



Hlemmur

Hlemmur og skipulag Hlemms var verkefni starfshóps sem settur var á laggirnar haustið 2013. Forsendur kaupa Reykjavíkurborgar á umferðarmiðstöðinni við Vatnsmýrarveg eru að miðstöð almenningsgangna verði í Vatnsmýrinni. Við þessar breytingar er ljóst að hluti stafsemi Strætó bs. fer af Hlemmi og að sóknarfæri opnast fyrir sjálft húsið og svæðið hvað varðar aðra nýtingarmöguleika. Samkvæmt erindisbréfi var skipaður starfshópur til að annast samráð og stefnumótun um framtíðarhlutverk Hlemms. Í hópnum sátu Pálmi Freyr Randversson, Hildur Gunnlaugsdóttir, Stefán Agnar Finnsson og Auður Ólafsdóttir af umhverfis- og skipulagssvið og Óli Jón Hertervig frá skrifstofu eigna- og atvinnuþróunar. Hópurinn hefur leitað álits Strætó bs., sviðsstjóra umhverfis- og skipulagssviðs, samgöngustjóra, skrifstofustjóra skrifstofu skipulags, byggingar og borgarhönnunar, skipulagsfulltrúa, formanns borgarráðs og formanns stjórnar Strætó bs. Samráð var haft á Hönnunarmars 2013 með hagsmunaaðilum og öllum borgarbúum sem fjallað er um í samantekt þessari. Ráðgjafar var leitað hjá Jóni Guðmundssyni arkitekt FAÍ um sögu Hlemms og yfirferð fyrirbyggjandi deiliskipulagsáætlana og hjá Vinnustofunni Þverá varðandi umferðarskipulag.

Með flutningi endastöðvar strætó á BSÍ opnast möguleikar á Hlemmi hvað varðar nýtingu byggingarinnar og umliggjandi gatna. Deiliskipulag reita við Hlemm er spyrnt saman í svokallað Hlemmur + skipulag. Með Hlemmi + voru sumarið 2005 kynnt þau uppbyggingaráform sem voru framundan á þeim tíma og hafa sum hver komið til framkvæmda síðan. Í verkefni þessu eru deiliskipulagsáætlunum Hlemms+ gerð skil og skoðað hvernig tíminn hefur farið um þær. Hópnum var þess utan falið að vinna hugmyndir um framtíð Hlemms í samráði við íbúa og hagsmunaaðila og að gera nýtt umferðarskipulag í tengslum við breytta notkun Hlemmtorgs.

Umhverfis Hlemm er margvísleg starfsemi. Hverfisgata 113 hýsir Lögreglustjórann á höfuðborgarsvæðinu, Hæg breytileg át, vettvangur þverfaglegrar vinnu um íslenska íbúðarkosti, er í Hverfisgötu 115 (Gastöðinni), farfuglaheimilið Hlemmur Square opnaði á Laugavegi 105 vorið 2013 og á Laugavegi, milli Hlemms og Snorrabrautar, eru ýmsar verslanir og þjónusta svo sem 10/11, Hið íslenska reðasafn, Tryggingastofnun ríkisins, Rauðakrossbúðin, Spúútnik fatamarkaður og margt fleira.

Í desember opnaði Nýsköpunarmiðstöð aðsetur við Hlemm sem hýsir Útón, Íslensku tónverkamiðstöðina og Iceland Airwaves í samstarfi við Reykjavíkurborg. Þessi miðstöð skapandi greina er staðsett á Laugavegi 105 og mun án efa setja mark sitt á umhverfi Hlemms þegar fram liða stundir.

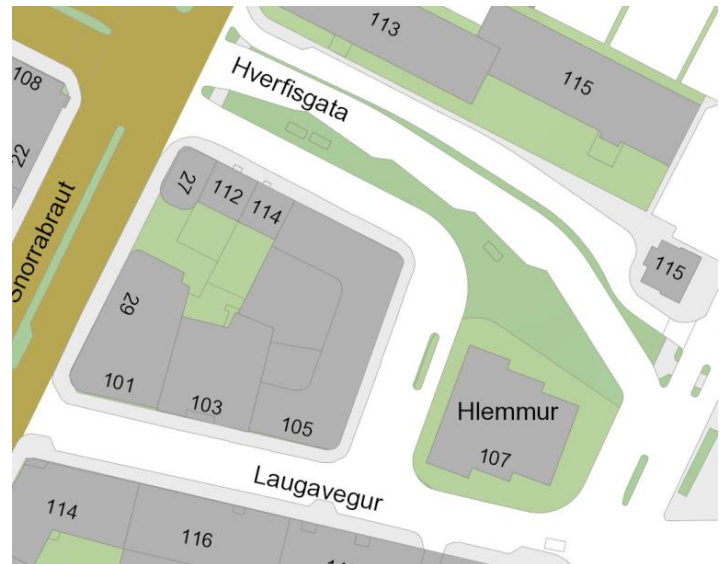
Í yfirferð þessari verður fjallað um framtíðarmöguleika á Hlemmi við flutning strætó á BSÍ. Ekki er ljóst sem stendur hvernig umferð strætó um Hlemm verður í framtíðinni en gengið er út frá því að á bilinu 4-20 vagnar verði á ferð um svæðið á hverjum klukkutíma. Í dag eru vagnarnir ... sem þýðir að hvernig sem fer þá verður umtalsvert minni umferð strætó um Hlemm og því opnast nýir nýtingarmöguleikar. Aukin athygli á Hlemm undanfarið auk fjölgunar notenda strætó þýðir aukin menning og mannlíf á svæðinu sem ber að hlúa að og virkja.

Núverandi umferðarskipulag við Hlemm tekur eðlilega mið af mikilli umferð strætó um svæðið.

Árið 2005 var deiliskipulagi Hlemmssvæðisins breytt vegna flutnings miðstöðvar almenningsgangna af Lækjartorgi. Þegar umferð strætó jókst á Hlemmi varð nauðsynlegt að loka fyrir almenna bílaumferð um austasta hluta Hverfisgötu. Bílastæði fyrir framan lögreglustöð eru enn til staðar og hliðargata til að anna umferð þar. Hverfisgata er skilgreind sem tengibraut í aðalskipulagi Reykjavíkur og hefur á undanfögnu ári gengið í endurnýjun lífdaga og verður líklega að fullu endurnýjuð árið 2015.

Laugavegur hefur þróast undanfarin ár sem sumargöngugata og hefur tímabil götulokunar fyrir bílaumferð lengst ár frá ári.

Starfshópurinn leitaði til Vinnustofunnar Þverár varðandi umferðarskipulag svæðisins. Vinnustofan hafði áður unnið með umferðarskipulag Hlemms + og lá því beinast við að leita til þeirra um áframhaldandi þróun umferðarmála svæðisins. Þverá fékk það verkefni að skoða þau tækifæri sem flutningur Strætó frá Hlemmi felur í sér fyrir almenna



umferð. Skoðað var sérstaklega að opna fyrir umferð frá Laugavegi að Hverfisgötu með það að markmiði að greiða fyrir umferð í miðborginni á öllum tímum ársins en einnig með framtíðarþróun Laugavegar sem mögulegar heilsársögngugötu að leiðarljósi. Einnig voru skoðaðar lausnir fyrir strætó sem gæti farið að einhverju leyti eftir Bríetartúni að Snorrabraut án þess að aka í gegnum Hlemmsvæðið. Það er ósk starfshópsins að umferð strætó við Hlemm verði áfram þó nokkur og því er vikið frá þessum hugmyndum um akstur eftir Bríetartúni en hönnun gatnamótanna er til til seinni tíma.

Hlemmur, húsið sem og staðsetningin, á sér merkilega sögu. Til þess að kanna söguna og skoða skipulagslega stöðu þeirra deiliskipulaga sem liggja fyrir var leitað til Jóns Guðmundssonar arkitekts. Í viðauka er að finna skýrslu hans um sögulega stöðu og hans vangaveltur um framtíðarhlutverk Hlemmtorgs. Að hans mati á spyrja sig hvort ekki sé eðlilegt, þegar upphaflegt hlutverk skýlisins á Hlemmi sé horfið, að láta það hverfa sömuleiðis. Skýlið á Hlemmi þarf að fá nýtt hlutverk og sem markaðshöll gæti húsið talað til upphaflegrar stöðu Hlemms í bæjarmyndinni. „Upphaflega tók Hlemmur á móti þeim sem komu af landsbyggðinni til höfuðborgarinnar. Síðar þegar stór hluti landsbyggðarinnar hafði flutt í úthverfi höfuðborgarinnar þá var það Hlemmur sem bauð íbúa úthverfanna velkomna til bæjarins.“

Umferðarmál

Við flutning strætó og tilheyrandi umferðar á BSÍ opnast miklir möguleikar á endurhönnun og nýtingu svæðisins umhverfis Hlemm.

