

Hefur byggðastefnan brugðist?

— og ef svo telst vera, til hvaða grundvallarstefnubreytinga og aðgerða er þá hægt að grípa

Fyrri grein
eftir Trausti Valsson

Núna um helgina verður haldin ráðstefna á Selfossi á vegum Byggðastofnunar og Sambands íslenskra sveitarfélaga. Ráðstefnuboðendur spyrja spurningarinnar „Hefur byggðastefnan brugðist?“ og í sjálfu ráðstefnuheitinu — þessari spurningu — leynist sá ótti að núverandi starfsaðferðir ráði ekki við vandann og því verði nú ekki undan því skorast að leita eftir grundvallarlega nýjum tókum á málinu.

Óttinn er vissulega ekki ástæðulaus, því að á undanförunum árum hefur hlutfall landsbyggðarinnar utan SV-hornins, í fólksfjöldanum, stöðugt farið lækkanði.

Árið 1985 voru íbúar útá landsbyggðinni um 95 þúsund en 147 þúsund á SV-horninu. Ef þróun síðustu ára heldur áfram reiknar tölvaspá Byggðastofnunar með að orðin verði á landsbyggðinni um 3 þúsunda fækkun árið 2000 en á sama tíma hafi íbúum á SV-horninu fjölgað uppí 182 þúsund, sem er 35 þúsunda fjölgun á aðeins 15 árum.

Þetta eru mjög alvarlegar horfur og þó mesta fækkunin fari fram í sveitahéruðum — en bæir standi sig skár — þá er mörgum bæjarfélögum hættu búin, sérstaklega þar sem starfsemin byggist á þjónustu við sveitirnar.

Þær stöðugu kröfur, sem fólk gerir til þjónustustígs og lífrænna tengsla við önnur byggðalög setja líka afskekktari útvegsstaðina í hættu.

Er hægt að kenna núverandi byggðastefnu um hvernig mál horfa?

Út frá hinni neikvæðu þróun síðustu ára og horfum, sem nú hefur verið lýst, verður að svara þessari



Trausti Valsson

„Sú hætta, sem jafnvel allstórum bæjum eru búin af hinum stöðugt lækkanði fólksfjölda á landsbyggðinni er uggvænleg og sárt til þess að vita að þeim miklu fjármunum og kröftum, sem til reiðu hafa verið og sem hefðu dugað til að byggja upp þróunarsvæði af nægilegri stærð og þéttleika, til að standast nútíma kröfur, hefur verið svo mjög drepið á dreif, að nú dugir ekkert minna en nýtt gífurlegt átak til að verja landsbyggðina víðtæku hruni.“

spurningu aðráttarlaust játandi; já, núverandi byggðastefna hefur ekki tekist að stöðva óheillaþróunina — og því er hún auglýsilega stórgölluð.

Áður en ég lýsi því hver ég tel að eigi að verða megináhersluatriði nýrrar og bættar byggðastefnu, vil ég lýsa, í nokkrum orðum, helstu göllumum og þeim skorti á framsýni, sem einkennir byggðastefnuna.

Verstu mistökinn voru þau að átta sig ekki á því, að hin dreifða byggð úti á landi, hlaut að mega búast við að eiga fyrir höndum mjög alvarlega varnarbaráttu í þjóðfélagi, sem færist stöðugt í átt til meiri þarfa í menntun, þjónustu og samskiptum.

Í ljósi þess að þessum kröfum hlýtur að vera erfitt að mæta í mjög strjálbýlu landi, var það glapræði að reyna ekki, í þessari varnarbaráttu, að safna kröftunum saman (á íspróttamáli: „pakka í vörn“), á þeim svæðum þar sem allar byggðaforsendur eru hvað bestar.

Þetta hefði þýtt stjórnun og skipulag, sem hefði verið sársaukafullt fyrir sumar byggðir landsins, en eins og gert er erlendis og nú er loks farið að gera í landbúnaðinum hér á landi hefði þurft að hjálpa fólki til að draga saman seglin á þeim svæðum þar sem lítil von er til að byggð standist.

Til að taka svona vitrænt á málunum virðast stjórnámalennirnir og embættismennirnir hvorki hafa vit né kjark.

Hipparómantik gekk til liðs við dreifbýlisrómantikina uppúr 1970 og á árunum 1973, '76, '77 og '78 fjölgaði litlilega meira á landsbyggðinni en á höfuðborgarsvæðinu. En þetta var villuljós, sem leiddi til þess að menn lokuðu augunum fyrir þeim vanda, sem strjálbýlli byggð hlýtur að vera búin í nútíma þjóðfélagi. Þetta voru órlagarík mistök, því nú er búið að leggja í gífurlega fjárfestingu á bæjum og héruðum, sem mjög litlar líkur eru á að fái staðist.

Sú hætta, sem jafnvel allstórum bæjum eru búin af hinum stöðugt lækkandi fólksfjölda á landsbyggðinni er uggvænleg og sárt til þess að vita að þeim miklu fjármunum og kröftum, sem til reiðu hafa verið og sem hefðu dugað til að byggja upp þróunarsvæði af nægilegri stærð og þéttleika, til að standast nútíma kröfur, hefur verið svo mjög drepíð á dreif, að nú dugir ekkert minna en nýtt gifurlegt átak til að verja landsbyggðina víótæku hrúni.

