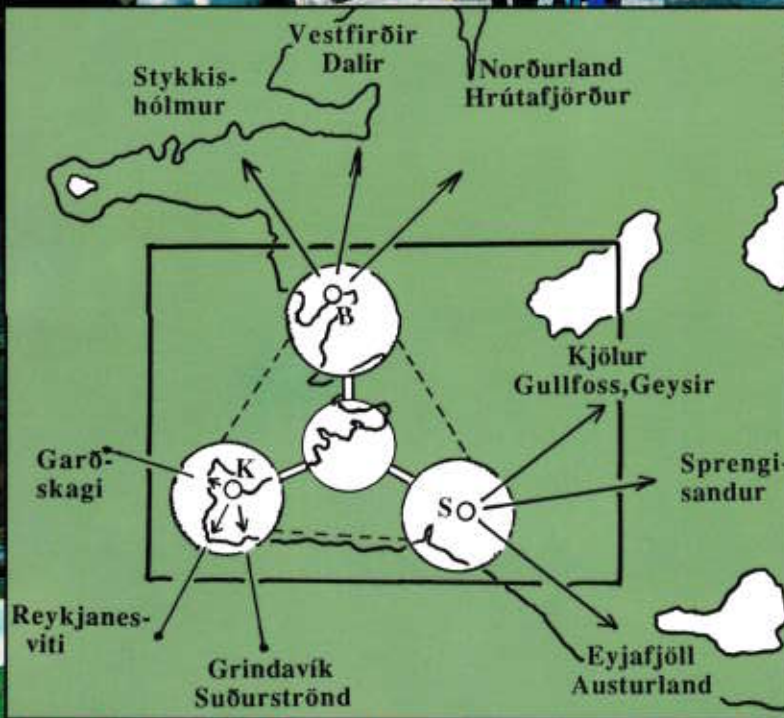


TRÁUSTI VALSSON

# LAND SEM AUÐLIND

Um mótun byggðamynsturs á Suðvesturlandi  
í fortíð — nútíð — framtíð



FJÖLVAÞINGAFA





Kortið sýnir hugmynd að framtíðarskipulagi Suð-vesturlands. Grænt táknar kerfi opinna svæða, brúnt sumarþstaðasvæði, þverstríkun útivistarsvæði, grátt viðbótarsvæði við þéttbýli og gulur hringur útivistarmiðstöð. (Sjá nánar á bls. 97).

ISBN 9979-58-226-X



9 789979 582267

Ráðstefnurit vegna fundar á Þingvöllum 11. september 1993.

Til fundarins er boðað af landshlutasamtökum á Suðvesturlandi; SSH, SSV, SASS og SSS. Höfundurinn hefur unnið mikið starf að undirbúningi ráðstefnunnar, en sú faglega reifun málsins í viðum skilningi, sem kemur fram í þessu riti, er að sjálf-sögðu fyrst og fremst lýsing á skoðunum hans sem fræðimanns.

Fyrri rit Trausta Valssonar, sem Fjölvi hefur gefið út:

REYKJAVÍK —  
VAXTARBRODDUR,  
þróun höfuðborgar. Fjölvi 1986.

FRAMTÍÐARSÝN  
Ísland á 21. öld. Fjölvi 1991.

Fjölvaútgáfan, Reykjavík 1993

© Trausti Valsson  
Ritvinnsla: Macintosh  
Kápuvinnsla: Korpus  
Prentun og bókband:  
G.Ben. Prentstofa

## Efnisyfirlit

Formáli eftir Davíð Oddsson forsætisráðherra .....	4
1. Auðlindir og samgöngur móta mynstur byggðar .....	5
2. Kortlagning auðlinda gefur vísbendingu um byggðamynstrið .....	13
3. Þróun byggðamynsturs lýtur lögmálum formrænna kerfa ..	21
4. Vöxtur færast í byggðaðróun við ströndina .....	29
5. Nýtt skeið hefst með þróun landsamgangna.....	37
6. Fyrstu vísar nýs skeiðs byggðaðróunar inn til landsins.....	45
7. Stjórnsýslukerfi samsvari forsendum á hverjum tíma .....	53
8. Landauðlindir framtíðar munu hafa áhrif á byggðamynstrið .....	61
9. Svæði takmarkana í landnýtingu gefa ramma byggðaðróunar .....	69
10. Samlagning glæranna sýnir mynstur landnýtingar .....	77
11. Val þróunarleiða til framtíðar .....	85
12. Lýsing á meginþáttum skipulagstillögunnar .....	93
Þróun byggðamynsturs .....	101
Eftirmáli höfundar .....	104
Helstu myndir .....	105
English Summary .....	106
Atriðisorð .....	107
Heimildir .....	108
Heimildir að myndum .....	108

---

TRAUSTI VALSSON

# ***LAND SEM AUÐLIND***

Um mótun byggðamynsturs á Suðvesturlandi  
í fortíð — nútíð — framtíð

FJÖLVA  ÚTGÁFA



## **Formáli eftir forsætisráðherra**

VIÐ ÍSLENDINGAR höfum frá fyrstu tíð verið háðir landsins gæðum hvað afkomu okkar varðar. Því höfum við þurft að lifa í sátt og samlyndi við náttúruna og líf okkar hefur nokkuð mótast af því sem hún hefur fært okkur. Svo er enn í dag. Fiskveiðar eru að sjálfsgöðu okkar höfuðatvinnuvegur en við nýtum jafnframt önnur gæði landsins svo sem við landbúnað. Þá má segja að ferðamannaíðnaður sé nýjasta atvinnugreinin sem byggir á náttúru landsins.

Eins og gefur að skilja hafa náttúrugæði og nýting þeirra haft mikil áhrif á mótun byggðamynsturs á Íslandi. Í þessari athyglisverðu bók skoðar Trausti Valsson skipulagsfræðingur, hvernig mismunandi atvinnuhættir hafa ráðið miklu um byggðapróun á Íslandi. Það er sérstaklega athyglisvert að skoða byggðahreyfingar í sögulegu samhengi og setur Trausti fram kenningar sem geta skýrt í stórum dráttum þær hreyfingar sem orðið hafa á byggð og búsetu manna frá upphafi byggðar á Íslandi. Í framhaldi af því lýsir hann hugmyndum sínum um næstu skref í byggðapróuninni og til hvaða aðgerða hann vill grípa til að stýra þeirri þróun. Í þessari bók er sérstaklega horft til Suður- og Vesturlands, en með einföldum hætti má draga samskonar lærdóm fyrir aðra landshluta.

Þó að hugmyndir Trausta séu að sjálfsgöðu umdeilanlegar er nauðsynlegt að skoða byggðamál og byggðapróun okkar Íslendinga í nýju ljósi og með nýjum aðferðum. Övenjulegar og ferskar hugmyndir verða oft kveikjan að frjórri umræðu. Oft var þörf en nú er nauðsyn að við Íslendingar tökum upp öfluga og markvissa umræðu um þessi mál og tökum á okkar byggðamálum með skynsamlegri hætti en gert hefur verið undanfarna áratugi.