Blámerktar götur á kortinu til hliðar eru sérgötur fyrir strætó sem munu taka breytingum.

Ræddar voru hugmyndir um frjálst umferðarflæði allra ferðamáta um Hlemmtorg – svokallað Shared space. Óbreytt umferðarmynstur að megninu til, nema opnað fyrir bílaumferð um Hverfisgötu á milli Snorrabrautar og Rauðarárstígs, hefði þau áhrif að bílar fengju aukið vægi en umhverfið myndi ekki nýtast sem skildi fyrir gangandi og hjólandi og til almennrar útiveru. Fleiri möguleikar voru skoðaðir sem leiddu af sér frekari hönnun umferðarlausna.



Teikningin að neðan sýnir áætlaða umferð strætó um Hlemm eftir að mikill hluti starfseminnar hefur verið fluttur á BSÍ. Ennþá verður um að ræða 10 vagna á klst eftir Laugavegi og 6 vagna á klst eftir Rauðarárstíg þegar mest er en

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



Tillögur

Til hliðar eru teikningar Vinnustofunnar þverár af mögulegum umferðarlausnum við Hlemmtorg. Af þessum þremur tillögum stendur hugmynd C upp úr sem besti kostur að mati starfshópsins.

Starfshópi um Hlemm hugnast helst að loka götum fyrir bílaumferð á Laugavegi sunnan Hlemms frá Snorrabraut. Að sama skapi er mælt til þess að opnað verði fyrir bílaumferð og hjóla- og gönguleiðir styrktrar frá Laugavegi austast að Snorrabraut norður fyrir Hlemm. Þessar breytingar eru gerðar með hliðsjón af framtíðarmöguleikum Laugavegar sem göngugötu og torgmyndana á svæðinu öllu.

Þjónustuakstur verði leyfður á milli Hlemms og Laugavegar 105 og bílaumferð eftir Rauðarárstíg verði seiltandi og auðvelt að loka fyrir með rafdrifnum umferðarpollum. Strætó fari eftir Hverfisgötu norðan við Hlemm og stöðvi í göturýminu við Hverfisgötu 113.

Með þessu móti skapast mikið pláss á torginu til hvers kyns athafna og hafa hugmyndir um byggingarreiti jafnvel verið ræddar.

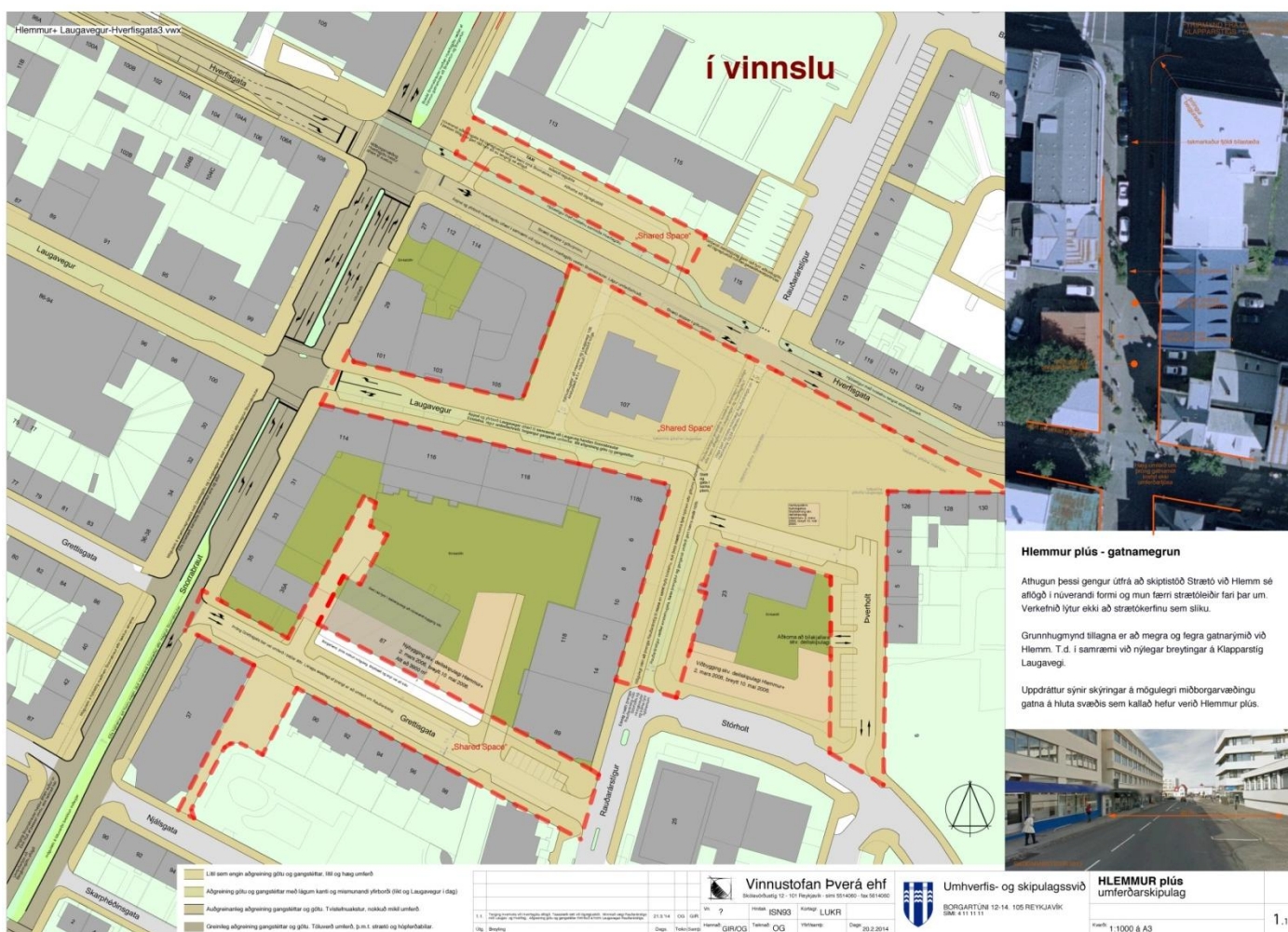
Hugmynd C sýnir grófa skissu af því hvernig stafshópurinn sér helst fyrir sér að umferðarmál við Hlemm ættu að þróast við flutning Strætó á BSÍ. Ýmsar deililausnir vantar að fullhanna en með þessu umferðarskipulagi nást þær áherslur sem stafshópurinn óskar eftir að náist.



Tillaga að umferðarskipulagi

Að neðan er tillaga starfshópsina að umferðarskipulagi við Hlemm auk vangaveltna um skipulagslegar breytingar í nærumhverfinu.

Gert er ráð fyrir að umferð bíla fari um Hverfisgötu og skapast þannig torg og mögulegir byggingarreitir austast á svæðinu. Umferðarskipulag er nokkuð breytt frá því sem er í dag en til hagsbóta fyrir gangandi og hjólandi umferð sem og fyrir akandi sem eiga greiða leið í miðborgina um Hverfisgötu. Götum þvert yfir Hlemmtorg er haldið sem mögulegum sumargötum þannig að torgið fái betur notið sín en á veturna væru þær akstursfærar bílum. Strætó fer enn um torgið og stöðvar í götunni til að hleypa út farþegum.



Kortið má finna stærra í viðauka 2.

