

Framtíð byggðar í Reykjavík

Nýlega lauk sýningu á tillögum að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur, sem haldin var að Kjarvalsstöðum. Tillögur þessar hafa þegar verið samþykktar í skipulagsnefnd og mun borgarstjórn fá þær til umfjöllunar á næstunni. Að því er borgarstjóri sagði við opnun sýningarinnar, þá var hún haldin til þess að gefa íbúum borgarinnar kost á því að gera athugasemdir við tillögurnar og gagnrýna þær áður en þær hljóta endanlega afgreiðslu yfirvalda. Þörf hefði verið á því, að um sýninguna hefði verið fjallað á gagnrýnin hátt í dagblöðum, eins og venja er til um flestar opinberar sýningar, en það verður látið ógert hér. Þó þykir hér rétt að nefna, án þess að lýsa borgarstjóra þar með ósannindamann, að sýningin bar að miklu leyti keim af auglýsingastarfsemi og lítil áhersla lögð á að koma mikilvægustu atriðunum til skila á skýran og augljósan hátt og gefa þannig almennum borgurum kost á að mynda sér skoðun á tillögunum og móta gagnrýna afstöðu til þeirra.

Hér mun hins vegar fjallað um helstu þau atriði, sem nauðsynlegt er að hafa í huga þegar taka á afstöðu til tillagnanna.

Hvað er aðalskipulag?

Aðalskipulag er áætlun um þróun borgarinnar í megindráttum í ákveðinn árafjölda. Aðalskipulagið hlýtur á vissum sviðum staðfestingu ráðuneytis og þar með löggildingu.

Aðalskipulag var í fyrsta sinn gert fyrir Reykjavíkurborg árið 1963 og var því ætlað að gilda til 1983 og var ætlunin að það yrði endurskoðað á fimm ára fresti. Niðurstaða fyrstu endurskoðunar liggur nú loksins fyrir í mynd nýs aðalskipulags, sem hér er fjallað um, og er því ætlað að gilda til 1995.

Sem áætlun um þróun borgar innar er aðalskipulagið býsna mikilvægt plagg. Í því felst stefnumörkun borgaryfirvalda um þróun borgarinnar í öllum meginatriðum næstu tvo áratugi, og þannig snertir það framtíð allra þeirra sem búa í Reykjavík.

Þar eru til dæmis teknar ákvarðanir, sem segja að verulegu leyti til um það hversu miklu fé verður að ráðstafa til gatnagerðar á skipulagstímabilinu. Þar eru teknar ákvarðanir um það, hvernig ný hverfi skuli byggja og í hve ríkum mæli. Þar eru örlög gömlu hverfanna ráðin í megindráttum, og svo mætti lengi telja.

Aðalskipulagstillögurnar byggja að verulegu leyti á því, að athugað er hvernig hinir ýmsu þættir borgarmyndarinnar hafa breyst á undanförnum árum. Á grundvelli þeirra athugana geta menn sér til um hvernig breytingin gæti orðið á næstunni, ef ekkert væri aðhafst til þess að beina henni inn á aðrar brautir. Niðurstaða getgátanna hlýtur svo nafnið „þróun", og skipulagstillögurnar eru sniðnar til þess að koma „þróuninni" í kring. Sú „þróun", sem hér um ræðir er skiljanlega alltaf stigmögnun á því ástandi, sem á undan er gengið, og skýtur alltaf enn fleiri stoðum undir hag þeirra, sem best mega sín.

Það er því nauðsynlegt, eins og fyrr sagði, að leita uppi markmiðin og forsendurnar, skoða þau og greina hvers eðlis þau séu og hvaða afleiðingar þau hljóti óhjákvæmilega að hafa í för með sér. Þetta er nauðsynlegt til þess að geta skilið skipulagstillögurnar og gagnrýnt þær og þannig afhjúpað raunverulega stefnu borgaryfirvalda, sem hulin er flóknu, fræðilegu orðaþrugli og oft búin gervi óhjákvæmilegra örlaga.

Haldið opnunni til haga og notið á ráðstefnunni á miðvikudag

Aðalskipulagið er því í raun og veru mun áhrifaríkara en nokkur pólitísk stefnuskrá eða viljayfirlýsing.

