

Deiliskipulag fyrir Hlemm og nágrenni

Umferðarskipulag og stækkun Hlemmtorgs



GREINARGERÐ OG SKILMÁLAR

27. nóvember 2019

Unnið af



YRKI arkitektum

fyrir



Reykjavíkurborg



Yfirlit

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

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



Innihald

1	Aðdragandi, tilgangur og markmið	5
1.1	Gögn deiliskipulagsins.....	6
2	Staðan í dag, forsendur og helstu breytingar frá núverandi ástandi.....	7
2.1	Stækkun Hlemmtorgs.....	8
2.2	Bílastæði.....	9
2.3	Breytingar á lóðum	10
2.3.1	Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar	10
2.3.2	Hverfisgata 115B, ný lóð	10
2.4	Breytt gatnamót.....	11
2.4.1	Ný gatnamót Borgartúns við Snorrabraut og breytt gatnamót Bríetartúns við Snorrabraut	11
2.4.2	Breytt gatnamót Katrínartúns og Laugavegs	12
3	Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir	14
3.1	Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030	15
3.1.1	Þróunarárs borgarinnar	16
3.1.2	Hlemmtorg	17
3.2	Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið	17
3.3	Aðrar deiliskipulagsáætlanir	18
3.4	Húsakönnun - byggðakönnun.....	19
3.5	Aðrar forsendur og samræmi við þær	20
3.5.1	Tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík	20
3.5.2	Hlemmur+	21
3.5.3	Úttekt fyrir matarmarkað á Hlemmi	22
3.5.4	Minnisblað Sjávarklasans.....	23
3.5.5	Samgöngutalning við Hlemmtorg	23
3.5.6	Tillögur úr hugmyndasamkeppni	24
4	Skilmálar	26
4.1	Umferðarskipulag	26
4.1.1	Almennir skilmálar göturýmis.....	26
4.1.2	Uppbrot í yfirborði vegna þverunar	26
4.1.3	Hjólástígar	26
4.1.4	Sérými almenningssamgangna	26
4.1.5	Safnstæði hópferðabíla og leigubíla	27
4.1.6	Snorrabraut.....	27
4.2	Hlemmtorg	27
4.2.1	Almennir skilmálar torgsvæðis.....	27
4.2.2	Hjóla- og bílastæði	28



4.2.3	Gróður og blágrænar regnvatnslausnir	28
4.2.4	Kvaðir um lagnaleið	28
4.2.5	Setsvæði og svið	28
4.2.6	Byggingareitir A-E, H og R	30
5	Umhverfisáhrif	33
5.1	Áhrif deiliskipulagsins	34
5.1.1	Hljóðvist	34
5.1.2	Skuggavarp og vindstrengir	34
5.1.3	Loftgæði	38
5.1.4	Byggð og efnisleg verðmæti	38
5.1.5	Ásýnd og landslag	38
5.1.6	Félagslegt umhverfi	39
5.2	Önnur áhrif og samantekt	40
6	Samráð við gerð tillögu	42
6.1	Kynning lýsingar	42
6.2	Auglýsing deiliskipulagstillögu	42
6.3	Tímalína	43

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



1 Aðdragandi, tilgangur og markmið

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

1.1 Gögn deiliskipulagsins

Þessi tillaga að deiliskipulagi samanstendur af:

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

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

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

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

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

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

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



Mynd 2.1. Hlemmur séð úr lofti haustið 2017.

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



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

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

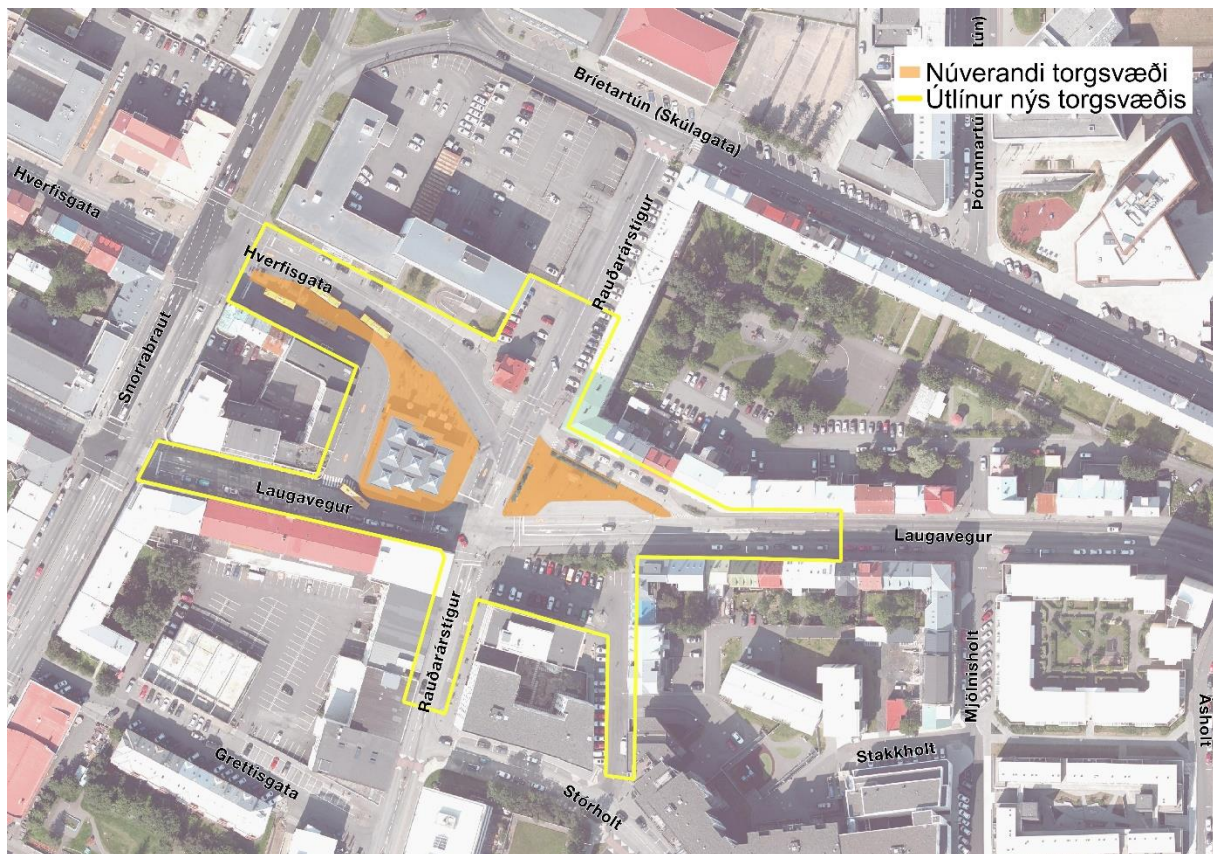
Helstu breytingar á svæðinu samkvæmt tillögunni verða:

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

2.1 Stækkun Hlemmtorgs

Ein helsta breytingin á svæðinu umhverfis Hlemm er stækkun Hlemmtorgs. Með breyttum akstursleiðum og breyttu hlutverki Hlemms skapast tækifæri til að bæta gæði almenningssvæðisins á svæðinu allverulega. Torgsvæði við Hlemm stækkar úr u.þ.b. 2.000 m² í 14.500 m² (1,45 ha).