Húsið

Hlemmur á sér merkilega sögu eins og kemur fram í umfjöllun Jóns Guðmundssonar í viðauka við þessa skýrslu. Húsið vann menningarverðlaun DV árið 1978 sem „merkasta framlagið til íslenzkrar byggingarlistar“. Það hefur þjónað sínu hlutverki vel sem aðalskiptistöð strætó og margir hafa sterkar taugar til hússins. Enn aðrir vilja sjá það fara og finnst ekki af því mikill missir. Starfshópur um Hlemm vill láta á það reyna að húsið verði markaðshöll miðborgarinnar. Mögulegt er að vera með heilsárs matarmarkað í húsinu og í sjálfu sér hvers kyns varning til sölu. Á sumrin gæti markaðurinn breitt úr sér út á torgið en hugmyndir um markað voru áberandi í því samráð sem Reykjavíkurborg átti á Hlemmi á Hönnunarmars 2013. Hlemmur er tilvalið, auðbreytanlegt hús á mjög góðum stað, í ágætis skjóli fyrir veðri og vindum. Svæðið verður alltaf vel tengt almenningsamgöngum og hjóla- og gönguleiðir eru sömuleiðis góðar.

Samráð um framtíð Hlemms á HönnunarHlemmi hugmyndir á post-it miðum



Það bárust **126** hugmyndir

25 vildu markað á Hlemm

21 vildu kaffihús, veitingastað eða
vínveitingastað

15 vildu ýmsar lagfæringar á
Hlemmi - taka límfilmur úr gluggum, almennt
viðhald, betri sæti, klósett, skemmtilegri liti og
innréttingar.

Aðrar hugmyndir:

Dýrabúð - Rómverskt/íslenskt baðhús og pub - Leikskóli fyrir allan aldur - Þak yfir pönkara - Strönd - Hljólabrettagarður - Garður - Það vantar kisu á Hlemm - Hringleikhús - Listasafn - Byggja listaháskóla á lóðinni - Skrifstofupláss fyrir frjáls félagasamtök - Félagsheimili - Leikvöllur - Fyrir ungt fólk: sýningar, veitingastaðir með frítt WiFi - Innileikjagarður fyrir börn með gæslu - Útibú borgararbókasafns - Náttúrufræðisafn - Frítt í strætó á þriðjudögum - Ókeypis WiFi og trúboðsstaður - Strætó beint í Breiðholtið - Kósý sófar á Hlemm - Staður þar sem fólk getur beðið í hlýjunni eftir strætó - Bæta við gróðri inn á Hlemm, td varningsjurt sem nefnist Caprefolia - Þægilegur og skemmtilegur staður þar sem hægt er að biða eftir strætó án stressins - Miðpunktur vélknúinna ferðamáta í grænni borg - Byggja fallelgra hús í stað Hlemms - Listasýningasalur - Miðja áætlunarstaða og mannamótastaður allra menninga - Vantar baðherbergi - Lifandi torg og lítill pylsuvagn - Almenningsamgöngur eiga

Tillaga stafshóps um nýtingu á Hlemmi

Það er ósk starfshópsins við flutning Strætó á BSÍ að Hlemmur verði tekinn í notkun sem markaðshöll Reykvíkinga og landsmanna allra. Bændamarkaður með ávöxtum og grænmeti, ferskri matvöru, blómum o.þ.h. verði í boði og þar safnist saman bændur með matvæli um helgar allt árið um kring. Jólamarkaður gæti átt sér stað á Hlemmi sömuleiðis sem teygði sig úr húsinu út á torgið Sambærilegir markaðir eru Pike Place Market í Seattle og Torvehallerne og Israels Plads í Kaupmannahöfn.

Uppbygging í nærumhverfinu auk þess íbúafjölda sem fyrir er myndi styðja við rekstur markaðar á þessum stað allt árið auk þess sem borgarbúar allir og aðrir landsmenn gætu gert að vana sínum að fara á Hlemm og kaupa ferska

vöru. Sérstakir viðburðamarkaðir myndu þess utan hafa jákvæð áhrif á umhverfið allt og vekja athygli á þeim möguleikum sem svæðið hefur upp á að bjóða. Stefnt verður að því að halda markaði og vera með viðburði á húsinu og á svæðinu sumarið 2014 til að vekja athygli á möguleikum þess og vilja borgarinnar til að efla staðarandann.



Gildandi skipulagsáætlanir

Gildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir Hlemmsvæðið (Hlemmur +) eru raunhæfar og myndu hafa góð áhrif á umhverfi sitt. Í þeim öllum er gengið út frá því að aðalskiptistöð strætó verði áfram á Hlemmi. Talsverðar uppbyggingarheimildir eru í hverju skipulagi fyrir sig og niðurrif sömuleiðis heimilað t.d. á Lögreglustöðvarreit. Nánar er fjallað um deiliskipulög svæðisins í viðauka 1 en það er mat starfshópsins að fara skuli í tímabundnar aðgerðir og sem mest gert til þess að hvetja til fjárfestinga á svæðinu í samræmi við gildandi deiliskipulög. Tilkoma Norðurpólsins hefði mjög jákvæð áhrif á svæðið og myndi fara vel í nýju umferðarskipulagi og ef hérðsdómur flytti í lögreglustöðina eins og rætt hefur verið hefði það að mati starfshópsins hvorki sérstaklega jákvæð né neikvæð áhrif á nærumhverfið. Borið hefur á áhuga fyrirtækja hvað varðar aukna þjónustu á Hlemmi sem gætu glætt svæðið lífi og aukið ánægju fólks fyrir sjálfu húsinu. Hugað er að matarmarkaði á Hlemmi sumarið 2014 til að sjá hvernig það gæti gengið við núverandi aðstæður.



Viðauki 1



Elsumýrarblettur árið 2011

Hlemmur

Hugleiðingar um sögulega stöðu og framtíðarhlutverk Hlemmtorgs í borgarlandslaginu með hliðsjón af fyrirbyggjandi skipulagsáætlunum.

Samantekið af
Jóni Guðmundssyni arkitekt
Í febrúar 2014

Á Hlemmi má finna ótal þræði og söguleg spor sem tengjast sögu og þróun Reykjavíkur frá þéttbyggðu sjávarþorpi yfir í dreifbyggða nútíma úthverfaborg. Um leið er þarna hluti af sögu þjóðflutninganna suður á mölina.



Laugavegur rétt ofan Hlemms árið 1915



Öskjugos árið 1875 ýtti undir búferlaflutninga frá Íslandi vestur um haf. Yfirleitt var um efnalítið fólk að ræða sem fjármagnaði fargjaldið með aleigunni. Frá 1874 til 1914 er talið um 15.000 Íslendingar eða um 15% þjóðarinnar hafi flutt til vesturheims til að hefja nýtt líf. Upp úr aldamótum fer Reykjavík að taka við æ stærri hluta fólksflutninganna og frá 1914 má segja að straumurinn liggja alfarið til Reykjavíkur. Á nokkrum áratugum margfaldaðist fólksfjöldinn í Reykjavík. Árið 1895 var íbúafjöldi Reykjavíkur um 4.200 en árið 1930 var fjöldinn komin í um 26.000 manns.

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



Norðurpólinn um 1910



Norðurpólinn og vatnspróin um 1915

Á Lækjartorgi stóð sambærileg vatnspró og sú þriðja var við hestagerðið að Laugavegi 16. Á vissan hátt var vatnspróin á mótum Hverfisgötu og Laugavegar við Hlemm einskonar borgarhlíð úr austri. Duusbryggjan og síðar bæjarbryggjan tók á móti gestum frá hafi og Skólavarðan markaði aðkomuna að sunnan.



Gröfin 1910 Björnsbryggja nær og Duusbryggja fjær



ca 1900 Brúin í Lækjargötu neðan Bakarabrekku



Sumar 1921, Bæjarbryggjan

Sjálfst nafnið „Hlemmur“ var notað um brúna á Laugaveginum yfir Rauðarána sem rann rétt vestan við núverandi götuhorn Laugavegar og Rauðarárstígs. Hlemmtorg var þannig frá upphafi einn af lykilsamgöngupunktum bæjarins sem sífellt óx til austurs og gerir enn.

Í júní 1910 lauk þýska fyrirtækið Carl Francke í Brimum byggingu gasstöðvarinnar við Hlemm. Fyrsta september sama ár var kveikt á 207 götuljóskerjum og um 200 heimili tengdust gasveitunni. Reykjavík var núna orðin uppljómuð borg og húsmæður losnuðu við óþrifalegar kolaeldavélar. Úlfabytur, vegna deilna um hvort ætti að rafvæða bæinn með virkjun Elliðaánna eða gasvæða, lognaðist fljótlega út af. Þýska fyrirtækið sá um reksturinn til ársins 1916 er Reykjavíkurbær tók yfir rekstur og eignarhald.

