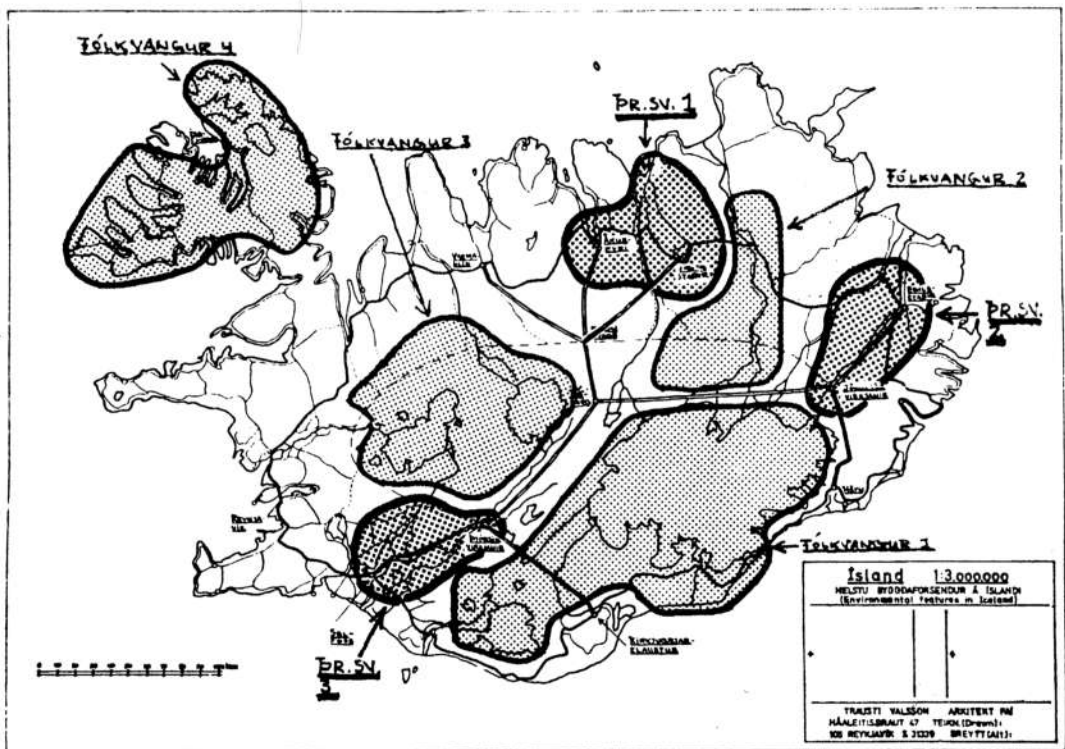


# Ideas on the first ICELAND-PLAN

Based on environmental  
features in Iceland

Report in English: p. 73-126



TRAUSTI VALSSON

1987

# Frumhugmyndir um nýja byggðastefnu

Um það hvernig gerð landsskipulags, sem stefnir að aukinni miðlægni 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 liður fyrir strjálbýli að reyna sem mest að stefna að miðlægni, t.d. með að draga einangraða annesjabyggð inn til landsins.

Í fyrri grein minni lýsti ég hversu mikilvægt það er fyrir land, sem liður fyrir strjálbýli að reyna sem mest að stefna að miðlægni, 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 náttúruvarnarskipting 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 náttúruvarnarskiptingum, sem þegar hefur verið lýst, benti á að bestu aðstæðurnar eru um miðbik Árnes- og Rangárvallasýslu og svo á vestari hluta Mývatnssvæðisins. Fljótshálfarinn 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. hringvegnum vel, eru miðlæg gagnvart öðrum mikilvægum svæðum, bjóða góð flugvallarsvæði 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 kjörnum í þeirri varnarbaráttu sem nú þarf að halda byggð úti á landi.

## Nánar um lögum og tengingar þróunarsvæðanna

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

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 öpnir 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 teygji 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 Hringvegnum 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 eng-

in samverkun sé á milli þessara svæða í dag, en með hálandisvegnum 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; 20.000 íbúar).

## En hver er kostnaðurinn við að leggja hálandisvegakerfið?

Við gerð vegakerfisins koma til greina margir valkostir og margskonar áfangaskipting. Eftirfarandi nálgunartreikingar eru gerðir í samvinnu við vegaverkfræðinga með reynslutölum frá Vegagerð ríkisins. Sú leið yfir Sprengisand, þar sem minnst snjóavandamál 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 Kvíslaveitu. Frá Háumýrum að Laugafelli, þar sem vegurinn mundi kvíslast, eru 40 km óveglegt og síðan 40 km sproti niður í Eyjafjarðardal og 75 km sproti niðri Bárðardal (sjá mynd 2).

Öðyrasta vegalagningin frá Háumýrum niður í Bárðardal (þ.e. uppbyggður vegur, malarstílag og brýr) myndi kosta um 340 milljónir. Ef bundið slitlag væri sett á veginn og eins á 117 km spottann niður í Búrfell væri upphæðin komin uppí um 540 milljónir. Ef við bætum svo sprotanum niður í Eyjafjarðardal 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 notímaverðlagi) hvor um sig um 1100 milljónir.

