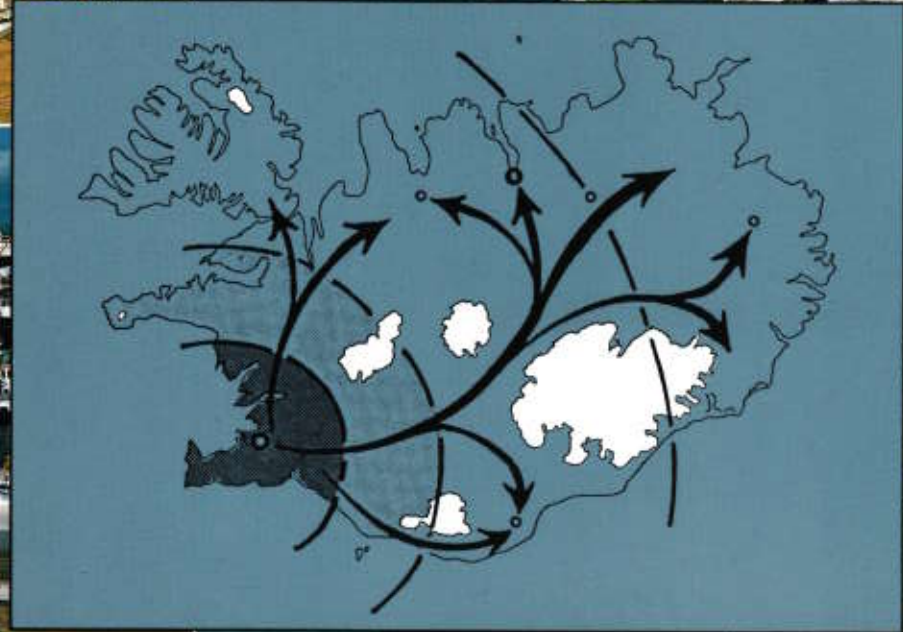


TRAUSTI VALSSON



Framtíðarsýn

ÍSLAND Á 21. ÖLD



FJOLVA UTGAFA

RAUNSÆ FRAMTÍÐARSÝN studd skynsemi og sterkum rökum

Um aldamót er tækifæri til að líta yfir farinn veg, — og þá einnig til að skyggjast fram á við.

Nú er stuttur tími þar til 21. öldin gengur í garð og kynnir Trausti Valsson hér í bókinni margra ára starf sitt að framtíðarskipulagi Íslands.

Framtíðarsýn hans byggir á þeim möguleikum, sem hin nýja heimsmynd „hreinleikans“ færir okkur upp í hendurnar í okkar fagra og lítt mengaða landi.

Á komandi öld mun stöðugt aukast ásókn annarra þjóða eftir þessum sérstöku gæðum og einnig þörf landsmanna sjálfra á auknum ferðalögum og tvöfaldri búsetu.

En til þess að svo geti orðið þarf að framkvæma byltingu í vegamálum, m.a. með lagningu hálendisvega, sem munu veita straumi lífsmagns norður og austur um land.

Í lok bókarinnar er svo dregin upp framtíðarsýn um að uppi á hálendinu rísi þjónustumiðstöð, sem ætti sér tæpast aðra hliðstæðu í heiminum.

TILEINKUN:

Höfundurinn tileinkar bókina
dætrum sínum
Hrönn og Tinnu
og öðru 21. aldar fólki á Íslandi

RITSKRÁ HÖFUNDAR

Greinar um skipulags- og borgarmál.
Útgáfa höfundar, Rvk 1978.

Greinar um skipulags- og borgarmál II.
Útgáfa höfundar, Rvk 1982.

Reykjavík — Vaxtarbroddur, þróun
höfuðborgar. Fjölvaútgáfa 1986.

Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands
(byggt á könnun á helstu byggðaforsendum
á Íslandi). 1987.

A Theory of Integration for Design and
Planning Based on the Concept of Comple-
mentarity. Doktorsritgerð. University of
California, Berkeley 1987.

Ritgerðir um
-Arkitektúr
-Umhverfishönnun
-Íslandsskipulag
Útgáfa höfundarins, Rvk 1991

Fjölvaútgáfan Reykjavík 1991

© Trausti Valsson

Ritvinnsla: Macintosh

Kápuvinnsla: Korpus

Prentun: G. Ben. Prentstofa

Bókband: Arnarfell

Efnisyfirlit

Helstu myndir	4
1 Þróun hugmynda um skipulag	5
2 Ný heimsmynd í mótun	13
3 Ný ráð gegn byggðavanda	21
4 Þjónustukerfi landsins	29
5 Lífsmagn streymir um vegina	37
6 Lífsmagn streymir út á land	45
7 Fjarlægðahringinn verður að rjúfa	53
8 Ný stefna í samgöngumálum	61
9 Mikilvægi hálendisveganna	69
10 Ávinningur í ferðamálum	77
11 Að nýta umsvifin á hálendinu	85
12 Draumur um alþjóðlega miðstöð	93
Útdráttur	101
English Summary	106
Atriðisorð	107
Heimildir	108

TRAUSTI VALSSON

FRAMTÍÐARSÝN
ÍSLAND Á 21. ÖLD

Helstu myndir

(Sé annars ekki getið eru þær unnar af bókarhöfundi)

Skipulagsmál á Norðurlöndum	6	Magn umferðar á vegum	38
(Planlægning í Norden. Kaj Lemberg)		(Vegamál 3- 4/ 1990)	
Jarðhitasvæði á Íslandi	7	Flokkun þjóðvega og sýsluvega	40
		(Vegagerð ríkisins, 1987)	
Áhættugreining jarðhitasvæða	10	Byggðakerfið á SV-landi	48
Hálendisvegakerfið	11	Raunveruleg stærð Íslands	54
Þróun þjóðartekna	14	Fjarlægðarhringir út frá Reykjavík	55
(Ísland 2000. Ágúst Valfells)			
Hagnýtanleg jarðefni	16	Atriði sem tefja umferð	56
(Þórólfur Hafstað, 1981)		(Helga Stefánsdóttir, 1990)	
Útivistarsvæði á landinu	17	Fækkun á landsbyggðinni	62
(Gísli Gíslason og Einar Sæmundsen, 1986)		(Byggðastofnun, 1990)	
Þróun íbúafjölda og stig þéttbýlis	22	Hugmynd að fyrsta Íslandsskipulagi	64
(Fjármálatíðindi 1/1988. Valdimar Kristinsson)			
Snjóalög á Íslandi	26	Hálendisleiðir til forna	70
(Gervitunglsmynd frá Veðurstofunni)		(Iceland 1986. Seðlabankinn)	
Friðlýst svæði á Íslandi	27	Raforkukerfið árið 2015	73
(Náttúruverndarráð, 1981)		(Landsvirkjun-Fréttabréf 3/1990)	
Gistihúsakosturinn 1965 — 1987	30	Áfangaskifting við lagningu hálendisvega	75
(Ferðamálaráð, 1990)			
		Orkuvinnslusvæði framtíðarinnar	88
		Virkjanabúðir við Hreysiskvísl	90
		(Verkfræðistofa Sig. Thoroddsen, 1984)	
		Hugmynd um hálendismiðstöð	98

1 *Þróun hugmynda um skipulag*

ÞÁ FRAMTÍÐARSÝN sem kynnt er hér í þessari bók, hef ég, bókarhöfundurinn, verið að þróa hægum skrefum á síðastliðnum 17 árum.

Fyrstu skref mín að þessu verki voru athuganir á því, hver væru helstu einkenni og auðlindir landsins t.d. að því er tekur til jarðhita, uppsprettulinda, jafnvel byggingarmalar o.s.frv.

Í seinni tíð er góð staða landsins í hnattrænu samhengi farin að hafa verulega þýðingu um framtíðarmöguleika þjóðarinnar.

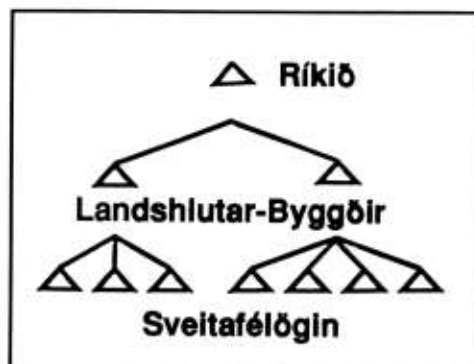
Þegar þessi grunnur hefur verið athugaður, fara línur í æskilegri framtíðarþróun að skýrast.

En byrjum nú á að átta okkur frekar á eðli skipulagsvinnu með því að líta á það, hvernig borgir eru skipulagðar.

Allir vita að borgir eru skipulagðar langt fram í tímann. Þannig er t.d. ákveðið á hvaða atvinnustarfsemi skuli lögð áhersla og stærð atvinnusvæðanna, hafna, flugvalla, vega o.s.-frv. síðan ákvörðuð út frá því.

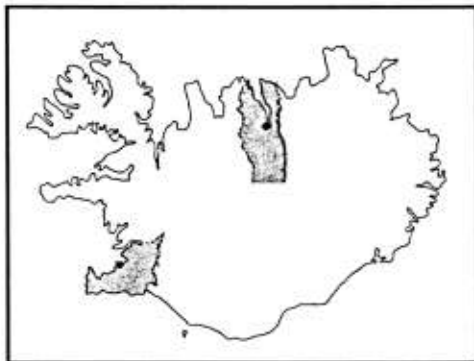
Þeir kostir og þeir staðhættir, sem viðkomandi borgarstæði býr yfir, eru metnir af skipulagsfræðingum, þegar framtíðarmöguleikar viðkomandi samfélags eru til athugunar. Þannig henta t.d. miðlæg svæði vel fyrir starfsemi sem flest fólk á viðkomandi landsvæði þarf að leita til. Einnig getur nálægð við auðlindir (heitt vatn, kalt vatn...) og staða gagnvart hættusvæðum (sprungusvæðum, hraunflóðssvæðum...) haft mikið að segja.

Við sjáum, hve sjálfsgagt það er að leita svara við þessum spurningum við mótun framtíðarsýnar um samfélag og byggð í þéttbýli. Því er ekki óeðlilegt að sú spurning vakni, hvort ekki sé rétt að víkka svið skipulags til stærri byggðasvæða en til einstakra bæja eða borga.



Gerð stjórnkerfis er mjög ráðandi um möguleika í skipulagi byggðar. Mikið er t.d. rætt um að koma á þriðja stjórnsýslustiginu til að geta gert virkari landshlutaáætlanir og svæðisskipulög

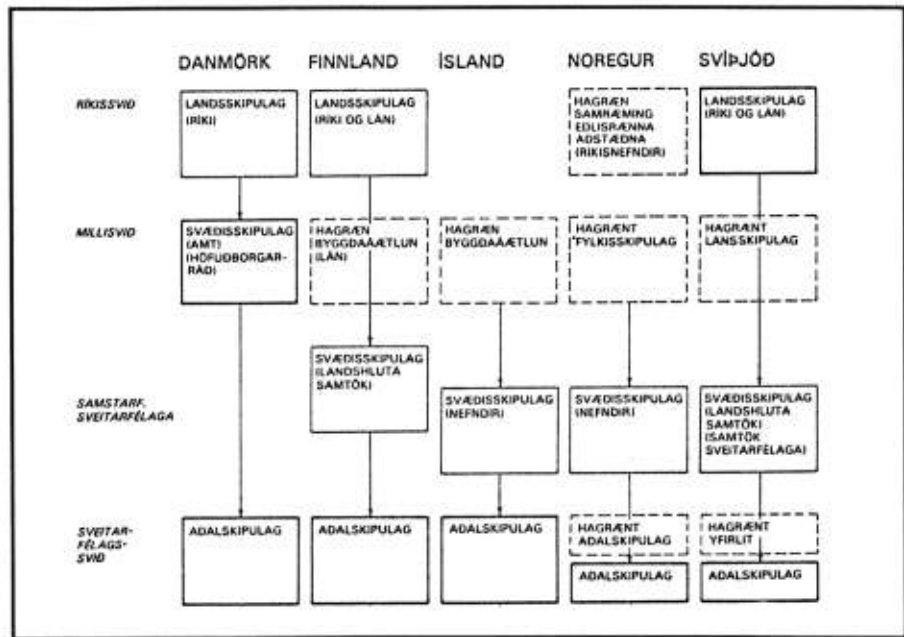
Eins og sést á þessari mynd vantar landsskipulag á Íslandi. Svæðisskipulög eru líka bágborin því þau eru eingöngu unnin í nefndum sem hafa ekkert framkvæmdavald



Svæðisskipulag er til fyrir höfuðborgarsvæðið, Reykjanes og Eyjafjörð



Viðmiðun við Bandaríkin sýnir hve Ísland er lítið að flatarmáli

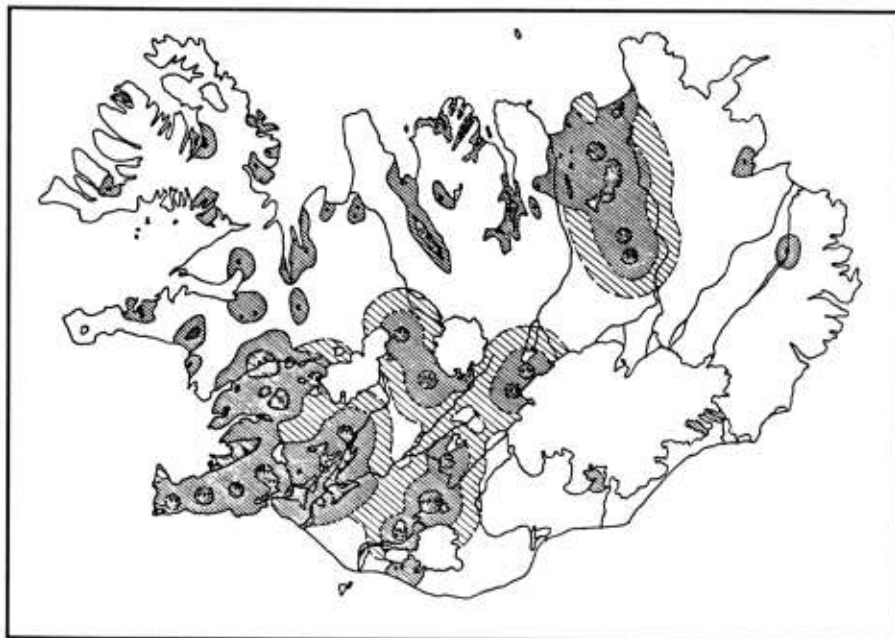


Og það er einmitt þetta sem verið er að gera á Íslandi á síðustu árum með mjög góðum árangri. Þannig var fyrsta stig Svæðisskipulags Eyjafjarðar unnið á árunum 1984 til 1987 og Svæðisskipulag Suðurnesja var samþykkt 1989.

Erlendis eru svæðisskipulög gerð fyrir mörgum sinnum stærri svæði, svæði sem eru oft á tíðum stærri en Ísland. Þetta kann að koma mörgum á óvart, en í rauninni er Ísland lítið land, t.d. aðeins rúmlega 1/4 af flatarstærð Kaliforníu, og Brasilía er, svo annað dæmi sé tekið — 80 sinnum stærri en Ísland.

Þegar fólk hefur áttað sig á þessum staðreyndum verður það nærtækari og eðlilegri hugmynd að ræða um gerð skipulags fyrir landið allt, þ.e. mótun framtíðarsýnar og frumdraga skipulags eins og þeirra sem kynnt eru með þessari bók.

Þegar unnið er að skipulagi einstakra bæjarfélaga, liggur jafnan fyrir hvert meginhlutverk þess verður í þjóðfélaginu. Þannig eru og verða Siglufjörður og Eskifjörður fyrst og fremst



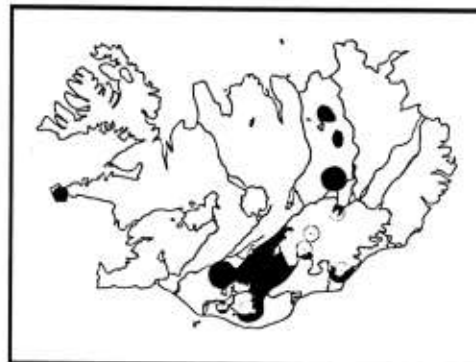
Könnun á náttúruforsendum sýnir okkur hvar vænlegt er að reisa byggð. Dökku fletirnir sýna hvar mikinn jarðhita er að fá. Hvítu svæðin yrðu næstum óbyggileg ef olíukreppa skellur á

útvegsbær, Selfoss og Egilsstaðir þjónustumiðstöðvar og Flúðir og Kirkjubæjarklaustur miðstöðvar ferðapjónustu.

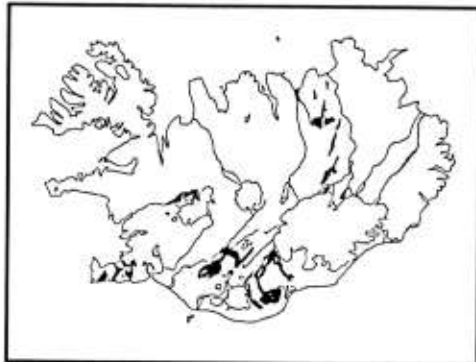
Ef þjóðfélög standa í stað og talið er að engra stórbreytinga sé að vænta í starfsháttum og gildismati í heiminum, er nóg að stjórnendur hvers lands beini athyglinni að því að halda í horfinu og hafa skikk á heimilisbókhaldinu, — þ.e. ríkisfjárlögum.

Séu hinsvegar umbreytingatímar í gildismati og starfsháttum í heiminum, þarf aftur á móti að fylgjast með, af vökulum huga, — bæði til að reyna að vera viðbúin óvæntum áföllum og einnig til að geta gripið þau tækifæri sem eru í uppsiglingu.

Það getur auðveldað skilning á þessu að rifja upp fyrir sér dæmi stórra alþjóðlegra fyrirtækja eins og t.d. SAS og Chrysler. Allir vita að svona fyrirtæki lenda í erfiðleikum af því að þau hafa sofnað á verðinum, og framleiðsluvara þeirra og þjónusta hefur ekki fylgt kröfum tímans, eða þá að skipulagi og stjórnun fyrirtækjanna hefur verið áfátt.



Á hættusvæðum (hér öskufall) ætti að forðast að reisa byggð



Með samlagningu hættukorta (hér hraun) afmarkast óbyggileg svæði

Helstu skref í 17 ára starfi bókarhöfundar að mótun þess Íslandsskipulags sem kynnt er í þessari bók:

1974 Hugmyndin um að laga framtíðarbyggð að náttúrufarsforsendum landsins. Helsti hvati að þessari hugmynd var Vestmannaeyjagosið (1973) sem sýndi að forðast þyrfti að þróa byggð á hættulegustu svæðum, og að við þyrftum að reyna að beina framtíðarbyggð inn á svæði þar sem nægan jarðhita er að fá.

1975 Hugmyndin um að búa til Íslandsskipulag. Fyrirgreindar bollaleggingar um svæðanotkun og þörfin á að vita um áætlað framtíðarvegakerfi (vegna þjónustumiðstöðva, staðsetningar skóla o.s.frv.) leiða menn að þörfinni á að skipulag sé til sem sýni helstu línur í æskilegri framtíðarþróun.

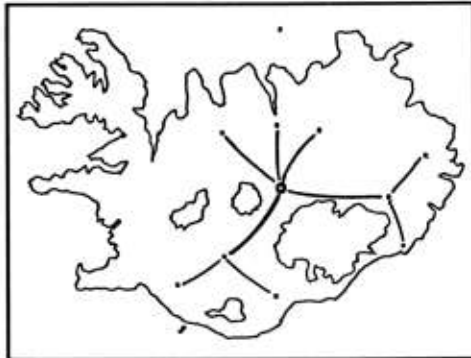
1976 Hálendisvegakerfi. Kerfi stystu leiða yfir miðju landsins.

1977 Þjónustukjarni á miðju landin (Háborg). Eins og sést á meðfylgjandi mynd skerast hálendisvegirnir á eðlilegan hátt við miðbik landsins. Þar er eðlileg staðsetning þjónustumiðstöðva, ef hálendisvegirnir koma.

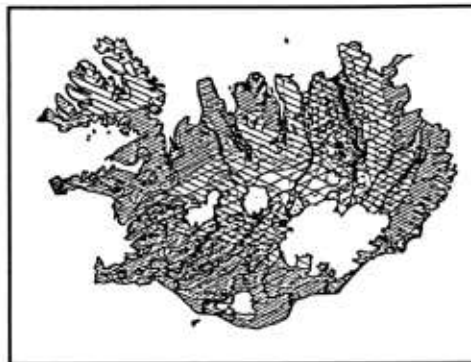
1979 Kortlagning náttúrufarsforsendna með glæruaðferð. Teiknuð er glæra fyrir hverja forsendu, á þann hátt að bestu aðstæður eru dekkst skyggðar. Með því að leggja glærumar saman kemur út sjónrænt á hvaða svæðum margar góðar byggðaaðstæður (t.d. heitt vatn, kalt vatn og byggingarmöl) koma saman. (Unnið með styrk frá CCMS í Brussel).

1980 Infrastrúktúrar fylgi að mestu leiðum hálendisveganna. (T.d. síma- og raflínur). Með því er hægt að halda stórum svæðum fríum og auðveldara að komast að línunum til viðgerða.

1982 Búa til stóra fólkvanga. Þrátt fyrir hálendisvegi mætti tryggja ósnortin öræfasvæði (hvert margfalt stærra en Reykjaneskaginn).



Stystu leiðir milli landshluta skerast um það bil við miðju landsins



Gæða- og hættukortin voru teiknuð á glærum. Hér voru nokkrar lagðar saman

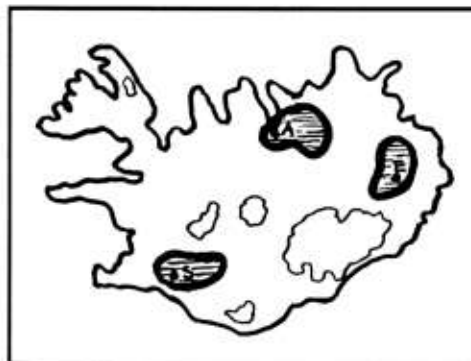
1984 Að stefna að stórum þjónustukjörnum í öllum landshlutum. Framtíðarkröfur um hækkandi þjónustustig kalla á stóra kjarna. Þar sem hálandisvegirnir tengjast hringveginum er hagstæðasta staðsetning slíkra kjarna út frá umferð (sjá kort á bls. 11).

1987 Að stefna að miðsóknarstefnu í byggðapróun. Þegar fiskiskip voru smá, var þörf á að vera sem næst fiskinum. Af því leiddi miðflótaafl sem teygði byggð út á ystu annes. Með þessu dreifdist byggðin á 174 þús. ferklómetra flöt láðs og lagar, en með miðsóknarstefnu þyrfti minna en helminginn af því svæði. (Kynnt í ritinu "Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands 1987).

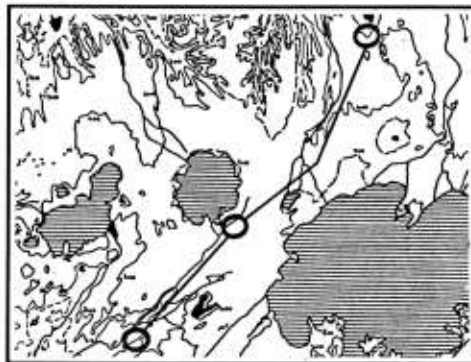
1988 Reistar verði þrjár þjónustumiðstöðvar eða fjallahótel. (við Hrauneyjarfoss, Hreysiskvísl, og Snæfell). Ef vetraropnun hálandisvega á að koma til framkvæmda þarf Vegagerðin að byggja öryggisstöðvar fyrir ferðalanga. Hægt er að nota þær sem fjallahótel að vori, sumri og hausti. Fjallahótelid við Snæfell mætti hugsanlega reisa sem varanlegar vinnubúðir, þegar ráðist verður í gerð Fljótdalsvirkjunar.

1989 Mótuð verði byggðastefna, sem auðveldi ferðamennsku og tvöfalda búsetu í landinu öllu. Ísland er í rauninni það lítið land (loftlína Rvk- Akureyri 250 km og Rvk - Egilsstaðir 380 km), að með stystu leið yfir hálandið, yrði auðvelt að fara á hálfum degi milli „fjarlæggra“ byggða. Með slíkri samgöngubyltingu geta helgarferðir okkar teygst um allt land og tvöfalda búsetan (sumarbústaðarþróunin), rofið þann þrönga hring sem hún takmarkast við á SV-landi.

1990 Þróuð verði þversniðsleið þvert yfir miðju landsins. Á þessari leið fæst þverskurður af landinu; frá borg, um láglandi, uppsveitir, hálandisauðnir og meðfram jöklum. Útlendir ferðamenn kæmu inn til Keflavíkur, en flygju út frá Akureyri eða Egilsstöðum. Stuttir afleggjarar til margra staða en landið annars látið alveg ósnortið. Með þessu móti eru hálandisferðir mögulegar 5—6 mánuði ársins. (Hugmyndin þróuð með Ólafi Stephensen og nemum úr háskólanum).



Tillaga um þrjú þróunarsvæði sem tengjast þremur þjónustukjörnum



Ef halda ætti Sprengisandsvegi opnum þarf Vegagerðin að reisa 3 bækistöðvar

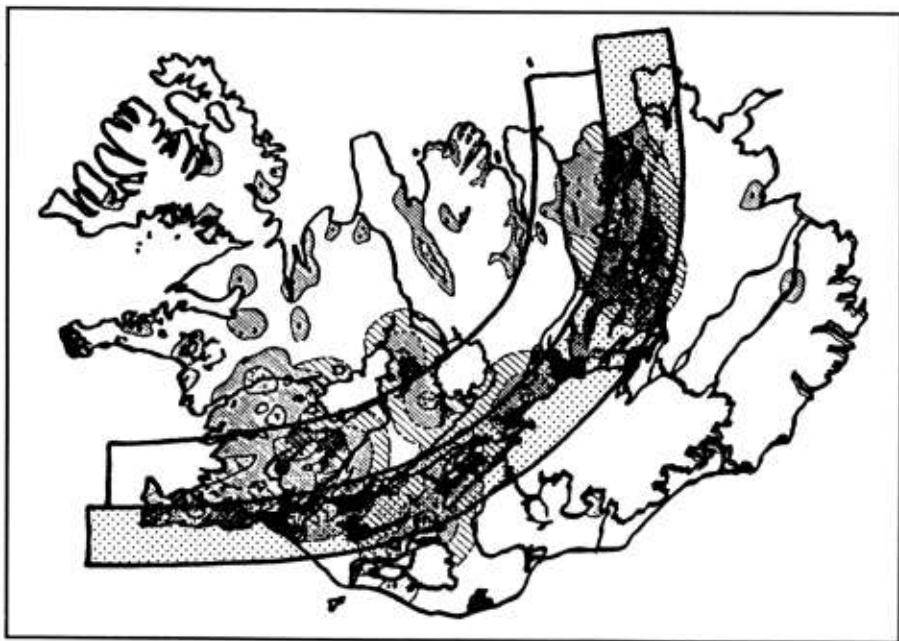
Jarðhættusvæði landsins tengjast frekar eystri helmingi gosvirknibeltisins yfir landið. Byggð skyldi því frekar þróa í vestari helmingnum



Kanadamenn styrktu mynd sína sem náttúruunnendur með nýja fánanum



Skjaldarmerki N-Kóreu með virkjun og háspennulínu, tákn efnishyggjunnar

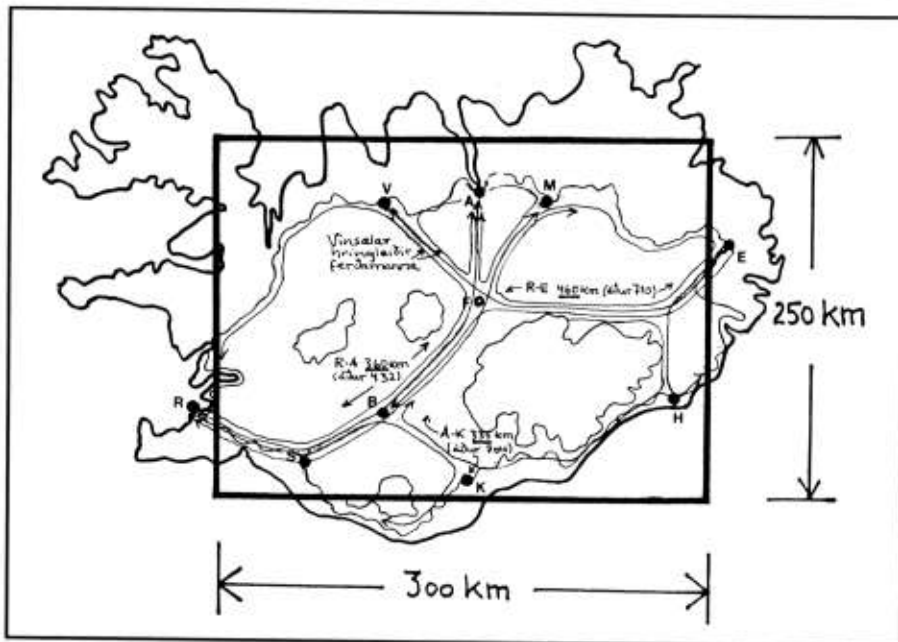


Svipað gildir um þjóðfélög í framtíðinni: í ört breytandi heimi munu þær þjóðir dragast aftur úr, sem ekki eru í fremstu línu nýjungasköpunar og markaðsþróunar, og þau lönd sem vinna skipulegast og horfa lengst fram á veginn, — t.d. Japan og Þýskaland, — standa uppi sem sigurvegarar.

Í efnahags- og þjóðlífi Íslands eru ýmsar blikur á lofti: offjölgun hvala og sels getur t.d. leitt til minnkandi afla á næstu árum og eitt geislaslys í sjónum gæti á einum degi eyðilagt fiskmarkaðina, jafnvel þótt sýnt væri fram á með rökum, að fiskurinn sem boðinn er sé ekki geislavirkur.

Ekki horfir heldur sérlega vel með nýtingu hinna miklu orkuauðlinda landsins. Nýjar alþjóðasamþykktir um bann við aukningu mengunar valda því að bygging mengandi iðnvera á borð við álver virðist nú orðinn mjög erfiður valkostur.

Nokkuð hefur verið rætt um að flytja orku út með sæstreng. Á þessu sviði virðumst við hafa framtíðina með okkur því að



Mynd þessi sýnir hugmyndina að hálandisvegakerfi. Þar sem hálandisvegirnir tengjast hringveginum eru eðlilegar héraðsmiðstöðvar framtíðarinnar (merktar með bókstöfum á myndinni)

I. Mósebók
Guð
Maður
Náttúra

II. Guðleysi
~~Guð~~
Maður
Náttúra

III. Vísindahyggja
Maður — Náttúra

gerðar verði auknar kröfur í framtíðinni um minni brennslu kola og olíu, — vegna gróðurhúsaáhrifanna. Þetta er að vísu alveg hárrétt, en vegna Persaflóadeilunnar er á ný kominn skriður á nýtingu kjarnorku til raforkuframleiðslu í Evrópu. Og við það ódýra rafmagn getur íslensk orka um langan sæstreng tæpast keppt.

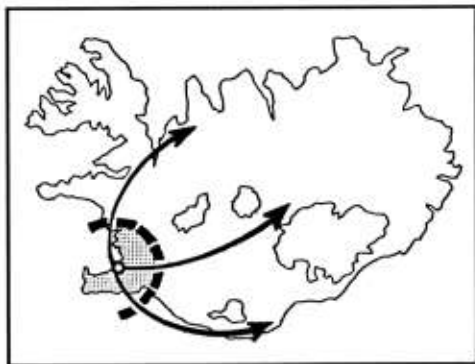
En við Íslendingar eigum ennþá tromp á hendi, — það er hreinleiki og fegurð landsins. Í heimi sem er að vakna upp við það að vatn, himinn og jörð eru víðast hvar orðin menguð, er hreinleiki lands mikil auðlind.

Meðan ekki var búið að spilla gæðum drykkjarvatns í heiminum, svo að hver sem vildi gat fengið sér sopa úr næsta læk, þýddi lítið að koma með vatn í dósnum og selja fólki það háu verði. Í menguðum heimi er þetta orðið gerbreytt; nú selst íslenskt vatn í plastdósnum fyrir 600 dollara tunnan meðan „svarta gullið“, — olían, selst á 30 dollara og þykir mikið.

Þrjár heimsmyndir. Í þeirri þriðju er maðurinn hlutmengi í náttúrunni



Icy vodka er venjulegt vodka en selst dýrt útaf ímynd Íslands (milljarð á ári)



Lífsmagn höfuðborgarsvæðis örvar 100 km fjarlægðarhring mikið. Hringurinn er enn svo þröngur, því að vegakerfið er slæmt. Byggðastefna framtíðar þarf að brjóta örvandi straumum leið út á land

Sama eftirspurnin eftir hreinleika kemur einnig fram í matvælaframleiðslu og jafnframt í aukinni eftirspurn eftir ferðum til landa sem hafa hreint loft og hreint umhverfi.

Að sjálfsögðu eigum við Íslendingar að halda áfram að nýta fiskimiðin og orkulindirnar, en þó án þess að skaða það álit sem við höfðum aflað okkur sem umhverfisverndarmenn.

Af því sem nú hefur verið rakið, virðist sem við þurfum að fara að endurmeta hugmyndir okkar um væntanlega framtíðaratvinnuvegi. Það er að koma í ljós, að við getum, og verðum hugsanlega, að fara varlegar t.d. í hvalamáli og stóriðju. Ef við viljum halda því háa verði á framleiðsluvöru okkar, sem byggist á góðri umhverfisímynd landsins, megum við ekki einungis taka mið af peningagildinu, heldur verðum að taka aðra þætti inn í myndina, sem annars gætu skaðað ímynd okkar.

Það sem er svo heillandi við stefnuna um að nýta hreinleika og fegurð landsins til tekjuöflunar er að við njótum einnig að öðru leyti góðs af því sjálf. Þannig mun t.d. aukin lífræn ræktun bæta vellíðan og heilsufar, og uppbygging vegakerfis og þjónustu út um land, — svo annað dæmi sé tekið, — mun nýtast okkur öllum vel, bæði borgarbúum og landsbyggðarfólki.

Hér í bókinni verður sérstaklega fjallað um hugmyndir að opna allri þjóðinni landið, svo að við getum betur notið þeirra miklu forréttinda að búa í hreinu og lítt snortnu landi. En til að geta notið landsins þarf að vera hægt að komast um það á bærilegan hátt; þ.e.a.s. í landinu verður að vera gott vegakerfi — og einnig gott þjónustakerfi.

Gott þjónustakerfi, en vannýtt, er til í landinu. Þessvegna eru það fyrst og fremst tappar í vegakerfinu sem hindra betri nýtingu landsins, bæði fyrir ferðamennsku innfæddra sem erlendra og ekki síður hvað varðar þann heillandi framtíðarmöguleika að við getum öll lifað tvöfaldri búsetu, þ.e. bæði átt bústað í bæ og sveit.

2 Ný heimsmynd í mótun

ALLT FRAM Á sjöunda og áttunda áratug þessarar aldar byggðist aukin hagsæld hér á landi á afkastameiri framleiðslu aðferðum og auknum gæðum í framleiðslu landbúnaðar og sjávarútvegs.

Nú blasir aftur á móti við, að hámarki þess sem þessar greinar geta gefið af sér, er brátt náð og þurfum við því nýjar aðferðir til að skapa ný atvinnutækifæri og auka enn frekar tekjur þjóðarbúsins.

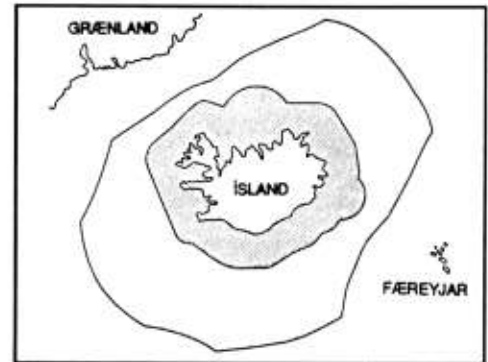
Upp úr 1960 fóru menn að líta hýrum augum til stóriðju til að koma auðæfum okkar í orkulindum landsins í verð. Þetta er enn um margt góð hugmynd en stór galli, að þær tegundir stóriðju, sem nú virðist helst vera völ á, eru mengunarvaldar.

Jafnvel þótt ekki sé tekið tillit til mengunar, hafa t.d. ál og málmblendi nú fengið á sig lélega umhverfisímynd, vegna þess hve framleiðsla þeirra gleypir mikla orku. Einnig er það vélræna samfélag sem tengist stóriðju, að fá á sig lélega ímynd innan þeirrar lífrænu heimsmyndar sem umhverfissinnar segja að við jarðarbúar verðum að móta okkur, ef ekki eigi illa að fara.

Flókið er að átta sig á því hvernig hin nýja umhverfisvæna heimsmynd verður, en við sjáum þegar dæmi um breytt mat á því hvað telst jákvætt og hvað telst verðmæti, og ef svo fer fram sem heldur, verða höfð endaskipti á mörgu.

Mjög mikilvægt er fyrir okkur Íslendinga, eins og aðrar þjóðir, að reyna að átta okkur á þessu sem fyrst, til að geta sveigt pólitíska stefnu að þessum nýja raunveruleika og til að vera undir það búnir að grípa þau nýju tækifæri sem verða hinu nýja verðmætamati samfara.