Lóð gasstöðvarinnar var mörkuð úr Elsumýrarbletti en nyrsti hluti Norðurmýrar ofan Rauðarárvíkur var kallaður Elsumýri eftir Elsu Ingimundardóttur sem var umsvifamikil mósölukona upp úr miðri 19. öld. Þannig var Elsumýrarblettur og Hlemmur orkuuppspretta fyrir bæjarbúa löngu áður en Gasstöðin kom til sögunnar. Vinnsla gassins fólst í því að kol voru hituð í þremur stórum ofnum. Frá kolunum steig gasreykur sem hreinsa þurfti úr tjöruefni, ammoníak og brennistein. Síðasta stig hreinsunarinnar fólst í síun brennisteinsvetnis frá gasinu í gegn um mold sem flutt var inn frá Hollandi í upphafi. Eftir í ofnunum varð koks sem nýttist sem eldsneyti í ofna bæjarbúa.

Vorið 1910 rétt áður en smíði gasstöðvarinnar lauk kom halastjarnan Halley í sólnánd sem gerist á 76 ára fresti. Boðuðu margir og trúðu að heimsendir væri í nánd, að sögn var haldin villt og alræmd heimsendaveisla af þessu tilefni í nýsmíðuðum tanki gasstöðvarinnar.



Sumar 1915, Steinpróin, Fólk hestar og vatnspró á Hlemmi



Sumar 1955 Fólk, bílar og bensínstöð á Hlemmi

Starfsemi gasstöðvarinnar lauk árið 1955 og sjálf stöðin og tankurinn var fjarlægð árið 1958. Íbúðarhús gasstöðvarstjórans (Hverfisgata 115) sem stóð austast fékk þó að standa áfram. Húsið hefur síðan þjónað SVR og í dag hafa Stígamót, samtök kvenna gegn kynferðisofbeldi stofnuð árið 1989, bækistöð sína í húsinu. Á lóð Gasstöðvarinnar reis í kjölfar gasstöðvarinnar lögreglustöðin við Hverfisgötu 113-115 sem var tekin í notkun árið 1965.

Þarfasti þjónnin fékk lífsnauðsynlega brynningu í vatnsprónni á Hlemmi, á sama tíma var arftaki hestsins að taka sér bólfestu við Hlemmtorg sem á skömmum tíma varð miðpunktur bílvæðingar þjóðarinnar með stórfyrirtækin Egil Vilhjálmsson við suðurhlið og Svein Egilsson við vesturhlið Hlemmtorgs. Árið 1919 kom til bæjarins vesturíslandingur, Reykvíkingur sem hafði flutt til Bandaríkjanna árið 1910. Hann hét fullu nafni Sigursveinn Egilsson og var 29 ára gamall. Sigursveinn gengdi nafninu Sveinn vestra og ætlaði ekki að dveljast lengi á Íslandi í heimsókn sinni. Hann var útskrifaður vélfræðingur frá Chicago og kom brátt í ljós að mikil eftirspurn var að myndast í bænum fyrir tækniþekkingu hans. Bróðir Sveins var Jón Egilsson aðalbókari og gjaldkeri gasstöðvarinnar. Sveinn fékk tímabundið inni í koksgeymslu gasstöðvarinnar til þess að setja saman nýjan Chevroletbíl Þorsteins lyfsala í Reykjavíkurbíll. Í kjölfarið fylgdu endalaus verkefni. Sveinn afréð að fara ekki aftur utan heldur setjast að í

Reykjavík. Strax um haustið sótti Jón bróðir Sveins um lóð fyrir steinsteypt einlyft hús fyrir vinnuvjelastofu í Elsumýrarbletti þeim er liggur austast næst hinu fyrirhugaða torgi við Hlemm. Viku seinna fékkst leyfi til byggingar á lóðunum nr. 118 við Hverfisgötu og nr. 99 við Laugaveg sem urðu að lóðinni Hlemmur 4.



1955-1960, Hlemmur, Vilhjálmur Egilsson hf, Hreyfill, Bensínstöð BP, Brunabótafélag Íslands, Útvegsbanki Íslands, Sveinn Egilsson hf, Feldur.

Hús Sveins Egilssonsar var byggt í nokkrum áföngum og stóð fullbyggt árið 1947, eitt mesta stórhýsi bæjarins upp á 6 hæðir. Endanleg útgáfa hússins er undir sterkum áhrifum Art Deco eða Streamline Moderne. Nútíma straumlína var stílbrigði sem birtist í hönnun allt frá smæstu ilmvatnsflaska yfir í ísskápa, bíla og stórbyggingar. Hönnuðir voru nokkrir í byggingarferlinu, Jens Eyjólfsson 1919, Einar Erlendsson 1926, Óli Ásmundsson múrsmiður 1933, Guðmundur H. Þorláksson forsmiður 1934 - 1947. Frá árinu 1928 var hætt að kalla lóðina Hlemm 4, heldur Laugaveg 105 og Hverfisgötu 116. Árið 1991 var síðan samþykkt að aðalinngangurinn frá Hlemmtorgi inn í húsið yrði merktur sem Hlemmur 1 og inngangur frá Hverfisgötu yrði merktur Hlemmur 3. Inngangurinn frá horni Laugavegs og Hlemms var áfram Laugavegur 105.



1955-1960, Hlemmur, Vilhjálmur Egilsson hf, Hreyfill, Bensínstöð BP, Brunabótafélag Íslands, Útvegsbanki Íslands, Sveinn Egilsson hf, Feldur.

Við suðurhlíð Hlemmtorgs fór af stað árið 1932 sambærileg starfsemi og við vesturhlíð torgsins. Egill Vilhjálmsson hóf byggingu fyrsta hluta byggingarsamstæðu árið 1932 sem að lokum myndaði samfellda heild frá Rauðarárstíg yfir á Snorrabraut. Árið 1953 lauk fyrirtækið byggingu húss á hornlóðinni Snorrabraut/Laugavegur 114. Þorleifur Eyjólfsson húsameistari teiknaði fyrsta áfangann Rauðarárstíg 6-14/ Laugaveg 118b, Aðalsteinn Richter arkitekt teiknaði síðar hækkun og breytingar á þeim hluta. Gunnlaugur Halldórsson arkitekt teiknaði aðra hluta samstæðunnar, þeas. Laugaveg 114,116 og 118. Þannig höfðu þessi tvö bifreiðaumboð um miðja öldina reist tvö af stærstu húsum höfuðborgarinnar gatna á milli við Hlemmtorg. Fyrirtækið Egill Vilhjálmsson sá um árbil um smíði yfirbygginga á strætisvögnum bæjarins auk smíði svokallaðra Egilshúsa sem voru aðallega smíðuð á Willis jeppa. Bílasmiðju Egils Vilhjálmssonar við Hlemmtorg mátti um tíma kalla bílaverksmiðju. Árið 1940 urðu 108 Dodge bílar á leið til Svíþjóðar innlyksa í Englandi. Bifreiðaeinkasala ríkisins flutti bílana til landsins og fól verkstæði Egils Vilhjálmssonar samsetningu bílanna.



Gasstöðin um 1915



Gasstöðin um 1955

Fyrsta ferð hlutfélagsins Strætisvagna Reykjavíkur hf. var farin 31. október árið 1931. Endastöð vagns á leið númer eitt var við vatnspróna á Hlemmi. Árið 1944 keyptu bæjaryfirvöld hlutfélagið.

Reykvíkingurinn, Magnús Þór Jónsson, Megas sem ólst upp í Norðurmýrinni við Klambratún lýsir í bernskuminningum sínum, *Sól í Norðurmýri*, strætóferð kring um 1950 með leið númer eitt;

„Loks kemur grænn strætóinn akandi inn í augu sem mæna, kemur strætó, tímaglas á hjólum sem skrifar risastórt átta um Vesturbæ og Austurbæ. Kemur úr vindáttinni með framstætt húdd og mjúkar línur, haus og upplýst enni og glyrnur framan á. Þetta er virðulegasti vagn höfuðstaðarins, SVR númer eitt, Njálsgata-Gunnarsbraut. Þíslin trúir því númer eitt sé eðalborin frumleið og þau stíga upp í á horni Flókagötu og Gunnarsbrautar“.

