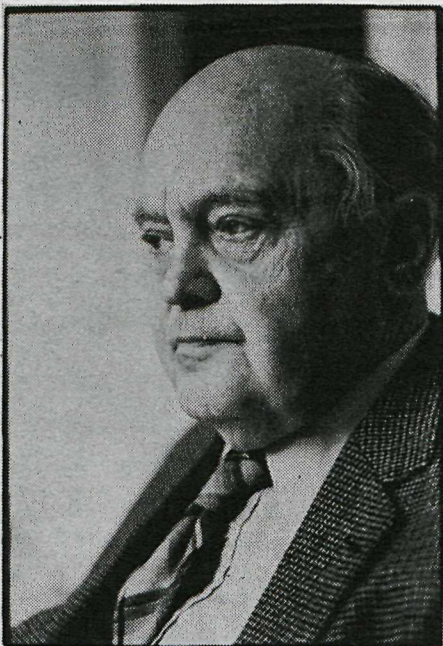
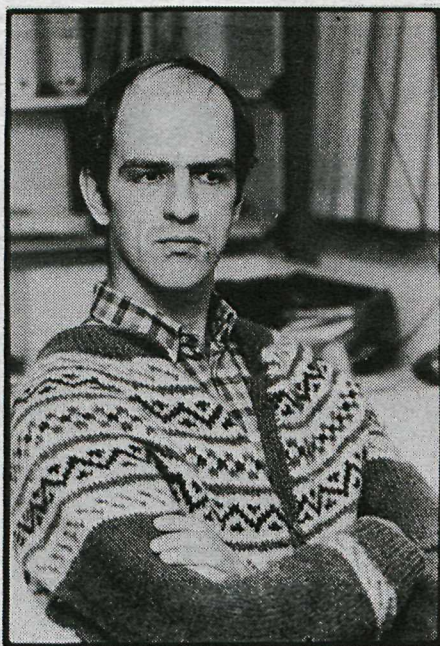


Geirharður Þorsteinsson: —Skipulagið var barn síns tíma...



Gunnlaugur Halldórsson: — Þetta þótti slík bomba þá, að ekki þótti fært að slík bók lægi á glámbekk...



Hjörleifur Stefánsson: — Sveitarstjórnarmenn settu honum stólinn fyrir dyrnar...

Hreppapólitik

Það var fyrir fyrra stríð, að sett var fram sú skoðun af merkum manni, Alfred Raaved sem var bróðir Thor Jensens. Raaved var mikill sveitastjórnaarkitekt og skipulagsarkitekt, ágætur maður. Hann bendir á í bók sem hann skrifaði (bókin heitir „De danske Rigslande“ — litil upphæfð fyrir okkur) hvernig honum finnst að Reykjavík eigi að þróast. Hann gerði teikningar af þessu og hann bendir á að „austurþróunin“ sé ekki heppileg og verði að sporna gegn henni. Og hann bendir á suðurþróunina til Hafnarfjarðar, sem hann telur vera þá einu réttu. Í þessum plögnum gerir hann gríðarmikla og breiða götu suður í Fjörð. Samkvæmt þessum hugmyndum átti nýr miðbær að vera í Kringlumýrinni, þar sem hann er áætlaður núna. Hann vildi svo hafa ríkisborg á litlu Oskjuhlöðinni fyrir sunnan, en háskóla-hverfi og „botanisk-have“ á aðal Oskjuhlöðinni. Þegar svo Bredsdorfprófessor kom hingað, þá tók hann upp þessa hugmynd og lagði fyrir borgarstjórn — en borgarstjórn sagði neitak. Og það var ekki gerð grein fyrir því, hvers vegna þeir vildu þetta ekki. En vitanlega hefur það verið vegna þess, að sveitarfélögin í kring hefðu hagnast á þessu, en ekki Reykjavík.

