

Formáli fyrir „Vegakerfið og ferðamálin“ (2000)

Saga vega á Íslandi er ekki ýkja löng. Með nokkrum rétti má segja að hún fylgi þeirri öld, sem nú er að ljúka. Minna má á að ekki er nema aldarfjórðungur síðan hringvegur um landið opnaðist.

Þrátt fyrir vegleysi fyrri alda voru ferðalög innanlands allmikil. Kom þar ýmislegt til, svo sem atvinnuhættir með ferðum í ver og kaupamennsku, verslunarferðir, búferlaflutningar að ógleymdum ferðum til þings. Líklega má telja þjóðina ferðaglaða, ef vöntun á vegum og brúm er höfð í huga.

Ferðapjónusta sem atvinnugrein er þó ung að árum, en hefur verið í mjög örurum vexti hin síðustu ár. Lítur út fyrir að svo verði áfram og hún verði innan skamms ein af hinum sterku stöðum atvinnulífsins.

Flestar atvinnugreinar eru háðar vegasamgöngum. Engin þó meira en ferðapjónustan, en hún á allt sitt undir nothæfum vegum. Í samræmi við þetta er dreifing ferðapjónustunnar um landið mikil og hún er byggðavænni en margar aðrar greinar.

Ferðamennska er þó ekki bara atvinnugrein. Hin hlið hennar er einnig mjög mikilvæg, en hún er sú að ferðalangurinn kynnist landi, sögu og fólki, og þessir þættir verði hluti af honum sjálfum. Nú um stundir er mikið rætt um aðskilnað dreifbýlis og þéttbýlisins við Faxaflóa. Ég hygg að fátt muni duga betur til að má þau skil út, en ferðalög Íslendinga um land sitt. Þessir þættir snúa þó ekki síður að erlendum ferðalöngum. Dvergvoxin þjóð í stórum heimi á enda mikið undir því að afla skilnings og auka þekkingu annarra þjóða á högum sínum, og það verður ekki betur gert en með heimsóknum ferðamanna.

Í ljósi þessa er mikill fengur að því framtaki Trausta Valssonar að skrifa bók þá, sem hér birtist um vegakerfið og ferðamálin. Höfundurinn er kunnur að því að taka umfjöllunarefni sín ferskum tókum, og setja fram nýjar og oft ögrandi hugmyndir um framtíðina. Vegagerðin hefur lagt höfundinum nokkurt lið við að koma bókinni út. Það er trú mín að hún muni reynast farsælt framlag til þeirrar umræðu, sem fara þarf fram um stefnumótun í ferða- og samgöngumálum.

Helgi Hallgrímsson
vegamálastjóri

Komin er út bókin *Vegakerfið og ferðamálin* eftir Trausta Valsson, skipulagsfræðing.

Bókin er unnin með styrk frá Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar, en einnig hefur höfundurinn notið ráðgjafar ýmissa starfsmanna Vegagerðarinnar.

Bókarhöfundur hafði þó algert frelsi í efnistöðum og ályktunum, en tilgangurinn með bókinni er ekki síst sá, að gefa fræðimanni kost á að setja fram niðurstöðu áralangrar vinnu sinnar, án þess að þurfa að taka tillit til ákveðinna sjónarmiða eða hagsmuna.

Í bókinni er fjöldi korta sem Trausti og nemendur hans í Háskóla Íslands hafa gert. Eru þetta annars vegar kort þar sem skilgreindar eru ýmist bestu eða lökustu aðstæður í landinu.

Trausti færir að því rök að þróun ferðaþjónustunnar sé svo háð möguleikum til samgangna - og þá einkum samgangna á vegum - að landsskipulag vegakerfisins og ferðamála verði að vinnast sem ein heild.

Bókin verður tekin inn í vinnu að Samgönguáætlun fyrir framtíðina.

Bókin, sem er 120 bls, fæst hjá

Vegagerðinni og kostar 800 krónur

LANDMANNALAUGAR

<http://www.landmannalaugar.info/Pages/Leseftni.htm>

Trausti Valsson, 2000.