Sjá **Mynd 2.2**



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

2.2 Bílastæði

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



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

2.3 Breytingar á lóðum

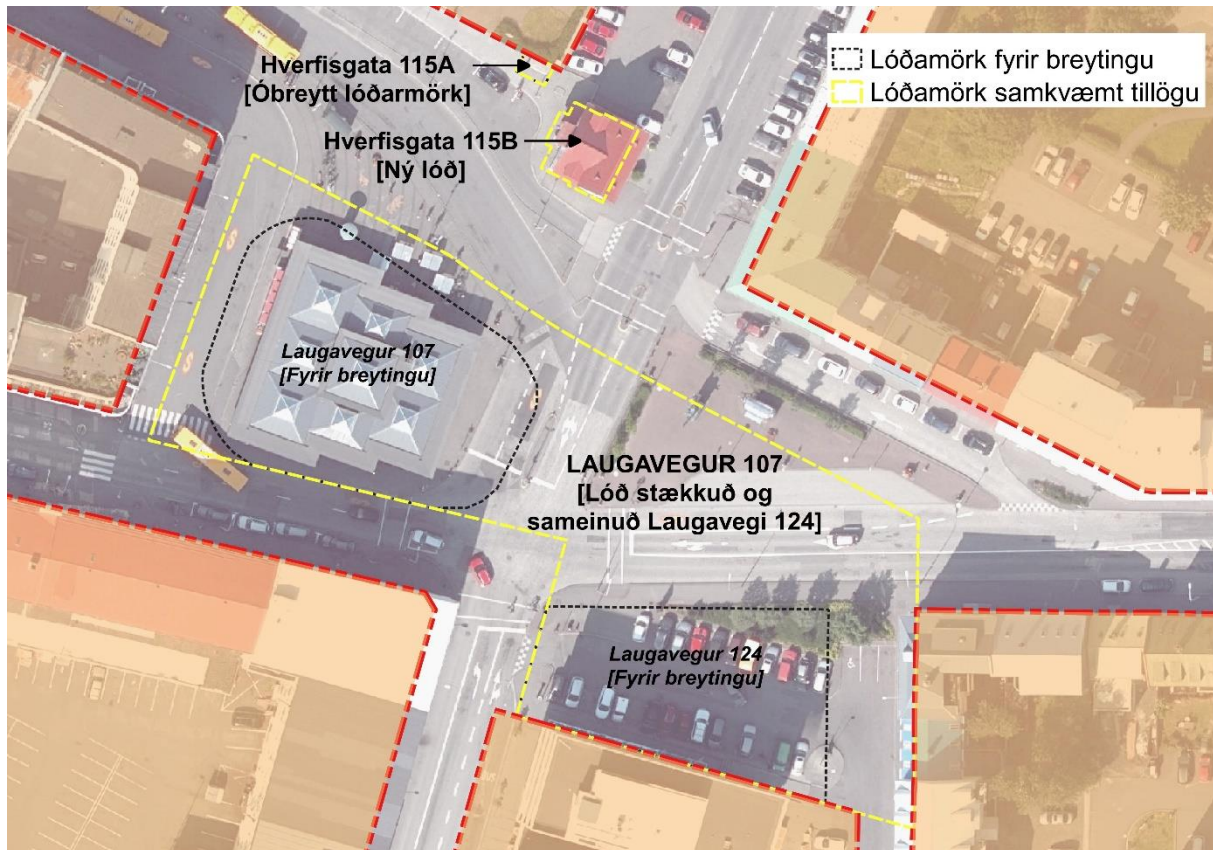
2.3.1 Lóðir við Laugaveg nr. 107 og nr. 124 sameinaðar

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

Sjá **Mynd 2.4** til frekari skýringar.

2.3.2 Hverfisgata 115B, ný lóð

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



Mynd 2.4. Núverandi lóðamörk ásamt breyttum lóðamörkum samkvæmt tillögu.

2.4 Breytt gatnamót

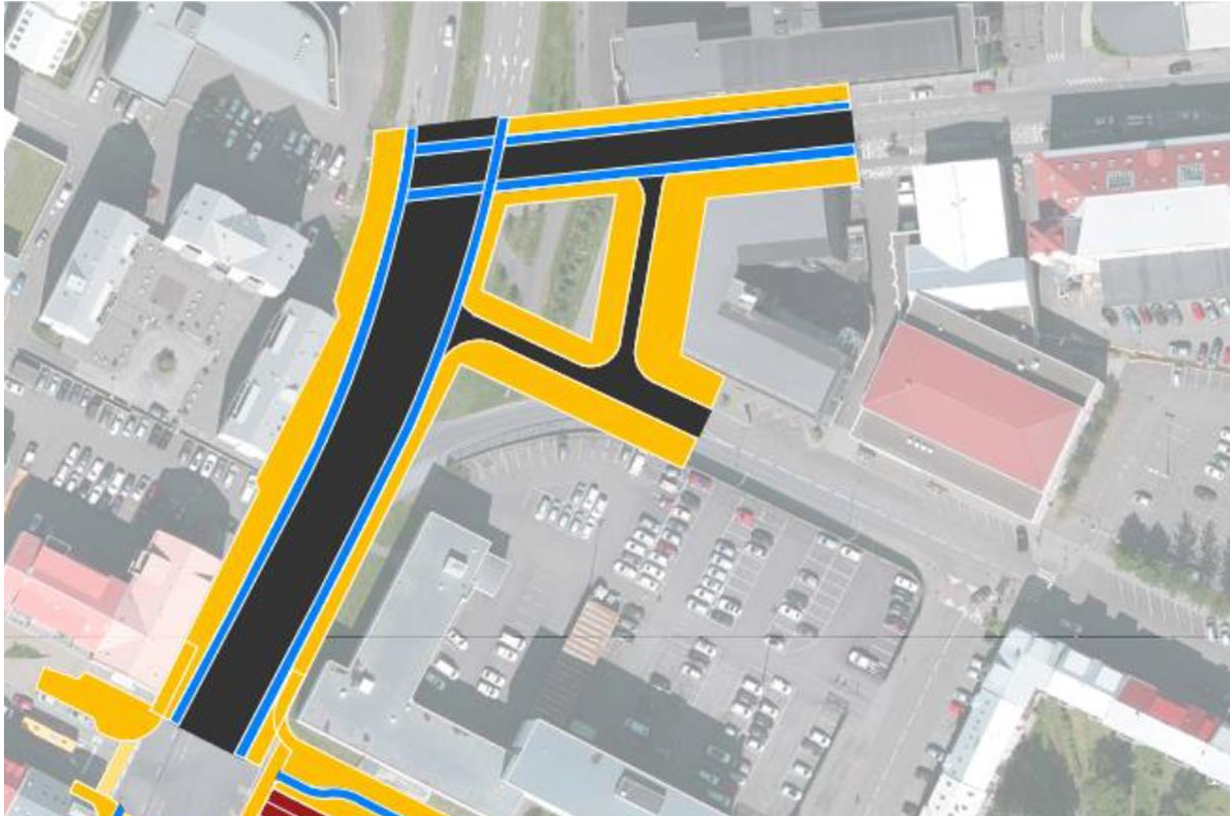
Til að stækka almenningssvæði við Hlemm þarf að bægja almennri bílaumferð frá sem kallar á breytt gatnamót í næsta nágrenni.

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

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

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

Sjá **Mynd 2.5** til frekari skýringar.



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

2.4.2 Breytt gatnamót Katrínartúns og Laugavegs

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

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

Sjá **Mynd 2.6** til frekari skýringar.



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

3 Afmörkun svæðisins og samræmi við aðrar áætlanir

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

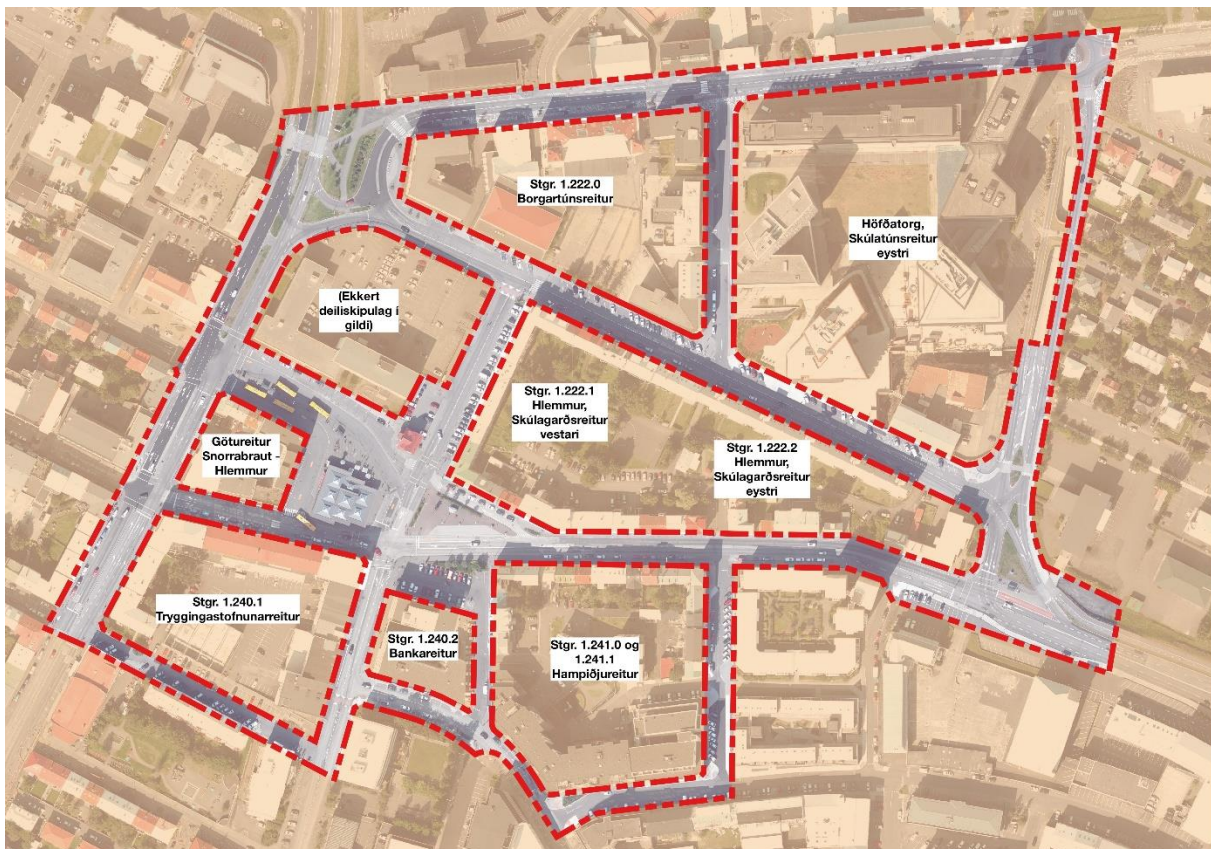
Afmörkun deiliskipulagsins tekur mið af nærliggjandi lóðarlínum og deiliskipulagsáætlunum.