Þegar mál þessi eru skoðuð, kemur fljótlega í ljós, að ýmis

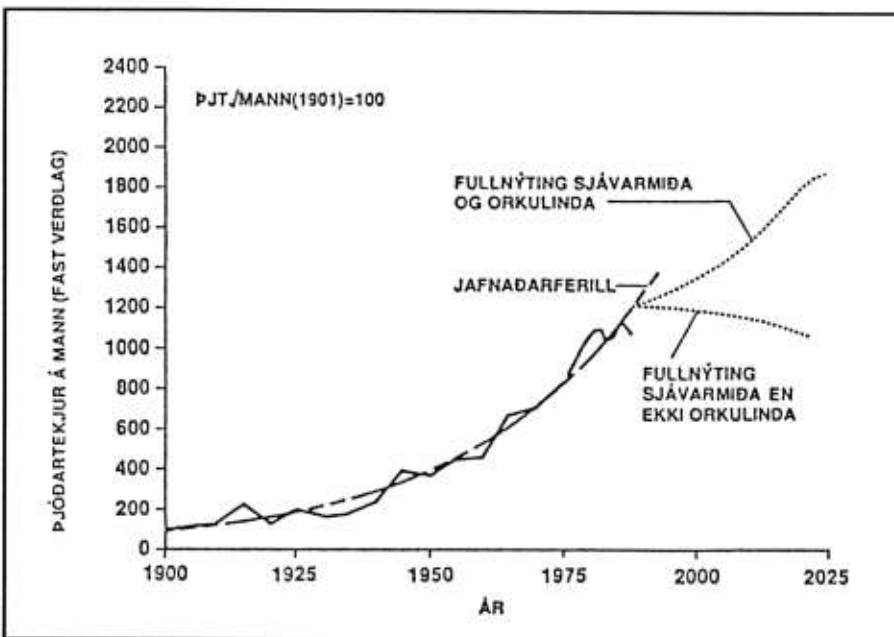


Umhverfisumræða 7. og 8. áratugarins átti mikinn þátt í að við náðum yfirráðum yfir stórrí fiskveiðilögsögu. Þar voru gögn vísindamanna um að fiskistofnar væru í útrýmingarhættu sterk vopn

Ágúst Valfells spáir því, að þjóðartekjur okkar muni lækki mjög, nema með nýtingu orkulinda landsins



Táknmynd danskrar stofnunar sem túlkar jákvæði eftirlits með iðjuverum



gildi sem Ísland býr yfir, muni í framtíðinni hækka mjög í verði. Fæða unnin úr hreinum sjó, vatni og jarðvegi, mun verða miklu dýrari en menguð fæða. Eftir því sem mengun eykst, verður fólk æ óánægðara með það ástand sem það býr hversdagslega við, og æ fleiri langar til að komast í fríum sínum, til hreinni landa. Síaukin mengun strandsvæða og sú uppgötun að of mikil sól geti valdið krabbameini, mun einnig verða til að beina ferðamannastraumnum norður á bóginn.

Til að geta nýtt okkur þau tækifæri sem felast í þessari nýju heimsmynd og forðast ókosti eldri heimsmyndarinnar verðum við að kynna okkur rækilega undirrót þessara geysilegu breytinga.

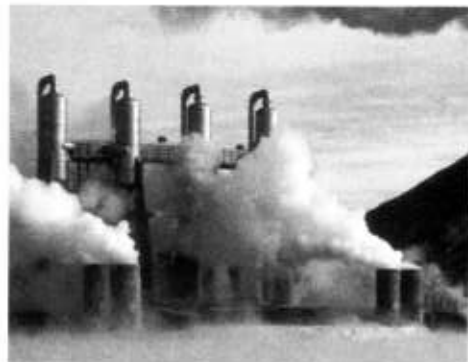
Segja má, að umhverfisumræðan hafi byrjað í Englandi á 19. öld, þegar opin holræsi, sótmökkur og lélegt drykkjarvatn í hinum óhugnanlegu iðnborgum ollu mjög slæmu heilbrigðis-ástandi meðal fólks.



Með miklu átaki tókst hinum ungu þéttbýlisþjóðfélögum að koma sæmilegu skikki á þetta og voru lækningar og verkfræðingar oft í fremstu röð þeirrar baráttu. Fyrsta lokaða holræsið var t.d. lagt í götu í Reykjavík árið 1904 og með harðfylgni tókst Mattíasi Einarssyni lækni að fá slæmum opnum vatnsbólum lokað vegna taugaveikifaralds 1906, sem svo aftur ýtti á eftir því, að lokað vatnsveita var lögð í Reykjavík 1909.

Mengunarumræðan blossaði aftur upp í heiminum á sjöunda áratug þessarar aldar, og uppgötvuðu menn þá að sofið hafði verið á verðinum. Víðsvegar bárust fréttir af dauðum fiskum í vötnum og ám og nýjar læknisfræðilegar upplýsingar komu fram um skaðvæn áhrif ýmissa efna. Börn fæddust bæklud (talidomíð), vanskapaðar lífverur fundust í náttúrunni, m.a. vegna áhrifa skordýraeiturs og efni fundust í lífkeðjum, sem geta jafnvel í mjög litlu magni verið krabbameinsvaldandi (PCB, díoxín).

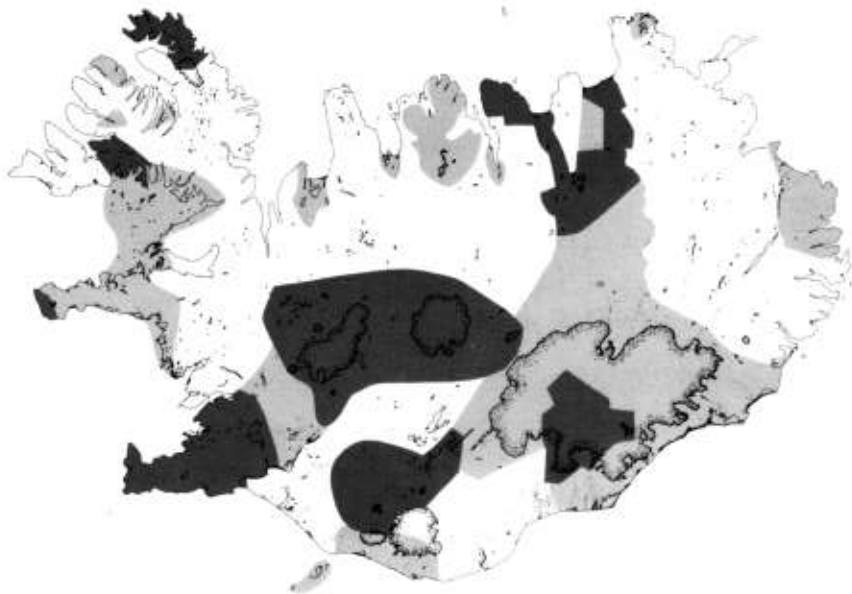
Vegna aukinnar þekkingar á mikilvægi heilsuræktar munu hverskonar heilsumiðstöðvar verða eftirsóknarverðari. Vegna heita vatnsins getum við búið til “Blá lón” víðsvegar um landið



Þeir sem fylgjast með, vita að salt- og sykurverksmiðjur eru ekki vænlegar



Heilsubúðir spretta nú upp. Þær selja hreina vöru við herra verði



Nú erum við farin að átta okkur á landið sjálft, fegurð þess og sérkenni er líklega dýrmætasta auðlindin. Hér er tilraun sérfræðinga til að marka þau svæði sem hafa mest útivistargildi

irnir frá eyðingu ósonlagsins sem mundi auka tíðni húðkrabba og stórskemma lífkerfi hafanna.

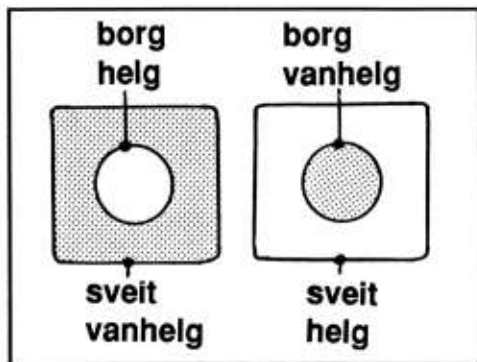
Stærðargráða þessara nýju vandamála er slík, að nú dugir ekki lengur að setja síur í iðjuver, heldur verður að draga úr brennslu kolefna sem og notkun ósoneyðandi efna.

Þessi nýja þekking sýnir okkur að þjóðir heims verða að snúa frá núverandi framleiðsluháttum eða drukkna ella í eigin úrgangsefnum á endanum. Hið nýja starfsháttalíkan heimsins kallast „haldbær (sustainable) þróun“ og miðar að því, — að koma í veg fyrir að hættuleg efni myndist — eða þá að þau séu aftur leidd inn í hringrás framleiðsluferla, þannig að þau safnist ekki smám saman upp í umhverfinu.

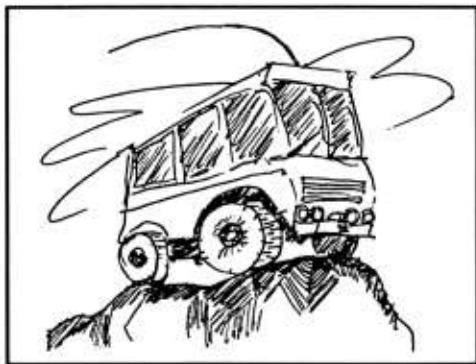
Í raun höfum við Íslendingar að mestu búið við haldbær kerfi; í sveit, þar sem lífrænn úrgangur fer aftur inn í hringrásina sem lífrænn (og hollur) áburður — og í sjávarútvegi, þar sem okkur, — einni fárra þjóða — hefur tekist að koma á



Nýja heimsmyndin hættir að líta á nátturuöflin sem óvini



Á Biblútímum var borgin helg og sveitin vanhelg. Á miðöldum snerist það við



Ímynd jeppans er nú að breytast úr jákvæðu í neikvætt vegna utanvegaaksturs

vísindalegu fyrirkomulagi á því hve mikið má taka úr einstökum fiskistofnum eða árgöngum. Ýtir þetta undir jákvæða umhverfisímynd Íslands.

Vegna þessarar þróunar í heiminum og vegna þess að fólk hefur uppgötvað að heilsa þess er í hættu, ef það neytir óhreins vatns eða matvæla, eru möguleikar Íslands til útflutnings á vatni og framleiðslu dýrra, lítt mengaðra matvæla, miklir. Er jafnvel hugsanlegt að Ísland teljist sérlega ákjósanlegt landbúnaðarland eftir nokkur ár.

Þá er það enn ein nýjung, að menn eru farnir að hafa skömm á mörgum hinna „glæsilegu“ verksmiðja (t.d. álverum), sem menn voru svo stoltir af fyrir 10 til 20 árum.

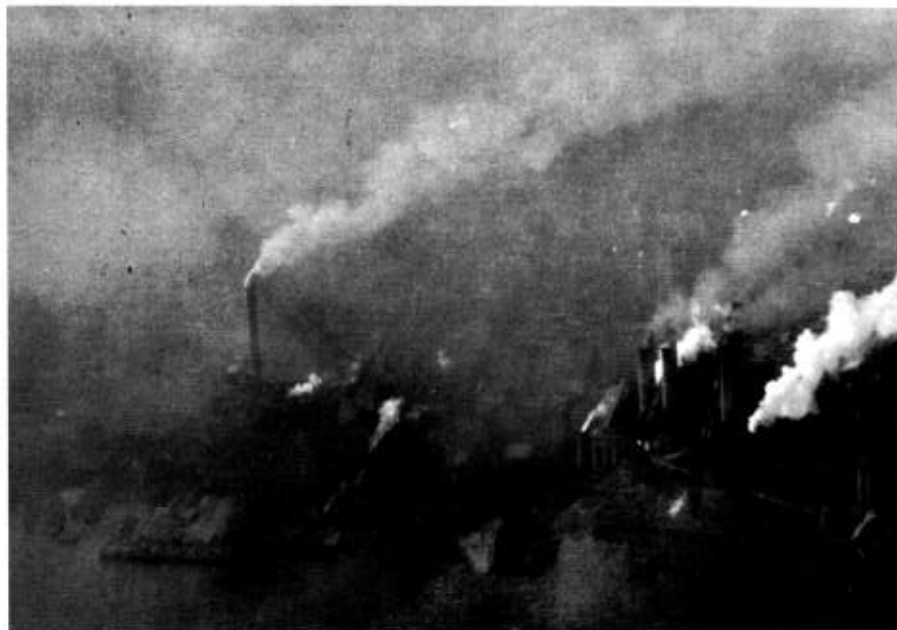
En það er einnig annar vandi heimsbyggðarinnar, auk mengunarvandans, sem virðist í þann mund að hafa endaskipti í verðmætamati okkar jarðarbúa, — og það er offjölgunin og ofþrengslin, sérstaklega í borgunum.

Það er furðulegt, en mjög afdrifaríkt, hvornig mannkynið hefur oft sveiflast skyndilega á milli andstæðra póla í lífsviðhorfum. Sagnfræðingar lýsa þessu. Þannig skiptast borg og sveit á um að hrífa hugi fólksins. Þannig var borgin t.d. helg á tímum Gamla testamentsins, — borg Davíðs, — en sveitin með hættulegum villidýrum og ribbaldaflokkum var vanhelg.

Síðar komst það álit á, að borgirnar með drepsóttum og slæmu síðferði, væru vanhelg spillingarbæli, meðan englar og menn svifu um í sveitasælu á grænum grundum.

Þessarar and-borglegu heimssýnar gætti mjög í afstöðunni til Reykjavíkur á fyrri hluta þessarar aldar. Síðferðisbrestur og sollur í tengslum við seinni heimsstyrjöldina framlengdi þetta andborglega tímabil hér á landi.

Síðustu áratugi hafa borgir aftur hækkað í álit en sveitalíf að sama skapi orðið þúkó og virðist sem sumum þyki það höfuðnaðsýn að ganga af þeim sveitapætti þjóðlífsins dauðum.



Við upphaf iðnbyltingarinnar í Englandi á 19. öld, komu upp mikil umhverfisvandamál, en það tókst að mestu að vinna bug á þeim

Með „nýju heimsmyndinni“ núna virðist sem þetta sé aftur að breytast: borgin með þrengslunum, menguninni, hávaðanum og öllum glæpunum virðist á ný vanhælgast, og sveitin og hin jákvæðu gildi sem tengjast henni: víðátta, hreinleiki og sakleysi, eru á ný að hefjast á stall.

Á líkan hátt og hrein vara hefur hækkað í verði vegna mengunarinnar, mun hin víðfeðma og lítt snortna náttúra Íslands í enn ríkara mæli, verða litin aðdáunaraugum. Af því leiðir að fleiri munu sækjast eftir að heimsækja landið og vegna fyrrgreindrar sérstöðu þess, mun fólk setta sig við að ferðalög hingað séu dýrari, alveg á sama hátt og fólk er tilbúið að borga hærra verð fyrir sjaldgæfa og vandaða vöru.

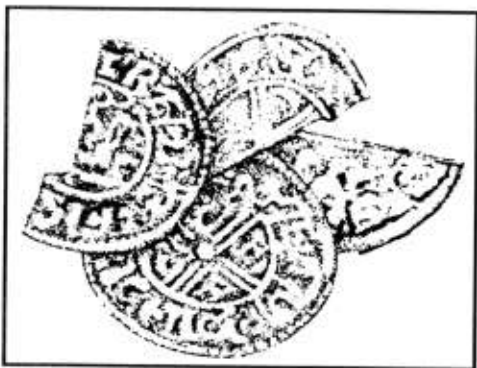
En það er ekki bara landið sjálft sem er sérstætt, menningin og þjóðin er það líka. Á þetta fyrst og fremst við fólk og menningu úti á landi, því að borgir og fólk í borgum er allt hvað öðru líkt, hvar sem er í heiminum.



Útlendingar sjá í sveitabænum jákvætt tákni haldbærrar þróunar



Uppeldisfræðingar telja börnum hollt að læra að skilja samhengi hlutanna



Í nútímanum eru menningarleg sérkenni óðum að glatast. Lönd sem halda sérkennum sínum munu verða mikilsvirt og fólk mun vilja sækja þau heim, því þar er eitthvað að sjá sem er ekki til hvar sem er

Hin séríslenska sveita- og kaupúnamenning er því ekki neitt til að skammast sín fyrir, eins og margir borgarbúar láta, heldur auðlegð sem við munum njóta og öðlast virðingu fyrir, ef okkur tekst að varðveita hana frá hégómlegum tískustraumum og múgmennsku sem breiðist nú eins og faraldur yfir fyrrum fagaðar og stoltar menningarþjóðir.

Erfitt er fyrir fólk að átta sig á að slík kúvending í verðmætamati sé í vændum, því að það ímyndar sér að það sem því þykir fagurt og rétt á hverjum tíma verði það um alla framtíð.

En söguleg dæmi sanna að svo er ekki. Þannig er t.d. bæði Mývatni og Þingvöllum lýst sem forljótum og gróðursnauðum svæðum í ferðalýsingum íslenskra fræðimanna á átjándu öld. Ógn þessara „öræfa“ minnkaði smám saman vegna aukinnar tæknigetú, og Kjarval listmálari rak smiðshöggið á með málverkum sínum og sætti okkur við þetta hrjúfa og úfna óbyggðalandslag.

Enn sem komið er skynjum við ekki til fullnustu hvílík perla land okkar er og það með allri menningu okkar. Enn sem komið er má jafnvel segja að ekki njóti nema um 10% þjóðarinnar landsins, einkonar forréttindastétt laxveiðimanna, hestamanna og óbyggðafara.

Erlendis er aðgangur að sambærilegri lífsfyllingu mjög dýr. Þar eru það t.d. aðeins auðjöfrar sem eiga búgarða, hesta og ræktunarlönd utan borganna. Hinn almenni borgarbúi getur með engum hætti notið þeirra lífsgæða.

Á Íslandi er landrýmið nóg, og af því leiðir, að þessi gæði, eignarhald á jarðnaði, hestahald og veiði eru ekki dýrari en svo að flestir sem uppgötva þau, geta í fyllingu tímans veitt sér þau.

Þessar viðhorfsbreytingar ásamt uppbyggingu vega- og þjónustukerfis gera okkur fært að njóta landsins. Þetta verður bókarhöfundu tilefni til að leggja fram tillögur um nýjar áherslur í byggðarmálum.

3 *Ný ráð gegn byggðavanda*

EITT AF ÞVÍ mikilvægasta sem stjórnámamenn og stjórnendur byggðastefnu þurfa að hafa í huga er, að allt er í heiminum hverfult. Að sjálfsögðu eigum við þó ekki að láta breytingar og niðurbrot núverandi kerfa yfir okkur ganga, án þess að veða og meta hvað er til góðs og hvað ekki.

Það er mannum eðlilegt að vilja halda í það ástand, sem ríkir hverju sinni, en til þess að hver þjóð geti þroskast, þarf hún á hinn bóginn að setta sig við breytingar á þjóðfélaginu og heiminum, á líkan hátt og heill einstaklings er undir því komin að hann segi sáttur skilið við hvert lífsskeið sitt og heilsa hverju nýju æviskeiði með þroska og bjartsýni.

Íslenska þjóðin er búin að ganga í gegnum mörg atvinnu- og þróunarsögutímabil. Það er segin saga, að undir lok hvers tímabils er við mikla erfiðleika að etja og þá reynir mjög á dug og kjark til að heilsa nýju tímabili.

Þannig var það ekki sársaukalaust fyrir okkur, þegar fiskur hætti að ganga á grunnslóð vegna ásóknar erlendra fiskimanna á síðustu öld. Útvegsbýli með útræði og útgerð árabáta frá verstöðvum urðu þess þá ekki umkomið að afla fólkinu lífsbjargar lengur. Íslendingar lögðust þó ekki í sorg og sút yfir þessu, heldur kvöddu þeir árabátaöldina og komu sér upp af fádæma dugnaði, flota með mörg hundruð fiskiskútum á tveimur til þremur áratugum.

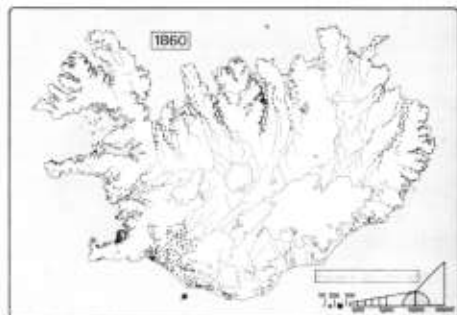
Við upphaf þessarar aldar urðum við að gera sambærilegt átak í vélbáta- og togaravæðingu flotans og inn í þetta blandaðist bygging norskra hvalveiðibæja víða um land og síðan bygging síldarbæja til að fanga „silfur hafsin“.

Þegar þessi þróun er athuguð verður ljóst að geysilegar

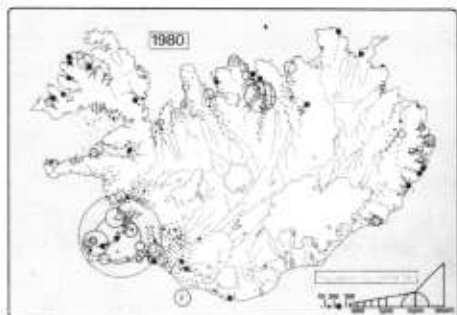


Ráðherrabústaðurinn er tákn umsvifa og hreyfanleika um aldamótin. Áður bústaður norsks forstjóra í hvalveiðiplássi við Önuðarfjörð. Þegar hvalveiði féll niður voru timburhúsin einfaldlega flutt

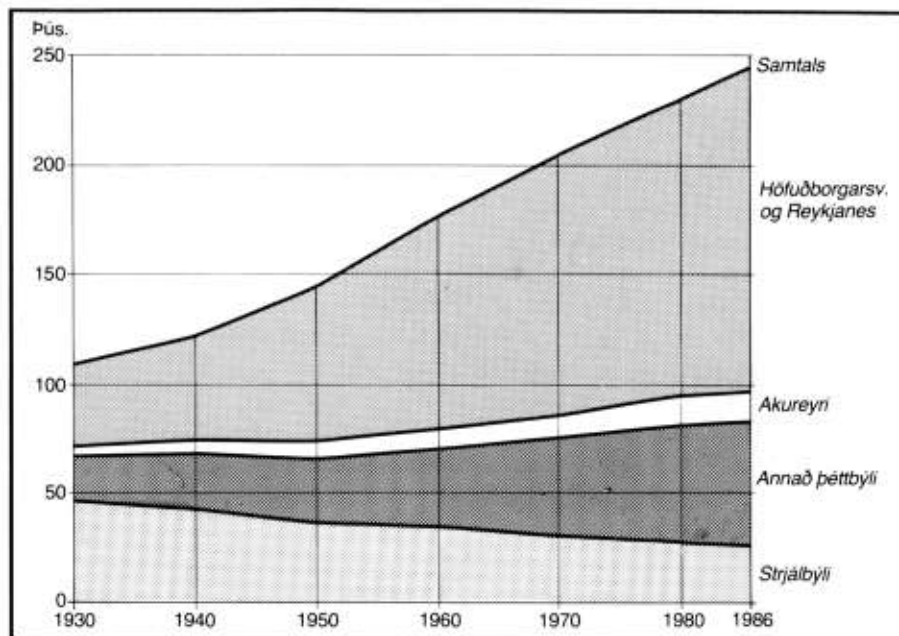
Þetta línurit sýnir hvernig blutfallið milli þéttbýlis og strjálbýlis hefur þróast síðan 1930. Þessar þróunarlínur virðist mega framlengja fyrir næstu árin



Árið 1860 var þéttbýlismyndunin vart hafin og íbúapunkturarnir í sveit margir



Árið 1980 höfðu myndast margir bæir af stærðargráðu frá 200 til 15.000 manns



breytingar hafa orðið á byggðamynstri landsins samfara öllum þessum tímamótum, þegar gamli tíminn var að hníga og nýr tími tók við með nýjum starfsháttum.

Þegar þessi lögmál um eilífan breytileika eru höfð í huga, verður okkur betur ljóst hve fávísleg sú meginkennisetning núverandi byggðastefnu er, — „að koma í veg fyrir byggðaröskun”.

Því að engin byggðastefna getur stöðvað hjól tímans með því að frysta byggðamynstrið, hún verður í raun aðeins til að tefja fyrir og gera hina nauðsynlegu aðlögun að breyttum tímum, enn kostnaðarsamari og sársaukafyllri.

Það er dálítið athyglisvert að gefa því gaum, að staða ís-lensks efnahagslífs og byggðamynsturs er að mörgu leyti lík því sem gerðist í Sovétríkjunum; of mikil miðstýring gerði valdhöfum kleift að koma í veg fyrir að atvinnukerfi og byggð lagaði sig að kröfum tímans.

Hið mikla aðstreymi fólks til höfuðborgarinnar er miklu alvarlegra en venjulegar fólksfjöldatölur gefa til kynna. Þetta sést vel á línuritinu sem sýnir að hið aðflutta fólk er hlutfallslega langflest á aldrinum 20-24 ára og síðan 25-29 ára

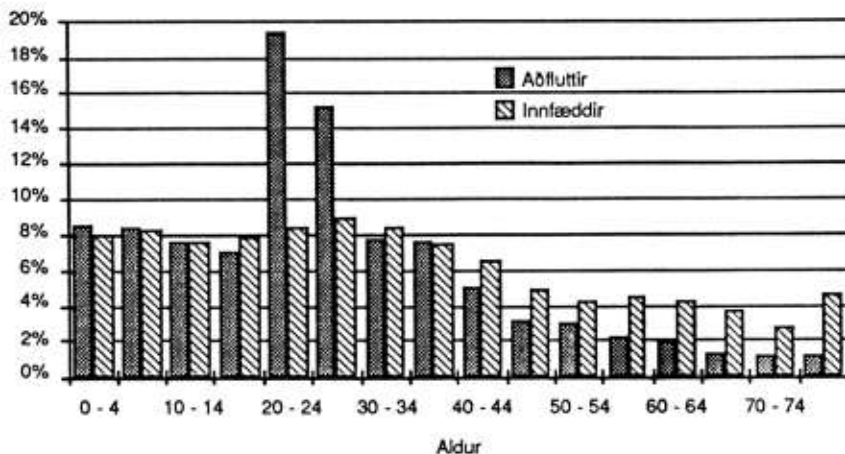


Nýting á dýrri höfn er lítil, þar sem togari kemur til löndunar á 10 daga fresti



Dýrt er að byggja heilsugæslu, lögreglustöð o.s.frv. fyrir hverja 200 íbúa

Samanburður á aldursskiptingu aðfluttra og höfuðborgarbúa

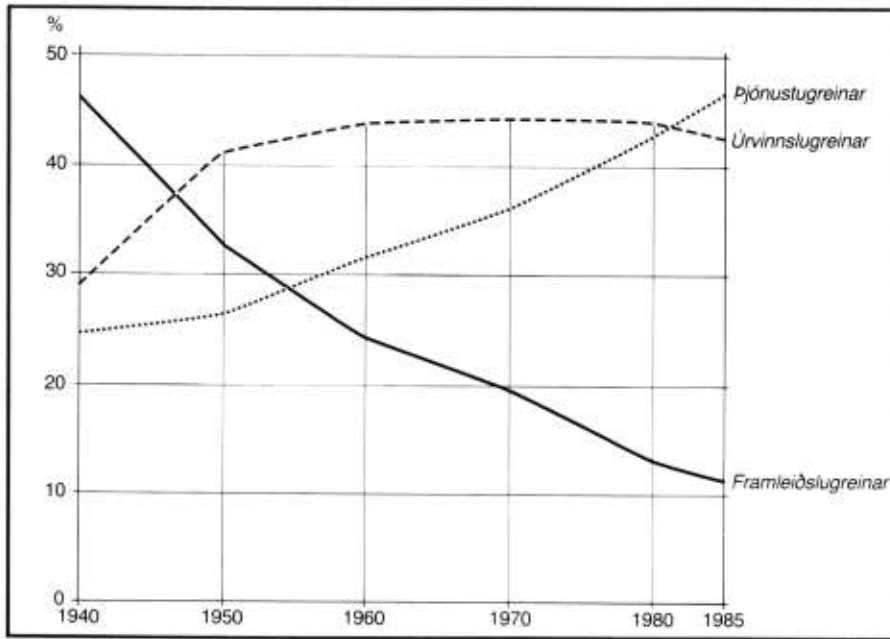


En nú vaknar spurningin: — Hvað er hægt að gera til að forða því að þessi nýju tíðindi þýði nýtt áfall fyrir landsbyggðina með enn auknum straumi fólks og fjármagns til SV-hornsins.

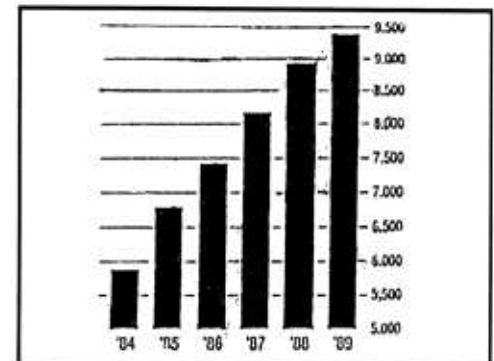
Ljóst er að nú duga ekki lengur gömlu ráðin frá 1970 þegar skuttogari var keypur á hvert „krummaskuð“. Auk þess „kom í ljós“, að sá böggull fylgdi skammrifi, að á hverjum stað þurfti að fylgja á eftir skipakaupunum, með byggingu fullbúins frystihúss og stækkun litlu hafnarinnar í stóra hafskipahöfn.

Ekki gagnar heldur lengur að byggja fleiri heilsugæslustöðvar, skóla, íþróttahús, pósthús, lögreglustöðvar, sundlaugar o.s.frv., jafnvel í smáplássum með nokkrum hundruðum íbúa og þar sem fólki auk þess fer stöðugt fækkandi.

Líka er heldur ógeðfellt að setja áttahafjötra á fólk á þessum framtíðarlausu stöðum, eins og gert hefur verið, t.d. með því að binda veitingu húsnæðisstjórnarlána við byggingu í heimabyggð.



Mörgum kemur á óvart að þjónusta sé sú atvinnugrein sem vex mest. Þær greinar hennar sem þjóna ferðamönnum eru mjög gjaldeyrisskapandi og lífslíkur bæja og héraða eru mjög háð því að takist að hækka þjónustustigið



Heildartekjur af ferðamönnum í milljónum. (Verðlag 1989).

Bókarhöfundur telur, — hreint út sagt — að þessar aðferðir séu jafn vonlausar og fyrri frystingar- og miðstýringar aðferðir. Ég tel að nú ríði á að gera sér grein fyrir því, að hjól tímans heldur áfram að snúast og fara nú þegar að búa í haginn fyrir þróun þeirrar nýju heimsmyndar, sem lýst var í tveimur fyrstu köflum bókarinnar.

Verður nú byrjað á að lýsa frumþáttum þeirrar nýju þjóðmálastefnu sem mér sýnast skynsamlegastir.

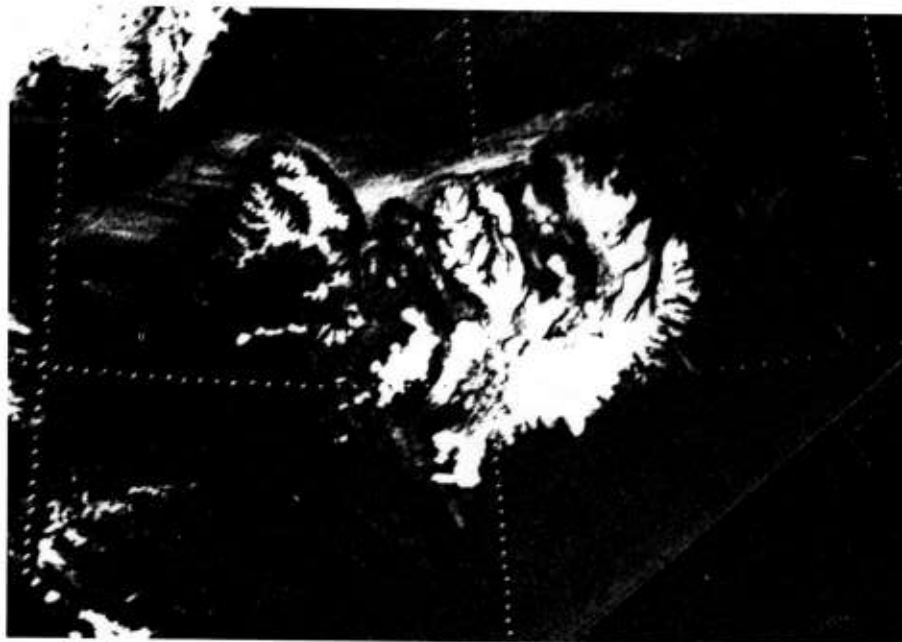
Í fyrsta lagi er nauðsynlegt, að gengist verði við þörf fólks, sem er fætt í dreifbýli og hefur alið aldur sinn þar, að fá að kynnst borgarmenningu samtímans með því að flytja á mölina, ef það æskir þess.

Í öðru lagi er nauðsynlegt, að gengist verði við þörf hins almenna íbúa í þéttbýli og borg (ekki aðeins yfirstéttarinnar), að fá ekki einungis að kynnst mannlífi í borg heldur líka því lífi, sem hægt er að lifa í sveitinni.



Þorp sem lokast af snjó á vetrum eiga ekki mikla framtíð fyrir sér

Myndin sýnir snjólausar rennur upp á hálendið með Þjórsá og Skjálfandafljóti



Með langflugi milli heimsálfa og íshafs-siglingum kemst Ísland í þjóðbraut



Sérbúin flutningaskip gætu farið styttri leiðina til Japans 3-4 mánuði á ári

Ég vil sérstaklega vara við þeirri viðteknu framtíðarsýn, að allir straumar eigi alltaf að liggja til höfuðborgarsvæðisins, sem endar á því að nánast enginn verði lengur eftir úti á landsbyggðinni. Sú framtíðarsýn er alls ekki í samræmi við vilja og þarfir þjóðarinnar í landinu.

Það á ekki að reyna að stöðva strauminn til Faxaflóans með þvingunum, heldur beita öðrum og hvetjandi ráðstöfunum, og þá er ég sannfærður um, — að borgarbúar muni leita í mjög auknum mæli út á landsbyggðina, ýmist í stuttum ferðalögum, eða til að búa í „sumar“bústöðum í meira mæli en nú er.

Auk nýju heimsmyndarinnar eru það einkum vegabætur og tækninýjunar, sem geta opnað þessum nýju straumum leið.

Framtíðarsýn mín er því, — í stuttu máli, — að allir Íslendingar búi á öllu Íslandi, en séu ekki stíðir í sundur á einhæfan hátt sem borgarbúar eða sveitamenn, þannig að djúp gjá myndist á milli þeirra, eins og nú er orðið.

FRIDLYST SVÆÐI



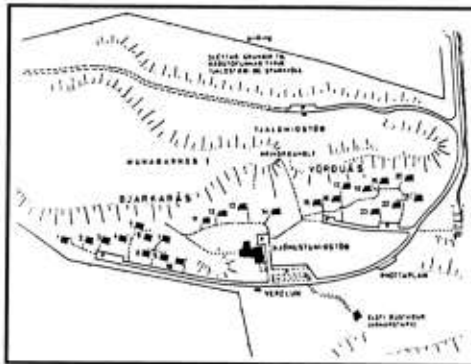
Kortið sýnir þau svæði á Íslandi sem hafa sérstæðasta náttúruferuð. Bústaður úti á landi gefur fjölskyldu betri tækifæri á að kynna þessum völundarsmiðum náttúrunnar



Eldstöðin Askja þykir minna á tunglandslag. Vatnið í gígnum er 22° heitt

Hið blandaða búsetuform, sem tíðkast t.d. hjá yfirstétt Evrópu, kallast „tvöföld búseta“. Sú geysilega fjölgun sumarbústaða, sem orðið hefur á síðustu árum (yfir 7000 einkabústaðir hafa verið byggðir) og fjölgun vetrarbústaða landsbyggðarfólks í bæjum, sýnir að þessi þróun á góða möguleika á að komast enn frekar á skrið.

Það hefur nú komið í ljós, að leigugjöld og fasteignagjöld af sumarbústöðum, ásamt með mikilli þjónustustarfsemi í kringum þá, hefur orðið til að styrkja byggðir í Borgarfirði og á Suðurlandi. Er það lýsandi dæmi um að þessi þróun getur orðið til þess að efla landsbyggðina. Jafnvel má hugsa sér í framtíðinni með tvöfaldri búsetu, að menn eigi lögheimili á báðum stöðum og greiði opinber gjöld til beggja í ákveðnu hlutfalli. Ekki leikur vafi á að þröngan fjarlægðarhring þessarar þróunar á SV-landi, er unnt að víkka verulega með aðgerðum í vegamálum og öðrum þjónustumálum.



Í sumarbústaðahverfi býðst samvist við náttúru sem og nauðsynlegasta þjónustu

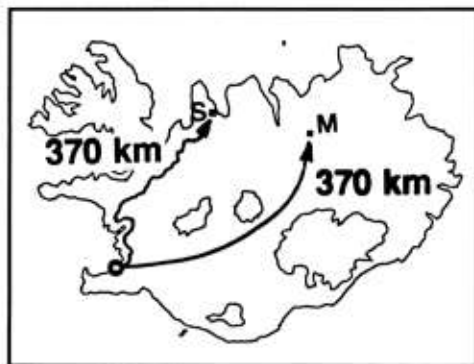
Við Íslendingar búum við kræklótt og svo langt vegakerfi, að við ímyndum okkur að Ísland sé ákaflega stórt land og vegalengdirnar miklar. En svo er ekki í raun og veru, sem sést af því að sé dreginn rammi um þann kjarna landsins, sem miðast við fjarðarbotna, er hann aðeins um 250 x 300 km.

Ef ekki þarf að fara fyrir firði á borð við Hvalfjörð og ef ekið yrði stystu leið eftir hálendisvegum, væru um 300—400 km á milli fjarlægustu landshluta, í stað 600—700 km í dag.

Sláandi dæmi um mögulega styttingu vegalengda er að leiðin frá Reykjavík til Mývatns yrði 370 km (í stað 540 km nú) sem er álíka vegalengd og frá Reykjavík til Sauðárkróks. Styttingin nemur því 170 km, sem er sama vegalengd og frá Reykjavík að Þórisvatni norðan Búrfellsvirkjana. Takið eftir að þá yrði styttra til Mývatns, en nú til Akureyrar.

Væri þessari samgöngu- og ferðabyltingu tvöfaldrar búsetu, hleypt af stað, fengjust kaupendur að jörðum og fasteignum út um allt land, þannig að þeir dreifbýlisbúar, sem þyrftu að flytja á mölina, yrðu ekki eignalausir öreigar, eins og nú tíðkast, vegna skorts á eftirspurn eftir húseignum þeirra.

Jafnframt yrði komið í veg fyrir að hinar geysilegu fjárfestingar okkar allra í samkomuhúsum, sundlaugum, íþróttahúsum og slíku, yrðu að engu, heldur færu þær einnig að nýtast þéttbýlisfólki í auknum mæli.