Davíð Oddsson forsætisráðherra

# 1 Auðlindir og samgöngur móta mynstur byggðar

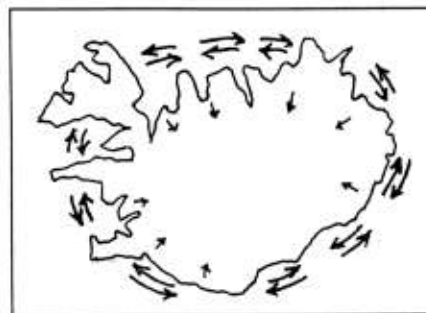
Í FLESTUM LÖNDUM ræður staðsetning landauðlinda og aðstæður til landsamgangna hvað mestu um mótun byggðarinnar. Og þannig hefur það einnig lengstum verið í íslenskri byggðasögu. Tvær undantekningar eru frá því: Byggð á fyrsta tímaskeiði landnámsaldar og tímabilið frá því um miðja 19. öld til vorra tíma.

Ástæður fyrir því eru í fyrra tilfellinu, að landnámsmennirnir, sem komu siglandi hingað, áttu að sjálfsgöðu góð skip og báta og byggð þeirra studdist því í upphafi mikið við sjósamgöngur. Landsamgöngur voru hins vegar mjög torsóttar hér á landi, fyrst í stað — og reyndar lengst af í íslenskri byggðasögu.

Á hinu síðara tímabili Íslandssögunnar sem hér var greint, þegar byggðamynstur strandbyggðar varð á ný ríkjandi, þ.e. á tímabili, sem til einföldunar má segja að hefjist um 1850, var ástæðan hins vegar tilkoma stóraukinnar verslunar og sjávarútvegs. Í tengslum við fiskveiðarnar reis vísir að sjávarþorpum víðsvegar á ströndinni, sem mynduðu grundvöllinn að því byggðamynstri, sem ríkir hér á landi nú á tímum.

Þéttbýlismyndun, — þ.e. uppkoma þorpa og bæja, — hefur tíðkast í öllum nútímalöndum og í mörgum þeirra landa, sem áttu aðgang að sjó, varð hún í fyrstu að verulegu leyti við sjávarsíðuna. Sumsstaðar réðu fiskveiðar nokkru um það að þéttbýli dróst að ströndinni, líkt og á Íslandi, en meginástæða strandbyggðar í öðrum löndum allt fram á 19. öld var mest, hvað landsamgöngur voru vanþróaðar og brautir og tæki til landflutninga nánast ekki til.

Í þeim undantekningartilfellum, þegar stórar borgir erlendis risu inni í landi, varð það aðeins vegna þess að hægt var að koma varningi til og frá þeim eftir skip- eða prammagengum fljótum. Og



Byggðamynstrið á fyrsta tímabili Íslandssögunnar mótaðist af auðveldum sjósamgöngum en erfiðum landsamgöngum. Þegar fram í sótti teygðist byggðin lengra inn til landsins.



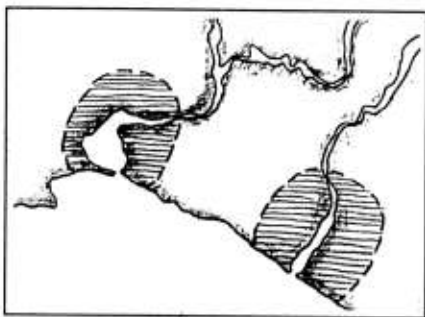
Járnbrautarlagning austur yfir Hellisheiði var mikið rædd á Alþingi á fyrri áratugum aldarinnar. Hún hefði strax gert Reykjavík og Suðvesturland að samverkandi byggðasvæði.



á slíkum fljótasamgöngum áttu Íslendingar tæpast kost. Stóra stökkið í byggingu borga inni í landi varð síðan með lagningu járnbrautarkerfa, sem hófst að marki á seinni helmingi síðustu aldar. Við Íslendingar urðum aldrei, af ýmsum ástæðum, þátttakendur í járnbrautarþættinum í samgöngu- og byggðaþróun.

Þróun landsamgangna með vegagerð og uppkomu bílaflota, hófst hins vegar almennt ekki í heiminum fyrr en um 1910 og var vegvæðingunni víðast hvar fyrst lokið um 1960, — þ.e. þá var komið víða um lönd hraðbrautarkerfi og malbikaðir vegir. Hin mikla afkastageta og sveigjanleiki bílaflutninga á fínriðnu vegneti, hafa reynst svo vel, að víðast hvar hafa flutningar á vegum tekið við af öðrum flutningaaðferðum á allt að 1000 og jafnvel 2000 kílómetra vegalengdum.

E.t.v. mætti setja upphafspunkt nútíma landsamgangna á Íslandi við opnun vegarins fyrir Hvalfjörð 1932. En þróunin hefur þó verið



Ef brim frá opnu hafi mokaði ekki stöðugt upp malarþröskuldi, hefðu ósar Ólfusár og Þjórsár getað orðið góðar hafnir með þéttbýli ósborga, sem hefðu náð 3-5 km inn í landið.



Undir niðri í Þjóðarsálinni liggur viss andúð á tjörguðum vegum. Malarvegir eru hinsvegar taldir „náttúrulegir“. Malbikaðir vegir fegra þó umhverfið og eru miklu gagnlegri og betri.

mjög hæg á Íslandi svo að enn í dag er tæpast hægt að segja að vegakerfi sé til í landinu. Aðeins tveir vegir; Reykjanesbraut og Hellisheiðarvegur komast eitthvað í áttina að geta kallast hraðbrautir.

Fyrsti þjóðvegur sem lagður var varanlegu slitlagi á Íslandi, var Reykjanesbrautin 1965. Síðan liðu heil fimm ár til viðbótar áður en hafist var handa um að malbika veginn austur úr höfuðborginni — Hellisheiðarveg. Hófst það með malbikun Ártúnsbrekkunnar sumarið 1970. Fram að þeim tíma voru sem sagt, nær einungis lélegir malarvegir eða slóðar í landinu.

Í samantekt má segja, að góðar samgöngur á sjó, erfiðar landsamgöngur, ásamt áherslunni á nýtingu auðlinda úr sjó og við ströndina, hafi lagst á eitt um að gera miðflóttaflið yfirsterkast í mótun nútíma byggðamynsturs hér á landi.

