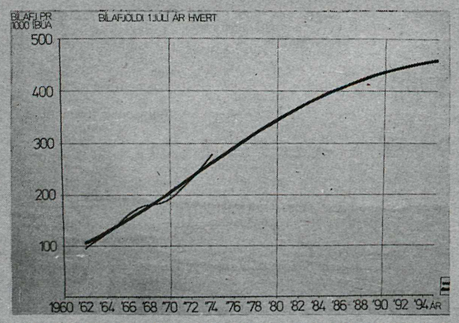
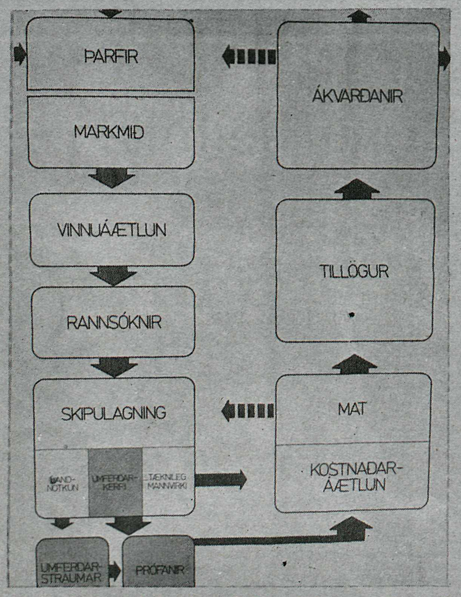


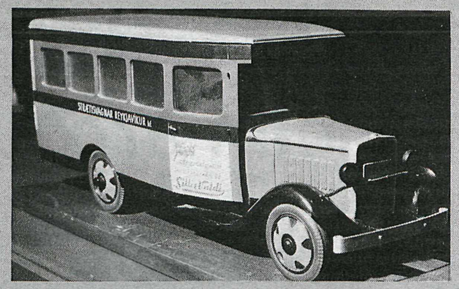
Já, það er mörg gagnrýnin sem komið hefur fram á skipulagshugmyndir Reykjavíkurborgar. Á skipulagssýningunni að Kjarvalsstöðum er auglýst eftir gagnrýni og tillögum og hér eru viðmælendur blaðsins, þeir Sigurður Harðarson t.v. og Magnús Skúlason t.h. önnum kafnir við að fylla út breytingartillögur...og veitir svo sannarlega ekki af.



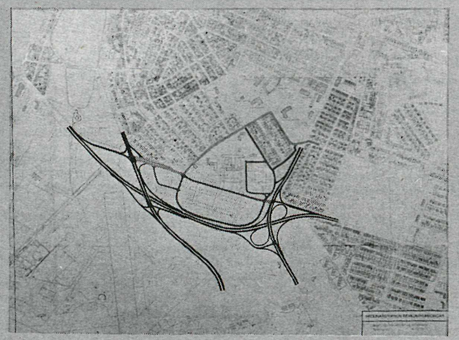
Við höfum hér í Þjóðviljanum birt þetta uggvænlega línurit áður. Það sýnir spá um fjölda einkabíla í framtíðinni og sömuleiðis fjölda einkabíla á hverja eitt þúsund íbúa frá árinu 1960. Gert er ráð fyrir því, að árið 1990 verði allt að því einn bíll á hverja tvo íbúa í Reykjavík!!



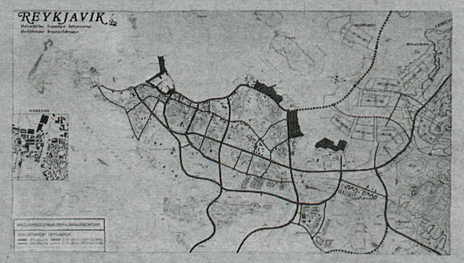
Á þennan hátt er umferðartalvan mötuð á upplýsingum og síðan unnið úr niðurstöðum. Strax í upphafi er að áliti margra tekinn rangur póll í hæðina, tölvunni eru gefnar rangar þarfir og röng markmið.