Lýsandi dæmi um byltingu í styttingu vegalengda með Sprengisandsvegi er að álíka langt —370km — yrði þá til Mývatns og nú til Sauðárkróks í Skagafirði (frá Reykjavík talið)

4 Þjónustukerfi landsins

EKKI ERU NEMA rétt liðlega hundrað ár síðan nær allir Íslendingar bjuggu í sveit. Í sveitinni voru í þá daga fábreyttar þjónustuparfir og t.d. voru fyrstu skólarnir og bókasöfnin á landsbyggðinni að líta dagsins ljós um aldamótin.

Þjónustukerfi á borð við vegi, hafnir, rafmagn, síma og vatnsveitur voru líka varla til og hófst uppbygging þessara kerfa ekki að marki fyrr en á fyrstu áratugum aldarinnar.

Skipulag nútíma-atvinnuvega, húsakostur, menntun mannfólksins, auk þjónustukerfanna, er sá ávöxtur, þ.e. fjárfesting sem liggur nú eftir líf og starf þjóðarinnar í heila öld. Mikið af því hefur farið í uppbyggingu þjónustukerfanna og gildir það hvað helst síðustu tvo áratugina.

Þjónustukerfin skiptast í marga flokka og má þar nefna *samgöngukerfi* (vegi, hafnir, flugvelli, sérleyfisleiðir, strætisvagnþjónustu). Helstu *félagslegu kerfin* eru menntakerfið (skólar, dagheimili, íþróttastaða) og *heilbrigðiskerfið* (sjúkrahús, heilsugæslur, endurhæfingarstöðvar).

Helstu þjónustukerfi sem einstaklingar og félag byggja upp eru *verslunarkerfi* (fyrir mat, smávöru, bensín) og *kerfi almennrar þjónustu* (matsala, gisting, afþreying, viðgerðaþjónusta).

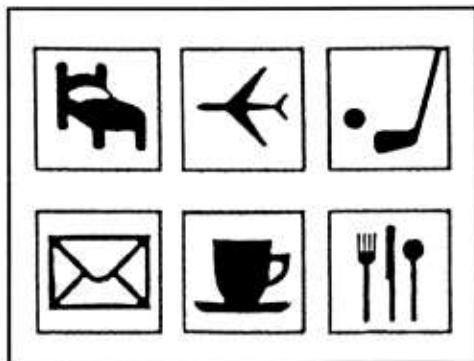
Þjónustukerfi byggðust fyrst upp í höfuðborginni, síðan komu bæirnir og nú síðast kauptúnin og sveitirnar. Þjónustukerfi þessara tveggja síðastnefndu byggðaeininga eru því mjög ný og fullkomin og má þar nefna nýjar hitaveitur, sundlaugar, heilsugæslustöðvar og bókasöfn.

Þessar síðastnefndu fjárfestingar nýtast best í þróun og uppbyggingu tvöfaldrar búsetu og ferðaiðnaðar og er litlum



Menntaskólinn á Laugarvatni og nýting hans á sumrin sem hótels er dæmi um snjalla nýtingu skólahúsnæðis og annarar aðstöðu á landsbyggðinni við uppbyggingu ferðaþjónustu

Þetta línurit sýnir hina miklu aukningu sem hefur orðið í uppbyggingu gístaðstöðu. Á þessu 22 ára tímabili óx t.d. heildar fjöldi rúma úr 2900 í 6300



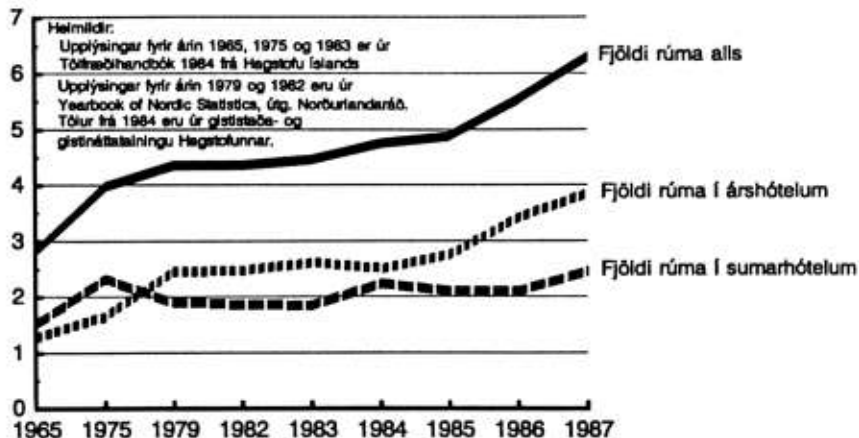
Fjölbreytni þjónustu á gístistöðum er alltaf að aukast



Á tíu árum frá 1978 til 1989 tvöfölduðust ársverk í veitinga- og hótelpjónustu

Gistihúsakosturinn 1965-1987

Þúsund rúm

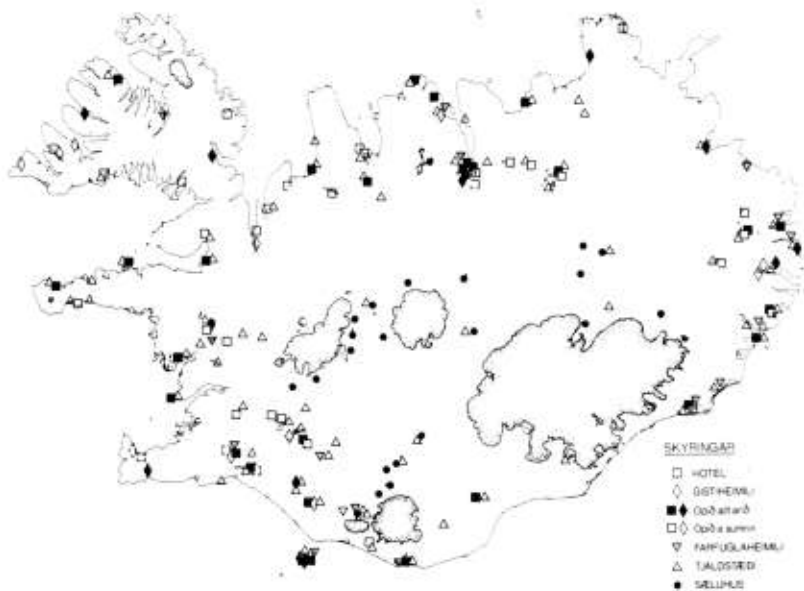


sveitarfélögum með dvínandi atvinnutækifærum geysilegur styrkur að því að fá þessa aðila til að taka þátt í uppbyggingu fyrrnefndra kerfa með sér en jafnframt leiðir þetta til þess að nýting á þeim verður nóg til að reka þau áfram, jafnvel þó fólkinu, sem býr á svæðinu allt árið, haldi áfram að fækka.

Uppbygging í innlendum og erlendum ferðaiðnaði hefur síðustu áratugi enn sem komið er, verið byggðunum mikilvægari en tvöföld búseta. Snjöll form í samnýtingu þeirrar þjónustuaðstöðu, sem fyrir hendi er, hafa verið fundin upp og má þar nefna nýtingu heimavista sem Edduhótela á sumrin og mötuneytissala og eldhúsa í skólum, til veitingareksturs.

Æ fleiri gera sér nú grein fyrir því að í ferðaiðnaðinum gæti leynst það bjargráð, sem yrði búsetu í hinum dreifðu byggðum til bjargar.

Vaxtarmöguleika og þýðingu ferðaiðnaðarins má greina í fjölgun ársverka við veitinga- og hótelpjónustu. Á síðasta áratug



fjölgaði störfum í þessum greinum úr 2000 árið 1980 í nær 4000 árið 1990. Ef þessi þróun héldi áfram allan núverandi áratug fram til aldamótanna, gætu störf í þessari grein ferðabjónustu orðið hátt á áttunda þúsund.

Á síðustu árum hafa heimamenn á landsbyggðinni sýnt mikinn dugnað og hugmyndaflug í því að byggja upp þjónustugreinar fyrir ferðaiðnaðinn heima í héraði. En það sem einkum stendur í vegi fyrir því að fá fyllri arð út úr þessum fjárfestingum og myndar þannig nokkurskonar flöskuháls, er þó enn umfram allt lélegt samgöngukerfi úti á landsbyggðinni.

Aðstöðumunur þessara nýju atvinnugreina á landsbyggðinni er geysilegur miðað við SV-hornið. Á SV-horninu hefur þegar tekist að lengja aðalferðamannatímamann á vorin og haustin, og hótél sem geta boðið ráðstefnuaðstöðu eru einnig fullbókuð mestallan veturinn.

Gististaðir innan hins þrönga fjarlægðahrings útfra höf-

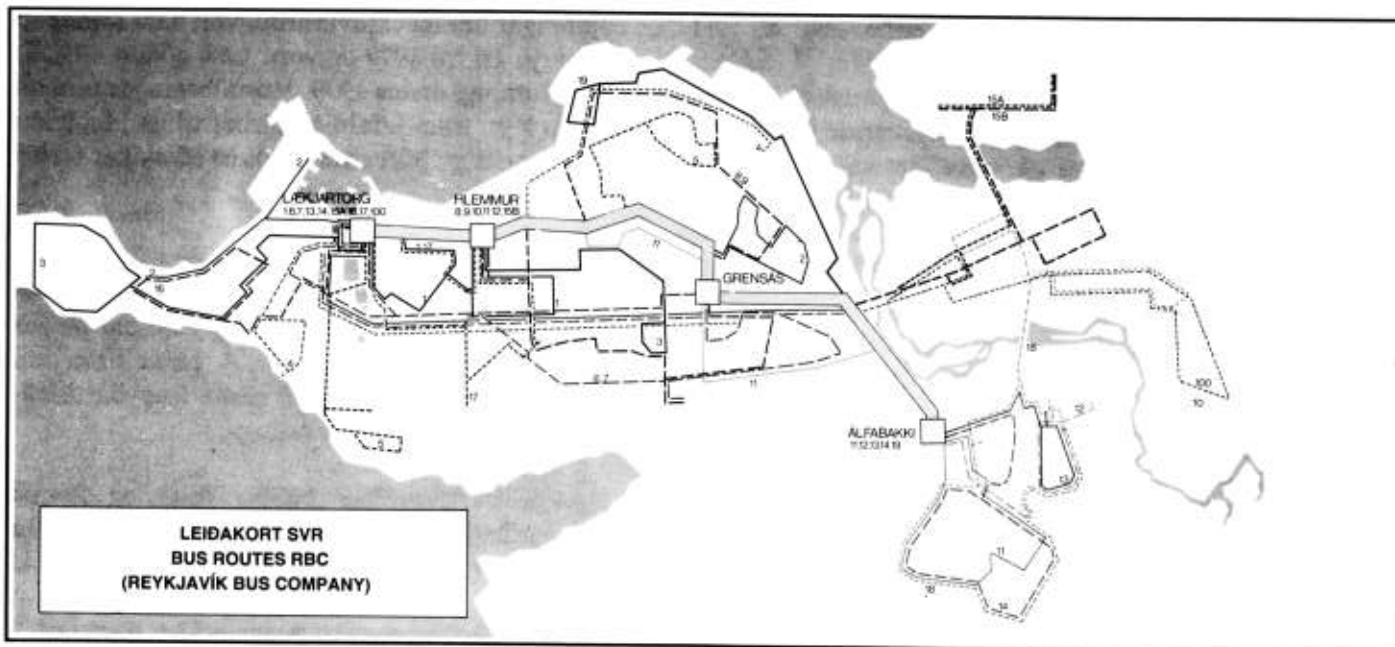
Þetta kort sýnir dreifingu gististaða um landið. Athyglisvert er að einnig í dreifbýli þjappast þeir saman á ákveðin ferðamannasvæði



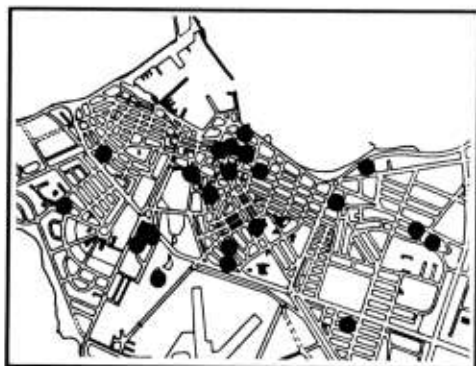
Þjónustuaðstaða í dreifbýlinu er nú lykill að því að við fáum notið landsins



Erfitt væri að halda uppi samgöngukerfi á landsbyggðinni ef ekki væru túristar



Góð þjónustukerfi í bæ og borg eru líka lykill að því að Ísland geti talist gott ferðamannaland

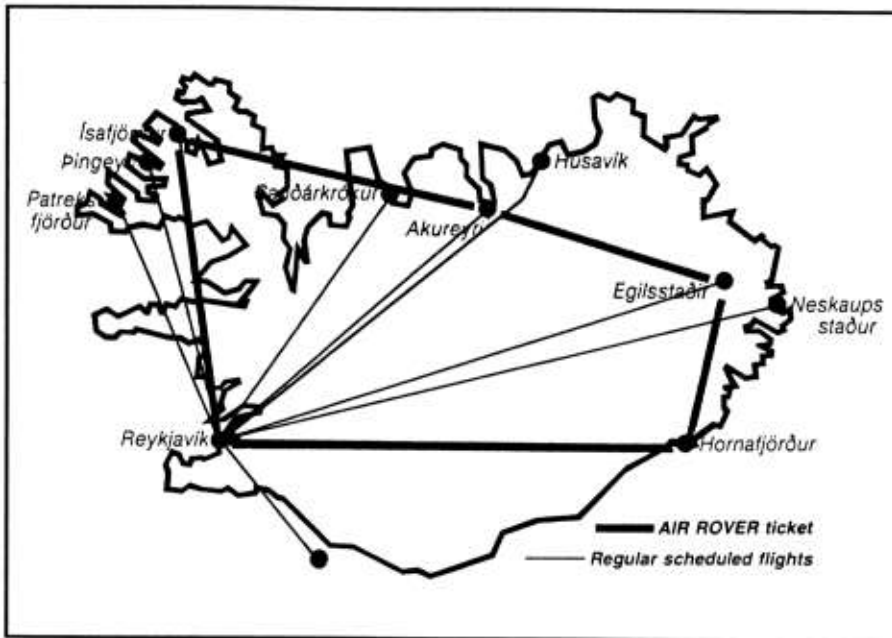


Menningarmiðstöðvarnar í þéttbýlinu eru líka gæði sem við getum markaðsett

uðborginni, njóta einnig þessarar ráðstefnuþróunar (Örk, Hótel Selfoss). Ekki eru síður fólgnir miklir möguleikar í vaxandi þörf borgarbúa að geta komist út úr borginni einnig á veturna t.d. um helgar eða á hátíðum. Til dæmis hefur risið verulegur rekstur allan veturinn á stöðum eins og Flúðum, þar sem heimamenn og hótelhaldarar hafa haft þá framsýni að bjóða þjónustu eins og heita potta og vélsleðaleigu, sem gerir vetrarðvöl þar ekki síður skemmtilega en sumarðvöl.

En hversu ábatavænleg er þá þessi nýja atvinnugrein landsmanna. Fást nokkuð nema litlar tekjur og lág laun út úr því? Er þetta nokkur alvöruatvinnugrein? Helstu tölulegar staðreyndir um þessa iðngrein eru þessar; útlendir ferðamenn eru nú um 140 þúsund, sem er rúmlega tvöföldun frá 1980.

Þar að auki koma um 50 þúsund útlendingar við og versla í flughöfninni í Keflavík á ári hverju. Sala í fríhöfninni einni nemur 1.400 milljónum króna, en að meðaltali eyðir hver út-



lendur ferðamaður rúmum 70 þúsund krónum á Íslandi. Heildartekjur af ferðaiðnaðinum eru því um 11.000 milljónir sem er 8.5% af gjaldeyrstekjum þjóðarinnar (árið 1990).

Nú vaknar spurning: Hvað þarf að ráðast í miklar fjárfestingar til að auka tekjur af ferðamannaíðnaði, bæði fyrir innlendan og erlendan markað. Svarið er: ótrúlega litlar, — að því gefnu, að aukningin verði fyrst og fremst úti á landsbyggðinni og þá helst á þeim tímabilum sem ferðapjónustuaðstaðan annars er minnst nýtt.

Það gefur nokkra hugmynd um hve geysi arðsamur atvinnuvegur þetta getur orðið, að rekstur hótélanna yfir sumarmánuðina (aðeins fjórðung ársins) dugar til að standa straum af rekstri þeirra og skila arði af fjárfestingunni, þó þau standi víða ónotuð 8 til 9 mánuði á ári. Af því má ráða, hvílík gullkista þessar fjárfestingar geta orðið, ef tekst að lengja ferðamannatímamann að ráði.

Flugfélögin hafa á seinni árum áttað sig á því að samgöngukerfi þeirra þurfa líka að þjóna ferðaiðnaðinum. Nú þarf Vegagerðin líka að fara að átta sig á þessari nýju þörf



Til að tengja utan- og innanlandsflug þarf innanlands-flugstöð í Keflavík

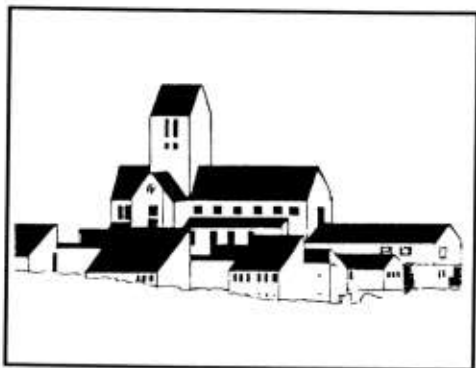


Ferjutenging við Austurland hefur mikla þýðingu fyrir ferðaiðnað á því svæði

Mývatnssvæðið er skemmtilegt dæmi um ferðasvæði þar sem þjóðleg menning og náttúruundur blandast saman. Á veturna býður vatnið upp á dorgveiði og vélsleðaakstur



Ferðatíminn á sumrin stendur undir verslunarþjónustu á mörgum stöðum



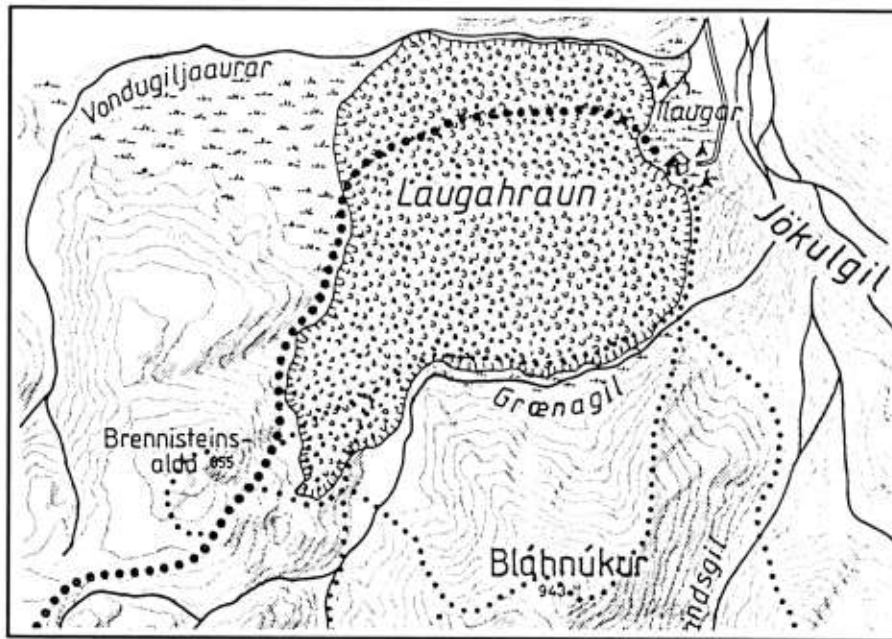
Skálholt er dæmi um stað þar sem menningararfleifið getur af sér starfsemi

En hvar stendur þá hnífurinn í kúnni? Hvað þarf að gera til að heilsársflæði ferðamennskunnar nái út fyrir SV-land? Svarið er: — Umbætur í samgöngumálum, — og þá fyrst og fremst í vegamálum. Verður fjallað um nauðsynlegar og sjálfsagðar umbætur á því sviði í seinni hluta þessarar bókar.

Til aukningar vetrarstarfseminnar eru sérhæfð mót og ráðstefnur líklegustu þróunargreinarnar, auk skammvinnra orlofsdvala þéttbýlisbúa að vetrarlagi. Þannig hafa t.d. skákmót, námsstefnur og námskeiðahald af ýmsu tagi, tekið að blómgast á hótélum úti á landi.

Þróun miðstöðva fyrir vetrarútilíf virðist þó vera vænlegasti vaxtarbroddurinn, enda er það orðin úrelt hugsun á heilsuræktaröld, að stunda aðeins hreyfingu og útilíf yfir sumarmánuðina. Þarfir fólks í þessu efni hina 7 til 8 mánuði ársins eru því mikill og vannýttur markaður.

Um aðstöðu á þessu sviði gildir líkt og fyrr var sagt um önnur



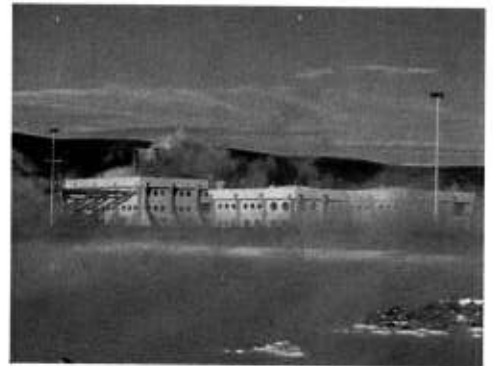
Þetta kort sýnir gönguleiðir og örnefni í nágrenni Landmannalauga. Á vetrum er þar nú orðin mikil umferð fólks sem kemur þar til gistingar, útivistar og baða

þjónustukerfi, að hér hefur verið lagt í mikla fjárfestingu, sem bíður þess aðeins, að tengsl komist á milli hinnar augljósu þarf- ar og hinnar vannýttu aðstöðu sem fyrir hendi er. Sundlaugar með heitum pottum og gufuböðum er skýrasta dæmið, en í Árnessýslu einni munu t.d. vera yfir tíu stórar sundlaugar. Ef takast mætti að auka nýtingu hvernar þeirra um 20 gesti á dag og ef hver gestur gestur eyddi 500 krónum í þjónustu, yrðu viðbótartekjurnar (án verulegs aukatilkostnaðar), af þessum tíu sundlaugum — 100 þúsund krónur á degi hverjum.

Önnur tegund miðstöðva, þar sem auka mætti útilíf að vetri til, eru þjóðgarðarnir. Reisa mætti t.d. gistiðstöðu við þjónustu- miðstöðvarnar á Þingvöllum, í Skaftafelli og Ásbyrgi (sem standa nú ónotaðar allan veturinn). Skoðunarferðir um fögur svæði eru einnig skemmtilegar að vetrarlagi og mætti hafa hesta-, skíða- og vélsleðaleigur á þessum stöðum, svo að fólkið kæmist auðveldar yfir snævi þakið landið.



Heitu laugarnar bjóða mikla möguleika á að auka ferðaiðnað að vetrum



Óþarfi er að ofsetja Landmannalaugar því náttúrulegar laugar má gera víða



Í Kjarnaskógi við Akureyri er nú verið að koma upp útivistaraðstöðu og heilsuræktarstöð. Hvernig væri að nýta sum önnur skóglendi landsins, t.d. Heiðmörk og Hallormsstaðaskóg á líkan hátt

Þriðja og dýrasta tegund miðstöðva á fögrum svæðum væru heilsumiðstöðvar, en vísir að slíkri starfsemi er nú tekin að þróast í Kjarnaskógi við Akureyri og í Örk í Hveragerði. Mjög góð staðsetning fyrir slíkar leirbaða- og kúrmiðstöðvar, væri t.d. í Krýsuvík, á Nesjavöllum og í Mývatnssveit.

Annars erum við ekkert bundnir við þá staði, sem þegar eru kunnir orðnir. Þessari aðstöðu má koma upp, hvar sem nægan jarðhita er að finna. Það sést best af Bláa lóninu, sem var búið til úti í miðju úfnu hrauni. Nú er þetta manngerða lón þó orðin einhver frægasta náttúruperla Íslands og sækja það heim um 80 þúsund gestir á ári (1990).

Mikil starfsemi er í uppbyggingu við lónið og sagði forstjóri heilsuþaðanna við sumarlok 1990 að 10-falda þyrfti aðstöðuna til að anna eftirspurn.

Þetta fagra lón er lýsandi dæmi um þá möguleika sem við Íslendingar eigum á þessu sviði, á öld nýrrar heimsmyndar þegar heilsa og útlíf eru í fyrirrúmi. Í þeirri þróun eru okkur nær engin takmörk sett af orkulindum né hamlað af viðkvæmri náttúru, því að slík lón og heilsumiðstöðvar má búa til nánast hvar sem er: í hrauni, hátt uppi í fjöllum eða jafnvel á eyðisöndum.

5 Lífsmagn streymir um vegina

Í FYRRI KÖFLUM bókarinnar hefur því verið lýst, hvernig heilbrigði og hreinleiki náttúrunnar í lítt snortnu landi, getur á nýrri öld orðið feykidýrmæt auðlind fyrir þróun ferðaiðnaðarins, — og reyndar líka verðmæti fyrir okkur sjálf til að njóta þeirra, — ekki aðeins örfáa daga á ári, eins og nú er, heldur með ferðalögum og sérstaklega þó með dvöl á landsbyggðinni, svo að menn búi þar nánast til jafns við aðsetur sitt í þéttbýlinu.

Þá hefur því einnig verið lýst, að til þess að slík nýting og þetta nýja lífsmynstur þjóðarinnar verði mögulegt, þurfi að vera til vegakerfi í landinu, sem getur kallast því nafni.

Við skulum nú gaumgæfa, hve langt við eigum í land með að eignast vegakerfi, sem getur flutt okkur á skömmum tíma milli fjarlæggra staða.

Óhætt er að segja, þegar í upphafi, að þessi úttekt muni skila dapurlegum niðurstöðum, bæði hvað varðar möguleika á úrbótum á núverandi hlykkjóttum hringvegi og eins hvað tekur til þeirrar stjórnmalastefnu, sem nú ríkir og bæði hefur leitt til minnkandi framlaga í lagningu bundins slitlags, svo og dregið úr fjármagni til viðhalds því vegakerfi sem fyrir er í landinu.

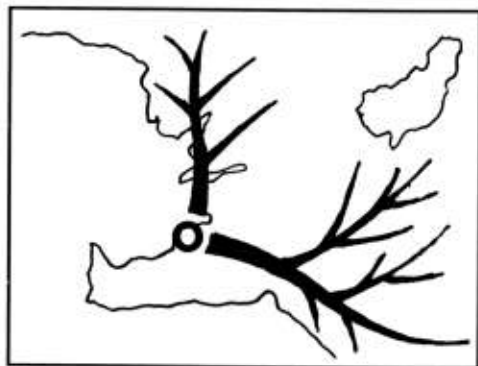
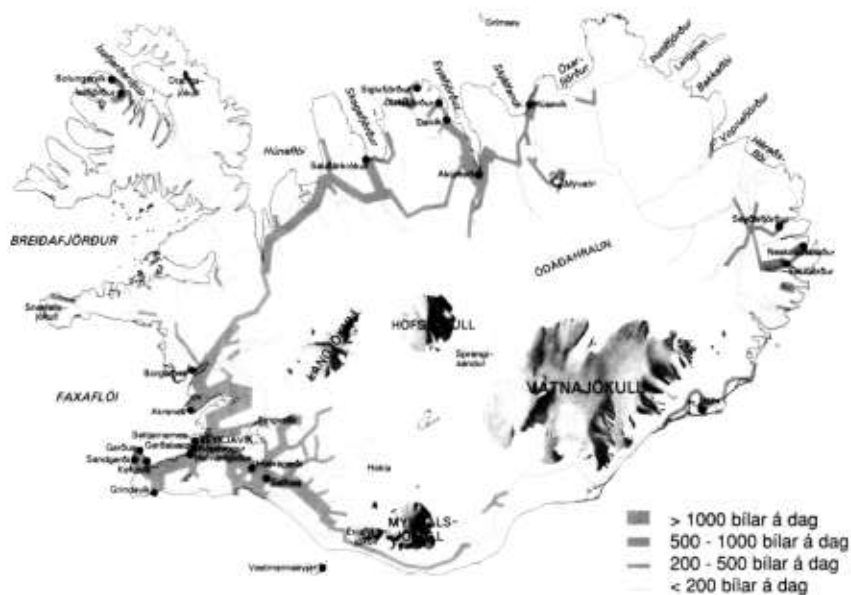
En byrjum þá fyrst á að athuga eðli og gerð hringvegarins, sem svo hefur verið nefndur, síðan tengingin yfir Skeiðarársand komst á. Á næstu blaðsíðu er mynd af þjóðvegakerfinu, þar sem gildleiki hvers vegarkafla sýnir magn umferðar á honum. (Ekki er hægt að sýna á kortinu umferð fleiri en 1000 bíla á dag svo sem út frá Reykjavík, þar sem umferð er yfir 5000 bílar á dag).

Á þessari mynd sést greinilega að í samanburðinum við vesturhluta landsins er sára lítil umferð á eystri helmingi hring-



Raunveruleg vegalengd Rvk-Akranes sem er 19 km, — í stað 109 km eftir þjóðveginum, — auðveldar okkur að skilja að vegatenging eftir vogskorinni strönd er óheppilegri en beint yfir landið

Breidd svörtu línanna sýnir hvar mest umferð er á landinu. Myndin af SV-horni gefur þó ekki rétta mynd því þar er ekki pláss fyrir nógu breið strík

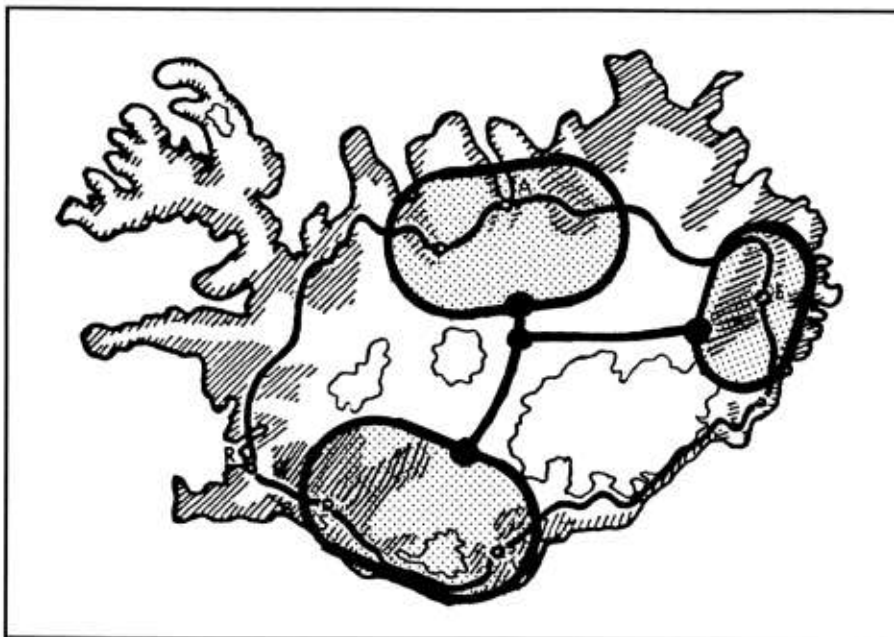


Hliðargreinar hringvegarins hneigjast flestar í átt til Reykjavíkur. Þessvegna eru tengingar innanhéraðs í gagnstæða átt erfiðar og einnig frá hliðargreinum sveitarvega upp til hálendisins

vegarins. Gagnsemi hans til þess að skapa nokkra hringrás flæðis í þjóðfélaginu er því sama og engin, ef frá eru taldir þeir tiltölulega fáu ferðamenn, sem leggja það á sig á sumrin, að aka þennan alltof langa og slæma veg.

Myndin ber með sér, að meginhluti umferðarflæðis í landinu, nær aðeins til um 150 km fjarlægðarhrings út frá Reykjavík. Á litlu myndinni til hliðar sést jafnframt að vegakerfið er þannig hannað, að nær öllum vegum sem tengjast hringveginum, er beint í áttina til Reykjavíkur. Ef t.d. uppsveitamenn í Árnessýslu vildu halda í austurátt, verða þeir fyrst að aka vestur á bóginn þangað til þeir koma á hringveginn.

Með tengingunni yfir Skeiðarársand sem kostaði um 1600 milljónir (á verðlagi 1991), komust aðeins um 3 þúsund íbúar í betri vegatengingu við SV-hornið, því eins og við vitum, aka flestir Austfirðingar um Norðurlandið á leið sinni suður. Skemmtiferðir hafa líka verið tiltölulega fáar, sem sést af því að

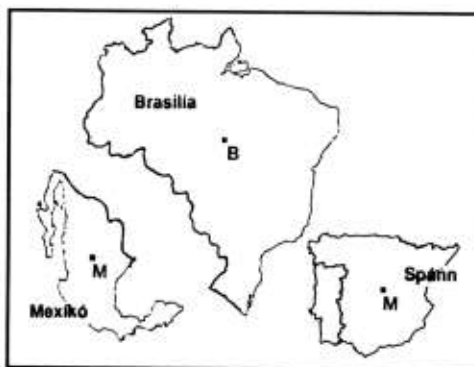


Með auknum virkjanaframkvæmdum teygjast athafnasvæði í þremur landshlutum inn til landsins. Vegalengdir milli þessara þriggja miðsvæða landshlutanna eru þá orðnar stuttar

meðalársumferð 100 bíla á dag austan Skaftafells, hækkar aðeins í um 200 bíla á dag, yfir sumarmánuðina.

Með því að leggja saman ferðafjölda frá opnun tengingarinnar 1974 til 1990 fáum við út, að um 40 þúsund bílar hafa ekið um austurhluta vegarins allan þann tíma. Ef reiknað er með rúmlega tvöföldun upphaflegs byggingarkostnaðar, vegna viðhalds og vaxta, kemur í ljós, að hver bílferð hefur kostað um tíu þúsund krónur í vegafjármagni. Eitthvað hefur því verið bogið við arðsemisútreikningana á þessum framkvæmdum.

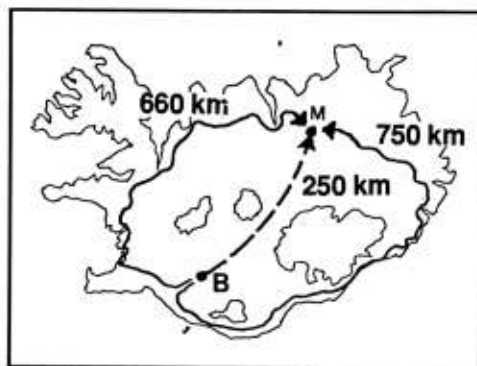
Þó voru þingmenn víst flestir — og eru kannski enn — sannfærðir um, að þessi framkvæmd hafi verið „þjóðarnauðsyn“ og mikilvægt framlag til byggðastefnu. Bókarhöfundur telur þó að hér hafi verið mögnuð upp rétt ein órökstudd „þjóðarnauðsyn“, e.t.v. í tilfinningatengslum við hina fornu sögn úr Landnámu, að leiða þyrfti kvígu í kringum land til að helga sér það.



Miðsvæði landa aukast smám saman að mikilvægi. Í þessum þremur löndum hafa höfuðborgir verið reistar nálægt sjálfri miðju landanna, þó á hásléttum sé

Þetta eru grunnreglur sem Vegagerðin vinnur eftir í flokkun vegakerfisins. Eins og sést er hér ekki gert ráð fyrir vegum sem hægt væri að aka á með meira en 100 km hraða

Vegflokkur	A	B1	B2	B3	C1	C2	D			
Staða í vegakerfinu	Tengivegir milli byggðakjarna og aðrir vegir í samræmi við umferðarmagn						Innansveitarvegir	Tengivegir býla		
Áætluð ársdagsumferð (ADU) 10 árum eftir að hönnun fer fram	>6000	4000-10000	1500-7000	600-3000	300-2000	≤500		≤200		
Burðarþol (þungi einfalda ávutal)	10 tonn allt árið						10 tonn Heimild til takmörkunar að vorlagi			
Fjöldi akreina	≥ 4	2					1			
Gerð slitlags	Bundið						Möl	Bundið	Möl	
Breidd alls [m]	≥ 30	13,5	10	8,5	7,5	6,5		4		
Breidd akbrautar [m]	2×7,5	7,5	7,0	6,5	6,0	a. 5,5	b. 3,8	c. 5,5	a. 3,5	b. 3,5
Breidd axla [m]	3	3	1,5	1,0	0,75	0,5	1,35	0,5	0,25	0,25
Breidd brúa [m]	9,5		8,0		7,0		6,0		4,0	
	<small>Undanbogar sbr. við 12</small>									
Hönnunarhraði Vh	70-100	70-100	60-100	60-100	60-90	30-90		30-60		



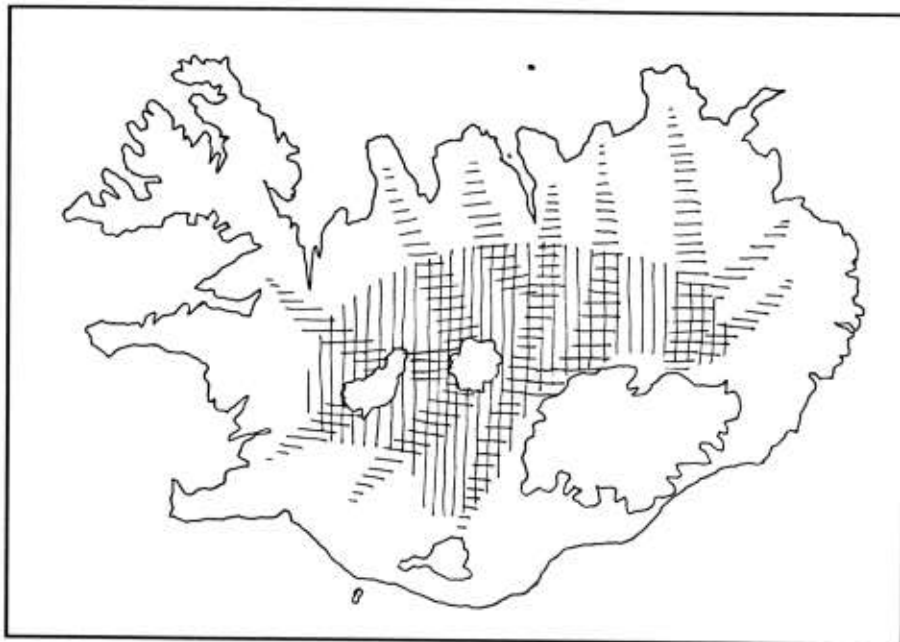
Stytting vegalengda með hálendisvegum nýttist best stöðum eins og Mývatni og Búrfellsvirkjun, sem liggja nokkuð langt inn í landinu

Líkast til endar saga þessarar tengingar til Austurlands, — sem styttir leiðir til meginbyggða þar sáralítið, — innan 20 ára — með því að vegurinn rofni við Breiðamerkurlón þar sem sjórinn er að brjóta sér leið upp að jöklinum.

