

Fallegustu „póstkortin“ í húsagerðarlist:

Mat IV - Birtist í „Bók aldarinnar“ (1999)

- ① Brekkan og húsaröðin við Lækjargötu
(frá Stjórnarráðinu að Miðbæjarskólanum)
- ② Viðey, hús og kirkja, séð úr landi
- ③ Alþingishúsið og Dómkirkjan
(Austurvöllur í forgrunni)
- ④ Tjarnargata frá Tjarnarbíói að Ráðherrabústað
(Tjörnin í forgrunni)
- ⑤ Háskólinn og byggingarnar til beggja handa
(skeifan í forgrunni)
- ⑥ Heimsýn að Bessastöðum
- ⑦ Akureyrarkirkja, horft upp tröppurnar
- ⑧ Kristskirkja og skólinn í Landakoti
- ⑨ Höfnin og byggðin í Flatey á Breiðafirði
- ⑩ Gamla byggðin með sjónum í Seyðisfirði

Það er hægt að dást að fleiru á Íslandi en náttúrunni og oft hefur manningnum tekist að smíða umhverfi sem er engu síður aðdáunarvert. „Fögur er byggðin,“ gætu nútímamenn sagt um þessar fallegu byggingar, götumyndir eða „sjónrænu heildir“, sem eiga það sameiginlegt að fegra landið fremur en að spilla því.

Ljótustu „póstkortin“ í húsagerðarlist:

Mat IV:

- ① Járnblendiverksmiðjan og álverið í Hvalfirði
- ② Hamraborg í Kópavogi
- ③ Ártúnshöfði með steypu- og malbikunarstöðinni
- ④ Kringlumýrarbraut frá Suðurlandsbraut að Miklubraut
- ⑤ Flugvallarvegur (braggar og bílaleiga við veginn út að Hótel Lofleiðum)
- ⑥ Iðnaðarsvæðið í Hveragerði við Þjóðveg 1
- ⑦ „Langa vitleysan“ í Fellahverfi í Breiðholti
(bílastæði í forgrunni)
- ⑧ Háa bogalagaða blokkinn við Æsufell í Breiðholti
(bílastæði í forgrunni)
- ⑨ Innakstursleiðin til Grindavíkur
- ⑩ Sementsverksmiðjan í miðju Akraness

Sumar framkvæmdir manna eru svo misheppnaðar að flestir óskuðu þess að aldrei hefði verið ráðist í þær eða að minnsta kosti að betur hefði verið vandað til verksins. „Póstkortin“ eða sjónrænu heildirnar á þessum lista eiga það sameiginlegt að vera lýti á umhverfinu sem stínga í augu þeirra sem eiga leið hjá.

Trausti Valsson

STEFNA MENNINGARGILDA OG MANNLEGRAR VELFERÐAR

Fræðilegur grunnur núverandi skipulagsstefnu
gagnrýndur og nýrri stefnu lýst með dæmum

INNGANGUR

Umhverfismótun hvers tíma er endurspeglun á þeim gildum og hugsanamynstrum sem eru ráðandi í þjóðfélaginu á hverju tilteknu þróunarskeiði þess.

Mestu menningarþjóðirnar hafa byggt fegurstu borgirnar og mótað fegurstu húsin og fegurstu munina. Og gagnstætt þessu, er jafnan talið að þau samfélög sem getið hafa af sér ljótt og ómannúðlegt umhverfi, séu á frekar lágu menningarstigi.

Menningarstig umhverfis endurspeglast t.d. í því stigi vísindalista og fræða sem þjóðfélag hefur náð. Það er um endurskoðun þessa fræðilega grunns sem nú gildir í umhverfismótun, sem þessi ritgerð fjallar fyrst og fremst um.

Hverju borgarsamfélagi er að sjálfsögðu nauðsyn að geta verið stolt af borginni sinni – jafnt þótt einhverju sé ábótavant um gerð hennar – líkt og öllum foreldrum er nauðsyn að þykja börn sín falleg og mannvænleg þótt í raun kunni eitthvað þar á að skorta.

Vegna þess þurfa mælikvarðanir sem við notum um borgir okkar og umhverfi að vera tveir: Þann fyrri þurfum við til daglegs brúks og þá verður hið kauðslega og ófullkomna vinalegt og jafnvel sjarmerandi. Seinni mælikvarðann – fræðilegan mælikvarða – þurfum við svo aftur að taka fram, þegar við viljum móta stefnu um metnaðarfull markmið.

Fyrri mælikvarðinn er í ofnotkun á Íslandi; við höfum tilhneigingu til að vera of full af gagnrýnislítilli ánægju með okkar hlut, líkt og bændur í afskekkttri sveit. Á þetta – að mínu mati – bæði við um menninguna almennt, svo og gæði hins byggða umhverfis í bæjum okkar og borgum.

Sumarið 1985 birti Þórður Ben myndlistarmaður mynd af íbúðahverfi í

grein um skipulagsmál. Fljótt á litið virtust þetta vera »vinalegu« íbúðablokkirnar inni í Háaleitishverfi. Þegar rýnt var í myndatextann kom í ljós, að svo var þó ekki, heldur var þetta frá borg í Síberíu. – Við að uppgötva þetta var ímynd okkar fljót að breytast, og »vinalegu« blokkirnar voru núna orðnar kaldranalegar freðmýrabyggingar án tengsla við umhverfi sitt. Upplifun af þessu tagi fær mann til að setja spurningarmerki við það hvort blokkahverfi okkar sé raunverulega mannlegt og fallegt umhverfi. Dæmi um þetta hjálpa okkur til að losna úr viðjum fyrri mælikvarðans; hins huglæga (subjektiva) mælikvarða. Fírring, tengslaleysi, hráslagalegur fegurðarsmekkur og úreltar garðborgahugmyndir eru meðal þeirra atriða sem þessi ritgerð tekur til gagnrýninnar athugunar. Lýst verður m.a. hvernig sumir þessir ágallar eiga sér upphaf í fræðilegum bakgrunni hinna íslensku skipulagslaga og byggingasamþykktu. Hér kemur rit Guðmundar Hannessonar prófessors nokkuð við sögu, (1) vegna þess að það varð í mörgu helsti fræðilegi grundvöllur að skipulagslögunum fyrstu, 1921.

Ritverk Guðmundar voru um margt mjög merkileg, en ekki fer hjá því að á um 70 árum hafi ýmis viðhorf úrelst. Það hlýtur því að vekja spurningu þegar ljóst verður við athugun, að fáar grundvallandi breytingar hafa orðið á skipulagslögunum íslensku allan þennan tíma. Það virðist því orðið tímabært að hinn fræðilegi bakgrunnur laganna sé kannaður og endurskoðaður á kerfisbundinn hátt.

Þótt ritgerðin sé að megin uppistöðu fræðileg verður reynt að sýna áhrif þeirrar sýnar sem hér er kynnt með dæmum og skematískum uppdráttum.

KAFLI I: HINN FRÆÐILEGI GRUNNUR UMHVERFISMÓTUNAR

Sambandið milli orsaka og afleiðinga

Kjarni allrar vísindalegrar viðleitni er að reyna að finna samband á milli orsaka og afleiðinga. Oft á tíðum marka uppgötvanir af þessu tagi tímamót í meðferð mála – eins og þegar Pasteur uppgötvaði að ígerðir orsakast af bakteríum sem þrífast vel í óhreinindum. Dæmi um íslenskt afrek af þessu tagi er þegar Guðmundur Björnsson læknir sýndi fram á að uppkoma taugaveiki í Reykjavík 1906 tengdist mengun í ákveðnum vatnsbólum (2). Kortlagði Guðmundur hvar tilfelli komu upp og fékk síðan – eftir mikil átök við bæjarstjórn – því fram komið að þessum vatnsbólum var lokað. Þessi sömu fræðilegu gögn urðu svo megin ailið í því að ráðist var í lagningu vatnsveitunnar, sem varð mjög til þess að bæta heilsufar bæjarbúa.

Saga þess hvernig áfangar af þessu tagi hafa náðst, er orðin löng, sérstaklega er tekur til sambands efnislægra (physiskra) umhverfisþátta og líkamlegs heilsuástands.

Nokkru erfiðar hefur gengið að koma með ábendingar um það hvernig tengsl eru á milli andlegrar heilbrigði og þess hvernig umhverfi er byggt. Flestir munu þeirrar skoðunar að hér sé um veruleg tengsl að ræða og flestir þekkja það af eigin reynslu – sérstaklega ef þeir eru veikir eða illa fyrir kallaðir – að margt í umhverfinu getur orðið til andlegs áreitiss.

Nokkuð ljóst ætti að vera út frá þessu að nauðsyn ber til að hönnunarfræði þrói annars vegar með sér þekkingu á því hvað það er sem leiðir til andlegs áreitiss og hins vegar hvað það er, sem getur dregið úr andlegri spennu hjá fólki.

Mjög munu vera um það skiptar skoðanir innan læknisfræðinnar hvort, eða í hve miklum mæli, er orsakasamband milli mikils andlegs áreitiss og líkamlegra sjúkdóma. Þó eru magakvillar og hár blóðþrýstingur oft nefnd sem dæmi af þessu tægi.

Nokkuð er mikilvægt fyrir hönnuði að átta sig á hugtökum, sem komið hafa fram í stressufræðum á síðustu tímum. Að gera t.d. greinarmun á neikvæðu og jákvæðu áreiti (t.d. umferðarhávaði, listrænn hávaði; tónlist) svo dæmi sé nefnt.

Átökin um kenninguna sem segir að A – átakalítil lífsstíll leiði til hjartasjúkdóma en B bljúglyndislífsstíll síður (3), eru lærdómsrík fyrir margra hluta sakir. Fyrst er víst rétt að taka fram að ef menn á annað borð eru orðnir hjartaveikir þýðir víst lítið annað en að skipta yfir til B-lífsstíls, því menn eru þá orðnir of veikir fyrir, til að þola álag og átök.

Hitt finnst mér sem hönnuði aftur á móti merkilegt að heyra, sem læknisfræðilega skoðun, að A-manngerðinni (átakamönnum) sé jafn hættulegt að vera án stressins eins og B-mönnum er hættulegt að vera undir miklu álagi. Mér finnst þetta merkilegt því að þetta ásamt ýmsu öðru bendir til að rangt sé að búa til algildar reglur um hvaða tegund umhverfis og hvaða magn áreitiss henti fólki best.

Heilbrigðis- og byggingasamþykktirnar í Reykjavík úa og grúa af svona stórusannleikum og verða því beinlínis trygging þess að aðeins einhverri óljóstri meðalmanngerð líði vel í umhverfinu. Dæmi um þetta er bannið við því að íbúðir snúi aðeins í norður. eru læknisfræðilegu rökin fyrir þessu svo sterk að þau réttlæti þetta bann? Er ekki ýmsum (þunglyndum?) hentugust þetta magn birtu? Eða – svo annað dæmi sé nefnt – eru rökin fyrir því að lofthæð megi ekki vera undir 2,5 m nógu sterk?

Ég tel að taka þurfi þessar reglugerðir til gaumgæfilegrar endurskoðunar með það að leiðarljósi að útrýma grófum alhæfingum. Ég tel að minna ætti að nota bönn, en nota frekar leiðbeiningar eins og t.d. þá að íbúar í elliheimilum, skólum og spítölum þoli illa meira en svo og svo margra desibela hávaða frá bílum og flugvöllum en flestir aðrir meira.

Ef til vill krefst þetta lausara form þess að sérmenntað fólk í heilsufræðum sitji í bygginga- og skipulagsnefndum. Eða hvers vegna skyldu aðeins fulltrúar götubreidda og burðarvirkja eiga að sitja í þeim?

