

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 taught 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.

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 Schaeerfe – 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
“...thad er mikid threkvirki ad skrifa svona bók og ekki ollum gefid. Trausti er mjog hugmyndaríkur, og hann hefur haefileika til ad 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 thad threkvirki ad koma thessari 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 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.”

***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.

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

Vol. 10, No. 1
January 2005

Journals

Search

Partners

Information

Previous

Table of contents

Next

Environmental History

Table of contents

Search Builder

List journal issues

Home

Printer-friendly format

Copublished by the
American Society for
Environmental History &
the Forest History Society

Presented 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

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.

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](#)

[BIDEM\)](#)

[ews & Calls](#)

[ournals & Books](#)

[bout & Proposals](#)

[lanum Association](#)

[upport Planum!](#)

Search

newsletter subscription:

your email >

Planum

The Journal of Urbanism

ISSN 1723-0993

owned by

[stituto Nazionale di Urbanistica](#)

published by

[Planum Association](#)

supported by

[stituto 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

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.

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 ýmissi 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 tæk 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.

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 skyggnzt 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 náinni 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 beitilanda 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 hnökror 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.

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 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 landsvísi. 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 þekvirki 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.

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 breytt smátt og smátt í takt við breytan 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.

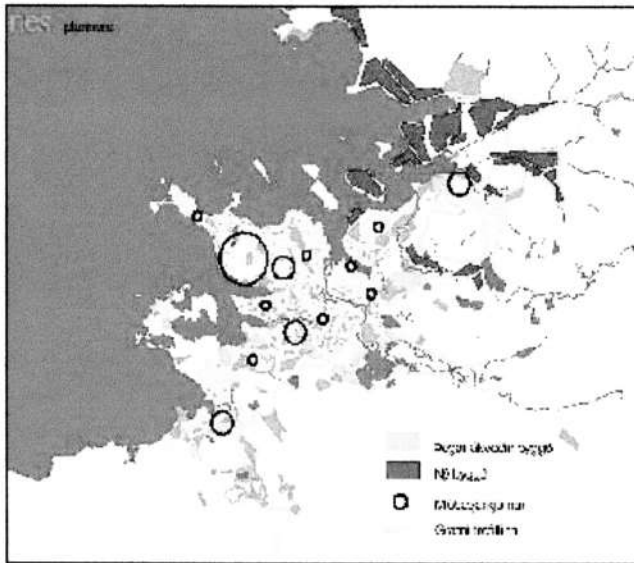
Að þessu viku höfundur þessarar bókar á bls. 373 er hann segir: „Þeirri forræðishyggju, sem ríkt hefur í þjóðfélaginu vilja menn nú fara breyta í átt til lýðræðis t.d. innan skipulagsfræðinnar. Þess vegna munu skipulagsferlar framtíðarinnar stöðugt meira einkennast af því, að þeir verði gerðir gagnsærir 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.“

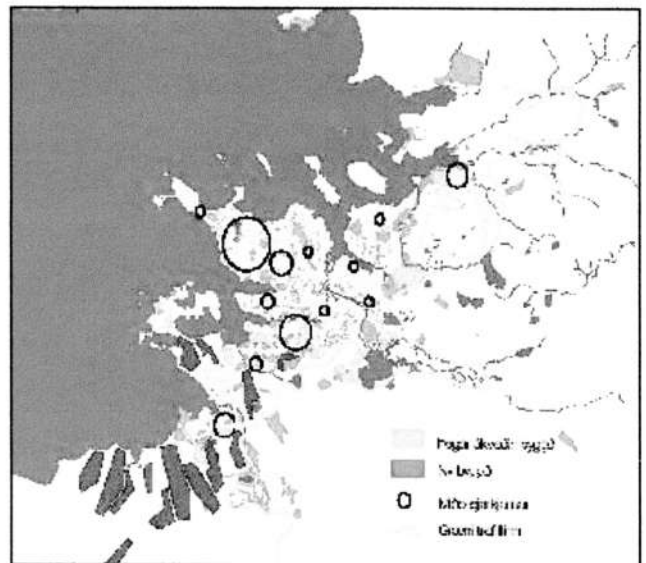
Undir þetta viðhorf skal tekið.

Kópavogi 25. Nóvember 2002
Styrmir Gunnarsson

SKOÐUN



Mynd 1. Ef byggðáhrúninni yrði beint í norður myndu byggðarsvæði Reykjavíkur verða á Geldinganesi, Álftanesi og á Kjalarnesi.



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

OPNUN Á NÝRRI FRAMTÍÐARSÝN

FLUGVALLARMÁLIÐ svokallaða samanstandur af tveimur þáttum; þeim sem lýtur að flugvallarvalkostun og þeim sem lýtur að skipulagsmálum í Reykjavík og á höfuðborgarsvæðinu. Flugvallarvalkostirnir hafa nú fengið mjög farlega umfjöllun í tvo til þrjú mánuði. Núna hefur hins vegar verið ákveðið að ekki verði kosið um flugvallarvalkostina, heldur um skipulagsmál málsins, og mun umræðan því snúast um skipulagsmál þess þrjú vikur sem enn eru til kosninga. Þessi grein dregur upp nokkra meginþætti þessa máls á hinum þremur stígum 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 vestrana heimi, bláa aðeilingarnar í raun við. Rekstur tveggja til þriggja bíla mun verða sífellt þyngri baggi fyrir fjölskyldurnar, jafnvel þótt mikil lenging vegalengda bættist ekki við. Og svo verður að muna að hækkun orkuverðs mun líklega leida til efnahagsvandamála í heiminum, sem einnig mun þýða minni kaup-

að hækkun orkuverðs mun líklega leida til efnahagsvandamála í heiminum, sem einnig mun þýða minni kaup-

I. Staða svæðisins í svæðisskipulagi

Á sl. þremur árum hefur verið unnið að nýju svæðisskipulagi fyrir höfuðborgarsvæðið. Þó að í orði kveðnu hafi verið talað um nauðsyn þess að þetta byggðina hefði skjárn skort til að gera róttækar uppstokkanir og að taka ýmis miðleg svæði fyrir byggð eins og t.d. flugvallarsvæðið, Bessastæðnes, Garðahraun og eyjar.

