

*Transth Valsson:  
Lesbók Mbl. 3aág. 12. ág. 1973, 48. árg.*

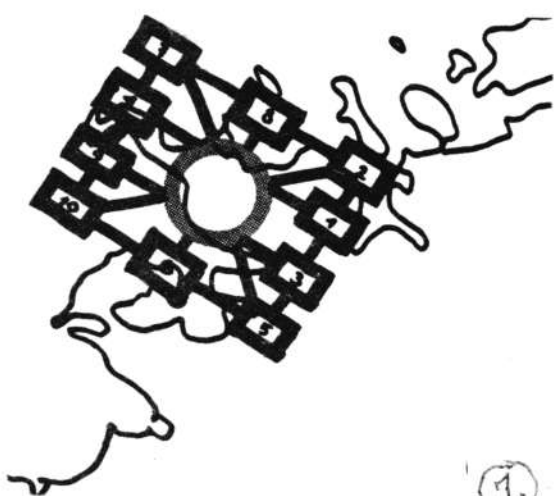
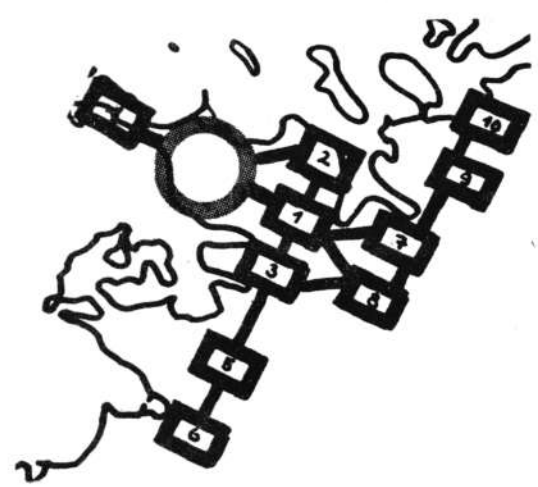


Aðaleinkenni höfuðborgarsvæðisins eru nes með vogum og ströndum, sem gefa höfuðborginni tilkomumikinn svip. – Jafnframt gera þessi fallegu nes eða tangar öllum tengingum og þéttingu óhægt um vik. En tengingar og umferðartengingar eru eitt mesta vandamál nútíma borgarskipulags.

Það er því ljóst, að við þessar erfiðu aðstæður er enn frekar þörf á styrkri stjórn og samræmdu skipulagi en ella.