Af þeim sökum sem hér hefur verið drepið á, ætti það að vera ljóst, að yfirbragð sýningarinnar á Kjarvalsstöðum er hættuleg blekking að ýmsu leyti, og við verðum að krefjast þess, að í framtíðinni verði skipulagssýningar gerðar auðskiljanlegar. Kynna þarf almenningi sem flesta valkosti, og mönnum þannig gefinn raunverulegur kostur á því að móta gagnrýna afstöðu til skipulagsins.

Tillögur þær, sem sýndar voru, eru árangurinn af nokkurra ára vinnu hóps manna, og það er augljós staðreynd, að ef meta á gagnrýni, sem fram kemur til jafns við sjálfar tillögurnar, verður gagnrýnin helst að vera í mynd breytingartillögu. Til að búa slíka breytingartillögu úr garði má ætla að krefjist viðlíka mikillar vinnu og það tók að gera upphaflegu tillöguna. Af hverju var okkur t.d. ekki sýndur annar valkostur að gatnakerfi borgarinnar, þar sem hlutur almenningsvagna var metinn að fullu? Þar hefðu sennilega flest tveggja hæða gantamótin verið ónauðsynleg Sú staðreynd ein, að þau munu kosta miljarða króna, ætti að vera nægileg til þess að rökstyðja nauðsyn þess, að strætisvagnakosturinn hefði verið sýndur, og mönnum gefinn kostur á að taka afstöðu til þess hvor kosturinn væri réttari.

Forsendur og markmið aðalskipulagsins

Heilsteypt gagnrýni á aðalskipulagstillögurnar verður að fela í sér athugun á því út frá hvaða forsendum sé gengið, hver séu helstu markmiðin með gerð þess, hvernig þau eru valin og hverra hag þau henti.

Mikilvægt er að gera sér það ljóst, að flest markmiðanna, sem móta aðalskipulagstillögurnar, hafa hvergi verið sett fram á skrifuðu máli, en eru þrátt fyrir það nokkuð ótvíræð, ef grannt er skoðað.

Hluti af ástæðunni fyrir því, að þau eru hvergi skýrt sett fram er, að reynt er að gefa þeim yfirbragð af því, að þau séu of sjálfsögð til þess að slíkt sé nauðsynlegt. Um þau þurfi ekki að ræða frekar en þyngdarlögmálið, þau séu gefin frá náttúrunnar eigin hendi.

Eitt af lykilorðunum í þessum skollaleik sem þannig er leikinn, er orðið „þróun".

Ályktun starfshóps um skipulagsmál

stefnt í sömu átt. Hverfin stækka stig af stigi, byggingarhraðinn eykst, og yfirbragð hverfanna ber sífellt sterkari keim af því, að þau séu mótuð eftir kröfum byggingariðnaðarins, en síður eftir þörfum íbúanna fyrir gott umhverfi að búa í. Einkum er það yngra fólk, barnafjölskyldur, sem flyst í þessi nýju hverfi, og því fer fjarri að íbúar nýrra hverfishluta myndi dæmigert þversnið af íbúum borgarinnar í heild. Í vissum hverfishlutum byr efnalítið fólk og annars staðar þeir vel settu.

Örri byggingu íbúðahverfanna fylgja ekki nauðsynlegar úrbætur samgangna nema fyrir þá sem geta notað einkabíl, og þjónusta hvers konar er í algjöru lágmarki...

Þessi stefna borgarinnar fæðir ekki eingöngu af sér fábreytt svefnhverfi, heldur hefur hún mjög alvarlegar afleiðingar fyrir eldri hluta borgarinnar einnig.

Fólki fækkar verulega í eldri borgarhverfum. Þannig hefur íbúum innan Hringbrautar fækkað um 57% á 33 árum. Meðalaldur íbúanna hækkar og ýmsir þjónustuliðir ganga úr sér og leggjast niður, t.d. mjólkurbúðir og nýlendu- og smásöluverslanir. Eldra fólkið, sem eftir situr, skortir oft fjármagn til viðhalds húsum, og íbúðir ganga úr sér af þeim sökum að þær verða lélegri. Mörg hús í gamla bænum eru á einkalóðum, og ýtir það undir, að fjársterkir aðilar, atvinnufyrirtæki ýmiss konar, kaupa lóðir og mannvirki til atvinnureksturs. Hið háa lóðaverð í gamla bænum leiðir til þess, að lóðirnar eru nýttar til hins ýtrasta, og þegar fjármagnið, sem lagt er í byggingarnar, er mikið, krefjast eigendurnir þess að ennþá fleira fólki sé veitt inn í bæinn á verslunartímum, til þess að auka veltuna.