Brotthvarf frá þeim stöðluðu lausnum sem færir mannlífið í einhæfa farvegi

Í ljósi þess sem nú hefur verið lýst, er eðlilegt að spyrja; hverjar afleiðingar það hefur fyrir skipulagsstefnu á Íslandi þegar maður hefur áttað sig á að þjóðfélagið er ekki sett saman úr staðlaðri reglugerðamanneskju. Við ræddum

um það hér að framan að ólíkum manngerðum hæfa sín hvor gerð af lífsstíl. Þegar við síðan rekjum þessa tengslakeðju áfram, er það næsta auðsætt að hverjum lífsstíl tilheyrja grundvallarlega ólíkar tegundir umhverfis.

Til að átta sig á hvað í þessu felst er gott að skoða ýkt dæmi; Manhattan skýjakljúfahverfið í New York. Ýmsir fræðimenn eru mjög gagnrýnir vegna hinnar miklu þéttingar og hinna fáu opinna svæða þar. Styðja þeir mál sitt gjarnan með stöðlum og benda á að ýmsum farnist þar illa andlega.

Hér kemur skorturinn á skilningi á mismuni manngerða skýrt í ljós; A-manngerðin blómstrar í þessu umhverfi en B-manngerðin þolir þar illa við, nema þá í stuttan tíma í einu, því New York spennir; er spennandi – og því mjög hvetjandi umhverfi fyrir skemmtanir og listræna sköpun þeirra sem vilja hraðan lífsstíl.

Svona þetta kjarna (að vísu í samsvarandi minni mælikvarða) vantar í íslenskan bæ og borg, enda er það beinlínis útilokað með gildandi reglugerðum. Íslenskt þjóðfélag hefur smitast mjög af þeirri skandinavísku tilhneigingu að reyna að þrýsta öllum og öllu inn í sama mótið. Einna frægasta dæmið um þetta er norsk-finnska skipulagið af Fossvogshverfinu, þar sem arkitektar voru neyddir til að fylgja þröngri fyrirsögn. Þótt húsin ættu að byggjast snýtu fyrir spýtu, meðan kollegar þeirra víða erlendis áttu þann vanda mestan hvernig hægt væri að losna undan þeim skorðum einhæfni, sem stöðlun byggingaeringa setti þeim.

Ég er þeirrar skoðunar að líðan fólks sé svo háð nákvæmri hönnun hýbýla þess, er tekur til þarfa og smekks, að þau þurfi að vera sem næst »klæðskerasniðin« fyrir hverja fjölskyldu. Staðlaðar lausnir þarf að líta á sem frumstætt þróunartímabil í þjóðfélaginu, sem beri að yfirvinna.

Fáa hef ég vitað betur lýsa hvernig vel hönnuð hýbýli eða umhverfi getur stutt íbúa þess – en frönsku leikkonuna Jeanne Moreau. Hún lýsir húsi sínu m.a. með þeim orðum, að það sé »staður þar sem sjálfsvissa mín nær að blómstra«. (»...a place where my confidence can bloom«) (4).

Hvers vegna líta þarf á mannlíf í þéttbýli og strjálbýli í samhengi

Eitt af því sem er næsta sjaldgæft í íslenskrum byggðaumræðu nú til dags, er umræða um þá einkennandi og ólíku kosti þess að búa í þéttbýli og strjálbýli.

Einhvern veginn virðist búið að koma því inn hjá þorra fólks að sá lífsstíll, sem felst í því að búa í strjálbýli, sé ómerkilegur. Ritstjóra Víkurblaðsins á Húsavík heyrði ég kvarta yfir því nýlega í sjónvarpi, að höfuðborgarbúar væru sífellt spyrjandi: Hvers vegna eruð þið að búa í þessum litlu bæjum og þorpum?

Þetta jafngildir því í raun, að lýsa því yfir við viðeigandi, að honum finnist lífsstíll sá sem hann hefur valið sér ómerkilegur. Í þessu birtist ósanngirmi, og þó fyrst og fremst sú flatneskjuhugsun, að það sem henti þessari þjóð sé aðeins ein tegund lífsmynsturs, líf í stórborg. Ég held að fátt sé hættulegra íslensku byggðajafnvægi en þessi hugsunarháttur – og ljóst er, að með mögnum og látlausum áróðri af þessu tagi, er hægt að gera fólk óánægt með hvað sem er.

Hér held ég að sé nauðsyn að staldra við, því mannvist í þéttbýli er ekki hægt að skoða sem einangrað fyrirbæri því mannlíf í þéttbýli tekur mið af mannlífi í strjálbýli, og hvort fyllir upp í vankanta hins. Eða væri ekki mannlífið í landinu ansi einhæft ef allir söfnuðust saman hérna á suðvestur-horninu?

Á tímum Guðmundar Hannessonar voru líka gildandi einsýnir fordómar – en þá undir öfugum formerkjum; þá var það mannlíf og fólk í þéttbýli sem var dæmt ómerkilegt af landsbyggðarfólkinu. – Guðmundur snerist þessu fólk til varnar í riti sínu: »Margt af þessu fólk hefur orðið að framtakssömum borgurum í landinu« – »þeir (bæirnir) hafa tekið við þeim sem ekki undu í sveitum...« (bls. 4).

Til þess að tekið sé af myndarskap á málefnum þéttbýlis og strjálbýlis þurfa löggjafinn og íbúar landsins alls, að viðurkenna mikilvægi landsbyggðar og borgar. Það var eitt af því sem Guðmundur afrekaði með bók sinni að útskýra að bæjarmyndunin var nauðsynleg og jákvæð. – Á líkan hátt virðist það blasa við sem mikilvægt verkefni að efla skilning borgarbúa á gildum

Þess besta úr þessum tveimur heimum. Þetta lítur svo sem ágætlega út á skýringarmynd eins og sést á eftirfarandi teikningu eins garðborgafræðimannsins Ebenezer Howards (5) (mynd 1).

Raunveruleikinn verður þó annar en til var ætlast; svona borg hefur hvorki kosti þéttbýlis né strálbýlis.

Um 1930 til 1940 fékk »garðborgahugmyndin« endurnýjun í fræðum Le Corbusiers. Nú skyldi vöntuninni á þéttingu mætt með byggingu hárra blokkalengja. Þetta féll ágætlega að »berklaskipulaginu« skandinavíska og nú var tekið að byggja svona lengjur í röðum hér í Reykjavík.

Með hverfi af þessari gerð hefur hvað verst tekst til í Breiðholti III; þar sem raðir átta hæða blokka, sem hafa alla ókosti svona mikillar þéttingar, en nærri enga kosti borgarlífs þéttbýlla borgarkjarna, vegna stórra menningarlíttilla opinna svæða í byggðinni, og vegna þess að aðgreining atvinnu og þjónustu fór svo langt í skipulaginu að eftir standa íbúðarsíló í sáralitlum tengslum við umhverfi sitt. (Sjá mynd 2).



Mynd 2.

KAFLI II: UM SKIPULAGSLÖGGJÖFINA ÍSLENSKU OG HVERNIG SKAPA MÁ HENNI NÝJAN FRÆDILEGAN GRUNDVÖLL

Um skilning og skilningsleysi á hlutverki skipulags

Hlutverk skipulagslaga er að tryggja, að sem réttast sé staðið að skipulagi. Þetta felur meðal annars í sér, að í skipulagi komi öll sú fagþekking inn sem skiptir máli í mótun mannlegs umhverfis. Auk þessa eru svo hin ýmsu ákvæði laganna og skipulagsreglugerðarinnar, sá farvegur sem mótunarstarfið beinist eftir. Gallar í þessari »verkforsögn« geta því orðið mjög afdrifaríkir fyrir allt skipulagsstarf í landinu.

Það mun vera útbreiddur misskilningur að skipulag feli það í sér að setjast niður með blýant og fara að teikna. Þetta er þó alrangt, því skipulag er fyrst og fremst fræðileg vinna. Ekki er óalgengt að slík vinna við aðalskipulag, taki mörg ár en að teiknivinnan – sem kemur mest í lokin – taki aðeins tvo til þrjá daga. Jafnvel deiliskipulag er líka að mestum hluta fræðileg vinna.

Misskilninginn á orðinu skipulag má að nokkru leyti rekja til nafnsins á riti Guðmundar Hannessonar: »Um skipulag bæja«, því að í raun réttir telst meira en helmingur efnis bókarinnar til umfjöllunar um arkitektúr; húsagerð.

Þessi galli að skipulagsumræðan hér á landi hefur tíðum fest í arkitektónískum útfærsluatríðum, hefur leitt til þess að sú stærri hugsun, sem skipulagi er ætlað að gera skil, hefur fengið miklu minni og ómarkvissari umræðu en skyldi.

Þessara ágalla sér skýran stað í skipulagslögunum íslensku – t.d. er næsta lítið gert að móta því fræðilega starfi sem er hvað afdrifaríkast í skipulagsstarfinu.

Skorturinn á skilningi á því að í fræðilegu vinnunni eru afdrifaríkustu ákvarðanirnar teknar, kemur m.a. fram í því að kynningu skipulags er fyrst og fremst ætlað að fara fram þegar uppteiknuð tillaga liggur fyrir. Þetta er orðað svo í Skipulagsreglugerðinni (6): »Áður en sveitarstjórn tekur *endanlega* afstöðu til aðalskipulagsins skal efnt til almennra borgarafunda...« (bls. 10).

Þegar hér er komið við sögu í skipulagsstarfinu er fyrir löngu búið að negla niður aðalatriðin, og litlu hægt að breyta vegna þess að tímaröðun framkvæmda þrýstir á. Athugasemdir er því oftast aðeins hægt að gera við útfærsluatriði, sem koma skipulagsatriðum lítið sem ekkert við.

En hvernig er þá hægt að bæta úr þessu vandræðaástandi? Tillögur mínar um þetta eru margþættar:

Í fyrsta lagi þarf að koma af stað akademísku starfi í landinu, til þess að við gleypum ekki erlendar skipulagshugmyndir hráar – og til að skoða á skipulegan hátt, hvað í raun felst í þeim skipulagshugmyndum sem við vinnum nú eftir nærri umhugsunarlaust.

Dæmi um svona kryfjandi starf er gagnrýni mín á garðborgahugmyndinni og svo frekari gagnrýni sem kemur hér síðar í kaflanum.

En hvaða aðstæðum er svona fræðilegu starfi búnað hér á Íslandi? – Samkvæmt lögum heyra rannsóknir í skipulagi og arkitektúr undir Rannsóknarstofnun byggingariðnaðarins. Í þeirri deild stofnunarinnar starfa 0 (núll) starfsmenn. – Við Háskóla Íslands er ástandið þannig, að engin deild er í þessum fræðum – og deildir sem málið varðar að einhverju leyti – svo sem læknadeild og félagsfræðideild – virðast sinna þessu lítið. Órlítið starf fer fram í landafræði- og byggingaverkfræðideildunum.

Ástandið með Vísindasjóð og sjóð Rannsóknarráðs er heldur ekki björgulegt: Vegna deildaskiptingar Vísindasjóðs falla blandaðar greinar eins og skipulag, mjög milli laga og hefur skipulagsmönnum og arkitektum reynst næsta þýðingarlítið að senda þar inn umsóknir. Vegna nýrrar reglugerðar Rannsóknarráðs um áherslu á »praktísk« viðfangsefni – sem umhverfishönnun telst ekki falla undir – er orðið næsta vonlítið að sækja þangað um styrki. – Frá ráðuneytum hefur ekki orðið vart mikils áhuga eða aðstoðar – og ekki hefur komið mikið fram frá Skipulagi ríkisins, a.m.k. ekki af rituðu máli.