En víkjum nú aftur að athugun á eðli þjóðvega. Erlendis er slíkum brautum oft skipt í þrjá flokka eftir mikilvægi: þjóðvegi 1, þjóðvegi 2 og þjóðvegi 3, þar sem fyrsta flokki er ætlað að tengja fjarlægá landshluta saman sem beinast og með sem mestum umferðarhraða. Hinir flokkarnir hafa lægra hraðastig og er ætlað að tengja borgir og bæi á leið sinni, þó það hafi í för með sér tafir og vegalengdaaukningu.

Þjóðvegur 1 á Íslandi, — hringvegurinn, — samsvarar aðeins 3. flokki í þessu kerfi og reyndar tæplega það, því hraðbrautum er yfirleitt ekki ætlað að þjósast í gegnum verslunargötur bæja á leið sinni.

Ef við nú stillum þeirri hugmynd upp, að við Íslendingar



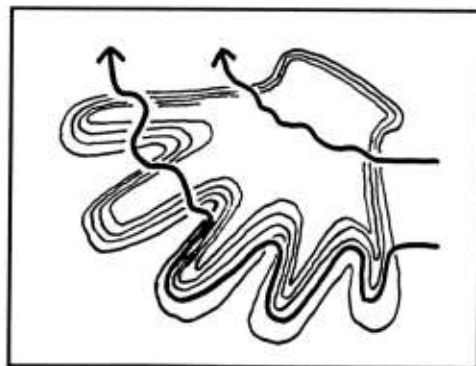
Á svæðinu með lóðréttu strikuninni er vegagerð hagkvæm vegna lítilla breytinga í hæðarlegu vega. Einnig er hér allgott vegafni. Þverstrikunin sýnir vatnaskil, en með að fylgja stefnu þeirra þarf ekki að fara yfir farvegi stórra áa

eignuðumst einhverntímann hraðbrautakerfi þar sem meðalhraðinn yrði meiri en 60 km á klst., kemur fljótt í ljós, að mjög dýrt yrði að gera þær umbætur á legu og gæðastaðli núverandi hringvegur, sem þyrfti til að ná þessu. (Sjá töfluna á bls. 57). Og reyndar myndu þessir hlutar hringvegarins aldrei geta uppfyllt þá kröfu, sem gerð er til aðalhraðbrautakerfis um að tengja landshluta saman stystu leiðir.

Af því sem hér hefur verið rakið, ætti að vera ljóst, að núverandi hringvegur hentar ekki sem framtíðar hraðbrautakerfi í landinu.

Þegar kanna skal yfirgripsmiklar hugmyndir í vegamálum verður að leita svara við nokkrum meginspurningum svo sem: 1. Hvar er vegagerð ódýrust? 2. Hvar yrði minnstur brúunarkostnaður? 3. Hvar yrðu hæðarbreytingar vega minnstar? og 4. Hvar eru stystu leiðir milli landshluta?

Þessum spurningum er reynt að svara á stóra kortinu með

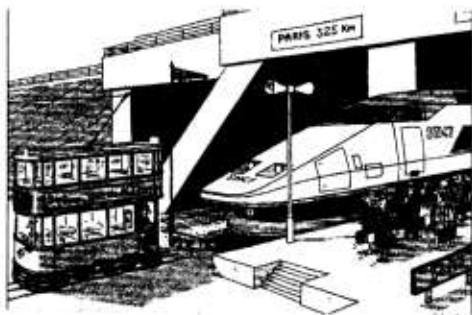


Landinu má líkja við stórskorna skel, þar sem skorurnar og vikin dýpka eftir því sem nær er komið jaðrinum. Lagning vega í landi sem líkist þessu er erfið, en er auðveldari þegar innar er komið í landið

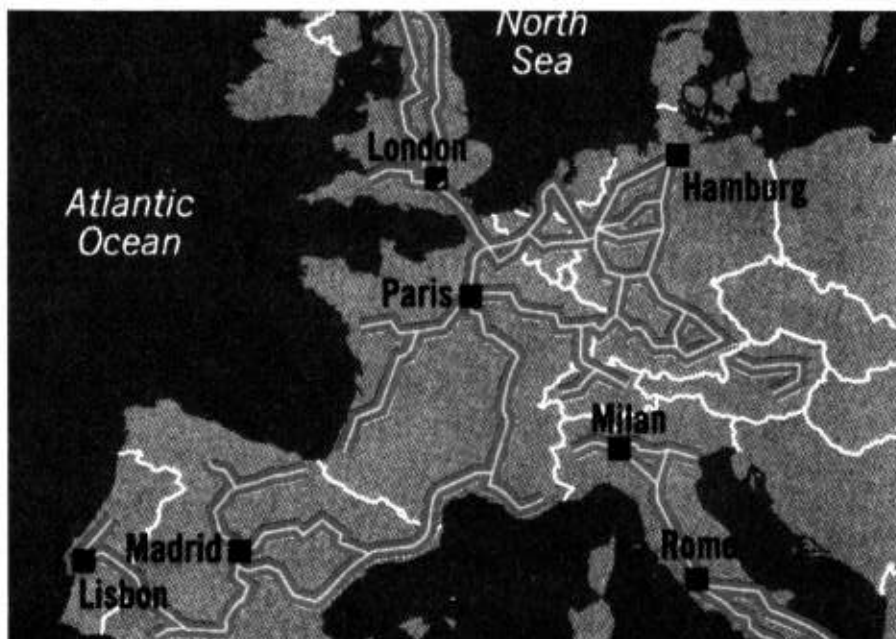
Árið 2005 er áætlað að þetta háhraða járnbrautakerfi verði komið um alla Vestur-Evrópu. Væri ekki rétt að við reyndum líka að huga að meiri hraða í samgöngum?



Myndin sýnir lest sem fara mun um göngin undir Ermasund.



Við enda gangnanna tekur fornfálegt samgöngukerfi Bretanna við

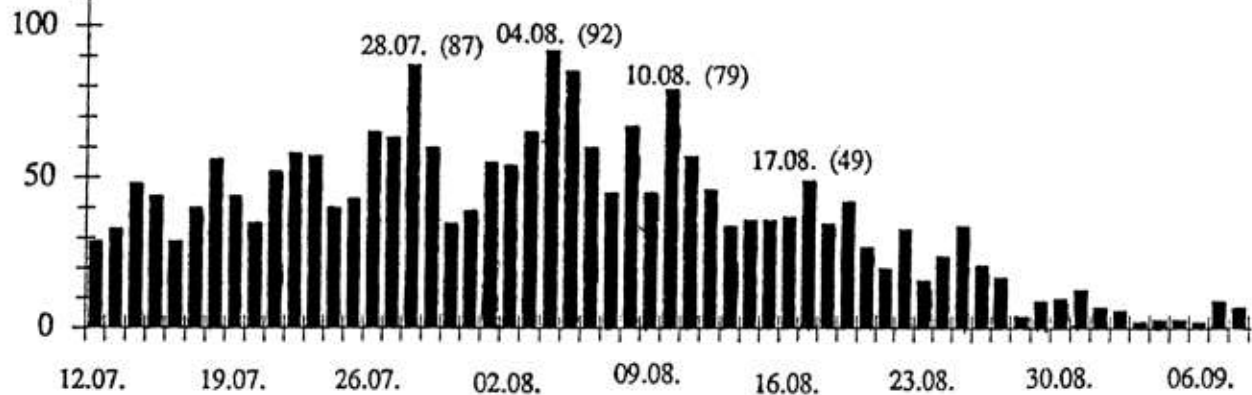


Því að skyggja þau svæði sem eru best út frá þessum fjórum sjónarmiðum. Ef Ísland væri flatt land eins og Danmörk, eða suðlægt eins og Spánn, væri enginn vafi á því, að besta lega fyrir hraðbrautir landsins væru yfir miðju þess.

Vegna norðlægrar legu lands okkar, verðum við þó að staldra við og spyrja: — Eru snjóávandamálin það mikil að það sé ekki vinnandi vegur, — ekki heldur í framtíðinni — að halda þessum vegum opnum yfir vetrarmánuðina? Bókarhöfundur virðist að þetta sé tæknilega mögulegt ef leiðinni er valin rétt lega. Verður fjallað um þetta síðar í bókinni, en hér látið nægja að benda á snjóléttu rennurnar sem teygja sig upp á hálendið úr norðri meðfram Skjálfandafljóti og úr suðri upp með Þjórsá. (Sjá myndina á bls. 26).

Lausleg athugun verkfræðinga bendir til, að kostnaður við vegagerð á Sprengisandsleið, — með bundnu slitlagi, — sé um helmingur af kostnaði vegagerðar á láglandi. Brúarkostnaður

Umferð á Sprengisandsvegi norðan Nýjadals

Umferð
(bílar á dag)

er þar að auki lægri á hálendinu. Þá er það sérstakur kostur, að á hálendisglóðum er hægt að samhæfa þarfir Landsvirkjunnar fyrir vinnu- og línuvegi þeim kröfum, sem við viljum gera til hálendisveganna.

Í lauslegum útreikningi virðist sem vegir með bundnu slitlagi til Norðurlands og með „afleggjara“ til Austurlands myndu kosta 3 til 3,5 milljarða. Samsvarar þetta verði þriggja skutogara, eða gerð jarðgangna með einni akrein um 2 km á lengd.

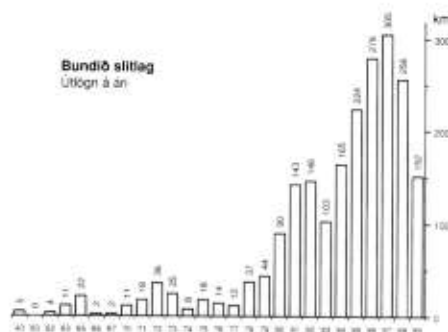
Með þessum hálendishraðbrautum, sem hér hefur verið lýst, yrði bylting í samgöngumálum landsins og t.d. mundi leiðin til Egilsstaða stytta í 460 km (úr 710 km nú). Leiðin þangað yrði svo greiðfær, að það tæki aðeins um fimm tíma að aka hana. Þar með yrði ferjutengingin til Evrópu með *Norröna* loksins vel tiltæk íbúum á SV-landi.

En nú snýst allt um jarðgangagerð á útkjálkum landsins, sem koma þá jafnframt í veg fyrir að framkvæmd sé bylting í

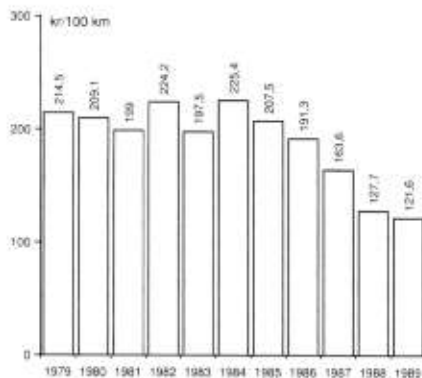
Línurit, sem sýnir fjölda bíla á Sprengisandsleið sumarið 1990



Kvísaveituvegur Landsvirkjunar nær að SA-horni Hofsjökuls



Lögn bundins slitlags minnkaði úr 305 km 1987 í 152 km 1989



Sumarviðhald vega minnkar með lagningu bundins slitlags

samgöngukerfi landsins með hálendisvegum fyrr en einhvern tímann á næstu öld. Og svo mjög er nú gengið í almenna sjóði Vegagerðarinnar til að bora göng, að stórdregið hefur úr nauðsynlegu viðhaldi vega og lagningu bundins slitlags á síðustu árum, eins og sést á línuritunum hér á síðunni.

Það er höfuðnauðsyn, að nú verði tekin upp heildræn sýn, þar sem byggðastefna hrossakaupa og óskalista sé lögð niður. Við verðum að stefna að aðgerðum, þar sem meginfjárframlög nýtast sem flestum, en að hundruðum milljóna sé ekki eytt í að reyna að bjarga byggðarplássum með aðeins fáum hundruðum íbúa. Skýrasta dæmið um þetta er Suðureyri við Súgandafjörð og fyrirhuguð jarðgöng þangað.

Í góðari væri þetta kannski afsakanlegt, en við núverandi efnahagsaðstæður, verðum við að nýta stærstu fjárframlögin betur.

6 *Lífsmagn streymir út á land*

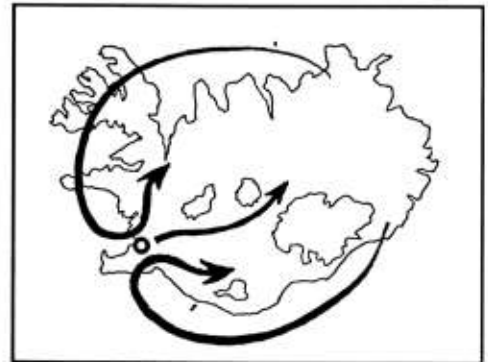
ALLT FRAM Á MIÐJA síðustu öld bjuggu nær allir Íslendingar í sveitum landsins. Þá varð í fyrsta sinn í sögu landsins, fyrir tilkomu þilfarsbátanna, hægt að sækja sjóinn allt árið. Þar með fékkst loks grunnur að þéttbýlismyndun á Íslandi. Tóku þá að rísa útvegsbærir á ströndinni, sem kom sér vel, því að þá var svo komið, að bithagar landsins gátu ekki borið meiri áhöfn en á þá var þegar lögð og fólkið flyktist til Ameríku.

Þessi þéttbýlisþróun hefur síðan haldið áfram, fyrst með gjörvallri strandlínunni, en síðan um 1980 nær eingöngu á SV-horni landsins. Sveitirnar grísuðust fyrst en í seinni tíð hafa mörg þorpinn einnig tapað fólki. Var þessu lýst í fyrstu köflum bókarinnar ásamt efasemdum um að hægt væri, eða rétt, að stöðva þessa þróun.

Hér verður aftur á móti tekinn til umfjöllunar sá möguleiki að hleypa þessum straumi aftur út á land í formi aukinnar ferðamennsku og sumardvalar, sem með lengdum dvalartíma getur svo orðið vísir að tvöfaldri búsetu fólks í landinu, þannig að sem flestir íbúar þess nái að njóta bæði þess sem þéttbýli og sveit hefur upp á að bjóða.

Í kafla fjögur var vikið að því, hve fjárfesting hefur verið geysileg í þjónustukerfum landsbyggðarinnar á s.l. tveimur áratugum og bent á að þessi þjónustukerfi eru einmitt forsenda — og að hluta hreinlega ástæðan fyrir því — að ferðaiðnaður hefur tekið að blómgastr á landsbyggðinni.

Samhliða og í kjölfar þessa hefur síðan, það sem kalla má frumstig tvöfaldrar búsetu, tekið að þróast. Ekki vantar það, að Íslendingar hafi nú eignast tækin til ferða milli bústaða. Nú er einn bíll á hverja tvo íbúa, en árið 1960 voru tíu um hvern bíl.



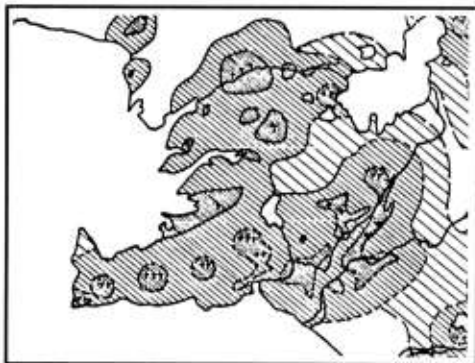
Með núverandi byggðaaðgerðum er reynt að stöðva fólksstrauminn til SV-hornsins, en þessi bók leggur til að „manntapið“ verði frekar unnið upp með því að auðvelda straum fólks aftur út á land

Dekkst á þessu korti eru hlýjustu svæði landsins í júlí. Sumarbústaðabyggð mundi að mestu haldast innan þessara svæða

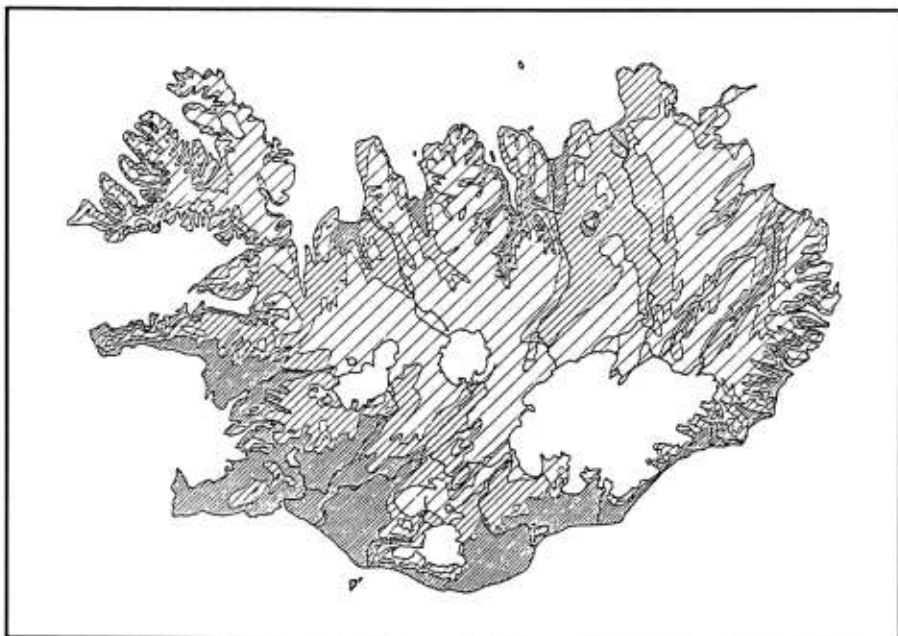
ORLOFSBÚSTAÐIR STÆRSTU
LAUNPEGASAMTAKA 1986

	HÚS	RÚMSTÆÐI
ASÍ	170	1020
BSRB	102	612
Fél.b.m.	19	67
Bankar	60	510
SÍS	30	153
BHM	12	84
Flugmenn	4	28
	388	2474

Orlofsbústaðir geta verið lengra frá þéttbýli en sumar­bústaðir



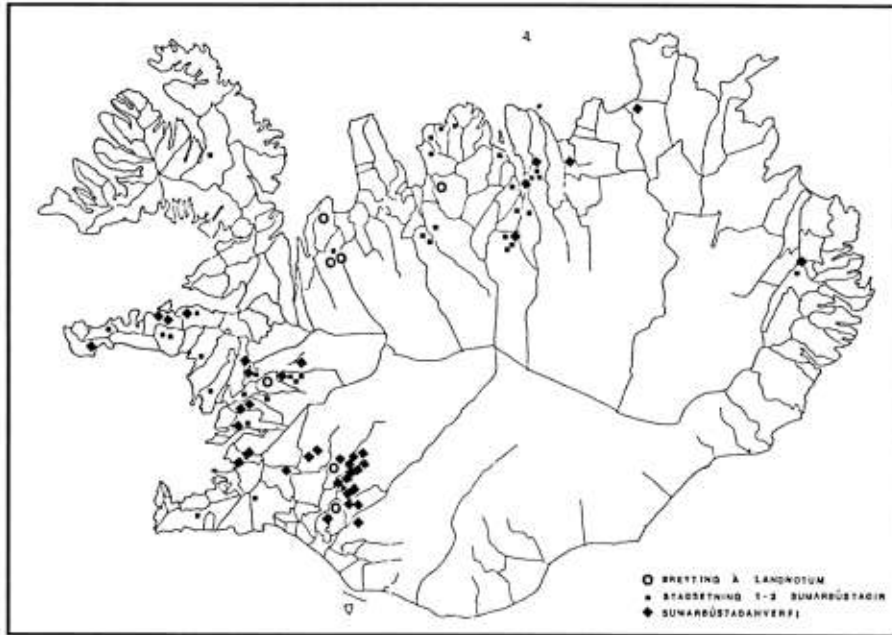
Tvöfalda búsetu þarf helst að staðsetja þar sem heitt vatn er að fá



En vegna hins slæma vegakerfis hefur aukning umferðar út á land þó takmarkast við þröngan fjarlægðarhring út frá höfuðborginni. Og margir eru þeir sem vilja helst ekki fara út fyrir malbikið með bíla sína.

Helstu bústaðir tvöfaldrar búsetu eru sumar­bústaðir, orlofshús og skálar úti á landsbyggðinni en í Reykjavík eru það vetrarbústaðir, sem landsbyggðarfólk kaupir t.d. vegna námsdvalar barna sinna, eða til að geta búið þar sjálft. Og síðast en ekki síst er þar um nokkuð góða fjárfestingu að ræða.

Ýmsar ástæður eru fyrir því að umfang og eðli þessarar nýju búsetuþróunar kemur lítið eða ófullnægjandi fram í opinberum gögnum. Hvað sumar­bústaði áhrærir er hluti þeirra byggður án leyfa og því ekki inni á gjaldskrá­stofnana. Þannig eru á skrá hjá Fasteignamati ríkisins 6000 bústaðir en talið er að þeir séu um 7000. Á hálendinu munu vera um 300—500 skálar og mjög fáir þeirra á skrá.



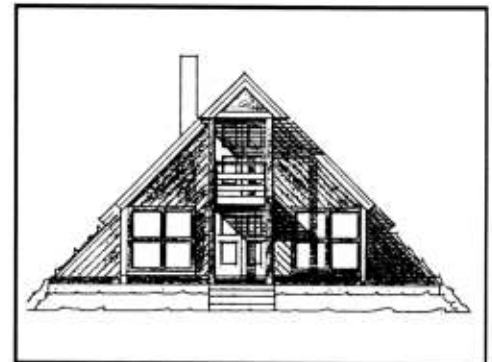
Kortið sýnir þá sumarbústaði sem hlutu samþykkt Skipulagsstjórnar 1985-1989. Athyglisvert er hve mikil fjölgun er í uppsveitum Árnessýslu

Annar mjög stór og vaxandi flokkur íverustaða tvöfaldrar búsetu eru orlofshús starfsmannafélaga og eru þau hús orðin 500—600 þegar allt er talið. Við það bætast veiðihús og hús á sveitabæjum og í þorpum, sem nýtt eru af kaupstaðafólki.

Þegar allt er talið, eru þetta um 10 þúsund bústaðir, sem er álíka mikið og íbúðafjöldi í Kópavogi og á Akureyri samanlagt. Hér er því nú þegar orðið verulega öflugt upphaf að þessum nýja kafla í byggðapróun landsins.

Þeir sem meta, af hálfu hins opinbera, hvað teljast megi vænlegar þróanir í byggðamálum, eru ekki enn farnir að gera sér grein fyrir hinni miklu þýðingu sem þróun tvöfaldrar búsetu hefur og mun enn frekar hafa í framtíðinni.

Sem dæmi um tekjur sveitafélaga má nefna, að Grímsnes-hreppur fær rúmar 10 milljónir í gjöld af 1000 bústöðum á ári. Íbúar hreppsins eru um 260 svo að tekjurnar eru vel yfir 100 þúsund krónur á hverja fjöldskeyldu.



Sumarbústaðir eru hefðbundnasta form tvöfaldrar búsetu

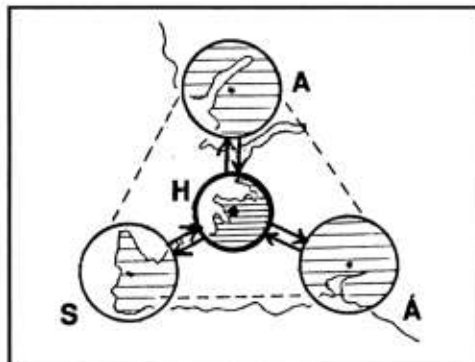


Húsbílar, tjaldvagnar og hjólhýsi eru hreyfanleg afbrigði tvöfaldrar búsetu

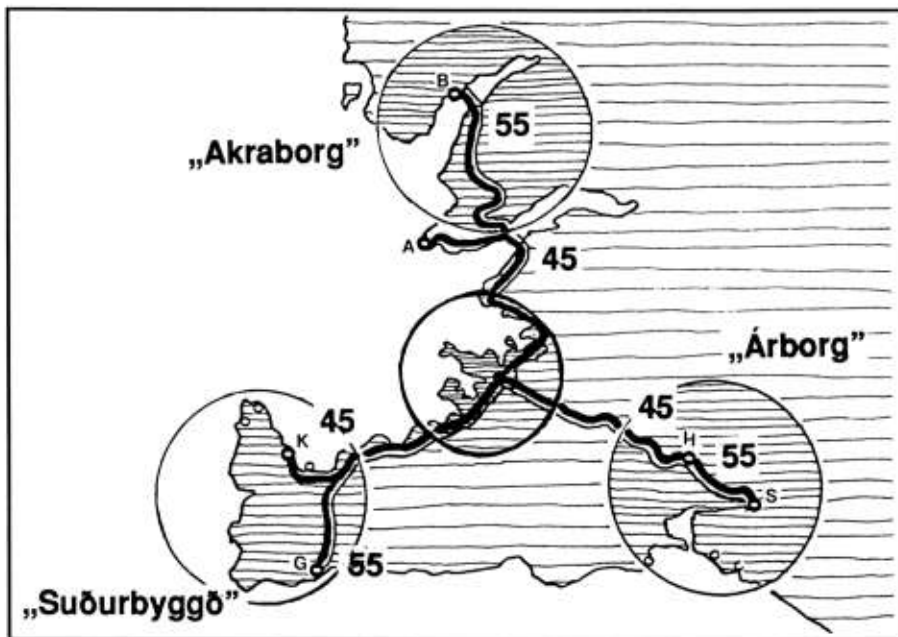
Jákvætt er að þessar þrjár dreifbýlisborgir séu í nokkurri fjarlægð frá höfuðborgarsvæðinu. Fyrir bragðið þrengir ekki eins að með landsvæði í nágrenni höfuðborgarinnar



Líkleg stærð beins áhrifasvæðis höfuðborgarsvæðisins



Einfölduð mynd sem sýnir byggðakerfið á SV-landi



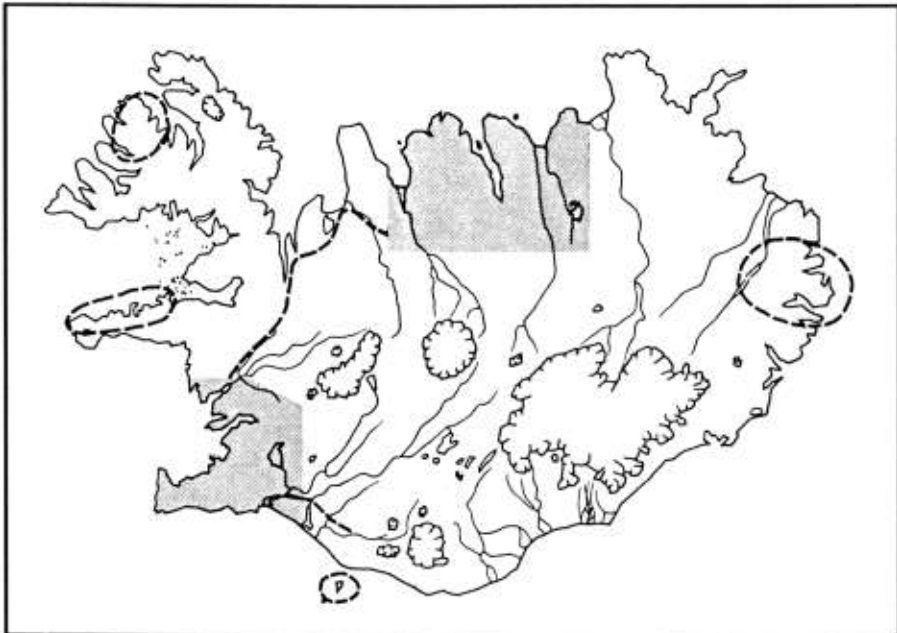
Fyrir utan þetta koma tekjur af sölu bústaðalanda (200—500 þús. kr. á lóð) eða gjald eftir leigulóð (20—30 þús. á ári). Þá skapar bygging bústaðanna, lögn vega, hita- og vatnsveitu mikla atvinnu. Og þegar húsið er risið og fólk fer að búa í bústöðunum, kaupir það ýmsa aðra þjónustu í sveitinni.

Mestan hluta þess hagnaðar sem af þessari nýju byggðapróun leiðir, nýtur nú aðeins svæði, sem er innan 100 km fjarlægðarhrings út frá höfuðborgarsvæðinu.

Við skulum nú aðgæta hverskonar byggðamynstur er í upp-siglingu á svæði höfuðborgarinnar og innan 100 km fjarlægðarhrings hennar.

Landfræðilegar aðstæður næsta nágrennis höfuðborgarsvæðisins einkennast af því, að byggðapróun lokast í allar þrjár landáttir af völdum náttúrunnar.

Í norðri er það Esjufjallgarðurinn og Hvalfjörður, í austri Hellisheiðin og í suðri Reykjaneshraunin. Handan þessara

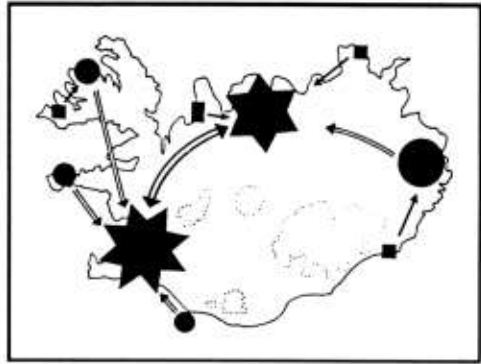


Helstu þéttbýlis- og athafnasvæði sem geta eða ættu, — með bættu vegakerfi, — að geta boðið upp á fjölbreytta þjónustu

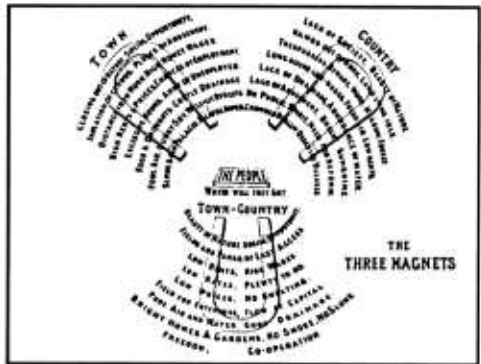
hindrana er hinsvegar að finna víðáttumikil byggðasvæði. Öll þessi þrjú byggðasvæði hafa tvo megin byggðakjarna. Þegar göng eru komin undir Hvalfjörð, verður reglan í öllu þessu mynstri þannig, að vegalengdin til hinna „nálægari“ bæja er 45 km (Akranes, Hveragerði, Keflavík) og 55 km til hinna fjarlægari byggðakjarna (Borgarnes, Selfoss, Grindavík).

Hvalfjörðurinn er enn mikill tálmi fyrir þróuninni til norðurs. — En auðsætt er að þetta munu allt verða öflugar dreifbýlisborgir í framtíðinni, vegna bættra innri tengsla og nálægðarinnar við höfuðborgina, sem og vegna tvöföldu búsetunnar. Þær munu svo aftur verka út frá sér og styrkja þannig búsetu í ýmsum öðrum byggðum í þessum þremur kjördæmum.

Valdimar Kristinsson land- og hagfræðingur hefur öllum mönnum frekar reynt að útskýra fyrir ráðamönnum mikilvægi þess að efla tengsl á milli nálæggra byggðakjarna svo að úr gætu orðið samverkandi byggðaklasar. Glæsilegur árangur hefur



30 ára gamalt kort Valdimars Kristinssonar með tillögum um kjarnastefnu



Dreifbýlisborgir hafa þá kosti sem hér er lýst

Sumt fólk tvöfaldrar búsetu kaupir gömul bændabýli og kemur sér upp aðstöðu, t.d. fyrir ræktun, listiðn, hestamennsku og smábúskap



Tillaga um smábúskaparlönd í Reykjavík á kreppuárunum



Hin haldbæra þróun iðnríkja minnir á skyngsemi þess að nytja landið



þegar náðst á þessu sviði með byggingu Borgarfjarðar- og Ós-eyrarbrúa og með malbikun og öðrum almennum vegabótum á Suðurnesjum sem og í nágrenni Akureyrar.

Það er því ekki að undra að menn vilji ná því sama fram í nágrenni Ísafjarðar og á Vestfjörðum, en því miður kostar það mjög dýr jarðgöng, — svo dýr að mörgum óar við því.

En snúum okkur aftur að því að meta umfang og áhrif tvöföldu búsetunnar. — Uppbygging efnahags þéttbýlisfólks fer fram eftir vissum reglum: Fyrst vill fólk jafnan eignast bíl, þá útilífsbúnað, þarnaest eigið húsnæði og síðan bílskúr. Eftir það fara óskirnar að dreifast og takast þar t.d. á óskun um utanlandsferð á hverju ári, eða hinsvegar að ferðast í eigin landi og jafnvel að eignast sumarbústað.

Öllum er ljóst hvor kosturinn er þjóðhagslega hagkvæmari, því fólk eyðir miklum peningum í sumarfríum sínum. Samkvæmt upplýsingum frá Hagstofunni eyðir hver fjölskylda um



Flatey í Breiðafirði fór í eyði og lágu eignirnar undir skemmdum. Lista- og menntafólk hefur keypt húsin og gert þau vel upp. Hér er nú listamannaylenda á sumrin



Bærinn Straumur er nú listamiðstöð í sérkennilegu umhverfi

130 þús. kr. í sumarleyfi sitt. Allar fjölskyldur í landinu eyða því um 13.000 milljónum í sumarleyfi sín ár hvert. Með því að ýta undir þróun til tvöfaldrar búsetu geta stjórnvöld stuðlað að því að stórum hluta þessarar upphæðar sé eytt innanlands, og það sem er enn mikilvægara, — verulegur hluti þess fjár myndi nýtast á landsbyggðinni og hafa þannig byggðarlega jákvæð áhrif.

En hvað geta stjórnvöld þá gert til að ýta undir þessa jákvæðu þróun? — Margt og verður hér fátt eitt talið. Langmikilvægastar eru samgöngubæturnar sem og uppbygging þeirrar þjónustu og aðstöðu sem nauðsynleg er til að fólk geti notið landsins. Verður fjallað nokkuð ítarlega um þessa málaflokka í seinni hluta þessarar bókar.

Enn gætu stjórnvöld fellt niður lúxustolla af tækjum sem gera fjölbreytta útivist mögulega: þ.e. vélsleða, vatnasleða, báta, seglbretti, svifdreka o.s.frv. Yfirvöld myndu varla tapa



Víða erlendis verða gömul sjávarpláss að þorpum sportbátafólks

nokkru á þessu í tolltekjum, því að flest það fólk, sem vill eignast þessi tæki, hefur nú ekki efni á því, en gæti það eftir tollalækkun. Núverandi tollapólitík skilur ekki þetta þjóðhagslega samhengi og að auki virðist vera tilhneiging að hálfu hins opinbera að gera flest það sem er til skemmtunar, svo dýrt með sköttum og tollum að það sé foréttindi yfirstéttarinnar í landinu.

Önnur ástæða fyrir því að fólk fer erlendis í fríum sínum er möguleikinn á að komast í fríhöfn og að geta notið lágtollaðs áfengis og tóbaks. Og flestar þjóðir eiga kost á þessum hlunnindum í stuttum flug- eða ferjuferðum.

Hér skal nú sett fram sú hugmynd að ein slík fríhöfn yrði sett á fót í einni af Breiðafjarðareyjum. Hægt væri að hafa þar sundlaugarsvæði undir glerþaki til að gera vetrarvistina notalegri og Breiðafjörðurinn hefur upp á svo margt að bjóða til skoðunar. Er ekki vafi á að þetta yrði vinsæll staður fyrir innlenda sem erlenda ferðamenn.

Þó þessi hugmynd sýnist í fyrstu snúast um „gerfi” stað, þar sem menn komi aðeins til að sletta úr klaufunum, er þó vel hægt að skipuleggja svæðið á hófsamlegan hátt.

Gistihúsin gætu þannig t.d. verið þyrpingar lítilla húsa líkt og er í Flatey. Í höfninni væri bátaleiga og hægt að komast í sjóstangaveiðiferðir. Hugsanlegt er einnig að reka mætti þaðan lítinn kafbát til skoðunarferða í sjónum líkt og tíðkast í Karabískahafinu, en rekstur hans gæti gengið jafnt að vetri og sumri, því að hann er óháður veðrum. Tollafgreiðsla í þessu „útlandi” færi svo að sjálfsgöðu fram í eyjunni þegar gestir koma og fara með flóabátum.



Maður, hestur og hundur mynda góðan félagsskap. Þegar gönuhlaup lífsgæða stefna í óefni, uppgötva menn á ný fegurð hinna eldri lífsgilda

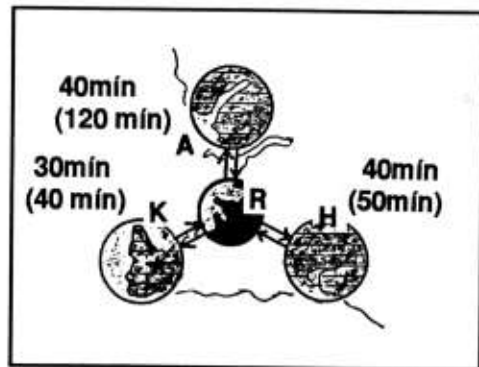
7 Fjarlægðahringinn verður að rjúfa

Í SÍÐASTA KAFLA var fjallað um það nýja þéttbýlismynstur sem er í mótnun á stór-þéttbýlissvæðinu á SV-landi. Í miðju þessa landshluta er höfuðborgarsvæðið með um 140 þúsund íbúa, í norðri er „Akra­borg” með 8 þúsund íbúa, í austri „Árborg” einnig með 8 þúsund og í suðri „Suðurbyggð” (Reykjanes), með um 15 þúsund íbúa. Samtals búa því í dag liðlega 170 þúsund íbúar á þessu stór-þéttbýlissvæði en það jafngildir um 70% landsmanna.