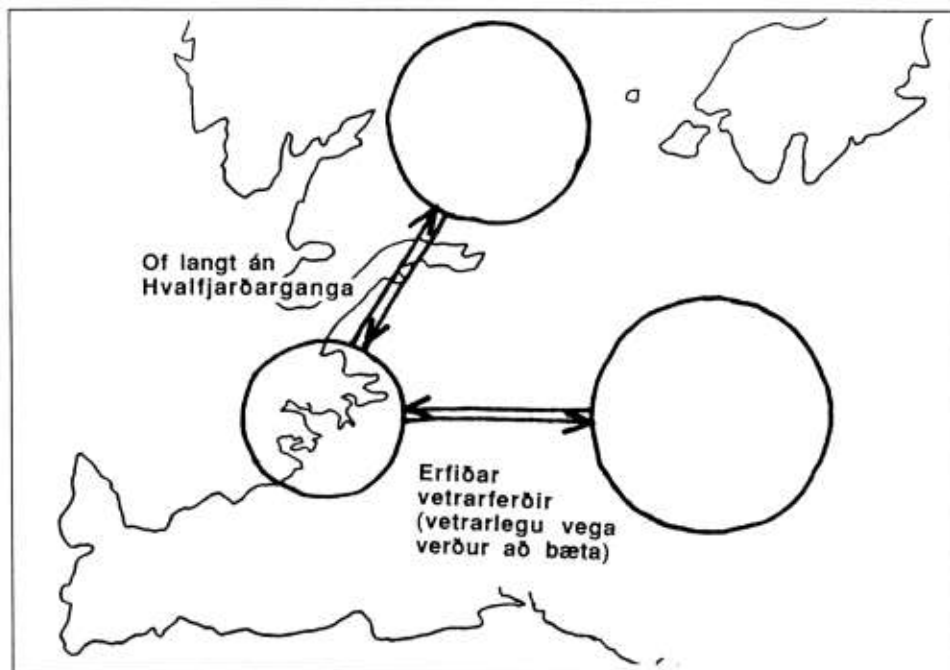
Megintilgangur þessarar bókar er að reyna að benda á leiðir sem skynsamlegt sé að fara í byggðamálum, sérstaklega á Suðvestur-



Fyrsti þjóðvegur með varanlegu slitlagi, Keflavíkurvegurinn, var lagður 1965. Þá var millilandaflugið flutt til Keflavíkurflugvallar, og vegurinn varð til mikilla hagsbóta fyrir Suðurnesjamenn.



Borg og sveitahéruð eru gagnkvæmt styrkjandi („komplimentary“), ef nógu góðar tengingar eru á milli þeirra. Það lánaðist ekki við upphaf borgarvæðingar hér á landi, en stefna ber að þessum tengslum .



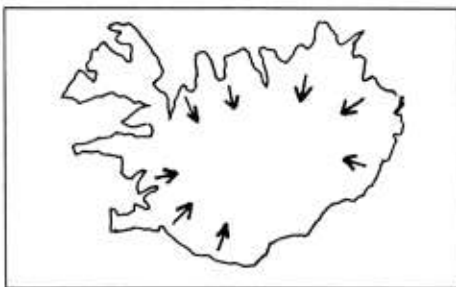
landi. Ýmsar ástæður eru fyrir því að öllum fyrri hluta bókarinnar verður varið í sagnfræðilegar athuganir á byggðasögunni, allt frá upphafinu við komu fyrstu landnámsmannanna.

Með þessu er m.a. stefnt að því að hjálpa fólki að gera sér grein fyrir, hvernig skilyrði til samgangna og ákvarðanir um nýtingu auðlinda ráða mestu um, hvernig byggðamynstur mótast á hverju svæði og í hverju landi.

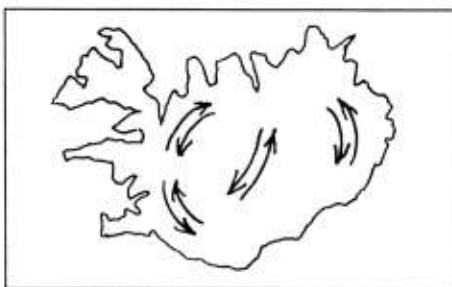
Það er álit höfundarins, að það byggðamynstur, sem við búum nú við, hafi mótast af þeim tímabundnu forsendum, sem hér var minnst á; vöntun kerfis raunverulegra landsamgangna, og einnig vegna þess að vegalagning og stofnun bæja miðaðist fyrst og fremst við að nýta eina auðlind, — sjávarauðlindina. Grundvallarbreytingar eru nú að verða á þessum forsendum: landsamgöngur eru að eflast og nú er ekki lengur nauðsynlegt vegna útgerðar og fiskveiða, að öll þjóðin búi við bryggjusporðinn.



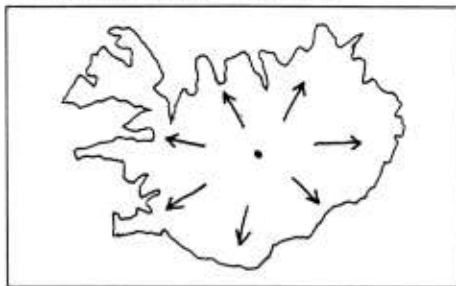
Störfum hefur fækkað í landbúnaði, sjávarútvegi og ýmsum greinum iðnaðar. Tæpast er lengur að vænta fleiri starfa í stóriðju. Ferðaiðnaður gæti hinsvegar orðið vaxtarbroddur.



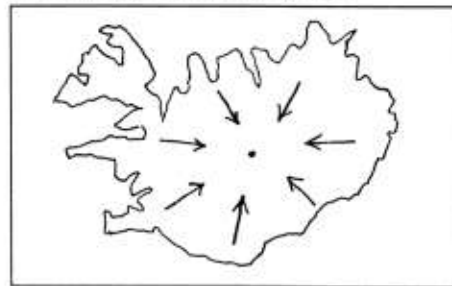
1. Eftir landnám - Miðsókn



2. Næst koma þvertengingar



3. Miðflótttaafi á 19. öld

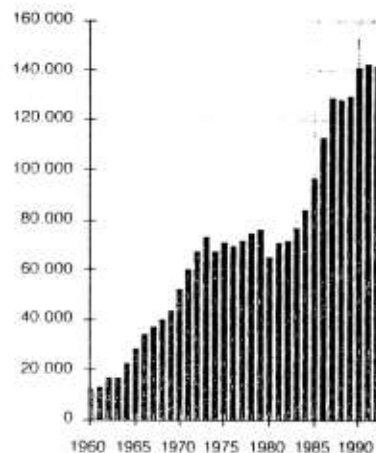


4. Miðsóknarafl á 21. öld

Vegna tæknivæðingar í landi, tilkomu úrvinnslu sjávarfangs á sjó úti, sem og vegna minnkandi afla, er ljóst að störfum tengdum sjávarauðlindum muni fækka í landi. Önnur auðlind, sem löngum var búist við að gæti í framtíðinni orðið undirstaða í sköpun atvinnu og tekna, var orkuauðlindin. Reistar voru nokkrar stóriðjur, en engar líkur eru nú á, að grundvöllur sé fyrir fleiri slíkum í nánustu framtíð. Það varð okkur mikill hnekkir, að taka þá áhættu að reisa Blönduvirkjunina, en svo brugðust vonir um nýtingu þeirrar miklu fjárfestingar.