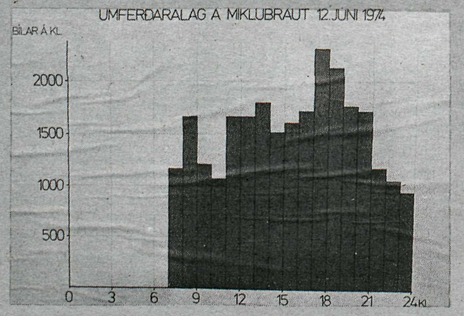
Það er liðin tíð að strætisvagnarnir ösli allar torfærur í vetrarveðrunum og skili farþegum sínum af öryggi á áfangastað. Þessir gömlu vagnar gerðu sitt gagn og brugðust sjaldan eða aldrei, en núna eru strætisvagnarnir á óneglduðum snjóhjólbörðum, sem ekki er einu sinni hægt að setja keðjur á þegar snjóar, og fyrir vikið er þjónustan í lágmarki. Ekkert er gert til að hvetja borgarbúa til að nota strætisvagna, ekkert er gert til að auka þjónustu þeirra og þægindi til handa farþegunum, enda þótt í því felist e.t.v. lausn allra umferðarvandamála.



Á þessari mynd sjást umferðaræðar í kringum Lamdsspítalann og BSÍ strikaðar með feitu. Til hægri þar sem nú er Miklatorg, eiga að koma umferðarbrýr með tilheyrandi slaufum. Hringbrautin er sveigð niður fyrir BSÍ vegna viðbyggingа Landsspítalans sem eiga að koma fyrir neðan núverandi Hringbraut og neðst á myndinni sést hvar áframhald Fossvogsbrautar kemur frá Öskjuhlíð í átt að miðbænum gamla. Tjörnin er lengst til vinstri, efst uppi.



Umferðarnetið í Reykjavík verður æ þéttara og göturnar æ breiðari. Hér er sýnt hvernig endurskoðað aðalskipulag gerir ráð fyrir gatnaskipaninni. Fossvogsbraut er inni í myndinni og sömuleiðis áframhald hennar meðfram Öskjuhlíðinni og niður í gamla miðbæinn.



Þetta línurit sýnir umferðarálagið á Miklubraut í einn sólarhring. Takið eftir því að á milli klukkan 17.00 og 18.00 er álagið langmest. Þá eru menn á leið heim til sín úr vinnu og allt framtíðarkerfi umferðarmála er miðað við það að sinna þörfum þessa bílafjölda. Það er því eðlilegt að umferðaræðarnar þrútni út, en rétt er að hafa það hugfast, að ef menn geymdu einkabílinn sinn og notuðu strætisvagna á leið í og úr vinnu, væri vandamálið nánast úr sögunni. Svo einföld er lausnin, en ekkert er þó gert til þess að efla almenningsvagnanotkunina með aukinni þjónustu við farþegana.

Skipulagsmál í brennidepli

Í kjölfar skipulagssýningar Reykjavíkurborgar, sem staðið hefur yfir síðan í lok nóvembermánaðar að Kjarvalsstöðum, hefur nokkur umræða um skipulagsmál Reykjavíkurborgar átt sér stað í fjölmiðlum ...en þó í rauninni sáralítil ef tekið er mið af því hve efni sýningarinnar er viðamikið og hve marga athyglisverða þætti er þar að finna.

Þjóðviljinn hefur gripið á nokkrum þeirra með stuttum fréttum, en í þessari opnu verður leitast við að gefa örlítið skýrari mynd en áður af því helsta sem rætt hefur verið í sambandi við umferðarkerfi Reykjavíkurborgar.

