



Skipulagslög í 100 ár

**Greinaröð í tilefni
aldahvarfa í
skipulagsmálum**

Skipulagslög í 100 ár

Greinaröð í tilefni aldahvarfa í skipulagsmálum

Árið 2021 voru liðin 100 ár frá samþykkt fyrstu laga um skipulagsmál hér á landi. Þann 27. júní árið 1921 staðfesti ríkisráð Íslands fyrstu lög um skipulagsmál hér á landi, lög nr. 55/1921 um skipulag kauptúna og sjávarþorpa. Þau fólu í sér skyldur til að vinna skipulag fyrir kauptún og sjávarþorp með 500 eða fleiri íbúum.

Í tilefni 100 ára afmælis skipulagslöggjafarinnar hrinti Skipulagstofnun af stað greinaröð sem birtist á netmiðlinum Kjarnanum og vefmiðlum Skipulagsstofnunar. Þar deildu greinarhöfundar úr ólíkum áttum hugmyndum og vangaveltum um mannlíf í hinu byggða umhverfi frá ýmsum hliðum. Fyrsti pistillinn birtist á afmælisdegi löggjafarinnar, 27. júní 2021, og birtust þeir síðan hver af öðrum fram yfir áramót. Hér hafa pistlar greinaraðarinnar verið teknir saman. Í útgáfunni eru þeir birtir í tímaröð.



- Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, [Skipulag borgar og bæjar í fortíð og framtíð](#).
- Hrafnhildur Bragadóttir, [Umgjörð um öðruvísi framtíð](#).
- Sverrir Norland, [Hvernig á góð borg að vera?](#)
- Guðmundur Haukur Sigurðarson, [Skipulagðar samgönguvenjur](#).
- Edda Ívarsdóttir, [Þetta gengur ekki lengur! – F\(b\)íllinn í herberginu](#).
- Sif Sigmarsdóttir, [Hvernig viljum við lifa?](#)
- Hildur Knútsdóttir, [Þorpið í borginni](#).
- Kolbeinn Marteinsson, [Af hverju skipulag skiptir máli](#).
- Hildigunnur Sverrisdóttir, [Skipulag til allra heilla?](#)
- Andri Snær Magnason, [Hver er hugmyndin?](#)
- Lilja G. Karlsdóttir, [Umferðareyjan þín?](#)
- Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, [Hugmyndin um góða byggð](#).

Skipulag í 100 ár



Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

Birt 27. júní 2021

Skipulag borgar og bæja í fortíð og framtíð

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir segir að um leið og við þurfum að miða skipulag framtíðarbæja út frá ýmsum áskorunum sé ekki síður mikilvægt að við gefum okkur ráðrúm til að velta fyrir okkur hvernig samfélagsumgjörð okkur finnst eftirsóknarverð og ákjósanleg.

Fyrir réttum hundrað árum, 27. júní árið 1921, staðfesti ríkisráð Íslands fyrstu lög um skipulagsmál hér á landi, lög nr. 55/1921 um skipulag kaup-túna og sjávarporpa. Þau fólu í sér skyldu til að vinna skipulag fyrir kauptún og sjávarporp sem fullnægði vexti þeirra til næstu 50 ára.

Þessi tímamót gefa tilefni til að horfa yfir farinn veg, yfir fyrstu öld formlega skipulagðrar byggðar hér á landi, en ekki síður til að velta fyrir sér hvað eigi að ráða för við skipulag byggðar til framtíðar.

Fyrsta skipulagsöldin

Hugmyndir okkar um hvað gerir bæi og hverfi góð og eftirsóknarverð til búsetu og dvalar endurspeglar gildismat og þarfir samfélagsins á hverjum tíma. Fyrir hundrað árum hverfðust áherslur í skipulagsmálum um höfnina sem þungamiðju

atvinnulífs og útgangspunkt fyrir vöxt og viðgang bæja. Á þeim hundrað árum sem liðin eru hafa komið til aðrir þættir sem hafa haft mótandi áhrif á borg og bæi – almenn hagsæld og fólksfjölgun, breyttir atvinnuhættir, neyslumenning, aukinn frítími, tækniframfarir í húsbýggingum og ekki síst einkabílinn. Með töluverðri einföldun má segja að viðfangsefni fyrstu skipulagsaldarinnar hafi verið að færa Ísland inn í nútímann og búa þrívíða fýsiska umgjörð um borgaralegan lífsstíl með viðamikilli uppbyggingu bæja og borgar, hafna, vega og virkjana og svo mætti áfram telja.

Viðfangsefni og áskoranir okkar tíma

Nú er öldin önnur. Veruleiki skipulagsmála nú og til næstu ára og áratuga er talsvert annar en sá sem var forgrunnur skipulagsgerðar lengst af á liðinni öld. Samfélagssamtalið um þróun og útfærslu byggðar og bæjarrýma þarf því að taka útgangspunkt í öðrum breytum og öðrum hreyfiöflum en áður:

- Í mannfjölda sem er hlutfallslega að eldast og tekst í auknum mæli á við lífsstílstengda sjúkdóma. Og í mannfjölda sem verður smám saman fjölmenningslegri. Þetta eru breytingar sem vinna þarf með við hönnun og útfærslu hverfa og samgangna, sem og einstakra bygginga og bæjarrýma, til að allir fá kost á að njóta sín og leggja af mörkum til

næringsfélagsins, til að stuðla að félagslegri blöndun og til að öllum sé tryggt heilnæmt umhverfi og góð tækifæri til hreyfingar og útiveru í daglegu lífi.

- Í fjórðu iðnbyltingunni sem felur í sér flutning okkar í svo mörgu tilliti úr raunheiminum yfir í netheima og mun hafa gríðarlega mikil áhrif á skipulag byggðar – á nýtingu húsnæðis, á fyrirkomulag og rýmisþörf samgangna og á mannlíf í borg og bæ.
- Og síðast en ekki síst í loftslagsvánni, sem við þurfum að draga úr allt hvað við getum með því að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá byggð, samgöngum og landi og bregðast um leið við afleiðingum loftslagsbreytinga, eins og hækkun sjávarborðs og öfgum í úrkomu, með viðeigandi útfærslu byggðar og bæjarrýma.

Allt eru þetta atriði sem við þurfum að tryggja að skipulagsgerð setji á oddinn á komandi árum. Bæði getum við með viðeigandi skipulagsákvörðunum stýrt þróun í farsæla átt, svo sem með göngu- og hjólavænu skipulagi og með því að huga að góðum og viðeigandi útfærslum fyrir til dæmis fjarvinnustöðvar og deilisamgöngur. Einnig getum við tekið á þessum efnun með því að vinna að því að byggðin hafi viðnámsþrótt gagnvart breytingum, svo sem með því að húsnæði sé sveigjanlegt gagnvart ólíkri nýtingu á líftíma sínum og með því að byggð og bæjarrými geti tekist á við aftakaúrkomu, til dæmis með sjálfbærum ofanvatnslausnum.

Undanfarið rúmt ár hefur reynst vera nokkurskonar tilraunaverkefni í að takast á við sumar af þessum áskorunum nútíðar og framtíðar.

Samkomutakmarkanir vegna COVID-19 færðu okkur dýrmæta lærdóma um það hvað gæði húsnæðis og nærumhverfis skipta okkur miklu máli, sem og að öll heimsins fjarvinna, netverslun og netviðburðir koma aldrei að fullu í staðinn fyrir mannlega nánd og samskipti. Maður er manns gaman.

Lífið í framtíðarbænum

Um leið og við þurfum að miða skipulag framtíðarþæja út frá framangreindum viðfangsefnum og áskorunum er ekki síður mikilvægt að við gefum okkur ráðrúm til að velta fyrir okkur hvernig samfélagsumgjörð okkur finnst eftirsóknarverð og ákjósanleg. Hvaða kröfur gerum við til bygginga, bæjarrýma, gatna og stíga? Hverjir eru okkar draumar, væntingar og vonir um framtíðarbyggðina? Hvernig byggð og bæjarrýmum líður okkur vel í og sjáum fyrir okkur sem umgjörð um daglegt líf okkar, barnanna okkar, barnabarnanna og barnabarnabarnanna?

Greinaröð í tilefni aldahvarfa í skipulagsmálum

Við þessi skipulagslegu aldahvörf er tilvalið að efna til slíkrar umræðu. Við á Skipulagsstofnun höfum leitað til góðs hóps fólks, leikra og lærðra, til að leggja okkur lið við það. Afrakstur þess mun birtast í greinaröð þar sem greinarhöfundar úr ólíkum áttum – arkitektúr, borgarhönnun, bókmenntum, myndlist, skipulagsfræði, verkfræði og fleiru – munu velta fyrir sér mannlífi í hinu byggða umhverfi frá ýmsum hliðum. Greinarnar munu birtast reglulega fram eftir afmælisárinu á Kjarnanum og á vefmiðlum Skipulagsstofnunar. Þar munu án efa verða settar fram hugmyndir, þælingar og sjónarhorn sem gagn verður af fyrir skipulagsumræðu komandi ára.

Höfundur er forstjóri Skipulagsstofnunar.

Skipulag í 100 ár

Hrafnhildur Bragadóttir

Birt 14. júlí 2021



Umgjörð um öðruvísi framtíð

Skipulag mótar fleira en hið byggða umhverfi, skrifar sviðsstjóri hjá Skipulagsstofnun. Það hefur margs konar áhrif á okkar daglegu venjur og ákvarðanir í stóru og smáu, stundum jafnvel án þess að við leiðum hugann að því.

Þegar fyrstu skipulagslögin, lög nr. 55/1921 um skipulag kauptúna og sjávarþorpa, voru samþykkt á Alþingi fyrir hundrað árum stóð íslenskt samfélag á tímamótum. Þéttbýli var að myndast um allt land og höfuðstaðurinn Reykjavík var í örur vexti samhliða framförum í fiskveiðum og öðrum atvinnugreinum. Fólksflutningar úr sveit í bæi og menningarstraumar sem bárust frá meginlandinu höfðu í för með sér gríðarmiklar breytingar á þjóðlífinu. Að mörgu var að huga í skipulagi bæjanna, enda húsakostur á þessum tíma víða ófullnægjandi, auk þess sem hreinlæti, fráveitum og lýsingu var svo ábótavant að mörgum sýndist ekki „björgulegt á bæjarmölinni“ eins og Guðmundur Hannesson læknir orðaði það í riti sínu, Um skipulag bæja, w árið 1916.

Lögum um skipulag kauptúna og sjávarþorpa var ætlað að takast á við þessar áskoranir og stuðla

að því að með vönduðu skipulagi væri sköpuð góð umgjörð um mannlíf á Íslandi til langrar framtíðar. Skipulag hefur síðan þá gegnt lykilhlutverki við að móta hið manngerða umhverfi okkar sem hér búum; íbúðarhverfi, atvinnusvæði, gatna-fyrirkomulag, leiksvæði, útivistarsvæði og svo mætti áfram telja.

Skipulagsmál mótar ákvarðanir

En skipulag mótar fleira en hið byggða umhverfi. Það hefur margs konar áhrif á okkar daglegu venjur og ákvarðanir í stóru og smáu, stundum jafnvel án þess að við leiðum hugann að því. Það hefur til dæmis áhrif á það hvar og hvernig við búum, hvernig við ferðumst til vinnu og skóla, hvar við nálgumst nauðsynjar og hvert við förum til að njóta náttúru og útiveru.

Þannig vill til að loftslagsmál snúast einmitt að miklu leyti um þetta sama; ómeðvitaðar ákvarðanir og venjur, val á ferðamátum, innkaup, neyslu og aðra þætti sem stöðugt knýja áfram ósjálfbær framleiðslu- og orkukerfi heimsins. Til að bregðast við loftslagsvandannum þarf því að hugsa ýmsa grundvallarþætti í mannlegu samfélagi upp á nýtt. Í því sambandi er gjarnan notað orðið viðmiðaskipti, sem má með nokkurri einföldun lýsa sem nýju samhengi, nýjum forsendum og nýrri umgjörð um daglegar ákvarðanir.

Eða, svo að vitnað sé í aðgerðaáætlun Íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum, þá þarf meðal annars „kerfisbreytingu í samgöngum – umbyltingu á þeim orkugjöfum sem samfélög nota til knýja farartæki áfram, sem og stórfelldar aðgerðir sem gera fólki kleift að breyta ferðavenjum sínum og neysluvenjum“.

Skipulagsmál eru loftslagsmál

Allt þetta getur skipulag haft áhrif á, beint eða óbeint, og þess vegna er skipulagsgerð meðal mikilvægustu stjórnækja hins opinbera í loftslagsmálum, eins og Milliríkjanefnd um loftslagsbreytingar hefur bent á í skýrslum sínum. Í skipulagi er horft langt fram í tímann og mörkuð stefna um ótalmarga þætti sem hafa áhrif á hæfni samfélaga til að breyta háttum sínum og venjum, minnka kolefnisspor og draga úr ágangi á takmarkaðar auðlindir; þætti eins og samgöngur, atvinnumál, byggðamál, landbúnað, skógrækt og umhverfismál.

Útfærsla byggðarinnar og gatnanna ræður til dæmis miklu um hvaða ferðamáta við veljum og gegnir því mikilvægu hlutverki við að draga úr losun frá vegasamgöngum. Vel ígrundaðar ákvarðanir um byggð og landnotkun eru einnig mikilvægt atriði þegar kemur að því að vernda kolefnisforða landsins, minnka loftslagsáhrif mannvirkjagerðar og stuðla að sjálfbærri auðlindanýtingu og bættri meðhöndlun úrgangs. Þá er skipulagsgerð mikilvægur vettvangur til að búa samfélagið undir loftslagsbreytingar og verja byggð og samfélagslega innviði gagnvart afleiðingum þeirra, svo sem hækkandi sjávarstöðu og aukinni tíðni flóða og óveðra.