# 1.

**Á skýringarmyndinni eru sýndir þrjár möguleikar á uppöðun 10 hverfa.**

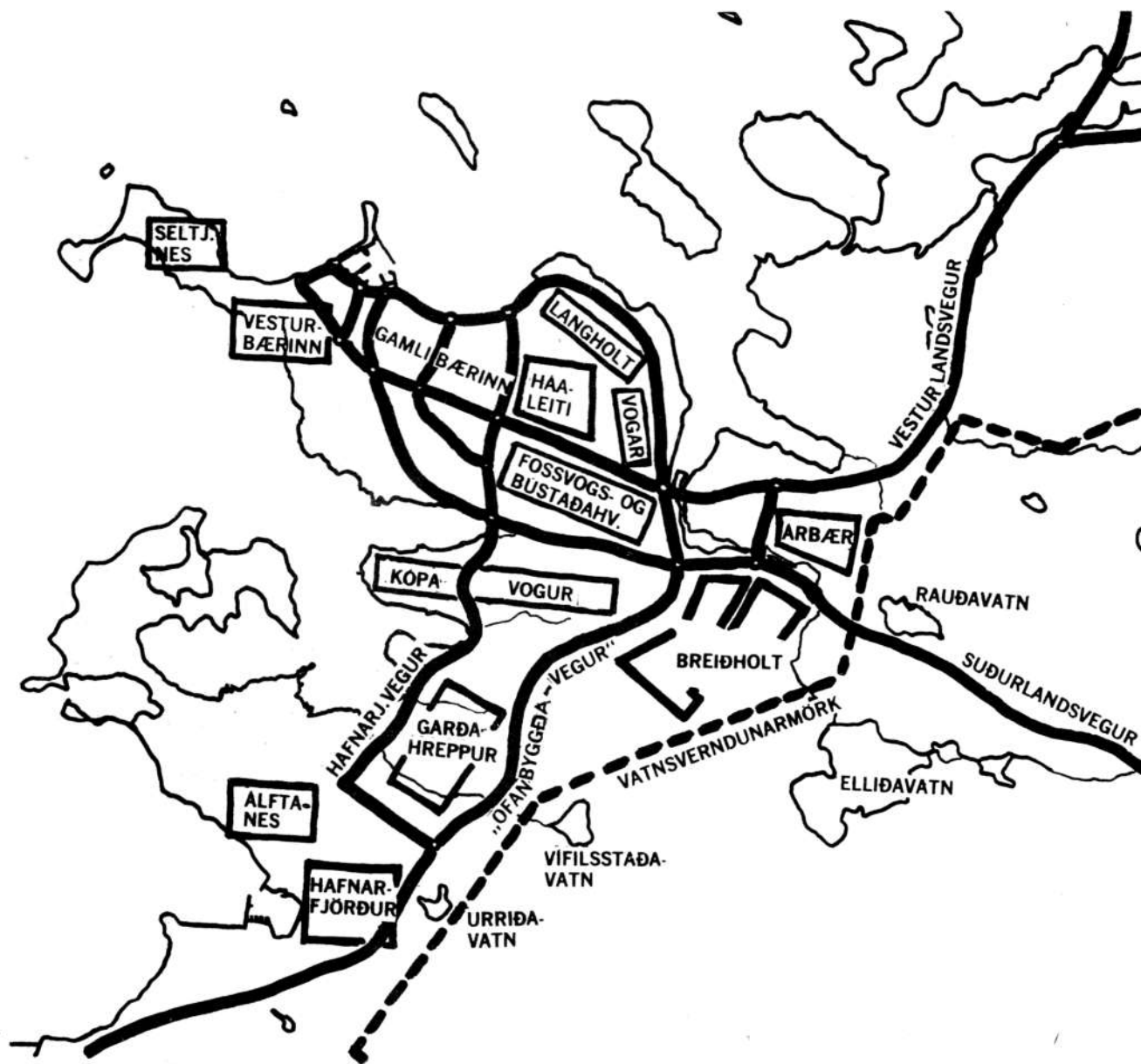


Höfuðvandamál umferðarinnar í Reykjavík stafa, samkvæmt framansögðu einkum af tangaformi borgarinnar. Þetta skilst best þegar borið er saman við það að flestar borgir hafa umferðartengingar allan hringinn í kringum borgarkjarnann (sjá skýringarmynd 1). Inn til Reykjavíkur sjálfrar er aðeins um þrjár innakstursleiðir að ræða: um Elliðaárbrýr (Mikla-braut og Kleppsvegur, Sætún-Skúlagata), um Hafnarfjarðar-

veg, og um Fossvog. Þar sem þeirri síðastnefndu hefur þó ver ið ætlað minnst umferðarmagn.

Umræðurnar um Fossvogsdalinn að úndanförnu — en mótmælin beindust annars vegar að hraðbrautinni, hins vegar að íbúðabyggð í dalbotninum — gefa tilefni til íhugunar um umferðarmál. Umræður um hraðbrautina hafa ekki verið rökrænar og hefur komið fram í þeim rangt mat á samvirkni í borgarheildinni. Kópavogsbúar hafa

gjarna borið því við, að hér verði að mestu leyti um gegnumumferð að ræða (úr Breiðholti og af Suðurlandsvegi). — Með sömu röksemdafærslu gætu íbúar við Miklubraut, Krínglumýrarbraut og Hafnarfjarðarveg mótmælt þeim hraðbrautum. Það að Kópavogur eigi fremur en önnur hverfi á höfuðborgarsvæðinu að vera laus við þær gegnumumferðaræðar, sem nauðsynlegar eru, er náttúrliga af-rangt, og byggist á röngu mati



## 2. ÆTLAÐ HRAÐBRAUTAKERFI

um stöðu Kópavogs, sem og almennt á samvirkni á höfuðborgarsvæðinu. Til dæmis er það Kópavogur sem skapar mest an umferðarþungann á Kringlumýrabraut.