Flutningar fólks með einkabílum hafa í augum borgaryfirvalda svo mikinn forgang, að við endurskoðun aðalskipulagsins er ekki gert ráð fyrir endurbættu almenningsvagnakerfi. Fleiri einkabílar komast aðeins til miðbæjarins, ef lagðar eru nýjar brautir, þær eldri breikkaðar og gatnamót gerð á brúm. Þá þarf að gera ný bílastæði á dýrum lóðum, og þegar lóðarverðið er orðið enn hærra, verður hagkvæmt að byggja sérstök bílageymsluhús.

Aukin umferð bíla um gamla bæinn gerir umhverfið ófýsilegra að búa í, eykur lóðaverðið enn meir, sem leiðir til þess að lóðirnar verður að nýta enn betur, sem aftur leiðir til enn meiri umferðar o.s.frv.

Fagurgali, sem hafður er í frammi í skipulagstillögunum um það, að í miðbænum geti ríkt lokkandi aðdráttarafl, eins og það er einhvers staðar orðað !!! breytir í engu þeim markaðslögmálum, sem borgaryfirvöld ætla okkur að búa við að minnsta kosti til ársins 1995.

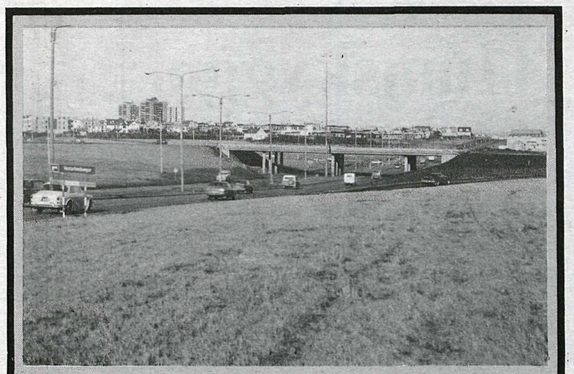
Dæmi um stefnu borgaryfirvalda

Forstöðumaður Þróunarstofnunar (þeirri stofnun var komið á laggirnar til þess að annast nýja aðalskipulagið) hefur látið það orð falla að einn af helstu erfiðleikunum við gerð aðalskipulagsins sé, hvernig leysa megi vandamál, sem sú umferð mun hafa í för með sér, sem „þróunin" segir til um að verða muni til miðbæjarins. Sjálfur er hann forstöðumaður þeirrar stofnunar, sem, eins og nafnið bendir til, er ætlað að velja „þróunina". Erfiðleikarnir eru fyrst og fremst fólgnir í því, hvernig koma megi fyrir nauðsynlegum brautum og tveggja hæða gatnamótum milli húsanna, sem fyrir eru.

Þótt hlálegt megi virðast þá stafa þessi vandamál af þeirri ákvörðun Þróunarstofnunar (eða borgarstjórnar), að gengið skuli út frá þeirri forsendu, að flatarmál húsnæðis til atvinnureksturs á svæðinu vestan Kringlumýrarbrautar skuli stóraukast á skipulagstímabilinu, en það er einmitt atvinnureksturinn, sem fyrst og fremst leiðir til aukinnar umferðar. Einnig er gert ráð fyrir því, að íbúum sama svæðis fækki um 11000-12000 og þá er þeim eflaust ætlað að flytja í ný svefnhverfi, þar sem reisa þarf þeim íbúðarhús og veita þeim þjónustu.

Anders Nyvig heitir danskur sérfræðingur, sem hefur verið ráðgjafi Þróunarstofnunar í umferðarmálum. Sérfræðingurinn sá hefur skriflega gagnrýnt þessar ákvarðanir Þróunarstofnunar og bent á hvers konar sjálfskaparvíti þær leiði út í.

Heldur hefur verið farið laumulega með þá gagnrýni og líklegt sennilegt að borgarstjórnarmenn verði hvattir til þess að kynna sér álit sérfræðingsins áður en skipulagið verður samþykkt.