Viðmiðaskiptin í verki

Um allan heim má sjá dæmi um breyttar skipulagsáherslur í samræmi við áður nefnd viðmiðaskipti. Skipulag samgangna er þar gjarnan í brennidepli, enda má ná miklum árangri í loftslagsmálum með breytingum á ferðavenjum, ekki síst með því að auka möguleika fólks til að nota aðra ferðamáta en einkabílinn. Á undanföllum árum hafa borgir og bæir víða um jarðarkringluna til dæmis horft til hugmynda sinnar um 15 eða 20 mínútna hverfið, meðal annars París, Milanó, Ottawa, Seattle og Edinborg, að ógleymsdu skipulagi höfuðborgarsvæðisins hér á landi. Slík nálgun felur í sér áherslu á þetta og blandaða byggð sem stuðlar að því að íbúar geti sinnt flestum þörfum sínum í göngu- eða hjólafæri eða með því að nýta almenningssamgöngur. Þannig má draga úr loftslagsáhrifum frá bifreiðum, auk þess að stuðla að bættri heilsu og vellíðan, bæta loftgæði og skapa líflegt og aðlaðandi bæjarumhverfi.

Þá hafa fjölmörg ríki, borgir og bæir sett sér stefnu um hvernig laga megji byggð og landnotkun að

afleiðingum loftslagsbreytinga. Í Kaupmannahöfn hefur til dæmis í áratug verið unnið eftir ítarlegri áætlun um aðlögun, sem felur meðal annars í sér að grænir innviðir séu nýttir í auknum mæli til að meðhöndla ofanvatn og draga úr hitamyndun.

Ísland er þátttakandi í breytingunni

Loftslagsvandinn verður án nokkurs vafa eitt mikilvægasta viðfangsefni stjórnvalda og almennings hér á landi á komandi árum. Íslensk stjórnvöld hafa markað sér stefnu um kolefnishlutleysi árið 2040 og skuldbundið sig til að draga hratt úr losun gróðurhúsalofttegunda á allra næstu árum. Viðamikil vinna á sér nú stað hjá stjórnvöldum, atvinnulífi og almenningi við að innleiða viðmiðaskipti vegna loftslagsmála á öllum sviðum samfélagsins.

Sveitarfélögin taka virkan þátt í þessari þróun og hafa stofnað sérstakan samstarfsvettvang í loftslagsmálum til að nýta krafta sína sem best og miðla þekkingu og reynslu milli sveitarfélaga, meðal annars á sviði skipulagsmála. Ítarleg vinna hefur einnig farið fram hjá Skipulagsstofnun á síðustu misserum við endurskoðun landsskipulagsstefnu, þar sem mótuð hefur verið stefna til leiðbeiningar sveitarfélögum um loftslagsmiðaða skipulagsgerð. Umhverfis- og auðlindaráðherra lagði tillögurnar fram á liðnu þingi og þrátt fyrir að þær hafi ekki hlotið afgreiðslu er víðtækur stuðningur við þær og því von margra að þær verði lagðar fram að nýju sem fyrst eftir að þing kemur aftur saman. Nú stendur einnig yfir undirbúningur hjá Íslenskum stjórnvöldum fyrir gerð fyrstu áætlunarinnar á landsvísi um aðlögun að loftslagsbreytingum, þar sem sjónum er meðal annars beint að mikilvægu hlutverki skipulagsgerðar.

Til móts við framtíðina

Íslenskt samfélag stendur í margvíslegum skilningi á tímamótum, nú þegar öld er liðin frá samþykkt fyrstu skipulagslaganna. Auk loftslagsvandans blasa ýmsar aðrar áskoranir við, hvort sem litið er til lýðfræðilegra og samfélagslegra breytinga, tæknibreytinga eða umhverfisvandamála. Segja má að þessi þróun setji flestar ákvarðanir um framtíðina í nýtt samhengi, rétt eins og þegar fólk streymdi úr sveitunum í bæina í upphafi 20. aldar. Eins og þá skiptir nú höfuðmáli að nýta sem best þau tækifæri sem felast í skipulagsgerð til að stuðla að því að hið byggða umhverfi geti um langan aldur tekist á við viðfangsefnin sem bíða – og ekki síður til þess að við sjálf verðum í stakk búin til að ganga, eða jafnvel hjóla, til móts við framtíðina með öllu sem henni fylgir.

Höfundur er sviðsstjóri hjá Skipulagsstofnun.

Skipulag í 1 0 0 ár



Sverrir Norland

Birt 7. ágúst 2021

Hvernig á góð borg að vera?

Rithöfundurinn Sverrir Norland gengur um götur Parísar og veltir því fyrir sér hvert hlutverk borga í samtímanum sé og því hvernig góð borg eigi að vera.

Stundum er gott að spyrja sig einfaldra spurninga sem flókið er að svara. Hver er ég? er sígilt dæmi og jafnan fátt um svör (í hið minnsta í mínu tilviki). Önnur stór spurning væri: Hvað er borg? Mig rekur hálfpartinn í vörðurnar. Hefur þú svarið á reiðum höndum? Um borg gildir hér sama og um ljóð; við þekkjum það strax og við rekumst á það en eigum erfiðara með að fanga það í orðanet.

(Orðabókin segir: 1. kastali, virki, 2. staður, bær, 3. brött kletthæð – og svo framvegis. Hvergi er gerð hin minnsta tilraun til að skilgreina öll þau mörgu hlutverk sem borgir gegna í samtímanum enda varla hlutverk þeirrar bókar.)

Svo að við skulum prófa!

Hvað er borg?

Eða öllu heldur: Hvernig á góð borg að vera?

Fyrst stutt upphitun

Það vill svo til að ég er staddur í einni þekktustu

borg heims, París. Fyrir nokkrum dögum gekk ég frá rue du Faubourg-du-Temple, í Belleville, tíunda hverfi borgarinnar, að Louvre-safninu í fyrsta hverfi – samtals þrjá og hálfan kílómetra. Markmiðið var að kaupa glás af japönskum minnisbókum (Rollbahn) í Delfonics-búðinni í Carrousel du Louvre, litlum verslunarkjarna inni í safnbyggingunni. Þegar ég kom þangað, sveittur og rjóður eftir gönguna, með mengunarskán í vöngum, tjáði afgreiðslumaðurinn mér hins vegar afsakandi að því miður hefðu engar sendingar borist frá Japan um allnokkurt skeið vegna Covid-19 og því væru þessar fágætu minnisbækur á þrotum hjá þeim. Ég var miður mín. (Ég hafði hugsað mér að skrifa þessa grein í splunkunýja Rollbahn-bók.)

Sem sagt: Ég gekk $3,5 \times 2 =$ sjö kílómetra til að kaupa mér nýjar skrifbækur en hafði ekki árangur sem erfiði. Þetta var þó ekki algjör fýluferð. Komið var fram í ágúst en þá flýja Parísarbúar borgina og flestar búðir lokaðar. Sumar götur voru nær alveg mannláusar. Þetta minnti á dystópíska framtíðarmynd: stór hluti borgarinnar hafði bókstaflega verið tekinn úr sambandi. Banque de Paris (BDF) – tómur. Allar lúxusbúðirnar – lokað og læst. Svona er þetta ævinlega í ágúst.

Til hvers er borg? Jú: til að búa í, vinna í og til að kaupa hluti í. En hvað gerist þegar vinnustaðirnir og búðirnar eru lokaðar?

Þá gefst tími til að hugsa.

Og á meðan ég gekk velti ég fyrir mér hvað það væri sem gerði góða borg að góðri borg.

Borg er til að vera til í

Virginie Despentes nefnist franskur rithöfundur (og erkitöfari). Í nýjasta skáldsagnaþrileik hennar, *Vernon Subutex*, sem slegið hefur í gegn í Frakklandi, segir ein persónan eitthvað á þessa leið:

Hefurðu tekið eftir því hvernig í París þrífast hvergi lengur neinir staðir þar sem fólk má bara vera til án þess að þurfa að kaupa eitthvað?

Það er nokkuð til í þessu. Þó er ástandið ekki jafn slæmt og í New York; þar eru nær engin almenningsskými (fyrir utan Central Park og Prospect Park) þar sem ekki snýst allt um verslun og viðskipti. Víðast hvar eru ekki einu sinni almenningsbekkir svo að fólk geti tyllt sér niður í nokkur andartök. (Slíkt teldist vera veikleikamerki; í New York á fólk ekki að sitja kyrrt á almannafæri heldur arka hröðum og ákveðnum skrefum í og úr vinnu.)

En mér finnst mikilvægt að í borgum finnist staðir þar sem fólk getur komið saman án þess að þurfa að kaupa eitthvað eða vinna. Borg er til að vera til í. Borg er til að setjast stundum niður í.

Borg er til að kynnast fólki í

Ég dáí og dýrka öll útikaffihúsin í París þar sem fólk situr og spjallar saman. Les. Hittist. Í mínum huga er borg staður til að skiptast á hugmyndum, hitta aðra, byggja upp samfélag. Kaffihús, bóka-búðir, lystigarðar, veitingastaðir, barir ... Borgir eiga að bjóða upp á eins mörg tækifæri og hægt er til að fólk – ólíkt fólk – hittist, kynnist og myndi tengsl sín á milli. Samfélag.

Borg er til að vinna í

Eins og frægt er orðið spáði enski hagfræðingurinn John Maynard Keynes því árið 1930 að hundrað árum síðar ynni fólk aðeins fjóra tíma á dag og mundi síðan nota afganginn af sólarhringnum í samveru og uppbyggjandi dægradvöl. (Ha ha, bjartsýnn!) Það hefur augljóslega ekki enn gengið eftir.

En hvað um næstu áratugi? Viðbrögð okkar við áskorunum loftslagsbreytinga snúast ekki aðeins um breytingar á samgöngukerfum heldur allsherjar hugarfarsbreytingu sem snertir öll svið lífsins. Þurfum við til dæmis að sitja svona mikið innan í kassa? Þurfum við að búa daglega til umferðaröngþveiti úr endalausum kössum á hjólum? Ég á vini hér og þar í heiminum sem eru á mínum aldri (eða yngri) og hugsa með hryllingi til þess að þurfa að verja næstu áratugum við tölvuskjá í stórborg. Sumir hafa raunar gert róttækar

breytingar á lífi sínu, flust úr stórborgunum í þorp eða út í sveit og söðlað um; lögfræðingur gerðist nuddari, auglýsingakona gerðist leikmyndahönnuður, listfræðingur sneri sér að blómaskreytingum. Þau vilja vinna með höndunum. Vinna með eitthvað áþreifanlegt. Vera jafnvel stundum úti.

Borg er til að vinna í. En við þurfum að endurhugsa hvaða sess vinna skipar í samtímanum (og sporna þannig við kyrrsetusjúkdómum, kvíða, þunglyndi og misskiptingu auðs og bregðast við sjálfvirknivæðingunni svo að fátt eitt sé nefnt).

Borg er til að lenda í ævintýrum í

Í borgum syngur í þakrennum, kettir læðast inn í húsasund, öldruð kona syngur brot úr gömlu ásturlagi á meðan hún reykir tárklökk út um glugga á tólftu hæð. París hefur verið í byggð í meira en tvö þúsund ár; í samanburði við það er hin agnarsmáa Reykjavík aðeins smábarn. En í báðum borgunum gerast stöðugt óteljandi sögur. Borgir eiga að vera hannaðar eins og vel skrifaður texti: einhver ferðast um þessar línur, þessi gatnakerfi – reynum að gera ferðalagið eins ánægjulegt og gefandi og mögulegt er. Sá sem hannar borg er að búa til söguvið óteljandi ævintýra og má aldrei gleyma því. Borg er ævintýri.

Borg er til að hreyfa sig í

Parísarþúar hafa alltaf gengið mikið (og þeir ganga hratt líkt og fólk í stórborgum gerir jafnan) og eru margir hverjir grannir og spengilegir. Ég er handviss um að ef við Reykvikingar gengjum eða hjóluðum meira – segjum að minnsta kosti tvær klukkustundir á dag – mundi álagið á heilbrigðiskerfi og sálfræðinga þjóðarinnar snarminnka og afköst enn fremur stóraukast á vinnustöðum. Það drægi úr kvíða og þunglyndi og fólki liði betur, fengi fleiri hugmyndir, yrði hamingjusamara.

Við erum hugsandi verur. Og hugsun er hreyfing.

Borg er til að ganga í, hjóla í, hreyfa sig í.

Við þurfum að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Það vita allir. Augljósasta leiðin til þess í daglegu lífi okkar er að auka brennslu hitaeininga. Við þurfum að hanna borgirnar okkar – og vinnutíma – þannig að við getum hreyft okkur og hugsað.

(Og ég er ekkert að grínast með þetta. Sjálfur vinn ég langbest á göngu. Bækurnar mínar hef ég flestar samið gangandi.)

Borg er til að lágmarka bílaumferð í

Það hefur verið magnað að koma aftur til Parísar (ég hef ekki verið í borginni frá því að heimsfaraldurinn hófst) og sjá breytingarnar sem hér hafa orðið. Skyndilega er allt úti í reiðhjólum. Og miklu, miklu færri bílar. Þetta er engin tilviljun: borgaryfirvöld hafa verið mjög grimm í að setja nýjar

og strangar reglur. Til að mynda má tengdafaðir minn ekki lengur aka um á mótorhjólínu sínu, það mengar of mikið. Hann keypti sér því rafhjól.

