

Borgir v/Norðurslóð, 600 Akureyri,

Sími 460-8900, Fax 460-8919

Netfang: rha@unak.is

Veffang: <http://www.rha.is>



RANNSÓKNA- OG ÞRÓUNARMIÐSTÖÐ
HÁSKÓLANS Á AKUREYRI

SVÍNAVATNSLEIÐ

MAT Á SAMFÉLAGSÁHRIFUM

Febrúar 2008

Hjalti Jóhannesson

Jón Þorvaldur Heiðarsson

Kjartan Ólafsson

Valtýr Sigurbjarnarson

Rannsókn unnin fyrir Leið ehf.

EFNISYFIRLIT

1	HELSTU NIÐURSTÖÐUR.....	1
2	INNGANGUR.....	3
3	GÖGN OG AÐFERÐIR.....	4
4	VEGSTYTTINGIN, ÁHRIFASVÆÐI OG MATSPÆTTIR.....	6
4.1	VEGSTYTTINGIN Í HNOTSKURN	8
4.2	ÁHRIFASVÆÐI VEGSTYTTINGARINNAR	11
4.3	MATSPÆTTIR	12
5	STÖÐULÝSING.....	13
5.1	UM UPPHAF BÚSETU Á BLÖNDUÓSI OG ÍBÚAÞRÓUN Í AUSTUR-HÚNAVATNSSÝSLU	13
5.2	UM ÞRÓUN OG STÖÐU ATVINNULÍFS.....	18
5.3	SAMSKIPTI MILLI SVÆÐA.....	29
6	HELSTU BREYTINGAR.....	46
6.1	SAMSKIPTI MILLI SVÆÐA OG UMFERÐARÖRYGGI.....	46
6.2	ATVINNULÍF.....	52
7	GRÓFUR SAMANBURÐUR VIÐ AÐRAR STYTTINGAR Á LEIÐinni AKUREYRI – REYKJAVÍK	59
7.1	SAMANBURÐUR VIÐ GÖNG UM TRÖLLASKAGA MILLI BARKÁRDALS OG HJALTADALS.....	59
7.2	SAMANBURÐUR VIÐ HEILSÁRSVEG YFIR KJÖL UPP ÚR SKAGAFIRÐI.....	62
8	NIÐURSTÖÐUR.....	66
8.1	SVIÐSMYND 1: ENGAR BREYTINGAR Á LEGU VEGA – 0 KOSTUR.....	66
8.2	SVIÐSMYND 2: HÁLENDISVEGUR LAGÐUR YFIR KJÖL.....	67
8.3	SVIÐSMYND 3. SVÍNAVATNSLEIÐ.....	68
8.4	SVIÐSMYND 4. SVÍNAVATNSLEIÐ OG STYTTING Í SKAGAFIRÐI.....	70
8.5	UMRÆÐA	70
	HEIMILDIR	73
	VIÐAUKAR.....	77

MYNDIR OG TÖFLUR

	Bls.
Mynd 1. Nokkrir möguleikar á styttingu hringvegarins sbr. tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018.....	7
Mynd 2. Lega þriggja mögulegra leiða.....	10
Mynd 3. Vegakerfið í grennd Blönduóss.....	13
Mynd 4. Íbúapróun í Austur-Húnavatnssýslu 1997-2007.....	14
Mynd 5. Skipting mannfjöldans í Austur-Húnavatnssýslu og á landinu öllu eftir kyni og aldri 1. desember 2007.	15
Mynd 6. Búferlaflutningar gagnvart öðrum landsvæðum og útlöndum, sveitarfélög í Austur-Húnavatnssýslu 1997-2007, aðfluttir umfram brottflutta.....	16
Mynd 7. Fjöldi aðfluttra umfram brottflutta milli sveitarfélaga innan Norðurlands vestra á tímabilinu 1997-2007.	17
Mynd 8. Skipting mannfjöldans í Blönduósbæ og á landinu öllu eftir kyni og aldri 1. desember 2007.....	18
Mynd 9. Hlutfallslegur fjöldi starfandi fólks eftir atvinnugreinum, skv. staðgreiðsluskrá á Norðurlandi vestra, samanburður við landsmeðaltal árið 2005.....	20
Mynd 10. Blönduósbær, hlutfallsleg skipting starfa eftir atvinnugreinum 2005, frávik frá landsmeðaltali (prósentustig).....	21
Mynd 11. Þróun atvinnutekna í aðalstarfi á Norðurlandi vestra 2001-2005 skv. Staðgreiðsluskrá. Landsmeðaltal sömu atvinnugreina = 100.	22
Mynd 12. Erindi þeirra sem æja á helstu áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur ...	26
Mynd 13. Talning bíla við skála N1 á Blönduósi 4. og 5. nóvember 2007.	28
Mynd 14. Umferð á hringveginum við Gljúfurá sunnudaga og mánudaga í október og nóvember 2007 skv. föstum teljara Vegagerðarinnar.....	28
Mynd 15. Þróun ársdagsumferðar (ÁDU) á vegarköflum í nágrenni Blönduóss 2000-2006	31
Mynd 16. Spurt 2004 og 2005: Áningarstaðir í síðustu bílferð svarenda til Reykjavíkur.	34
Mynd 17. Spurt 2004 og 2005: Hlutfallslegur fjöldi þeirra sem æja 0-5 sinnum á leiðinni milli Norðurlands eystra og Reykjavíkur (í síðustu bílferð).....	35
Mynd 18. Slysatiðni á hringveginum í grennd Blönduóss í samanburði við hringveginn í heild, meðaltal áranna 2000-2004.	38
Mynd 19. Umferðaróhöpp á árunum 2000 - 2003 sem tengja má vindi.	42

Mynd 20.	Blönduós, þéttbýlið og umferðarstraumar á og við Þjóðveginn	44
Mynd 21.	Tröllaskagagöng milli Hörgárdals og Hjaltadals, hluti af hugmynd um nýja leið milli Akureyrar og Blönduóss	60
Mynd 22.	Tillaga að nýjum Kjalvegi milli Gullfoss og Silfrastaða í Skagafirði.	62
Tafla 1.	Þrjár mögulegar leiðir, lengdir nýrra vega og styttingar vegalengda.	8
Tafla 2.	Árstdags-, sumardags- og vetrarumferð á vegarköflum í nágrenni Blönduóss árið 2006.	30
Tafla 3.	Búseta ökumanna í könnun lögreglunnar á Blönduósi o.fl. 2003-2004.	32
Tafla 4.	Brottfarar- og ákvörðunarstaður ökumanna í könnun lögreglunnar á Blönduósi 2003-2004 (%).	32
Tafla 5.	Hlutfall þeirra sem stoppa einu sinni til þrisvar á helstu áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur (%).....	36
Tafla 6.	Könnun lögreglunnar á Blönduósi 2003: „Hversu mikil eða lítil áhrif telur þú að bættir vegir muni hafa á fækkun umferðaróhappa?“	41
Tafla 7.	Samanburður vegalengda og ferðatíma, Svínavatnsleið og Tröllaskagagöng.....	60

1 HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Hér verður einkum greint frá helstu niðurstöðum hvað varðar áhrif Svínavatnsleiðar en hvað varðar samanburð hennar við aðrar mögulegar breytingar á leiðinni Akureyri-Reykjavík er bent á umfjöllun í 8. kafla.

- Ákveðin þróun á sér stað í ferðamynstri og þjónustuframboði og breytist vægi einstakra áningarstaða eða hnútpunkta á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur þrátt fyrir að engar stökkbreytingar verði á vegakerfinu.
- Þjóðhagsleg arðsemi Svínavatnsleiðar er mikil eða um 27% og núvirtur ábati um 2,6 milljarðar kr. Samtals er gert ráð fyrir um 214 milljóna kr. ábata fyrsta árið.
- Samkvæmt samskiptalíkani geta samskipti (umferð) innan Austur-Húnavatnssýslu aukist um 68-84% eftir því hvaða leið er valin.
- Samskipti (umferð) innan Norðurlands vestra, þ.e. milli sunnanverðs Skagafjarðar og Vestur-Húnavatnssýslu geta aukist um 23-28% eftir því hvaða leið er valin.
- Samskipti (umferð) milli Akureyrar og Reykjavíkur geta aukist um 6-7% eftir því hvaða leið er valin. Samskipti á milli svæða s.s. Akureyrar og Borgarness aukast meira.
- Gera má ráð fyrir að umferðaróhöppum fækkaði um tæp 11 á ári ef hluti umferðarinnar flyttist á Svínavatnsleið.
- Gegnumstreymisumferð, sem á uppruna í öðrum landshlutum og fer um Norðurland vestra var um 52% umferðarinnar á svæðinu samkvæmt rannsókn Lögreglunnar á Blönduósi árið 2004.
- Blönduós verður ekki endastöð. Með Héðinsfjarðargöngum og Þverárfjallsvegi verður senn til áhugaverð leið sem þræðir, á bundnu slitlagi, hina norðlensku bæi allt frá Blönduósi og austur um.
- Umferð þeirra sem eiga stystu leið um Þverárfjall til og frá Reykjavík mun halda áfram að fara um Blönduós.
- Tilflutningur umferðar yfir á Svínavatnsleið mun valda samdrætti á Blönduósi, í þjónustu við vegfarendur sem eiga leið um bæinn.

Könnunargögn RHA ásamt útreikningum á umferðarstraumum og umferðartalningum Vegagerðarinnar varpa ljósi á umfang þeirrar veltu sem af þessari umferð stafar. Samkvæmt þeim forsendum, virðist núverandi velta sem stafar af gegnumstreymisumferð, sem Svínavatnsleið getur haft áhrif á, geta legið á bilinu 68-85 milljónir kr. á ári (eldsneytiskaup ekki meðtalin). Þessi tala er þó háð ákveðinni óvissu.

- Húnavatnshreppur og t.d. Húnavellir verða í þjóðleið sem getur skapað tækifæri í þjónustu við vegfarendur.
- Aukin samkeppni verður við nýja skála N1 og væntanlega einnig skála Skeljungs í Hrútafirði. Gera má ráð fyrir að Hrútafjörður festi sig enn frekar í sessi sem helsti áningarstaður á leiðinni Akureyri-Reykjavík. Hætt er við að þetta hafi áhrif á umsvif í þjónustu við vegfarendur á leið gegnum Blönduós. Þannig má segja að ákveðinn tilflutningur á þjónustu við ferðamenn verði til Vestur-Húnavatnssýslu, þ.e. Hrútafjarðar. Þetta eru afar ólík áhrif miðað við nýjan Kjalveg, sem myndi draga úr svona þjónustu í Húnavatnssýslum sem heild.
- Sundabraut mun valda frekari styttingu í ferðatíma.
- Samfélagsþéttni mun aukast eitthvað á Blönduósi vegna minni gegnumstreymisumferðar um bæinn.
- Ekki er að vænta breytinga á almenningssamgöngum við Blönduós.
- Aðstaða fyrir aðra umferð en akandi mun batna vegna breiðari og betri vegar (8,5 m).
- Ekki eru fyrirsjáanlegar breytingar á þjónustu ríkis og sveitarfélaga vegna tilkomu Svínavatnsleiðar.

2 INNGANGUR

Rannsókn þessi er unnin að beiðni Jónasar Guðmundssonar, formanns stjórnar Leiðar ehf. í Bolungarvík og felst í að meta samfélagsáhrif af lagningu nýs vegar við Svínavatn í Húnavatnshreppi og Blönduóssbæ. Leið ehf. hefur á undanförunum árum kannað hagkvæmni og unnið ýmsa undirbúningsvinnu fyrir slíkan veg. Líta má á þessa rannsókn sem innlegg í þá vinnu og þess vænst að hún nýtist við að áætla þau samfélagsáhrif sem breyting á legu vegar á þessum slóðum hefði í för með sér. Fjórir sérfræðingar RHA, Rannsókn- og þróunarmiðstöðvar Háskólans á Akureyri og Háskólans á Akureyri unnu að þessari rannsókn, þeir Hjalti Jóhannesson, landfræðingur sem var verkefnisstjóri, Jón Þorvaldur Heiðarsson, hagfræðingur, Kjartan Ólafsson, félagsfræðingur og Valtýr Sigurbjarnarson, landfræðingur. Einnig tóku Sigrún Björk Sigurðardóttir og Þóra Pétursdóttir nemendur í samfélags- og hagþróunarfræði við Félagsvísinda- og lagadeild Háskólans á Akureyri, þátt í gagnasöfnun. Verkefnið var unnið á tímabilinu september 2007 til febrúar 2008.

Lögð var áhersla á að safna fjölþættum gögnum í þessari rannsókn til að skoða og leggja mat á sem flesta þætti sem varða áhrif Svínavatnsleiðar og samspil hennar og annarra hugmynda um breytingar á vegakerfinu. Rétt er að benda á að rannsóknin er ákveðið brautryðjendastarf sem kostað er af einkafyrirtæki. Það er út af fyrir sig athyglisvert þegar haft er í huga að mikil og oft á tíðum hávær umræða er í samfélaginu um vegasamgöngur og þýðingu þeirra fyrir samfélagið. Þessi umræða tengist meðal annars veltengingum bæja sem hafa byggst upp á tengipunktum í vegakerfinu og dafnað vegna nálægðar sinnar við þjóðveginn, s.s. Blönduóss, Borgarness, Selfoss, Egilsstaða og fleiri. Þannig hefur rannsóknin víðari skírskotun og ætti því að geta nýst við almenna stefnumótun sem tengist legu þjóðvega um þéttbýli.

Höfundar vilja koma á framfæri þökkum til þeirra fjölmörgu sem leitað var til vegna upplýsingaöflunar og ábendinga í tengslum við þetta verkefni. Ekki síst er þakkað gott samstarf við fulltrúa verkkaupa Jónas Guðmundsson, formann stjórnar Leiðar ehf.

3 GÖGN OG AÐFERÐIR

Í þessari rannsókn er í meginráttum stuðst við þá aðferðafræði sem hefur verið í þróun hjá Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri um árabíl þar sem skoðuð eru samfélagsleg og hagræn áhrif mismunandi samgöngubóta, sjá t.d. skýrslu Hjálta Jóhannessonar og Kjartans Ólafssonar (2004). Kjarninn í þessari aðferðafræði er að meta jöfnum höndum bæði efnahagsleg og félagsleg áhrif breytinga í vegakerfinu með aðferðum sem taka mið af sérkennum íslensks samfélags.

Rannsóknin byggir á öflun og greiningu meginlegra gagna s.s. kannanagagna og opinberra tölfræðilegra gagna t.d. frá Hagstofu Íslands, Vegagerðinni, Sambandi íslenskra sveitarfélaga og sveitarfélögum á rannsóknarsvæðinu. Öflun og greining meginlegra frumgagna felst í greiningu símakannana RHA frá 2004 og 2005 um ferðavenjur á leiðinni milli Norðurlands og Reykjavíkur og fyrirögn könnunar hjá viðskiptavinum í verslun N1 á Blönduósi í byrjun nóvember 2007. Einnig byggir rannsóknin á öflun og greiningu eigindlegra gagna. Þessi liður rannsóknarinnar felst m.a. í rýnihópaviðtölum við almenna vegfarendur og atvinnubústjóra, svo og viðtölum við sveitarstjórnarfólk og forsvarsmenn fyrirtækja á því megin áhrifasvæði sem rannsóknin tekur til. Alls voru viðmælendur 34 talsins.

Til að kanna ferðavenjur og áningar á leiðinni milli mið-Norðurlands og Reykjavíkur voru greind svör úr tveimur símakönnunum sem RHA lagði fyrir í Eyjafirði og Suður-Þingeyjarsýslu á árunum 2004 og 2005. Sá hluti þessara tveggja kannana sem innihélt samhljóða spurningar um ferðavenjur á leiðinni til höfuðborgarsvæðisins var sameinaður í eina gagnaskrá. Í könnun haustið 2004 var þýðið einstaklingar á aldrinum 18 til 80 ára búsettir í Þingeyjarsveit, Aðaldælahreppi og Húsavík þann 1. ágúst 2004. Endanlegt úrtak var 504 einstaklingar og alls náðist í 459 eða 91% og af þeim svöruðu 364 eða 72%. Um 19% einstaklinga neitaði að taka þátt í könnuninni (Hjördís Sigursteinsdóttir, 2005b). Í seinni könnuninni, meðal Eyfirðinga og Suður-Þingeyinga, var þýðið fólk sem búsett var í sveitarfélögum á svæðinu þann 1. febrúar 2005 á aldrinum 18-80 ára. Endanlegt úrtak varð 1227 einstaklingar og alls náðist í 1105 manns eða 90% og af þeim svöruðu 892 einstaklingar eða 73% (Hjördís Sigursteinsdóttir, 2005a).

Nemendur við Félagsvísinda- og lagadeild Háskólans á Akureyri gerðu könnun meðal viðskiptavina N1 á Blönduósi dagana 4. og 5. nóvember 2007. Lagður var spurningalisti fyrir viðskiptavinum sem leið áttu um þjóðveginn og áð höfðu í söluskálanum. Alls svöruðu 273 einstaklingar á aldrinum 17 til 84 ára spurningalistanum.

Kallaðir voru saman tveir rýnihópar á Akureyri 25. október 2007 vegna þessarar rannsóknar. Annars vegar var hópur sjö atvinnubílstjóra og hins vegar hópur fimm einstaklinga sem aka oft milli Akureyrar og Reykjavíkur. Voru umræður hljóðritaðar og skráðar frá orði til orðs; alls 75 bls. af efni. Hinn þáttur hinnar eigindlegu gagnaöflunar fólst í samtölum við sveitarstjórnarmenn og fleiri, sbr. viðmælendalista í heimildaskrá. Alls voru viðmælendur 34 talsins.

Auk þessara gagna er byggt á rannsóknum sem gerð hefur verið grein fyrir í öðrum skýrslum. Kannanir Lögreglunnar á Blönduósi o.fl. 2003 og 2004 eru mikilvægur þáttur þeirra gagna sem fyrirleggjandi voru um umferð, ferðavenjur og umferðaröryggi á svæðinu sem er til skoðunar hér. Fyrri skýrslur RHA um þjóðhagslega arðsemi Svínavatnsleiðar (leiðar 1) og nýs Kjalvegjar, sem og um samfélagslegt mati á nýjum Kjalvegi o.fl. hafa inni að halda mikilvæg gögn og forsendur fyrir vinnu við þessa rannsókn. Forsendur um legu mögulegra samgöngumannvirkja byggja á tillögu Leiðar ehf. að matsáætlun fyrir veginn sem Náttúrustofa Vestfjarða (2007) vann fyrir fyrirtækið.

4 VEGSTYTTINGIN, ÁHRIFASVÆÐI OG MATSPÆTTIR

Í þessum kafla verður greint frá þeirri hugmynd að vegstyttingu um Svínavatnsleið sem lögð er til grundvallar í þessari rannsókn. Vægi þjóðveggarins fyrir samgöngur milli landshluta hefur aukist mikið samfara almennri aukningu umferðar og þungaflutninga á landi. Kröfur um styttingu leiða og úrbætur á fjölförnum þjóðvegum hafa aukist jafnt og þétt enda geta slíkar vegstyttingar verið gríðarlegt hagsmunamál fyrir íbúa og fyrirtæki. Þetta sést meðal annars á því að ein forgangstillagna byggðaáætlunar fyrir Eyjafjarðarsvæðið var stytting akstursleiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur (Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið, 2004). Forsvarsmenn fyrirtækja á Akureyrarsvæðinu hafa reynt að fylgja þessu eftir m.a. með því að hafa forgöngu um að kannaðir verði möguleikar á styttingum, m.a. með nýjum Kjalvegi. Ljóst er auk þess að núverandi þjóðvegir bera ákaflega misjafnlega þessa miklu umferð og þá stóru flutningabíla sem notaðir eru nú til dags. Rétt er að hafa þessi mikilvægu atriði í huga við lestur þessarar skýrslu.

Um langt árabíl hefur verið rætt um styttingu þjóðveggar 1 sunnan Blönduóss enda er hér um að ræða eina arðbærustu og tæknilega auðveldustu styttingu þjóðveggarins milli vestanverðs landsins og mið-Norðurlands. Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018 sem lögð var fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007¹ inniheldur nokkrar tillögur að styttingum þjóðvega. Þar er þessi leið kölluð „Svínavatnsleið“ og stytting hringveggarins áætluð 15,5 km. Lagt var til að hefja vinnu við þessa styttingu á 3. tímabili áætlunarinnar þ.e. 2015–2018 og verja til þess 200 millj. kr²:

„Hringvegur um Húnavatnssýslu. Lagt er til að hafin verði gerð Hringvegur í nýrri legu norðan Svínavatns á þriðja tímabili“.

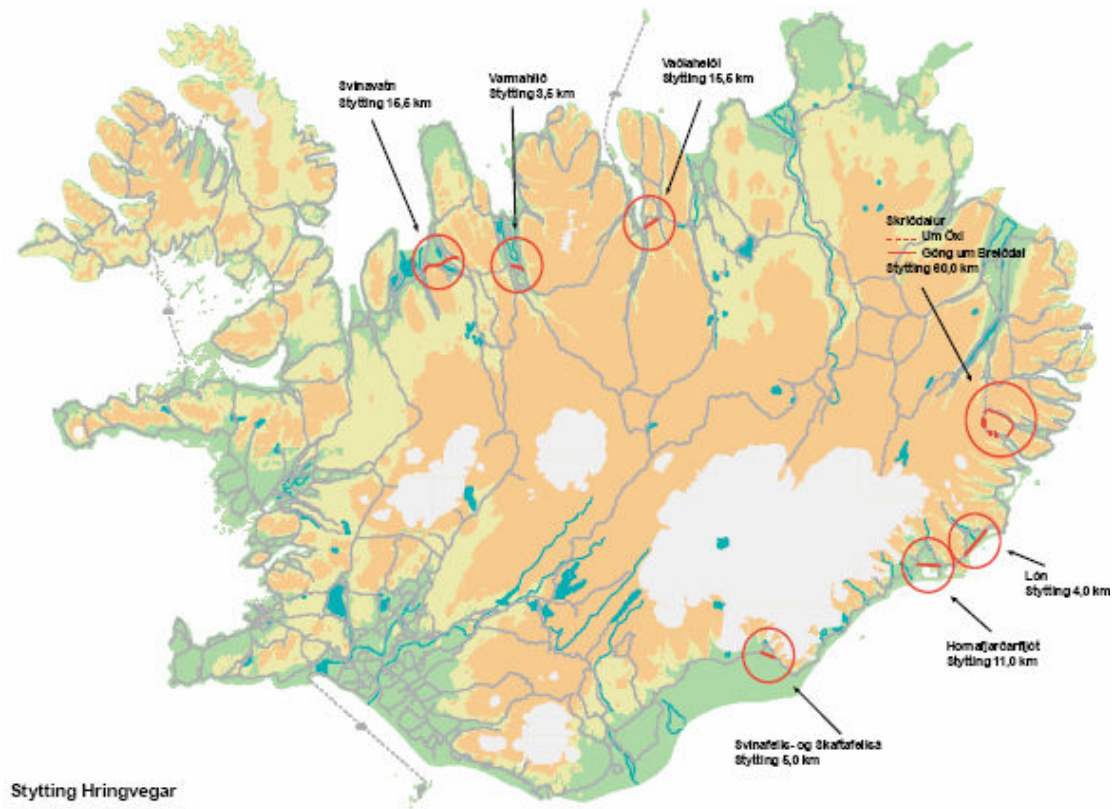
(*Alþingi, 2007; 95*)

Af þessu má sjá að það er áhugi fyrir því hjá ríkisvaldinu að láta þessa vegstyttingu verða að veruleika. Í þingsályktunartillögunni segir orðrét: „Í

¹ Ekki tókst þó að afgreiða þessa langtímasamgönguáætlun á 133. löggjafarþingi.

² Í upphaflegri tillögu var gert ráð fyrir 300 millj. kr. en meirihluti samgöngunefndar lagði til að teknar yrðu 100 millj. af þessu og færðar í endurbætur á Skagastrandarvegi (milli Blönduóss og Skagastrandar) sem er jafnframt hluti af leiðinni um Þverárþjall sem styttir leiðina milli Sauðárkróks og vestanverðs landsins um 30 km.

samgönguáætlun er stytting vegalengda forgangsmál þar sem það er talið hagkvæmt“ (Alþingi, 2007; 62). Einnig má sjá þessa hugmynd í skýrslu Vegagerðarinnar um mögulegar vegstyttingar (2003). Í samræmi við þetta er einnig gert ráð fyrir að leggja hringveginn framhjá Borgarnesi á sama tímabili svo og færa hringveginn norður fyrir Selfoss og stytta við Varmahlíð í Skagafirði.



Heimild: Alþingi (2007)

Mynd 1. Nokkrir möguleikar á styttingu hringvegjarins sbr. tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018

Um Svínavatnsleið segir í skýrslu Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2006b) um þjóðhagslega arðsemi vegarins að hún sé metin 27% og samfélagslegur ábati 2,6 milljarðar. Ennfremur segir svo á bls. 2 í sömu skýrslu: „Þessi framkvæmd er því líklega með þeim allra hagkvæmustu sem fyrirfinnast í landinu“. Gert var ráð fyrir 213,8 millj. kr. ábata vegna vegarins á fyrsta ári.

Sveitarfélög á svæðinu hafa hins vegar hafnað því að setja veg á þessum slóðum inn á skipulagsáætlanir sínar. Blönduósbær sendi þannig inn umsögn um fyrrgreinda tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018 þar sem gerðar voru „alvarlegar athugasemdir við að lagt skuli til að hafin verði gerð Hringvegjar í nýrri legu norðan Svínavatns á þriðja tímabili“ (Blönduósbær, 2007).

Einnig hafa nokkrir þingmenn Norðvesturkjördæmis lagst gegn þessum hugmyndum í ræðu og riti.

Aðrar tillögur að styttingum milli mið-Norðurlands og Suðvesturlands hafa komið til umræðu og sú sem er hvað mest til umræðu auk Svínavatnsleiðar er vegur um Kjöl upp úr Skagafirði sem er mjög róttæk breyting á vegakerfinu og samgöngum milli Suðurlands og Norðurlands. Ekki er ósennilegt að slíkum tillögum vaxi fiskur um hrygg ef torvelt reynist að ná fram styttingum og öðrum úrbótum á núverandi þjóðvegi 1.

Sú hugmynd að framkvæmd sem hér verður skoðuð hefur hins vegar verið sett fram af einkaaðila, sem er Leið ehf. í Bolungarvík. Henni er lýst í stórum dráttum hér að neðan.

4.1 Vegstyttingin í hnotskurn

Þrír mismunandi valkostir á legu nýs vegar á þessum slóðum koma einkum til greina samkvæmt undirbúningsrannsóknum sem farið hafa fram á vegum Leiðar ehf. (Náttúrustofa Vestfjarða, 2007). Vesturendi vegarins yrði á þjóðvegi 1 (Hringvegi) við Brekkukot í Húnavatnshreppi, um 14 km sunnan Blönduóss. Austurendinn yrði annað hvort við Fagranes í Langadal í Blönduóssbæ (leið 1) eða í landi Bólstaðarhlíðar neðst í Svartárdal í Húnavatnshreppi. Stytting þjóðvegarins miðað við þessar mismunandi hugmyndir að styttingum yrði frá 12,6 km og upp í 14,6 km eins og taflan að neðan sýnir eða nokkru minni stytting en fram kemur í styttingarbæklingi Vegagerðarinnar og tillögu að samgönguáætlun 2007-2018.

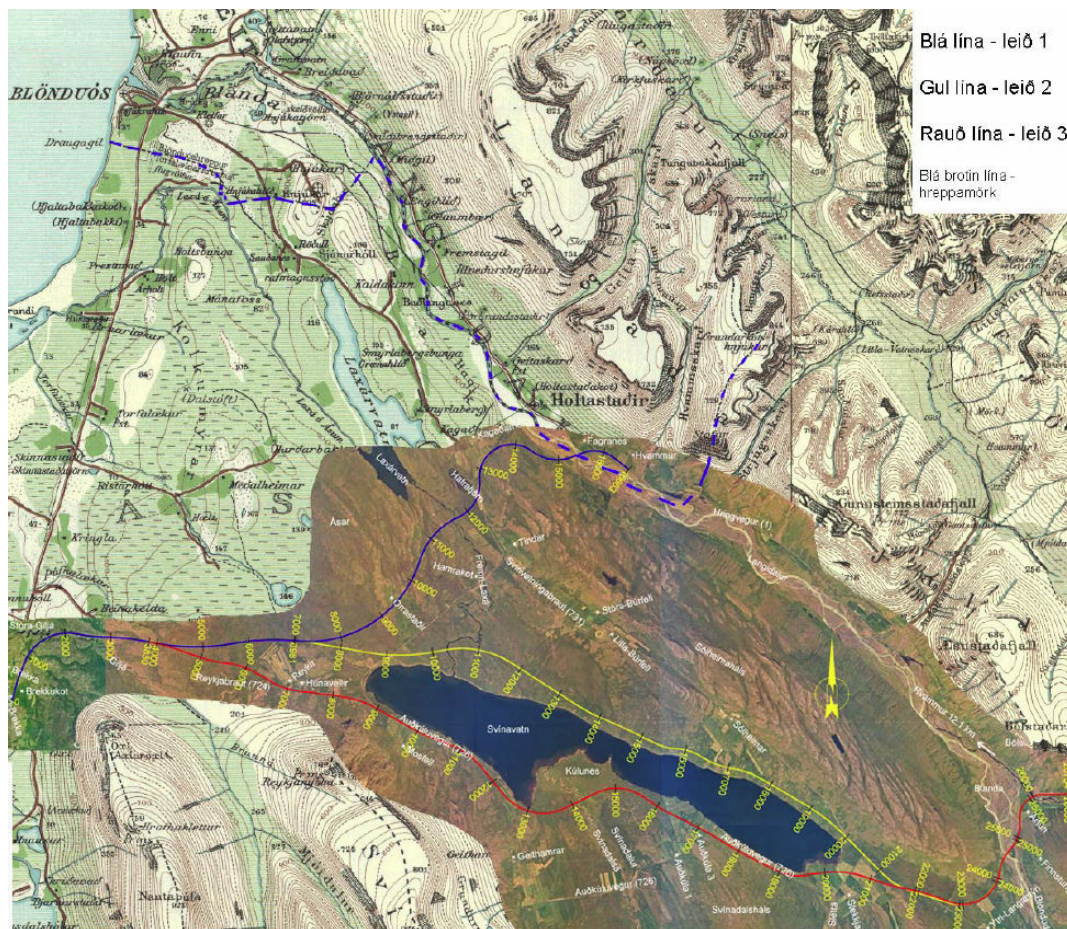
Tafla 1. Þrjár mögulegar leiðir, lengdir nýrra vega og styttingar vegalengda.