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

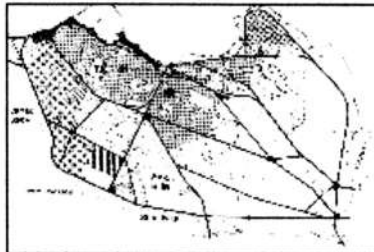
Afleiðingar svona úþenjustefnu yrðu hörmulegar. Vegalengdir hér á höfuðborgarsvæðinu ykjast geymsla og þar með sá kostnaður og tímaeyðsla sem eilífum bílaakstri fylgir. Nær ómögulegt yrði að reka ásett- anlegt almenningsvagnakerfi, félagsleg einangrun aldraðra og unglinga og stöf og talhó er að þurfi 48 milljarða í stofnbrotunir einar, fyrir svo utan allar aðrar götur.

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

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

mátt á Íslandi. Bílaskipulagið og hin dreifða borg sem því tengist, stendur því á brauðfötum lágs bensínverðs.

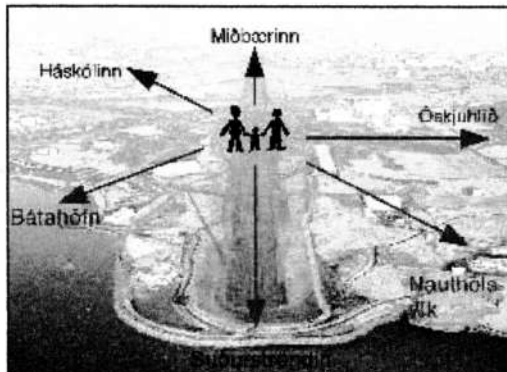
Að flytja flugvöllinn úr Vatnsmyrinni gæti orðið mjög áhrifamikill aðgerð í þá átt að þetta byggðina. Þessi byggð kallar að vísu líka á stofnbrotunarsvæðin en þær yrðu gagnstætt því sem er í fyrri tilfellunum, til að stytta vegalengdir og að auka samvirknina á eðlilegu miðsvæði höfuðborgarsvæðisins, þ.e. á svæðinu í kringum Skerjafjörðinn, svæði þar sem miðill hluti byggðarinnar er þegar, en þar eru geymsla stór svæði sem hægt væri að nýta. Því miður hefur þó þá, sem unnið hafa að núverandi svæðisskipulagstillögu brostið skjark til að nýta stór, miðleg svæði á borð við t.d. flugvallarsvæðin og hraunin í Garðabæ og á Álftanesi. Hér leidda úfgafullar fríðunarhugmyndir til 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 flugvallarsvæðið með ströndinni og framan í Óskjuhlíð. Vegakerfið er álfta.



Mynd 8. Byggð á flugvallarsvæðinu byði upp á stórkostlega umhverfi og staðsetningu en á nokkru söru byggðarsvæði í Reykjavík. Örvarnar sýna stuttar göngufjarðir til stórkostlegra staða.

af almennigri er meinað búseta á bestu svæðunum og vísar út í hrislagalegan útdjafur byggðarsvæðisins, vísar fjarri borgarmíðjunni.

Þrjár stofnbrotunir myndu duga til að tengja byggðina við Skerjafjörðinn traustum böndum: Hlíðarbotn í vestur frá Kringlumyrarbraut og inn á flugvallarsvæðið, lósi sem lægi yfir Fossvoginn austan Nauthólsvíkur, til Kópavogs (og e.t.v. göng áfram til Garðabæjar), og loks vegtenging frá endu Suðurgöttunnar yfir á Álftanesið (mynd 3).

Þessar vegatengingar gerðu flugvallarsvæðið að rökréttu miðpunkti í þessari vel tengdu miðju höfuðborgarsvæðisins. Aukakostur við þessar vegtengingar er, að allar vegalengdir myndu styttað og jafnframt yrði mjög létt á aðalflöskuhálsunum í umferðinni, þ.e. í Kópavogsgjá, við gatnamótin við Kringluna sem og á Miklubraut og Hringbraut. Þessi afleiðing mundi gera aðkomuna að vesturbæjarinn og miðbænum mun auðveldari en er í dag.

II. Umskipti í möguleikum í aðalskipulagi Reykjavíkur

Vandi gamla miðbæjarinn 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 æði fjarlægur miðað við hugmyndir svæðisskipulagsins um framtíðarbyggðarsvæði og 3) erfið 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 frumorsök sína í því, að tilkoma flugvallar í Vatnsmyrinni lokaði fyrir möguleikann á þróun miðbæjarinnar til suðurs, út að hinni fögru suðurstroind borgarinnar við Skerjafjörðinn.

Annar óskunda sem flugvöllurinn olli var að auka umferðartengingunni til vesturbæjarinn, sem þegar var komin inn á skipulagsupprætti 1937 (sjá mynd 4), gat ekki orðið að raunveruleika. Á skipulagsupprætti frá 1957

er vegurinn með ströndinni enn inni, enda gert ráð fyrir að flugvöllurinn færi og bent á þrjú svæði flugvallarsvæði: í Garðahrauni, á Álftanesi og í Kapelluhrauni. Því miður fékkist ekki niðurstaða í málið, þannig að danska skipulagið hélt flugvöllinum og felldi þar með niður vegtenginguna góðu vestur í bæ. Hér kemur gatan Hlíðarbotn fyrst til sögunnar. Hann er sýndur sunnan undir Óskjuhlíðinni, en sveigir síðan í átt að Loftleikahótelinu og tengist loks Sól-eyjargötu. Um 1996 hvarf Hlíðarbotn út úr skipulaginu en er nú, góðu heilli, aftur komin inn í skipulagstillögur.