Breytingin er lygileg. Mengunin hefur minnkað. Manni líður betur.

Bílar eru mögnuð uppfinning sem hafa einfaldað okkur lífið. En víða um heim eru borgaryfirvöld að ráðast í markvissar aðgerðir til að fækka einkabílum. Kannski er framtíðarborgin ekki til að vera á bíl í.

Borg er til að skoða náttúru í

Borg og náttúra þurfa ekki að vera andstæður. Við Íslendingar skiljum þetta: við lifum í návígi við haf, fjöll, víðáttur. En svona er það víðast hvar ekki.

Ég sé framtíðina hins vegar þannig fyrir mér: náttúran heldur aftur innreið sína í borgir úti um allan heim.

Borg er til að rúma allt mannlífið í

Er auðvelt að komast leiðar sinnar með barnavagn? Gangandi? Hjólandi? Í hjólastól? Fyrir hvern er borgin hönnuð?

Borg er til að njóta menningar í

Án menningar breytist borg í verslunarmiðstöð. Menningin er kjarni mannlífsins.

Borg er til að dást að fegurð í

Um daginn laumaðist Cerise, konan mín, inn í húsasund til að virða fyrir sér arkitektúrinn. Þegar hún sneri aftur sagði hún uppnumin: „Það er svo einkennilegt hvernig nútímaarkitektar hafa algjörlega snúið baki við skrauti í byggingarlist.“ Og það er hárrétt hjá henni. Ástæða þess að París heillar okkur enn eru meðal annars allar gömlu og glæsilegu byggingarnar sem hér hafa fengið að standa. Fegurðin er markmið í sjálfu sér. Fólki, sem býr í fallegrri borg, líður betur en fólki sem býr í ljótu umhverfi. Við erum umhverfi okkar. Við þurfum að fjárfesta í fegurðinni.

Borg er til að eldast með reisu í

Borg er fyrir alla, – 0 til 120 ára. Ekki aðeins þá sem brosa ungir á auglýsingaskiltum. Við þurfum fleiri „nornahús“ og slíka möguleika til mótvægis við elliheimili.

Borg er til að ala upp börn í

Ég man hvað það fór í taugarnar á mér úti í New York þegar ég ýtti á undan mér barnavagni mánuðum saman (meðan konan mín var í vinnunni) og ég rak mig ítrekað á að ekkert var hannað með þarfir barnavagnsflandrarans í huga.

Borg er til að ýta barnavagni í.

Og borg er til að leika sér úti í. Við megum ekki

malbika yfir hvern einasta blett. Ímyndunarafl barna þarfnast óreiðu. Þau þarfnast útisvæða.

Borg er til að sjá óvænta hluti í

Um daginn var ég á göngu með syni mínum fram hjá Valssvæðinu þegar okkur mætti skemmtileg sjón:

Yfir girðinguna sáum við út á fótboltavöll og í markinu öðrum megin stóð hnarreistur og stæltur tjaldur en í markinu hinum megin fingerð og pen lóa.

Á milli þeirra, í grasinu, lá hvítur fótbolti.

Þetta fannst mér eftirminnileg sjón. Borgir eru til að sjá fugla spila fótbolta í.

Borg er til að líða vel í

Borg á að styðja við allt það sem er mannvænlegt og gerir okkur hamingjusöm. Borg á að byggja upp samfélag. Annars er enginn tilgangur með henni.

Borg er til að hittast í, til að spjalla saman í, til að lesa í, til að elskast í. Borg er til að kynnast í, ganga í, vinna í, læra, lifa og deyja í. Borg er til að láta sig dreyma í, til að hlæja og gráta í, til að eignast vini í, til að synda í og rölta í, baka og þrjóna í, skrifa og hugsa í. Borg er eitthvað sem við erum öll saman í.

Borg er til að spegla sig í

Í nýjustu bókinni minni, *Stríði og klíð*, skrifa ég: *Ef við byggjum á tunglinu mundu hugur okkar og tilfinningar, ímyndunarafl og trúarhugmyndir mótast af berangurslegu og hrjóstrugu landslagi tunglsins.* Það sem er umhverfis okkur finnur sér nefnilega líka stað innra með okkur. Borgir ættu að vera birtingarmynd alls þess besta við mannkynið og bera vott um sköpunarkraft okkar, aðlögunargetu, siðmenningu. Eru borgirnar okkar þannig nú árið 2021? Hvernig munu þær líta út árið 2121?

Borg er til að fara fýluferð í

Eins og ég sagði: um daginn gekk ég sjö kílómetra til að kaupa mér skrifbækur en það var fýluferð. Samt var það engin fýluferð. Því að mér finnst gaman að ganga um borgina. Erindið er ekki alltaf aðalatriðið.

Ég gæti haldið svona áfram endalaust. En ég held ég láti gott heita.

Það er kominn tími á næsta göngutúr ...

Greinarhöfundur er rithöfundur, þýðandi, bókaútgefandi og gagnrýnandi.

Skipulag í 1 0 0 ár

Guðmundur H. Sigurðsson

Birt 23. ágúst 2021



Skipulagðar samgönguvenjur

Guðmundur H. Sigurðsson segir að með skjótum aðgerðum sé hægt að breyta samgönguvenjum – stjórn mála- og embættismenn hafi öll tækifærin til þess að taka réttu ákvarðanirnar.

Fyrir 25 árum síðan vorum við hjónin við nám í Óðinsvéum í Danmörku. Við bjuggum þar í rúm fjögur ár, fátækir námsmenn með tvö börn í leikskóla. Aldrei datt okkur í hug að setja peninga í að kaupa og reka bíl enda aðstæður til hjólreiða í borginni algjörlega til fyrirmyndar. Svo ég segi það aftur, þetta var fyrir 25 árum síðan. Hvergi á Íslandi eru aðstæður fyrir hjólreiðafólk í dag nálægt því sem var í Óðinsvéum þá.

Hvað er til ráða?

Áður en við förum yfir það, smá upprifjun á hvernig var umhorfs í heiminum árið 1996. Það ár hóf General Motors fjöldaframleiðslu á fyrsta rafbílnum GM EV1. Framleiðslunni var hætt árið 2002. Motorola kynnti fyrsta samlokufarsím-ann árið 1996 og The Usual Suspects var sýnd í Borgarbíó á Akureyri.

Í Óðinsvéum var uppbygging hjólreiðakerfisins á fullu, sem skilaði því að á árunum 1996-2000 jókst hjólreiðaumferðin um 20% en það merkilega gerðist einnig að slysum á hjólreiðafólki fækkaði um 20% á sama tíma. Þannig að eftir því sem hlutfall hjólreiða jókst í samgöngum lækkaði slysatíðnin. Helstu ástæðurnar voru taldar þær að með bættum innviðum varð hjólreiðafólk öruggara í umferðinni og fékk því aukið sjálfstraust með tímanum. Með fjölbreyttari samgöngumátum verða allir í umferðinni meðvitaðri um hjólreiðafólk enda sest hjólreiðafólkið líka undir stýri. Þetta sýnir hversu mikilvægt er að sem flestir nýti sér hjólreiðar innanbæjar því það skilar sér í varkárari öikumönnum.

Ég gaf mér ekki tíma til að leggjast í miklar sagnfræðirannsóknir enda algjör óþarfi þar sem ljóst er að bæjarstjórnin í Óðinsvéum var ekki að byrja að ræða þessi mál árið 1996. Þessi innviðabreyting var búin að vera í undirbúningi í mörg ár. Á sama tíma tóku allar sveitar- og borgarstjórnir á Íslandi meðvitaða ákvörðun um að fylgja ekki þróun í breyttum ferðavenjum sem hófst fyrir mörgum áratugum í fjölmörgum bæjum og borgum í Evrópu.

Breyttar ferðavenjur

Ganga og hjólreiðar eru lang ódýrustu

samgöngukílómetrarnir fyrir einstaklinginn, bæjarsjóðinn og heilbrigðiskerfið. Við þurfum með öllum ráðum að fjölga þannig samgöngukílómetrum og fækka olúkílómetrunum. En þetta snýst líka um frelsi, einkabíllinn er bara frelsi fyrir suma, þá sem hafa efni á að eiga bíl og hafa bílpróf. Aðrir eru annaðhvort upp á þá komnir eða verða að nýta aðrar lausnir til að komast á milli staða. Til að skerða ekki frelsi þeirra samanborið við þá sem geta nýtt sér fólksbílasmgöngur þarf að byggja upp fjölbreytt og öflugt smgöngukerfi þar sem öllum ferðamátum er gert hátt undir höfði og enginn er yfir annan hafinn.

Við höfum undanfarin ár séð mikinn vöxt í rafvæddum smgöngum; rafstrætisvagnar, rafleigubílar, raffólksbílar, rafhjól og rafskutlur. Þessi þróun býður upp á algjörlega nýja möguleika í uppbyggingu bæja og borga. Mörg sveitarfélög hafa einnig í sínum skipulagsáformum sett fram markmið um að draga úr bílaumferð og ríkið hefur þegar ákveðið daginn sem síðasta olíulítranum verður brennt á Íslandi. Stjórn mála- og embættismenn sem bera ábyrgð á þessum málum hafa allt um það að segja hversu hratt við náum markmiðum okkar í orkuskiptum og minni losun CO2. Við höfum í sumar verið rækilega minnt á áhrif CO2 á loftslagið og nýútkomin IPCC skýrsla Sameinuðu þjóðanna er alveg skýr með ástæðuna; brennsla á olíu og kolum.

„Lille“ Akureyri

Tökum Akureyri, minn heimabæ, sem dæmi. Hér búa tæplega 20.000 manns. Lengsta beina leið innanbæjar samkvæmt Google maps er 6 km þannig að það tekur um 73 mínútur að ganga

bæinn enda á milli. Það tekur um 12 mínútur að ganga 1 km.

Í ráðleggingum landlæknis um hreyfingu segir að fullorðnir ættu að stunda miðlungserfiða hreyfingu í minnst 30 mínútur daglega. Börnum og unglingum er ráðlagt að hreyfa sig í minnsta lagi 60 mínútur á dag. Hér er um lágmark að ræða. Á sama tíma og við brennum allt of miklu kolefni til að komast á milli staða í bíl þá missum við af tækifærinu til að brenna fleiri kaloríum við að koma okkur á milli staða. Við erum sem sagt á sama tíma að skaða loftslagið og okkar eigin heilsu.

Vinsælu afsakanirnar um að við þurfum bíl á Akureyri út af brekkunum og veðrinu eru fallnar úr gildi. Rafhjól gera bæinn flatan eins og Óðinsvé, en þótt júlí hafi verið sá heitasti í sögu bæjarins dró ekki úr bílaumferð í sumar. Við erum því ekki einu sinni að nýta góðu dagana til að fylgja tilmælum landlæknis og Sameinuðu þjóðanna – hreyfa okkur meira og brenna minni olíu.

Tækifærin

Með skjótum aðgerðum er hægt að breyta smgönguvenjum. Stefna ríkisins er skýr, ráðleggingar landlæknis eru skýrar, landsskipulagsstefna er skýr og allar stefnur og skipulagsskjöl sveitarfélaganna eru skýr. Við verðum að þróast í þá átt að vera sjálfbærari, umhverfisvænni, efla heilsuna og minnka svifrykið.

Héðan í frá snýst þetta bara um ákvarðanir stjórn mála- og embættismanna um hvernig tekst til. Þau hafa öll verkfærin til að taka réttar ákvarðanir.

Höfundur er framkvæmdastjóri Vistorku.

Skipulag í 1 0 0 ár

Edda Ívarsdóttir

Birt 28. ágúst 2021



Þetta gengur ekki lengur! – F(b)íllinn í herberginu

Edda Ívarsdóttir segir að hið eina sanna frelsi innan borgamarka sé að vera ekki þræll eins samgöngumáta. Frelsið sé að flakka á milli farartækja eftir þörfum.

Fyrstu skrefin eru talin eitt gleðilegasta augnablik í lífi hverrar manneskju. Það felast bæði frelsi og forréttindi í því að geta nýtt fæturna sem fararmáta. Orkuskipti og tækniframfarir munu ekki breyta því. Mesta tækniundrið, 100% náttúrulegt og sérhannað til styttri og lengri vegalengda, eru fæturnir á okkur. Sé þessi fullkomna hönnun rétt nýtt er hún öllum til góðs, heilsunni, náttúrunni og efnahagnum.

Rannsóknir hafa sýnt að fólk sem gengur eða hjólar til vinnu er hamingjusamara en þeir sem fara akandi. Í nýlegri könnun kom einnig í ljós að fleiri borgarbúar kysu að hjóla til vinnu fremur en að aka. Ávinningurinn af gönguvænna umhverfi er ótvíræður, ef fleiri ganga eða hjóla þá hefur það góð áhrif á lýðheilsu og lífsgæði allra aukast með heilnæmara umhverfi. Við þurfum einfaldlega að ganga lengra í að hanna gönguvæna borg fyrir fólk.

Hvað gerir borgir vistvænar?

Við þekkjum nú orðið flest til rótgróinna erlendra borga sem eru eftirsóttar sökum lífsgæða og aðlaðandi andrúmslofts. Borga þar sem fólk virðist njóta lífsins á annan hátt en við gerum hér í okkar daglega lífi. Borga þar sem við njótum þess að fara um gangandi, hjólandi eða þá í almenningsfarartækjum. Borga sem bjóða upp á lifandi götumyndir þar sem margt er að skoða og margs að njóta.