Megas lýsir umhverfi Hlemms á eftirfarandi hátt,

„Rauðarárstígur nær langt – til sjávar. Lengra fyrir ofan Rauðarárstíginn eru hin skelfilegu Holt, þar er sem villtítr og varasamir drengir leggja stund á dúfnarækt og kynbætur. Nær standa drungaleg hús og dularfull, verksmiðjur með gasi, gosi, ofnum, netum og neðanjarðarrörum. Þarna eru Ölgerðin Egill Skallagrímsson, Ísaga, nafnlaus rörsteypuverksmiðja og Hampiðjan, Gasstöðin og hreyfill á Hlemmi, bílabúð Egils Vilhjálmssonar og stoppistöð rúttunnar upp í Mosó“.



Lækjartorg um 1960



Hlemmur 1966-1968

Hlemmtorg austur við Rauðará speglaði Lækjartorg vestan við Lækinn. Í tæplega 90 ár mörkuðu Hlemmtorg og Lækjartorg kraftpólana sem Laugavegurinn, verzlunargata bæjarins og landsins alls, spanaði á milli. Samspil Hlemmtorgs og Lækjartorgs hefur frá upphafi gengt svipuðu gangverki og ankerisverslanir verslunarmiðstöðva gera í dag. Í upphafi gengdi Lækjartorg í reynd svipuðu hlutverki og Hlemmur gerði síðar, sem einkonar borgarhlíð og móttökustaður fyrir gesti Reykjavíkur. Meginþorri gestanna voru í upphafi bændur sem áttu viðskiptaerindi í kaupstaðinn. Með vexti stjórnáslu og örri þróun iðnaðarstarfsemi og útvegs í Reykjavík fjölgaði íbúum og um leið gestum bæjarins, samsetning og erindi þeirra urðu fjölbreyttari og bærinn hóf vöxt sinn til austurs. Fyrst var farið

austur yfir læk, næst Rauðarárlæk og fyrr en varði austur fyrir Elliðaár. Í dag eru nýjustu hverfi bæjarins að byggjast austan Korpuár.

Segja má viðvarandi húsnæðisskortur hafi einkennt alla síðustu öld í Reykjavík. Þeir nýfluttu á mölina hafa á hverjum tíma byggt upp austasta hluta bæjarins á hverjum tíma. Líkt og vesturfararnir hafa þeir nýtilkomnu yfirleitt verið efnalítillir við komuna til bæjarins. Árið 1902 var Bjarnaborg byggð við Hverfisgötu 83, fyrsta fjölbýlishúsið á Íslandi. Húsið var kennt við Bjarna Jónsson snikkara og var í einkaeigu til ársins 1917 en þá keypti bæjarstjórnin húsið og fékk fátækranefnd bæjarins húsið til umráða. Þannig var húsnæðisvandi og fátækt snemma orðið úrlausnarefni fyrir bæjarstjórnina sem um leið var merki þess að þorpið var að breytast úr bæ í borg. Árið 1916 var íbúafjöldinn í Reykjavík orðinn um 15.000 manns bæjarstjórnin ákvað sama ár að byggja bráðabirgðahúsnæði fyrir þá íbúa sem stóðu verst. Byggðar voru fjórar húslengjur í ferhyrning, kallaðar Pólarnir, í jaðri bæjarins út frá suðurenda Laufásvegar. Í miðunni stóðu 10 kamrar sem 40 fjölskyldur notuðu. Pólarnir voru í notkun allt til ársins 1965.



Um 1955, Skúlatún 2, hús Reykjavíkurborgar, Borgartún 6 Rúgbrauðsgerðin, Bærinn Rauðará í bakgrunni



Um 1960 Höfðaborg við Höfðatún

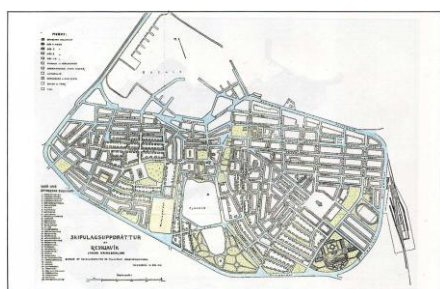
Með tíð og tíma risu í næsta nágrenni Hlemmtorgs mannvirki sem ætlað var að ráða bót á húsnæðisskortri. Um þverbak keyrði ástandið á árum seinni heimstyrjaldarinnar. Höfðaborgin við Höfðatún var reist á árunum 1941–1942 sem bráðabirgðahúsnæði, síðasta timburhúsið þar þó ekki rífið fyrr en vorið 1974. Fólk tók sér búsetu í bröggum hernámsliðsins út um allan bæ. Bæjarstjórn hóf árið 1945 byggingu 72 leiguíbúða í sambyggðum fjölbýlishúsum við Skúlagötu 64-80. Ríkissjóður veitti sérstakt lán á grundvelli laga um útrýmingu heilsuspillandi húsnæðis. Fyrstu íbúarnir fluttu inn árið 1947 og tæpur helmingur þeirra fluttu úr bröggum. Þrátt fyrir viðleitni bæjarins tókst aldrei að fullnægja eftirspurninni eftir húsnæði. Víða risu í bæjarlandinu skúrbyggingar utan skipulags þar sem fólk bjó sér heimili. Í fjörunni frá Barónsstíg inn að Rauðarárvík var um tíma skúrabyggð þar sem fólk lifði á jaðri samfélagsins. Tryggingastofnun ríkisins (TR) var stofnuð með lögum um alþýðutryggingar árið 1936 og tók til starfa í apríl 1936 í nýbyggðu Alþýðuhúsinu á horni Hverfisgötu og Ingólfsstrætis. Árið 1954 flutti stofnunin skrifstofur sínar í nýjasta hluta stórhýsis Egils Vilhjálmssonar við Laugaveg 114 í næsta nágrenni Hlemmtorgs. Ellefu árum síðar, árið 1965, flutti lögreglan frá Hafnarstræti yfir að Laugavegi 113-115. Þá má segja að þær stofnanir sem helst sinntu þeim sem lentu utan meginstraums samfélagsins væru komnar með heimilisfesti við Hlemm. Sama ár, 1965 var júlýfirlýsing Viðreisnarstjórnarinnar gefin út um að byggðar skyldu eitt þúsund íbúðir í Reykjavík fyrir láglaunafólk á árunum 1966–1970. Yfirlýsingin markaði upphaf uppbyggingar Breiðholtsins.

Árið 1975 höfðu 1250 efnaminni fjölskyldur úr Reykjavík fengið nýtt heimili uppi í Breiðholti. Þeim efnaminnstu var komið fyrir á efsta jaðrinum uppi í Fellum. Leið 12 Hlemmur – Fell tengdi fólk í efstu byggðum við Reykjavík og Hlemmur fékk enn mikilvægara hlutverk sem borgarhlið. Um leið framkallaðist úthverfaborgin, borgin sem fólk fer til að morgni og yfirgefur síðdegis. Þegar miðstöð SVR var flutt frá Lækjargötu yfir á Hlemm þurfti að skapa nýja aðstöðu.

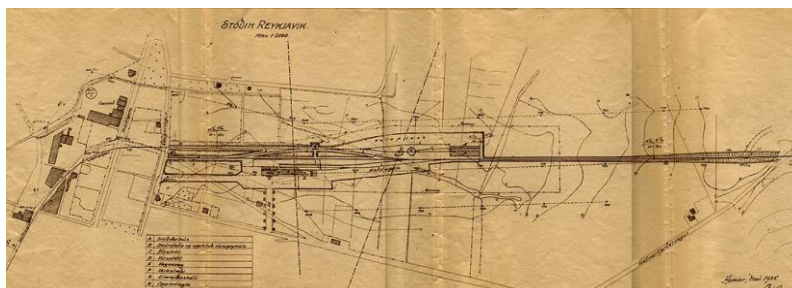


Sjálfsbjargaviðleitni í Reykjavík árið 1973

Í febrúar 1973 samþykkti bygginganefnd uppdrætti Gunnars Hanssonar að Áningarstað SVR við Hlemm. Gert var ráð fyrir mannvirki á tveimur hæðum með svæði fyrir allt að 8 verslunarrými í kjallara mannvirkisins. Í endanlegri útfærslu var kjallaranum sleppt en þó voru nokkur þjónusturými í skýlinu á jarðhæðinni í upphafi. Mannvirkið sem var tekið í notkun árið 1978 er léttbyggt stálgrindahús skreytt ábúðarfullu þakvirki reituðu upp í 8 reiti sem hver er skreyttur glerpýramída. Mannvirkið var við opnun eitt stærsta opinbera rými sem almenningur hafði óhindraðan aðgang að. Segja má þarna hafa risið ígildi járnbrautarstöðvarinnar sem fyrsta aðalskipulagið frá 1928 gerði ráð fyrir í Norðurmýrinni.