Röksemdarfærslur og framkvæmdir bæjarfélaganna beggja við uppbyggingu að dalnum sýna — ásamt ýmsu öðru — þessa kynlegu togstreitu enn frekar. Mun ég gera þetta að frekara umtalsefni síðar í greininni.

## Fossvogsbrautin

Braut í Fossvogsdal er hvað sem öðru liður lakasti kosturinn og umferðartæknilega mætti í stað hennar hugsa sér að breikka og gera fleiri brýr en ella á hinar innakstursleiðirnar í Reykjavík, með miklum kostnaði og umhverfisspjöllum, sem jafnvel mætti teljast óréttlátt gagnvart þeim íbúum Reykjavíkur sem búa við hinar hraðbrautirnar.

Efsti hluti Fossvogsbrautar byrjar (samkvæmt áætlun sem sýnd er á uppdrætti 2) móts við Rauðavatn, þar sem áætlað er að Suðurlandsvegur liggji inn í borgina. — Ekki er svo mikil umferð á Suðurlandsvegi, að þetta virðist bryn þörf. Brautinn ætti að geta tengt Vesturlandsvegi eftir sem áður. Þessi hluti hraðbrautarinnar í hallanum milli Breiðholts og Elliða árstíflu skæri „náttúrulegslagid“ þar í sundur og hinum upprunalega gróðri yrði mjög hætt við þessar framkvæmdir. Fyrir neðan stífluna er ákveðin tenging, með brú yfir Elliðaárnar, yfir á Vesturlandsveg, og að sjálfsgöðu yrði brautin einnig á brúm yfir árnar fyrir ofan stífluna. Fossvogsbrautin mundi þannig valda miklum spjöllum á þessum stað — en lítill vandkvæði voru hins vegar á því að færa þessa vegi upp fyrir byggðina — inn fyrir vatnsverndunarmörkin — þar sem engin byggð kemur hvort sem er.

Neðsti hluti brautarinnar, sem er áætlaður með fram Öskjuhlíð og áfram að Sól-eyjargötu, væri einnig mjög óæskilegur, þar sem hin náttúrulegu tengsl Öskjuhlíðar og strandarinnar rofnuðu.

## Hraðbrautavandinn

Með tilkomu hraðbrautanna verður um verulegan og vart

fyrirsjáanlegan vanda að ræða, eins og ég mun nú reyna að lýsa stuttlega. Í sambandi við laðalskipulag Reykjavíkur var gerð umferðarspá fyrir allt höfuðborgarsvæðið. Útfrá niðurstöð um þessarar spár, sem byggð var á byggðaraukningu, var gerður uppdráttur af umferðarkerfi höfuðborgarsvæðisins. Samkvæmt þessari áætlun er Miklubraut og Kringlumýrabraut ætlað að bera langmestan hluta umferðarinnar. Vegna þessa mikla umferðarmagns varð til dæmis að gera ráð fyrir helmingsbreikkun Miklubrautar (8 akreinar) og brúm á öllum gatnamótum inn að Suðurgötu (það er alls níu brúagatna mót).

Íslendingar hafa ekki reyntslu það umferðarmannvirkjum af þessari stærðargráðu og eiga þess vegna ekki gott með að sjá fyrir fram hvornig þetta er í raun. Erlendis er það alþekkt að hraðbrautir eru mikill umhverfisbölvaldur í þéttbýli og vil ég minna á eftirfarandi atriði: Loftreitrun, hávaðamengun, fólk kemst ekki yfir brautirnar (verður að fara að undirgöngum eða brúm), hlutföll raskast (menn og hús verða eins og peð) og stórar eyður myndast í borginni.

Sex ár eru síðan skipulagið og uppdrátturinn kom út, en því miður virðist menn ekki enn farnir að gera sér grein fyrir þeim kostnaðarlega og umhverfislega vanda, sem hér er á ferðinni. Er nú í undirbúningi að gera brýr á mikilvægustu gatnamótin, þ.e. mót Miklubrautar og Kringlumýrabrautar. Áætlaður kostnaður við þau er litlar 400 milljónir (að vísufang dýrustu gatnamótin), sem er álíka og t.d. byggingarverð þriggja barnaskóla á stærð við Breiðagerðisskóla.