Eins og kemur fram í þessum kafla er hægt að gera margt í vegamálum á þessu svæði til að auka samvirkni þess. Er hér ekki einvörðungu um að ræða vegalengdastyttingu með jarðgöngum og brúm, heldur eru margar aðrar aðgerðir mögulegar (sem jafnframt gefa meiri arð), til að auka þjónustustig þessara leiða. Má þar nefna breikkun vega á völdum köflum, lagning vega utan byggðarkjarna og bætt lýsing og merkingar.

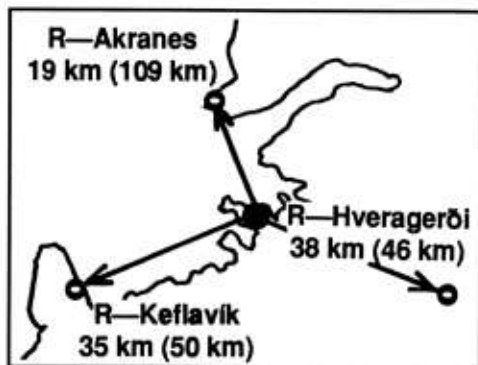
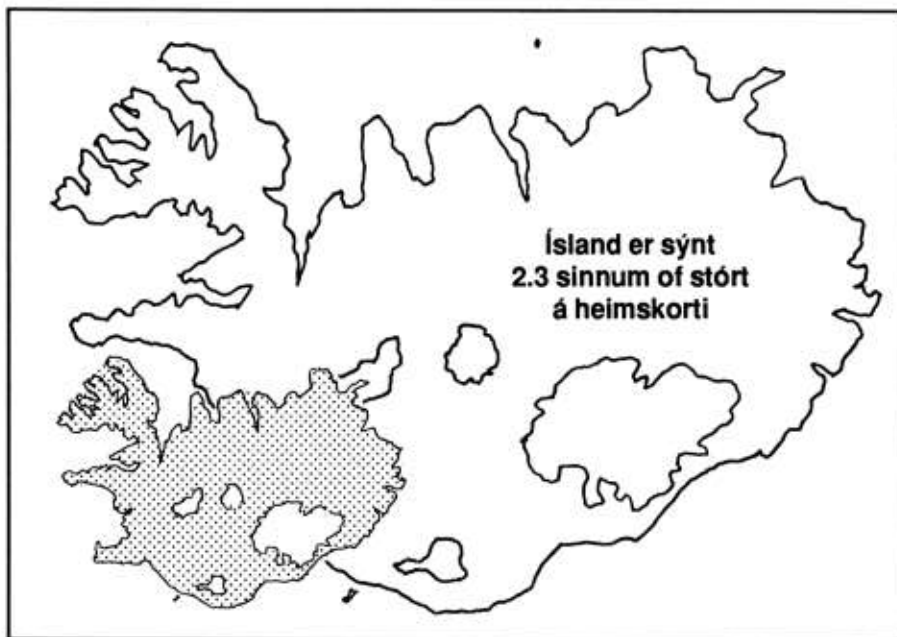
Loflínur frá Reykjavík til bæja í þessu nýja borgardreifbýli sýna okkur að vegalengdarstytting næst fyrst og fremst á línunni til Vesturlands. Núverandi vegalengdir eru sýndar innan sviga: Rvk — Akranes 19 km (109 km), Rvk — Hveragerði 38 km (46 km) og Rvk — Keflavík 35 km (50 km). Eins og sést af þessu verður styttingunni til Hveragerðis og Keflavíkur fyrst og fremst náð í tímaeiningum. Stærsta og áhrifamesta aðgerðin til að stytta akstur­stímann til þessara bæja væri tvöföldun Suðurlandsveg­ar og Reykjanesbrautar í 2 akreinar í hvora átt. Hvor þessara aðgerða myndi kosta á bilinu 2–3 milljarða og lýsing hvors vegar að auki 200 —250 milljónir.

En víkjum nú að því, hvaða styttingar eru mögulegar á



Myndin sýnir þann tíma sem tæki að aka frá Reykjavík til dreifbýlisborganna þegar vegabætur hafa verið gerðar. Tölurnar innan sviga sýna þann tíma sem akstur þessara sömu leiða tekur nú

Grundvallaratriði í vali kerfa til samgangna er að átta sig á raunverulegri stærð landsins. Heimskort sýna norðursvæði allt of stór. Litla kortið sýnir raunverulega stærð landsins miðað við lönd við miðbaug

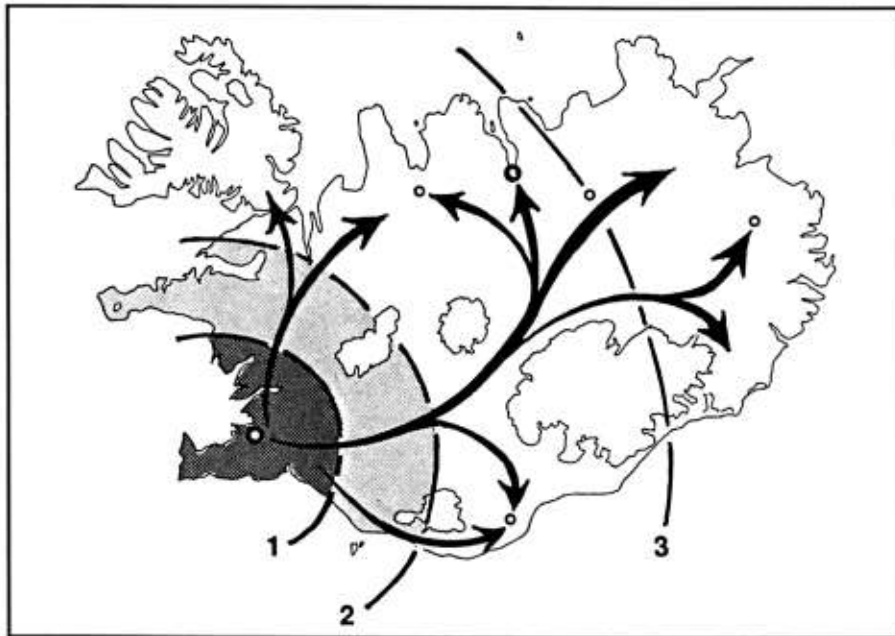


Myndin sýnir loftlínu milli þessara staða og núverandi vegalengd innan sviga. Þó gallar séu á vegatengingum hefur all mikil efnahagssamvinna milli þessara svæða þróast nú þegar

leiðinni Rvk—Akranes. Stærsta framkvæmdin er gerð Hvalfjarðarganga sem þýðir 45 km styttingu, og er áætlaður kostnaður þeirra einnig 2—3 milljarðar. Þá er einnig stór krókur að fara fyrir Kollafjörðinn sunnan undir Esjunni. Til er lausleg áætlun um brú (ca. 400 milljónir) með framhaldi yfir Leiruvog (ca. 400 milljónir) og hugsanlegu framhaldi yfir Elliðarárvoginn í Reykjavík. Þar yrði að koma lyftubrú vegna skipaumferðar og kostnaður yrði því mjög mikill eða um 2 milljarðar.

Samtals þýða þessar brýr 7 km styttingu, sem er þó mun meiri stytting í tímaeiningum talið, því að núverandi vegur í Reykjavík og Mosfellsbæ þræðir byggðina á yfir 10 km kafla. Samtals yrðu þessar styttingar á leiðinni Rvk - Akranes því um 52 km, en kostnaðurinn er gífurlegur: 5—6 milljarðar. Tímastyttingin á þessari leið vestur og norður í land yrði þó miklu meiri, eða nálægt 1 1/2 klukkutíma.

Á leiðinni austur fyrir fjall til Suðurlands og Austurlands eru



Fyrsti hringurinn sýnir mörk tveggja tíma aksturs en hringur 2 sýnir hve þetta tveggja tíma aksturssvæði mundi stækka mikið ef allar vegabætur væru framkvæmdar. Hringur 3 sýnir síðan fjögura tíma fjarlægðarhring miðað við hraðbrautir

einnig mögulegar ýmsar styttingar og verða þær helstu nú upp taldar: Tvöföldun vegar allt að Selfossi 2 1/2 til 3 milljarðar, lýsing 300 milljónir. Lagning vegar utan við bæi með tilheyrandi brúarsmið 1—2 milljarðar, aðrir gallar á veginum, svo sem missig og of brattar beygjur (eins og er neðst á Kömbunum) um 500 milljónir. Alls eru þetta 4—5 milljarðar og stytting á aksturstímalengd til Hvolsvallar og byggðar þar austur af nálægt ein klukkustund.

Eins og af þessum dæmum sést er mjög dýrt að lappa upp á hringveginn á þessum köflum og eru slíkar umbætur á öðrum hlutum hans víðast einnig mjög dýrar. Í 9. kafla verður vikið að því, að miklu ódýrara er að búa til nýja tengingu þvert yfir hálendið, því þar er brúarkostnaður mjög lágur og kostnaður í km af vegi helmingi lægri en á láglandinu þar sem gróðurinn hefur ummyndað jarðveginn í mold.

Vegna efnahagssjónarmiða og til að láta fjarlægðarhring



Oft er miðað við að svæði innan þriggja tíma aksturs þurfi ekki flugsamgöngur, heldur noti menn þá bíl

Atriði sem nú tefja umferð á Vesturlandsvegi, á leiðinni Rvk—Stykkishólmur. Alls eru tafirnar um 1 klst. og 20 mínútur



Fyrirhugað er að Hvalfjarðargöngin verði gerð af einkafyrirtæki, sem fær arð af fjárfestingunni með gjaldtöku við göngin

Neikvæðir þættir	Rvk-Stykkishólmur	Úrbætur	Meðaltafir Rvk-Sty
Akstur í gegnum bæi	Mosfellsbær, Þyrill, Botanaskáli, Ferstykla, Borgarnes.	Leggja vegi utan við bæina.	8
Brýr	3 í Hvalfirði, Borgarfjarðarbrúna.	Breikka brýr, taka af króka við brýr.	4
Pípuhlíð	Aðallega í Snaefells- og Haappadalssýslu.	Fjarlægja þau þegar lausagöngu búfjár er hætt.	1
Báfénaður	Alla leiðina.	Girða veginn af.	3
Ómalbikaðir kaflar	Í Snaefells- og Haappadalssýslu.	Malbika.	5
Vankantar á hönnun	Ýmsir kaflar.	Endurbæta hönnun.	3
Sunnudagsumferð	Aðallega í Hvalfirði.	Breikka vegi og saka þjónustugildi.	5
Veður	Sajór, hálfka, rigning, rok og saadstormar.	Bæta aðstæður með tilliti til veðurfars.	5
Skortur á lýsingu	Öll leiðin.	Setja upp lýsingu.	15
Breidd vega	Öll leiðin.	Breikka vegi.	3
Óþarfa leiðir	Fyrir Hvalfjörð.	Göng, brýr, færri veg. 30	
Samtals tafir:			82 mín.

tvöföldu búsetuþróunarinnar ná lengra frá höfuðborginni, er þó nauðsynlegt að gera umræddar bætur á Vesturlands- og Suðurlandsvegi á þessum og næsta áratug.

Kortið á síðu 55 sýnir hve mjög þessar umbætur mundu stækka svæði tvöfaldrar búsetu á Vesturlandi og Suðurlandi. Eðlilegt er að miða ytri mörk þess við tveggja tíma akstursleið til bústaða fjölskyldna, en þriggja tíma fyrir orlofshús.

En nú er eðlilegt að spyrja: — Hvar er hægt að fá fé fyrir öllum þessum umbótum, nú þegar aðrar mikilvægar vegabætur eru á döfinni um allt land.

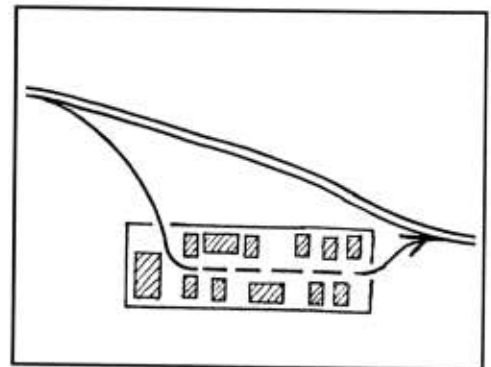
Neikvæðir þættir	Rvk-Vík	Úrbætur	Meðaltafir Rvk-Vík
Aktur í gegnum bæi	Hveragerði, Selfoss, Rauðilækur, Hella, Hvoisvöllur.	Leggja vegi utan við bæina.	8
Brýr	Ölfusá, Þjórsá, Rangá Markarfljót.	Breikka brýr, taka af króka við brýr.	3
Pípuhlíð	Við Þjórsá og undir Eyjafjöllum.	Fjarlægja þau þegar lausagöngu búfjár er hætt.	1
Búfenaður	Alla leiðina.	Girða veginn af.	3
Ómalbikaðir kaflar	Við Markarfljót og Vík.	Malbika.	3
Vankantar á hönnun	Kambar og misaig í Ölfusi og Flóa.	Eadurbæta hönnun.	1
Sunnudagsumferð	Aðallega frá Selfossi til Reykjavíkur.	Breikka vegi og auka þjónustugildi.	5
Veður	Sjór, hálfka, rigning, rok og sandstormar.	Bæta aðstæður með tilliti til veðurfars.	5
Skortur á lýsingu	Öll leiðin, sérstaklega á svæðum slæms skyggis.	Setja upp lýsingu.	15
Breidd vega	Sérstaklega leiðin frá Reykjavíkur til Selfosa.	Breikka vegi.	3
Óþarfa leiðir	Engar.	Göng, brýr, fiera veg.	0
Samtals tafir:			47 mín.

Áætlað er að tafir á leiðinni Rvk-Vík séu um 3 kortér, miðað við ef allar aðstæður væru fullkomnar

Svarið fellst fyrst og fremst í því, að skera má niður kostnað á sviði annarra samgangna; háa rekstrarkostnaðarliði, sem eru árlega fastbundnir og verka því sem óseðjandi hit.

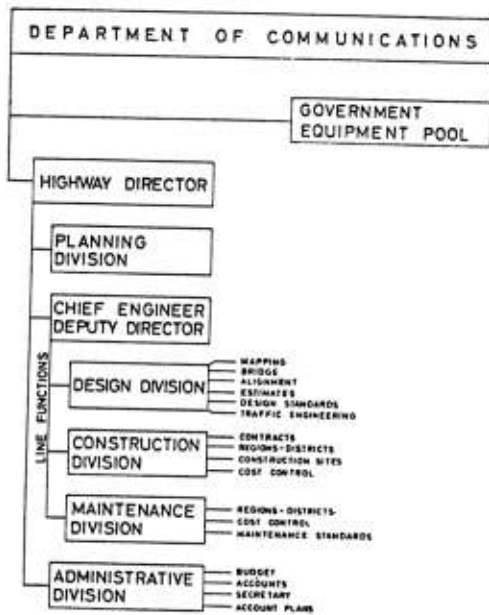
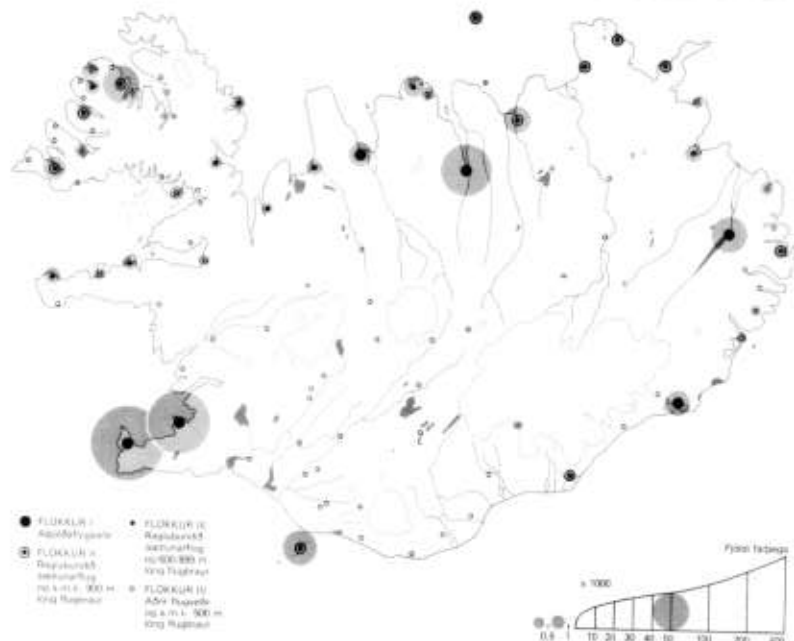
Á Vesturlandi má nefna niðurfellingu styrkja til Akranesferjunnar og færri viðkomur Skipaútgærdarinnar í höfnum í fjórðungnum. Fækka má flugvöllum (á Snæfellsnesi eru þrír). Á kortinu á bls. 55 má sjá 3 klst. aksturshringinn. Innan hans er tæpast hægt að ætlast til að ríkið reki flugvelli.

Þegar slík alhliða vegagerðarbylting hefur farið fram hér á landi, verður hægt að komast á bíl milli flestra byggða á hálfum



Algengur samgöngugalli hér á landi er að þjóðvegir fara inn í byggð. Þessu fylgja tafir, slyshætta og mengun. Vegirnir eiga að liggja vel utan við byggðina og afleggjarar síðan til hennar

Þetta kort sýnir staðsetningu og flokkun flugvalla á Íslandi. Stærð gráu hringjanna sýnir fjölda farþega á flugvöllum 1980



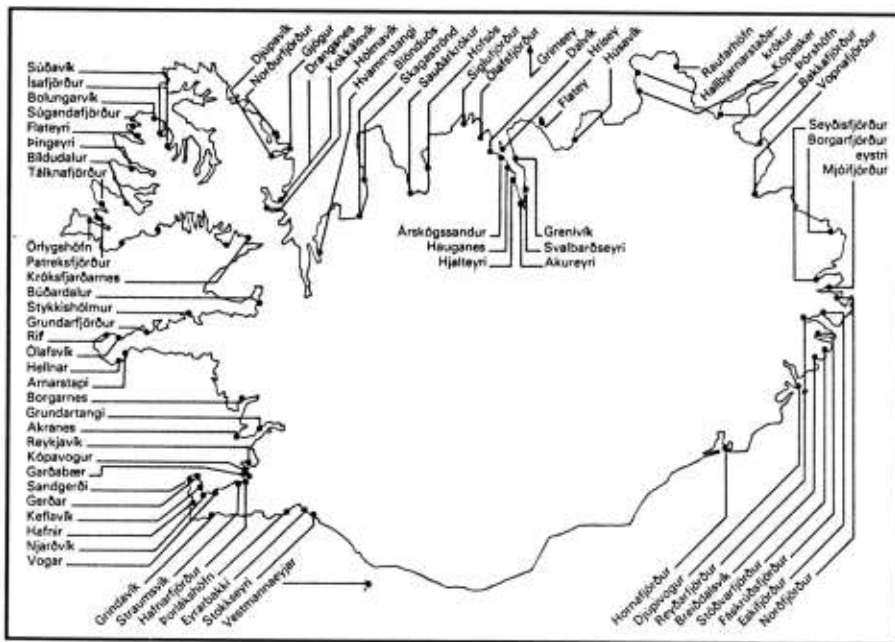
Kampsax skýrslan lagði til að skipulagsdeildir væru settar upp næst yfirstjórn í öllum samgöngugeiranum. Af þessu hefur því miður ekki orðið

degi. Loftvegalengdirnar (t.d. Akureyri—Rvk 295 km), sýna svo ekki verður um villst, að ef aðeins vegakerfi landsins væri fullkomnara, er Ísland of lítið land til að hafa auk þess viðamikl- ið kerfi flugsamgangna og strandsiglinga.

Árið 1969 gerði danska fyrirtækið Kampsax mjög merka skýrslu um samgöngumál á Íslandi. Lagði hún höfuðáherslu á að ekki væru byggð upp þrjú kostnaðarsöm samgöngukerfi hlið við hlið, án þess að gæta að því, hvernig t.d. vegaframkvæmdir geta leitt til fækkunar hafna og flugvalla.

Því miður var ráðum þessarar skýrslu lítið sinnt. Í henni var m.a. lagt til, að strandsiglingar skyldu í mesta lagi ná til 10-15 hafna og að reglubundið flug takmarkaðist við 9-10 flugvelli utan höfuðborgarinnar.

Í nýlegri flugmálaáætlun eru áætlanaflygvellirnir hinsvegar hvorki meira né minna en 31, og árlegur kostnaður við þá, að Keflavíkurvelli undanskildum, um 1 milljarður. Af þeirri upp-



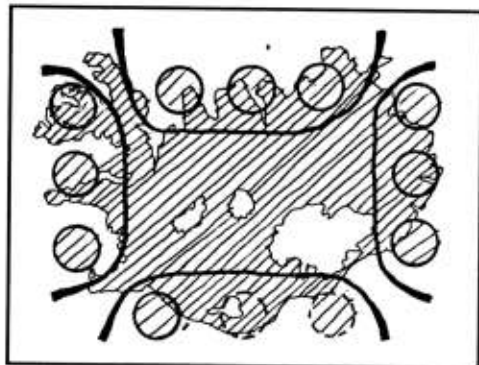
Kortið sýnir landshafnirnar 55. Í sumum tilvikum eru ekki nema nokkrir km milli þeirra, svo ef vegakefið hefði verið bætt þar í tæka tíð, hefði mátt spara mikið fé í hafnargerðum

hæð voru ætlaðar 650 milljónir í rekstur og 350 milljónir í framkvæmdir.

Ef við snúum okkur að aðalhöfnum landsins, þá eru þær ekki 10—15 (eins og Danirnir lögðu til), heldur 55. Til framkvæmda við hafnirnar leggur ríkið að jafnaði fram um 300 milljónir á ári (Reykjavíkurbær fær ekki styrk), en þær eru nú flestar farnar að eldast og stendur því gífurleg viðhalds- og endurnýjunarþörf fyrir dyrum.

Rekstur svo margra hafna er þjóðarbúinu mjög dýr og kemur það ekki síst fram í hærri hafnargjöldum en vera þyrftu og þar með í hærri vöruverði og of háum tilkostnaði vegna útflutnings sjávarafurða.

Það gefur til kynna, hvað landflutningar eru í raun hagkvæmir að vöruflutningabílar, sem njóta engra ríkisstyrkja, geta keppt við skipafélögin um flutningsverð á jafn erfiðri leið og Rvk — Ísafjörður sem er 535 km.



Stórbreytingar verða tæpast á hafnakerfinu nema á löngum tíma. En útfrá lögumálum rökyggjunnar ættu í framtíðinni 3 hafnir að duga í hverjum landsfjórðungi

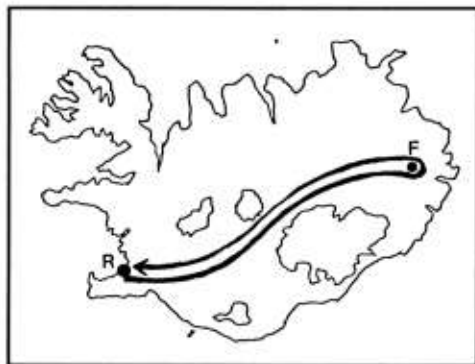
Með auknum kröfum um tíðari og betri flutningaþjónustu, munu landflutningarnir verða ríkjandi, jafnvel þótt litlar umbætur verði gerðar á vegakerfinu.

Sé aftur á móti reiknað með hálendisvegum, birtist alveg ný sýn, því að þá gætu bílar farið norður eða austur á land að morgni og komið til baka síðdegis sama dag. Hér kæmi því til tvöföld nýting á hverjum bíl og ekki þyrfti að greiða mat og gistingu úti á landi fyrir bílstjóran.

Ef miðað er við vegakerfi líkt því sem gerist í öðrum löndum, með meðalhraða 100—120 km/klst, eru fyrrgreindir ferðatímar á 400 — 450 km vegalengdum eðlilegir. Fróðlegt er til samanburðar, að í Bandaríkjunum, þar sem 4000 — 5000 km eru milli stranda, fara miklir vöruflutningar fram með flutningabílum og jafnvel fólksflutningar (Grayhound). Algeng akstursvegalengd þar á einum degi er 800—1000 km og snjó- og skyggisvandamál þekkjast á leiðinni að vetrarlagi eins og á Íslandi. Í báðum löndunum geta bílstjórar notað sama ráðið: sofið af sér veðrið í kojunni fyrir aftan bílstjórasetið.

Nú má benda á að hálendisleiðirnar verði tæpast opnar nema 7 til 8 mánuði á ári, nema framkvæma vetrarþjónustu, — snjómokstur og vöktun. En það er ekki óyfistíganlegt og verður aðeins reikningsdæmi á móti öðrum hagnaði af þeim.

Ef við víkjum aftur að flugsamgöngum, er einnig fróðlegt að athuga hvernig þeim er háttað erlendis. Þar fljúga menn sjaldnast styttri leiðir en 300—400 km, heldur fara akandi. Ef sá ferðamáti væri gerður mögulegur hér á landi, væri að því mikil búþót fyrir fólk úti á landi, því hér er flugverð mjög hátt, eða um 12 þús. krónur fram og til baka á venjulegustu leiðum.



Í samgöngum ráða “þröskuldar” þáttaskilum. Þannig ylli það byltingu í vöruflutningum á landi ef vegakerfið væri bætt það mikið að sami bíll komist fram og til baka á sama deginum

8 *Ný stefna í samgöngumálum*

ÞÆR STÓRFELLDU umbætur á leiðunum út frá höfuðborgarsvæðinu; á Vesturlandsvegi, Suðurlandsvegi og Sprengisandsvegi, — sem kynntar hafa verið í þessari bók, gætu í fljótu bragði virst koma fyrst og fremst íbúum höfuðborgarsvæðisins sem og á Vestur- og Suðurlandi til góða, en síður fólki í fjarlægum landshlutum.

Ef meta á raunhæft möguleikana á því að leggja stórfellda fjármuni í byltingu í vegamálum á Íslandi, sést að það verður tæpast mögulegt pólitískt, nema að umbæturnar nýtist einnig 170 þúsund íbúum SV-lands. Erfiðara verður að fá samstöðu um dýrar samgöngubætur, sem nýtast aðeins innan byggðar á tilteknum svæðum úti á landi. Erfitt verður þá að afla almenns stuðnings við þær meðal þeirra 70% landsmanna sem búa á SV-landi.

Á undanförunum árum hefur kurr aukist mjög á þessu svæði, vegna mikils stuðnings og framkvæmda í nafni byggðastefnu. Dæmi um það eru ummæli Davíðs Oddsonar á ráðstefnunni „Hefur byggðastefnan brugðist?“ sem haldin var á Selfossi haustið 1987. Þar sagði Davíð meðal annars: „Ég tel, að í nafni byggðastefnunnar hafi mörg röng ákvörðun verið tekin... Og einatt læðast að manni grunsemdir, að hagkvæmnisskýrslur svokallaðra sérfræðinga, séu beinlínis samdar til að láta vonlaus dæmi líta bærilega út... Ég þarf ekki að nefna hér sjóefnavinnslu, grasköggilaverksmiðju, þörungavinnslu eða steinullarverksmiðju... Slík byggðastefna, sem slíkar ákvarðanir þrífast á, getur aldrei gengið til lengdar. Hún hlýtur að hefna sín og koma niður á landsmönnum öllum.“

Mat höfundar þessarar bókar er líka, að botninn sé að detta

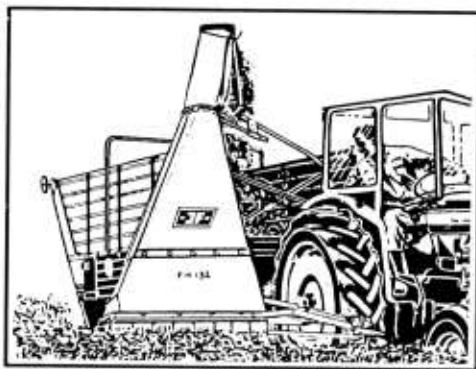
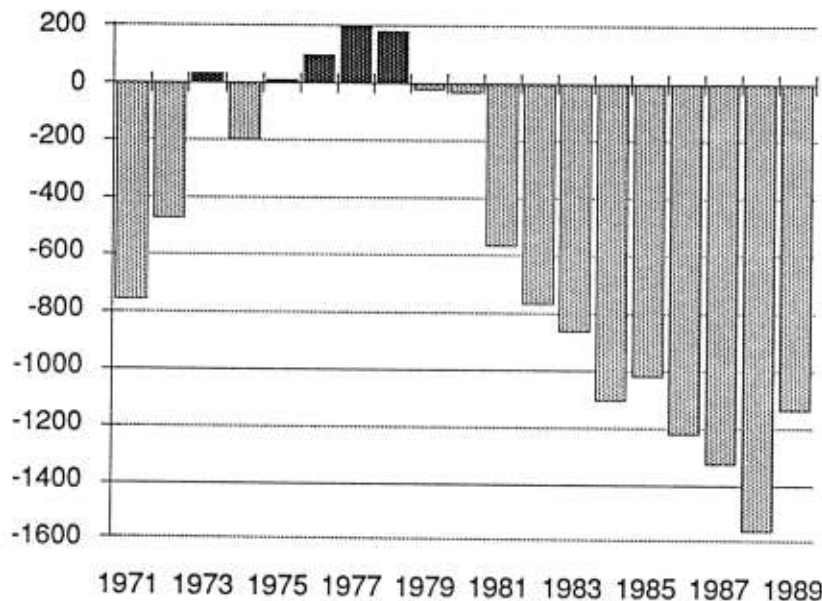
HEFUR BYGGÐASTEFNAN BRUGÐIZT?

Framsóguerindi flutt á ráðstefnu sem haldin var
í Félagsheimilinu Ánsólum á Selfossi
13.–14. nóvember 1987



Spurning þessa ráðstefnurits er ágeng,
því miklu hefur verið til kostað

Á þessu súluriti sést að fólki hefur fækkað á landsbyggðinni síðan 1979. Mest fækkun varð 1980 þegar nær 1600 manns fluttu til höfuðborgarsvæðisins

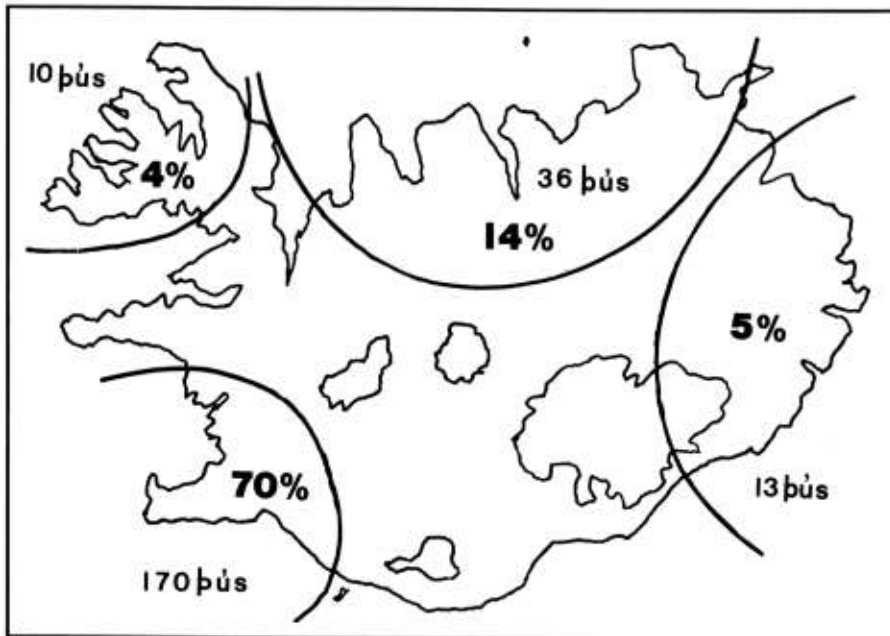


Margar graskögglaferksmiðjur voru reistar, en hafa nú hætt starfsemi. Nú hefur ungur framkvæmdamaður tekið við aðstöðunni á Stórólshvoli, pressar ferskt gras og selur sem „Arctic Grass“

undan stuðningi almennings við hefðbundnar byggðastefnu- aðgerðir, því þær hafa ekki náð þeim árangri sem vænst var.

Það segir líka sína sögu, að ráðstefnuboðendur, — Byggðastofnun og Samband íslenskra sveitafélaga, — skyldu spyrja sig og aðra svo afdráttarlaust: — Hefur byggðastefnan brugðist? Er það ekki nánast viðurkenningu þeirra á því, að hæpið sé að halda áfram á sömu braut í byggðamálum?

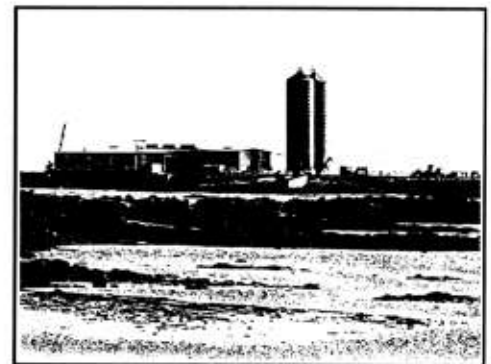
Stöldrúm nú hér við þátt Byggðastofnunnar í þessum málum. Fyrst er þar til að taka að samkvæmt lögum ber stofnuninni að styrkja byggðarlög á landsbyggðinni, en er óheimilt að styrkja starfsemi í Reykjavík og helstu nágrennabyggðarlögum hennar. Hér birtist strax sá megingalli í hugsun að skipta höfuðborgar- búum og landsbyggðarfólki í andstæða hagsmunahópa, þar sem í raun er mjög vel hægt að benda á aðgerðir í uppbyggingu landsins (t.d. í vegamálum), sem nýtast í senn bæði höfuðborgarsvæðinu og landsbyggðinni.



Í opinberum tölum er oft greint á milli höfuðborgarsvæðis og landsbyggðar, þar sem t.d. Reykjanes telst til landsbyggðar. Sá nýi pólitíski raunveruleiki er nú í uppsiglingu, að allt SV-land sé ein hagsmunaeild

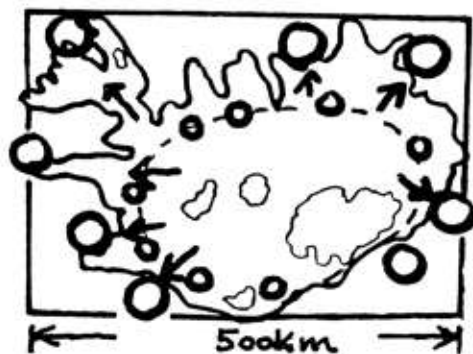
Um galla núverandi fyrirkomulags og óánægju höfuðborgararbúa með það, er á ný glöggvandi að grípa niður í ummæli Davíðs Oddssonar á ráðstefnu: „Það má aldrei koma því þannig fyrir, að heilu landshlutarnir, sveitarfélögin, hafi það á tilfinningunni, að þeir fari að lifa einhverskonar félagsmála-stofnunarlífi.“ Í þessum orðum Davíðs birtist sá mergur málsins, að flest fólk á SV-horninu álitur að núverandi byggða-aðgerðir nýtist illa og séu oft á tíðum ekkert annað en fjár-austur, til að framlengja og gera enn kvalafyllra hið óhjákvæmi-lega dauðastríð, — fyrirtækja eða byggðarlaga.

Hér birtist einnig skýrt sá galli, að aðgerðir Bygðastofnunar séu fyrst og fremst í formi styrkja, styrkja sem að verulegu leyti fara í að reyna að bjarga einstökum illa stöddum (illa reknum?) fyrirtækjum, í stað þess að vinna að aðgerðum sem bæta almennar rekstrarforsendur á viðkomandi svæði (t.d. með vegabótum).

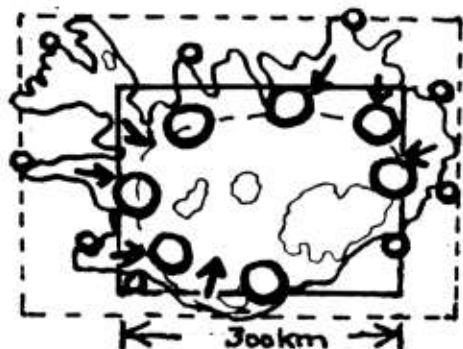


Þörungaverksmiðjan er eitt af fyrirtækjunum sem hefur mistekist. Listinn hefur lengst mjög í seinni tíð með gjaldþrota refabúum og fiskeldisstöðvum

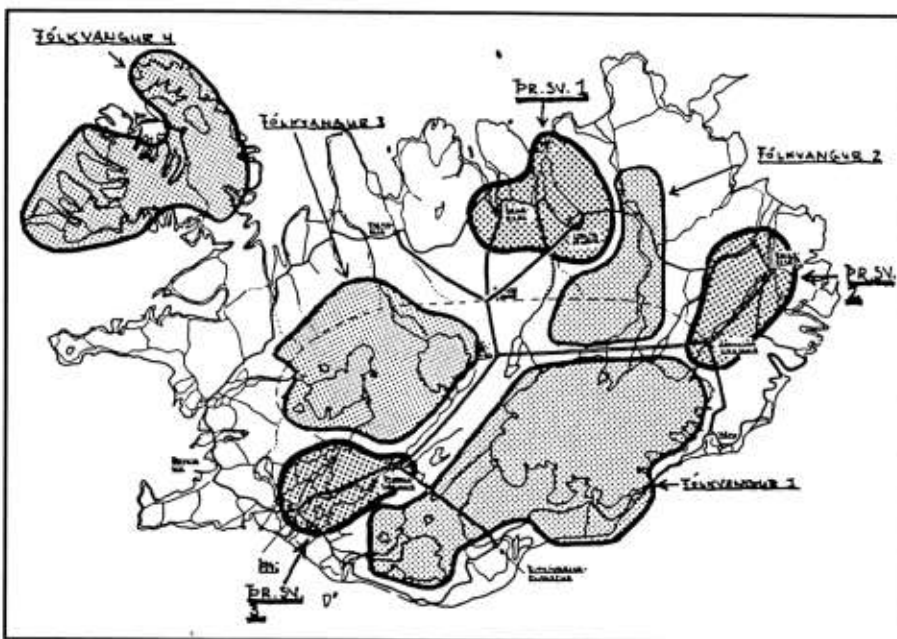
Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands setti bókarhöfundur fram í samnefndu riti árið 1987. Skipulagið gerir tillögu um hálendisvegakerfi, fólkvanga og þrjú þróunarsvæði



Miðflóttaaflíð í íslenskri byggðapróun
sundrar kröftunum



Miðsóknaraflíð eykur þéttleikann og eflir
samskipti héraða



Byggðastofnun er líka loksins farin að skilja, að starfs- hættir hennar verða að fara að breytast í þessa átt. Kemur það m.a. fram í ágætu riti eins starfsmanna hennar, Kristófers Óliverssonar, sem kom út 1990 og heitir „Frá styrkjakerfi til heilbrigðs rekstrarumhverfis.”

