

Yfirlitsrit Trausta Valssonar:

**„Skipulag byggðar á Íslandi“ (2002),**

sem kom út í enskri þýðingu:

**“Planning in Iceland“ (2003)**

Formálann að bókinni skrifaði **Sir Peter Hall**, prófessor við Bartlett í London. Byrjar hann formálann á eftirfarandi hátt:

**„TV hefur unnið einstakt afrek í fræðimennsku...“** (... achieved an extraordinary feat of scholarship...). Peter Hall endar síðan formálann með að segja:

**„Bók TV setur ný viðmið í sagnfræðilegri fræðimennsku og býr til módel sem fræðimenn í öðrum löndum geta fylgt.“** (...TV's book sets a new standard in historical scholarship and provides a model for other scholars in other countries to follow).

**Birgir Jónsson**, dósent, sagði í ritdómi í Verktækni 9. árg. 2003, 6. tbl.:

**„Hafi Trausti þökk fyrir það þrekvirki að koma þessari frábæru bók í prent.“ ... “Bókin er gífurlega efnismikil og full af fróðleik. Hafi Trausti mikla þökk fyrir það þrekvirkið koma þessari frábæru bók á prent.“**

Í ritdómi í Mbl. 22/5, 2004, sagði **Ágúst H. Bjarnason**:

**„Með bók þessari er lagður grunnur að því að kynna íslensk skipulagsfræði á erlendum vettvangi. Hún er til sannindamerkis um það að íslensk fræðirit eiga sum hver erindi út fyrir landsteinana...“**

Í ritdómi í TMM, 67. árgangur, 1. hefti 2006, eftir **Sigríði Kristjánsdóttur**, sem nefnist: „Hvernig á að búa á Íslandi?“ segir hún:

**„...það er mikið þrekvirki að skrifa svona bók og ekki öllum gefið. Trausti er mjög hugmyndaríkur, og hann hefur hæfileika til að vekja fólk til umhugsunar um umhverfi sitt.“**

Book review in “Environmental History” Vol. 10, No. 1, by **Peder Anker** PhD:

**“This extraordinary history of Icelandic settlement policies pays tribute to the important role of urban and regional planning. It is a fine piece of scholarship in which Trausti Valsson describes the history of Icelandic landscape management, with an emphasis on more recent planning processes.”**

Book review in “Planum - The European Journal of Planning on-line” 2004, by **Romina Peritore** PhD:

**“This book portrays how settlements developed by describing the various and ever-changing factors that affected their formation in terms of natural conditions, the economy and level of technology, transportation and social factors. Enormous changes are taking place in society at large, therefore it is essential to consider the future condition of urban and rural areas. Trausti Valsson proposes an innovative vision for the role of planners. ...”**

“ECPR Newsletter”, Issue 25 – July 2004:

**“This very comprehensive study tracks the development of Iceland in more ways than the title may suggest. Starting with an analysis of geographical, geological and climatic conditions the first part of the book focuses on early patterns of settlement and land use by the early settlers.”**



Book review in "Raumforschung und Raumplanung", 4-5/2004, by **Axel Priebis**:

*"Ueberhaupt ist das Buch alles andere als eine nuechtere oder gar distanzierte historische Darstellung. Vielmehr wird das starke innere Engagement des Autoren immer wieder deutlich, wenn er – mit grossem Idealismus und teilweise auch polemischer Schaerfe – seine Unzufriedenheit mit den herrschenden Zeitgeist zum Ausdruck bringt..."*

Book review in "Stadtbauwelt" 24/05, by **Gudrun Escher**:

*"Diese wissenschaftliche Arbeit kommt ohne verklausurierte Sprache aus, und ein Glossar, das Planungsstrukturen und Grundsätze verstaendlich erlaetert, tut ein Uebrigens."*

Book review in "AVS 1. tbl. 2004 by **Halldora Arnardottir** PhD:

*"(The book) is an important vehicle in opening up peoples eyes to the fact that buildings do not stand alone in the environment but are influenced by and have influence upon what surrounds them."*

Book review in "Journal of Nordregio", No 1/Vol 5, 2005, by **Hólmfríður Bjarnadóttir**:

*"(The book) forms an important contribution to the Icelandic planning literature and will doubtlessly spark an interesting public and academic debate on planning in Iceland."*

Book review in "Nordic Notes", Vol. 9. 2005, by **Alaric Maude**:

*"This is a remarkable book, in that it sets out to understand the evolution of settlement and planning in Iceland from the very beginning of human settlement in that country, a period of just over 1000 years... The book is therefore about much more than planning, and a major theme is how humans adapted to the opportunities and limitations of the Icelandic environment, or at times ignored this experience and made significant planning mistakes."*

## VERKTÆKNI

9. ÁRG. 2003, 6.TBL. BLS. 6

**Birgir Jónsson, dósent**

### ***Biblía áhugafólks um byggðaskipulag***

Mikil umræða hefur verið á undanföllum árum um byggðaskipulag, landnýtingu og skipulag strjálbýlla og óbyggðra svæða. Er nú svo komið að þetta er áberandi hitamál í fjölmiðlum og stór hluti landsmanna hefur ákveðnar skoðanir á því.

Nýútkomin bók Trausta Valssonar; *Skipulag byggðar á Íslandi - Frá landnámi til líðandi stundar*, er því mikill fengur fyrir alla þá fjölmörgu sem áhuga hafa á skipulagsmálum

á Íslandi, bæði fag- og tæknifólk á skipulagssviði sem og áhugasaman almenning, sem vill kynna sér nánar skipulagsmál

á Íslandi og sögu þeirra mála.

Bók þessi er yfirlitsrit um megineinkenni hins manngerða umhverfis á Íslandi. Leitað er allt til landnáms til að ná fram skilningi á því hvaða lögmál voru að verki við mótun

byggðamynstursins strax í upphafi, t.d. þegar

Ingólfur Arnarson valdi sér stað til búsetu.

Stærstu áhrifavaldar um mótun byggðar á Íslandi eru náttúruöflin og *heitir fyrsti hluti ritsins því Náttúran: Hið mótandi afl.*

Ritið skiptist í fimm hluta sem nefndir eru „bækur“ til að undirstrika sjálfstæði þeirra.

*Bók tvö nefnist Fyrstu skreft byggðarmótun*

og er eins og þeirri fyrri ætlað að

útskýra þau lögmál sem eru almennt að

verki í byggðarmótun, jafnframt því sem

byggðarmótun á Íslandi, frá fyrstu skrefum

landnámsins, er útskýrð frá hefðbundnum

fræðum um hvernig t.d. náttúruöfl, landshættir

og félagslegir þættir móta byggðina.

*Þriðja bókin, og sú lengsta, Skipulagsþróun*

*bæja og svæða*, lýsir síðan hvernig

hinir ýmsu þéttbýliskjarnar tóku að myndast

og hvernig byggð á ýmsum svæðum

landsins þróaðist.

Þegar kemur nær nútímanum fara að

verða til vísar að ýmsum landskerfum og

*fjallar fjórða bók, Þróun kerfa á landsvísu, um það.* Fyrstu tæknilegu kerfin eru kerfi samgangna, en mikil þróun hefur líka orðið í ymissi áætlanagerð á landsvísu, t.d. byggðaáætlanir, áætlanir um sjálfbæra þróun og rammaáætlun um orkunýtingu. Er þessum áætlunum og hugsanlegum áhrifum þeirra á þróun búsetu í landinu lýst.

*Fimmta og síðasta bók ritsins; Þróanir seinni tíma,* lýsir nýjum hugmyndahræringum

við aldamótin 2000 og hvernig þær eru að leiða til all mikilla breytinga á því hvernig stærstu bæirnir og byggðasvæðin í landinu eru að þróast.

Bókin *Skipulag byggðar á Íslandi* gefur

því yfirlit um sögulega þróun byggðarinnar,

en jafnframt kynnir hún fyrir lesandanum

hin fræðilegu tók skipulagsfræðinnar

og hvað það er sem einkum mótar byggð.

Öll tókum við á einn eða annan hátt þátt í

mótun framtíðarinnar og almenn þekking

í landinu á mikilvægi þess að

byggðamynstrið

og byggðirnar séu vel mótaðar er forsenda þess að vel takist til um að búa þjóðinni sem best búsetuskilyrði í landinu í framtíðinni.

Með riti þessu gerir Trausti Valsson öllum sem áhuga hafa kleift að fá góða yfirsýn um skipulagssögu Íslands og þar með þróun byggðar hér á landi.

Bókin er gífurlega efnismikil og full af fróðleik. Hafi Trausti mikla þökk fyrir það þrekvirki að koma þessari frábæru bók á prent.



Ár: Tímanir Mál og menningar I. 2006

Sigríður Kristjánsdóttir

## Hvernig á að búa á Íslandi?

Trausti Valsson: *Skipulag byggðar á Íslandi. - Frá landnámi til líðandi stundar.* Háskólaútgáfan 2002.

Eins og nafnið bendir til er *Skipulag byggðar á Íslandi. Frá landnámi til líðandi stundar* yfirlitsrit fyrir bæði leika og lærða um skipulagsmál á Íslandi og fæst við samspil manns og lands allt frá upphafi landnáms til nútímans. Í rauninni er þetta nokkurs konar kennslubók í því hvernig á að búa í þessu blessaða landi okkar. Trausti Valsson er prófessor í skipulagsfræði við Háskóla Íslands; hann hefur skrifað mikið um skipulagsmálefni og verið brautryðjandi í umræðu um þau á Íslandi. Mikil þörf er á umfjöllun um skipulag hér á landi og því fengur að þessari bók. Hún vekur lesandann til umhugsunar um þá þætti sem hafa haft og munu halda áfram að hafa áhrif á skipulagsmál á Íslandi.

### Söguleg nálgun

Trausti skoðar þróun búsetuformsins út frá því hvar maðurinn hefur valið að búa á þessu harðbýla landi. Landið var numið á seinni hluta 9. aldar og til eru vel skráðar heimildir um komu landnámsmanna og hvar og hvernig þeir völdu sér bústað. Þetta er upphafspunktur bókarinnar. Smám saman lærðu menn að lesa landið og velja sér bústað út frá því þar sem best hentaði. Í kjölfar iðnbyltingarinnar breyttist samfélagið nánast á einni nóttu. Menn misstu hæfileikann til að lesa landið og ofuráhersla var á að með bættri tækni gæti maðurinn sigrað náttúruna. Því miður hafa orðið nokkur alvarleg slys þegar fólk byggir á landsvæðum sem ekki eru til þess fallin. Í bók sinni vill Trausti benda lesendum á nauðsyn þess að þekkja og kunna að lesa landið áður en það er brotið undir byggð.

Bókinni er skipt í fimm hluta, sem hver fjallar um tiltekið viðfangsefni.

Náttúrufarslegum forsendum eru gerð skil í fyrsta hluta bókarinnar. Ísland er jarðfræðilega ungt land og innri og ytri öfl vinna stöðugt að myndun þess. Því er brýnt að þekkja mótunaröflin sem hafa skapað landið til að skilja betur

megineinkenni þess og landslagsins sem verið er að vinna með og að þau hafa áhrif á þróun byggðarinnar. Þekking á náttúrunni er ein af grunnforsendum um við vinnslu á skipulagi á okkar tímum.

Annar hluti bókarinnar snýr að byggðarmótun. Í framhaldi af þeim ramma sem náttúrufarslegar forsendur skapa byggðarmynstrinu ræðir Trausti áhrif annarra þátta. Hér fjallar hann um ýmis mynstur og kerfi og veltir upp spurningum um hvort og þá hvernig þau hafi haft áhrif á þróun byggðar á Íslandi. Umfjöllun hans er víðtæk og hér skulu einungis nefnd nokkur af þeim atriðum sem hann fjallar um: verslunarmynstur, valdakerfi, trúarkerfi, samgöngumynstur, útgerðarmynstur, menntakerfi, og loks veltir hann fyrir sér erlendum áhrifum.

Skipulag bæja og svæða er yfirskrift þriðja hlutans. Í upphafi er fjallað um ólík búsetuform og upphaf þéttbýlismyndunar á Íslandi. Skipulagsstigin eru kynnt til sögunnar. Þá kemur langur og greinargóður kafli um sögulega þróun Reykjavíkur. Upphafi borgarinnar, vexti, áhrifaþáttum og stöðunni í dag er lýst í máli og myndum, auk fjölda korta, skipulagsuppdráttar og skýringarmynda. Þá eru einnig tekin dæmi af öðrum bæjum, til dæmis Ísafirði. Þessum hluta lýkur á umfjöllun um svæðisskipulag og tekin eru dæmi víðsvegar að af landinu.

Fjórði hluti bókarinnar fjallar um þróun kerfa á landsvísu. Ræddir eru þættir sem þurfa að liggja fyrir við skipulagningu landsins og uppbyggingu samfélagsins alls. Þá fjallar hann um atriði eins og nýtingu náttúruauðlinda, sjálfbæra þróun og ferðamennsku sem oft tekur yfir stór svæði og liggur þvert á mörk sveitarfélaga. Loks veltir Trausti fyrir sér hvort ekki sé kominn grundvöllur til að vinna að sérstöku skipulagi fyrir þessi málefni hvert um sig.

Í síðasta hlutanum er fjallað um þróun á seinni tímum og í framtíðinni. Með tímanum breytist samfélagið, einnig lífsstíllinn og áherslurnar í skipulagsmálum. Rætt er um helstu hugmyndahræringar við aldamót, nýjar áherslur og möguleika nýrrar þekkingar og tækniframfara.

Í bókinni er fjöldi uppdráttar og 1250 myndir, orðalisti og skipulagsmanntal.

Eins og Trausti segir sjálfur í innganginum að bók sinni er þetta ekki sagnfræðirit. En það er mikið þrekvirki að skrifa svona bók og ekki öllum gefið. Trausti er mjög hugmyndaríkur, og hann hefur hæfileika til að vekja fólk til umhugsunar um umhverfi sitt. Af hverju er það eins og það er? Þarf það að vera þannig? Gæti það ef til vill verið allt öðru vísi en það er? Og hvernig er þá best að það sé? Bókin er því góð og nauðsynleg lesning fyrir alla sem vilja setja sig inn í skipulagsmál á Íslandi. Í hana má sækja grundvallarþekkingu og hún opnar augu lesandans fyrir því hve víðtækt og þverfaglegt viðfangsefni skipulagsfræðin er. Vonandi verður hún til þess að fleiri geti tekið upplýstar ákvarðanir um mótun byggðar á Íslandi í framtíðinni. Vandað skipulag er grunnurinn að heilbrigðu og lifandi samfélagi.

Úr AUS 1. tbl. 2004

Halldóra Arnardóttir

# Ritdómur um bókina Skipulag byggðar á Íslandi



gefna út af Háskólaútgáfunni (2002).

Þéttbýli vex í sífellu en sömuleiðis fjölgar byggingum án samhengis við umhverfið. Loforð Nútímastefnunnar um að auka gæði borgarskipulaga með hagræðingu og endurteknum lausnum reyndust hrein mistök. Í stað þess að búa til fastheldnar reglur eða leita afmarkana, fer samfélag nútímans fram á skipulag sem er sveigjanlegt og opið. Skipulagsfræðin verður að verkfæri sem við nýtum okkur til þess að öðlast betra umhverfi, ekki aðeins til þess að uppfylla þarfir heldur líka fyrir andlega vellíðan.

Virk umræða um áhrif umhverfisins er því mjög áriðandi. Bók Trausta Valssonar Skipulag byggðar á Íslandi. Frá landnámi til líðandi stundar (2002), sem er nýkomin út á ensku undir nafninu Planning in Iceland, From The Settlement to Present Times með formála eftir Sir Peter Hall, mætir þessari þörf. Hún er mikilvægur liður í því að opna augu fólks fyrir því að byggingar standa ekki einar í umhverfinu, heldur fá áhrif frá og hafa áhrif á það sem í kringum þær er.

**Ágúst H. Bjarnason: Ritdómur, Mbl. 4. jan. 2003:25**

## **Skipulag byggðar á Íslandi – Frá landnámi til líðandi stundar**

**Höfundur: Trausti Valsson. 480 bls. Háskólaútgáfan, Reykjavík 2002**

Það er ekki lítið í fang færzt að taka saman yfirlit yfir skipulag byggðar á Íslandi allar götur frá landnámi til líðandi stundar. Fram til þessa hefur almenningur ekki átt greiðan aðgang að upplýsingum um skipulag og framvindu byggðar hér á landi og má því segja, að hér sé um brautryðjendaverk að ræða. Vissulega hefur margt verið ritað um sögu byggðar og ýmsar greinagerðir samdar um það efni, en það hefur ekki verið sett fram á jafn heildstæðan hátt áður og í fræðilegu samhengi.