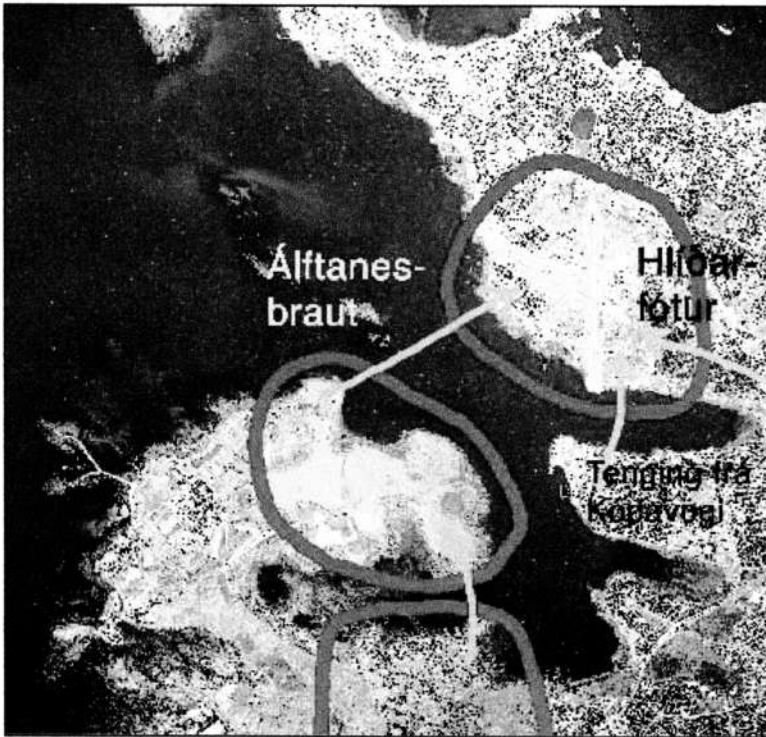
Í vegakerfshugmynd frá mars 2000 er Hlíðarbotn sýndur, og einnig frumleg vegarhugmynd, seta yrði framlanging Flugvallarvegur, og lægi til vesturs meðfram hótelinu og undir NS-flugbrautina. Þessi vegur er sýndur koma upp móts við gömlu flugstöðina og sameinast Þorraötu, en Þjórargatan tengist honum þar. Þjórargatan tengist síðan Suðurgötu. (Sjá mynd 6.)

III. Deiliskipulagshugmynd um flugvallarsvæðið

Mynd 7 sýnir hvernig greinarhöfundur telur rétt að hafa hina nýju vegtenginguna vestur í bæ. Er þetta hluti af skipulagshugmynd hans um svæðið. Hætt er við að sveigja Hlíðarbotn til norðurs, heldur er honum bent í vestur frá Óskjuhlíðinni. Hér hefur í raun Strandvegurinn gamli og tenging hans við Egiðinu verið endurvakin. Munurinn er sá, að vegurinn er ekki látinn eyðleggja tengsl byggðarinnar við ströndina, heldur liggur hann innan í landinu og að hluta þá í göngum. Miðað við legu flugbrautanna fars göngin undir þar sem þær skerast, og koma upp við Þorraötuanna eins og í fyrrgreindri tillögu. Misumunurinn er sá, að Þjórargatan er framlangt og tengd Egiðinu.

Tengibraut er sýnd til norðurs og

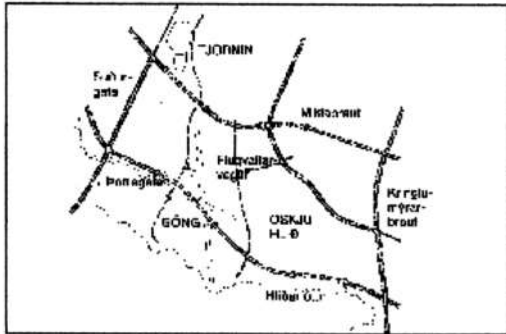
SKOÐUN



Mynd 3. Svæðisskipulagið gerir ráð fyrir stofnbrautinni Hlíðarföti inn á svæðið og hugsanlegri umferðartengingu frá Kópavogi (og e.t.v. Garðabæ). Álftanesbraut kemur af flugvöllum yrði byggður á Lönguskerjum. Myndin sýnir hve stórkostleg byggðasvæði bjóðast við Skerjafjörðinn.



Mynd 6. Vegakerfi sem notað var í útreikningum á umferðarlági 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. Gatnakerfismynd TV úr skipulagstillögu hans. Sköpuð er ný vegtenging vestur í bæ, sem hægt væri að byrja strax á, því hún lægi í göngum undir flugbrautirnar.

sameinast hún Sóleyjargötum. Hún liggur líka í göngum til að hægt væri að leggja hana áður en flugvöllurinn fer. Það verður svo kostur, að engin gegnumumferð sker miðu nýja miðbæjar svæðisins þegar flugvöllurinn hefur verið fluttur, því þessar aðal-götur liggja þar í göngum. Önnur NS-tengibraut liggur þar sem Hlíðarfötur átti að liggja, norður með Óskjuhlóinni. Kosturinn við það að hér er ekki lengur stofnbraut, er sá að tengslin á milli byggðarsvæðisins og Óskjuhlóar skerst ekki í sundur af linnulástri umferð.

Fyrir utan þessa vegi gerir skipu-

lagstjórnir leiða í ljós að hægt væri að hafa milliandaflogið, sem í dag notar aðeins „lítil“ Boeing 737 og 757 vélar, á Lönguskerjaflogvelli, skipaðist hér mjög sérstakt tækifæri til að búa til framtíðarbyggð, í nánast beinni tengingu við alþjóðasamfélagið, því aðeins væru 5 mínútur út á flugvöll. Hér mundi staðsetning Íslands, mitt á milli Evrópu og Ameríku, vera mikill kostur fyrir t.d. menn-ingar og tæknifólk og fyrirtæki, sem þurfa að vera í sem beinustum tengslum við háðar heimsálfurnar.

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

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

Mjög góð aðferð til að markaðs-setja þetta Heimsborg (Global Vill-age), væri að eigna til alþjóðlegrar samkeppni um skipulag þess, sem og um sumar af aðalbyggingunum. Ef skipulagið býður upp á framúrstekju-legar og umhverfisvænar lausnir, líkar þeim sem lýst var áður, mundi það eða 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 Öp-eruhúsið í Sydney sem er það merki-leg hönnun, að þessi eina bygging megnar að halda borginni, og nánast allri heimsálfunni, stöðugt í fjölmö-lum heimans, án nokkurs tilkostnað-ar.

Aldanótakynslóðin síðasta færði Ísland inn í heim velferðar og mennta.

Við eigum þess nú kost að hjálpa hinni nýju aldanótakynslóð við að móta hér samfélag þekkingar og alþjóðtengsla. Ef það gerist ekki, eigi- um frá hætta að missa háfastu fólk- íd frá okkur eins og gerist reyndar í flestum öðrum sveitaborgum.

Heimildir: Reykjavík - Vastarbroddur. Þróun höfuðstævar. (F. Jóni 1984). Borg og nýttíra - Eðki andstæður heldur samvirkandi eining. (Háskólagáttan 1992). - Búar eftir höfund greinarinnar.