Við hvað eiga þá þeir tuttugu þúsund Íslendingar að starfa, sem sýnt þykir að ekki fái störf í hefðbundnum greinum á tímabilinu fram að aldamótum? Þar er að vísu mikilvægt að leggja eggin ekki öll í eina körfu, en þó eru margir þeirrar skoðunar að aðal möguleikarnir liggi í frekari uppbyggingu ferðaþjónustu, og væri þar hægt að draga úr áhættunni, ef þess er gætt að byggja upp margar

Fjögur helstu stig í þróun byggðahreyfinga á Íslandi. Þessar hreyfingar hafa ráðið mestu um mótun byggðamynstursins á Íslandi. Tafla með nánari útfærslu á þessum stigum, er birt á bls. 101.



Þróun ferðaiðnaðarins hefur verið ævintýri líkust. Línuritíð sýnir vöxtinn í komu erlendra ferðamanna, frá nokkrum þúsundum 1960, til 150 þúsunda á ári nú.



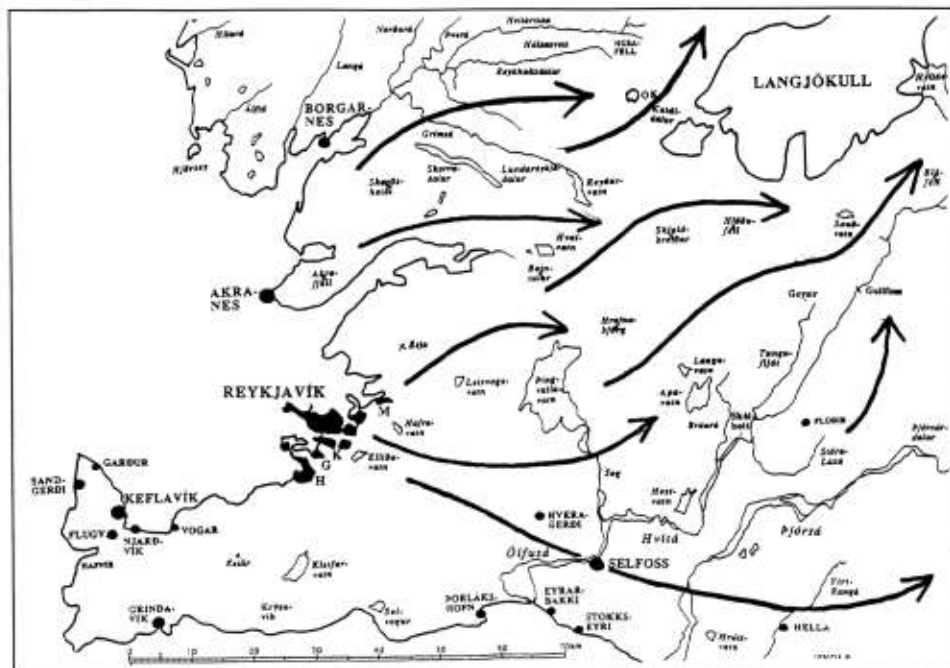
Á líkan hátt og fornmenn sóttu inn til landsins, er nútímamaðurinn farinn að sækja meira inn til landsins eftir að samgöngur bötnuðu.



Menn reisa sér draumabústaðinn inni í landi en ekki við ströndina.



Bestu veðurskilyrði fyrir jurtir jafnt sem fólk, eru inn til landsins.

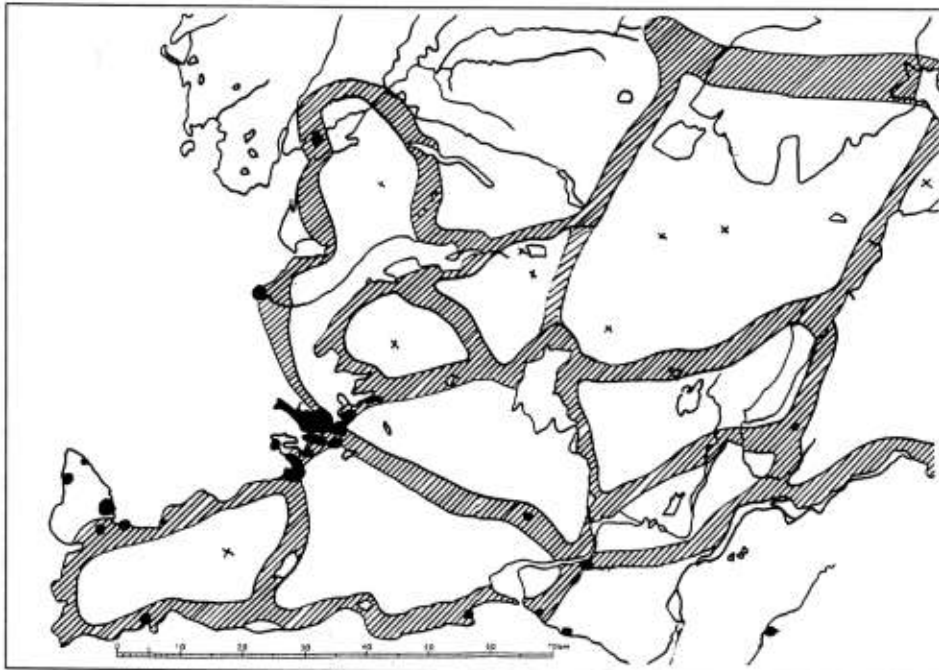


tegundir starfsemi í ferðaþjónustu. Það er mikill kostur við þessa starfsgrein, að uppbyggingin dreifist á marga aðila og að hún skapar tiltölulega mörg störf, þveröfugt við nútíma fiskveiðar og stóriðju.

Og nú er komið að aðalatriðinu: Stjórnvöld verða að gera sér grein fyrir að til þarf mikið skipulag og mikla fjárfestingu, ef þau kynnu að óska að ferðaiðnaðurinn styrktist og skapaði verulega aukin störf í framtíðinni; — verði einskonar „stóriðja“.

En þá rekumst við strax á mikið vandamál, það grundvallaratriði að núverandi byggða- og vegamynstur, sem enn er í uppbyggingu, er fyrst of fremst mótað eftir þörfum sjávarútvegs, en hentar hins vegar aðeins að takmörkuðu leyti til nýtingar á ferða-auðlindunum — land-auðlindunum.