Í því sambandi má nefna almenningsgarða, stóra og smáa staði þar sem staldra má við og njóta, lifandi götulíf með óvæntum uppákomum, matarmarkaði, spennandi verslanir, veitingahús og áhugaverðan arkitektúr. Borgir þar sem eftirvæntingin að sjá hvað leynist bak við næsta götuhorn gerir gönguna léttu og skemmtilega. Allt þetta er mögulegt að gera héraðs, það þarf bara að hanna umhverfið rétt og leggja áherslu á rétta hluti.

Fyrir hverja hönnun við borg?

Það skiptir máli með hvaða augum borgin er séð og fyrir hvaða notendur hún er hönnuð. Þá eru svæði innan miðborga þar sem fólk er í forgangi, oftar en ekki eftirsóknarverðustu svæðin. Smágerðar götur þar sem þú mætir augnatilliti annarra, húsin eru áhugaverð og gerð til að grípa augað á gönguhraða, verslanir, líf á jarðhæðum, jafnvel íbúðir sem mæta götu. Þar er þéttleiki

lykilorð, þéttleiki þjónustu, græn svæði, leiksvæði, útskot til að setjast í og byggingar sem standa þétt við götu, hafa mismunandi einkenni og eru byggðar á ólíkum tíma.

Umhverfi hannað fyrir bíla er allt annað en það sem hannað er fyrir fólk. Borgir nútímans eru að miklu leyti mótaðar með þarfir bíla í forgangi og þarfir annarra vegfarenda lúta í lægra haldi. Bílaumhverfið er óáhugavert og tilbreytingarsnautt fyrir gangandi og í því virðast vegalengdir lengjast. Það er stórgert og einsleitt því ætlunin er að skapa bílum öruggt umhverfi og athyglin á jú að vera á veginum. Gæði bílaumhverfisins eru á allan hátt lakari fyrir þann sem gengur. Við skynjum vegalengdir sem styttri þegar við göngum um fjölbreytilegt og áhugavert umhverfi en sú upplifun tapast ef ekið er um í bíl. Þá er maður manns gaman og mikilvægt að skynja nálægð annars fólks. Heyra klið frá fólki en ekki nið frá bílum. Umhverfi þar sem umferð er hæg og umhverfið fjölbreytilegt þykir flestum eftirsóknarvert.

Það sama verður ekki sagt um miklar umferðaræðar. Það myndi skjóta skökku við ef fasteignasalar auglýstu að staðsetning húsnæðis við stofnbraut væri til ávinnings. Nálægð við góð útivistasvæði og þjónustu þykir líklega flestum betri kostur og gönguvænt umhverfi hefur því bein jákvæð áhrif á fasteignaverð.

Baráttan fyrir göturýminu

Það þarf að sýna nærgætni og huga að gæðum göturýmisins til að fólk kjósi að fara gangandi ferða sinna. Það er mikilvægt að leyfa svæðum að þróast og taka breytingum. Við höfum séð borgir breytast úr gönguborgum yfir í bílaborgir en nú er sú þróun á undanhaldi. Við sjáum sífellt fleiri borgir berjast við að ná götunum til baka fyrir gangandi og hjólandi fólk. Í Kaupmannahöfn, Stokkhólmi, París og New York, hvert sem er litið er verið að stækka svæði fyrir gangandi og breyta bílagötum í göngugötur.

Þá hefur Covid-19 faraldurinn einnig haft þau áhrif að gangstéttir hafa verið breikkaðar á mörgum stöðum og hvílustæðum (e. parklet) með setbekkjum, blómakerjum, hjólastæðum o.p.h. komið fyrir þar sem bílastæði voru áður. Þetta hefur líka verið gert í Reykjavík en í sumar var komið fyrir 21 hvílustæði fyrir borgarbúa.

Kraftur jarðhæðanna

Jarðhæðir húsa og hvernig þær mæta götunni eru lykiltríði í gönguvænu og þéttu borgarumhverfi. Jarðhæðirnar skipta höfuðmáli því þær mæta hinum gangandi. Þær eru ramminn sem mótar götuna. Þegar talað er um lifandi jarðhæðir er ekki bara átt við verðslanir og þjónustu. Jarðhæðirnar geta verið svo miklu meira en það. Íbúðir á jarðhæðum

geta til dæmis verið með allt önnur gæði en íbúðir á efri hæðum. Þær geta haft aukna lofthæð, verið með sérinngangi við götu, lítinn forgarð og verið nokkurskonar penthouse-íbúðir á jarðhæð. Þá geta verið margskonar stúdíó, skrifstofur og lítil verkstæði á jarðhæðum og jafnvel leikskólar eða önnur þjónusta við hverfið. Kantar húsanna eru einnig mikilvæg svæði þar sem sköpuð er viss fjarlægð milli vegfarenda og húsveggs á ýmsan hátt með t.d. gróðri, hjólastæðum, bekkjum upp við vegg o.p.h. En til þess að þetta takist vel þá þarf pláss í götunni, pláss sem alla jafna er nýtt undir bílastæði.

Umfram allt þarf götuumhverfið á fólki að halda en þar eru bílakjallararnir helsta hindrunin. Þegar íbúarnir aka hreinlega inn í húsin sín þá dregur það mjög úr mannlífi á götum úti. Í nágrannalöndum okkar hefur það færst í aukana að byggð séu sameiginleg bílastæðahús innan hverfahluta. Á jarðhæðum þeirra er ýmis þjónusta svo sem endurvinnsla, matvöruverðslanir, póstbox, líkamsræktarstöðvar, ungbarnaleikskólar og annað sem nýtist íbúum í þeirra daglega lífi. Þessi hús verða oft miðja hverfisins. Þar hittist fólk í hverfinu kvölds og morgna og gengur svo heimleiðis.

Þessi nálgun á skipulagi minnkar byggingarkostnað umtalsvert en bílakjallarar eru dýr lausn og ætti sparnaðurinn að hafa bein áhrif til lækkunar á íbúðaverði. Íbúar hverfanna hafa þá líka val um það hvort eða hvenær þeir þurfi bílastæði. Þetta fyrirkomulag er kjörið tækifæri fyrir smávöruverðslun, veitingastaði og aðra þjónustu innan hverfanna þar sem fólk á gangi er líklegra til að grípa með sér hitt og þetta á leiðinni heim en þeir sem akandi eru. Ófyrirhuguð kaup eru mun líklegri sé vegfarandinn gangandi eða hjólandi. Lykilatriðið er að ná neytandanum út úr bílnum sínum.

Virði tímans og upplifun í samgöngum

Reykjavík er lítil borg og það er einfalt að komast um hana hjólandi og gangandi. Þá eru almenningsamgöngur mjög mikilvægar. Þetta snýst allt um að velja þann fararmáta sem hentar hverju sinni. Rétt verkfæri í rétt verk. Maður notar ekki skeið til að stinga upp kerfil heldur skóflu. Eins er það út í hött að aka styttri vegalengdir því staðreyndin er sú að oft er bæði fljótlegra og handhægara að nota annan samgöngumáta. Margir gleyma einnig að taka með í reikninginn að það þarf að finna stæði og leggja bílnum svo ekki sé minnst á aðra umferð sem getur tafið ferð akandi. Við erum nefnilega ekki föst í umferð eins og oft er sagt heldur erum við umferðin.

Að hjóla, ganga eða nýta almenningsamgöngur getur verið mun skilvirkari leið en að aka og hægt er að leggja hjólinu við inngang áfangastaðar.

Það er frelsi fólgið í því að þurfa ekki að gera allar ferðir að hringferðum sem byrja og enda með því að leggja bíl. Hægt er að hoppa úr strætó á einum stað og taka hann heim af öðrum. Flestir sem nú hjóla til vinnu eru ekki líklegir til að óska sér annars fararmáta.

Upplifunin að hjóla fram úr bílaröðum á annatímum er góð, sama hvernig viðrar. Veðrið er reyndar oftast þolanlegra á hjólinu en maður upplifir það innan úr bíl. Hjólaferðin er líka svo miklu ánægjulegri en bílferðin. Hjólið þeysist fram úr bílunum og maður fær um leið hreyfingu og andlega næringu. Hjólaferðin er líka oft svo

skemmtileg að maður ákveður stundum að taka lengri leiðina heim. Það er sjaldnast sú tilfinning sem maður fær akandi um á bíl. Vegalengdir innan borgarinnar eru líka alla jafna ekki það langar að ekki sé á færi flestra að hjóla þær. Þá geta einnig deililausnir eins og rafhlaupahjól verið handhægar til að koma manni síðasta spölinn.

Híð eina sanna frelsi innan borgamarka er að vera ekki þræll eins samgöngumáta. Frelsið er að flakka á milli farartækja eftir þörfum. Því fleiri sem kjósa að nýta virka samgöngumáta, því betri verður borgin fyrir alla.

Höfundur er borgarhönnuður.

Skipulag í 1 0 0 ár



Sif Sigmarsdóttir

Birt 16. september 2021

Hvernig viljum við lifa?

Sif Sigmarsdóttir segir að tími sé kominn til að eiga samtal um skipulagsmál.

Á sófaborði tengdaforeldra minna liggur bók í stóru broti, stílhrein og fallega innbundin í striga. Við fyrstu sýn virðist um hefðbundna kaffiborðsbók að ræða. Þegar nánar er að gáð kemur hins vegar í ljós að um er að ræða annað og meira en stofustáss.

Mér varð hugsað til bókarinnar þegar ég reifst heiftarlega við rafvirkjann minn þar sem ég bý í London. Hann var kominn til að laga bilaðan rafmagnsöfn. Þegar ég opnaði útidyrnar fyrir honum stóð hann bölvandi og ragnandi í dyragættinni.

Hvað hafði gerst, spurði ég. Hann hvessti á mig augun. „Bölvað borgarráðið,“ þrugaði hann. „Það tók mig hálf tíma að komast hingað.“

Rafvirkinn minn býr í næstu götu við mig í Islington hverfi Lundúnaborgar. Í Islington fer nú fram róttæk tilraun á sviði borgarskipulags. Völdum svæðum innan hverfisins hefur verið breytt í „lágumferðarsvæði“ (e. low traffic neighbourhood). Götum er lokað fyrir bílaumferð og gangandi vegfarendum, hjólaþólki og börnum að leik tryggður forgangur. Er aðgerðinni ætlað að auka lífsgæði íbúanna, bæta loftgæði, draga úr hljóðmengun, endurvekja þorpsmenninguna og auka samneyti nágretta.

En ekki frá því að Brexit var og hét og fólk stóð í hávaðarifrildum á götum úti um útgöngu Breta úr Evrópusambandinu hefur málefni klofið samfélagið jafnharkalega í með-og-á-móti.

„Ég hefði verið fljótari að labba hingað,“ sagði rafvirkinn og skellti verkfæratöskunni sinni á stofugólfið. Hann var augljóslega á móti.

„Til þess er leikurinn einmitt gerður,“ svaraði ég, of heitur stuðningsmaður með til að bíta í tunguna á mér.

Rafvirkjanum var ekki skemmt. Á meðan hann reif í sundur bilaða ofninn minn brýndi hann fyrir mér efnahagslegt mikilvægi einkabílsins. Ég brýndi fyrir honum mikilvægi þess að geta dregið andann. Hann spurði: „Hvað með gamla fólkíð?“ Ég spurði: „Hvað með börnin?“ Hann talaði um frelsið til að fara um. Ég talaði um frelsið til að vera kyrr. Hann sakaði mig um skort á raunsæi. Ég sakaði hann um að skorta framtíðarsýn.

Hvorugu tókst að sannfæra hitt. Rafvirkinn átti hins vegar lokaorðið er hann afhenti mér reikning með tuttugu prósentu reiðiálagi. „Köllum þetta kostnaðinn við ferðahöftin,“ sagði hann. Bros lék um varir hans í fyrsta sinn í heimsókninni.

Hvíl í friði

Upptök rifrildis okkar rafvirkjans má rekja sex ár aftur í tímann. Í september árið 2015 báru mótmælendur líkkistu um götur Waltham Forest hverfisins í London með áletruninni „hvíl í friði

Walthamstow“. Ástæða mótmælanna var opnun fyrsta „tuttugu mínútna hverfisins“ í Bretlandi.

„Tuttugu mínútna hverfið“ er hugmynd sem ryður sér nú til rúms víða um heim og er innblásturinn að götulokunum skipulagsyfirvalda í Islington hverfi. Er markmiðið að íbúi hverfis þurfi aldrei að ferðast lengra frá heimili sínu en tuttugu mínútur – gangandi, hjólandi eða með almennings-samgöngum – til að sækja sér nauðsynlega þjónustu á borð við verslanir, skóla, heilbrigðisþjónustu og líkamsrækt.

Framkvæmdin í Waltham Forest var hugarfóstur Clyde Loakes, aðstoðarhverfisstjórans. Fyrst um sinn hlaut hann litlar þakkir fyrir. Fólk hreytti jafnvel í hann fúkyrðum á götum úti. En nú er öldin önnur.

Skipulagsyfirvöld og ráðafólk alls staðar að úr heiminum flykkjast nú til Waltham Forest í leit að hugmyndum til að bæta lífsskilyrði í eigin borgum. Nýverið gekk blaðamaður dagblaðsins The Times með Clyde Loakes um miðbæ Waltham Forest. „Sjáðu,“ sagði Loakes hróðugur og benti á verslanir fullar af fólki, þétt setin kaffihús og götur iðandi af mannlífi þar sem fólk heilsaðist og stoppaði jafnvel til að spjalla. „Hver vill ekki lifa svona?“ spurði Loakes.