Dæmi um fræðilega vinnu sem vinna þarf
Auk þeirra ábendinga sem koma fram í þessum tveimur fyrstu köflum ritgerðar minnar, vil ég hér benda á fræðileg verkefni sem ekki væri óeðlilegt að heilbrigðisstéttirnar ynnu að eða þrýstu á, að unnin yrðu.

Ekki er ólíklegt að þessi ritgerðasamkeppni safni í sjóð fjölda slíkra hugmynda og væri mjög jákvætt ef læknafélögin, að samkeppninni lokinni, settu saman »manifestó« eða áskorun að þessu lútandi.

Þó ég sé leikmaður í heilsufræðum virðist mér að út frá heilsufari séu eftirfarandi tölusettt markmið mikilvæg í skipulagsstarfi framtíðarinnar. – Og eftir að ég hef nefnt markmiðin nefni ég nokkrar þær aðgerðir í skipulagi og hönnun sem hægt er að stefna að til að ná markmiðunum.

1. *Aukin líkamshreyfing fólks (og útvíst).* – *Læknisfræðileg rök* (2): Dregur úr stressi, hrörmun og »agressiviteti«. *Aðgerðir:* Uppbygging göngu-, hjólréiða- og reiðstígakerfis í þéttbýli og utan þess. Lagning trimmbrauta. Leik-, æfinga- og íþróttaaðstaða á opnum svæðum.

2. *Minnkun mengunar af tóbaksreyk.* – *Læknisfræðileg rök* (2): Minni tíðni krabbameins, öndunarfæra- og hjartasjúkdóma. *Aðgerðir:* Skipting húsnæðis þar sem almenningur kemur saman í reyk og reyklaus svæðis. Bæting loftræstingar.

3. *Minnkun loft-, hávaða- og sjónmengunar af óþrifalegri starfsemi.* *Fjölbætt læknisfræðileg rök.* *Aðgerðir:* Hraðbrautir séu ekki lagðar í gegnur bæi utan við þá (t.d. ofan höfuðborgarsvæðisins og á brúm á milli nesja á svæðinu). Flugvellir séu ekki inni í borgum. (Stefnt verði að flutningi Reykjavíkurflugvallar í framtíðinni. Mengandi og hættuleg iðjuver séu í verulegri fjarlægð frá þéttbýli. (Stefnt verði t.d. að flutningi Áburðarverksmiðjunnar og Álverið í Straumsvík verði ekki stækkað). Aðalvindátt stefni ekki frá iðjuverum yfir byggð. (Þessa var ekki gætt nógu vel í hvorugu fyrnefnda dæminu).

4. *Stefnt verði að auknum tengslum í borgum.* *Læknisfræðileg rök:* Skortur á félagslegum tengslum og að fólk er sett um of í hólf, leiðir til furringar, skorts í félagslegum stuðningskerfum og gerir því fólki erfiðara fyrir að eiga við félagsleg og andleg vandamál sín. *Aðgerðir:* Skipulag sé þannig að félagslegar einingar myndist. Stefnt að nokkurri blöndun byggðar og svæðamót þannig hönnuð að þau skilji ekki svæði að, heldur tengi þau svæði saman. (Allmikið

verður fjallað um þessi atriði í áframhaldi ritgerðarinnar).

5. *Stefnt verði að því að menningar- og fagurfræðileg gildi verði hafin til vegs og virðingar í umhverfshönnun. Læknisfræðileg rök:* Betra andlegt ástand íbúanna. Virðing fyrir menningargildum er staðfesting á virðingu samfélagsins fyrir því sem manneskjan gerir vel þetta leiðir til þess að einstaklinga þora líka meiri virðingu fyrir mannlegum gildum sjálfra sín og meðbræðra sinna. *Aðgerðir:* Fagurfræðileg sjónarmið fá aukið gildi. (Hraðbrautir í borgum – t.d. Kringlumýrabraut – eru ljótar.) Strandlengju og fallegum höfðum og hæðum þarf að ná undir falleg hús og íbúðarbyggð (sjá dæmi síðar). Vernda þarf fallega og söguríka byggð og náttúruvætti, og laga þetta vel að aðliggjandi byggð.

Að tengja saman orsök og afleiðingu er heilsufarsþætti varðar

Á undanförunum áratugum hefur læknisfræðinni fleygt fram við að útskýra hvernig ýmsir efnislægir umhverfisþættir – eins og t.d. tóbaksreykur, hávaði og efnamengun – hafa áhrif á heilsufar fólks.

Vegna þess að áhrif þessara tegunda áhrifa tengjast fyrst og fremst starfrænum (fúnksjónölum) þætti bygginga og borga hafa þessir þættir lagst á sveif með hinum vélræna fúnksjónalísma, sem hefur verið mjög ráðandi í umhverfismótun á þessari öld. Jákvætt er það þó við framlag læknávisindanna, að þau hafa styrkt velferð manneskjunnar í borginni, þótt – enn sem komið er – sé það fyrst og fremst hin líkamlega velferð sem læknisfræðinni hefur tekist að styðja og styrkja.

Hin andlegu gildi hafa átt mjög í vök að verjast í okkar tæknisinnuðu þjóðfélögum þar sem krafist er harðra sannana og talna við að tengja saman orsök og afleiðingu, svo að rökin og séu talin gild.

Margir telja að þessi »pósítívismi« hafi gengið alltof langt og heimspekingar eins og Paul Feyerabend hafa fært að því sterk rök að því sum mannleg gildi verði aldrei túlkanleg með tölum (7).

Það neyðarástand hraða og andlegs álags sem ríkir í íslensku þjóðfélagi í dag, kallar á áttak til að greina vandann og leita síðan

eftir tengingum þessa vanda bæði við gerð félagslegs og byggðs umhverfis okkar. Hér virðist mér t.d. að geðlæknar, sálfræðingar, félagsfræðingar og hönnuðir, þurfi að koma saman til samstarfs.

Á undanförunum árum hefur skilningur aukist mjög á því að andleg heilbrigði sé mjög í orsakatengslum við það hvernig umhverfi fólki er búið. Þannig er t.d. eitthvert framsæknasta starf í hönnunarfræðum í Bandaríkjunum, starf stofnunar próf. C. Alexanders – að miklu leyti kostað af National Institute for Mental Health (8).

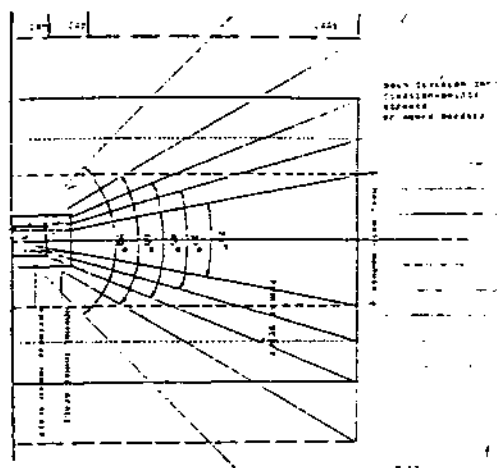
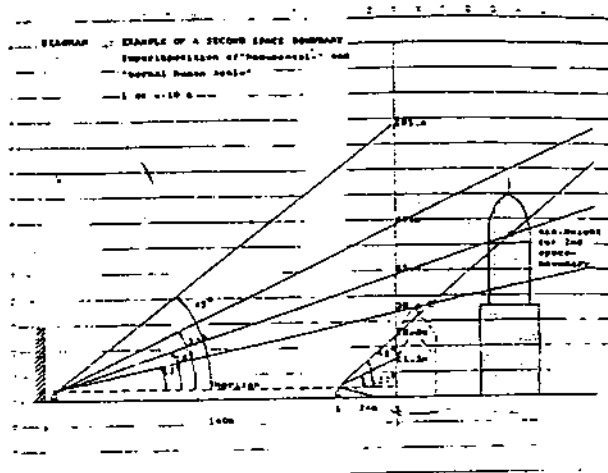
Ýmsar fræðigreinar, eins og t.d. vinnuvistfræðin (ergónomía), hafa nú komist af því frumstigi sínu sem tengist starfrænum þáttum (human factors engineering) og er farin að fjalla meira um andlega vellíðan fólks á vinnustaðnum.

Samvinnan við tölvuna hefur leitt til þess að nú er það andlegt álag í vinnuástöðunni – en ekki gerð stóla og tækja, eins og áður var, – sem verkar mest lýjandi á manneskjuna. Þetta hefur leitt til merkra fræðilegra framlaga á þessu sviði (9) – framlaga og þekkingar sem getur leitt til næmari hönnunar á öllu okkar umhverfi – ekki aðeins vinnuumhverfi.

Þýskur fræðimaður á sviði arkitektúrs, R. Weber, hefur t.d. hagnýtt sér nýjar upplýsingar um sálfræði skynjunar (psychology of perception) m.a. til að útskýra hvaða sjónarvinklar og stærðir eru þægilegastar fyrir augað í borgum (10) (sjá mynd 3).

Framfarirnar á þessum sviðum byrja þó oftast í þeim smáu mælikvörðum sem næstir okkur eru. Þannig er það eðlilegt að núna fyrst í stað séu það innanhússarkitektarnir sem hafa gerst talsmenn mannlegu gildanna. Eftirfarandi útdráttur úr tímaritsgrein reynir til dæmis að sýna, með dæmi sjúklinga, hve nærfærmisleg hönnun getur verið mikilvæg fyrir andlega líðan (10): »... dæmi sjúklinga er mikilvægt, því þeir, meira en flest okkar, þurfa sálfræðilegan stuðning frá umhverfi sínu; sjúkrastofa ófegraðs fúnksjónalísma getur verið jafn hættuleg og skurðstofa skreytt kálhöfðum.«

Hinar andlegu þarfir ná þó ekki aðeins til fegurðar eða lágmarks áreitis, heldur líka til annarra þarfa sem erfiðara er að skilgreina. – Í háskólum er fólk oft undir það miklu



Mynd 3.

andlegu álagi að það verður að leita allra ráða til að styrkja andlegt þrek nemendanna.

Út af þessu gefur háskólaspítalinn í Berkeley, Kaliforníu, út rit með lista yfir þær helstu andlegu þarfir (t.d. það að vera einn, að syngja með fólki, finna til samkenndar í náttúrunni o.s.frv.) sem fólk ætti að reyna að fá uppfylltar. (Má líkja við minnislista yfir fæðutegundir og þau vítamín sem mannum er nauðsynlegt að neyta).

Bæklingurinn útskýrir á eftirfarandi hátt hvers vegna þetta mat á andlegu lífi þurfi að fara fram (11):

»Við erum að biðja þig að gera úttekt á þínu andlega lífi vegna þess að tilfinningar þínar um andlega þætti, geta haft áhrif á heilsu þína... Menning okkar leggur áherslu á hið rökvisá (rationala). Háskólar okkar og heilbrigðiskerfi styðjast við rök og vísindi... Tap hins mannlega (dehumanization) sem oft gerist á nútíma spítölum minir okkur á, að rofin við andlegan þátt lífs okkar getur haft alvarlegar neikvæðar afleiðingar.« (Bl. 99).

Þetta rit bendir með fordæmi sínu á, að hliðstæðar úttektir mætti gera yfir það hvaða staðir í borg séu andlega mikilvægastir fyrir íbúana. Með þessu væri fengin rökvis aðferð til að sýna fram á t.d. hvaða staði ætti að verja öðrum fremur fyrir ágangi og breytingum.