Vegakerfið og ferðamálin

Bók stútfull af spennandi pælingum og kortum (stundum kannski tengdara teikniborðum en veruleika) um vegakerfið og ferðamálin. Margar þessara hugmynda lúta að hálendinu og þó að Sprengisandur sé höfundi hugleiknastúr, þá snertir það mál einnig samgöngur á Fjallabakssvæðinu.

Endurbættur Kjalvegur:
Framför í ferðapjónustu og styrking byggða

Málþing haldið á Hótel Sögu, salur: Hekla, 2. hæð, norður, 23. maí 2013
Frá 10:00 til 14:00 – Hádegishlé: 12:00 til 12:50

Fundarstjóri: Guðni Ágústsson, fv. ráðherra

Dagskrá: (*Erindaheiti og tímasetningar geta breyst - Fyrirspurnir eftir erindi, ca. 2 mín.*)

- 10:00 – 10:05 Málþingið sett: Guðmundur Þorsteinsson, kennari
- 10:05 – 10:15 Ávarp nýs innanríkisráðherra (*Óvíst hvort hann hefur verið tilnefndur*)
- 10:15 – 10:25 Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri:
Kjalvegur – Stofnvegur í samgönguáætlun
- 10:25 – 10:40 Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræði við HÍ:
Hálendisvegirnir: Ávinningur í ferðapjónustu og byggðamálum
- 10:40 – 10:50 Óskar Bergsson, f.v. form. samvinnunefndar miðhálendis
Kjalvegur samkvæmt svæðisskipulagi
- 10:50 – 11:00 Drífa Kristjánsdóttir, oddviti Bláskógabyggðar:
Uppbyggðir vegir þýða opnun í átta mánuði
- 11:00 – 11:10 Þóroddur Bjarnason, prófessor við HA og form. stj. Byggðastofnunar:
Suðnordurland og þjóðleiðin um Kjöl
- 11:10 – 11:20 Ásborg Arnþórsdóttir, ferðamálafltr. uppsveita Árn:
Ávinningur ferðamála á Suðurlandi af Kjalvegi
- 11:20 – 11:30 Guðm. Karl Jónsson, framkv.stj. Hlíðarfjalls:
Bættir hálendisvegir: Aukin ferðapjónusta á Akureyri

- 11:30 – 11:40 Gunnar Valur Sveinsson, Samtök ferðapjónustunnar:
Ferðapjónustan og hálendisvegirnir
- 11:40 – 11:55 Herbert Hauksson, fjármálastj. Mountaineers of Iceland:
Aðkoman að Skálpanesi frá Kjalvegi
- 12:00 – 12:50 Hádegisverður – Skyr og smurt brauð í boði MS**
- 12:50 – 13:00 Svanur Bjarnason, umdæmisverkfr. Vg á Suðurlandi:
Valkostir í endurbótum á Kjalvegi
- 13:00 – 13:10 Þórunna Pálsdóttir, veðurfræðingur á Veðurstofunni:
Einkenni veðurs á Kili
- 13:10 – 13:20 Gunnar Guðjónsson, framkv.stj. Hveravallafélagsins:
Rekstur ferðapjónustu við Kjalveg
- 13:20 – 13:30 Óskar Stefánsson, framkv.stj. Sterna,
Sjónarmið fólksflutningafyrirtækis
- 13:30 – 14:00 Pallborð: Fundarstjóri gerir samantekt og opnar fyrir umræður í
pallborði og fyrirspurnir úr sal (Hluti frummælenda situr í pallborði)

14:00 Málþinginu slitið

Kaffiveitingar og umræður eftir málþingið

Málþingið er ókeypis og opið öllu áhugafólki opið. Skyr með rjóma og smurt brauð er í hádeginu í boði MS.

Hafið samband við Trausta Valsson um atriði er varða dagskrána: tv@hi.is

GSM 863 13 39.

Til: nefnasvid@althingi.is

143. löggjafarþing 2013–2014.

Þingskjal 17 — 17. mál.

