

# Eins dauði er annars brauð?

## Samfélagsáhrif af styttingu þjóðvegarins

Málþing um samgöngur í Háskólanum á Akureyri 19. mars 2010

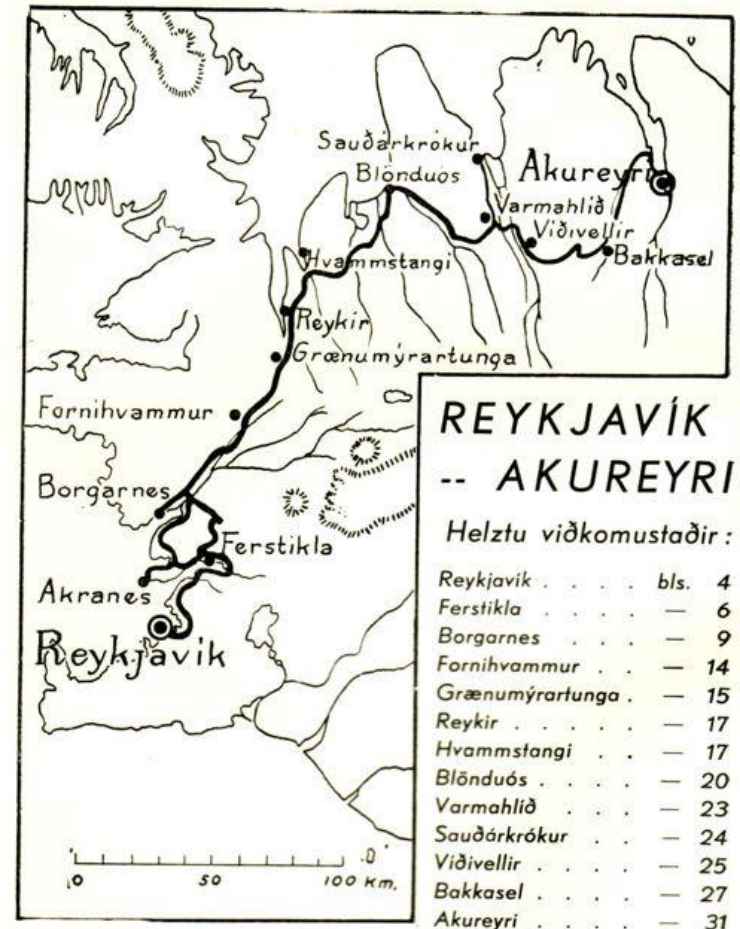
Hjalti Jóhannesson, landfræðingur, RHA

# Megin inntak fyrirlesturs

- Helstu styttingarmöguleikar á hringveginum milli Norðurlands og suðvesturlands
- Athugun á samfélagsáhrifum Svínvatnsleiðar 2007-2008
- Skipulagsmál innviða samfélagsins

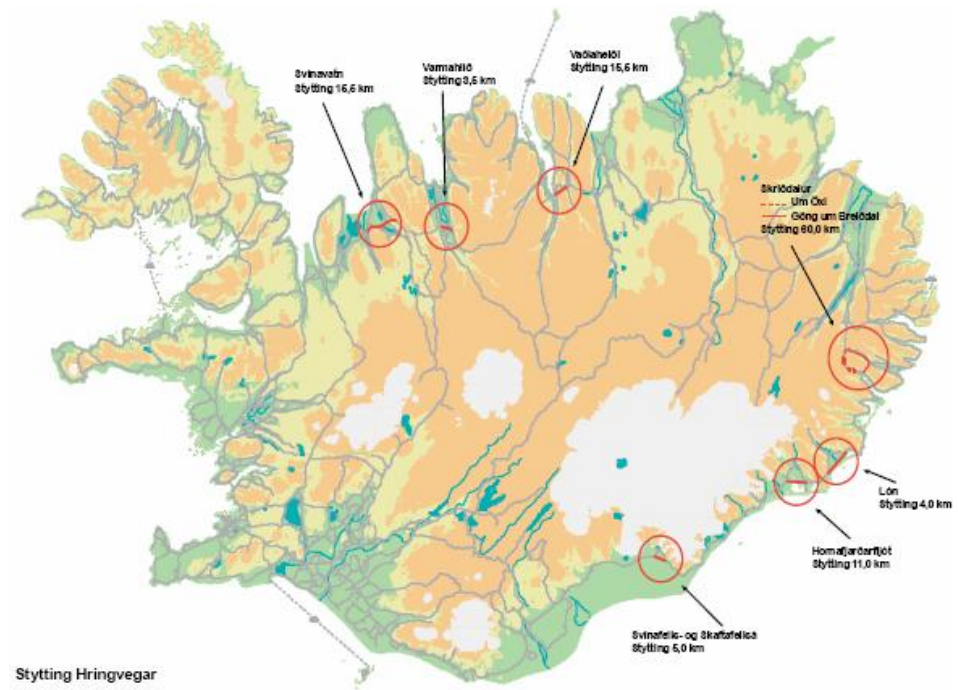
# Nokkrir möguleikar á styttingu vegar og/eða ferðatíma