Leitað var til tveggja arkitekta, sem báðir eiga sæti í nefndum Reykjavíkurborgar og koma mikið við sögu í þessum málum. Rætt var við þá Sigurð Harðarson, sem situr í skipulagsnefnd borgarinnar, og Magnús Skúlason, sem er í byggingarnefnd. Í spjalli okkar var komið víða við og er rétt að taka það fram, að mikið vantar upp á að þess sé alls getið hér. Heila bók og jafnvel bókaflokka mætti skrifa um skipulagsmál ef reynt væri að tíunda allt sem mönnum liggur á hjarta, en hér verður látið nægja að stikla á stóru og beina augum að áðurnefndum málaflokki, umferðarkerfinu.

Margt fleira er þó að finna býsna fróðlegt í skipulagshugmyndunum sem sýndar eru á Kjarvalsstöðum. Má t.d. nefna þær viðamiklu athuganir sem gerðar hafa verið á gamla miðbænum og gamla austurbænum. Í framhaldi þeirra athugana hafa verið gerðar viðtækar tillögur um enduruppbyggingu þessara svæða, þar sem mörgum finnast verndunarsjónarmiðin — sitja illilega á hakanum. Um þetta atriði og raunar mörg fleiri var einnig rætt við þá Magnús Skúlason og Sigurð Harðarson, og gefst vonandi tóm til að taka þau fyrir síðar.

—gsp

Yfirsást borgaryfir völdum lausn umferðar vandans?

Ekkert gert til að auka notkun strætisvagnanna

Mörgum brá í brún þegar aðalskipulag Reykjavíkurborgar leit dagsins ljós árið 1965, en það átti að gilda til næstu tuttugu ára. Þar voru óneitanlega ævintýralegar hugmyndir uppi á teningnum í sambandi við umferðarmál. Hraðbrautir „tengibrautir", og „safnbrautir lágu á við og dreif um borgina, og skáru hver aðra á ólíklegustu stöðum. Mönnum hraus hugur við þeirri staðreynd að einkabíllinn öðlaðist æ meiri völd og sölsaði undir sig æ stærri landsvæði.

Nú hefur þetta aðalskipulag verið endurskoðað af Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar með hjálp reiknilíkans sem gert var fyrir tölvunotkun. Að sögn þeirra Sigurðar Harðarsonar og Magnúsar Skúlasonar hafa einstaka mál verið lagfærð í þessari endurskoðun en engu að síður stendur heildarmyndin í umferðarskipulaginu óhögguð.

— Það er í rauninni ákaflega erfitt að andmæla niðurstöðum tölvunnar í þessum efnum, sögðu þeir Sigurður og Magnús — á meðan forsendur hennar eru viðurkenndar sem réttar og eðlilegar. En þar liggur einmitt meinsemdin. Að okkar áliti og fjölmargra annarra eru tölvunni gefnar einhæfar upplýsingar, þar sem alls staðar er gengið út frá ómældri notkun einkabílsins og allt miðað við að umferðarkerfið geti annað fullkomnlega umferð á mestu annatímum sólarhringsins.

Gert er ráð fyrir því að menn fari hver á sínum einkabíl í og úr vinnu og inn í myndina er líka tekin áætluð fjölgun einkabíla á hvert mannsbarn, en í þeirri áætlun er reiknað með hvorki meira né minna en einum bíl á hverja tvo íbúa landsins! Það er því ekki nema von að umferðaræðarnar bólgni út og leggi jafnvel undir sig fögur og friðsæl „grænsvæði" eins og t.d. Fossvogsdalinn.

Rangt farið að hlutunum.

— Í öllum meginatriðum er þarna farið rangt að hlutunum, sögðu Magnús og Sigurður. — T.d er ekkert gert til þess að efla notkun almenningsvagnanna þegar fólk er á leiðinni í vinnu eða heim aftur. Það er hvergi gert ráð fyrir sér stökum leiðum til handa strætisvögnum, þar sem þeir geta ekið óhindrað um og flutt farþega á meðan umferðaræðar fyrir einkabílanna eru stöðugt stækkaðar á kostnað eldri húsa og ‚grænna svæða'

sína fljótt og örugglega. Það er hins vegar ljóst, að um leið og menn teldu sér hag í því að ferðast kvölds og morgna með strætisvögnunum á vinnustað og heim aftur myndi draga verulega úr umferðarþunganum og þá ekki síst á mestu annatímunum.