Umsögn Umhverfis- og byggingarverkfræðideildar Háskóla Íslands um „Tillögu til þingsályktunar um uppbyggðá vegi um hálendið“

Flm.: Haraldur Einarsson, Jóhanna María Sigmundsdóttir, Vilhjálmur Árnason

Inngangur

Umhverfis- og byggingarverkfræðideild HÍ (UB) er sú deild innan Háskólans sem kennir og stundar rannsóknir á mannvirkjagerð og umhverfisáhrifum þeirra. Margar þessara framkvæmda ná til mjög stórra svæða, eins og t.d. vegakerfis landsins alls. Prófessor deildarinnar í samgönguverkfræði er dr. Guðmundur Freyr Úlfarsson, og dr. Sigurður Erlingsson er prófessor í tækniatriðum er varðar vegi.

Vegaframkvæmdir á hálendi hafa til þessa mjög komið til vegna virkjana- og línuframkvæmda. Þannig hefur Landsvirkjun (LV) t.d. lagt mjög mikið af vegum og eru sumir þeirra góðvegir en aðrir lakir, eins og t.d. línuvegir sem eru lagðir í línustæðum svo hægt sé að leggja línurnar (Aðallínurnar leggur Landsnet í dag). Af góðvegum má nefna veginn neðan úr Húnavatnssýslum upp að Blöndulóni og langt suður á Kjöl. Vantar nú aðeins um 100 km að Kjalvegi verði lokið.

Vegna virkjana á Þjórsársvæðinu hefur LV einnig lagt marga vegi og nær t.d. Kvislaveituvegur nánast upp að Hofsjökli. Vantar hér aðeins 101 km að ljúka Sprengisandsvegi þessa leið, að Mýri efsta bæ í Bárðardal. Austanmegin á Sprengisandi liggur vegur líka norður, langleiðina að Nýjadal við Tungnafellsjökul (vantar um 20 km þangað). Frá Nýjadal til Svartárkots, syðsta bæ í Mývatnssveit, þyrfti aðeins um 86 km veg til að ljúka Sprengisandsvegi þessa leið, og tengja þannig Suðurland og Mývatnssveit beint.

Vegna Kárahnjúkavirkjunar var lagður góðvegur neðan af Héraði og upp að Háslóni. Þetta er um helmingur Vatnajökulsvegur, og vantar nú aðeins um 86 km til að Vatnajökulsvegur nái út á Sprengisandsveg móts við Þríhyrning. Um mögulega lagningu þess hluta Vatnajökulsvegur sem enn vantar í einkaframkvæmd, hefur félagið Hálendisvegur ehf, á Austurlandi, fjallað [38]. Benda má á að fjórir hálendisvegir eru stofnvegir í samgönguáætlun: Kaldidalur (niður í Borgarfjörð), Kjalvegur, Sprengisandsvegur og Fjallabaksleið nyrðri.

Kennari deildarinnar í skipulagsfræðum, dr. Trausti Valsson prófessor (TV), setti fyrstur manna fram tillögu um landsskipulag þar sem kerfi hálendisvega er veigamikill þáttur. Hafa í hans umsjón verið fjölmörg stúdentaverkefni um þessi mál, þar af nokkur lokaverkefni. Samvinna um þjóðhagslega hagkvæmni hefur einkum verið við Hagfræðideild HÍ. Ýmsir aðrir kennarar deildar hafa komið að t.d. jarðfræði og mati á umhverfisáhrifum hálendisvegaverkefna og má þar nefna Birgi Jónsson, sem er dósent í jarðverkfræði við deildina.

Um vinnu deildarmanna (sem er einkum hefur verið unnin eða stjórnað af Trausta Valssyni) að ýmsu því er tengist hálendisvegum og þýðingu þeirra, er vísað til heimildaskrár aftast í skjalinu. Er þetta gert því óraunhæft er að endurtaka hin viðamiklu gögn og rök í þessum heimildum í stuttri umsögn um fyrirbyggjandi þingsályktun, en heimildaskráin veitir þingmönnum hinsvegar auðveldan aðgang að þessum gögnum.