Eins og með aðrar auðlindir, þarf vissa fjárfestingu til að nálgast auðlindina og að nýta hana. Dæmi um slíka fjárfestingu í stóriðju-



Sköpun hringleiða með varanlegu slitlagi, er alger forsenda þess að hægt sé að nýta frekar landauðlindir nútímans fyrir ferðir, — jafnt fyrir útlendinga, sem Íslendinga sjálfa.

draumunum voru þeir 60 milljarðar, sem hefði þurft til að byggja Fljótsdalsvirkjun og álverið í Keilisnesi. Annað dæmi úr sjávarútvegi er, að nýr stór frystitogari kostar 1200 milljónir.

Nú kynni einhver að segja: Hverjar eru þessar miklu ferðauðlindir — og þarf að kosta nokkru meira til, svo að hægt sé komast til þeirra flestra? Fyrri lið spurningarinnar er mikilvægt að svara og er það gert með birtingu fjölda korta, sem sýna landauðlindir á SV-landi í 8. kafla bókarinnar á bls. 61. Með kortasafninu fæst yfirlit yfir hinn mikla fjölda náttúruperla og þá einstæðu fjölbreytni sem er að finna á svæði sem afmarkast af 100 x 100 km reit. Þar er að finna jökla, eyðimerkur, eldstöðvar, háhitasvæði, stórflyót, fossa og fuglabjörg og ótal margt fleira. Slíka fjölbreytni er tæpast að finna í nokkrum þjóðgarði í Evrópu eða Bandaríkjunum.

Frumskilyrði er m.a. að gera fólki ljóst, t.d. með kortlagningu og kynningarstarfi, hvað er að finna á þessu svæði og hvernig er hægt

1. Torfrista .....	79
2. Mósukurður .....	77
3. Rekavon .....	44
4. Hrognkelsafjara .....	42
5. Sölvaðjara .....	38
6. Skelfiskafjara .....	33
7. Hrisrif .....	30
8. Fjörugrasatekja .....	25
9. Silungsvæði .....	21
10. Laxveiði .....	13
11. Lyngrif .....	13
12. Skógur til kolagerða í Almenni ..	10
13. Selveiði .....	8
14. Berjalestur .....	6
15. Eggver .....	5
16. Torfrista til eldiviðar .....	3
17. Pangfjara til eldiviðarbrúks .....	1
18. Fuglveiði (lund) .....	1
19. Grasetekja .....	1
20. Dúntekja .....	1

Listi sýnir í prósentum, útbreiddustu hlunnindi á Innesjum við Faxaflóa. Könnunina gerðu Árni Magnússon og Páll Vídalín 1703-1704. Könnunin náði til um 200 býla og hjáleiga.

að nýta það. Því er eins farið með þessa auðlind eins og hefur verið með margar sjávarauðlindir, að við Íslendingar gerum okkur ekki grein fyrir notagildinu og það getur tekið langan tíma áður en við skiljum hvílík auðæfi við erum með í höndunum.

Hvað varðar seinni lið spurningarinnar, um mikilvægi aðgengi-leikans og þjónustustigið, er ástandið þó enn verra hjá okkur. Fólki gerir sér nú að vísu grein fyrir því, að landsvæðisins við Skaftafell í Öræfum var ekki hægt að njóta, fyrr en vegur var kominn þangað. Hitt virðist erfiðara að skilja, að í augum venjulegs fólks, er malarvegur sama og að viðkomandi staður sé ekki í vegasambandi.

Út frá því sjónarmiði eru stór byggðasvæði jafnvel á Vestur- og Suðurland ekki í neinu raunverulegu vegasambandi. Þar við bætast ótrúlegir krókar á ýmsum helstu leiðum vegakerfisins, svo sem 50 km krókurinn fyrir Hvalfjörð. Vegakerfið var skipulagt með allt annað í huga en að stuðla að ferðaiðnaði. Þar er nánast ekkert hugsað um að búa til hringleiðir fyrir ferðamenn, sem eru algjör nauðsyn og þurfa að þræða sem flesta merka staði á sem stystri vegalengd.

Í stuttu máli sagt er kominn tími til að ráðamenn fari að gefa sér tíma til að skoða þá gjörbreytingu sem þarf að verða í allri hugsun um byggðamynstrið, ef menn vilja í alvöru stefna að verulegri virkjun land-auðlindanna í framtíðinni, bæði fyrir okkur sjálf, sem og fyrir þá mörgu erlendu gesti sem vildu gjarnan sækja okkur heim.



Þýðing landauðlinda mun aukast mjög með vaxandi þýðingu útivistar og ferðaiðnaðar. Í seinni hluta bókarinnar er sýnt með kortlagningu, hvar mikilvægustu auðlindir fyrir þá starfsemi liggja.

## 2 Kortlagning umhverfispáttá gefur vísbendingu um byggðamynstrið

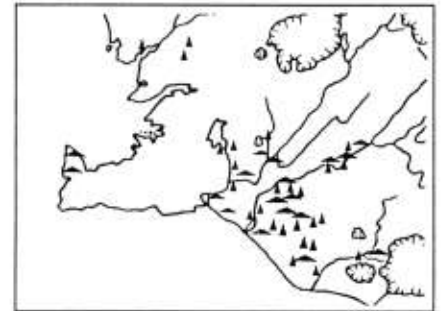
Í ÞEIRRI ATHUGUN á aðstæðum til samgangna á landi og sjó og þeim samiburði á þýðingu auðlinda sjávar og lands, sem vikið var að í 1. kafla, er gagnlegt að gera sér grein fyrir þeim öflum sem frá upphafi hafa verið að verki í byggðasögu lands okkar og skipta henni í tímabil strandbyggðar og hinsvegar landbyggðar.

Þegar þetta yfirlit er fengið, vaknar svo áhugi okkar á að fá að vita nánar, hvað það var sem hafði mest áhrif á mótun byggðamynstursins á hverju tímabili fyrir sig. Hinar hefðbundnu aðferðir til að svala slíkri forvitni, eru: að leita að sagnfræðilegum upplýsingum eða þá efnislegum ummerkjum, sem geta gefið vísbendingar um byggðamynstrið. Að því fyrra starfa sagnfræðingar en fornleifafræðingar að hinu síðara.

Við Íslendingar búum vel að sagnfræðilegum gögnum um frumbyggð í landinu. Frægasta heimildarritið er þar Landnáma, sem lýsir því hvernig land var numið og farið út í smáatriði um uppkomu og þróun byggðarinnar. Með hjálp þessara upplýsinga hefur verið hægt að draga upp nákvæm kort yfir landnámin hringinn í kringum landið.

