

## Málstofur Skipulagsstofnunar um mótun byggðar

### Þriðja málstofa 4. mars 2009 – skipulagsráðgjafar og aðrir sem koma að skipulagsgerð

Fjórða málstofa Skipulagsstofnunar um mótun byggðar var haldin 4. mars 2009. Til málstofunnar var boðið fulltrúum frá ýmsum ráðgjafarfyrirtækjum sem fást við mótun byggðar auk fulltrúa frá skipulagssviðum sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu. Þátttakendur voru 27. Í upphafi gerði Gunnlaugur Kristjánsson grein fyrir sjónarmiðum sem fram komu á síðustu málstofu, málstofu verktaka og fjárfesta.

#### Samantekt

Hér á eftir verða dregin fram efnislega þau sjónarmið sem fram komu. Eðlilega komu sum sjónarmið oftar en einu sinni fram og er þess þá ekki sérstaklega getið en á hinn bóginn er reynt að láta koma fram hvaða sjónarmið fengu mestar undirtektir þátttakenda.

Umræðan í hópnum spannst út frá fjórum spurningum sem lagðar voru skriflega fyrir þátttakendur í upphafi. Í samantektinni hér á eftir koma spurningarnar fram og hvernig þátttakendur svöruðu þeim bæði á blöðunum og í umræðum á eftir.

#### Hvað telur þú að sé helsta úrlausnarefni eða vandamál við mótun byggðar?

Margir þátttakendur bentu á að heildarsýn og langtímasýn skorti í skipulagsmálum. Stjórnámálamenn væru ístöðulitlir og fylgdu ekki eftir þeim skipulagsáætlunum sem þó væru gerðar, stefnuleysi ríkti og samfélagsmynd væri brotin. Skortur væri á samræmingu milli sveitarfélaga og raunsæi í áætlunum og fjárfestingum. Sumir töldu að hraðinn væri einfaldlega of mikill og betra væri að anda rólega og fylgja málum betur eftir frá hugmynd til veruleika. Við hefðum misst tengslin við land og náttúru. Með bættri röksemdafærslu mætti draga úr ístöðuleysi. Bent var á að verktakar vildu venjulega hafa byggðina sem ódýrasta. Of mikil áhersla á smáatriði kæmi í veg fyrir að borgarskipulag gæti sinnt heildarmyndinni.

Mörg svör snerust um gæði byggðarinnar og gildismat, ekki síst nauðsyn þess að huga að samspili umferðar, samgöngumannvirkja og byggðar. Í þeim efnum þurfi auknar rannsóknir og skoðun á erlendum fyrirmyndum. Gildismat og viðmið hafi breyst. Auka þurfi gæðakröfur og heildaryfirbragð varðandi hið manngerða umhverfi og bera virðingu fyrir sérkennum náttúru og sögu. Nokkrir bentu á sjálfbæra þróun sem leiðarljós, almenningssamgöngum væri ábótavant og þörf fyrir einkabíla of mikil. Bent var á að hvergi í heiminum væri fallega borg að finna, þar sem ekki væru góðar almenningssamgöngur. Nauðsynlegt væri

að hefta útpenslu borgarinnar en nefnt var að hún hefði leitt af sér ómanneskjulegt umhverfi í lífvana svefnhverfum. Göngustíga og mannvirki mætti tengja betur og sjá til þess að mannlíf geti þrífist á götum úti.

Allmörg svör tengdust því að hafa bæri hagsmuni borgarbúa og athafnir þeirra að leiðarljósi. Ekki hefði verið hugað nægilega að samráði við hagsmunaaðila og samræmingu hagsmuna heldur hefði ofríki minnihluta fengið að ráða. Rannsóknir og þekkingu skortir, t.d. á sviði umhverfissálfræði og samspils umferðar og byggðar. Gott skipulag yrði að byggja á haldgóðum rannsóknum á vilja fólksins. Jafnframt þyrfti að brúa bilið milli fræða og hagnýtingar.