Ef vel á að vera þarf strætisvagnakerfið hins vegar sinn ákveðna hluta af umferðarkerfinu. Strætisvagnar þurfa sérstakar akgreinar, sérstakar götur og góða biðaðstöðu og farþegarnir þyrftu að fá afnot af góðum biðskýlum og upphituðum í stað þess að þurfa ævinlega að norpa úti í kuldanum í vondum vetrarveðrum.

Og það er rétt að benda á það í leiðinni, að einmitt í verstu veðrunum, þegar bíðin er hvað erfiðust, bregðast vagnarnir iðulega. Í eina tíð drösluðist strætó af miklu harðfylgi yfir stóra snjóskafla og svellhála götukafla og veitti farþegum sínum þannig ómetanlega þjónustu. Núna er öldin hins vegar önnur. Bannað er að negla snjóhjólbarða strætisvagnanna og um helmingur þeirra eru svo lágir að það er ekki hægt að koma keðjum undir þá. Fyrir vikið eru strætisvagnar fyrstu ökutækin sem stöðvast í vetrarveðrunum og getur það varla talist góður hvati að aukinni notkun almenningsvagnanna.

Á meðan svona er í pottinn búið er ekki nema von að fólk taki einkabílinn fram yfir. Á meðan peningar eru fyrir hendi mælir e.t.v. ekki svo margt á móti því að hver fjölskylda hafi einn eða jafnvel tvo bíla til umráða, en það kallar hins vegar á mikil og óþörf vandamál. ef allir nota bílana samtímis til og frá vinnu.

Einföld lausn, en þó ekkert athuguð

Lausnin er því að okkar mati einföld. Um leið og strætisvagnarnir bjóða upp á þá þjónustu, sem hvetur menn til þess að ferðast með þeim í vinnu sína og úr, dreifist önnur umferð jafnt yfir daginn og ákveðinn hámarkssannatími verður að mestu úr sögunni. Umferðarþunginn minnkar og þörfin fyrir stórar umferðaræðar um leið.

Þennan einfalda möguleika hefur Þróunarstofnunin ekki fengist til að kanna ennþá. Þegar gamla aðalskipulagið var gert var gerð könnun á notkun strætisvagnanna, en við hana var hins vegar ekkert stuðst.

— Sigurður Harðarson lagði til í skipulagsnefnd fyrir rúmu ári síðan að við endurskoðun á aðalskipulaginu yrði reynt að taka strætisvagnana inn í myndina en sú tillaga var felld á þeim forsendum einum, að tími væri ekki fyrir hendi. Ekki alls fyrir löngu var þó gerð einhver könnun á notkun strætisvagnanna en hún var nægilega seint á ferðinni til þess að koma hvergi við sögu í endurskoðuninni. Strætisvagnanotkun er því hvergi með í dæminu þegar smíðað er umferðarlíkan höfuðborgarinnar!

— Við erum óhressir yfir þeirri málsmeðferð. Með þessari margnefndu tölvu er nefnilega hægur vandi að setja nýja þætti inn í umferðarlíkanið og fá þannig út mismunandi möguleika til lausnar vandamálsins. Það hefði verið auðvelt að sjá hvaða áhrif aukin notkun almenningsvagna hefði haft á heildarumferðina en einhverra hluta vegna var áhugi ekki fyrir hendi.

Það er meira að segja gert eins lítið úr núverandi áhrifum SVR og frekast er unnt. T.d. er í forsendum tölvunnar aðeins talað um hve margir einkabílar séu á ferðinni á hverri klukkustund en hvergi hve margir strætisvagnar séu í gangi á sama tíma. Hvergi er heldur minnst á fjölda farþega með hverjum einkabíl og fjölda farþega með hverjum strætisvagni, enda þótt einstaklingsfjöldinn séu auðvitað mun óeðlilegri mælikvarði heldur en farartækjafjöldinn.