Fornleifafræðin er mun skemur en sagnfræðin á veg komin að gefa okkur vísbendingar um byggðamynstrið. Kemur það m.a. til af því, að fornleifarannsóknir eru mjög dýrar og uppgröftur því ennþá mjög takmarkaður hér á landi. En einnig skapar það erfiðleika, að ummerki um byggð og samgönguleiðir til forna, eru horfin undir svörðinn vegna forgengilegra byggingarefna. Því má búast við því, að margir áratugir líði, áður en fornleifafræðin hefur safnað nægum gögnum til þess að þau verði hagnýtanleg til heildaryfirlits.

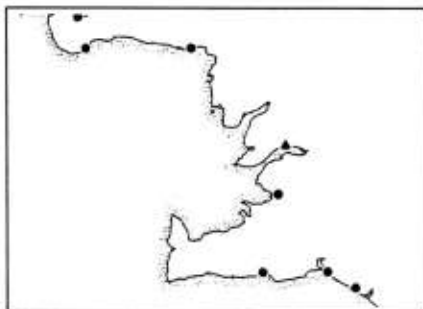
Því er freistandi að leita annara leiða til að fá vísbendingar um



Kuml eru oftast einskonar grjóthólar og er því tiltölulega auðvelt fyrir fornleifafræðinga að staðsetja þau. Flótu þríhyrningarnir sýna kumlteiga og þeir háu einstök kuml.



Helstu sjáanleg merki um forna byggð eru hróf, tóttir og garðbrot. Á gömlum samgönguleiðum má hinsvegar leita að vörðuðum leiðum, leiðum gröfnum í berg og torfbrúm, eins og þeirri sem hér er sýnd.



Myndin sýnir staðsetningu nausta sem nefnd eru í fornum heimildum.



Einu varðveittu byggingar eru þær sem hafa þakhvelfingu úr hlöðnu grjóti.



byggðamynstur og verður í þessu riti reynt að beita ýmsum aðferðum skipulagsfræðinnar til þess.

Um 1960 fór að þróast merkileg aðferð í skipulagsfræði, sem í stuttu máli einkennist af því, að hinir ýmsu umhverfisþættir eru kannaðir og kortlagðir og síðan ályktað út frá þeim hvaða tegund starfsemi hentaði best við hinar ýmsu ólíku tegundir staðháttar, sem birtast í greiningarkortunum.

Megin fræðiritið um þessa aðferð er „Design with Nature“ eftir Ian McHarg, sem út kom árið 1969. Titillinn lýsir vel grunnhugmyndinni, að hanna beri byggðaskipulag út frá aðstæðum í náttúrunni, en ekki án tillits til eða þvert á náttúrugefnar aðstæður, eins og nú er oft gert.

Lýsir höfundurinn því skemmtilega, að þetta sé einmitt sú aðferð sem náttúran sjálf beiti. Því eru, svo dæmi sé tekið, nef og fatur vaðfugla langir, að vaðtjarnir og leirur eru þeirra umhverfi. Líkja

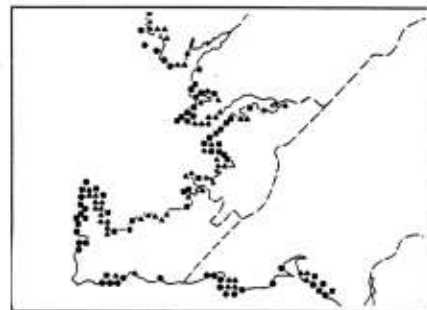


Reglan um samræmi, hjálpar vísindamönnum við að útskýra þróun lífforma út frá einkennum umhverfis eða, með að snúa þessu við; lesa í umhverfið þau lífsform, sem döfnuðu þar áður.

má samræminu milli lífsforms og aðstæðna við tvö tungumál, þar sem hvert orð í einu málinu svari til annars orðs í hinu.

Vegna þekkingar á þessu samræmi, geta fuglafræðingar t.d. útskýrt hvaða aðstæður, sköpuðu líkamsform fugls. En þessu má einnig snúa við, þannig að ef fuglafræðingurinn fær t.d. í hendurnar lýsingu á forsögulegum umhverfisþáttum, getur hann, vegna vissanar um samsvörun umhverfis og lífsforms, gefið lýsingu á þeim lífsformum, sem þrífust í þessu forsögulega umhverfi.

Aðferðin í þessum kafla er hliðstæð: — að reyna að draga fram með kortum ýmsa þá umhverfisþætti sem ríktu við upphaf Íslandsbyggðar og draga síðan ályktanir út frá því, um það hvernig líklegt er að mannlíf á SV-landi hafi skipað sér niður í þetta umhverfi. Tekið skal fram, að þetta er aðeins frumkönnun, því í raun þyrfti að kalla til liðs marga sérfræðinga í umhverfisþáttum á þessu svæði, til að gera ýtarleg greiningarkort. Ríkjandi hugmynd-

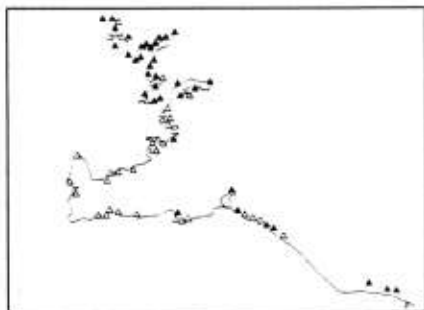


Legu bestu rekjarðna samkvæmt fornum heimildum.

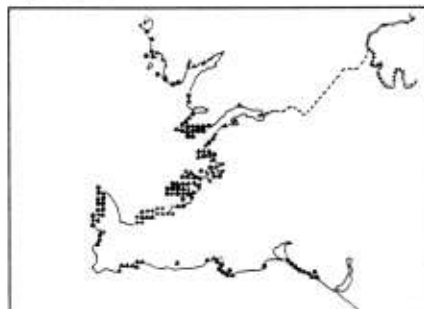


Enn eru fjörurnar sumstaðar hvítar af víði á Íslandi.

Kortið sýnir, með svörtu, land yfir 100 m hæð, sem og hraun, sem hvorutveggja hentar illa fyrir búsetu, hraunin ekki síst vegna skorts á vatni, s.s. tjörnum, ám og lækjum, - sem gætu boðið upp á vatnafugl, lax, ál og silung.



Selveidjarðir um 1700 eru með fylltum þríhyrningi, eldri með ófylltum.



Sölvajarðir voru flestar á Innnesjum og á vestanverðu Reykjanesi.

