per m²	1/50 m²	1/95 m²	1/92 m²

*Hámarksbílastæðafjöldi á lóð er ca. 400 stæði með 10% fráviki. Bílastæðafjöldi er því 360 – 400 stæði að hámarki.
Tölur taka mið af minna byggingarmagni en kemur fram í samgöngumati.

Samgöngustefna

Gert er ráð fyrir að útfærð verði heildstæð samgöngustefna fyrir reitinn:

- Stefnt er að því að fyrirtæki bjóði upp á samgöngusamninga við starfsmenn.
- Stefnt er að því að árangur samgöngustefnu verði mældur árlega meðal allra rekstraraðila á reitnum.
- Stefnt er að því að umhverfið verði fallegt, skjólríkt og að göngutengingar að biðstöðvum almenningssamgangna verði góðar.
- Stefnt er að því að lóðarhafar ræði við Reykjavíkurborg um leiðir til þess að bæta aðgengi almenningssamganga og hjólastíga við uppbyggingarreitinn.
- Sturtu- og búningsaðstaða verði til staðar fyrir starfsmenn.
- Allir nýir starfsmenn fái í upphafi mánaðarpassa í almenningssamgöngur (Strætó) þeim að kostnaðarlausu.
- Að rauntímaupplýsingar um Strætó verði aðgengilegar við aðalinnganga húsa á reitnum, ásamt upplýsingum um hjólaleiðir.

Samgöngustefna

Hjólamál:

- Veita möguleika á viðgerðum reiðhjóla.
- Starfsmenn geti að kostnaðarlausu leigt á hjól/rafhjól á vinnutíma.
- Tegundir hjólastæða:
  - Skammtímahjólastæði skulu vera staðsett nálægt áfangastað/inngangi til að tryggja gott aðgengi og til að notendur upplifi að hjólin sín séu örugg. Skammtímahjólastæði skulu ekki skerða megingönguleiðir gangandi vegfarenda eða þrengja göngustíga og skal útfæra með sérstöku rými innan lóða eða á bílastæðum.
  - Lagt til að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggður (þ.e. varin frá rigningu).
  - Langtímahjólastæði skulu vera í læstu rými hvort sem það er staðsett í geymslu innan húsnæðis eða utan þess. Ef hjólageymsla er ekki staðsett á sama stað og aðkoma að húsnæði skal veita aðgengi með hjólarampi eða hjólarennu.
  - Fyrir skrifstofuhúsnæði: 80% hjólastæða verði langtímahjólastæði og að 20% stæða skammtímahjólastæði.
  - Fyrir verslunarhúsnæði: 20% stæða verði langtímahjólastæði en 80% skammtímahjólastæði.

Samgöngustefna

Bílastæðamál:

- Bílastæðastýring stuðli að samnýtingu bílastæða.
- Kostnaður bílastæða verði aðskilinn frá leigu á atvinnuhúsnæði.
- Bílastæði verði gjaldskyld. Aðeins verði í boði klukkustundar- og daggjöld fyrir bílastæði (þ.e. ekki í boði mánaðarkort fyrir bílastæði).
- Að möguleiki verði á að taka frá bílastæði fyrir starfsmenn sem eru samferða á bíl.
- Skammtímabílastæði fyrir gesti og viðskiptavini verði staðsett á jarðhæð í bílahúsi og við götukanta.
- Lagt er til að tveimur til fimm bílastæðum verði úthlutuð fyrir deilibíla og að gerður verði samningur við deilibílaleigu um að tryggja deilibílaþjónustu á svæðinu til a.m.k. þriggja ára.

Hönnunarskilmálar

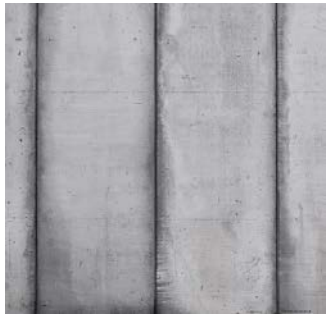
Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR

Mikilvægt er að halda í þau gæði sem höfnin býr við í dag. Ný uppbygging á að draga fram sögu og staðaranda svæðisins.

- Byggingar skulu vera fjölbreyttar með tilvísun í aðrar byggingar á svæðinu.
- Gluggasetning hafi iðnaðarlegt útlit og taki mið af gluggasetningu eldri iðnaðarhúsa á svæðinu.
- Efnis- og litaval í samræmi við núverandi umhverfi og hafnarstarfsemi t.d. skærir litir, steypa, ryðgaðir málmar, gróf bára eða trapisa og rekaviður.
- Götugögn, þ.e.a.s. bekkir, lýsing, hjólaskýli ofl. sæki innblástur í hafnarstarfsemi, td. ryðgaðir málmar, keðjur, net, talíur ofl.






Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated
Icelandic
Ports

ASK
ARKITEKTAR



Faxaflóahafnir sf
Associated Icelandic Ports

ASK ARKITEKTAR



Viljayfirlýsing

um samstarf Faxaflóahafna sf. og Línberg ehf. um þróun svokallaðs „Línbergsreits“ í örfirisey og gerð samkomulags um áfangaskiptingu framkvæmda við uppbyggingu á reitnum

Í samræmi við eftirfarandi texta árétta aðilar viljayfirlýsingar þessarar, þ.e. Faxaflóahafnir sf. kt. 530269-7529 annars vegar og Línberg ehf. kt. 4307150970 (hér eftir „*aðilar*“), þann vilja sinn sem fram kemur í samkomulagi aðila dags. 16. febrúar 2016, um að þeir muni vinna sameiginlega að skynsamlegri nýtingu og uppbyggingu lóðarinnar sem liggur vestan verbúða við Grandagarð og austan Fiskislóðar, sbr. uppdráttur sem fylgdi umræddu samkomulagi frá 2016 (hér eftir „*Línbergsreitur*“, „*reitur*“ eða „*lóðin*“), Reiturinn er í eigu Faxaflóahafna en rétthafi skv. gildandi samningi um reitinn er Línberg ehf.

Í samræmi við það sem að framan greinir hefur verið unnin ný deiliskipulagstillaga fyrir „Línbergsreitinn.“ Tillagan hefur verið kynnt Skipulagssviði Reykjavíkurborgar. ASK arkitektar unnu tillöguna. Skipaður hefur verið sérstakur verkefnastjóri af hálfu Skipulagssviðs Reykjavíkurborgar sem vinnur með aðilum að frekari mótun og útfærslu á fyrirliggjandi tillögu og tekur þátt í undirbúningi áður en tillagan verður endanlega lögð fyrir skipulags- og samgönguráð.

Deiliskipulagstillögunni er ætlað að gera breytingu á gildandi deiliskipulagi og er hún grundvölluð á sjónarmiðum sem fram koma í aðalskipulagi borgarinnar og þróun á starfsemi og uppbyggingu á Örfiriseyjarsvæðinu undanfarin misseri.

Deiliskipulagstillagan sjálf afmarkast nánar af svæði við Fiskislóð til norðvesturs, Grunnslóð til suðvesturs, Grandagarði (lóðirnar Fiskislóð 16-32 og Grandagarður 39-101 - gömlu verbúðirnar) til suðausturs og lóðamarka Grandagarðs 32 og 34 til norðausturs. Um miðbik skipulagssvæðisins er 7.975 m² lóð sem nýtt hefur verið sem geymslulóð. Frystigeymsla að Fiskislóð 32 hefur verið fjarlægð. Starfsemi á öllu þessu svæði í dag er skilgreind í gildandi deiliskipulagi sem „Hafnsækin og skyld starfsemi (ÚTG)“.

Með samningi Faxaflóahafna sf. og Línbergs ehf., dags. 16.2.2016, var Línbergi ehf. úthlutað réttindum á geymslulóð sem staðsett er um miðbik svæðisins, auk þess sem samkomulag var gert um það á milli aðila um að vinna sameiginlega tillögu um nýtingu lóðanna 16-32 við Fiskislóð, þar sem markmið Faxaflóahafna um starfsemi og byggð í Örfirisey yrðu höfð að leiðarljósi.

Markmiðið með deiliskipulagstillögunni er einkum það að svara aukinni eftirspurn eftir húsnæði til ýmiss konar nota á svæðinu, þ.e. „Gömlu höfninni“, auk þess að skapa opin svæði fyrir viðburði af ýmsum toga.

Fyrirliggjandi deiliskipulagstillaga, ásamt meðfylgjandi kynningargögnum og skýringum, byggir m.a. á því að fyrirhuguðum framkvæmdum og uppbyggingu á reitnum verði áfangaskipt. Í tillögunni er að finna nánari útfærslu á því hvernig framkvæmdum verður áfangaskipt, en ráð er fyrir því gert að byggt verði upp á reitnum í þremur álíka stórum og umsvifamiklum áföngum, sem hver um sig mun taka nokkur misseri að byggja upp. Reitnum er þannig í meginatriðum skipt upp í þrjár lóðir og uppbyggingu hagað þannig að uppbygging hverrar lóðar verður í reynd sjálfstæður áfangi. Ætlunin er að hefja uppbyggingu nyrst á reitnum og byggja svo upp tvo nýja áfanga í suðurátt.

Með þessu móti telja aðilar að inngrip á svæðið í heild verði hóflegt á hverjum tíma. Í áfangaskiptingu framkvæmdanna felst líka stýring á framboði á nýju húsnæði sem auðveldar aðilum sem vilja komast inn á svæðið að skipuleggja sig með góðum fyrirvara.

Aðilar eru sammála um það að ástand hluta umrædds reits stingi í stúf við þá öru þróun sem átt hefur sér stað á svæðinu undanfarin misseri, þar sem engin uppbygging hefur orðið á reitnum sökum eðli bygginga sem eru fyrir á lóðinni og núverandi nýtingu þeirra. Það er mikilvægt að mati aðila að tengja uppbyggingu lóðarinnar til framtíðar við þá þróun sem hefur verið að eiga sér stað á svæðinu með aukinni umferð gangandi vegfarenda og uppbyggingu í anda þeirra hugmynda sem Faxaflóahöfn og borgin hafa um nýtingu og þróun svæðisins. Í því samhengi horfa aðilar til þess að Sjávarklasinn geti orðið aðili að þessari uppbyggingu. Af þessum sökum líta aðilar svo á að vegna legu reitsins og eðli bygginga á reitnum geti samþykkt nýtingarhlutfall á reitnum ekki orðið stefnumarkamdi í skipulagi fyrir aðra reiti á svæðinu.

Aðilar eru sammála um að eftir að borgarstjórn Reykjavíkur hefur endanlega samþykkt nýja deiliskipulagstillögu fyrir reitinn, muni þeir gera með sér skuldbindandi samkomulag um það hvernig uppbyggingu á reitnum skuli háttað og hvernig henni verði áfangaskipt í sátt við umhverfið í samráði við skipulagssvið Reykjavíkurborgar. Munu aðilar hlutast til um að byggja reitinn upp miðað við þær forsendur sem raktar eru hér að framan og á þann hátt að sem minnst rask og ónæði hljótist af uppbyggingunni. Uppbyggingu á reitnum er ætlað að mæta kröfum um aukið húsnæði á svæðinu fyrir framsækin fyrirtæki með hafnsækna starfsemi. Má í því samhengi nefna að Sjávarklasinn hefur óskað eftir aðgengi að húsnæði á lóðinni vegna mikillar eftirspurnar og hafa aðilar horft til þess að Sjávarklasinn geti orðið nokkurskonar kjölfesta varðandi nýtingu húsnæðis og uppbyggingar á svæðinu.

Uppbyggingin styður þannig við starfsemi hafnarinnar sem lifandi fiskihafnar og skapar þannig um leið tækifæri fyrir skapandi greinar og sterk fyrirtæki til að nýta sér þá styrkleika sem svæðið hefur uppá að bjóða.

Reykjavík xx júní 2019

F.h. Faxaflóahafna sf. F.h. Línbergs ehf.

Vottar að réttri undirritun aðila
og dags.

17. september 2019

Umsögn - Línbergsreitur

Unnin hefur verið ný tillaga að breytingu á deiliskipulagi Vesturhafnar/Örfiriseyjar á Línbergsreit á grunni eldri tillögu sem var hafnað af skipulags- og samgönguráði Reykjavíkurborgar með vísan í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík, dags. 4. janúar 2019. Við vinnslu tillögunnar var horft til þeirra atriða sem komu fram í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík um tillöguna. Nýrri tillögu fylgir samgöngumat verkfræðistofunnar Eflu, dags. 19. júni 2019 og greining Stiku arkitekta, dags. 28. maí 2019, á framtíð svæðisins, og drög að viljayfirlýsingu frá lóðarhöfum.