Leiðir	Lengd nýs vegar (km)	Stytting Hringvegar (km)
Leið 1	16,7	12,6
Leið 2	26,8	14,6
Leið 3	26,8	14,6

Heimild: Náttúrustofa Vestfjarða (2007).

Leið 1 lægi að hluta til innan marka Blönduóssbæjar en leiðir 2 og 3 lægju alfarið innan marka Húnavatnshrepps³. Leið 2 lægi norðan Svínavatns en leið 3 sunnan vatnsins. Í hugmyndum Leiðar ehf. (ibid.) hefur almennt verið reiknað með að um einkaframkvæmd yrði að ræða með sérstakri gjaldtöku af vegfarendum. Í skýrslu RHA fyrir Leið ehf. (Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2006) er gert ráð fyrir 350 kr. gjaldi. Leið 1 er þó eina leiðin sem gerir slíka gjaldtöku einfalda í framkvæmd, þ.e. gjaldtöku við nýja brú á Blöndu um miðjan Langadal. Leiðir 2 og 3 veita hins vegar meiri vegstyttingu og einnig yrði gerð ný brú á Svartá á svipuðum slóðum og núverandi brú.

³ Hægt er að láta leið 1 liggja alfarið innan marka Húnavatnshrepps með því að brúa Blöndu aðeins sunnar í Langadal, t.d. á mótis við Strjúgsskarð.



Heimild: Náttúrustofa Vestfjarða (2007).

Mynd 2. Lega þriggja mögulegra leiða.

Gert er ráð fyrir að vegurinn yrði í vegflokki B3⁴ sem er 8,5 m breiður. Í skýrslu Náttúrustofu Vestfjarða (2007) er einnig bent á þann möguleika að um svokallaðan 2+1 veg gætið orðið að ræða, vegflokkur B1⁵ sem yrði þá 13 m breiður. Myndin hér að ofan sýnir legu þessara þriggja mögulegu leiða miðað við hugmyndir Leiðar ehf.

⁴ B3 = Vegir með tveimur akreinum, öxlum og/eða kantsteinum. Breidd = 8,5 m án kantsteina. ÁDU > 600 (dreifbýli).

⁵ B1 = Vegir með tveimur akreinum, öxlum og/eða kantsteinum. Breidd = 13,5 m án kantsteina. ÁDU > 4.000 (dreifbýli).

4.2 Áhrifasvæði vegstyttingarinnar

Áhrifa af þeirri vegstyttingu sem hér um ræðir má vænta um land allt en þó í mjög mismunandi mæli. Einnig má vænta ólíkra áhrifa eftir svæðum.

Annars vegar má vænta mikilla áhrifa á því svæði sem næst liggur Svínavatnsleið og þar sem hluti af núverandi umferð á hringveginum flyst á milli svæða. Hér er reiknað með að öll sveitarfélög í *Austur-Húnavatnsýslu* teljist til þessa svæðis. Mestra áhrifa er að vænta í Blönduósbæ vegna minni umferðar gegnum bæinn og í Húnavatnshreppi þar sem umferð í gegnum sveitina mun aukast mjög mikið. Sveitarfélagið Skagaströnd og Skagabyggð eru innan atvinnusóknarsvæðis frá Blönduósi. Þetta getum við kallað *nærsvæði* mögulegrar framkvæmdar.

Hins vegar er stærra svæði þar sem vænta má mikilla áhrifa en það er einkum svæðið austan og vestan mögulegrar framkvæmdar sem myndi njóta umtalsverðrar vegstyttingar til vesturhluta landsins og gagnkvæmt til mið-Norðurlands, Norðurlands eystra og Austurlands. Þetta getum við kallað *fjarsvæði* mögulegrar framkvæmdar. Misjafnt er milli nærsvæðis framkvæmdarinnar og fjarsvæða hvaða félagslegu og efnahagslegu þættir það eru einkum sem verða fyrir áhrifum. Í könnun lögreglunnar á Blönduósi (2004) meðal rúmlega 3.133 ökumanna í Húnaþingi á árunum 2004-2005 kemur þó fram að 85% ökumanna sem svöruðu könnuninni eru búsettir á *Norðurlandi vestra*, *Norðurlandi eystra* og á *höfuðborgarsvæðinu*. Nánar er greint frá niðurstöðum þessarar könnunar í kafla 5.3.1. Því má segja að þetta séu þeir landshlutar sem verða fyrir mestum áhrifum. Ekki er gert ráð fyrir teljandi áhrifum í öðrum landshlutum og má í því sambandi benda á að fleiri ökumenn eru búsettir erlendis (3,7%) en í nokkrum hinna landshlutanna.

Á *nærsvæði* framkvæmdarinnar skipta miklu máli breytingar á vegalengdum sem hafa áhrif á tíðar ferðir íbúanna, s.s. vegna atvinnusóknar, skólaaksturs og daglegra innkaupa. Í erlendum rannsóknum er oft miðað við 45 mínútna akstursvegalengd (hvora leið) vegna daglegrar vinnusóknar. Sjá t.d. rannsókn sem gerð var undir merkjum ESPON⁶ Dubois, Gløersen, Stead og Zonneveld (2006). Engar reglur eru til um lengd skólaaksturs en oft er miðað við ferðatíma að

⁶ European Spatial Planning Observation Network, langtímaverkefni um margvíslega gagnasöfnun um skipulags- og byggðatengd málefni í ESB.

hámarki sem nemur um 40 mínútum eða einni kennslustund. Reikna má með eitthvað lengri aksturstíma vegna sóknar í almenna verslun. Á nærsvæði framkvæmdarinnar er einnig að vænta mikilla áhrifa af flutningi umferðar á hringveginum milli mið-Norðurlands og vestanverðs landsins frá Blönduósi til nágrennasveitarfélagsins Húnavatnshrepps.

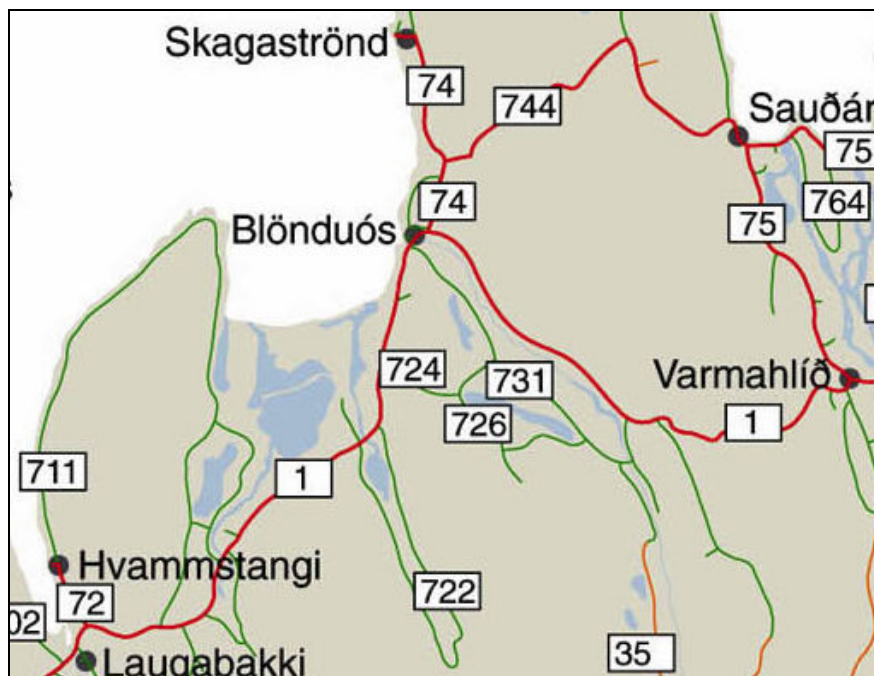
Á *fjærsvæði* framkvæmdarinnar er bæði um að ræða áhrif af styttingunni á daglegar ferðir vegna fólks- og vöruflutninga milli landshluta og fátíðari ferðir einstaklinga sem tengjast sókn í sérhæfðari verslun og þjónustu, heimsóknir, ferðalög og fleira. Fjærsvæði eru því öll þau landsvæði önnur þar sem styttingarinnar gætir.

4.3 Matsþættir

Fjallað verður um áhrif á nokkur svið samfélagsins þar sem vænta má breytinga vegna styttingar vega á svæðinu og færslu umferðar milli svæða. Höfð er til hliðsjónar rannsókn Hjalta Jóhannessonar og Kjartans Ólafssonar (2004) sem fyrr er getið um. Skipta má þessum matsþáttum í tvo megin flokka, annars vegar þá sem varða *samskipti milli atvinnu og búsvæða*, s.s. umferðaröryggi og skipulag byggðar og hins vegar þá sem varða áhrif á *atvinnulíf*.

5 STÖÐULÝSING

Hér er fjallað um stöðu ýmissa þátta á nærsvæði mögulegrar framkvæmdar. Einkum er fjallað um þróun og stöðu íbúafjölda, atvinnulífs og skipulagsmála.



Heimild: www.vegagerdin.is

Mynd 3. Vegakerfið í grennd Blönduóss

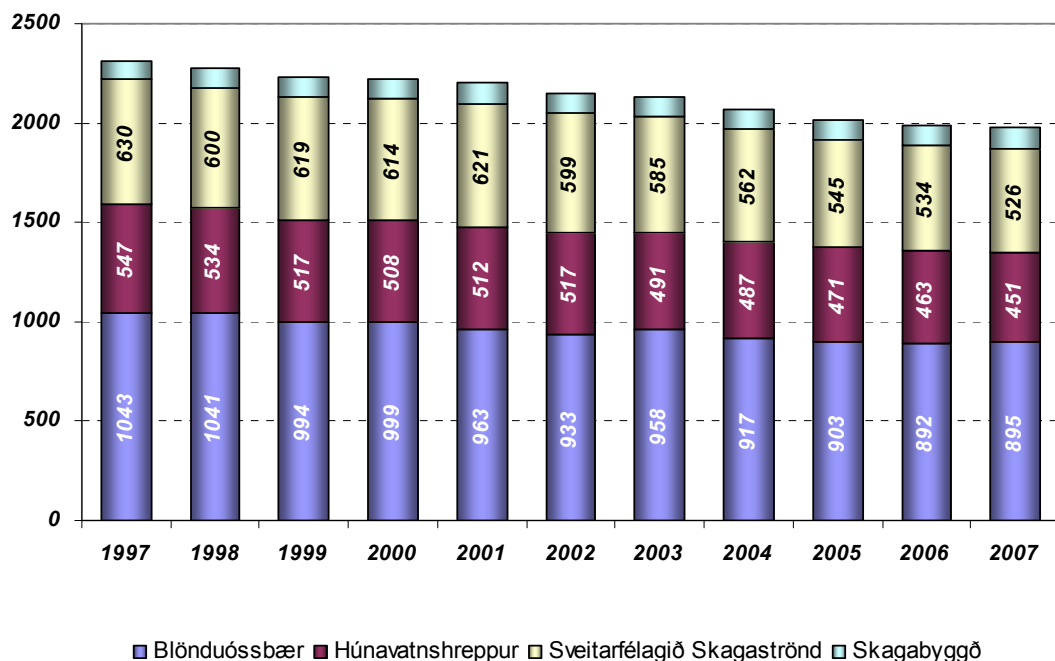
Núverandi vegakerfi við Svínavatn má sjá á myndinni hér að ofan. Reykjabraut (724), Svínvetningabraut (731) og Auðkúluveg (726).

5.1 Um upphaf búsetu á Blönduósi og íbúapróun í Austur-Húnavatnssýslu

Landbúnaður hefur lengst af verið undirstöðuatvinnugrein í Austur-Húnavatnssýslu en þéttbýlisstaðirnir tveir, Blönduós og Skagaströnd, hafa haft ólík einkenni. Blönduós hefur um langt skeið verið mikilvæg þjónustu- og úrvinnslumiðstöð fyrir nágrennabyggðarlögin enda stærsti þéttbýlisstaðurinn við Húnaflóa en Skagaströnd hefur fyrst og fremst verið útgerðarbær. Elsta verslunin á Blönduósi hét Möllersverslun og markar stofnun hennar jafnframt upphaf kaupþúns á Blönduósi. Það var árið 1875 að höfn varð löggilt á Blönduósi og ári síðar stofnaði Thomas J. Thomsen þar verslun. Síðar tók við rekstrinum mágur hans Johan Georg Möller og var búðin kölluð Möllersverslun eftir það. Árið 1897 var brú byggð á Blöndu rúmlega kílómetra frá árósunum. Jafnframt varð

Blönduós aðsetur sýslumanns og héraðslæknis sama ár og byggð kirkja á staðnum sem kom í stað kirkjunnar á Hjaltabakka. Smám saman byggðist upp á Blönduósi margvísleg þjónusta, bæði opinber og á vegum einstaklinga eða félaga. Dæmi um slíkt er Sölufélag Austur Húnavetninga sem byggði fyrsta sláturhús sitt á Blönduósi árið 1908. Frá þeim tíma hefur verið samfelld starfsemi á Blönduósi á þessu sviði, þ.e. rekstur sláturhúss og margþætt vinnsla matvæla. Kaupfélag Húnavetninga var stofnað árið 1895 og hefur haft margvíslegan rekstur á sínum vegum, en félaginu var breytt í hlutafélag í desember 2002 (www.blonduos.is). Önnur fyrirtæki og einstaklingar hafa nú með höndum þá starfsemi sem áður var á vegum kaupfélagsins. Uppbygging Blönduóss sem héraðsmiðstöðvar fyrir þjónustu og úrvinnslu fyrir nágrannabyggðir ásamt því að vera mikilvægur hlekkur í samgöngukerfi á landi sem var að taka við af sjóflutningum, á sér nokkrar hliðstæður hérlandis.

Á Íslandi voru liðlega 272 þúsund íbúar í árslok 1997, en tæplega 313 þúsund 1. desember 2007. Þetta er um 15% fjölgun. Myndin er allt önnur á Norðurlandi vestra, en þar eru samsvarandi tölur 8.172 og 7.359 eða um 10% fækkun.

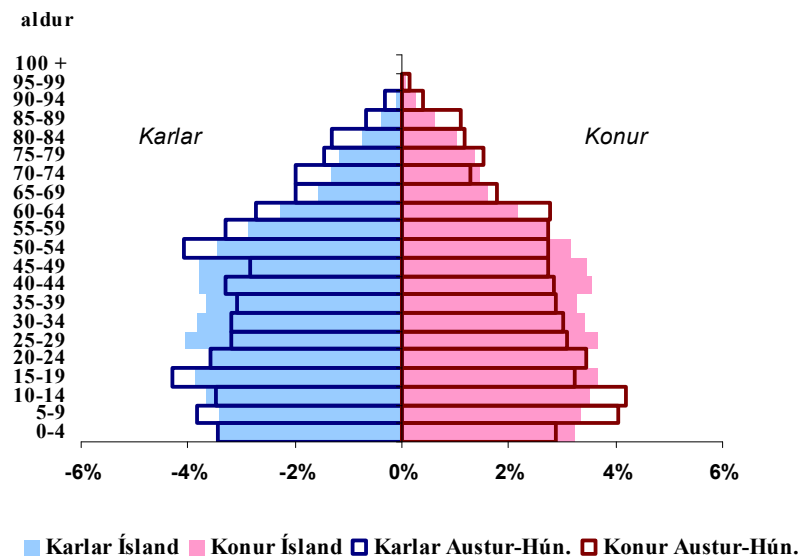


Mynd 4. Íbúapróun í Austur-Húnavatnssýslu 1997-2007.

Í sveitarfélögum Austur-Húnavatnssýslu er fækkunin hlutfallslega enn meiri en meðaltalið er fyrir Norðurland vestra. Í byrjun desember 2007 voru íbúarnir

1.978 en voru 2.311 í árslok 1997. Það er fækkun um rúm 14%, en þéttbýlissveitarfélögin eru með svipaða fækkun og svæðið að meðaltali.

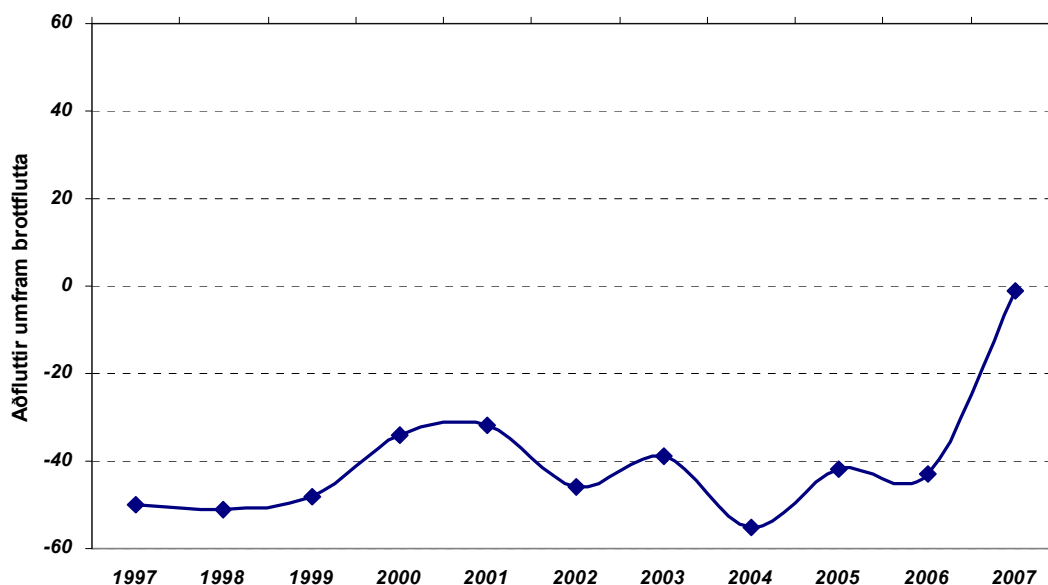
Myndin hér að framan (Mynd 4) sýnir glögglega að öll sveitarfélögin á nærsvæði framkvæmdarinnar hafa þurft að búa við mikla fólksfækkun á undanförunum árum. Sveitarstjórnir hafa því þurft að heyja varnarbaráttu fyrir sín byggðarlög.



Mynd 5. Skipting mannfjöldans í Austur-Húnavatnssýslu og á landinu öllu eftir kyni og aldri 1. desember 2007.

Austur-Húnavatnssýsla hefur ekki farið varhluta af neikvæðri íbúáþróun og aldursskipting íbúa ber vitni um það samanber Mynd 5. Mannfjöldapýramídinn er nokkuð frábrugðinn því sem oft má sjá fyrir landsbyggðarsvæði. Þannig vantar hlutfallslega í árganga fullorðins fólks undir fimmtugu hjá körlum og 55 ára hjá konum. Víða er þetta ástand mest bundið við árganga 20-35 ára sem fara gjarnan til náms og starfa annarsstaðar þar sem fjölbreytnin er meiri og eiga ekki afturkvæmt þar sem störf við hæfi eru ekki á hverju strái. Eldra fólk er hlutfallslega margt og karlar fleiri en konur (52% á móti 48%) en þetta er hvort tveggja algeng einkenni landsbyggðarsvæða.

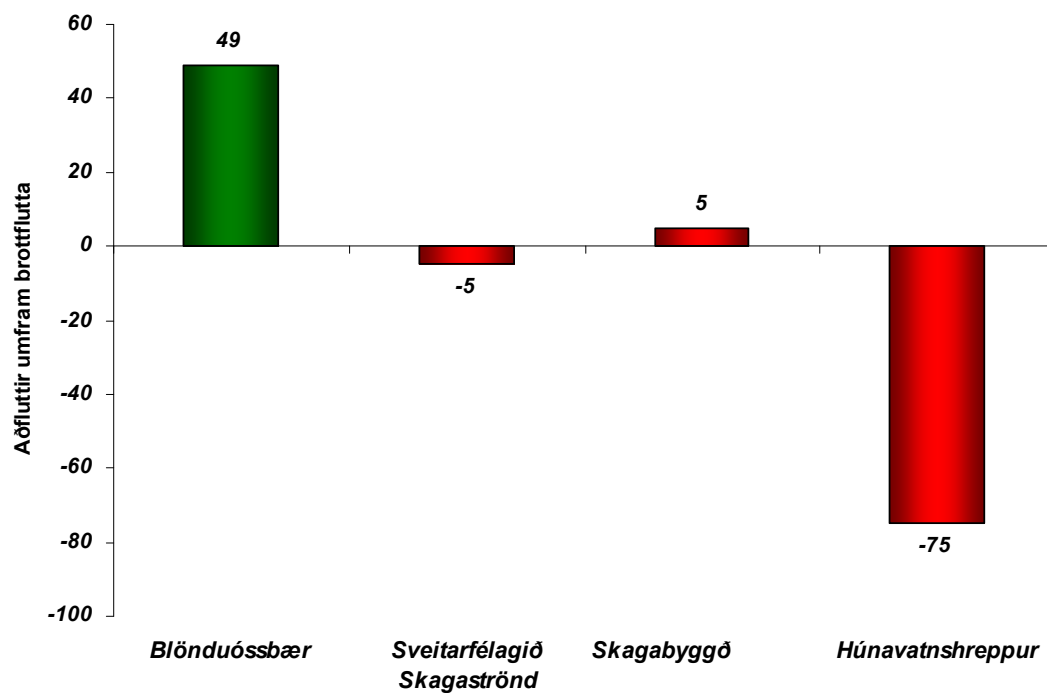
Mynd 6 sýnir búferlaflutninga á svæðinu undanförunum 10 ár gagnvart öðrum landshlutum og útlöndum. Öll árin nema 2007 hafa brottfluttir verið fleiri en aðfluttir.



Mynd 6. Búferlaflutningar gagnvart öðrum landsvæðum og útlöndum, sveitarfélög í Austur-Húnavatnssýslu 1997-2007, aðfluttir umfram brottflutta.

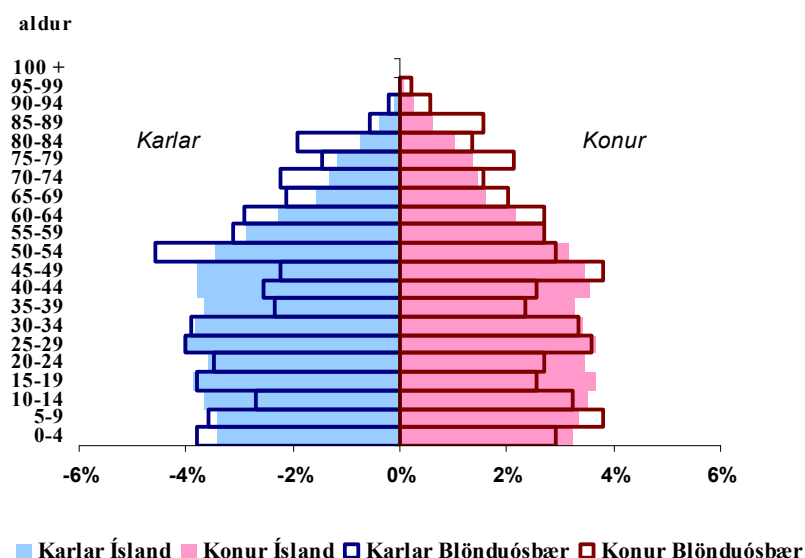
Sveiflur hafa verið mismiklar milli ára og virðist Húnavatnshreppur hafa búið við mestu sveiflurnar að þessu leyti. Ekki er ljóst hvort tölur fyrir 2007 bera vott um viðsnúning. Vera kann að hér gæti að einhverju leyti áhrifa tímabundinnar búsetu farandverkfólks, en 22 fluttu frá útlöndum til Blönduóssbæjar og 29 til Austur-Húnavatnssýslu í heild 2007 umfram brottflutta til útlanda. Til annarra landshluta fluttu 30 umfram þá sem fluttu til svæðisins. Þannig er, hvað innanlandsflutninga varðar, því miður svipuð staða og fyrri ár.

Mynd 7 sýnir búferlaflutninga sveitarfélaganna í Austur-Húnavatnssýslu gagnvart öðrum sveitarfélögum innan Norðurlands vestra á tímabilinu 1997-2007. Athyglisverður er aðflutningur til Blönduósbæjar frá öðrum sveitarfélögum innan Norðurlands vestra á þessu tímabili. Þessu er öfugt farið í hinum þremur sveitarfélögum og bendir ýmislegt til þess að Blönduósbær sé sveitarfélag sem flutt er til úr nágrennabyggðarlögum. Rétt er að hafa í huga lögum mannfjöldaþýramídans fyrir Austur-Húnavatnssýslu hér að framan þar sem hlutfallslega margir eru á eftirlaunaaldri og líkur á að séu margir brottfluttir úr sveitunum í kringum Blönduós þar á meðal.



Mynd 7. Fjöldi aðfluttra umfram brottflutta milli sveitarfélaga innan Norðurlands vestra á tímabilinu 1997-2007.

Mannfjöldapýramídið fyrir Blönduósbæ (Mynd 8) sýnir enn herra hlutfall fólks yfir miðjum aldri en Austur-Húnavatnssýsla sem heild og er líklegt að það stafi að hluta til af þessum aðflutningi fólks úr nágrennasveitarfélögum sem greinilegur er.



Mynd 8. Skipting mannfjöldans í Blönduósþæ og á landinu öllu eftir kyni og aldri 1. desember 2007.

Athyglisvert er þó að fólk á aldrinum 25-34 ára er hlutfallslega álíka margt á Blönduósi og á landinu öllu að meðaltali sem er ákveðið styrkleikamerki fyrir samfélagið þar.

5.2 Um þróun og stöðu atvinnulífs

Eins og fram kom í upphafi kaflans var fyrsta verslunin á Blönduósi reist árið 1876. Árið 1897 markar einnig mikilvæg tímamót í atvinnu- og samgöngusögu staðarins er reist var brú á Blöndu og stofnað til aðseturs sýslumanns og héraðslæknis á staðnum. Ekki eru fyrirbyggjandi opinberar tölur um fjölda ársverka í einstökum starfsgreinum á Blönduósi, en á myndum 9 og 10 kemur fram samanburður Norðurlands vestra við landsmeðaltal. Það gefur tiltekna upplýsingar, en ljóst er þó að munur er á samsetningu atvinnulífsins á Blönduósi og landshlutans í heild⁷.

Blönduós er einn þeirra bæja sem byggst hafa upp við þjóðveginn og fengu ákveðið miðstöðvarhlutverk við þróun landsamgangna á síðustu öld. Áframhaldandi þróun þessara bæja til dagsins í dag hefur hins vegar verið mismunandi

og ráðist af ýmsum þáttum sem hafa haft áhrif á þróun þeirra. Ásgeir Jónsson hefur m.a. fjallað um þessa þróun og kemur eftirfarandi fram í grein hans (2002, 14):

„Góðar samgöngur eru vitaskuld ekki trygging fyrir því að þéttbýli blómgi. Til eru bæjarfélög við hringveginn, s.s. Hvammstangi og Blönduós, sem einnig hafa átt við fólksfækkun að stríða á allra síðustu árum“.

Atvinna á Blönduósi er allfjölbreytt í úrvinnslu landbúnaðarafurða, iðnaði, verslun, útgerð og þjónustu. Segja má að þróun atvinnuuppbyggingar sé keimlík því sem tíðkast hefur á mörgum smærri þéttbýlisstöðum með bakland í nærliggjandi sveitum. Þar er mjólkurbú og sláturhús og léttur iðnaður af ýmsum toga auk dag- og matvöruverslana og nokkurra séerverslana.