En hvað þá með hina blómlegu stöðu sjávarútvegs?

Þegar athyglinni er beint að þessari spurningu kemur fram annað megin rangmatið í núverandi byggðastefnu, sem er það að álíta, að sjónarmiðið að velja bestu staðsetningu bæja út frá fiskimiðum sé fullnægjandi til að ákveða í byggðapólitík, hver vænlegasta staðsetning þéttbýlisstaða sé.

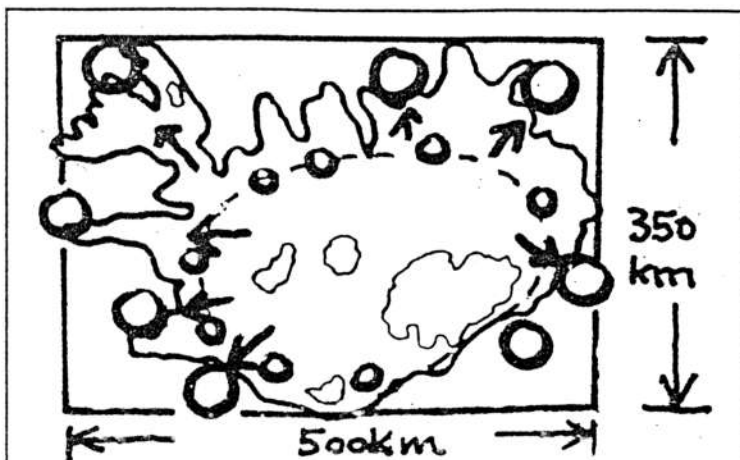
Nú er farið að koma sífellt betur í ljós, að yfirdrifin atvinna og óhemju tekjur, eru ekki nóg einar saman til að halda í fólkið; það gerir meiri og stærri kröfur.

Ög jafnvel þótt afskekktu sjávarþorpin héldu sínum fólksfjölda, þá komum við að spurningunni; hvað gera bæir eins og t.d. Bakkafjörður og Raufarhöfn fyrir byggð í landinu? Næsta lítið tel ég, enda eru þeir úti á ystu annesjum. Allt öðru máli gegnir með bæi eins og Akureyri, Sauðárkrók og Blönduós, sem liggja innarlega í djúpum fjörðum og ná því að vinna saman — á gagnstyrkjandi hátt — með stórum aðliggjandi sveitaherudum. Þessi miðlægni í herudum og svo nálægð við megin umferðarstrauma í landinu, gerir þá lífvænlegri en aðra hafnarbæi, þó svo að enn skorti upp á miðlægna, t.d. á Sauðárkróki og væri Varmahlíð í mörgu tilliti, hentugri sem héraðsmiðstöð í Skagafirði.

Breytingar á byggðamynstri

Tónninn í núverandi byggðastefnu er almennt sá, að breytingar á byggðamynstri séu af hinu illa. Á þetta hefur verið lögð áhersla með að nota orðið byggðaröskun yfir hvers konar breytingar á byggðamynstri. Orðið byggðaröskun minnir helst á, að verið sé að vekja menn og byggðir af djúpum, aldarlögum svefni — og það má helst ekki.

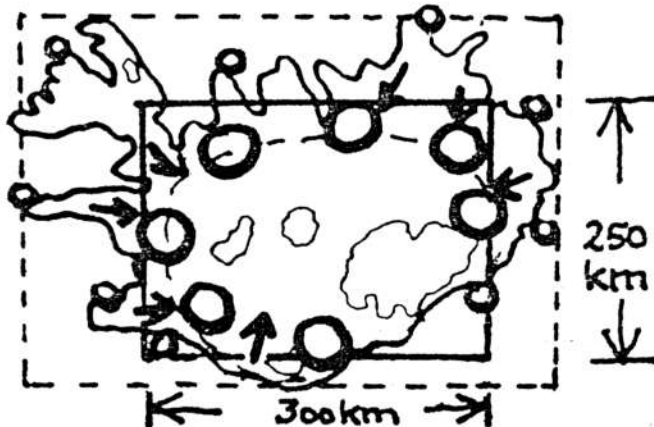
En að gríni slepptu, þá er það svo, að sumar breytingar á byggð-



MIÐFLÓTTA-MYNSTUR (SUNDRUNARAFL)

MYND 1:

Reitur sem snertir ystu annes landsins er um 350x500 km að stærð (175.000 km²). Ef stórir byggðakjarnar þróast við þessi ystu endamörk, leiðir það til mjög mikillar byggðadreifingar og skorts á því að byggðirnar styrki hver aðra. Sé hinsvegar miðað, í byggðastefnu, við reit sem dreginn er við fjarðarbotna (250x300 km; 75.000 km²) næst fram meiri þétting og meiri tenging, sérstaklega ef hálandisvegakerfið kæmi til.



MIÐSÓKNAR-MYNSTUR (SAMEININGARAFL)

mynstri eru neikvæðar og svo aftur aðrar jákvæðar — og í sumum tilfellum jafnvel bráðnaðsynlegt að setja stefnuna á breytt byggðamynstur, til að mæta kröfum framtíðarinnar.