- Hringvegurinn
  - Svínavatnsleið (13-15 km)
  - Vindheimaleið (6 km)
  - Sundabraut (5-10 km)
  - Borgarnes (ferðatími)
  - og e.t.v. fleira
- Kjalvegur (a.m.k. 47 km)
  - Bylting á samgöngumynstrinu
- Áfangar hafa náðst
  - 30 km stytting um Þverárfjall sem nýtist einkum fyrir norðanverðan Skagafjörð



# Tillaga að langtímasamgönguáætlun 2007-2018 (aldrei samþykkt)

- Á þriðja tímabili  
(2015-2018):
  - „Hringvegur um Húnavatnssýslu. Lagt er til að hafin verði gerð Hringvegur í nýrri legu norðan Svínavatns á þriðja tímabili“.
  - Sýnir a.m.k. hvað stjórnvöld hafa haft áform um



# Sjónarmið eru mismunandi

- Heimamenn þar sem styttingarmöguleikarnir eru til staðar
  - Hagsmunaaðilar
  - Almennir íbúar
- Vegfarendur
  - Almennir vegfarendur
  - Atvinnubílstjórar
- Hagsmunaaðilar á svæðum sitt hvorum megin styttingarsvæðis

# Hverjir eru á ferðinni á þessum slóðum?

- Samkvæmt könnun lögreglunnar á Blönduósi (2004)
  - 85% ökumanna í Húnaþingi frá þremur landshlutum: Norðurlandi vestra, Norðurlandi eystra og höfuðborgarsvæðinu

Hverjir aka um þjóðveginn?

Lögreglan Blönduósi  
Desember 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



