

## Skipulag sem skilar bæði sparnaði og minni mengun

Flestir sem kynna sér skipulag þéttbýlis að einhverju marki komast að því að mjög miklu skiptir að auðvelt og hagkvæmt sé að leggja fráveitukerfi frá væntanlegri byggð og skipuleggja gatnakerfi sem þjónar íbúunum vel. Ef þetta er ekki gert getur stofnkostnaður við þessi kerfi farið upp úr öllu valdi. Þessu til viðbótar getur rekstrarkostnaður á óhagkvæmu gatnakerfi lagst með miklum þunga á alla þá sem daglega nota þannig kerfi og þurfa þá oft að aka umtalsvert lengra, lenda í ónauðsynlegum töfum, eyða meiri orku og menga verulega meira en nauðsynlegt er. Á höfuðborgarsvæðinu hefur þessum málum því miður ekki verið gefin sú athygli sem þau verðskulda, undanfarna áratugi og hægt er að fullyrða að unnt væri að spara íbúum þessa svæðis marga milljarða á hverju ári, draga umtalsvert úr mengun, stuðla að auðveldari samskiptum og verðmætasköpun með því að taka þessum málum nauðsynlegt tak.

### Eru sveitarfélög fær um að gæta nauðsynlegra heildarhagsmuna?

Árið 1998 var skipulagsvald á Íslandi alfarið flutt frá Skipulagsstjórn ríkisins til sveitarfélaga landsins með skipulags- og byggingarlögum, að minnsta kosti í orði kveðnu. Mjög óvenjulegt er að ríki afsali sér öllu skipulagsvaldi eins og hér var gert enda hefur íslenska ríkið reynt að krefja í bakkann m.a. með svokölluðu Landsskipulagi til 12 ára sem ráðherra skipulagsmála skal leggja fyrir Alþingi til ályktunar innan tveggja ára frá kosningum, sveitarfélögum til eftirbreytni, auk friðunar landssvæða. Þetta landsskipulag getur náð til landsins alls og allrar efnahagslögsögunnar, en lítið er um það fjallað hvað gera skuli ef í odda skerst milli Alþingis og sveitarfélaga. Ef önnur ríki eins og t.d. Bandaríkin eða Þýskaland hefðu haft sama háttinn á má telja fullvíst að þjóðvegakerfi þessara landa (Interstate Highway System - Reichsautobahnen) sem þjónað hafa þessum löndum vel í tugi ára, hefðu aldrei verið byggð í núverandi mynd.

### Að ýta vandamálum á undan sér

Margar aðferðir hafa verið þróaðar á undanförunum áratugum til þess að forðast að taka á málum á raunhæfan hátt. Algengt er að fjallað sé um mál á svo þokukennndan hátt að engin leið er fyrir almenning að gera sér grein fyrir því við hvað er átt og hverjar verða afleiðingarnar, talað er óljóst um einhverjar „framfíðarsýnir,“ og einhver fenginn til að teikna fallega litmynd af þeim - eða setja málið bara í nefnd valinkunnra einstaklinga. Samt er það löngu vitað að til þess að hægt sé að kalla eitthvað sem verið er að fjalla um „markmið“ þarf það að fullnægja amk. fjórum skilyrðum: Það þarf að vera skilgreint og mælanlegt; fjármögnun þarf að vera tryggð; það þarf að vera tímasett og einhver þarf að vera ábyrgur fyrir framkvæmdinni. Ef við getum ekki talað um skipulagsmál á þessum nótum þá er oft eins gott að sleppa því.

### Stofnbrautakerfi höfuðborgarsvæðisins

Lagning stofnbrauta á höfuðborgarsvæðinu á sér sorgarsögu. Allt fram á þessa öld héldu einhverjir í hugmynd um að svokölluð Fossvogsbraut yrði lögð í jarðgöngum og Stekkjabakki yrði fluttur til norðurs og breikkaður, þótt flestir gerðu sér grein fyrir því að það væri alls ekki raunhæfur kostur. Löngu fyrr hafði samt verið fallið frá tengingu Stekkjabakka við Suðurlandsveg og Háskólanum í Reykjavík seinna „plonkað“ ofan í fyrirhugað vegarstæði svokallaðs Hlíðarfótar. Auðvitað hefði gerð Sundabrautar átt strax að vera forgangsmál fyrir um hálfri öld þegar fallið var frá tengingu Stekkjabakka við Suðurlandsveg. Fyrir um 40 árum benti Skipulagsstofa höfuðborgarsvæðisins líka á að á höfuðborgarsvæðinu væri að myndast samgönguás frá norðaustri og alla leið til Keflavíkur og að sveitarfélög á svæðinu gerðu vel í að stuðla að uppbyggingu þessa hryggjarstykkis í stofnbrautakerfi svæðisins. Einnig bentum við á að vegartenging frá Álftanesi, yfir Skerjafjörð til Reykjavíkur væri mjög aðlaðandi kostur sem m.a. gæti dregið úr umferðarálagi á Kringlumýrarbraut og aukið öryggi íbúa á þessu svæði. Nú hefur bæjarstjórn Garðabæjar hins vegar samþykkt að búa þarna til golfvöll sem að öllum líkindum kæmi í veg fyrir þennan möguleika. Sagt er að á vellinum geti samt verið „kjörnar lendingarbreutir fyrir margæsir sem millilenda iðulega á Álftanesi á leið sinni til Grænlands.“

### Hver gætir hagsmuna heildarinnar í skipulagi höfuðborgarsvæðisins?

Nú kann vel að vera að að Garðabæingar meti það svo að mikilvægara sé að þarna verði gerður golfvöllur en að íbúar höfuðborgarsvæðisins geti sparað sér einhverja milljarða og umtalsverða mengun með styttri akstri og minni töfum og tryggt sér aukið öryggi. Þá verður það líka svo að

vera, en heldur er það dapurlegt að okkur skuli vera svona mislagðar hendur í skipulagi byggðar á 21. öldinni, þrátt fyrir allt það fjármagn sem árlega er varið til þessara mála.