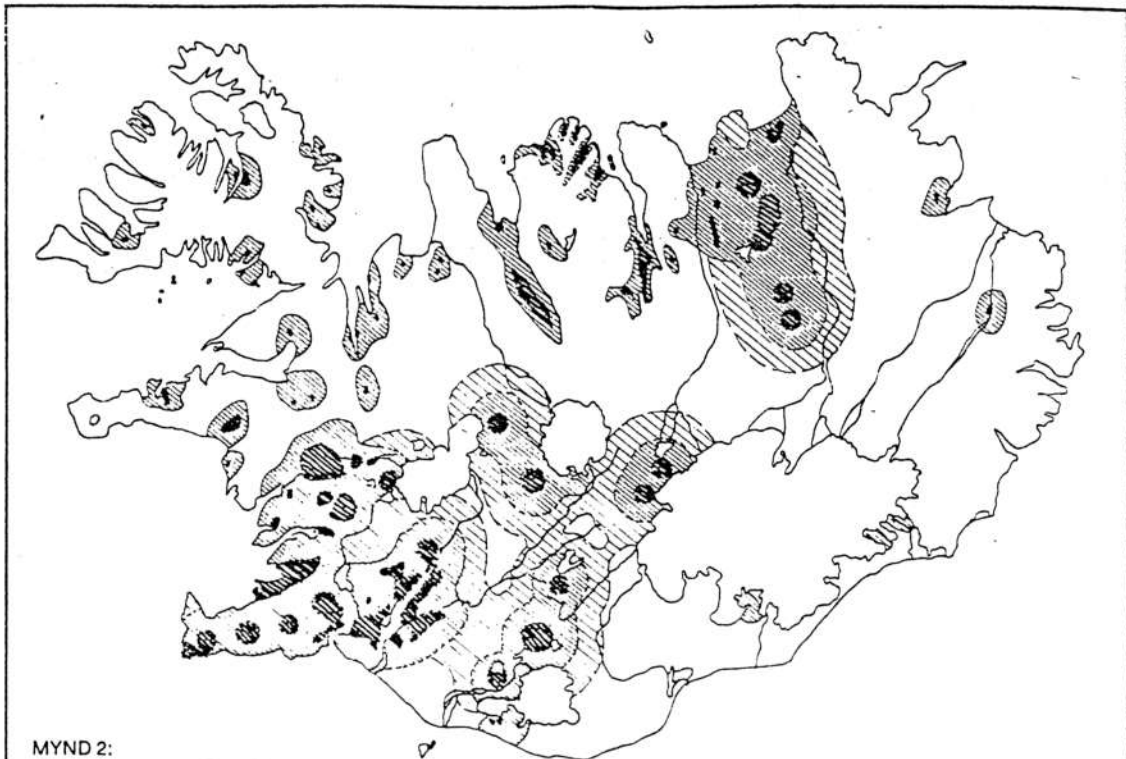
Meðan Ísland var enn að mestu landbúnaðarland, bjó fólkið í dölum og innsveitum landsins og umferð milli sveita fór að mestu um fjallvegi. Eftir að tækni fór að aukast á 19. öld var ekki iengur þörf á eins miklu vinnuafli í sveitum. Um líkt leyti komu þilskípin til, sem gerði heilsársúterð mögulega. Þetta kom sér vel, því með þessu fékk verkafólkið fullnægjandi vinnu í sjávarþorpunum og þorpin tóku að vaxa og dafna og urðu með því í stakk búin að veita annarri atvinnustarfssemi viðunandi aðstöðu. Sem sagt; þessi þáttur í breyttu byggðamynstri var alveg bráðnaðsynlegur til að geta mætt aðstæðum

og kröfum nýs tíma.

Annar þáttur þessarar sömu þróunar var þó ekki jákvæður, en hann var sá, að þessir nýju kjarnar fóru úti, eða útfyrir mörk byggðasvæðanna, stundum útá annes, til að vera sem næst fiskinum, eins og fyrr var lýst.

Þetta kalla ég miðflóttaaflíð, eða hið sundrandi afl, í íslenskri byggðapróun og hefur þetta gert okkar strjálbýla land enn strjálbýlla. Þetta er veikleiki í byggðamynstrinu, sem ný byggðastefna þarf að ásetja sér að vinna gegn og leiðrétta. Kalla ég þetta mynstur — þar sem bæir og héröð inn til landsins væru styrktir öðrum fremur — miðsóknarmynstur. Sjá mynd 1.

Á þessari mynd er verið að setja upp fræðilegt dæmi, til að sýna fram á lögmál, því með miðflóttamynstrinu dreifist byggðin á



MYND 2:

Nærvera jarðvarma

Dekkst skyggðu svæðin eru svæði þar sem jarðvarmi er til í mestu magni. Á næst dekkstu svæðin er líka tiltölulega auðvelt að hitavæða. Inn á ljósu svæðin er svo líka hægt að flytja jarðvarma sé notandinn mjög stór. Sé reiknað með mjög háu olíuverði í framtíðinni verða hvítu svæðin nær óbyggileg nema fyrir byggð sem þarf að vera nálægt miklum auðindum til að geta nýtt þær á hagkvæman hátt. Þetta á við fiskimið og útvegsbæi á Vestfjörðum og Austfjörðum.