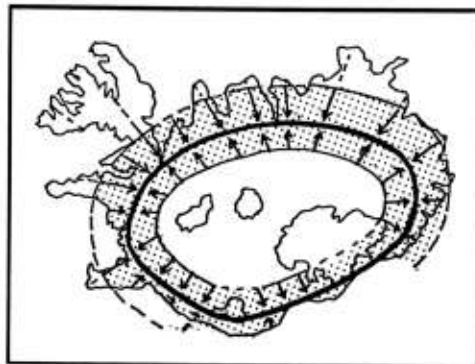
En þrátt fyrir góðan vilja ýmissa starfsmanna stofnunarinnar stendur eftir, að hún er nú skilgreind fyrst og fremst sem einkonar banki (sem veitir styrki og víkjandi lán), en hefur hinsvegar nánast enga möguleika á að stýra fjármagni til að bæta rekstrarumhverfi, — t.d. með samgöngubótum.

Stofnunin er kölluð Svæðapróunarstofnun (Regional Development) á ensku, sem yfirleitt felur í sér að þar fari fram skipulagsvinna, sem samtvinnar hagrænt og „fýsískt” skipulag. Svo er þó ekki á Byggðastofnun, enda vantar til þess öll stjórnkerfisleg tengsl við „fýsískt” skipulag, t.d. hjá Vega-gerðinni, Landsvirkjun, Flugmálastjórn og Hafnarmálastjórn.

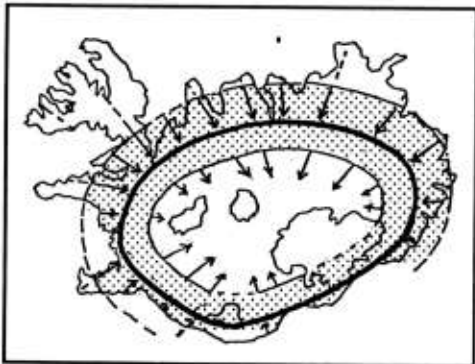


Á líkan hátt og fiskurinn dró byggð áður frá miðju út á ystu annes, munu auknar orkuframkvæmdir og ferðaiðnaður draga starfsemi í landinu nær miðju landsins

Fig 12



Hringvegurinn dregur að sér byggð, bæði utan af annesjum og innan úr sveitum



Sveitavegir, ekki botnlangar, heldur leiðir milli landshluta

Þessa málaflokka þarf að samþætta í sérstöku Íslandsskipulagi og reyna að leggja grunn að nýrri byggðastefnu, sem í tillögum sínum hugsar um hag allra landsmanna en ekki bara þeirra sem í dreifbýli búa. Eitt er a.m.k. alveg víst: það þýðir ekkert að bjóða gömlu ráðin áfram, bæði vegna þess að þau hafa ekki skilað þeim árangri sem til var ætlast og af því að fyrir því er ekki lengur raunhæfur pólitískur möguleiki að koma slíkum einhliða aðgerðum í gegn.

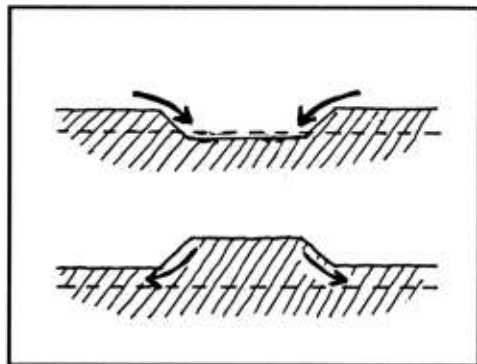
Þegar þessar staðreyndir eru skoðaðar af alvöru, sést að tillögur höfundar þessarar bókar, opna leið til að komast fram hjá andúð 170 þúsundanna, sem búa á SV-landi og ná því samt að styrkja alla byggð í landinu.

Að sjálfsögðu hafa umbæturnar á Vesturlands- og Suðurlandsvegi beinast notagildi fyrir íbúa SV-lands, en bókarhöfundur hefur þó einnig orðið var við mikinn stuðning við hálendisvegahugmyndina á þessu svæði. En vegalengdastyttingar há-

Þar sem engir vegir eru fer umferð fram, augljóslega, utanvega. Og ef menn vilja koma í veg fyrir það verður það tæpast gert með öðru en því að leggja vegi



Ráð hins opinbera er ekki að leggja vegi heldur loka helmingi landsins



Slóðir eru blautar hálf t sumarið, uppbyggðir vegir þorna á viku

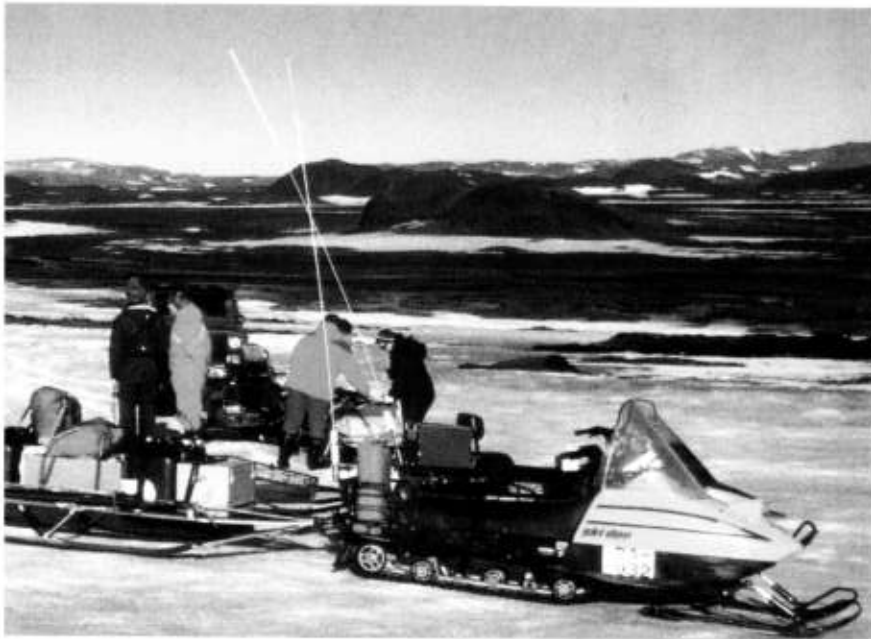


lendisvega mundu þó að sjálfsögðu nýtast best íbúum Norðurlands eystra og á norðanverðum Austfjörðum.

Fleiri atriði en vegalengdastyttingar, leiðir af tilkomu góðra hálendisvega, sem flestir munu án efa telja stórfelldan ávinning af. Verða þessi atriði nú reifuð stuttlega.

Fyrsta atriðið varðar lýðréttindi, þ.e. réttindi hins almenna borgara til að skoða og njóta lands síns. Það er athyglisverð staðreynd, að nú eru það einkonar forréttindi efnalegrar yfirstéttar í landinu að fá að njóta hálendisins, — þ.e. þeirra sem hafa efni á að kaupa og eiga jeppa og fjallabíla.

Þessi hópur fólks nýtur þeirrar sérstöðu sinnar að hafa hálendið, — sem er meira en helmingur Íslands, — útaf fyrir sig. Og það er frá þessum 10 prósentu forréttindahópi sem oftast heyrast, að best sé að hafa hálendið lokað fyrir venjulegum bílum. Bera menn hér gjarnan fyrir sig fagrar hugsjónir í náttúruverndarmálum, þó að í rauninni séu þeir þar með aðeins að



Hálendi og auðnir Íslands bjóða fegurð og kyrrð, sem er nautn þeim sem því kynnast. Ólíkt því sem er í skóg- og kjarrlendi erlendis skemmir vélsleða- og jeppaumferð hér lítið á vetrum

tileinka sjálfum sér landið. Á sama tíma eru það einmitt bílar þessa fólks, gerðir fyrir utanvegaakstur, sem valda mestum spjöllum á hálendinu.

Það er staðfest í ummælum raunverulegra náttúruverndarmanna, eins og Eypórs Einarssonar fyrrverandi formanns Náttúruverndaráðs og Þorleifs Einarssonar jarðfræðiprófessors, að það er umfram allt lagning vega sem getur komið í veg fyrir utanvegaakstur á hálendinu.

Einnig er sú ábending Þorleifs mjög athyglisverð, að með hálendisvegum verði umferð þar svo hröð og auðveld, að þá mætti ætlast til þess að fólk hlífði öræfunum með því að tjalda í hálendisbrúninni og fara síðan dagsferðir um hálendið. En auk utanvegaaksturs er tjöldun á viðkvæmum gróðursvæðum mesti bölvaldurinn.

Í umræðu um friðlönd og þjóðgarða á Íslandi ber mikið á þeim "púritanisma" að aðeins lágmarks framkvæmdir séu



Landsamband íslenskra vélsleðamanna er mjög vaxandi félagsskapur



4 X 4 rekur áróður meðal félagsmanna sinna fyrir bættri umgengni

leyfðar þar. Þannig gerði skipulag af Þingvöllum t.d. ráð fyrir því í fyrstu, að Valhöll yrði rifin. Skyldi nýtt hótél reist uppi á hrauninu og til þess ætlast að börn og gamalmenni gengju marga kílómetra niður á vellina í hverskyns veðri, — eða létu það ógert, — og e.t.v. leyndist sú ósk friðunarmannanna þar undir.

Víðast erlendis er allt önnur stefna ráðandi, þ.e. að gera framkvæmdir á svæðunum til að auðvelda sem flestum þegnum að njóta þeirra þjóðardýrgripa sem þau hafa að geyma. Með viðeigandi aðgerðum: — göngustígum, snyrtiaðstöðu o.s.frv., getur mikill fjöldi fólks farið um svæðin, án þess að valda nokkrum spjöllum að ráði. Þetta sannast t.d. á Yosemite þjóðgarðinum í Bandaríkjunum, en þangað koma 2 milljónir gesta á ári. Í þessum samanburði afhjúpast sá duldi tilgangur þess náttúruverndarfólks, sem vill í raun fyrst og fremst halda náttúruperlum landsins fyrir sig og beitir reglum um ítölu að yfirskini til að halda „skrílnum” (almenningi) og því sem honum fylgir, í burtu.



Í Bandaríkjunum er gert mikið til þess að auðvelda fólki að njóta mestu náttúruperla landsins í sérstökum þjóðgörðum. Myndin er frá Yosemite þjóðgarðinum í Kaliforníu

9 Mikilvægi hálandisveganna

MEÐ ÞESSUM KAFLA verða nokkur þáttaskil í efni bókarinnar. Hingað til hefur efni hennar miðað að því, að skýra útlínur nýrrar byggðastefnu, byggðastefnu sem setur sér það markmið að næsta átak í byggðamálum geri öllum Íslendingum kleift að njóta þeirrar perlu sem landið er.

En lykilatriðið að þessu er að “byggja upp vegakerfi í landinu,” en í samanburði við vegi t.d. í Evrópu, er tæpast hægt að segja að í landinu sé nothæft vegakerfi.

Við athugun kemur í ljós að land okkar er í rauninni ekki stærra en svo, að það ætti að vera auðvelt að komast á milli landshluta í þægilegum hálf dagsferðum, — ef vegir væru lagðir stystu leiðir yfir hálandið.

Í þeirri samgöngubyltingu, sem þessi bók leggur til að gerð verði, til að opna fyrir flæði ferðamennsku og tvöfaldrar búsetu til hinna dreifðari byggða landsins, eru hálandisvegirnir því einn mikilvægasti þátturinn.

Því munu þessir fjórir síðustu kaflar bókarinnar fjalla sérstaklega um þá og þær þjónustumiðstöðvar, sem reisa verður á háfjallaleiðum, ef hinn almenni erlendi og innlendi ferðamaður fer að ferðast þessar leiðir.

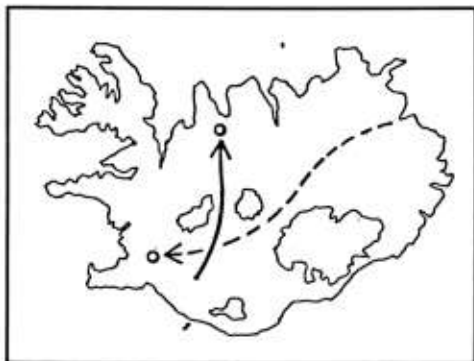
Eitt af því sem vekur hvað mesta furðu, þegar málefni miðhálandisins eru könnuð, er sá djúpstæði ótti sem búið hefur með þjóðinni gagnvart þessu landsvæði, alveg fram á síðustu ár.

Jórunn Eggertsdóttir, sem hefur rekið veitinga- og gístisölu í gangnamannahúsinu Versölum á Sprengisandi ásamt manni sínum síðan 1986 segir að þess hafi gætt frá upphafi starfsemi þeirra, að „kunningjar okkar höfðu miklar efasemdir um þetta tiltæki okkar...” og „fólk sem ég þekki, þorir ekki upp á



Kosning þingmanna í afmörkuðum kjördæmum, leiðir til þess að heildræna hugsun vantar um málefni landsins. Áhrif þéttbýliskjarnanna á kortinu eru mest, síðan fjara áhrifin út

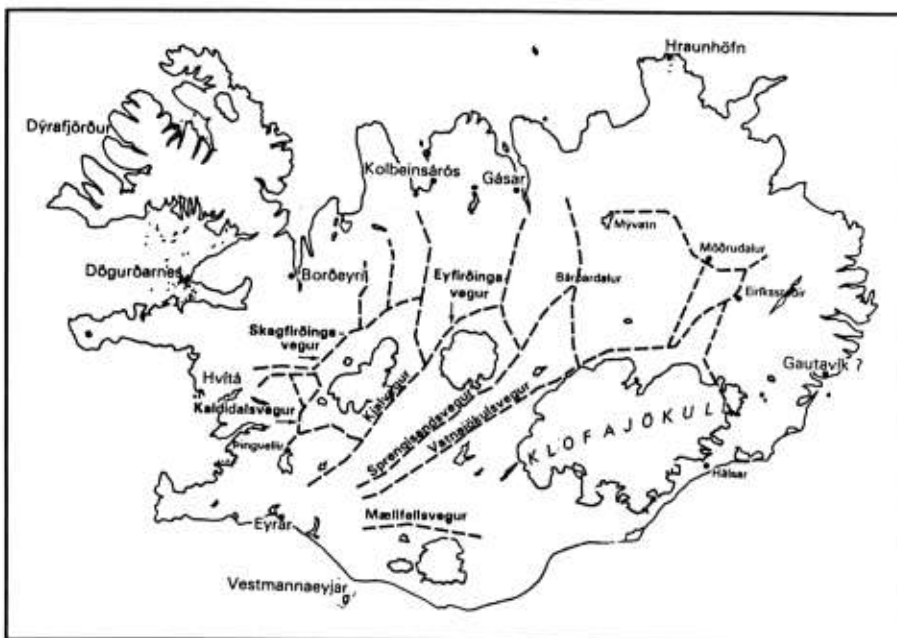
Á fyrri öldum Íslandsbyggðar var mikil umferð um hálendið. Trausti Einarsson hefur rakið í grein, hvernig uppblástur og síðan frostlyfting grjóts, olli því að hálendið varð nær ófært fyrir hesta



Frægar hálendisferðir: reið Árna Oddssonar og förin til Örlygsstaðabardaga



Hægt er að sjá fyrir sér flokkareiðir til þings á hálendinu



hálendið...” Síðan þetta var skrifað hefur þó mikil breyting orðið á þessu og áætla þau hjón, að um 12 þúsund manns hafi komið við hjá þeim á 2 mánaða opnunartíma sumarið 1990. Umfang umferðarinnar má nokkuð ráða af því að á þessu tímabili voru seldir í Versölum um 40.000 lítrar af eldsneyti.

En hvað er það þá sem veldur hinum mikla beyg við miðhálendið, þennan „fjallveg” sem liggur í litlu meiri hæð, — mest í 826 metrum, — en aðrir fjallvegir. Má til samanburðar nefna Möðrudalsleiðina 660 metra og Oddskarð 623 metra.

Skýringanna er að leita í ímyndunarafli frásagnarmanna og skálda. Loftur Guðmundsson rekur í bók sinni „Hálendið heillar” ýkjstíl annála og frásagna þegar kemur fram á miðald-ir. Hann segir meðal annars: „Meira að segja hraustustu garpar og gildustu bændur... bregða sér naumast svo að heiman að þeir lendi ekki í einhverjum harðræðum.” (bls 13).

Hvergi er áhrifum þessa ýkjstíls frásagna í bland við



Trölla- og draugatrú voru, — og eru kannski enn, — ríkjandi meðal Íslendinga. Ásgrímur Jónsson höfundur þessarar myndar, getur þess að hræðsla við illvætti hafi gert sér erfitt fyrir að fara til fjalla að mála

*Er á reiki margur óhreinn andinn
ekki er gott að verða á þeirra leið.
Vænsta klárinn vildi ég gefa til
að vera kominn ofan í Kiðagil
Grímur Thomsen*

Þessar hendingar úr ljóðinu Sprengisandi sýna draugahræðsluna

*Yfir kaldan eyðisand
einn um nótt ég sveima.
Nú er horfið Norðurland,
nú á ég hvergi heima.
Kristján Fjallaskáld*

Vísa þilts sem er á ferð suður Sand til skólavistar í Reykjavík

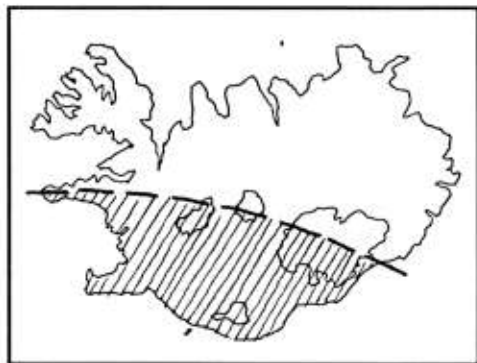
drauga- og útilegumannatrú, lýst betur en í leikritinu „Skugga-Sveini.” Þar lætur höfundurinn saklausa heimasætuna komast svo að orði, að hún stari hrædd að heiman “á helþrungin fjöll; frost býr þar og fannir, forynjur og tröll.”

Sagnfræðingar hafa í seinni tíð sýnt fram á, að umferð var mikil um hálendið á fyrstu öldum Íslandsbyggðar. Sýnir kortið hér í opnunni hverjar helstu leiðirnar yfir hálendið voru. Þetta kemur ekki á óvart þegar þess er gætt að á landnámsöld var láglandið mjög illfært, sökum foraða, skóga og þeirra stórfljóta, sem árnar eru orðnar að, þegar niður á láglandið er komið.

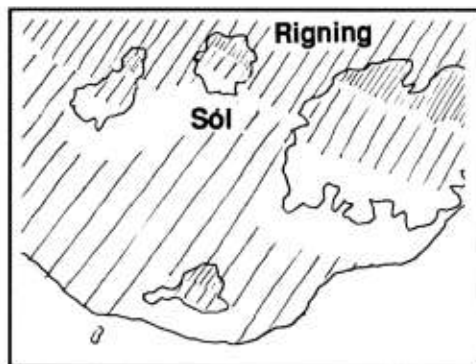
Auk þess lá meginkjarni byggðar miklu lengra inni í landinu en varð á síðari öldum, þegar þverrandi fiskgengd á grunnslóðir dró fólkið innan úr landinu, jafnvel út á ystu annes og útkjálka.

Þegar ég, — höfundur þessarar bókar, — skrifaði fyrir 15 árum (1976) fyrstu blaðgreinar mínar með tilögum um að

Lentir á miðjum Sprengisandi í lok nóvember. Þar hafði Ómar Ragnarsson sjónvarpsviðtal við bókarhöfund. Athygli vekur að aðeins tekur um þrjú kortér að fljúga þessa leið



Veðursvæði skiptast um miðju landsins. Því er héðan alltaf stutt í gott veður



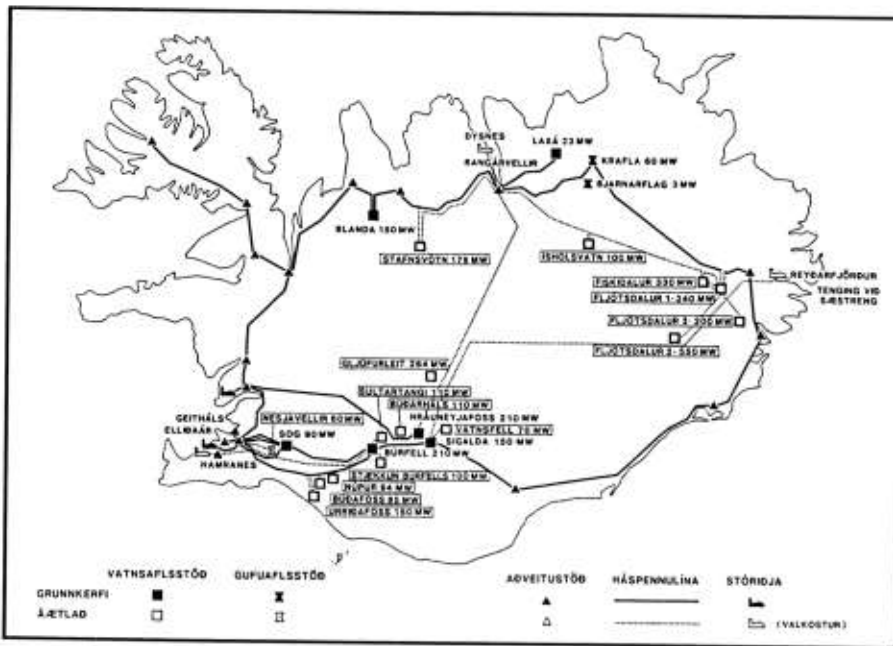
Hlémegin við jökla má oftast finna sól og þurrviðri



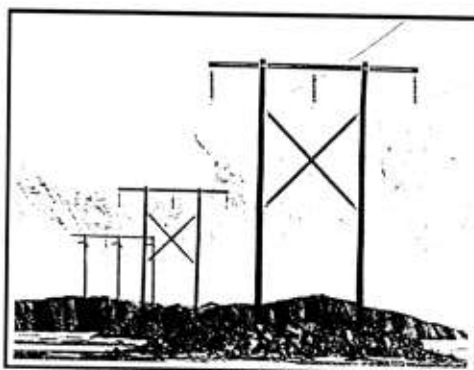
kerfi hálandisvega yrði lagt yfir landið, ráku margir upp stór augu. Síðar hóf ég, vorið 1987, nýtt kynningarátak með ritinu „Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi Íslands.“ Um haustið skrifaði ég svo tvær greinar í Morgunblaðið og þá fóru hjólin að snúast. Ég var kallaður í blaða- og útvarpsviðtöl og Ómar Ragnarsson hafði við mig viðtal á miðjum Sprengisandi í lok nóvember. Sjónvarpsmyndin, sem sýndi þar þráðbeinan Kvísla-veituvegin og nærri alauða jörð, hafði mikil áhrif til að breyta hugmyndum manna um hálandið.

Um vorið var haldin ráðstefna um málið á Egilsstöðum og á Alþingi kom fram tillaga Jóhannesar Geirs Sigurgeirssonar og sex annarra þingmanna, um að málið yrði kannað. Í maí hélt Verkfræðingafélagið ráðstefnu sem snerist einkum um tæknilega hlið málsins.

Næsta stóra skrefið í þróun málsins var að Matthías Matt-hiesen samgönguráðherra skipaði nefnd til þess að kanna hvar



Kortið sýnir hugsanlegt raforkukerfi árið 2015. Er hér reiknað með að reist hafi verið tvö 215.000 tonna álver (1994 og 2000) og ein vetnisverksmiðja (árið 2000)



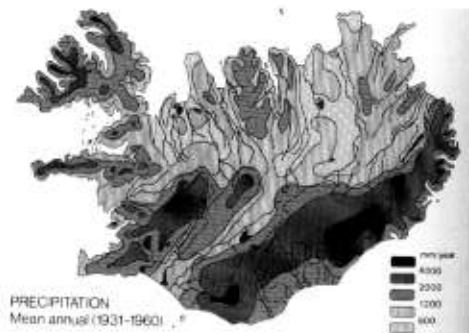
Háspennilínur sjást langt að. Er hugsanlegt að leggja kapal í staðinn?

væri besta vegarstæðið norður Sprengisand og niður í byggð á Norðurlandi. Skilaði hún skýrslu í nóvember 1988.

Þar sem ljóst var að möguleikar á að fá þennan veg lagðan tengdust því, að það fjármagn sem Landsvirkjun áætlaði í línuveg meðfram væntanlegri Sprengisandslínu, geti nýst sem grunnur í framtíðarþjóðveg, beið ég átektu þangað til einhver hreyfing kæmist á fyrirætlanir um línulögnina norður Sand.

Að því kom haustið 1990, þegar sú frétt barst frá Landsvirkjun, að hún myndi mjög sennilega láta hana línuna um veturinn og hefja strax fyrstu framkvæmdir um sumarið 1991. Á Alþingi kom nú fram fyrirspurn til samgönguráðherra um hvort ráðuneytið hygðist beita sér fyrir því, að samstarfi Landsvirkjunar og Vegagerðar ríkisins væri komið á um þessa vegagerð.

Steingrímur J. Sigfússon sagði þá m.a. í svari sínu á þinginu: „Það lítur út fyrir að unnt sé að ná, með tiltölulega litlu viðbótarfjármagni, — sem þá kæmi frá Vegagerðinni, —



Kostur línustæðis norðan Vatnajökuls er skjólið og úrkomuskugginn þar

Samstarfshópurinn sem kannaði vegaleiðir niður til byggða á Norðurlandi: Helgi, Hannes, Guðmundur, Hreinn og Trausti. Eymundur myndaði.

“ Nú hafa loksins nýjar hugmyndir vakið athygli héraendis. Hugmyndir um hálendisveg eða hálendisvegi hafa vakið æ meiri eftirtekt, enda löngu tímabær hugmynd.”

Mörg blöð fjölluðu um hálendisvegi vorið 1988. Tilvitnunin er úr Alp.bl. 10 maí

“ Svo má segja að meginstefna hringvegarins væri sú að hann lægi að mestu um endilangar byggðir, en hálendisvegurinn er draumurinn mikli um að tengja landshlutana með sem stystem vegi...”

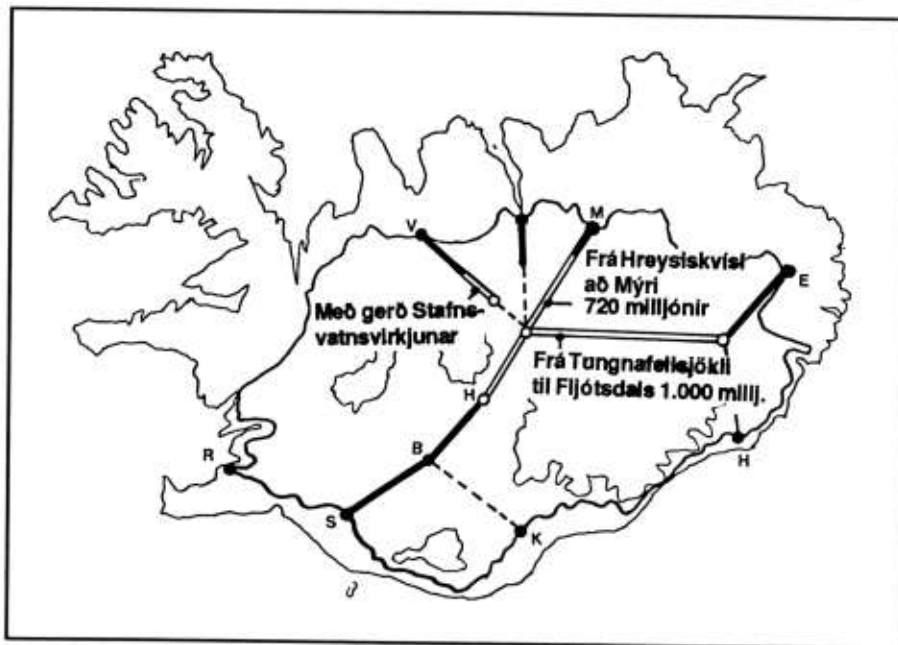
Úr grein Steindórs Steindórssonar í Heima er best í maí 1988



talsverðum árangri í því að gera slíkan veg betur úr garði. Þá erum við sérstaklega að hugsa um að vegarstæðið sjálft sé valið með það í huga að þar geti í framtíðinni byggst upp öflugri vegur.”

Þegar gengið var frá þessari bók til prentunar í ársbyrjun 1991 virtist sem samgöngu- og iðnaðarráðuneytið væru í þann veginn að koma á formlegu samstarfi Landsvirkjunar og Vegagerðar um þetta mál.

En lítum nú á aðstæður til vegagerðar á þessari leið og þar með hve mikið vegagerð á þessu svæði kostar. Í fyrrnefndri skýrslu segir um þetta atriði: „Vegagerð er hér mjög ódýr því vegna gróðurleysis hefur efnið í vegarstæðinu ekki breyst í mold eins og á láglandi... Á um 10% leiðarinnar er gott burðarefni á eða við hliðina á vegarstæðinu sjálfu, en á um 90% leiðarinnar þarf að keyra burðarlagsefnið að, en þó óvída um langa vegalengd.” (Bl. 7).

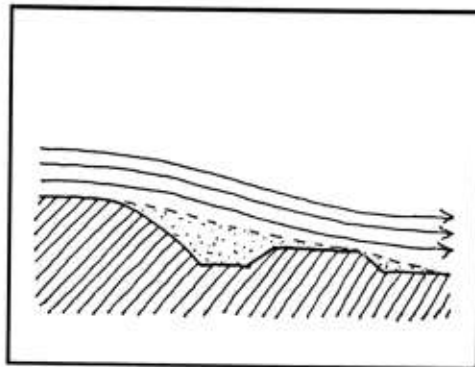


Í kostnaðarathugunum Vegagerðar voru tveir valkostir kannaðir í framhaldi af Kvíslaveituvegi við Hofsjökul: Sumarvegur um Bleiksmýrardal niður í Fnjóskadal (124 km). Kostnaður við þennan valkost var áætlaður 440 milljónir (verðlag des. 1990), eða um 3,5 milljónir kílómetrinn. Valkosturinn að Mýri í Bárðardal var reiknaður sem heilsársvegur (101 km) og var áætlaður 720 milljónir, eða 7,2 milljónir kílómetrinn. eru þetta um helmingi lægri km-tölur en er að jafnaði á láglandi.

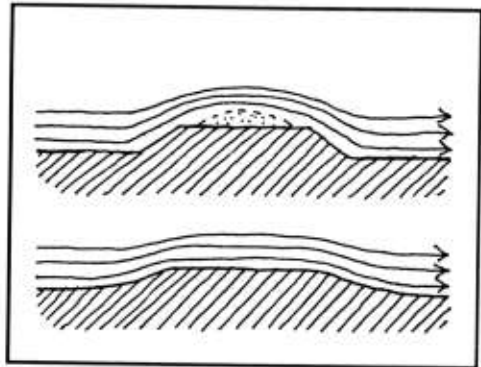
Í útreikningum sínum haustið 1990 áætlaði Landsvirkjun að 125 milljónir færu í línuveg um Bleiksmýrardal. Þrjú félagar úr hálandisveganeftdinni áætluðu síðan að 20 til 30 milljónir dygðu til þess að taka hlykkina af línuveginum, þannig að hann gæti þar með orðið grunnur að framtíðarvegi.

Rétt er að taka sérstaklega fram, að nú hafa komið fram ábendingar frá Mývetningum um að lang-snjóléttasta leiðin frá Norðurlandi upp á hálandið, sé meðfram Skjálfandafljóti að

Myndin sýnir hugsanlega áfangaskiftingu og kostnað við lagningu helstu leiða hálandisvega. Kostnaður er lauslega áætlaður út frá viðmiðunartölum Vegagerðarinnar



Það er helst á mishæðottu landi, sem dregur í skafla, en hálandið er „slétt“

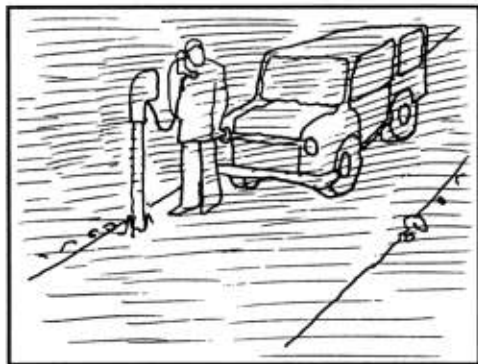


Hægt er að hanna veg þannig að hann safni ekki á sig snjó

austanverðu (sjá mynd á bls. 43). Verður þar með vonandi ítarlega athugað hvort Landsvirkjun er tilbúin að færa áætlaða Sprengisandslínu austur fyrir fljótið.

Þótt bókarhöfundur hafi aðeins áætlunartölur Vegagerðar við að styðjast, virðast þær nægja sem undirstaða til að setja fram þá frumhugmynd að áætlun um lagningu hálendisvegakerfisins, sem birt er á fyrri síðu.

Tölurnar eru allar miðaðar við verðlag í desember 1990. Á þessu yfirliti sést að heilsárs malarvegir bæði til Norðurlands og Austurlands myndu aðeins kosta um 1.700 milljónir. Og ef grunnur þeirra yrði lagður sem línuvegur, mundi Landsvirkjun væntanlega borga um 300 milljónir króna í vegalögninni.



Mjög er hægt að auka öryggi á fjallvegum á Íslandi með því að setja upp vegsíma með nokkurra hundraða metra millibili. Tíðkast þetta víða erlendis

10 *Ávinningur í ferðamálum*

Á ÞAÐ HEFUR ÞEGAR verið bent, að í símengaðri og ofsetnari heimi, sé að verða til nýtt verðmætamat og ný æðri gildi. Í nýrri heimsmynd 21. aldar, mun hrein og lítt snortin náttúra verða talin til dýrmætustu fágæta sem á þessari jörð finnast.

Sé tungumál hagfræðinnar beitt til að lýsa þeirri nýju sýn sem birtist hér fyrir Ísland, myndum við segja, að hreinleiki og fegurð Íslands sé nú að verða mikil og dýrmæt auðlind.

En það er eins með þessa auðlind og aðrar auðlindir, að við verðum að kosta nokkru til að virkja hana, bæði fyrir okkur sjálf og einnig til að geta notið tekna af auknum straumi ferðamanna, sem vilja koma að heimsækja landið okkar.

Að vísu væri hægt að láta reka áfram á reiðanum í skipulagi ferðamála og jafnvel hleypa enn fleira fólki með óskipulegum hætti á landið, — en afleiðingar þess ættu þó að vera flestum ljósar: landið myndi spillast svo að auðlindin myndi aftur snarlækka í verði.

Hér skal þó þeirri skoðun þegar mótmælt, að órofa samhengi sé milli álags á landið og fjölda ferðamanna. Og það er fráleitt að 140 þúsund ferðamenn sé of mikill ferðamannastraumur fyrir jafn stórt land og Ísland er.

Aftur skal minnst á dæmið um Yosemite þjóðgarðinn í Bandaríkunum. Þetta viðkvæma, en vel skipulagða svæði, sækja um 2 milljónir gesta heim á ári og er það þó ekki nema á við Þórsmörkina að stærð. Hér á Íslandi valda aftur á móti örfáir tjaldbúar og fjallabílar miklum skemmdum á ári hverju og þó eru ýmsir náttúruverndarmenn að draga við sig stuðning við hálendisvegi, þó uppbyggðir vegir séu augljóslega eina leiðin til að koma í veg fyrir utanvegaakstur.



Víðátta og fegurð Íslands er auðlind, sem stigið hefur mikið í verði á síðustu árum. En það krefst mikils og nákvæms skipulags að forða því að þessi auðlind skemmist

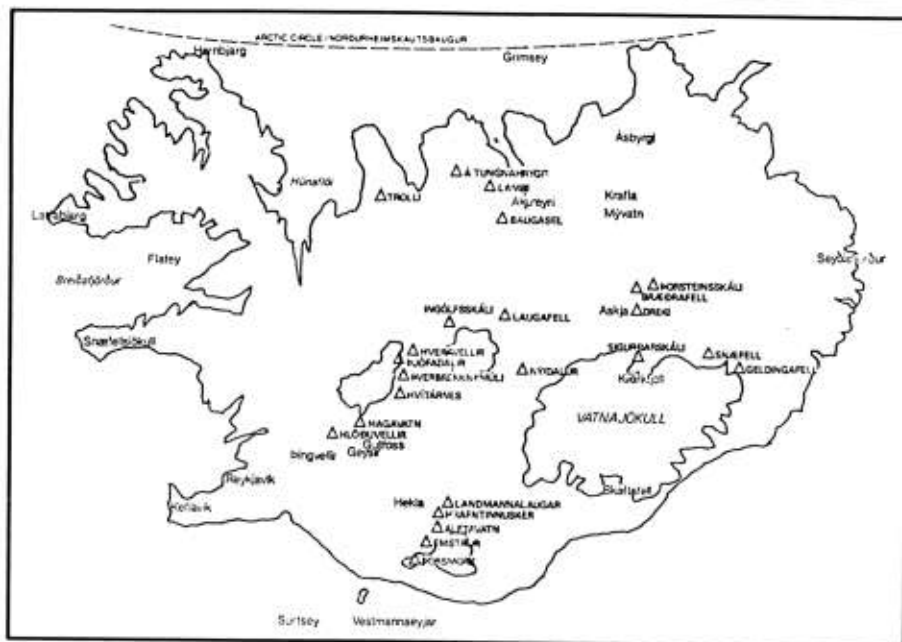
Eitt fyrsta skref til uppbyggingar þjónustukerfis hálandisferða, var bygging hinna mörgu skála Ferðafélags Íslands. Ferðafélagið hefur gefið út árbækur um flestar hálandisslóðir



Í húsum F.Í. í Nýjadal við Sprengisand er mikið gistiþláss



Göngustíga þarf að leggja víða á viðkvæmum svæðum



Við athugun verður ljóst, að með góðu skipulag og réttum aðgerðum megi nær algerlega koma í veg fyrir umhverfisþjöll af ferðamannaíðnaði og þá kemur jafnframt í ljós, að aðrar hvatir en náttúruvernd liggja að baki, þegar sumir aðilar reyna að viðhalda takmörkunum á því að hinn almenni Íslendingur og almenni ferðamaður geti fengið að njóta hálandisins.