Í umsögn skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar, dags. 4. janúar 2019, var deiliskipulagsbreytingu á Línbergsreit hafnað. Niðurstaða umsagnarinnar var eftirfarandi:

„Tillögu að deiliskipulagsbreytingu er hafnað. Gerð er athugasemd við umfangsmikla uppbyggingu hluta Vesturhafnarinnar m.t.t. nýtingar og notkunar, sem myndi verða stefnumótandi fyrir aðrar lóðir hafnarsvæðisins og þar með að öllum líkindum kalla á veruleg umferðarvandamál. Ekki eru gerðar athugasemdir við að lóðarhafi þrói nýja tillögu að hugmyndum að aukinni nýtingu lóðanna í samræmi við umhverfissjónarmið og núverandi landnotkun með heimild til útfærslu tenginga í gegnum verbúðir, verði þær framkvæmdar í samræmi við umsagnir Minjastofnunar, Borgarsögusafns og húsafriðunarnefndar."

Við vinnslu nýrrar tillögu var horft var til eftirtalinna atriða í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík:

Breytt landnotkun

Í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík segir meðal annars:

„Ef heimila á landnotkun verslunar og þjónustu á Línbergslóð verður svæði verslunar og þjónustu á Örfirisey stækkað umtalsvert. Hafnsækin starfsemi gæti þar með verið á undanhaldi."

Hafsækin starfsemi hefur tekið miklum breytingum undanfarin ár líkt og fram kemur í greiningu Stiku arkitekta, dags. 28. maí 2019. Hafsækin starfsemi er orðin mun tæknivæddari en áður fyrr auk þess sem betri nýting sjávarafurða með tækninýjunum er orðin grein út af fyrir sig. Ekki er heimilt að hafa stærri dagvöruverslanir á svæðinu líkt og á öðrum svæðum við Fiskislóð, þar sem þær eru víkjandi.

Aukið nýtingarhlutfall frá fyrri tillögum

Í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík segir meðal annars:

„Nýting lóða Línbergsreitarins er aukin umtalsvert í tillögunni. Hæð húsanna er hærri en nálægra bygginga og hefur hækkað frá fyrirspurnarstigi. Innri torg með mörkuðum er þó skemmtileg viðbót við líflegt umhverfi hafnarinnar. Vel heppnuð tenging lóðarinnar við Grandagarð og við þá afþreyingu sem þar er þegar að finna virðist vera háð því að heimilað verði að opna betur inn að lóðinni frá friðuðum verbúðum við Grandagarð, eins og kom fram í umsögnum hér að ofan."

Byggingarmagn ofanjarðar var skorið niður um 11% og hæðir húsa lækkaðar. Byggingar á reitnum voru áður hæst 4-5 hæðir en eru nú hæst 3-4 hæðir. Auk þess var þakformum einhverra bygginga breytt sem varð til þess að húsin lækkuðu lítillega.

Umferðarsköpun

Í umsögninni kom fram að umferðarsköpun, sem skapast vegna þess byggingarmagns og starfsemi sem kom fram í tillögunni, fylli upp í kvóta umferðar sem kemur fram í töflu í skýrslu Mannvits dags. 1. desember 2017, Mýrargata umferðargreining. Því hefur verið svarað með því að fækka bílastæðum í tillögunni og miða við nýjar reglur Reykjavíkurborgar um hjóla- og bílastæði. Auk þess sem Efla var fengið til þess að vinna samgöngumat á reitnum sem miðast við tillöguna. Samgöngumatinu fylgdu tillögur að mótvægisaðgerðum sem allar voru settar óbreyttar inn í skilmála deiliskipulagstillögunnar. Þar kemur meðal annars fram að fyrirtæki á svæðinu skulu setja sér samgöngustefnu og vera með samgöngusamninga, að gjaldskylda verði á svæðinu, að langtímabílastæði verði ekki heimil, að gera skuli ráð fyrir deilibílastæðum auk þess sem ítarlegir skilmálar um hjólastæði koma þar fram. Í samgöngumatinu er áætlaður hæfilegur fjöldi bílastæða. Samgöngumatið mun fylgja deiliskipulagstillögunni. Byggingarmagni ofanjarðar á reitnum var minnkað um 11% frá því að samgöngumatið var unnið og hefur það áhrif á bílastæðakröfurnar sem þar komu fram.

Það má benda á að í skýrslu Mannvits, Mýrargata umferðargreining dags. 1. desember 2017, er tekið sérstaklega fram að starfsemi skrifstofa sé hentug á svæðinu vegna þess að umferð frá reitnum yrði síðdegis auk þess sem lögð eru til ný endurbætt gatnamót sem liðka fyrir umferð. Í þeirri skýrslu var ekki tekið mið af því að á reitnum er í dag mjög umferðarþung starfsemi en þar eru reknar tvær bílaleigur, voru til skamms tíma þrjár, og rútufyrirtæki með tilheyrandi umferðarálagi.

Niðurrif núverandi húsa

Tekið er undir þau sjónarmið sem koma fram, í umsögn skipulagsfulltrúa Reykjavíkur, um að huga skuli að umhverfissjónarmiðum þegar byggt er á þegar byggðum reitum og ekki taka því sem sjálfsögðum hlut að rífa allar byggingar. Í umsögninni segir:

„Velta má því fyrir sér hvort að þróun byggðar með ofanábyggingum og/eða viðbyggingum við þegar byggðar byggingar myndi ekki vera umhverfisvænni m.t.t. forsvaranlegrar notkunar auðlinda og kolefnisspors."

Núverandi byggingar á svæðinu eru að mestu stálgrindarhús og skemmur. Það er ekki möguleiki að byggja ofan á flest húsin og húsin ekki talin hafa verðmætagildi fyrir svæðið. Húsin eru ekki byggð til margra áratuga notkunar og hefur byggingarlist þeirra lítið gildi. Aftur á móti má setja inn skilmála um að förgun húsanna verði þannig að sem mest verði endurnýtt eða endurunnið. Umhverfisvæn sjónarmið verði höfð að leiðarljósi.

Hér fyrir neðan eru myndir af svæðinu:




NESDEKK


BLUE





Stefnumarkandi breytingar

Í niðurstöðu umsagnar skipulagsfulltrúans í Reykjavík kemur eftirfarandi fram:

„Gerð er athugasemd við umfangsmikla uppbyggingu hluta Vesturhafnarinnar m.t.t. nýtingar og notkunar, sem myndi verða stefnumótandi fyrir aðrar lóðir hafnarsvæðisins..."

Það er mat Faxaflóahafna að ekki sé heppilegt að líta til þess að sama nýtingarhlutfall eigi að vera á allri Örfirisey heldur að frekar eigi að láta staðsetningu og áform stjórna uppbyggingunni. Í greiningu Stiku arkitekta á svæðinu er lagt til að næst Grandagarði, og þeirri lifandi starfsemi sem hefur byggst þar upp, sé eðlilegt að miða við hærra nýtingarhlutfall en á reitum sem eru fjær og oft á tíðum enn óbyggðir. Það er einnig mikilvægt að líta til starfsemi sem er heimil, eins og að heimila ekki aukið nýtingarhlutfall á lóðum þar sem stórverslanir eru reknar með tilheyrandi umferðarálagi.

Viljayfirlýsing

Á fundum með fulltrúum skipulagsyfirvalda í Reykjavík hefur komið fram ósk um áfangaskipta uppbyggingu á reitnum. Drög að viljayfirlýsingu fylgja málinu. Lagt er til að undirrituð viljayfirlýsing fylgi málinu þegar það verður sent borginni.

Niðurstaða

Með tilkomu þeirra breytinga sem gerðar hafa verið á tillögunni er það mat skipulagsfulltrúa Faxaflóahafna að athugasemdum, sem fram komu í umsögn skipulagsfulltrúans í Reykjavík, dags. 4. janúar 2019, hafi verið svarað. Breytingarnar, sér í lagi á skilmálum hvað samgöngumál varða, hafa bætt tillöguna. Lagt er til að tillagan verði samþykkt og send til skipulags- og samgönguráðs.

Hildur Gunnlaugsdóttir,
Skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna

Reykjavík, 20.9.2019
Tilv. 9.1.3
GG/gee

Skipulags- og samgönguráð Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Á fundi stjórnar Faxaflóahafna sf. í dag var eftirfarandi fært til bókar:

Erindi: Tillaga að skipulagi á Línbergsreit við Fiskislóð.

„Hafnarstjórn fellst á fyrirliggjandi tillögu og heimilar lóðarhafa að óska eftir formlegri meðferð skipulags- og samgönguráðs Reykjavíkur á breytingu á deiliskipulagi reitsins við Fiskislóð.“

Gísli Gíslason, hafnarstjóri

Reykjavík, 25. maí 2020

Minnisblað vegna Línbergsreits

Faxaflóahafnir samþykktu þann 23. september 2019 fyrirliggjandi tillögu að deiliskipulagi svonefnds Línbergsreits og fallast á tillögu að áfangaskiptingu reitsins svo skipulagið verði samþykkt hjá borgaryfirvöldum. Málið hefur verið lengi í vinnslu og á því tímabili hefur skipulagið þróast, og orðið að enn betra skipulagi sem fellur vel að starfsemi í Vesturhöfninni. Fyrstu hugmyndir sem komu fram árið 2016 voru há randbyggð á svæðinu, en þegar þeim hugmyndum var hafnað tók við skipulag með stakstæðum húsum sem mynda heild í kringum torg, stíga og göngugötur. Stakstæðu húsin eru vísun í skipulag svæðisins en þó með manneskjulegri hlutföllum enda skipulagt fyrir gangandi fólk en ekki atvinnuumferð. Frá því að þessar hugmyndir fæddust hafa húsin lækkað úr 5 hæðum í 3-4 hæðir og byggingarmagn um leið minnkað. Með metnaðarfullri samgöngustefnu hafa verið sett inn ákvæði sem stuðla að því að svæðið verði vænlegur kostur fyrir virka og umhverfisvænan samgöngumáta en bílastæðum er um leið fækkað frá fyrri hugmyndum.

Skipulagið er því orðið vandað og gott sem fellur vel að framtíðarsýn Faxaflóahafna fyrir þetta svæði. Það er mikið gleðiefni að Sjávarklasinn hefur komið að verkefninu og undirritað viljayfirlýsingu um að nýt sér svæðið enda hefur klasinn dafnað síðustu ár og mörg fyrirtæki náð þeim þroska að þurfa eigið húsnæði.

Framtíðarsýn Faxaflóahafna fyrir Vesturhöfn og Örfirisey

Vinna við framtíðarsýn Vesturhafnar hófst með hugmyndavinnu sem teiknistofan Stika vann fyrir Faxaflóahafnir og sett var fram í minnisblaði í maí 2019. Minnisblaðið frá teiknistofunni Stiku, dags. 28. maí 2019, er viðauki við þetta minnisblað. Í þeirri úttekt var lagt til að endurskoða deiliskipulag Vesturhafnar og þróa ákveðin svæði fyrir miðri Vesturhöfn við Fiskislóð, í deiliskipulagsvinnu í framtíðinni. Ástæðan fyrir því að þetta svæði er sérstaklega valið er margþætt. Á svæðinu eru nokkrar lóðir óbyggðar og lóðir þar sem byggingarréttur er ekki að fullu nýttur. Á svæðinu er ekki heimild fyrir stórverslunum, með tilheyrandi umferð, heldur er fjölbreytt starfsemi. Nú þegar hefur verið heimiluð hækkun á nýtingarhlufalli á nokkrum lóðum á svæðinu án athugasemda, en nýtingarhlutfall um eða í kringum 1,0 fer vel á svæðinu.

Þrátt fyrir að skipulagsvinna kunni að leiða af sér hærra nýtingarhlutfall á ákveðnum svæðum þá er er ólíklegt að það leiði af sér mikið stökk í uppbyggingu. Með deiliskipulagi Vesturhafnar árið 2015 var nýtingarhlutfall á svæðinu öllu aukið um tæplega 38 þúsund fermetra frá fyrri samþykktum en frá og með þeim tíma hafa aðeins um 6 þúsund fermetrar verið byggðir og mest á áður óbyggðum lóðum. Á Eyjaslóð og Hólmaslóð þar sem nýtingarhlutfallið var hækkað í 1,0 í deiliskipulagi árið 2015, hefur aðeins ein lóð nýtt sér heimild um 3.hæð og aukið nýtingarhlutfall. Það er því líklegt að hófstilltar breyttar heimildir á svæði sem er að stærstum hluta búið að byggja verði nýttar yfir lengri tíma. Allar ákvarðanir um endurskoðun á deiliskipulagi Vesturhafnarinnar eru þó háðar aðkomu og samþykki stjórnar Faxaflóahafna.