Það er mitt álit að útrá byggðasjónarmiðum og fleiri sjónarmiðum, sé Sprengisandstengingin mikilvægari en þessar tengingar. Hvað varðar vegartengingu frá miðjum Sprengisandsvegi til Austurlands,



Trausti Valsson

mundi það sama gilda og var með Búrfellsvirkjanir og 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 kæmst á og það fyrir mjög líttan tilkostnað ríkisins. Þessi vegur mundi stytta leiðina til Austurlands mjög og verða til mikils samgönguöryggis vegna hættu flóða á Skeiðarársandi og erfiðra vegakafna á Austfjörðum.

## Önnur atriði en vegalengdastytting sem ávinnast með hálandisvegnum

Fyrir utan vegalengdastyttingar, hærrí þjónustustig og stærri markaðssvæði fyrirtækja, mæla eftirfarandi atriði með hálandisvegnum:

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

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

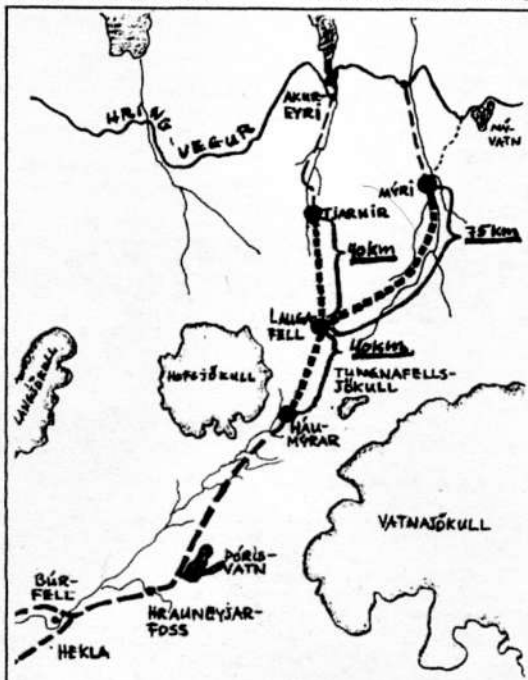
— Umferð sem nú skilin eftir sig síða um allt yrði bundin við veginna.

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

— Skapast myndi 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 aukid mjög aðdráttarafl landsins í ferðamannaþjónustu.

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



MYND 2:

Landsvirkjun hefur nú lagt 117 km veg upp að Háumýrum á miðjum Sprengisandi. Þykka punktastríkunin 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.

# Ungt fólk fær frjálsar hendur

Nú hefur Sjónvarpið tekið upp þráðinn fyrir unglinga á nýjan og spennandi máta:

Annir og appelsínur heita þeirri á föstudögum sem nemendur framhaldsskólanna framleidda upp á eigin spýtur, með fjölbreyttu efni í tali og tónlist. Hér er skemmtileg nýbreytni á ferðinni og mun einn skóli annast hvern þátt.

Poppkorn erður nú á þriðjudögum, með breyttu sniði og nýjum umsjónarmanni, Jóni Ólafssyni. Að sjálfsgögu halda Stóra stundin, Stundargaman og Smellir einnig áfram.

Yngsta kynslóðin fær efni við sitt hæfi daglega, að viðbætti Stundinni okkar. Það verður enginn útundan hjá Sjónvarpinu.

2.

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

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 ýmist með lagningu hálendisveganna.

**Hvaða möguleikar eru á að halda hálendisvegum opnum allt árið?**

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

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

Mikil hindurviti og tróllasögur eru í gangi um veðurfar á hálendiinu. Hiti er þar t.d. aðeins 3 til 4 gráður 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%. Svíptvindar eru ekki algengir, nema þegar nær dregur fjöllum, en það eru svíptvindar sem eru hættulegir bílaumferð.

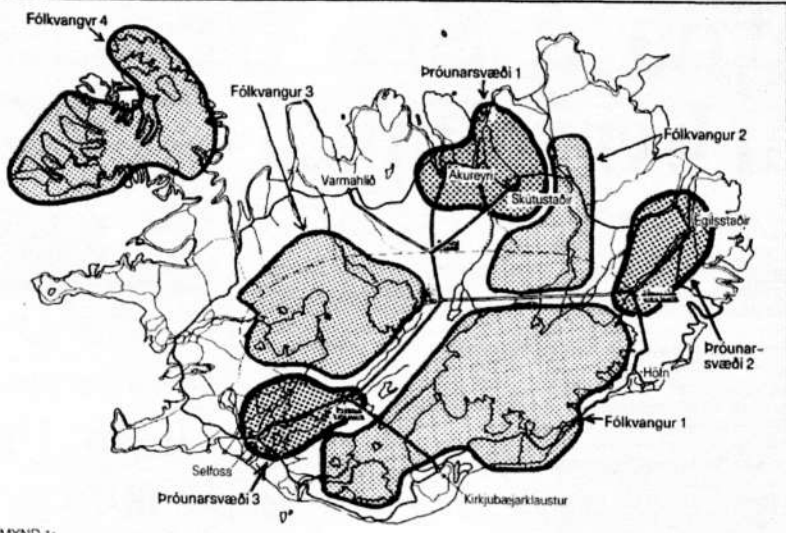
Snjómagníð er óviða mikið á Sprengisandi vegna þess að norðan jökla er úrkomuskuggi. Úrkomumagníð er á bilinu 40 til 100 cm, meðan úrkomumagníð sunnan í Vatna- og Mýrdalsjökli er um 4 m.