Þetta leysir þó bara versta hnútin, því eftir að komið er uppá „brúastigið“ verður að halda áfram með brýr út aðalumferðaræðanar — annars stöðvast bílarnir bara við umferðarljós næstu gatnamóta (og hið bættu „flæði“ nýstist lítið). — Það hefur jafnvel borið við, t.d. í Ameríku, að umferðarkerfi borganna hafa „blokkerast“ og þannig þurft að loka brúnum.

Um stefnu í umferðarmálum segir í Aðalskipulagi Reykjavíkur (bls. 131): „Borgaryfirvöldin hafa það sjónarmið gagn

vart sivaðandi bifreiðaeign á á íbúa, að taka verði svo mikið tillit sem unnt er til áhuga almennings á að eignast bifreið og komast leiðar sinnar af eigin rammleik.“

Alyktun um þessa skamm-sýnu stenu var samþykkt í borgarstjórn með öllum greiddum atkvæðum — undir kjörorðinu: Stjórnsmálameinnirnir eiga að móta stefnuna. Þetta leiddi svo til þess að fyrst var ákvarðað hraðbrautakerfi um borgina þvera og endilanga og allar aðrar skipulagshugmyndir urðu að laga sig að því — með þeim afleiðingum, sem þegar hefur verið lýst að nokkru.

Það sem stjórnsmálameinnunum hefur ekki verið ljóst, er, að sjá verður alla áhrifavalda í samhengi, og að það þýðir ekki að leggja dóm á þá hvern um sig - það er t.d. augljóst, að nefndur kostur er óráðlegur, þegar afleiðingar þær, sem hann hefur í för með sér, hafa komið í ljós.

Eftir að þessar niðurstöður nefndrar forsendu urðu ljósar hefur ekki að heldur verið hugað að endurskoðun forsendunnar. Taka verður þó fram, að bæði áætlaður „stofnkostnaður gatna kerfisins“ — A.R. bls. 254 — 1200 milljónir (1965) er alltof lágur og á umferðaruppdráttunum eru sýndar gjörsamlega óraunhæfar umferðarbrýr (þ.e. án „slaufa“) þannig að um miklu meiri mannvirki og umhverfisspjöhl er að ræða en kemur fram í nefndum gögnum.

## Umferðin á höfuðborgarsvæðinu

Að öllu þessu athuguðu tel ég rétt að leita þeirra úrræða, sem hugsanleg eru, til að draga úr aukningu umferðarþungans og jafnframt reyna að komast hjá að ráðast í mikil umferðarmannvirki í lengstu lög í þeirri von að dragi eða takist að draga úr umferðaraukningunni og finnist raunhæfar leiðir almenningsumferðarþjónustu. Vil ég þar fyrst koma fram með tillögu um umferðabraut á brú og uppfyllingu frá Álftanesi yfir til Vesturbæjarinnar í Reykjavík (sjá uppdrátt 3), en með þessari leið komumst við aftur fyrir aðalumferðartappana á Hafnarfjarðarveginum og í Reykjavík. Leið þessi ætti að geta dregið mjög úr álagi á

Kringlumýrarbraut, þar eð hún mundi geta flutt alla umferð frá svæðinu sunnan Kópavogs-háls, sem ætti leið til miðbæjar Reykjavíkur. Þessi leið verður á komandi árum enn mikilvægari vegna þess að mikill hluti byggðaraukningarinnar mun eiga sér stað á þessu svæði og út á Alftanes. Þar sem miklar grynningar eru í Skerjafirði verður þessi leið ekki eins dýr og ætla mætti í fyrstu, eða samkvæmt lauslegri kostnaðaráætlun, um 400 milljónir. Auk þessarar dreifingar á innakstri til Reykjavíkur, yrði hér um miklar umferðarbætur að ræða, þar sem til dæmis fremsti hluti Alftaness og Vesturbærinn tengdust beint, en annars liggja fimmtán kílómetrar á milli. Leiðin frá Reykjavík til Hafnarfjarðar styttest um ca þrjú kílómetra, en ákurstími um helming (10 í stað 20 mínútna), þar sem leiðin væri næstum gatna mótalaus. — Trúflun vegna þessarar umferðar yrði einnig mjög lítil vegna þess að leiðin liggur að mestu yfir sjó.