Æðakerfi framtíðarinnar

Bókin á sófaborði tengdaforeldra minna fangar kjarnann í rifrildi mínu og rafvirkjans. Bókin er í senn skáldskapur og sannleikur, ástarsaga og hrollvekja, útópía og distópía – sjónarhornið ræðst af lesandanum. Bókin sem um ræðir er Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983.

Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983 er talið tímamótaverk á sviði skipulagsmála hér á landi. Var það unnið af Dananum Peter Bredsdorff og var stundum kallað danska skipulagið. Í þrjúhundruð blaðsíðna greinargerð er framtíð borgarinnar kortlögð út frá nýjustu straumum og stefnum þess tíma. Lögð eru drög að stórum úthverfum.

Teikningar sýna nútímalegar byggingar, gler og steinsteypu. Mesta eftirtekt vekur þó áætlun um umferðarmannvirki sem jaðrar við vísindaskáldskap að metnaði.

Þótt bílaeign hafi ekki verið útbreidd markaði farartækið borgarskipulagið allt. Gert var ráð fyrir stórum stoðbrautum sem tengdu saman dreifð íbúðahverfi. Hraðbraut var fyrirhuguð í gegnum miðbæinn, um Grettisgötu og í gegnum Grjótaþorpið. Gömul hús sem fyrir væru yrðu að víkja. Akbrautir voru æðakerfi framtíðarinnar.

Ánægja ríkti með aðalskipulagið. Árum saman var það kynnt námsfólki í skipulagsfræðum í nágrannalöndunum sem fyrirmyndarskipulag. En það sem er fantasía fótgangandi Reykvíkings sem arkar holóttu malarvegi við upphaf sjöunda áratugar síðustu aldar kann að vera malbikuð martröð afkomanda hans árið 2021.

Sú hugmyndafræði sem Aðalskipulag Reykjavíkur 1962-1983 spratt upp úr mótar enn efnislegan veruleika okkar. Hugarfarið tekur hins vegar hröðum breytingum.

Í Reykjavík, London og öðrum borgum heims á sér nú stað slagur; slagur um göturnar. Fljótt á litið virðist borgarskipulag – eins og kaffiborðsbók – fyrst og fremst stofustáss. En skipulagsmál eru meira en yfirborðið. Í skipulagsmálum birtast helstu átakalínur samtímans. Skipulagsmál eru umhverfismál, loftslagsmál, atvinnumál, efnahagsmál, samgöngumál og heilbrigðismál. Í skipulagsmálum felst að auki stærsta spurning mannglegrar tilveru: Hvernig viljum við lifa?

Það getur reynst kostnaðarsamt að hrista upp í borgarskipulagi eins og ég fékk að reyna á eigin skinni þegar rafvirkinn rétti mér reikninginn. En óbreytt ástand mun kosta okkur ennþá meira. Tími er til kominn að við eigum samtál um skipulagsmál.

Höfundur er blaðamaður og rithöfundur búsett í London.

Skipulag í 1 0 0 ár

Hildur Knútsdóttir

Birt 30. september 2021



Þorpið í borginni

Hildur Knútsdóttir rithöfundur segir að til þess að manni finnist maður tilheyrja einhversstaðar þá skipti miklu máli að eiga „sitt“. Sitt kaffihús, sína búð, sína sundlaug. Það skipti máli að þekkja fólkið í kringum sig og að það þekki mann.

Fyrir utan nokkur ár á þrítugsaldri, þegar ég dvaldi í erlendum stórborgum, hef ég alltaf búið í Reykjavík. Ég hef alltaf búið miðsvæðis í borginni og hér finnst mér mjög gott að vera. En ég held að mér myndi ekki þykja gott að búa hvar sem er í Reykjavík. Eftir að Covid skall á hef ég stundum – eins og fleiri býst ég við – látið mig dreyma um að flytja eitthvert út á land, í eitthvað lítið þorp þar sem allir þekkja alla og samfélagið er minna og samheldnara – og smithættan auðvitað minni. Ég hef velt þessu alvarlega fyrir mér og í framhaldi af því hef ég lagst í svolitla sjálfskoðun varðandi hvað það nákvæmlega er sem veldur því að mér líður vel í hverfinu sem ég bý í núna. Og niðurstaða mín er: Ég þarf ekki að flytja út á land til að upplifa þetta. Því ég bý þegar í þorpi.

Þorpum og borgum er stundum stillt upp sem andstæðum. En það er ekki rétt. Það er nefnilega hægt að búa í báðum á sama tíma. Þorpin í borgunum eru nefnilega það sem gerir lífið í borgum bærilegt. Hverfið sem ég bý í er eins og þorp í borginni. Og nú skal ég segja ykkur hvað ég elska við það.

Labbið sem mingl

Flest sem mig vanhagar um er í göngufæri. Ég geng í búðir, ég geng á pósthúsið, ég er nokkrar mínútur að hlaupa í Ríkið. Heilsugæslustöðin mín er í næstu götu, öll fjölskyldan er hjá sama læknum. Ég er tvær mínútur að labba á uppáhalds skyndibitastaðinn minn. Vertarnir þar vita hvað ég heiti og hvað ég vil, ég þarf ekki einu sinni að panta. Ég geng í sund. Ég gekk með dætur mínar á leikskólann. Nú fylgi ég þeim í grunnskólann.

Ég þarf líklega ekki að telja hér upp kostina við að fara flestra ferða sinna gangandi. Sumir eru býsna augljósir, til dæmis er miklu heilsusamlegra að ganga en að keyra, bæði fyrir sál, eigin líkama og annarra því útblástur hefur bæði slæm áhrif á loftslagið og heilsu þeirra sem anda honum að sér. En svo er það sem mér finnst gleymast svolítið í umræðunni: Það er miklu skemmtilegra að labba. Því það er hundleiðinlegt að eiga bíl. Það er leiðinlegt að sitja í bíl í umferð, það er leiðinlegt að skafa rúður í snjó, en leiðinlegast af öllu hlýtur að vera að finna stæði og leggja í það. En það sem mér finnst mikilvægast við að fara allra ferða minna gangandi er að þannig hef ég kynnst mörgum í hverfinu. Ég er nefnilega alltaf að rekast á sama fólkið, sem er á svipuðum rúnti og ég. Þau fara með börnin á leikskólann eða í skólann, fara út að labba með hundana sína eða að leita að kisunum sínum, þau fara á sama kaffihús og ég (sem dætur mínar kalla „kaffihúsið okkar“). Það er bara staðreynd að gangandi kynnist maður nágrönnum sínum miklu betur.

Labbið sem vörn gegn fasisma

Við stoppum oft á róló ef veðrið er gott. Það gera aðrir foreldrar líka – og ömmur og afar – og ég er búin að kynnast fullt af fólki á hinum ýmsu rólóum hverfisins. Fólk sem á börn á öðrum leikskólum og skólum í hverfinu sem ég hefði aldrei kynnst ef ég keyrði börnin mín fram og til baka á hverjum degi. Ef mig vantaði bolla af hveiti eitt-hvert kvöldið þá eru margar nálægar dyr sem ég gæti bankað á. Og samkvæmt sagnfræðingnum og rithöfundinum Timothy Snyder er það að þekja nágranna sína og spjalla við þá mikilvæg leið til að sporna við uppgangi fasisma. En skildi mig einhvern tímann vanta hveiti þá gæti ég reyndar líka hlaupið út í hverfisbúðina, sem vill svo vel til að er á þarnæsta horni.

Hverfisbúðin

Það er ekkert þorp án búðar. Hverfisbúðin okkar heitir Pétursbúð. Eigandi hennar heitir Axel. Hann veit kannski ekki hvað ég heiti en hann þekkir mig. Hann þekkir líka dætur mínar. Fyrsta ferðin sem sú yngri fékk að fara upp á eigin spýtur var út í Pétursbúð. Stundum fara þær með langa innkaupalista – af því að ég veit að starfsfólkið aðstoðar ef þær lenda í vandræðum. Ég er viss um að ef ég myndi einhverntíma gleyma pening eða fá höfnun á kortið mitt þá gæti ég fengið að skrifa hjá honum og borga bara seinna. Og það er mjög notaleg tilhugsun.

Borgin í kringum þorpið

En þótt ég geti nálgast flest sem mig vantar í hverfinu mínu þá þýðir það ekki að ég fari aldrei neitt annað. Samgöngur er mikilvægar. Og þótt ég eyði megninu af tímanum hérna á þessu til-tölulega litla frímerki þá er ég ekki bara hér. Það er nefnilega það góða við það að búa í borg, þar eru fleiri en bara eitt kaffihús, og ef ég er komin með leið á kaffihúsinu „okkar“ þá er ekki svo erfitt að komast annað. Almennings-samgöngur úr þorpinu mínu í aðra borgarhluta eru nefnilega góðar. Og það er stutt að labba út á strætóstöð.

Fjölgu þorpunum

Ef við hugsum um aðrar borgir, borgirnar sem okkur finnst skemmtilegast að heimsækja, þá eiga þær flestar þetta sameiginlegt. Þær eru ekki bara einn miðbæjarkjarni með þjónustu og svo sofandalegum úthverfum þarsem allir keyra allt og engin búð, þar eða kaffihús er í göngufæri. Berlín er sett saman af hverfum sem öll hafa sinn kjarna. París líka. Og Taipei.

Til þess að manni finnist maður tilheyra einhversstaðar þá skiptir svo miklu máli að eiga „sitt“. Sitt kaffihús, sína búð, sína sundlaug. Það skiptir máli að þekkja fólkið í kringum sig og að það þekki mann. Það skiptir máli að hafa margar dyr að banka á ef eitthvað kemur uppá. Reykjavík á að fjölga þorpunum í borginni sinni. Það þarf ekki svo mikið til – og það myndi gera hana svo miklu betri borg.

Höfundur er rithöfundur.

Skipulag í 1 0 0 ár



Kolbeinn Marteinnsson

20. október 2021

Af hverju skipulag skiptir máli

Kolbeinn Marteinnsson telur að við þurfum að spyrja spurninga um framtíðarsýn er varðar skipulagsmál sem ná lengra en til eins kjörtímabils og krefjast „samráðs og samtals um mál málanna“.

Nýafstaðnar kosningar sýna okkur, svo ekki verður um villst, að íslensk stjórnsmál eru eins og íslenskt veðurfar, einhverskonar samsuða af óljósu haustveðri árið um kring. Fyrir vikið skiptir oft í raun litlu máli hvað við kjósum því íslenskir stjórnsmálaflokkar eru í meginatriðum sammála um grunngerð samfélagsins. Munurinn milli þeirra er eins og munurinn á meðalhitastigi milli mánaða: Frá tveimur gráðum í meðalhita þess kaldasta í tólf gráður í þeim heitasta. En hvað skyldi gilda um samspil skipulagsmála og stjórnsmála og hvernig allt þetta samtvinnast í tíma og rúmi.

Skipulagsstjórnsmál?

Ég heyrði skipulagsfræðing segja um daginn að skipulagsmál snúist í grunninn um úthlutun á landi. Það er þó talsverð einföldun því skipulagsmál hafa bein áhrif á það hvernig við högum lífinu okkar, hvernig við lifum í hinu byggða umhverfi.

Viljum við hreiðra um okkur í úthverfum og nota bílinn til að nálgast vinnu og þjónustu, eða viljum við byggja upp marga kjarna þar sem hægt er að nálgast alla þjónustu gangandi, með greiðu aðgengi að almenningssamgöngum? Rétt eins og tíminn er landrými takmörkuð gæði og þess vegna á hið opinbera að vanda til verka, gefa sér tíma og reyna að horfa til framtíðar þegar kemur að skipulagsgerð.

Þegar við felum stjórnsmálafólki slíkt ákvarðana-vald skapast alltaf ákveðin hætta á að hið stutta pólitíska umboð þess fái meira vægi en langtímahagsmunir samfélagsins. Úthlutun lands og skipulag er líka þess eðlis að áhrifa þeirra mun gæta til langrar framtíðar og hafa veruleg áhrif á líf barna okkar og barnabarna. Ekki einfaldar það málið að góðar ákvarðanir bera sjaldnast ávöxt fyrr en að kjörtímabili liðnu. Það þarf því sterk bein og enn sterkari pólitíska sannfæringu til að standa með langtímahagsmunum heildarinnar gegn skyndiþrýstingi hagsmunaaðila. Að setja sér framtíðarsýn og standa með henni.

Skipulagsmál skipta því gríðarlega miklu máli þegar við tölum um stjórnsmál, og það skemmtilegasta við þau er að ólíkt miðjumoðinu í annarri pólitík eru þar skýr skil og munur, ekkert endalaust haust heldur alvöru andstæður, sólríkt sumar á móti ísköldum vetri. Þétting byggðar

eða úthverfabensla, almenningsamgöngur eða hraðbrautir og svona mætti lengi halda áfram.

Gerum skipulagsmál að kosningamáli

Það er hægt að refsa stjórnáamönnum fyrir slæmar skipulagsákvæðanir en vandinn er að við sitjum uppi með glæpinn óbættan til framtíðar. Því er mikilvægt að huga vel að stefnu – og sögu – flokkanna í skipulagsmálum áður en kosið er.

Við munum ganga næst til kosninga vorið 2022 og þá til sveitarstjórna.