175.000 km² reit, en með miðsóknarmynstrinu á aðeins 75.000 m² reit, sem sagt; í síðara tilfellinu er um meira en helmingi styttri vegalengdir og meira en helmingi meiri byggð á svæðum, þótt fólksfjöldi sé hinn sami í báðum tilfellunum. Þetta sýnir hve miklu miðsóknarstefnan gæti fengið áorkað í því að þetta hina gisnu byggð landsins, ef henni væri beitt markvisst.

Þriðja atriðið, sem ég vil gera að umtalsefni hér, er spurningin um það hvort núverandi byggðarmynstur fellur vel að hinum ýmsu tegundum landgæða. Könnun á þessu hef ég gert með styrk frá CCMS í Brussel. Í þeirri vinnu kortlagði ég hvar á landinu nægt heitt vatn, kalt vatn, byggingamöl o.s.frv., er að fá.

Í mati á því hvers er þörf dugar ekki að taka einungis tillit til þarfa í dag, heldur verður að átta sig á því hverjar framtíðarþarfnar verða. Þannig verðum við að muna að olíuverð á eftir að hækka svo mjög í framtíðinni, að svæði utan jarðhitasvæðanna munu verða næstum óbyggileg (sjá mynd 2). Núverandi byggðastefna gleymir furðu oft að taka mið af þessari staðreynd.

Annað dæmi er matvælaíðnaður (frystihús, sláturhús, fiskeldisstöðvar . . .) hefur verið byggður upp á stöðum þar sem kalt vatn er hvorki til í nægilegu magni né að það sé nægilega hreint (er t.d. víða með kólígerlum). Þegar þetta er nefnt svara slúbbertarnir: „Þetta hefur nú þótt nógu gott hingað til.“ Það veit aftur á móti hver maður, sem fylgist eitthvað með, að það sem einu sinni þótti nægilegt, getur oft á tíðum ekki fullnægt þeim vaxandi framtíðarkröfum, sem gerðar eru til hollustu og hreinlætis.

Að móta stefnu sem lagar sig af náttúru-forsendum á landinu

Kortin sem ég nefndi hér að ofan eru hluti fjölda korta, sem ég hef gert um hinar ýmsu náttúruforsendur á landinu. Kort þessi teiknaði ég á glært plast og skyggði þau svæði dekkst þar sem landgæðin eru mest. Með að leggja síðan þessar glærur hverja yfir aðra kom þau svæði dekkst út þar sem flest landgæði koma saman.

Í öðrum flokki glæra markaði ég inn með svörtum lit þau svæði þar

sem hættur eru það miklar að þau skyldi fordast nema aðrir úrkostir séu ekki til. Af þessum atriðum má nefna mestu jarðskjálftasvæðin, nýjustu hraunsvæðin, svæði næst virkustu öskugosstöðvunum og flóðasvæði út frá ám, strönd og jöklum.

Til að sýna hve byggðastefnan hefur skeytt lítið um þessar hættur má nefna að Hveragerði, Selfoss, Hella og Hvolsvöllur fylgja miðju einhverra mestu jarðskjálftasvæðanna og helstu háspennulínur frá Búrfelli hafa verið sveigðar inná þetta svæði á leið sinni til SV-hornins. Hluti Selfoss er líka staðsettur á flóðasvæði, þar sem flóð veldur stórtjóni með reglulegu millibili.

Úttekt á náttúruforsendum, eins og hér hefur verið nefnd, er hin hefðbundna könnunaraðferð í skipulagi og í ákvörðun um framkvæmdir alls staðar sem ég þekki til í hinum vestræna heimi, annars staðar en hér á Íslandi. Er þó jarðgæði og jarðhættur í fáum löndum jafn afdrifarík fyrir byggð og einmitt hér á okkar eldfjallalandi.

Í nýlegu frumvarpi til skipulagslaga, sem verður væntanlega lagt fram á Alþingi fyrir júl, er í fyrsta

skipti ákvæði um landsskipulag, þ.e. skipulag landsins alls. Er það vel, en höfuðnaðsyn ber til að tryggja nán tengsl þess við hið pólitíska vald, því alltof oft er það, að skipulagshugmyndir eru gerðar án þess að nægur pólitískur vilji sé fyrir hendi til að fylgja þeim eftir og eru þær þá ekki meira virði en pappírinn sem þær eru skrifaðar eða teiknaðar á.

Landsskipulagið og Bygðastofnun þurfa að vera sitthvor stofnunin, en þau þurfa samt að mætast í daglegu starfi við að flétta saman hagræna og skipulagslega þætti í byggðastefnu, sem er raunhæf, en gleymir samt aldrei hinum stærri stefnumiðum um byggðamynstur og aðlögun að náttúrufarsforsendum landsins.

Óskafyrirkomulag væri það, að mínu mati, að Landsskipulagið kæmi undir forsætisráðuneytið eins og Bygðastofnun er. Með þessu væri náið samstarf stofnanna tryggt og auk þess er forsætisráðherra til þess hæfastur að mynda tengsl á milli skipulagsstarfsins og hins ráðandi pólitíska vilja á hverjum tíma.

Höfundur er arkitekt og doktor í skipulagsfræðum.

