

1.5 GRUNNMYNSTUR Í SKIPULAGSÞRÓUN EVRÓPU

1.5.1 Grunnmynstur: Til stranda + Innávið, til miðsvæða Evrópu

1.5.2 Grunnmynstur innan Evrópu

1.5.3 Tenging Íslands á sjó, við kerfi háhraða-járnbrauta í Evrópu

1.5 GRUNNMYNSTUR Í SKIPULAGSÞRÓUN EVRÓPU (4 síður)

Framlag TV til greiningar, og spár, um skipulagsþróun Evrópu, er aðallega að finna í þremur bóka hans:

„Við aldhvörf – Staða Íslands í breyttum heimi“, 1995. Meðhöfundur Albert Jónsson, bls. 57-64. Pdf-bók:

<https://notendur.hi.is/tv/Content/Books/Vid%20aldahvorf.pdf> Hljóðbók í lestri TV:

<https://notendur.hi.is/tv/Content/Audiobooks/Aldahvorf.mp3>:

„How the World will Change - with Global Warming“, 2006, bls.

125-148. Bókin lýsir heimi ef hlýnunin verður ekki stöðvuð: Íslaust Íshafið verður nýtt Miðjarðarhaf og skipaleiðir liggja þar um. Fólk flýr til þessara mildu heimskautasvæða.

Pdf-bók: <https://notendur.hi.is/.../How%20the%20world%20will...> Hljóðbók verður birt á síðu TV í maí 2021, undir BOOKS: <https://notendur.hi.is/tv/>

„Mótun framtíðar“, 2015, bls. 134, 138-139, 149 og 163. Starfssaga TV. Pdf-bók:

<https://notendur.hi.is/tv/Content/Books/Book.pdf> Hljóðbók er á Storytel í lestri Jóhanns Sigurðarsonar og hjá Hljóðbókasafni í lestri TV.

1.5.1 Grunnmynstur: Til stranda + innávið, til miðsvæða Evrópu

Í bók okkar Alberts Jónssonar 1995: „Við aldhvörf – Staða Íslands í breyttum heimi“, var það aðalverkefnið að lýsa stöðu Íslands í breyttum heimi, í aðdraganda þúsaldamótanna.

Á grunni þessa gerðum við spá um HVERNIG HEIMSBYGGÐIN MUNDI ÞRÓAST.



MYND 1.5.1 A) Spá um til hvaða strandsvæða og innlanda, byggðapróun í Evrópu muni sækja.

HREYFINGU TIL STRANDA spáðum við vegna hlýnunarinnar, en hreyfingunni og tilhneygingunni, innávið í Evrópu, mundi aðallega koma til vegna hnignunar þungaiðnaðar í þróuðum löndum álfunnar, og vegna minnkaðs mikilvægis samgangna á sjó, og þar með hafnarborga.

Hin tilhneygingin; AÐ BYGGÐ MUNDI... þvert á fyrra miðflóttafl - SÆKJA MEIRA TIL MIÐJU SVÆÐA í Evrópu, kæmi hinsvegar til, vegna eflingar landssamgangna og flugs. Hér er á ferðinni miðlægnilögmálið, og miðsóknarafl, sem ég hafði áður notað til að spá um hvernig byggð á Íslandi mundi þróast, sem ég notaði til að rökstyðja mikilvægi hálandisvega og Háborgar í heimi þar sem miðlægnin mun verða svo mikilvæg.



MYND 1.5.1 B) Karlskróna, hin rökréttu staðsetning stjórnar Eystrasaltsráðsins.