Aðalskipulagið 1928



Tillaga að brautarstöð við Hlemm 1925

Mannvirkið varð strax vinsæll samkomustaður ungmenna og í takt við tíðarandann mátti fljótlega sjá á Hlemmi Pönkara í stíl við það sem best gerðist á erlendri grund. Á árunum í kring um 1980 varð til í íslensku hugtakið, Hlemmari sem átti við um börn og unglinga sem héngu úti á Hlemmi.



Lögreglan og unglingar á Hlemmi árið 1983



Verandi komin með ígildi brautarstöðvar má segja að Reykjavík hafi loks stigið skrefið frá því að vera ofvaxið þorp yfir í það að vera pínulítill stórborg.

Á Hlemmi hefur löngum mátt finna einstaklinga sem lifa utan við og á jaðri samfélagsins. Skýlið á Hlemmtorgi var í raun fyrsta opna almenningsrýmið á Íslandi sem bauð upp á skjól fyrir fólk af öllu stigum og í allskonar ástandi. Lækjartorg hefur á sinn hátt gengt svipuðu hlutverki en hefur þó haft yfir sér árstíðabundnari blæ. Sýnileiki útigangsmanna í Kvosinni/Lækjartorgi fylgir árstíðunum ákveðnar en gerist á Hlemmi. Niðri í Kvos við Austurvöll og Lækjartorg átti stjórnvísan og valdið heimilisfesti, uppi á Hlemmi áttu heima Hlemmarar og útigangsmenn. Pönkið á Hlemmi var þó skammvinnu og samhliða dró úr notkun almenningsamgagna.

Sé horft til næsta umhverfis Hlemms þá er ljóst að mörg mannvirki í nágrenninu hafa skipt um hlutverk á líftíma sínum. Bílaumboðin, verkstæðin og verksmiðjurnar eru farin austur á bóginn fyrir löngu síðan. Embættisbústaður gasstöðvarstjórans við Hlemm hefur lengi þjónað hlutverki sem miðstöð mannréttindabaráttu kvenna á Íslandi. Á lóð gömlu gasstöðvarinnar standa höfuðstöðvar löggæslunnar í Reykjavík sem fluttust úr Pósthússtræti/Hafnarstræti austur á Hverfisgötu/Rauðarárstíg. Á Laugavegi rétt ofan við Hlemm reisti síðan Húsnæðistofnun Ríkisins höfuðstöðvar sínar árið 1986. Á kyngimagnaðan hátt hafa raðast allt í kring um Hlemm stofnanir sem hafa það hlutverk að gæta hagsmuna borgaranna og standa vörð um mannréttindi. Stígamót, Rauði Krossinn, Persónuvernd, Lögreglan í Reykjavík, Tryggingastofnun ríkisins, Geislavarnir ríkisins og síðast en ekki síst skýlið á Hlemmtorgi.



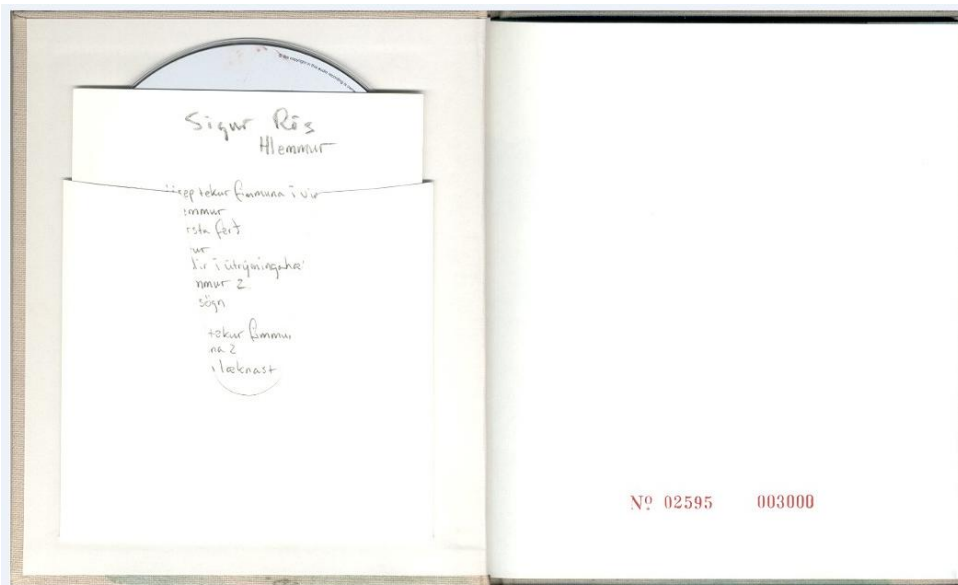
Hlemmur í dag

Hryssa Sigurjóns Ólafssonar er loks komin sinn rétta stað með folaldið sitt og klifjarnar eftir að hafa lent á villigötum um árbil í Sogamýri við gatnamót, Suðurlandsbrautar og Miklubrautar. Hryssan stendur á stalli sem minnir á gömlu vatnsþróna og horfir suður Rauðarárstíg. Hryssan hefur yfir sér framandi yfirbragð, hún virðist ekki vera innfædd, gæti verið af norsku Fjardarakyni. Hún er ein með folaldið og byrðarnar. Hún stendur þarna stolt fyrir alla innflytjendurna, einstæðu mæðurnar, kúskana, bílstjórana og alla aðra Reykvíkinga sem hafa streðið við byggja þennan bæ. Með tilkomu Kringlunnar í Kringlumýri árið 1987 breyttist hlutverk Laugavegarins og um leið Lækjartorgs og Hlemmtorgs. Laugavegurinn missti stöðu sína sem höfuð verslunargata þjóðarinnar og torgin tvö í austur og vesturendanum sömuleiðis.

Á vissan hátt hélt Hlemmur sinni stöðu frekar en Lækjartorg þar sem lykilpunktur almenningsamgangna hafði áður flust frá Lækjartorgi yfir á Hlemmtorg. Í kjölfarið hafði Áningarstaður SVR verið reistur á Hlemmtorgi árið 1977, mannvirki sem tekur yfir stóran hluta torgrýmisins á milli Rauðarárstígs og húss Sveins Egilssonar. Upphaflega tók Hlemmur á móti þeim sem komu af landsbygginni til höfuðborgarinnar. Síðar þegar stór hluti landsbyggðarinnar hafði flutt í úthverfi höfuðborgarinnar þá var það Hlemmur sem bauð íbúa úthverfanna velkomna til bæjarins. Skýlið á Hlemmtorgi hefur öðlast sess í sögu bæjarins og þjóðarvitundinni. Ekkert og enginn lifir á goðsögninni einni saman. Með fyrirhuguðum flutningi tengipunkta strætó frá Hlemmi yfir á BSÍ í Vatnsmýri raungerist óhjákvæmileg afleiðing uppbyggingar Miklubrautar/BSÍ sem meginsamgönguæðar borgarinnar.

Þegar upphaflegt hlutverk skýlisins á Hlemmtorgi er í raun horfið mætti spyrja hvort skýlið mætti ekki fara sömu leið? Að sjálfsgöðu mætti skýlið hverfa eins og önnur manna verk. Ef skýlið á Hlemmtorgi fær ekki nýtt hlutverk þá eru örlög þess nokkuð augljós. Nýtt hlutverk sem markaðshöll fyrir landbúnaðarvörur, beint frá býli, talar á vissan hátt beint inn í eðli Hlemms. Þjóðin sem yfirgaf sveitina og flutti á mölina hefur átt í stanslausri innri baráttu. Hér var dómsdagur og paradísarmissir. Fyrst eftir 1960 var meirihluti Reykvíkinga innfæddur í borginni. Hlemmararnir voru á vissan hátt fyrstu nútíma Reykvíkingarnir. Á einhvern furðulegan hátt hafa borgarbúar alltaf horft út frá borginni, á Esjuna, Skarðsheiðina, yfir á Jökulinn, út á Flóann, Keilirinn, sjónarröndina. Við horfum sjaldnast inn í borgina og flest yfirgefum við borgina síðdegis. Þjóðflutningar eiga sér stað kvölds og morgna. Osta og smörsalan við Snorrabraut

hýsir hugbúnaðarfyrtæki, Mjólkurstöðin rétt fyrir ofan Hlemm hýsir nú Þjóðskjalasafnið. Það væri gaman að gera tilraun og sjá til hvort Hlemmur gæti virkað sem smjörhola og sælkeramarkaður bæjarins.