Rannsóknarverkefni styrkt af Rannsóknarráði  
umferðaröryggismála  
RANNUM

1

Lögreglan á Blönduósi 2004

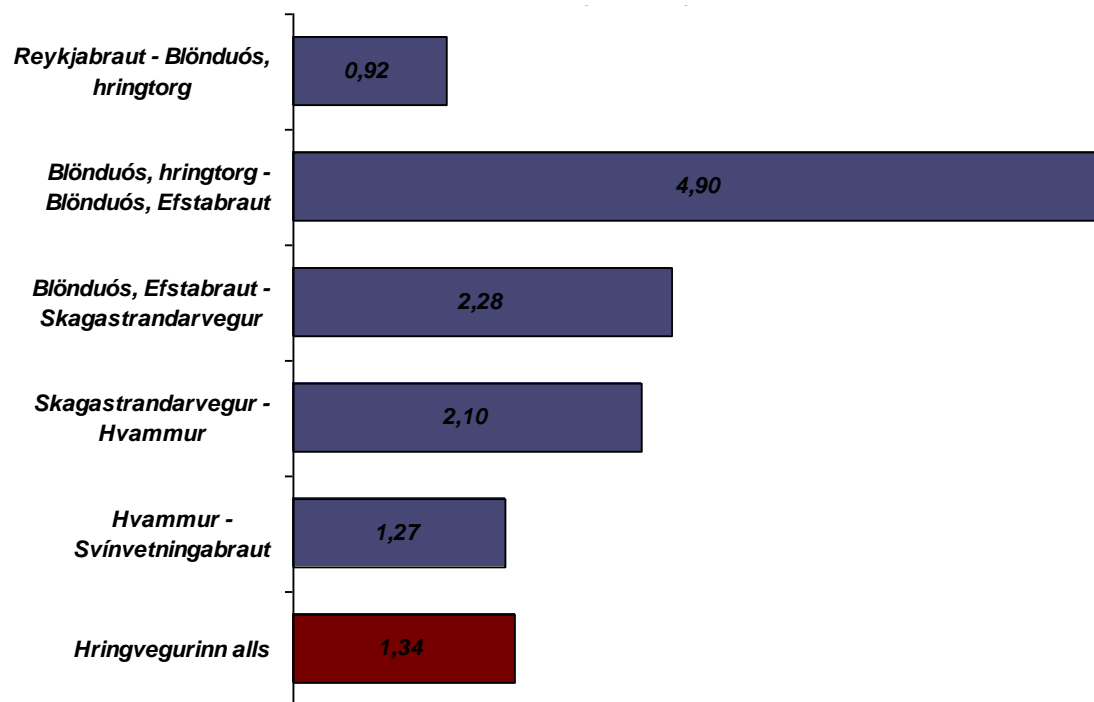
# Ferðatími

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

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

# Umferðaröryggi

Óhöpp á millj. ekna km.



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

# Umferðaröryggi

## Könnun lögreglunnar á Blönduósi 2003

Lögreglan Blönduósi  
Febrúar 2003

- Könnun meðal þeirra sem höfðu lent í umferðaróhöppum á leiðinni frá Hvalfjarðargöngum að Moldhaugnahálsi
  - 25,8% allra umferðaróhappa urðu á stöðum þar sem vegurinn er brotinn upp hvað eðli hans varðar, s.s. með brú, þéttbýli eða gatnanótum.
- Dregin sú ályktun „að það sem brýtur tilbreytingalítinn þjóðveginn upp skapi jafnframt ákveðna hættu“

### Ástæður umferðaróhappa á þjóðveginum

Rannsókn á ástæðum umferðaróhappa á þjóðveginum unnin af Lögreglunni Blönduósi í samstarfi við Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands



Rannsóknarverkefni styrkt af Rannsóknarráði  
umferðaröryggismála  
RANNUM

# Umferðaröryggi

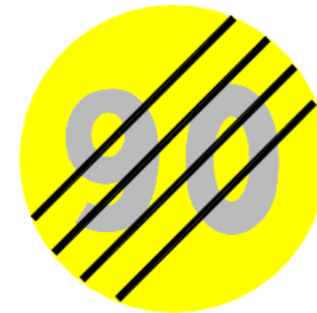
## Rannsókn Línuhönnunar 2004

- Skoðaðir 3 vegarkaflar á landinu til að athuga hvort hámarkshraði þeirra hefði verið lækkaður í 80 km/klst. ef aðferðir sem Norðmenn nota giltu hér
  - Niðurstaðan var m.a. sú að vegurinn Blönduós-Varmahlíð 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 hans, þ.e.a.s. krappar beygjur og hæðir