Núverandi ástand

Segja má að Grandagarður og bryggjurnar við Vesturhöfnina séu andlit hafnarinnar og oftast nær það sem fólk á við þegar það ræðir um aðdráttarafl svæðisins. Bakhliðin er þó ekki síður mikilvæg en líklegast ekki það sem átt er við þegar gamla höfnin er dásömuð. Verbúðirnar við Grandagarð eru í eigu Faxaflóahafna og er hluti þeirra nýttur undir fjölbreytta starfsemi verslana og veitingastaða með hagstæðri leigu. Þessi þróun mun á komandi árum teygja sig yfir í næst verbúðarlengju, meðal annars í tengslum við og á grundvelli uppbyggingar á Línbergsreitnum. Húsin sem standa andspænis verbúðunum hafa líka fyllst fjölbreyttri starfsemi sem er í senn hafsækin og full af mannlífi, þar standa hlið við hlið gamalgróinn veitingastaður, hafnarvigtin og hús sem áður var hús Slysavarnafélagsins sem fær nú nýtt hlutverk sem veitingastaður með nýrri bryggju sem nýtist bæði veitingastaðnum og fyrir viðlegu björgunarsveitanna. Sjávarklasinn, Fiskmarkaður Íslands og Grandi mathöll deila húsnæði sem er í eigu Faxaflóahafna. Starfsemi Sjávarklasans hefur farið fram úr björtustu vonum og hyggst stækka við sig og höfninni er áfram um að það verði á hafnarsvæðinu. Með uppbyggingu á Línbergsreitnum verður til húsnæði sem er hentugt fyrir þróunarverkefni, hátækni- og frumkvöðlafyrirtæki sem „útskrifast úr fóstri“ Sjávarklasans. Í dag er ekki mikill sómi af Línbergsreitnum, sem er á bakvið Grandagarðinn, og geymslusvæðinu sem stendur óbyggt og hefur meðal annars hýst rútufyrirtæki og bílaleigu. Byggingar á reitnum eru smiðjuhús og iðnaðarhúsnæði sem ekki hefur verið mikil eftirspurn eftir. Svæðin á milli bygginga eru fremur óhrjáleg bílastæði. Deiliskipulag Línbergsreitsins mun styðja við bæði atvinnulífið og mannlífið á Grandagarði með húsnæði fyrir tengda starfsemi, opnum rýmum milli húsa.

Heyrst hafa vangaveltur um hvort ný uppbygging á svæðinu kunni að ýta í burtu hafsækinni starfsemi sem á heima við höfnina en við teljum svo ekki vera. Nýverið var lóð við Fiskislóð 41 auglýst til úthlutunar, tvær umsóknir bárust um lóðina, báðar umsóknir voru fyrir bifvélaverkstæði og bílaleigu, engin umsókn barst um hafsækna starfsemi á svæðinu. Á Fiskislóð eru nú 5 óbyggðar lóðir Fiskislóð 27, 31,33 og 35. Á Fiskislóð 41 er í undirbúningi að byggja húsnæði fyrir þjónustuverkstæði fyrir bíla og bílaleigu. Öllum öðrum lóðum hefur verið úthlutað en engin uppbyggingaráform á þeim liggja fyrir. Í Örfirisey á því fjölbreytt þjónustustarfsemi, þróunarstarfsemi og nýsköpun að geta þróast á komandi árum. Þéttleiki byggðar og nýting verði hófsöm.

Tóninn í framtíðarskipulagi hvað umferð og bílastæðamál hefur verið sleginn í samgöngumatinu sem unnið var fyrir Línbergsreitinn. Samgöngumatið er viðauki við minnisblaðið. Það er höfninni mikilvægt að atvinnuumferð fyrir hafnarstarfsemi fái að rýmí og bílfrek starfsemi ekki á óskalista. Bjóða átti út framkvæmd vegna hjólastígs við Fiskislóð en framkvæmdinni var frestað um ár. Eðlilegt er að hjólastígurinn fari í framkvæmd þegar Línbergsreiturinn hefur verið samþykktur hjá borgaryfirvöldum, enda er ljóst að með svo metnaðarfullri samgöngustefnu verður þörf fyrir meira rými fyrir hjólandi á svæðinu.

Nú hefur verið óvissa um skipulag Línbergsreitsins í nokkur ár sem hefur sett ýmislegt á biðmikilvægt er að þeirri óvissu linni nú með vandaðri tillögu og góðri áfangaskiptingu á uppbyggingunni á svæðinu.

Með bestu kveðju,

Hildur Gunnlaugsdóttir, skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna.

Framtíðaruppbygging á Vesturhöfn
Minnisblað
Faxaflóahafnir

28.maí 2019
Teiknistofan Stika

Mikil breyting hefur orðið á starfsemi Vesturhafnar á undanförnum árum og áratugum.
Í aðalskipulagi hefur fyrst og fremst verið gert ráð fyrir starfsemi útgerðar, fiskvinnslu og tengdri starfsemi en það skipar enn mjög mikilvægan sess á Vesturhöfn.
Breytingarnar felast m.a. á eðli starfseminnar, greinin er að tæknivæðast, fiskvinnsla er hreinlátari en áður og þróuninni fleygir fram.

Aukning hefur verið í byggingu skrifstofu- og þjónustuhúsnæðis sem m.a. þjónar sjávarútveginum. Mikil gróska er í ýmsum tækni- og nýsköpunarfyrirtækjum sem vinna að lausnum fyrir sjávarútveginn eins og dæmi um Sjávarklasann sýnir.

Töluvert er af óbyggðum lóðum á höfninni. Flestar lóðanna eru með nýtingarhlutfall 0,5 sem gerir ráð fyrir stórum opnum svæðum undir gáma og athafnarými. Miðað við þróun á starfsemi er ekki þörf á slíkum lóðum eins og áður.

Til að nýta lóðir betur og þróa höfnina í takti við nýja tíma mætti auka nýtingarhlutfall á völdum stöðum.

Milli Fiskislóðar og Grandagarðs er svæði sem mætti hækka í nýtingarhlutfall > 1 (sjá meðfylgjandi skýringarmynd). Svæðið tengist vel verslun og þjónustu við Grandagarð sem hefur þróast síðustu ár og hefur mikla möguleika. Til stendur að halda áfram með þá þróun, Grandagarði 39-77 verður einnig breytt í verslun og þjónustu á næstunni.
Á svæðinu er stórt óbyggt svæði, það er í góðu göngufæri við miðborgina og þar standa byggingar sem hafa ekki mikið verðmæti.

Svæði sem afmarkast af Fiskislóð til suðurs, olíuhöfn til norðurs og Hólmaslóð til austurs, yrði með nýtingarhlutfall 0,5 - 1. Þar eru einnig margar óbyggðar lóðir.

Mikilvægt er að endurmeta umferðarsköpun á svæðinu og skoða í samhengi við notknunarflokka og eðli starfseminnar.
Gera þyrfti ráðstafanir um umhverfisvæna samgöngumáta og draga úr almennri bílaumferð í takti við áherslur Reykjavíkurborgar en aukið nýtingarhlutfall leiðir ekki endilega af sér aukna umferð.

BÍLASTÆÐASTEFNA

Faxaflóahafnir hafa tekið til skoðunar nýja bílastæðastefnu Reykjavíkurborgar m.t.t. uppbyggingar á Vesturhöfn en þar eru tækifæri til að stjórna frekari umferð og fækka bílastæðum þar sem á við. Vert er að skoða nýtingu bílastæða og möguleika á samnýtingu t.d. með skrifstofum og veitingastöðum.

UMFERÐARSKÖPUN

Samkvæmt skýrslu Vegagerðarinnar frá 2016 -*Ferðamynstur og ferðafjöldi, Höfuðborgarsvæðið* - er ferðafjöldi mjög mismunandi eftir því um hvaða tegund húsnæðis er að ræða. Verslunarhúsnæði á borð við Bónus er með upp undir 1,5 bílferða á hvern fermeter á meðan skrifstofuhúsnæði er með eingöngu 0,12 bílferðir á hvern fermeter. Umferðarsköpun matvöruverslana hafa þannig líklega verið vanmetnar í umferðarmati en umferðarsköpun skrifstofubygginga verið ofmetin.
Stórmarkaðir á Vesturhöfn er víkjandi starfsemi samkvæmt skipulagi Vesturhafnar. Breytingar á starfsemi gæti skapað tækifæri til endurskoðunar umferðamála í framtíðinni.

GÖNGU- OG HJÓLATENGINGAR

Mikil uppbygging hefur átt sér stað á síðustu árum meðfram höfninni allri sem tengir Vesturhöfn enn betur við miðbæinn. Þróun á Grandagarði með miðbæjarstarfsemi og ný göngubryggja með Vesturbugt hefur ýtt ennfrekar undir ferðir gangandi um höfnina.

Þá hafa átt sér stað ýmsar bætur á gönguþverunum og leiðum á svæðinu. Einnig verður lagður hjólastígur meðfram Fiskislóð á næstunni.



Tenging fyrir gangandi vegfarendur hefur styrkst með uppbyggingu meðfram höfninni

OLÍUFLUTNINGAR

Frá árinu 2017 hefur olíuprammi þjónustað olíuhöfnina. Hann tekur um 1000 rúmmetra af eldsneyti sem samsvarar farmi um 30 olíubíla og fækkar þannig olíubílum á ferð um höfnina.

Ríkisstjórnin hefur samþykkt *Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum 2018 – 2030* þar sem stefnt er að því að hlutfall endurnýjanlegrar orku í vegasamgöngunum fari úr 7,7% í 40% fyrir árið 2030. Reykjavíkurborg gaf einnig nýlega út að markmið þeirra sé að fækka bensínstöðvum í borginni um helming fyrir árið 2025.

Báðar aðgerðir hafa áhrif á umferð olíubíla frá höfninni og dregur verulega úr ferðum.

BORGARLÍNA

Í áfangaskýrslu um Borgarlínu frá maí 2017 koma fram greiningar á mismunandi leiðum. Vegna óvissu um uppbyggingu á Vesturhöfn var niðurstaða greiningar að velja leið sem fer um Hringbraut á leið út á Seltjarnarnes. Með framtíðarsýn og áætlun um uppbyggingu á Vesturhöfn væri hægt að færa rök fyrir val á línu D1 um Ánanaust sem gæti þjónustað Vesturhöfn og létta á umferð þar.

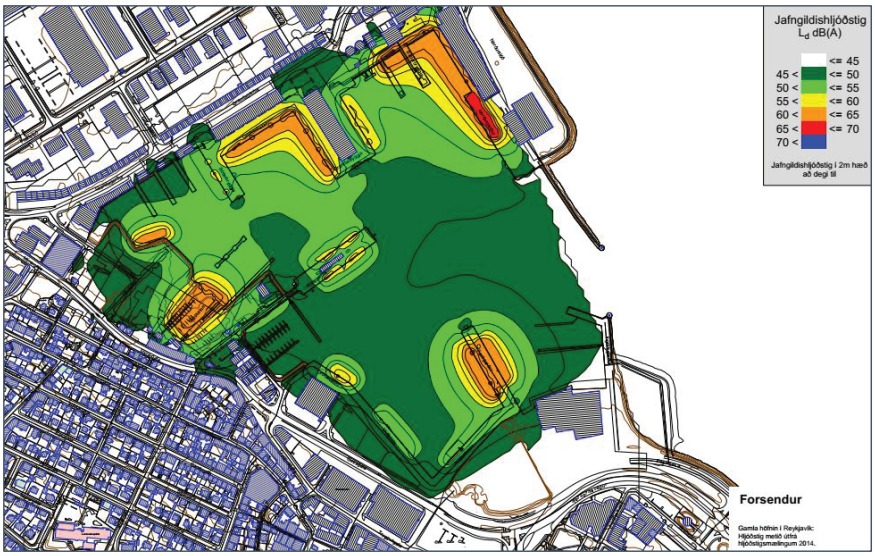


Mynd 11 *Línur innan D - samgönguáss*

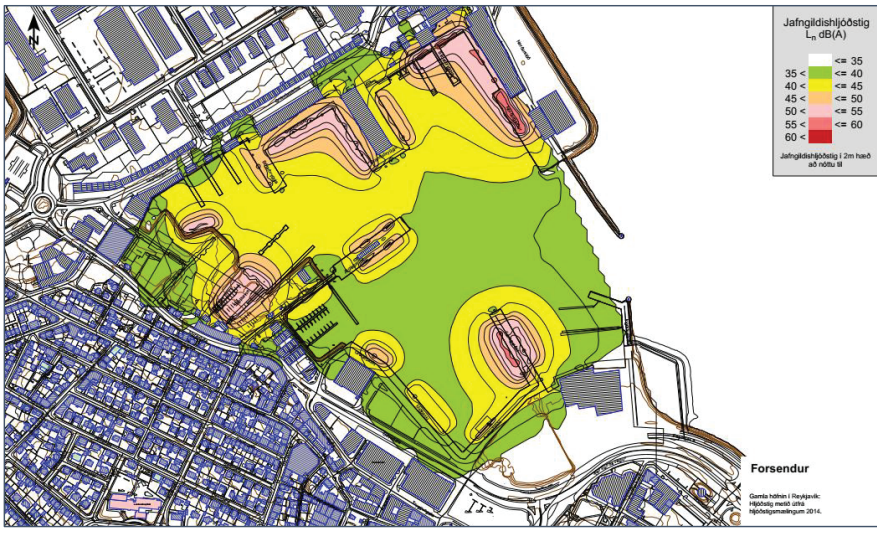
Tafla 9 *Niðurstöður valkostagreiningar fyrir línurnar þrjár sem eru innan D-samögnuáss.*