„Óhreini iðnaðurinn"

Og það má draga í efa fleiri at-

Framhald á 14. síðu

Skipulagsmál höfuðborgarsvæðisins víða í athugun

Samvinna milli sveitarfélaga er nánast engin

en loks mun þó vera framundan stofnun sameiginlegrar þróunarstofnunar

Það er sorgleg staðreynd, að ennþá skuli samvinna á milli sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins ekki vera meiri í skipulagsmálum en raun ber vitni. Enda þótt byggð Reykjavíkur, Kópavogs og Hafnarfjarðar og Garðabæjar skuli nánast vera orðin órofa heild vinnur hver aðili út af fyrir sig að framtíðarskipulagningu íbúðabyggðar, atvinnuhúsnæðis, gatnagerðar og öðru þess háttar.

Á meðan reykvíkingar keyra t.d. í gegnum tölvur sínar flókið umferðarlíkan og gera ýmiss konar gáfulegar og miður gáfulegar athuganir er lítið mið tekið af umferð um Kópavog sem ekki er þó ýkja langt undan og hlýtur ævinlega að hafa veruleg áhrif á umferð um Reykjavík.

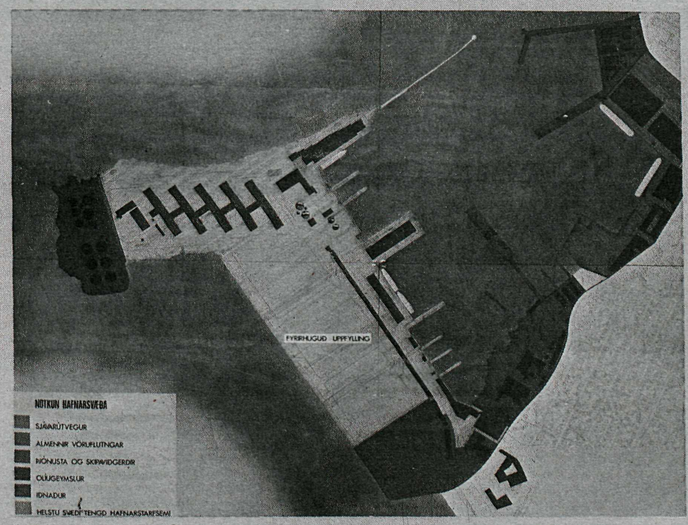
Þess vegna er ánægjulegt að vita til þess, að framundan mun vera stofnun sameiginlegrar þróunarstofnunar fyrir þessi sveitarfélög og munu þau þá væntanlega skuldbinda sig til að hlýðnast ákvörðunum hennar í einu og öllu. Vonandi er, að um leið verði hlutirnir teknir til athugunar í víðara samhengi en til þessa, enda ótal mörg mál sem sveitarfélögin gætu leyst í sameiningu.

Eitt lítið dæmi um slíkt er hafnargerð reykvíkinga. Strandlína þeirra er samkvæmt skipulagshugmyndunum nánast öll lögð undir hafnarmannvirki og úti á Granda stendur til að stækka Ísland um mörg þúsund fermetra til þess að koma þar fyrir mannvirkjum sem gera löndun fiskiskipa og kaupskipa mögulega.

Á meðan ráðast á í slíkar stórframkvæmdir vestast í vesturbænum, sem um leið kalla á stóraukna umferð og lagningu stórra umferðaræða í gegnum íbúðabyggðina þar, standa önnur sveitarfélög höfuðborgarsvæðisins með ónýtta strandlengju, sem hægur vandi væri að breyta í ákjósanleg hafnarmannvirki með fullnægjandi samgönguæðum úr öllum áttum.

En þannig er hreppapólitíkin í hámarki. Það er fleira en stofn-

Framhald á 14. síðu



Ísland verður stækkað um mörg þúsund fermetra eins og hér sést, til þess að koma fyrir enn frekari hafnarmannvirkjum í landi Reykjavíkur. Hér sést fyrirhuguð uppfylling úti á Granda.