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 veghefis 30 daga á ári (600 þúsund) og upp í Hrauneyjarfoss (30 km) um 1 dagsverk (1,2 millj.). Slæmur kaflí á veginum uppað 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 snjóvetrum.

Í máli mínu við Landsvirkjunarmenn kom fram, að snjóöng hafa aldrei myndast á leiðinni í Búrfelli, 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 get-



MYND 1: Prúnarsvæði og fólkvangar. Þessa hugmynd um helstu prúnarsvæði og hálendisvegakerfi, auk framtíðarfólkvanga, setti Trausti fram síðastliðið vor í riti sínu „Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands“. Héraðsmiðstöðvar eru eðlilegastar þar sem hálendisvegakerfið tengist hringveginum, þ.e. Varmahlíð, Akureyri, Skútustöðum, Egilsstöðum, Höfn, Kirkjubæjarklaustri og Selfossi.

ur verði að þar leynt snjóþungur blettir. Eitt erfðasta vandamálið er snjóköfð í miklu roki (eins og víðar á landinu). Hér datt mér í hug sú lausn að setja radar í bíla og radaráspenna 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 vetrarvegna 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 aðhlyningar-

stöðva fyrir hugsanleg slýs á hálendiinu. 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 prúnarsvæðanna 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 aukid skilning á því, að lögmál skipulagsfræðinnar um miðlægni, tengingu byggða og aðlögun að jarðvegum og -hættum, geta mjög hjálpað til við að bæta frumforsendur í samkeppnisástöðu byggðariga.

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 heillavenlegra fyrir ríkisvaldið að bæta samkeppnisástöðu allra aðila í heilu byggðarlögnum, 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 lykillingur að byggðastefnu, sem vil hagnýta svona hugsun um þessi málefni, getur aðeins orðið til ef sett verður á stofn Landskipulag, sem vinnur í náinni samvinnu við Bygðastofnun að svona áætlunum. Ávaxta af hálendisvegnafrankvæmdunum mundu allir landsmenn njóta og tel ég að þess sé komið verubugt verkefni fyrir næsta þjóðaráttak í vegamáli.

Höfundur er arkitekt og doktor í skipulagsfræðum.

**Útgáfufélag Frelsisins stofnað**

ÚTGÁFUFÉLAG í kringum timaritíð Frelsið var stofnað í Reykjavík föstudaginn 30. október. Félag frjálshyggjumanna hefur gefið timaritíð út hingað til.

Meginástaðurnar fyrir stofnun félagsins eru tvær, að sögn Auðuns Svavars Sigurðssonar læknis, formanns Félags frjálshyggjumanna. Fyrsta lagi hefur stjórn Félags frjálshyggjumanna áhuga á því að fleira fólk til að leggja timaritíð og veit, að margir vilja gjarnan auða að því að efla þann málestað, en timaritíð berst fyrir. Í öðru lagi er ætluin að leggja Félag frjálshyggjumanna niður á tíu ára mæli félagsins, árið 1989, þar sem það hefur gegnt því ætluarverki sínu að koma frjálshyggjuni framfæri í íslenskum stjórnmálum. Benti Auðun Svavar á það, að fínvel Alþýðubandalagið hefði nú orðið frá marxisma og lýst yfir uðningi við markaðskerfið.



Frá stofnunni Útgáfufélags Frelsisins. Morgunblaðið/Bjarni

Um sjöfju manns hafa gerst hluthafar í hinu nýja útgáfufélagi, en hlutfé er samtals hálf milljón. Í stjórn hins nýja félags voru kosnir fimm menn, sem þegar hafa skipt með sér verkum. Þeir eru Gunnar Jóhann Birgisson lögfræðingur, formaður, Anna K. Jónsdóttir lyfjafræðingur, varaformaður, Steinn Logi Björnsson hagfræðingur, rit-

ari, Ólafur Stephensen nemi, gjaldkeri, og Auðun Svavar Sigurðsson læknir, meðstjórmaður. Þeir sem hafa áhuga á að bættast í hóp hluthafa, geta haft samband við einhvern stjórnarmanna. Timaritíð Frelsið hefur verið gefið út frá árinu 1980. Fyrsti ritstjóri þess var Hannes Hólmsteinn

Gissurarson stjórnmaðlafræðingur, en núverandi ritstjóri er Guðmundur Magnússon, aðstoðarmaður menntamálaráðherra. Í ritnefnd þess eru Gísli Jónsson norrænufræðingur, Jónas H. Haralz banka- stjóri, Matthías Johannessen skáld, Ólafur Björnsson prófessor og dr. Þorsteinn Sæmundsson stjarnfræðingur.

