

Trausti Valsson, prófessor emeritus í skipulagi

Umsögn um tillögur er tengjast borgarlínu

Núverandi sýn fest í sessi: Sýn þvingunar og leiðinlegrar línubýggðar

Í bók minni „Mótun framtíðar“ (2015), nefni ég mörg dæmi um að í skipulagi hér á Innnesjum hafi stundum komið fram tillögur, sem hafa verið í mjög slæmu sambandi við raunveruleikann. Um þetta er hægt er að lesa í bókinni, sem er á heimasíðu minni

www.hi.is/~tv/

Hér skal stuttlega minnst á þrjár veruleikafirrtar skipulagshugmyndir. Fyrst: Tillaga danskra sérfræðinga um hraðbrautakerfi fyrir miðbæ Reykjavíkur frá 1965. Þar var m.a. gert ráð fyrir að gera Suðurgötu að breiðri stofnbraut, sem átti að framlengjast og liggja í göngum undir nýja byggð í Grjótaþorpinu, og tengjast hraðbraut (Geirsgötu) er svifi yfir hafnarsvæðið (bls. 60). Hluti af henni var byggður og er nú þakið á Kolaportinu.

Frá Túngötu var gert ráð fyrir breiðgötu út á Austurvöll, upp í Þingholtin og inn Grettisgötu... allt að Snorrabraut. Var reiknað með að öll húsin öðru megin Grettisgötu yrðu rifin til að rýma fyrir breikkun götunnar. Í miðbænum var fljótlega farið að rífa merkileg gömul hús til að undirbúa lagningu hraðbrautanna, t.d. Uppsali og Amtmannshúsið. Alls voru yfir 50 hús rifin, til geysilegs tjóns fyrir svipmót gamla bæjarins.

Það er til marks um hve borgarfulltrúarnir skyldu illa þær skelfingartillögur sem fyrir þá höfðu verið lagðar, er að aðalskipulagið var samþykkt með 15 samhljóða atkvæðum í borgarstjórn!

Í bók minni segi ég frá öðrum tillögum, sem sýna dæmi um þá tilhneigingu kjörinna fulltrúa á Íslandi að gleypa gjarnan við stórkarlalegum og óraunhæfum hugmyndum. Má þar nefna tillögu frá 1962 um að fylla nær allt hafsvæðið norðan Reykjavíkur með höfnum (bls. 66). Sú austasta átti að vera í Grafavogi.

Nýlegt dæmi um hugmynd, þar sem menn duttu úr sambandi við raunveruleikann, er hugmyndin um að reisa; *World Trade Center* í Austurhöfninni í Reykjavík, í fjölda steinklumpa. Hin mikla nýting sem þar var ákveðin, er ástæða þess að nú eru að rísa þarna há hús með þröngum götum, sem verða óvistlegar skuggagjár.

Þessi skelfilegu dæmi úr skipulagssögu Reykjavíkur ættu að duga til að kenna okkur að vera á varðbergi gagnvart útblásnum hugmyndum... og minna okkur á að flýta okkur ekki um of við að taka ákvarðanir um flóknar tillögur, því við nánari skoðun gæti komið í ljós, að þær væru ekki í heilbrigðum tengslum við raunveruleikann.

Hvað varðar tillögurnar tengdar borgarlínunni þá tel ég að við ættum að taka nokkur ár í slíka skoðun og að gera þá skoðun að hluta í endurskoðun á aðalskipulögum sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu, því hérna hangir miklu meira á spýtunni en val leiða fyrir forgangsreinar/sérgötur borgarlínunnar.

Línurnar búa til línubýggðir

Strætó- eða lestakerfi eru ýmiskonar. Í borgarlínukerfinu liggja línurnar „radíalt“, aðallega út frá eldri hluta Reykjavíkur. Aðal miðpunkturinn er Umferðamiðstöð BSÍ, sem þýðir að oft þurfi fólk að fara þangað vestureftir, t.d. til að ná hraðstrætó eða -lest upp í Mosfellsbæ.

Víða erlendis eru línur oft þvert á radíallínurnar. Á hbsv þýddi þetta að sjaldnar þyrfti að fara inn til Reykjavíkur til að komast á milli sveitarfélaga.

Á kortum sem fylgja borgarlínutillögunni, eru sýnd svokölluð upptökusvæði línanna, en þau eru um 400 m breiðir borðar til beggja handa þeim. Á þessum svæðum er líklegt að fólk þyki ekki of langt að fara út á brautarstöðvar. Á þessum upptökusvæðum búa í dag miklu færri íbúar en þörf er á til að standa undir rekstri línanna. Þessvegna gerir skipulagstillagan ráð fyrir að meðfram borgarlínunum verði, á báða vegu, reist þétt blokkabyggð, sem upb. tvöfaldi íbúafjöldann á upptökusvæðunum til ársins 2040. Það er á þessum þröngu línusvæðum sem mestur hluti nýrra íbúða á hbsv á að rísa, með íbúafjölda sem samsvarar núverandi samanlögðum íbúafjölda Kópavogs og Hafnarfjarðar.