Það er mikið verk að gera svona könnun en til þess að gefa tilfinningu fyrir því hvernig hún gæti litið út í Reykjavík bað ég tíu kunningja

mína að raða nöfnum tíu staða í röð eftir tilfinningalegu mikilvægi. Þetta er niðurstaðan:

| | Stig alls | Mikilvægisröðun tíu Reykvikinga | | | | | | | | | |
|-----------------------|--------------|---------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 Austurvöllur . . . | 91 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 | 2 |
| 2 Tjörnin | 80 | 3 | 3 | 4 | 4 | 1 | 2 | 4 | 3 | 1 | 5 |
| 3 Amarrhóll | 74 | 5 | 4 | 2 | 1 | 2 | 5 | 2 | 2 | 6 | 7 |
| 4 Austurstræti . . . | 72 | 2 | 2 | 7 | 6 | 7 | 6 | 3 | 4 | 2 | 1 |
| 5 Skólavörðuhæð 61 | 61 | 6 | 6 | 5 | 3 | 6 | 1 | 5 | 5 | 8 | 4 |
| 6 Landakotshæð 46 | 46 | 7 | 10 | 3 | 8 | 8 | 4 | 8 | 7 | 3 | 6 |
| 7 Grjótagar | 42 | 9 | 5 | 10 | 5 | 4 | 8 | 9 | 8 | 7 | 3 |
| 8 Bernhöftstorfa 41 | 41 | 4 | 7 | 8 | 7 | 9 | 9 | 6 | 6 | 5 | 8 |
| 9 Laugarnes | 34 | 8 | 9 | 4 | 9 | 5 | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 |
| 10 Háaleitishverfi 13 | 13 | 10 | 8 | 9 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 | 10 |

KAFLI III: ÝMSIR FRUMPÆTTIR NÝRRAR SKIPULAGSSTEFNU OG HÖNNUNARDÆMI ER ÚTSKÝRA ÚTFÆRSLU ÞEIRRA

Um efnistöð þessa kafla

Við höfum nú, á fræðilegan hátt, glöggvað okkur á helstu göllum í núverandi fræðigrunni skipulagsfræðinnar. Bent hefur t.d. verið á það, að núna þurfi hönnun og skipulag að fara að snúa sér af meira afli að uppfylla mannlegar og andlegar þarfir mannvistar í borgum.

Fræðilega vinnan og sú leiðrétting á skipulagslögnum, sem í kjölfar hennar þarf að fylgja, er mikilvægasti þáttur þessa starfs. Hér á eftir verður frumpáttum nýrrar mannlegrar og lífrænnar skipulagsstefnu skipað niður í þætti og bent á hverjar breytingar þurfa að verða á skipulagslögnum í hverju tilfalli.

Jafnframt þessu verður skýrt með »skematískum« hönnunardæmum, hvernig hönnunarverkefni yrðu útfærð samkvæmt hinum nýju stefnumiðum.

Eftirfarandi er yfirlit yfir nýju stefnumiðin:

1. Hólfunartilhneigingunni sé mætt með blöndun, tengingum og myndun heilda.
2. Vélræna heimsmyndinni sé mætt með lífrænum skipulagsmynstrum.
3. Fúnksjónalísma sé mætt með áherslu á listræn og mannleg gildi.

1. Hólfunartilhneigingunni sé mætt með blöndun og tengingum

Á síðustu 10 árum hafa komið fram merkar bækur um rætur hinnar ríkjandi, vélræna heimsmyndar. J. Rifkin, höfundur bókarinnar »Entropy – A New World View« (1981) (12), segir t.d. um einkenni okkar tíma: »Öld nútímans er öld vélarinnar. Nákvæmni, hraði og óskeikulleiki eru æðstu gildin.« (Bls. 17). Önnur merk bók er eftir I. Prigogine (fékk Nóbelsverðlaun í efnafræði 1977) og I. Stengers. Útgangspunktur í þessari bók er líka sá nýi og dýpri skilningur á óreiðu (entropy), sem hefur komið fram nýlega í skammtafræðinni (quantum physics).

Formáli bókarinnar »Order out of Chaos« (1984) (13), byrjar á eftirfarandi hátt:

»Skilningur okkar á náttúrunni er að breytast á róttækan hátt til hins margfalda, hins tímabundna og hins flókna. Í langan

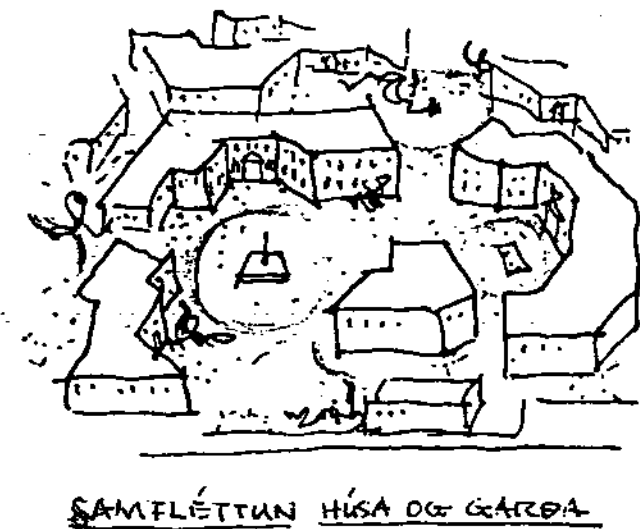
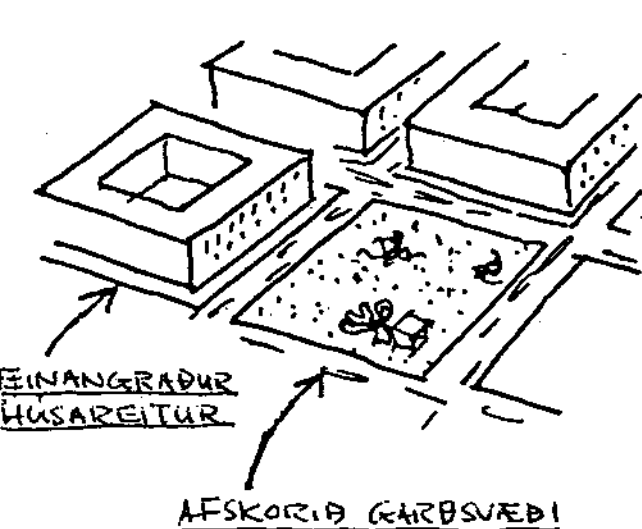
tíma hefur vélræna heimsmyndin ráðið lögum og lofum í vestrænum vísindum. Í þessari heimsmynd sýnist heimurinn stór sjálfhreyfivél.« (Bls. XXVII).

Eitthvert helsta einkenni vestrænu vísindaheimsmyndarinnar er sundurskurðaraðferðin (dissection), og mótaðist hún mest í starfi Bacons, Descartes og Newtons um miðja sautjándu öld. Aðferðarfræði þessi nálgast verk þannig að fyrirhleggjandi verkefni er skorið niður í búta og hver hluti þess tekinn til meðferðar af sérfræðingi.

Þessi aðferð skilaði (og skilar enn) gífurlegum árangri innan margra vísindagreina, sérstaklega í raunvísindum. Galli er aftur á móti sá að í greinum þar sem hin ýmsu sérsvið í raun hafa svo mikil tengsl að rangt er að dæma um afmörkuð atriði án þess að gæta að hvort önnur svið kynnu að vera áhrifavaldar.

Oft er það t.d. nefnt sem dæmi að læknum geti sést yfir að orsakir líkamlegra kvilla geta verið komnir til vegna rangs fæðis eða slæms andlegs ástands.

Vegna stórra sigra sinna í vísindum varð sundurskurðaraðferðin smám saman að fyrirmynd okkar í því hvernig skyldi taka á flestum málum, og heldur sú þróun áfram þó nú sé víða unnið ötullega að því að búa til þekkingu sem brúar bilin á milli sérfræðigreinanna.



Mynd 4.

Á síðustu öld hófst sundurskurður hönnunarsviðsins í aðgreinda hönnun húsa, garða, skipulags o.s.frv. Þetta hefur t.d. í för með sér að samhæfingu vantar milli húsa og opinna svæða.

Ef aftur á móti þetta tvennt er hannað saman þá fá húsín/aukið gildi vegna garðsins og garðurinn aukið gildi vegna húsanna – sem sagt, út úr hönnuninni fæst æðra gildi en einföld samlagning partanna. Er þetta kallað gagnkvæm styrking; komplementarití. (Sjá mynd 4).

Hvernig hægt er að milda þann aðskurð sem verður fyrir tilverknað götu er sýnt á mynd 5 – þar sem lagt er til að Flókagata sé gerð að vistgötu þannig að hún verði ekki eins mikil hindrun fólks aðliggjandi íbúðahverfis að nýta garðinn. (Hér yrði t.d. hættuminna að senda krakka út á túnið).

Mikið hefur verið rætt um galla af mikils aðskilnaðar starfspátta í borg á síðustu árum. Ekki síst er tekur til dauðra svefnhverfa. Það vekur því furðu að í nýja skipulagsfrumvarpinu, skuli þetta ennþá vera verkfæraskriftin:

»Á þéttbýlisstöðum skal sýna landnotkun, skiptingu í íbúðasvæði, atvinnu- og

þjónustusvæði og ákveða nýtingarhlutfall á þeim svæðum. Þá skal sýna útivistarsvæði, svæði fyrir opinberar byggingar,« o.s.frv. (17. gr. bls. 4).

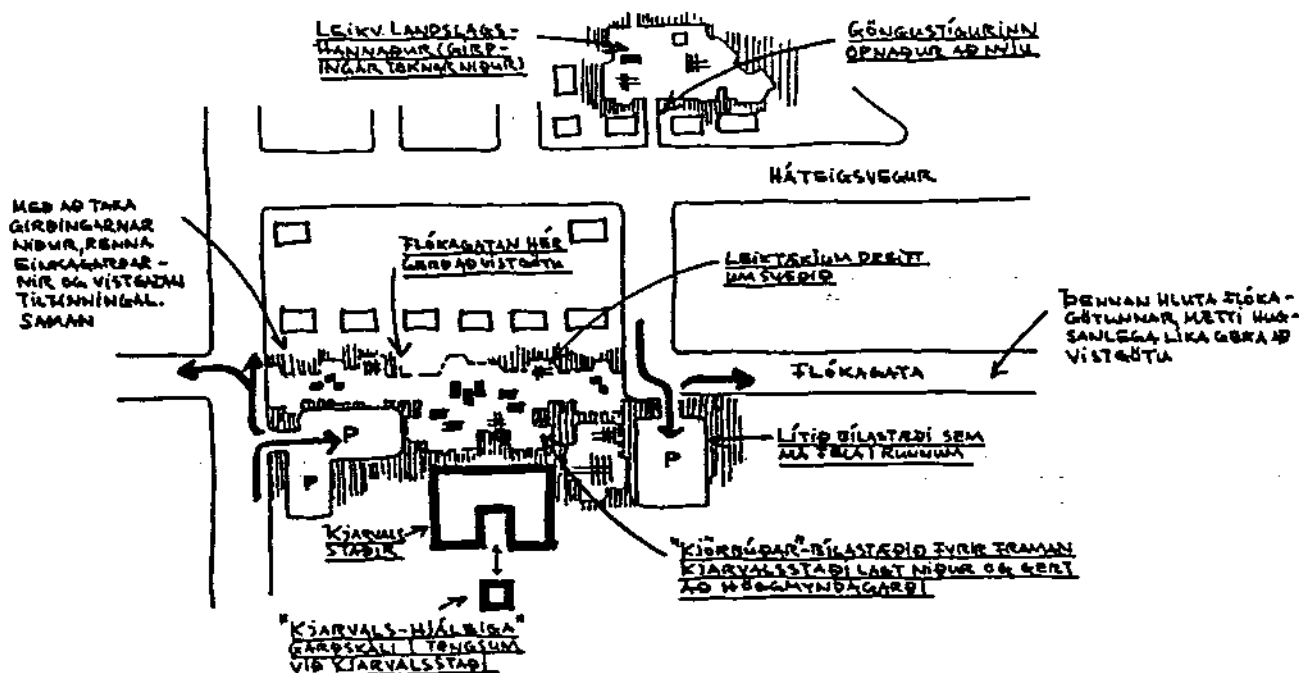
Ein einföld aðferð er til sem getur dregið úr einhæfni svæða. Hún er sú að setja kjarna af starfseminni inn á einhæf svæði. Dæmi um slíkt lífrænt »samlífi« (symbíósu) er að setja stofnun sem getur nýtt sér garð inn á stór garðsvæði (sjá myndir 6 og 7).

