

27.4.2000/hh

Ráðstefna um almenningssamgöngur, Borgarnesi 27. apríl 2000  
Hrafn Hallgrímsson  
Almenningssamgöngur og skipulagsmál

Ágætu ráðstefnugestir

Fljótt á litið gæti maður haldið að almenningssamgöngur þyrftu ekki að snerta skipulagsmál á umtalsverðan hátt. Ekki er að minnsta kosti mikið að finna í skipulags- og byggingarlögum né skipulagsreglugerð sem gefur beina vísbendingu um tengsl þarna á milli. Skipulagsáætlun, áætlun um landnotkun, átti lengi vel erfitt uppdráttar á Íslandi, og aðallega könnuðust menn við það sem litskúðugt skilirí uppi á vegg sveitarstjórnarskrifstofu án þess að setja það í samhengi við eitthvað sem unnt væri að brúka. Með nýjustu skipulags- og byggingarlögum eru gerð skýrari en áður tengsl sveitarstjórnar við aðalskipulagsáætlun sveitarfélagsins þannig að þar er unnt að sameina öll áform sveitarstjórnar sem tengjast landnotkun með einum eða öðrum hætti. Og þar koma svo sannarlega almenningssamgöngur við sögu bæði í þeirri altæku mynd sem reynt er að varpa ljósi á hér á ráðstefnunni sem og í þeirri sértæku mynd sem snertir umferð í þéttbýli.

Í lögum eða skipulagsreglugerð er ekki að finna neinar leiðbeiningar eða hvað þá kröfur um almenningssamgöngur og tengsl þeirra við landnotkun. Þessi tengsl eru samt ótvíræð og mikil, bæði með tilliti til útfærslu á sjálfu gatnaskerfi sem og hvar mismunandi starfsemi er fyrir komið sem og landnýtingunni, þess hversu mikið er byggt á fermetra lands. Þegar útpensla þéttbýlis, einkum höfuðborgarsvæðisins hófst af fullum þunga m.a. með byggingu Breiðholtshverfis voru alsráðandi skipulagshugmyndir um að einkabíllinn gæti sinnt allri umferðarþörf. Þá var líka fengin frá útlöndum gatnaskipan

sem raðaði götum niður eftir hlutverki: Stofnbrautir, tengibrautir, safnbrautir og húsagötur. Þetta var eflaust nauðsynlegt á þessum tíma og vonir bundnar við að þar með mætti leysa ýmsan vanda sem snerti umferðaröryggi, hávaðamengun og fleira. Þessi skipan er nú fest niður í skipulagsreglugerð, en það er trúá mín að, m.a. með þarfir almenningssamgangna, strætóumferðar, í huga verði að skoða gatnaskipan þéttbýlis í nýju ljósi. Annað viðhorf sem svo mjög hefur sett mark sitt á skipulagshugmyndir meira og minna alla öldina er ströng skipting lands í íbúðasvæði annarsvegar og atvinnusvæði hinsvegar. Það er tvímælalaust hagkvæmum almenningssamgöngum til framdráttar að gefa gaum að því hvernig blanda megi saman atvinnulóðum og íbúðalóðum. Þriðja atriðið vil ég minnst á sem vegur þungt í "dreifðu þéttbýli", þess það þéttbýlisform sem vinnur gegn hagkvæmum almenningssamgöngum. Það er sá misskilningur að nóg sé landrýmið. Þetta hefur meðal annars haft í för með sér að þegar valinn er staður, lóð, undir ákveðna starfsemi er stærð hennar, af misskilinni fyrirhyggju, ákvörðuð margföld á við það umfang sem viðkomandi starfsemi þarf á að halda. Og sisvona rétt í lokin er nauðsynlegt að geta þess að mín skoðun er að endurskoða verði kröfur byggingarreglugerðar um bílastæði í þeim tilgangi að fara sparlega með fermetraauðlind lands.

Það er sumsé kominn tími til að skoða skipulag þéttbýlis sérstaklega með þarfir almenningssamgangna í huga. Þetta er ekki auðvelt því auk þess sem bæta þarf aðstæður til skamms tíma ber sveitarstjórn og skipulagshöfundum að horfa til lengri tíma og leggja inn sveigjanleika sem jafnvel þarf að gera rá fyrir lítt fyrirsjáanlegum tækninýjungum.