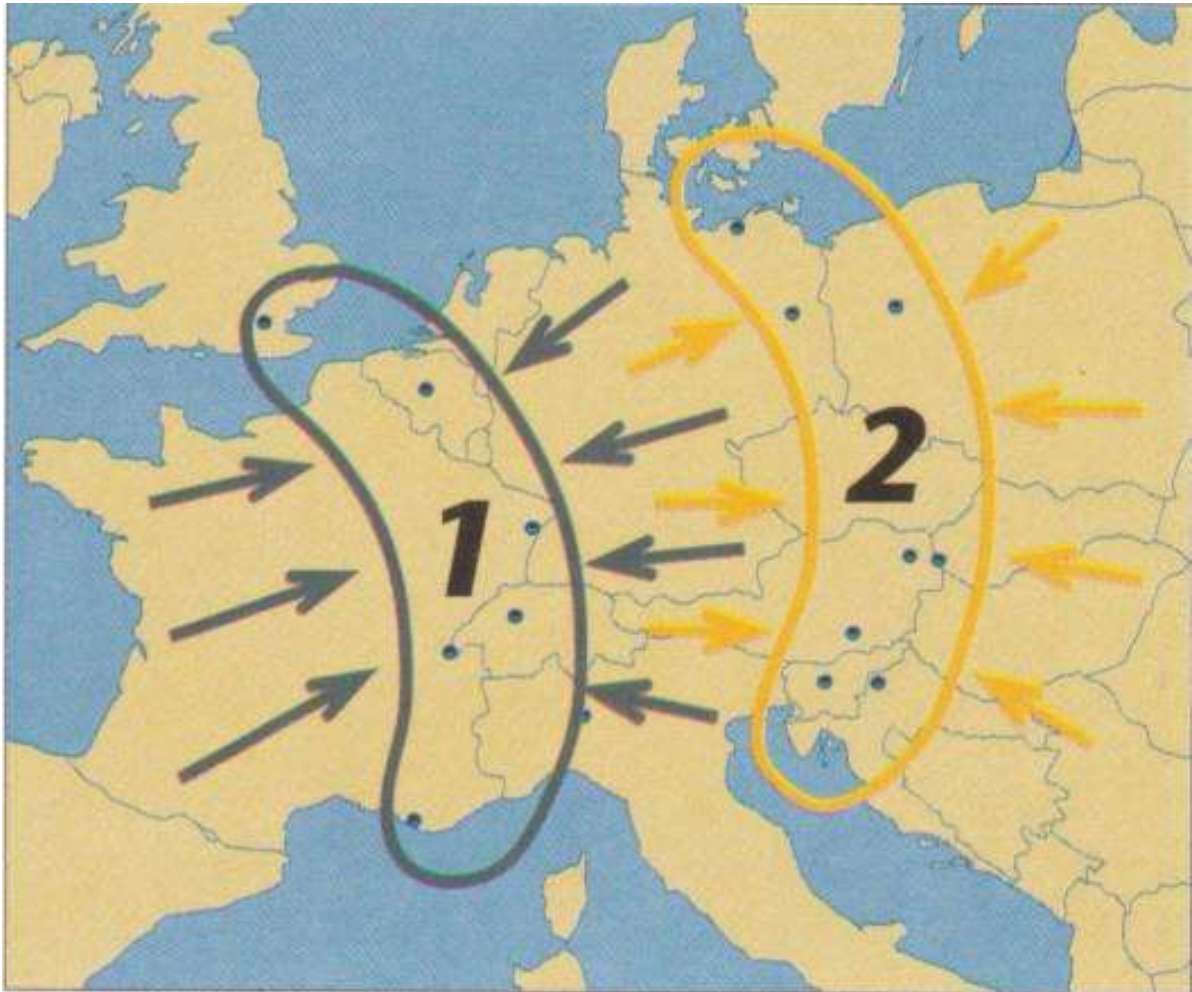
ÉG HAFÐI ÁÐUR SPÁÐ, á ráðstefnu Nordregio 1991, að fall járntjaldsins í Eystrasalti 1990, mundi þýða STÓRAUKNA SJÓFLUTNINGA MILLI EYSTRASALTSRÍKJANNA... og því styrkingu strandbyggða, eins og var á tímum Kalmarsambandsins, 1397-1523. Kalmar, sem nú heitir Karlskróna, var höfuðborg þess. Benti ég á, að rökrétt væri, vegna sögunnar og miðlægni á svæðinu, að höfuðstöðvar hins nýja Eystrasaltsráðs, YRÐU Í KARLSKRÓNA... og gekk það eftir!

1.5.2 Grunnmynstur innan Evrópu

Tildrögum þess að ég vildi fara að reyna að átta mig á stöðu Ísland í hinu stóra samhengi, lýsi ég svo í „Mótun framtíðar“: „Næsta skref í fræðavinnu minni, byggðist á því að mér fór að verða ljóst að BYLTING Í STÖÐU ÞJÓÐA væri að gerast. Þetta var vegna nýrra strauma... t.d. á umhverfissviðinu, og vegna samskipta- og internetsbyltingarinnar, sem opnaði alveg NÝ TÆKIFÆRI FYRIR LITLAR OG EINANGRAÐAR ÞJÓÐIR. Þegar ég hugleiddi þetta sá ég að ekki nægði lengur að horfa bara á Ísland sjálft, þegar framtíðarsýn fyrir landið væri búin til, heldur þyrfti líka að rannsaka þær breytingar, sem væru að bylta stöðu Íslands í alþjóðlegu samhengi...