Þjónusta fyrir íbúa og gesti er margvísleg á Blönduósi. Þar má nefna opinbera þjónustu s.s. heilsugæslu, sjúkrahús, þjónustuíbúðir fyrir aldraða og starfsemi embættis sýslumanns. Einnig er ýmis þjónusta tengd starfsemi sveitarfélagsins, fyrirtækja, samtaka og einstaklinga. Dæmi um það eru íþróttamiðstöð, sundlaug, tjaldsvæði, hótél, gistiheimili, sumarhúsa gisting, kaffihús, matsölustaðir og veitingaskáli. Jafnframt er möguleiki á afþreyingu t.d. hestaleigu og sela- og fuglaskoðunarferðum.

Áhrif af hugsanlegum breytingum á vegakerfinu í héraðinu yrðu augljóslega mismunandi mikil á einstakar atvinnugreinar. Þannig yrðu áhrif önnur á frumvinnslugreinar og opinbera þjónustu en á ýmsar þjónustugreinar, svo sem rekstur matsölustaða og veitingaskála. Nánar er fjallað um það í kafla 5.2.1 og í 6. kafla.

Tvö söfn á svæðinu hafa sérstöðu á landsvísu og eiga að líkindum þátt í að draga ferðamenn til bæjarins. Þetta eru Heimilisiðnaðarsafn og Hafíssetur.

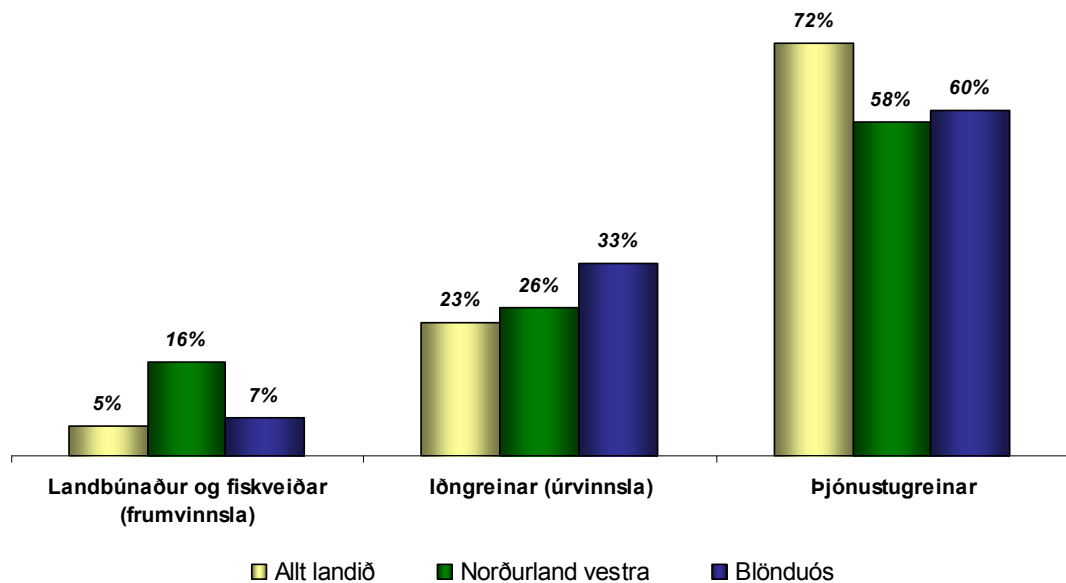
Gögn á vef Hagstofunnar um samsetningu atvinnulífisins eru tiltæk fyrir einstaka landshluta, þ.e. í grundvallaratriðum gömlu kjördæmin sem voru við lýði 1959-2003. Höfundar fengu einnig gögn um samsetningu atvinnulífisins á Blönduósi og nágrenni. Mynd 9 hér að neðan sýnir hlutfallslega skiptingu atvinnulífisins á

⁷ Hagstofa Íslands birtir ekki á vef sínum upplýsingar um fjölda starfa eftir atvinnugreinum eða tekjur fyrir smærri landsfræðilegar einingar en landshlutaskiptingu sem er svipuð og kjördæmaskiptingin 1959-2003.

Norðurlandi vestra og Blönduósi árið 2005 í samanburði við samsetningu atvinnulífisins á landinu í heild (www.hagstofa.is og Hagstofa Íslands, 2008).

Hlutfallslegt vægi frumvinnslugreinanna landbúnaðar og sjávarútvegs er mun meira á Norðurlandi vestra en á landinu öllu og kemur það ekki á óvart. Úrvinnslugreinar eru hins vegar mjög áþekkar að hlutfallslegu umfangi og á landinu í heild.

Í Blönduósbæ er athyglisvert mikið vægi úrvinnslugreina en eins og fram kemur í umfjöllun um einstakar atvinnugreinar og fyrirtæki hér að neðan er staða ýmissa fyrirtækja á þessu sviði sterk. Vægi þjónustugreina er svipað og á Norðurlandi vestra í heild og er það athyglisvert að vægið sé ekki meira en það þegar haft er í huga að bærinn er héraðsmiðstöð í Húnavatnssýslu.

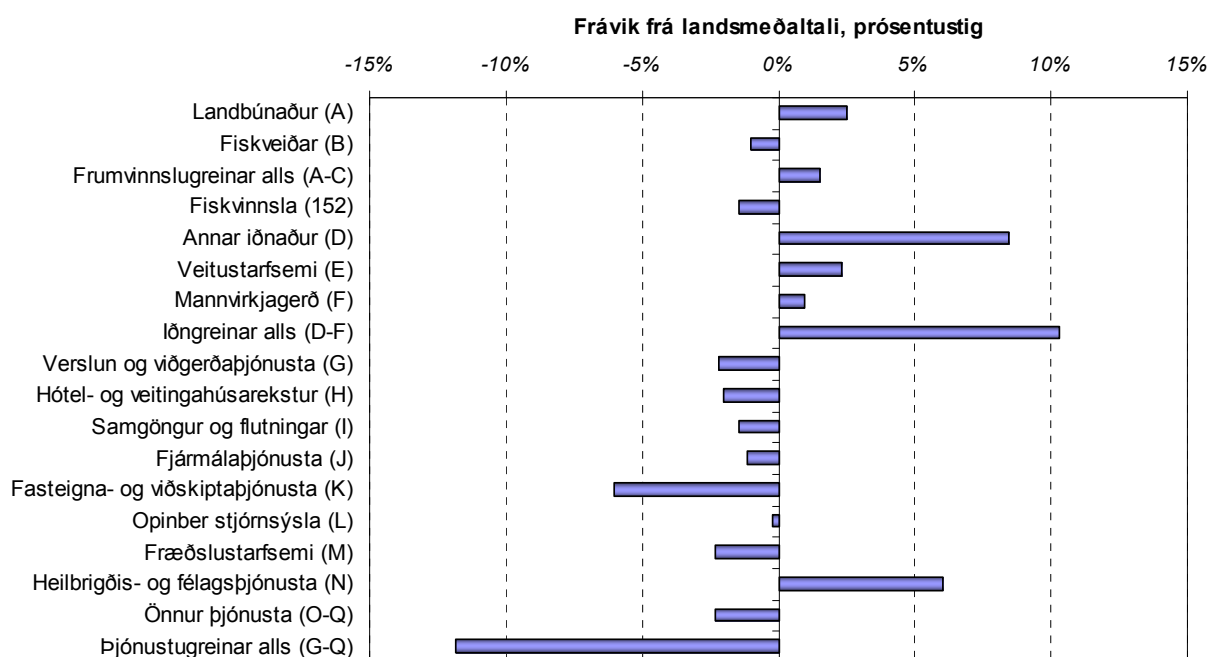


Mynd 9. Hlutfallslegur fjöldi starfandi fólks eftir atvinnugreinum, skv. staðgreiðsluskrá á Norðurlandi vestra, samanburður við landsmeðaltal árið 2005.

Almennt er áberandi hve vægi þjónustugreina er minna á svæðinu en á landsvísu, hlutfallslega færri eru starfandi innan flestra atvinnugreina er falla undir þjónustu og mestu munar í greinum s.s. fasteigna- og viðskiptaþjónustu og verslun og viðgerðarþjónustu (Mynd 10).

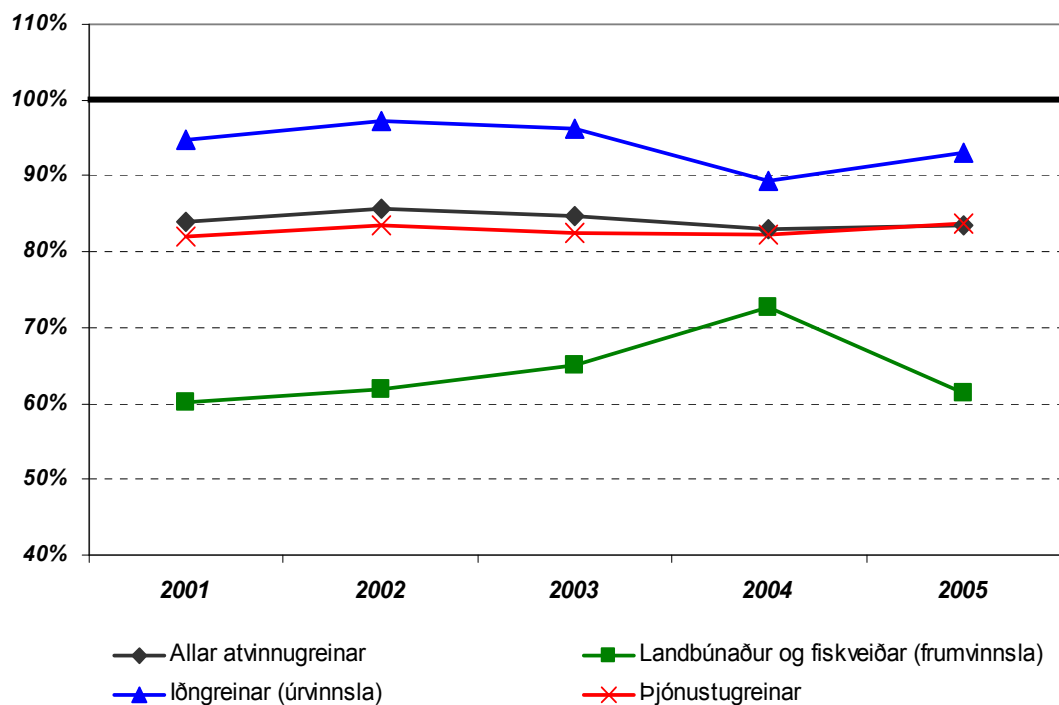
Myndin hér að neðan sýnir glögglega mismuninn á atvinnusamsetningu Blönduóss og landsins alls. Hér má sjá að þær atvinnugreinar sem hafa verið í

vexti á undanförunum árum og sem ungt, menntað fólk hefur sótt í, eru hlutfallslega umfangslitlar í landshlutanum. Þetta eru flestar tegundir þjónustugreina en heilbrigðis- og félagsþjónusta virðist vera þarna ákveðin undantekning. Þessa samsetningu atvinnulífsins almennt mætti setja í samhengi við búferlaflutninga ungs fólks af svæðinu og að erfitt kann að reynast fyrir þetta fólk að fá atvinnu við hæfi á svæðinu ef það hyggur á að snúa heim aftur eftir að hafa aflað sér menntunar og reynslu annarsstaðar.



Mynd 10. Blönduósbær, hlutfallsleg skipting starfa eftir atvinnugreinum 2005, frávik frá landsmeðaltali (prósentustig).

Þá er einnig rétt að líta til atvinnutekna á svæðinu en margar þeirra atvinnugreina sem eru með hlutfallslega minna vægi á Norðurlandi vestra hafa verið í vexti á landinu og hafa greitt há laun. Á meðan hafa tekjur verið lágar í frumvinnslugreinunum sem hafa verið hlutfallslega mikilvægar í landshlutanum. Þegar þetta tvennt spilar saman má vænta þess að tekjur séu lægri á svæðinu og staðfesta opinberar tölur og rannsóknir þetta eins og kemur fram hér á eftir, sbr. mynd 10.



Mynd 11. Þróun atvinnutekna í aðalstarfi á Norðurlandi vestra 2001-2005 skv.

Staðgreiðsluskrá. Landsmeðaltal sömu atvinnugreina = 100.

Þegar litið er til þróunar atvinnutekna í aðalstarfi, sbr. myndina hér að ofan er ljóst að á Norðurlandi vestra eru tekjur mun lægri en landsmeðaltal. Á árinu 2005 voru meðaltekjur aðeins um 83% af landsmeðaltalinu samkvæmt staðgreiðsluskrá Hagstofu Íslands.

Byggðastofnun réð Hagfræðistofnun Háskóla Íslands til þess að greina hagvöxt eftir eintökum landshlutum á tímabilinu 1998-2005 á grundvelli gagna frá Hagstofu. Þar kemur fram að hagvöxtur á Norðurlandi vestra hefur verið neikvæður um 9% á árabilinu 1998-2005 (samdráttur) meðan hagvöxtur á landinu í heild var 40%. Vaxtarsvæðið sem togar upp meðaltalið fyrir allt landið er hins vegar höfuðborgarsvæðið en þar var hagvöxturinn hvorki meira né minna en 53% á þessu tímabili. Hversu mikið einstakar atvinnugreinar lögðu til hagvaxtarins var einnig greint. Á Norðurlandi vestra kom í ljós að samdrátturinn var mestur í vinnslu sjávarafurða og einnig var samdráttur í fiskveiðum og þjónustu. Í þeim atvinnugreinum sem sýndu hagvöxt var engin ein sem skaraði fram úr, en þessar greinar eru fyrst og fremst opinber starfsemi og iðnaður. (Byggðastofnun, 2007).

Varnarbarátta Norðurlands vestra á sviði atvinnumála hefur staðið um langt skeið. Í rannsókn Stefáns Ólafssonar á orsökum búferlaflutninga (1997) kom t.d. fram að í samanburði við fólk á öðrum landssvæðum voru íbúar Norðurlands vestra óánægðastir með stöðu atvinnumála. Um 60% svarenda í könnun Stefáns og Félagsvísindastofnunar í þeim landshluta sögðu atvinnuskilyrði hafa versnað á árunum fyrir könnunina en aðeins 14% töldu þau hafa batnað.

Bæjarstjórn Blönduósbæjar hefur unnið að mótun framtíðarsýnar í atvinnumálum fyrir sveitarfélagið 2003-2013. Að þeirri vinnu hafa komið auk bæjaryfirvalda og bæjarbúa, ráðgjafar frá KPMG. Það markmið í þessari framtíðarsýn sem hvað mest áhersla hefur verið lögð á er að Blönduósbær leiði í náinni framtíð rannsóknir, eftirlit og frumkvöðlastarf í matvælaíðnaði á Íslandi (Blönduósbær, 2003).

Blönduósbær fékk árið 2005 ásamt nokkrum öðrum sveitarfélögum, viðurkenningu fyrir markvissar og heildstæðar breytingar á rekstri og stjórnun sveitarfélagsins. Meðal þeirra atriða sem áttu þátt í þessu vali var frumkvæði sveitarfélagsins í mótun sjálfstæðrar framtíðarsýnar í atvinnumálum (<http://www.samband.is/files/847476585Greinarger%C3%B0%20a%C3%B0%20vali.pdf>, sótt 2.11.2007).

Eins og fyrr hefur verið minnst á er nokkuð til af fyrirliggjandi rannsóknum erlendis á efnahagslegum áhrifum þess að færa þjóðvegi framhjá þéttbýli. Til eru m.a. rannsóknir sem byggja á skattagögnum og skoða þannig þróun atvinnulífs eftir að farið hefur verið í slíkar aðgerðir. Þar má til dæmis nefna rannsókn Rogers & Marshment (2000) sem komust að því að færsla þjóðvegjar út úr 530 manna bæ í Oklahoma árið 1993 hafði engin áhrif haft á þróun atvinnulífs bæjarins miðað við aðra bæi í samanburðarhópi þar sem samgöngur voru óbreyttar. Annað dæmi er rannsókn sem gerð var á 42 bæjum og borgum í Texas sem ýmist voru enn með þjóðveginn í gegn eða hann færður út fyrir. Þar kom í ljós að rekstur bensín- og þjónustustöðva og matsölustaðir urðu einkum fyrir barðinu á þessum breytingum (Srinivasan og Kockelman, 2002). Stór rannsókn fór fram í Bandaríkjunum sem byggði á samantekt fyrirliggjandi rannsókna og gögnum frá samgönguyfirvöldum fylkjanna (National Cooperative Highway Research Program (1996)). Rannsóknin sýndi fram á að ekki var hægt að tengja minnkandi efnahagsleg umsvif við slíka færslu þjóðvega eingöngu. Varhugavert er

þó að heimfæra niðurstöður þessara rannsókna á Blönduós og nágrenni vegna mismunandi aðstæðna, t.a.m. kemur ekki fram hvort verið sé að færa vegi langt út fyrir þéttbýli líkt og reyndin er með Blönduós. Hér er engu að síður um ákveðnar vísbendingar að ræða.

5.2.1 Fjöldi starfandi fólks á Blönduósi og áhrif umferðar á atvinnugreinar.

Ljóst er að áhrif samgangna á tiltekna atvinnugreinar og einstök fyrirtæki á Blönduósi eru misjöfn. Gegnumstreymi umferðar hefur lítil áhrif á sum þeirra meðan önnur eiga mjög mikið undir þessari umferð. Samkvæmt upplýsingum frá Hagstofu Íslands var meðalfjöldi starfandi fólks á Blönduósi samkvæmt staðgreiðsluskrá um 500 árið 2005. Þetta er hliðstæð tala þeirri sem atvinnuráðgjafi SSNV á Blönduósi hefur áætlað. Eins og vænta má eru ekki margir starfandi í frumvinnslugreinum í Blönduósbæ, en þeir eru þó um 30. Um 170 eru taldir starfa við iðngreinar árið 2005, en þjónustugreinarnar eru fjölmennastar með um 300 starfsmenn. Fólk sem starfar í opinberri þjónustu (ríkis og sveitarfélags) er þá talið vera um 180, flest í heilbrigðis- og félagsþjónustu en einnig eru nokkur störf tengd embætti sýslumanns. Sveitarfélagið er jafnframt stór vinnuveitandi og starfsmenn í skólum eru fjölmennasti einstaki hópurinn. Út frá fyrirbyggjandi gögnum má áætla að störf hins opinbera, ríkis og sveitarfélags séu liðlega þriðjungur allra starfa á Blönduósi. Ekki er sennilegt að breyttar samgöngur mundu hafa afgerandi áhrif á þessa starfsemi, en um það er nánar fjallað í 6. kafla.

Öðrum störfum má skipta í tvo flokka. Annars vegar eru fyrirtæki með starfsemi sem sennilega mundi lítið breytast þó gegnumstreymisumferð flyttist að verulegu leyti frá Blönduósi yfir á nýja Svínavatnsleið og hins vegar fyrirtæki sem yrðu fyrir umtalsverðum eða jafnvel mjög miklum breytingum.

Í flokki fyrirtækja sem yrðu fyrir litlum eða jafnvel engum áhrifum eru framleiðslu- og úrvinnslufyrirtæki sem selja sínar afurðir, vörur og þjónustu vítt og breytt um landið og eru lítið háð ferðalöngum og gestum á Blönduósi. Þetta eru fyrirtæki eins og Krákur ehf, Léttitækni ehf, og Stígandi hf og að miklu leyti einnig SAH Afurðir ehf. Ársverk hjá þessum fyrirtækjum eru talin um 115. Eitt þessara fyrirtækja er sérstakt hvað snertir árstíðabundna sveiflu. Það er SAH Afurðir ehf, þar sem á mesta annatíma í sláturtíð eru um 110 starfsmenn en þegar minnst er að gera eru þeir um 50. Eins og hjá öðrum sláturleyfishöfum hér á

landi hefur þróunin orðið í þá átt að mesti annatíminn er leystur með erlendu vinnuafli.

Í síðarnefnda flokknum, þ.e. flokki fyrirtækja sem búast má við að yrðu fyrir umtalsverðum eða jafnvel miklum breytingum eru m.a. þjónustufyrirtæki eins og N1 skálinn, Kaffihúsið við Árbakkann og Potturinn og pannan. Fyrirtæki á þessum starfsvettvangi, bæði þau sem hér eru tilgreind og önnur með hliðstæða starfsemi eru talin standa fyrir samtals um 60 ársverkum⁸. Fleiri einstaklingar eru þó starfandi og vægi þessara starfa í samfélaginu er líklega meira en sem nemur fjölda ársverkanna. Það er m.a. vegna þess að árstíðabundin störf eru hverju samfélagi oft afar mikilvæg, t.d. vegna námsfólks sem vill að öðru jöfnu sækja vinnu í heimabyggð að sumri. Hjá þessum fyrirtækjum eru starfsmenn á háannátíma yfir sumarmánuðina allt að tvöfalt fleiri en á öðrum tímum ársins. Í 6. kafla verður fjallað um möguleg áhrif Svínavatnsleiðar á þennan flokk fyrirtækja og þau störf sem þau standa fyrir.

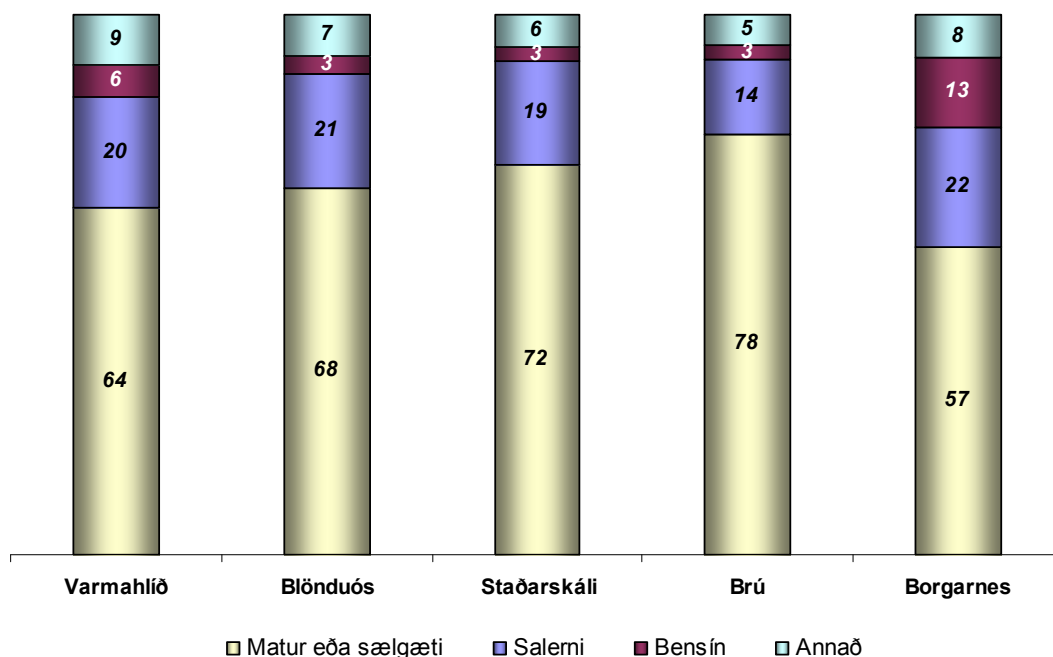
Flutningastarfsemi er í fyrrnefnda flokknum, en flutningafyrirtækið Vörumiðlun á Sauðárkróki sem er með afgreiðslu á Blönduósi sér um flutninga þaðan og þangað, m.a. í tengslum við flutninga áfram til Sauðárkróks um Þverárfjall. Hvorki Flytjandi né Landsflutningar-Samskip eru með afgreiðslu á Blönduósi en eru með samstarf við Vörumiðlun um flutninga til og frá Blönduósi. Bílar frá fyrrnefndu fyrirtækjunum koma þó við og taka vörur, t.d. frá SAH Afurðum ehf, þegar óskað er eftir því.

5.2.2 Kaup vegfarenda á þjónustu á áningarstöðum milli mið-Norðurlands og Reykjavíkur

Í símakönnunum RHA 2004 og 2005 sem gerð var nánari grein fyrir í kafla um gögn og aðferðir var m.a. spurt um erindi svarenda á þeim áningarstöðum sem urðu fyrir valinu hjá þeim í síðustu ferð þeirra til Reykjavíkur eins og sjá má á næstu mynd. Skýrsluhöfundar telja að þessi könnun veiti allgóðar upplýsingar um ferðahegðun Norðlendinga á þessari leið en vera kann að hegðun annarra landsmanna sé að einhverju leyti frábrugðin.

⁸ Hér er um að ræða mat atvinnuráðgjafa á Blönduósi.

Mynd 12 sýnir að um 20% svarenda áðu aðeins til að fara á salerni, um 5% (einnig) til þess að taka bensín og um 68% til þess að kaupa (einnig) mat eða sælgæti. Ekki var ýkja mikill munur á milli áningarstaða að þessu leyti en þó má sjá að hlutfallslega fleiri æja í skálunum í Hrútafirði til að kaupa mat eða sælgæti eða um 75%. Einnig má sjá að staðirnir sem eru einkum fyrsta og síðasta stopp á milli Akureyrar og Reykjavíkur (Borgarnes og Varmahlíð) eru hlutfallslega vinsælli hvað varðar eldsneytiskaup og sker Borgarnes sig þar úr með mikil eldsneytiskaup.



Mynd 12. Erindi þeirra sem æja á helstu áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur

Spurt var um upphæð sem svarendur væru að verja í kaup á mat og sælgæti í hverju stoppi. Fram kom að meðalupphæð fyrir hvern bíl væri rúmlega 1.700 kr. á stopp. Miðað við fjölda einstaklinga í bíl var meðalupphæð á einstakling um 620 kr. á hvert stopp. Ekki er umtalsverður munur milli einstakra áningarstaða á því hversu miklum upphæðum er varið á hverjum stað fyrir sig. Meira var keypt á leiðinni að heiman (suður) en á leiðinni heim (norður). Nánar er fjallað um könnunina og ferðahegðun fólks á leiðinni milli mið-Norðurlands og Reykjavíkur í kafla 5.3.2.

Viðtöl voru tekin við forsvarsmenn átta fyrirtækja í Borgarnesi árið 2000 í tengslum við hugmyndir um færslu þjóðvegans framhjá bænum (Borgarnes-

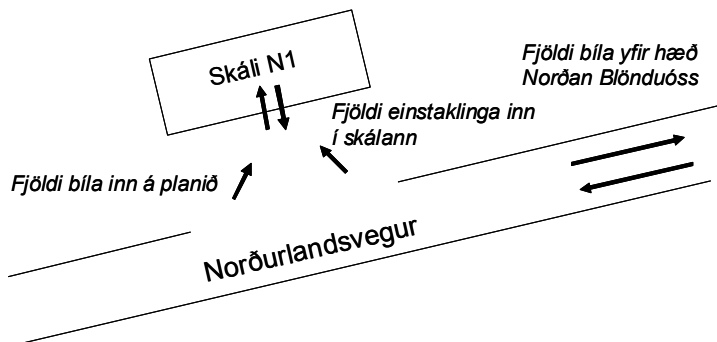
nefndin, 2000). Ekki kom fram mat á umfangi viðskipta við ferðamenn en hins vegar voru endurspegladar skoðanir þessara einstaklinga í fyrirtækjunum sem töldu flestir að kaup ferðamanna á þjónustu myndu minnka. Ekki hefur farið fram athugun á umfangi verslunar ferðamanna á Selfossi en umferðartalning Vegagerðarinnar í maí 2003 bendir til þess að mikið sé um ferðir inn og út úr Selfossi vegna þjónustusóknar úr nágrennabyggðarlögum og vegna þeirra sem dvelja í frístundabyggð á Suðurlandi en ekki vegna gegnumstreymisumferðar þeirra sem eru að fara milli landshluta. Þannig eru aðstæður á Selfossi ólíkar aðstæðum á Blönduósi, þjónustusvæði Blönduóss er ekki fjölmennt.