Að hluta til er bók þessi í ætt við kennslubækur, því að hún fjallar á margan hátt um aðferðir skipulagsfræðinnar. Að öðrum þræði er hún sagnfræðirit, því að rakin er saga byggðapróunar í landinu, en einnig er skyggnt fram á við.

Bókin skiptist í fimm meginkafla. Í hinum fyrsta er rætt um landið og náttúruna sem hið mótandi afl. Þá er fjallað um hin fyrstu skref í byggðarmótun og gerð grein fyrir grundvallaratriðum, sem þar ráða. Í þriðja meginkafla, sem er sýnu lengstur, er farið nákvæmlega í skipulagsþróun bæja og óbyggðra svæða. Í fjórða kafla er þróun kerfa á landsvísu gerð ítarleg skil og í fimmta og síðasta meginkafla er lítið til lengri tíma og síðari tíma þróun gerð að umtalsefni.

Bókin er geipilega efnismikil og ótrúlega víða komið við. Sambúð lands og þjóðar er höfundi hugleikin og hann bregður upp mörgum myndum af, hvernig náttúran hefur haft áhrif á búsetu. En það er fleira sem kemur til, því að atvinnuhættir, samgöngur og félagsleg atriði hafa ekki síður haft áhrif. Þá leggur höfundur mikið upp úr mati á stöðu og möguleikum þéttbýlis og strjálbýlis vegna allrar þeirrar umbyltingar, sem er að verða í allri gerð þjóðfélagsins.

Höfundur færir margvísleg rök fyrir því, hvernig skipulag getur nýtt sem verkfæri til þess að finna út og greina hvað er að gerast í búsetuþróun. Á grundvelli slíkrar greiningar megi síðan bregðast við á skynsaman hátt og skapa ný tækifæri. Því miður hefur víða margt farið í handarskolum í skipulagsmálum eins og víða er réttilega bent á.

Ekki er ósennilegt, að ýmsir hafi sitthvað að athuga við ýmsar staðhæfingar, sem fram koma í þessu mikla riti. Höfundur er óhræddur við að segja skoðun sína og hann bendir á fjölmörg atriði, sem sennilegt er, að fæstir hafi hugleitt; því verður þessi bók án efa veigamikill umræðugrundvöllur í náninni framtíð. Það er laukrétt hjá höfundi, að því fer fjarri, að Reykjavík geti kallazt vistvænn bær. Stundum sýnist þó sem of mikillar einföldunar gæti í

umfjöllun og of viðtækar ályktanir séu dregnar af einstökum atburðum. Má benda á, að heildarfjöldi býla á afmörkuðu svæði, til dæmis í einum dal, segir næsta lítið um búskaparsöguna, því að býlin voru ekki í byggð á sama tíma. Þá verður að gæta þess, að hlutfall á milli nautgripa og sauðfjár var allt annað á fyrri öldum heldur en síðar varð og afrakstur beitolanda breyttist mjög til hins verra á skömmum tíma. Allt hafði þetta áhrif á búsetu landsmanna. Sums staðar er notkun hugtaka röng, eins og ekki er gerður greinarmunur á trjárækt og skógrækt.

Einnig saknar maður þess, að ekki skuli meira fjallað um þróun skipulagsmála með tilliti til nýbýlalöggjafarinnar (Rauðku) eða sagt frá áformum Nýbyggingarráðs, meðal annars um að reisa 100 þúsund manna bæ í Höfðakaupstað. Frá þessum árum munu vera til margar skýrslur og greinagerðir um viðamikla uppbyggingu á landsbyggðinni, og kanski hafa sumar verið látnar hverfa. Meðal annars samdi einn manna, sem lét mikið til sín taka, ritið »Hvernig byggja skal landið«.

Bók þessi er í stóru broti með mörgum myndum, uppdráttum og kortum. Myndir er því miður mjög litlar og sumar óskýrar, sömu sögu er að segja um sum kortanna að erfitt er að lesa á þau. Nokkrir hnökrar eru í texta, sem auðvelt hefði verið að lagfæra.

Að lokum skal það áréttað, að hér er hnýsilegt rit á ferð, sem mikil vinna hefur verið lögð í, og mun vafalaust teljast til grundvallarrita í þessum fræðum, þegar fram líða stundir. Höfundur á lof skilið fyrir framtak sitt.



MORGUNBLAÐIÐ 139. tbl. bls. 30

LAUGARDAGUR 22. MAÍ 2004

Ágúst H. Bjarnason:

## *Íslenzkt verk um skipulagsfræði á ensku:*

### **PLANNING IN ICELAND – FROM SETTLEMENT TO PRESENT TIMES**

FYRIR rúmu ári gaf Trausti Valsson út bókina *Skipulag byggðar á Íslandi – frá landnámi til líðandi stundar*.

Það verk var að sínu leyti brautryðjendastarf, því að fátt eða ekkert hafði áður verið tekið saman um skipulagsfræði á Íslandi. Nú hefur höfundur ráðizt í það að gefa verkið út á enskri tungu, enda er hér íslenzkt grundvallarrit, sem án efa vekur forvitni erlendra fræðimanna.

Enskri útgáfu hefur lítillega verið breytt, sums staðar hefur texti verið stytur og öðru bætt í, til dæmis nýrri vitneskju um framvindu virkjana í miðhálandinu. Skipt hefur verið um örfáar myndir eða þær teknar út. Að öðru leyti er fylgt frumútgáfu.

Bókinni er sem áður skipt í fimm meginkafla. Í hinum fyrsta er rætt um landið og náttúruna sem hið mótandi afl. Þá er fjallað um fyrstu skrefin í byggðarmótun og gerð grein fyrir meginatriðum, sem þar ráða. Í þriðja kafla, sem er lengstur, er fjallað um þróun skipulags bæja og óbyggðra svæða. Í fjórða kafla er

þróun kerfa á landsvísu gerð skil og í fimmta og síðasta meginkafla er litið til lengri tíma og síðari tíma framvinda gerð að umtalsefni.

Í umfjöllun um bókina á sínum tíma (Mbl. 4. jan. 2003) var nokkrum ábendingum komið á framfæri, en það verður ekki endurtekið hér. Á hinn bóginn má benda á, að frásögn og umfjöllun er víða mjög einskorðuð við innlenda atburði, sem útlendingar eiga ef til vill erfitt með að skilja til hlítar. Sums staðar hefði verið full þörf á að rekja frásögn í stærra samhengi en hér er gert.

Letrið á ensku útgáfunni er ívið smærra en á hinni íslenzku, svo að ekki hefur þurft að hnika til kortum og myndum, nema lítillega á stöku stað. Ekki getur sá, sem hér heldur á penna, lagt dóm á þýðinguna, en hún virðist gerð af nosturssemi.

Með bók þessari er lagður grunnur að því að kynna íslenzk skipulagsfræði á erlendum vettvangi. Hún er til sannindamerkis um það, að íslenzk fræðirit eiga sum hver erindi út fyrir landsteinana ekki síður en skáldverk. Það er næsta víst, að margir erlendir skipulagsfræðingar geta sótt í hana bæði sögulegan og fræðilegan fróðleik, sem þeir hafa ekki haft aðgang að áður. Ensk útgáfa markar því ákveðin og ánægjuleg tímamót.

## Samantekt á ævistarfinu í bók

**Trausti Valsson hefur tekið saman veglegt rit *um sögu skipulags á Íslandi frá landnámi til okkar daga. Hann segir margt gott hafa verið gert en deilir á ferkantaða hugsun Íslendinga og ofurtrúna á bílinn.***

SKIPULAGSMÁL „Það má að sumu leyti segja að þetta sé samantekt á ævistarfi mínu,“ segir Trausti Valsson um bók sína Skipulag byggðar á Íslandi – Frá landnámi til líðandi stundar. Trausti lauk námi af skipulagslínu TU í Berlín árið 1972 og doktorsnámi í umhverfisskipulagi við UC Berkeley 1987. Hann fékk hlutadósentstöðu við HÍ 1988 og var skipaður fyrsti prófessor í skipulagsfræði við HÍ árið 2000. „Ég hef kennt skipulagsfræði við Háskóla Íslands í 14 ár, haldið þúsundir fyrirlestra um þessi málefni og safnað saman miklu af myndefni og öðrum gögnum. Þá hef ég skrifað níu aðrar bækur um skipulagsmál og fjölda greina. Margt af þessu er óaðgengilegt og alls ekki allt á sama stað þannig að ég stóð frammi fyrir því að láta þetta liggja í möppu eða taka saman myndarlegt heildarrit.“

Trausti rekur skipulagssögu landsins allt frá landnámi. „Ég ákvað að draga rammann vítt til að fá góða yfirsýn og það er skemmtilegt að skoða hvernig byggðin mótast frá fyrstu tíð. Byggðarmynstrin byrja að myndast snemma og mörg halda nánast alltaf velli og þessi sagnfræðilegi bakgrunnur gerir okkur því kleift að skilja samtímann betur.“

„Norðurlálfumenn hafa vissa tilhneigingu til að vera svolítið ferkantaðir. Við sjáum þetta hér, í Svíþjóð og í Noregi. Úthverfakjarnar og steinsteypukumbaldar eru ekki mikið fyrir augað, ólíkt því sem við höfum séð á ferðalögum okkar um Ítalíu og Spán, þar sem þetta er miklu safaríkara og reynt að gefa húsum sál. Við höfum vísi að þessu í gamla miðbænum.“

Trausti deilir á ýmsar heilagar kýr í bókinni og gagnrýnir meðal annars mikilvægi bílsins í borgarskipulaginu.

„Það er varla hægt að lifa lengur án bílsins og bíllausir, unglingar og aldraðir, eru í slæmri stöðu. Það er svolítið skrítið að félagshyggjuflokkar skuli ekki vekja athygli á þessu þar sem hér er í raun um félagslegan harmleik að ræða.“

*thorarinn@frettabladid.is*



## VERKTÆKNI

10. árg., 2004. 6. tbl. bls. 6

### „Skipulag byggðar á Íslandi“ gefin út á ensku

Bókin „*Planning in Iceland - From the settlement to present times*“ er þýðing og endursögn Trausta Valssonar á bók hans *Skipulag byggðar á Íslandi - Frá landnámi til liðandi stundar*. Sir Peter Hall skrifaði formálann að ensku útgáfunni.

Um er að ræða fyrsta yfirlitsrit yfir hið manngerða umhverfi á Íslandi. Ritinu er skipt

í fimm hluta eða „bækur“ til að undirstrika sérstöðu þeirra. Bók 1 fjaliar um náttúruna sem hið mótandi afl í þróun byggðarinnar. Bók 2 nefnist Fyrstu skref í byggðamótun, og útskýrir þau lögmál sem eru að verki í byggðamótun. Bók 3 er lengst, og fjallar um Skipulagsþróun bæja og svæða. Bók 4 lýsir síðan þróun kerfa á landsvísu og loks fjallar bók 5 um þróun á seinni tímum. Þar er hugmyndahræringum við

upphaf 21. aldar lýst

og hvernig þær hafa áhrif á hvernig stærstu bæirnir og byggðasvæðin í landinu þróast. Í

bókinni eru fjölmargar myndir og uppdrættir.

Trausti Valsson lauk námi af skipulagslínu Arkitektadeildar TU í Berlín 1972. Starfaði síðan í rúm sex ár við Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar, m.a. við Grænu byltinguna

og gerð aðalskipulags fyrir Úlfarsfellssvæðið.

Stundaði doktorsnám í umhverfisskipulagi við UC Berkeley og lauk prófi

1987. Fékk hlutastarf sem dósent við verkfræðideild

Háskóla Íslands 1988 og var

skipaður prófessor við sama skóla árið 2000.

Trausti hefur skrifað mikinn fjölda greina um arkitektúr og skipulag og er þetta tíunda bók hans. Hann hefur hlotið verðlaun í mörgum samkeppnum og margskonar aðrar viðurkenningar.

## Formáli

Umræður um byggðapróun og byggðamál hafa lengst af tekið mið af þeim dægurvanda, sem við hefur verið að fást hverju sinni. Framan af 20. öldinni var leitast við að halda byggðinni óbreyttri að mestu með fjárframlögum úr opinberum sjóðum til atvinnuuppbyggingar. Það var ekki fyrr en á síðasta áratug aldarinnar, sem horfið var frá þessari stefnu að verulegu leyti enda fullreynt að hún skilaði ekki varanlegum árangri.

Lítið en lýsandi dæmi um þetta má sjá, þegar gengið er frá Hesteyri við Hesteyrarfjörð í Jökulfjörðum yfir í Aðalvík. Þegar byggðin á þessum slóðum átti í vök að verjast u.þ.b. þegar heimsstyrjöldinni síðari var að ljúka var brugðið á það ráð að reyna að tryggja búsetu á þessu svæði m.a. með því að hefja vegalagningu milli Hesteyrar og Aðalvíkur. Fyrir ofan Hesteyri má sjá leifar af uppbyggðum vegaspotta, sem þeir tóku höndum saman um að afla fjár til á fjárlögum, þeir Hannibal Valdimarsson og Sigurður Bjarnason frá Vigur. Þrátt fyrir þessa viðleitni lagðist byggðin af.

Ein meginástæða fyrir því að haldið var fast í vonlausu byggðastefnu áratugum saman var kjördæmaskipunin, sem gerði það að verkum að landsbyggðin hafði meiri áhrif á Alþingi og þar með á fjárveitingar úr almanna sjóðum en þéttbýlið á suðvesturhorninu. Til marks um þetta eru úrslit þingkosninganna í júní 1937. Þá fékk Framsóknarflokkurinn 24,9% greiddra atkvæða og 19 þingmenn, Alþýðuflokkurinn 19% atkvæða og 8 þingmenn og Sjálfstæðisflokkurinn 41,3% atkvæða og 17 þingmenn. Þessi valdahlutföll á Alþingi hafa breytzt smátt og smátt í takt við breyttan tíðaranda. Þingið og stjórnmalaflokkarnir hafa sýnt mikil hyggindi í því, þótt þolinmæði kjósenda í mesta þéttbýlinu hafi stundum verið að bresta. Hraðari breytingar hefðu leitt til stríðsástands á milli þéttbýlis og dreifbýlis.

Á 20. öldinni var unnið afrek við að byggja upp nútíma þjóðfélag á Íslandi. Það gleymist oft að þetta var fátæk þjóð fram yfir miðja öldina, þótt henni félli stríðsgróði í skaut í nokkur ár. Það er ekki fyrr en eftir 1960, að Íslendingar fara að rétta verulega úr kútnum. Samt varð samgöngubylting á Íslandi á síðustu öld. Það er ótrúlegt hvað gert var á þeim árum í uppbyggingu vega, hafna og flugvalla. Vegir hafa haft gífurleg áhrif á þróun byggðar í landinu og ekki bara á einn veg. Í eina tíð var sagt að vatnsföll væru brúuð til að fólk gæti flutt í burtu. Nú stuðla vegir með varanlegu slitlagi og jarðgöng að því að byggðir, sem voru á fallanda fæti sjá fram á blómatíma á ný.

Á síðustu 50 árum hefur dofnað yfir byggðum Borgarfjarðar, dregið hefur úr búskap eða hann lagður af, þótt búið hafi verið áfram á jörðunum. Hvalfjarðargöngin eru augljóslega að hafa þau áhrif að Borgarfjörður, Mýrar og Snæfellsnes eiga sér glæsta framtíð. Fólkið flytur til baka og eignir

hækka í verði. Sömu þróun má sjá á Árborgar-svæðinu, þar sem öflugt þéttbýli er að verða til.

Það er athyglisvert að sjá, hvað nýjar menntastofnanir hafa haft mikil áhrif á þessa framvindu. Menntaskólar á Ísafirði og Egilsstöðum höfðu sömu úrslitaáhrif á þróun þeirra byggðarlaga og háskólar hafa nú. Ekki er um það deilt að uppbygging Háskólans á Akureyri hefur átt ríkan þátt í að snúa við byggðapróun á Eyjafjarðarsvæðinu. Í Borgarfirði hafa tveir háskólar á Bifröst og Hvanneyri þegar haft grundvallaráhrif á þróun byggðar þar.

Háþróuð tölvutækni og fjarskiptabylting mun hafa mikil áhrif á þróun byggðar á Íslandi á næstu áratugum. Búsetan skiptir ekki jafn miklu máli og áður og leiðir til þess að hluti fólks leitar meira út úr þéttbýlinu frá þeim vandamálum, sem því fylgja. Reynslan af flutningi opinberra stofnana út á landsbyggðina lofar góðu.

Með þessu riti hefur Trausti Valsson lagt grundvöll að því að við Íslendingar öðlumst meiri yfirsýn yfir þau málefni, sem varða þróun byggðar á Íslandi og skipulag hennar. Þær upplýsingar, sem hér hafa verið dregnar saman og höfundur fjallar um frá mörgum sjónarhornum eiga að gera okkur kleift að brjótast út úr þeim dægursjónarmiðum, sem lengi hafa einkennt umræður um þessi grundvallarmál.