Skipulagsgægn frá Borgarskipulagi og frá Svæðisskipulagsefni höfuðborgarsvæðisins.

Höfundur er arkitekt og skipulagsfræðingur.

Atkvæði um flugvöll

„Meðan Reykjavík er höfuðborg Íslands, miðstöð stjórnsýslu landstans, mættarstöð og miðstöð menningarlífs, viðskiptalífs og samgöngna í landinu lít ég svo á að höfuðborgin sé einnig mín.“

Kristján Þór Júlíusson, bæjarstjóri Akureyrri.

Það sem virðist einna helst hafa gert um-ræðurnar um framtíð Reykjavíkurflug-vallar svoltíð erfiðar er að það er svo fjárrí þvi að vera einhugur um hver kjarni málsins sé. Þetta mál virðist eiginlega hafa marga kjarna – eða hlíðar. Og þannig er því jafn auðvitað of-ast farið með deilunni. En ef nán-ar er að gáð reynast sumir hlíðar málsins vegna þyngra en hinna og eru því nær því að vera eiginlegur kjarni þess.

Tvær af ótalmörgum hlíðum deilunnar um flugvöllinn eru ap-ars vegar væntanleg almenn atkvæðagreiðsla í Reykjavík um hvort völlu-prinn skuli áfram vera þar sem hann er eftir 2016, og hins vegar

VIÐHORF
Eftir Kristján Ö. Amrímsson

meint hætta sem stafar af veill-urn.

Fyrst þetta með atkvæða-greiðslu. Fáir hafa orðið til að halda þvi að almennur 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 dektumál. Slíkt væri skref í átt að virkara lýðræði á Íslandi. Þess vegna hlýtur það að vera á misskilningi byggt að halda því fram, eins og einhverjir munu hafa gert, að atkvæða-greiðslan sé „lýðskrum“.

Það er þó ekki þar með sagt að þessi atkvæðagreiðsla muni leyfa málið með fyllilega vöðunandi hætti. Reyndar eru allar líkur á að hún verði næsta ómarktak, 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 Reykjavík gerir hana gallaða. En það má þó segja að það væri engu gallsaða að enginn nema almenn fengu að segja neitt um málið.

Um leið og það er áttuglegt að borgaryfirvöld skuli ætla að fara þessa lýðræðislega leið við að atkvæða hver framtíð vallarinn verði, er dapurlegt að þau skuli eiginlega vera að stela málinu frá þjóðinni 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 Reykjaví-kur?

Þessi hlíð flugvallarmálsins – hver fær að taka þátt í atkvæða-greiðslunni og hver ekki – tengist beint þeim hlíðum málsins sem þyngst vegna, það er segja, annars vegar samgönguhlutverki vallar-íns (sem felur í sér öryggis-hlutverki hans), og hins vegar höf uðborgarhlutverki Reykjavíkur. Kristján Þór Júlíusson, bæjar-stjóri á Akureyri, kom þómt að þessum eiginlega kjarna málsins í þeim orðum sem víttátt er til hér að ofan.

Þá benti Einar Pálsson, for-maður samtakanna Hollvínir Reykjavíkurflugvallar, á þetta at-

kvæði á borgarfundi í Reykjavík, er hann sagði málið snúast „fyrst og fremst um þær sjálfsgötu skyld-ur Reykjavíkur að vera höfuð-borg allra landsmanna en ekki ríki í ríkinu“.

Þetta er í rauninni töluhlega einfalt: Flugvöllurinn er í Reykjavík. Reykjavík er höfuðborg landsins alls. Af þessum tveim forsendum leiðir sú niðurstaða að flugvöllurinn er flugvöllur lands-ins alls. Þess vegna heyrir þetta undir alla landsmenn.

Í allri umræðunni hefur í raun-inni ekki farið mikið fyrir hinni hlíðinni, sem nefnd var hér í upp-háttistilsins – spurningunni um hvort ekki stafi hætta af því að hafa völlu þar sem hann er. Samt er ekki fjárrí þvi að þetta sé það fyrsta sem mátti detti í hug, að það hljóti að vera fráleitt að hafa flugvélar – sumir stórar – sveimandi yfir miðborginni og komandi inn til lendarar rétt yfir eina aðalumferðarsvæðina.

En er völluinn þá hættafullur? Samkvæmt athugun sem gerð var fyrir nokkurum árum er hætta þar sem af honum stafar innan „ásættanlegra marka“. Á heima-síðu Hollvínna Reykjavík-urflugvallar (www.hollvinir.is) er meðal annars greiðt frá skýrslu sem Flugmálastjórn Ahaðttumai fyrir Reykjavíkurflugvöll, og var matið umnið af bresku ráðgjafa-fyrirtæki, National Air Traffic Services, Ltd., og byggt á tölu-kröfum sem notuð eru í þessum tilgangi í Bretlandi og Bandarík-junum.

Meðal þeirra niðurstaðna sem sá þessu mati fengust var þessi: „Áætlan við Reykjavíkur-flugvöll er innan þeirra marka, sem miðað er við á öðrum sviðum þjóðlífsins.“ Auðvitað má segja sem svo, að til hætta sé öþorr, og það má einnig segja í efa getu tölvulíkana til að sýna til um hver áhætta sé. En engu að síður eru niðurstöður þessa áhættaumats sterk mótrök gegn því að vall-urinn verði aflagður. Kannski er af þessu sem það hefur að því er virðist farið lítið fyrir umræðu um áhætta í öllu tali um framtíð vall-ársins.

Þeir sem vilja völluinn burt hafa líka sumir gripið til samanþing-ur við útlönd og spurt hvar í völd-inni sé að finna flugvöll síðona inni í miðri borg með að flug yfir þetta þings. Reyndar er svarið við þessari spurningu það, að þessum aðstæður er víða að finna í heiminum. Kannski var þetta hvað frægast og myndræmast í Hong Kong þar sem margar ljós-myndir hafa verið teknar af risa-þotum að mjakast inn til lend-ingar rétt yfir hausaumötunum á loftvarðum. Sá flugvöllur hefur reyndar verið aflagður, og nýr byggður í nær borginni, en það var ekki gert vegna hættaunnar er tal-in var fylgja þessum vellinum, heldur vegna þess að hann var orðinn of litill og anaði ekki nauðsynlegri umferð.