Um skipulagsáætlanir fyrir Hlemm og Hlemm+

Fyrir Hlemm og næsta nágrenni liggja samþykktir margir einstakir deiliskipulagshlutar. Hér á eftir er farið lauslega yfir markmið og helstu breytingatillögur hvers deiliskipulagshluta fyrir sig. Almennt má segja að umræddar tillögur séu raunhæfar, hófstilttar og geta bætt umhverfisgæði og auðgað mannlíf innan skipulagssvæðisins.

Kjarni skipulagsins er sjálft göturýmið á milli Hverfisgötu og Laugavegar með biðskýli SVR og upphaflegri lóð Sveins Egilssonar og mannvirkjum meðtöldum.

HLEMMUR DEILISKIPULAG staðgreinir 1.240.0 dagsett 6.7.2004



Markmið deiliskipulagsins:

- Að gera Hlemm að aðal endastöð og skiptistöð almenningsvagna, þar sem tímajöfnun fer fram.
- Að fyrsti áfangi á framkvæmd deiliskipulagsins með lágmarks breytingum geti fallið að og nýttst sem hluti af framtíðarsýn Strætó bs. og umhverfismótunar á Hlemmsvæði.

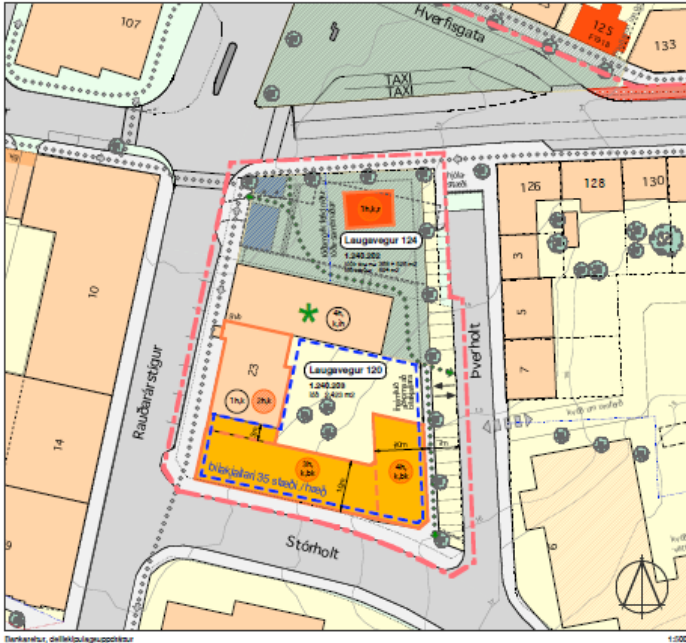
- Að lóðarhöfum nokkurra lóða innan deiliskipulagssvæðisins verði gefinn kostur á frekari uppbyggingu.
- Að hagsmunaaðilar á aðliggjandi svæðum og aðrir bæjarbúar verði upplýstir um framtíðaráætlanir varðandi svæðið svo umræða um mikilvægi Hlemmsvæðis í borgarumhverfinu geti orðið markvissari.

Umsögn 2014

Að frátöldu breyttu hlutverki Hlemms sem aðal endastöðvar og skiptistöðvar almenningsvagna sem kallar á endurskipulagningu umferðarflæðis um Hverfisgötu má segja að allir megindrættir skipulagsins standi óhaggaðir. Í kjölfarið þessa skipulags og í beinu samhengi kom röð skipulagstillagna undir samheitinu HLEMMUR+

Næsta svæði er suðausturhluti Hlemms sem tekur yfir Búnaðarbankareitinn með húsi eftir Gunnar Hansson frá 1969.

HLEMMUR+ DEILISKIPULAG, Bankareitur - staðgreinir 1.240.2, dagsett 02. mars 2006



Helstu breytingar sem lagðar eru til;

Lagt er til að lóðirnar Laugavegur 120 og 124 (1.240.201 og 1.240.202) verði sameinaðar og húsið Norðurpóllinn verði flutt frá Hverfisgötu 125 á lóðina sem fái heitið Laugavegur 122 eða 124. Vestari hluti lóðar verði torgrými opið almenningi sem hluti Hlemms. Norðurpóllinn var byggður 1904, bárujárnsklætt timburhús, að mestu óbreytt frá 1920, ein fyrsta veitingastofa bæjarins. Húsið hefur menningarsögulegt gildi og er sýnilegur þáttur í sögu Laugavegar sem aðkomuleiðar inn í bæinn. Það hefur umhverfisgildi sem vitnisburður um eldri byggð við helstu aðkomuleið inn í bæinn. Vegna aldurs eru allar breytingar á húsinu háðar lögum um húsafriðun nr. 104/2001 og skal því við hönnun breytinga sýna sérstaka aðgát m.t.t. til sérstöðu byggingarinnar í byggingarsögu Reykjavíkur. Ætlunin er að húsið fái sitt fyrra hlutverk sem veitingastofa og njóti í deiliskipulagi verndar í appelsínugulum flokki, byggingar reistar fyrir 1918, samkvæmt Húsverndarskrá Reykjavíkur. Framhús bankabyggingarinnar getur þá haldið heitinu Laugavegur 120 þótt það standi á lóð við Rauðarárstíg 23. Heimilt er að byggja þriggja til fjögurra hæða hús á syðri hluta lóðarinnar meðfram Stórholti og Þverholti, fyrir skrifstofu- eða íbúðarhúsnæði eða aðra starfsemi í samræmi við aðalskipulag. Einnig má bæta hæð ofan á tengibyggingu og getur tengibygging verið laus frá bakhúsi eða tengst því.

Umsögn 2014

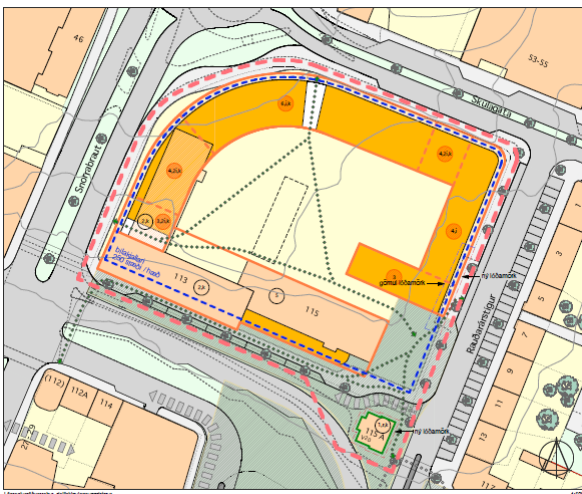
Allir þættir þessa skipulags standa fyrir sínu og mikil verðmæti myndu felast í því fyrir svæðið ef hugmynd um staðsetningu Norðurpóllsins sunnanmegin við upprunalega staðsetningu væri fylgt eftir. Þótt rýmið umhverfis Hlemm sé að mestu umlukið randbyggð í anda aðalskipulagsins frá 1928 þá koma stakstæð hús að rýminu. Fyrst ber að telja sjálft skýli SVR á Hlemmi og bankahúsið við Rauðarárstíg bæði modernísk eftir Gunnar Hanson. Síðan má telja hús lögreglustöðvarinnar í alþjóðlegum stíl og loks gamla íbúðarhús Gasstöðvarstjórans sem er þýskur gestur frá Brimarhöfn árgerð 1909. Hverfisgata 125, Norðurpóllinn myndi sóma sér vel í þessu samkvæmi sem eina upprunalega timburhúsið, elsti og fyrsti Reykvíkingurinn á svæðinu. Staðsetningin myndi þess utan svara til timburhúss sem áður stóð á þessum stað.