En það er ekki bara milli landssvæða sem vantar tengingar í Reykjavík, heldur líka milli vatns (hafs) og lands.

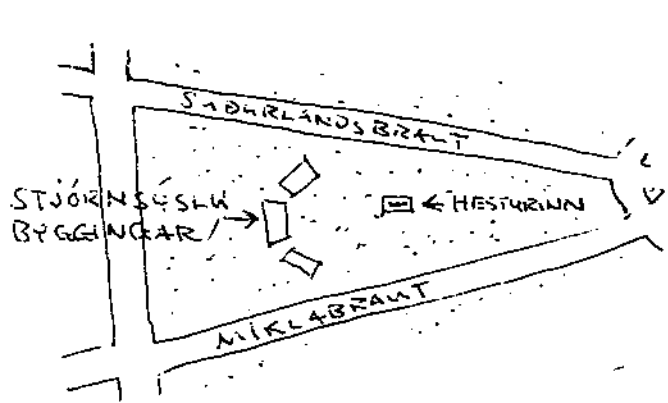
Við norðurströnd Reykjavíkur hafa mál þróast hvað verst. Þessi svæðamót byggðar og strandar og hafs hafa þróast út í að verða nánast víggirðing.

Þetta byrjaði með öskuhaugum og »tippum«, sem eyðilagði hina gullfallegu strönd með bátavörum, fjörugróðri og fuglalífi. Þessu næst var mestöll strandlengjan lögð undir iðnað og vörugeymslur og nú síðast hraðbraut.

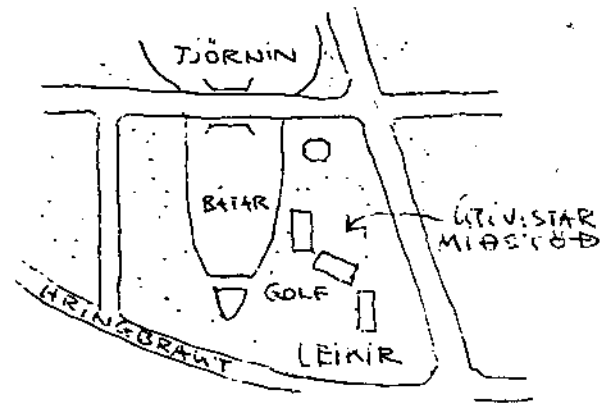
Þó þetta líti mjög illa út má snúa mörgu aftur til betri vegar með markvissri skipulagsáætlun. Í fyrsta lagi má stefna að því að flytja eitthvað af iðnaðinum í burtu og taka svæðin



Mynd 5.



Mynd 6.



Mynd 7.

undir notkun fyrir fólk (Skúlagötuhausin og frystihús tekið undir skrifstofur SÍS, eru spor í rétta átt). Ég legg til að stefnt verði að því að rjúfa varnarmúrinn á tveimur stöðum: við Laugarnes og móts við bátahöfnina í Elliðavogi (sjá mynd 8).

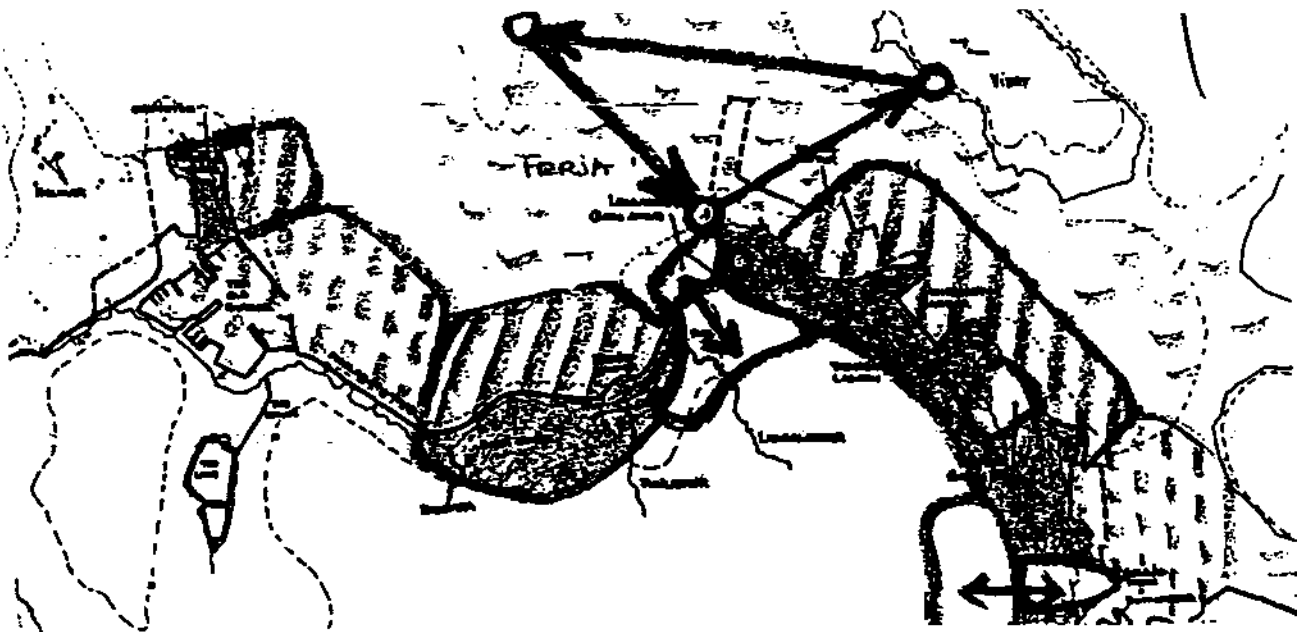
Það að ekkert land er orðið eftir fyrir fólk handan Sætúns- og Skúlagötuhraðbrautarinnar má endurbæta með að búa til uppfyllingar handan hennar, þar sem dýpi er ekki of mikið. – Fyrst það er hægt að gera miklar uppfyllingar fyrir hraðbrautir hlýtur að vera hægt að gera einhverjar uppfyllingar fyrir fólk (mynd 9).

Eins og mynd 9 sýnir er hér gert ráð fyrir vörum fyrir báta (núna er hvergi hægt að

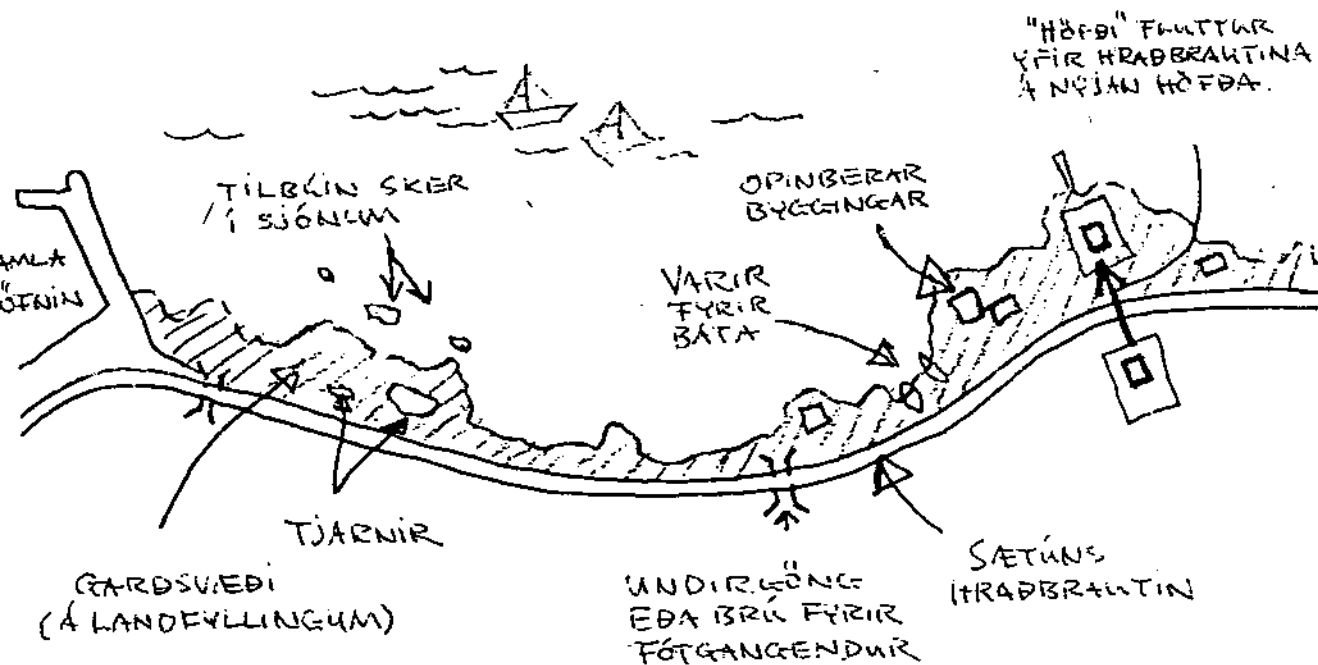
sjá sýnishorn af gömlu vörum), tjarnir og pollar eru fyrir börn, endur og vaðfugla og annað lífríki fersks eða hálfalts vatns. Hólmarnir útifýrir leyfa stýggari fuglum (og sel?) nálægð við strönd; þar hefðu þeir griðland og varpland – líkt og í hólmanum í Tjörminni.

2. *Vélrænu heimsmyndinni sé mætt með lífrænu og breytilegu skipulagi*
Aður var minnst á nýja, lífræna heimsmynd sem nú er í mótun, einkennist af hinu margfalda, tímabundna og flókna.

Hvernig margföld (blönduð) og flókin notkun getur litið út í skipulagi, höfum við þegar skoðað með hjálp dæma.



Mynd 8.



Mynd 9.

En hvað skyldi »hið tímabundna« nú geta þýtt fyrir ný tök í skipulagi og hönnun? – Í sem stystu máli þýðir það, að allt er eilíflega breytingum undirorpið í tímans rás (»nothing is certain but change«, eins og sagt er á ensku). Þetta er í mjög sterkri mótsögn við það hvernig byggingar eru almennt útlagðar (konsiperaðar) hér á landi. Það lítur t.d. þannig út eins og menn haldi að búið sé að finna upp hina endanlegu stærð fyrir Þjóðarbókhöfuð, Ráðhús og Alþingi – eða hvernig verður hægt að bæta við þessar byggingar í framtíðinni, svo vel fari?