Umsagnir um atriði sem kom fram í *Greinargerð þingsályktunartillögunnar*

- 1) Í greinargerðinni segir t.d.: „Fornir hálendisvegir hafa þó verið í niðurníðslu undanfarin ár og flokkast frekar sem slóðar en vegir. Af þessum sökum verða þeir ófærir fyrr en skyldi og eru auk þess hættulegri en ella. Það er ekki í neinum takti við markmið ferðaþjónustunnar. Lélegir vegir geta valdið skemmdum á bilum, óþægindum ferðafólks og jafnvel slysum“. Vorið 2013 var haldin ráðstefna um þetta er varðar Kjalveg í góðri samvinnu við hagsmunaaðila, að frumkvæði TV og Guðna Ágústssonar fv. ráðherra (Sjá heimildaskrá). Hér komu fram miklar áhyggjur Vegagerðarinnar og ferðaþjónustuaðila, sem væntanlega verða útskýrðar í umsögnum þeirra um þingsályktunartillöguna [32] [33].

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Ferðaþjónusta*

- 2) Í textanum segir fyrst: „Uppbyggðir hálendisvegir hafa gríðarleg áhrif á ferðaþjónustu og munu án efa dreifa vaxandi fjölda ferðamanna, jafnt erlendra sem innlendra, betur um landið en nú er... Bættir hálendisvegir eru líklegir til að lengja ferðamannatímabilið á þeim stöðum þar sem aukning ferðamanna er minnst“. Um þetta fjallaði m.a. TV í ráðstefnu á Hallormsstað í nóv. 2013 [34]. Sjá líka [13] bls. 70-71.
- 3) „Einnig ættu allir að fá möguleika á að njóta fegurðar hálendisins án þess að þurfa að koma sér upp sérútbúnum tækjum til slíkra ferða. Þar að auki greiða betri vegir fyrir aðgengi fatlaðra að landsvæðunum og gera ferðaþjónustunni betur kleift að sinna þeim markhópi.“ Skrif kennara og nemenda innan deildarinnar hafa oft lagt áherslu á þetta.

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Byggðastefna*

- 4) „Hringvegurinn yrði þá ekki eina greiðfæra leiðin heldur opnuðust fleiri möguleikar með styttri hringleiðum sem gætu hentað fleirum, bæði einstaklingum og ferðaþjónustuaðilum.“ Um þetta er einkum fjallað í bókinni *Vegakerfið og ferðamálin*, 2000 [13] bls. 108-109. Bókin var gefin út af Vegagerðinni og fæst þar ókeypis.
- 5) „Mikil tækifæri felast í hlýnun hafnsins á norðurslóðum, t.d. ný fiskimið og opnun siglingaleiða..... Góðar samgöngur um hálendið gætu þar skipt sköpum um hvort markmið um nýtingu tækifæra gætu náðst á réttum tíma.“ Um þetta er einkum fjallað í bókinni *How the World will Change – with Global Warming*, 2006 [15]. Um fiskflutninga má lesa í "Ísland getur orðið einn fiskmarkaður með góðu vegakerfi" [23].

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Aukið öryggi og umhverfismál*

- 6) „Með boðlegu vegakerfi yfir hálendið styttest ýmsar vegalengdir landshorna á milli sem ætti að draga úr notkun jarðefnaeldsneytis.“ Þetta er svo augljóst að það þarfnast ekki rökstuðnings.

- 7) „Sömuleiðis mundu hálendisvegir styrkja vegakerfið gagnvart náttúruvá“. Um þetta er einkum fjallað í bókinni *Vegakerfið og ferðamálin*, 2000 [13], bls. 39-44.
- 8) „Endurbætur á hálendisvegum munu hafa einhver umhverfisáhrif en til þess er að líta að markmiðið er að stýra umferðinni og halda henni á vegum þannig að umferðin valdi sem minnstu raski.“ Um þetta er einkum fjallað í verkefnum í námskeiðinu Mat á umhverfisáhrifum í UB deild við HÍ.