### Hámarkshraði á tveggja akreina þjóðvegum

Athugun á norski aðferð við ákvörðun hámarkshraða



Nóvember 2004

Einar M. Magnússon  
Þorólfr Nielsen  
Haraldur Sigþórsson

# Umferðaröryggi

## *Dæmi um viðhorf flutningabílstjóra*

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



Mynd: Geirinn.is

# Þýðing vegar fyrir þróun byggðar

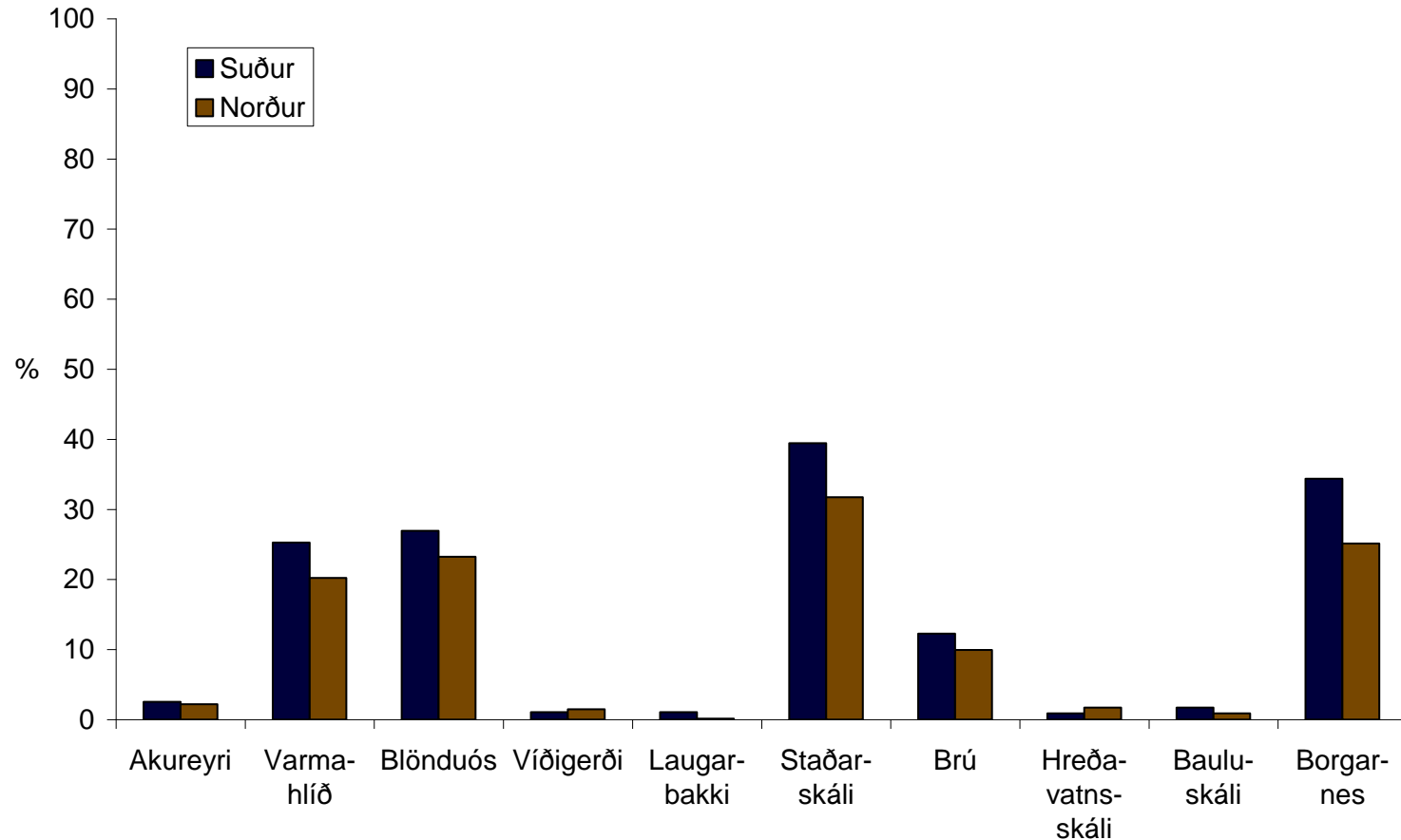
- Margir bæir hafa byggst upp við þjóðveginn eftir að landsamgöngur tóku við af samgöngum á sjó
  - „Góðar samgöngur eru vitaskuld ekki trygging fyrir því að þéttbýli blómgist. Til eru bæjarfélög við hringveginn, s.s. Hvammstangi og Blönduós, sem einnig hafa átt við fólksfækkun að stríða á allra síðustu árum“.
  - Áningarstöðum hefur fækkað eftir því sem fólk er fljótara í ferðum
- Strandsiglingar lögðust endanlega af 2004
  - Hefur líklega þýðingu til að breyta eðli samgangna um þjóðveginn – meiri þungaflutningar