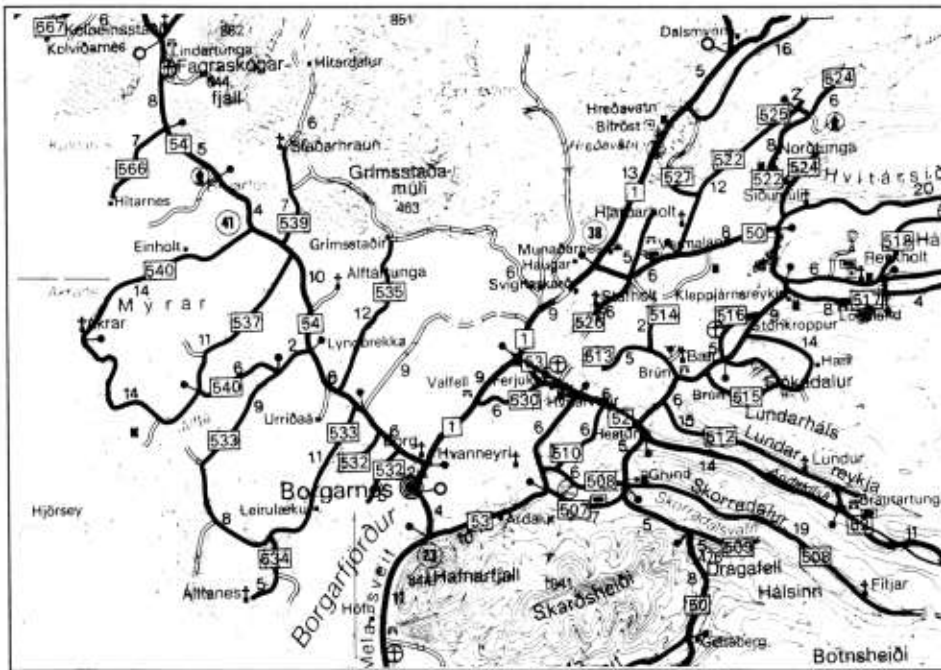


um úr sagnfræðinni um byggðamynstrið, er ekki blandað inn í þessa athugun.

Byrjum þá að draga upp mynd af lífi fyrstu landnemanna. Þeir komu saman yfir hafið, oft ætthópur, á litlum bátskeljum. Húsdýr hafa því verið fá og alllangur tími hefur liðið, áður en bústofninn var orðinn nógu stór til að geta framfleytt fólkinu. Landnámsmennirnir hafa því í fyrstu lifað sem veiðimenn og safnarar. Stundum hefur töluverður tími liðið þangað til menn tóku sér fasta búsetu, enda þurfti að kanna vel hvar menn væru best staðsettir til að nytja veiðar og hlunnindi.

Víða á ströndinni voru frábærlega góðar nytjar; svo sem hrognkelsafjara og sellátur, fuglabjörg og varplönd til fugla- og eggjatekju. Einnig má nefna fjöru með söl eða öðrum fjörugrösom. Litlu kortin hér sýna hvar nokkrar af þessum auðlindum var að finna.

Lífkerfi ferskvatns í lækjum, ám og vötnum býður upp á annan

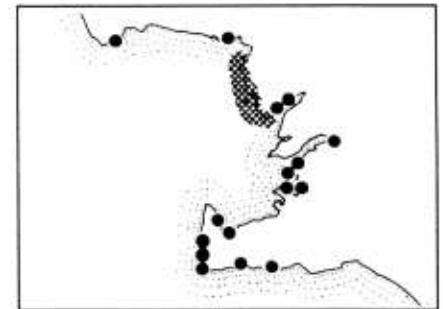


**Borgarfjörðurinn og Mýrarnar bjóða uppá besta vatnsumhverfið, — ekki sist vegna þess að þar eru fá, gljúp hraun. Fjölbreytt flóra gróðurs, fiska og fugla tengjast þeim vatnakerfum sem hér eru.**

flokk matvæla og má þar nefna silung, ál og lax, sem og vatnafugla og egg þeirra. Stóra kortið til vinstri sýnir að mikill munur er á aðgengi þessara auðlinda eftir svæðum á SV-landi. Veidiár og vötn eru áberandi flest á Mýrum og í Borgarfirði og einnig á Suðurlandi. Á Reykjanesinu eru hins vegar nánast engar ár eða vötn því að á þessu virka gosreinasvæði þekja gljúp hraun landið.

Viður til húsagerðar og eldunar hefur verið kappnógur, því að fjörur voru fullar af rekaviði, sérstaklega ýmsar vikur, og voru af því nefndar Keflavíkur. Viðarreki hefur samt ætíð verið mjög misskiptur og þar sem lítill reki barst að, eins og inni í sumum fjörðum, hefur þessi auðlind þó fljótt gengið til þurrðar.

Skógar og hrís hafa einnig nýst til húsasmíða og hitunnar, en þeirri auðlind var nokkuð misskipt. Á Mýrunun hefur skógur t.d. verið lágur vegna bleytu, seltu og vinda. Fljótlega hefur því tekið að ganga á betri við þar.



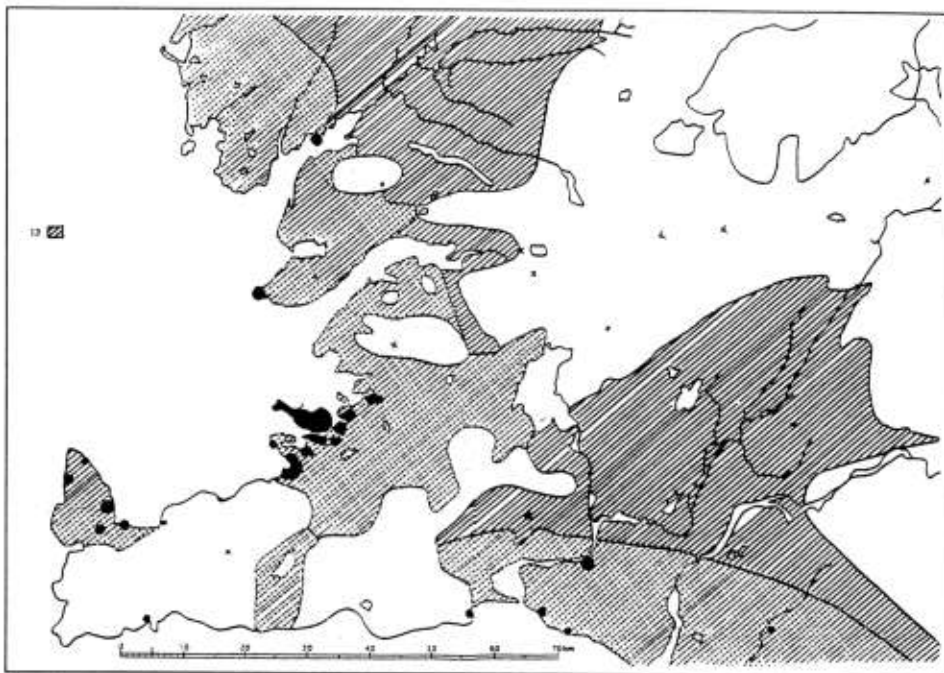
**Mestu varpstöðvar lunda eru á Mýrum, Innnesjum og á Reykjanesi.**



**Fuglabjörg sem nýttu voru. Stærst Krýsvíkurborg með um 60 þús. pör.**



Bestu skógræktaraðstæður í dag gefa einnig vísbandingu hvar skógur var mestur áður fyrr. Bestu svæðin, — dökkskyggð, — eru í Borgarfirði og uppsveitum Árnessýslu. Ókostur strandsvæða er lægri sumarhiti, vindar og selta.