**SJÓNVARPIÐ**  
- Þinn miðill, eign okkar allra

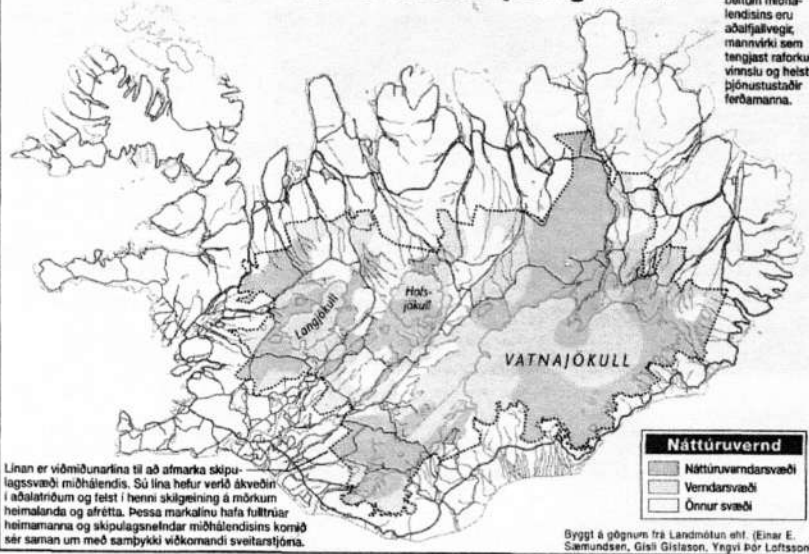








**MÍÐHÁLENDI ÍSLANDS: Svæðisskipulag 2015**

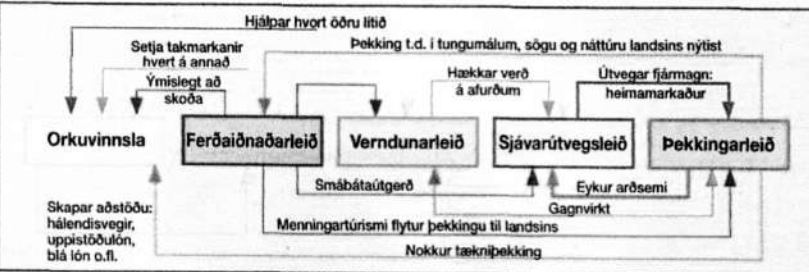


Á mannvirkja-  
bættum miðhál-  
lendisins eru  
aðalfrjálvegir,  
mannvirki sem  
tengjast raforku-  
vinnu og heistu  
þjónustustærir  
ferðamanna.

Línan er víðmiðunarlína til að afmarka skipu-  
lagssvæði miðhálendis. Sú lína hefur verið ákveðin  
í aðalatriðum og felst í henni skilgreining á mörkum  
heimalanda og afreita. Þessa markalínu hafa fulltrúar  
heimamanna og skipulagsnefndar miðhálendisins komið  
sér saman um með samþykki viðkomandi sveitarstjóra.

Byggt á gögnum frá Landmálan eht. (Einar E.  
Samundsen, Gísli Gíslason, Yngvi Þór Loftsson)

**AD VISSU marki er hægt að blanda saman stóriðu og verndun, en augljóslega er ekki hægt að auglýsa Ísland sem verndunarland í fyrsta flokki og vera síðan í fararbroddi í heiminum að byggja upp mengandi stóriðu.**



**FIMM meginþróunarleiðirnar, sem um er að velja. Myndin sýnir hverjar passa best saman.**

ur komin hjá forsætisráðherra.  
Tvö frumvörp, sem hafa áhrif á  
umráðarétt miðhálendis, voru lögð  
fram á þingi fyrir júl. Annars vegar

lagði Páll Pétursson félagsmálaráð-  
herra fram frumvarp um sveitar-  
stjórnarmál, þar sem gert er ráð fyr-  
ir að miðhálendinu og jöklunum

verði skipt upp á milli aðliggjandi  
hreppa. Að sögn Trausta þýðir þetta  
að skipulagsréttur fylgir lögsagnar-  
réttinum. Hann segir óskiljanlegt

**„Stjórnmalamenn ættu að láta skilgreina hverja stefnu fyrir sig, s.s. verndunarleiðina, orkuíðnaðarleiðina og ferðamannaleiðina“**

með öllu, að þrátt fyrir að Alþingi sé ekki búin að samþykkja hugmyndina um að skipta miðhálendinu á milli sveitarfélaganna, sé Skipulag ríkisins búin að hleypa mörgum hreppum og svæðaskipulagsnefndum af stað með skipulagningu.

Hins vegar lagði Davíð Oddsson fram svokallað þjóðendurfrumvarp, sem gerir ráð fyrir því að almenningar og það land sem menn geta ekki sannað rétt sinn á verði eign þjóðarinnar. Þetta frumvarp er mjög vel gert að mati Trausta, sem segir að það fari bil beggja. „Þá er það ekki umhverfisráðherra heldur forsætisráðherra sem fer með þjóðendurnar, sem er gott því hann er ekki fulltrúi eins sérstaks hagsmunahóps. Leyfi forsætisráðherra þarf til að nýta auðlindir til lengra tímabils en árs en sveitarstjórnir geta ráðstafað ýmsu innan þeirra tímamarka. Verði frumvarpið samþykkt sé nauðsynlegt að gera þá breytingu eða fyrirvara að á miðhálendinu fylgi skipulagsrétturinn ekki lögsagnarréttinum. „Þessi frumvörp stangast því á,“ segir Trausti.

sem og fagleg vinnubrögð,“ segir Trausti og vísar hér í rúmlega 300 blaðsíðna fjölrit, sem gefið var út með athugasendum 96 aðila.