5.2.3 Könnun meðal viðskiptavina N1 skálans á Blönduósi

Meðal þess sem fram kom í könnun nemenda í Samfélags- hagþróunarfræði við Félagsvísinda- og lagadeild Háskólans á Akureyri í vettvangsferð 4. og 5. nóvember 2007 var að vegfarendur virðast fremur æja á Blönduósi vegna staðsetningarinnar en gæða þeirrar þjónustu sem þar er í boði. Þannig sögðu 46% að Blönduós væri mjög góður áningarstaður metið út frá staðsetningu samanborið við 37% ef metið er út frá þjónustu. Hins vegar kom fram í rýnihópi meðal þeirra sem aka mikið milli Akureyrar og Reykjavíkur að öll umgjörð þjónustunnar hafi batnað eftir að nýr skáli N1 var reistur

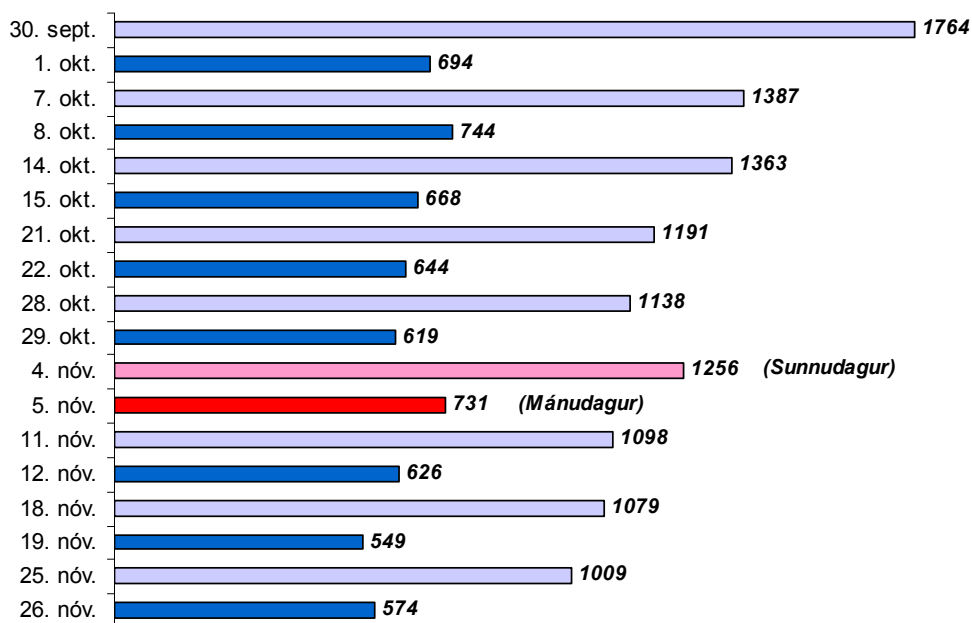
„Það er miklu þægilegra að koma þarna inn, þetta er svona opið rými og engar bíðradir við að kaupa eitthvað. Það er komin svona hálfgerð verslun þarna. Sjoppan og matsalurinn, þetta er miklu þægilegra og að mörgu leyti þægilegra heldur en Staðarskáli“.

Samhliða þessari könnun var skoðað hversu margir bílar aka framhjá Blönduósi og þeir sem stoppa við skála N1. Talningin fór fram síðasta korter hverrar klukkustundar yfir daginn. Samkvæmt þeirri talningu stoppuðu tæp 36% bíla sem óku um Blönduós á planinu við N1 skálann. Talningin fór þannig fram að taldir voru þeir bílar sem óku framhjá, þeir sem komu inn á planið við skálann og fjöldi einstaklinga sem komu inn í skálann, sbr. skýringarmyndina að neðan.



Mynd 13. Talning bíla við skála N1 á Blönduósi 4. og 5. nóvember 2007.

Samkvæmt föstum teljara Vegagerðarinnar við Gljúfurá var umferðin um hringveginn á þessu svæði ekki ýkja frábrugðin öðrum sunnudögum og mánudögum í október og nóvember. Sérstaklega er umferðin á mánudögum nokkuð stöðug (Mynd 14) en ljóst að það dregur úr sunnudagsumferðinni eftir því sem líður á veturinn. Sjá má þó að umferðin er eitthvað meiri þá daga sem könnunin fór fram en nokkuð var um að skólar á Norðurlandi veldu að hafa starfsdaga sína kring um þessa fyrstu helgi í nóvember og kann það að skýra hluta af þessari aukningu.



Mynd 14. Umferð á hringveginum við Gljúfurá sunnudaga og mánudaga í október og nóvember 2007 skv. föstum teljara Vegagerðarinnar

5.3 Samskipti milli svæða

Umferðartalningar Vegagerðarinnar veita góðar upplýsingar um umferð á svæðinu og þróun hennar. Góð, samanburðarhæf gögn eru til á vef stofnunarinnar frá árinu 2000. Lögreglan á Blönduósi framkvæmdi í eitt ár samfelld 2003-2004 spurningakönnun meðal vegafarenda í Húnavatnssýslu. Sú könnun gefur mikilvægar upplýsingar um einkenni umferðarinnar á svæðinu. Því miður hefur ekki farið fram umferðarkönnun við Blönduós af hálfu Vegagerðarinnar en það torveldar augljóslega mat á áhrifum af Svínavatnsleiðar.

5.3.1 Umferð

Stærsta breytingin á umferð kringum Blönduós undanfarin ár er gífurleg aukning umferðar á Þverárfjallsvegi frá árinu 2003. Umferð um Blönduós og vestan bæjarins hefur því aukist meira en austan hans þar sem umferð Sauðkrækings, Siglfirðinga og annarra sem eiga styttra suður um Þverárfjallsveg hefur færst af hringveginum austan Blönduóss.

Samkvæmt tölum Vegagerðarinnar var meðaltalsumferð á sólarhring (ÁDU) á hringveginum vestan Blönduóss um 1.370 bílar árið 2006 og hafði aukist árlega um 5,4% að meðaltali frá árinu 2000⁹. Sumarumferðin (SDU) hafði aukist um 4,8% á ári að meðaltali en vetrarumferðin (VDU) hafði aukist mun meira eða um tæp 10% á ári að meðaltali á tímabilinu. Umferð um hringveginn, á kafla austan afleggjarans til Skagastrandar, hefur aukist minna á ári á tímabilinu 2000-2006 eða ÁDU=2,2%, SDU=0,7% og VDU=8,6%. Meiri aukning umferðar vestan Blönduóss skýrist líklega helst af tilkomu nýrrar og styttri tengingar milli utanverðs Skagafjarðar og vestanverðs landsins um Þverárfjallsveg. Sauðkrækingsgar hafa með gerð Þverárfjallsvegar fengið 30 km styttingu til Reykjavíkur, miðað við hringveginn um Varmahlíð og Vatnsskarð. Á tímabilinu 2000-2003 var ÁDU um Þverárfjallsveg aðeins á bilinu 27-29 bílar en árið 2004 verður aukning og ÁDU stekkur upp í 195 og eykst síðan áfram upp í 253 bíla árið 2006. Á sama tíma hefur umferð um Sauðárkróksbraut við Varmahlíð dregist saman.

Taflan hér að neðan sýnir umferð á vegarköflum á svæðinu 2006. Austan og vestan Blönduóss er ársdagsumferðin um 60% af sumarumferðinni. Umferðin

⁹ ÁDU= ársdagsumferð, SDU=sumardagsumferð, VDU=vetrardagsumferð.

sem liggur gegnum Blönduós virðist, skv. umferðartalningum í bænum og austan og vestan hans, vera um 42% umferðarinnar sem fer um Þjóðveg 1 innan Blönduóss eða tæplega 1300 bílar ÁDU og hefur hlutfallið lítið breyst frá árinu 2000. Restin, 58% er þá innanbæjarumferð um Þjóðveg 1.

Umferðaraukning um vesturhluta Reykjabrautar er meiri en á hringveginum austan og vestan Blönduóss eða að meðaltali 7% á ári¹⁰. Það má geta sér þess til að einhverjir noti þessa leið til að stytta sér leið framhjá Blönduósi þrátt fyrir að það skili sér tæplega í tímasparnaði en þetta er aðeins 6 km stytting og malarvegur af þessari gerð tekur tæplega við mikilli umferðaraukningu.

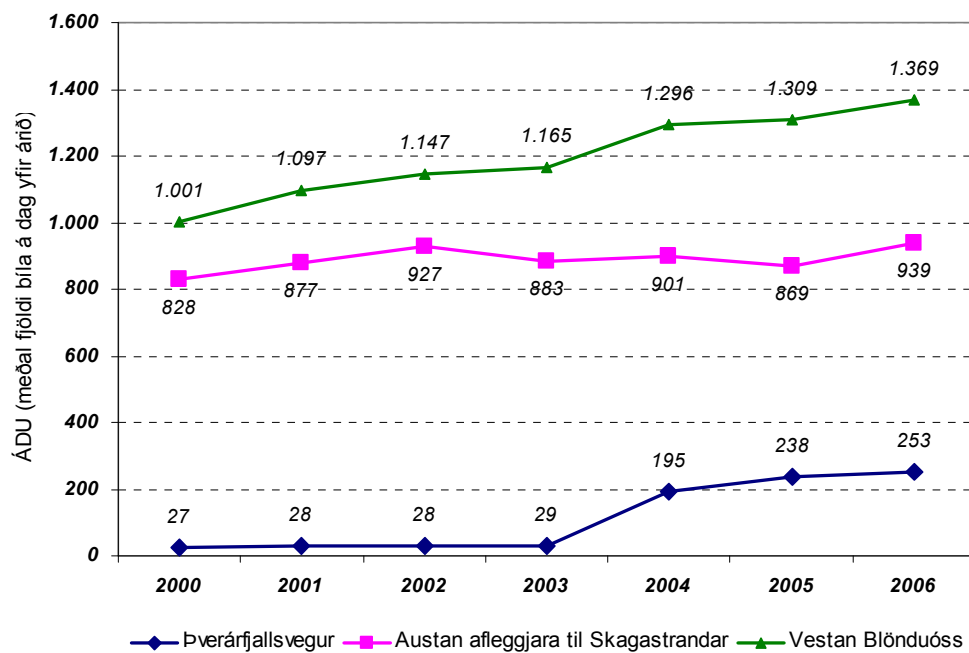
Tafla 2. Ársdags-, sumardags- og vetrarumferð á vegarköflum í nágrenni Blönduóss árið 2006.

	ÁDU	SDU	VDU
Vestan Blönduóss (kafli 1 k9)	1.369	2.260	807
Innanbæjar Blönduósi (kafli 1 m0)	3.052	3.514	3.139
Austan afleggjara til Skagastrandar (kafli 1 m2)	939	1.514	566
Reykjabraut vesturendi (kafli 724 01)	92	127	72
Skagastrandarvegur við Þjóðveg 1 (kafli 74 01)	466	664	345
Þverárfjallsvegur (kafli 744 01)	253	360	187

Heimild: www.vegagerdin.is

Myndin hér að neðan sýnir þróun umferðar í nágrenni Blönduóss á undanförunum árum og kemur greinilega fram á henni hvernig breytingar á umferð á hringveginum austan og vestan Blönduóss falla saman við tilkomu Þverárfjallsvegur sem heilsársvegur.

¹⁰ Árleg aukning ÁDU 5,4% vestan Blönduóss og 2,2% austan afleggjara til Skagastrandar



Heimild: www.vegagerdin.is

Mynd 15. Þróun ársdagsumferðar (ÁDU) á vegarköflum í nágrenni Blönduóss 2000-2006

Árið 2004 gerði lögreglan á Blönduósi í samstarfi við fleiri aðila athyglisverða könnun meðal vegfarenda á fjórum stöðum í nágrenni Blönduóss, þ.e. við Bólstaðarhlíð, Hjaltabakka, Gljúfurá og Víðihlíð¹¹. Könnunin fór fram í eitt ár frá hausti 2003 til jafntíma 2004 og miðað við að kanna í samtals 40 stundir í hverjum mánuði. Alls svöruðu 3.133 könnuninni og var svarhlutfall harla gott eða 97,3% - enda kannski erfitt fyrir ökumenn að neita þátttöku í rannsókn þegar lögreglumenn leggja slíka könnun fyrir. Hér að neðan er gerð grein fyrir nokkrum niðurstöðum þessarar könnunar sem veitir afar góða mynd af eðli umferðarinnar á þessu svæði og hvernig samskiptum milli einstakra landsvæða er háttað.

Í könnuninni kom m.a. fram að meira en 85% ökumanna eru búsettir í þremur landshlutum, þ.e. Norðurlandi vestra, Norðurlandi eystra eða á höfuðborgarsvæðinu. Þetta má sjá á töflunni hér að neðan.

¹¹ Svörin voru ekki greind fyrir hvern könnunarstað fyrir sig.

Tafla 3. Búseta ökumanna í könnun lögreglunnar á Blönduósi o.fl. 2003-2004.

Búseta ökumanna	Fjöldi	Hlutfall
Höfuðborgarsvæði	947	30,1%
Vesturland	82	2,6%
Vestfirðir	33	1,0%
Norðurland vestra	992	31,5%
Norðurland eystra	791	25,1%
Austurland	61	1,9%
Suðurland	65	2,1%
Reykjanes	60	1,9%
Erlendis	118	3,7%
Fjöldi/hlutfall	3.149	100,0%

Heimild: Lögreglan á Blönduósi (2004)

Greining á brottfarar- og áfangastöðum ökumanna er einnig áhugaverð. Þar kemur svipað fram. Þessir þrjú landshlutar sem að ofan eru nefndir eru mikilvægustu brottfarar- og áfangastaðir svarenda.

Tafla 4. Brottfarar- og ákvörðunarstaður ökumanna í könnun lögreglunnar á Blönduósi 2003-2004 (%).

Áfangastaður:										
Brottfararstaður:	Höfuðborgarsvæði	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland vestra	Norðurland eystra	Austurland	Suðurland	Reykjanes	Hálendi	
Höfuðborgarsvæði	1,7	0,1		37,6	58,3	2,2				100,0
Vesturland		1,0		51,0	44,0	4,0				100,0
Vestfirðir	2,6			31,6	60,5	5,3				100,0
Norðurland vestra	27,9	5,4	1,9	53,2	8,4	0,3	1,0	1,9		100,0
Norðurland eystra	71,2	6,6	1,9	9,0	2,0	0,1	3,8	5,4		100,0
Austurland	66,7	16,7	7,4	1,9			1,9	5,6		100,0
Suðurland	3,8	1,9		34,0	58,5	1,9				100,0
Reykjanes	1,6			27,9	67,2	3,3				100,0
Hálendi	3,8			7,7					88,5	100,0
Meðaltal:	29,6	3,9	1,2	34,8	25,1	1,1	1,4	2,1	0,7	100,0

Heimild: Lögreglan á Blönduósi (2004)

Samkvæmt flæðitöflunni hér að ofan eiga 90% ökumanna Norðurland vestra, Norðurland eystra og höfuðborgarsvæðið sem áfangastað. Höfuðborgarsvæðið er algengasti áfangastaðurinn fyrir Norðurland eystra og Austurland. Innan-svæðisumferð á Norðurlandi vestra er stór hluti umferðar þar, sérstaklega að degi til og samskipti við Vesturland eru einnig mikil. Norðurland eystra er mikilvægasti áfangastaðurinn fyrir ökumenn frá höfuðborgarsvæðinu, Vestfirðum, Suðurlandi og Reykjanesi.

Sjá má að um 52% vegfarenda áttu brottfarar og áfangastað austan og vestan Norðurlands vestra og eru það ferðir þessa hóps sem búast má við að verði helst fyrir breytingum vegna Svínavatnsleiðar.

Rúmlega þriðjungur ferða er vegna vinnutengdra erinda og frítímatengd erindi eru rúmlega helmingur allra erinda. Í könnuninni kom fram að fólk sem býr í sveitunum fer í meira mæli til Blönduóss en rannsakendurnir höfðu fyrirfram talið. Fram kom að hlutfall kvenna meðal ökumanna búsettra á Norðurlandi vestra var mjög hátt. Aksturserindi eru ólík eftir því hvar fólk býr. Þannig eru íbúar frá Norðurlandi vestra mest allra í vinnuerindum eða töluvert meira en meðaltalið. Útlendingar, Austfirðingar og Sunnlendingar eru síst í atvinnuerindum. Íbúar Norðurlands eystra fylgja meðaltali ökumanna á veginum í flestum aksturserindum. Meðal ökumanna úr höfuðborginni er heimsókn til ættingja og vina algengasta tegund erindis, þ.e. frítímatengdar ferðir.

Þegar skoðuð var tíðni ferða kom í ljós að meira en 46% vegfarenda fór mánaðarlega eða oftar um þjóðveginn. Um 65% þeirra sem aka vikulega eða oftar um þjóðveginn voru frá Norðurlandi vestra. Fram kom í skýrslunni að innansveitarumferðin datt niður á nóttunni. Nokkuð hátt hlutfall vegfarenda sem búa á Norðurlandi eystra, eða tæplega 22% fóru vikulega eða oftar um veginn. Ökumenn frá höfuðborginni voru um 11% þeirra sem voru í vikulegum ferðum eða oftar.

Í október 2007 gerði Vegagerðin umferðarkönnun á Öxnadalshéiði (Vegagerðin, 2007, óbirt gögn). Hér að neðan eru nokkrar lykiltölur sem fram komu í könnuninni en þegar þessi skýrsla er tekin saman hefur ekki verið lokið við úrvinnslu úr könnuninni:

- Svarhlutfall 99,8%.
- Umferð var mest til og frá Akureyri eða um 70%.
- Ökumenn bjuggu hlutfallslega flestir á Norðurlandi eða rúmlega 44%.
- Stærsta einstaka aksturserindið var einkaerindi eða um 38%.
- Hlutfall þungra bíla í könnuninni var að jafnaði 8,0%.
- Mesta umferð þungra bíla var að jafnaði milli 19:00 og 20:00 eða um 13 bílar/klst.
- Fjöldi farþega (fyrir utan bílstjóra) í hverju ökutæki var 1,6 (farþegar/bíl).
- Flestir aka sjaldnar en einu sinni í mánuði um könnunarstaðinn eða 67%.

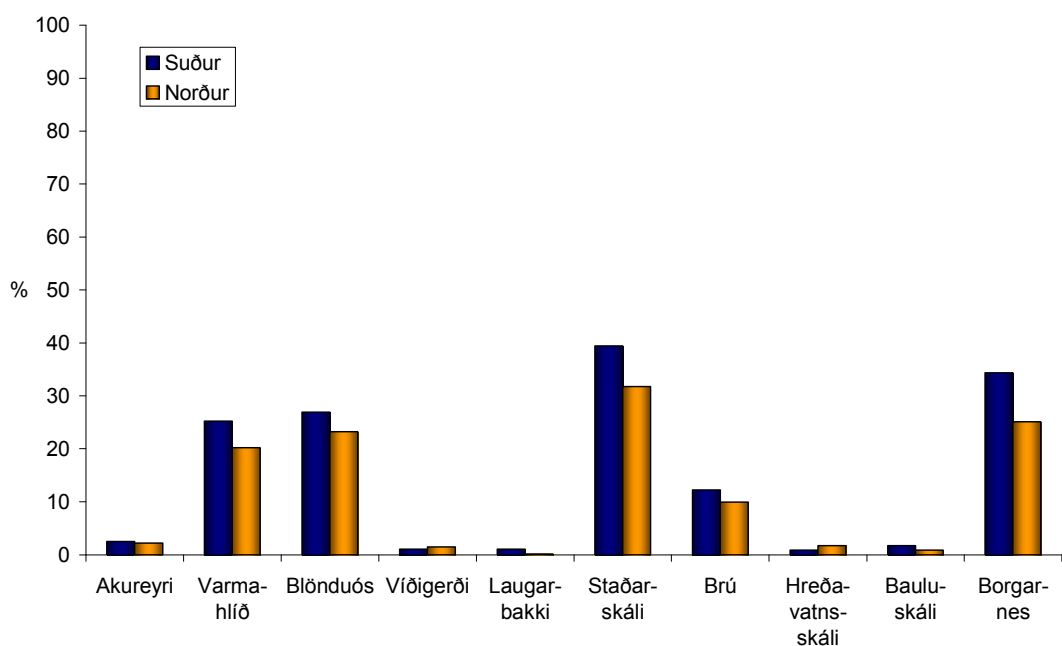
- Hlutfall erlendra ökumanna var að meðaltali 11,8%.
- Kynjahlutfall ökumanna var um $\frac{3}{4}$ karlar á móti $\frac{1}{4}$ konur.

Fjöldi þeirra sem var á leiðinni til Reykjavíkur var 862 á könnunartímanum og er það þá nálægt þeirri tölu sem á leið um Blönduós.

Engin umferðarkönnun hefur verið gerð við Blönduós og er það miður. Óvissa um þann fjölda bíla sem veldur gegnumstreymisumferð á Blönduósi verður því meiri en ella. Áætla verður umferðina um bæinn út frá föstum teljurum sitt hvorum megin bæjarins og hafa hliðsjón af könnun lögreglunnar á Blönduósi (2004) og verður það óhjákvæmilega innan talsverðra óvissumarka.

5.3.2 Viðkoma á áningarstöðum milli mið-Norðurlands og Reykjavíkur

Í könnunum RHA frá 2004 og 2005 sem kynntar voru í kafla 5.2.2 var spurt um áningastaði á þjóðvegnum milli mið-Norðurlands og Reykjavíkur.

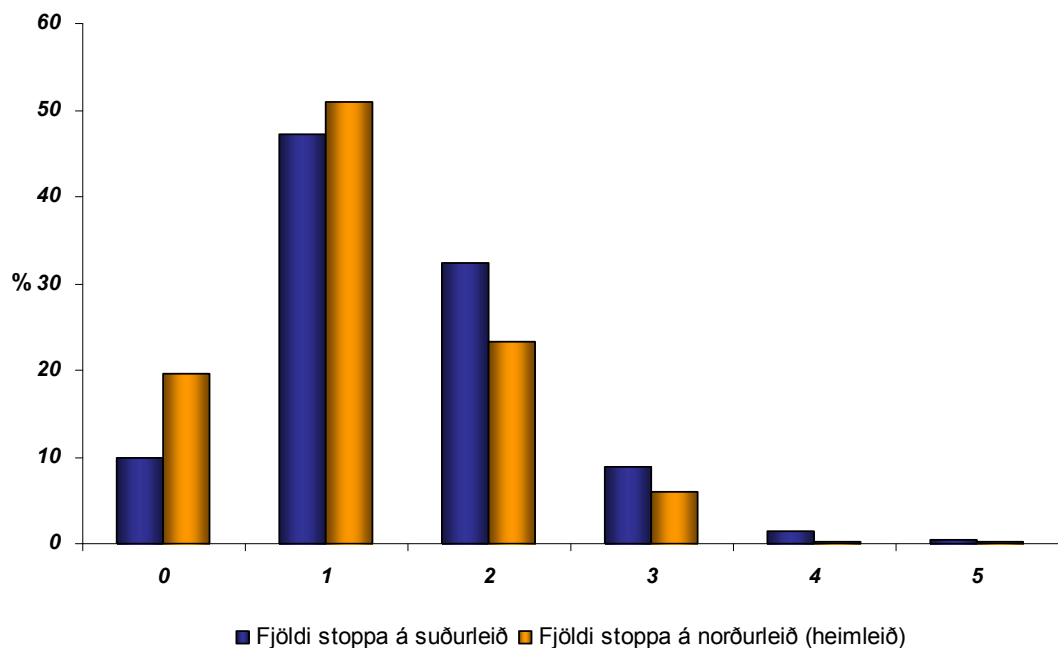


Mynd 16. Spurt 2004 og 2005: Áningarstaðir í síðustu bílferð svarenda til Reykjavíkur.

Samkvæmt þessum könnunum eru fjórir áningarstaðir langmikilvægastir á þessari leið, en það eru skálarnir í Hrútafirði, þ.e. Staðarskáli og Brú auk Borgarnes, Blönduóss og Varmahlíðar. Þetta kemur glöggft fram á myndinni hér að ofan. Að meðaltali voru svarendur af þessu svæði (Eyjafjörður og Suður-Þingeyjarsýsla) að fara 4,5 ferðir á ári akandi til Reykjavíkur en nokkur munur var á milli einstakra

sveitarfélaga að þessu leyti og var tíðnin almennt nokkuð hærri í Eyjafirði en í Suður-Þingeyjarsýslu.

Á Blönduósi kváðust 27% svarenda hafa áð á suðurleiðinni í síðustu ferð sinni en 23% á norðurleið (heimleið)¹². Telja má skálana í Hrútafirði sem einn og sama valkostinn enda eru skálarnir stutt hvor frá öðrum, í sömu eigu. Senn mun N1 reisa einn skála vegna færslu hringvegarins í Hrútafirði sem leysir báða af hólmi auk þess sem Skeljungur er að undirbúa byggingu á skála á sömu slóðum. Hrútafjörður er því langmikilvægasti áningarstaðurinn á þessari leið, þ.e. þegar báðir skálarnir eru taldir saman. Enda kom fram í greiningu gagnanna að aðeins voru tvö tilvik þar sem áð hafði verið í báðum skálunum í Hrútafirði á suðurleið en ekkert tilvik fannst um slíkt á norðurleiðinni.



Mynd 17. Spurt 2004 og 2005: Hlutfallslegur fjöldi þeirra sem æja 0-5 sinnum á leiðinni milli Norðurlands eystra og Reykjavíkur (í síðustu bílferð)

Til einföldunar má segja að Hrútafjörður og Blönduós keppi um viðskipti um miðbik leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur meðan Borgarnes og Varmahlíð eru fyrsta og síðasta stopp á þessari leið.

¹² Til samanburðar töldust tæp 36% bíla sem fóru um Blönduós hafa komið inn á planið á verslunartíma við N1 dagana 4. og 5. nóvember 2007. Mikilvægt er að hafa í huga að talan 23% vísar til hlutfalls fólks sem er á ferðinni almennt hvort sem verslanir eru opnar eða ekki.

Þegar skoðað er hversu oft svarendur æja á leiðinni til og frá Reykjavík kemur í ljós að langflestir æja einu sinni; 47% á suðurleið og 51% á norðurleiðinni.

Afar fáir æja oftast en þrisvar. Athyglisvert er að minna er áð á heimleiðinni en tæp 20% sögðust ekki hafa stoppað neitt á heimleiðinni í síðustu ferð þeirra. Með betri vegum og bílum fækkar enda stöðugt áningum vegfarenda eins og dæmin af aflögðum áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur sanna. „Ummæli í rýnihópi báru vott um þetta:

Maður reynir að ná þessu niður í að stoppa bara einu sinni og stoppa þá fyrir miðja leið sem er yfirleitt annað hvort Blönduós eða Staðarskáli. Kannski neyðist maður til þess að stoppa í Borgarnesi“.

Það sem gerist við að ferðir milli staða taka skemmri tíma er að landfræðilegt rými skreppur í raun saman. Áningarstaðir sem hafa tilhneigingu til að vera álíka langt hver frá öðrum mælt í tíma geta því verið sífellt lengra hver frá öðrum í rými og þar af leiðandi fækkar þeim með auknum ferðahraða. Þetta er algild þróun þar sem framfarir verða í samgöngum, sjá t.d. May, J. og Thrift, N. (2001).

Í ljósi þess að áningum fækkar verður það líklega algengara að fólk sætti sig illa við tafir, svo sem þær sem fylgja því að aka gegnum þéttbýli. Viðhorf sem þetta kom fram í rýnihópi meðal þeirra sem aka oft milli Akureyrar og Reykjavíkur:

„Þetta er náttúrulega bara rosalega stór hraðahindrun þegar maður er á leiðinni suður. Maður þarf að fara niður í 50 til þess að keyra í gegnum bæinn. Meðalbraðinn dettur niður“.

Þar sem áningum fólks er almennt að fækka má draga þá ályktun að mikilvægt sé fyrir áningarstaði að vera meðal fyrstu valkosta þeirra sem aka þessa leið. Þegar skoðað er hvaða áningastaðir verða fyrir valinu hjá þeim sem stoppa í eitt til þrjú skipti á leiðinni kemur eftirfarandi í ljós (Tafla 5).

Tafla 5. Hlutfall þeirra sem stoppa einu sinni til þrisvar á helstu áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur (%)

	Eitt stopp		Tvö stopp		Þrjú stopp	
	Norður	Suður	Norður	Suður	Norður	Suður
Borgarnes	16	17	50	54	83	81
Hrútafjörður	44	52	57	55	94	84
Blönduós	26	21	36	41	20	30
Varmahlíð	9	7	45	41	83	78

Taflan sýnir að Hrútafjörður er mikilvægasti áningarstaðurinn meðal þeirra sem æja einu sinni til þrisvar. Blönduós er næst mikilvægasti áningarstaðurinn meðal þeirra sem æja einu sinni en er yfirleitt síðasti valkostur þeirra sem æja oftar. Segja má að Blönduós keppi einkum við Hrútafjörð um þá vegfarendur sem æja á miðri leið. Ef áð er oftar en einu sinni virðast staðirnir sem eru fyrsta og síðasta stopp milli Akureyrar og Reykjavíkur (Borgarnes og Varmahlíð) einkum verða fyrir valinu auk staðarins í miðjunni, þ.e. Hrútafjarðar. Eftirfarandi ummæli í rýnihópi einstaklinga sem oft aka milli Akureyrar og Reykjavíkur má skoða í þessu samhengi og einnig í ljósi þess að áningar á heimleið (norður) eru færri:

Mér finnst líka oft þegar maður er að fara að keyra og er svangur og vill fá sér að borða þá finnst mér oft voða gott að vera komin af stað. Keyra bara í Borgarnes og borða þar, þá er ég einhvern veginn komin af stað heim. Ekki eyða tímanum í Reykjavík, það tekur allt svo langan tíma þar.