Í skipulagslögnum finnum við líka skýrt fyrir þessu sama; að okkur nútímamönnum sé fært að negla allt niður um aldur og ævi. Þannig eru til dæmis ákvæðin um aðalskipulag sem er ætlað að segja hvernig lífið verði eftir 20 ár – og ætlast ákvæðin jafnvel til að sagt sé fyrir um jafnvel ýmis smáatriði.

Það sem þarf að koma eru mynstur skipulög (strúktúrplön), eins og farin eru að tíðkast í sumum löndum. Slíkt skipulag leggur niður aðeins nauðsynlegustu línur og tryggir að eins mikill breytileiki sé varðveittur fyrir ófyrirséðar framtíðarþarfir, eins og hægt er.

Mjög góð bók um þessa lífrænu aðferðafræði er »The Oregon Experiment« (1975), eftir C. Alexander (14). Hér er um stórt háskólasvæði

í Oregon í Bandaríkjunum að ræða þar sem skipulagið nær til vaxtarmynstra (patterns) og forðast er að setja neitt endanlegt fast.

Í þessari aðferðafræði styðst Alexander mikið við hugtök og fyrirmyndir úr vexti lífvera. Skilgreinir hann þannig t.d. vaxtarsvæði (growth-fields) og vaxtarfrumur (growth-cells). – Notendum svæðisins var safnað saman í hönnunarhópa við upphaf verksins og fjármögnun var þannig skipulögð að allt er ekki steipt fast þegar í stað heldur fá hinar ýmsu deildir fé á hverju ári og er ætlað að láta byggingarnar stöðugt breytast eftir þörfum.

Við höfum nú talað um nauðsynina á að gera vöxt mögulegan, en það er annað sem við getum grætt á að skilja að allt er »tímabundið«. – Hér vil ég taka dæmi um landsnotkun því við höfum mjög þá tilhneigingu að álíta að landsnotkun sem ákveðin hefur verið eigi aldrei að breytast. Þvert á móti eigum við að segja »við eigum að hafa það í hendi okkar að breyta hvaða landsnotkun sem er!«

Hér mundi margur segja: en hvað með allar fjárfestingarnar? – Svarið er í fyrsta lagi að hægt er á ótrúlega auðveldan hátt að breyta um notkun á húsnæði; t.d. iðnaðarhúsnæði í íbúðarhúsnæði. Eru slíkar íbúðir t.d.

mjög vinsælar í New York. – En hér þarf að sjálfsgöðu enn að breyta íslenskum reglugerðum sem halda öllu í stirðnuðum greipum.

Annað sem í raun gerir breytingar auðveldari en margur hyggur er að flest iðnaðarfyrrtæki hafa furðu stuttan líftíma á okkar dögum vegna örra tæknibreytinga. Sé þetta athugað sést að það er auðvelt að búa til hægfara breytingaáætlanir fyrir fögur svæði í borgarlandinu sem fólk heldur að séu glötuð að eilífu undir óþrifalega og ljóta starfsemi.

Svæðin sem ég tel að gera ætti svona áætlanir er t.d. suðvestanverður Ártúnshöfðinn. Þetta er einhver glæsilegasti höfði í borgarlandinu – við voga og árósa – en núna er þar einhver óhrjálegasta starfsemi sem hægt er að hugsa sér; malbikunar- og steypustöðvar.

Annað sem hefði þurft að huga að fyrir nokkrum árum – en verður að bíða eftir næsta endurnýjunartíma eftir 30 til 40 ár, er að sprengja þró fyrir hitaveitugeymana ofan á Öskjuhlíð og Grafarholt tyrfa yfir og byggja þar svo glæsilegar byggingar.

Okkar huglæga (síbjetíva) væntumþykja á heita vatninu, blindar okkur fyrir því hve þetta eru ljót mannvirki; líta nákvæmlega út eins og olfutankar. (Sjá mynd 10).

3. Fúnksjónalísma sé mætt með áherslu á listræn og mannleg gildi

Hin vélræna heimsmynd hefur gert flest svið mannlífsins að tæknigreinum þar sem

listræn og mannleg gildi hafa orðið næsta lítið svigrúm.

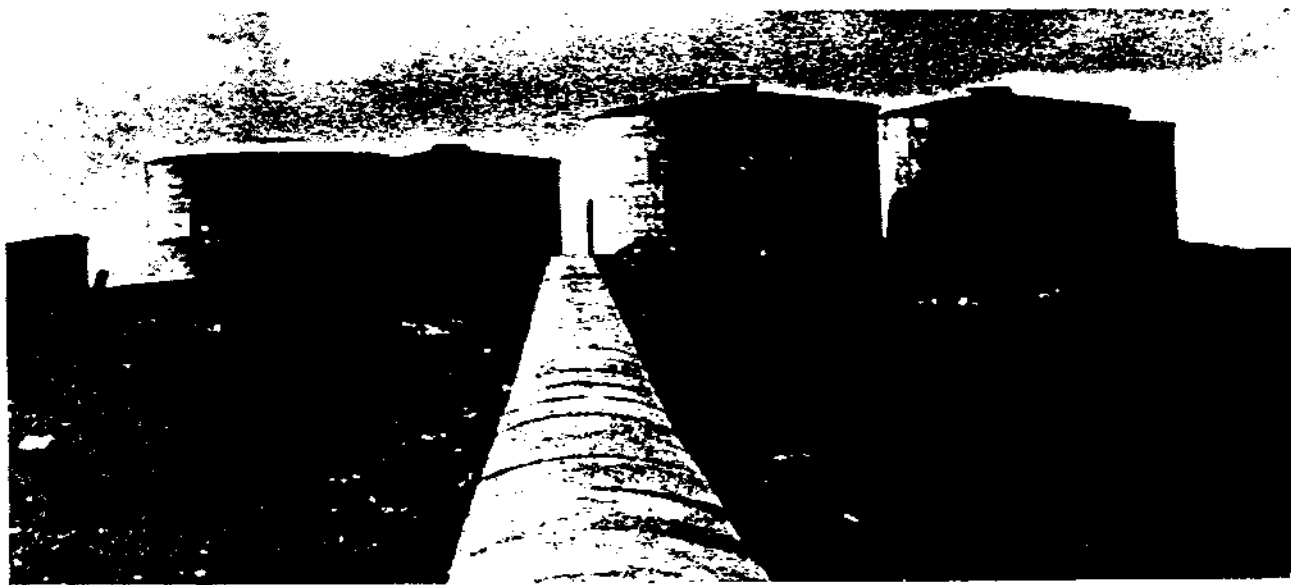
Ráðamenn eru þó oft með faguryrði á vör, en þegar á reynir sviptist æði oft ofan af blekkingaleiknum. Nýlegt dæmi um þetta er að lögboðið framlag til Listskreytingasjóðs var skorið niður um 14 milljónir – úr 19 milljónum í 5 (!).

Á teikningum Borgarspítalans er lengi búið að flagga með setuherbergi sjúklinga – en hvað haldið þið að hafi gerst? – Þau voru tekin undir annað – og nú mega sjúklingar í nýjum spítala enn rangla um gangana.

Það er hressandi að lesa skrif Guðmundar Hannessonar og Guðjóns Samúelssonar, frá öndverðri öldinni – skrif sem lýsa tilfinningu fyrir fólki og fegurð. – Það er þó ennþá meira hressandi að þeir fylgdu þessu eftir í starfi sínu í Skipulagsnefnd ríkisins (og um leið Reykjavíkur).

Merkileg hús voru sett á glæsilega staði (en ekki mokað upp að þeim eins og kartöflugeymslum eins og Tónlistarhúsið) – og skipulögð glæsileg borgartorg og hafin bygging glæsibygginga við þau (sbr. Skólavörðutorg).

Þessu uppbyggingastarfi við torgin var víðast hætt í miðjum klíðum og opinberum byggingum dreift eins og hráviði um alla borg. Þetta gerir að verkum að Reykjavík á ekki menningarkjarna (culture district) þar sem veitinga- og menningarstaðir eiga skemmtilegt samlífi. – Það er þó huggun



Mynd 10.

að Tónlistarhúsgestir munu geta fengið sér hamborgara á Aski við Suðurlandsbraut.

Skipulagsmenn Reykjavíkur nútímans virðast ekki þekkja hugtakið borgartorg. Og þar sem þeir koma auga á autt svæði halda þeir að það sé bílastæði – sbr. Óðinstorg, Vitatorg og Aðalstrætistorg (sem er réttnefnt í dag; Hallærisplan). Og svo er malbikað og allt löðrar í olfu.

Ennþá, í nýju skipulagsfrumvarpi, er löggjafinn ekki tilbúinn til að móta stefnu í átt til mannglegra og listrænna skipulags; þar er hvergi vikið einu orði að þessu. Miðað við það að skipulagslög eru endurskoðuð á 10-15 ára fresti, megum við því enn bíða lengi eftir frumkvæði úr þeirri átt.

Það var óheillaskref þegar fulltrúi heilbrigðisfræði vék úr Skipulagsnefnd ríkisins samkvæmt lagaboði, 1938 – og Vita- og hafnarmálastjóri kom í hans stað.

Núverandi frumvarp gerir ráð fyrir breytingum á núverandi embættismannskipan Skipulagsstjórnar; Samtök íslenskra sveitarfélaga skal tilnefna þrjá og félagsmálaráðherra (ráðherra skipulagsmála) tvo. Hætt er við að hér komi núna atvinnustjórnsmálamenn til starfa og að fagleg sjónarmið eins og skipulagsfræði, heilsufræði og listfræði sitji enn um sinn á hakanum.

Það er til síðs að benda á ljósan punkt í lok gagnrýnna ritgerða. Hann sé ég helstan í vaknandi áhuga almennings og fagfélaga á umhverfismótun – eins og til dæmis þessi

ritgerðasamkeppni ber vott um. Því, ef almennur vilji er fyrir hendi þá er hægt að breyta steinrunnum lögum – jafnvel byggingareglugerðinni og skipulagslögum íslensku.

HEIMILDIR

1. Um skipulag bæja eftir Guðmund Hannesson prófessor. Reykjavík: Fylgirit með Árbók Háskóla Íslands 1916.
2. Úr bæ í borg, endurminningar Knud Zimsens. Lúðvík Kristjánsson færði í letur. Reykjavík: Helgafell, 1952.
3. Friedman M, Ulmer D. Treating Type A Behavior and Your Heart. New York: Alfred A. Knopf, 1984.
4. Rense P (ed.). Celebrity Homes II. Los Angeles: The Knapp Press 1981.
5. Chermayeff S, Alexander C. Community and Privacy - Toward a New Architecture of Humanism. Harmondsworth: Penguin Books Ltd, 1966.
6. Byggingareglugerð 1979 – ásamt skipulagslögum, byggingarlögum og skipulagsreglugerð 1985. Reykjavík: Skipulag ríkisins, 1985.
7. Feyerabend P. Science in a Free Society. London: Verso Editions, 1983.
8. Grabow S. Christopher Alexander – The Search for a New Paradigm in Architecture. Stocksfield: Oriel Press, 1983.
9. Flurscheim C. Engineering Design Interfaces – a Management Philosophy. London: Design Council Publications, 1977.
10. Weber RP. On the Structure and the Order of Perceived Architectural Space – Towards a Psychologically Based Aesthetics of Architecture. Stuttgart: Institut für Grundlagen der Planung i. A., 1982.
11. Starfsfólk Cowel Hospital. Picture of Health. Berkeley: University of California, 1982.
12. Rifkin J. Entropy – A New World View. New York: Bantam Books, 1981.
13. Prigogine I, Stengers I. Order Out of Chaos – Man's New Dialogue with Nature. New York: Bantam Books, 1984.
14. Alexander, C et al. The Oricon Experiment. New York: Oxford University Press, 1975.