Þáttur	D1	D2	D3
Farþegagrunnur per km (teygnilíkan)	810	**1.110**	970
Farþegagrunnur per km (Ferðamyndunarlíkan)	1.470	**1.630**	1.270
Upptökusvæði í dag, íbúar per km innan 400 m radíus	3.200	**3.510**	2.700
Upptökusvæði 2040, íbúar per km innan 400 m radíus (með uppbyggingarmöguleikum)	3.820	**4.890**	3.830
Tíðni og afkastageta	+++	+++	+++
Bæting í ferðatíma (min.)	+++ (7)	+++ (8)	+++ (8)
Samhengi	++	++	++
Uppbyggingarmöguleikar	+17 %	**+40 %**	**+44 %**
Stofnkostnaður – heildarkostnaður index (BRT)	**100 %**	127 %	127 %
Stofnkostnaður – heildarkostnaður index (LRT)	100 %	105 %	102 %
Áskoranir í framkvæmdum	0	0	0
Rekstrarkost. Borgarlína (þjónustutímar/ár)	**10.800**	13.000	13.600
Sparnaður í strætókerfinu	0	0	0

HÁVAÐADREIFING FRÁ GÖMLU HÖFNINNI



MYND 2 Niðurstöður L_{day} líkanreikninga yfir hávaðadreifingu frá Gömlu höfninni í Reykjavík



MYND 3 Niðurstöður L_{night} líkanreikninga yfir hávaðadreifingu frá Gömlu höfninni í Reykjavík

Hávaði frá hafnarstarfsemi er í raun mun minni en frá helstu umferðargötum.
Úr greinagerð Vegagerðarinnar dags. september 2018

ÞRÓUN Á STARFSEMI Í SJÁVARÚTVEGI

Í skýrslu Forsætisráðuneytis *Ísland og fjórða iðnbyltingin,* frá febrúar 2019, kemur fram að verðmætasköpun á Íslandi liggi æ meira fremur í þjónustu (hugviti) en vöruframleiðslu. Þar segir:
"...sjávarútvegur og orkufrekur iðnaður byggjast á takmörkuðum auðlindum og því getur sjálfbær vöxtur ekki falist í því að auka nýtingu þeirra til að auka útflutningstekjur."

Gera má ráð fyrir að uppbygging í haftengdum iðnaði eigi sér helst stað í nýsköpunar- og tæknigeiranum.

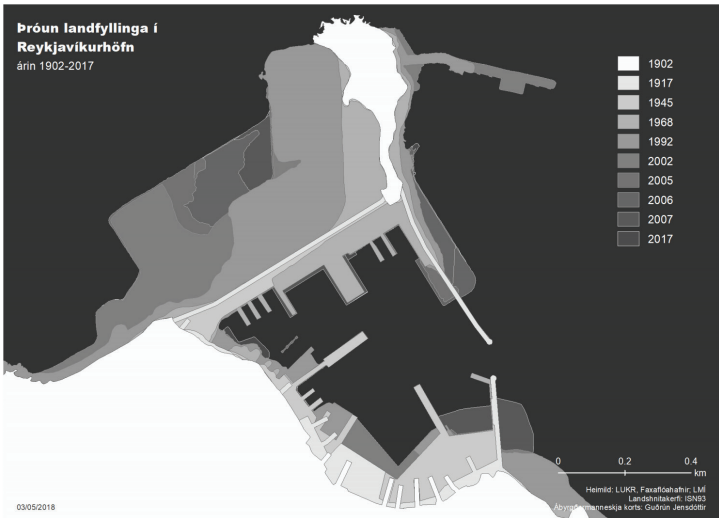
Í greiningu Sjávarklasans frá apríl 2019, segir:
"Tækni, sem stundum er kennd við fjórðu iðnbyltinguna (AI) er án efa í fáum tæknigreinum hérlendis jafn áberandi eins og í tæknigreinum sjávarútvegs. Þessi tækni er klárlega að verða stöðugt fyrirferðarmeiri hjá tæknifyrirtækjunum enda getur hún leitt til umtalsverðrar hagræðingar fyrir sjávarútveg og fiskeldi um allan heim."

STAÐARANDI

Örfirisey er dýrmætt svæði í nálægð við miðborgina. Áhugaverð þróun hefur verið á undanförnum árum þar sem fjölbreyttari starfsemi hefur fengið að blómstra.

Þótt eðli svæðisins og starfsemi þess sé að breytast er mikilvægt að halda í þau gæði sem höfnin býr við. Ný uppbygging ætti að draga fram sögu og staðaranda.

Sérstaða staðarins hjálpar líka til við að draga hæft starfsfólk að vinnustöðum.



Enn eru leifar af upprunalegri strandlínu við olíutankana í Örfirisey.
Mynd úr ritgerð Guðrúnar Jensdóttur "Þróun strandlengjunnar í Reykjavík og nágrenni", maí 2018.





Landschaftspark Duisburg í Þýskalandi er frábært dæmi um hvernig mengaður jarðvegur er græddur með gróðursetningu og úrelt iðnaðarmannvirki er notað til að búa til áhugaverðan garð og viðburðarrými.

IÐNAÐARHÚSNÆÐI Í NÝJU HLUTVERKI OG UNNIÐ MEÐ GÆÐI STAÐAR
dæmi



Marshall húsið í nýjum búningi, Kurt og Pí



Verksmiðja í Taiwan, Waterfrom Design



Iðnaðarhúsnæði í Kortrijks í Belgíu, Studio Basta



Hafnarsvæði í Köln, Þýskalandi, tillaga Cobe arkitekta

Reykjavík, 17. desember 2019

Minnisblað vegna uppbyggingar við Vesturhöfn/Örfirisey

Uppbygging við Vesturhöfn/Örfirisey síðan Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 tók gildi árið 2013

Svæðið skiptist í H1 og H2. H1 er athafnasvæði hafnarinnar og skiptist í H1a. Örfirisey-olíuhöfn og H1b. Fiskihöfn. H2. er skilgreint sem blandað athafnasvæði. Samkvæmt töflu um sérhæfð atvinnusvæði í Aðalskipulagi Reykjavíkur var gert ráð fyrir því að Örfirisey, H1 og H2, byggðist upp um 25.000 m2 hvort um sig, eða 50.000 m2 samtals á tímabilinu með vikmörkum +/-20%. Sem gæti þá þýtt allt að 60.000m2.

Þegar leitað var til Faxaflóahafna árið 2012 í tengslum við Aðalskipulag Reykjavíkur voru settar fram tölur sem voru í besta falli getgátur þess tíma um uppbyggingu á svæðinu. Ekki var litið svo á að framsetning þessara talna gætu hamlað uppbyggingu á svæðinu. Auk þess sem tölurnar eru ekki bindandi samkvæmt texta í meðfylgjandi töflu.

Tafla 5. Sérhæfð atvinnusvæði í AR2010-2030

Nettóaukning byggingarmagns atvinnuhúsnæðis (m²). Vikmörk byggingarmagns fyrir einstök svæði -/+20%. Eingöngu sýndar stærðir fyrir ný svæði (bindandi stefna).

	Svæði ha	Aukning byggingar-magns (fullbyggt)	Áætluð aukning til 2030 (nettó-aukning)*
Hálsar-Höfðar (AT1, AT2)		180.000	50.000
Gylfaflöt (AT3)		30.000	10.000
Hólmsheiði (AT4)	102	300.000	50.000
Esjumelar (AT5)	113	150.000	75.000
Örfirisey (H1a, H1b)		25.000	15.000
Örfirisey (H2)		25.000	15.000
Sundahöfn (H4)		150.000	60.000
Gufunes (I4, H5)			
Álfsnes-Kollafjörður (I2, H6)	27	50.000	25.000

*Nettóaukning. Ekki bindandi tala. Til viðmiðunar, m.a. vegna umferðarspáa og samræmis við svæðisskipulagið 2024.

Mynd1. Tafla úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030

Frá árinu 2013 hefur ekki mikið verið byggt á svæðinu. Í töflum hér fyrir neðan má sjá það helsta sem hefur verið byggt á svæðinu á tímabilinu. Sjá meðfylgjandi loftmynd frá 2013 sem sýnir byggingar á svæðinu á þeim tíma, bleiku línurnar sýna útlínur bygginga sem voru fullkláraðar sumarið 2019, Fiskislóð 43 hefur byggst upp eftir það.

Byggt á H1 frá 2013:

Ár	Svæði	Fermetrar
2013	H1b - Norðurgarður	4.201,2 m2
2013	H1a - Hólmaslóð	75,6 m2
2015	H1a - Norðurgarður	1.808,2

	Samtals	**6.085 m2**

Byggt á H2 frá 2013:

Ár	Svæði	Fermetrar
2016	Grandagarður 20	304,4 m2
2018	Fiskislóð 31	1.551,4 m2 (millipallar)
2019	Fiskislóð 43	2.237,1 m2 (vantar á loftmynd)
2019-2020	Fiskislóð 37c	Í byggingu
2020	Fiskislóð 37b	Í byggingu
	Samtals:	**4.092,9 m2**

Auknar byggingarheimildir í deiliskipulagi Vesturhafnar/Örfiriseyjar 2015

Í deiliskipulagi Vesturhafnar/Örfiriseyjar sem samþykkt var 2015 var bætt nokkuð við uppbyggingarheimildir frá því sem var. Á Fiskislóð var nýtingarhlutfall lóða hækkað úr því að vera 0,5 í 0,6 . Við Hólmaslóð og Eyjaslóð var ekki í gildi deiliskipulag en nýtingarhlutfallið var hækkað í 1 í deiliskipulagi Vesturhafnar/Örfiriseyjar.

Svæði	Nýtingarhlutfall áður	Nýtingarhlutfall samkv.deiliskipulagi 2015	Auknar byggingarheimildir
Fiskislóð	0,5	0,6	27.060 m2
Eyjaslóð og Hólmaslóð	Ekki í gildi deilisk.	1	10.886 m2
		Samtals:	**37.946 m2**

Með nýju deiliskipulagi fyrir Vesturhöfn/Örfirisey árið 2015 var nýtingarhlutfallið á svæðinu aukið um 37.946 m2. Með deiliskipulagsáætluninni var því hægt að byggja rúmlega 80.000 m2 til viðbótar, miðað við vannýttar byggingarheimildir og auknar heimildir í deiliskipulagi.

Núverandi staða við Vesturhöfn/Örfirisey

Eins og stendur eru vannýttar byggingarheimildir, miðað við gildandi deiliskipulagsáætlanir, í Vesturhöfn 72.540 m2. Þar af eru fimm lóðir óbyggðar og tvær í byggingu. Í töflu hér fyrir neðan má sjá skráða fermetra á þessum lóðum samkvæmt Fasteignaeignaskrá og vannýttar byggingarheimildir.

Lóðir	Fiskislóð 27	Fiskislóð 33	Fiskislóð 35	Fiskislóð 37	Fiskislóð 37b	Fiskislóð 37c	Fiskislóð 41
Skráðir fm*	1.499	1.397	2.387	2.377	2.017	1.404	0
Vannýtt	1.101	976	40	29	2.592	5.873	3.076

*Fermetrar skráðir í Fasteignaskrá við samþykkt byggingarleyfis, þótt það sé fallið úr gildi.

Ekki er búið að samþykkja byggingaráform á óbyggðu lóðunum, Fiskislóð 27, 41, 33, 35 og 37. Fiskislóð 37B og Fiskislóð 37c eru nú í byggingu og verði byggingarmagn fullnýtt á lóðunum mun það verða 8.465 fm samtals.

Byggingarheimildir á Línbergsreit

Á Línbergsreit er í dag þó nokkuð af vannýttum byggingarheimildum auk þess sem stór hlutisvæðisins er geymslulóð.

Lóð	Þegar byggt	Vannýttar byggingarheimildir	Hámark samkvæmt gildandi skipulagi
Fiskislóð 16	457 m2	407 m2	864 m2
Fiskislóð 18	699 m2	171 m2	870 m2
Fiskislóð 20-22	1.099 m2	311 m2	1.410 m2
Fiskislóð 24-26	977 m2	544,6 m2	1.521,6 m2
Fiskislóð 28-30	977 m2	427,6 m2	1.404 m2
Fiskislóð 32	1.188 m2	3.282 m2	4.470 m2
Geymslulóð	0	0	*m2**
Verbúðir	2.912 m2	0	m2
Samtals	**8.309 m2**		**13.448,6 m2**
Samtals með Nh 0,6 á geymslulóð*			***15.324,6 m2***

*Gert ráð fyrir að nýtingarhlutfall á geymslulóð yrði 0,6 líkt og á öðrum lóðum á svæðinu.

Í tillögu að nýju deiliskipulagi á Línbergsreit er hámarks byggingarmagn 45.163 m2 með bílastæðahúsi, bílakjallara og verbúðum. Gildandi deiliskipulag Vesturhafnar/Örfiriseyjar gerir ráð fyrir að bílastæði séu á yfirborði lóða. Bílastæðahúsið kemur í stað bílastæða á yfirborði og auknum bílakjöllurum. Hámarksnýtingarhlutfall í tillögunni án bílastæðahússins, reitur D, og verbúða, reitur E, er 33.035 m2.