Umsagnir um nokkur atriði sem koma fram í kaflanum *Undirbúningsvinna og stuðningur*

- 9) „Mikil rannsóknarvinna hefur farið fram af hálfu einkaaðila og Vegagerðarinnar um áhrif bættra samgangna um hálendið.“ Sjá heimildaskrá aftast.
- 10) „Útlit er fyrir að stuðningur við uppbyggingu hálendisvega sé mikill, sérstaklega sunnanlands og norðan, og fari vaxandi með auknu streymi ferðamanna til landsins“. Þetta kom t.d. fram á ráðstefnunni Austurland auðlindanna sem haldin var á Hallormsstað 3-4. nóv. 2013 [35], en þar flutti TV erindi um áhrif Vatnajökulsveggar til að auka streymi ferðamanna til Austurlands [36] og Birgir Jónsson erindi um að nátturuhamfarir hefðu rofið Hringveginn sunnan jökla á 15 ára fresti á sl. 110 árum [37]. Nú er beðið eftir Kötlugosi sem mundi rjúfa hringveginn í langan tíma. Hér væri Vatnajökulsvegur (sem stytta leiðina Rvk-Egilsstaðir um 200 km), mjög mikilvæg varaleið. Hún mundi mjög draga úr einangrun Austurlands og tryggja að hringflæði ferðamennsku um landið mundi ekki stöðvast.

20. desember 2013

**Fyrir hönd Umhverfis- og byggingarverkfræðideildar HÍ
Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræðum**

Úr verkefnaskrá TV (Er að hluta á ensku, því heimildaskrá hans er að mestu á ensku)

Seta í nefndum:

- [1] Member, Committee on Selecting Highland-Routes, Ministry of Transportation, 6. 1988-9. 1988.
- [2] Member, Committee on The Future of Transportation in Urban Areas, Ministry of Transportation, 8. 1990-11. 1990.
- [3] "Framtíðarsýn samstarfshóps um samgöngur" ("Future Vision of a Committee on Transportation" Till 2030). Ministry of Transportation. April 2001. 12 pp.

Ráðgjöf:

- [4] Advisor, planning of a conference on Highland-roads in Egilsstaðir, 1988.
- [5] Advisor, "Highland-roads", a bill at the Icelandic Parliament, 1988.
- [6] Member, Committee to Prepare a Conference on "Highland-roads of the Future", at the Association of Icelandic Engineers, 1988.
- [7] Member, Committee to Prepare a Conference on "Highland-roads of the Future", for the Ministry of Transportation, 1995-6.

Þær bækur TV sem fjalla að hluta um málið:

- [8] *Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands*, 1987
(An Idea on the First Iceland-Plan)
- [9] *Framtíðarsýn: Ísland á 21. öld*, 1991
(A Vision for Iceland in the 21st Century)

3 ÖRSAGA SAMGÖNGUKERFIS Á ÍSLANDI

Þessi kafli er að mestu endursögn sama efnis í doktorsritgerð höfundar (Vífill Karlsson, 2012). Erfiðar landfræðilegar aðstæður (Trausti Valsson, 2002, p. 65) og sfbreytilegt veður hefur gert ferðalöngum erfitt fyrir á Íslandi hvort sem á landi eða sjó. Landleiðina ferðaðist almenningur mestmegnis fótgangandi eða ríðandi frá landnámi fram á 20. öldina eftir stígum þar sem engar almennilegar götur voru² og ár og lækir óbrúaðir. Þess vegna var oft auðveldara að sigla og sjórinn því stundum kallaður þjóðvegur landsins. Á Íslandi voru bátar hins vegar frekar litlir, eftir því sem frá leið landnámsöld, aðallega notaðir til fiskveiða á grunnslóð. Í upphafi 20. aldarinnar voru eingöngu manngerðar hafnir³ á Flatey á Breiðafirði, í Hafnarfirði og á Ísafirði. Þess vegna þurftu stærri skip að liggja fyrir opnu hafi á öðrum stöðum og litlir bátar notaðir til að ferja farm og farþega í land.

Tafla 1. Samgöngukerfið á Íslandi 1900–2006.

Heimild: Hagstofa Íslands, Vegagerðin, Vita- og hafnarmálastofnunin, Flugmálastjórn Íslands.