Það blæs því ekki beklínin víða, á þessum forsendum, að Reykjavíkurflugvöllur sé út í hött þar sem hann er.



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 nágrannasveitarfélögin 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 Reykjavíkurlugvöll 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 árpúsundamót, tíma ihuguni. Þar 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 uppfyll 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 Reykjavíkurlugvallar 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 búíð 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.

Arbók VÉITFI 17. ág. 2005
(Yearbook of Engineers)

46

DRÖG AÐ LANDSSKIPULAGI
FYRIR FERSKVATN

Samkvæmt vinnuferli umhverfismats áætlana

Trausti Valsson er arkitekt frá Berlin 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 m³/sec), and its value is constantly increasing. Today Iceland only utilizes a small fraction (~5 m³/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)

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.

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 ráðið 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 hinn 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.

20. desember 2002 FÖSTUDAGUR

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 hlutadósentsstöðu 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 líðandi 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 fjallar 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 upprættir.

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.

Bókarkaffi Stærstu áhrifavaldar um móttun byggðar á Íslandi eru náttúruöflin, maðurinn hefur hins vegar einnig selt sinn svip á landið og þróun í átt að þéttari byggð og byggðarmóttun. Hér er gripið niður í yfirlitsriti Trausta Valsönar 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 glæsilegra steinhúsa fyrir embættin. Er hlutur íslensku embættismanna í þessu stór.

Flutningar á stofnunum til Suðvesturhornins

Allar þær ákvarðanir sem hérna hafa verið nefndar, byggðust á þeirri hugmynd að koma á hér á Íslandi öflugri nútímalægi stjórnsýslu og einnig höfuðstöðum 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 landskipulags sem í seinni tíð hefur verið mjög veikt á Íslandi. Ákvarðanir um staðsetningu stofnana hafa einkum miðast við að stjórnmaláflokkarnir hafa viljad 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 tiltölulega lítil efling á þeim stöðum þangað sem stofnanirnar hafa verið fluttar, en hins vegar hefur þetta jafnan leitt til veikingu stofnana, sem og tafa í uppbyggingu starfsemi þeirra.

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

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

Astaðan fyrir þessu er m.a. sú að á þessum tímum voru það miklir fjárhagslegir erfiðleikar, að konungsveldinu þótti skynsamlegt að sjá embættunum fyrir góðum bújörðum, til að tekjur búins hjálpuðu til við að reka þessar nýju embættisstofnanir.

Einnig kann það að hafa spilað inn í að höfðingjum þótti á þessum tíma víðeigandi að halda sig ríkulega á stórvörð og hafa fjölda vinnunnanna og stóran bústöð.

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

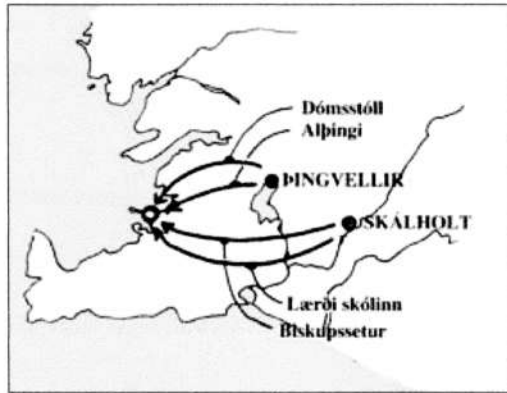
Þegar kominn var meiri bæjarbragur á Reykjavík, embættisreksturinn orðinn umfangsmeyri og samvirkni stofnanna virkari, þá var það eðlilegt næsta skref fyrir þessa embættismenn og embætti þeirra að flytjast inn til Reykjavíkur sjálfvar.

Það er dælitólgan að veita því atvæði að þetta er álíka mynstur í búsetuflutningum og vörð síðar, er fólk úr sveitum flutti sig fyrst til litla sjávarkaupfélagsins í sínu sveiti, eins og Dalvíkur, svo dæmi sé tekið, og síðan í næsta skrefi til Akureyri.

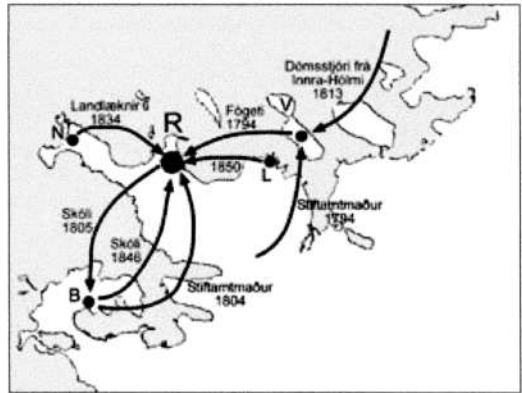
Frá Akureyri, sem og á öðrum stærri stöðum, lá síðan leið þessa fólks, eða afkomenda þess, oft áfram, sem næsta skref, til Reykjavíkur. Sem sagt; staður, eins og Akureyri hélt íbúdötluminn að hluta til vegna stöðugs aðstrýmis úr nágrenninu, þannig að líka náttúru við tunnu sem bæði flæðir í og úr.

Starfsemi Bygðastofnunar

Forveri Bygðastofnunar var Framkvæmdastofnun ríkisins sem stofnuð var 1971, en ádragunda



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



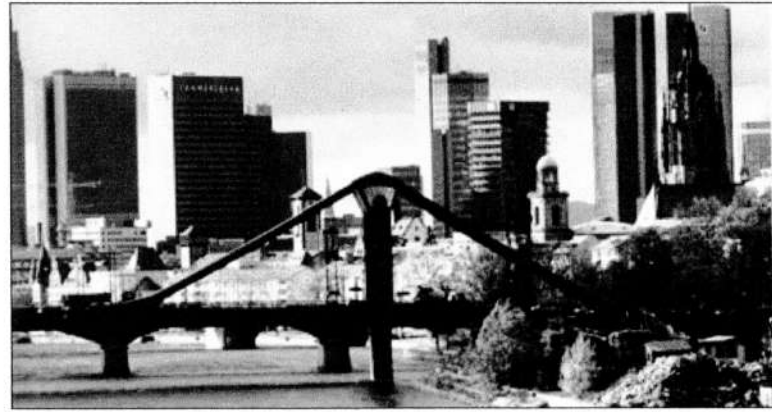
Sumar stofnanir settust fyrst að í nágrenni Reykjavíkur og fluttust svo í bæinn.