Í þeim kosningum eigum við að krefja stjórnámalaflokkana um skýra stefnu í skipulagsmálum. Hvernig þeir sjá fyrir sér útteilingu hinna takmörkuðu gæða sem land sannarlega er. Hvernig þeir sjái framtíð sinna sveitarfélaga þegar kemur að þróun nýrra byggingarsvæða, samgöngum og samspili skipulagsmála við loftslagsmál. Hvort börn eigi að fá meira pláss en bílar? Við þurfum að spyrja spurninga um framtíðarsýn sem nær lengra en til kjörtímabilsins og krefjast samráðs og samtals um mál málanna. Að því sögðu þá læt ég skýra framtíðarsýn stjórnámalaflokkanna um hvernig samfélag börnin mín muni erfa stýra því hvaða stjórnámalaflokk ég kýs.

Höfundur er ráðgjafi.

Skipulag í 1 0 0 ár



Hildigunnur Sverrisdóttir

Birt 1. nóvember 2021

Skipulag til allra heilla?

Hildigunnur Sverrisdóttir segir að á endanum sé skipulag samningur við okkur sjálf um hver við viljum vera og um næstu skref til framtíðar – því þau munu hafa áhrif en verði ekki tekin aftur.

Það er magnað til þess að hugsa hvar þessi þjóð stóð fyrir hundrað árum. Hún var rétt orðin fullvalda, deildi konungi með Dönum, átti vissulega nokkrar stofnanir, en þær bjuggu í nokkrum húsum við tjörn milli tveggja hæða í litlu þorpi nefndu Reykjavík. Það er undirritaðri eilíft undur að hugsa til baka og sjá fyrir sér þá tiltölulega fáu eldhuga sem hófu starfsferil sinn á svipuðum tíma og samfélagið tók skrefið úr aldagömlu fari nýlendunnar og yfir í stöðu fullvalda þjóðar. Þjóðar sem stekkur ekki bara inn í sjálfstjórn, heldur nýjan tækniheim, nýjan heim gæða, heim borgarvæðingar, verkalýðsbaráttu, hernáms og nýrra drauma um félagslegan veruleika.

Og það var í höndum þessara örfáu einstaklinga að móta hið manngerða umhverfi samfélagsins sem lá svona á út í heiminn. Hvað það hlýtur að hafa verið magnað og spennandi en um leið ofurstórt og hræðandi að sitja með svo stórt verkefni, og það á sínum fyrstu starfsárum. Og hvað sem því leið varð hér til borg á fáeinum áratugum, götur voru lagðar, hverfi hönnuð, þungamiðjur settar – og færðar til eftir því sem á leið og borgin þróaðist. Innviðir lagðir, hiti, vatn og

gas og síðan rafmagn, allt gerist þetta á lygilega skömmum tíma, við aðstæður sem vægast sagt má reikna með að hafi verið krefjandi.

Samhjálp og jöfnuður

Og borgin vex og mótast eins og hver önnur hafnarborg – með höfnina sem aðalleikara framman af. Frá höfninni mótast flæði, hún verður bæði hliðið inn í landið og með tímanum ígildi banka til sjálfstæðra athafna þjóðarinnar á eigin lendum, framhjá erlendu nýlenduveldi. Og eftir því sem leið á öld, varð skipulag hennar þétt ofið við verkalýðsbaráttu verkalýðsins á höfninni sem annars staðar.

Hvatinn á bak við þessa mótun, þessa fæðingu, var afar áhugaverður. Félagspólitíska afstöðu okkar hvers til annars má gjarnan lesa í bæði arkitektúr og skipulagi hvers tíma. Og þótt löngunin til að verða þjóð meðal þjóða hafi á margan hátt skinið í gegnum skipulag þessara fyrstu áratuga, þá má ekki gleyma því að spurningar um samhjálp og jöfnuð gerðu það líka. Um miðja öld var alvarlegu húsnæðisvandamáli borgarbúa mætt af þverpólitískum vilja til breytinga og hagsældar fyrir þann fjölda sem bjó við fátækt og óboðlegar aðstæður.

Þegar búið var að svara hvernig við vildum sjá að okkar systur og bræður byggju ekki var farið að leita svara við því hvernig við vildum sjá þau búa. Hvernig við vildum sjá nýjar kynslóðir vaxa úr grasi og skipulagi var beitt af skerpu til að móta

draumastöðu barnafjölskyldna, í ódýru fjölbýlishúsnæði, mótuðu þannig að utan við það voru bílar og umferð geymd og þaðan sigldu feðurnir á morgnana til vinnu en mæðurnar og börnin notuðu innri hliðina sem sameinaðist öðrum byggingum í innra landslagi stíga, verslana og leiksvæða. Þótt ekki hafi sést fyrir um stöðu konunnar á heimilinu, má hér líta skýran draum um jöfnuð og gott umhverfi fyrir börn og fullorðna.

Skipulag til framtíðar

Skipulagið verður alltaf okkar. Sumra eða allra en alltaf okkar. Skipulag er tæki til að birta draum okkar eða ásetning um hver við viljum vera, hvert fyrir annað og fyrir okkur sjálf. Skipulag er samningur á milli almennings og fulltrúa hans um þennan draum eða ásetning.

Þegar litið er til baka og hugleitt hversu djarft og af miklu hugrekki skipulagi hefur verið beitt í okkar litla samhengi gegnum þennan stutta tíma, hversu mikið af draumum hefur ræst í krafti þess og hversu oft ásetningur hefur orðið að veruleika í gegnum það, getur maður ekki annað en hugleitt hvað það gæti leitt af sér ef það yrði nýtt til hins ýtrasta.

Við lifum á tímum þar sem óhugnanleg staða blasir við og vofir yfir. Ekki í fjarlægri framtíð og ekki kannski, heldur hér og nú. Því mætti velta fyrir sér hvers konar tæki skipulagið gæti verið í þeirri baráttu, hvers konar ásetningi það gæti strax hrint af stað, hvers konar draumi það væri megnugt að ná fram ef þar lægi okkar félagspólitíski vilji og metnaður. Því á endanum er skipulag samningur milli okkar við okkur sjálf um hver við viljum vera, um næstu skref til framtíðar, því þau munu hafa áhrif en verða ekki tekin aftur.

Höfundur er deildarforseti í arkitektúr við Listaháskóla Íslands.

Skipulag í 100 ár



Andri Snær Magnason

Birt 16. nóvember 2021

Hver er hugmyndin?

Andri Snær Magnason segir að það væri áhugavert að æfa sig í langtímahugsun og horfa 50 ár fram í tímann og hugsa hvernig samgöngur og byggð á höfuðborgarsvæðinu gæti þróast eða yrði að þróast í ljósi loftslagsbreytinga.

Ég er alinn upp í Árbæjarhverfi og frá því ég var ungur þá gerði ég mér einhvern veginn grein fyrir að hverfið væri vel skipulagt. Ég bjó í Rofabæ, hluta af Hraunbæjarblokkunum sem hlykkjast upp Árbæinn þar sem eitt prósent Íslendinga bjó um tíma skömmu eftir að þær voru byggðar.

Hvert port eða hvert U var eins og lífill heimur og þar gat barn fundið sér vinnuhóp nánast innan lóðarmarkanna. Bílar voru eiginlega utan hverfisins, ég vissi ekki alltaf hvernig bíl vinir mínir áttu vegna þess að þeir voru geymdir norðanmegin og komu okkur börnunum í sjálfu sér ekki við.

Skólinn var hinum megin Rofabæjar og það var eina gatan sem þurfti að fara yfir. Blokkirnar voru vissulega einsleitar, fjölbreytnin fólst í því að taka eftir smáatriðum, ein blokkin var kannski með bláan ferning eða gulan á svölunum eða anddyrinu.



Aðsend mynd



Aðsend mynd

Pabbi og mamma byggðu sér síðan hús í Sel-áshverfinu og þá voru húsin fyrir neðan götu öll með sama laginu, með slétta framhlið og L laga en húsin fyrir ofan götu reisuleg með hefðbundnu þaklagi. Amma og afi bjuggu neðst í Hlaðbæ þar sem amma býr ennþá en allar þær götur enda í botnlanga ofan við Elliðaár. Ég gat farið á fótboltaæfingu og í skólann án þess að fara yfir hefðbundna umferðargötu og ég gat leikið mér í Elliðaánum án þess að fara yfir götu.

Stífluhringurinn er þriggja kílómetra göngu- og hjólaleið sem nánast allir í hverfinu nýta sér með því að fara í mesta lagi yfir eina götu.

Ég vann síðar hjá Rafmagnsveitu Reykjavíkur þar sem ég starfaði við hellulagningar og kynntist Reyni Vilhjálmssyni landslagsarkitekt sem hannaði hverfið. Mér fannst nokkuð magnað að ég hafði kynnst manninum sem hafði verið falið hið guðlega vald að leggja grunnplanið fyrir æsku mína og mitt daglega líf og umhverfi. Nokkur öðruvísi pennastrik, ein eða tvær vanhugsaðar hugmyndir hefðu verið eilífur krókur á leið í æsku minni. Af hans kynslóð voru skipulagsfræðingar sem hefðu auðveldlega sett hraðbraut meðfram Elliðaánum og nyrðri kvíslina í stökk og skorið þannig náttúruna rækilega frá öllum íbúum með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á stífluhringinn og þar með lýðheilsu.

Í Árbænum voru kjarnar, bakarí, litlar verslanir og bókabúð og fyrir þá sem bjuggu í hverfinu þá fann maður fyrir ákveðnum aga í þessu skipulagi, pabbi og mamma höfðu ekki frelsi til að byggja hvernig sem er heldur hús með ákveðnu sniði – í seinni tíð var þessi agi í hverfinu kallaður „austantjalds“ – en líklega meira sænskt – eða bara Corbusier.

Á seinni árum hefur þessi strangi agi frá 1960 og 1970 gufað upp og það sést á hverfinu. Verslunarkjarni var settur út fyrir hverfið svo að minni kjarnar innan hverfis dóu og dröbbuðust niður og urðu eins og slömm. Borgarbókasafnið var sett í kjarnann við jaðar hverfis þannig að það varð auðveldara að sækja sér bók með bíl og ný hús sem hafa risið í móanum bak við Hraunbæinn hafa verið hipsumhaps, allskonar hús, allskonar í laginu og íbúðarhúsin stundum verri að gæðum en gömlu blokkirnar. Þannig verða ný hús ekki eins og uppfærsla fyrir hverfið heldur þvert á móti. Maður spurði sig af hverju voru hús reist árið 2000, síðri hvað varðar gæði en hús reist árið 1970. Utanálíggjandi stigagangar, þverliggjandi bárujárnsklæðningar, maður spurði sig um framfarir og hafði á tilfinningu að ákvarðanir væru byggðar á skorti á heildarhugsun, skammtímaþörf fyrir húsnæði, þrýstingi um að „hefja framkvæmdir“ á niðursveifluárum en almennt eins og ekkert stórt langtímaplan væri í gangi.

Nýlega var reist stórhúsi í hverfinu fyrir 60 ára og eldri og mér tókst að særa tvær eldri vinkonur mínar sem búa í húsinu með facebook pósti um húsið. Þetta er nýtt svart hús sem gnæfir yfir gatnamótum Höfðabakka og Bæjarháls. Það mun vera gott að búa í þessu húsi, íbúðirnar eru góðar, útsýnið er frábært og fólkið gott. En þetta er hornsteinn hverfisins og kom í staðinn fyrir Bláfjöllin og ég velti fyrir mér af hverju mér fannst það ekki fallett. Hvað gerir hús fallett?



Aðsend mynd

Á maður ekki að vera stoltur af sínum samtíma og þeim húsum sem rísa núna? Æsufellið gnæfir yfir Breiðholtinu, völdugt og mikið og mér hefur alltaf þótt það myndrænt, eins og kastali. Í ljósmyndabókinni Reykjavík frá 1969 eftir Björn Th. Björnsson eru nokkrar myndir úr miðbæ Reykjavíkur en flestar úr Laugardalnum, Laugardalslaugin, Listasafn Ásgríms og himinháa Sólheimablokkirnar, honum fannst samtíminn augljóslega fallegur. Nýtt hverfi ætti að vera stolt hverrar kynslóðar. Tákn um hugmyndir hennar og metnað. En af hverju byggja menn svona mikið svart og grátt í dag? Af hverju svona mikið þverliggjandi bárujárn? Niðurstaðan af gráu verktakahúsunum sem rísa um alla borg er hreyfing fólks sem telur að nútíma arkitektúr sé almennt misheppnaður og eina mótvægið við samtímamann sé afturhvarf til miðbæjar Selfoss.



Aðsend mynd

En hvernig á að stýra fagurfræði bygginga? Er það hægt með valdboði að ofan og nefnd? Það er eins og eitthvað skorti í grunninum, skortur á samtali, lítil fagleg umfjöllun um byggingarlist og stóru myndina fyrir utan innlit í „glæsileg heimili“. Þeir sem stýra fjármagni hjá bönkunum virðast ekki hafa haft metnað, þeir sem byggja virðast fyrst og fremst vilja innleysa eins mikinn hagnað af hverju húsi og mögulegt er og þeir sem kaupa

og koma til með að búa í húsunum koma ekki nálægt ferlinu. Þeir ná varla að skoða húsið vegna þess að skortur er á markaðnum og „allt selst“.

Núna er litið svo á að úthverfavæðingin og þar með Árbærinn hafi í heild verið ákveðin skipulagsmistök. Þótt hverfið sjálft sé vel hannað þá hafi áherslan á einkabíla og hraðbrautir með veikar almenningssamgöngur, tilheyrandi Miklubraut og aðreinaflækju við Elliða-árósa gert borgina dreifða og dýra í rekstri. Árbær og Breiðholt voru byggð samkvæmt hugmyndafræði og hugsjón sem voru síðan klappaðar í steypu og form. Á tímabili datt úr tísku að byggja svona stórt í einum stíl, menn sögðu að þetta væru einsleitar Austantjaldsblokkir. En spurningin er, hver er hugmyndafræðin núna? Hver er okkar tími?



