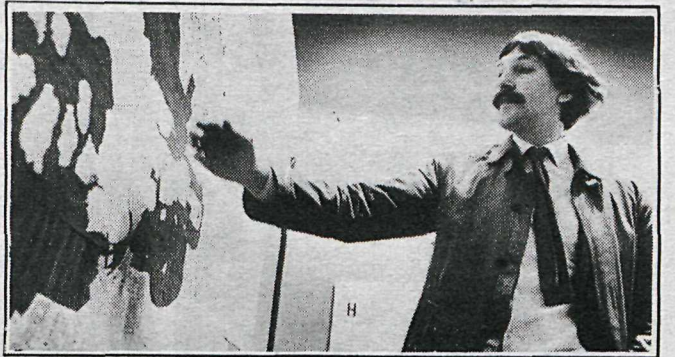




Steinsteyppufrumskógur í Breiðholtinu — sem sýðar á eftir að breiðast austur um til Rauðavatns. Allir skipulagssérfræðingar, sem kallaðir voru til, kusu þróun með ströndum; Alftanes og Gardabæ — en borgarstjórn Reykjavíkur hafnaði þeim tillögum.



Þórður Ben. við Reykjavíkurrátt sinn: — Fólk hefur lengi skynjað þessa galla á umhverfinu...

Er Reykjavík dýr og ljót?

— Rætt við Þórð Ben. Sveinsson listamann, sem hefur lagt fram tillögu um nýja stefnu í skipulagsmálum

Þórður Ben. Sveinsson listmálari hélt nýstárlega sýningu að Kjarvalsstöðum í nóvember s.l. þar sem hann fjallaði um skipulag Reykjavíkursvæðisins í máli og myndum.

Þórður gagnrýndi með sýningu sinni harðlega núverandi heildarskipulag Reykjavíkur og fyrirjáanlega þróun þess, jafnframt því að hann benti á nýja leið í þróun byggðar á höfuðborgarsvæðinu.

Þórður Ben. er ekki fyrstur úr hópi málara, til að gera skipulagsmálin að umræðuefni. Fyrstur listamanna til að fjalla um þau, var Sigurður Guðmundsson málari fyrir um hundrað árum. Hann lagði á sínum tíma til að borgin yrði látin þróast í suðurátt, eins og Þórður gerir núna. Og Jóhannes Kjarval fjallaði og um skipulagsmál og byggingarlist í eina tölublaði blaðs sem hann gaf út og hét „Ardegisblað listamanna“, en það blað kom út kringum 1930.

A sýningunni að Kjarvalsstöðum núna, lýsti Þórður Ben. hugmyndum sínum ytarlega og lagði ákveðið til, að Reykjavík færi sér í nyt sinn síðasta möguleika, þ.e. að vaxa til suðurs út í Vatnsmýrina og yfir flugvallarsvæðið og síðan yfir á Alftanes með byggingu brúar. Hann lýsti hvernig unnt væri að byggja nýja borgarmiðju í Vatnsmýrinni og gerði ráð fyrir upphituum tengibrautum innan þeirrar miðju.

Er Reykjavík dýr og ljót?

Skipulag Reykjavíkur seinni tíma, sem og margar af nýjustu byggingum borgarinnar, hafa sætt

myndir: Jim Smart

Hringborðsumræða um sýningu Þórðar Ben. og skipulagsmál í Reykjavík:

Hreppapólitík en ekki skynsemi?

Ákvarðanir sveitar- eða bæjarstjórna ganga oft þvert gegn ráðum fagmanna

Umræða um byggingalist og skipulagsmál Reykjavíkur, sem og annarra byggða á Íslandi, hefur verið furðulega lítil, ef miðað er við þá staðreynd, að einmitt þessi árin, erum við Íslendingar að byggja upp borgir okkar og bæi.

Þórður Ben. Sveinsson listmálari vakti því óneitanlega athygli á skipulagsmálunum á skemmtilegan hátt, en sýning hans að Kjarvalsstöðum var fjölsótt af áhugamönnum um byggingalist og skipulagsmál. Þórður lagði þar fram tillögu um þróun byggðar til suðurs, að næstu byggingarsvæði í og við Reykjavík, yrðu Vatnsmýrin og flugvallarsvæðið sem tengdist svo Hafnarfirði og Suðurnesjum með brú yfir Skerjafjörð. Þessi tillaga er reyndar ekki með öllu ný — eins og Gunnlaugur Halldórsson arkitekt bendir á í umfjöllun hér á eftir — reyndar stóð það alla tíð til að þróa Stórreykjavíkurbýggðina til suðurs, fremur en teygja borgina í austurátt.

Helgarpósturinn fékk þrjá arkitekta til að ræða skipulagsmál Reykjavíkur út frá sýningu Þórðar Ben. Við völdum arkitektana vísindalega: Hjörleifur Stefánsson er þeirra yngstur, eða rúmlega þriðugur. Geirharður Þorsteins-son tilheyrir næstu kynslóð á undan Hjörleifi, er formaður Arkitektafélagsins og hefur unnið mikið við skipulag í Reykjavík. Elstur í hópunum er svo Gunnlaugur Halldórsson arkitekt, sem kominn er af léttasta skeiði, en þekkir öðrum betur þróun byggðar í og umhverfis Reykjavík. Gunnlaugur hefur og löngum átt setu í sveitarstjórn og þekkir vel, hvernig pólitíkúsar taka á byggingamálum byggðanna.