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

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

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

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



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



3.1 Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030

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

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

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

M1a. Miðborgarkjarni

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

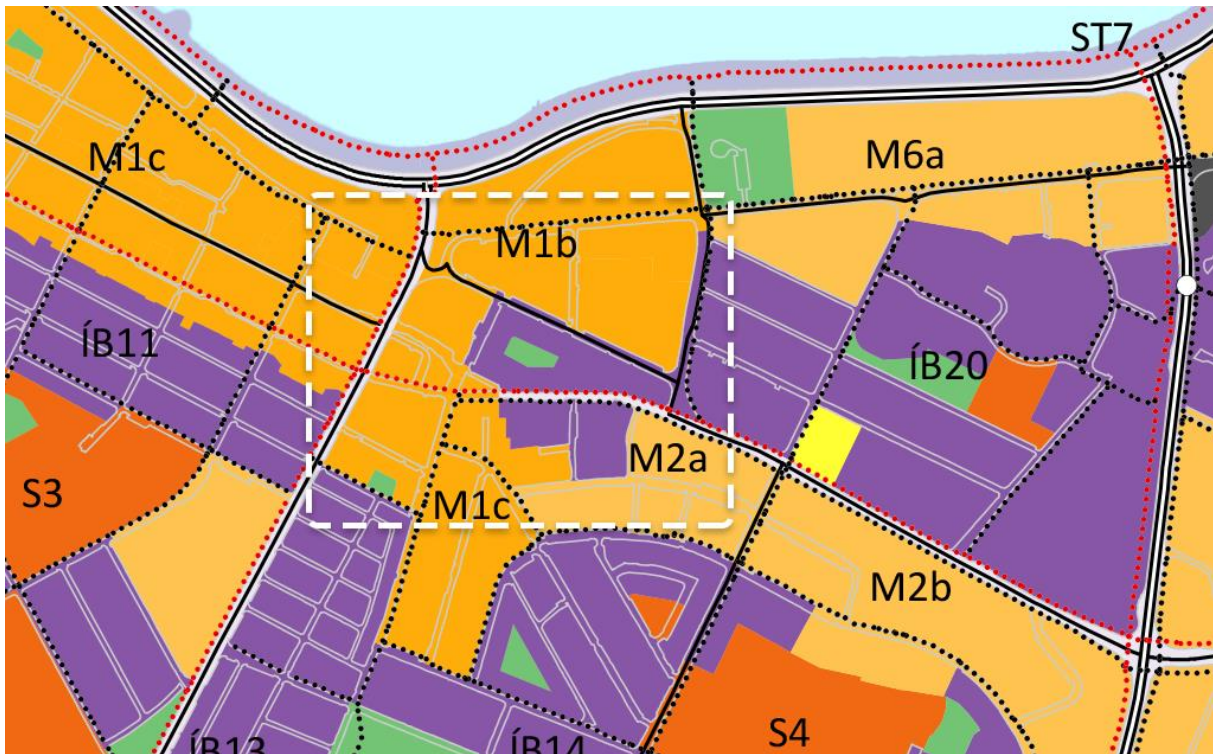
Á jarðhæðum eru verslunar-, veitinga- og menningar-, félags- og þjónustustarfsemi opin almenningi í forgangi, en á efri hæðum skrifstofu- og íbúðarhúsnæði, auk gistipjónustu sbr. þó sérákvæði um hana hér að neðan. Til þess að efla smásöluverslun staðbundið í miðborgarkjarnanum, stuðla að fjölbreyttri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

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

M1b. Blönduð miðborgarbyggð-Skrifstofur og þjónusta

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

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



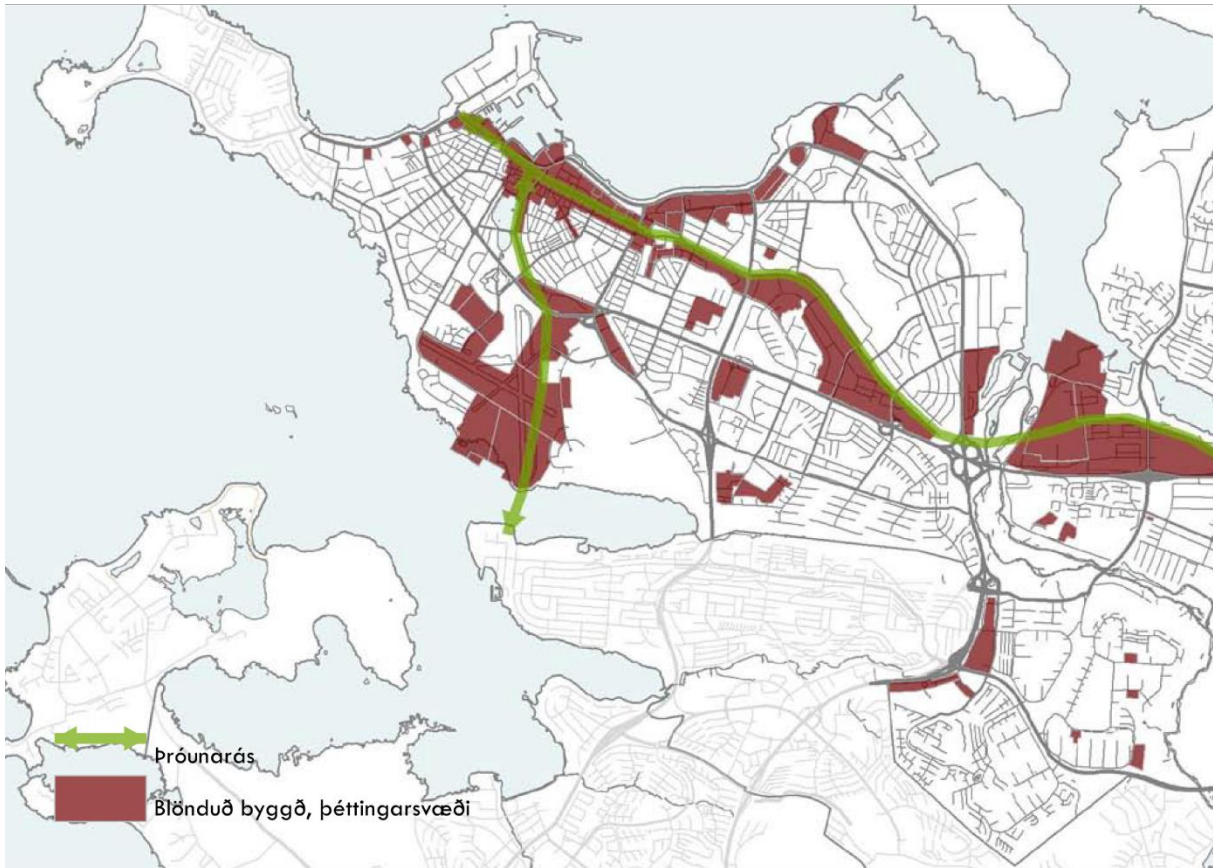
Mynd 3.2. Úr Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

3.1.1 Þróunarás borgarinnar

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

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

Tilgangur og markmið tillögunnar styðja við þessi sjónarmið.