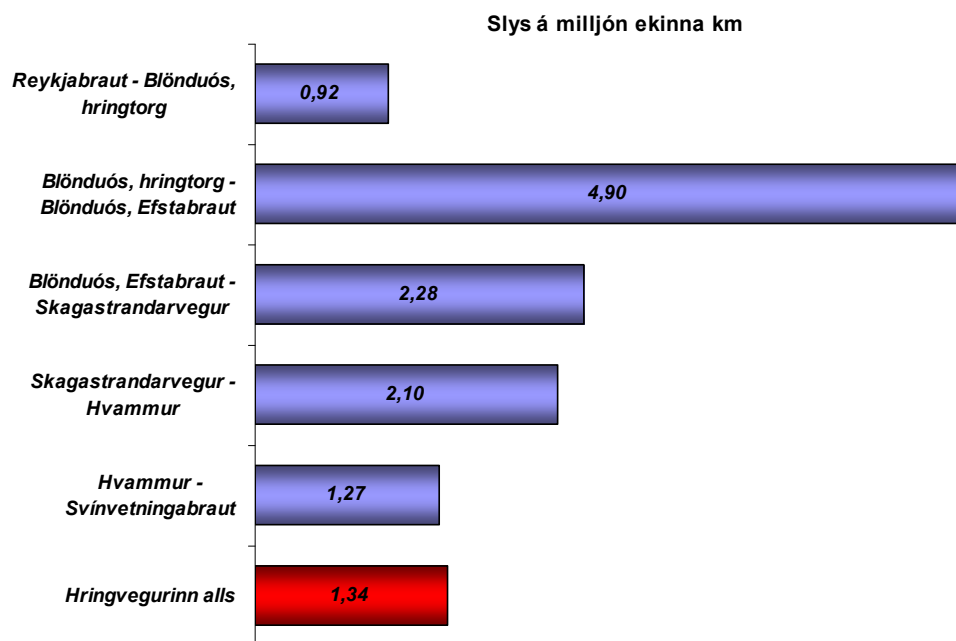
Nýr vegur verður lagður um Hrútafjarðarbotn og á því verki að vera lokið 1. nóvember 2008 (Vegagerðin, 2007a). Þá leggjast af tveir skálar N1; Brú og Staðarskáli (N1, 2008). Samkvæmt munnlegum upplýsingum frá Skeljungi er það fyrirtæki einnig búið að tryggja sér lóð í Hrútafirði á svipuðum slóðum og áformuð, ný þjónustustöð N1. Er undirbúnings- og skipulagsferli í gangi fyrir uppbyggingu þessarar stöðvar Skeljungs. Ef Skeljungur lætur verða af því að byggja skála í Hrútafirði má vænta þess að sú ákvörðun styrki Hrútafjörð í sessi sem helsta áningarstað milli Akureyrar og Reykjavíkur og þá jafnframt að Hrútafjörður veiti Blönduósi harðari samkeppni um hylli þeirra sem stoppa einu sinni á þessari leið.

Áningar stærstu flutningafyrirtækjanna eru í Víðigerði sem er nokkurn veginn á miðri leið. Fyrirkomulag Landflutninga-Samskipa er þannig að bílum er ekið þangað frá Reykjavík og Akureyri, skipt um bílstjóra sem ekur síðan sömu leið til baka. Flytjandi skiptir í Víðigerði um vagna aftan í „trailer-bílum“ en hefðbundnir flutningabílar Flytjanda aka alla leið milli Akureyrar og Reykjavíkur en þeir æja hinsvegar í Hrútafirði. Hvorugt fyrirtækið er með viðkomu á Blönduósi, það hentar þeim ekki.

5.3.3 Umferðaröryggi

Slysátíðni á hringveginum í grennd Blönduóss var skoðuð skv. gögnum af heimasíðu Vegagerðarinnar. Samkvæmt meðaltali árána 2000-2004 var slysátíðni á hringveginum í heild 1,34 slys á milljón ekinna kílómetra. Nokkur munur er á einstökum vegarköflum eins og gerist og gengur. Kaflinn þar sem hringvegurinn liggur gegnum Blönduós sker sig mjög úr. Þar er slysátíðnin 3,7-falt meðaltal hringvegarins í heild. Einnig er nokkru hærrí slysátíðni á hringveginum austan Blönduóss. Vestan Blönduóss og sunnarlega í Langadal er slysátíðni svipuð meðaltalinu. Þetta segir þó ekki til um alvarleika slysa.

Tölur um slysátíðni skyldi túlka með ákveðinni varúð. Eitt dauðaslys átti sér stað á þessum slóðum á tímabilinu 2000-2004. Það var árið 2004 á kaflanum Reykjabraut-Blönduós, hringtorg (kaflí 1 k9). Þetta er þó sá kaflí sem telst með lægstu slysátíðni á myndinni hér að neðan. Slys með alvarlegum meiðslum voru 7 á tímabilinu 2000-2004. Þar sem slysátíðnin var hæst, þ.e. innan marka Blönduóss varð hinsvegar ekkert alvarlegt slys á tímabilinu 2000-2004.



Heimild: www.vegagerdin.is

Mynd 18. Slysátíðni á hringveginum í grennd Blönduóss í samanburði við hringveginn í heild, meðaltal árána 2000-2004.

Línuhönnun vann rannsókn fyrir Vegagerðina árið 2004. Þar voru þrjú vegarkaflar teknir til skoðunar og kannað hvort þeir stæðust 90 km hámarks hraða

miðað þá staðla sem norska vegagerðin notaði þá til að ákvarða hámarkshraða á vegum með eina akrein í hvora átt. Niðurstaða þessarar rannsóknar er m.a. sú að vegurinn milli Blönduóss og Varmahlíðar uppfyllir ekki þá staðla um 90 km hámarkshraða sem Norðmenn notast við. Hámarkshraði vegarins yrði í Noregi færður niður í 80 km á klst. vegna svokallaðra planferla vegarins, þ.e.a.s. krappar beygjur og hæðir (Einar M. Magnússon o.fl, 2004). Þessi kafli hringvegarins mun þó ekki vera nein sérstök undantekning hvað þetta varðar og er aðeins greint frá þessari rannsókn hér til að benda á að núverandi vegir eru margir hverjir börn síns tíma og uppfylla varla þær kröfur sem gerðar eru til samgöngumannvirkja í dag.

Í rýnihópi sjö atvinnubílstjóra sem haldinn var á Akureyri í tengslum við þessa rannsókn 25. október 2007 kom m.a. fram að bílstjórar telja að núverandi vegir séu víða of mjóir og hæðar- og planlegu þeirra sé ábótavant miðað við ökutæki og umferð um þessar mundir.

„Núna undanfarin tvö, þrjú ár hefur verið bundleiddinlegur bara Langidalurinn eins og hann leggur sig. Loksins lögnuðu þeir vegaaxlirnar. Maður var kannski að mata öðrum og þá var maður kominn bara 10 sentímetra út á brúnn. Sem var bara brotið upp úr og ekkert gert í því“.

Fram kemur hjá bílstjórunum að mikill munur sé á þessum vegum og þeim vegum sem verið er að byggja nýja um þessar mundir t.d. um 15 km kafla um Norðurárdal í Skagafirði sem er með 8,2 m breiðu slitlagi (Vegagerðin, 2006).

„Ef við hefðum bara svona veg á milli Akureyrar og Reykjavíkur... Áður, þegar maður var að hanga í vegkantinum og vera skítbræddur um að slá saman speglunum, ef maður mundi gera þetta á þessum nýja vegi þá gæti leikandi farið flutningabíll á milli bílanna. Eins og þessi nýi vegur er. Þetta er svakaleg breyting“.

Í þessum umræðum kom fram að þar sem hringvegurinn liggur gegnum þéttbýli sé aukin áhætta, sem stafir m.a. af umferð þungra flutningabíla. Þannig hátti til á Blönduósi sem liggur í kvos í landslaginu, að þungir bílar (allt að 49 tonn) þurfa gjarnan, þegar snjór er á vegi, að hafa nokkuð fyrir því að ná upp nægilegri ferð til þess að hafa sig upp brekkurnar austan og vestan bæjarins.

„Hafi maður ekkert erindi þarna á Blönduós þá er þetta töluverður munur að þurfa að hægja sig þarna niður í 60 og nánast að stoppa öðru hvorum megin við brúna því að sumir þora ekki

[að mata þar stórum bíl]. Svo er bringtorgið, og svo að keyra sig upp aftur og það fara bara x margar mínútur í þetta sem að munar um... Og maður er oft bara ekkert að hafa sig upp... Það er verra norður, upp frá skálanum “.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni í Borgarnesi eru aðstæður við þjóðveginn gegnum og við Blönduós um margt slæmar, og gildir það bæði um aðstæður til aksturs stórra bíla og almennt umferðaröryggi. Eitt þessara atriða er hringtorgið sem er of þröngt fyrir stóra flutningabíla. Svipað gildir um brúna á Blöndu sem byggð var árið 1963. Gönguleið á brúnni vestanverðri var breikkuð árið 1991 á kostnað akbrautarinnar og sett handrið á milli. Er akbrautin nú talin orðin of þröng eða aðeins 6 m samkvæmt brúaskrá Vegagerðarinnar¹³. Samkvæmt sömu skrá er brúin sögð bera 27 tonna vagnþunga en samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni¹⁴ þolir brúin samt tvær 49 tonna vagnlestir. Vegagerðin áformar að ná fram breikkun akbrautarinnar aftur með því brjóta niður 1 m brik á austurkanti brúarinnar og steypa mjóan kant þar. Fram kom í rýnihópi atvinnubílstjóra að þeir telji brúna of þrönga:

„Brúin var líka meðhöndluð fyrir nokkrum árum síðan og sett gangbraut á hana sem þrengdi hana svo mikið að maður er svona alveg í vafa um það hvort maður geti mætt þarna bíl.“

Vegna nálægðar við gangandi vegfarendur er auk þess talað um að líklega sé til ama drullugur ýringur af flutningabílunum. Loks eru innákeyrslur á þjóðveginn of margar að mati Vegagerðarinnar. Sérstaklega eru aðstæður að þessu leyti slæmar í grennd við þjónustumiðstöð N1 og að Efstubraut. Innákeyrslum þarna hefur fjölgað á undanförunum árum án þess að alltaf hafi verið haft samráð við Vegagerðina.

Í rannsókn sem Lögreglan á Blönduósi (2003) vann kemur fram greining á ástæðum umferðaróhappa á hringveginum frá Hvalfjarðargöngum að Ólafsfjarðarvegi í Eyjafirði (á Moldhaugnahálsi). Þar kemur m.a. fram að 25,8% allra umferðaróhappa verða á stöðum þar sem vegurinn er brotinn upp hvað eðli hans varðar, s.s. með brú, þéttbýli eða gatnanótum. Mikið misræmi kemur þarna fram milli þeirrar vegalengdar þar sem vegurinn hefur þessi einkenni og fjölda óhappa. Mörg þessara óhappa verða í þéttbýli en hringvegurinn liggur gegnum

¹³ Sjá: [http://vgwww.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegakerfid-bruaskra/\\$file/bruaskra.pdf](http://vgwww.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Vegakerfid-bruaskra/$file/bruaskra.pdf)

¹⁴ Tölvupóstur 21. janúar 2008 frá Rögnvaldi Gunnarssyni.

tvö þéttbýli á þessari leið, Borgarnes og Blönduós. Í umræddri skýrslu lögreglunnar er dregin sú ályktun „að það sem brýtur tilbreytingalíttinn þjóðveginn upp skapi jafnframt ákveðna hættu“ (Lögreglan á Blönduósi, 2003: 11).

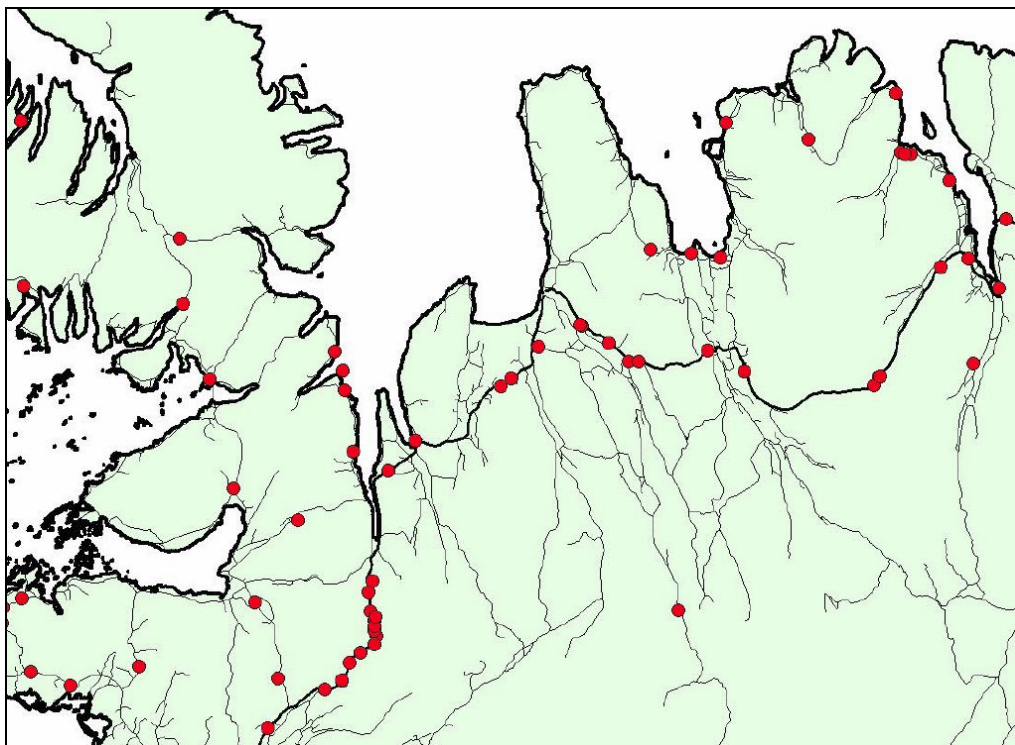
Tafla 6. Könnun lögreglunnar á Blönduósi 2003: „Hversu mikil eða lítil áhrif telur þú að bættir vegir muni hafa á fækkun umferðaróhappa?“

	Fjöldi	Hlutfall
Mjög lítil áhrif	10	4,2
Frekar lítil áhrif	10	4,2
Hvorki mikil né lítil áhrif	27	11,3
Frekar mikil áhrif	60	25,0
Mjög mikil áhrif	133	55,4
Alls	240	100,0

Heimild: Lögreglan á Blönduósi (2003)

Hér að ofan eru svör við spurningu um áhrif bættra vega á fækkun umferðaróhappa. Rúmlega 80% telja að bættir vegir hafi frekar mikil eða mjög mikil áhrif til fækkunar óhappa. Höfundar telja þetta með athyglisverðustu niðurstöðum rannsóknarinnar í heild sinni. Þeir ökumenn voru 36,2% sem töldu veginn, vegstæðið eða hönnun vegar hafa haft mjög eða frekar mikil áhrif á að óhapp átti sér stað. Þetta kemur það vel heim og saman við áherslu ökumanna á að bættir vegir fækki umferðaróhöppum¹⁵. Samandregið kemur þó fram í rannsókninni að langstærstan hluta óhappa má rekja til mannglegra þátta.

¹⁵ Í þessari rannsókn var m.a. settur saman spurningalisti og hann sendur til úrtaks ökumanna sem lent höfðu í umferðaróhöppum skv. skráám lögreglunnar.



Heimild: Þórólfur Nielsen o.fl., (2004)

Mynd 19. Umferðaróhöpp á árunum 2000 - 2003 sem tengja má vindi.

Myndin hér að ofan er fengin úr skýrslu Línuhönnunar (Þórólfur Nielsen o.fl., 2004) þar sem fjallað er um tengsl vinds og umferðaróhappa og sýnir óhöpp á árunum 2000 - 2003 sem tengja má vindi. Kort af landinu öllu sýnir alls 221 óhapp þar sem bifreið hefur fokið skv. gagnagrunni Umferðarstofu auk dreifbýlisóhappa sem áttu sér stað í stormi. Samkvæmt myndinni eru nokkur dæmi um óhöpp í Langadal og einnig vestan Blönduóss. Ekki er að sjá á þessu korti að óhöpp af þessum toga séu neitt tíðari á þeim slóðum sem umferð myndi færast af miðað við hugmyndir Leiðar ehf., þ.e. í næsta nágrenni Blönduóss. Þó kom fram í rýnihópi atvinnubílstjóra sem aka mikið um þetta svæði að veður geti orðið sérstaklega slæmt í NA-átt í norðanverðum Langadal (nær Blönduósi)¹⁶ og vestan Blönduóss¹⁷. Við slíkar aðstæður velja þeir að sneiða hjá veðrinu og aka meðfram Svínavatni (vegur 731 eða 726) og um Reykjabraut (724) framhjá Húnavöllum¹⁸. Þá kom einnig fram hjá þeim og skólubílstjóra við Húnavallaskóla

¹⁶ Að sögn viðmælanda er þetta einkum á svæðinu milli Breiðavaðs og Fremstagils.

¹⁷ Að sögn viðmælanda er þetta einkum á svæðinu milli Hjaltabakka og Laxár á Ásum.

¹⁸ Þetta kom einnig fram hjá viðmælanda hjá rútufyrirtækinu Trex.

að í grennd við Húnavelli geta hinsvegar verið slæm veðurskilyrði í SV-átt. Að auki var bent á að æskilegt væri að veglína lægi ekki of sunnarlega, þ.e. ekki of nálægt fjallinu Öxl þar sem vegurinn myndi tengjast núverandi þjóðvegi að vestanverðu vegna hættu á slæmum veðuraðstæðum í SV-átt á þeim slóðum.

Skilti sem sýna hraða ökutækja (hraðavísar) eru staðsett við bæjarmörk Blönduóss að austan og vestan og eru þau liður í að halda niðri hraða ökutækja sem leið eiga um bæinn. Eru þau reyndar oft í ólagi.

Ekki er unnt að skilja svo við umfjöllun um umferðaröryggi á svæðinu í grennd Blönduóss án þess að minnst á þá landsþekktu áherslu sem sýslumannsembættið þar leggur á að halda umferðarhraða í skefjum. Ekki er ósennilegt að það skili sér í lægri slysatíðni á svæðinu en ella.

5.3.4 Sveitarfélög og skipulag byggðar

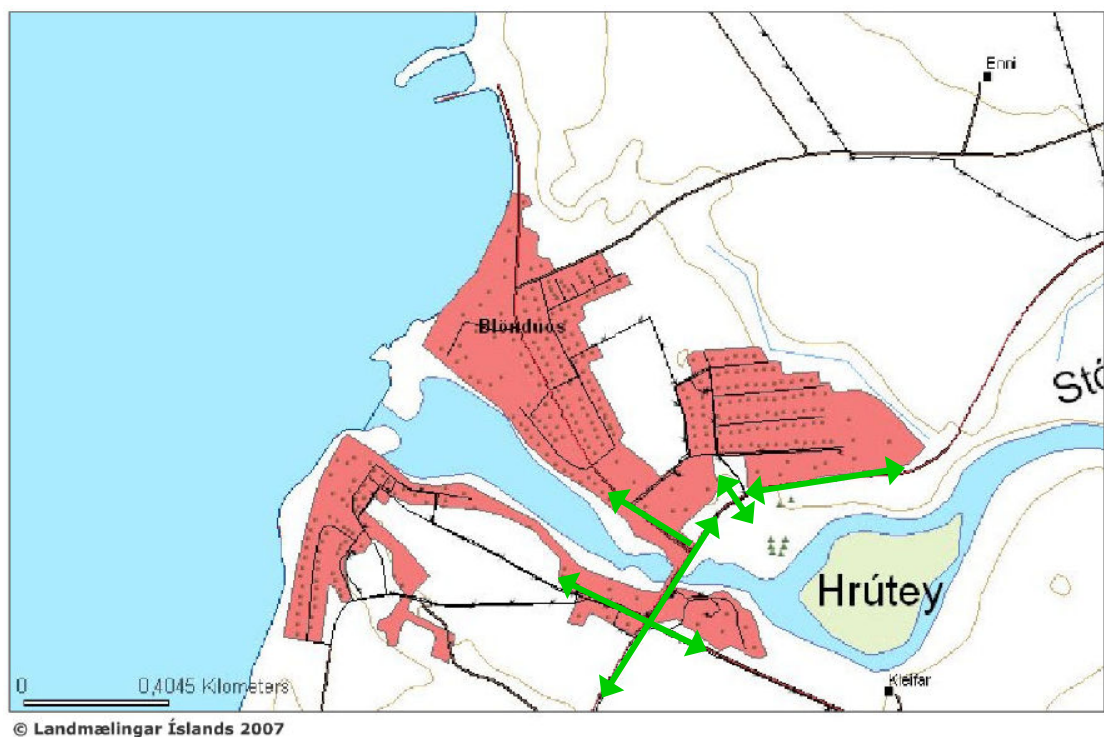
Sú hugmynd að vegtengingu sem hér er til skoðunar lægi að hluta til um Blönduósbæ (leið 1) en allar leiðirnar lægju um land Húnavatnshrepps. Það er þó rétt að halda því til haga að framkvæmanlegt ætti að vera að láta leið 1 liggja alfarið innan marka Húnavatnshrepps með því að brúa Blöndu sunnan sveitarfélagamarkanna í Langadal, t.d. á móts við Strjúgsskarð.

Aðalskipulag er í gildi fyrir hluta Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps¹⁹. Ekki er gert ráð fyrir breytingu á legu þjóðvegarins í skipulagi sveitarfélaganna og hefur verið andstaða meðal sveitarstjórnanna við að breyta því. Sama gildir um svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu sem staðfest var um áramótin 2005/2006 að þar er ekki gert ráð fyrir þessum vegi. Reyndar sendi Vegagerðin í Borgarnesi²⁰ inn athugasemdir við auglýsta tillögu að svæðisskipulagi innan athugasemdafrests með bréfi dags. 4. febrúar þar sem lögð var til breytt veglega á þjóðvegi 1 frá Giljá yfir í Langadal við Fagranes (leið 1). Fram kemur m.a. í bréfi Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra 20. desember 2005, þar sem mælt er með staðfestingu svæðisskipulagsins, að erindinu hafi verið hafnað m.a. á grundvelli samráðs skipulagshöfundar við annan starfsmann Vegagerðarinnar, þ.e. á Sauðárkróki.

¹⁹ Fara á í endurskoðun aðalskipulags Húnavatnshrepps á árinu 2008.

²⁰ Í Borgarnesi eru höfuðstöðvar þessa umdæmis Vegagerðarinnar.

Skipulag þéttbýlisins í Blönduósbæ er athyglisvert og markast mjög af legu þjóðveggarins gegnum bæinn og ánni Blöndu. Blanda skiptir bænum í tvo hluta og er eingöngu hægt að komast milli bæjarhlutanna um brúna á þjóðvegi 1. Þannig er t.d. umferð skólabarna um brúna en skólinn er staðsettur norðan árinna skammt frá þjóðveginum. Samkvæmt upplýsingum frá skólastjóra er flestum börnum úr suðurhluta bæjarins þó ekið í skóla en þau eru hlutfallslega fá. Vegalengd frá þessum bæjarhluta til skólans er mikil eða rúm 2 km og um stórt óbyggt svæði að ræða á leiðinni. Lítil umræða mun vera meðal foreldra um umferðaröryggismál sem varðar þjóðveginn en áður en gönguleiðin á brúnni var endurnýjuð var sú umræða allhávær.



Mynd 20. Blönduós, þéttbýlið og umferðarstraumar á og við þjóðveginn

Að auki skiptir þjóðvegurinn bænum og er hann því í raun fjórskiptur að þessu leyti, a.m.k. ef litið er svo á að tjaldsvæði og útivistarsvæði séu hluti af hinu eiginlega þéttbýli (Mynd 20). Ekki liggja fyrir tölur hjá Blönduósbæ um skiptingu íbúafjölda eftir hverfum. Megin byggðin er þó norðvestan þjóðveggarins en hinum megin eru aðeins sjúkrahús, apótek, íbúðir eldri borgara og tjaldsvæðið. Gönguleið er til staðar undir brúna á Blöndu að sunnanverðu. Væntanlega er fremur lítil umferð yfir þjóðveginn hjá hinum venjulega bæjarbúa, en hann þarf þó oft að fara um þjóðveginn til að komast milli bæjarhluta. Bæjarráð Blönduóss

samþykkti 13. ágúst 2007 breytt deiliskipulag að tjald- og útivistarsvæðinu í Brautarhvammi en það er staðsett gegnt söluskála N1 við Þjóðveg 1. Tillagan gerir ráð fyrir fjölgun gistihúsa, að bæta við þjónustuhúsi og stækka tjaldsvæðið með sérstöku svæði fyrir húsbíla, hjólhýsi o.þ.h. Gert er ráð fyrir að gangandi vegfarendur fari um gangbraut yfir þjóðveginn milli tjaldstæðisins og megin byggðarinnar (www.blonduos.is). Hlutfall þeirrar umferðar sem fer í gegnum bæinn, ef miðað er við umferðarmagn vestan bæjarins er um það bil 40% á ársgrundvelli, 70% á sumrin en 30% á veturna. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni eru erfiðar aðstæður í grennd tjaldsvæðisins til að gera undirgöng fyrir gangandi vegfarendur.

Skipting bæjarins í einstaka hluta, annars vegar af ánni og hins vegar af þjóðveginum veldur því að svokölluð samfélagsþéttni verður minni en ella²¹ sbr. Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson (2004, bls. 89). Rétt er að benda á að þessi skipting byggðarinnar á Blönduósi í einstaka hluta vegna legu þjóðvegarins á sér ákveðnar hliðstæður, s.s. á Selfossi, Egilsstöðum, Borgarnesi og Akureyri.

Til er skýrsla sem fjallar um áhrif þess að færa þjóðveginn út fyrir Borgarnes og samiburð á valkostum um legu vegar framhá eða í gegnum bæinn. Þar segir m.a. um legu vegarins eins og hún er nú:

„Eins og staðan er í dag eru aðstæður óviðunandi. Hraði er mikill, umferð töluverð, einnig þungaumferð og vegurinn klýfur byggðina í sundur. Af þessu eru óþægindi fyrir íbúana vegna hljóð- og loftmengunar og óöryggi vegna slysaheittu.“

Borgarnesnefndin (2000).

Þrátt fyrir að aðstæður séu nokkuð frábrugðnar í Borgarnesi og á Blönduósi má búast við að ofangreint eigi einnig að nokkru við um á Blönduósi. Þá hefur umferð aukist og breyst á þeim tíma sem liðinn er frá því að þetta var ritað. Nefna má umferðaraukningu um 50% um hringveginn um Borgarnes (vegkaflí 1g6) og 20% um Blönduós (vegkaflí 1m0) á tímabilinu 2000-2006. Þá var strandsiglingum endanlega hætt í árslok 2004 er Eimskip lagði niður sínar strandsiglingar (Morgunblaðið, 2004, 30. júlí) og hefur sú þróun leitt af sér aukna þungaflutninga.

²¹ Hugtakið samfélagsþéttni á við um aðstæður þar sem umferðaræð, sem erfitt er að fara yfir, getur valdið aðskilnaði milli einstakra búsvæða manna (e. community severance er andheiti). Þetta gæti t.d.

6 HELSTU BREYTINGAR

Í þessum kafla er fjallað um líklegar breytingar á helstu þáttum atvinnulífs og samfélags á Blönduósi, sem lýst var í 5.kafla, ef lagður yrði nýr vegur við Svínavatn. Hér verður byggt á fyrirbyggjandi gögnum, samskiptalíkani, símakönnun RHA 2004 og 2005, könnun á vettvangi meðal viðskiptavina N1 á Blönduósi, rýnihópaviðtölum við vegfarendur, sérfróða aðila og sveitarstjórnarmenn. Nokkuð er til af erlendum rannsóknum á efnahagslegum áhrifum þess að færa þjóðvegi framhjá þéttbýli og verður greint frá dæmum þar um.

6.1 Samskipti milli svæða og umferðaröryggi

Með betri samgöngum aukast samskipti milli fólks. Nýr vegur meðfram Svínavatni, Svínavatnsleið, yrði viðbót við núverandi vegakerfi. Engir vegir eru aflagðir á mótum þannig að vegsamgöngur eiga ekki að versna fyrir nokkurt svæði. Ekki er líklegt að þjónustustig á núverandi Þjóðvegi 1 sitt hvorum megin við Blönduós lækki með tilkomu nýs vegar. Vegsamgöngur fyrir alla hópa og svæði ættu því að batna eða vera óbreyttar í versta falli. Með bættum samgöngum má almennt gera ráð fyrir því að samskipti milli svæða aukist.

Hinn nýi vegur ætti einnig að auka umferðaröryggi. Kemur það til af tvennu. Annars vegar vegna þess að alla jafna er sterkt samband milli fjölda ekinna kílómetra og fjölda slysa þannig að ef eknum kílómetrum fækkar (t.d. vegna vegstyttingar) ætti slysum einnig að fækka. Á mótum kemur að umferð eykst með vegstyttingum en mörg álitafni eru um hvernig eigi að horfa á óhöppin af þeim sökum. Hins vegar vegna þess að nýr vegur verður betri en sá gamli, breiðari, með víðari beygjum og þess háttar auk þess sem hann fer ekki í gegnum þéttbýli. Má benda á rannsókn Lögreglunnar á Blönduósi (2003) í þessu samhengi, svo og rannsókn Línuhönnunar fyrir Vegagerðina Einar M. Magnússon o.fl. (2004).