Þá segir hann að Stefn Thors skipulagsstjóri hafi að nokkru leyti tekið undir sjónarmið sitt um að öðruvísi mætti hafa staðið að undirbúningi og skipulagsvinnu hálandisins, meðal annars með því að gera fimm ára rannsóknaráætlun sem síðan hefði verið unnið úr. Hafi þetta komið fram á ráðstefnu í september síðastliðnum. „Með ummælum sínum varpar hann í raun ályðgðinni yfir á Alþingi, en það afsaladi sér öllum þessum rétti til fámennrar nefndar eins og ég nefndi áður.“

– *Litur þú svo á að með skipulaginu sé búin að loka á allar breytingar í framtíðinni?*

„Nei, en þegar tekin hefur verið ákvörðun um verndunarsvæði og þau hafa verið vernduð í 1-2 áratugi, er nær útlök að nýta orkuna þar. Tökum til dæmis Skaftafell eða Jökulsárgljúfir. Nú dytti engum í hug að setja þar virkjun. Ákveðin helgi kemur á svæði sem hafa verið vernduð, einkum ef farið yrði að auglýsa miðhálendinu sem stærsta þjóðgarð Evrópu. Mér finnst ekki heldur síðferðilega rétt að núverandi kynslóð geti leyft sér að taka ákvörðunarréttinn af komandi kynslóðum hvað miðhálendið varðar.“

**Ráðherra skipi nýja nefnd**

– *Hvað hefur verið vel gert í skipulagningu miðhálendisins að þínu mati?*

„Ávinningurinn er fyrst og fremst að málið komst á dagskrá, því ekki var lengur hægt að láta reka á reiðanum. Menn byggðu skála hvar sem þeim sýndist, frárennismál voru í ólestri, virkjanasvæði voru ákveðin út frá alltof þröngu sjónarhorni og ekki hafði verið lagt mat á náttúruverndar- og umhverfissjónarmið þegar slíkir staðir voru valdir. Núna þurfum við að leggja þessa tillögu til hlíðar, samþykkja þjóðnýtingarfrumvarpið og síðan þarf forsætisráðherra að skipa nýja nefnd sem dregur upp, helst fyrir aldamótin, mynd af þeim þróunarleiðum sem þjóðinni þjóðast á þessum miklu tímamótum.“

**Okkar gagnrýni barnahjal miðað við annarra**

– *Í heildina felst mikil gagnrýni í bók ykkar Birgís. Hafa einhverjir tekið undir hana með ykkur?*

„Þegar bókinn kom út í haust þótti mörgum, að við værum að skjóta yfir markið. Hún er hins vegar barnahjal þegar athugasemdir ýmissa öflugustu stofnana þjóðarinnar við skipulagstillöguna eru skoðaðar. Þeir sem eiga hagsmuna að gæta fordæma þessa vinnu í bak og fyrir, bæði sem gjörning af hálfu skipulagsyrvalda

# Tandur

**TANDUR** með nýja húsið að Hesthálsi 12

Tandur hf. valdi limtré og Yleiningar frá Limtré hf. vegna gæða, verðs og hægkvæmni. Með því móti getur Tandur komið betur til móts við viðskiptavinina sína með aukinni hægkvæmni í rekstri og bættri þjónustu. Við óskum þeim til hamingju með hægkvæman íslenskan kost.

**Byggingaraðili:**  
Tandur hf.

**Arkitekt:**  
Sigurður Gíslason

**Byggingastjóri:**  
Guðjón Samuélsson

**Framleiðandi:**  
Limtré hf.

**LIMTRÉ HF.**

Limtré hf. - Ármúla 11 - 108 Reykjavík - Sími 568-7202 - Fax 568-7252



## **Skipulag landnotkunar & landnýtingar á Íslandi**

**Málþing á vegum Skipulagsfræðingafélags Íslands og Skipulagsfræðideildar Landbúnaðarháskóla Íslands í Norræna húsinu - 2012**

### **Samræmi Rammaáætlunar og Landsskipulagsstefnu**

*Trausti Valsson PhD Prófessor í skipulagsfræði við Háskóla Íslands*

Tilgangur Rammaáætlunar hinnar nýju er að finna þá kosti sem best henta til virkjunar frá sjónarhóli hagkvæmni og verndunar. Mikil framför varð þegar verndun var tekin inn sem sjálfstætt atriði í landnotkun, meðfram athuguninni á virkjunarkostunum. Faghópur 2 vann að þessu mati. Eftir stendur að það eru fleirri skipulagssjónarmið sem hefðu þurft að vegast á móti þessum atriðum, og nauðsyn hefði verið á að rammi verkefnisins væri landið allt.