Verður nú í stuttu máli lýst þeim ávinningi, sem næst með lagningu vega yfir hálandið, bæði hvað náttúruvernd varðar, og þá nýju möguleika, sem opnast til að njóta hins fagra lands okkar.

Öll þekkjum við að ýmis svæði á hálandinu eru viðkvæm fyrir ágangi og gildir þetta fyrst og fremst um gróðursvæði meðan þau eru blaut fyrri hluta sumars. Einnig eru hverasvæði viðkvæm, en þar er auðveldara að koma við verndunaraðgerðum með skipulagi göngustíga. Á slíkum viðkvæmum svæðum þar sem e.t.v. ríkir nú einskonar neyðarástand, gæti verið eðlilegt



Drottning örafanna, Herðubreið, er ein af þeim fjölmörgu náttúruperlum Íslands, sem fæstir Íslendingar hafa heimsótt



Gíga- og hverasvæði eru mikil náttúruundur

að beita ítölu og lokunum á ákveðnum tímum árs. En fyrst og fremst er nauðsynlegt að beita skipulagsaðgerðum og eftirliti til að koma í veg fyrir skemmdir.

Hér verður nú dregin upp mynd af skipulagi ferðamannaumferðar eftir Sprengisandsleið, þegar uppbyggður vegur verður kominn þar á. Fyrsta og mikilvægasta staðreyndin er sú, — og það hefur t.d. vegalögnin til Laka sannað, — að þegar vegur er kominn á, snardregur úr utanvegaumferð. Í öðru lagi, — vegna þess að vegurinn verður upphækkaður, — er betur hægt að stjórna því, hvar umferð fer út á slóða, og hamla þannig að nýir slóðar myndist. Ef þannig er til aðeins ein leið til viðkvæmra staða út frá Sprengisandsveginum, er auðveldara að loka viðkomandi afleggjara, ef nauðsyn krefur.

Á Sprengisandsleið yrði því, með vegargerð, hægt að koma á skipulagi á svæðinu, svo að hin aukna ferðamannaumferð myndi ekki leiða til aukinna umhverfisspjalla á þessu svæði.



Mitt í hrikalegu landslagi má oft finna unaðsreiti

Spjöld sem nemendur í háskólanum gerðu um þá möguleika sem opnast í ferðamálum með tilkomu hálendisveganna



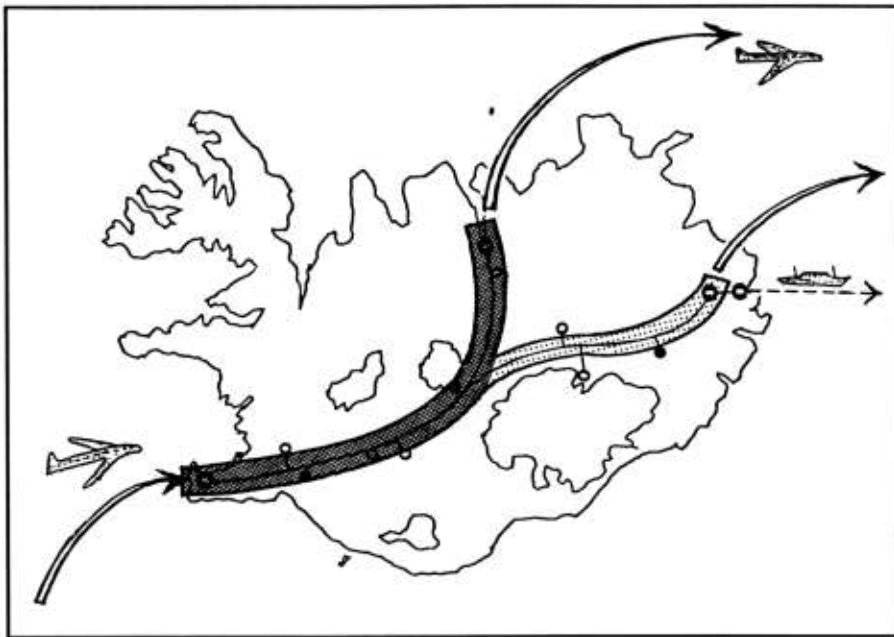
En jafnframt veginum þarf þó fleira til að koma. Hér er átt við skipulagða áningarstaði á góðum útsýnisstöðum á leiðinni. Í sumum tilfellum þyrfti aðeins bílastæði með sorphirðu, en í öðrum tilfellum einnig litla skála — gestastofur. Á einum eða tveimur stöðum á Sprengisandsleið þyrfti síðan þjónustumiðstöðvar, með greiðasölu, minjagripasölu og salernum. Hugsanlega gæti einnig orðið þar gistiaðstaða.

Við Kvíslaveituvegin er slík aðstaða þegar fyrir hendi í gangnamannahúsinu Versölum en útsýni þaðan er ekki nógu tilkomumikið og húsið heldur ekki nógu gott til frambúðar. Í næsta kafla er lýst hugmynd að nýrri miðstöð við Hreysikvísl.

Að vegabótunum og þessari nauðsynlegu aðstöðu fenginni opnast alveg nýir möguleikar í ferðamálum á Íslandi, — sem eru m.a. „stuttar hringleiðir” og „þversniðsleið” yfir landið. Til þess að skilja hve mikil nýjung felst í því, er nauðsynlegt að átta sig á hversu mikil einhæfni ríkir nú í ferðum um landið.



Í þjónustumiðstöðvum á hálendinu þarf fræðslu um náttúru og sögu svæðisins

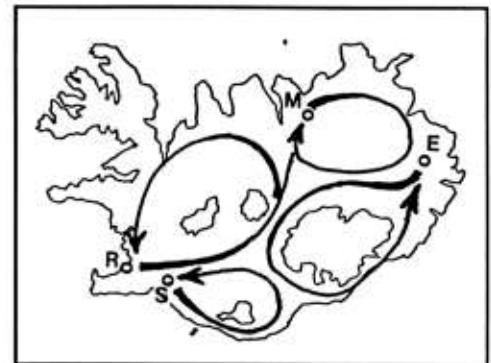


Á Íslandi er ekki til nein fjölfarin leið, sem geti gefið ferðamönnum góða þversniðsmynd af landinu. Myndin sýnir tillögu að slíkri leið. Á slíkum ferðum verður enginn átroðningur á landi

Pegar málið er skoðað grannt, kemur í ljós, að aðeins tvær tegundir ferða eru mögulegar á Íslandi nú á dögum; pendúlferðir og mjög langar hringferðir — og það að mestu á lélegum vegum. Pendúlferðirnar liggja flestar til staða í 50 til 200 km fjarlægð frá Reykjavík — og til baka. Hringvegurinn (1400 km) er svo langur, að fæstir fara hann nema einu sinni á ævinni.

Með góðum vegi yfir Sprengisand verða hins vegar til fjölmargar stuttar hringleiðir. (Sjá myndirnar). Einna vinsælust yrði sjálfsgat leiðin norður Sand til Akureyrar og til baka gömlu leiðina um Vesturland. Gætu þetta jafnvel orðið helgarferðir hjá Reykvíkingum. Tilkoma slíkra skemmri hringleiða er mikilvæg, því að ferðamenn vilja helst ekki aka langa leið bæði fram og aftur.

Tekjur af þessum hringleiðum gætu orðið miklar, en til þess að meta hve miklar þær gætu orðið, þarf fyrst að áætla hvað líklegt sé að umferðin á Sprengisandi yrði mikil.



Möguleikar á stuttum hringleiðum opnast með hálandisvegum

Gísli Sæmundsson hefur gert þessa tillögu um útvíkkun á aðstöðunni í Bláfjöllum á þann veg að þar verði lítið skíðarþorp

Ýmsar tegundir þorpa fyrir tvöfalda búsetu

Skíðarþorp

- Bláfjöll
- Kerlingarfjöll

Heilsuræktarþorp

- Hveragerði
- Nesjavellir
- Krýsuvík

Íþróttarþorp

- Laugavatn

Listamannarþorp

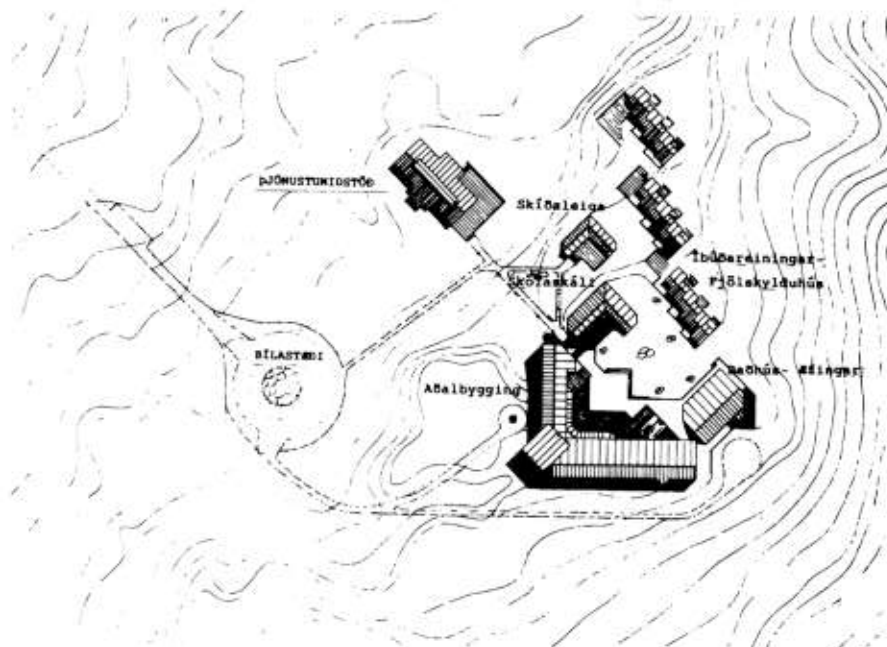
- Flatey
- Eyrarbakki

Bátarþorp

- Hvaleyrartjörn
- Grimsey

Fjallarþorp

- Hreysiskvísl
- Snæfell

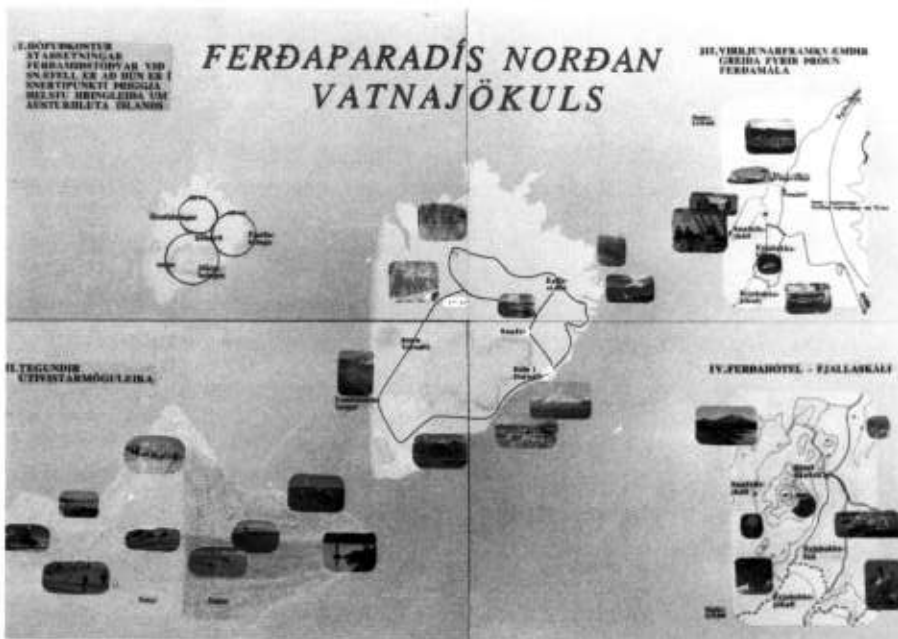


Ef reiknað er með 300 bílum á dag (sem er svipað og á uppsveitavegum) í 4 mánuði, yrðu bílferðirnar 36 þúsund talsins. Sé reiknað með 2,5 farþega í bíl, yrði farþegafjöldinn um 90 þúsund. Ef reiknað er með að eyðsla sé 10 þúsund krónur á farþega á þessum hringleiðum, yrðu tekjur heimamanna af þessu um 900 milljónir.

Sumarið 1990 var áætlað að 18 þúsund manns færu um Sprengisand og flestir þeirra í rútum. Fjöldi farþega í rútum má eflaust líka auka mikið jafnframt hinni almennu umferð. Helst yrðu það væntanlega útlendingar, sem á þessari leið fengu góða þverskurðarmynd af landinu.

Sá vaxandi hópur ferðamanna, sem býr utan Evrópu gæti hér fengið góða mynd af einkennum Íslands á aðeins tveggja daga þverferð — og síðan farið utan með flugi frá Akureyri eða Egilsstöðum.

Í síðustu tveimur köflum bókarinnar verða dregnar upp

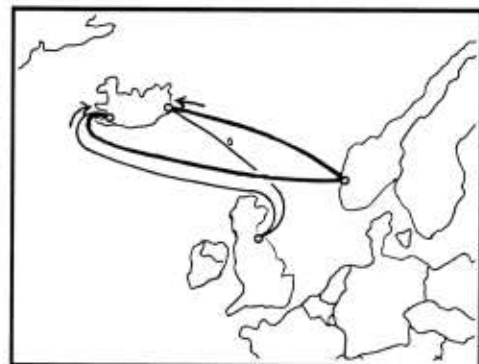


Hugmynd nemenda í háskólanum um að virkjunarbúðirnar við Snæfell verði visir að fjallahótel og ferðamiðstöð

myndir af því, hvernig þróa má þær þjónustumiðstöðvar sem nauðsynlegar eru á nýju hringleiðunum um landið, svo að þær gætu loks orðið einskonar ferðamanna „þorp“. Ýmsir möguleikar og staðsetningar koma til greina, t.d. fjallahótel, og þaðan mætti koma á skipulögðum skíða- og jöklaferðum á sumrin.

Tilkoma slíkra þorpa yrði líka mikill ávinningur fyrir okkur Íslendinga sjálfa og eru hér birtar tvær slíkar hugmyndir. Önnur er um það að útbúa gistiðstöðu á skíðasvæðinu í Bláfjöllum (fyrir austan Reykjavík), og hugmynd tveggja-nemenda bókharhöfundar í Verkfræðideild Háskólans um að slík miðstöð verði reist við Snæfell.

Fleiri gerðir slíkra þorpa til frístundadvalar og jafnvel tvöfaldrar búsetu þekkjast víða um heim og má þar nefna þorp golfáhugafólks á og við golfvelli, bátafólks í fallegum, gömlum sjávarþorpum, hestafólks við hestamannamiðstöðvar og heilsu- og íþróttafólks við sundlaugar og útivistarmiðstöðvar.



Frá Austurlandi eru stystu siglingaleiðir til Evrópu



Hálendisvegir ykju straum ferðamanna til Austurlands

Sérstaklega yrði nauðsynlegt að reyna að vekja áhuga útlendinga á þessum þorpum, því að við Íslendingar erum svo fáir, að nauðsynleg uppbygging aðstöðu er ekki gerleg nema allmikill fjöldi útlendinga komi við sögu.

Sennilega átta menn sig ekki almennt á því, að sú mikla og góða þjónusta sem Reykjavík hefur upp á að bjóða (veitingahús, hótél o.s.frv.), væri ekki möguleg nema af því að 70—80 þúsund útlendingar gista þar og eyða miklu fé á ári hverju.

Hvernig lífið yrði án þessarar vítamínsprautu ferðamanna-íðnaðarins getum við til dæmis séð í smáborgum í miðríkjum Bandaríkjanna, sem hafa álíka fólksfjölda og Ísland, eða um 250 þúsund. Í þessum borgum er tæpast hægt að komast á veitingastað eftir klukkan níu á kvöldin og menningarframboðið er kannski eitt eða tvö kvikmyndahús.



Margar verslanir, veitingahús og hótél, bæði í Reykjavík og á landsbyggðinni, eiga tilveru sína ferðamannaíðnaðnum að þakka

11 *Að nýta umsvifin á hálendinu*

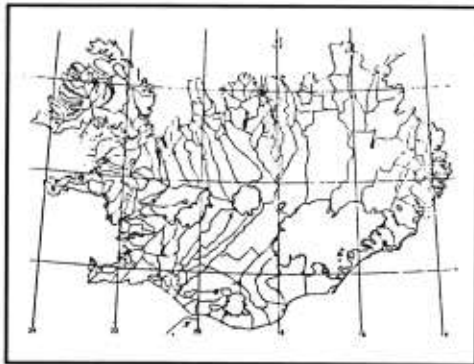
Í RAUNINNI ERU umsvif á hálendinu orðin miklu meiri en menn átta sig á, ekki síst vegna þess, að þessi helmingur landsins er fyrir „utan lög og rétt“ og koma fæstar framkvæmdir þar inn í opinberar tölur. Þannig fjalla t.d. engar bygginga- eða skipulagsnefndir um mannvirki, sem reist eru á hálendinu og er nú áætlað að 300—500 skálar hafi verið reistir þar, flestir í leyfisleysi.

Lögfræðileg staða hálendisins er mjög óljós, meðal annars vegna þess að viðkomandi ákvæði varðandi umgengnisrétt almennings, veiðirétt í vötnum og upprekstrarétt bænda hafa ekki verið skýrð af löggjafanum eða dómstólum. Þar er víða mjög erfitt að ákvarða landamörk og má búast við miklum straumi dómsmála ef hið opinbera færi að skýra nánar hin ýmsu eignaréttarákvæði, sem tengjast hálendinu.

Til að koma á eftirliti með byggingum og skipulagsatriðum á hálendinu hefur Skipulag ríkisins gert kort þar sem markalínur sveitarfélaga eru framlengdar upp á miðju hálendisins og jafnframt lagt til að valdsvið sveitarfélaga verði framlengt þangað. Með því móti væri farið með byggingar- og skipulagsmál á þessum svæðum hjá nefndum viðkomandi sveitarfélaga.

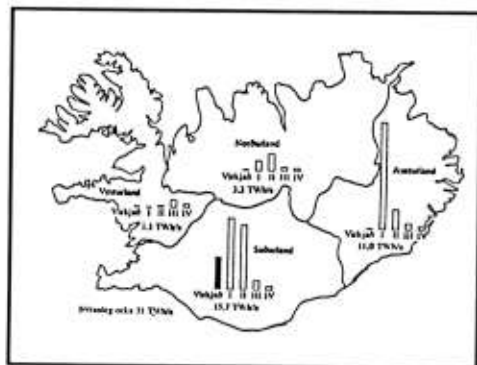
Á þeirri hugmynd eru margir annmarkar t.d. sá, að nokkur hundruð manna sveitarfélag býr ekki yfir þeirri faglegu þekkingu, sem þarf til að geta afgreitt áætlanir um umfangsmikil og flókin verkefni.

Tillaga höfundar þessarar bókar er aftur á móti, að allt hálendið verði gert að einu skipulagssvæði, líkt og er um Varnarsvæðin á Reykjanesi og í Þjóðgarðinum á Pingvöllum. Alþingi skipi sérstaka „þjóðstjórn“ yfir miðhálendið og sú

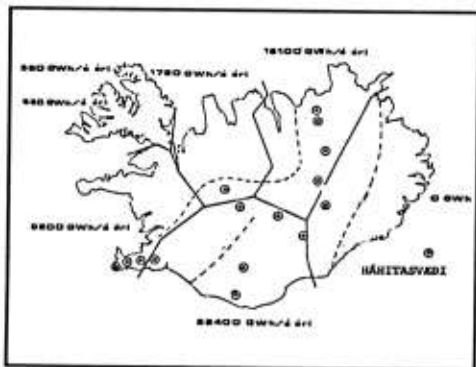


Tillaga Skipulags ríkisins að skiptingu hálendisins á milli sveitarfélaga á þann veg að lögsagnarmörk eru framlengd í átt til miðju landsins

Orkuvinnslusvæðið við Svartsengi. Halda hefði mátt að af því yrðu náttúruspjöll, en vísindaskáldsögublærinn nýtur mikilla vinsælda



Stærð súlnanna sýnir magn vatnsorku í fjórðungunum



Uppdrátturinn sýnir magn jarðhitaorku á ýmsum svæðum landsins

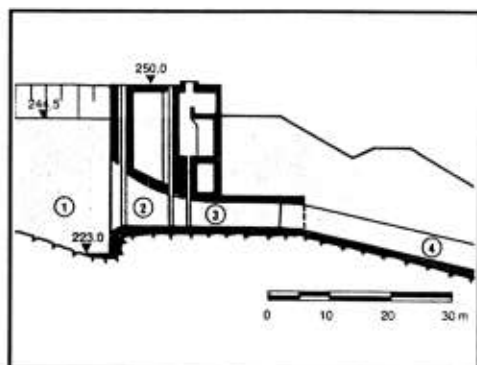
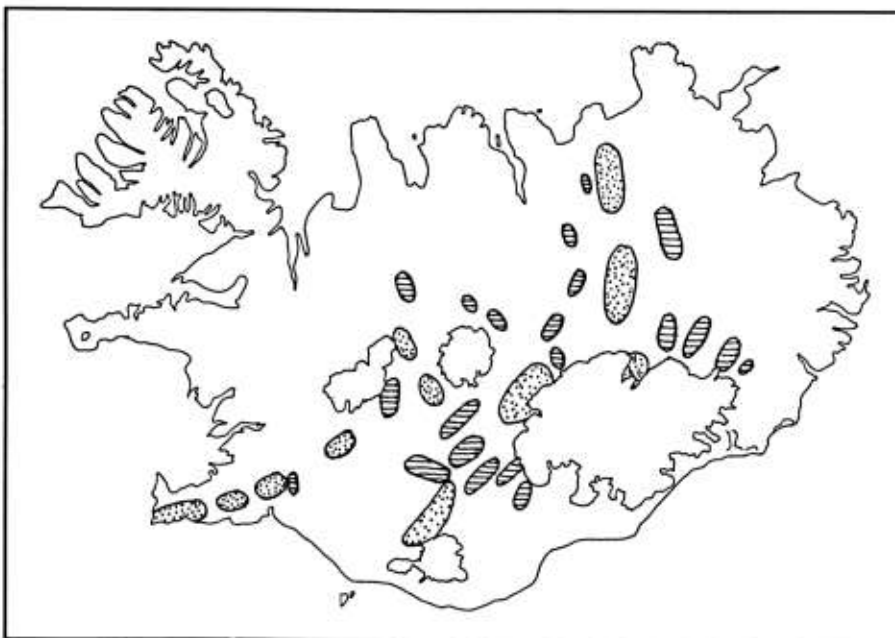


stjórn komi síðan á fót faglega öflugum byggingar-, skipulags- og umhverfisnefndum.

Víkjum að því, hve umsvif vegna nýtingar orku landsins verða mikil, en mest af orkuforða landsins tengist hálandinu og því munu framtíðar virkjanaumsvif fyrst og fremst fara þar fram. Lítum fyrst á vatnsorkuna og síðan jarðhitaorkuna.

Vatnsafl Íslands er um 64 Twh/ári og er vinnslan nú um 3,5 Twh/ári, sem er aðeins um 5,5% af aflinu. Með byggingu 215 þúsund tonna álvers nýtast í viðbót rúm 3% af orkunni. Það, hversu mikil umsvif hagnýting vatnsorkunnar kallar á, sést best á því, að virkjun þessara 3% orkunnar og leiðsla hennar á áfangastað á Keilisnesi kostar um 40.000 milljónir. Ef reiknað er með að hlutfallslega jafnmikið kosti að virkja öll 100 prósentin, er kostnaðurinn um 1.300.000 milljónir við að nýta alla vatnsorku Íslands. Svarar þetta til 5 milljóna kostnaðar á hvern íbúa landsins.

Myndin sýnir orkuvinnslusvæði framtíðarinnar, ef kosið yrði að nýta alla orkuna. Þverstrík sýna vatnsorkusvæði og þau deplóttu jarðhitasvæðin



Ákvörðunin um jarðgöng í stað opinna skurða eða yfirborðspípa á Fljótsdal er umhverfislega jákvæð

vinnugreina í héraðinu (t.d. ferðaiðnaðar), frekar en í auka bithaga fyrir sauðfjárbúskap, sem er að dragast saman.

Lítum nú á jarðhitann. Þegar orkumagnið sem í honum leynist er reiknað út, er jarðhitinn reiknaður sem tæmanleg orkulind vegna lítils aðstreymis, lítils nýs vatns og kælingar berggrunns. Ef reiknað er með að þessi orka væri nýtt á 100 árum yrði aflíð 9700 Twh á ári, meðan að á þessu sama tímabili væri vatnsaflíð 6400 Twh á ári. Samkvæmt því væri umfang jarðhitavirkjana landsins um 50% meira en vatnsaflsvirkjana.

Sérstakt einkenni orkuvinnslu úr jarðhita er, að aðeins er hagkvæmt að virkja örlítið brot hennar, eða um 2% (190 Twh) til raforkuframleiðslu. Iðjuver (t.d. líkt því sem er í Sjóefnavinnslunni), þyrfti því til að nýta um 98% jarðhitans. Þessi iðjuver þyrfti að reisa að mestu leyti á háhitasvæðunum sjálfum, þ.e. að mestu leyti á hálendinu, ef reikna á með að nýta þessa auðlind í framtíðinni.



Fagurt útsýni frá búðunum við Hreysiskvísl, til Arnarfells hins mikla í SA- horni Hofsjökuls

Þetta eru allt staðreyndir sem skipta miklu um framtíðarskipulag hálendisins. Og auðvelt er að marka orku- og iðjusvæðin inn á kort sem og þá vegi og þær línulagnir sem þessu tengjast og í skipulagi þyrftu raunar allar helstu slíkar línur að þræða orkuvinnslusvæðin, til að geta haldið sem mestu af öðrum öræfasvæðum ósnortnum af þessum framkvæmdum.

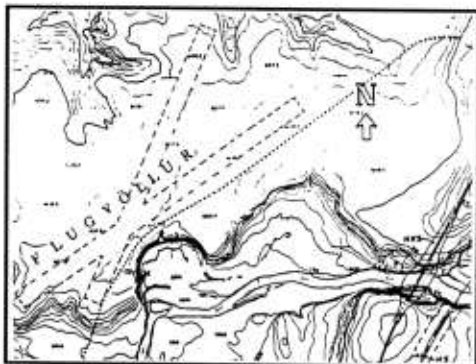
Hér í bókinni hefur þegar verið lýst nokkuð þeim möguleikum sem eru á því að skipuleggja framkvæmdir Landsvirkjunar í vega- og línuvegjalögn á hálendinu á þann veg, að þessir vegir nýtist ferðamönnum og hinum almenna Íslendingi sem best. Landsvirkjun hefur sýnt mjög lofsverðan vilja til að vinna að þessu máli. Þó vantar enn framtak ríkisvaldsins og Vegagerðarinnar til að nýta þetta góða boð.

Í því sem eftir er af þessum kafla, verður fjallað um annan möguleika í að nýta fjárfestingar Landsvirkjunar á hálendinu fyrir ferðamennsku sem og til annars almannahags í landinu.

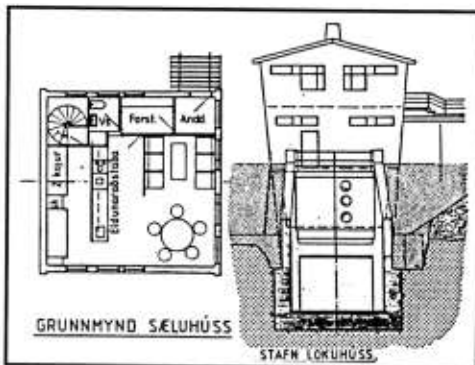


Búðirnar fyrir 5. áfanga Kvíslaveitu var búið að reisa 1985, en þá var hætt við framkvæmdir. Líklegt er að þær verði reistar að nýju, haustið 1991

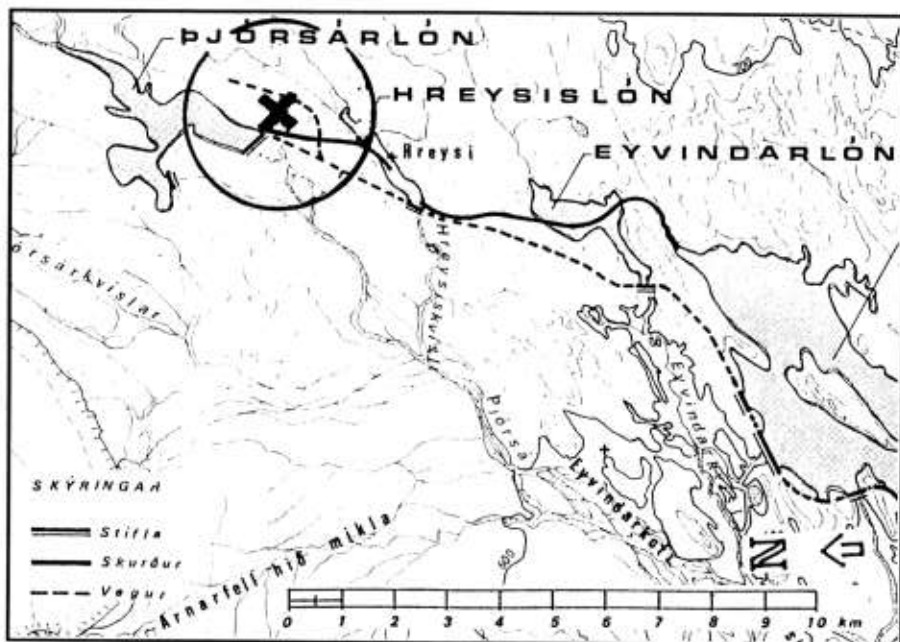
Um þriggja km lón mun myndast norðan búðanna. Í lóninu verður hægt að veiða og sigla. Á vetrum yrði þar gott skíða-, vélsleða- og bílarallsvæði



Flugvöllurinn er rúmum kílómetra suðvestan við búðirnar



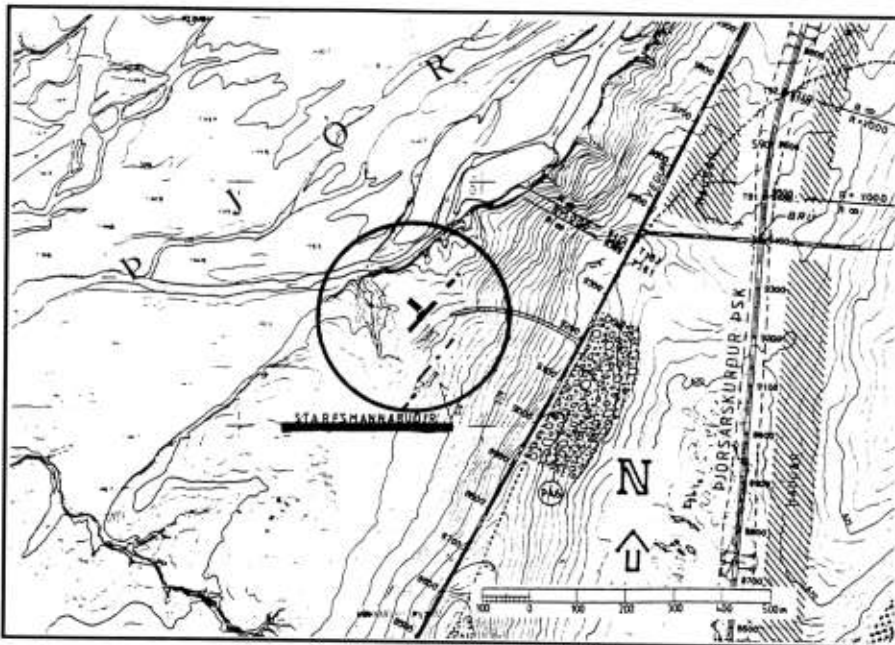
Húsið á stíflunni þarf ekki að byggja ef búðirnar standa áfram



Hér er um að ræða þau litlu þorp, virkjanabúðirnar, sem Landsvirkjun verður að reisa á öllum þeim stöðum sem hún er með framkvæmdir á. Oftast eru það 400—500 manna þorp, þar sem lagt er frárennsliskerfi, vegir, vatnsveita, rafmagnsveita, byggt mótuneyti, bensínafgreiðslustöð, vélaverkstæði o.s.frv.

Þorp þessi byggir Landsvirkjun oftast úr færanlegum einingum; annarsvegar í 10 m² íbúðareiningum og hinsvegar færanlegum skemmum. En jafnvel þó einingarnar séu fluttar í burtu og fjarlægðar, verður eftir helmingur fjárfestingarinnar; tugmilljónir í lögnum, vegum og slíku, sem nýtist engum nema einhverjar nýjar hugmyndir komi fram.

Hugmynd bókarhöfundar er sú að þessum þorpum sé í upphafi þannig valinn staður og þau skipulögð á þann veg að einhver þeirra geti orðið ferðamannamiðstöðvar og fjallahótel. Þetta fyrirkomulag er þekkt víða um heim og þannig eru t.d. sum fallegu fjallavötnin og hótelin í Alpastílnum, sem við



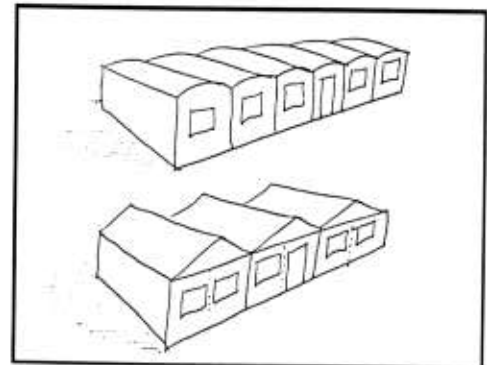
Kvíslaveituvegurinn liggur á kambi austan búðanna. Staðurinn er nokkuð skjólsæll og nokkuð sunnan skýjasvæðis miðhálandisins

sjáum á póstkortum frá Sviss, í raun miðlunarlón og hótélín virkjanabúðir sem voru hannaðar svona frá upphafi.

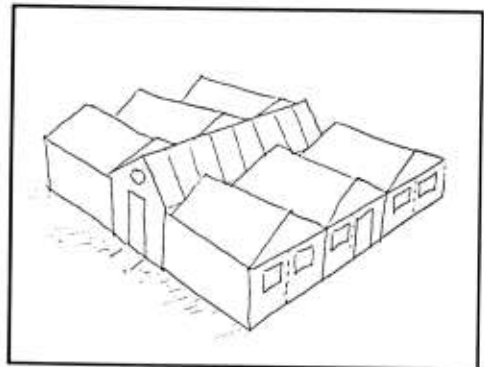
Landsvirkjun vill að sjálfsögðu ekki binda sér (og þar með rafmagnsnotendum í landinu) óþarfa klifjar, en væri ekki ráð, að heimamenn fengju fremur svona „fjallahótel” í stað e.t.v. 1000 milljóna í uppgræðslu, sem nýtist æ færri kindum?

En víkjum nú að áætluðum vinnubúðum fyrir 5ta og síðasta áfanga Kvíslaveitu við Suð-austur-enda Hofsjökuls. Árið 1988 lagði bókarhöfundur fyrir Steingrím Hermannsson forsætisráðherra hugmynd um þjónustumiðstöð við Sprengisandsleið og fékk nokkurn styrk til að skrifa skýrslu um málið.

Var skýrslunni skilað í desember 1990 og dregur hún upp mynd af því, að virkjunarbúðirnar við 5ta áfangann verði hannaðar á þann veg að þær gætu orðið þjónustumiðstöð og fjallahótel. Er lagt til að nefnd helstu hagsmunaaðila verði sett í að kanna málið frekar.



Bústaðaeiningar má gera fallegri með risþökum



Með samröðun eininga er hægt að byggja glerpak yfir millirýmið

Ef ákvörðun verður tekin um byggingu álvers yrði byrjað á fyrstu framkvæmdum við búðirnar síðsumars 1991. Tími ætti því að vera til stefnu til athugunar málsins.

Búðir þessar var reyndar búið að reisa 1985, en framkvæmdum við veiturnar var frestað og búðirnar fluttar í burtu. Einn braggi var látinn standa eftir.

Aðstæður á þessum stað væru allgóðar fyrir ferðamiðstöð; skjól er hér fyrir norðanátt og algengustu mörk skýjabakka liggja hér. Útsýni til Arnarfells hins mikla í SV-horni Hofsjökuls, sem er í 7 km fjarlægð, er fagurt. Þá mun koma hér stórt uppi-
stöðulón þar sem ýmsar vetrariþróttir; ísrall, vélsleðaferðir og skauta- og skíðaferðir eru mögulegar. Á sumrum biði vatnið upp á stangaveiði og bátsferðir.

Með því að Kvíslaveituvegur og línuvegurinn áfram norður Sprengisand yrði aðal umferðavegur framtíðarinnar, er þjónustustöðin í Nýjadal úr leið og því vantar þjónustumiðstöð við leiðina, því Versalir verða að teljast ófullnægjandi.

Til að gera starfsemi stöðvarinnar öflugri og fjölbreyttari má hugsa sér að hér verði stofnsett veðurathugunarstöð eins og sú sem er á Hveravöllum. Einnig mætti t.d. bjóða félögum vélsleðamanna og hestamanna að gerast hluthafar í miðstöðinni.

Starfsemin miðaðist þó í fyrstu mest við þjónustu við ferðamenn á hálendinu á sumrin, líkt og í miðstöðvunum í Skaftafelli og Ásbyrgi. Kvíslaveituvegur ver sig svo vel fyrir snjó, að umferð til þessa fjallahótels yrði auðveld 7 til 8 mánuði ársins.