6.1.1 Breytingar á samskiptum

Í mannvistarlandafræði er notast við svokallað samskiptalíkan til að meta samskipti milli svæða. Samskiptalíkanið (einnig kallað þyngdarlögmálslíkan) byggir á því að samskipti á milli tveggja staða séu í réttu hlutfalli við margfeldið á

átt við um þjóðveg sem liggur gegnum bæi og skilur að einstaka hluta byggðarinnar og veldur ýmsum óþægindum og hættu fyrir íbúana.

íbúatölu staðanna og í öfugu hlutfalli við fjarlægðina á milli þeirra í vissu veldi. Einnig má setja veldi á íbúafjöldann í vissum tilvikum (sjá t.d Haynes og Fotheringham, 1984) Út kemur þá nokkurs konar samskiptatala.

$$\text{Samskiptatala} = \frac{\text{Mannfjöldi á svæði A} \cdot \text{Mannfjöldi á svæði B}}{(\text{vegalengd á milli svæða A og B})^{\text{veldisvísir}}}$$

Með vegstyttingu milli svæða hækkar samskiptatalan. Hversu mikið hún hækkar hlutfallslega á þá að segja til um hversu mikið samskipti milli svæðanna aukast. Jafnframt má gera ráð fyrir að umferð milli svæðanna í bílum talið vaxi um þetta sama hlutfall.

Stóra spurningin er hins vegar hvaða veldisvísi á að nota. Í eldri rannsóknnum notaði RHA veldisvísinn 1. Fljótlega varð þó augljóst að hann væri hærri og var þá tekið að notast við töluna 1,4 í nokkrum rannsóknnum. Vorið 2007 gerði RHA hins vegar hnitmiðað mat á því hver veldisvísirinn var í kringum Hvalfjörð um þær mundir sem Hvalfjarðargöngin voru opnuð. Það hefði að vísu fengist áreiðanlegri niðurstaða ef Hvalfjarðargöng hefðu verið gjaldfrjáls en niðurstöður benda til að líklegast sé að veldisvísirinn sé á bilinu 1,6-2,1. Hér verður miðað við gildið 1,6 til að hafa vaðið fyrir neðan sig.

Innan Austur-Húnavatnssýslu (nærsvæði). Mesta breytingin á samskiptum verður á milli þeirra svæða þar sem hlutfallsleg stytting verður mest. Mesta hlutfallslega styttingin verður á milli austurhluta og vesturhluta Austur-Húnavatnssýslu, milli annars vegar fyrirverandi Áshrepps og Sveinstaðahrepps og hins vegar Bólstaðarhlíðahrepps. Nú eru allir þessir hreppar hluti af Húnavatnshreppi og má því segja að nýr vegur meðfram Svínavatni auki samskipti innan hreppsins, milli austurhluta hans og vesturhluta. Ef miðað er við Sveinsstaði og Bólstaðarhlíð mun vegalengdin á milli þessara staða fara úr 48,5 km í 35,9 km með leið 1 en niður í 33,9 með leið 2 og 3. Samskiptalíkanið gefur að við það hækkar samskiptatalan um 62% (leið 1) eða 77% (leiða 2 og 3). Með öðrum orðum ættu samskipti innan Húnavatnshrepps að aukast hlutfallslega mikið með nýjum vegi meðfram Svínavatni. Hversu mikil þessi samskipti eru nú er þó erfitt að segja.

Milli Vestur-Húnavatnssýslu og innri hluta Skagafjarðar. Fyrir utan Húnavatnshrepp til sitt hvorrar handar (fyrir vestan og austan) er Vestur-Húnavatnssýsla og innri hluti Skagafjarðar. Ef skoðuð er væntanleg samskipta-

aukning á milli Varmahlíðar og Hvammstanga þá fer vegalengd þessara staða úr 108,7 km niður í 96,1 km (leið 1) eða 94,1 km (leiðir 2 og 3). Samskiptalíkanið gefur að við þessa styttingu hækkar samskiptatalan um 22% (leið 1) eða 26% (leiðir 2 og 3). Samskiptaaukning milli austurhluta Húnavatnshrepps og Vestursýslunnar annars vegar og milli vesturhluta Húnavatnshrepps og innri hluta Skagafjarðar hins vegar, er meiri en þetta en þó minni en innan hreppsins.

Milli Akureyrar og Reykjavíkur (fjærsvæði). Nú er vegalengdin milli Akureyrar og Reykjavíkur 388,7 km. Með nýjum vegi við Svínavatn myndi sú leið fara niður í 376,1 km (leið 1) eða 374,1 km (leið 2 eða 3). Við þessar styttingar hækkar samskiptatalan um 5% (leið 1) eða 6% (leið 2 eða 3). Það má því gera ráð fyrir að samskipti milli Akureyrar og Reykjavíkur aukist um 5-6% með nýjum vegi meðfram Svínavatni. Það þýðir jafnframt að umferðin á milli þessara staða ætti að stökkva upp um 5-6% með tilkomu vegarins. Samskipti á milli svæða svo sem Akureyrar og Borgarfjarðar ættu að aukast meira en þetta.

6.1.2 Breyting umferðarstrauma

Líklegt er að ef nýr vegur yrði lagður við Svínavatn myndi núverandi umferðarmynstur breytast töluvert og umferð leita á hina nýju leið vegna styttingar vegalengda samanber útreikninga á væntum samskiptum hér að ofan. Það fer þó nokkuð eftir því hvort vegurinn yrði fjármagnaður með veggjaldi eða ekki. Leið 1 er hægt að gera í einkaframkvæmd sem byggði á gjaldtöku á nýrri brú yfir Blöndu en nánast ógerlegt er að setja veggjald á leiðir 2 og 3. Ef leið 1 yrði farin og veggjald tekið á þeirri leið er ljóst að stærri hluti umferðarinnar færi áfram um Blönduós heldur en ef vegur við Svínavatn yrði venjulegur, gjaldfrjáls vegur. Nokkur hluti núverandi umferðar um Blönduós myndi þó klárlega fara þar áfram þrátt fyrir veg við Svínavatn. Þar skal fyrst nefna að umferð til og frá svæðinu norðan Blönduóss til Suðvestuhornsins, svo sem frá Skagaströnd, myndi áfram fara um Blönduós. Sama á við um Sauðárkrók og svæðið þar í kring. Áfram yrði mun styttra þaðan um nýjan veg yfir Þverárfjall til Reykjavíkur heldur en um Varmahlíð. Hins vegar er ekki svo augljóst hvernig umferð frá austurströnd Skagafjarðar og Tröllaskaga myndi hegða sér. Hér er verið að tala um svæðið frá Hólum í Hjaltadal til Ólafsfjarðar. Ef leiðir 2 eða 3 yrðu gerðar framhjá Svínavatni yrði einungis 1km styttra að fara frá þessu svæði til Reykjavíkur um Þverárfjall heldur en um Varmahlíð. Ef leið 1 yrði gerð myndi

munurinn verða 3 km. Í báðum tilfellum má gera ráð fyrir að um helmingur umferðarinnar frá umræddu svæði til suðvesturs myndi fara áfram um Blönduós. Einungis ef veggjald yrði á nýjum vegi við Svínavatn, leið 1, er líklegt að umferð frá Tröllaskaganum til suðvesturs myndi nánast öll fara áfram um Blönduós. Þegar sett er upp samskiptalíkan milli staða sitt hvoru megin við Blönduós og áður nefndar forsendur hafðar í huga má ætla að um 19% núverandi umferðar sem fer í gegnum Blönduós myndi fara þar áfram að lágmarki. Ef gjaldtaka yrði á vegi við Svínavatn (leiða 1) má ætla að um 23% núverandi umferðar myndi fara þar áfram í gegn að lágmarki. Orðin að lágmarki eru notuð hér því gert er ráð fyrir í líkaninu að allir sem t.d. væru á ferðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur myndu fara meðfram Svínavatni en ekki í gegnum Blönduós. Víst er þó að það yrði ekki raunin. Blönduós verður aldrei endastöð, ferðamannaumferð mun því að einhverju leyti leita áfram um Blönduós þó það sé lengri leið. Margir ferðamenn vilja sjá bæi landsins á vegferð sinni og fara umferðarminni vegi. Af þessum sökum má jafnvel gera ráð fyrir því að einhver ferðamannaumferð milli Akureyrar og Reykjavíkur myndi taka línu hinna norðlensku bæja: Blönduós, Sauðárkrók, Siglufjörð, Ólafsfjörð og Dalvík í stað þess að fara stystu leið þar sem einungis væri Varmahlíð að sjá.

6.1.3 Breytingar á umferðaröryggi

Samkvæmt rannsókn Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2006) á þjóðhagslegri arðsemi Svínavatnsleiðar, þ.e. þeim valkosti sem stýttir um 12,6 km (leið 1) var áætlað að umferðaróhöppum fækkaði um 10,88 á ári ef ákveðinn hluti umferðarinnar flyttist á nýjan veg. Líklegt er að fækkun óhappa verði svipuð með leið 2 og 3. Vegurinn í sunnanverðum Langadal er nokkuð góður og því ekki líklegt að slysatíðni lækki þó sá hluti núverandi Þjóðvegur 1 verði leystur af með nýjum vegi upp af Svínavatni.

Í þeirri áætlun sem gaf að umferðaróhöppum fækkaði um u.þ.b. 11 á ári var gert ráð fyrir að nýr vegur yrði með svipaða slysatíðni og á nýrri hlutum Þjóðvegur 1 eða u.þ.b. 1. Þjóðvegur 1 er víðast í vegflokki C1²² (7,5m á breidd) en er þó sumstaðar mjórri og nálgast þá vegglokk C2 (6,5m á breidd). Ef nýr vegur

²² C1 = Vegir með tveimur akreinum. Breidd = 7,5 m án kantsteina. ADU > 100 (dreifbýli).

meðfram Svínavatni yrði í vegflokk B3 (8,5m á breidd) er líklegt að umferðaróhöppum fækki um meira en 11.

Enn minni slyshætta er á 2+1 vegi (B1) og samkvæmt reynslu Svía fækkar óhöppum um 20-30% ef hefðbundnum tveggja akreina vegi er breytt í 2+1 veg með vegriði milli akstursstefna. Alvarlegum slysum eða dauðaslysum fækkar meira eða um 50% (Línuhönnun og Fjölhönnun, 2006). Í erindi dr. Haraldar Sigþórssonar á ráðstefnu sem Lýðheilsustöð stóð fyrir 6. febrúar 2008 kom m.a. fram í tengslum við umræðu um umferðaröryggi mismundandi vega í útjöðrum höfuðborgarsvæðisins að „2+1 vegur [væri] einnig athyglisverður kostur fyrir veg til Akureyrar.“

Samkvæmt rannsókn Lögreglunnar á Blönduósi (2003; 11) hefur það jákvæð áhrif á umferðaröryggi að þjóðvegurinn liggja ekki gegnum þéttbýli þar sem „það sem brýtur tilbreytingalítinn þjóðveginn upp skapi jafnframt ákveðna hættu“.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni og atvinnubílstjórum sem aka oft um Blönduós eru aðstæður þar að mörgu leyti slæmar með tilliti til umferðaröryggis eins og áður hefur hér komið fram. Þetta tengist brúnni á Blöndu sem er þröng og ber illa mikla og þunga umferð, þrengslum á gatnamótum, fjölda innákeyrsla á þjóðveginn og fleiru.

Í skýrslu Einar M. Magnússonar o.fl. (2004) kemur fram að hluti þess vegar sem yrði lagður af, kaflinn milli Blönduóss og Varmahlíðar, er einn þeirra vega á landinu það sem hámarkshraðinn yrði færður niður í 80 km/klst. ef sömu vinnureglum yrði fylgt og Vegagerðin norska notar.

Samkvæmt upplýsingum frá heimamönnum og atvinnubílstjórum er til bóta ef hringvegurinn liggur ekki lengur um norðanverðan Langadal vegna veður- aðstæðna þar í NA-átt og svipað gildi um svæði á kafla vestan Blönduóss. Á móti kom fram í viðtölum að SV-átt geti verið slæm á svæðinu við Húnavelli, sérstaklega ef Svínavatnsleið yrði lögð sunnarlega, nálægt fjallinu Öxl.

6.1.4 Aðgengi að almenningsamgöngum

Nýr vegur sunnan Blönduóss myndi líklega ekki hafa nein áhrif á ferðir áætlanarbíla milli Akureyrar og Reykjavíkur. Að mati sérleyfishafans myndi

Blönduós verða áningarstaður eftir sem áður þar sem farþegar sem leið eiga til eða frá Blönduósi eru það stórt hlutfall farþega²³.

6.1.5 Samfélagsþéttni

Í opinberri stefnumörkun er greinileg áhersla á að auka ferðahraða og umferðaröryggi með því að leiða fjarumferð framhjá byggðakjörnum. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2007-2018 segir svo:

„Stofnvegir landsins liggja gjarnan í gegnum þéttbýli með þeim kostum og göllum sem því fylgja. Víða leitar byggðin í átt að vegunum og þorp og kaupstaðir myndast við vegamót. Venjan er að þéttbýli vilji hafa það gagn sem af umferðinni leiðir vegna atvinnustarfsemi og viðskipta og fólk er þá frekar reiðubúið til að taka á sig ókostina. Ljóst er að með því að leggja þjóðvegi og leiða fjarumferðina framhjá byggðakjörnum má auka ferðahraðann og jafnframt umferðaröryggi á þéttbýlisstöðunum. Samráð er haft við sveitarfélögin um þessi mál“

(Alþingi, 2007; 62).

Færsla út fyrir Blönduós er í samræmi við ofangreinda tilvitnun. Erlendis er og víða unnið að því að færa meginþjóðvegi sem liggja milli landshluta, út fyrir bæina.

„Þessir vegir skapa gjarnan áþreifanlega eða sálræna hindrun milli aðskilinna hluta samfélagsins. Hraði og magn umferðar getur hindrað vegfarendur og aðra í að fara yfir veginn eða meðfram honum. Hávaði, mengun og áhætta samfara mikilli umferð getur dregið úr notkun heimamanna á þjónustu og jafnvel heimsóknnum. Þessi áhrif geta valdið því að fólk noti bíla til ferða sem annars væru farnar gangandi eða á hjóli“

(Highways Agency, 2007, 14. nóvember, þýðing höfundu).

Gera má ráð fyrir að samfélagsþéttni muni eitthvað aukast á Blönduósi ef hluti umferðarinnar um núverandi hringveg færist út úr bænum. Eðli byggðarinnar verður hins vegar það sama eftir sem áður og vegalengdir milli einstakra bæjarhluta miklar.

6.1.6 Önnur umferð

Aðstæður munu batna fyrir aðra umferð, þ.e. gangandi, hjólandi og ríðandi á þeim hluta hringvegarins sem umferð myndi flytjast af, vegna minni umferðar. Þetta á t.d. við um umferð skólabarna milli hverfa á Blönduósi og ferðamenn sem leið eiga um svæðið. Gert er ráð fyrir að nýr vegur verði 8,5 m með eina akrein í

²³ Samkvæmt munnlegu áliti Óskars Stefánssonar, framkvæmdastjóra hjá TREX.

hvora átt eða 2+1 vegur (13 m). Ekki er gert ráð fyrir hjóla- eða göngustígum en meira rými verður fyrir þessa umferð.

6.2 Atvinnulíf

Í þessari rannsókn er lögð áhersla á að leggja mat á áhrif Svínavatnsleiðar fyrir Blönduós og nágrenni. Þar óttast bæjarstjórnarmenn og aðrir íbúar neikvæð áhrif styttingarinnar. Hins vegar er annað uppi á tengingum á fjærsvæðum þar sem verulega finnst fyrir því að núverandi vegalengdir og flutningskostnaður ógni t.d. rekstrarforsendum stórra framleiðslufyrirtækja. Þannig hefur Skrifstofa atvinnulífsins á Norðurlandi (2008) tekið saman upplýsingar um áhrif flutningskostnaðar á rekstur fyrirtækja á Akureyri. Meðal annars má nefna að tiltekið stórt fyrirtæki á landsvísi ber 66 milljóna kr. aukakostnað vegna flutninga við að vera staðsett þar í stað þess að vera staðsett á höfuðborgarsvæðinu. Tvö af stærstu kjötvinnslufyrirtækjum landsins sem staðsett eru á Akureyri greiða árlega hátt á annað hundrað milljónir kr. á ári við að koma vörum sínum á stærsta markaðssvæði landsins. Þessi áhrif eru ekki skoðuð sérstaklega í þessari skýrslu en augljóslega eru þau umtalsverð eins og þessi tvö dæmi bera vott um.

Á Blönduósi er mestu áhrifanna af tilfærslu vegarins að vænta á þjónustufyrirtæki eins og N1 skálann, Kaffihúsið við Árbakkann og Pottinn og pönnuna (sjá einnig kafla 5.2.1). Fyrirtæki á þessum starfsvettvangi, bæði þau sem hér eru tilgreind og önnur með hliðstæða starfsemi eru talin standa samtals fyrir um 60 ársverkum. Til að meta efnahagsleg áhrif af gerð nýs vegar í nágrenni Svínavatns má því fara þá leið að meta hversu stór hluti þessara 60 starfa sé tilkominn beinlínis vegna umferðar sem nota myndi hinn nýja veg og sneiða framhjá Blönduósi.

Mestra áhrifa er að vænta á starfsemi N1 skálans vegna færslu vegarins en einnig vegna uppbyggingar stórra þjónustuskála hjá N1 og mögulega Skeljungu í grennd við Brú í Hrútafirði. Í ljósi þess að ferðatími er almennt að styttest vegna vegstyttinga, betri þjónustu á vegum og betri bíla mun áningum fólks að líkindum halda áfram að fækka. Sá áningarstaður sem er á miðri leið mun því styrkja stöðu sína og ef áningar fólks eru fleiri en ein eru, skv. könnun RHA, mestar líkur á að það æi auk þess á öðrum hvorum endastaðnum, Borgarnesi og Varmahlíð. Líklegt er því að nokkur tilflutningur starfa vegna þjónustu við ferðamenn verði innan Húnavatnssýslna.

Hvað flutningastarfsemi varðar er ekki líklegt að um miklar breytingar verði að ræða miðað við fyrirkomulag hennar í dag. Vörumiðlun á Sauðárkróki er með afgreiðslu á Blönduósi en stysta tengingin milli staðanna er um Þverárfjall. Stærstu flutningafyrirtækin á landsvísu, Flytjandi og Landsflutningar-Samskip hafa enga viðkomu á Blönduósi og þannig er ekki að vænta neinna breytinga hvað þau varðar. Áningar flutningabíla kunna að færast til vegna vegstyttingarinnar, til skála í Hrutáfirði þar sem miðja leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur flyst til.

6.2.1 Þjónusta á vegum sveitarfélaga og ríkis

Í viðtölum við forsvarsmenn Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps kom fram að breyting á umferð myndi ekki hafa mikil áhrif á þjónustu sveitarfélaganna og ekki heldur á aðra opinbera þjónustu, þ.e. á vegum ríkisins. Þetta er í samræmi við könnun RHA meðal íbúa á Vesturlandi sem töldu að engin breyting hafi orðið á þjónustu opinberra stofnana og stjórnsýslu eftir opnun Hvalfjarðarganga (Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson, 2004).

Skólastarf yrði hið sama og einnig önnur þjónusta sem sveitarfélögin veita núna, t.d. við aldraða. Einnig ýmis þjónusta tengd veitum, brunavörnum, snjómokstri og þess háttar tæknilegum atriðum. Leið 1 sem felur í sér nýja brú á Blöndu um miðjan Langadal er þó slík breyting á vegakerfinu á þeim slóðum að hún gæti auðveldað ýmis samskipti og veitingu margvíslegrar þjónustu við íbúa á svæðinu. Fram kemur m.a. í skýrslu Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2006b, 14) að möguleiki sé á að nýta brúna til að leggja um hana hitaveitu frá Reykjum til bæja í Langadal. Einnig mætti þetta línukerfi RARIK með því að samtengja línur austan og vestan Blöndu með jarðstreng um brúna.

Heilbrigðisþjónusta, löggæsla og önnur þjónusta á vegum ríkisins yrði trúlega með hliðstæðum hætti og nú er, þó umferðarflæði myndi breytast, enda nær þessi þjónusta til beggja sveitarfélaganna og að hluta til héraðsins alls.

6.2.2 Frumatvinnugreinar og iðnaður

Fram kom í viðtölum við forseta bæjarstjórnar á Blönduósi og atvinnuráðgjafa þar að sennilega yrðu áhrif af breyttum samgöngum ekki mikil á frumatvinnugreinar eins og landbúnað og sjávarútveg og ekki afgerandi á vinnslu í þessum greinum, þó vissulega væri gott fyrir ýmsa starfsemi að hafa tíðar ferðir í flutningum. Hið sama ætti við um ýmsan framleiðsluðnað þar sem fyrst og

fremst væri selt á markaði utan héraðs, einkum á höfuðborgarsvæðinu. Slík framleiðsla væri ekki mikið háð almennri umferð gegnum staðinn.

Hliðstæð sjónarmið komu fram hjá forsvarsmönnum í Húnavatnshreppi varðandi þessa atvinnugreinar. Bentu þeir hins vegar á mótmæli landeigenda við Svínavatnsleið sem sett voru fram í tengslum við gerð matsáætlunar fyrir veginn. Hjá þeim kom þó fram að það skiptir miklu máli hvaða leið yrði fyrir valinu hversu mikið rask vegurinn hefði í för með sér. Leið 3 (sunnan) Svínavatns væri sísti valkostur þar eð hún skerti mjög ræktarland, leið 2 (norðan vatns) væri næst sísti kostur, m.a. vegna þess að hún færi um vatnsbakkann og skerti m.a. framtíðarmöguleika á sumarhúsabyggð á þeim slóðum og þyrfti að skoða útfærslu hennar nánar. Leið 1 væri að þeirra mati sú sem hefði minnst áhrif á landbúnað.

6.2.3 Verslun og þjónusta einkaaðila

Fróðlegt er að velta því fyrir sér hvaða atvinnu- og þjónustustarfsemi myndi breytast með nýrri Svínavatnsleið. Sennilega yrðu áhrifin lítil á fjármálaþjónustu og fasteigna- og viðskiptaþjónustu, svo vitnað sé til þeirrar skiptingar atvinnugreina sem fram kemur á mynd 10. Hún yrði nokkur á samgöngur og flutninga, en þó minni en ætla mætti miðað við það sem fram hefur komið um almenningsamgöngur, þ.e. að ferðir sérleyfishafa myndu væntanlega áfram fara um Blönduósbæ þó nýr vegur kæmi við Svínavatn. Vöruflutningar eru minna háðir umræddri breytingu vegakerfis, enda fara þeir að miklum hluta fram með bílum Vörumiðlunar sem aka milli Sauðárkróks og Reykjavíkur. Þeir fara um Þverárfjall og gegnum Blönduós og nýr eða breyttur vegur í Húnavatnshreppi breytir þar engu. Stærstu flutningafyrirtækin Flytjandi eða Samskip hafa ekki reglubundna viðkomu á Blönduósi en eru með samstarf við Vörumiðlun. Áningar flutningabíla kunna að færast til vesturs vegna vegstyttingar, í átt til skálanna í Hrútafirði þar sem miðja leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur flyst til vesturs.

Áhrif af breyttum samgöngum yrðu hins vegar mikil á suma þætti hótél- og veitingahúsarekstrar og verslun og viðgerðarþjónustu, en minni á aðra. Augljóst er að áhrifin yrðu mikil hjá þeim sem selja veitingar við þjóðvegin, t.d. N1 og Pottinum og pönnunni. Hins vegar yrðu þau trúlega minni en ætla mætti hjá hótélum og gistiheimilunum og jafnvel einnig í almennri verslun. Það sjónarmið kom fram hjá rekstraraðila með gistingu á Blönduósi að það gæti verið kostur að

umferð gegnum Blönduós minnkaði því þá yrði hugsanlega unnið meira í því að auka afþreyingu til að laða fólk á staðinn. Frekar væri von til þess að gestir sem kæmu til að njóta einhverrar dægradvalar myndu gista en þeir sem aðeins ættu leið í gegn vegna ferða milli landshluta. Núverandi gegnumstreymisumferð leiddi af sér afar litla gistingu. Það gerðu hins vegar gestir sem dveldu tímabundið í héraðinu, svo sem fjölskyldufólk, náttúruskoðendur og veiðimenn. Samkvæmt viðtölum við heimamenn á Blönduósi eru það fremur ferðamenn frá höfuðborgarsvæðinu sem stoppa til að nýta sér þessa þjónustu og staldra við en þeir sem koma austan frá enda er stærsti markaður ferðaþjónustu á höfuðborgarsvæðinu. Þetta er í samræmi við könnun Lögreglunnar á Blönduósi (2004) þar sem fram kom að ferðir höfuðborgarbúa eru hlutfallslega mikið frítímatengdar. Allar líkur eru á að þessir hópar haldi áfram að heimsækja héraðið, þ.á m. Blönduós, og kaupa þar ýmsa þjónustu, þó breytingar yrðu á vegakerfinu. Margt bendir til að samdráttur verði fyrst og fremst í rekstri veitingaskála, kaffi- og matsölustaða og að einhverju leyti í verslun og bifreiðaþjónustu, t.d. hjá dekkjaverkstæðum, þ.e. þeim sem selja ýmis konar veitingar og þjónustu fyrirvaralaust. Reynslan sýnir hins vegar að þeir sem veita slíka þjónustu aðlaga sig breyttum aðstæðum, eftir því sem fært er, og færa sig til innan héraðsins og veita þjónustuna þar sem eftirspurnin er. Það geta þó aðeins sumir sem vinna í framangreindum þjónustugreinum

Dæmi um aðlögun að breyttum aðstæðum má finna í Hrútafirði. Boðinn hefur verið út nærri sjö kílómetra nýr vegarkafli milli Brúar og Brandagils. Með tilkomu nýs vegar verður veitingastaðurinn Staðarskáli ekki lengur við þjóðveginn, en eigandi hans, N1 hefur ákveðið að byggja nýjan veitingastað, þannig að hann verði áfram í þjóðbraut. Þessi nýi skáli mun einnig leysa af hólmi veitingaskálann við Brú sem er jafnframt í eigu N1. Þá mun Skeljungur einnig hafa áætlanir um að byggja á sömu slóðum. Þessi tilfærsla á vegi er vissulega ekki sambærileg við það ef umferð færðist að nokkru leyti af veginum gegnum Blönduós yfir á nýja Svínavatnsleið. Í þessu samhengi er rétt að halda til haga því sem fram kom í viðtölum við atvinnuráðgjafa á Blönduósi um tiltekin þolmörk gagnvart þjónustu á einstökum stöðum. Mikilvægt sé að geta haldið úti þjónustu allt árið og að samanlögð áhrif samdráttar hjá einstökum fyrirtækjum geti haft alvarlegar afleiðingar fyrir þjónustustigið á staðnum. Augljóslega sé þjónusta meiri á Blönduósi en t.d. á Hvammstanga eða Skagaströnd og sú spurning hljóti að vakna

hvort þjónustan á Blönduósi mundi minnka og verða svipuð og á hinum stöðunum ef umferðin færðist að miklu leyti yfir á Svínavatnsleið. Það gæti haft slæm áhrif á ímynd staðarins og gert hann minna áhugaverðan sem búsetukost.

Hliðstætt sjónarmið kom fram hjá forseta bæjarstjórnar á Blönduósi, sem benti á ýmis neikvæð áhrif samfara minnkandi umferð. Hann taldi styttinguna við að fara Svínavatnsleið ekki mikla og nær væri að byggja upp betri veg á núverandi þjóðvegi 1, þ.e. um Langadal, og Ása sunnan Blönduóss. Ekki væri kvartað undan umferð gegnum bæinn, t.d. á vinsælu tjaldstæði, enda fyndist sér þjóðvegurinn ekki skera bæinn sundur svo skaði væri að. Hann taldi marga þá sem leið ættu gegnum bæinn, einkum að sunnan, nýta sér það sem staðurinn hefði upp á að bjóða til viðbótar veitingasölu, t.d. að skoða söfnin á staðnum.

Sjónarmið forsvarsmanna Húnavatnshrepps voru að hluta til önnur en fram komu á Blönduósi. Þrátt fyrir andstöðu landeigenda við lagningu á nýjum vegi við Svínavatn sjá menn einnig tækifæri samfara aukinni umferð. Oddviti taldi að frekast yrði sátt um leið 1 með brú um miðjan Langadal, enda spillti slíkur vegur minna landi en veglínur sem sýndar hafa verið við Svínavatn. Hann taldi að aukin umferð myndi styrkja Húnavelli sem þjónustustað og ákveðin tækifæri gætu verið því samfara að fá nýjan veg gegnum hreppinn. Margir vildu fá bundið slitlag á núverandi vegi, a.m.k. að hluta. Almennt sagðist oddviti ekki andsnúinn hugsanlegum vegaframkvæmdum, enda væri mikil krafa í þjóðfélaginu um vegabætur og styttingu leiða þar sem þess væri kostur. Fram kom frá sveitarstjóra að vinna við aðalskipulag stæði yfir og ekki væri gert ráð fyrir nýjum vegi gegnum hreppinn. Hins vegar vildu margir fá endurbætur og bundið slitlag á núverandi vegi.