Einnig var nefnt að ráðgjafar hlytu að bera nokkra ábyrgð á því hvernig komið væri og þeir yrðu að hafa hugsjónir og kjark til að koma faglegum sjónarmiðum á framfæri.

#### Hvaða ráðstafana þarf að grípa til svo betur takist til við mótun byggðar?

Auka þarf þekkingu og skilning almennings og stjórnámálanna á skipulagsmálum og skýra þau betur. Nefnt var að draga þyrfti úr áhrifum stjórnámálanna á ákvarðanir í skipulagsmálum. Gagnrýnin og skipuleg umræða þyrfti að eiga sér stað um skipulagsmál ekki síður en um listir. Á hinn bóginn var vakin athygli á því að hlutverk stjórnámálanna væri nauðsynlegt. Nýta mætti betur stjórnþæki sem þegar eru til, svo sem aðalskipulag og svæðisskipulag og lýsa þar nánar markmiðum í mótun byggðar. Þess yrði þó vart að þegar stjórnámaflokkar heyja kosningabaráttu eru loforðin ekki alltaf í samræmi við gildandi skipulag, t.d. um stærð og staðsetningu lóða sem stendur til að bjóða.

Auka þarf rannsóknir, t.d. í borgarfræðum, um samspil manns og umhverfis og samspil umferðar og byggðar. Einnig þyrfti að auka samstarf Skipulagsstofnunar og Vegagerðar. Fyrirtæki geta sett sér samgöngustefnu en þurfa að framfylgja henni með hagrænum hvötum. Fjölga þurfi megindegum rannsóknum og bjóða upp á meistaranám í skipulagsfræðum.

Þetta þarf byggðina og hafa hemil á útpenslu hennar með gæði fremur en magn að leiðarljósi. Til þess þarf að byggja inn rétta hvata. Skilgreina þarf byggðamynstur í þrívídd strax á svæðisskipulagsstigi og hugsa skipulag bæði í stórum kvarða og smáum í senn. Meta þarf áhrif breytinga á aðliggjandi svæði. Stefnu vantar um lýsingu borgarinnar í myrkri, hún sé ráðandi um yfirbragð borgarinnar í skammdeginu en er ákveðin hjá hönnunardeildum orkuveitna og án samhengis við aðrar áherslur í mótun byggða umhverfisins. Spurt var hvers vegna miðbærinn væri vettvangur mestu þéttingarverkefnanna, verandi þéttur fyrir. Samgönguskipulag þarf að vera fjölþætt.

Heildarmyndin í skipulagi þarf að verða skýrari og eftirfylgnin betri, byggð á þverpólítískri sátt. Samvinna sveitarfélaga var nefnd og að jafnvel ætti að vera eitt skipulagsyfirvald fyrir allt suðvestur hornið, a.m.k. verði svæðisskipulagsstigið ávallt að vera virkt eða undir sérstöku stjórnvaldi og þar sé langtímastefnumótun að finna sem fylgt sé eftir. Aðalskipulag þurfi að komast í umræðu snemma í ferlinu. Vanda þurfi til skilmála svo erfiðara verði að breyta skipulagi. Fjölbreyttari og sterkari verkfæri þurfi, t.d. umhverfisáætlanir og lánastofnanir þyrftu að sinna endurbyggingu ekki síður en nýbyggingum. Nefnt var að hægja bæri á og auka samvinnu og samræðu.