Tillaga að deiliskipulagi, helstu tölur

	Hámark m2 ofanjarðar á lóðum A, B og C	Hámark m2 ásamt bílakjöllurum, verbúðum og bílahúsi
Hámark byggingaheimilda í tillögunni	33.035 m2	45.163 m2
Núverandi byggingar á reitnum dregnar frá	27.638 m2	36.854 m2
Núverandi byggingaheimildir dregin frá	22.495,4 m2	31.714,4 m2
Núverandi byggingaheimildir ásamt 0,6 NH á geymslulóð dregin frá	17.710,4m2	26.929,4

Þríhliða samkomulag um uppbyggingu Línbergsreits

Samkvæmt drögum að þríhliða samkomulagi milli Línberg ehf., Faxaflóahafna sf. og Reykjavíkurborgar, er uppbyggingartímabilinu skipt í þrjá áfanga. Í fyrsta áfanga, til ársins 2023, skal ekki byggja meira en 12.000 m2 ofanjarðar. Í öðrum áfanga, til ársins 2027, skal ekki byggja meira en 10.000 m2 ofanjarðar. Í þriðja og síðasta áfanganum skal byggja það sem er óbyggt á þeim tíma. Fyrsti og annar áfangi, samkvæmt samkomulaginu ættu því að rúmast innan þeirra hugmynda sem voru í Aðalskipulagi

Reykjavíkur, þegar það var samþykkt, um uppbyggingu á svæðinu, H2, á skipulagstímabilinu. Ef litið er á H1 og H2 sem sama svæðið þá rúmast uppbyggingin öll innan þess. Að því sögðu þá líta Faxaflóahafnir sf. ekki svo á að tölur sem fram koma í Aðalskipulagi Reykjavíkur fyrir svæðið eiga að hamla uppbyggingu enda eru þær ekki bindandi. Auk þess sem nýlegt dæmi, Deiliskipulag Vesturhafnar-Örfiriseyjar, heimilaði mun meira byggingarmagn en áætlað byggingarmagn sem sett var fram í tölu 5, mynd 1.

Það mætti líka samþykkja, samhliða deiliskipulagstillögunni, breytingu á aðalskipulagi þar sem byggingarmagn í töflu 5, mynd1, er aukið. Það væri einnig hægt að samþykkja breytingu á aðalskipulagi á næstu árum áður en fyrstu áföngum uppbyggingarinnar lýkur.

Hildur Gunnlaugsdóttir,
Skipulagsfulltrúi Faxaflóahafna sf.

MINNISBLAÐ

SKJALALYKILL	VERKHEITI
2199-027-MIN-001-V04	**Línbergsreitur - Samgöngumat**
DAGS.	**VERKKAUPI**
20.06.2019	Faxaflóahafnir
SENDANDI	**DREIFING**
Daði Baldur Ottósson Elín Ríta Sveinbjörnsdóttir	Hildur Gunnlaugsdóttir

MÁLEFNI

Samgöngumat fyrir deiliskipulagsbreytingu vegna uppbyggingar á Fiskislóð 16-32 og Grandagarði 39-93

SAMANTEKT

Umferð

- Núverandi umferð um Fiskislóð meðfram Línbergsreit er um 4.000 bílar á sólarhring.
- Umferðarsköpun vegna uppbyggingar á Línbergsreit var metin út frá þremur sviðsmyndum þar sem gert er ráð fyrir breyttum ferðavenjum:
    1. *Verslun og skrifstofa skapi jafn mikla umferð.*
    2. *Skrifstofa skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir.*
    3. *Miðað er við fjölda bílastæða innan deiliskipulagsreitsins og öflugum mótvægisaðgerðum.*
- Út frá sviðsmynd 2 má gera ráð fyrir að aukin umferð sem skapast á svæðinu sé um 4.400 bílar á sólarhring. Sviðsmynd 3 gerir ráð fyrir að aukin umferð sem skapast verði lægri, eða 2.800 bílar á sólarhring en forsenda fyrir slíkri lækkun eru öflugar mótvægisaðgerðir s.s. heildstæð bílastæðastýring á Örfirisey og efling almenningssamgangna.
- Aukning í umferð frá Línbergsreit er innan þeirra þolmarka sem tilgreind er í umferðargreiningu frá Mannvit (umferð m.v. 2016).
- Nýjar umferðartalningar eru þarfar til þess að leggja betra mat á þolmörk gatnakerfisins m.v. umferðina sem er á svæðinu í dag. Lagt er til að framkvæmdar séu nýjar umferðartalningar yfir heilan sólarhring um Fiskislóð, Grandagarð, Mýrargötu og Ánanaust.

Bíla- og hjólastæði

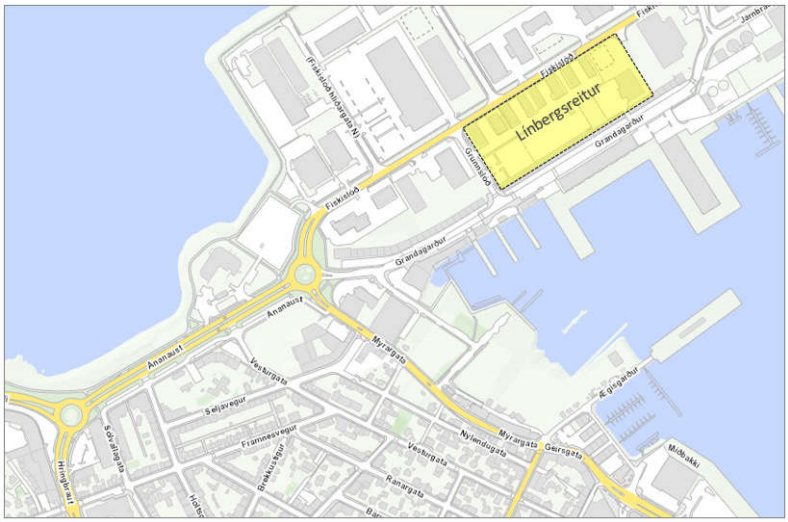
- Notast var við nýjar reglur um bíla- og hjólastæði í Reykjavík.
- Ráðlagður fjöldi bílastæða fyrir uppbygginguna er 435 bílastæði (hámarks fjöldi). Mögulegt er að draga úr eftirspurn/framboði bílastæða með mótvægisaðgerðum.
- Lágmarksfjöldi hjólastæða er 265, en rétt er að benda á að um lágmarksviðmið er að ræða og því er lagt til að gert sé ráð fyrir fleiri hjólastæðum.

1 Inngangur

EFLA var fengin til þess að gera samgöngumat vegna fyrirhugaðar uppbyggingar á Línbergsreit.

Helstu áherslu atriði voru eftirfarandi:

- Áætla hæfilegan fjölda bílastæða fyrir Línbergsreit m.t.t. ferðavenja, aðgengis að mismunandi ferðamátum, samnýtingu bílastæða sem og leggja mat á útfærslu bílastæðastýringar.
- Meta umferð sem skapast vegna nýrrar uppbyggingar og meta dreifingu þeirrar umferðar og hugsanleg áhrif á aðliggjandi gatnakerfi. Skoðað m.t.t. þolmarka gatnakerfisins.
- Færa mat á mögulegar mótvægisaðgerðir vegna hugsanlegrar aukinnar umferðar.



MYND 1 Staðsetning Línbergsreits á Örfirisey

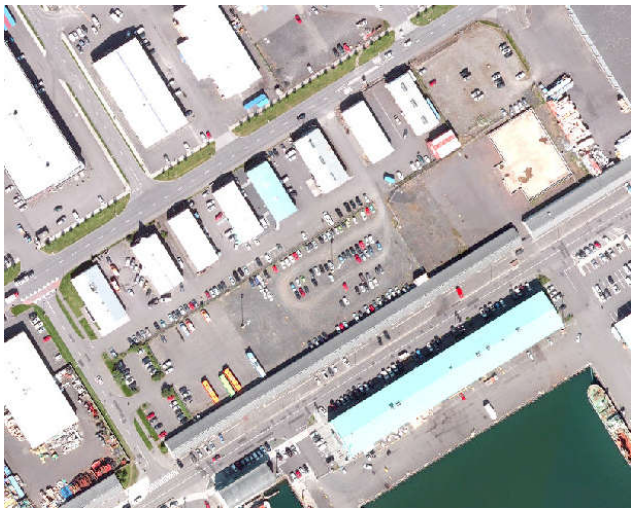
Við þessa vinnu lágu til grundvallar drög að breyttu deiliskipulagi fyrir Línbergsreit (dagsett 18.8.2018) og áætluð notkun og skipting húsnæðis (dagsett 29.4.2019).

2 Núverandi aðstæður

2.1 Landnotkun

Á Línbergsreitnum í dag eru gömlu verbúðirnar (friðlýst ytra byrði bygginga) sem liggja meðfram Grandagarði. Aðrar byggingar innan reitsins liggja við Fiskislóð 16-32 og er margvísleg starfsemi í þeim, m.a. ferðaskrifstofa og tvær bílaleigur. Samkvæmt drögum að breytingu á deiliskipulagi sem liggur hér til grundvallar (mynd 3) stendur til að þessar byggingar verði fjarlægðar, samtals 4.500 m^2. Norðan við verbúðirnar er tæplega 8.000 m^2 geymslulóð sem er að mestu leyti notuð fyrir bílastæði og er aðgangur að geymslulóðinni aðgangsstýrður. Sjá má núverandi skipulag á mynd 2 ásamt drög að deiliskipulagsbreytingu á mynd 3.

Núverandi fjöldi bílastæða inn á Línbergsreitnum er um 143 almenn bílastæði (fyrir utan fyrrnefnda geymslulóð). Eru þá ekki meðtalin bílastæðin (164 talsins) sem liggja sunnan megin við verbúðirnar sem deiliskipulagið nær til (sjá mynd 1).



MYND 2 Núverandi skipulag (mynd fengi frá Borgarvefsjá).



MYND 3 Línbergsreitur – drög að deiliskipulagsbreytingu (dagsett 18.8.2018)

2.2 Aðgengi m.t.t. vistvænna samgangna

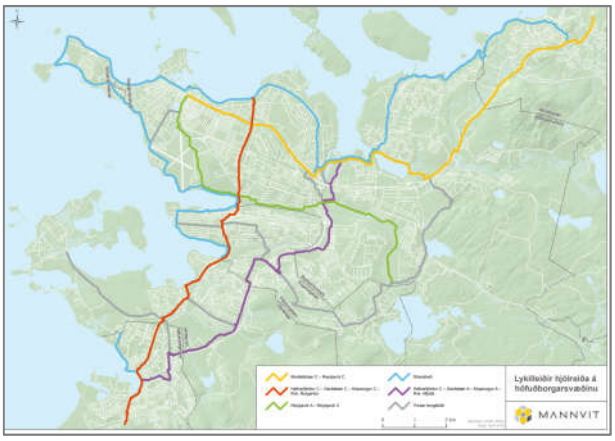
Línbergsreitur er staðsettur á Örfirisey, nærri jaðri miðborgarinnar en á þessu svæði er mjög gott aðgengi að fjölbreyttri þjónustu og verslun s.s lágvöruverslunum, byggingarvöruverslun, veitingastöðum og smærri verslunum. Slíkur fjölbreytileiki dregur úr ferðaþörf á bíl fyrir þá sem starfa á svæðinu, sérstaklega fyrir dagleg erindi.

Aðgengi að almenningssamgöngum er takmarkað og skýrist helst af staðsetningu reitsins á jaðri miðborgarinnar. Ein Strætó leið þ.e. leið 14 ekur um Örfirisey í dag og fram hjá reitnum, en leiðin ekur á 15-mín tíðni á anna tíma, en 30 mín tíðni á öðrum tímum. Aðrar leiðir Strætó eru ekki innan 600 m göngufjarlægðar. Aftur á móti býður leið 14 upp á tengingu við fjölmargar aðrar leiðir Strætó við Lækjartorg og Hlemm, sjá leiðakort af svæðinu á mynd 4. Ferðatími með strætó mælist í flestum tilfellum talsvert lengri samanborið við ferðatíma í einkabíl til að komast frá nokkrum íbúahverfum utan miðborgarinnar til Örfiriseyjar. Sem dæmi er heildarferðatími með strætó að

meðaltali 18 mín lengri en bíl frá völdum stöðum[1] utan miðborgarsvæðisins (miðborgarsvæði er skilgreint sem póstnúmer 101, 105 og 107).



MYND 4 Leiðakort Strætó við Örfirisey og biðstöðvar (straeto.is)



MYND 5 Lykilleiðir hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu (ssh.is)

Uppbygging hjólastíga á þessu svæði er ekki langt komin en slíkar tengingar eru mikilvægar til þess að skapa umhverfi sem öllum þykir þægilegt að hjóla um. Ein af lykilleiðum hjólreiða á höfuðborgarsvæðinu[2] liggur að Örfirisey en það er strandleiðin (bláa lykilleiðin) sem sjá má á mynd 5. Strandleiðin í dag er sameiginlegur göngu- og hjólreiðastígur frá Seltjarnarnes að Örfirisey og svo áfram sameiginlegur stígur meðfram Mýrargötu - Geirsgötu að hjólastíg við Hörpu. Hins vegar eru nokkrar þveranir mjög erfiðar á leiðinni, t.d. um hringtorg við Ánanaust og um Geirsgötu. Jafnframt eru framkvæmdir á svæðinu í dag sem hafa áhrif á göngu- og hjólaleiðir.