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

3.1.2 Hlemmtorg

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

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

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

3.2 Núgildandi deiliskipulagsáætlanir fyrir svæðið

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



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

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

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

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

3.3 Aðrar deiliskipulagsáætlanir

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

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

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

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



3.4 Húsakönnun - byggðakönnun

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

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

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

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



Mynd 3.4. Norðurpólinn um 1910.

„Í júní 1910 lauk þýska fyrirtækið Carl Francke í Brimum byggingu gasstöðvarinnar við Hlemm. Fyrsta september sama ár var kveikt á 207 götuljóskerjum og um 200 heimili tengdust gasveitunni. Starfsemi gasstöðvarinnar lauk árið 1955 og sjálf stöðin og tankurinn var fjarlægður árið 1958. Íbúðarhús gasstöðvarstjórans (Hverfisgata 115) sem stóð austast fékk þó að standa áfram. Húsið hefur síðan þjónað SVR. Á lóð Gasstöðvarinnar reis í kjölfar gasstöðvarinnar lögreglustöðin við Hverfisgötu 113-115 sem var tekin í notkun árið 1965.“



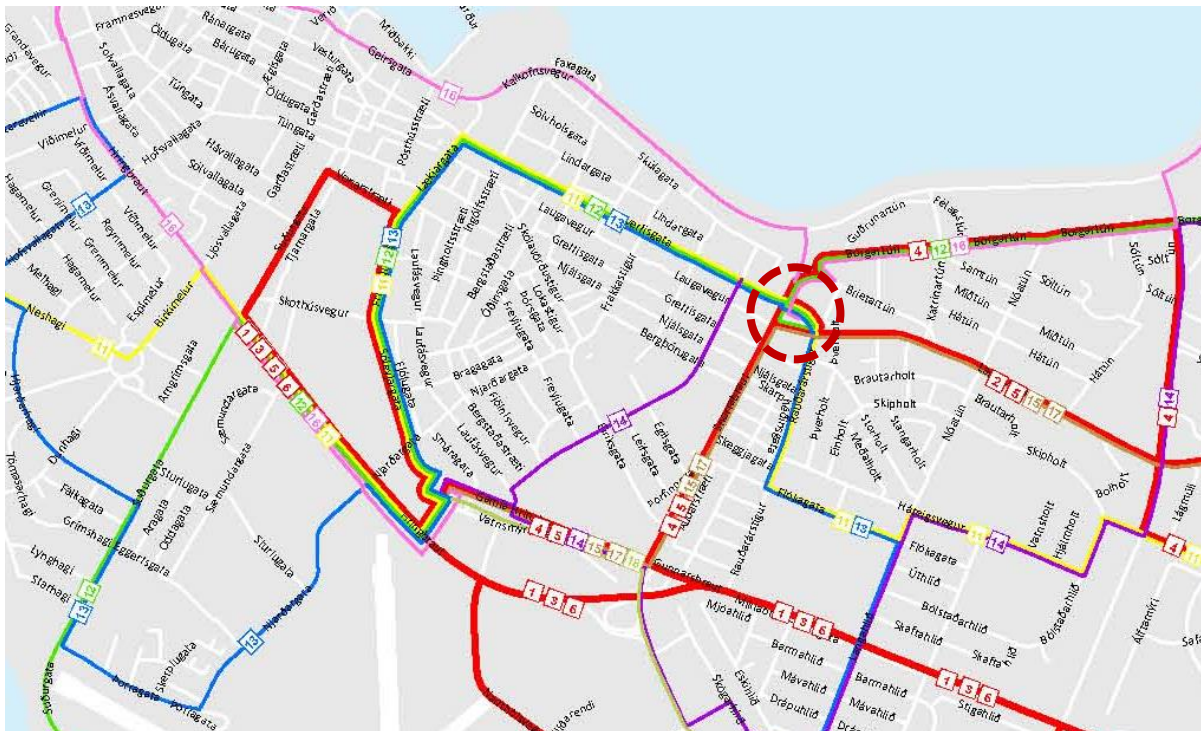
Mynd 3.5. Steinpróin og vatnspró við íbúðarhús gasstöðvarstjórans árið 1915.

3.5 Aðrar forsendur og samræmi við þær

3.5.1 Tillögur stýrihóps um leiðakerfisbreytingar í Reykjavík

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

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



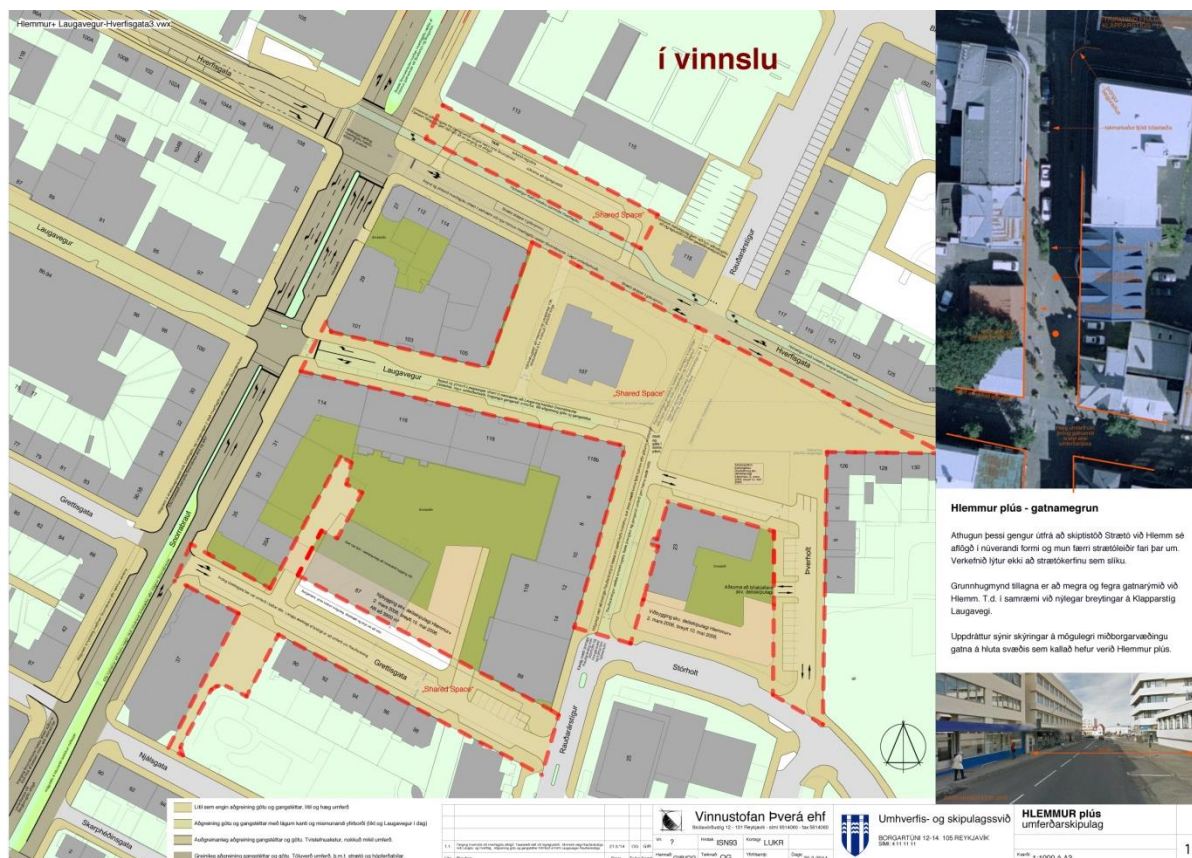
Mynd 3.6. Tillaga stýrihóps um leiðarkerfisbreytingar í Reykjavík. Hlemmur er innan rauða hringins.