Tveggja hæða gatnamót kosta miljarða. Af hverju var ekki sýndur annar valkostur að gatnakerfi borgarinnar þar sem hlutur almenningsvagna var metinn að fullu? Þar hefðu sennilega flest tveggja hæða gatnamót verið ónauðsynleg (Ljósm.:GEl)



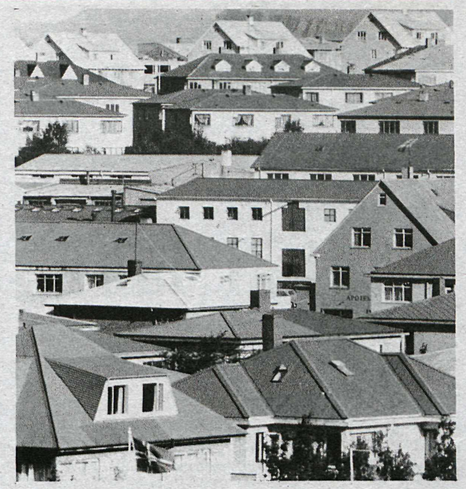
Aukin umferð bíla um gamla bæinn gerir umhverfið ófýsilegra til að búa í, eykur lóðaverðið enn meir, sem leiðir til þess að lóðirnar verður að nýta enn betur, sem aftur leiðir til meiri umferðar osfrv. (Ljósm.:GEl)



Þau bæjarfélög sem taka þá stefnu að láta atvinnurekstur byggja upp gamla bæjarkjarna verða sjálf að leggja í stóraukinn kostnað við framkvæmd skipulags vegna bílaumferðar ofl. Heildsalan sem sést hér á myndinni rýfur auk þess jafna og gamla húsalínu í Þingholtsstræti og skemmir hana (Ljósm.: GEl)



Yfirbragð nýju hverfanna ber sífellt sterkari keim af því að þau eru mótuð eftir kröfum byggingariðnaðarins en síður eftir þörfum íbúanna fyrir gott umhverfi að búa í (Ljósm.: GEl)



Starfshópurinn

Í starfshópnum sem samdi ávarpið um framtíð byggðar í Reykjavík voru eftirtaldir: Adda Bára Sigfúsdóttir, Gunnar H. Gunnarsson, Hjörleifur Stefánsson, Hrafn Hallgrímsson, Hrafn Magnússon, Magnús Skúlason, Sigurður Harðarson, Sigurður Tómasson, Sigurjón Pétursson, Stefán Thors, Stefán Örn Stefánsson, Þorbjörn Broddason.

Hverjum er svo þessi stefna í hag?

Reynsla annarra Norðurlanda sýnir okkur skýlaust, að þau bæjarfélög, sem taka þá stefnu að láta atvinnurekstur byggja upp gamla bæjarkjarna, verða sjálf að leggja í stóraukinn kostnað við framkvæmd skipulagsins.

Skipulagsuppdrættir Þróunarstofnunar, sem sýna öll þau umferðarmannvirki sem eru nauðsynlegar afleiðingar þessarar stefnu, eru afdráttarlaus viðurkenning á því, að almennum íbúum borgarinnar er ætlað að bera kostnaðinn af „þróuninni" og að „þróunin" sé fasteignaeigendum í miðbænum í hag.

Sú stefna sem við hljótum hins vegar að berjast fyrir er sú, að tekið sé fullt tillit til þess, að æskilegt er að viðhalda íbúðabyggð í gamla bænum og auka hana. Bæta umhverfið til íbúðar og nýta á ný þá félagslegu þjónustu, sem þar er fyrir hendi. Slíkt væri almenningi í hag.

Stefnumótunin, framkvæmd hennar og stjórnun, er pólitískt mál framar öllu öðru, og krefst þess að þróunin sé valin með hag almennings fyrir brjósti.

Lánamálin og eldri hverfin

Það sem öðru fremur einkennir þær breytingar, sem orðið hafa á búsetu fólks í Reykjavík seinustu árin, er, eins og áður hefur verið drepið á, ör flutningur íbúa eldri hverfa borgarinnar í nýju hverfin.