Af einstökum fyrirtækjum má búast við mestum áhrifum á starfsemi N1 skálans vegna færslu vegarins en einnig vegna uppbyggingar stórra þjónustuskála N1 og Skeljungs í grennd við Brú í Hrútafirði. Í ljósi þess að ferðatími er að styttest af ýmsum ástæðum, s.s. betri og styttri vegum, betri þjónustu á vegum og betri bíla mun áningum fólks halda áfram að fækka. Sá áningarstaður sem er á miðri leið mun því enn styrkja stöðu sína og í þeim tilvikum sem fólk áir oft, eru mestar líkur á að það velji Borgarnes og/eða Varmahlíð. Könnun RHA á ferðavenjum milli Akureyrar staðfestir þetta og líklegt er að Hrútafjörður festi sig enn frekar í sessi sem helsti áningarstaðurinn á milli Reykjavíkur og mið-Norðurlands. Ekki er

hægt að spá fyrir um hvort byggður verði upp skáli við nýja Svínavatnsleið en í ljósi þess að samkeppni við skálana í Hrútafirði er hörð og stutt vegalengd frá austurenda Svínavatnsleiðar til Varmahlíðar²⁴ gæti það minnkað líkurnar á því.

Gera má ráð fyrir að velta minnki umtalsvert vegna samdráttar í áningum þeirra sem leið eiga um Blönduós vegna Svínavatnsleiðar en gera má ráð fyrir að samdráttur muni eiga sér stað þrátt fyrir að óbreytta legu vega vegna færri áninga og aukinnar samkeppni.

Ef könnunargögn RHA ásamt umferðartalningum og -könnunum²⁵ Vegagerðarinnar eru notuð saman, geta þau varpað ljósi á umfang þeirrar veltu sem stafar af umferð vegfarenda sem leið eiga gegnum Blönduós nú, en stytting vegna Svínavatnsleiðar getur haft áhrif á. Áætla má að þessi gegnumstreymisumferð um Blönduós geti verið um 860 ÁDU skv. samskiptalíkani. Þeir vegfarendur sem athyglin beinist einkum að eru þeir sem fara um Blönduós milli landshluta, nota hann sem áningarstað og þar sem Svínavatnsleið myndi hafa áhrif á ferðahegðun. Þannig beinist athyglin ekki að þeim sem myndu eftir sem áður aka um og til Blönduós, t.d. úr nágrannabyggðum og um Þverárfjall til Skagafjarðar. Farið var í greiningu á upplýsingum úr umferðarkönnun Vegagerðarinnar við Hvalfjarðargöng árið 2002 og áætlað út frá hlutföllum sem fengust með þeirri greiningu að umferð milli staða austan Öxnadalsheiðar og sunnan Hvalfjarðarganga hafi verið um 460 ÁDU árið 2006. Ganga má út frá því að ferðahegðun þessara sé í stórum dráttum sambærileg og þeirra sem spurðir voru í könnunum RHA. Einnig má gera þá grófu áætlun að um helmingur annarra bíla sem fer um Blönduós, þ.e. 400 ÁDU (mismunurinn á 860 og 460) hegði sér með svipuðum hætti, þ.e. þeir sem koma frá svæðum norðan Hvalfjarðarganga og vestan Öxnadalsheiðar.

Kannanir RHA benda til þess að 23% til 36%²⁶ noti Blönduós sem áningastað á ferðum sínum milli landshluta og að tæp 70% þessara ferðalanga kaupir þar mat eða sælgæti fyrir um 690 að meðaltali á verðlagi ársins 2006. Miðað við þessar forsendur gæti heildarvelta vegna þessarar gegnumstreymisumferðar legið á bilinu 68-85 milljónir kr. á ári (eldsneytiskaup ekki meðtalin). Hér verður þó að hafa

²⁴ Um 24 km miðað við leiðir 2 og 3.

²⁵ Ekki hefur verið gerð sérstök umferðarkönnun við Blönduós.

²⁶ Hærrí talan vísar til daga sem könnun fór fram á staðnum á opnunartíma verslunar.

talsverða fyrirvara á. Í könnun 2004-2005 var spurt um ferðahegðun í *síðustu ferð* viðkomandi milli Akureyrarsvæðisins/Suður-Þingeyjarsýslu og höfuðborgarsvæðisins. Þegar fólk er beðið um að rifja eitthvað sem þetta upp í könnunum minnkar það nákvæmni svaranna. Í vettvangsathugun í byrjun nóvember gæti mat á viðkomu í skálanum verið í hærri kantinum, mögulegt er að einhver innanbæjarumferð hafi verið þar inni í þrátt fyrir að reynt hafi verið að koma í veg fyrir það. Ennfremur þarf að hafa í huga að vettvangsathugunin er framkvæmd á verslunartíma en þeir vegfarendur sem leið eiga um utan verslunartíma nýta sér eðli málsins samkvæmt ekki þjónustuna.

Hluti þeirra sem æja nú á Blönduósi eru ferðamenn sem áfram fara um Blönduós þrátt fyrir styttingar, einnig þeir sem eiga leið um vegna ferða um Þverárfjall og einstaklingar úr nágrennabyggðum Blönduóss sem eiga þangað erindi. Ljóst er þó að allstór hluti þeirra veltu sem verður til vegna áninga á Blönduósi mun hverfa þaðan og flytjast til, líklega mest til áningarstaða í Hrútafirði.

7 LAUSLEGUR SAMANBURÐUR VIÐ AÐRAR STYTTINGAR Á LEIÐinni AKUREYRI – REYKJAVÍK

7.1 Samanburður við göng um Tröllaskaga milli Barkárdals og Hjaltadals

Meðal sveitarstjórnarmanna á Norðurlandi vestra hafa komið fram hugmyndir um að gera jarðgöng undir Tröllaskagann á milli Hörgárdals og Hjaltadals. Vegurinn lægi síðan um Sauðárkrók og Þverárfjallsveg uns hann sameinaðist núverandi þjóðvegi við Blönduós. Umrædd jarðgöng yrðu þau langlengstu á Íslandi eða um 20 km að lengd. Mikil umræða hefur verið um hugmyndina í sveitarfélaginu Skagafirði í tengslum við gerð aðalskipulags og á 132. löggjafarþingi fluttu sex þingmenn Norðvesturkjördæmis þingsályktunartillögu um að fela samgönguráðherra að láta gera samanburð á bestu kostum á legu þjóðvegur nr. 1 um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð sem yrði höfð til hliðsjónar við næstu endurskoðun samgönguáætlunar. Var tillögunni vísað til samgöngunefndar. Samkvæmt grófum útreikningum skipulagsráðgjafa við aðalskipulagsgerð í Skagafirði yrði vegur milli Akureyrar og Blönduóss 136 km um Þverárfjall og veggöng (leið F um Barkárdal) eins og vegur liggur nú en 127 með vegstyttingum á þeirri leið (Alþingi, 2006). Vegstyttingar þessar felast í 3 km styttingu í Viðvíkursveit í Skagafirði og 6 km styttingu á veginum um Þverárfjall sem þá gerir það að verkum að á milli Blönduóss og Sauðárkróks yrðu einungis 39km. Styttingin í Viðvíkursveit er vel raunhæf, en ekki verður séð með nokkru móti að hægt sé að stytta leiðina milli Blönduóss og Sauðárkróks niður í 39 km nema með umtalsverðri jarðgangagerð. Verður því að ganga út frá því að um mistök sé að ræða. Lengstu göngin undir Tröllaskaga muni stytta leiðina milli Blönduóss og Akureyrar niður í 133 km. Vegur milli Akureyrar og Blönduóss er nú 145 km. Til að bera þessa hugmynd saman við Svínavatnsleið er það hins vegar vegalengdin og ferðatíminn frá Akureyri að vegamótum Svínavatnsleiðar og þjóðvegur 1 við Stóru-Giljá sem skiptir mestu máli (Tafla 7).

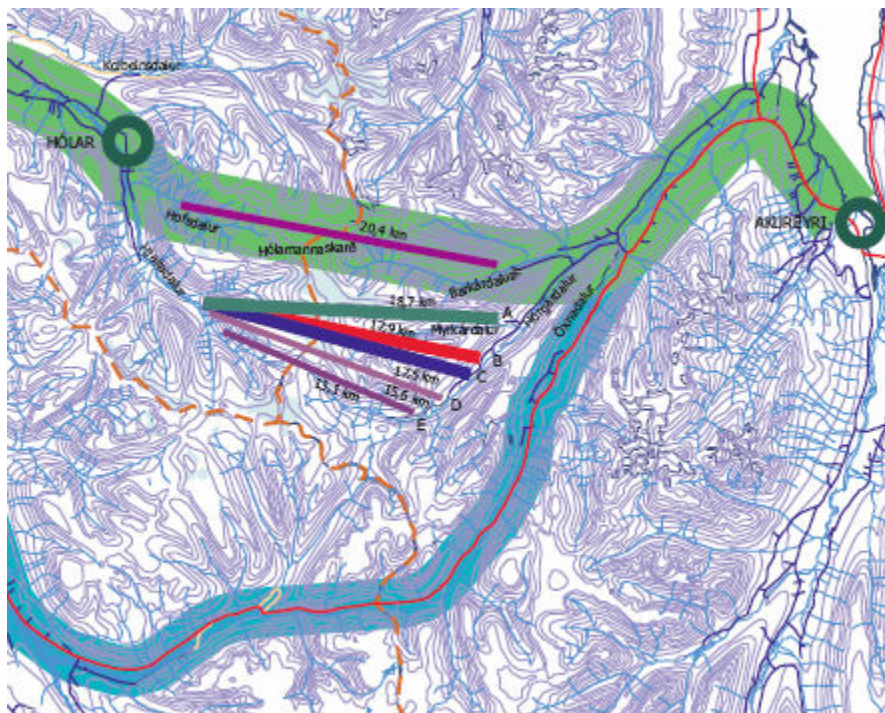
Tafla 7. Samanburður vegalengda og ferðatíma, Svínavatnsleið og Tröllaskagagöng

Leiðir	Vegalengdir milli Akureyrar og vesturenda Svínavatnsleiðar		Ferðatími*		
	Km	Stytting miðað v. Þjóðveg 1	Mín.	Stytting miðað v. Þjóðveg 1	
Um Þjóðveg 1	157		106		<i>Þéttbýli um 3 km</i>
Um Svínavatnsleið	142	15	95	11	<i>Þéttbýli um 1 km</i>
Um Tröllaskagagöng (núverandi vegir)	148	9	105	1	<i>Þéttbýli um 4,5 km, jarðgöng 21 km</i>
Um Tröllaskagagöng (breytt lega vega)	145	12	103	3	<i>Þéttbýli um 4,5 km, jarðgöng 21 km</i>

* 90 km/klst. á bundnu slitlagi, 70 km/klst. í jarðgöngum, 50 km/klst. í þéttbýli

Taflan sýnir að Svínavatnsleið myndi bæði stytta vegalengdir og ferðatímann mest.

Myndin hér að neðan sýnir hluta af leiðinni miðað við þessa hugmynd en í viðauka er að finna upplýsingakort frá skipulagshöfundum yfir hugmyndina í heild.



Mynd 21. Tröllaskagagöng milli Hörgárdals og Hjaltadals, hluti af hugmynd um nýja leið milli Akureyrar og Blönduóss

Göng undir Tröllaskaga myndu breyta samskiptum fólks töluvert á Norðurlandi. Með samskiptalíkaninu sem áður hefur verið lýst má gera ráð fyrir því að samskipti Akureyrar og Blönduóss myndu aukast um 15% ef vegalengdin þar á milli færi úr 145 km niður í 133 km. Hins vegar eru tvönn áhrif sem gera það að verkum að þessi tala hnikast til. Annars vegar stýttist ferðatími nánast ekkert um hina nýju leið en hins vegar er farið framhjá fjallveginum um Öxnadalshéiði. Munnar ganganna á myndinni eru allir í 300 mys eða meira. Leiðin myndi því breytast úr því að vera fjallvegur (um Öxnadalshéiði) yfir í að vera „hálf-fjallvegur“ (við sinn hvorn munna ganganna). Önnur áhrifin minnka samskipti en hin auka samskipti. Erfitt er að segja hvor þeirra vega þyngra.

Til fróðleiks má geta þess að ef Þjóðvegur 1 verður stýttur um 6 km í Skagafirði mun það leiða til 7% meiri samskipta minni Akureyrar og Blönduóss með sömu aðferð.

Göng undir Tröllaskaga munu fyrst og fremst auka samskipti milli Eyjafjarðar og Skagafjarðar. Samskiptalíkanið gefur að samskipti milli Akureyrar og Hóla í Hjaltadal ættu að vaxa um 260% ef vegalengdin fer úr 131 km niður í 59 km. Jafnframt að samskipti milli Akureyrar og Sauðárkróks aukist um 62% ef vegalengdin fer úr 119 km niður í 88 km (með vegstyttingum í Viðvíkursveit). Sama á við hér að minni sparnaður í ferðatíma og fjallvegahárf breyta niðurstöðunni en erfitt er að segja hversu mikið.

Samandregið má segja að þessi hugmynd að breyttri legu vega skili ekki miklum ávinningi í að stytta leiðir milli staða að öðru leyti en milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar. Þess er varla að vænta að jafn viðamikil framkvæmd og hér er á ferðinni komist á framkvæmdaáætlun á næstu árum eða jafnvel áratugum, aðrir kostir hljóta að verða skoðaðir fyrst. Raunar virðist hæpið að stilla jarðgöngum um Tröllaskaga upp sem valkosti við Svínavatnsleið þar sem annars vegar er um að ræða tiltölulega einfalda vegagerð en hins vegar viðamikla og að samaskapi kostnaðarsama jarðgangagerð sem ólíklegt er að verði ráðist í næstu áratugi. Hér skal þó í engu dregið í efa að jarðgöngin geti haft mikil áhrif á samskipti milli Skagafjarðar og Eyjafjarðar.

7.2 Samanburður við heilsársveg yfir Kjöl upp úr Skagafirði

Leið um Kjöl er einn þeirra möguleika sem skoðaðir hafa verið til þess að stytta leiðir milli Norðurlands, Suðurlands og höfuðborgarsvæðisins. Eftirfarandi lýsing á veginum er samkvæmt skýrslu Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2007b). Til að vinna að undirbúningi þessa hafa Eyfirðingar og Sunnlendingar stofnað félagið Norðurveg ehf.²⁷ Gert er ráð fyrir að vegurinn lægi á milli Gullfoss og Skagafjarðar.



Mynd 22. Tillaga að nýjum Kjalvegi milli Gullfoss og Silfrastaða í Skagafirði.

²⁷ Norðurvegur ehf. sem stofnaður var árið 2005 er í eigu 27 fyrirtækja og einstaklinga um land allt, sjá nánar á heimsíðu félagsins: <http://www.nordurvegur.is/>

Veglínan er tillaga sem kann að breytast við hönnun. Gert er ráð fyrir að veglínan verði 145 km en það mun þýða 47 km styttingu milli Reykjavíkur og Akureyrar (farið um Hellið). Vegalengd fer úr 388 km niður í 341 km. Stytting milli Selfoss og Akureyrar verður 141 km. Úr 430 km niður í 289 km. Vegurinn styttir einnig vegalendir milli Suðurlands og Skagafjarðar auk Blönduóss og Skagastrandar og er þá miðað við að farinn sé gamli Kjalvegurinn upp úr Húnaþingi í tilfelli Blönduóss og Skagastrandar.

Flutt var á 135 löggjafarþingi (2007-2008) tillaga 16 alþingismanna úr fjórum flokkum og fjórum kjördæmum²⁸ um að Alþingi álykti að fela ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að leggja heilsársveg yfir Kjöl. Jafnframt verði gerð forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, m.a. á atvinnustarfsemi og byggðir landsins. Tillögu þessari var 6. nóvember 2007 vísað til samgöngunefndar Alþingis.

Norðurvegur ehf miðar við 8,5 m breiðan veg (vegstaðall B3) og 1,9 m meðalhæð vegar yfir landi og sama burðarþol og annarsstaðar í vegakerfinu. Aðeins yrði verulegur bratti á einum stað á veginum, upp úr Skagafirði upp á Goðdalafjall. Sú brekka yrði hins vegar löng og líklega þarf hallinn þar ekki að fara yfir 6,5%. Þegar upp á Goðdalafjallið er komið er vegurinn kominn yfir 500 mys. Vegurinn hækkar síðan enn meir þegar farið er áfram til suðurs og fer yfir 700 mys. á kafla á Eyvindarstaðaheiði en fer síðan aftur niður fyrir 700 mys. og er á bilinu 600–700 mys. alveg þangað til komið er yfir vatnaskil á Kili en eftir það lækkar landið nokkuð samfellt niður að Gullfossi.

Áætlað er að um 75% þess umferðarstraums, sem hvort eð er fer á milli Norðurlands eystra og höfuðborgarsvæðisins, muni velja nýjan Kjalveg ef ekkert veggjald yrði tekið. Svipað gildir um umferð til og frá Austurlandi en gert er ráð fyrir að öll umferð milli Suðurlands og Norðurlands myndi velja þessa nýju leið (Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2007b). Ef gjaldtaka yrði á veginum yrði umferð um hann minni, líklega ríflega helmingur umferðarinnar milli höfuðborgarsvæðisins og norðausturlands myndi þá fara nýjan Kjalveg. Miðað við báðar þessar forsendur myndi umferð því minnka verulega um Húnavatnssýslur.

²⁸ Sjálfstæðisflokkur, Framsóknarflokkur, Samfylking, Frjálslyndi flokkurinn, Norðausturkjördæmi, Suðurlandkjördæmi, Suðvesturkjördæmi og Reykjavíkurborgkjördæmi suður.

Segja má að í raun klippi nýr Kjalvegur Norðurland vestra talsvert út úr hvað varðar gegnumstreymisumferð milli annarra landshluta. Þetta leiðir af sér samdrátt í þjónustu við þessa vegfarendur á Norðurlandi vestra sem heild. Á móti kemur að til verða stórar hringleiðir fyrir ferðamannaumferð um landið. Trausti Valsson, skipulagsfræðingur (2000) hefur lagt áherslu á mikilvægi slíkra hringleiða fyrir þróun ferðaþjónustu samhliða miklum ávinningi almennings af slíkum tengingum milli héraða. Um langt árabíl hefur sami fræðimaður verið ötull talsmaður þess að tengingar sem þessar, þvert yfir landið, verði að veruleika. Fram kemur í skýrslu Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2007b) að minni umferð milli Reykjavíkur og Skagafjarðar muni seinka þörfinni á framkvæmdum á því svæði, s.s. breikkun í 2+1 veg. Stytting sem Sundabraut mun leiða af sér nýtist ekki umferð um nýjan Kjalveg.

Jákvæð áhrif á atvinnulíf á Akureyrarsvæðinu og víðar um land yrðu umtalsverð. Þessi 47 km stytting til höfuðborgarsvæðisins er það mikil, að sparnaður í flutningskostnaði sem af henni hlytist, nemur ámóta upphæð og allir skattar á flutningana í dag (Skrifstofa atvinnulífisins á Norðurlandi, 2008).

Í skýrslu Jóns Þorvaldar Heiðarssonar (2007a) er lagt mat á samfélagsleg áhrif nýs Kjalvegar. Þar kemur m.a. fram að flutningskostnaður lækki umtalsvert en fjarlægðarvernd fyrirtækja minnki jafnframt og samkeppni aukist. Þá kemur fram að sala á vöru og þjónustu til vegfarenda muni flytjast til, annars vegar innan Skagafjarðar, frá Varmahlíð til nýs áningarstaðar og hins vegar frá Húnaþingi og Vesturlandi til Suðurlands. Mikil áhrif verði á ferðaþjónustu sem muni leiða til meiri dreifingar ferðamanna um landið. Þá muni samkeppnisstaða innanlandsflugs eitthvað versna. Loks kemur fram að nýr Kjalvegur falli vel að byggðastefnu stjórnvalda og samgönguáætlun samþykktari árið 2003.

Í símakönnun sem IMG Gallup (2006) gerði fyrir Leið ehf. 27. apríl – 31. maí 2006 komu fram athyglisverðar niðurstöður þegar spurt var um viðhorf svarenda til styttingar þjóðvegans við Svínavatn og lagningu nýs vegar yfir Kjöl. Úrtak var 5.868 manns á landinu öllu.

Spurt var um samanburð nýs Kjalvegar og styttinga s.s. Svínavatnsleiðar: „Ef þú mættir ráða hvort 4 milljarðar króna færu í að ljúka lagningu vegar yfir Kjöl eða til endurbóta og breikkunar á Hringveginum milli höfuðborgar- og Eyjafjarðarsvæðisins, hvort myndir þú velja?“ Afgerandi stuðningur var við uppbyggingu

hringvegarins. Á landinu í heild töldu 74% rétt að leggja áherslu á að endurbæta og breikka hringveginn og á Norðurlandi voru tæp 61% á sömu skoðun. Þegar greind er afstaða eftir einstökum landshlutum kemur fram að 88% Húnavetninga vilja fremur endurbæta og breikka hringveginn. Þessi afstaða kemur ekki á óvart þegar haft er í huga hversu mjög landshlutinn yrði afskiptur hvað varðar umferðarstrauma milli landshluta ef nýr Kjalvegur yrði gerður.

Ef ekki nást fram úrbætur á núverandi þjóðvegi má búast við að mikill þungi verði settur í að vinna að framgangi nýs Kjalvegar. Norðurvegur ehf. var stofnaður í þeim tilgangi og virðist vera talsverður pólitískur stuðningur við hugmyndina. Fyrirtæki og samtök þeirra hafa, og munu áfram beita sér fyrir styttingum. Þau munu væntanlega stefna að þeim kosti sem skapar mestan fjárhagslegan ávinning, svo fremi sem hann er fær. Ljóst er að sú nýja tenging milli landshluta sem þar skapaðist hefur marga mjög spennandi möguleika í för með sér, sérstaklega fyrir Norðurland, Suðurland og Suðvesturland ásamt ferðaþjónustu almennt.

8 NIÐURSTÖÐUR

Í ljósi þeirra gagna sem greind hafa verið í þessu verkefni má setja upp fjórar megin sviðsmyndir um samfélagsáhrif miðað við mismunandi forsendur um breytingar á leiðum. Ljóst er að ákveðin þróun er í ferðamynstri almennt og að vægi einstakra áningarstaða eða hnútpunkta á leiðinni milli Akureyrar og Reykjavíkur mun taka breytingum. Þessar fjórar svipmyndir eru dregnar upp miðað við líklegustu kosti um stöðu vegakerfisins á næstu árum eða áratugum.

8.1 Sviðsmynd 1: Engar breytingar á legu vega (núll-kostur)

Á Blönduósi hefur verið tekin skýr afstaða gegn því að færa aðal umferðaræðina milli Akureyrar og Reykjavíkur út úr bænum og telja heimamenn að þjóðvegurinn sé þeim afar mikilvægur, einkum í atvinnulegu tilliti. Í ljósi kannana RHA og almennrar þróunar á áningarstöðum milli Akureyrar og Reykjavíkur, er hins vegar ljóst að jafnvel þótt engin breyting verði á legu þjóðvegarins við Blönduós má reikna með breytingum á umferð um bæinn og þeirri starfsemi sem tengist þeirri umferð sem á leið þar í gegn. Nefna má eftirfarandi atriði sem fyrirsjáanlega hafa í för með sér breytingar.

- Ferðatími er almennt að styttest vegna betri vega, aukinnar þjónustu á vegum og betri bíla. Þetta leiðir til færri áninga. Meðal framkvæmda sem hafa áhrif á þeim svæðum sem til skoðunar eru í þessari rannsókn má nefna Sundabraut og Héðinsfjarðargöng sem stytta leiðina frá utanverðum Eyjafirði um Sauðárkrók, Þverárfjall og Blönduós
- Aukin samkeppni verður milli Blönduóss og Hrútafjarðar þegar N1 og væntanlega einnig Skeljungur reisa nýja skála í Hrútafirði og má gera ráð fyrir að Hrútafjörður festi sig enn frekar í sessi sem helsti áningarstaður á leiðinni Akureyri-Reykjavík. Hætt er við að þetta hafi áhrif á umsvif í þjónustu við vegfarendur á leið gegnum Blönduós.

8.2 Sviðsmynd 2: Hálandisvegur lagður yfir Kjöl

Tilkoma hálandisvegur yfir Kjöl upp úr Skagafirði, þ.e. nýr Kjalvegur myndi valda afar mikilli breytingu á samgöngukerfi landsmanna. Raunar svo mikilli að fyrir því eru fá fordæmi á síðari árum.

- Almennt styttri ferðatími vegna betri vega, aukinnar þjónustu á vegum og betri bíla leiðir til fækkunar áninga.
- Umferð myndi minnka mjög um þjóðveginn vestan Skagafjarðar þar sem vegfarendur myndu velja stystu leið milli mið-Norðurlands og Suður- og Suðvesturlands. Um 75% þess umferðarstraums sem hvort eð er fer á milli Norðurlands eystra og höfuðborgarsvæðisins myndi sennilega velja nýjan Kjalveg. Svipað gildir um umferð frá Austurlandi en öll umferð milli Suðurlands og Norðurlands myndi líklega velja þessa leið skv. mati á þjóðhagslegri arðsemi. Húnavatnssýslur í heild sinni yrðu því mjög afskiptar miðað við það sem nú er hvað varðar umferðarstrauma milli landshluta og má túlka ákveðinn ótta við það skv. svörum íbúa þar í þeirri viðhorfskönnun sem framkvæmd var fyrir Leið ehf. árið 2006. Á móti koma einhver ný sóknarfæri í ferðamennsku í Húnaþingi vegna nýs Kjalvegar.
- Spáð er að nýr Kjalvegur myndi seinka þörfinni á breikkun vegarins í 2+1 milli Skagafjarðar og Reykjavíkur. Auk þess munu almennar breytingar á ferðamynstri og áningum eiga sér stað.
- Mikil áhrif verða á ferðaþjónustu um land allt, meiri dreifing ferðamanna um landið og lenging ferðamannatímabils, sérstaklega á Norðurlandi.
- Samkeppnisstaða innanlandsflugs versnar eitthvað, getur bæði styrkt og veikt utanlandsflug frá Akureyri og Egilsstöðum.
- Vegurinn fellur vel að byggðastefnu stjórnvalda og samgönguáætlun samþykktri 2003.
- Búast má við að stór þjónustumiðstöð yrði sett upp í Skagafirði þar sem vegurinn kæmi niður af hálandinu.
- Aukin samkeppni verður við nýja skála N1 og Skeljungs í Hrútafirði.

- Vegna minnkaðrar umferðar um þetta svæði, en spáð er að aðeins 25% þess umferðarstraums sem hvort eð er fer á milli Norðurlands eystra og höfuðborgarsvæðisins myndi velja núverandi hringveg, er óvíst hversu margir stórir veitingaskálar myndu þrífast á Þjóðvegi 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur.
- Hætt er við neikvæðum áhrifum á umsvif í þjónustu við vegfarendur á leið gegnum Blönduós og í Húnavatnssýslum í heild.
- Stytting ferðatíma vegna Sundabrautar nýtist ekki.

8.3 Sviðsmynd 3: Svínavatnsleið

Þetta er sú sviðsmynd sem við blasir samkvæmt þeirri hugmynd að legu vegar sem lögð er til grundvallar í skýrslunni.

- Þjóðhagsleg arðsemi vegarins er afar mikil eða um 27% og núvirtur ábati um 2,6 milljarðar kr. Samtals er gert ráð fyrir um 214 milljóna ábata fyrsta árið. Eftir því sem umferðin eykst, hækkar þessi tala.
- Samkvæmt samskiptalíkani geta samskipti (umferð) innan Austur-Húnavatnssýslu aukist um 62-77% eftir því hvaða leið er valin.
- Samskipti (umferð) innan Norðurlands vestra, þ.e. milli innanverðs Skagafjarðar og Vestur-Húnavatnssýslu geta aukist um 22-26% eftir því hvaða leið er valin.
- Samskipti (umferð) milli Akureyrar og Reykjavíkur geta aukist um 5-6%. Samskipti á milli svæða s.s. Akureyrar og Borgarness aukast meira.
- Gera má ráð fyrir að umferðaróhöppum fækkaði um 10,88 á ári ef ákveðinn hluti umferðarinnar flyttist á Svínavatnsleið.
- Gert er ráð fyrir að gegnumstreymisumferð sem á uppruna í öðrum landshlutum og fer um Norðurland vestra muni að stórum hluta velja að fara Svínavatnsleið. Samkvæmt rannsókn Lögreglunnar á Blönduósi (2004) var þetta um 52% umferðarinnar á svæðinu.
- Hluti gegnumstreymisumferðar sem er vegna eiginlegra ferðalaga fólks fer ekki endilega stystu leið. Blönduós verður ekki endastöð. Umferð ferðamanna mun því að nokkru leyti verða áfram um Blönduós þó það sé

lengri leið. Margir ferðamenn vilja sjá byggðir landsins á vegferð sinni og benda má á að með Héðinsfjarðargöngum og lúkningu Þverárfjallsvegar verður til áhugaverð leið sem þræðir, á bundnu slitlagi, hina norðlensku bæi allt frá Blönduósi og austur um.