Dómnnefnd

komst að þeirri niðurstöðu að ritgerð sem bar titilinn: Stefna menningargilda og mannglegrar velferðar, skyldi hljóta fyrstu verðlaun kr. 250 þúsund. Taldi nefndin ritgerðina bera vott um viðtæka þekkingu og góða yfirsýn. Ábendingar um ýmsa þætti sem hafa ber í huga við endurskoðun á hinum fræðilega grunni umhverfismótunar þóttu og athyglisverðar.

Verðlaunasamkeppnin Mannvist í þéttbýli, sem læknafélagin efndu til, var haldin í tilefni af 75 ára afmæli Læknablaðsins. Jafnframt var tilgangur hennar að heiðra minningu fyrsta ritstjórnans, Guðmundar Hannessonar prófessors, en auk þess að vera frumherji Læknablaðsins og frumkvöðull á mörgum sviðum heilbrigðismála var Guðmundur brautryðjandi á sviði skipulagsmála.

Íslandsskipulag

Framtíðaráætlun og sáttmáli ríkis og heimamanna um hvaða byggðasvæði verði varin falli

eftir Trausta

Valsson

Í vetur hafa augu manna verið að ljúkast upp fyrir því að flest öll byggðasvæði landsins eru í stórhættu vegna linnulausra fólksflutninga til SV-hornsins.

Forstjóri Byggðastofnunar orðaði það svo, að það stefni í borgríki á höfuðborgarsvæðinu ef fólksflóttinn af landsbyggðinni verður ekki stöðvaður að mestu á næstu árum.

Í ljósi þess að núverandi aðferðir hafa ekki dugað til að stöðva þróunina verður að hefja endurskoðun og leita eftir nýjum svörum við spurningunum:

Hverjar eru orsakir fólksflóttans, hvernig er hægt að mæta þessum orsökum fólksflóttans og síðan; hvar viljum við snúast til varnar — þ.e. hvar er mest þörf á að byggð haldist.

Í blaðagrein er ekki hægt að segja nema fátt eitt um þetta mál en ég vil þó reyna að benda á nokkur vanathuguð atriði og benda á leiðir sem ég tel færar til að snúast gegn vandanum á ferskan hátt.

Fyrst vil ég þó fara nokkrum orðum um hvaða breytingar í búsetumynstrinu megi teljast vandamál og svo á hinn bóginn hvaða breytingar á mynstrinu megi telja jákvæðar eða jafnvel alveg bráðnaúsynlegar.

Sú skoðun hefur verið ráðandi í núverandi byggðastefnu að styðja bæri jafnt alla staði og byggðir, burtséð frá því hversu vel þær eru hæfar sem framtíðarbyggðasvæði, — þ.e. svæði með nægilega mikilli breidd og nógu háu þjónustustigi.

Þetta er örlagarík firra og mjög líklegt að mikið af þeirri fjárfestingu Byggðastofnunar, sem eytt hefur verið í vonlausu staði, sé fé á glæ kastað. Það er ekki fyrr en á síðustu tímum sem forsvarsmenn eru farnir að viðurkenna þessa staðreynd.

Dæmi um þetta er áramótagein Áskels Einarssonar í Tímanum, þar sem hann segir í kaflanum Þróunar-

stefnan er byggðamál: „Því verður ekki hjá því komist að stefna að eflingu þeirra þéttbýliskjarna, sem hafi skilyrði og burði til að mynda breiðan atvinnumarkað . . . Þetta er þróunarkjarnastefnan. Það er með öðrum orðum ljóst að ekki er hægt að skapa mótvægi gegn höfuðborgarsvæðinu, nema stórir bæir fái að eflast . . . Þetta er miskunnarlaus staðreynd, sem verður ekki sniðgengin.“

Fyrir nokkru heyrði ég Guðmund Malmquist í fyrsta skipti viðurkenna opinberlega að ekki sé hægt, né skynsamlegt, að reyna að verja öll byggðasvæðin falli í hinni erfiðu stöðu sem nú er orðin, og þurfi núna að fara að draga varnarlinurnar.

Hér eru sem sagt komnar fram afráttarlausar yfirlýsingar frá embættismönnum, og er það höfuðnaúsyn að sveitarstjórnarmenn úr öllum landsfjórðungum viðurkenni nauðsyn þessarar stefnu-mörkunar, og lýsi sig reiðubúna til að setja saman skipulagsnefndir fyrir hvern landsfjórðung — nefndir sem eru reiðubúnar til að ákveða, með nefnd frá ríkinu, hvar varnarlinurnar skuli dregnar í hverjum fjórðungi.

Íslandsskipulagið yrði sáttmáli og fyrirheit um að tryggja uppbyggingu öflugr þróunarsvæðis í hverjum landshluta

Mörgum kann að vera nýnæmi að heyra nefnt skipulag heilla landshluta og jafnvel landsins alls. Þetta er þó sú aðferð sem beitt er erlendis, sérstaklega á þróunarsvæðum þar sem þörf er á miklu átaki.

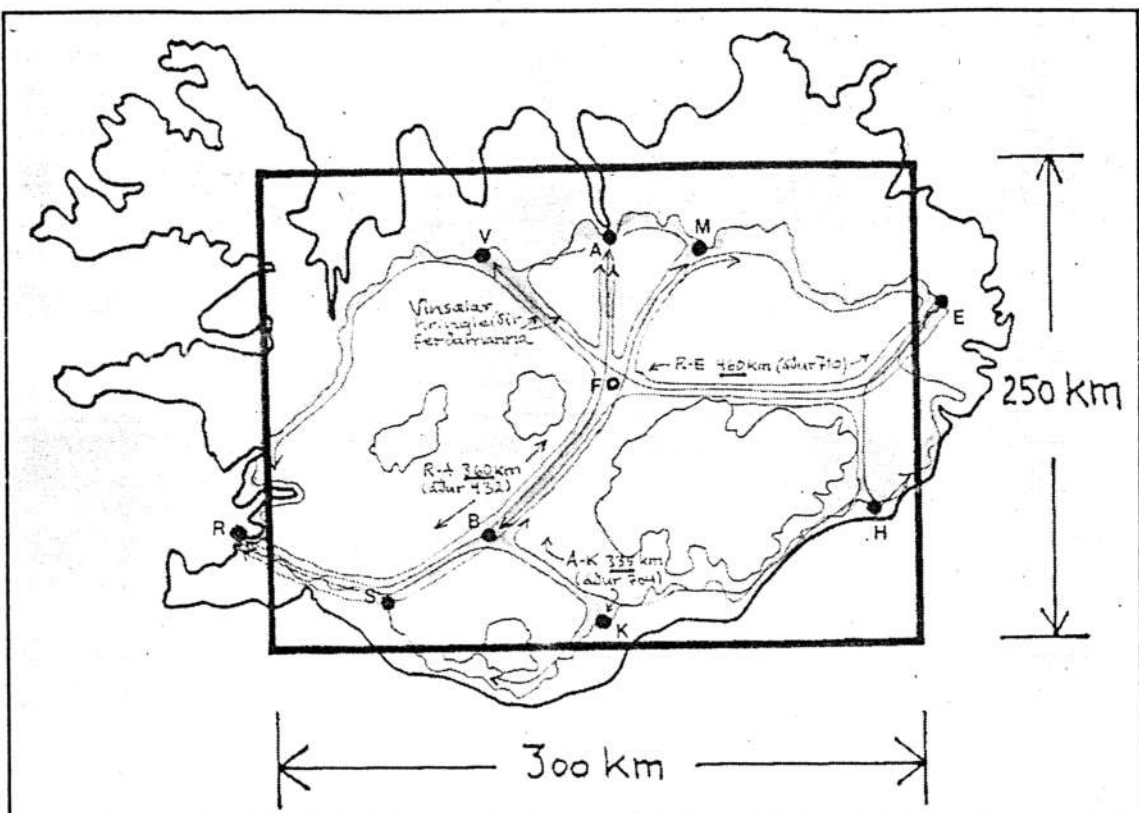
Efnahagsbandalag Evrópu stendur að slíkum áætlunum, t.d. í Skotlandi og á Ítalíu. Norræni iðnþróunarsjóðurinn gerir það sama og veitti t.d. fé til Iöngardanna í Reykjavík, sem þó voru teknir undir verslanir Hagkaups og fleiri. Ef til vill getum við aftur leitað eftir



Trausti Valsson

„Sú skoðun hefur verið ráðandi í núverandi byggðastefnu að styðja bæri jafnt alla staði og byggðir, burtséð frá því hversu vel þær eru hæfar sem framtíðarbyggðasvæði, — þ.e. svæði með nægilega mikilli breidd og nógu háu þjónustustigi.“

Þetta er örlagarík firra og mjög líklegt að mikið af þeirri fjárfestingu Byggðastofnunar, sem eytt hefur verið í vonlausu staði, sé fé á glæ kastað. Það er ekki fyrr en á síðustu tímum sem forsvarsmenn eru farnir að viðurkenna þessa staðreynd.“



Myndin sýnir hve landið er í raun lítið ef ekki er miðað við háar km-tölur á hlykkjóttum hringvegnum. Með hálendisvegnum kómast N- og S-land og S- og A-land í vegasamband og þessi 70 þúsund manna byggðasvæði gætu farið að vinna saman, e.t.v. með miðkjarna við Fjórðungsöldu. Sem hluti af Íslandsskipulagi gæti ólíkt kerfi gjörbylt samkeppnisaðstöðu landsbyggðarinnar. (Vegir sem eru þegar komnir eru sýndir skyggðir.)

aðstoð, því núna stendur þjóðin frammi fyrir neyðarástandi í byggðamálum, sem bregðast verður við með öflugum og hnitmiðuðu átaki.

En áður en við getum vænst stuðnings og tiltrúar á áætlanir okkar í byggðamálum, verðum við að greina vandann, útskýra hversvegna hin gífurlegu framlög byggðastefnu hafa ekki dugað til að stöðva fólksflóttann, og finna svo ný úrræði sem eru líkleg til að stöðva flóttann — og það til langframa.

Áður en ég vík að greiningu vandans vil ég útskýra, með hjálp samlíkingar við borgarskipulag, hversvegna áætlun eða stefna verður að taka mið af skipulagssýn til að hægt sé að sjá hver staða einstakra þátta verður í framtíðarmynd byggðar í landinu.

Hugsam okkur nú að maður eigi lóð í Reykjavík, og langi til að reisa þar einhverja starfsemi, t.d. vörumarkað. Við sjáum það fljótt, að það væri lítið vit í að ráðast í framkvæmdir á lóðinni ef eigandinn vissi ekki hvar umferðaræðar borgarinnar ætti að leggja, eða hvar, og hvar ekki, borgin ætlaði að ráðast í upp-

byggingu. Sem sagt; án skipulags og framkvæmdaáætlunar borgarinnar væri bygging vörumarkaðs á lóðinni óforsvaranleg.

Óvissu lóðareiganda — án vissu um áætlanir borgaryfirvalda — má líkja við stöðu landsbyggðarmanna nú, sérstaklega eftir að opinberar yfirlýsingar liggja nú fyrir að varnarlinnur verði að draga — þ.e. að sumum svæðum verður hjálpað en öðrum ekki.

Reyndar lá þetta svo sem í loftinu og óryggi og óvissa landsbyggðarmanna er nú orðin svo mikil að við síðustu úthlutanir húsnæðismálastjórnarlána sækja þeir flestir um lán til að byggja íbúðir — ekki heima í héraði — heldur á höfuðborgarsvæðinu!