Með því að byggja umræður og ákvarðanir á yfirsýn - ekki yfir nokkra áratugi - heldur frá upphafi Íslands byggðar til þessa dags eigum við að hafa burði til að taka skynsamlegri ákvarðanir byggðar á djúpstæðri þekkingu.

Byggðapróun og skipulagsmál landsins alls eru ekki lengur málefni fárra sérfræðinga. Hinn almenni borgari hefur nú aðgang að öllum sömu upplýsingum og þeir m.a. vegna þessa rits. Þess vegna er nú að skapast grundvöllur fyrir því að við þróum ekki bara byggðina eftir uppbyggilegri leiðum heldur líka lýðræðið.

Að þessu viku höfundur þessarar bókar á bls. 373 er hann segir: „Þeirri forræðishyggju, sem ríkt hefur í þjóðfélaginu vilja menn nú fara breyta í átt til lýðræðis t.d. innan skipulagsfræðinnar. Þess vegna munu skipulagsferlar framtíðarinnar stöðugt meira einkennast af því, að þeir verði gerðir gagnsæir og opnir. Afleiðingin er sú, að borgarlýðræðið mun aukast sem og aðgengi almennings að allri ákvarðanatöku um mótun umhverfis síns.

Helztu einkenni svona skipulagsvinnu eru; að kynna verður allar skipulagshugmyndir strax á undirbúningsstigum; að fólki séu sýndir valkostir og að fólki sé jafnvel leyft að láta í ljósi álit sitt á þeim í kosningum eða í einhvers konar skoðanakönnunum.“

Undir þetta viðhorf skal tekið.

Kópavogi 25. Nóvember 2002  
Styrmir Gunnarsson

Uth: Sveifastjórnarmál - 2004  
 29. ág. '04, 7. deil, bls. 17.

Verkfall grunnskólakennara

## Um 45 þúsund nemendur án kennslu

Verkfall grunnskólakennara hófst 20. september sl. eftir að upp úr slitnaði í viðræðum milli samninga- nefnda Launanefndar sveitarfélaga og Félags grunnskólakennara.

Verkfallið nær til um 45 þúsund grunnskólakennara, á aldrinum 6-16 ára.

Þegar þetta er skrifað (22. september)

ber enn mikið á milli deiluaðila og því margt sem bendir til þess að verkfallið gæti reynt langvinnt..

Ítarlega verður fjallað um framkvindu þessa máls og (vonandi) lýktir þess næsta tölublaði Sveitarstjórnarmála.

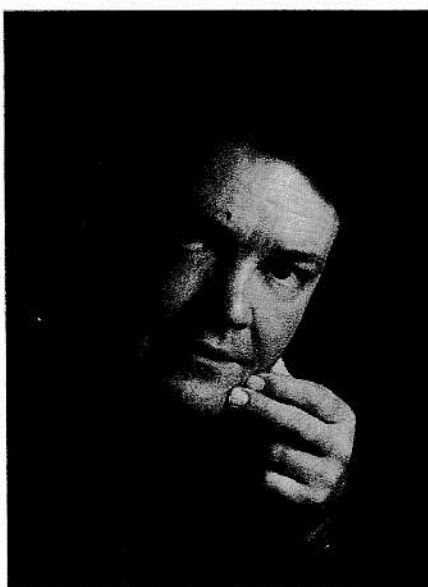
## Þróun byggðar og samfélags

Yfirgripsmikla og fjölfræðilega frásögn er að finna í bók Trausta Valssonar um íslenska samfélagsþróun.

„Skipulag byggðar á Íslandi - frá landnámi til líðandi stundar“ nefndist bók um mótun umhverfis og sögu skipulags hér á landi eftir Trausta Valsson, arkitekt og skipulagsfræðing. Háskólaútgáfan gaf bókina fyrst út árið 2002 en síðan kom hún út á ensku ári síðar með formála eftir Sir Peter Hall. Bókin er að meginefni yfirlitsrit um einkenni umhverfis á Íslandi þar sem leit að er allt til upphafsins til að ná fram skilningi á því hvaða lögmál voru að verki við mótun byggðamynstursins allt frá upphafi þess að talið er að menn hafi fest búsetu hér á landi.

### Náttúruöflin stærstu áhrifavaldarnir

Trausti segir að náttúruöflin séu stærstu áhrifavaldarnir um mótun byggðar á Íslandi og nefnist fyrsti hluti verksins „Náttúran - hið mólandi afl.“ Ritið skiptist í fimm hluta sem höfundur kys að nefna „bækur“ til að undirstrika sjálfstæði hverrar þeirra fyrir sig. Bók tvö nefnist „Fyrstu skref í byggðarmótun“ og er eins og þeirri



Trausti Valsson.

fyrstu ætlað að útskýra þau lögmál sem voru almennt að verki í byggðamótuninni. Í þriðju bókinni og þeirri lengstu, „Skipulagsþróun bæja og svæða“ lýsir Trausti því

hvernig þéttbýliskjarnar landsins mótuðust og þróuðust í árunna rás með tilliti til náttúrufars og mannlífs. Hann segir að þegar nær dregur nútímanum fari að verða til vísar að ýmsum landskerfum og um þau fjallar hann í fjórðu bók, sem hann nefnir, „Þróun kerfa á landsvísi“. Í fimmtu og síðustu bókinni fjallar Trausti um þá þróun er orðið hefur á seinni tíma. Hann lýsir einnig nýjum hugmyndahæringum við aldamótin 2000 og hvernig þær eru að leiða til allmikilla breytinga á því hvernig stærstu bæirnir og byggðasvæðin í landinu eru að þróast.

### Óvenjulegt afrek

Sir Peter Hall fer lofsamlegum orðum um bókina í formála ensku útgáfunnar. Hann segir Trausta m.a. hafa unnið óvenjulegt afrek á sviði fræða. Hann hafi skrifað yfirgripsmikla og fjölfræðilega frásögn af skipulagi eins af ríkjum Evrópu allt frá upphafi til dagsins í dag.

**Láttu heyra vel í þér!**

➤ Veislur ➤ Kynningar  
 ➤ Fyrirlestrar ➤ Tónleikar

**EXTON  
 HLJÓÐ**

HLJÓÐKERFALEIGA // 552 8083

## **PLANNING IN ICELAND *FROM THE SETTLEMENT TO PRESENT TIMES***

*(Exerpts from Book Reviews)*

### **Book review in “Environmental History” Vol. 10, No. 1, by Peder Anker PhD**

“This extraordinary history of Icelandic settlement policies pays tribute to the important role of urban and regional planning. It is a fine piece of scholarship in which Trausti Valsson describes the history of Icelandic landscape management, with an emphasis on more recent planning processes.”

### **Book review in “Planum - The European Journal of Planning on-line” 2004, by Romina Peritore PhD**

“This book portrays how settlements developed by describing the various and ever-changing factors that affected their formation in terms of natural conditions, the economy and level of technology, transportation and social factors. Enormous changes are taking place in society at large, therefore it is essential to consider the future condition of urban and rural areas. Trausti Valsson proposes an innovative vision for the role of planners. ...”

### **“ECPR Newsletter”, Issue 25 – July 2004.**

“This very comprehensive study tracks the development of Iceland in more ways than the title may suggest. Starting with an analysis of geographical, geological and climatic conditions the first part of the book focuses on early patterns of settlement and land use by the early settlers.”

### **Book review in “Raumforschung und Raumplanung”, 4-5/2004, by Axel Priebis**

“Ueberhaupt ist das Buch alles andere als eine nuechtere oder gar distanzierte historische Darstellung. Vielmehr wird das starke innere Engagement des Autoren immer wieder deutlich, wenn er – mit grossem Idealismus und teilweise auch polemischer Schaerfe – seine Unzufriedenheit mit den herrschenden Zeitgeist zum Ausdruck bringt...”

*(“The book is anything but a sober or distanced historical representation. Rather, the strong inner commitment of the author is always clear when he expresses his dissatisfaction with the prevailing zeitgeist - with great idealism and sometimes polemical sharpness...”)*

### **Book review in “Stadtbauwelt” 24/05, by Gudrun Escher**

“Diese wissenschaftliche Arbeit kommt ohne verklausurierte Sprache aus, und ein Glossar, das Planungsstrukturen und Grundsaeetze verstaendlich erlaetert, tut ein Uebrigen.”

*(“This scientific work does not require codified language. A glossary that explains planning structures and principles, does the rest.”)*

### **Book review in “AVS 1. tbl. 2004 by Halldora Arnardottir PhD**

“(The book) is an important vehicle in opening up peoples eyes to the fact that buildings do not stand alone in the environment but are influenced by and have influence upon what surrounds them.”

### **Book review in “Morgunbladid”, May 22, 2004, by Agust H Bjarnason**

“Med bók thessari er lagdur grunnur ad thví ad kynna íslenzk skipulagsfraedi á erlendum vettvangi. Hún er til sannindamerkis um thad ad íslenzk fraedirit eiga sum hver erindi út fyrir landsteinana...” *(“This book provides a basis for introducing Icelandic planning issues abroad. It is a sign of the fact that some Icelandic scholarly books, have a message to give outside the country...”)*



**Book review in “Tímarit máls og menningar”, I. 2006, by Sigríður Kristjánsdóttir**

“...það er mikid þrekvirki að skrifa svona bók og ekki ollum gefid. Trausti er mjög hugmyndaríkur, og hann hefur hæfileika til að vekja folk til umhugsunar um umhverfi sitt.”  
(“... it is a Herculean task to write such a book and only few can do that. Trausti is very imaginative, and he has a talent to awaken people to their environment.”)

**Book review in “Verktaekni” 6. tbl. 9. árg. 2003, by Birgir Jónsson**

“Bókin er gífurlega efnismikil og full af fróðleik. Hafi Trausti mikla thokk fyrir það þrekvirki að koma þessari frábaeru bók á prent.” (“The book is immensely rich and full of material. Trausti is to be thanked for the super human task to publish this outstanding book.”)

**Book review in “Journal of Nordregio”, No 1/Vol 5, 2005, By Hólfríður Bjarnadóttir**

“(The book) forms an important contribution to the Icelandic planning literature and will doubtlessly spark an interesting public and academic debate on planning in Iceland.”

**Book review in “Nordic Notes”, Vol. 9. 2005, by Alaric Maude**

“This is a remarkable book, in that it sets out to understand the evolution of settlement and planning in Iceland from the very beginning of human settlement in that country, a period of just over 1000 years... The book is therefore about much more than planning, and a major theme is how humans adapted to the opportunities and limitations of the Icelandic environment, or at times ignored this experience and made significant planning mistakes.”

***A letter from Prof. Joe McBride of UC Berkeley to Valsson on his new book  
“How the World will change – with Global Warming” (Dec. 2006)***

“Dear Trausti,

Your book arrived today. Thank you so much for it and for your acknowledgement of Michael, Luna, and I. The book is just great! I have not read it "cover to cover" yet, but what I have read and all of the illustrations, poems, diagrams, and maps are terrific. Your style of putting a book together is outstanding. This book should get an award just for its appearance. Every page is so well balanced as is the whole of the book. I think it should get some kind of an award for good writing and book design. I also think it will make a valuable contribution to the field of global warming science and planning.

[http://www.historycooperative.org/journals/eh/10.1/br\\_2.html](http://www.historycooperative.org/journals/eh/10.1/br_2.html)

Go

MAR JAN MAY

◀ 23 ▶

2008 2010 2011

About this capture

11 captures

13 Mar 2005 - 24 Sep 2015

**History Cooperative**

You have full access to this document courtesy of The History Cooperative

Vol. 10, No. 1

Journals

Search

Partners

Information

January 2005


Previous

Table of contents

Next

# Environmental History

Table of contents

 Search Builder

List journal issues

Home

 Printer-friendly formatCopublished by the  
American Society for  
Environmental History &  
the Forest History SocietyPresented online  
in association with  
the History Cooperative© 2005  
*Environmental History*

## Book Review

**Planning in Iceland: From the Settlement to Present Times.** By Trausti Valsson. Reykjavík: University of Iceland Press, 2003. 480 pp. Illustrations, maps, references, index. Cloth \$78.

This extraordinary history of Icelandic settlement policies pays tribute to the important role of urban and regional planning. It is a fine piece of scholarship in which Trausti Valsson describes the history of Icelandic landscape management, with an emphasis on more recent planning processes.

The history of human settlements from ancient times until today is surely a topic familiar to readers of *Environmental History*. What makes the Icelandic case interesting is the rich body of evidence from which the historian can work. The arrival of Norse Vikings was recorded in *The Book of Settlements* (written between 1122 and 1133) and later activity has been carefully written down in various sagas and family chronicles. Today there is not much room for speculation about settlements; especially when the author risks confrontation with Icelandic readers known for their obsession with family heritage. Valsson has done a fine job in maneuvering through the sources. He tells a story of how Vikings first freely chose uninhabited territory that later became the subject of disputes and agreements which mark the origin of planning in Iceland. The subsequent discussion of the Middle Ages, early industrialism, and modernization is rather short in comparison with Valsson's thorough analysis of planning in Iceland after the Second World War. This later period dominates most of the volume, and the choice of focus reflects its importance to changes in the Icelandic environment.

In terms of methodology, Valsson builds his argument on Ian L. McHarg's famous book *Design with Nature* (J. Wiley, 1969). McHarg thought that the natural sciences in general and ecology in particular should play a vital role in understanding the past and suggesting future landscape usages. If ecology played a vital role in planning, McHarg argued, landscape designers would contribute to a closer relationship between the settlers and their environment. In Valsson's book, the central theme is also the importance of unity between humans and

17.

[http://www.historycooperative.org/journals/eh/10.1/br\\_2.html](http://www.historycooperative.org/journals/eh/10.1/br_2.html)

11 captures

13 Mar 2005 - 24 Sep 2015

nature. He uses his rich historical knowledge to suggest ways in which the lives of people and the environment could be in greater harmony. Valsson is also inspired by the various regional development plans that emerged in Iceland in the 1960s and 1970s, along with subsequent plans for nature conservation and greater environmental sustainability.

Some of the most intriguing pages in the volume suggest how past experience in landscape management can offer ways to improve the planning of oceanic environments. Fishing is a key industry in Iceland, and numerous Icelandic trawlers are hardly known to the neighboring nations for sustainable harvesting of the fish stock. Valsson's suggestions for how one can extend experiences from landscape planning into the management of ocean environment is both timely and convincing.

On the critical side, the book could have paid more attention to the social resistance to planning processes. The voices of those whose settlement and land usage have been controlled by bureaucratic experts also deserve a place in the history of planning. This is not to say that Valsson has not written a first-rate study. It should find its way into university and college libraries as the standard history and reference tool about planning in Iceland.

**Peder Anker** received his PhD in the history of science from Harvard University in 1999. He is currently a research fellow at the Center for Development and the Environment at the University of Oslo, Norway. He is the author of *Imperial Ecology: Environmental Order in the British Empire, 1895–1945* (Harvard, 2001).

Content in the History Cooperative database is intended for personal, noncommercial use only. You may not reproduce, publish, distribute, transmit, participate in the transfer or sale of, modify, create derivative works from, display, or in any way exploit the History Cooperative database in whole or in part without the written permission of the copyright holder.

January 2005

Previous

Table of contents

Next

18



**HALLDORA ARNARDOTTIR:**  
**A Review of the Book**

**Planning in Iceland,**

from the Settlement to Present Times,  
published by the University of  
Iceland Press (2003). FROM:

AVS Issue 1 2004

Built-up areas are constantly increasing, and buildings out of context with the environment are also on the increase. The promise of the Modern Movement to increase the quality of urban plans through planning and repetition proved to be a total mistake. Instead of inventing firm rules or seeking definitions, modern society requires planning which is flexible and open. The planning discipline becomes a tool that we use to create better environment, not only to fulfill needs but also for spiritual well-being.

Active discussion about the influence of the environment is therefore very important. The book by Trausti Valsson, Planning in Iceland from the Settlement to Present Time (2002) with a preface by Sir Peter Hall, meets this need. It is an important vehicle in opening people's eyes to the fact that buildings do not stand alone in the environment but are influenced by and have influence upon what surrounds them.

## Planning In Iceland - Review

by [Romina Peritore](#)

PLANUM - The Journal of Urbanism

In his book, Trausti Valsson analyses the development of settlements and urban areas, in Iceland, from 874 to the present-day. It is a comprehensive study of the evolution of human habitat in relation to the forces of nature. Iceland is a country with a low population density, characterized by considerable variations in topography, a wide variety of natural resources, which is undergoing economic and social transformations. As a result, the author analyses the history of planning from its beginnings from a broad geographical and historical context.