Annað meginatriði er að taka upp þá grundvallarstefnu að beina gegnumumferðinni á höfuðborgarsvæðinu á vegi fyrir byggðina. Þetta er að nokkur marki grundvallarbreyting frá markmiðum gildandi skipulaga, en þau hafa miðað að því (sbr. nýja miðbæi Reykjavíkur og Kópavogs) að leiða gegnum umferðina með fram þéttbýliskjörn um. Hraðbrautaáætlunin gerir að vísu ráð fyrir braut fyrir ofan Garðahrepp og Kópavog. — Lagning þessarar brautar hefur dregið mjög (einhverjar framkvæmdir eru þó áætlaðar

nú) líklega vegna þess að Kópa vogur hefur verið frekur á fjár muni til brúaævintýrisins við sinn miðbæ (kostnaðurinn þar er nálægt 300 milljónum).

Þar sem þessi „ofanbyggðavegur“ er ekki fyrir hendi, þurfa allir bílar sunnan að á leið norður, vestur og austur, (þ. e. yfir mörk Kópavogs og Reykjavíkur) t. d. frá Keflavík til Akureyrar (eða öfugt) að fara nið ur á gatnamótin Kringlumýrarbraut — Miklabraut, eins og sakir standa. — Reyndar teldi ég rétt að færa áætlaðan ofanbyggðaveg einnig upp fyrir Breiðholtin og Árbæ.

## Umferðarmagn

Til eru tvær meginleiðir til að draga úr umferðarmagni: í fyrsta lagi að snúast gegn frumorsök umferðarinnar, en hún er sú að þurfa að komast úr stað í stað, þ. e. einkum frá heimili til verzlana, eða frá heimili til vinnu. Þetta er t. d. gert með því að stofna verzlunarkjarna við íbúðarhverfin og með því að færa vinnustaði nær íbúðarhverfunum (eða öfugt). Nokkur þróun í þessa átt hefur átt sér stað á síðustu árum. Þetta leiðir einnig til þess að gæta verður varúðar við byggingaflataraukningu í eldri hluta Reykjavíkur (athuga verður sérstaklega að ekki er sama um hvers konar byggingar er að ræða). Ég tel að það sé rétt stefna, sem örlað hefur á í sambandi við „nýja miðbæinn“ að flytja þangað hinar almennustu þjónustustofnanir — en aftur á móti held ég að það sé alveg ljóst, að fólk óskar ekki að dragi úr lífi gamla miðbæjarins — og þó helst að kvöldsamkomustaðir (sem auka ekki á dagumferðina) flytjist ekki mikið þaðan, því að hvergi annars staðar eru möguleikar á „miðbæjaratmosferu“ á við þar.

Í öðru lagi er mögulegt að auka hlut almenningsumferðarinnar.

## Sveitarfélögin á höfuðborgarsvæðinu

Það er næsta fارانlegt hvernig skipting sveitarfélaganna á höfuðborgarsvæðinu er. Á þetta ekki hvað sízt við á skipulagssviðinu og ætti það að hafa orðið ljósara, hvað tekur til umferðar, af umræðunni hér á

undan.

Sveitarfélögin 5 ( Seltjarnarnes, Kópavogur, Garðahreppur, Bessastaðahreppur og Hafnarfjörður) eru eiginlega ekki annað en hverfi á höfuðborgarsvæðinu, líkt og hin ýmsu hverfi Reykjavíkur.

Skipting í þessi litlu sveitarfélög leiðir t. d. til allt að fimmfalds stjórnunarkefnis á þessum svæðum, þar sem samanlagður fólksfjöldi er álika og t. d. í Breiðholti.

Annað atriði í sambandi við sveitarfélagamörkin er staðsetning iðnaðar. — Sveitarfélögin reyna að ná til sín sem mestum stórvirkum iðnaði. Þetta hafði næstum leitt til þess óbætanalega glappaskots að olíuhreinsunarstöð yrði reist á miðju höfuðborgarsvæðinu, þ. e. við Reykjavík sjálfa.