3.5.2 Hlemmur+

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

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

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



Mynd 3.7. Tillaga starfshóps um Hlemm+ að „gatnamegrun“

3.5.3 Úttekt fyrir matarmarkað á Hlemmi

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

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

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



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

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

3.5.4 Minnisblað Sjávarklasans

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

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

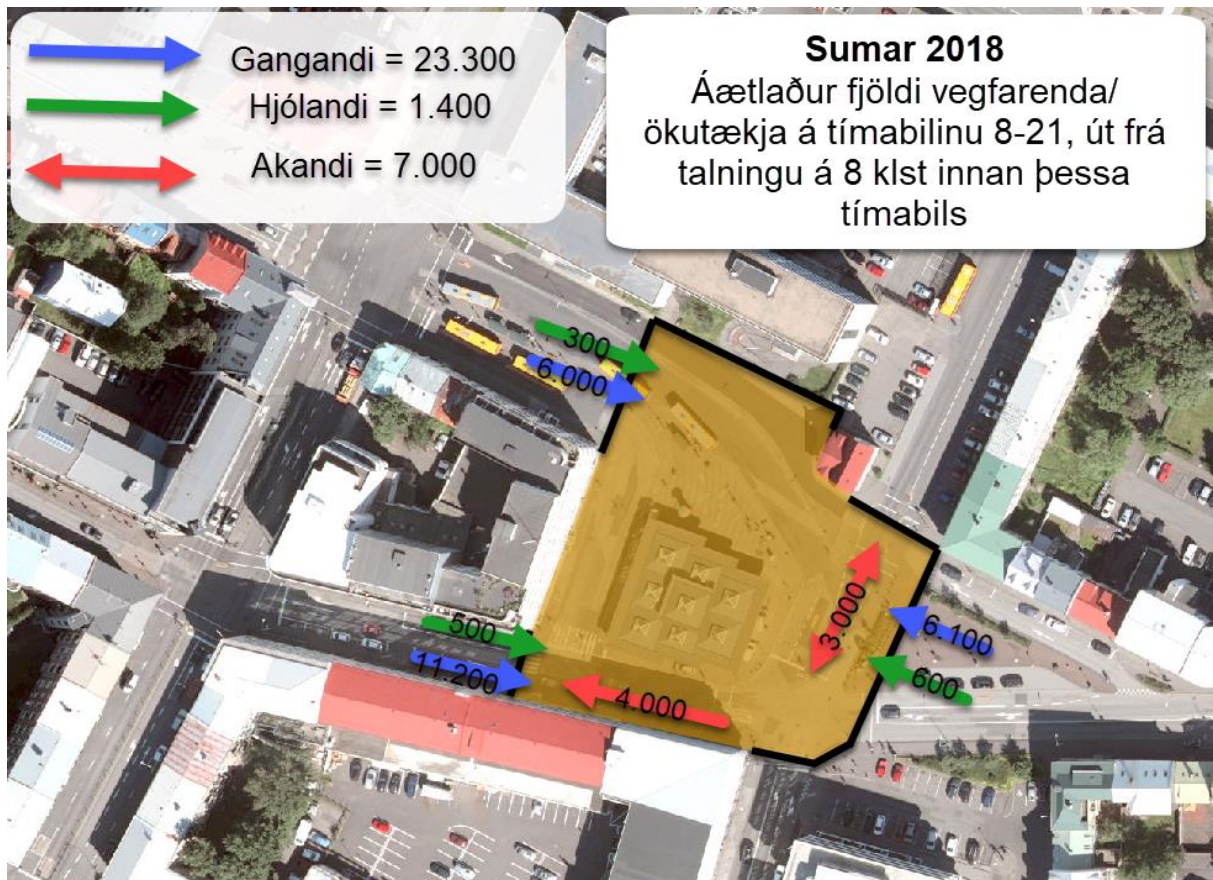
Hér skal benda á að síðasta atriðið, þ.e. að staðsetja stoppistöð í ákveðinni fjarlægð frá Hlemmhúsinu (Sjávarklasinn leggur til að hún verði nær gatnamótum við Snorrabraut) stangast á við markmið borgarinnar um að Hlemmur verði áfram mikilvægur áfangastaður almenningsvagna. Ekki er gert ráð fyrir að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

3.5.5 Samgöngutalning við Hlemmtorg

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

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

setja tölurnar í samhengi, að 18 þúsund manns búa í Grafarvogi og um 26 þúsund á Suðurlandi.



Mynd 3.8. Niðurstöður úr samgöngutalningu við Hlemmtorg.

3.5.6 Tillögur úr hugmyndasamkeppni

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

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

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

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

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

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



Mynd 3.9. Úr hugmyndatillögu DLD.



Mynd 3.10. Úr hugmyndatillögu Mandaworks.



4 Skilmálar

4.1 Umferðarskipulag

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

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

4.1.1 Almennir skilmálar göturýmis

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

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

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

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

4.1.2 Uppbrot í yfirborði vegna þverunar

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

4.1.3 Hjólastígar

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

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

4.1.4 Sérrými almenningssamgangna

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



sérrými almenningssamgangna er almenn bílaumferð ekki heimiluð. Akstur neyðarbíla með forgangsljós er heimil. Almennt er gert ráð fyrir að minnsta kosti tveimur akreinum fyrir sitt hvora akstursstefnu, þó er heimilað að fjölga sérakreinum ef svo ber undir þegar fullnaðarhönnun Hlemmtorgs liggur fyrir.

4.1.5 Safnstæði hópferðabíla og leigubíla

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

4.1.6 Snorrabraut

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

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

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

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

4.2 Hlemmtorg

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

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

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

4.2.1 Almennir skilmálar torgsvæðis

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



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

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

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

4.2.2 Hjóla- og bílastæði

Eftirfarandi fjöldi hjólastæða skal nota til viðmiðunar:

Hjólastæði	100
-------------------	------------

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

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

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

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

4.2.3 Gróður og blágrænar regnvatnslausnir

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

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

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

4.2.4 Kvaðir um lagnaleið

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

4.2.5 Setsvæði og svið

Á uppdrætti er sýnt staðsetning sviðs og setsvæðis. Á þessum svæðum er gert ráð fyrir að gólfplötur sé jafnaður út eins og jarðhæð húsa. Leyfilegt er að reisa færanlegar stoðgrindur á þessum svæðum.