Frumhugmyndir um nýja byggðastefnu

Um það hvernig gerð landskipulags, sem stefnir að aukinni miðlægri og tengingu byggða, getur stórbætt aðstæður og hagkvæmni á vænlegustu þróunarsvæðum landsins

Seinni grein eftir Trausta Valsson

Í fyrri grein minni lýsti ég hversu mikilvægt það er fyrir land, sem líður fyrir strjálbýli að reyna sem mest að stefna að miðlægri, t.d. með að draga einangraða annesjabyggð inn til landsins.

Auk þess benti ég á nauðsyn þess, í þeirri uggvænlegu varnarbaráttu landsbyggðarinnar, sem ný byggðastefna þarf nú að móta, að safna tiltækum kröftum saman inn á sérstökum miðlægum þróunarsvæðum, svæðum sem búa við bestu náttúrufarsforsendur og séu jafnframt af þeirri stærð og þéttleika að þau geti mætt kröfum fólks um þjónustustig og þörfum fyrirtækja um nægilega stór markaðssvæði.

Könnunin á náttúrufarsforsendum, sem þegar hefur verið lýst, benti á að bestu aðstæðurnar eru um miðbik Árnes- og Rangárvallasýslu og svo á vestari hluta Mývatnssvæðisins. Fljótsdalshérad er líka vænlegt vegna Austurlandsvirkjana, þótt jarðhiti sé af skornum skammti.

Atriðin sem mæla með þessum svæðum, sem þróunarsvæðum, eru fleiri. Þau tengjast t.d. hringveginum vel, eru miðlæg gagnvart öðrum mikilvægum svæðum, bjóða góð flugvallasvæði og eru nálægt höfnum, sem gera má að stórskipahöfnum. Þessi svæði og nágrenni þeirra eru líka þegar í dag einhver styrkustu byggðasvæðin út á landi og því einnig útrá því sjónarmiði réttast að gera þau að kjörnunum í þeirri varnarbaráttu sem nú þarf að móta og skipuleggja til að viðhalda byggð úti á landi.

Nánar um lögum og tengingar þróunarsvæðanna

Þegar hefur verið getið að þessi þróunarsvæði hafa góða legu útrá miðlægislögmálinu í sínum héruðum (Norðurlandi eystra, Austurl-



Trausti Valsson

andi og Suðurlandi). En þá kemur að þeirri spurningu hvort hægt sé að láta þróunarsvæðin þrjú vinna saman, en í dag er ekki kostur á því nema milli Mývatnssvæðis og Egilsstaða. Vegna þess hef ég gert ráð fyrir hálandisvegakerfi í frumdráttum mínum að skipulagi landsins alls (sjá mynd 1). Síðar í greininni sýni ég fram á, að gagnstætt því sem nú er almennt talið, verður hægt að gera þessa vegi að heilsársvegum. En jafnvel þótt vegirnir væru aðeins opnir átta mánuði ársins (sem er mjög auðvelt) gætu þeir styrkt svæðin vegna aukinnar umferðar og gert svæðunum fært að vinna saman sem þjónustu- og markaðssvæði.

Til að auka hagkvæmni þessa atriðis teygir ég þróunarsvæðin í átt til miðju landsins (þ.e. að botni Eyjafjarðar og Bárðardals, að Skriðuklaustri og að Búrfellsvirkjun). Með þessu yrði stysta vegalengd milli byggða á Suður- og Norðurlandi líðlega 200 km og á milli efstu byggða Suður- og Austurlands um 300 km. Vegalengdin eftir Hringveginum milli miðsveita þessara landshluta er í dag 600 til 800 km (t.d. eru nú 655 km á milli Selfoss og Egilsstaða). Sem sagt, með einni varanlegri aðgerð væru helstu byggðasvæði landsbyggðarinnar færð saman svo hundruðum kílómetra skiptir.

Í rauninni má segja að nær engin samverkun sé á milli þessara svæða í dag, en með hálandisveginum yrði búið til eitt efnahagslega og félagslega samverkandi landsbyggðarsvæði með um 40 þúsund íbúum. (Svæði 1; 23.000, svæði 2; 3.000 og svæði 3; 10.000 íbúar).

En hver er kostnaðurinn við að leggja hálandisvegakerfið?