Það var gefin út bók um þessi mál. Sú bók er í fárra manna höndum og hún var fjölrituð sem handrit, vegna þess að ekki mátti vitna í þetta. Varðandi suðurþróunina, þá segir þar: „Hvort sem mönnum er ljúft eða leitt, þá veldur þróun samgöngutækinnar því, að bæjarfélag eins og Hafnarfjörður, sem hingað til hefur verið alveg sjálfstætt, verður í vaxandi mæli hluti af heildarbyggðinni. Koma þar til húsnæðismál, atvinnumál, viðskiptamál og menntamál, svo nokkuð sé nefnt. Gott gatnakerfi og kerfi strætisvagna, verður hvort eð er að vera á milli Reykjavíkur og Hafnarfjarðar. Ef ákveðin verður frekari byggð en fyrir er á svæðinu milli Reykjavíkur og Kópavogs annars vegar og Hafnar-

fjarðar hins vegar, er unnt að nýta betur það kerfi sem hvort eð er er nauðsynlegt. Við það skapast samfelld stórborgarsvæði. Byggingasvæðin á þessum strandkafla verða auk þess einhver allra bestu og eftirsóknarverðustu íbúðarsvæðin í nágrenni Reykjavíkur, útsýni til sjávar, meðalhiti hærri og úrkoma minni enþegar lengra dregur inn í landið“. Þetta hefur þótt slík bomba þá, að ekki þótti fært að þessi bók lægi á glámbekk. Nú — og Reykjavíkurborg beindi sinni þróun í austur.

Í tillögu sinni vill Þórður Ben. að byggðin þróist ekki lengra til austurs en að Elliðaánum — hann bendir ákveðið á suðurþróun.

HP: Við athugum á sýningu Þórðar Ben. og svo því sem kemur fram hér að ofan, kemur manni fyrst í hug að stórkostleg mistök hafi átt sér stað við skipulagningu Reykjavíkur. Mistök, sem eru afleiðing skamsýnnar hreppapólitíkur.

HS: Það er villandi að tala um mistök. Próffessor Bredsdorf var talinn einhver færasti maður á sínu sviði. Og þegar hann gerði sitt plan, þá fékk hann til liðs marga sérfræðinga og gat safnað saman eins mikilli þekkingu og hugsast gat. Það var ekkert sparad. Og hér fékk hann raunverulega frjálsari hendur en hann hafði nokkurn tíma fengið áður til þess að virkja þær fræðikenningar sem hann vissi bestar. Nú eru breyttir tímar og breytt viðhorf. Eins og Gunnlaugur benti á áðan, þá voru áður komin fram viðhorf um að byggja til suðurs, en það voru sveitarstjórnarmenn sem settu honum stólinn fyrir dyrnar, og sögðu honum að það skyldi byggt til austurs.

GP: Það má til gamans benda á, að um leið og við erum núna að færast meira yfir á lága, þetta byggð, þá eru til setningar í aðal-skipulaginu, þar sem Bredsdorf bendir á þá þróun og segir hana mjög líklega á næstu árum. Við byrjum reyndar fyrst á því að þetta byggðina myndi hærri byggingum. Síðan hverfum við frá því, þegar við sjáum hve margir gallar fylgja þessari háu

byggð. Núna, einum tíu eða fimmtán árum seinna, erum við að gera þá hluti sem hann benti á þá. Við skulum leyfa honum að eiga það sem hann á, þó honum hafi ekki lánast að vera nægilega varkár gagnvart umferðarmálunum.

Bredsdorf gefur sér það, að umferðarmálin verði að leysa út frá einkabilnum. Hann setti ekkert spurningamerki við þá þróun. Hann fékk til samstarfs við sig færustu menn í að skipuleggja miðað við það.

GH: Það er bein afleiðing af þeirri stefnu sem hann hefur verið látinn taka.