2.3 Umferð

Til grundvallar á skoðun umferðar við Línbergsreit var notast við talningar á nálægum gatnamótum frá Reykjavíkurborg. Talningarnar eru ekki allar frá sama tíma. Við Fiskislóð/Grunnslóð fór fram talning þann 28.1.2015, við Grandagarð/Mýrargata þann 7.2.2017 og Fiskislóð/Ánanaust þann 28.2.2019. Samkvæmt talningunni 2019 er metin sólarhringsumferð í þversniði á Fiskislóð við Grandatorg tæplega 18.000 ökutæki/sólarhring, sjá á mynd 6. Verulega dregur úr umferðinni á Fiskislóð vestan við Fiskislóð 10 og við Línbergsreitinn er umferðin um 3.400 ökutæki/sólahring (talning 2015).

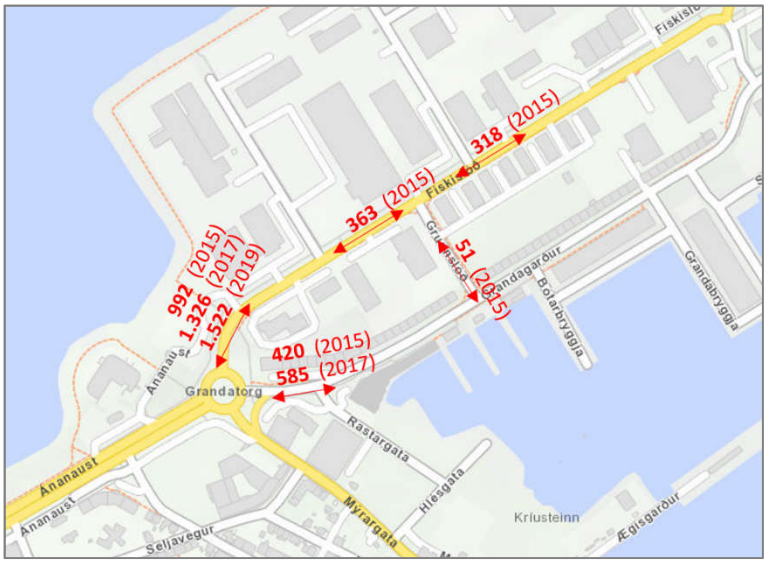
[1] Notast var við tímatöflur strætó og meðal aksturtíma ökutækja skv. google maps klukkan 8:00. Ferðatíma Strætó jafngildir styðstu mögulegu ferð eftir klukkan 8:00 – ekki var gerð ráð fyrir göngu að biðstöð, en gert var ráð fyrir meðalbið sem samsvarar tíðni á háannatíma deilt með tveimur). Fyrir mælingu aksturstíma var tekið meðal tal af hæsta/lægsta gildi frá google maps. Valdir áfangastaðir voru Hraunbær/Hábær, Langholtsvegur/Álfheimar, Fjallkonuvegur/Jöklafol, Hamraborg, Fífuhvammsvegur/Salavegur og Fjörður.

[2] https://ssh.is/images/stories/svaedisskipulag/Hjolaleidir/Hjolaleidir_kort_Lykilleidir-a-hofudborgarsvaedinu_Shb.pdf



MYND 6 Metin sólarhringsumferð á og við Örfirisey út frá talningum framkvæmdar af Reykjavíkurborg árin 2015, 2017 og 2019

Talningin frá Reykjavíkurborg fer fram árdegis og síðdegis og er sólarhringsumferð metin út frá þeim niðurstöðum. Niðurstöður talninganna sýna meiri umferð síðdegis en árdegis og var ákveðið að skoða nánar hámarksklukkustund síðdegis, sjá mynd 7. Talningar fyrir öll árin voru teknar saman og sjá má talsverðan mun á milli ára. Við Fiskislóð/Ánanaust jókst umferðin um rúmlega 50% frá árinu 2015 til ársins 2019 og rúmlega 30% frá árinu 2015 til 2017. Umferðin á Grandagarði/Mýrargata jókst um 40% frá árinu 2015 til 2017. Líklega hafa stórverslanir við Fiskislóð ásamt aukinni starfsemi við Grandagarð haft þessi áhrif, en enginn uppbygging hefur átt sér stað á þessum árum.

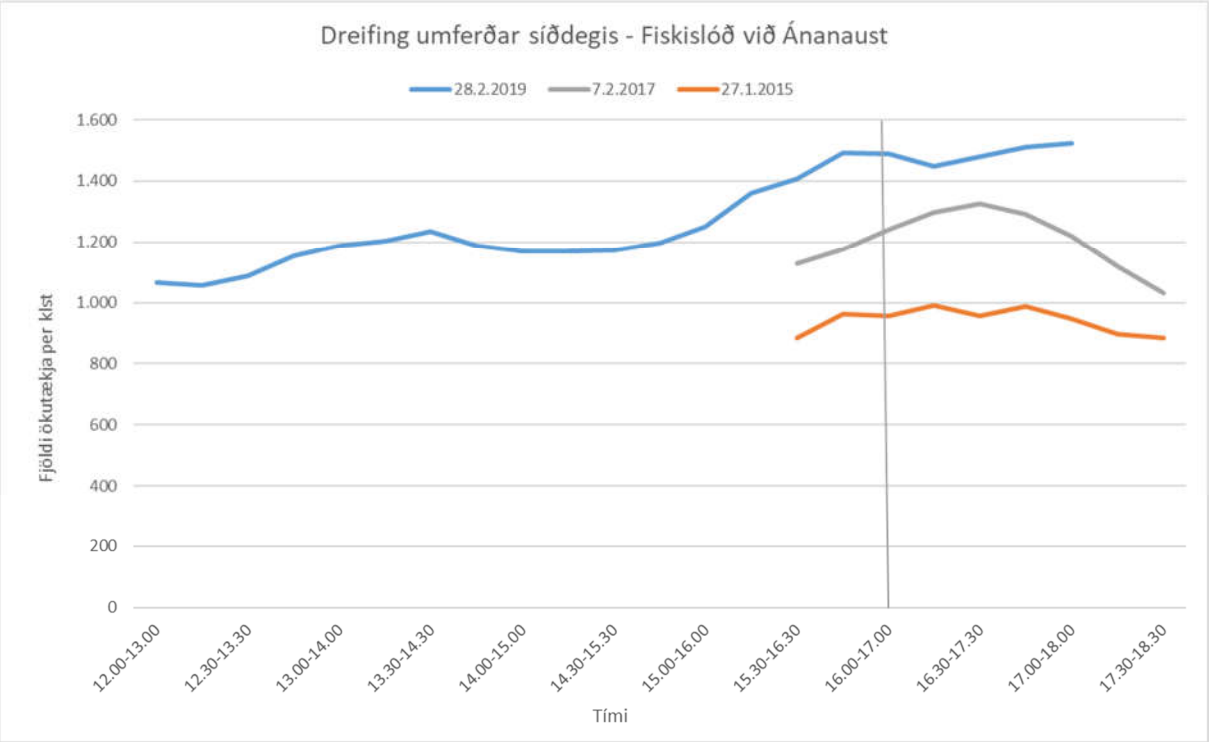


MYND 7 Hámarksklukkustund síðdegis, talningar frá 2015, 2017 og 2019

Hámarksklukkustund síðdegis á Fiskislóð/Ánanaust er frá 17.00 til 18.00 árið 2019 en talið var frá 12 til 18 þann 28.2.2019. Nokkuð jöfn dreifing er á umferðinni eftir hádegi þann dag eins og sjá má á mynd 8 og er umferðin í kringum 1.000-1.100 ökutæki á klst eftir hádegi. Umferðin eykst síðan um klukkan 15 til 16 upp í 1.400-1.500 ökutæki/klst og helst stöðug til klukkan 18 eða þar til talningu er hætt.

Þegar talning fór fram árið 2015 við Línbergsreitinn var hámarksklukkusund frá 15.30 til 16.30 en lítill munur er á umferðinni við Línbergsreitinn frá 15.30 til 18. Almennt er hámarksklukkustund á höfuðborgarsvæðinu í kringum

16.00-17.00 sem rennur stoðum undir það að umferðin sem er við Fiskislóð/Ánanaust er mikið til komin vegna verslunar á svæðinu. Hámarksklukkustund síðdegis er um 8-10% af metinni sólarhringsumferð.



MYND 8 Dreifing umferðar síðdegis á Fiskislóð við Ánanaust. Talningar frá Reykjavíkurborg árin 2015, 2017 og 2019

Áætlað er að sú starfsemi sem fyrir er á Línbergsreitnum skapi í dag um 600 bílferðir sem samsvarar um 1.200 ökutæki á sólarhring. Þá er miðað við 4.500 m^2 af skrifstofu og verslunarhúsnæði og notast er við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins.

3 Deiliskipulagsbreyting – Framtíðar uppbygging á Línbergsreit

3.1 Bíla- og hjólastæði - Mat á fjölda bílastæða fyrir Línbergsreit

Til þess að áætla hæfilegan fjölda bílastæða fyrir deiliskipulagsbreytinguna var annars vegar notast við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða sem samþykkt var í Borgarráði í lok árs 2018, og hins vegar skoðaðir samnýtingar möguleikar bílastæða.

Áætlaður fjöldi bílastæða fyrir fyrirhugaða uppbyggingu innan reitsins: Notast var við tillögu að reglum um fjölda bíla- og hjólastæða hjá Reykjavíkurborg, en nýju viðmiðin sem þar eru sett krefjast færri bílastæða en hámarkskröfur sem settar eru fram í gildandi aðalskipulagi[3]. Í reglunum er Reykjavík skipt upp í tvö svæði (sjá svæðisskiptingu í reglum um bíla- og hjólastæði) þar sem uppbygging innan *svæðis 1* skal almennt hafa lægri bílastæðakröfur en önnur svæði (þ.e. svæði 2).

Línbergsreitur er innan svæðis 1 þar með reiknast bílastæðaþörf á bilinu 210-460 bílastæði, eftir því hvort miðað sé við *viðmið* eða *hámark* á fjölda bílastæða sem leyfður er, sjá yfirlit í töflu 2. Líkt og kom fram hér að ofan (sjá *kafla 2 - Núverandi aðstæður*), þá eru takmarkanir á aðgengi að almenningssamgöngukerfi Strætó og hjólastígakerfi borgarinnar. Núverandi þjónustustig Strætó við Línbergsreit í dag fellur ekki undir skilgreiningu um *góðar almenningssamgöngur*[4]. Að auki, vantar tengingar við hjólastígakerfi. Þar af leiðandi er lagt til að uppbyggingin taki mið að hámarkskröfum bílastæða á svæðinu þ.e. um 460 bílastæði, þar til annað kemur í ljós varðar almenningssamgöngur og tengingar hjólastíga við Örfirisey.

TAFLA 1 Forsendur um samsetningu atvinnuhúsnæðis til áætlunar á fjölda bílastæða, ásamt heildar fjölda bílastæða sbr. kröfur um uppbyggingu á svæði 1 í reglum um fjölda bíla- og hjólastæða í Reykjavík.

LANDNOTKUN	STÆRÐ (FM)	KRÖFUR UM FJÖLDA BÍLASTÆÐA Á SVÆÐI 1		FJÖLDI BÍLASTÆÐA	
		Viðmið (m^2/bílast.)	Hámark (m^2/bílast.)	Viðmið	Hámark
Skrifstofa og þjónusta	27.550	200	75	138	368
Verslun	5.550	100	75	56	74
Veitingahús	900	100	100	10	10
Sýningarrými*	1,800	300	200	7	10
Samtals	**35.800**			**211**	**462**

*Notast er við viðmið um fjölda bílastæða við iðnaðarhúsnæði til að færa mat á fjölda bílastæða fyrir sýningarrými.

Mat á mögulegri samnýtingu bílastæða. Í tillögu Reykjavíkurborgar um mat á bílastæðafjölda er lögð áhersla á samnýtingu bílastæða. Miðað við ofangreindar forsendur er ráðlagður heildarfjöldi bílastæða um 460 talsins, en þá hefur ekki verið tekið tillit til samnýtingar. Greining á samnýtingu bílastæða tekur tillit til þess að eftirspurn bílastæða er breytileg eftir tíma dags fyrir mismunandi landnotkun. Sú greining leiðir í ljós að hægt sé að fækka

[3] Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 eru hámarkskröfur bíla- og hjólastæða skilgreindar fyrir ákveðin svæði innan Reykjavíkur. Deiliskipulagssvæðið fellur undir Svæði 1 sem kveður á um að byggja megi að hámarki 1 bílastæði á hverja 50 m^2 atvinnuhúsnæðis.

