

**Trausti Valsson**

**Borgarlína: leiðinleg línubýggð** (Grein birt í Mbl 14/4 '18, bls. 29 - Myndir neðst)

Mikið hefur verið kvartað undan því að höfuðborgarsvæðið hafi ekki eignast miðbæ. Orsakirnar eru m.a. að svæðið skiptist í mörg sveitarfélög, sem reynt hafa að byggja upp sína „miðbæi“.

Reykjavík er svo óheppin að hinn gamli miðbær er mjög vestanlega á nesinu, þannig að hann gat einungis vaxið sem lína inn eftir Laugavegi, og síðan Suðurlandsbraut. Eftir að Hlemmi er náð minnir byggðin lítið á miðbæjarsvæði, er sundurslitin og lítt ánægjuleg.

Vegna þess að nýju hverfin í Reykjavík byggðust langt frá miðbænum, varð að byggja þar miðkjarna; Glæsibæ og Mjódd. Í þessum tilfellum tókst svo illa til að „mið“kjarnarnir voru staðsettir í útjaðri hverfanna.

Þjónusta hefur aukist í seinni tíð. Vegna þess hafa miðbæir víða styrkst. Í Reykjavík hefur þetta ekki verið nýtt til að skapa einn stóran, öflugan miðbæ. Í stað þess er þessari starfsemi dreift út um alla borg. Líklega hefði besta svæðið fyrir nýjan miðbæ verið við Elliðavog og á Ártúnshöfða, en við vogana er núna búið að skipuleggja íbúðarbyggð.

### ***Dreyfing byggðar á sér gamla rót***

Stór náttúrusvæði dreifa byggðinni og skilja að byggðareiningar. Dæmi: Úlfarsfell skilur Mosfellsbæ frá Reykjavík, og Garðahraun skilur Garðabæ og Hafnarfjörð að.

Einhverjir snillingar fundu það út fyrir þremur árum, að ekki mætti taka hraunasvæði undir vegi og byggð. Samt hefur Hafnarfjörður nær allur verið byggður á hraunum, og er fyrir bragðið svo sérstakur að hann mætti setja á heimsminjaskrá.

Önnur orsök skipulagsvandamála í dag, er erlend skipulagsstefna; „sóning“. Hún varð til í skítugum iðnborgum og íbúarnir voru á kafi í menguninni. Ráðið við vandanum var að skipta borgum í „sónur“, annars vegar fyrir iðnað og svo - fjarri þeim – íbúðarsónur. Þessi stefna var tekin upp hérna, og urðu þá til hin leiðinlegu svefnhverfi. Ein vondu áhrifunum af svona skipulagi eru svo líka að atvinnustaðir voru fáir, og þarf því að leggja dýrar stofnbrautir til atvinnusvæðanna, sem eru aðallega í vesturhluta Reykjavíkur.

Hin rétta aðferð í skipulagi - til lagfæra þennan vanda - er að auka fjölda atvinnutækifæra og þjónustu í svefnhverfunum. Við það minnkar umferðin á stofnbrautunum. Einmitt þetta hefur verið gert í hinum gömlu „svefnhverfum Reykjavíkur“, Kópavogi, Garðabæ og Hafnarfirði. Niðurstaðan er sú að umferð, t.d. á Hafnarfjarðarvegi, hefur furðu lítið aukist, þrátt fyrir mjög aukinn íbúafjölda. Um leið hefur flest þjónusta færst nær íbúunum.

Í Reykjavík hefur hinsvegar umbótum á úthverfunum verið lítið sinnt. Þau eru enn, að mestu, sömu leiðinlegu svefnhverfin.

Reykjavík býr af ýmsum ástæðum yfir miklum fjölda stofnana, sem fluttar hafa verið til, innan borgarinnar í seinni tíð, ... en hvert? Ekki í austur, sem komið hefði á meira jafnvægi

atvinnu og íbúða í borgarmyndinni. Nei! Stórar stofnanir hafa verið fluttar til vesturs, þannig að nú verða enn fleirri að fara eftir Miklubrautinni til vinnu... og á enn eftir að versna.

Dæmi um stofnanir sem er verið að flytja til vesturs, eru Kennaraháskólinn frá Stakkahlíð til Háskólasvæðisins. Háskólinn í Reykjavík var fluttur frá Kringlu vestur fyrir Öskjuhlíðina og Tækniskólinn gamli, sem var á Ártúnshöfða, hefur líka verið fluttur þangað. Loks stendur til að flytja Fossvogsspítala á Landspítalaskvæðið. Samtals tengjast þessum stofnunum um 30 þúsund störf, sem leiða til mikils umferðarlags. Önnur ástæða mikils umferðarlags er bygging mikils fjölda hótela í vesturhluta Reykjavíkur.

Ef pólitíkusar og skipulagsmenn hefðu stöðvað uppbyggingu atvinnustaða í vesturhluta Reykjavíkur – og beint uppbyggingunni til austurs - væru umferðarvandamálin á Miklubraut og Hringbraut lítil.

### ***Ofálag á stofnbrautum – Hvað á að gera?***

Nú vaknar spurningin: Hvað eigum við að gera? Settar hafa verið fram ýmsar tillögur, svo sem göng undir Öskjuhlíð og Kópavogsháls, sem mundu kosta miljarðatugi. Mönnum líst heldur illa á það. Núna er svo komin fram ný tilaga um 70 miljarða borgarlínu, sem þó er líklegt er að fólk vilji ekki nota í þeim mæli sem reksturinn krefst, nema með þvingunaraðgerðum.