GP: Já, já. Hann ákvað þetta ekki á eigin spýtur. Honum hefur verið þröngvað til að ganga svona langt í þessu. Þetta er ein af forsendunum, sem hann neyddist til að taka inn í myndina. Hann hefði vafalaust verið til viðtals um að byggja borgina fyrst og fremst miðað við stætisvagnakerfi, eða eitthvað slíkt. En í aðdragandanum að skipulaginu, var meira að segja ákveðið, að strætisvagnakerfi væri svo flókið og hefði svo ólíkar þarfir borið saman við einkabilakerfið, að rétt væri að taka það bara inn í myndina seinna. Það er til skýr ályktun um þetta — að fresta því að fjalla um almenningsumferð eða strætisvagnakerfið, vegna þess að það muni trufla svo mikið árangurinn af því að sinna hinu kerfinu. Það má segja, að þegar við horfum á þetta skipulag núna, þá hafi maður mest út á það að setja, hve hugmyndirnar um einkabilinn komust á einrátt stig.

HS: Þessar hugmyndir um aðalskipulagið leiddu varla til nokkurra mótmæla eða gagnrýni. Það er líka eitt af því sem hefur breyst frá þessum tíma, að þátttaka almennings og umræða um þessa hluti, er orðin miklu meiri.

GP: Það erkannski ágætt dæmi úr þessu skipulagi, að til þess að geta ekið upp Grettisgötuna, þá átti að rífa fangelsið við Skólavörðustíg. Það átti í fullri alvöru að rífa það niður stein fyrir stein og færa það um breidd sína, til þess að það væri hægt að keyra á fullri ferð þarna inn í Grettisgötu. Þannig voru hugmyndir

manna þá um verndun og þ.h. því var ekki ansað að verja svona hús. Og þannig var það með fleiri hluti.

HP: Gáfu menn því engan gaum, hvað það myndi kosta að reka alla þessa bíla sem áttu að streyma um borgina?

GH: Það var miðað við vissan bílafjölda á þúsund manns. Og sú þróun hefur orðið. Forsendurnar hafa ekki breyst svo ýkja mikið.

GP: En það er annað sem hefur breyst. Skipulagið verður til, þegar ágengni einkabilsins hefur náð hámarki. Við fáum svo skipulag sem ber mikinn keim af þessu — og við tekum andófið. Við upplifum sem sagt niðurlag bilismans og byrjunina á andófinu í umræðum okkar um skipulagið.

HP: Hvaða gagn getur umræða um skipulag, eða skipulag fram-tíðarinnar haft af framlagi Þórðar — þessari sýningu hans á Kjarvalsstöðum?

GP: Mér finnst hans framlag fyrst og fremst vera hugvekja. Ég vil benda á það, að hans framlag hefur öll einkenni hugvekju, fremur en að geta talist leið til lausnar. Þetta er náttúrulega engin laus — þessi „lausn“ hans eða uppástunga hefur náttúrulega marga faglega galla — og reyndar tel ég rangt að leggja þessa hugvekju hans undir faglega smásjá. En tillagan er mikils virði sem hugvekja. Ég tel hana mikilvæga og merkilega.

GH: Þetta er hugsjón.

GP: Já, hugsjón, og hún er mikilvæg, vegna þess að við erum honum sammála í grundvallaratriðum — sammála um það, að það eru ekki nógu jákvæð tíðindi fyrir dyrum í skipulagsmálum, sérstaklega í sambandi við miðbæjarþróun. Það er því mikill fengur í svona liðsaka. Og mér finnst merkilegt við framlag Þórðar Ben. að hann beitir aðferðum myndlistarmanns, en ekki venjulegs skipulagsfræðings við að koma þessum hugmyndum á framfæri. Fagmenn hefur eiginlega dagad uppi í þessum málum núna lengi — vegna þess að þeir hafa ekki náð til almennings. Það getur einmitt vel verið, að þessi

utangarðsmaður í þessum málum verki sem hvati í þessu efni. En ég er afskaplega ósammála tæknilausnum hans, vegna þess að mér finnst ég sjá svo mörg óraunhæf atriði í því öllu. En það er allt annað mál.