4.2.6 Byggingareitir A-E, H og R

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

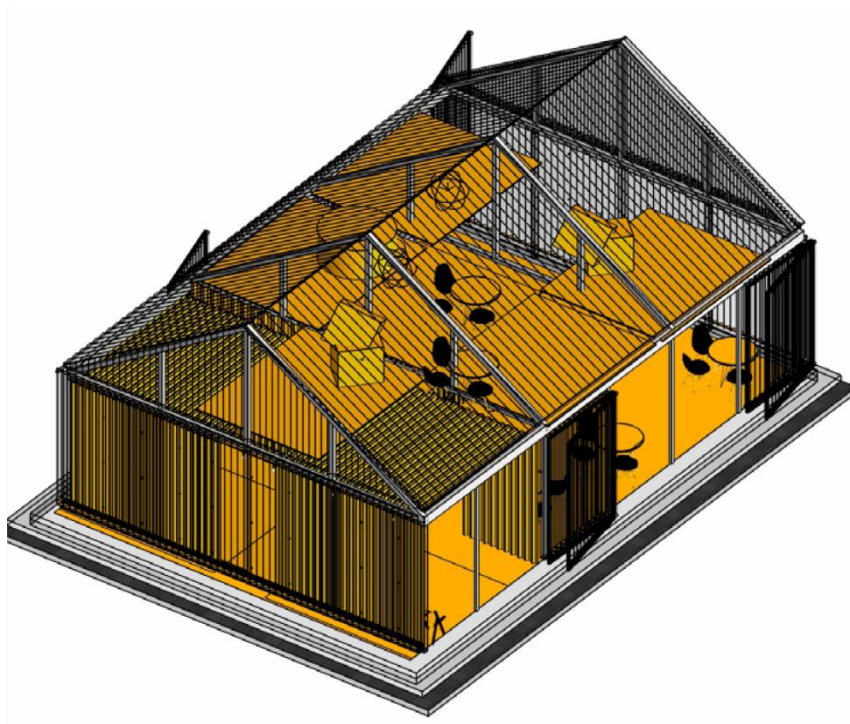
Reitur	Sérskilmálar
Allir reitir	Byggingar innan sömu lóðar er heimilað að samnýta salernis- og aðra starfsmannaaðstöðu. Við hönnun mannvirkja skal taka mið af forhönnun DLD land design og Mandawork, sjá skýringarmyndir.
A	Reitur fyrir stækkunarmöguleika fyrir Laugaveg 107, Hlemm. Heimilað er að byggja viðbyggingu eða stakstæða byggingu. Heimilað er að innrétta þar geymsluaðstöðu og stækka aðstöðu fyrir veitinga- og þjónustustarfsemi. Heimilað er að innrétta hjólageymslu/skýli. Leyfilegt er að sameina hjólaskýli við geymsluskúr svo fremi geymslur séu í aðskildu rými. Þakbrúnir mega ekki ná út fyrir byggingareit. Hámarkshæð: 3,6 m Hámarksbyggingarmagn: 225 m ² Taka skal tillit til hönnunar Hlemms (Laugavegur 107) svo nýbyggingin rýri ekki menningarsögulegt gildi byggingar Gunnars Hanssonar arkitekts. Nýbyggingu/viðbyggingu skal vinna í samráði við embætti skipulagsfulltrúa og handhafa höfundarréttar.
B	Byggingarreitur fyrir nýbyggingu ætluð verslun og/eða þjónustu. Þakgerð er mænisþak. Tryggja skal aðgengi fyrir alla inn í bygginguna þannig að hægt sé að koma beint inn á aðalhæð bygginga út frá torgi án þrepa. Hámarkshæð 7,3 m. Hámarksbyggingarmagn: 96m ²
C	Norðurpólinn Byggingarreitur undir flutningshús, Norðurpólinn, sem áður stóð við Hverfisgötu 125. Heimilað er að byggja léttu viðbyggingu til austurs og vestur við húsið. Hámarkshæð 7,3 m. Hámarksbyggingarmagn 256m ²
D	Byggingarreitur fyrir nýbyggingu/viðbygging við Norðurpólinn ætluð verslun og/eða þjónustu. Þakgerð er mænisþak. Hámarkshæð 7,3 m. Hámarksbyggingarmagn 124m ²
E	Byggingareitur djúpgáma Huga skal að lögnum og leita skal umsagnar rekstraraðila veitulagna áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Tryggja skal umferð gangandi og hjólastóla beggja vegna við djúpgáma.
H	Byggingareitir fyrir yfirbyggð hjólaskýli

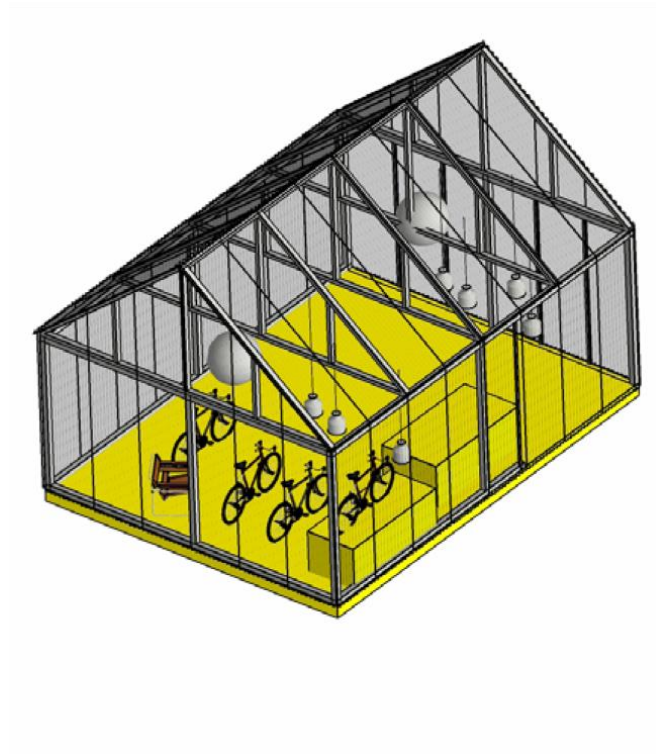


	Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir yfirbyggð hjólaskýli. Hámarkshæð 3,6 m.
R	Byggingareitir dreifistöðva rafveitu Reitir sem eru eingöngu ætlaðir undir mannvirki sem tengjast rekstri rafveitu á svæðinu.
Byggingareitur biðstöðva almenningssamgangna	Sérstakur byggingareitur á Hverfisgötu, afmarkaður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

Skýringarmyndir

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







5 Umhverfisáhrif

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

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

Notaðar eru fjórar vægiseinkunnir við matið:

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

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

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

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



5.1 Áhrif deiliskipulagsins

5.1.1 Hljóðvist

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

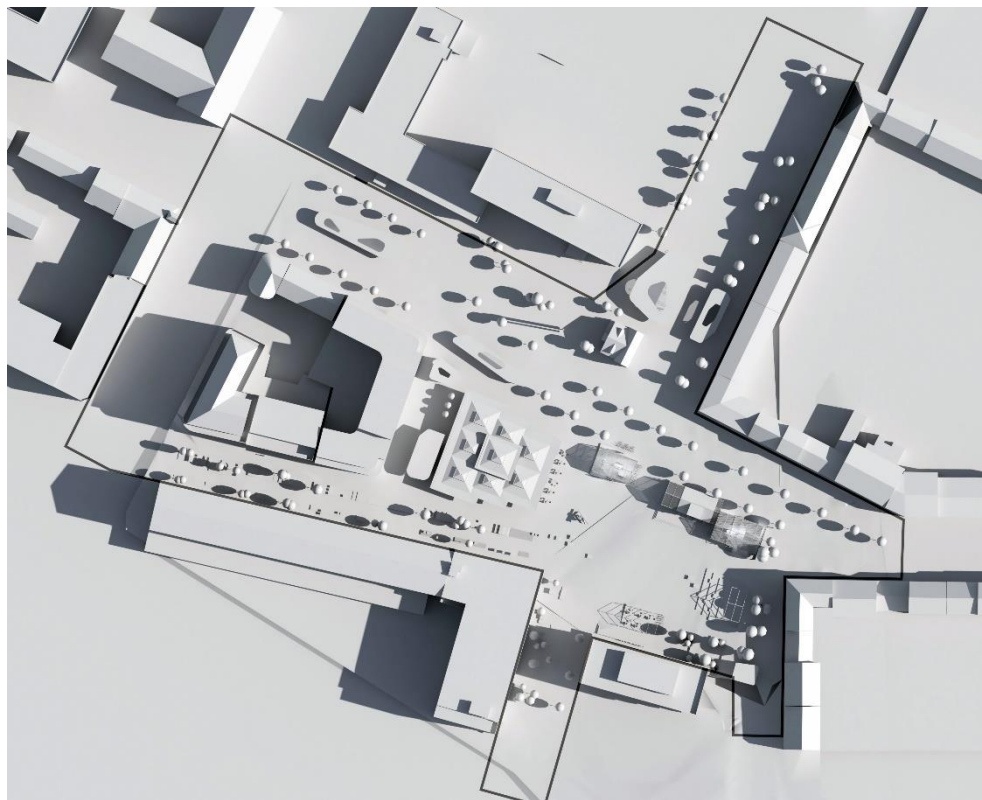
Búið er við að almenn bílaumferð muni dreifa sér um nærliggjandi götur í kjölfar takmörkunar á aðgengi bíla um Hlemm. Ekki er víst að aukning umferðar um aðliggjandi götur hafi áhrif á hljóðvist þar. Því eru áhrifin á hljóðvist talin óveruleg í heild sinni.