Ár	1900	1925	1950	1990	2006
Heildarlengd vega, kílómetrar ^{a)}	-	612	6.742 ^{b)}	11.381	11.178 ^{c)}
Bundið slitlag, kílómetrar	0	0	5	2.136	4.397
Veggöng, kílómetrar	0	0	0	5	27
Veggöng, fjöldi	0	0	1	4	8
Brýr, fjöldi	29 ^{d)}	-	446	1.468	1.250
Hafnir, fjöldi	3	4 ^{e)}	68 ^{f)}	71	73
Flugvellir, fjöldi	0	0	14	147 ^{g)}	101 ^{h)}
Vitar, fjöldi ⁱ⁾	6	17	65	228	-
Siglingavitar, fjöldi ^{j)}	3	17	85	151	-

a) Ekki vegir í þéttbýli: defined as national roads and county roads from 1937 to 1993 and as major, collector and county roads after 1994. b) Árið 1947. c) Metin stærð byggð á flokkun frá 1937. Talan er 10.461 ef stuðst er við flokkun frá 1994. d) Eingöngu brýr yfir stórar ár og á milli þéttbýliskjarna (Þórðarson, 2007). e) Metin tala byggð á (Sveinsson, 2009). f) Árið 1958. g) Ártal þessarar tölur er áætlað. 41 flugvelli hefur verið lokað síðustu áratugi. h) Árið 2011, bæði skráðir og óskráðir flugvellir. i) Hafnarvitar, bryggjuljós, leiðarljós og hafnardufl með ljósi. j) Ljósavitar, hljóðvitar, radiovitar, ljós- og hljóðdufl.

Í upphafi 20. aldarinnar var vegakerfið frumstætt á Íslandi og fólk fór um það ríðandi eða fótgangandi og sumir vegir báru hestvagna (Vífill Karlsson, 2004; Trausti Valsson, 2002, p. 88). Þá voru 29 brýr byggðar yfir illfærar ár en færstar báru einhvern þunga að ráði. (Vífill Karlsson, 2004; Sveinn Þórðarson, 2007). Þá höfðu sumstaðar verið byggðar bryggjur fyrir sjófarendur og sex vitar. Að auki höfðu þrjú leiðsögutæki (e. navigational aids) verið byggð (Tafla 1).

Á 20. öldinni byggðist og þróaðist skilvirkt samgöngukerfi á Íslandi hratt þrátt fyrir efasemdir ýmissa aðila eins og t.a.m. danskra sérfræðinga (Sveinn Þórðarson, 2007). Eins og í öðrum þróuðum ríkjum var kerfið byggt upp fyrir bíla, flugvélar, vélbáta og skip sem leystu af hesta og árabáta sem öflugustu farartækin. Ný tækni krafðist nýs samgöngukerfis – fyrst hafna og nýrra vega og síðan flugvalla og betri vega. Áhersla var því á byggingu nýrra hafna og malarvega á fyrri helmingi 20. aldarinnar en á flugvelli og vegi með slitlagi á seinni helmingi hennar (Tafla 1). Höfn kom fyrst í Reykjavík árið 1917 (Kristján Sveinsson, 2009). Árið 1925, voru eingöngu fjórar hafnir og 17 manngerðar bryggjur á Íslandi (Kristján Sveinsson, 2009).

² Aðallega vegir utan þéttbýlis vegna markmiðs rannsóknarinnar.

³ Höfn er varið skipalægi. Þjónustu- og gríðastaður báta og skipa. Á Íslandi eru hafnir yfirleitt bryggjur sem varðarhafa verið fyrir sjógangi með grófum grjótgardi.

Trausti Valsson, prófessor í skipulagsfræðum við HÍ – 70 ára

Túrisminn er að spilla náttúru og eldri byggð

Trausti fæddist í Reykjavík 7.1. 1946 og ólst þar upp. Hann var auk þess mörg sumur í sveit í Hreppum hjá móðurfólki sínu. Trausti lauk stúdentsprófi frá MR 1967, dipl. ing.

Trausti fæddist í Reykjavík 7.1. 1946 og ólst þar upp. Hann var auk þess mörg sumur í sveit í Hreppum hjá móðurfólki sínu.

Trausti lauk stúdentsprófi frá MR 1967, dipl. ing.-prófi í arkitektúr og skipulagi frá Technische Universität í Berlín 1972 og lauk doktorsnámi í umhverfisskipulagi við University of California í Berkeley 1987.