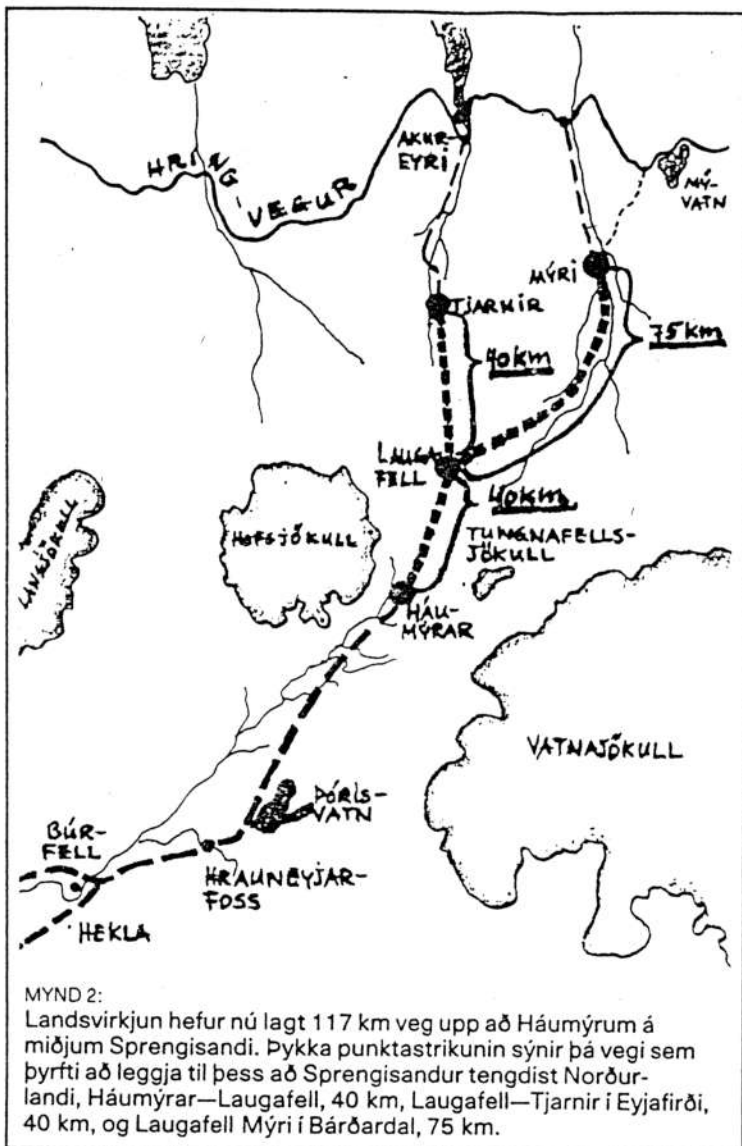
Við gerð vegakerfisins koma til greina margir valkostir og margskonar áfangaskipting. Eftirfarandi nálgunarútreikningar eru gerðir í samvinnu við vegaverkfræðinga með reynslutölum frá Vegagerð ríkisins. Sú leið yfir Sprengisand, þar sem minnst snjóvandamál yrði, er leiðin niður í Bárðardal.

Sé byrjað á syðri enda Sprengisandsvegur er þar til að taka, að í sambandi við Búrfellsvirkjanir var Þjórsá brúuð og vegir lagðir.

Nýlega hefur Landsvirkjun framlengt þessa vegi uppá miðjan Sprengisand (að Háumýrum, 117 km leið). Hjá Landsvirkjun gegnir þessi vegur víða hlutverki stífla vegna hinnar svonefndu Kvisla-veitu. Frá Háumýrum að Laugafelli, þar sem vegurinn mundi kvislast, eru 40 km óveglagt og síðan 40 km sproti niður í Eyjafjardardal og 75 km sproti niðri Bárðardal (sjá mynd 2).

Ódýrasta vegalagningin frá Háumýrum niður í Bárðardal (þ.e. uppbyggður vegur, malarslitlag og brýr) myndi kosta um 340 milljónir. Ef bundið slitlag væri sett á veginn og eins á 117 km spottarni niður í Búrfell væri upphæðin komin uppí um 540 milljónir. Ef við bætum svo sprotanum niður í Eyjafjardardal við, sem kostar um 180 milljónir (með bundnu slitlagi og brúm) væri heildarupphæðin komin uppí 720 milljónir. Til að fá hugmynd um stærðargráðuna má nefna að verð jarðgangna er á bilinu 300 til 400 milljónir og að Borgarfjarðarbrú, — 18 km stytting — og hringvegartengingin kostuðu (á nútímavæðing) hvor um sig um 1100 milljónir.

Það er mitt álit að útfrá byggðasjónarmiðum og fleiri sjónarmiðum, sé Sprengisandstengingin mikilvægari en þessar tengingar. Hvað varðar vegartengingu frá miðjum Sprengisandsvegi til Austurlands, mundi það sama gilda og var með Búrfellsvirkjanir að virkjanirnar borga brúun fljótanna og helstu vegagerð. Ef gengið verður að boði Breta um kaup á raforku Austurlandsvirkjana gæti orðið styttra í það en margur hyggur, að þessi vegatenging til Austurlands kæmist á og það fyrir mjög lítinn tilkostnað ríkisins. Þessi vegur mundi stytta leiðina til Austurlands mjög og verða til mikils samgönguöryggis vegna hættu flóða á Skeiðarársandi og erfiðra vegakafla á Austfjörðum.



MYND 2:

Landsvirkjun hefur nú lagt 117 km veg upp að Háumýrum á miðjum Sprengisandi. Þykka punktastríkin sýnir þá vegi sem þyrfti að leggja til þess að Sprengisandur tengdist Norðurlandi, Háumýrar—Laugafell, 40 km, Laugafell—Tjarnir í Eyjafirði, 40 km, og Laugafell Mýri í Bárðardal, 75 km.

Önnur atriði en vegalengdastytting sem ávinnast með hálandisvegum

Fyrir utan vegalengdastyttingar, hærra þjónustustig og stærri markaðssvæði fyrirtækja, mæla eftirfarandi atriði með hálandisvegum:

— Vegna þess að hér fer frost síðar úr jörðu yfirvinnast ýmsar hindranir, sem verða á vorin í þungraflutningum, vegna takmarkana á oxulþunga.