[4] Góðar almenningssamgöngur eru skilgreindar sem biðstöðvar innan 400m göngufæris með gott þjónustustig (4-10 ferðir að meðaltali á klukkustund yfir daginn) eða hátt þjónustustig (fleiri en 10 ferðir að meðaltali á klukkustund).

um 25 bílastæði ef gert er ráð fyrir í skipulagi að bílastæði geti verið samnýtt[5]. Ekki er mögulegt að gera ráð frekari samnýtingu þar sem aðeins er atvinnutengd starfsemi á reitnum. Nægilegur fjöldi bílastæða fyrir nýja uppbyggingu og núverandi starfsemi reiknast því um **435 bílastæði**.

3.2 Fjöldi og tegundir hjólastæða

Tillaga Reykjavíkurborgar um fjölda hjólastæða er að lágmarki 0,5-3 hjólastæði á 100m^2 atvinnuhúsnæðis, og verslun 2-3 stæði á 100m^2. Miðað við uppbyggingarheimildir ætti fjöldi hjólastæða að vera að lágmarki 265 hjólastæði. Tillaga Reykjavíkurborgar um hjólastæði gerir enn fremur ráð fyrir að 90% hjólastæða við skrifstofuhúsnæði verði í læstu rými (hjólageymslur, hjólabúr, hjólaskápar) og að 20% stæða séu staðsett næst inngangi fyrir gesti og viðskiptavini. Fyrir verslunarhúsnæði skal gera ráð fyrir að 20% stæða séu í læstu rými, en 80% næst inngangi fyrri gesti og viðskiptavini. Í nýju deiliskipulagi, er æskilegt að setja kvaðir um að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggð (þ.e. varin frá rigningu) og veita möguleika á viðgerðum á hjóli.

3.3 Umferðarsköpun Línbergsreits

Á skipulagssvæðinu er gert ráð fyrir allt að 35.800 m^2 af atvinnuhúsnæði, þar af er 24.500 m^2 skrifstofu húsnæði. Önnur atvinnustarfsemi sem er ráðgerð er m.a. ýmis þjónusta, sérverslanir, veitingahús, sýningarrými og vinnustofur, samtals um 11.300 m^2 (mynd 9).



MYND 9 Línbergsreitur – drög að deiliskipulagsbreytingu (dagsett 29.4.2019)

Vegna nálægðar við miðborgina, fjölbreytta verslun/þjónustu á svæðinu (sbr. umfjöllun í *kafla 2 - Núverandi aðstæður*) og miðað við stefnu borgarinnar um breyttar ferðavenjur þá er jafnframt gert ráð fyrir að ferðavenjur starfsmanna á þessu svæði breytist í samræmi við markmið sem sett voru fram í aðalskipulagi Reykjavíkur. Þetta þýðir að gera megi ráð fyrir að 15% fækkun nýrra ferða á bíl frá því sem nú er.

[5] Samnýting bílastæða er byggt á viðmiðunartöflum í reglum um bíla- og hjólastæði í Reykjavík sem áætlar nýtingu bílastæða eftir tíma dags m.v. mismunandi landnotkun.

Notast var við ferðasköpunarjöfnu höfuðborgarsvæðisins (úr umferðarspálíkani) til að meta fjölda ferða sem gætu skapast vegna skipulagssvæðisins og var jafnframt gert ráð fyrir breyttum ferðavenjum líkt og lýst var hér að ofan í öllum sviðsmyndum. Um er að ræða aukningu í umferð og er þá búið að draga frá þá umferð sem skapast við núverandi starfsemi. Ferðir voru metnar miðað við þrenns konar sviðsmyndir:

- Sviðsmynd 1: Gert er ráð fyrir að verslun og skrifstofa skapi jafn mikla umferð.
- Sviðsmynd 2: Gert er ráð fyrir að skrifstofa skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir.
- Sviðsmynd 3: Sviðsmynd 2 metin með tilliti til fjölda bílastæða innan deiliskipulagsreitsins.

Sviðsmynd 1 - Út frá forsendum í sviðsmynd 1 má gera ráð fyrir að fjöldi bílferða sem skapast frá skipulagssvæðinu verði um 3.700 bílferðir sem samsvarar 7.400 ökutækjum á sólarhring (tafla 1).

Sviðsmynd 2 – Gert er ráð fyrir sömu uppbyggingu og breyttum ferðavenjum líkt og í sviðsmynd 1 en að skrifstofur skapi helmingi færri umferð en ferðavenjusköpunarjafna höfuðborgarsvæðisins gerir ráð fyrir. Samkvæmt henni er gert ráð fyrir að skrifstofur skapi 0,14 ferðir á hvern fermeter en skv. öðrum heimildum (Mannvit, 2016; Lilja Karlsdóttir, 2016) er líklegra að skrifstofur skapi 0,07 ferðir á fermeter. Út frá þessum forsendum má gera ráð fyrir að fjöldi bílferða verði um 2.200 sem samsvarar 4.400 ökutæki á sólarhring (töflu 1). Í þessari sviðsmynd er gert ráð fyrir að þeir sem sækja Línbergsreit, bæði starfsmenn og viðskiptavinir, mun bæði nýta bílastæði innan reits og utan.

Sviðsmynd 3 – Tekur tillit til þess að á skipulagsreitnum verður framboð bílastæða takmarkaðra en þekkist að jafnaði á höfuðborgarsvæðinu í dag en í kafla 3.1 eru lagt til að fjöldi bílastæði verði um 435 talsins. Í þessari sviðsmynd er gert ráð fyrir:

- Öflugum mótvægisaðgerðum til að draga úr aukinni umferð:
    - Heildstæðri bílastæðastýringu á Örfirisey t.d. með gjaldskyldum bílastæðum fyrir starfsmenn og viðskiptavini.
    - Innleiðingu á samgöngustefnu fyrir Línbergsreit (sjá nánar í kafla 4)
    - Almenningssamgöngur verð efldar
    - Tengingar styrkar við hjólanet.
- Að um 30 starfsmenn vinni á hverja 1000 m^2 skrifstofu- og veitingahúsnæðis, en 10 starfsmenn á hverja 1000 m^2 fyrir aðra atvinnustarfsemi sem fyrirhuguð er á reitnum. Samtals er því gert ráð fyrir a.m.k. 900 starfsmönnum á skipulagsreitnum.
- Að 60% starfsmanna á reitnum ferðist með vistvænum hætti til og frá vinnu. Með þeim forsendum er áætlað að 85% bílastæða (um 370 talsins) á reitnum verði aðeins notuð af starfsmönnum en önnur bílastæði verði nýtt af viðskiptavinum þar sem gert er ráð fyrir að almenn bílastæði utan skipulagsreits nýtast einnig.
- Hvert bílastæði verði notað oftar en einu sinni yfir daginn þar sem gerður er greinarmunur á því hvort bílastæði eru notuð fyrir starfsmenn eða viðskiptavini[6]. Með þetta til hliðsjónar var fjöldi bílferða metinn 1.400 ferðir (2.800 ökutæki á sólarhring - sjá töflu 1).

[6] Gert var ráð fyrir að hvert bílastæði stafsmanna er notað að meðaltali 1,5 sinnum (að hluti starfsmanna fari í persónuleg og/eða vinnutengd erindi á vinnutíma). Gert er ráð fyrir að fjöldi bílferða sem skapast vegna viðskiptavina sé sú sama og í sviðsmynd 2.

TAFLA 2 Áætluð aukning umferðar sem mun fara um Línbergsreit á sólarhring út frá mismunandi sviðsmyndum.

SVIÐSMYNDIR	FJÖLDI BÍLFERÐA	FJÖLDI ÖKUTÆKJA Á SÓLARHRING
Sviðsmynd 1	3.700	7.400
Sviðsmynd 2	2.200	4.400
Sviðsmynd 3	1.400	2.800

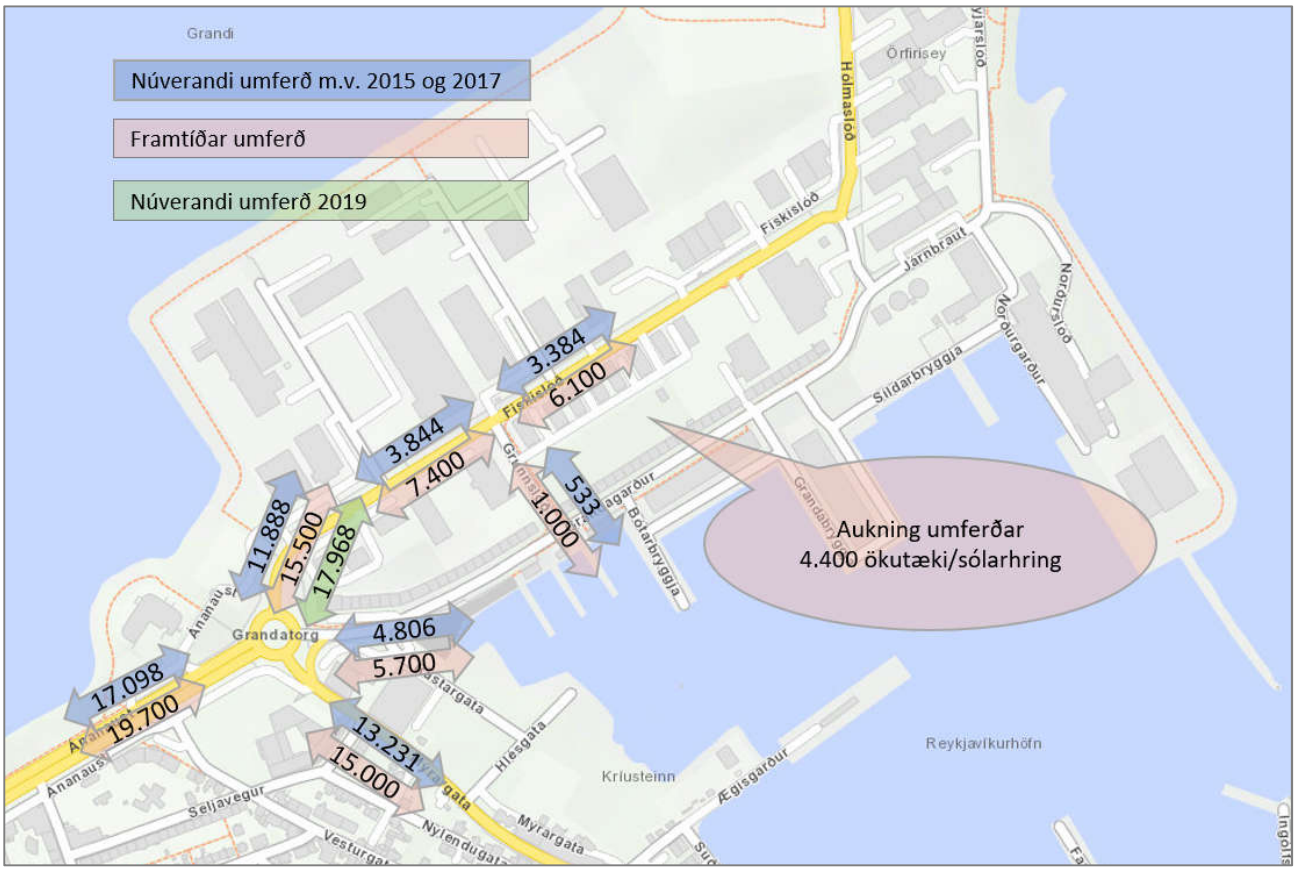
Ákveðið var að skoða áhrif umferðarsköpunar á gatnakerfið og þolmarka gatnamóta Fiskislóðar/Mýrargötu/ Ánanaust m.t.t. sviðsmyndar 2. Umferðarsköpun í sviðsmynd 2 er talin vera mesta umferð sem getur skapast vegna uppbyggingarinnar á Línbergsreit og því rétt að skoða áhrif þess á gatnakerfið. Sviðsmynd 3 gerir ráð fyrir mótvægisaðgerðir til að draga úr umferð og mun umferðarsköpun af svæðinu geta orðið nær þeim fjölda með tilkomu þeirra mótvægisaðgerða.

3.4 Dreifing umferðar

Umferð var dreift um nærliggjandi götur til að fá grófa mynd af mögulegum umferðarþunga á götum við Línbergsreitinn. Umferð var dreift með tilliti til sviðsmyndar 2 en það er talin vera mesta umferð sem getur skapast vegna uppbyggingarinnar á Línbergsreit eins og fyrr segir. Gert var ráð fyrir að núverandi umferð sé sú sama og árin 2015 - 2017 til þess að meta framtíðar umferð vegna uppbyggingu við Línbergsreit. Ekki er notast við núverandi umferð árið 2019 um Fiskislóð vegna þess að:

- aðeins er um eina sniðtalningu að ræða og fór talning fram síðdegis og því erfitt að meta sólarhringsumferð á öðrum götum.
- þá er hægt að bera áætlaða framtíðar umferð við niðurstöður þolmarkagreiningar á gatnamótum Fiskislóðar og Mýrargötu sem var framkvæmd var af Mannvit árið 2016.