Aðsend mynd

Ég hef heimsótt vini og ættingja í nýjum hverfum sem hafa verið byggð á síðustu árum, en þegar ég leit í kringum mig þá vissi ég ekki hvaða hugsun eða heimspeki lá á bak við hverfið. Stór hverfi eru byggð, hvert hús með sínu verktakasniði, og helsti munurinn er að venjuleg íbúð er alltaf kölluð lúxusíbúð. Maður hefur ekki á tilfinningunni að niðurstaðan sé manneskjulegri en í gömlu Árbæjarblokkunum, jafnvel þvert á móti. Þétting er hugtak sem er mikið notað og í góðu skipulagi getur þétt byggð rúmað aukin gæði, en undanfarið hefur manni þótt sem hugtakið hafi verið hertekið, fyrst og fremst til að hámarka hagnað fyrirtækja, troða eins miklu byggingarmagni og mögulegt er á reiti án þess að á móti komi fjárfestingar í nærumhverfi sem skapa mannlíf og öflugt samfélag.



Aðsend mynd

Maður leitar að hugmyndum, tengingum við náttúru eða gæði og sér að fólk býr í stakstæðum blokkum, hentugum verktakaeiningum með þverliggjandi bárujárnri, utanálggjandi stigagöngum meðfram götum sem virðast liggja hingað og þangað. Bílastæði beint fyrir framan jarðhæðirnar, naumur garður fyrir aftan hús og svo aftur bílastæði og oft er húsið umkringvt umferð á alla kanta. Oftar en ekki einhverskonar stofnbrautir sem umlykja síðan hverfið og skera náttúruna frá fólkinu og stór þjónustukjarni við hraðbraut utan við hverfið líka helst með þverliggjandi bárujárnri. Húsin virðast ekki alltaf hönnuð miðað við áttina sem þau snúa. Stundum ætti að vera dýrðlegt útsýni til Esjunnar en húsið snýr gluggalausum endagafli í þá átt, enda búið að byggja eftir sömu teikningu hér og þar um borgina svo að þau snúa ýmist út og suður eða austur vestur. Þá er niðurstaðan hverfi án þeirra gæða sem reynt var að ná í Árbænum, með öllum göllum bílaborgarinnar.



Aðsend mynd

Við stöndum núna á viðmiðaskiptum hvað varðar loftslagsbreytingar. Ef við skoðum loftmynd af höfuðborgarsvæðinu þá sjáum við að best hannaða og nútímalegasta borgin var borgin sem var hönnuð upp úr 1920. Svæðið kringum Elliheimilið Grund og verkamannabústaðina við Hringbraut. Maður veltir aftur fyrir sér framförum, af hverju hönnum við ekki miklu betri borg en fátækt fólk í lítt menntuðu samfélagi fyrir hundrað árum? Að skoða leið gangandi manneskju frá Akralind í Kópavogi inn í Smáralind eða akstursvegalengd frá Hæðarseli í Breiðholti í Jórsali í Kópavogi þar sem hús í 100 metra fjarlægð hvort frá öðru eru í 6 km akstursfjarlægð ef litið er á vega- og almenningssamgöngukerfi.



Aðsend mynd

Við eigum að lifa upplýsta tíma en höfuðborgarsvæðið, borgin okkar, verður ekki skilið á röklegan hátt nema útskýrð séu stírið samskipti smákóngra í bæjarstjórnnum árið 1990 eða 2000. Álíka dæmi um órökleg og óhagkvæm landamæri er helst að finna í skipulagi þar sem forn fjandríki liggja hlið við hlið. En svona er persónulegur metnaður klappaður í malbik og form sem markar daglegt líf þúsunda í hundrað ár.



Aðsend mynd

Ef við skoðum arfleifð okkar tíma, höfuðborgarsvæðið sem við höfum skapað síðustu 30 árin, horfum á bílaraðirnar sem teygja sig frá Grensásvegi langleiðina í Mosfellsbæ annars vegar og frá Kringlumýrarbraut inn í Hafnarfjörð hins vegar, þá veltir maður fyrir sér hvað hafi eiginlega gerst. Af hverju er þetta staðan þegar við höfum alla þessa tækni og vísindi, alla þessa þekkingu, tölvur og fjármagn? Svarið er örugglega misskilin einstaklingshyggja, tilviljanakennd mörk sveitarfélaga og misskilin hugmynd um frelsi á kostnað annarra, skattborgara sem byggja vegina, komandi kynslóða sem gjalda fyrir mengunina. Borg er samfélag en það verður ekki heilbrigt ef það er hugsað út frá einstaklingum, verktökum eða þröngum hagsmunum sveitarfélaga með metnað um vöxt, óháð áhrifum á nærliggjandi sveitarfélög og umferð í gegnum þau, vegna þess að verktakinn græðir, sveitarfélagið fær sitt en óhagkvæmninni er velt á samfélagið. Vegagerð ríkisins er síðan annar handleggur, þar virðast menn hafa litið á hraðbrautir og slaufur sem æðsta tjáningarform samtíma okkar.



Aðsend mynd

Nú er rætt um borgarlínu, stokka, rafbílavæðingu, sjálfkeyrandi bíla og líklega erum við stödd á einhverjum skilum hvað varðar ferðamáta og þar með borgarinnviði. Það væri áhugavert að æfa sig í langtímahugsun og horfa 50 ár fram í tímann og hugsa hvernig samgöngur og byggð á höfuðborgarsvæðinu gæti þróast eða verður að þróast í ljósi loftslagsbreytinga, krafna um að koma losun niður í núll á 30 árum. Þótt hver einasti bíll verði rafbíll þá er skipulagsvandinn samt sá sami, það er ekki pláss fyrir of mörg farartæki í 300.000 manna borg. Er hægt að vinda ofan af bílaborginni? Þarf Miklabrautina að skera borgina í tvennt og þarf hún 50 m helgunarsvæði? Þarf Reykjanesbrautina sömuleiðis að skera Reykjavík frá Kópavogi og Kópavog sjálfan eins og Berlínarmúr? Á slaufan við Elliðaárósa að vera þar til allrar eilífðar? Ef við horfum á framfarir síðustu ára í örflæðinu, hlaupahjólum, rafhjólum og skyldum farartækjum – hvert leiðir þessi þróun okkur næstu 20 ár?

Við höfum normalíserað dýr mislæg gatnamót og aðra innviði fyrir þungaumferð en hvernig myndu draumainnviðir líta út ef almenna farartækið væri ekki mikið stærra en rafhjól, ásamt sporvagni en bíllinn væri í fjórða sæti á eftir gangandi umferð? Ef hægt er að byggja stokka sem rúma fjóra vörubíla hlið við hlið væri áhugavert að sjá einhvern hanna innviði fyrir létt samgöngutæki sem alvöru ferðamáta. Væri hægt að nýta jarðvarmann og hafa upphitaða stíga á stofnleiðum? Ef umferð er rafknúin, létt og mengunarlaus, væri hægt að hafa hluta hennar nánast innanhúss eða láta hana flæða gegnum byggingar? Væri hægt að búa til

einhvers konar skjól eða skýli á ákveðnum meginásunum? Væri fráleitt að byggja yfir flæði fólks á ákveðnum svæðum? Hver kerskáli í Straumsvík er kílómetri að lengd en það eru fimm kílómetrar frá Elliðaám niður í Háskóla. Væri ferðalag að hluta til innanhúss vitlausara en neðanjarðarlest eða jarðgöng? Kannski er bara best að ferðast í fersku lofti? Mætti ímynda sér byggð þétt upp við Miklubraut eins og á Manhattan? Allavega, hver er hugmyndafræðin? Af hverju erum við að byggja og á hvaða forsendum, hvernig eigum við að þróast, byggt á hvaða draumum og hvert langar okkur að fara?

Höfundur er rithöfundur.

Skipulag í 1 0 0 ár

Lilja Karlsdóttir

2. desember 2021



Umferðareyjan þín?

Lilja G. Karlsdóttir
samgönguverkfræðingur spyr:
Hvernig er umferðareyjan sem þú
býrð á?

Hvernig er umferðareyjan sem þú býrð á? „Ég bý ekkert á umferðareyju,“ er sjálfsagt það fyrsta sem skýtur upp í kollinn á þér lesandi góður. Staðreyndin er hins vegar sú að ef þú býrð í þéttbýli eru mjög miklar líkur á því að þú búir einmitt á umferðareyju. Prufaðu að ganga út um dyrnar á húsinu þínu og veltu fyrir þér hversu langt þú getur gengið í höfuðáttirnar fjórar án þess að rekast á þunga umferðargötu, eru það 50 m, 200 m, 500 m?

Þegar þú ert búinn að átta þig á stærð umferðareyjunnar þinnar þá er næsta æfing sú að velta fyrir sér hvernig götur afmarka eyjuna þína og liggja innan hennar. Eru það rólegar húsagötur, þyngri umferðargötur eða jafnvel hraðbrautir? Hvernig hafa þessar götur mótað líf þitt? Er auðvelt fyrir þig að komast yfir þær, treystirðu þér til að senda barnið þitt eitt yfir þessar götur? Hefur einhver látið lífið á þessum götum?

Þriðja og síðasta æfingin er svo að velta fyrir sér hvaða þjónusta er í boði á umferðareyjinni þinni? Kemstu í vinnu án þess að þvera þunga umferðargötu? Kemst barnið þitt í skólann án þess að fara yfir slíka götu? Er matvörubúð á eyjinni þinni? En strætóstoppistöð, heilsugæsla, íþróttaaðstaða eða afþreying? Ertu með aðgengi að náttúru?

Samsetning umferðareyjunnar þinnar, úrval þjónustu sem er í boði og hversu miklar hindranir nálægar götur eru, er það sem skipulagsgerð snýst um. Skipulag mótar líf þitt og hegðun og er yfir og allt um kring í lífi þínu sama hvort þér líkar það betur eða verr.

Skipulagsgerð er þverfagleg og krefst aðkomu margra fagaðila til að vel takist til, það þarf til dæmis að ákveða gerðir og stærðir húsa, hvaða hús eru íbúðarhúsnæði og hvaða hús eru atvinnuhúsnæði, hvar er pláss fyrir skóla, leiksvæði og náttúru? Hvernig kemst skólpið í burtu, hvaðan færðu heitt vatn, kalt vatn, rafmagn og internet? Hvað gerist með regnvatnið, er því veitt ofan í rör og út til hafs eða er það tekið upp í gróðri og beðum innan hverfis?

Það er samt fátt í skipulagi sem hefur meiri áhrif á þig dagsdaglega heldur en samgöngur. Samgöngur gera okkur nefnilega kleift að ferðast á milli staða og eiga samskipti og viðskipti við umheiminn í kringum okkur. Samgöngur eiga það hins vegar til að slasa okkur og jafnvel drepa okkur. Þær eiga það einnig til að taka mikið pláss og vera mikill tímaþjófur, eins og við flest þekkjum. Það fer hins vegar mikið eftir samgöngutækjum og skipulagi hversu plássfrekar, tímafrekar og hættulegar samgöngur eru.

Langbesta samgöngutæki allra tíma fyrir þéttbýli eru fætarnir okkar sem gera okkur kleift að ganga og hjóla. Fætur menga ekki, eru ekki háværir, taka afskaplega lítið pláss og með því að hreyfa

Þá reglulega höldum við okkur heilbrigðum. Helsti galli fótanna er hins vegar að þeir koma okkur eingöngu takmarkaða vegalengd á hverjum degi. Gott skipulag tekur tillit til þessa og staðsetur verslun, atvinnu og þjónustu nálægt íbúðarhverfum til þess að fólk geti gengið eða hjólað á milli staða. Að sama skapi er miður gott skipulag sem staðsetur verslanir, þjónustu og atvinnu langt frá íbúðarhverfum og rænir okkur þannig möguleikanum á að nota fæturna.

Á eftir fótunum kemur næstbesta samgöngutæki fyrir þéttbýli - almenningsamgöngur. Góðar almenningsamgöngur eru hryggjarstykkið í öllu vel skipulögðu þéttbýli. Almenningsamgöngur eru í raun framlenging á fótunum á okkur, þær halda okkur heilbrigðum og taka tiltölulega lítið pláss. Almenningsamgöngum fylgir þó meiri hávaðamengun og loftmengun en af fótunum okkar, en það er þó tiltölulega lítil mengun miðað við fólksfjöldann sem almenningsamgöngur geta flutt. Gott leiðarkerfi almenningsamgangna er forgangsríki þega kemur að góðu borgarskipulagi. Utan um það er byggð, stígar og götur skipulagt til þess að auðvelda fólki að komast leiðar sinnar þegar fæturnir geta ekki borið mann alla leið. Miður gott skipulag byrjar hins vegar á að skipuleggja götur og byggð og reynir síðan í lokin að þræða almenningsamgöngur kræklottar leiðir í gegnum hverfin, sem skilar sér í slökum almenningsamgöngum sem nýttast fólki illa.