### **Ímyndum okkur að byggðin þróist farsælega næstu 25 ár. Í hverju er breytingin fólgin?**

Svör þátttakanda endurómuðu það sem áður var fram komið og svo virtist sem góður samhljómur væri í svörum og þeim umræðum sem fylgdu. Þar var dregin upp mynd af byggð þar sem almenningssamgöngur, hugsanlega rafmagnslestir, hafa mun meira vægi en nú og umferð einkabíla er minni. Fram kom að ekki þyrfti endilega alltaf að nefna einhverjar stórkostlegar framtíðarhugmyndir um svífandi farartæki til að ná fram meiri lífsgæðum í borginni. Hægt væri að bregðast við strax með því að vera með fría strætisvagnþjónustu, það myndi hafa strax hafa áhrif á samgöngumálin, ekki þyrfti annað til. Margir nefndu þetta, vistvæna, lágvaxna byggð þar sem algengt er að fólk gangi og hjóli til vinnu í skjólgóðu umhverfi og vönduðum, áhugaverðum rýmum. Í þessari framtíðarsýn er byggðin blönduð, með skírskotun í sögu og menningu og fjölbreytni en þó samræmi í húsagerð. Vakin var athygli á því að gott umhverfi styrkir og endurnærir manneskjuna á sama hátt og slæmt umhverfi spillir vellíðan. Nokkrir nefndu að breytingin fælist í betra skipulagi þar sem festa er meiri og framtíðarsýn skýrari án þess að líða fyrir flokkapólítík. Aukin þekking, færni, greiningarvinna og gagnaöflun var einnig nefnd, ásamt endurreisn byggingariðnaðarins.

Sumir tiltóku einstök atriði í framtíðarsýninni, t.d. að umferðarhraði í Reykjavík væri mest 45 km/klst, úthverfastórverslanir eins og Korputorg þekktust aðeins í bókum og bensíninnflutningur hafi lagst af. Miðborg Reykjavíkur var nefnd sem sterkur kjarni menningar, stjórnsýslu og lykilatvinnugreina.

Nefnt var að ekki þyrfti aðeins framtíðarsýn heldur einnig nútíðarsýn. Reykjavíkurborg væri vitnisburður um stöðu menningar okkar og sá vitnisburður væri grátlegur.

Nauðsynlegt væri því að horfast í augu við þá sýn sem við blasir og takast á við hana.

## Nefndu dæmi um það sem vel hefur tekist í mótun byggðar og af hverju svo vel tókst til.

Nefnt var:

- Ægissíðustígurinn frá Breiðholti, um Fossvog og vestur í bæ.
- Byggði í Reykjavík frá 1930-1950, þ.e. Þingholt, Skólavörðuholt og tjarnarbyggðin. Þar var réttur mælikvarði, réttar áherslur, rétt markmið og réttur tíðarandi og væntingar.
- Miðbærinn í Árósum, opinn kanall með blandaðri byggð.
- Þróttarsvæðið.
- Skólavörðustígur.
- Þegar byggð er löguð að náttúrunni og tekur tillit til gangandi vegfarenda sérstaklega.
- Laugardalur og Elliðaárdalur, fallegir og vinsælir útivistarstaðir.
- 101 Reykjavík.
- Uppbygging Ölgerðarreitsins við Njálsgötu (nefnt tvisvar), í skala við umhverfið.
- Sjálandshverfið í Garðabæ (nefnt tvisvar), götmyndin skýr.
- Verkamannabústaðir við Hringbraut o.þ.h. samfelld hverfi. Nauðsynlegt að fara áratugi aftur í tímann til að finna góð dæmi.
- Miðbær Stykkishólms. Þar er manneskjulegt umhverfi og tekið tillit til eldri byggðar.
- Hellnar. Samfelld byggð með takmarkaðri umferð.
- Skipulagið af Reykjavík frá 1927.
- Fossvogshverfið (nefnt tvisvar).
- Árbæjarhverfið.
- Breiðholt I.
- Margt í gamla bænum. Þar er manneskjulegur mælikvarði, sól skjól og landslag.
- Skipulag fyrir 1970, eftir það fá dæmi um góða byggð. Strangar reglur oft góðar.
- Hammarby Sjöstad í Stokkhólmi. Fyrirmynd hvað varðar vistvæna uppbyggingu.
- Hólmasund. Fín þétting byggðar í réttum kvarða.
- Þegar borgarvefurinn sem nýbyggingar eiga að rísa í hefur verið greindur og greiningin notuð sem útgangspunktur í hönnun og skipulagi.
- Stokkhólmur: Samgöngur í forgrunni, skapar gott aðgengi að bæjarkjarnanum en alls staðar stutt í náttúru.
- Smáíbúðahverfið í Reykjavík.
- Þingholt og Austurvöllur. Þar vill fólkið vera en af hverju? Rannsóknir!