# Atvinnumál

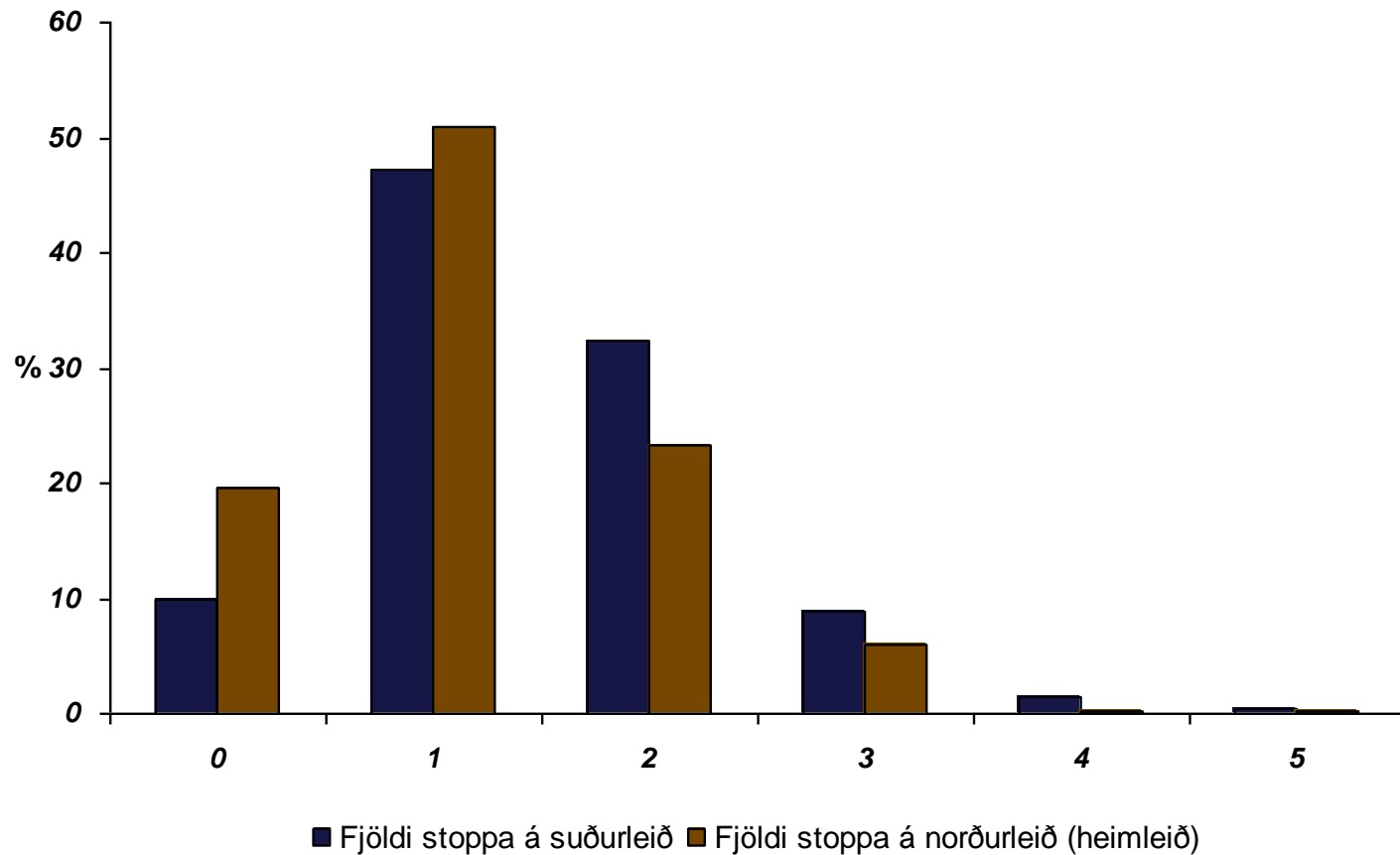
## *Dæmi um þýðingu vegarins fyrir Blönduós*