Eitt fyrsta skrefið í undirbúningi gerðar Tillögu að Landsskipulagsstefnu 2013-2024 var samantekt yfirlits um stefnu stjórnvalda í einstökum málaflokkum sem varða landnotkun. Viss galli var að Rammaáætlun var ekki komin fram, og hefur síðan tafist í umræðu. Landsskipulagsstefnan gat að vísu stuðst við Orkustefnu fyrir Ísland, skýrslu starfshóps frá 2011.

Höfundur þessa erindis setti fyrstur manna fram hugmyndir um Landsskipulag fyrir um 38 árum. Stórt skref í vinnu hans að mótun þess um hvað Landsskipulag ætti að snúast, var er hann fékk ársstyrk frá Tilgangur Rammaáætlunar hinnar nýju er að finna þá kosti sem best

henta til virkjunar frá sjónarhóli hagkvæmni og verndunar. Mikil framför varð þegar verndun var tekin inn sem sjálfstætt atriði í landnotkun, meðfram athuguninni á virkjunarkostunum. Faghópur 2 vann að þessu mati. Eftir stendur að það eru fleirri skipulagssjónarmið sem hefðu þurft að vegast á móti þessum atriðum, og nauðsyn hefði verið á að rammi verkefnisins væri landið allt.

Eitt fyrsta skrefið í undirbúningi gerðar *Tillögu að Landsskipulagsstefnu 2013-2024* var samantekt yfirlits um stefnu stjórnvalda í einstökum málaflokkum sem varða landnotkun. Viss galli var að Rammaáætlun var ekki komin fram, og hefur síðan tafist í umræðu. Landsskipulagsstefnan

gat að vísu stuðst við Orkustefnu fyrir Ísland, skýrslu starfshóps frá 2011.

Höfundur þessa erindis setti fyrstur manna fram hugmyndir um Landsskipulag fyrir um 38 árum. Stórt skref í vinnu hans að mótun þess um hvað Landsskipulag ætti að snúast, var er hann fékk ársstyrk frá CCMS í Brussel 1979 til að kortleggja byggðaforsendur á Íslandi, bæði þær jákvæðu og þær neikvæðu. Með þetta vann hann áfram í dr. námi sínu í Kaliforníu. Fyrstu niðurstöður komu út í fjölríttinu *Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands*, 1987.

Eftir að erindishöfundur tók við dósentstöðu í HÍ 1988 snérist mörg stúdentaverkefni um þætti Landsskipulagsins. Niðurstöður þeirra nýttust vel við útgáfu fleirri bóka: *Framtíðarsýn: Ísland á 21. öld*, 1991; *Land sem auðlind - Um mótun byggdamynsturs*, 1993; *Við aldahvörf - Staða Íslands í breyttum heimi*, 1995 (með Albert Jónssyni); *Ísland hið nýja*, 1997 (með Birgi Jónssyni); *Vegakerfið og ferðamálin*, 2000; *Skipulag byggðar á Íslandi*, 2002 og *How the World will Change - with Global Warming*, 2006. Auk þessa hefur hann skrifað fjölda greina um Landsskipulag, Byggðastefnu, Byggdamynstur osfrv.

Erindishöfundurinn mun útskýra - á grunni þessarar reynslu sinnar - hvaða galla hann telur á því að móta frumþætti Landsskipulags út frá þeirri aðferð að skipta viðfangsefninu í þrjú hluta og að láta tímarammann ná aðeins til 11 ára. Einnig telur hann að það sé ekki rétt að láta samantekt á nær aðeins stefnumiðum núverandi stjórnvalda vera það sem móti stefnuna um Landsskipulag. Sú stefnumótun sem nú er í gildi, er að mestu mótuð af fyrstu hreinu vinstristjórn á Íslandi, og mikil óánægja með marga þætti þeirrar stefnumótunar, t.d. innan Framsóknar- og Sjálfstæðiflokka. Búast má við mikilli óánægju þeirra þegar Landsskipulagsstefnan verður lögð fram á Alþingi.

Landsskipulag verður að vinnast á þann hátt að sem víðtækust sátt sé um það (líkt og með Stjórnarskrána), og að það setji fram sýn sem ekki er aðeins mótuð af þeim sem eru við stjórnvölinn hverju sinni, heldur sé skematísk sýn til langs tíma, sem sneiði fram hjá öfgum og pólitísku moldviðri líðandi stundar.

Innlent

## **Mikil tækifæri með hálandisvegi norðan Vatnajökuls**

**Svavar Hávarðsson skrifar** 12. nóv. 2013

Mögulegt er að stytta leiðina frá Reykjavík til Egilsstaða um rúmlega 200 kílómetra með hálandisvegi norðan Vatnajökuls. Slíkur vegur fellur vel að því að hann sé lagður í einkaframkvæmd. Gildandi skipulag útilokar hins vegar veginn.

Þetta kom fram í máli *Trausta Valssonar*, prófessors í umhverfis- og byggingafræðideild við Háskóla Íslands, sem fjallaði um Austurland í tilliti til samgangna á atvinnumálaráðstefnu Austurbrúar í síðustu viku. „Fjórðungurinn er allra verst staddur hvað samgöngur varðar,“ sagði Trausti.