Stjórnarráðið var í upphafi reist sem tugthús.



Neststofa reist sem bústaður landlæknis.



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

hennar eða forsögu má rekja allt til Marshall-aðstoðar Bandaríkjamanna við ríki í Evrópu.

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

Þetta ástand leiddi til þess að boðað var til ráðstefnu á Selfossi hausti 1987. Fundarboðendur voru Bygðastofnun og Samband ísl. sveitarfélaga.

Það sem vakti höfuð mesta athygli á ráðstefnunni var erindi Davíðs Oddssonar, þá borgarstjóra í Reykjavík. Í erindi sínu sagði Davíð m.a.: „Eg tel, að í nafni bygðastofnunar hafi mörg röng ákvarðunir verið tekið ... Og einnig læðast að manni grunsemdir, að hagkvæmniskrýslur svokallaðra sérfræðinga séu beinlínis samdar til að láta vonlaus dæmi líta þærlega út ... Eg þarf ekki að nefna hér stjórnsýslu, graskógslaverksmiðju, þörugavinnu eða steinullaverksmiðju ... Slík bygðastefna, sem slíkar

ákvarðanir þrífast á, getur aldrei 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 feras frá sértekjum aðgerðum til almennra aðgerða.

Aðeins fjórum árum eftir Selfossráðstefnu er Davíð orðinn forsetisráðherra og þá með ráðherra bygðamála, og Bygðastofnun og byggðaaðgerðir komnar á hans verkferðalista.

Reyndar er rétt að taka það strax fram, að stjórn Bygðastofnunar var á þessum tíma kosin beint af Alþingi, þannig að ráðherrarnar höfðu ekki mikil tök á stjórnun stofnunarinnar og fjólföldu eftir að Davíð er tekinn við embætti, skrifar hann bréf þar sem hann fer fram á að markmið stofnunarinnar séu skýr.

Lögunum um Bygðastofnun 1985 var nokkuð breytt 1991, og með reglugerð frá febrúar 1992 var stofnunin markaðs fyllri námmi. Þar segir t.d. að meginhlutverk Bygðastofnunar sé tvíþætt: „Að stuðla að þjóðfélagslegri hagkvæmni byggðar í landinu. Aðgerðir hennar skulu miða

á því að styrkja og efla byggð í landinu, sem fái staðfest til lengdar og þar sem rekin er fjölþætt atvinnustarfssemi og þjónusta.“

Hitt atriðið hljóðar svo í reglugerðinni: „Að fylgja með og gera áætlanagerðir um þróun byggðar og atvinnulífs í landinu til að tryggja og jafnframt bæta bótum og atvinnu í byggðum landsins.“

Breytingar á þjóðfélagsgerðinni

Í lokakafli ritins skipulagsmál á Íslandi er m.a. fjallað um þær hugmyndabreytingar sem ráða hvað myndu um móttun samfélaga okkara núna við aldamótin 2000.

Í þessari úttekt þurfum við að sjálfsgöðu bæði að setja niður fyrir okkur hver þjóðfélagið er stadd nú og eins hvernig það er að þróast og loks breytast á næstu áratugum.

Líkt og við aldamótin 1900 eru að verða miklar breytingar í þjóðfélagsgerðinni, t.d. hvað atvinnulífið varðar, og svo líka, – sem oft tengist slíkum hræringum, – hvernig við hugsum. Um aldamótin 1900 var íslenska þjóðfélagið að breytast úr landúnaðar- í fiskveiðiþjóðfélag. Fiskveiðar sem iðnaður voru ekki mögulegar nema með því að um leið yrði sú þjóð-

félagsbreyting að þéttbýli myndast og þá að sjálfsögðu við ströndina, við bestu hafnarstaðsetningar.

Um leið var þjóðfélagið að byrja að tæknivæðast, vegir voru lagðir, sími, vatnsveitur og rafmagn voru að koma til sögunnar – og bæir og borgir í nútímaskilningi fóru að verða til.

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

Ísland stendur á almiklum tímamótum í móttun stefnu um það hvernig framtidarþjóðfélagsgerð er æskileg eða möguleg að stefna að á Íslandi. Í þessum kafla verða raktir nokkrir vænglestu og líklegustu möguleikar er það varða.

Eins og stendur eru allgóðar líkur á að þjónusta- og þekkingarþjóðfélagið – sem nú er ferji að komast nokkuð vel á strák – geti haldið áfram að þróast.

Íslendingar eru allvel menntuð þjóð og eru þar nokkru á undan mörgum löndum, sérstaklega í þriðja heiminum. Þess vegna hefur Ísland þegar nokkuð getað hlaðað sér völd á þekkingaríðnaðarsviðinu.

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

Vegna þessa er ekki með fullu vís, þó allvel gangi í dag í þekkingaríðnaði á Íslandi, að þetta forskot haldist. Næsta úrgætt er að risahljóðfélagin hugsa sér líka gott til glöðarinnar á þessu vænlega sviði. Ef svo færi eigin völd ekki þá björtu framtréð á þessu sviði sem við nú hugjum.

Uppbygging þjónustusamfélagsins á Íslandi hefur mjög notað himnar miklu fjölgun erlendrar ferðamanna, sem hefur fjölgað úr rúmum 15 þúsundum 1960 og upp í yfir 300 þúsund um aldamót, sem er meira en íbúafjöldi landsins.

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

En einnig hér getu verið blíkur á lofti. T.d. gæti komið til hækkað verð á flugvélabensini, en þá myndu flugferðir hingað hækka mjög mikið. Hækkað verð á eisdemynti mun einnig væntanlega þýða verulegan efnahagsamdrátt í þeim löndum sem trústarinnir koma nú frá og leiða þannig til fækkunar ferðamanna.

Það virðist því skynsamlegt, vegna óvissunnar, að huga að fleiri stöðum fyrir þjóðfélagið og þá fyrst og fremst í frekari trúvinnu á sjávarfangi og nýtingu á himni hreinu orku landsins til orkuskipta iðnaðar.

Skipulag byggðar á Íslandi – frá landnámi til iðnaði stundar eftir Trausta Valsönu er gefin út af Háskólagluggsunn. Bók er 480 bl. að lengd og prýðt fjölda myndar.