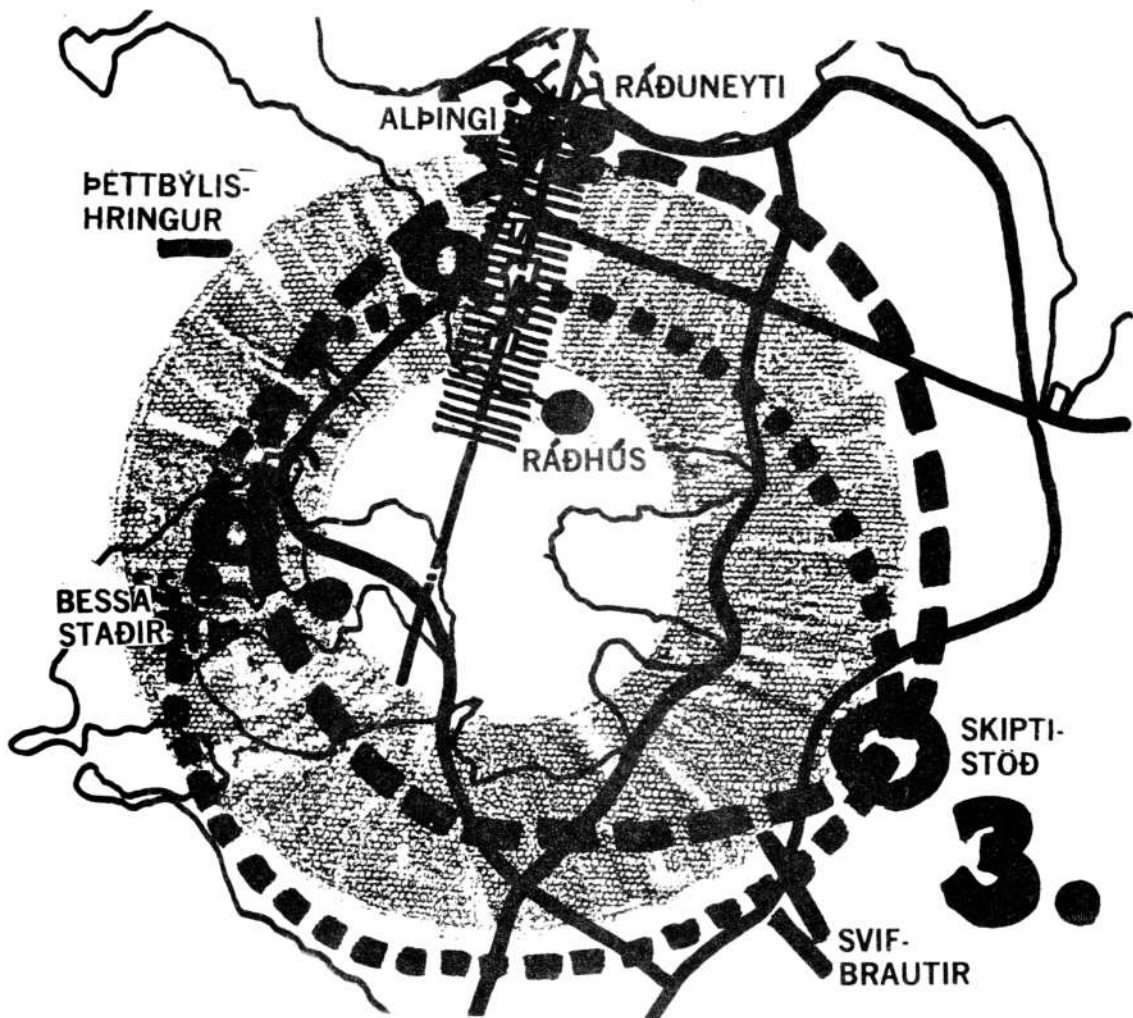
Í nokkurm þessara sveitarféлага hefur orðið mjög hörð uppbygging, sem þau hafa alls ekki getað staðið undir á fullnægjandi hátt og munu enn síður geta staðið undir í framtíðinni með vaxandi vanda og kröfum nútímaborgarsamfélags, svo sem hvað tekur til mengunarvandamála og félagslegrar þjónustu.

Í Kópavogi eru þessi vandamál hvað ljósust. Bæjarfélagið hefur ekki enn eftir 20 ár náð að leysa úr frumverkefnum, s. s. gatnagerð og skólþjónustu. Kópavogur hefur heldur ekki haft bolmagn til að tengja og taka sinn þátt í Fossvogshólræsinu og leiðir skoðið beint út í Fossvoginn og mengar hann.