HS: Það er rétt. Ég held við eigum ekki að ræða þessa tillögu í smáatriðum, heldur athuga þá heildarmynd sem tillagan gefur okkur — Reykjavík — eftir að hundrabúsund manns hafa bæst við þann fjölda sem fyrir er. Mér finnst hann sýna okkur skýrt fram á, að það er full ástæða til að taka skipulagsmálin til umræðu á nýjan hátt. Hann bendir til dæmis á eitt merkilegt atriði — þegar hann talar um þessi yldræti — sem ég tek sem ábendingu um, hvort við getum ekki nýtt okkur þennan ódýra varma og þannig gert lífið enn þá yndislegu heldur en það er fyrir. Það sama gildir um samgöngutæki. Hann bendir á að við gætum notað okkur íslenska orku og þróað okkar eigin samgöngutækni miðað við þær sérstöku kringumstæður sem hér eru. Hann nefnir nauðsyn umræðu um skipulag bæja og gerðir húsa. Ennfremur nefnir hann einhverja arkitekturstofnun, sem væri óháð Arkitektafélaginu, sem hann réttilega bendir á að sé hagsmunafélag. Hann telur eðlilegt að hér sé til einhver stofnun, sem láti sig fyrst og fremst varða faglega umræðu um þessi mál.

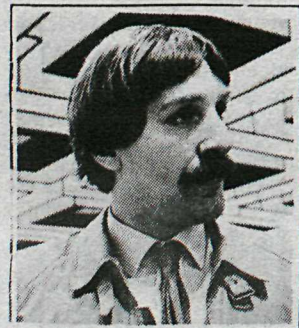
GP: Arkitekturstofnun, t.d. innan vébanda Háskólans, gæti þróað heildarstefnu — og þá á vegum þjóðarinnar, en ekki einhverja utanaðkomandi fagmanna.

HP: Þórður Ben. segir, að borgarskipulag verði að svara þessum konar kröfum. Í fyrsta lagi verði það að vera hagkvæmt, í öðru lagi falllegt, og í þriðja lagi félagslega fullnægjandi. Hvernig svarar núverandi skipulag þessum kröfum?

GP: Eins og Hjörleifur sagði áðan, þá er naumast hægt að tala um mistök í skipulagi, því að skipulag speglar ástand hvers tíma. Við erum sífellt að vinna að skipulagi og það tekst upp og ofan. Þín spurning er svo stór, að henni verður tæplega svarað nema með langri umhugsun og ýtarlegri umfjöllun.

HS: Já — en það er kannski vert að benda á þá staðreynd, að við lifum og búum í þessari borg og í grófum dráttum líður okkur vel. Við höfum góða heilsu og afköst-um allmiklu í vinnu — þannig, að ef við litum á málið frá þessu sjónarhorni — þá stendur borgin sig vel. Við sjáum þó ótal galla á henni. Við gætum hugsað okkur úrbætur. Umferðarkerfi borgarinnar er í raun og veru helsjúkt. Við erum að byggja hér upp borg úr efnum og með þannig aðferðum, að líkast til stendur þessi borg hér um okomnar aldir, en við vitum, að þær grundvallarreglur sem umferðarkerfið byggir á, er miklu miklu skammliðara.

HP: Heldur borgin ekki áfram að þróast eins og hún hefur gert og verður á endanum stór



Þórður Ben.

harðri gagnrýni borgarbúa. Það er vafalaust, að margir telja að umhverfi okkar hafi teygst um of útyfir viðáttu og að húsín séu of dreift og of stór. Við hafa orðið slýs í skipulagningu og hönnun. Nægir að nefna iðnaðarhúsnæði sem komið er fyrir við sjávar-

síðuna á þeim stöðum sem fegurstir teljast. Þá má og nefna hina umdeildu Hallgrímskirkju, Múlahverfið í Reykjavík, sem eflaust er hið kuldalegasta og ljótasta sem gefur að líta.