Undirritaður telur að leggja eigi ofangreind áform á hilluna og hefja í staðinn, mikinn flutning stofnana og atvinnutækifæra til austursvæðanna. Kannski er réttast að búa til nýjan stjórnsýslu- og menningarmiðbæ í Elliðaárdal. Þar er mjög fagurt og stórt svæði, sem liggur meðfram Rafstöðinni, og á milli reiðvallarins og Breiðholts III.

Reykjavík gæti byrjað á þessum nýja miðbæ með að reisa þarna Ráðhús úthverfanna. Hún gæti líka t.d. flutt Listasafnið úr Hafnarhúsinu, sem er illa aðgengilegt vegna umferðarhnúta og skorts á bílastæðum.

Ríkið gæti hjálpað til við að byggja Dalbæ með að byggja yfir einhver ráðuneyti og stofnanir á svæðinu. Þarna mætti líka koma fyrir þjónustu og íbúðabyggð, þannig að þessi nýji miðbær fylltist lífi.

Við verðum að horfast í augu við það að við erum búin að missa af hinum gamla, fallega miðbæ, bæði vegna þess hve hann er langt í burtu frá fólkinu og umferðarlega aflokaður, og eins vegna ljóts módernisma, túrisma og ofþéttingar.

### ***Hvað með línubýggð meðfram borgarlínu?***

Lítum nú nánar á skipulagsafleiðingar borgarlínunnar. Hluti af tillögunum um hana fellst í því að meðfram línunum komi 400 m þéttbýlisbelti á hvora hönd. Á þessi beltí á að koma nær öll byggðaaukning til ársins 2040 og mundu þá búa þar álíka fólksfjöldi og í Kópavogi og Garðabæ.

Þessi hugmynd um þétt byggðarsvæði upp við borgarlínurnar, hefur þann tilgang að stutt sé í hinn nýja strætó, en með að láta fólk búa upp við línurnar, aukast líkurnar á að fólk vilji nota hann.

Það er alþekkt að skipulagsmenn teikna alskonar þjónustu á uppdrætti sína, þjónustu sem oft kemur alls ekki, eins og var t.d. í Bryggjuhverfinu við Grafarvog. Sama núna: Skipuleggjendur borgarlínu gera ráð fyrir mikilli þjónustustarfsemi á hinum þétta „þróunarsvæðum“... sem er alger veruleikafirring. Sagt er jafnvel, að þarna meðfram þessum 57 km borgarlínu eigi að myndast „þorpsstemning“!

Skodum nú hvernig þetta gæti litið út við Hafnarfjarðarveg: Borgarlínan og biðstöðvar hennar væru í miðjunni. Að biðstöðvunum lægju göngustígar, þvert á umferðaræðarnar, sem tefði umferðina. Húsin stæðu nokkuð þétt upp að Hafnarfjarðarveginum, og ef gluggi er opnaður, bærisk ryk og hávaði inn.

Fljótlega kæmi því að því að íbúarnir krefðust þess að dregið yrði úr umferðinni og umferðarhraðanum. Væri Hafnarfjarðarvegur því fljótlega úr sögunni sem ásættanleg umferðartenging á milli Hafnarfjarðar, Garðabæjar og Reykjavíkur.

Svona línubýggð byði vissulega upp á nálægð við borgarlínuna en mundi, að álitu undirritaðs, verða dauð, ljót og leiðinleg. Þessi byggð mundi að auki stinga í stúf við byggðarmynstur sveitarfélaganna.

Stjórnámálamenn ættu frekar að gefa fólki kost á að búa þar sem fallet er, t.d. við strendur, í austurenda Viðeyjar og við vötnin ofan við byggðina. Við eigum að láta annað móta byggðina en það eitt að stutt sé í borgarlínustrætó... sem kemur svo kannski aldrei.

*Höfundur er prófessor emerítus í skipulagi við HÍ*



Morgunblaðið/Eggert

**Skuggamyndun** Með þéttingu byggðar í Reykjavík er að koma í ljós að hin þetta byggð hindrar aðgengi sólarljóss, skapar skugga og lokar fyrir útsýni. Myndin er frá Lindargötu í Skuggahverfinu í Reykjavík. Heitið Skuggahverfi er nú aftur að verða að réttnefni.



ja.is

**Hentugt íbúðasvæði** Stórt óbyggt svæðið í Elliðaárdal, norðan Rafstöðvarinnar. Í vinstra horninu er Toppstöðin. Opinberar byggingar tækju sig vel út í hallanum. Nálægðin við útivistarsvæðið í dalnum er stórkostleg.



**Þéttbýlisbelti** 400 metra þéttbýlisbelti á að koma til beggja handa við borgarlínurnar. Á þeim á nær öll framtíðarbyggð á höfuðborgarsvæðinu til 2040 að rísa, alls um 40 til 50 þúsund manna byggð, til að sjá borgarlínunni fyrir nægilegum fjölda farþega. Sumstaðar er þéttleikinn þegar nógu mikill, en sumstaðar munu byggingaraðilar vilja kaupa upp gamlar eignir og reisa þá þéttu byggð sem borgarlínuskipulagið mun gefa leyfi fyrir.

Myndirnar þrjár fylgdu grein Trausta Valssonar í Morgunblaðinu 14/4 '18.