Það er ekki vansalaust, að stórir hlutar þjóðarinnar alist upp á moldarhaugum og í rykmekki, svo að ekki sé minnzt á annað. Samfélagið verður að sjá til þess, að upprenandi kynslóðir öðlist viðunandi vaxtar-skilyrði, því ekki er að sjá að úr rætist á næstu áratugum, heldur fari ástandið í heild síversnandi. — Hugsanlegt er hér, að stofnaður verði einhvers konar þróunarsjóður, sem aðstoðaði við að vinna bug á þessum vandamálum.

Fjárskortur er einnig greinilega ein aðalorsökin til þess að Kópavogur vill nú fylla Fossvogsdalinn með byggð - og þar með valda óbætanalegu tjóni á útivistarsvæðum á höfuðborgarsvæðinu — því að bæjarfélagið hefur ekki fjármagn til að gera





hin rúmu og góðu svæði suður af hálsinum byggingarhæf.

### Framtíðarbyggð

En lítum nú til framtíðarbyggðarinnar á höfuðborgarsvæðinu. Þétting byggðarinnar á milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur er rökrænust, jafnframt því að þetta eru efirsóknarverðustu byggingarsvæðin (útsýni, veður o.s.frv.). Þetta er enn frekar vegna þess að nú hefur verið endanlega ákveðið að ekki komi flugvöllur á Alftanesi.

Reykjavík áætlað aftur á móti aðalbyggðasvæði á sínu umræðasvæði og landi frá byggðakjarnanum í átt til Mosfellsveitar. En vegna þess að svæðið milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur er eftirsóknarverðara, mun þar einnig verða mjög hröð uppbygging.

Svæði þessi (milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur) mynda

nánast hring um hafsvæðið inn af Skerjafirði (sjá uppdrátt 3). Brautin frá Alftanesi til Reykjavíkur mundi „loka“ þessum hring. Hér gæfist því sérlega góður kostur að tengja byggðarlögin innbyrðis með almenningsvagna ferðum, sem mjög hefur skort til þessa, og síðar með svifbraut (eins og sýnt er á kortinu). — Búast má við að innan 10 til 20 ára verði komnar hagkvæmar svifbrautir.

Auk þess sem nú hefur verið lýst, að ekki eru horfur á að rökræn byggðamyndun muni eiga sér hér stað (heldur óskipu leg og losaraleg eims og hingað til) þá koma þar vandamál nútímaborgarsamfélaga — og stefnir í þá átt að þarna risi margir „Kópavogar“ í viðbót. Ef aftur á móti yrði unnið að skipulegri uppbyggingu svæðanna, gæti komið þar byggð fyrir um 50 þús. íbúa í viðbót, en það er u.þ.b. íbúaaukning höfuðborgarsvæðisins á næstu 20 árum,

en eftir þann tíma gæti byggðin farið að teygjast í norðausturátt.

Af þeim rökum, sem hér hafa verið færð fram, ætti að vera ljóst, að sameining sveitarfélaganna, aðallega hvað varðar yfirstjórn og efnahagsmál, er brýnasta verkefnið á höfuðborgarsvæðinu nú. Þó er mjög mikilvægt að sveitarfélögin haldi nokkru félagslegu sjálfstæði til þess að sérkenni einstakra borgarhluta haldist sem mest og til að sporna við þeirri firringu, sem jafnan fylgir stórum borgarsamfélögum. Reyndar tel ég einnig rétt, að einstök hverfi í Reykjavík öðlist (á sama hátt) félagslegt sjálfstæði að nokkru marki.

Sem lítið dæmi um þörfina á þessu má nefna, að íbúar Arbæjarhverfis efndu til eigin hátíðarhalda á 17. júní að eigin frumkvæði og þótti takast vel. Einnig hafa risið upp í nýju

hverfunum sérstök hverfissamtök íbúanna sjálfra.

## Þéttbýlishringur og miðsvæðisás

Eins og áður hefur verið lýst eru mjög góðir möguleikar á að mynda þéttbýlishring í kringum Skerjafjörðinn. Eins atriðis varðandi þennan hring ber þó enn að geta, og það er svæðið sem Reykjavíkurlugvöllur stendur nú á. Flugvöllurinn mundi rjúfa hringinn og mynda holrými (vakuum). Er reyndar næsta furðulegt að ekki skuli þegar vera til áætlun um flutning hans, þar sem hann getur ekki orðið fullnægjandi í framtíðinni og af honum er mikið ónæði og slysaætta eins og öllum er ljóst.