- Áhrif mest á þjónustufyrirtæki
  - T.d. N1 skálinn, Kaffihúsið við Árbakkann og Potturinn og pannan
  - Fyrirtæki á þessum starfsvettvangi talin standa samtals fyrir um 60 ársverkum (2007)
- 23% til 36% nota Blönduós sem áningarstað á ferðum sínum milli landshluta \*
  - Heildarvelta vegna gegnumstreymisumferðar talin geta legið á bilinu 68-85 milljónir kr. á ári fyrir utan eldsneytiskaup (2007)

# Áningarstaðir í síðustu bílferð til Reykjavíkur

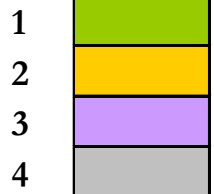


# Hlutfallslegur fjöldi þeirra sem stoppuðu 1-5 sinnum



# Hlutfall þeirra sem stoppuðu 1-3 sinnum á helstu áningarstöðunum

	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



# Atvinnumál

## *Dæmi um þýðingu fyrir aðila utan svæðis*

- Samtök atvinnulífsins hafa látið sig þetta varða og nefna m.a. að:
  - Stórt fyrirtæki á landsvísu 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, staðsett á Akureyri, greiða árlega hátt á annað hundrað milljónir kr. á ári við að koma vörum sínum á stærsta markaðssvæði landsins



Mynd: Geirinn.is

# Almennir íbúar

## *Viðhorf í könnun IMG Gallup 2006*

- „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?“
  - Á landinu í heild töldu 74% rétt að leggja áherslu á að endurbæta og breikka hringveginn
  - Á Norðurlandi voru tæp 61% á sömu skoðun
  - 88% Húnavetninga vilja fremur endurbæta og breikka hringveginn

# Almennir íbúar

## Aðstæður við þjóðveginn – þverunarahindrun o.fl.

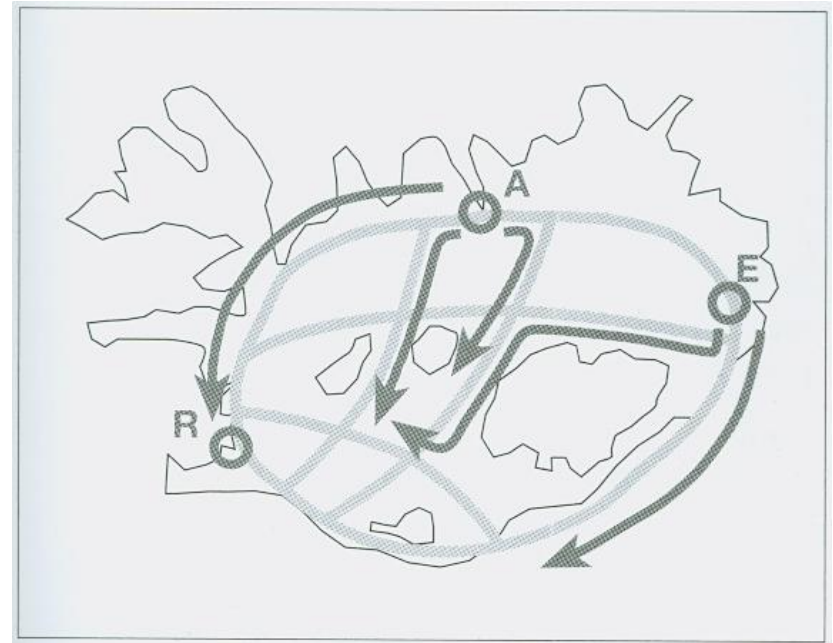
- *Borgarnesnefndin (2000):*
  - „Eins og staðan er í dag eru aðstæður óviðunandi. Hraði er mikill, umferð töluverð, einnig þungaumferð og vegurinn klýfur byggðina í sundur. Af þessu eru óþægindi fyrir íbúana vegna hljóð- og loftmengunar og óöryggi vegna slyshættu.“
- Gildir þetta ekki um fleiri bæi?
  - Selfoss, niðurstaða íbúapings 2003 að þungaflutningar fari ekki gegnum miðbæinn
  - Akureyri, hverfisnefnd Oddeyrar sem er við þjóðveginn gegnum bæinn hefur ályktað um að lækka umferðahraða og draga úr hindrunaráhrifum
  - Blönduós?