Verkfall grunnskólakennara

Um 45 þúsund nemendur án kennslu

Verkfall grunnskólakennara hófst 20. september sl. eftir að upp úr slitnaði í viðræðum milli samninga- nefnda Launaneftndar 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 reynst langvinnt..

Ítarlega verður fjallað um framvindu þessa máls og (vonandi) lyktir þess í næsta tölublaði Sveitarstjórnarmála.

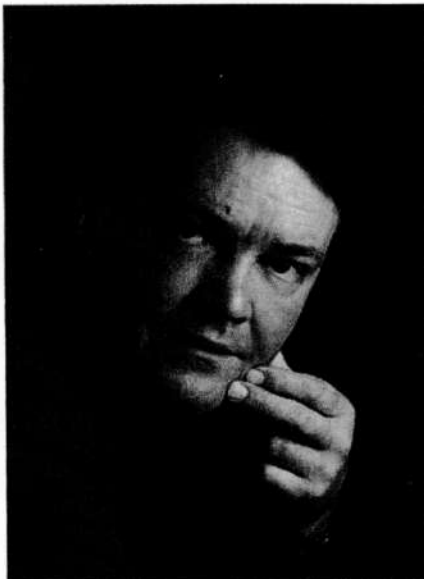
Þróun byggðar og samfélags

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

„*Skipulag byggðar á Íslandi - frá landnámi til liðandi 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 mótandi 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 árunum rás með tilliti til náttúruvafars 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 hugmyndahraeringum við aldamótin 2000 og hvernig þær eru að leiða til allmikilla breytinga á því hvernig stærstu bæirmir 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**



HLJÓÐKERFALEIGA // 552 8083

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 lit 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 flugvöllum 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 þekktist í gamla bænum og frístundabyltingin tengist þessu. Fólk vill að borgin sé hluti af afþreyingarlífsstílnum 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 álit 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 Iðnó kl. 17 og verður útvarpað frá athöfninni á Talstöðinni.

Menningarverðlaun DV

Bókmenntir og fræði



Andræði eftir Sigfús Bjartmarsson
Framsetning ljóðanna í *Andræðum* er frumleg og kunnugleg í senn. Þó svo að þarna sé stuðst við forna skáldskaparhætti sem atómskáldin ljútu dauð á sínum tíma og ljóðin vísi á þekkt fyrirbæri frá fornu fari líkt og öflugmæli, spakmæli - Háva-má - þá er hér síður en svo um áfurnhvort eða fortíðardeklar að ræða. Sigfús hefur einfaldlega stíllit tafmónnum upp á byrjunarstíli sína og leikur hvasan og skemmtilegan stíl. Þetta er oddaflug og hin fleigmyndaða uppsetning ljóðanna undirstríkar hina djúru sókn. Skáldið hefur sagt að þessi ljóðmáli hafi orðið til nánast í fikti. Sú staðreynd dregur síst úr gildi þessarar öflugu bókar.



Fortíðardraumar og Snöggir blettir eftir Sigurð Gylfa Magnússon
Bækur Sigurðar Gylfa eru tveir birtingarmyndir starfs hans undanfarinn áratug við að ryðja nýjum strauum braut í íslenskum sögnfræðisáttum. Fortíðardraumar velta flarleg yfirfrýr margvíslegar tegundir texta um sjálfið og gildi þeirra sem sögulegar heimildir í ljósi nýrra strauma í hugvísindum. Snöggir blettir eru persónuleg „Jóningabók“ um gildi persónulegra heimilda og skemmtileg tilraun til sjálfsvísu.



Lömuðu kennslukonurnar eftir Guðberg Bergsson
Lömuðu kennslukonurnar er hæðin, sorgleg sjúkeraðni og dreypindin að hætti höfundar sem vilar ekki fyrir sér að hirta um leið og hann uppfræðir. Hér er m.a. sögð saga af þjóð sem lætur fremur heilast af eftirspurn en gæðum og þarf að gæta sín svo hún endi ekki við rúmstokk lamöðra og klírra kennslukvenna sem á endanum draga úr henni mátt, vilja og sjálfræða hugsun. Í Lömuðu kennslukonunum sýnr Guðberg Bergsson atur með hvelli og þrúvri, sé eilífartáningur sem hann er; róttækur með svipu á lofti.



Skipulag byggðar á Íslandi eftir Trausta Valsson
Yfirleitt í fimm hlutum um meginleikni hans manganerða umhverfis á Íslandi. Leitað er til upphafsins til að ná fram skilningi á því hvaða lögmál voru að verki við mótnun byggðamynsturins. Í ritinu eru 1230 kort og myndir og þar er einnig Skipulagsmannatal.



Rigning í nóvember eftir Auði Ólafsdóttir
Í Rigningu í nóvember býr sjormerandi ærurleysi sem kristallast í sterkri og lífsglaðri konu sem í frangangi sögunnar skynjar að lykili að veltgengi og hamingju feist í Jákveðni, bjartsyni og léttir fund. Rigning í nóvember er ekki aðeins bráðskemmtileg frásögn heldur sýnr höfundur fagurt vald á tungumálinu sem til skilpás birtist í kaldræðni, glætti, þryggl og einlegni. Ekki spílir fyrir að höfundur kann þá kinst að viðhalda óvissu sem lesandinn þarf sjálfur að glíma við.



Íslenski hesturinn eftir Gísli B. Björnsson og Hjalta Jón Sveinsson
Í bókinni er fjallað um nær allt sem viðkemur hestinum; uppruna hans, sögu, notkun, eiginleika, líti, líffæraþætti og hæfileika en einnig hlutverk hans í daglegu lífi, á ferðalögum, í skáldskap auk landnáms hans erlendis. Yfir 700 ljósmyndir eru í bókinni og til ræðgjafar við hana var mikill fjöldi sérfræðinga og fagmanna. Hjalti Jón er meginhöfundur bókarinnar en kalla um sérstök efni rita Kári Amórsson, Sigríður Sigurðardóttir og Þorgair Guðlaugsson.