— Ódýrara yrði að leggja hálandislinu yfir hálandið, línu sem bæði yrði til sparnaðar á flutningskostnaði rafmagns og til aukins öryggis í rafmagnsmálum.

— Umferð sem nú skilur eftir sig slóða um allt yrði bundin við

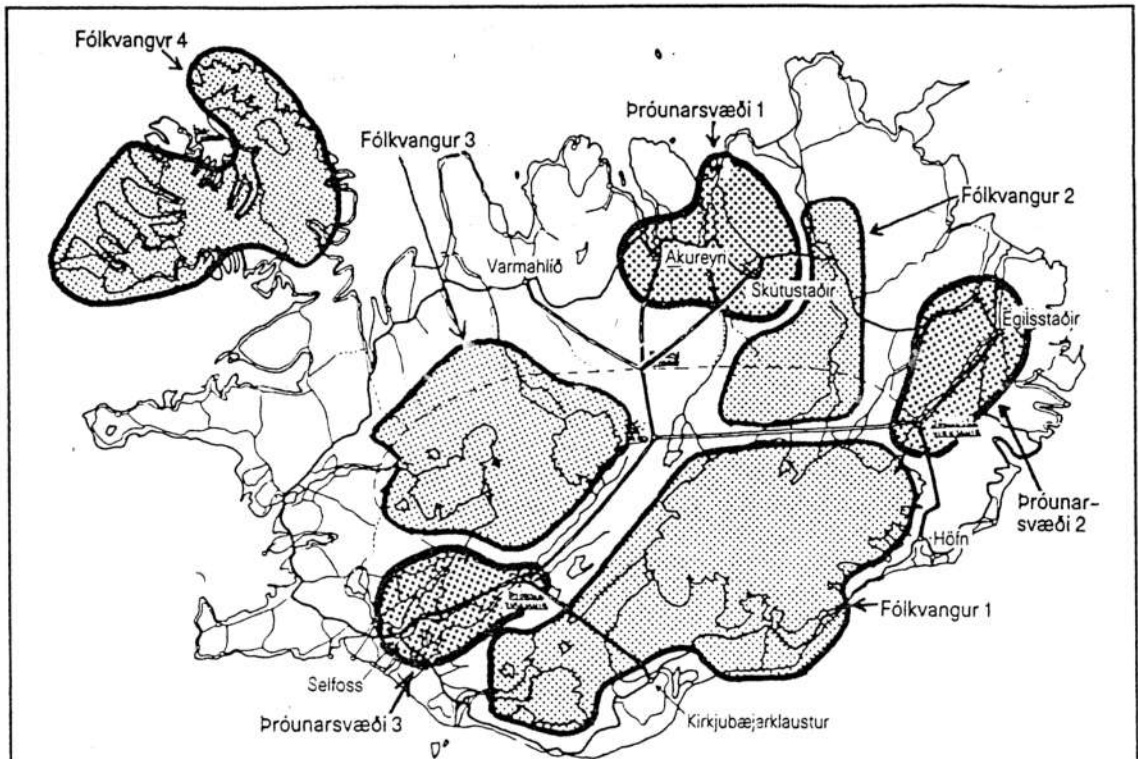
vegina.

— Hægt er að dreifa hinu mikla álagi ferðamannaumferðar á nýja staði vegna hinna nýju vega.

— Skapast mundi mjög aukin fjölbreytni í leiðum um landið, t.d. styttri hringleiðir. Núverandi hringvegur er of langur til venjulegra skemmtiferða, og aðrir valkostir núna, eru að halda suður eða norður og verða svo að aka sömu leið til baka, — sem er vissulega mikill galli.

— Hálandið gæti aukið mjög aðdráttarafli landsins í ferðamannaþjónustu.

— Síðast en ekki síst ykist öryggi mjög gagnvart slysum og týndum ferðamönnum á hálandinu, en vegna meiri umferðar er þessi hættu stöðugt að aukast. Það tekur snjóbíla, sem aka á 15 til 20 km hraða, — mjög langan tíma að kom-



MYND 1:

Próunarsvæði og fólkvangar

Þessa hugmynd um helstu próunarsvæði og hálandisvegakerfi, auk framtíðarfólkvangar, setti Trausti fram síðastliðið vor í riti sínu „Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands“. Héraðsmiðstöðvar eru eðlilegastar þar sem hálandisvegakerfið tengist hringveginum, þ.e. Varmahlíð, Akureyri, Skútustöðum, Egilsstöðum, Höfn, Kirkjubæjarklaustri og Selfossi.

ast upp á hálendið. Ef slyss ber að höndum, getur sá tími sem tekur að komast að hinum slösuðu (og aftur til byggða), oft skipt sköpunum.

Á öll þessi atriði er hægt að leggja mat — og jafnvel reikna út í krónum — og mundi þetta koma inn í útreikning og mat á því, hvað ynnist með lagningu hálandisveganna.

Hvaða möguleikar eru á að halda hálandisvegum opnum allt árið?

Þó að opnun veganna 7 til 8 mánuði á ári skilaði mikilli nytsemd, væri samt um stökkbreytingu að ræða í öryggi og í varanlegri samvinnu fyrirtækja og þjónustuaðila, ef hægt væri að tryggja opnun hálandisveganna nánast alla daga ársins.