Byggðar hafa verið mun fleiri íbúðir en íbúafjölgunin ein segir til um. Meginskýringin á því, að mun færri búa í hverri íbúð en áður tíðkaðist og að nauðsynlegt hefur verið að taka úr notkun lélegt húsnæði. Auk þess hefur hluti af gömlu húsnæði verið tekinn undir skrifstofur og aðra starfsemi. Búseturöskunin hefur verið mjög hröð og hefur leitt til þess að félagsleg þjónusta af öllu tagi hefur verið vanrækt. Vissulega mun nauðsynlegt að reisa ný íbúðarhús á komandi árum, en fjölda þeirra verður að ákvarða á grundvelli skynsamlegs mats á því, hvað sé æskilegt og nauðsynlegt, og þá verða þarfir byggingariðnaðarins fyrir ný verkefni ekki þyngstar á metunum.

Rætur stefnu borgaryfirvalda í byggingarmálum eru margvíslegar og hefur áður verið minnst á nokkra anga hennar. En mestu ræður opinber stefna í lánamálum. Lánum Húsnæðismálastofnunar var upphaflega ætlað það meginhlutverk að stuðla að sem mestri fjölgun íbúða á tímum mikils húsnæðisskorts, enda brýn nauðsyn á að bæta úr.

Eins og nú er komið hér í Reykjavík, virðist því fjármagni ríkisins, sem Húsnæðismálastjórn ráðstafar í of ríkum mæli varið með þarfir byggingariðnaðarins í huga.

Eigi að stöðva þá hnignun, sem nú á sér stað í eldri hverfum, og eigi samtímis að nota fé Húsnæðismálastofnunar til þess að byggja hverfi, sem fyrst og fremst eru til þess gerð að verða íbúunum viðmótsgóð, verður óhjákvæmilega að breyta ríkjandi stefnu í lánamálum.

Veita þarf sanngjörn lán til kaupa á eldri íbúðum, og veita þarf lán til viðhalds og endurbóta íbúða og húsa.

Kröfur um endurskoðun á aðalskipulagsforsendum.

Að lokum viljum við setja fram eftirfarandi kröfur um endurskoðun á nokkrum þáttum aðalskipulagstillagnanna, sem fyrir borgarstjórn liggja:

1. Endurskoðaðar verði áætlanir um aukningu húsnæðis til atvinnurekstrar á öllu svæðinu vestan Kringlumýrarbrautar vegna þess að það eru fyrst og fremst þessar áætlanir, sem leiða til allrar þeirrar umferðaraukningar, sem miljörðum króna á að verja til að anna.
2. Endurskoðaðar verði áætlanir um fjölda íbúða á sömu svæðum borgarinnar og gerðar ráðstafanir til endurnýjunar og aukningar íbúðabyggðar á þeim.
3. Nýjar umferðaráætlanir verði gerðar með tilliti til þeirra endurskoðana, sem þegar hafa verið nefndar og hlutverk almenningsvagna verði metið að fullu.
4. Í stað þess að auka atvinnuhúsnæði í gamla bænum verði gert ráð fyrir því á iðnaðarsvæðum, nýjum miðbæjarkjörnum og innan nýju íbúðarhverfanna.
5. Gerðar verði deiliskipulagstillögur að eldri hverfunum í samræmi við þá endurskoðun, sem hér hefur verið nefnd, og miðist þær við að þau verði til frambúðar notuð til íbúðar.
6. Byggingarhraði nýrra hverfa verði miðaður við að hægt sé að veita þar fullnægjandi félagslega þjónustu og atvinnu.
7. Opinber stefna í lánamálum verði endurskoðuð með tilliti til þeirrar stefnubreytingar, sem hér hefur verið lýst.

Alþýðubandalagið í Reykjavík efnir til umræðu um:

Framtíð byggðar í Reykjavík



Anna Sigríður.



Hjörleifur



Stefán



Sigurjón

Almennur fundur um **FRAMTÍÐ BYGGÐAR Í REYKJAVÍK** verður haldinn miðvikudagskvöld 2. mars í Félagsstofnun stúdenta við Hringbraut. — (ekki laugardag eins og áður auglýst)

Frummælendur:
Hjörleifur Stefánsson arkitekt, Stefán Thors skipulagsarkitekt. Fundarstjóri: Sigurjón Pétursson borgarráðsmaður
Fundarritari: Anna Sigríður Hróðmarsdóttir.

ABR