Samkvæmisleikir eftir Bragi Ólafsson
Sagan hefst reyndar á sakleysislegan hátt, með afmælisveislu sem aðalpersónan, Friðbert, blas til á þeltugafmáli sínu. Daginn eftir afmælið dregur hins vegar til skilflegra tíðinda í lífi persónunnar og inn í þau dök dragast margar persónur sem miðla eða líta þakka til Friðberts. Smátt og smátt tekur sagan á sig hrollvökjandi mynd sem af-ljþpar síðleysti, síðblíndu og ofbeldi. Stöðandin í sögunni er hægt að þeim mun dýrfæmri og endalok sögunnar eru vægast sagt taugatrækjandi. Í magnabri sögu sýnr Bragi Ólafsson að hann er daf í hópi okkar bestu og færustu rit höfunda.



Hinn sanni Íslendingur; kyngervi og vald á Íslandi 1900-1930 eftir Sigríði Matthíasdóttur
Doktorsritgerð Sigríðar Matthíasdóttur er mikilsvert frumleg til þeirrar gróðingur á íslenskt þjóðarstafinu sem frun hefur farið undanfarið ár. Hún sýnr með harkemum og traustum rannsókn-um hvernig hugmyndir manna um réttindi og samfélagslegt hlutverk kvæmna stæru frá stjál-tyndi til fríðsæmi í þeim samhengi við þjóðernisstafræðna. Ræða Rannsóknarmáttáttunnar er komin í fræðilegt samhengi.



Sólskinsfólkið eftir Steinar Bragi
Í Sólskinsfólkinu tekur Steinar Bragi viðvæmi málefni fyrir á ógrandi hátt. Hér ríkir martraðar-kenni dafand sem á óskilgræindan hátt er bæði fagurt og ljótt, aðlaðandi og hrárinðandi, dagn-væmlegt og heillandi. Bókin er skemmtileg og sér-kennileg blanda af rausnlei og hrollvökju og höfundur telur saman helmi lífænda og dauðra af kunnáttu og fagmennsku. Í textanum býr dvenju-leg mystik, ný og gripandi og spennandi til þess að hugsa upp á hverju þessi frumlegi höfundur tekur næst.



Tjörnesbrotabeltið. Könnun brotabelta og jarðhitasvæða á hafsbötni fyrir norðan land. Verk-efnisstjóri: Bryndis Brandsdóttir
Mikill aðþöngur ástugi er á grunnrannsóknunum á jarðhæði og lífríki úthafshryggja og hefur líkún uppbyggning íslensku landgrunnins, einkallega þar sem gosbeltin tengjast úthafshryggnum, verið jarðfræðingum hugleikin. Rannsóknin á Tjörnes-brotabeltinu hófst 2001 og ann er verið að vinna 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, Víðari Hreinssyni rit höfundur og Hafliða Pétri Gíslasyni eðlisfræðing.

UW₂ Alþýð VFI/FFI 20. ág. 2008
Ber. 251 til 280

SKIPULAG SJÚKRAHÚSA
OG ÞRÓUN BORGARSKIPULAGS

44

Guðrún Bryndis 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.-nám í verkfræði við HÍ. Guðrún Bryndis 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)

Lykilorð: borgarskipulag, sjúkrahússkipulag, kerfismynstur, hólfun/samfléttun

Comments on the book: "How the World will Change" (1995) -with Global Warming

Trausti Valsson is an academic who is not afraid to be controversial. In his new book he argues that global warming can be good for you – if you happen to live in the northern extremities of the globe, which are destined to become the new centre of human civilization. Doubtless, coming just after the UK's Stern report, this conclusion will be fiercely attacked. But it is a useful corrective to much of the current writing on the topic, which fails sufficiently to appreciate that local geographies are going to matter.

Sir Peter Hall

Bartlett Professor of Planning and Regeneration, UCL

Valsson's new book is at the same time provoking and refreshing because it counteracts the prevailing discourse viewing the climate changes foremost as a disaster and instead introduces a historic-geographical perspective in the discussion focusing on possibilities seen from a high North perspective.

Ole Damsgaard

Director of Nordregio

Nordic Centre for Spatial Development

Few issues of international concern have attracted greater attention in years than the likely impacts of global climate change. In his latest book, Professor Valsson offers a new and a daring perspective on the climate change debate, highlighting opportunities that may come about in the Northern regions as a result of global warming. While some of his observations are likely to provoke controversy, Valsson challenges us to think afresh and to get beyond the gloomy predictions and grievance-mongering that frequently characterize ongoing debates over global climate change.

Gunnar Pálsson

Ambassador of Iceland and Chairman,

Senior Arctic Officials of the Arctic Council 2002-2004

It gives me great pleasure to say a few words on Professor Trausti Valsson's present work. More than 20 years ago I and a couple of like minded collaborators started to try to get Icelandic authorities interested in Arctic sea routes, in particular the Northern Sea Route. This was based on the conviction that Iceland due to its geographical location could play a role in the foreseeable development towards increased Arctic shipping. The imminent development was due

to rapid technical progress in remote sensing, ship-building and information technology as well ever more thorough scientific understanding of processes in northern ocean areas. Our efforts were to a large extent in vain, but a different political scenario in the world since the fall of Soviet as well as the international issue of global warming has, however, opened the eyes of Icelandic authorities.

Professor Valsson is well known in Iceland for his books, articles and interviews on where future trends will lead the Icelandic society. In this work, his background as an environmental planner has made him qualified to drawing reasonable conclusions from various scientific data relevant to the issues. In his new book Valsson extends his studies to what a warmer global climate may mean for Iceland, and the northern regions of the globe in general. One of the most dramatic consequences is the retreating of the polar ice in recent years.

It should be remarked upon here, that the media frequently publicize theories that suggest that future changes in the Gulf Stream System will lead to the cooling of northern regions, in particular around Iceland. It should be stressed that this is on the one hand a hypothesis "only" and on the other hand pointed at the suggested cooling would only last a limited time in a world of general global warming.

Professor Valsson's book is a ground breaking work which is likely to be of great use.

Dr. Thor Jakobsson

Head, Marine Meteorology and Sea Ice,

Icelandic Meteorological Office, Reykjavik

In his latest book Professor Valsson, takes a "planners look" at a globe faced with climate change. His main conclusion is that while southern regions may suffer from these changes, the Arctic and Sub-Arctic regions will benefit overall due to increased biological production, influx of southern species and new development opportunities. Hence these regions will become a magnet for human migration and visitation. This is certainly a fresh perspective which will be much discussed and debated in Arctic circles and elsewhere.

Snorri Baldursson

Head of Information Department

Icelandic Institute of Natural History

Member of the ACLA Assessment Integration Team