Valsson's study is not only a valuable contribution to the scientific community because it is a well-written encyclopaedic history of Icelandic planning practices, but also because of the country of reference. Iceland, with its unique features, exemplifies the interaction between society, nature and urban planning. Its economy is booming. It has an abundance of hydro and geothermal energy and Reykjavik (the capital) has a young and dynamic population. *Planning in Iceland* provides insight into the country's development as well as an overview of how human settlement has evolved and where it may be heading in the future. Valsson's study is enriched by a selection 1250 pictures and maps and is very well referenced.

This book creates a link between the latest scientific knowledge and the "How to" of planning settlements. In the first two sections the author outlines how the cohabitation of man and land has evolved in Iceland. Various types of natural features and processes shaped this country's settlement. From the experiences of Iceland we learn that the integration of humans and nature needs to be studied in detail to avoid waste and environmental disasters.

As the reader progresses in this book, he or she discovers the first steps in the creation of settlements and the development and planning in Iceland. The study of the history of settlements and the investigation of the *raison d'être* of urban areas teaches us a great deal about their organization. By studying the links between the types of activities and the structure of settlements, we may learn which elements of today's settlements might decline, which locations have potential and which of these are expected to shape future social, economic and physical landscapes. According to the author, choices about urban development in the future should be based on a concrete understanding of the land and its man-made structures. To this end, Valsson believes that various disciplines such as, architecture, engineering, planning, landscape architecture, geography and ecology should be integrated in the creation and implementation of a future vision.

Furthermore, in the author's opinion, the general public, as well as several other actors, should have a basic knowledge related to the task of planning settlements and urban areas. There are several examples in his book on how planning ideas are created, both in Iceland and in other countries. For this reason, the reader can understand how a vast number of ideas influence the built environment's development. As the author underlines: "One of the most important goals in planning is to get the public and politicians to participate in planning matters. (...) The most common misunderstanding is that to plan means that an attempt is being made to fixate everything and to make arrangements standardized and inflexible. This, however, is simply bad planning. Good planning opens opportunities, creates possibilities and makes it possible to keep things open and flexible. Good planning works against the ruler and softens the appearance of settlements (p.16)". He insists that Planners should listen carefully to what people say. Planners should try to understand the wishes and needs of their community to produce workable

This is a review for:

[Book] [PLANNING IN ICELAND](#)

[From the settlement to present times](#)

by Trausti Valsson

solutions. They should help to make regulations more flexible and prepare plans for a suitable use of the built environment.

The history of Iceland is marked by the arrival of its first settlers to a country, which was virtually uninhabited. As time passed, the settlements' structures continually underwent changes. In fact, there was almost no formal societal organization in Iceland; with time larger social structures started to crystallize within various areas and a relationship formed between the *godar*, who was both chieftain and priest and farmers. This led to the establishment of a state in which the family has remained the backbone of Icelandic society.

This book portrays how settlements developed by describing the various and ever-changing factors that affected their formation in terms of natural conditions, the economy and level of technology, transportation and social factors. Enormous changes are taking place in society at large, therefore it is essential to consider the future condition of urban and rural areas.

Trausti Valsson proposes an innovative vision for the role of planners. They "(...) should be regarded as advisors who prepare the necessary data for the public, politicians and companies in order to facilitate the search for and study of paths to the future (p.427)".

**Romina Peritore**, PhD student in the Department of Urban Policies and Local Development of the Faculty of Architecture at the Università di Roma Tre.



[PLANUM MAGAZINE](#)

[PLANUM PUBLISHER](#)

[IBIDEM\)](#)

[News & Calls](#)

[Journals & Books](#)

[About & Proposals](#)

[Planum Association](#)

[Support Planum!](#)

Search

Newsletter subscription:

your email

**Planum**

*The Journal of Urbanism*

ISSN 1723-0993

owned by

[Istituto Nazionale di Urbanistica](#)

published by

[Planum Association](#)

supported by

[Istituto Nazionale di Urbanistica](#)

[Società Italiana degli Urbanisti](#)

[Scuola di Architettura e Società Politecnico di Milano](#)

[Dipartimento di Architettura e Studi Urbani Politecnico di Milano](#)

[Dipartimento di Architettura Università degli Studi di Roma Tre](#)

RSS feeds:

[RSS\] Journals & Books](#)

[RSS\] News & Calls](#)

Browsing this web site you accept technical and statistical cookies. [\[ more info \]](#)

[RSS\] PLANUM PUBLISHER](#)

21.

## Book Reviews

**Planning in Iceland from Settlement to the Present Time, Trausti Vallson, 2003, Reykjavik, University of Iceland Press, ISBN 9979-54-567-4, 480 pp.**

Professor of planning at the University of Iceland in Reykjavik Trausti Vallson has published an impressive book entitled "Planning in Iceland from Settlement to the Present Time". The large format - almost A4 size - and double column provides room for a large number of illustrations from the size of a stamp to that of a double page. Unfortunately, the illustrations are unnumbered, but a list in the back of the book tells us there are around 975, most of them black and white and a minority being coloured. Most of the illustrations are of good to acceptable quality, although some are marred by bad reproduction or extreme reduction in size.

The book starts with an introductory chapter where the subjects of the book are presented and where basic planning theory is referred to, emphasizing the importance of the interaction of the natural environment with the built environment - living, industries, occupations, settlements and the accompanying infrastructure in the widest sense. It is specific to Iceland that the forces of nature are more prevalent than in most other countries. The introduction ends with a section on "The Need to Dig Down to the Roots" emphasizing the importance of a profound scientific understanding of the historical development and action of nature as well as of society and social life. This justifies part of the title, "- from Settlement to Present Time". Based on the above, the book is organized into five "Books".

"Book One" deals with "Nature and the Forces Shaping the Country". The internal forces are related to the mega-tectonic pattern of ocean floor spreading, where Iceland, globally seen, represents the only larger onshore localization of a mid-oceanic ridge

forming dry land by intensive volcanism. The external forces - the climate and the ocean - are responsible for the dissection of the country and formation of the detailed morphology as well as the secondary dynamics of the landscape. The section also deals with natural resources and the different natural hazards - primarily volcanic eruptions, earthquakes, and the specifically Icelandic phenomenon of floods due to subglacial volcanic eruptions as well as more common floods, avalanches and landslides. The section ends with considerations about the "Adaption of Settlements to Nature" based on the Ian McHarg "Design with Nature" philosophy.

"Book Two" is a historical approach to settlements starting from the first colonisations in 874 to the present. It is an interesting account of the development of agriculture and the growing organisation of the society based on the godars - the pre-Christian priest chieftains. The importance of transportation routes between the farms and later related to the coastal fishing spots is described.

"Book Three" is far the most voluminous and is devoted to urbanisation and a discussion of the causes for its much later appearance in Iceland compared with most other countries. Reasons given include the very low population density, the dominance of agriculture and the scattered fishery. The early development of the city of Reykjavik started in 1786, when a trading license was granted by the Danish king representing the colonial power. As Reykjavik developed into a capital city with true urban features proper town planning became urgent. This took place during and after WW I. The first master plan (1927) made room for a grandiose symmetric arrangement of public buildings, but was otherwise a failure because of economic -crises. WW II further represented a stagnation with scattered haphazard English military installations.

At the end of the 1950's, Danish planners - Peter Bredsdorff and Anders Nyvig (their portraits in the



book are of such bad reproduction that it would have been better to do without them) were selected by the Icelandic authorities to propose a plan for the expansion of the town in different directions. The plan included a harbour, industrial areas and a location of a new airport as well as extensive residential areas and the major overall traffic systems. The planning sketch was accepted by the authorities, however, but was never entirely realized mainly because of heavy grass roots resistance. Later master plans represent thorough revisions. Finally, the section deals with the regional planning in the capital area, the most densely populated area in Iceland (80 % of the population), now including several other urban structures and a large modern international airport. An interesting account on the planning of other towns in the country and regional planning in Iceland as a whole is also included.

The description of the development of planning in Reykjavik and surroundings is, in many ways, paradigmatic for the obstacles and the conditions faced in planning and for the public and political side of the process.

“Book four” is devoted to the “Development of Systems on a Country Scale” i.e. the superior national plans and sector planning in Iceland. Here the “Nature Conservation Plans” and the “National Plans for Sustainability” largely constitute the environmental protection planning of other countries including the management remedies as for instance EIA (Environmental Impact Assessment) and so on. A National “Plan for Tourism” seeks to meet the increasing number of visitors to the country and a “Frame Plan for Energy Production” is remarkable in that it exclusively employs renewable energy systems as hydroelectric power and geothermal power production and hot water supply for domestic heating. Coastal zone planning and management, which is a field of growing importance in most other countries, is in Iceland a “Planning for Ocean Areas” thus signalling the importance of the sea as a resource area for the Icelanders. It does not however only cover fishery planning and regulation but also the marine environment, dredging, traffic, oil prospecting etc. Finally, the section deals with the “Steps Towards a National Plan” and the integration of the different levels and sectors of planning.

The heading of “Book Five” is “The Developments of Today”. It is an analysis of the views and visions that

now have the largest influence on how contemporary society is changing. This is seen in the perspective of the changes that already occurred during the 1900’s i.e. the change from a nation based on agriculture to one based on fisheries with accompanying harbours and urbanisation. It is claimed that the cities are now facing a renaissance as centres of the information society as well as service society. The chapter deals with quality of life planning as opposed to the former functionally central planning, and to meet the higher environmental standards. Again Reykjavik is analysed in terms of the new trends in planning and society and the increase in and concentration of the population as well as economic perspectives. Likewise other regions of the country are considered.

The two final pages attempt to draw a picture of “a new understanding of creating human habitats”, which it is claimed is meant to be the central motif of the book. “The forming of the human habitats” is presented as an analogy to “the forming of natural habitats”. It is claimed that natural science has created a *rather clear picture of how the various life forms were created on earth*, from primitive to complicated ecosystems. It may be a useful starting point in the analyses of the planning process, however, it is a rather simplistic one seen from the standpoint of a scientist, in this case a geologist. Nonetheless, the understanding of the dynamics of settlements and the society in a historical time frame is paramount together with an assessment of today’s situations and the future possibilities based on thorough analyses. Any planning should, as stated, be balanced with the democratic principles and be environmentally sustainable.

The end of the book has a number of useful indexes, extensive references, an index of terms etc. as well as a list of planners in Iceland accompanied by short CVs and their portraits.

The book is an impressive work, which demonstrates an intimate and detailed knowledge of a widely varied and variegated fields of planning. It is apparently primarily directed towards students and professionals. However, it will certainly also have an appeal to the interested laymen. The numerous case stories and original maps and illustrations will undoubtedly be appealing. In this respect it acts as a - possibly - complete archive of Icelandic planning. A further quality of the book is the more theoretical

and ideological comments and the frequent reference to both political and societal reactions to various planning situations. It is obvious that the book will have general interest internationally and it is thus from many points of view justified that the book now is available in the English language.

**Erling Bondesen**, *Professor Emeritus,*  
*Dept. of Environment, Technology and Social Studies,*  
*Roskilde University*

FROM  
JOURNAL OF  
NORDREGIO  
NO 1 APRIL  
VOL. 5 2005



**PLANNING IN  
ICELAND - FROM  
SETTLEMENT TO  
PRESENT TIMES**

By: Holmfríður Bjarnadóttir

*Planning in Iceland - From Settlement to Present Times.*

*Trausti Valsson, University of Iceland Press.*

Dr. Trausti Valsson is a professor at the University of Iceland and has published several books on the topic of planning in Iceland. In his latest publication, *Planning in Iceland. From Settlement to Present Times*, Dr. Valsson gives an overview of the development of settlements and urban development in Iceland from 874 to the present day. The author addresses spatial planning in its broadest sense, touching upon disciplines such as history, geology, human geography, regional development, urban design and architecture.

The book is divided into five sections each containing a number of different sub-chapters. There is a clear division

in the subjects of the different sections, which can be read separately by those with only a limited or specialised interest in the specific topic.

In the first section Valsson builds upon previous work (in particular *City in Nature - An integrated whole, 2000* and *Land as Resource, 1993*), where he explores the connection and relation between the built and natural environment and presents his theories on the way natural forces have shaped the pre-conditions for human settlement in Iceland. The second section provides an analysis of the natural and societal factors that shape settlement in Iceland, including physical attributions, aspects of governance, religion, transportation, economic and educational systems. In the third section, an overview is given of the evolution of the planning system as a whole as well as of the planning of the different settlements across the country, both with regard to the building of larger agglomerations as well as the development of towns in the countryside and regional planning. Dr Valsson then continues by providing an overview of the development of spatial planning systems on a countrywide scale and concludes by giving an insight into the current planning debate and also presenting his own views on planning in Iceland today.

The book's extensive coverage assembles in one place an impressive wealth of material, (both in written form and in terms of illustrations, maps, photographs and drawings) all of which is presented in an accessible way, and can serve as an introduction or a reference book for those interested in planning in Iceland, as well as a basis for further study.

This scope in content is in a way the major strength of the publication, though paradoxically also its major weakness in some sense also as to some extent its wide scope blurs its focus and makes it more difficult to define its target audience. For the non-Icelandic reader, some of the chapters require background knowledge to make full use of the information provided, both with regard to the geographical area in question and/or the functioning of Icelandic society and the planning system in particular.

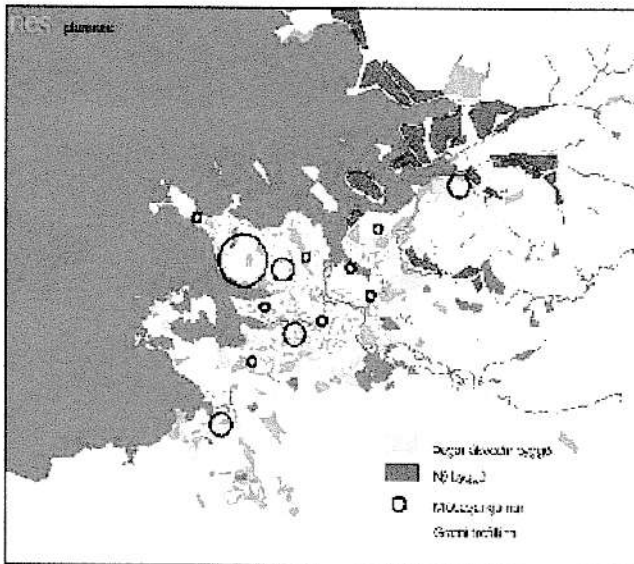
In the introduction to the book, Valsson stresses that one of its tasks is to provide the public with a basic knowledge of planning and "(it) is therefore almost intended to be a textbook for the general public". Furthermore, the author states that particular emphasis has been placed on presenting the material of the book in as straightforward a way as possible. This goal is also reflected in the numerous illustrations that succeed in lightening the weight of the publication, making it much more reader-friendly, though this is achieved, to some extent, at the expense of its academic credence.

Throughout the publication, the author expresses personal views and standpoints on "good" and "bad" planning and he combines facts and personal views in an often carefree manner, with limited references to his conclusions in the text. This approach results in often interesting and original points of view and the author has a talent for making pertinent connections between natural, economic and cultural developments and physical changes in settlement patterns, often in quite an ingenious way. It is however in the final section, "The developments of Today", that Valsson is really in his element, giving us a personal reflection on the current state and future of planning in Iceland.

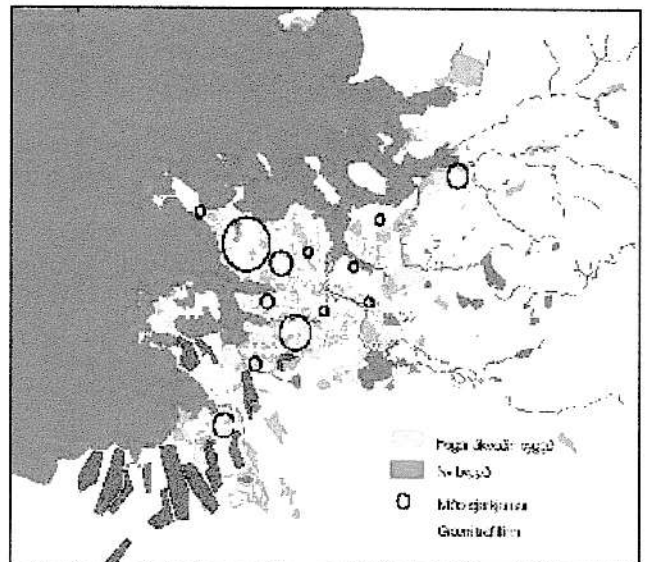
Trausti Valsson should be lauded for his initiative. Compared to the other Nordic countries, research on planning in Iceland remains rather limited, though public debate was stirred recently as a number of planning issues have recently attracted interest nationwide, such as for instance the location of the domestic airport, the hydro-electric power plant at Kárahnjúkar and the revitalisation of Reykjavik's old town, so much so in fact that they have become political bones of contention. Planning in Iceland. From Settlement to Present Times forms an important contribution to the Icelandic planning literature and will doubtlessly spark an interesting public and academic debate on planning in Iceland.