### **Öryggismál**

Hann benti á að bæði leiðin um Norðurland og Suðurland til Austurlands hefðu stóra galla; þá ekki síst þjóðvegurinn um Suðurland sem reglulega rofnar vegna náttúruhamfara. Væri nærtækt að nefna að flóð vegna Kötlugoss, sem aðeins er tímaspursmál, mun sópa veginum á tugkílómetra kafla á haf út. Sagan sýnir einnig að gera má ráð fyrir rofi á veginum á 15 ára fresti.

„Þess vegna tel ég að Vatnajökulsvegur, hálandisvegur frá Sprengisandsleið til Austurlands, sé mikilvægur fyrir fjórðunginn sem öryggis- og varaleið. Með gerð Háslóns kom mjög góður vegur hálfleiðina og vantar nú aðeins um 80 kílómetra tengingu þaðan yfir á Sprengisandsleið. Vegurinn myndi stytta leiðina frá Reykjavík til Egilsstaða um meira en 200 kílómetra.“

### **Einkaframkvæmd**

Vegna hinnar miklu styttingar væri auðvelt, að mati Trausta, að klára veginn í einkaframkvæmd því vegtollur mætti vera allnokkur vegna sparnaðar ferðamannsins við styttinguna. „Þegar þessi vegur væri kominn myndi innlendum og erlendum ferðamönnum frá suðvesturhorninu til Austurlands fjölga geysilega, meðal annars vegna möguleika á mörgum nýjum hringleiðum,“ sagði Trausti og bætti við að yrði vegurinn lagður í einkaframkvæmd myndi það í engu skipta um aðra uppbyggingu samgangna á Austurlandi, eins og heimamenn óttuðust þegar hugmyndin kom fyrst fram.

„Stærsta skrefið til að þetta komist á dagskrá hér eru samtök um það að stofna hliðstætt fyrirtæki eins og Spöl vegna Hvalfjarðarganga. Þar réði úrslitum að heimamenn stofnuðu fyrirtækið, en ef Austlendingar fara að gera úr þessu mikinn ágreining þá verður ekkert úr neinu.“

### **Skipulagsmálin**

Trausti benti hins vegar á að í samræmdri Samgönguáætlun eru fjórir hálandisvegir gerðir að stofnvegum í vegakerfinu, eins og hringvegurinn er. Enginn slíkur stofnvegur væri hins vegar sýndur til Austurlands, vegna þess að svæðisskipulag gerir ekki ráð fyrir honum.

Árið 2015 fellur svæðisskipulagið úr gildi. Vegna þess er í svokallaðri landsskipulagsstefnu sett fram hugmynd sem ætlað er að framlengja líftíma skipulags miðhálandisins. „Tillagan, komst, sem betur fer, ekki til umræðu né afgreiðslu fyrir lok síðasta þings. Nú er bara að vona að nýr umhverfisráðherra leggi ekki tillöguna fyrir að nýju, því það myndi gera mjög erfitt að fá veg norðan Vatnajökuls samþykktan,“ sagði Trausti.

### **Hálandisvegur norðan Vatnajökuls**

Fréttablaðið greindi í sumar frá áætlunum hóps [Hálandisvegur ehf.] sem undirbýr

hálandisveg norðan Vatnajökuls í einkaframkvæmd. Vegurinn á að ná frá Nýjadal á Þjórsársvæðinu að sunnanverðu og að Kárahnjúkum að austanverðu. Tæplega 40 kílómetra leggur yrði einnig norður í land, til dæmis að Svartárkoti í Bárðardal. Vegurinn gæti verið tilbúinn á fimm til sex árum. Áætlaður kostnaður er 5 til 5,5 milljarðar króna. Þessi upphæð fáiist til baka á átta til tíu árum.

### Ríkisstjórnin kanni hálandisvegi

Fyrr í þessum mánuði var lögð fram á Alþingi tillaga til þingsályktunar um uppbyggða vegi um hálandið. Þau Haraldur Einarsson og Jóhanna María Sigmundsdóttir, Framsóknarflokkki, auk Vilhjálmur Árnasonar, Sjálfstæðisflokkki, eru flutningsmenn tillögunnar.

Tillagan fjallar um að ríkisstjórnin standi fyrir því að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að hálandisvegir landsins verði bættir og lagfærðir. Gerð verði forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, m.a. áhrif á ferðaþjónustu, byggðapróun, öryggi og á tækifæri á norðurslóðum.

Í greinargerð segir að hálandisvegir hafi verið í niðurníðslu undanfarin ár og flokkist frekar sem slóðar en vegir. Af þessum sökum verði þeir ófærir fyrr en skyldi og séu auk þess hættulegri en ella.

Þar segir að uppbyggðir hálandisvegir hafi gríðarleg áhrif á ferðaþjónustu og muni án efa dreifa vaxandi fjölda ferðamanna, jafnt erlendra sem innlendra, betur um landið en nú er. Bættir hálandisvegir séu líklegir til að lengja ferðamannatímabilið á þeim stöðum þar sem aukning ferðamanna er minnst.