Umhverfispáttur	Áhrif
Hljóðvist	+/-

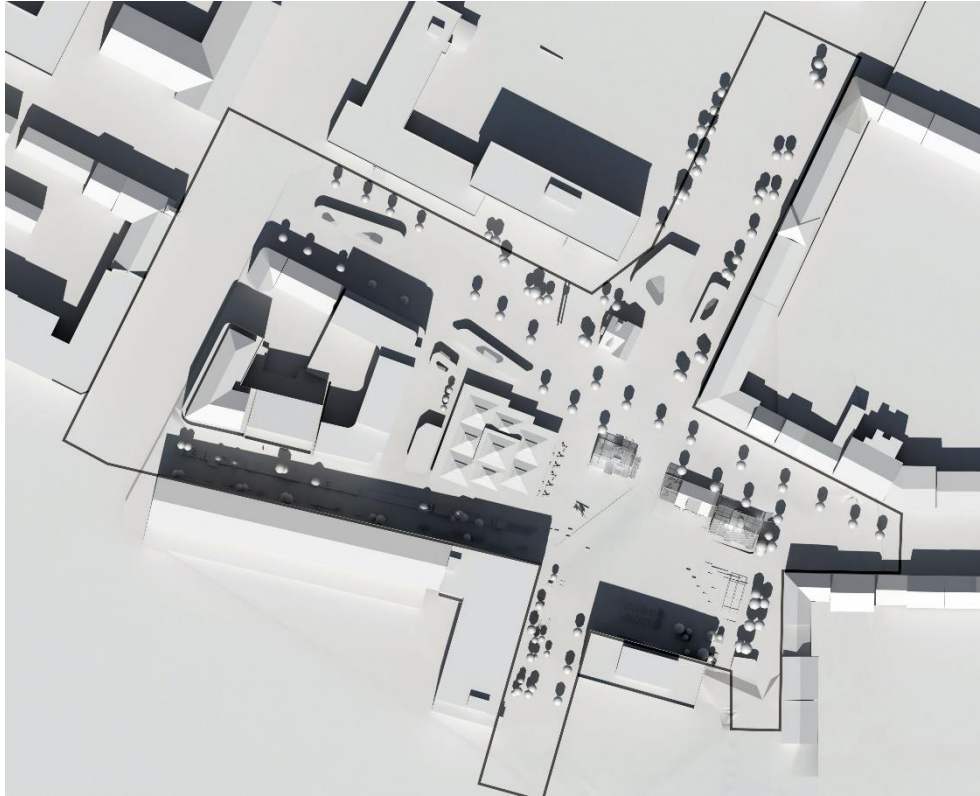
5.1.2 Skuggavarp og vindstrengir

Skuggavarp

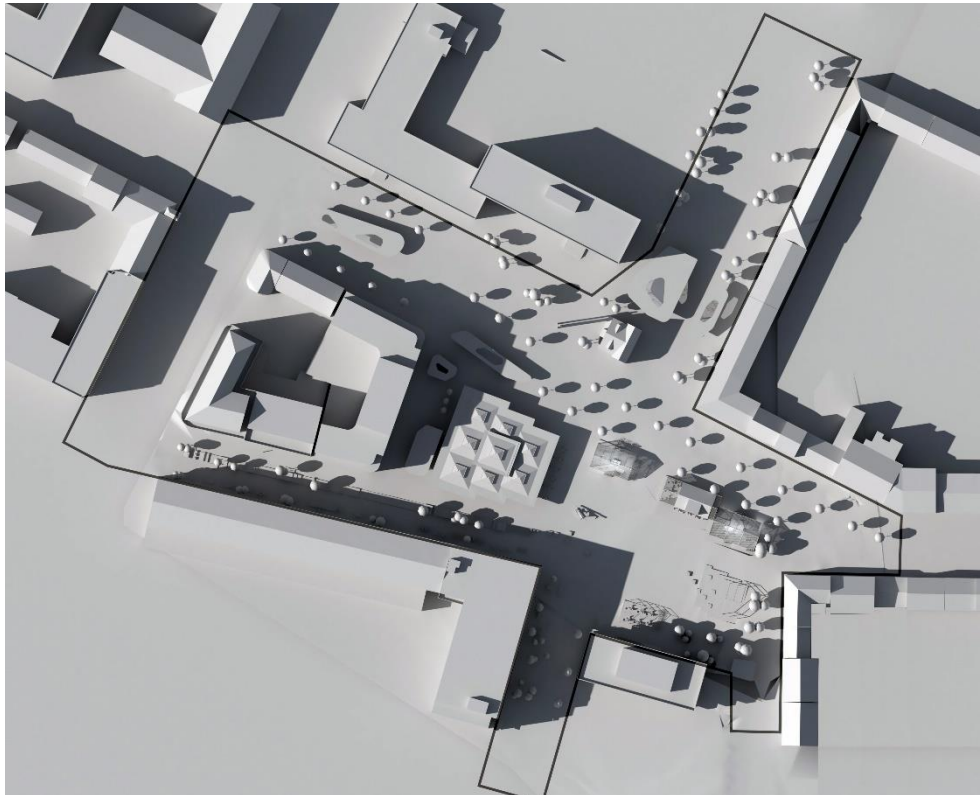
Í tillögunni er gert ráð fyrir nýjum byggingum á Hlemmtorgi. Hámarkshæð þessara bygginga er takmörkuð við 7,3 m. Á myndum 5.1 - 5. má sjá áætlað skuggavarp af þeim nýbyggingum sem leyfðar eru í tillögunni.



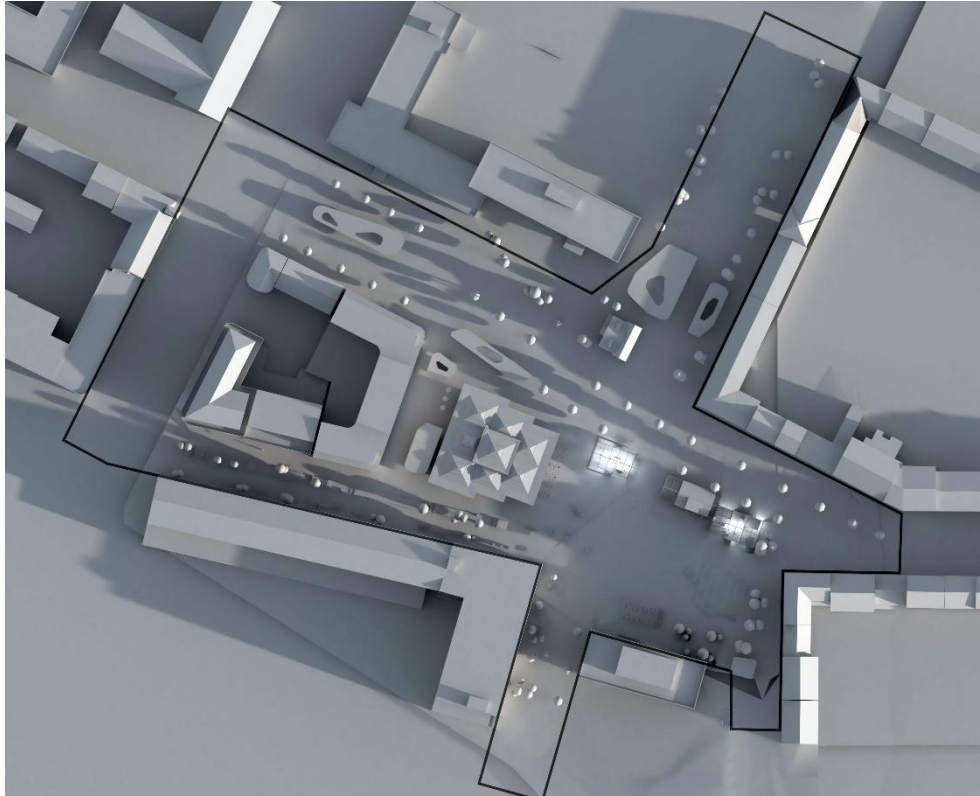
Mynd 5.1 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 8:00