SKOÐUN



Mynd 1. Ef byggðáhróuninni yrði beint í norður myndu byggðasvæði Reykjavíkur verða á Geldinganesi, Álftanesi og á Kjálarnesi.



Mynd 2. Ef byggðáhróuninni yrði beint í suður teygðust byggðasvæðin út í hraunin fyrir sunnan Hafnarfjörð. (Núverandi tillaga fer milliveginn.)

# OPNUN Á NÝRRI FRAMTÍÐARSÝN

FLUGVALLARMÁLID svokallaða samanstendur af tveimur þáttum; þeim sem lýtur að flugvallarvalkostum og þeim sem lýtur að skipulagsmálum í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu. Flugvallarvalkostirnir hafa nú fengið mjög ítarlega umfjöllun í tvo til þrjú mánuði. Núna hefur hins vegar verið ákveðið að ekki verði kosið um flugvallarvalkostina, heldur um skipulagshlíð málsins, og mun umræðan því snúast um skipulagsmálin þær þrjú vikur sem enn eru til kosninga. Þessi grein dregur upp nokkra meginþætti þessa máls á hinum þremur stigum skipulags; svæðis-, aðal- og deiliskipulagi.



Trausti Valsson

Því sem hér er. Þegar haft er í huga að miklar líkur eru á að bensínverð muni fara mjög hækkandi í framtíðinni, sem einnig mun draga úr kaupmætti í hinum vestræna heimi, blasa afleiðingarnar í raun við Rekstur tveggja til þriggja bíla mun verða sífellt þyngri baggi fyrir fjölskyldurnar, jafnvel þótt mikil lenging vegalengda hættist ekki við. Og svo verður að muna að hækkun orkuverðs mun líklega leiða til efnahagsvandamála í heiminu, sem einnig mun þýða minni kaup-

**Við eigum þess kost, segir Trausti Valsson, að hjálpa nýju aldamótakynslóðinni við að mótta samfélag þekkingar og alþjóðatengsla.**

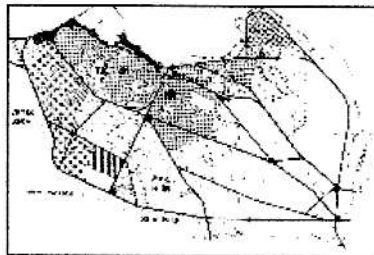
### I. Stada svæðisins í svæðiskipulagi

Á sl. þremur árunum hefur verið unnið að nýju svæðiskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið. Þó að í orði kveðnu hafi verið talað um nauðsyn þess að þetta byggðina hefur kjarkinn skort til að gera röttaekar uppstokkanir og að taka ýmis miðlæg svæði fyrir byggð eins og t.d. flugvallarsvæðið, Bessastadanes, Garðahraun og eyjar.

Þetta hefur leitt til þess að menn tala, þótt ótrúlegt sé, í alvöru um að þenja byggð til norðurs upp í vestráhið undir Esjurótum (mynd 1), eða þá út á flöt hraunin sunnan Hafnarfjarðar (mynd 2).

Afteljingar svona úþpenslustefnu yrðu hörmulegar. Vegalengdir hér á höfuðborgarsvæðinu ykjast geysilega og þar með sá kostnaður og úmaeysla sem eilífum bílaakstri fylgir. Nær ómögulegt yrði að reka ásett-anlegt almenningsvagnakerfi, félagsleg einangrun aldraðra og unglinga ykjast og talið er að þurfi 48 milljarða í stofnbrotningar einar, fyrir svo utan allar aðrar gótur.

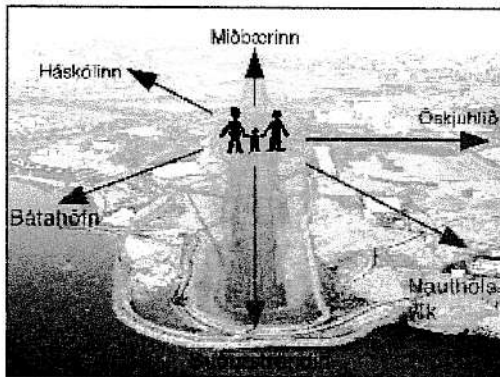
Þessi Los Angeles-gerð af skipulagi er þegar komin í miklan vanda í Bandaríkjunum, jafnvel þó að bensínverð sé þar aðeins um þriðjungur af þess



Mynd 4. Skipulagið frá 1937 gerir ráð fyrir að byggð yrði við Skerjafjörðinn eins konar Ytri-Hringbraut innan úr Fossvogsdal og með ströndinni vestur í bæ.



Mynd 5. Skipulagið frá 1957 gerir ráð fyrir að flugvöllurinn færi. Myndin sýnir flöðabyggð með ströndinni og framan í Óskjuhlíð. Vegakerfið er álfa.



Mynd 6. Byggð á flugvallarsvæðinu byði upp á stórkostlega umhverfi og staðsetningu en á nokkru öðru byggðasvæði í Reykjavík. Orvarnar sýna stuttar gönguferðir til stórkostlegra stada.

ad almenningsi er meinað búseta á bestu svæðunum og vísað út í hús-slagalegan útjadar byggðarsvæðisins, víðs fjarri borgarmiðjunni. Þrjár stofnbrotarir mundu duga til að tengja byggðina við Skerjafjörðinn traustum böndum: Hlíðarfötur í vestur frá Kringlumýrarbraut og hún á flugvallarsvæðið, brú sem lægi yfir Fossvoginn austan Nauthólsvíkur, til Kópavogs (og e.t.v. göng áfram til Garðabæjar), og loks vegtenging frá enda Suðurgötunnar yfir á Álftanesið (mynd 3).

Þessar vegatengingar gerðu flugvallarsvæðið að rúkréttum miðpunktum í þessari vel tengdu miðju höfuðborgarsvæðisins. Aukakostur við þessar vegtengingar er, að allar vegalengdir stótu stytta og jafnframt yrði mjög létt á aðalflásíðunum í umferðinni, þ.e. í Kópavogsgjá, við gatnamótin við Eringilna sem og á Miklubraut og Hringbraut. Þessi afleiðing mundi gera aðkomuna að vesturbænum og miðbænum mun auðveldari en er í dag.

### II. Umekipti í möguleikum í aðalskipulagi Reykjavíkur

Vandi gamla miðbæjarins í Reykjavík er þrenns konar. 1) Þar er ekki nóg pláss fyrir þá starfsemi sem eðlilegt er að teljist til miðbæjarstarfsemi. 2) Hann er að verða aði fjarlægur miðað við hugmyndir svæðiskipulagsins um framtíðarbyggðarsvæði og 3) erlitt er að koma umferð að honum sunnan frá. (Hér hefur því jafnvel komið hugmynd um jarðgöng frá Hringbraut að gömlu höfninni.)

Stór hluti af þessum vanda á frum-sök sína í því, að tilkoma flugvallar í Vatnsmýrinni lokaði fyrir möguleikann á þróun miðborgarinnar til suðurs, út að hinu fögru suðurströnd borgarinnar við Skerjafjörðinn. Annar óskundi sem flugvöllurinn olli var að auka umferðartengingunni til vesturbæjarinnar, sem þegar var komin inn á skipulagsupprátt 1937 (sjá mynd 4), gat ekki orðið að raunveruleika. Á skipulagsuppráttinu frá 1957

er vegurinn með ströndinni enn inni, enda gert ráð fyrir að flugvöllurinn færi (sjá mynd 5).

Í aðdraganda danska skipulagsins frá 1966 var enn gert ráð fyrir að flugvöllurinn færi og bent á þrjú ágæt flugvallarsvæði; í Garðahrauni, á Álftanesi og í Kapelluhrauni. Því miður fékkist ekki niðurstaða í málið, þannig að danska skipulagið hélt flugvellinum og féldi þar með niður vegtenginguna göðu vestur í bæ. Hér kemur gatan Hlíðarfötur fyrst til sögunnar. Hann er sýndur sunnan undir Óskjuhlíðinni, en sveigir síðan (átt að Loftleidáhótelinu og tengist loks Sól-eygjartútu. Um 1996 hvarf Hlíðarfötur út úr skipulaginu en er nú, göðu heilli, aftur komin inn í skipulagstúllög.

Í vegakerfshugmynd frá mars 2000 er Hlíðarfötur sýndur, og einnig frumleg flugvallarvegur, og lægi til vesturs meðfram hótelinu og undir NS-flugbrautina. Þessi vegur er sýndur koma upp mótis við gömlu flugstöðina og sameinast Þorrögötu, en Njardargatan tengdist honum þar. Þorrगतan tengist síðan Suðurgötunni. (Sjá mynd 6.)

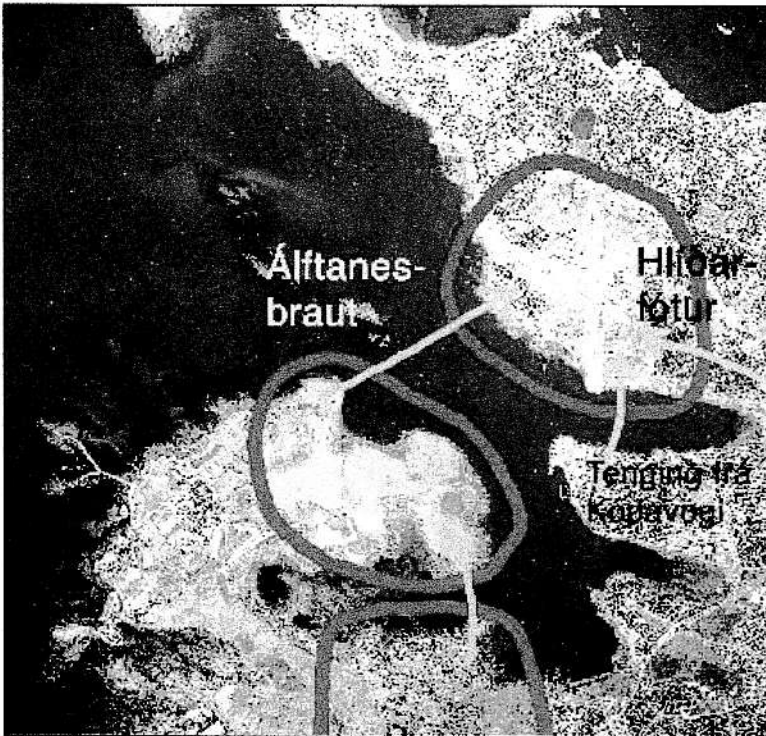
### III. Deiliskipulagshugmynd um flugvallarsvæðið

Mynd 7 sýnir hvernig greinarhöfundur telur rétt að hafa hina nýju vegtengingu vestur í bæ. Er þetta hluti af skipulagshugmynd hans um svæðið. Hætt er við að sveigja Hlíðarföt til norðurs, heldur er honum beint í vestur frá Óskjuhlíðinni. Hér hefur í raun Strandvegurinn gamli og tenging hans við Eggsíðuna verið endurvinin. Munurinn er sá, að vegurinn er ekki látinn eyðileggja tengsl byggðarinnar við ströndina, heldur liggur hann innar í landinu og að hluta þar í göngum. Miðað við legu flugbrautanna fara göngin undir þar sem þær skerst, og koma upp við Þorrögötuuna eins og í fyrrgreindri tillögu. Mismunurinn er sá, að Þorrगतan er framlengd og tengd Eggsíðu.

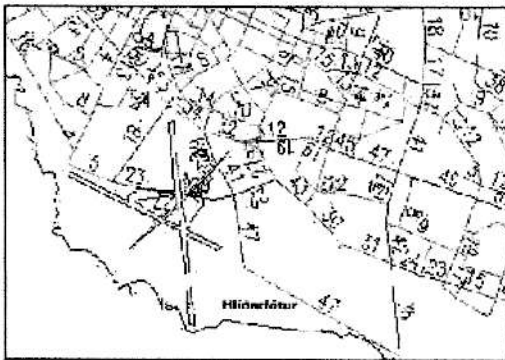
Tengibraut er sýnd til norðurs.

26

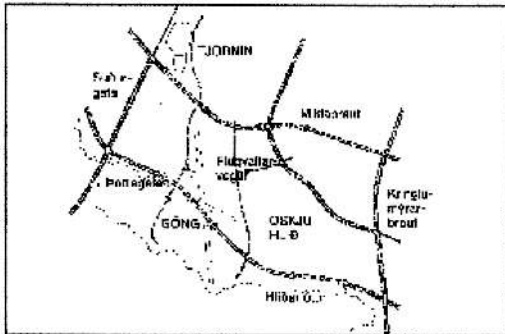
SKOÐUN



Mynd 3. Sveiðis skipulagsgæðingur gerir ráð fyrir stofnbrautinni Hlíðarfötum inn á svæðið og hugsanlegri umferðartengingu frá Kópavogi (og e.t.v. Garðabæ). Alftanesbraut kæmi ef flugvöllur yrði byggður á Lönguskerjum. Myndin sýnir hve stórkostleg byggðasvæði bjóðast við Skerjafjörðinn.



Mynd 6. Vegakerfi sem notað var í útreikningum á umferðarlágti í mars 2000. (Tölurnar: Fjöldi bíla í þúsundum.) Hlíðarfötur er inni og nýr vegur frá Flugvallarvegi undir NS-flugbrautina og að gömlu flugstöðinni.



Mynd 7. Gatnakerfi-fishugmynd TV úr skipulagstillögu hans. Sköpuð er ný veltenging vestur í bæ, sem hægt væri að byrja strax á, því hún lægt í göngum undir flugbrautirnar.

sameinast hún Soleyjargötinni. Hún liggur líka í göngum til að hægt væri að leggja hana áður en flugvöllurinn fer. Það verður svo kostur, að engin gegnumferð sker milli nýja miðbæjar svæðisins þegar flugvöllurinn hefur verið fluttur, því þessar aðalvegir liggja þar í göngum. Önnur NS-tengingur liggur þar sem Hlíðarfötur átti að liggja, norður með Öskjuhljóðinni. Kosturinn við það að hér er ekki lengur stofnbraut, er sá að tengslin á milli byggðasvæðisins og Öskjuhlóar skerast ekki í sundur af himnulausri umferð. Fyrir utan þessa vegi gerir skipu-

lagshugmyndin ráð fyrir að aðrar götur komi aðeins að jafri svæðisins og endi þar í bilageymslum neðanjarðar. Vegna þessa fyrirkomulags yrðu aðeins göngugötur á svæðinu. Þær væru hafðar nógu breiðar til að þar gætu hæg aðkomumferð og rafmagnsflumferð blandast fótgöngandi umferð, eins og var á Heimsýningunni í Hannover. (Jákvætt er hversu flatt svæðið er.) Slefnt yrði að því að gera byggðina sjálfbærar með að hafa þar rétta blöndu flóða, atvinnustaða og hjónustu, en að auki yrði hér ýms menningar- og miðbæjarstarfsemi.

Ef athuganir leida í ljós að hægt væri að hafa milliandaflugið, sem í dag notar aðeins „lítlar“ Boeing 737 og 757 vélar, á Lönguskerjaflugvelli, skipaðist hér mjög sérstakt tækifæri til að búa til framfarabyggð, í nánast beinni tengingu við alþjóðsamfélagið, því aðeins væru 5 mínútur út á flugvöll. Hér mundi staðsetning Íslands, mitt á milli Evrópu og Ameríku, vera mikill kostur fyrir t.d. menningar- og tæknifólk og fyrirtæki, sem þurfa að vera í sem bestum tengslum við báðar heimsálfurnar.

Mínna má á að Askenasi fluttist frá Íslandi vegna þess að stöðugar langferðir í flugi frá Keflavík voru það óþægilegar.

Á norðurhluta skipulagssvæðisins bjóðast bestu aðstæður á Íslandi fyrir fyrirtæki í þekkingarinnviði, í beinum tengslum við Háskólann og háskóla-sjúkrahúsið. Mun auðveldara væri að fá erlenda fjárfesta og fyrirtæki að reisa þar þekkingarmiðstöðvar, ef alþjóðaflugvöllur væri í aðeins 5 mínútna fjarlægð.

Mjög góð aðferð til að markaðssetja þetta Heimsþorp (Global Village), væri að efna til alþjóðlegrar samkeppni um skipulag þess, sem og um sumar af aðalbyggingunum. Ef skipulagið býður upp á framúrstefnulegar og umhverfisvænar lausnir, líkar þeim sem lýst var áður, mundi það efla orðstír Reykjavíkur mjög.

Rétt er að minna á að það getur borgað sig vel að standa að hlutum af metnaði. Gott dæmi um þetta er Óperuhúsið í Sydney sem er það merkileg hönnuð, að þessi eina bygging megnar að halda borginni, og nánast allri heimsálfunni, stöðugt í fjölmöldum heimsins, án nokkurs líkustnaðar.