# **Fréttir Sunnlendinga sunnlenska.is**

## **Fréttir**

### **Trausti kynnir „Mótun framtíðar“**

20. nóvember 2015 *á Trýggvasvaskála, Selfossi*

Trausti er þekktur fyrir að hafa sett fram mjög frumlegar og djarfar hugmyndir, t.d. um flugvöll á Lönguskerjum, Sundabraut fyrir framan byggðina í NA-hluta Reykjavíkur. En einna þekktastur er hann fyrir hálendisvegi til að stytta verulega leiðir á milli landshluta þar á meðal hinar fornu leiðir um Sprengisand og Kjalveg.

Trausti mun sérstaklega fjalla um mikilvægi Kjalvegar og sýna vídeómyndir máli sínu til stuðnings. Í tilkynningu frá Trausta segir að bættur Kjalvegur sé mjög mikilvægur fyrir aukið samstarf Sunnlendinga og Norðlendinga í

framtíðinni og hafi mikla þýðingu fyrir íslenska sem erlenda ferðamenn.

**Guðni Ágústsson**, fyrrverandi alþingismaður og landbúnaðarráðherra, mun stýra fundinum.

Allir velkomnir

# Vegir í einkaframkvæmd

<http://www.malefnin.com/ib/topic/96718-vegir-i-einkaframkvaemd/#comment-1086526>

**Vinni: Posted 6 Febrúar, 2007**

Nú er talað um að eitthvað félag leggi heilsársveg yfir Kjöl, og það þá væntanlega í einkaframkvæmd. Við þessar hugmyndir vakna ótal spurningar sú fyrsta gæti t.d verið - hvað ætla þeir að greiða í leigu fyrir vegstæðið, og hvað ætla þeir að greiða í bætur fyrir náttúruspjöll?

Eða stendur til að færa þeim leikvöll fyrir sitt áhættufé algerlega án endurgreiðslu?

Annað dæmi og engu betra er sú merkilega hugmynd að tvöfalda þjóðveg 1 milli Reykjavíkur og Selfoss og það í einkaframkvæmd. Ég sé ekki betur en að með því fyrirkomulagi sé verið að pota viðbótar millilið inn í framkvæmdina sem þarf örugglega sína ávöxtun og eykur bara kostnaðinn við framkvæmdina. Eða hvernig sjá málverjar þetta fyrir sér, stendur til að einkavæða þjóðveg 1 milli RVK og SELF og rukka veggjöld til að standa undir framkvæmdinni?

Ef ég man rétt var talið að þessi tvöföldun "rúmaðist ekki á vegaáætlun" og því var horft til einkaframkvæmdar, sem er líklega umorðun á því að láta einkafyrirtæki taka lánin, en ríkið skuli síðan borga þau - tvisvar líklega.

Hver er ávinningurinn af þessum hugmyndum fyrir skattgreiðendur?

Áður en menn missa sig í hagkvæmni einkaframfatsins þá er rétt að minna á að framkvæmdir af þessu tagi eru einatt boðnar út.

**Zyklus: Posted 6 Febrúar, 2007**

Ef einkaaðilar hafa áhuga á að leggja veg yfir Kjöl og stytta þar með vegalengdina á milli Akureyrar og Reykjavíkur er það bara hið besta mál.

Jafnvel þótt það þýði að maður þurfi að greiða veggjald. Ef maður er ekki tilbúinn að greiða veggjaldið hefur maður alltaf val um að fara hina leiðina.

Hér er bara verið að koma með annan möguleika sem fólk getur valið sér að nýta og er það bara mjög gott mál.

Á meðan að það er val á milli leiða er þetta bara jákvætt.

Hins vegar ef allir vegir væru í einkaeigu og eigendur gætu sett upp himinhátt verð því neytendur hefðu ekki um aðra valkosti að velja þá værum við komin í slæm mál.

Ríkið verður að sjálfsgöðu að halda úti góðu vegakerfi en það er alltaf jákvætt að fá fleiri möguleika og ef fólk vill geta nýtt sér vegi sem eru í einkaeign er það auðvitað ekkert nema sjálfsagt að gefa fólkinu það val.

### **Fleebah: Posted 6 Febrúar, 2007**

☑ Vinni said: ...hvað ætla þeir að greiða í leigu fyrir vegstæðið, og hvað ætla þeir að greiða í bætur fyrir náttúruspjöll?

Hvað greiðir ríkið í leigu fyrir vegstæði? Hvað greiðir ríkið fyrir náttúruspjöll? Af hverju eiga einkaaðilar að lúta miklu strangari reglum en ríkið fyrir sama verk? Ertu ekki að ýja að því hér?

Annars er ekkert að svona framkvæmdum. Fyrir það fyrsta er ég orðinn dauðleiður á Þjóðvegi 1 til Akureyrar (fer þangað reglulega) og í annan stað er þetta einkaframtak, ef af verður, merki um getuleysi Sturlu Böðvarssonar. Alveg eins og Hvalfjarðargöngin eru minnisvarði um sama getuleysi. Og ekki var skortur á bölmóðsröddum þegar það verk fór af stað. Er einhver að sýta það verk í dag? Held ekki....