Arkitektarnir þrjú voru sammála um, að til-

laga Þórðar Ben. væri merk hugvekja og þarft innlegg í vaknandi umræðu um skipulagsmál. Gunnlaugur minnti í byrjun á, að Þórður Ben. væri ekki fyrstur listmálara til að segja álit sitt á skipulagsmálum, enda væri eðlilegt að listmálarar æfu þeim málefnum gaum — þeir væru skildir arkitektum í listinni. En nú gefum við arkitektunum orðið:

HS: Skipulagning bæja er tiltölulega nýtt viðfangsefni hér hjá okkur. Og í þeirri mynd sem skipulagning er unnin núna, má segja að hún eigi rætur að rekja til ársins 1921, þegar fyrstu skipulagslögin voru sett. Upphafsmáður þeirrar lagasetningar var prófessor Guðmundur Hannesson, sem hafði kynnt sér skipulagsmál mikið og reyndar skrifað kennslubók í skipulagsfræðum. Nú, Reykjavík fékk sitt fyrsta skipulag 1927. Guðjón Samúelsson vann það. Það var skipulag fyrir alla borgina og þar kenndi einhverra framtíðarhugsjóna og draumsýna um það, hvernig borgin skyldi vaxa. Þá átti öll borgin að rúmast innan Hringbrautar og Snorra- brautar. Eftir þetta var ekki gert heildarskipulag fyrir en 1963, þegar aðalskipulag Bredsdorfs var gert. Allan þennan tíma þarna á milli var aðeins þrjónað við. Þetta skipulag frá '63 átti að gilda til '83. Ein af meginforsendum þessa skipulags var, að borgin skyldi byggjast með tilliti til einkabilisma, og að samgöngukerfið skyldi fyrst og fremst vera fyrir einkabilinn. Það var í engu hröflað við sveitarfélagsmörkum og menn gáfu sér ýmsar forsendur, sem urðu mjög móandi fyrir skipulagið.

Eftir að þetta skipulag kom fram, held ég að ekki hafi verið gerð tilraun til að líta borgar- myndina sem heilsteyp fyrirbæri fyrir en núna, að Þórður Ben. gerir það með sinni sýningu.

GP: Það má segja, að þetta skipulag, sem unnið var 1963 til '64, hafi að því leyti verið barn síns tíma, að þar var fyrirvaralaust látið undan þeirri almennu reglu erlendis, að líta á umferð-

armálin sem grundvallarvandamál borganna. Það er ekki fyrr en fimm til tíu árum seinna, sem skipulag almennt í heiminum byrjar að lækna af þessu. Það er nokkrum árum seinna, að menn hætta sums staðar að byggja eftir fyrir- liggjandi skipulagi, hætta t.d. við að byggja göt- ur sem byrjað hafði verið á. Það eru nokkur slík dæmi frá Bandaríkjunum, þar sem götur og brýr standa ónotaðar — þetta eru eiginlega fyrstu varnarsigrar þeirra sem voru andvígir þannig bíldýrkunar skipulagi. Það eru þarna brýr, sem standa ónotaðar eins og minnisvarði um það, að lengra hafi menn ekki treyst sér með bilismann. En við erum herna með dæmigert bilaskipulag, gert undir yfirumsjón Peders Bredsdorf, sem gerði ráð fyrir því að það yrðu tveggja hæða gatnamót næstum því á öllum gatnamótum Miklubrautar alveg neðan úr bæ og innfyri Elliðaár. Það var að vísu aldrei leyst í teikningu, en það var reiknað með því í fullri alvöru á með- an verið var að skila þessu af sér. Þessu var tek- ið með litlum mótbárum — og frekar máttlaus- um — af þeim sem ekki trüðu á þetta. Það var svo ekki fyrr en tíu árum seinna, að dæmið sner- ist við. Nú er ýmislegt óhugsandi, sem þá þótti sjálfsagt. Þegar þetta skipulag var gert, heyrð- ust ekki andmæli nema frá einum eða tveimur vardaandi fyrirætlanir um að rífa Berhöftstorf- una, eða að fara með Suðurgötuna í gegnum Grjótaborpið. Og það þótti sjálfsagður hlutur að gera Grettisgötuna að tengibraut með mjög mikilli bílaumferð, líkt og á Hverfisgötu. Ým- islegt þessu líkt má tina til. Menn eru kannski búnir að gleyma þessu núna, en svona voru hug- myndir okkar þá.

GH: Mér finnst þið fara nokkuð fljótt yfir sögu. Ég bendi á, að það hefur ekki alla tíð verið reiknað með því, að borgin þróaðist svona til austurs, eins og hún hefur gert, að við byggðum svona austur eftir nesinu.

eftir: Gunnar Gunnarsson