Aldamótakynslóðin síðasta færði Ísland inn í heim velferðar og mennta.

Við eigum þess ni kost að hjálpa hinni nýju aldamótakynslóð við að móta hér samfélags þekkingar og alþjóðatengsla. Ef það gerist ekki, eigum við á hættu að missa hæfasta fólk íð frá okkur eins og gerist reyndar í flestum öðrum sveitaborgum.

Heimildir: Reykjavík – Vaxtarbroður. Þróun borgarinnar (1971-1981). Borg og nútíða – Ekkí andstæður hefur samsverandi eining. (Íttakólagáfan 1999) – Bætur eftir höfund greinirinnar. Skipulagsgæingur frá Borgarskipulagi og frá Sveiðis skipulagsgæingur frá Hlíðarfötur svæðinu.

Höfundur er arkitekt og skipulagsgæingur.

# Atkvæði um flugvöll

„Meðan Reykjavík er höfuðborg Íslands, miðstöð stjórnsýsku landsins, mættarstöð og miðstöð menningarlífs, viðskiptalífs og samgangna í landinu lit ég svo á að höfuðborgin sé einnig mín.“

Kristján Þór Júlíusson, borgarstjóri Reykjavíkur.

Það sem virðist einna helst hafa gert umræðurnar um framtíð Reykjavíkurflugvallar svoltitíð erfiðar er að það er svo fjarri því að vera einhugur um hver kjarni málsins sé. Þetta mál virðist eiginlega hafa marga kjarna – eða hlíðar. Og þannig er því jafn kvíðað oftast farið með deilumál. En ef náðar er að gáð reynast sumir hlíðar málsins vegna þyngra en hinna og eru því nær því að vera eiginlegur kjarni þess.

Tvær af ötalmörgum hlíðum deilunnar um flugvöllinn eru annars vegar væntanleg almenn atkvæðagreiðsla í Reykjavík um hvort völlum skuli áfram vera þar sem hann er.

## VIÐHORF

Eftir Kristján Þ. Arngrímsson

Er eftir 2016, og hins vegar meint hættu sem stafar af vellinum.

Fyrst þetta með atkvæðagreiðslu. Fáir hafa orðið til að hámarka því að almenningur fái að segja álit sitt á málinu með þessum hætti, enda er vonandi að meira verði um það framvegis að almennar atkvæðagreiðslur verði haldnar um dæmumál. Slíkt væri skref í átt að virkara lýðræði á Íslandi. Þess vegna lýtur það að vera á misskilningi byggt að halda því fram, eins og umhverfir munu hafa gert, að atkvæðagreiðslan sé „lýðskrum“.

Það er þó ekki þar með sagt að þessi atkvæðagreiðsla muni leyfa málið með fyllilega viðunandi hætti. Reyndar eru allar líkur á að hún verði næsta ómarktæk, en það er ekki vegna þess að hún er almenn atkvæðagreiðsla, heldur vegna þess að hún er ekki nógu almenn. Það er að segja, það fá ekki nógu margar að taka þátt í henni. Að markma hana við Reykjavíginga gerir hana gallaða. En það má þó segja að það væri engi gallaðra að enginn nema yðsmenn fengu að segja neitt um málið.

Enn tæti og það er ástæðulegt að borgaryfirvöld skuli setla að fara þessa lýðræðislegu leið við að atkvæða hver framtíð vallarins verði, er dapurlegt að þau skuli eiginlega vera að stela málinu frá hjóðinni og eigna sér það. Af hverju gætu borgaryfirvöld ekki leitað til allra landsmanna með þetta mál, á þessu forsendum að um sé að ræða mikilvægan þátt í höfuðborgarhlutverki Reykjavíkur?

Þessi hlíð flugvallarmálsins – hver fær að taka þátt í atkvæðagreiðslunni og hver ekki – tengist beint þeim hlíðum málsins sem þynnst vegna, það er segja, annars vegar samgönguhlutverki vallarins (sem felur í sér öryggis- og hlutverki hans), og hins vegar höf uðborgarhlutverki Reykjavíkur. Kristján Þór Júlíusson, borgarstjóri á Akureyri, kom þessu að þessum eiginlega kjarna málsins í þeim orðum sem vísað er til hér að ofan.

Þá benti Eiríkur Pálsson, formaður samtakanna Hollvínir Reykjavíkurflugvallar, á þetta at-

kvæði á borgarfundum Reykjavíkur, er hann sagði málið snúast „fyrst og fremst um þær sjálfsögðu skyldur Reykjavíkur að vera höfuðborg allra landsmanna en ekki ríki í ríkinu“.

Þetta er rauninni fjöllulega einfalt: Flugvöllurinn er í Reykjavík. Reykjavík er höfuðborg landsins alls. Af þessum tveim forsendum þeirri sú niðurstaða að flugvöllurinn er flugvöllur landsins alls. Þess vegna heyrir þetta umfrá alla landsmenn.

Í allri umræðunni hefur í rauninni ekki farið mikið fyrir hinni hlíðinni, sem nefnd var hér í upphafsstíðisins – spurningunni um hvort ekki stafi hættu af því að hafa völlum þar sem hann er. Samt er ekki fjarri því að þetta sé það fyrsta sem manni detti í hug, að það hljóti að vera fráleitt að hafa flugvél – sumrar stórar – sveimandi yfir miðborginni og komandi inn til lendarar rétt yfir eina aðalmenntaræðina.

En atkvæðagreiðslu? Samkvæmt atgöngu sem gerð var fyrir nokkrum árum er hættan sem af honum stafar innan „ásattanlegra marka“. Á heimasíðu Hollvina Reykjavíkurflugvallar (www.hollvinir.is) er meðal annars greitt frá skýrslu sem Flugmálastjórn sendi frá sér 1997 undir höfnunni Áhættumat fyrir Reykjavíkurflugvöll, og var málið uppið af þessu ráðgjafafyrirtæki, National Air Traffic Services, Ltd., og byggt á tölvuþróunum sem notuð eru í þessum tilgangi í Bretlandi og Bandaríkjunum.

Meðal þeirra niðurstaðna sem af þessu máti fengust var þessi: „Áhættan við Reykjavíkurflugvöll er innan þeirra marka, sem miðað er við á öðrum sviðum þjóðlífsins.“ Auðvitað má segja sem svo, að þú áhættu sé öðru, og það má einnig draga í efa getu tölvuþrókana til að segja til um hver áhættan sé. En engu að síður eru niðurstöður þessa áhættumats sterk móttök gegn því að völlum verði aflagður. Kannski er af þessu sem þú nefur að því er virðist farið lítið fyrir umræðu um áhættu í öllu tali um framtíð vallarins.

Þeir sem vilja völlum burt hafa líka sumir gripið til samanbúnaðar við útlönd og spurt hvar í vöðinni sé að finna flugvöll sjóna inni í miðri borg með að flug yfir þetta byggð. Reyndar er svarið við þessari spurningu það, að þessar aðstæður er víða að finna í heiminum. Kannski var þetta hvað frægast og myndræmast í Hong Kong þar sem margar ljósmyndir hafa verið teknar af risaþotum að mjákast inn til lendarar rétt yfir hausaótönum á borgarþéttum. Sá flugvöllur hefur reyndar verið aflagður, og nýr byggður í nær borginni, en það var ekki gert vegna heitunnar er talin var fylgja gamla vellinum, heldur vegna þess að hann var orðinn of litill og ánaði ekki nauðsynlegri umferð.

Það blasir því ekki beinlínis við, á þessum forsendum, að Reykjavíkurflugvöllur sé út í hött þar sem hann er.

27

DV MÁNUDAGUR 8. JANÚAR 2001

BLS. 33

# Hrafn flýgur

**Mynd Hrafns Gunnlaugssonar,  
Reykjavík í öðru ljósi, sem**

Ríkissjónvarpið sýndi að kvöldi 30. Desember sl. var athyglisverð og tímabær í meira lagi.

Þennan næstsiðasta dag 20. aldarinnar setti myndskáld fram hugsýn sína um Reykjavík sem fullvaxta borg á nýrri öld. Það var við hæfi að Reykjavík menningarborg 2000 styrkti gerð myndarinnar. Reykjavík er kornung borg. Hún óx úr grasi á öldinni sem leið. Um aldamótin 19 hundruð bjuggu nokkur þúsund manns í kvosinni milli hafnar og tjarnar og í slökkunum upp af læknum sem rann þar á milli.

Við aldamótin 2000 dreifist rúmlega 100 þúsund manna byggð langleiðina upp að Úlfarsfelli og Elliðavatni í austri og er að vaxa saman við nágrennasveitarfélögin fyrir norðan og sunnan borgina.

Alls búa á höfuðborgarsvæðinu um 170 þúsund manns á landflæmi sem víðast í Evrópu nægir undir borgir með hálfa milljón íbúa og þar yfir.

## **Menn með stóra drauma**

Fyrsti mikli arkitekt þjóðarinnar og kannski enn sá merkasti, *Guðjón Samúelsson*, setti fram draumsýn sína um háborg mennta og menningar á Skólavörðuholtinu á þriðja áratugnum.

Ætla má að teikningar Guðjóns hafi á sinn hátt orkað jafn sterkt og framúrstefnulega á bæjarbúa og mynd Hrafns nú. Báðir flugu hátt.

Milli þessara tveggja atburða hefur lítið farið fyrir frumlegum og vel útfærðum hugsjónum fyrir hönd höfuðborgarinnar í skipulagsmálum ef frá er talinn hlutur *Þórðar Ben Sveinssonar* myndlistarmanns og stakra arkitekta.

Þórður Ben hélt sýningu á Kjarvalsstöðum haustið 1981 og setti fram snjallar hugmyndir um nýja miðborgarbyggð í Vatnsmýrinni fyrir allt höfuðborgarsvæðið með vegtengingum og brúm yfir á Kópavogstána og Álftanesið.

Hugmyndir *Arnar Sigurðssonar* arkitekts sem kynntar eru í heftinu Nesið, þróun til vesturs, ganga í svipaða átt. *Trausti Valsson*, arkitekt og skipulagsfræðingur, hefur skrifað bækurnar Reykjavík-Vaxtarbroddur



og Borg og náttúra. Hann er einnig höfundur að tillögum um nýjan Reykjavíkurlflugvöll á Lönguskerjum.

Hugmyndir Trausta voru útfærðar með mjög áhrifamiklum hætti í mynd Hrafns.

### **Innlegg á ögurstund**

Kvikmynd Hrafns Gunnlaugssonar kemur fram á ögurstund þegar Reykjavík stendur á stærstu tímamótum í skipulagsmálum frá lokum síðari heimsstyrjaldar. Hernámi Breta fylgdi flugvöllur í Vatnsmýrinni sem stöðvaði vöxt borgarinnar í suður og klauf byggðina.

Fyrir dyrum stendur að bjóða borgarbúum og öðrum landsmönnum að segja álit sitt á staðsetningu vallarins í kosningu og skoðanakönnunum.

Tímamótin í skipulagsmálum falla saman við alda- og árbúsundamót, tíma ihuguni. ar um framtíðina samfara endurmati á fortíðinni. Hrafn hefur gefið landsmönnum margt um að hugsa. Mynd hans er ögrandi framtíðarsýn.

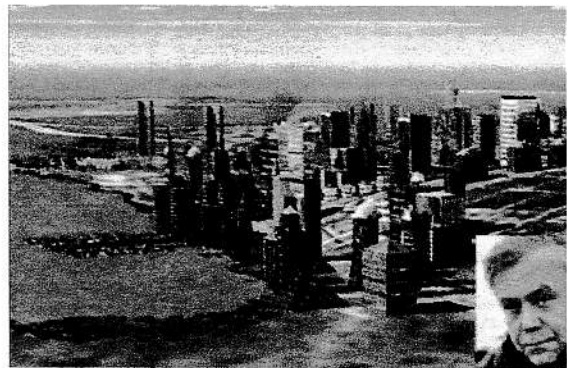
Hún er uppgjör við áratuga úthverfa- og dreifbýlisstefnu borgaryfirvalda. Hún er uppfull af skemmtilegum og djörfum hugmyndum til þess föllnum að gæða dauð svæði nýju lífi. *Og hún kynnir Löngusker fyrir almenningi sem*

áður hafði ekki vitneskju um hversu víðáttumikið landflæmi þau eru ásamt grynningum, fyllilega raunhæf undirstaða fyrir nýjan innanlandsflugvöll.

Með flutningi Reykjavíkurlflugvallar úr Vatnsmýrinni leysist dýrmætasta landsvæði á öllu höfuðborgarsvæðinu úr læðingi og býr í haginn fyrir framtíðaratvinnuvegi okkar á sviði þekkingariðnaðar, hátækni og peningaviðskipta.

Hrafn Gunnlaugsson á lof skilið fyrir listflug sitt yfir Reykjavík á ögurstund í lífi borgarinnar.

*Steinunn Jóhannesdóttir*



***Skipulagsfræðingur veltir fyrir sér***

***hvort Reykjavík sé borg:***

**Eins og samansafn  
lítilla hverfa**

„Það er hægt að hugsa sér ýmsa mælikvarða á það hversu mikil borg er borg. Eitt er hversu dreifbýl hún er, það er að segja þéttleiki á flatareiningu, og þá er Reykjavík meðal allra dreifbýlustu borga Evrópu, nánast

eins og samansafn lítilla hverfa eða bæja sem ekki enn eru fullvaxin saman,“ *segir Trausti*

*Valsson*, skipulagsfræðingur, sem lengi hefur rannsakað og fjallað um skipulag Reykjavíkur.

„Annar mælikvarði væri hvort að í viðkomandi borg væru til virkilega þétt miðborgarsvæði. Þar höfum við allgott svæði í Kvosinni og að mörgu leyti mjög skemmtilegt.

Aðalgallinn er sá að þessi svokallaði miðbær er ekki í miðju höfuðborgarsvæðisins heldur í einum af útjöðrum þess mjög vestarlega á nesinu,“

Þá hefur lega miðbæjarins neikvæð áhrif vegna þess

hversu takmörkuð íbúðasvæðin í nágrenni hans eru.

Trausti segir að eftir að ungt fólk og eldra fólk sem var búið að koma börnunum upp, sýndi því aftur áhuga að búa í miðbænum hafi verðið rokið upp úr öllu valdi. „Það má segja að það séu orðin forréttindi mjög ríks fólks að búa í góðu húsnæði einhvers staðar nálægt gamla miðbænum,“

Hann bendir hins vegar á tillögur stjórnmalaflokkanna um þéttingu byggðar, uppfyllingar og eyjabyggð, sem viðbrögð við vandanum.

„Það er þegar kominn vilji hjá pólitísku flokkunum til að mæta óskum unga fólksins sem vonar að þetta verði ekki bara forréttindasvæði ríks fólks, eins og Skúlagötu-reiturinn er,“

Trausti tiltekur líka að vegna þess hversu dreifð Reykjavík er sé strætisvagnakerfið mjög strjált. Almenningsamgöngur geti gert mikið í að gera borg að borg og það takist almenningsamgöngukerfinu í Reykjavík ekki.

Árboð VÉITÆÍ 17. ág. 2005  
(Yearbook of Engineers)

46

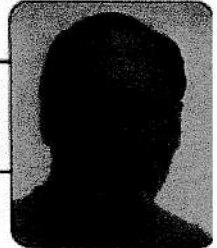
DRÖG AÐ LANDSSKIPULAGI  
FYRIR FERSKVATN

Samkvæmt vinnuferli umhverfismats áætlana

Trausti Valsson er arkitekt frá Berlín og skipulagsfræðingur frá Berkeley. Hann starfar sem prófessor við verkfræðideild Háskóla Íslands. Hann er höfundur fjölda greina og bóka. Tvær bókanna, *Borg og náttúra* og *Skipulag byggðar á Íslandi*, hafa einnig komið út á ensku.



Birgir Jónsson lauk B.Sc.Hons. prófi í jarðfræði frá Manchesterháskóla 1969 og M.Sc. prófi í jarðverkfræði frá Durhamháskóla í Norður-Englandi 1971. Hann starfaði hjá Orkustofnun frá 1971–1997, VSÓ Ráðgjöf 1997–1999 og hefur verið dósent við verkfræðideild Háskóla Íslands frá 1999.



Summary

An outline for a Country-Plan for Fresh Water using the SEA Working Process.

(Peer-reviewed article)

In 1994 an EU-directive on *Environmental Impact Assessment* (EIA) was adopted in Iceland. As a new step in the development of this methodology, another EU-directive will probably be adopted in Iceland in 2005–6. This is the so-called Strategic Environmental Assessment (SEA), Directive 2000/60/EC, which brings the ideology of sustainable development up to large-scale physical planning and policy making.