Þessu óvissuástandi um framtíð landsbyggðarinnar verður ekki eytt nema með gerð Íslandsskipulags — skipulags sem allir stjórnmálaflokkarnir ábyrgjast — skipulags sem fylgt sé eftir með framkvæmda- og fjármögnunaráætlun.

Byggðavandinn í sjávarplássum sem búa við ónóg tengsl við önnur sjávarpláss

Ekki er hægt að fara út í ítarlega greiningu byggðavandans í stuttri blaðagrein. Þó vil ég nefna nokkur aðalatríði.

Löngum hefur það verið álitíð hér á landi, að framboð vinnu og opinberrar þjónustu væru einu atríðin sem skiptu máli um hversu lífvænleg byggðasvæði eru, eða muni verða.

Nú stöndum við víða uppi með stóran fiskiskipafloata, stór frystihús, skóla, heilsugæslustöðvar o.s.frv., en samt heldur fólk áfram að flytjast brott. Er ekki kominn tími til að staldra við og spyrja: hvað vantar, hvaða kosti auk þessara þarf staður enn að hafa til að geta talist lífvænlegur? Margir hafa nefnt betri vetrarsamgöngur t.d. á Vest- og Austfjörðum, en til þess þarf mikla jarðgangagerð sem er dýr og er hætt við að við verðum að velja þar úr staði.

Göng mundu stækka þjónustusvæðið og gera akstur með fisk milli sérhæfðra fiskvinnslustöðva mögulegan. Of dýrt, og reyndar ógerlegt, er að hver stöð við einangraðan fjörð komi sér upp öllum þeim tækjum sem þarf til að ná

fullstu verðmætum úr heimkomnum afla. Nauðsyn fullstu nýtingar til að útgerð og stöðvar fái staðist samkeppnina, sjáum við betur núna eftir tilkomu fiskmarkaða og sölu fisks til vinnslu í erlendum stöðvum.

Með göngum geta hópar fiskvinnslustöðva skipt með sér sérhæfingu og fiski á sama hátt og við erum farin að kynnast á SV-horninu. Vegna kostnaðar finnst mér ekki líklegt að hægt sé að tengja nema fáa staði á þennan hátt — og verði því hugsanlega eina úrræðið að flytja báta, tæki og kvóta af afskekktustu stöðunum, inná þróunarsvæðin.

Kostnaði af slíkum flutningi, og sköpun nýs íbúðarhúsnæðis, yrði ríkið að taka þátt í — og yrði álfska regla að gilda um hverskonar aðra þá starfsemi sem er mikilvægt að flytjist til þeirra þróunarsvæða sem ákveðin verða. Kostnaðurinn af þessu verður mikill, en hinn kosturinn er sá að vinnslustöðvarnar án tengsla við aðrar stöðvar ná ekki að fylgjast með í sérhæfingar- og hagræðingarþróuninni, og verði því innan skamms illa samkeppnisfærar og stöðvist svo á endanum.

Önnur atriði sem kalla á byggðakjarna og samverkandi byggðaklasa

Bæir á Íslandi utan höfuðborgar-svæðisins og Akureyrar eru mjög litlir.

Í þróun krafanna, sem fólk gerir til þjónustustigs, er það stöðugt að verða ljósara að litil, afskekkt bæjarfélög munu ekki geta mætt auknum þjónustustigskröfum, — allra síst ef íbúnum fer fækkandi.

Tvær leiðir eru færar til að mæta framtíðarkröfunni um þjónustustig. Sú fyrri er að ákveða einn þróunarkjarna sem öllum kröftum er beint til, til að auka fólksfjöldann og þjónustustigið, sú seinni að búa til samverkandi byggðaklasa úr nálægum bæjum — en til þess má fjarlægðin milli þeirra ekki vera meiri en 5 til 10 km.

Norðlendingar beittu fyrri aðferðinni þegar þeir gerðu Akureyri að þeim höfuðstað sem nú tryggir stöðu Norðurlands. Vestfirðingar og Austfirðingar hafa vegna sundurþykkju ekki enn tryggt slíkan höfuðstað í sínum landshlutum þó Egilsstaðir og Ísafjörður komi þar augljóslega einir til greina.

Staðan er líka slæm á Snæfellsnesi og í Rangárvallasýslu, en í þeirri flöngu röð vanmegnugra þorpskríla, sem á þessum svæðum er, er t.d. ógerlegt að koma upp

verslunum með miklu vöruúrvali og lágu verði.

Annað sem leiðir af því ef miðlægur kjarni hefur ekki verið valinn á byggðasvæði er að marguppbyggja þarf sömu þjónustuna. Þannig eru t.d. þrjár flugvællir á Snæfellsnesi norðanverðu og ætlaðar til uppbyggingar þeirra 37 milljónir á næstu fjórum árum (rekstrar-kostnaður kemur svo að auki).

Ef samgöngur væru bætтар og ef menn sættust á miðlæga legu virðist sem einn flugvöllur ætti að geta dugað fyrir ekki stærra svæði.

Byggðaklasa-aðferðinni er bæði hægt að beita með tengingu smábæja við stórbæi, eins og gert hefur verið á glæsilegan hátt á Eyjafjarðarsvæðinu, og einnig við Ísafjörð. — Og hinsvegar er um tengingu bæja af jafnari stærð að ræða eins og hefur gerst á Suðurnesjum.

Samgöngubætur gegna hér höfundlutverki, en einnig skipulögð fyrirtækjasamvinna og sameining sveitarfélaga.

Óþarfi ætti að vera að byggja upp þrefalt kerfi samgangna um allt land

Í strjálbýlu landi er dýrt að byggja upp og reka flutningakerfi. Við Íslendingar erum þó að baksa við að byggja upp og reka þrjú samgöngukerfi — hvert um sig með óheyrilegum tilkostnaði. En þrátt fyrir þetta eru þau öll mjög óburðug og verða það lengi enn, því við dreifum kröftunum á of margar staði. Og hér finnum við einmitt aftur fyrir smákjarnastefnunni.

Sem dæmi um kostnaðinn má nefna að í nýrri flugmálaáætlun eru 86 flugvællir (31 áætlanaflygvællir). Kostnaður við þetta kerfi er áætlaður (að Keflavíkurlflugvelli undanskildum) nærri 800 milljónir á ári hverju. Af þessari upphæð fara um 500 milljónir í rekstur og 300 í framkvæmdir.

Aðalhafnir landsins eru 55 talsins og virðist sem færri hafnir gætu dugað, enda er víða niður undir 10 km millibil milli hafna.

Til framkvæmda við hafnir fara tæpar 200 milljónir á ári og fer mest af því fé í viðhald (Reykjavík ekki meðtalin). Mjög mikil viðhalds- og endurnýjunarþörf stendur þó enn fyrir dyrum.

Þá leggur ríkið fram 155 milljóna ársstyrk til Ríkisskips (nær 1/2 milljón á dag), sem er hluti sama flutningakerfis og hafnirnar. Ríkisskip skuldar líka ríkinu um 360 milljónir vegna fjárfestinga, peningar sem tæpast fást nokkurn tímann endur-

greiddir.

Auk þessara tveggja flutningakerfa er svo vegakerfið sem, vegna krókóttar legu, er enn sem komið er mjög illa í stakk búið til að tengja byggðarlög landsins saman í eina samverkandi heild.

Í vetur hef ég verið að kynna hugmyndir um hálendisvegakerfi sem mundi geta valdið byltingu í tengingu byggðarlaga og styttingu vegalengda. Hugmynd þessi fellur mjög vel að þörfinni á hækkuðu þjónustustigi og stækkun markaðssvæða, auk þess sem hálendisvegir myndu opna nýjar víddir í ferðamálu.

Sérstakt skipulagsmarkmið með þessu vegakerfi er að styrkja Akureyri, Selfoss og Egilsstaði sem miðstöðvar í sínum fjórðungi, og tengja þessa þrjá kjarna og þessa þrjá fjórðunga stytstu og beinustu leiðir. Með þessu fáum við nokkra samvirkni þessa 70 þúsund íbúa svæðis, — svæðis þar sem samvirkni getur varla talist nokkur í dag.

En það er enn eitt sem gæti áunnist með hálendisvegakerfinu. Þetta nýja atriði krefst þó ýmissa skýringa og leiðréttinga á ranghugmyndum, áður en það er kynnt.

Ranghugmyndin er sú, fyrst og fremst, að við áttum okkur ekki á hvað landið er í raun lítið. Háar km-tölur á hlykkjóttum hringveginum hafa þar mikil áhrif. Raunveruleg vegalengd frá Reykjavík til Akraness er t.d. 19 km en ekki 109 km.

Vegalengdir á sjó, útfyrir ystu annes, eru líka langar og seinfarnar. Þannig er t.d. sjóleiðin Reykjavík-Akureyri 700 km en loftlínan aðeins 250 km.

Þriðja ástædan fyrir ranghugmyndun okkar um stærð landsins er sú, að á algengustu gerð heims-korta — á Merkator-kortunum — teiknast lönd því stærri sem þau eru nær pólunum.

Þetta er vegna þess að við þessa kortagerð er „teyg“ á kúlufletinum til að hann breiðist út sem slétt blað. Jón Björnsson mælingaverkfræðingur reiknaði það út fyrir mig að vegna þessa er Ísland sýnt á Merkator-korti um 5,3 sinnum stærra að flatarmáli en það í rauninni er (2,3 sinnum of langt á hvorn kant).

Með þessar litlu stærðir landsins í huga er fróðlegt að bera saman hverskonar flutningakerfi anna flutningum í mun stærri löndum. Við þessa athugun kemur m.a. í ljós að mikill hluti vöruflutninga fer mjög víða fram með vöruflut-

ingabflum allt upp að 1000 km vegalengdum. Og í löndum með góða vegi fljúga menn að jafnaði ekki vegalengdir sem eru undir 300 km.

Gaman er að athuga að í Bandaríkjunum, þar sem eru milli 4000 til 5000 km milli stranda, fara allmiklir vöruflutningar fram með flutningabílum og jafnvel fólksflutningar líka, þ.e. með rútubílum.

Þessar ábendingar um stærðir og vegalengdir þjóna þeim tilgangi hér að benda á að með vegum með háum hönnunarhraða á hálendinu, erum við komin niður í eðlilegar einkabíla-, rútu- og flutningabíla vegalengdir. Leiðin Reykjavík-Egilsstaðir, sem er með lengstu vegalengdum, yrði t.d. um 460 km, í stað 710 km í dag.

Atriði sem skiptir máli í þessu sambandi er að hönnunarhraði getur ekki orðið hár á hringveginum nema með miklum tilkostnaði vegna mjós vegarstæðis, mjórra brúa, knappra beygja, hárra brekkna, og svo vegna þess að hann liggur víða í gegnum þéttbýlissvæði. Aftur á móti er auðvelt að hafa hálendisveg metra breiðari en ella, sem gerir hraða umferð mögulega. Með bundnu slitlagi á hálendisvegum mætti búast við styttingu aksturstímans til Egilsstaða um helming, eða úr 10-12 tímum í 5 til 6 tíma.

Ljóst er að vetrarumferð um hálendisvegi er aðeins spurning um kostnað, og könnun sem ég hef gert sýnir að líklega er hægt að leggja Sprengisands- og Vatnajökulsveg af hlutafélagi, sem fengi kostnað sinn til baka á 10 til 20 árum með vegatollum.

Um frekari kostnaðar-, veðurfars- og tækniatriði er þessar hugmyndir varða, vísast til ráðstefnu Verkfræðingafélagsins um hálendisvegi á Hótel Loftleiðum á morgun, föstudag.

Höfundur er arkitekt og skipulagsfræðingur.