- Umferð þeirra sem eiga stystu leið um Þverárfjall til og frá Reykjavík mun halda áfram að fara um Blönduós að viðbættri umferð íbúa við utanverðan Eyjafjörð vegna breytinga á vegalengdum sem Héðinsfjarðargöng valda.
- Tilflutningur umferðar yfir á Svínavatnsleið mun valda samdrætti á Blönduósi, einkum í þjónustu við ferðamenn sem eiga leið um bæinn. Könnunargögn RHA ásamt umferðartalningum Vegagerðarinnar geta varpað ljósi á umfang þessa samdráttar. Samkvæmt þeim forsendum virðist sem velta sem gegnumstreymisumferð þeirra, sem ný Svínavatnsleið getur haft áhrif á, geti legið á bilinu 68-85 milljónir kr. á ári (eldsneytiskaup ekki meðtalin). Þessi tala er háð nokkurri óvissu.
- Húnavatnshreppur og t.d. Húnavellir verða í þjóðleið sem getur skapað tækifæri í þjónustu við vegfarendur.
- Aukin samkeppni verður við nýja skála N1 og Skeljungs í Hrútafirði og má gera ráð fyrir að Hrútafjörður festi sig enn frekar í sessi sem helsti áningarstaður á leiðinni Akureyri-Reykjavík. Hætt er við að þetta hafi áhrif á umsvif í þjónustu við vegfarendur á leið gegnum Blönduós. Þannig má segja að ákveðinn tilflutningur á þjónustu við ferðamenn verði til Vestur-Húnavatnssýslu, þ.e. Hrútafjarðar. Þetta eru afar ólík áhrif miðað við nýjan Kjalveg sem myndi draga úr svona þjónustu í Húnavatnssýslum sem heild.
- Sundabraut mun valda styttingu í ferðatíma.
- Almennt styttri ferðatími vegna betri vega, aukinnar þjónustu á vegum og betri bíla leiðir til fækkunar áninga ferðalanga, og þegar til lengri tíma er litið, áningarstaða.
- Svokölluð samfélagsþéttni mun aukast eitthvað á Blönduósi vegna minnkaðrar gegnumstreymisumferðar um bæinn.

- Ekki er að vænta breytinga á almenningssamgöngum við Blönduós.
- Aðstaða fyrir aðra umferð en akandi mun batna vegna breiðari og betri vegar.
- Ekki er að sjá að vegstyttingin valdi miklum breytingum á þjónustu ríkis og sveitarfélaga.

8.4 Sviðsmynd 4: Svínavatnsleið og stytting í Skagafirði

Í tillögu til þingsályktunar um langtímaáætlun í vegagerð er nefndur möguleiki á styttingu þjóðvegarins í Skagafirði um 3,5 km sbr. einnig skýrslu Vegagerðarinnar „Stytting leiða“ frá 2003. Svo virðist skv. þessari hugmynd að vegurinn liggja nánast um Varmahlíð áfram. Ef farið yrði í meiri styttingu milli Vatnsskarðs og Kjálka gæti það breytt forsendum nokkuð miðað við Svínavatnsleið en talið er að ná megi allt að 6 km styttingu en þá væri Varmahlíð ekki lengur á þeirri leið. Nýr vegur yrði tæpir 12 km miðað við þessa styttingu. Sjá hugmynd að grófri legu hans í viðauka.

- Ef Varmahlíð missir einnig stöðu sína sem áningarstaður á milli Akureyrar og Reykjavíkur gæti það bæði skapað forsendur fyrir að veita þjónustu við vegfarendur við nýja Svínavatnsleið eða nýjan veg í Skagafirði.
- Almennt styttri ferðatími vegna betri vega, aukinnar þjónustu á vegum og betri bíla leiðir til fækkunar áninga.
- Aukin samkeppni verður við nýja skála N1 og Skeljungs í Hrútafirði og má gera ráð fyrir að Hrútafjörður festi sig enn frekar í sessi sem helsti áningarstaður á leiðinni Akureyri. Hætt er við að þetta hafi áhrif á umsvif í þjónustu við vegfarendur á leið gegnum Blönduós.
- Sundabraut mun valda styttingu á ferðatíma.

8.5 Umræða

Óumdeilt er að þjóðhagsleg arðsemi Svínavatnsleiðar er mikil og að þrýstingur á að farið verði í styttingu þjóðleiðarinnar á þessum slóðum er afar mikill. Núverandi vegakerfi hefur ýmsa annmarka sem koma æ betur í ljós eftir því sem umferð eykst almennt og ekki síst hlutfall þungra flutningabíla.

Á móti þessum mikla ábata samfélagsins í heild er jafnframt ljóst að breytingar á samgöngum vegna Svínavatnsleiðar munu hafa í för með sér tilflutning og einhvern samdrátt á þjónustu við vegfarendur sem leið eiga um Húnavatnssýslur. Þá er einnig ljóst að hægfara breytingar á þjóðvegakerfinu og ferðamynstri munu einnig hafa í för með sér breytingar á áningum fólks. Þess vegna má gera ráð fyrir að atvinnuhagsmunir Blönduósinga af gegnumstreymisumferð fari fremur minnkandi á næstu árum þótt engar stökkbreytingar verði á vegakerfinu.

Þær raddir sem krefjast úrbóta munu væntanlega verða sífellt háværari eftir því sem úrbæturnar dragast. Ef þessar úrbætur nást ekki fram á núverandi þjóðvegi er ljóst að fullur þungi verður settur í að undirbúa aðrar framkvæmdir sem hafa sama markmið og er þá nærtækast að líta til nýs Kjalvegjar. Stofnað hefur verið fyrirtæki með breiðri eignaraðild um undirbúning verksins og 16 alþingismenn fjögurra flokka og fjögurra kjördæma²⁹ hafa flutt þingsályktunartillögu til að vinna málinu brautargengis. Ljóst er að sú nýja tenging milli landshluta sem þar skapaðist hefur marga mjög spennandi möguleika í för með sér, sérstaklega fyrir Norðurland, Suðurland og Suðvesturland ásamt ferðaþjónustunni almennt. Þá virðist, samkvæmt þeirri undirbúningsvinnu sem þegar hefur farið fram, að gegnumstreymisumferð milli landshluta um Húnavatnssýslur verði aðeins fjórðungur þeirrar sem nú er. Eftir því sem meiri tafir verða á úrbótum vegjarins um Norðurland vestra má búast við að fylgi við nýjan Kjalveg aukist.

Fyrirsjáanlegt er að draga muni úr veltu í þjónustu við ferðamenn um Blönduós vegna Svínavatnsleiðar, þ.e. vegna gegnumstreymisumferðar sem myndi velja að fara stystu leið. Ýmis áhrif eru jákvæð, s.s. á umferðaröryggi og sparnaður vegfarenda. Ljóst er að samfélagið á Norðurlandi vestra á í vök að verjast í mörgu tilliti og óhætt að segja að mikilvægt er að verja byggðina þar eins og frekast er unnt. Það er jafnframt ljóst að almannahagsmunir eru miklir við það að fara í endurbætur og endurskoðun á vegakerfinu í Austur-Húnavatnssýslu. Þannig líða byggðarlög og atvinnulíf á landsbyggðinni fyrir háan flutningskostnað og því er verið að leita leiða til úrbóta á því eftir því sem aðstæður á hverju svæði gefa möguleika á. Þessa mikilvægu hagsmuni þarf að veða saman.

²⁹ Norðausturkjördæmi, Reykjavík suður, Suðurlkjördæmi og Suðvesturkjördæmi.

Þeirri hugmynd mætti velja upp hvort ástæða sé til þess, í ljósi samfélagslegs ábata af Svínavatnsleið, að bæta Blönduósbæ og nágrenni upp það tap sem búast má við vegna samdráttar í þjónustu við gegnumstreymisumferð. Þetta gæti verið í formi annarra innviða sem gætu nýst ferðaþjónustunni á svæðinu og skapað störf til framtíðar. Einnig mætti líta til flutnings þjónustustarfa inn á svæðið. Aðstæður eru afar sérstakar og jafnmikil færsla þjóðleiðar út fyrir þéttbýli á sér engar beinar hliðstæður hér á landi og fordæmisgildi slíkra aðgerða því takmarkað.

HEIMILDIR

- Alþingi (2006). *Tillaga til þingsályktunar um legu þjóðvegur nr. 1 um Austur-Húnavatnssýslu og Skagafjörð. (Lögð fyrir Alþingi á 132. löggjafarþingi 2005–2006.)*
- Alþingi (2007). *Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007–2018. (Lögð fyrir Alþingi á 133. löggjafarþingi 2006–2007.)*
- Ásgeir Jónsson (2002). Af örlögum íslenskra hafnarbyggða. Tímarit Máls og menningar, nóvember 2002. Vefútgáfa:
http://www.hi.is/~ajonsson/by/Samgongubyltingin_TMM.pdf
- Blönduósbær (2003). *Blönduósbær, stefnumótun í atvinnumálum. Atvinnustefna til ársins 2013.* Blönduós: Blönduósbær.
- Blönduósbær (2007). *Umsögn um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018, 575. mál.* Bréf til samgöngunefndar Alþingis dags. 1. mars 2007.
- Borgarnesnefndin (2000). *Þjóðvegur 1 um Borgarnes. Samanburður valkosta.* [Uppl. Um útgáfustað og útgefanda vantar].
- Byggðastofnun (2007). *Hagvöxtur landshluta 1998-2005.* Sauðárkrókur: Byggðastofnun.
- Dubois, Alexandre, Gløersen, Erik, Stead, Dominic og Zonneveld, Wil, (2006). *Polycentric Urban Development and Rural-Urban Partnership-Thematic Study of INTERREG and ESPON activities.* Lúxemborg: ESPON, European Spatial Planning Network.
- Einar M. Magnússon, Þórólfur Nielsen og Haraldur Sigþórsson (2004). *Hámarkshraði á tveggja akreina þjóðvegum. Athugun á norskri aðferð við ákvörðun hámarkshraða.* Reykjavík: Línuhönnun.
- Haraldur Sigþórsson (2008, febrúar). *2 + 1 vegur Kynning 6. febrúar 2008.* Fyrirlestur fluttur á ráðstefnu Lýðheilsustöðvar, 2+2 EÐA 2+1 VEGIR: Öryggi vegfarenda – kostnaður samfélagsins – erum við á réttri leið?. Reykjavík.
- Haraldur Sigþórsson og Sigurður Örn Jónsson (2001). *2+1 vegur; um útfærslu umferðarmikilla þjóðvega í grennd við höfuðborgarsvæðið [unnið fyrir Vegagerðina].* Reykjavík: Línuhönnun.
- Haynes .K. E. og Fotheringham A. S. (1984). *Gravity and Spatial Interaction Models. Scientific Geography Series, Volume 2.* London: Sage Publications.
- Highways Agency (2007, 14. nóvember). *Encouraging Sustainable Travel - Highways Agency Strategic Plan for Accessibility. Community Severance.* Sótt 14. nóvember frá <http://www.highways.gov.uk/aboutus/999.aspx>
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson (2004). *Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra - Þróun matsaðferða.* Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.

- Hjördís Sigursteinsdóttir og Kjartan Ólafsson (2004). *Áhrif Hvalfjarðarganga á samfélag og byggð á Vesturlandi. Niðurstöður könnunar meðal íbúa á svæðum norðan ganga árið 2003*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjördís Sigursteinsdóttir (2005a). *Viðhorf til Kaupfélags Eyfirðinga. Spurningavagn 2005. Eyjafjörður og Suður- Þingeyjarsýsla*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjördís Sigursteinsdóttir (2005b). *Virkjum alla! – Rafrænt samfélag*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið (2004). *Vaxtarsamningur Eyjafjarðarsvæðis til aukinnar samkeppnishæfni, sóknar og alþjóðatengsla. Tillögur verkefnisstjórnar um byggðaaætlun fyrir Eyjafjörð*. Reykjavík: Iðnaðar- og viðskiptaráðuneytið.
- IMG Gallup (2006). *Leið ehf. Vegamál. Markaðsrannsókn. Apríl - maí 2006*. Reykjavík: Capacent.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson (2006b). *Stytting þjóðveggar 1 í Húnaþingi. Mat á þjóðhagslegri arðsemi*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson (2007a). *Nýr Kjalvegur, mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson (2007b). *Nýr Kjalvegur, mat á þjóðhagslegri arðsemi*. Akureyri: Rannsókn- og þróunarmiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Línuhönnun og Fjölhönnun (2006). *Hönnun 2+1 vega*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Lögreglan á Blönduósi (2004). *Hverjir aka um þjóðveginn? Aksturserindi, ökutæki, ferðavenjur, viðhorf vegfarenda, vegfarendur, ofl.* Rannsókn á umferð um þjóðveginn unnin af Lögreglunni á Blönduósi í samstarfi við Óríon ráðgjöf ehf. og Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands. Blönduós: Lögreglan á Blönduósi.
- Lögreglan Blönduósi (2003). *Ástæður umferðaróhappa á þjóðveginum. Rannsókn á ástæðum umferðaróhappa á þjóðveginum, unnin af Lögreglunni Blönduósi í samstarfi við Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands*. Blönduós: Lögreglan á Blönduósi.
- May, J. og Thrift, N. (2001). Introduction. Í May, J. og Thrift, N. (ritstj.) *Timespace, geographies of temporality* (bls. 1-46). London: Routledge.
- Morgunblaðið (2004, 30. júlí). *Eimskipafélagið hættir strandsiglingum*. Morgunblaðið, [sótt úr gagnasafni www.mbl.is 24. janúar 2008].
- N1 (2008). *N1 hefur keypt allt hlutafé í Staðarskála ehf.* Sótt 18. janúar 2008, frá <http://n1.vefur.eplca.is/um-fyrirtaekid/frettir/nr/236>
- National Cooperative Highway Research Program, NCHRP (1996). *Effects of Highway Bypasses on Rural Communities and Small Urban Areas. Research Results Digest 210*. Washington, DC: Transportation Research Board.
- Náttúrustofa Vestfjarða (2007). *Vegur við Svínavatn í Húnavatnshreppi og Blönduósbae (Svínavatnsleið). Tillaga að matsáætlun fyrir mat á umhverfisáhrifum*. Ísafjörður: Náttúrustofa Vestfjarða.

- Rogers, C.L og Marshment, R. (2000). Measuring Highway Bypass Impacts on Small Town Business Districts [vefútgáfa]. *Review of Urban and Regional Development Studies*. Vol. 12, No. 3, November 2000, 250-265.
- Skrifstofa atvinnulífsins á Norðurlandi (2008). *Flutningamál og staða framleiðslufyrirtækja á landsbyggðinni*. Óbirt greinargerð.
- Srinivasan, S. og Kockelman, K. M. (2002). The Impacts of Bypasses on Small- and Medium-Sized Communities: An Econometric Analysis. *Journal of Transportation and Statistics*. Vol 5, No. 1, 57-69.
- Trausti Valsson (2000). *Vegakerfið og ferðamálin*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Vegagerðin (2006). *Framkvæmdafréttir*, 8. tbl. 06.
- Vegagerðin (2007a). *Framkvæmdafréttir*, 29. tbl. 07.
- Vegagerðin (2007b). *Óbirt gögn úr umferðarkönnun á Öxnadalshéiði í október 2007*.
- Vegagerðin áætlanadeild (2003). *Stytting leiða frá Reykjavík til Eyjafjarðarsvæðisins, Norðanverðra Vestfjarða, Miðausturlands. Einnig stytting Hringvegarins almennt*. Reykjavík: Vegagerðin.
- Pórolfur Nielsen, Haraldur Sigþórsson og Ágúst Mogensen (2004). *Vindur og umferðaröryggi*. Reykjavík: Línuhönnun.

Viðmælendaskrá:

- Anna Kr. Davíðsdóttir, stöðvarstjóri hjá N1 á Blönduósi, 15.01. 2008
- Auðunn Hálfánarson, deildarstjóri áætlananna hjá Vegagerðinni í Borgarnesi, 14.11.2007
- Bárður Guðmundsson, skipulagsfulltrúi Árborg, 24.1.2008
- Björn Þór Kristjánsson, framkvæmdastjóri, Blönduósi, 18.01.2008
- Björn Magnússon, oddviti Húnavatnshrepps, 17.12.2007
- Einar Eyland, svæðisstjóri Eimskips á Norðurlandi, 11.1.2008
- Einar Kolbeinsson, framkvæmdastjóri Stíganda hf, Blönduósi, 18.01.2008
- Friðleifur Ingi Brynjarsson, verkefnastjóri hjá Vegagerðinni á Akureyri, 10.1.2008
- Haukur Suska Garðarsson, atvinnuráðgjafi SSNV, Blönduósi, 17.12.2007
- Heiðar Kristjánsson, skóla- og vörubílstjóri, Blönduósi, 17.1.2008.
- Jens P. Jensen, sveitarstjóri Húnavatnshrepps, 17.12.2007
- Lárus B. Jónsson, framkvæmdastjóri Kráks ehf, Blönduósi, 18.01.2008

Magnús Hreinsson, framkvæmdastjóri, 17.01.2008

Óskar Jensson, rekstrarstjóri Landflutninga-Samskip á Norðurlandi, 11.1.2008

Óskar Stefánsson, framkvæmdastjóri hjá TREX, 14.11.2007

Sigurður Jóhannesson, framkvæmdastjóri SAH Afurða ehf, Blönduósi, 18.01.2008

Sigurður Jónsson, framkvæmdastjóri Samtaka verslunar og þjónustu, 17.1.2008

Stefán Karl Segatta, framkvæmdastjóri neytendasviðs Skeljungs, 3.1.2008 og tölvupóstur
15.2.2008

Sævar Þór Ólafsson, framkvæmdastjóri hjá N1, 21.01.2008

Valgarður Hilmarsson, forseti bæjarstjórnar Blönduóss, 17.12.2007

Þorleifur Ingvarsson, starfsmaður Húnavatnshrepps, 17.12.2007

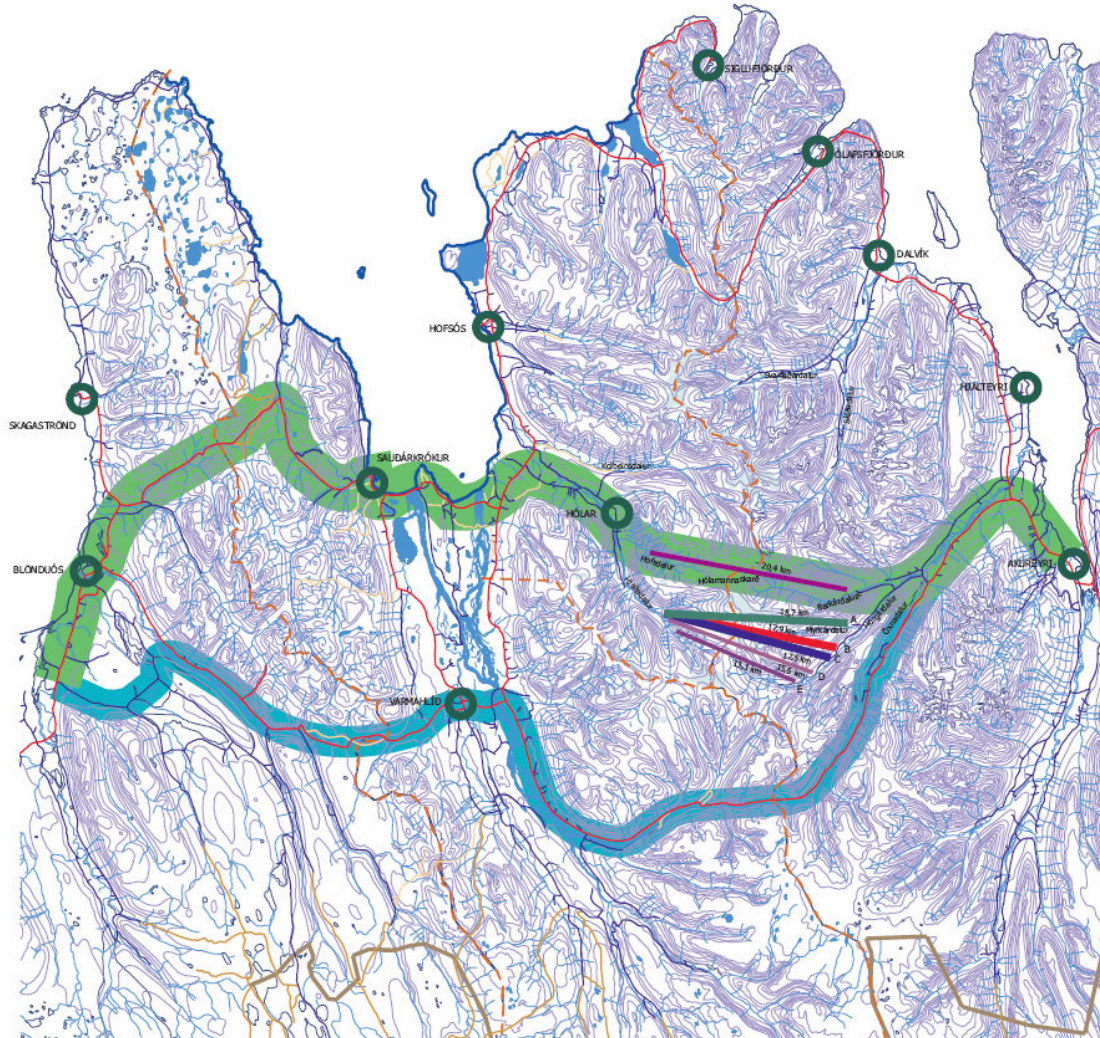
Þórhalla Guðbjartsdóttir, skólastjóri Grunnskólans á Blönduósi, 11.1.2008

Rýnihópur sjö atvinnubílstjóra sem hafa mikla reynslu af akstri milli Akureyrar og Reykjavíkur, Akureyri, 25. október 2007

Rýnihópur fimm einstaklinga sem aka oft milli Akureyrar og Reykjavíkur, Akureyri, 25. október 2007

VIÐAUKAR

Hugmynd Lendisskipulags ehf. að veggöngum um Tröllaskaga og vegi um Sauðárkrók og Þverárfjallsveg.



ÞÉÐLSKIPULAG SKAGAFJARÐAR 2001-2012
 UPPLÝSINGAKORT: VEGGÖNG MILLI HJALTADALS OG HÖRGÁRDALS

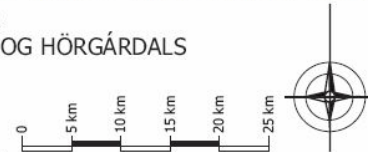
SKÝRINGAR

Sýndar eru 4 ganganlinur milli Hjaltdals og Hörgárdals, ein milli Hjaltdals og Myrkárdals og ein milli Hofsdals og Barkárdals. Ganganumunnar eru í mismunandi hæð:

	Hjaltdalur	Hofsdalur	Hörgárdalur	Myrkárdalur	Barkárdalur
Lína A:	300 m			300 m	
Lína B:	300 m		300 m		
Lína C:	300 m		300 m		
Lína D:	320 m		380 m		
Lína E:	400 m		400 m		
Lína F:		300 m			300 m

Vegalengd í km:	Þjóðvegur 1 nú/ stytstu stofnvegir	Þjóðvegur 1 m. vegstyttingum	Þverárfjallsvegur/ veggöng F	Þverárfjallsvegur/veggöng F/ m. vegstyttingum
Vegamót v. Bægisá -				
vegamót v. Reykjabraut	136	122	128	119
Akureyri - Hólar	131		59	
Akureyri - Sauðárkrókur	119		91	88
Akureyri - Blönduós	145	142	136	127
Akureyri - Skagaströnd	168	165	139	130
Blönduós - Sauðárkrókur	75		45	39
Blönduós - Siglufjarður	158		141	135

Heimildir: Vegalengdir eru af korti Landmælinga Íslands í mkv. 1:500.000, 6. útg. 1992 og á mælingum af korti þar sem vegleysur eru. Upplýsingar um hæð fjallvega og um vegalengdir að hluta eru fengnar á heimasíðu Vegagerðar ríkisins. Upplýsingar um göng undir Öxnadalshéið eru fengnar úr Jarðgangaáætlun Vegagerðar ríkisins, janúar 2000.



10,7 km löng veggöng undir Öxnadalshéið skv. Jarðgangaáætlun með ganganumunna í 300 og 360 m hæð stytta þjóðveg 1 nánast ekkert.

Með styttingum, sem að ofan er gert ráð fyrir á þjóðvegi 1, verður mesta vegalengd milli þjónustustaða við veginn norðan Holtavörðuheiðar á kaffan milli Akureyrar og Laugarbakka, 185 km. Með Þverárfjallsvegi, veggöngum og vegstyttingum verður mesta vegalengd milli þjónustustaða á þessari leið milli Hóla í Hjaltdal og Akureyrar, 59 km.

Þjóðvegur 1 milli Akureyrar og Reykjavíkur mun liggja hæst á Öxnadalshéið nema gerð verði göng undir hana. Með Þverárfjallsvegi og veggöngum sem hér er lýst, þarf hvorki að fara Vatnaskar né Öxnadalshéið og vegur milli Akureyrar og Reykjavíkur mun liggja hæst á Holtavörðuheiði.

Hæð fjallvega yfir sjó:
 Þverárfjall: 322 m
 Vatnaskar: 420 m
 Öxnadalshéið: 540 m
 Holtavörðuheiði: 407 m

Lendis

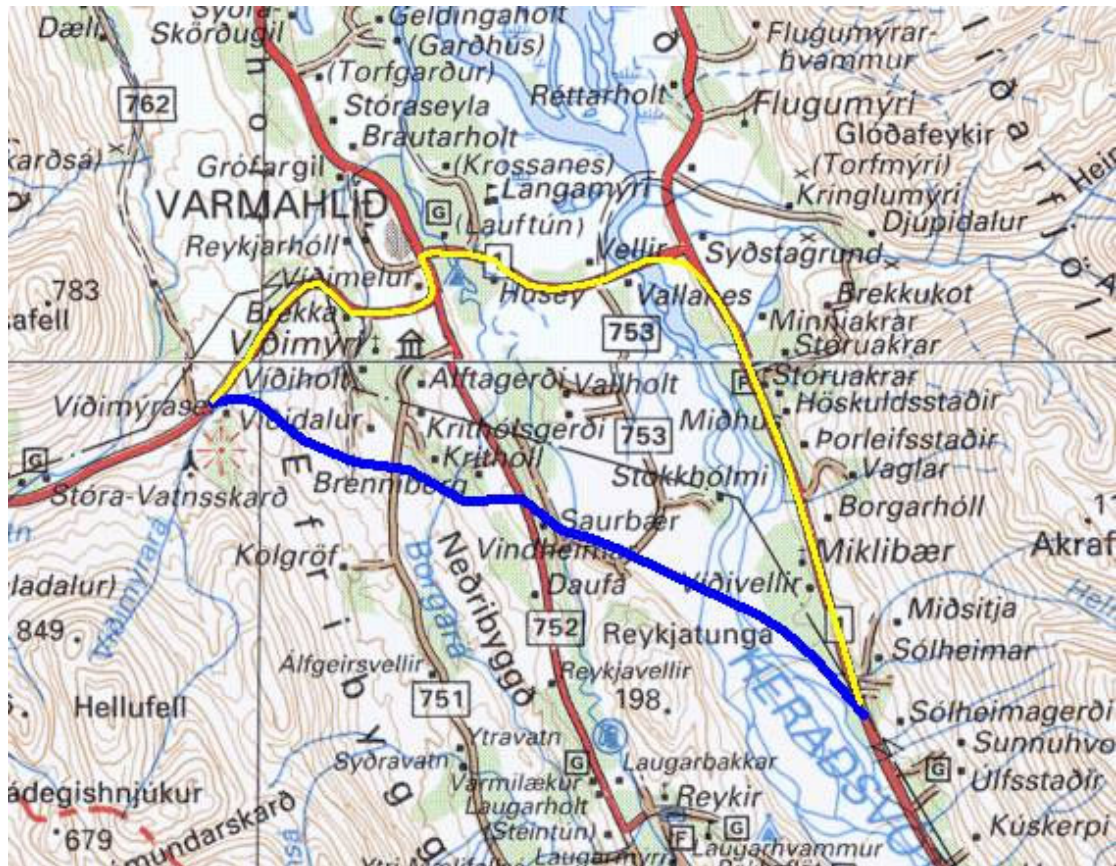
Lendisskipulag ehf.

Árni Ragnisson skipulagsfræðingur, arkitekt FÁ, Póll Zóphóníasson, byggingarteknikfræðingur FRV, Aðalblá 21, 550 Sauðárkrók, pósthólf 15, sími: 463 5121, fax: 463 6021, netfang: arnir@lendis.is

Grunnkort Landmælinga Íslands

DAG	ÁR	SKALA	ÁSK	HOFS	TEMA	ÁR
02.02/04-03	3.9.1.10	1:50000	Ásk 5200-01	HOFS	AR/PZ	ÁR

Hugmynd Jóns Þorvaldar Heiðarssonar að tæplega 6 km styttingu þjóðveggarins í Skagafirði.



Nýr vegur á mynd 12,7 km
Stytting á mynd 5,9 km