The Icelandic freshwater resource is huge (~ 5000 m<sup>3</sup>/sec), and its value is constantly increasing. Today Iceland only utilizes a small fraction (~5 m<sup>3</sup>/sec). Because of the ever-increasing value of this resource, it is of utmost importance to ensure its protection and quality.

Today the protection of this important resource is almost only dealt with on the municipality level. On the state-government level there exists the Water-law of 1923 with two later regulations on pollution and freshwater and the "Resource-law" of 1998, but no protection-plans regarding land-use have been made on a country-scale, except in the Central Highlands Regional Plan of 1999. A new Water-law and a new "Resource-law" were presented to the Icelandic Parliament in 2005.

Following Rio in 1992 the Icelandic government published a report; *Towards a Sustainable Development* (Ministry for the Environment, 1993). The next step was a program-report; *Sustainable Development in Icelandic Society – An Implementation Program Until the Millennium* (Ministry for the Environment, 1997). The latest report on the government strategy in this field: *Welfare for the future. Iceland's National Strategy for Sustainable Development 2002–2020* (Ministry for the Environment, 2002). These reports only postulate goals on water accessibility and quality, but do not deal with how the protection and utilization of the resource should be instrumented.

Because of these shortcomings, the present article deals with establishing a working-process on freshwater policy and planning, applying the new EU-directive on SEA. Following that, the article proceeds to present a preliminary idea on a freshwater-policy, as well as ideas on preparatory and integration processes for sector-plans, as a preparation for a much needed country-plan.

The article emphasizes that freshwater-planning on a country-plan level, should not be worked on in isolation from other sector-plans at the country-plan level. A Freshwater-Plan needs to be integrated with other important sector-plans in the land-use bracket, such as the sector-plans on Nature-Conservation, Energy, Tourism, Agriculture and Roads.

(The article is 8 pages)

31

**Bókarkafli** Stærstu áhrifavaldar um mótnum byggðar á Íslandi eru náttúruöflin, maðurinn hefur hins vegar einnig sett sinn svip á landið og þróun í átt að þéttari byggð og byggðarmótnum. Þér er gripið niður í yfirlitsriti Trausta Valssonar um skipulag byggðar á Íslandi.

# Þróun í átt til höfuðstaðar

Áhugi stjórnvalda á að efla þjónustu og stjórnsýslu á Íslandi um miðja 18. öld birtist m.a. í byggingu glesilegra steinhúsa fyrir embættin. Er hluttur íslensku embættismannanna í þessu stór.

## Flutningar á stofnunum til Suðvesturhornsrins

Állar þær ákvarðanir sem hérna hafa verið nefndar, byggðust á þeirri hugmynd að koma á hér á Íslandi öflugri nútímalegri stjórnsýslu og einnig höfuðstöðvum fyrir félagslegar stofnanir eins og fangelsi, lækningamiðstöð og skóla, ásamt dómstól, Alþingi og dómkirkju.

Þessar ákvarðanir myndu í dag verða taldir til ákvarðana á sviði landsskipulags sem í seinni lítið hefur verið mjög veikt á Íslandi. Ákvarðanir um staðsetningu stofnana hafa einkum miðast við að stjórnmálaöskurnir hafa viljað koma til móts við kröfur á landsbyggðinni um að hún fengi sinn hlut í stjórnsýslunni.

Flestum er hins vegar ljóst, að með þessu hefur orðið tilteðulega lítil efling á þeim stöðum þangað sem stofnanirnar hafa verið fluttar, en hins vegar hefur þetta jafnan leitt til veikingar stofnana, sem og tafa í uppbyggingu starfsemi þeirra.

Í þessu dæmi sést skorturinn á sterkri yfirvöldi, sem hefur heildarsyn, líkt og því sem kom fram í hinum merku tillögum Skúla fögeeta og Landsnefndanna fyrir um 200 árum.

Í stað þessa er komið veikt ríkisvald, sem hefur lítinn áhuga á að móta skynsamlega heildarstefnu, ríkisvald sem jafnan einkennist frekar af þjónkun við atkvæði í ýmsum héruðum heldur en skynsamlegum aðgerðum út frá hagamunum heildarinnar.

Það vekur nokkra athygli að færslan á stofnunum til Reykjavíkur fer í flestum tilvikum fram í tveimur skrefum. Fyrst eru þær fluttar í nágrennið og nokkru síðar inn til sjálfs bæjarins.

Astæðan fyrir þessu er m.a. sú að á þessum tímum voru það miklir fjárhagslegir erfiðleikar, að konungsvaldinu þótti skynsamlegt að sjá embættunum fyrir göðum bújörðum, til að teljuri búsis hjálpuðu til við að reka þessar nýju embættisstofnanir.

Einnig kann það að hafa spilað inn í að höfðingjum þótti á þessum tíma viðeigandi að halda sig ríkulega á stórjörð og hafa fjölda vinnumanna og stóran bústöfn.

Embættismennirnir voru flestir frá slíkum höfuðbónum konnir og vildu halda áfram því lífsmynstri sem þeir höfðu vanist þar, þ.e. að ráða yfir stórbýli. Jafnframt þessu þótti það henta að vera í hæfilegri fjarlægð frá sjálfri miðju valdsins sem Reykjavík var byrjuð að verða á þessum tíma.

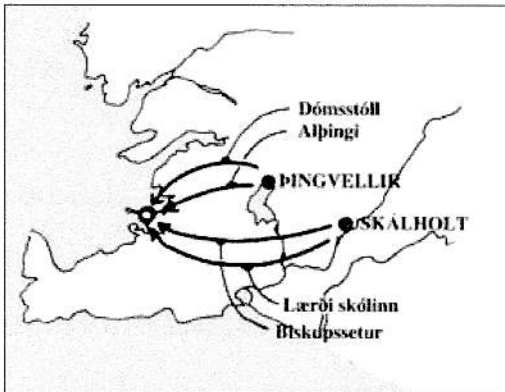
Þegar konun var meiri bæjarbragur á Reykjavík, embættisreksturinn orðinn umfangsmeyri og samvirkni stofnanna virkari, þá var það eðlilegt næsta skref fyrir þessa embættismenn og embætti þeirra að flytjast inn til Reykjavíkur sjálfar.

Það er dælitíð gaman að veita því athygli að þetta er álíka mynstur í búsetuflutningum og varð síðar, er fólk úr sveitum flutti sig fyrst til líta sjávararkaupstímis í sínu eitt, eins og Dalvíkur, svo dæmi sé tekið, og síðan í næsta skrefi til Akureyrar.

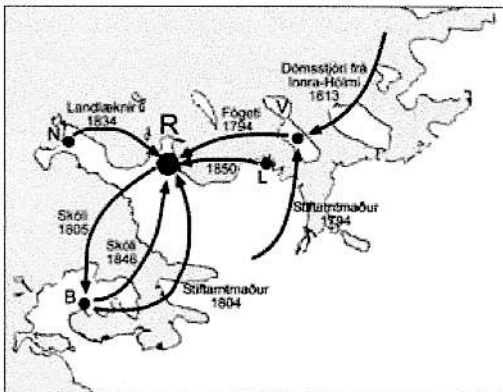
Frá Akureyri, sem og á öðrum stærri stöðum, lá síðan leið þessa fólks, eða afkomenda þess, oft áfram, sem næsta skref, til Reykjavíkur. Sem sagt; staður eins og Akureyri hélt fútaðlenni að hluta til vegna stóðdags aðstreymsis til nágrenninnu, þannig að líkja mætti við tunnu sem bæði flæðir í og úr.

## Starfsemi Byggðastofnunar

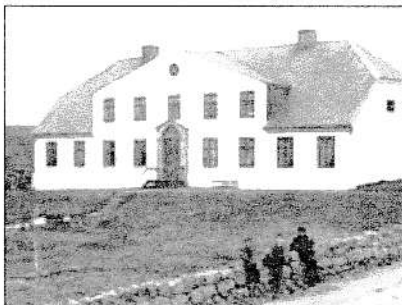
Forveri Byggðastofnunar var Framkvæmdastofnun ríkisins sem stofnuð var 1971, en aðdraganda



Á kortinu má sjá flutning þann sem varð á stofnunum utan af landi til Innnesja.



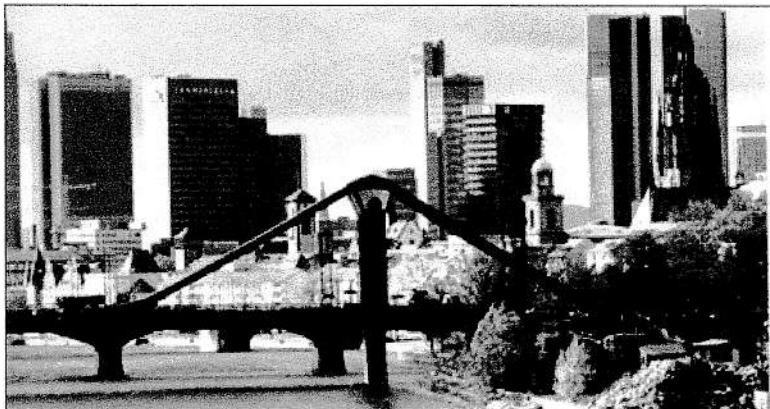
Sumar stofnanir settust fyrst að í nágrenni Reykjavíkur og fluttust svo í bæinn.



Stjórnarráðið var í upphafi reist sem tugthús.



Nesstofa reís sem bústaður landlæknis.



Um 2000 eru viðskiptakjarnar sem og útivistar- og skemmtanasvæði áberandi.

hennar eða forsögu má rekja alk til Marshall-aðstodar Bandaríkjananna við ríki í Evrópu.

Byggðastofnun tók við af Framkvæmdastofnun með sérstökum lögum 1985. Þegar hér var komið sögu var fólkslöftinum frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins á ný tekið að aukast, og einnig höfðu orðið slæmar niðurstöður af ýmsum þeim verkefnum sem Framkvæmdastofnun og Byggðastofnun höfðu stutt úti á landsbyggðinni.

Þetta ástand leiddi til þess að bodað var til ráðstefnu á Selfossi haustið 1987. Fundarboðendur voru Byggðastofnun og Samband ísl. sveitarfélaga.

Það sem vakti hvað mesta athygli á ráðstefnunni var erindi Davíðs Oddssonar, þá borgarstjóra í Reykjavík. Í erindi sínu sagði Davíð m.a.: „Ég tel, að í nafni byggðastofnunar hafi mörg röng ákvarðunir verið tekið ... Og einnig læst að manni grunsemdir að hagkvæmniskrýtur svokallaðra sérfæringa séu beinlínis samdar til að láta vonlaus demí líta bærléga út ... Ég þarf ekki að nefna hér sjöfnarvinnslu, graskögglaþverksmíðu, þöngvangvinnslu eða steinullarverksmíðu ... Slík byggðastefna, sem slíkar

ákvarðanir þrífast á, getur aðreið gengið til lengdar. Hún hlýtur að hefna sín og koma niður á landsmönnum öllum.“

Um 1990 var sá skilningur farinn að sækja á, að í starfi stofnunarinnar þyrfti starfsemi að fæst frá sér-tækjum aðgerðum til almennra aðgerða.

Aðeins fjórum árum eftir Selfoss-ráðstefnu er Davíð orðinn forsetisráðherra og þar með ráðherra byggðamála, og Byggðastofnun og byggðaaðgerðir komnar á hans verkefnalista.

Reyndar er rétt að taka það strax fram, að stjórn Byggðastofnunar var á þessum tíma kosin beint af Alþingi, þannig að ráðherrann hafði ekki mikil tók á stjórnun stofnunarinnar og fljótlega eftir að Davíð er tekið við embætti, skrifar hann þrjú þar sem hann fer fram á að markmið stofnunarinnar sé skýrt.

Lögunum um Byggðastofnun 1985 var nokkuð breytt 1991, og með reglugerð frá febrúar 1992 var stofnunin markaður fyllri rúmni. Þar segir t.d. að meginhlutverk Byggðastofnunar sé tþvítt: „Að stuðla að þjófólagalegri hagkvæmni byggðar í landinu. Aðgerðir hennar skulu miða

af því að styrkja og efla byggð í landinu, sem fái staðfest til lengdar og þar sem rekinn er fljótlegt atvinnustarsemi og þjófólagi.“

## Breytingar á þjófólagsgærdinni

Í lokakafna ritsins skipulagsmál á Íslandi er m.a. fjallað um þær hugmyndahæringar sem ráða hvað mestu um mótnum samfélaga okkar núna við aldamótin 2000.

Í þessari úttekt þurfum við að sjálf-sögu bæði að setja niður fyrir okkur þjófólagið er stadd nú og eins hverjig það er að þróast og loks breytast á næstu áratugum.

Líkt og við aldamótin 1900 eru að verða miklar breytingar í þjófólagsgærdinni, t.d. hvað atvinnumál varðar, og svo líka, – sem oft tengist slíkum hræringum, – hvernig við hugsum.

Um aldamótin 1900 var íslenska þjófólagið að breytast úr landtúnaðar- í fiskveiðipþjófólag. Fiskveiðar sem iðnaður voru ekkir mögulegar nema með því að um leið yrði sú þjóf-

félagsbreyting að þéttbýli myndast og þá að sjálf-sögu við ströndina, við bestu hafnarstöðvum.

Um leið var þjófólagið að byrja að tæknivæðast, vegir voru lagðir, smá, vatnsveitur og rafmagn voru að koma til sögunnar – og bærir og borgir í nútímaskilningi fóru að verða til.

Aukin þéttbýlismyndun hefur haldið áfram hæðum skrefum alla 20. öldina og við upphaf þeirrar 21. hafa kröfur manna tekið miklum breytingum.

Ísland stendur á allmiklum tíma-mótnum í mótnum stefnu um það hvernig framtíðarþjófólagsgærdi er æskilegt eða mögulegt að stefna að á Íslandi. Í þessum kafla verða raktir nokkri vænlegustu og líklegustu möguleikar er það verða.

Eins og stendur eru allgóðar líkur á að þjónusta- og þekkingarþjófólagið – sem nú er farið að komast nokkuð vel á strök – geti haldið áfram að þróast.

Íslendingar eru allvel menntað þjóf og þar nokkru á undan mörgum löndum, sérstaklega í þriðja heiminum. Þess vegna hefur Ísland þegar nokkuð getað hlaðast sér völli á þekkingaríðnadarvöðum.

Í þessu sambandi ber hins vegar að líta til þess að hin minna þróaði hluti heimans heldur líka áfram að þróast, og iðvar landa eins og t.d. Pakistans og Indlands virðast ráða mjög vel við verkefni þekkingarþjófólagsgærdis, tölvurinnu og slíkt.

Vegna þessa er ekki með fullu víst, þó allvel gangi í dag í þekkingaríðnaði á Íslandi, að þetta forskot haldist. Næsta öruggt er að risaþjófólagið hugsa sér líka gott til glóðarinnar á þessu vænlega sviði. Ef svo færi eigi- um við ekkir þá bjarta framtíð á þessu sviði sem við nú hjuggjum.

Uppbygging þjónustusamfélagsins á Íslandi hefur mjög notið hinna miklu fjölgunar erlendra ferðamanna, sem hefur fjölgað úr rúmum 15 þúsundum 1960 og upp í yfir 300 þúsund um aldamót, sem er meira en íbúa- fjöldi landsins.

Það hvað þessi geysilegi fjöldi krefst mikillar þjónustu hefur t.d. leitt til þess að þjónustustigi í mörgum sveitum og þorpmum úti á landi hefur hækkað mjög, sem vafið óhugsandi án henna erlendu ferðamanna.

En einnig hér gætu verið blíkur á lofti. T.d. geti komið til hækkað verð á flugfélagsbrenni, en þá myndu flugferðir hingað hækka mjög mikið. Hækkad verð á eldsneyti mun einnig væntanlega þýða verulegan efnahagssamdrátt í þeim löndum sem túrismannir koma nú frá og leiða þannig til fækkunar ferðamanna.

Það virðist því skynsamlegt, vegna óvissunnar, að huga að fleiri stöðum fyrir þjófólagið og þá fyrst og fremst í frekari úrvalinu á sjávarfangi og nýtingu á hinum hreinu orku landsins til orkufræks iðnaðar.

Skipulag byggðar á Íslandi – frá landnámi til líðandi stundar eftir Trausta Valsson er gefin út af Háskólaútgáfunni. Bókin er 480 bls. að lengd og þrjúð fjölda myndar.



# Borgarkynslóðin vill njóta borgarinnar

Trausti Valsson gefur út bók um skipulag byggðar á Íslandi



Trausti Valsson með bók sína um skipulag byggðar á Íslandi.