Mjög erfitt er að átta sig á möguleikum á vetraropnun með útreikningunum, en einmitt vegna þess er mikilvægt að leggja Sprengisandsveg fjótlega til þess að vita hvort óhætt sé að reikna með heilsársstarfsemi hálandisvegur í landskipulaginu.

Mikil hindurviti og tröllasögur eru í gangi um veðurfar á hálendinu. Hiti er þar t.d. aðeins 3 til 4 gráðum minni: en á láglendi, eða um + 6 gráða meðalhiti þegar kaldast er í febrúar. Til samanburðar er + 14 gráðu meðalhiti í Minnesóta í Bandaríkjunum í janúar.

Vindar eru meiri og harðari en á láglendi. Tíðni vindstyrkleika (des. '72 til ág. '73) var í Nýjabæ á Sprengisandi; 1 til 10 hnútar 25,9% og 51 til 60 hnútar 0,5%. Svíptivindar eru ekki algengir, nema þegar nær dregur fjöllum, en það eru svíptivindar sem eru hættulegir bílaumferð.

Snjómagnið er óviða mikið á Sprengisandi vegna þess að norðan jökla er úrkomuskuggi. Úrkomumagnið er á bilinu 40 til 100 cm, meðan úrkomumagnið sunnan í Vatna- og Mýrdalsjöki er um 4 m.

Vegur Landsvirkjunar upp að Háumýrum stendur upp úr mestan hluta vetrarins. Snjóruðningur Landsvirkjunar frá Búrfelli að Ásólfstöðum (12 km) er sem svarar til 1/2 dagsverk veghefils 30 daga á ári (600 þúsund) og upp í Hrauneyjarfoss (30 km) um 1 dagsverk

(1,2 millj.). Slæmur kafli á veginum upp að Háumýrum er við Þórisvatn, en hann má laga.

Vegurinn um Bárðardal að hringveginum (40 km) er snjóléttur og hefur snjóruðningurinn þar kostað um 100 þúsund á ári, en getur orðið miklu meiri í snjóavetrum.

Í máli mínu við Landsvirkjunarmenn kom fram, að snjógöng hafa aldrei myndast á leiðinni í Búrfell, sem er úrslitaatriði sem byggist á því að hafa vegina nógu háa og með góðum fláa. Malarefni í háa vegi er nóg á Sprengisandi gagnstætt því sem er víða á láglendi.

Á vegartengingu frá Háumýrum að Mýri í Bárðardal (115 km) er enn ekki komin reynsla og vel getur verið að þar leynist snjóþungir blettir.

Eitt erfðasta vandamálið er snjóköfið í miklu roki (eins og víðar á landinu). Hér datt mér í hug sú lausn að setja radar í bíla og radarspegla meðfram vegum. Hefur verið tekið vel í þessa hugmynd og verður hún líklega reynd í vetur. Með þessum útbúnaði má auðveldlega aka þó ekkert sjáist út um rúðurnar.

Stór hluti í uppbyggingu og

rekstri vetrarveggar væri uppsetning 2 til 3 þjónustustöðva Vegagerðarinnar á leiðinni (byggingarkostnaður 50 til 100 millj. hver). En þessar stöðvar mundu þó líka þjóna hlutverki björgunar- og aðhlyningarstöðva fyrir hugsanleg slys á hálendinu.

Þessar stöðvar mundu líka loka veginum fyrir illa búnum bílum og í Noregi er hálendisvegum lokað á nóttunni yfir vetrarmánuðina.

Lokaorð

Ég hef nú gerst æði langorður um möguleikann á heilsársvegum yfir hálendið. Þetta hef ég gert vegna þess að hugmyndin um mjög nána fyrirtækja- og þjónustusamvinnu, á milli þróunarsvæðanna þriggja, stendur og fellur með þessu atriði. En tilraun með veg verður að gera, til að fá skorið úr um þetta atriði. En eins og fyrr sagði, 7 til 10 mánaða opnun yrði þessum svæðum líka mjög mikil lyftistöng.

Það er von mín að þessar blaðgreinar hafi aukið skilning á því, að lögmál skipulagsfræðinnar um miðlægni, tengingu byggða og aðlögun að jarðgæðum og -hættum,

geta mjög hjálpað til við að bæta frumforsendur í samkeppnisaðstöðu byggðarlaga.

Í dag starfar Bygðastofnun aðallega sem banki, sem veitir lán til eins og eins fyrirtækis hér og þar um landið. Það kann að vera ágætt, en ég tel að það sé heilnæmara og heillavænlegra fyrir ríkisvaldið að bæta samkeppnisaðstöðu allra aðila í heilu byggðarlögunum, eins og yrði með tilkomu hálendisveganna og það ekki í eitt skipti, eins og er með lán og styrki, heldur um alla framtíð. Af þessu tel ég ljóst vera að lykillinn að byggðastefnu, sem vill hagnýta svona hugsun um þessi málefni, getur aðeins orðið til ef sett verður á stofn Landsskipulag, sem vinnur í náinni samvinnu við Bygðastofnun að svona áætlanum. Ávaxta af hálendisvegaframkvæmdunum mundu allir landsmenn njóta og tel ég að hér sé komið verðugt verkefni fyrir næsta þjóðaráttak í vegamálum.

Höfundur er arkitekt og doktor í skipulagsfræðum.