Kostur við að búa í þessum blokkum er að stutt er í strætó eða lest, en ókostirnir eru hinsvegar margir: Þéttleiki svæðanna og lega húsanna upp að línunum þýðir að lítið yrði um garða og bílastæði. Svona línubýggð nær, að auki, aldrei að vera skemmtileg miðborgarbyggð, heldur er byggðin langdregin og leiðinleg.

Einna versta atriðið í sambandi við borgarlínurnar er, að höfundarnir virðast ekki átta sig á að borgarsvæði – og þar með strætisvagnakerfi – eru stöðugt að breytast. Við þekkjum t.d. flest að einu sinni var miðpunktur strætókerfisins á Lækjartorgi. Nú er Hlemmur slíkur miðpunktur, en samkvæmt nýjum tillögum á BSÍ að verða „miðpunkturinn“. Lega hans, sem er mjög vestanlega, þ.e. í útnára hbsv, er ekki góð, en best er að miðpunktur kerfa séu sem næst miðju viðkomandi svæðis. Í dag er þyngdarpunktur hbsv í Kópavogi.

Línurnar: Viðbót við annan samgöngukostnað

Í fljótu bragði gæti maður haldið að línurnar gætu sparað kostnað, t.d. í stofnbrautum eða í hefðbundnum strætókerfum. Því miður yrði það mjög lítið. Fyrir tíu árum ákvað hbsv í samvinnu við Ögmund samgönguráðherra, að taka þann milljarð sem farið hefur í stofnbrautir frá ríkinu á ári, og láta féð renna til strætó og stíga í tíu ár, þ.e. alls tíu milljarða. Þessi samningur hefur þýtt að í stofnbrautakerfinu hafa mörg mikilvægum verkefnum ekki verið sinnt, þau safnast upp, og flöskuhálsar orðið til. Úr þessu er nú orðið mjög brýnt að leysa. Þegar það hefur verið gert fer umferðin aftur að flæða eðlilega.

Af mjög brýnum verkefnum í stofnbrautakerfinu má nefna gatnamót Bústaðavegar og Reykjanesbrautar og hringtorgið við Lækjargötu/Hlíðarveg í Hafnarfirði. Í svona vanræktar framkvæmdir verða fjárframlögin frá ríkinu að fara á næstu árum. Tilkoma borgarlínu, einhvern tímann í framtíðinni, mun ekki leysa svona vandamál.

Mjög stórar aðrar framkvæmdir „þjóðvega í þéttbýli“, sem ríkið á að borga að mestu, liggja líka fyrir, eins og t.d. Sundabraut, sem mun léttu mjög á Ártúnsbrekku og Miklubraut. Úr

suðri er mikilvægt að komi álíka tenging undir/yfir Skerjafjörðinn, sem mundi draga mjög úr álagi á Hafnarfjarðarveg, Kringlumýrarbraut og Miklubraut. Þessar tvær tengingar, þ.e. til suðurs og norðurs úr borginni, eru að auki mjög nauðsynlegar út frá almannaoðryggi því það er óforsvaranlegt að aðeins ein leið sé opin suður og norður úr borginni ef voða ber að höndum.

Að lokum má nefna að hinn nýji 70 milljarða kostnaður við borgarlínu er ekki eini kostnaðurinn, sem línunum tengjast, því yfirlýstur hluti af borgarlínukerfinu eru stígar fyrir gangandi, hjólandi og strætó, sem liggi að brautarstöðvunum.

Engin grein er gerð fyrir þessum kostnaði í kostnaðarútreikningum borgarlínanna og virðist sem sveitarfélögin eigi sjálf að bera þennan milljarðakostnað sjálf.

Talsmenn borgarlínu vona að ríkið borgi um helming af kostnaði við borgarlínurnar. Við þennan kostnað hjá ríkinu, bætast hinar brýnu áðurnefndu framkvæmdir í stofnbrautakerfinu, sem gætu orðið uppá marga tugi milljarða.

Margir fulltrúar landsbyggðarinnar munu spyrja hvað mikið fé muni svo, í viðbót, koma frá ríkinu í bráðnauðsynlegar samgöngubætur úti á landi, en þar hafa líka geysiháar upphæðir verið nefndar.

19/6 '17