"BYGGÐAMÁLIN þurfa að vera almenningseign og því skrifaði ég þessa bók til að fólk hefði aðgang að nauðsynlegum upplýsingum á einum stað," segir Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræði við Háskóla Íslands, um bók sína **Skipulag byggðar á...**

"BYGGÐAMÁLIN þurfa að vera almenningseign og því skrifaði ég þessa bók til að fólk hefði aðgang að nauðsynlegum upplýsingum á einum stað," segir Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræði við Háskóla Íslands, um bók sína **Skipulag byggðar á Íslandi** frá landnámi til líðandi stundar, sem Háskólaútgáfan hefur gefið út.

Bókin er tæplega 500 blaðsíður í stóru broti, en í henni eru margar myndir, kort og töflur, heimildaskrá, atriðisorðaskrá og nöfn manna og staða fyrir utan upplýsingar um marga skipulagsmenn og ýmsar skilgreiningar. "Þetta er stór og margþætt bók, sem ég lít á sem yfirlit um byggðapróunina, sem og almennt uppflettirit um hana," segir Trausti.

Í inngangi kemur fram að viðfangsefni bókarinnar sé að skapa sem dýpstan skilning á skipulagi byggðar á Íslandi. Trausti segir að dregin hafi verið upp góð mynd af náttúrulegu umhverfi á Íslandi í ræðu og riti og sú þekking sé aðgengileg en þótt upplýsingar um byggðaumhverfi hafi birst t.d. í aðalskipulagsritum sé mjög erfitt að nálgast þær. Þetta sé samt það umhverfi þar sem íbúar landsins eyði mestum tíma sínum.

"Þegar talað er um Geldinganesið eða brúarhugmyndir eða vegtengingar inni í Elliðaárvogi hafa slíkar hugmyndir birst í Aðalskipulagi Reykjavíkur í langan tíma, en til að geta áttað sig á málinu birti ég öll aðalskipulagskort Reykjavíkur og þannig má rekja sig aftur í tímann. Upphaflega átti Geldinganesið til dæmis að vera iðnaðarsvæði með oliuhreinsunarstöð og samkvæmt skipulaginu 1965 átti nánast allt svæðið norðan Grafarvogs að vera iðnaðarsvæði.

Gamla þjóðfélagshugmyndin byggðist á þungaiðnaði og stórskipahöfnum í miðri Reykjavík. Því var farið upp á heiðarnar með íbúðarbyggðina, en í skipulaginu 1948 var öll norðurströnd Reykjavíkur tekin undir iðnað. Síðan hefur verið hörfað með iðnað á mörgum svæðum eins og til dæmis á Skúlagötusvæðinu og Borgartúnssvæðinu. Eftir sem áður er norðurströnd Reykjavíkur ónýt fyrir borgarlífið og reyndar suðurströndin að mestu líka því hún lokaðist af flugvöllinum í stríðinu, Öskjuhlíðin er stórt náttúruverndarsvæði og svo er það kirkjugarðurinn sem kemur í veg fyrir þróun byggðar á þessu svæði. Eftir stendur aðeins Ægisíðan með byggð sem nýtur þess að vera við strönd í Reykjavík, en reyndar hefur bryggjuhverfið í Grafarvogi, Hamra- og Staðarhverfið, bæst við.

Ég er hér kominn inn á viðkvæmt svið en í bókinni legg ég mat á umhverfið og rökstyð mál mitt, þótt aðrir geti haft aðrar skoðanir."

## Breytt umhverfi

Fyrir um þremur árum skrifaði Trausti bókina **Borg og náttúra** og þar tíundaði hann mikilvægi strandarinnar sem er honum enn mjög hugleikin, en í því sambandi segir hann mikilvægt að flugvöllurinn fari í burtu. "1974 setti ég fram hugmynd um flugvöllinn á Lönguskerjum en flugvöllurinn þarf að fara í burtu því það yrði til þess að styrkja miðborgina geysilega mikið og opna suðurströndina og svæðið áfram inn með Fossvoginum. Þetta er stórkostlegt svæði.

Þegar Reykjavík byrjaði að byggjast voru íbúðarhúsin fyrst og fremst geymslu- eða hvíldarstaðir þar sem menn komu örþreyttir frá vinnu á kvöldin til að ná sér fyrir næsta vinnudag, en nú vill nýja borgarkynslóðin njóta borgarinnar og strandarinnar. Hún vill lifandi borgarumhverfi eins og þekkist í gamla bænum og fristundabyltingin tengist þessu. Fólk vill að borgin sé hluti af afþreyingarlífisstílnum nýja og unga fólkið leggur ekki mikið upp úr risastórum gördum eða miklu útsýni.

Sýnin hefur mikið breyst frá því fólk úti á landi þurfti stöðugt að vera að skima eftir kúm og hestum frá heimili sínu og vildi svo áfram geta horft vel yfir eftir að til borgarinnar var komið," segir Trausti Valsson.

Ný verðlaunaflokkur kemur til álitna á afhendingu Menningarverðlauna DV á fimmtudaginn: fræði. Hér að neðan eru birtar tilnefningar til verðlaunanna í þessum nýja flokki og elsta verðlaunaflokknum, bókmenntum. Afhending Menningarverðlauna DV verður á fimmtudag í Iðno kl. 17 og verður útvarpað frá athöfninni á Talstöðinni.

# Menningarverðlaun DV

## Bókmenntir og fræði



**Andræði eftir Sigfús Bjartmarsson**  
Frámsetning ljóðanna í Andræðum er frumleg og kunnugleg í senn. Þó svo að þarna sé stuðst við forna skóldskaparhætti sem atómskáldin lýstu dauð á sínum tíma og ljóðin vísi á þekkt fyrirtæri frá fornu fari líkt og ófugmæli, spakmæli - Háva-mál - þá er hér síður en svo um afturhvarf eða fortíðardeklar að ræða. Sigfús hefur einfaldlega stílt tafmónum upp á byrjunarretti sína og leikur hvassan og skemmtilegan stíl. Þetta er oddaflug og hín flestgynmóða uppsetning ljóðanna undirstríkar hina djúru sáku. Skáldið hefur sagt að þessi ljóðmáli hafi orðið til nánast í fikri. Sú stórvænda dregur stítt þú gildir þessarar óflugu bókar.



**Fortíðardraumar og Snöggir blettir eftir Sigurður Gylfa Magnússon**  
Bækur Sigurðar Gylfa eru tvær birtingarmyndir starfs hans undanfarnin drögt við að ryðja nýjum strauum braut í íslenskum sögnfræðirannsóknunum. Fortíðardraumar veita farlegt yfirlit yfir margvislegar tegundir texta um sjálfð og gildi þekra sem sögulegar heimildir í ljósi nýrra trauma í hugvísindum. Snöggir blettir eru persónuleg jóningabók um gildi persónulegra heimilda og skemmtileg tilraun til sjálfsvísifugu.



**Lömuðu kennslukonurnar eftir Guðberg Bergsson**  
Lömuðu kennslukonurnar er hæðin, sorgleg sjúkerafandi og dröpyfndin að hærri höfundar sem vilar ekki fyrir sér að hlíta um leið og hann uppræðir. Hér er m.a. sögð saga af þjóð sem leitar fremur heilast af eftirspurn en gæðum og þarf að getta sín svo hún endi ekki við rúmstökk lamabra og klára kennslukvæna sem á endanum draga úr hennar andi, vilfa og sjálfsþæla hugsun. Í Lömuðu kennslukonunum sýnr Guðberg Bergsson aftur með hvelli og hvarði, sé einhverfendingur sem hann er róttækur með vafpu á lofti.



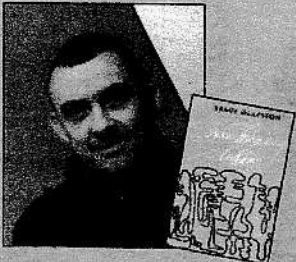
**Skípulag byggðar á Íslandi eftir Trausta Valsson**  
Yfirrit í flíma hlutum um meginleikanni hans manngerða unnhverfis á Íslandi. Leitað er til upphafans til að ná fram skilningi á því hvaða lögmál voru að virki við mótn byggðamynsturans. Í ritinu eru 1250 kort og myndir og þar er einnig Skípulagsmattal.



**Rigning í nóvember eftir Auði Ólafsdóttir**  
Í Rigningu í nóvember býr stjarnandi aðbrúleysi sem kristalískt í sterkri og líffegðri konu sem í framtíð sögunnar skynjar að byktili að vespöngni og hamingju fást í júlímánuð. Þjóræfni og léttir hund. Rigning í nóvember er ekki allsins bráttakennileg fráðög heildur sjáfr háfundur fógætt vald á tungumálinu sem til skýps birtist í hálðhætti, gleðni, þryggi og óþingni. Ekki spítir fyrir að höfundur kann þá hást að viðhald á óvissu sem lesarinn þarf sjáttir að glíma við.



**Íslenski hesturinn eftir Gísli B. Björnsson og Hjalta Jón Sveinsson**  
Í bókinni er fjallað um nær allt sem viðkemur hestunum uppriðna hans, óngu, notkun, elgíðleika, líti, líffærahefni og heilfræði en einnig hlutverk hans í Anglegu lífi, á ferðalögum, í skólaþekki auk landnáms hans erlendis. Yfir 700 ljósmyndir eru í bókinni og til ráðgjafar við hana var rakkili fjórali skrifvörðingur og fagmennna. Hjalta Jón er meginhöfundur bókarinnar en kalla um sérstök efni ritu Kári Arnarson, Sigríður Sigurðardóttir og Þorgeir Guðlaugsson.



**Samkvæmisleikir eftir Bragi Ólafsson**  
Sagan hefst reyndar á sakkjafablaðum hátt, með afmælisveislu sem aðalpersónan, Friðbert, bísa til á þriðjafmæli sínu. Daginn eftir afmælið dregur hún vagnar til skálflegna blánda í lífi persónunnar og læn í þau dæsk dragast margar persónur sem málátt alla lífa þekktja til Friðberts. Smítt og smítt tekur sagan á sig hvalfræðisáttanna mynd sem af-ljúpur síðleysi, áttáttunda og óþekkt. Saganin í sögunni er hægt en þeim man dhrifameiri og endalok sögunnar eru vagnast sagt fangarvirkjandi. Í magmótri sögu sjáfr Bragi Ólafsson að hann er án efti í hálpi okkar bestu og færustu rithöfundu.



**Hinn sannj Íslendingur; kyngervi og vald á Íslandi 1900-1930 eftir Sigríði Matthíasdóttur**  
Doktorsritgerð Sigríðar Matthíasdóttur er mikilvætt framlag til þeirrar grúningur á íslensku þjóð-erndislausu sem fram hefur farið undanfarnin ár. Hún sýnr með þarlegum og traustum rannsókn-um hvernig kyngervið mætti um réttindi og samfélagsleg hlutverk hvarna snerast frá fjóð-fundli til hvalðans í hvarni samhengi við þjóð-erndislausu. Rannsóknir rannsóknunna er komin í fræðlegt samhengi.



**Sólskinsfólkið eftir Steinar Bragi**  
Í Sólskinsfólkinu tekur Steinar Bragi viðkvæmt málefni fyrir á úgrandi hátt. Hér ríkir martraðar-kennit dæmnd sem á óskilgreindan hátt er bæði fagurt og ljótt, aðlaðandi og fráhrindandi, ógn-vænlegt og heillandi. Bókin er skemmtileg og sér-kefningleg blanda af rannsóel og hvalfræði og höfundur veitir saman heima blanda og slauðna af kunnáttu og fagnmennsku. Í textunum býr óvænju-leg mystik, ný og gripandi og spennandi til þess að hugsa upp á hverju þessi frumlegi höfundur tekur næst.



**Tjörnesbratabeltið. Könnun bratabelta og jarðhitasvæða á hafsbötni fyrir norðan land. Verk-efnisstjóri: Bryndís Brandsdóttir**  
Mikill aðþjóflegur ástugi er á grunnmóðunum á jarðhætti og lífríki úthafshryggja og hefur Bókin uppbyggling íslensku landgrunnisins, áskanlega þar sem gasbættin tengist úthafshryggnum, varli jarðfræðingum huglættin, Rannsóknin á Tjörnes-bratabeltinu hófst 2001 og sem er verið að vísna úr henni.

Valnefnd í bókmenntum skipuðu þau Sigríður Albertsdóttir bókmenntafræðingur og gagnrýnandi DV sem var formaður nefndarinnar, Jakob Bjarnar Grétarsson blaðamaður og bókmenntafræðingur og Illugi Jökulsson útvarpsstjóri.

Valnefnd í flokki fræða var skipuð þeim Ragnheiði Gyðu Jónsdóttur dagskrárgerðarmanni sem var formaður nefndarinnar, Viðari Hreinslyni rithöfundur og Hafliða Pétri Gíslasyni eðlisfræðingli.

Unn Ástak VFI/FFI 20. ág. 2008  
Ber. 251 & 260

44

SKIPULAG SJÚKRAHÚSA  
OG ÞRÓUN BORGARSKIPULAGS

Guðrún Bryndís Karlsdóttir lauk B.Sc. í umhverfis- og byggingarverkfræði frá Háskóla Íslands 2004, iðnhönnun frá Iðnskólanum í Hafnarfirði 1993 og er sjúkraliði frá sjúkraliðaskóla Íslands 1988. Hún stundar nú M.Sc.-námi í verkfræði við HÍ. Guðrún Bryndís var aðstoðarmaður Trausta Valssonar prófessors við ensku útgáfuna á bókinni Skipulag byggðar á Íslandi (Planning in Iceland).



Trausti Valsson er arkitekt frá Berlín og skipulagsfræðingur frá Berkeley-háskóla í Kaliforníu. Hann starfar sem prófessor við verkfræðideild Háskóla Íslands. Hann er höfundur fjölda greina og bóka. Tvær bókanna, Borg og náttúra og Skipulag byggðar á Íslandi, hafa einnig komið út á ensku.



Helga Bragadóttir, PhD, hjúkrunarfræðingur, er dósent hjá hjúkrunarfræðideild Háskóla Íslands og þróunarráðgjafi Landspítala.



Helgi Þór Ingason er PhD. í framleiðsluferlum í stóriðju frá Norska tækniháskólanum í Þrándheimi og MSc. í véla- og iðnaðarverkfræði frá Háskóla Íslands. Helgi Þór er dósent við verkfræði- og náttúruvísindasvið Háskóla Íslands. Hann er forstöðumaður MPM náms sem er fjögurra missera meistaranám í verkefnastjórnun. Einnig er hann í forsvari fyrir námsbrautina Verkefnastjórnun og leiðtogaþjálfun við Endurmenntunarstofnun HÍ. Helgi Þór hefur alþjóðlega vottun sem verkefnastjóri (Certified Senior Project Manager).



**Abstract**

This article compares basic layouts structures of cities and hospitals. In earlier times both were highly integrated and organic. With the industrial revolution a pattern of segregation develops as zoning in cities, and somewhat later as compartmentalisation in hospitals. One of the consequences of this development was a drastic increase in traffic.

Around the turn of the century, city planners realised that planning needed to turn again back to the earlier integration pattern, not only to reduce traffic, but also to make the city more organic. Contemporary hospital planning must learn from city planning and patterns of integration should be reintroduced into hospital planning.

*Peer-reviewed article (9 pages)*

**Lykilord:** borgarskipulag, sjúkrahússkipulag, kerfismynstur, hölfun/samfléttun

35.



## Preface for the book *"Planning in Iceland" (2003)*

Trausti Valsson has achieved an extraordinary feat of scholarship: he has written the comprehensive, definitive, encyclopaedic account of planning in one European country, from the beginnings to the present day. True, Iceland is a small country in terms of population, even though respectably large in area. But that area contains huge variations – in position, in terrain, in natural resources – and Icelandic economic and social development is as sharply differentiated in economic terms as that of other European countries. Because however the country is so distinctive in its relative geographical isolation, it has developed in quite special ways, though culturally part of the Scandinavian or Nordic group as its strong planning traditions reflect.

Until now, all too little was known of this rich history. That is now definitively remedied. Trausti Valsson not only tells the story in rich detail, from the earliest origins of planning to the present day; he also sets it firmly within a rich geographical and historical context, so that in important respects this is a definitive general history of the development of social policy in a very distinctive Northern European country, with a distinguished story of positive intervention in social matters. Little known outside its homeland, this story needed to be written, and it has found an exceptionally able chronicler.

Thorough in its research, comprehensive in its scope, always highly readable, Trausti Valsson's book sets a new standard in historical scholarship and provides a model for other scholars in other countries to follow.

*Sir Peter Hall*



*Sir Peter Hall is Professor of Planning at the Bartlett School of Architecture and Planning, University College London. He received his Master's and PhD degrees from the University of Cambridge and has thought at many universities, for example at the University of California at Berkeley (1980-92). He is author or editor of over thirty books on urban and regional planning and related topics and has received many awards and honours and is among the most respected persons in this field. He has been knighted for his contribution.*