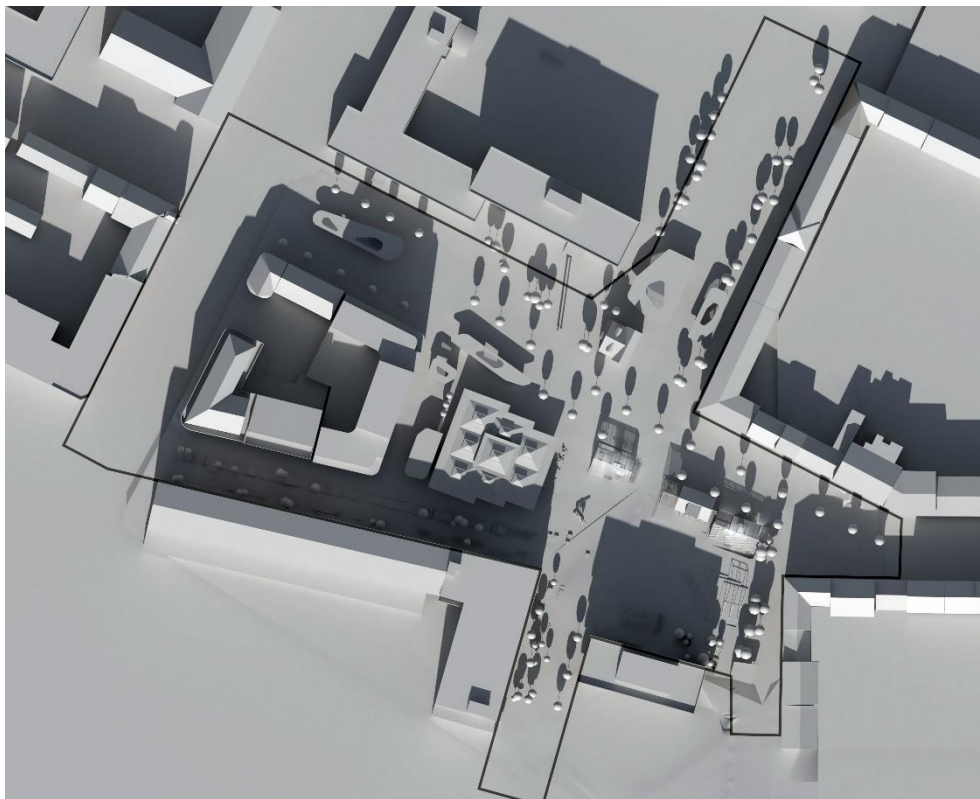
Mynd 5.2 Skuggavarp við sumarsólstöður kl. 13:00



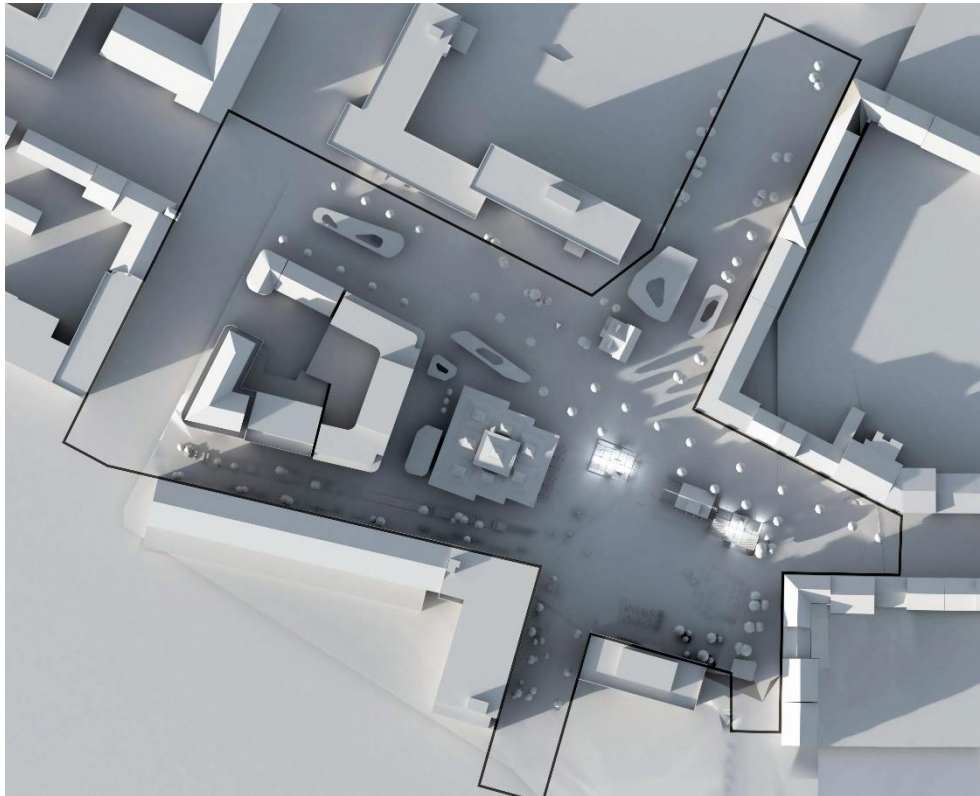
Mynd 5.3 Skuggavarp við sumarstólstöður kl. 17:00



Mynd 5.4 Skuggavarp við jafndægur kl. 8:00



Mynd 5.5 Skuggavarp við jafndægur kl. 13:00



Mynd 5.6 Skuggavarp við jafndægur kl. 17:00

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

Vindstrengir

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

Áhrif tillögunnar á vindstrengi eru því talin jákvæð.

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

Umhverfispáttur	Áhrif
Skuggavarp og vindstrengir	+



5.1.3 Loftgæði

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

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

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

Umhverfispáttur	Áhrif
Loftgæði	+

5.1.4 Byggð og efnisleg verðmæti

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

Ekki er verið að breyta starfsemi húsa eða fjölga íbúðum.

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

Umhverfispáttur	Áhrif
Byggð og efnisleg verðmæti	+

5.1.5 Ásýnd og landslag

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

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

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

Fyrrum íbúðarhús gasstöðvarstjóra við Hverfisgötu 115 fær loks lóð. Húsið fær að halda sér í núverandi mynd en í húsakönnun Minjasafns Reykjavíkur (2004) er lagt til að húsið njóti verndar í grænum flokki, verndun 20. aldar bygginga skv. Húsverndarskrá Reykjavíkur¹.

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



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

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

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

Umhverfispáttur	Áhrif
Ásýnd og landslag	+

5.1.6 Félagslegt umhverfi

Samgöngur

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

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

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

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

Snorrabraut verður að borgargötu með almenningssamgöngum í sérrými. Gert er ráð fyrir einni akrein í hvora akstursstefnu fyrir einkabíla, einstefnu hjólastígum og gangstéttum. Á Snorrabraut, milli Laugavegar og Hverfisgötu, er gert ráð fyrir stoppistöð fyrir strætisvagna. Þannig verður svæðið áfram mikilvæg stoppistöð strætisvagna líkt og í dag en þó minna í sniðum.

nr. 113.

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

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



Þessar aðgerðir eru taldar styðja við skilvirkara kerfi almenningssamgangna sem er í samræmi við markmið svæðisskipulagsins, Höfuðborgarsvæðið 2040, um að fjölga notendum almenningssamgangna. Einnig er það í samræmi við Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 um borgargötur með sérakreinum fyrir almenningssamgöngur.

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

Verslun og þjónusta

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

Samfélagsþjónusta

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

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

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

Umhverfispáttur	Áhrif
Félagslegt umhverfi	+

5.2 Önnur áhrif og samantekt

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



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

Tafla 5.1 Samantekt áhrifa

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



6 Samráð við gerð tillögu

6.1 Kynning lýsingar

Lýsing fyrir deiliskipulagið var samþykkt í skipulags- og samgönguráði og send til umsagnaraðila sem voru: Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Vegagerðin, Strætó bs., Veitur, Orkuveita Reykjavíkur, Hverfisráð og íbúasamtök Hlíða. Einnig eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar: Skrifstofa eigna og atvinnuþróunar, Samgöngustjóri og borgarhönnun, Skrifstofa umhverfissgæða, Skrifstofa framkvæmda og viðhalds, Skrifstofa reksturs og umhirðu, Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur.

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

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

6.2 Auglýsing deiliskipulagstillögu

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

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

Ábendingum og athugasemdum við tillöguna skal skila skriflega til skipulagsfulltrúa eða á netfangið skipulag@reykjavik.is.

Eftirfarandi umsagnaraðilar fá skipulagstillöguna senda til sín til umsagnar:

- Skipulagsstofnun,
- Umhverfisstofnun,
- Vegagerðin
- Skrifstofa Borgarlínu
- Strætó bs.
- Lögreglustjórinn á höfuðborgarsvæðinu
- Slökkvilið Höfuðborgarsvæðisins
- Veitur
- Orkuveita Reykjavíkur
- Íbúaráð og íbúasamtök Hlíða
- Eftirfarandi deildir og svið Reykjavíkurborgar:
 - Samgöngustjóri og borgarhönnun



- Skrifstofa umhverfisgæða
- Skrifstofa framkvæmda og viðhalds
- Skrifstofa rekstrar og umhirðu borgarlands
- Heilbrigðiseftirlitið

6.3 Tímalína

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

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

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

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