Trausti var skipulagsfræðingur hjá Þróunarstofnun Reykjavíkurborgar 1972-79 og var verkefnastjóri við skipulagsáætlanir hjá Reykjavíkurborg, m.a. við Grænu byltinguna og gerð aðalskipulags svæðanna norðaustan við Grafarvog.

Vann í einkatíma sínum einnig að hönnun húsa og leiksvæða.

Hann var kennari í hlutastarfi sem dósent við HÍ 1988 og síðan fyrsti prófessor í skipulagi við íslenskan háskóla, verkfræðideild HÍ.

Trausti hefur verið virkur í mótun hugmynda um framtíðina, skipulag og hönnun og frumkvöðull í umræðu um ýmis álitamál í skipulagi, s.s. flugvöll á Lönguskerjum og hálendisvegamál. Þessu hefur hann miðlað með 150 greinum og 13 bókum. Helstu rit hans eru Reykjavík - Vaxtarbroddur: Þróun höfuðborgar, 1986; Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands, 1987; Framtíðarsýn: Ísland á 21. öld, 1991; Land sem auðlind - Um mótun byggðamynsturs, 1993; Við aldahvörf - Staða Íslands í breyttum heimi, 1995 (ásamt Alberti Jónssyni); Ísland hið nýja 1997 (með Birgi Jónssyni); Borg og náttúra - ekki andstæður, heldur samverkandi eining, 1999; Vegakerfið og ferðamálin, 2000; Skipulag byggðar á Íslandi, 2002; Planning in Iceland, 2003; How the World will Change - with Global Warming, 2006, og Mótun framtíðar - Hugmyndir - Skipulag - Hönnun, 2015.

Trausti hefur fengið verðlaun í mörgum samkeppnum og margskonar aðrar viðurkenningar.

Úr frændgarði Trausta Valssonar

[Smellið til að sjá stærri mynd]



Hver eru helstu áhyggjuefnin í skipulagsmálum okkar í dag?

„Það sem ég hef mestar áhyggjur af þessa stundina er að ágangur túrista spilli mjög eftirsóttustu stöðunum okkar í þéttbýli og á landsbyggðinni. Þeir sem ganga harðast fram í hagnaði af túrisma eru í óðaönn að ganga á sögu og sérkenni Miðbæjar Reykjavíkur og nágrennis. Þar er verið að byggja stór hótél með alþjóðlegu yfirbragði, gömlu húsin hverfa á sama tíma og gömul og gróin fyrirtæki víkja fyrir stórmörkuðum og skyndibitastöðum. Eins eru vinsælir staðir á landsbyggðinni að breytast í moldarsvað. Mótsögnin felst í því að stórfyrirtæki í ferðamennsku eru að ganga á þá mikilvægu auðlind sem er forsenda túrismans og vinna gegn eigin atvinnugrein.

Forsætisráðherrann okkar hefur bent á þetta í skynsamlegum greinum og við þurfum að spyrna við fótum því þetta er rányrkja á landi okkar og sögu.“

Fjölskylda

Fyrirv. eiginkona Trausta er Fríður Ólafsdóttir, f. 9.6. 1946, fatahönnuður og dósent við HÍ.

Dóttir Trausta og Fríðar er Hrönn Traustadóttir, f. 4.10. 1966, fatahönnuður á Selfossi, en maður hennar er Tómas Jónsson rafmagnsfræðingur og eru börn þeirra Kristófer, f. 1994, og Harpa, f. 2008.

Fyrirverandi sambýliskona Trausta er Steinunn Sigurðardóttir, f. 26.8. 1950, rithöfundur.

Dóttir Trausta og Steinunnar er Tinna Traustadóttir, f. 3.4. 1974, lyfjafræðingur í Reykjavík, en maður hennar er Ólafur Þorvaldsson læknir og eru börn þeirra Brimar, f. 2002, og Edda, f. 2014.

Foreldrar Trausta eru Gróa J. Guðjónsdóttir, f. 31.8. 1913, d. 13.3. 1982, húsfreyja í Reykjavík, og Valur Lárusson, f. 30.7. 1917, d. 28.10. 1976, skrifstofumaður, Reykjavík.

Landsaðgangur | hvar.is
AÐ RAFRÆNUM ÁSKRIFTUM