Þórður Ben. benti á, að með því að dreifa byggðinni eins og gert hefur verið, láta borgina svo til einvörðungu vaxa til austurs, þá verði hún óhjákvæmilega afskaplega dýr.

„Hún verður dýr fyrir hið opinbera. Það er dýrt að leggja langar akbrautir. Það er dýrt að leggja þessar löngu leiðslur. Og það er dýrt að halda úti strætisvagnakerfi fyrir svo dreifða byggð. Og borgin verður líka dýr fyrir einstaklinginn. Fólk í borginni verður að reida sig á einkabilinn, því að það hefur í raun enga aðra mögu-

leika á að komast milli staða. Bílar eru dýrir. Og tíminn sem fer í þessi ferðalög er dýrmætur. Þar að auki er viðbúið, að sé tími komi, að við höfum ekki efni á að reka alla þessa bíla. Efnid til þeirra og eldsneytið getur allt í einu orðið svo dýrt, að við getum ekki rekið bifreiðina“.

Fólk hefur lengi skynjað gallana

Það er ljóst, að hefði Reykjavík verið skipulögð öðruvísi síðustu áratuginna, byggðin t.d. höfð þéttari, væru líkur á að rekstur hennar hefði verið hagkvæmari. En þegar borg er skipulögð, þarf jafnframt að huga að félagslega þættinum.

„Við búum í þannig sam-

félagi“, sagði Þórður, „að það er full ástæða til fyrir okkur að tala saman, fremur en að vera áhugalags og atkvæðalítill og taka aðeins við boðum að ofan. Þess vegna þarf að skipuleggja umhverfið þannig, að það yti undir og auðveldi mönnum að hittast og taka saman tal. Núverandi skipulag gerir borgina stífla. Hún verður ekki eins félagslega lifandi og opin“.

Þriðji þátturinn sem hverri borg er nauðsyn og Þórður gaf mikinn gaum á sýningu sinni, er svo fagurfræði umhverfisins.

„Í Reykjavík hefur myndast fagurfræðilegt ójafnvægi“, sagði Þórður — „en fólk hefur lengi skynjað þessa galla á umhverfinu. Þegar ég kom hingað heim eftir áralanga dvöl erlendis — það var ár-

íð 1976 — sló það mig sterkt, að hér var verið að gera og höfðu reyndar þegar verið framin, alvarleg mistök í skipulaginu. Ég hef síðan orðið var við, að fólk hefur tekið minum hugmyndum fagnandi. Það hefur lengi vitað innra með sér, að það vildi öðru vísi umhverfi. Minar hugmyndir eru kannski ekki svo óskaplega frumlegar, en með þessari sýningu, hef ég tekið á kylinu sprengt einhverja bólu sem fyrir var.“

Er þá allt vitlaust, sem gert hefur verið í skipulagningu hér á landi?

„Nei, ég vil ekki segja að þær hugmyndir sem liggja núverandi skipulagi til grundvallar, séu vitlausar. En ég held, að þetta hafi ekki verið gert rétt. Menn hafa verið að byggja blokk-

ir til að spara jarðrymi og svo byggja menn bílskúra, stór bílastæði og verslanir á einni hæð og búa til stóra geira sem nýtast ekki borgaranum. Svo held ég að þessi arkitektúr, sem við höfum búið við hér og annars staðar í Evrópu, hafi ekki verið hagstæð fyrir svona blokkumhverfi — fyrir umhverfi mannsins. En umhverfið endurspeglar menningarstigið, fegurðartilfinninguna“.

En eitthvað í Reykjavík hefur tekist vel — hvaða svæði finnst þér falllegt? „Svæðið kringum Tjörnina. Þar eru hús af eðlilegri stærð, garðar, grindverk, gangstéttir, bílar á götum — vatnið og hæðirnar beggja vegna. Þetta er vissulega falllegasti staðurinn í Reykjavík. Og það eru til fleiri falllegir blettir“.