Hafði ég því samband við Albert Jónsson ráðgjafa Davíðs í alþjóðamálum, með þá hugmynd að við skrifuðum bók saman um þetta. Leist honum vel á, og gerðum við lýsingu á bókinni og fengum styrk frá ríkisstjórninni til að vinna hana...

Strax þarna, haustið 1993, FÓR ÉG Í TVÖ FERÐALÖG TIL AÐ AFLA GAGNA; til Sp. í New York, og síðan til Brussel um jólin. - Þar var þá í undirbúningi, gerð EES samningsins. Þorsteini Gunnarssyni í sendiráði Íslands, var fengið það verkefni að útvega mér boð til ýmissa mikilvægra stofnana ESB. Var mér hvarvetna vel tekið og kom ég alltaf klyfjaður af skýrslum heim eftir hvern dag. Alls urðu það 60 kg af skýrslum sem ég burðaðist með heim til Íslands.“ (MótFramt. Bls. 134).



MYND 1.5.2 A) Mót menningarheima skapar gagnstyrkingu.

„Í byggðaskipulagsstofnun ESB, VAR MÉR FENGIN MERKILEG SKÝRLA; ‚Urban networking in Europe, I, II‘ (1991). Hún hafði verið gefin út af Ekistics í Apenu, undir ritstjórn Panayris Paomopoulos. Þar var fjallað um þróunarsvæðið ‚BLÁA BANANANN‘ í Vestur Evrópu (nr.1 á myndinni). Í bók okkar Alberts, GERÐI ÉG SÍÐAN SPÁ UM ÞRÓUNARSVÆÐIÐ ‚GULA BANANANN‘ (nr.2 á myndinni), sem yrði til er Vestur- og Austur Evrópa tækju að vaxa saman eftir fall járntjaldsins 1990.“ (Við aldahvörf. Bls. 62).

Annað þróunarsvæði; við Miðjarðarhafsströnd, er sýnt í skýrslunni, sem GRÆNN HÁLFMÁNI og vísar til íslamskra áhrifa að fornu og nýju. – Sjá myndina að neðan. (Við aldahvörf. Bls. 62).



MYND 1.5.2 B) Áhrif græna hálfmánans berast inn í Evrópu.

Er ég var í rannsóknarmisseri í Aþenu 1996, átti ég marga nytsama fundi með P. Paomopoulos, sem hafði ritstýrt skýrslunni góðu hjá Ekistics. Ekistics var stofnað af T. Doxiadis, sem var mikill frumkvöðull í rannsóknum á STÓRUM LÍNUM Í BYGGÐAÞRÓUN EVRÓPU OG HEIMSINS, en var nú látinn. Hann skipulagði t.d. Islamabad. Á skrifstofunni talað ég mikið við Tékka nokkurn, sem starfað hafði í marga áratugi við þetta „draumaverkefni“, og var orðinn ofboðslega leiður á því!

1.5.3 Tenging Íslands á sjó, við kerfi háhraða-járnbrauta í Evrópu

Árið 1990 gaf ESB út ritið „EUROPE 2000“, sem var einskonaframtíðarskipulag Evrópu. Þar var t.d. sýnt HRAÐLESTAKERFI EVRÓPU FRAMTÍÐARINNAR. Þetta kerfi mun verða mjög mikilvægt fyrir vöru- og fólksflutninga Íslendinga á þessari öld. Ákváðum við Albert því að hafa kort af kerfinu með í bók okkar „Við aldarhvörf“. (Bl. 59).



MYND 1.5.3 – Svartar píllur benda á helstu tengipunkta við hraðlestakerfið.

Stærsti ávinningur Íslendinga af þessu kerfi, virtist okkur vera hraðlestartenging norður til Glasgow, þar sem hægt væri að setja gáma og bíla yfir á lest, sem skilaði þessu með örskotshraða suður í Evrópu. Vandinn er hinsvegar sá að nú (2021), 26 árum seinna, er þessi hraðtenging norður til Glasgow ekki enn komin!