Dreifingin er byggð á mati á hegðun ökumanna, út frá nálægð við atvinnusvæði og áfangastaði og stystu leiðar að þeim. Niðurstöður þessa mats ásamt núverandi umferð til samanburðar, má sjá á mynd 10. Vekja skal athygli á að núverandi umferð er sólarhringsmat frá Reykjavíkurborg úr talningum sem voru framkvæmdar á árunum 2015 og 2017 (kafli 2.2). Sólarhringsmat Reykjavíkurborgar árið 2019 er einnig sýnt á mynd 10 til samanburðar.

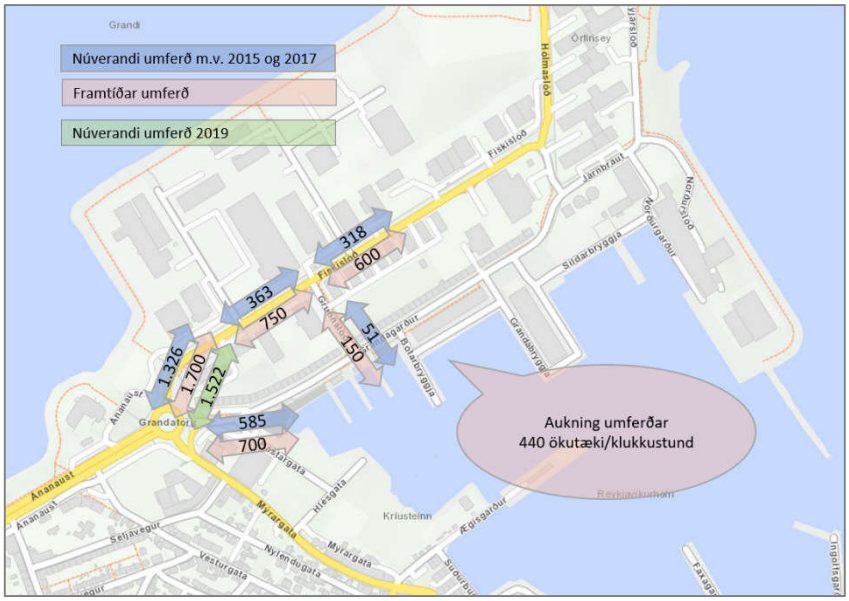


MYND 10 Væntanleg dreifing umferðar um skipulagssvæðið m.v. sviðsmynd 2. Umferð er áætluð m.v. fullbyggðan Línbergsreit, ökutæki/sólarhring.

Einnig var horft á aukningu umferðar á hámarksklukkustund sem sjá má á mynd 11. Miðað var við að hámarksklukkustund síðdegis væri 10% af sólarhringnum.

Taka ber fram að reiturinn mun byggjast upp í þremur áföngum. Þar með mun umferðaraukning aukast í samræmi við uppbyggingaráfanga.

.



MYND 11 Væntanleg dreifing umferðar um skipulagssvæðið m.v. sviðsmynd 2. Umferð er áætluð m.v. fullbyggðan Línbergsreit, ökut./klukkustund.

4 Umfjöllun

4.1 Umferð

- Sú umferð sem skapast frá reit (sviðsmynd 2) er innan þeirra þolmarka sem tilgreind eru í umferðargreiningu frá Mannvit (umferð m.v. 2016) en nýjar umferðarmælingar eru þarfar vegna aukinnar umferðar á síðustu árum til þess að leggja betra mat á þolmörk gatnakerfisins.
- Að auki þá er sólarhringsumferð hjá Reykjavíkurborg árið 2019 líklega ofmetin við Grandatorg. Jafnframt sýna niðurstöður talninga árið 2019 að umferðin síðdegis er mjög dreifð frá klukkan 13 til klukkan 18 en ekki er um hefðbundinn síðdegis topp að ræða eins og vanalega er (sbr. mynd 8). Dreifing umferðar síðdegis skýrir einnig hátt mat á sólarhringsumferð árið 2019. Mjög líklega er umferð árdegis mun minni en síðdegis umferðin. Þetta sýnir fram á mikilvægi þess fá nýjar talningar sem ná yfir heilan sólarhring.
- Hámarksumferð síðdegis er ekki sú sama og vanalega á höfuðborgarsvæðinu, er seinni við Fiskislóð næst Grandatorgi, (frá 17-18 en er vanalega 16.15-17.15) sem sýnir að umferð inn/út af svæðinu er líklegast mikið til vegna verslunar. Gert er ráð fyrir að hámarksumferð síðdegis frá Línbergsreit verði líkari sem þekkist almennt á höfuðborgarsvæðinu þ.e. frá 16.15-17.15.

Með ofangreind atriði til hliðsjónar er lagt til að framkvæmdar séu nýjar umferðartalningar yfir heilan sólarhring um Fiskislóð, Grandagarð, Mýrargötu og Ánanaust. Jafnframt er lagt til að talið verði á gatnamótum Fiskislóðar og Grunnslóðar til að greina betur hversu mikil umferð skapast annars vegar vegna verslunar og hins vegar vegna atvinnustarfsemi innar á Örfirisey.

- Umferð á Fiskislóð getur minnkað við það að stórverslanir víkja, eins og stefnt er að hjá Faxaflóahöfnum á Örifirsey.
- Framboð bílastæða verður minna en þekkist við önnur skrifstofuhúsnæði í dag og því getur það haft markverð áhrif á umferðarsköpun, líkt og gert er ráð fyrir í sviðmynd 3. Aftur á móti þá er mjög mikilvægt að skert framboð bílastæða haldist í hendur við öflugar mótvægisaðgerðir s.s. heildstæða bílastæðastýringu á Örfirisey og eflingu almenningssamgangna. Bílastæðastýring utan Língbergsreits er mjög mikilvæg þar sem annars munu starfsmenn finna sér bílastæði annarsstaðar, þar með breyta ekki ferðavenjum sínum og getur þá skapast sú umferð sem lýst er í sviðsmynd 2. Þá er mikilvægt að ef heilstæð bílastæðastýring verður fyrir hendi, að almenningssamgöngur verði efldar til að mæta eftirspurn, sem og að innviðir hjólastíga séu styrktir og hjólatengingar góðar.

4.2 Bíla- og hjólastæðamál

- Byggt á greining á núverandi aðstæðum þá er lagt til að fjölda bílastæða miðist við hámarsgildi um fjölda bílastæða sem leyft eru á þessu svæði skv. reglum um bíla- og hjólastæði (tillaga sem var samþykkt í lok árs 2018). Heildarfjöldi bílastæða, eftir að tekið er tillit til mögulegrar samnýtingu á bílastæðum, reiknaðist sem 435 bílastæði.
- Skoða má hvort hægt sé að draga enn frekar úr bílastæðaframboði innan skipulagsreits með því að samnýta bílastæði utan skipulagsreits, en talsvert er af framboði bílastæða á svæðinu. Þannig mætti skoða nýtingu bílastæða eftir mismunandi tíma dags til að skilja betur samnýtingar möguleika. Að auki er hægt að draga úr eftirspurn/framboði bílastæða með mótvægisaðgerðum en hafa skal í huga að áætlaður fjöldi starfsmanna verður a.m.k. 900 og því þarf að skoða vel samhengið þar á milli.
- Fjöldi hjólastæða reiknaðist vera að lágmarki 265 hjólastæði fyrir uppbygginguna, en rétt er að benda á að um lágmarksviðmið er að ræða og því er lagt til að gert sé ráð fyrir fleiri hjólastæðum. Hjólastæði munu gegna mikilvægu hlutverki með breyttum ferðavenjum á höfuðborgarsvæðinu.

4.3 Mótvægisaðgerðir

Mikilvægasta forsenda þess að draga úr umferð og styðja við vistvænar samgöngur er að innleiða mótvægisaðgerðir fyrir uppbygginguna líkt og áður hefur komið fram. Mikilvægustu aðgerðirnir fyrir Línbergsreit snúa að:

- Heildstæðri bílastæðastýringu fyrir Örfirisey, bæði gagnvart starfsmönnum og viðskiptavinum.
- Öflugri samgöngustefnu fyrir reitinn og ráðgerða atvinnustarfsemi.
- Efla almenningssamgöngur við svæðið samhliða aukinni uppbyggingu. Mikilvægast er að auka þjónustustig (tíðni) og tryggja forgang Strætó.
- Bæta göngu- og hjólastíga á svæðinu og í nágrenni og styðja þannig við vistvænar samgöngur. Rétt er að taka fram að í dag er stefnt fljótlega að uppbyggingu á nýjum hjólastíg eftir Fiskislóð.

Nánari lýsing á mótvægisaðgerðum (bílastæðastýringu og innleiðingu samgöngustefnu) sem lagt er til að séu skoðaðar:

- Hjólamál:
    - Veita möguleika á viðgerðum á hjóli
    - Starfsmenn geti að kostnaðarlausu leigt á hjól/rafhjól á vinnutíma
    - Tegundir hjólastæða:
        - Skammtímahjólastæði skulu vera staðsett nálægt áfangastað/inngangi til að tryggja gott aðgengi og til að notendur upplifi að hjólin sín séu örugg. Skammtímahjólastæði skulu ekki skerða megingönguleiðir gangandi vegfarenda eða þrengja göngustíga og skal útfæra með sérstöku rými innan lóða eða á bílastæðum.
            - Lagt til að hluti hjólastæða við innganga verði yfirbyggður (þ.e. varin frá rigningu)
        - Langtímahjólastæði skulu vera í læstu rými hvort sem það er staðsett í geymslu innan húsnæðis eða utan þess. Ef hjólageymsla er ekki staðsett á sama stað og aðkoma að húsnæði skal veita aðgengi með hjólarampi eða hjólarennu.
        - Fyrir skrifstofuhúsnæði: 90% hjólastæða verði langtímahjólastæði og að 20% stæða skammtímahjólastæði.
        - Fyrir verslunarhúsnæði: 20% stæða verði langtímahjólastæði en 80% skammtímahjólastæði.
- Bílastæðamál:
    - Bílastæðastýring stuðli að samnýtingu bílastæða.
    - Kostnaður bílastæða verði aðskilinn frá leigu á atvinnuhúsnæði.
    - Bílastæði verði gjaldskyld. Aðeins verði í boði klukkustundar- og daggjöld fyrir bílastæði (þ.e. ekki í boði mánaðarkort fyrir bílastæði).
        - Að möguleiki verði á að taka frá bílastæði fyrir starfsmenn sem eru samferða á bíl.
    - Skammtímabílastæði fyrir gesti og viðskiptavini verði staðsett á jarðhæð í bílahúsi og við götukanta.
    - Að tvö til fimm bílastæði verði fyrir úthlutuð fyrir deilibíla, og gerður verði samningur við deilibílaleigu til að tryggja deilibílaþjónustu til a.m.k. þriggja ára.
- Samgöngustefna:
    - Útfærð verði heildstæð samgöngustefna fyrir reitinn:
        - Fyrirtækjum skylt að bjóða upp á samgöngusamninga til starfsmanna.
        - Árangur samgöngustefnu mæld árlega meðal allra rekstraraðila á reitnum.

- Umhverfi verði fallegt og skjólríkt, og göngutengingar að biðstöðvum almenningssamgangna verði góðar.
- Lóðarhafar ræði við Reykjavíkurborg og Strætó bs. um leiðir til þess að bæta aðgengi almenningssamganga og hjólastíga við uppbyggingarreitinn.
- Sturtu og búnings aðstaða verði til staðar fyrir starfsmenn.
- Allir nýjir starfsmenn fái í upphafi mánaðarpassa í almenningssamgöngur (Strætó) þeim að kostnaðarlausu.
- Að rauntímaupplýsingar um almenningssamgöngur verða aðgengilegar við aðalinnganga, ásamt upplýsingar um hjólaleiðir.

NHL
0,5-1,0

NHL > 1,0

Forlagið

Topp Fiskur

Crossfit

Hafgæði

Fiskkaup

HB Grandi

Hafró

Fiskmarkaður

Brim

verslun/veitingar

Geymslur

Krónan

Hvalasafn

Lýsi

Nettó

Bónus

NOTKUNARFLOKKAR

- Olíuhöfn
- Athafnasvæði
- Hafnarsvæði
- Verslun og þjónusta

- Nýtingarhlutfall óbreytt
- Skipulagsmörk

teiknistofan STIKA

400 m göngufjarlægð fyrir strætó

400 m göngufjarlægð frá borgarlínu

Forlagið

Toppfiskur

Crossfit

Hafgæði

Fiskkaup

HB Grandi

Geymslur

Krónan

Hvalasafn

Lýsi

Nettó

Brim

Hafró

Fiskmarkaður

Bónus

verslun/veitingar

gönguleið að miðborg

VESTURHÖFN SAMGÖNGUR

- Möguleg lega borgarlínu
- Göngustígar
- Hjólastígur
- Ökuleiðir
- Stoppistöð Strætó
- Skipulagsmörk

teiknistofan STIKA