Fyrstu ferð á bíl yfir Sprengisand fór Einar Magnússon menntaskólakennari og fleiri árið 1933, en sú næsta var farin 15 árum síðar. Hér eru þeir Einar að ferja bílinn á fjárbát yfir Tungná

12 *Draumur um alþjóðlega miðstöð*

EITT MEGINEINKENNI þeirrar nýju aldar sem gengur í garð árið 2000, er að þá fara jarðbúar á líta á sig sem eina heild, sem eigi sér sameiginlega alþjóðlega staði víðsvegar á jarðkringlunni.

Sumir þessara staða hafa þegar verið ákveðnir og hafa fest sig í sessi. Má þar nefna New York sem höfuðborg heimsins vegna staðsetningar höfuðstöðva Sameinuðu þjóðanna þar.

Aðrir staðir hafa tekið að þróast vegna landfræðilegrar stöðu sinnar á mörkum stærstu áhrifasvæða heims. Má þar nefna Hawai mitt á milli Asíu og N-Ameríku og Möltu á mörkum Afríku og Evrópu.

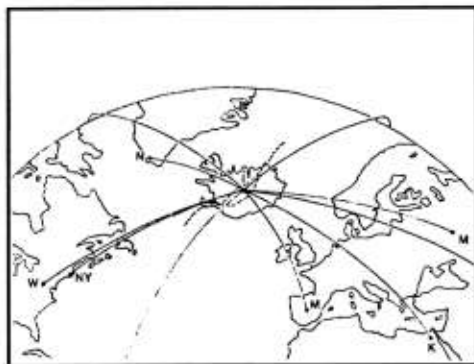
Það er kostur fyrir slíkar alþjóðamiðstöðvar að þær séu landfræðilega skýrt afmarkaðar, séu t.d. á eyjum. Einnig er það kostur, að þar búi hlutlausar þjóðir, því þá er síður hætta á að aðrar þjóðir snúist gegn því að þar séu haldnar alþjóðlegar ráðstefnur.

Öll þessi helstu skilyrði alþjóðlegrar miðstöðvar uppfyllir Ísland; landið er eyja, hér býr hlutlaus þjóð og síðast en ekki síst er Ísland mjög greinilega staðsett á mörkum Evrópu og N-Ameríku.

Meira að segja Atlandshafssprungan, sem skilur að jarðgrunnfleka Ameríku og Evrópu, liggur um Ísland þvert. Kalla mætti þessa miklu sprungu jarðfræðilegan Greenwich-baug jarðkúlunnar.

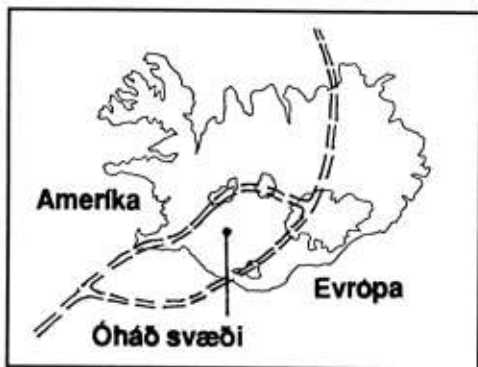
Vegna þessara flekaskila eru þeir Íslendingar, sem búa á vesturhelmingi landsins, jarðfræðilega talað Amerikanar og þeir sem búa á austurhlutanum Evrópumenn.

Einnig er merkilegt við Atlantshafssprunguna að hún grein-



Staður á miðju Íslandi hefur mjög skýra og sterka stöðu í þeirri heimsmynd, sem birtist á hnattlíkönunum

Bæði jökullón og víðáttur öræfanna hafa á sér blæ tignar og kyrrðar, sem lætur engan ósnortinn, sem þeim kynnist



Gossprungan á mörkum Ameríku- og Evrópuflekanna birtist aðeins ofansjávar á Íslandi. Gosreinin klofnar um miðju landsins og þar á milli er flekabrot, sem tilheyrir hvorki Evrópu né Ameríku

ist í tvær aðskildar reinar um miðju landsins og liggur önnur þeirra vestur um Hofsjökul, en hin suður um Vatnajökul, en síðan sameinast þær aftur sunnan við landið. Flekabúturinn sem liggur þarna á milli hefur því þá kynlegu sérstöðu, að tilheyra hvorugri álfunni og reyndar þá engri álfu yfir höfuð, ef út í þá sálma væri farið.

Við Íslendingar gætum hugsanlega boðið alþjóðastofnunum, — hér á þessu hlutlausu svæði, — nokkuð landsvæði fyrir miðstöð að gjöf, svæði sem yrði þá með fyrstu svæðunum í heiminum sem væru alþjóðleg svæði. Myndum við hljóta alþjóða viðurkenningu fyrir þetta framlag.

Sérstaða þessa svæðis í miðri eyðimörk hálendis Íslands, er mikill kostur og ekki er það heldur lakara, að á 100—150 km hring umhverfis eru margar af fegurstu náttúruperlum Evrópu.

Hér má nefna “tungllandslag” við Öskju, jökullón við Hvít-árvatn og Eyjabakkajökul, jökulhella í Kverkfjöllum, fossana



Gígar og eldfjöll sem standa upp úr hraunflóðinu minna á tunglið. Hingað komu því amerísku tunglfararnir til þjálfunar

Gullfoss og Dettifoss og háhitasvæðin við Torfajökul, á Mývatnsöræfum og í Vonarskarði.

Þegar velja ætti alþjóðlegu miðstöðinni hlutverk, koma mörg temu til greina. Hugsanlegt væri t.d. að hér yrði jarðfræðileg miðstöð, þar sem eldfjöll, hraun og hverasvæði í næsta nágrenni, eru sem lifandi kennslubækur um mótunarsögu jarðar.

Annað hugsanlegt tema væri hugleiðslustaður, hér ofan hins jarðlega sviðs, hugsanlega reistur til að minnast árpúsundamótanna árið 2000 og mætti þá hugsanlega kalla miðstöðina „Millennium City“.

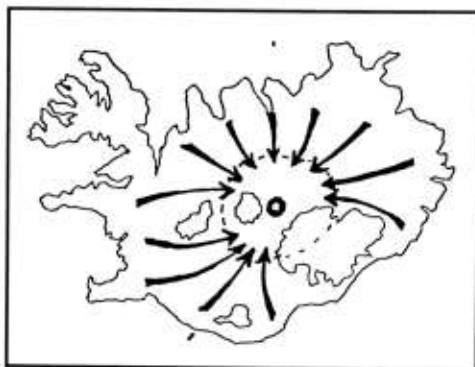
Að sjálfsögðu eru þetta aðeins frumhugmyndir sem hér er verið að kynna og hugsanlega gætum við sjálf reist miðstöðina sem „helgistað“, þar sem þjóðin eða Alþingi gæti safnast til hátíðafunda, líkt og hefur löngum verið á Þingvöllum.

Sérstakur kostur slíks staðar á miðju landsins er, að hingað eiga allir landsmenn álíka langt að sækja og með góðum vegum



Íshellar sem hverir undir jöklum mynda, er eitt af dæmum sambúðar elds og íss, sem Ísland er svo frægt fyrir

Böð í heitum laugum eru skemmtileg úti í náttúrunni, bæði að sumri og vetri. Þó væri ekki síður skemmtilegt að eiga einnig yfirbyggt lauga- og útivistarsvæði



Miðja landsins hefur sterka táknaða merkingu, því til miðstöðvar þar, eru stystu leiðir frá öllum hlutum landsins

yrði hingað ekki nema um 2-3 tíma akstursvegalengd frá flestum héruðum landsins.

En víkjum nú að hugmyndum um sjálft skipulag miðstöðvarinnar. Mikilvægt er, í fyrsta lagi, að henni sé valinn staður fjarri öllum veraldlegum athöfnum eins og bensínsölum og sjoppum. Þá má hún ekki liggja nálægt þjóðvegi og á afleggjara til hennar ætti ekki að leyfa hraðakstur.

Hvað gerð byggingarinnar sjálfar áhrærir, þarf hér að gæta umhverfisvænna sjónarmiða. Best væri ef vistfræðileg hugsun réði ferðinni, þannig að miðstöðin mengi ekki frá sér og að aðeins sé notuð orka sem fæst á staðnum. Gæti þetta verið jarðhiti til hitunar og lítið sólarorkuver til raforkuþarfar.

Hugsanlegt er að miðstöðin sé að mestu úr gleri, það vekur tilfinningu tærleika og í glerbyggingum mætti hafa aldingarða sem framleiddu hluta þeirrar fæðu sem neytt væri í miðstöðinni.

Formrænt tema tillögunnar, sem sýnd er á bls.98, má segja



Meðal þeirra furða sem hægt er að skapa í hálandismiðstöð, mitt í eyðimörk og illviðraham, er suðræn gróðurvin með heitum laugum. Myndin er frá Kempervennen í Hollandi

að sé dregið af samspili fjalla og jökla. Þetta samspil sést t.d. mjög greinilega þar sem skriðjökullinn skriður niður með hlíðum Arnarfells hins mikla og hins minna.

Til fjallanna svarar brattari prismun á myndinni, þau væru úr gleri í bláum tón, en millirýmin milli þeirra væru með lægra rishorni eins og skriðjökullinn og hvítteða glært gler á skáflötum þessara skála samsvaraði lit hans.

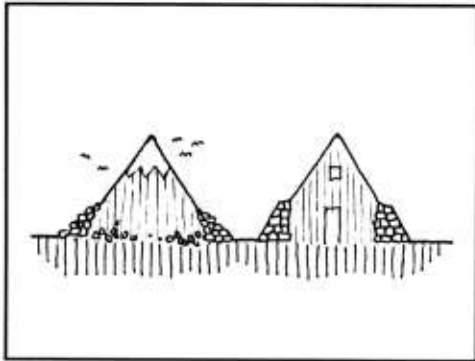
Þær sterku andstæður sem yrðu hér á þessum stað, milli svartrar eyðumerkurinnar og svo þess mannvirkis, sem mannlegt hugvit getur skapað, við svo ólíkindalegar aðstæður, yrðu mjög áhrifamiklar.

Þessar aðstæður bjóða einnig upp á nýja möguleika í að skapa umhverfistengd listaverk. Þannig hefur Þorsteinn Hauksson tölvutónskáld mótað frumhugmynd elektróníks tónverks, til að flytja úr hátölurum sem staðsettir væru hér og þar á sandinum umhverfis miðstöðina. Hægt væri að samtengja tónverkið



Einar Þorsteinn hefur byggt vistfræðilegt kúluhús á Ísafirði. Hinn gagnsæi glerhelmingurinn er í senn sólarorkustöð til upphitunar hússins og jurtagarður

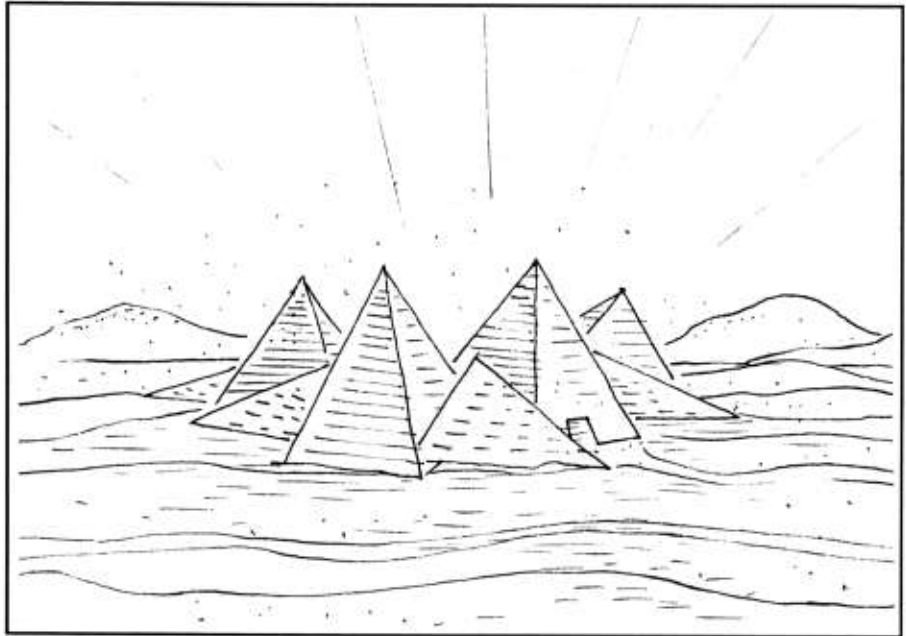
Hugmynd að formi hálandismiðstöðvar.
Prismun samsvara fjöllum og gler-
fláarnir á milli þeirra skriðjökulum, sem
skriða niður með fjallshlíðunum



Íslenski bærinn samsvarar fjalli með
skriðum neðst



Gler samsvarar ímynd Íslands vegna
skyldleika þess við ís

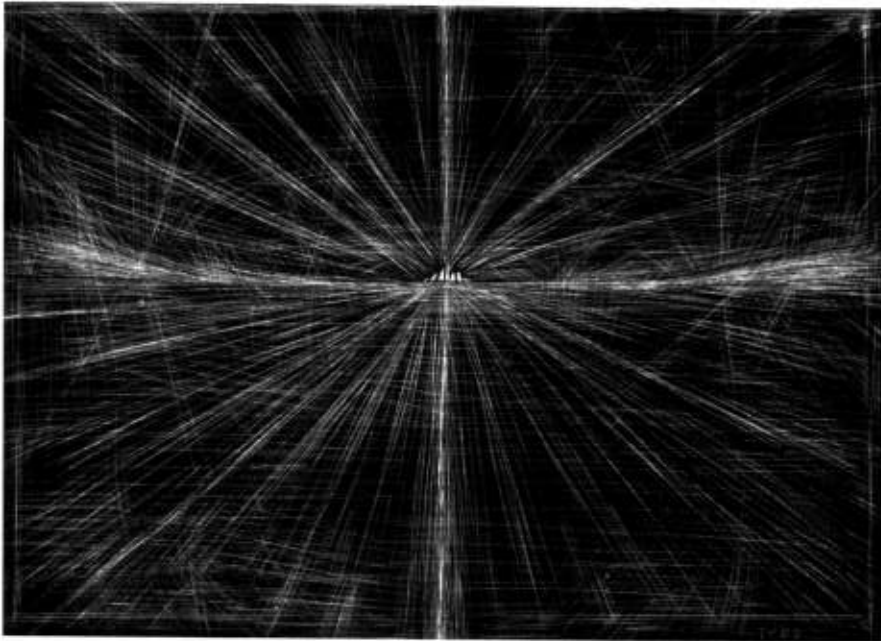


sendingu leysigeisla er mynduðu stórkostlega „sviðslýsingu“
og ljósaspili jökla á milli í mistri eða þoku.

* * * * *

ÞAÐ SEM SKIPTIR mestu máli í þeirri stefnu sem hér hefur
verið mótuð, er það að láta framtíðarhugmyndirnar spretta út úr
sérkennum landsins. Ef þetta er gert, verða íslenskar byggingar
og list ekki þriðja flokks eftiröpun af list Evrópu, heldur list sem
er þrungin af anda og í samhljómi við tign íslenskrar náttúru og
landslags.

Það má líkja því við listræna ljósmyndun, hvílíkar perlur eru
færðar okkur í hendur, aðeins ef við viljum nýta það. Fegurð og
hreinleiki hálandisins eru slík, ef við opnum listkennd okkar
fyrir þeim, að verk okkar munu ósjálfrátt upphefjast og brjótast
fram í stórbrotinni listrænni sköpun.

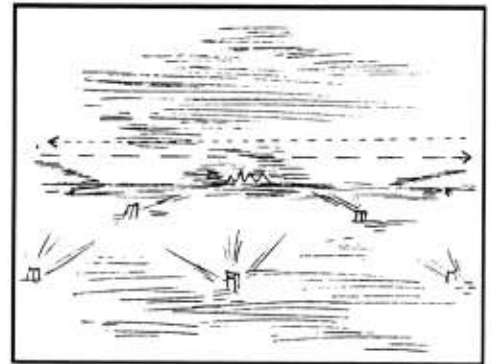


LOKAORÐ

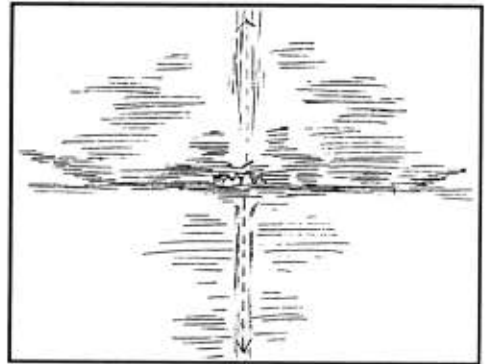
Þegar nú dregur að lokum þessarar bókar er ekki úr vegi að rifja upp hvað mælir með því, að við Íslendingar reynum að móta með okkur framtíðarsýn. Það sem hér skiptir mestu máli er sú staðreynd, að ný heimsmynd er í mótun í veröldinni, heimsmynd sem skapar Íslandi nýja og breytta framtíðarmögu-leika.

Reynt hefur verið að rekja á hvern hátt nýja heimsmyndin getur haft jákvæð áhrif á búsetu í landinu. Með allri þeirri fegurð og öllum þeim möguleikum, sem land okkar býr yfir, má fastlega gera ráð fyrir að Íslendingar, jafnt sem erlendir ferðamenn, muni vilja njóta þessara náttúrugæða í enn ríkari mæli en nú er.

Tilkomumikið væri að nálgast upplýsta glerhöllina þar sem hún sést langt að úr fjarlægð. Á hátíðum mætti láta kastara varpa ljósgeislum út frá henni.



Eyðimörkin er áhrifamikill staður fyrir umhverfislist



Mitt í einangrun: tengsl við iður jarðar og víddir himingeimsins

Nú eru aðeins níu ár þar til ný öld og nýtt árpúsund gengur í garð. Hér er því hentugt tækifæri til að setja sér ný og göfug markmið. Hér getum við tekið aldamótamenn síðustu aldamóta til fyrirmyndar, menn sem með reisn sinni og stórhug sköpuðu við upphaf aldarinnar gullöld í bókmenntum, listum og húsagerð, jafnframt því að móta frumdrætti þess farsæla lífs, sem lifað hefur verið á Íslandi á þessari öld.

Tækifærin sem land okkar, menning og hnattstaða bjóða eru mörg, en um leið eru hættur margar og víða þörf á skipulegri vinnu og gjörhygli. Spörum ekki þessa vinnu við okkur og þá mun blasa við þjóðinni glæsileg framtíðarsýn við upphaf hinnar komandi aldar.



Skyggisleysi í kófi og þoku hamlar nokkuð ferðum á vetrarhelmingi árs. Setja má radara í bíla og radarsvara á vegastikur til að geta ekið, þó skyggni sé ekki gott

Útdráttur

1. kafli. Fyrst er sýnt með samanburði við borgarskipulag, að sambærilegt skipulag stórra svæða og jafnvel landsins alls sé ekki fráleit hugmynd. Í rammagrein eru rakin skref í 17 ára starfi höfundar að mótun hugmynda um hagkvæmustu skipan byggðar á Íslandi.

Meðan atvinnuhættir og annað flýtur áfram í sama farvegi, er ekki flókið að skipuleggja, því breytingar á byggðamynstri verða þegar kerfi landsins, t.d. vegakerfið, eiga að fara að þjóna nýjum atvinnugreinum, t.d. ferðaiðnaði, eins og er að verða hér á landi. Þá þarf alvarlega að huga að endurskoðun. Og nú eru þar að auki, ýmsar grundvallarbreytingar að verða á verðmætamati heimsins, þannig að landið sjálft er að verða dýrmæt auðlind.

2. kafli. Það eru ekki síst þessar breytingar á verðmætamati, sem gefa okkur nýja framtíðarsýn er varðar möguleika og auðlindir landsins. En til að hagnýta okkur og laga að hinni nýju heimsmynd, verðum við að skilja vel í hverju hún felst. Og það er þessi nýja sýn sem er grunnurinn að þeim tillögum sem birtast í bókinni.

3. kafli. Þar á meðal „Ný ráð gegn byggðavanda“. Í kaflanum um það er fyrst rakið hve við Íslendingar erum fastheldnir á það byggðamynstur sem myndaðist um sl. aldamót útfrá hestvagnaleiðum og smáútgerðarhöfnum, en helsta markmið núverandi byggðastefnu er, að hér verði ekki nokkur breyting á, þ.e. „að komið sé í veg fyrir byggðaröskun“, eins og það er orðað.

Stærri byggðakjarnar og bættar samgöngur eru aftur á móti framtíðin, m.a. til að geta mætt hinum vaxandi kröfum um aukna þjónustu í framtíðinni.

Þá er rakið að gömlu ráðin til að efla landsbyggðina; fjölgun togara, heilsugæslustöðva o.s. frv., munu í þetta sinn ekki ekki duga til að stöðva geigvænlegan fólksflóttann utan af landsbyggðinni.

1 Þróun hugmynda um skipulag bls. 5

2 Ný heimsmynd í mótun bls. 13

3 Ný ráð gegn byggðavanda bls. 21

Og á þessum stað í bókinni kemur fyrsta kynning á þeirri nýju sýn, hvernig við Íslendingar getum á farsælan hátt, búið í landinu öllu. Hér er ekki átt við “frystingu”, þar sem t.d. er reynt, með áthagafjötrum, að koma í veg fyrir að þeir sem vilja, geti flust til suðvesturhornsins. Við þurfum frekar að beina auknum straumi þéttbýlisbúa út á land. Og ekki er hætta á öðru en að Íslendingar vilji nýta sér landið, ef samgöngur um það eru góðar. (Miðkjarni þess innan fjarða er í raun aðeins 250-300 km).

Með góðu vegakerfi kæmi grunnur að miklum og dreifðum ferðaiðnaði, sem getur gert mikið til að styrkja hinar dreifðu byggðir.

En framtíðarsýn er að allir Íslendingar fái að njóta alls landsins m.a. með tvöfaldri búsetu (nú þegar eru „sumar” bústaðir um 10 þúsund og „vetrar” bústaðir í þéttbýli líka fjölmargir). Íslendingar búi sem sagt og njóti bæði borga og sveita og búi á tveimur stöðum eftir þörfum (Laxness býr bæði í Rvk og að Gljúfrasteini).

4 Þjónustukerfi landsins bls. 29

4. kafli. Bent er á að geysileg þjónustukerfi hafa verið byggð út um allt land (sími, rafmagn, hiti, o.s.frv.) og slæmt yrði að sjá þessa hundraða milljarða fjárfestingu ónýtta, er byggðarlög tæmast. Með góðum vegum (t.d. yfir hálendið), mundu eignir, jafnvel á Norður og Austurlandi, geta selst til þéttbýlisfólks og fólk sem þar missir atvinnu sína og þarf að flytja, þyrfti ekki að standa uppi öreigar og sveitarfélög væru síður þjökuð af nær örekrarhæfum þjónustukerfum, vegna fárra notenda.

5 Lífsmagn streymir um vegina bls. 37

5. kafli. Hér er byrjað á að gaumgæfa hve langt við eigum í land með að eignast vegakerfi sem getur opnað þá möguleika í nýtingu okkar á landinu, sem nú hefur verið rædd. Og ýmislegt er gagnrýnt í núverandi stefnu í vegamálum.

Bent er á að dýrt er að leggja hraðbrautir með útjaðri landsins (vegna fjallgarða, djúpra fjarða, stórfljóta, jarðvegs sem er mold o.s.frv.). Miklu ódýrara er að leggja hraðbrautakerfi milli landshluta, stystu leið þvert yfir hálendið.

Sérstakur kostur er að þar þarf Landsvirkjun hvort sem er að

leggja mikið af vegum (hún hefur þegar lagt um 600 km), þannig að Vegagerðin þarf aðeins að leggja lítið fram á móti Landsvirkjun.

6. kafli. Hér er tekið til við að lýsa, í nokkrum smáatriðum, hvernig lífsmagn streymir með ferðum og tvöfaldri búsetu út frá höfuðborginni. Þannig skila t.d. 1000 sumarbústaðir í Grímsneshreppi um 10 miljónum í gjöld til þessa 260 manna sveitarfélags. Aðrar tekjur af lóðasölu, verslun o.s.frv. eru einnig gífulegar.

Þessi jákvæðu áhrif tvöfaldrar búsetu takmarkast í dag, við þróngan fjarlægðahring, eða um 100 km vegalengd frá höfuðborginni. Þennan hring er hægt að stækka mjög mikið með vegabótum.

7. kafli. Sem dæmi um hve margir tappar eru í þessu flæði út frá höfuðborginni er tekið dæmi um að raunveruleg vegalengd (loftlína) til Akraness frá Reykjavík, eru 19 km, en vegurinn er í dag 109 km, sem þýðir óþarfa krók á þessari leið um 90 km. Brýr, tvöföldun vegakafla, lýsing, getur gert ferðatímann á leiðum út frá höfuðborginni vestur, suður og austur á land, miklu styttri en er í dag.

Eðlilegt er að spyrja; hvar fæst fé til þessara framkvæmda? Svar; t.d. fækka flugvöllum á þessu svæði góðra vegasamgangna. (Nú eru t.d. þrír flugvellir á Snæfellsnesi). Fækka ferðum og lækka kostnað, við flutningakerfi á sjó (hafnir, skip, rekstur).

Bent er á hve landflutningar eru hagkvæm og góð þjónusta í löndum þar sem vegakerfi er til, þannig aka flutningabílar og jafnvel rútur á milli stranda í Bandaríkjunum 4000-5000 km vegalengdir. Lengstu vegalengdir á Íslandi yrðu afturá móti 400-500 km (Reykjavík- Egilsstaðir 460 km) og yrði það auglýsilega mikill ávinningur fyrir dreifbýlisbúa að geta ekið á hálfum degi milli landshluta, meðan í dag skrönglast menn 710 km leið til Egilsstaða á 10-12 tímum eða borga 12 þúsund kr. í flugfarið fram og til baka (auk gistingar, bílaleigubíls o.s.frv.)

8. kafli. Í þessum kafla er útskýrt að þær stórfelldu úrbætur á leiðum út frá höfuðborgarsvæðinu framhjá Akranesi norður og vest-

6 Lífsmagn streymir út á land bls. 45

7 Fjarlægðahringinn verður að rjúfa bls. 53

8 Ný stefna í samgöngumálum bls. 61

ur, framhjá Selfossi til Suður- og Austurlands svo og á leiðinni norður og austur stystu leið yfir Sprengisand, nýtast ekki bara fólki á einhverju afmörkuðu landssvæði, heldur landsbúum öllum.

Þetta er ekki síst vegna þess að með þessum vegabótum er ætlunin að opna fyrir byltingu í flæði lífsmagnsins frá Suðvesturhorninu, — í formi ferðamennsku og tvöfaldrar búsetu, — einnig út til hinna fjarlægari byggða landsins. Bent er á að til að samstaða um mikil átök í vegamálum náist, þurfi aðgerðirnar að vera þess eðlis að þær nýtist um leið dreifbýlisfólki og íbúum á Suðvesturlandi sem eru 70% fólksfjölda landsins. Botninn er dottinn úr stuðningi við einstakar dýrar byggðaaðgerðir, sem nýtast aðeins dreifðum byggðum.

Sú skilgreining á verkefni Byggðastofnunar að hún eigi aðeins að styðja aðgerðir sem nýtast dreifðum byggðum er óskynsamleg og áhersla hennar á að lappa upp á einstök illa stæð (og illa rekin ?) fyrirtæki úti á landi, frekar en að bæta rekstrarumhverfi þar, t.d. með vegabótum, er slæm. Hér þarf því að vinna öðruvísi, þ.e. á þann veg, að byggðaskipulagsmenn vinni með „fýsískt“ skipulag landsins fyrir augum, t.d. með því að skipuleggja og samhæfa framkvæmdir í orkumálum, vegamálum og þróunarmálum.

Hér koma hálendisvegir sterklega inn í myndina ekki síst vegna þess að þeir munu opna þann helming lands okkar, sem nú er lokaður 90% landsmanna. Í dag er það forréttindastétt jeppa- og fjalla-bílaeigenda, sem ein hefur möguleika á að njóta þessa helmings lands okkar.

9 Mikilvægi hálendisveganna bls. 69

9. kafli. Hér er byrjað á að rekja skipulega hvernig hugmyndin um hálendisvegakerfi varð til og að lýsa hinum ýmsa ávinningi af styttingu leiða. Einnig er lýst hvernig opnun fyrir straum lífsmagns út á land í formi ferðamennsku og útvíkkun í þróunar tvöfaldrar búsetu í landinu, kemur til með að hjálpa hinum dreifðu byggðum.

Ýmis annar ávinningur verður af hálendisvegum s.s. lækkun vöruverðs (um 0,83% með hverjum 100 km í styttingu), þeir koma að mestu í veg fyrir utanvegaakstur og þeir skapa grundvöll fyrir markaðssamvinnu Norður-, Suður- og Austurlands.

10. kafli. Hér er ávinningum hálandisvega í ferðamálum lýst sérstaklega. Sýndar eru hinar nýju og styttri hringleiðir sem myndast og lýst er möguleikum „þversniðsleiðar“ yfir landið, frá Suðvesturhorninu, yfir láglandi, uppsveitir og síðan um hálandið milli jökla.

Krafa hins almenna erlenda ferðamanns er að sjá sem mest af þessu á sem skemmstum tíma. Núverandi pendúlferðir út frá Reykjavík gefa ófullkomna mynd og hringvegurinn (1400 km) er of langur.

En ef hinn almenni ferðamaður (erlendur sem innlendur) á að geta notið þessarar þversniðsleiðar og nýju hringleiðanna, þarf að byggja allgóðar þjónustumiðstöðvar með um 150 km millibili á þessum leiðum.

11. kafli. Hér er lýst útfærsluhugmynd að einni slíkri miðstöð, sem höfundur hefur nýlega gert fyrir forsætisráðuneytið. Hér er lagt til að vinnubúðir Landsvirkjunar við fimmta og síðasta áfanga Kvíslaveitna verði hannaðar á þann veg að þær geti orðið þjónustumiðstöð og fjallahótel, er framkvæmdum líkur. Þessi háttur er víða hafður á erlendis, t.d. í Sviss þar sem mörg fjallahótelin í Alpastílnum voru í upphafi reist sem virkjanabúðir.

12. kafli. Hér er lýst draumsýn um að byggja fagra byggingu í miðri auðninni á Sprengisandi. Hægt er að velja úr mörgum háleitum þeimum fyrir slíka byggingu, t.d. einhvers konar helgistaði í eyðimörkinni, sem fólk leitar til í kyrrð („Fjallkirkja”), eða þá stað þar sem Alþingi eða hópar úr hinum ýmsu landshlutum kæmu til „þjóðfunda”.

Þriðji möguleikinn er að byggingin verði reist sem minnisvarði um árpúsundaskiptin árið 2000 og þá hugsanlega með því að leita eftir framlögum erlendis.

10 Ávinningur í ferðamálum bls. 77

11 Að nýta umsvifin á hálandinu bls. 85

12 Draumur um alþjóðlega miðstöð bls. 93

English Summary

The book's title: A Vision for Iceland in the 21st Century

Iceland, like other sparsely populated countries, has severe problems maintaining the necessary population in the countryside.

The Institute of Regional Development operates mostly as a bank giving privileged loans, and buying shares in companies in distressed areas. This policy is a neverending debacle as long as the competitiveness of those areas is not fundamentally improved.

In Iceland the road-system is still very primitive; only a winding coastal road, connecting the settlements. Road-distances are therefore often twice as long as if the shortest distance across the central highlands was taken.

Building highland-roads would therefore improve the situation fundamentally; a contribution that can be likened to a considerable perennial distress-grant.

These roads would also be an instrument to spur the growth of tourism and they would allow the population to enjoy its beautiful country.

Living standard is high in Iceland, and an evergrowing number of people owns a second home in the countryside. Technological advances like telefax, mobile telephone and computers will even allow people to enjoy a new form of habiting: living and working, alternatively in city and country, just as each member of the family pleases.

Opening this flow of energies into the country will supplement the countryside's loss of its original population and maintain the services, that otherwise are likely to crumble in many areas in the next two decades.

The highlands are among the most unique areas in Europe; with glaciers, geothermal areas and waterfalls. Here in the middle of a central plateau,— the author suggests, — is a magical and an impressive site for an international institution of some noble cause.

Atriðisorð

Beygurinn við hálendið	70ff
Byggðamynstur á SV-landi	48ff, 53ff, 63
Byggðastefna	61ff
Ferðaiðnaður	30, 33, 77ff, 84
Fjarlægðarhringur	55ff
Fólkvangar	8, 64, 67, 77
Haldbær kerfi	17
Hálendisvegakerfi	8, 11, 42, 60, 69ff
Heilsumiðstöðvar	35
Hringvegurinn	37ff, 65
Íslandsskipulag	8, 64ff
Kampsax skýrslan	58ff
Kjarnastefnan	49ff
Kostnaður hálendisvega	74ff
Línulagnir á hálendi	73ff
Mat á náttúruforsendum	7, 8, 10
Miðsóknarstefnan	9, 64
Nefnd um hálendisvegi	72
Ný heimsmynd	13ff, 77ff, 98ff
Orkuvinnslusvæði	86 ff
Snjóalög	43, 75
Stærð Íslands	6, 54
Sumarbústaðir	46ff
Tollfrjáls eyja	52
Tvöföld búseta	9, 26, 45, 55
Utanvegaakstur	66ff
Útivist	51
Þéttbýlismyndun	22, 62
Þjónustukerfi	29ff
Þjónustumiðstöðvar á Íslandi	7, 69, 83ff, 89ff, 93ff
Þversniðsleið	9, 80ff

Heimildir

Auðlindir um aldamót. Ísland 2010. Sérít 3. Framtíðar-
könnun forsætisráðuneytis. Rvk. 1987.

Ágúst Valfells: Aftur til framtíðar: Ísland 2000, endur-
skoðað. Rvk. 1990.

Árbók 1967. Á Sprengisandi. Ferðafélag Íslands Rvk.1967.

Ársrit 1990. Vegamál 3 - 4/ 1990.

Áskell Einarsson: Land í mótun. Byggðapróun og byggða-
skipulag. SUF 1970.

Energy Resources and Dams in Iceland. Rvk. 1989.

Endurmat byggðastefnu. Nefnd þar um og Byggðastofn-
un, 1989.

Ferðamálastefna. Áfangaskýrsla. Samgönguráðuneyti 1990.

Ferðþjónusta á Íslandi. Landsnefnd Íslands vegna
ferðamálaráðs Evrópu 1990.

Helgi Þorláksson: Gamlar götur og goðavald. Um fornar
leiðir og völd Oddaverja í Rangárþingi. Rvk 1989.

Kristófer Oliverson: Frá styrkjakerfi til heilbrigðs rekstrar-
umhverfis. Um byggðaaðgerðir á Norðurlöndum síðustu
áratugina. NordREFO, Byggðastofnun 1990.

Magnús Jónsson: Veðurfar í Þjórsárverum. Orkustofn-
un 1978.

Landnýting á Íslandi — og forsendur fyrir landnýtingar-
áætlun. Nefnd þar um. Landbúnaðarráðuneytið, 1986.

Landsskipulag og áætlanagerð — Forsendur. Rvk. 1984.

Loftur Guðmundsson: Hálendið heillar. Þættir af nokkrum
helstu öræfabilstjórum. Rvk. 1975.

Regional utveckling i Norden. Årsrapport 1987. Nordiska
ministerrådet. Helsingfors, 1987.

Republic of Iceland. Transport Survey. Eftir fyrirtækið
Kampsax. K.höfn 1969.

**Skýrsla ráðgjafarnefndar um undirbúning sérstaks kyn-
ningarátaks Íslands á sviði markaðsmála.** 1989.

Tourism in Iceland. Skýrsla bandaríks ráðgjafafyrirtækis.
New York 1975.

Trausti Einarsson: Sprengisandsvegur og örlög hans. Tíma-
ritið Saga 1976.

Trausti Valsson: Hugmynd að fyrsta heildarskipulagi
Íslands. Rvk. 1987.

Trausti Valsson: Um hálendisvegi. Samgönguráðuneyt-
ið 1988.

Umhverfi og útivist — Áætlun. Reykjavíkurborg 1974.

Úttekt á íslenskum ferðamálum. Samgönguráðuneyt-
ið 1987.

Valdimar Kristinnsson: Borg og byggðir. Fjármálatíðindi
1/1988.

Þorsteinn Matthíasson: Áfram skröltir hann þó. Lífsævin-
týri Páls Arasonar fjallablístjóra í byggð og óbyggð.
Rvk. 1983.

Þórunna Pálsdóttir: Veðurathuganir í Sandbúðum og Nýja-
bæ. Raflínunefnd 1985.

Þróun byggðar, atvinnulífs og stjórnkerfis. Byggðanefnd
þingflokka, 1986.

Heimildir að myndum:

Heimildum að helstu línuritum og kortum er getið í
myndaskránni á bls. 4 eða í myndatextum bókarinnar. Lang-
mest myndaefni bókarinnar er þó teiknað af höfundi og
Kjartani Jónssyni. Er auðvelt að sjá hverjar þær eru, því þær
eru beint gerðar til þess að skýra efni bókarinnar.

Ljósmyndir eru um 1/5 myndefnis bókarinnar.

**Ferðamannaráð, Ferðþjónusta bænda og Ferðafélag
Íslands** og fleiri aðilar gáfu leyfi til að nota myndir, sem þeir
eiga birtingarrétt á.

Þannig eru allar ljósmyndir á forsiðu fengnar frá
Ferðamálaráði og eru þær eftir **J.H Piepgrass, M. Koglbauer**
og **E.P. Sigurðsson.** Aðrar myndir eftir Piepgrass eru
á bls. 25, 27 og 77.

Myndir bls. 89 a og 89 b eru eftir **Hjálmar Þórðarson,** á bls.
74 eftir **Eymund Runólfsson,** á bls. 47 eftir **Reyni Adams-
son** og á bls.97 eftir **Einar Þorstein Ásgeirsson.**

Bókarhöfundur tók myndir bls. 15 c, 21, 80, 83 og 84.

Höfundur og útgefandi þakkar öllum þeim mörgu, sem
aðstoðuðu við gerð þessarar bókar, fyrir veitta aðstoð.