1954 Stórholt Laugavegur, Rauðarárstígur í baksýn

Næst í röðinni er skipulag fyrir gömlu Gasstöðvarlóðina norðan Hlemms.

HLEMMUR+ DEILISKIPULAG, Lögreglustöðvarreitir - staðgreinir 1.222.0 – miðsvæði dagsett 02. mars 2006



Markmið

Stefnt er að þéttingu byggðar með því að heimila töluverða viðbótar uppbyggingu á reitnum, sem liggur milli miðborgarsvæðis til vesturs og stórra og ört vaxandi uppbyggingarsvæða til austurs við Borgartún. Lögð er áhersla á að hagsmunaaðilar verði fyrir sem minnstri truflun vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Helstu breytingar sem lagðar eru til

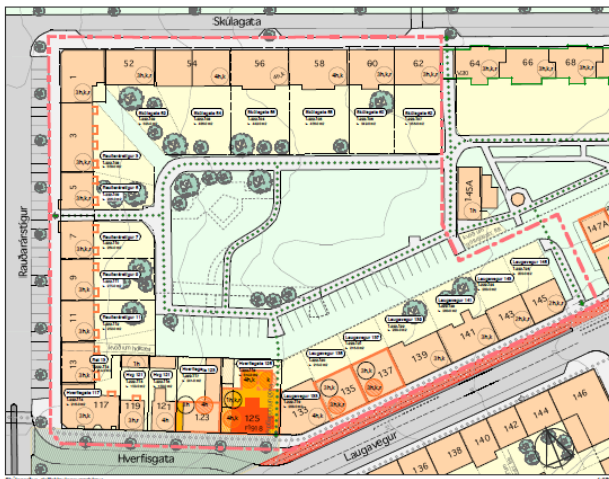
Lagt er til að heimilt verði að rífa allar núverandi byggingar að undanskilinni Hverfisgötu 115 (Gasstöðvarstjórahusið) og byggja í stað þeirra randbyggð á öllum reitnum innan uppgefins byggingarreits. Taka þarf ákvörðun um hvort núverandi byggingar lögreglustöðvar standi áfram eða víkji. Skipulagstillaga gerir ráð fyrir að byggt verði við núverandi byggingar en einnig verður heimilað að þær víki fyrir nýbyggingum. Heilstæðara yfirbragð fæst með því að byggja allan reitinn án tillits til núverandi mannvirkja. Lagt er til að byggingar verði þá lægstar syðst á reitnum við Hverfisgötu og hækki til norðurs og þannig tekið tillit til útsýnis, skjóls og sólar. Í stað núverandi 5 hæða byggingar við Hverfisgötu gæti komið 3 hæðir+ inndregin hæð. Við Skúlatorg, sem stendur einni hæð lægra, verði byggð um 8 hæðir.

Núverandi byggingarmagn er 6845 m² en samkvæmt tillögum um randbyggð væri unnt að koma fyrir 16.000 - 20.000 m² heildar byggingarmagni, auk bílastæða undir öllum reitnum með beinni aðkomu frá Skúlagötu. Gert er ráð fyrir blandaðri byggð íbúða, verslunar og þjónustu.

Umsögn 2014

Burtséð frá hugsanlegu niðurrifi lögreglustöðvarinnar má segja að allir megindrættir skipulagsins standi óhaggaðir. Forsendur þessa skipulags eru ekki háðar því að fjarlægja þurfi núverandi mannvirki. Hugmyndir um flutning héraðsdóms yfir á þennan reit rúmast ágætlega innan þessa ramma. Starfsemi Héraðsdóms fellur ágætlega í takt við aðra starfsemi umhverfis Hlemm og rifja má upp að forveri Héraðsdóms hét Sakadómur og var til húsa í Borgartúni 7. Rétt taka fram að sýnd er á skýringarmynd utan marka skipulagssvæðisins önnur tillaga að fyrirkomulagi skiptistöðvarinnar en gert var í deiliskipulagi HLEMMUR DEILISKIPULAG staðgreinir 1.240.0 dagsettu 6.7.2004.

Næst í röðinni er skipulag fyrir randbyggðina umhverfis Skúlagarð norðaustan við Hlemm;
HLEMMUR+ DEILISKIPULAG, Skúlagarðsreitur vestari - staðgreinir 1.222.1 - íbúðarsvæði,
dagsett 02. mars 2006



Markmið

Markmið er að randbyggð alls Skúlagarðsreits fái heilsteyptara yfirbragð með því að byggt verði á auðum lóðum og fyllt verði í þau skörð sem í randbyggðinni eru. Skúlagarður er friðsæl vin í borginni og er stefnt að betri göngutengslum við hann og almennri umhverfislegri fegrun. Lögð er áhersla á að hagsmunaaðilar verði fyrir sem minnstri truflun vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

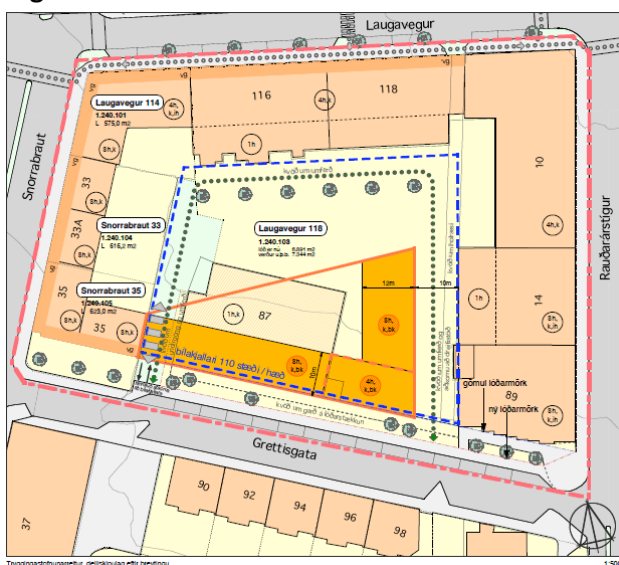
Helstu breytingar sem lagðar eru til

Heimilt er að byggja í skörð og stækka hús samkvæmt uppgefnum byggingarreitum. Jafnframt er gefinn möguleiki á minni háttar útbyggingum og heimilað að gera svalir inn í garð á þau hús sem ekki hafa svalir í dag. Í innigarði er lagt til að gerðar verði samræmdar lausnir á sorpskýlum. Göngustígar frá Skúlagarði eru lagðir til á lóð Hverfisgötu 125. Heimilt er að gera minni háttar breytingar á húsum á reitnum að undangenginni samþykkt byggingarfulltrúa, s.s. gera skyggni, svalir, litla kvisti og lagfæringar án þess að breyta þurfi deiliskipulagi.

Umsögn 2014

Allar meginforsendur þessa skipulags standa óhaggaðar.

Næst ber að telja fyrrum lóð Egils Vilhjálmssonar á milli Rauðarárstígs og Snorrabrautar;
HLEMMUR+ DEILISKIPULAG, Tryggingastofnunarreitur - staðgreinir 1.240.1 – miðborgarsvæði,
dagsett 02. mars 2006



Markmið

Stefnt er að þéttingu byggðar og endurbótum á yfirbragði byggðar á reitnum og verður breytt notkun húsnæðis leyfð í samræmi við stefnu aðalskipulags á miðborgarsvæði. Lögð er áhersla á að hagsmunaaðilar verði fyrir sem minnstri truflun vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

Helstu breytingar sem lagðar eru til

Lagt er til að iðnaðarhúsnæði við Grettisgötu verði rífið og þess í stað byggt íbúðarhúsnæði í beinu framhaldi af Snorrabraut 35. Heimilt verði að byggja inn í garðinn í suðaustur horni. Hús verði 3 hæðir og bílakjallari sem tengjast má bílgeymslu í kjallara á suðausturhorni, Grettisgötu 89. Lóð til suðurs framan nýbyggingar er stækkuð til samræmis við Snorrabraut 35, uppröðun bílastæða breytt og sett kvöð um garðrými sunnan hússins. Heimilt er að gera minni háttar breytingar á húsum á reitnum að undangenginni samþykkt byggingarfulltrúa, s.s. gera skyggni, svalir, litla kvisti og lagfæringar án þess að breyta þurfi deiliskipulagi.

Umsögn 2014

Allar meginforsendur þessa skipulags standa óhaggaðar.