Að sjálfsögðu er það hagsmunamál fyrir Flugfélag Íslands að flugvöllurinn verði þarna áfram og á síðasta ári tókst Flugfélaginu að fá leyfi til enduruppbyggingar á öllum húsakosti þar. Í tilkynningu samgöngumálaráðuneytisins um Alftanesflugvöll á dögnum var að því látið liggja að ekkert yrði hugsað til flutnings Reykja

víkurlugvallar á næstunni. — Manni getur komið til hugar að hér sé á ferðinni hið illræmda fyrirbæri — í stærri mæli kvarða en hefur áður þekkt hér — að valdamiklir og fjársterkir aðilar geti haft áhrif á ákvarðanir til hindrunar eða tafar á samfélagslega æskilegri úrlausn.

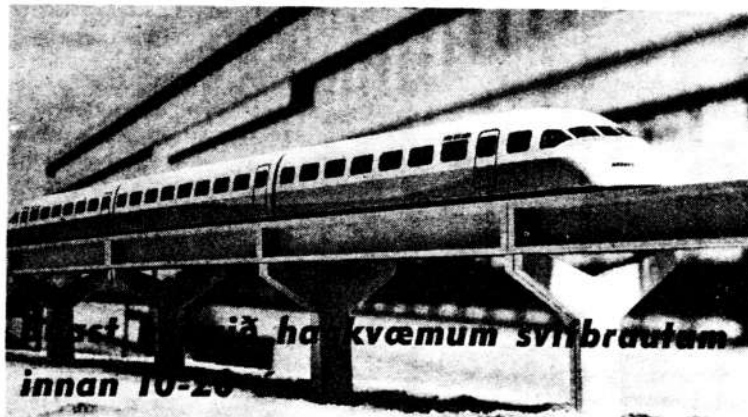
„Flugvallarsvæðið“ hefur stórkostlega eiginleika sem byggðasvæði og þörf verður þar á svæðum, t.d. vegna útþenslu Háskólans í framtíðinni.

Miðbæjar- og Tjarnarsvæðið mundu geta öðlast þar eðlilegt áframhald; tjarna- og garðsvæði verið mynduð á áframhaldandi línu út að strönd Skerjafjarðarins. (Karl Ágústsson arkitekt hefur komið fram með þessa tjarnarhugmynd). Að vesturhlíð þessa tjarnarsvæðis mundi Háskólabýggðin liggja og þyrfti þá ekki að skera hana í sundur, eins og yrði, ef hún væri sitt hvoru megin við Suðurgötu. Að austurhlíðinni undir Öskjuhlíð mætti t. d. hugsa sér ýmsar bæjarstofnanir og ráðhús við sjóinn („norraen

tradisjón“) vestur af strandútivistarsvæðinu við Nauthólsvík (sjá uppdrátt 3). Á garðsvæðinu gætu síðan verið íþróttar- og útivistarsvæði, sýningarhús eða þess háttar — líkt og Norræna húsið — o.s.frv. Þessi strandlengja — mót sól og útsýni til suðurs — við Skerjafjörðinn, yrði eini staðurinn í Reykjavík, þar sem stór útivistar- og byggðasvæði mundi tengjast ströndinni beint. Ef hraðbrautin, sem áætluð er undir Öskjuhlíðinni sunnanverðri, kæmi ekki, gæti jafnframt verið um að ræða bein tengsl þess stórkostlega útivistarsvæðis, sem Öskjuhlíðin er, við ströndina og garðsvæðið við tjarnirnar.

Hér hefur annars vegar verið lýst þéttbýlishring við Skerjafjörðinn og hins vegar miðsvæðisásinn að hæfsvæðinu.

Jafnframt rökrænu eðli þessara „einda“ ljá þær borgarmyndinni heillegt og sterkt svip mót, og yrði hér að nokkru marki um hið æskilega samræmi „forms og fúnksjónar“ að ræða. ■



...st... við harkvæmum svibrautum  
innan 10-20