# Hinn megin valkosturinn

## *Kjalvegur*

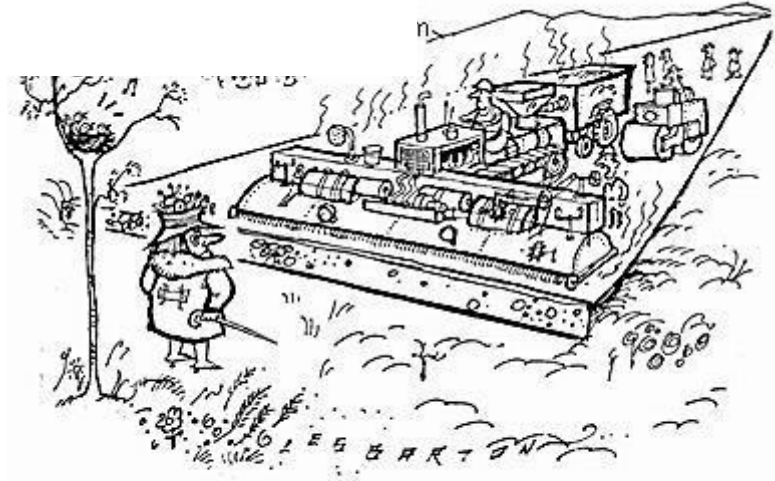
- Umferð myndi minnka um þjóðveginn vestan Skagafjarðar\*
  - Um 75% þess umferðarstraums sem hvort eð er fer á milli Norðurlands eystra og Austurlands og höfuðborgarsvæðisins myndi sennilega velja nýjan Kjalveg
  - Öll umferð milli Suðurlands og Norðurlands



Mynd: Trausti Valsson (2000). Vegakerfið og ferðamálin

# Skipulagsmál

- Skipulagsmál eru á hendi sveitarfélaga – líka fyrir grunngerð samfélagsins
- *NIMBY* (not in my back yard) og líka *NAMBI* (not against my business or industry)
- Vegna þessa getur sú staða komið upp að „*allt standi fast*“ þegar um er að ræða skipulag þar sem hagsmunir heimamanna og annarra fara ekki saman



"Not another protest against the Channel Tunnel Link."

# Landskipulag?

- Úr flutningsræðu Jóhönnu Sigurðardóttur þáv. félagsmálaráðherra um frumvarp til skipulagslaga árið 1989:
  - “Fjölmargar stofnanir ríkisins hafa frumkvæði á sinni könnu sem ná til landsins alls. Nauðsynlegt er að samræmis sé gætt milli áætlana um þessar framkvæmdir og skipulagsáætlana sveitarfélaga. Því er í frv. mælt fyrir um að skipulags- og byggingarstofnun skuli beita sér fyrir gerð landskipulags á ýmsum sviðum en nefna má að gerð samgönguvirkja, aðflutningsæða við orkudreifingu og fjarskiptalagnir getur lagt kvaðir á skipulagsáætlanir sveitarfélaga.”
- Málið er aftur komið á dagskrá, sbr. frumvarp til skipulagslaga lagt fram á Alþingi 2009-2010

# Niðurstaða

- Ferðatími er að styttest, áningarstöðum fækkar
- Þróunin í átt til styttingar leiða
- Hefur kosti og galla fyrir
  - Heimamenn
  - Almenna vegfarendur
  - Atvinnulífið almennt
- Reyna að sætta sjónarmið
  - Eru mótvægisaðgerðir mögulegar?