Sísta samgöngutæki fyrir þéttbýli er einkabíllinn. Einkabíllinn er plássfrekur með eindæmum, hann þarf ekki aðeins breiðar og fyrirferðamiklar götur, heldur mikið geymslupláss í formi bílastæða. Honum fylgir loftmengun og hávaðamengun ásamt því að hann ýtir undir kyrrsetulíf og lélega lýðheilsu. Gott skipulag í þéttbýli er þar sem

einkabíllinn er í aukahlutverki, götur eru nettar og aksturshraði fer helst ekki yfir 30 km/klst. Miður gott skipulag setur hraða einkabílaumferð í háþæti og miðar allt daglegt líf út frá notkun einkabílsins.

Því miður hefur skipulag síðustu áratuga á Íslandi verið mjög bílmiðað í þéttbýli. Við höfum kyngt því þegjandi og hljóðalaust að nær helmingur af öllu skipulögðu landsvæði höfuðborgarsvæðisins sé helgað einkabílum. Við skipuleggjum blokkir sem taka upp 500 fm landsvæði og hikum ekki við að bæta við öðrum 500 fm í formi malbikaðra bílastæða. Við leggjum götur út um alla króka og kima því við teljum sjálfsögð mannréttindi að geta keyrt á 50 km hraða allt að því inn í stofu til fólks og fyrirtækja.

Einkabíllinn er líka mjög dýru verði keyptur, við eyðum milljörðum á milljarða ofan á hverju ári í að leggja götur og endurmalbika ásamt því að moka snjó og sópa. Að ótöldum milljörðunum sem fara í smurningu, dekk og viðgerðir.

Það dýrasta af öllu eru þó mannslífin, um það bil 3.600 einstaklingar láta lífið í umferðinni í heiminum á degi hverjum. Einkabíllinn er orsakavaldur í langflestum þessara dauðsfalla. Þetta samsvarar því að um 20 Boeing 737 farþegaflugvélar myndu hrapa á hverjum einasta degi allan ársins hring! Það eru 7.300 flugvélar á ári! Til þess að setja þá tölu í eitthvað samhengi þá er heildarfjöldi af flutninga- og farþegaflugvélum í heiminum um 24.000 talsins.

Gott skipulag getur komið í veg fyrir flest þessara slysa.

Höfundur er samgönguverkfræðingur og sviðsstjóri hjá VSB verkfræðistofu.

Skipulag í 100 ár



Ásdís Hlökk Theodórsdóttir

4. janúar 2021

Hugmyndin um góða byggð

Ásdís Hlökk Theodórsdóttir segir að hugmyndafræði varðandi skipulagsmál skorti ekki hér á landi þrátt fyrir að það séu dæmi um tilviljanakenndar skipulagsákvæðanir og metnaðarlausar byggingar og umhverfismótun.

Árið 2021 voru liðin 100 ár frá samþykkt fyrstu löggjafar um skipulagsmál á Íslandi, laga um skipulag kauptúna og sjávarþorpa. Í tilefni þessara tímamóta fékk Skipulagsstofnun fólk úr ólíkum áttum til liðs við sig til að deila hugmyndum sínum um byggð og skipulag í pistlum sem birst hafa á Kjarnanum og á vefmiðlum Skipulagsstofnunar yfir afmælisárið. Þar hafa verið viðraðar margar snarpar hugleiðingar. Þeirra á meðal í grein Andra Snæs Magnasonar, Hver er hugmyndin?.

Þar spyr Andri Snær hvort skýr hugmyndafræði sé horfin úr borgarskipulagi okkar tíma. Hann veltir upp dæmum um skort á fagurfræði, staðarvitund og heildarhugsun í skipulagsákvörðunum nýliðinna ára. Hugsun sem hafi verið til staðar í skipulagi áður, bæði í elstu hlutum Reykjavíkur, eins og í Gamla Vesturbænum norðan Hringbrautar og líka miklu síðar þegar Árbæjarhverfið

var hannað og byggt upp á 7. áratugnum. Heildstæð og góð hverfi, með tiltekinn brag, þar sem gert er ráð fyrir líffi, starfi, tómstundum og þörfum fólks á öllum aldri.

Eins og Andri Snær dregur fram, þá liggur galdur þessara hverfa ekki síst í heildstæðri og skýrri skipulagslegri hugmyndafræði og ákveðnum aga, skilningi, virðingu og þrautseigju við að standa með þeirri hugmynd í árána rás. En hann bendir líka á að þróun síðustu áratuga, með bílmiðuðum ákvörðunum um staðsetningu verslunar og þjónustu á jaðri hverfanna og á stundum hófstíltum kröfum til arkitektúrs og borgarhönnunar, hafi höggvið skörð í gæði hverfanna og þar með lífs-gæði íbúanna.

Þessi greining er réttmæt, þótt vissulega sé líka mjög margt í skipulagsgerð okkar tíma gert af alúð, metnaði, færni og þekkingu. En hefur þessi þróun orðið vegna þess að okkur skorti hugmyndafræði í skipulagsmálum, eða er skýringanna að leita í öðru?

Hugmyndafræði skipulagsmála

Seinnihluti 20. aldar einkenndist af átökum ólíkra strauma í skipulagsmálum. Þar vék smám saman fyrir annarri nálgun hugmyndafræði sem hafði verið ráðandi við uppbyggingu borga um miðbik

20. aldar um allan hinn vestræna heim og víðar. Þetta var móderníska skipulagið með áherslu sína á mikla innviðaupbyggingu fyrir einkabílinn, dreifða byggð og hverfi aðgreind eftir tegund húsnæðis og starfsemi. Sú hugmyndafræði sem hefur smám saman tekið yfir sem ráðandi skóli í skipulagsgerð, borgarhönnun og samgönguverkfræði er stundum kennd við endurveisn borga (urban renaissance) en hefur fleiri yfirskriftir tengdar borgarhönnun (urban design) og urbanisma.

Þessar nýju hugmyndir fagheims skipulagsmála endurspeglast orðið í opinberri stefnu stjórnvalda, bæði erlendis og hérlendis. Má í því sambandi nefna New Urban Agenda og Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna og New European Bauhaus átak Evrópusambandsins úti í hinum stóra heimi. Og hér uppi á Íslandi landsskipulagsstefnu, svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins og mörg aðal- og deiliskipulög, bæði á höfuðborgarsvæðinu og út um landið.

Þetta eru kenningar sem leggja áherslu á mannvænt, lifandi og fjölbreytt umhverfi og samfélag í borg og bæ og fjölbreytta ferðamáta. Þetta eru um leið kenningar sem eru vel til þess fallnar að vinna gagn í loftslagstilliti, með því að takmarka það land sem tekið er undir byggð, bæta rekstrarskilyrði þjónustu nærri heimilum með þéttri, blandaðri byggð og með því að útfæra bæjarrými og götur þannig að öðrum ferðamátum en einkabílnum sé gefinn viðeigandi gaumur. Vel hönnuð bæjarrými og viðeigandi þéttleiki og blöndun byggðar stytta vegalengdir í daglegu lífi og gefur kost á að auka hlutdeild göngu, hjólríða og almenningssamgangna, en það eru þeir ferðamátar sem skila fljótt samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda, taka minna landrými og gefa þann bónus að ýta undir heilnæma hreyfingu í daglegu lífi.



Af þessum meiði eru skipulagshugmyndir um svokallaðar 15 eða 20 mínútna borgir, bæi og hverfi sem ryðja sér til rúms um allan heim þessi árin. Þær fela í sér að innan hverfa sé fjölbreytt úrval íbúðarhúsnæðis fyrir ólíka hópa, að umhverfi sé mótað út frá mannlegum mælikvarða og að íbúar þurfi ekki að ferðast lengra frá heimili sínu en sem nemur stuttri ferð gangandi, hjólandi eða með almenningssamgöngum til að sinna helstu þóstum daglegs lífs – matvöruverslun, skóla, heilsugæslu, líkamsrækt, vinnu og svo framvegis.

Reyndar er svo rétt, ekki síst vegna 100 ára afmælis skipulagslöggjafarinnar, að halda til að haga að ýmsar áherslur fyrstu skipulagslaganna frá 1921 eru enn í fullu gildi sem leiðarljós fyrir skipulagsgerð á okkar tímum. Það eru áherslur eins og að skipulag taki „tillit til atvinnu bæjarbúa, heilbrigðis- og þrífnaðarnauðsynja, greiðrar umferðar, brunahættu og fegurðar bæjarins“. Einnig að gætt sé sérstaklega að því „að opinberum og öðrum helstu byggingum sje smekklega skipað“, götur hafðar með hæfilegum halla og hæfilegt bil haft milli húsa með tilliti til sólarhæðar á „aðalsólarhlið húsa“.

Hvernig birtast þessar hugmyndir okkur í daglegu lífi?

Þær birtast okkur í fjölbreytni í hverfinu okkar, þar sem fólk af ólíkum meiði getur allt átt sinn samastað og hægt er að flytja sig til innan hverfis, þegar húsnæðisparfir breytast.

Þær birtast okkur í fallegum og vönduðum byggingum sem sóma sér vel í umhverfi sínu og halda vel utan um íbúa og starfsemi.

Þær birtast okkur í sköpunarkrafti og gleði – málverki á húsgafli, götumarkaði á sumardegji.

Þær birtast okkur í heilnæmu umhverfi, hreinu lofti og góðri hljóðvist.

Þær birtast okkur í væntumþykju fólks um sitt nánasta umhverfi.

Þær birtast okkur í skjóli og sólríkum útisvæðum.

Þær birtast okkar í samspili bygginga og bæjarrýma sem þróast í tímans rás og þar sem ólík tímabil bygginga og byggingarstíla fléttast saman.

Þær birtast okkur í verslunum og annarri nærbjónustu sem er í göngu- eða hjólafæri.

Þær birtast okkur í því að við veljum að ganga á milli staða, heilsumst og tökum fólk tali.



Heildstæð götmynd húsa við Ingólfsstræti í Reykjavík í samsvarandi mælikvarða þrátt fyrir mismunandi byggingarstíl sem endurspeglar ólíkan byggingartíma – Arnarhvoll frá 1929, Hæstiréttur frá 1996 og Safnahúsið frá 1907. Mynd: Aðsend

Þær birtast okkur í götunni þar sem bílaumferð er hæg og nóg pláss fyrir gangandi og hjólandi.

Þær birtast okkur í góðum almenningssamgöngum sem gera okkur kleift að sleppa því að fara allar lengri ferðir á einkabíl.

Þær birtast okkur í götum og hverfum þar sem fólk er á ferli.

Þær birtast okkur í byggingum sem standa um langan aldur og geta tekist á við og aðlagast breyttum hlutverkum í áranna rás.



Íshús sem varð að skemmtistað sem varð að listasafni. Bygging Listasafns Íslands sómir sér vel í götmynd Fríkirkjuvegur í Reykjavík, milli Fríkirkjunnar og Kvennaskólans. Byggingin var reist árið 1916 fyrir íshúsið Herðubreið. Síðar hósti byggingin frægan skemmtistað, Glaumbæ. Eftir bruna og gagngerar endurbætur tók listasafnið til starfa í húsinu 1987. Ljósmynd birt með góðfúslegu leyfi Listasafns Íslands.

Þær birtast okkur í gróðri og fuglalífi sem færa okkur skynjun á náttúru og árstíðum inn í borg og bæ.

Þær birtast okkur í görðum, húshliðum og gluggum að götu sem vekja áhuga okkar og eftirtekt og skapa tilfinningu fyrir lífi og nánd.

Þær birtast okkur í vönduðum bæjarrýmum, hvort heldur eru götur, smágarðar, torg eða almenningsgarðar þar sem fólk er í fyrirrúmi og ungir og aldnir geta notið sín sumar og vetur.

Þær birtast okkur í náttúrunni sem umlykur og vefst inn í byggðina eða er við sjóndeildarhring við götuendann – ströndinni, ánni, skóginum, heiðinni, fjöllumunum.



Landslag fengið að láni inn í byggðina. Keilir trónir við enda Óðinsgötu í Reykjavík. Mynd: Þráinn Hauksson.

Hvernig tryggjum við vandað skipulag?

Hugmyndafræðina skortir sem sagt ekki, en þrátt fyrir það sjáum við dæmi um tilviljanakenndar skipulagsákvarðanir og metnaðarlausar byggingar og umhverfismótun sem þjónar fremur skammtíma- og einkahagsmunum en hagsmunum samfélagsins til lengri tíma. Og þá er rétt að spyrja, hvað er til ráða? Eins og svo oft í skipulagsmálum, er ekki einfalt og einhlítt svar við því.

skipulagsgerðar og umhverfismótunar í lögum. Hún liggur hjá stjórnvöldum á landsvísu, að fylgja lögum eftir með skýrum reglum, metnaðarfullri stefnu og fræðslu og hvatningu til framúrskarandi byggðar- og umhverfismótunar. Og hún liggur hjá fagfólkinu, hönnuðunum, að láta til sín taka og sýna hvað í þeim býr. Ábyrgðin er okkar allra. Og ávinningurinn er okkar allra.

Höfundur er forstjóri Skipulagsstofnunar.

Ábyrgðin liggur víða. Hún liggur hjá sveitarstjórnnum sem halda á skipulagskeflinu og bera ábyrgð á að skipulag sé hugsað til langs tíma og útfært með almannahag að leiðarljósi. Hún liggur hjá uppbyggingaraðilum sem ber að fylgja lögum og reglum og stefnu stjórnvalda en hafa líka siðferðilega skyldu til að vanda til verka. Hún liggur hjá fjármögnunaraðilum sem lána til og kosta uppbyggingu húsnæðis og innviða. Hún liggur hjá borgurinum, að kynna sér mál og gera kröfur til stjórnvalda og uppbyggingaraðila um gæði. Hún liggur hjá löggjafanum, að setja skýrar kröfur til