„En þat sem var kvikfjárins, þá gekk öllum vetrum sjálfala í skógum. Skalla-Grímr var skipasmiðr mikill, en rekavið skorti eigi vestr fyrir Mýrar. Hann lét gera bæ á Álftanesi ok átti þar bú annat, lét þaðan sækja útróðra ok selveiðar ok eggver, er þá voru gnóg föng þau öll, svá rekavið at láta at sér flytja. Hvalkvámur váru þar ok miklar, ok skjóta mátti sem vildi. Allt var þar þá kyrrt í veiðistöð, er þat var óvant manni. It þriðja bú átti hann við sjóinn á vestanverðum Mýrum. Var þar enn betr komit at sitja fyrir rekum, ok þar lét hann hafa sæði ok kalla at Ókrum. Eyjar lágu þar út fyrir, en hvalr fannst í, ok kölluðu þeir Hvalseyjar. Skalla-Grímr hafði ok menn sína uppi við laxárnar til veiða. . . . Síðan lét Skalla-Grímr gera bæ uppi vit fjallið ok átti þar bú, lét þar varðveita sauðfé sitt.“

Úr Eglu

Inni á fjörðum var betra veðurfar fyrir gróður, húsdýr og mannlíf og hefur byggð því snemma farið að blómgastr þar, þó vegalengdir á mið og hætta á lagnaðarís, reyndust síðar nokkrir ókostir.

Með fastri búsetu komu fram nýjar kröfur. Lendingaraðstaða þurfti að vera varin af tóngum eða eyjum eða inni í vikum, sem ekki voru opnar fyrir úthafsöldunni. Allgóðar aðstæður voru á Mýrunum, þó sker og aðgrynni skapaði hættu, en bestu aðstæður í vikum í Borgarfirði og Hvalfirði og innan eyja og tanga á Innnesjum.

Búsetan byggðist í fyrstu á hlunnindum, en með mannfjölgun, urðu þau brátt fullnýtt. Fugl, selur og fiskur á grunnsævi styggðist og hvarf frá búsetusvæðum og gætt hefur ofveiði í ám og vötnum.

Þar með varð skepnuhald mikilvægara og tilraunir hófust með akuryrkju. Hér reyndust eyjar, sérstaklega eyjar tengdar landi með eiði, mikil búbót, því að erfitt var að halda styggum búsmala í skefjun í girðingarsnaudu landi. Stundum voru eyjarnar friðaðar



Einföldun á gerfitunglamynd af gróðurlendum á SV-landi. Bestu gróðurlendi eru á Mýrum, í Borgarfirði og á Suðurlandi. Í punktaða flokknum er gróður mun minni og aðeins sandar og hraun í þeim hvíta.

fyrir ágangi búfjár, með því að girða af eiðið. Örnefnin Engey, Akurey, Viðey við Reykjavík, benda á fyrstu afgirtu ræktunarlönd.

En stundum var aðferðinni snúið við og eyjarnar notaðar til þess að geyma búfénað, sbr. Geldinganes. Við sumar eyjar var það sérstakur kostur, að þar gat fugl verið í friði fyrir refum og hundum og minna reykvísku örnefnin Þerney og Lundey á þau not.

Á meðan bústofninn var takmarkaður og skógur ekki eyddur, gat búsmali gengið að mestu sjálfala á snjóléttum strandsvæðum og eyjum. Fjörubeitin reyndist nokkuð drjúg. Þegar skógurinn tók að eyðast við ströndina, þurfti að sækja lengra inn í landið, því að þar voru bestu og víðlendustu skógar-, beitar- og slægjulöndin.

Myndin hér að ofan er einföldun gerfitunglamyndar, sem gefin var út 1993. Þótt mikið hafi breyst í gróðurfari síðan á landnámsöld, getum við litið til þess að þessi mynd sýni nokkuð rétta þrískiftingu lands eftir hæfni til gróðurframleiðslu. Þverstrikuðu svæðin eru og



Lundinn er mikill nytjafugl og er stofnstærð hans mikil á Íslandi.



Birkiskógarnir nýttust til beitar, eldunar og hita, sem og til bygginga og girðinga.

voru þá einnig bestu gróðursvæðin. Erfitt er að segja, hve mikið punktaði miðflokkurinn var vaxinn á fyrstu öldum, en hvítu svæðin, sandar og hraun, hafa verið litlu hæfari til beitar en þau eru í dag.

Myndin sýnir okkur, að þegar fór að ganga á skóg og hlunnindi, þurfti vaxandi fólksfjöldi að reiða sig á bústofn og grasnytjar, svo að byggðin hlaut að leita inn til landsins á bestu ræktunarsvæðin á Mýrunum, í Borgarfirðinum og á Suðurlandsundirlendinu.

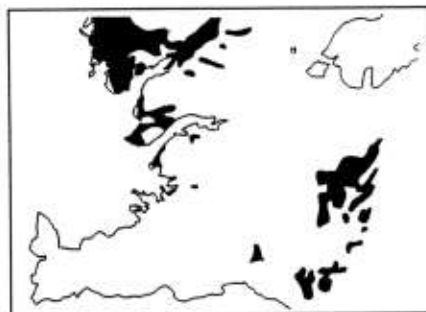
Nokkur tími hefur þó liðið áður en þessi svæði voru byggð, en reglan er að mannfjöldatalan fyllir á endanum út í ystu mörk þess rýmis, sem afkomumöguleikar skapa á hverju svæði. Í slæmu árferði kom því jafnan upp horfellir fólks og skepna og leitaði uppflösað fólk þá til strandarinnar, þar sem frekar var kostur á að bjargast.

Náttúruhamfarirnar tóku einnig sinn toll og hafa landnámsmenn verið lengi að læra að varast hættulegustu svæði, sem heitir á tæknimáli „að laga byggðamynstur að takmarkandi aðstæðum.

Sumar hættur, eins og eldvirkni og sjávarflóð fyrir opnu hafi, þekktu Norðmenn og aðrir landnámsmenn lítt og settust að grandalausir upp við Hekklurætur og á flatlendi við suðurströndina, og varð margur harmleikurinn er náttúruöflin byrstu sig. Smám saman þokaðist byggðin fjær og dró úr fólksfjölgun frá því sem fyrst var.

Við höfum nú fengið stuttlegt yfirlit yfir til hvaða auðlinda fólk leitaði mest á fyrstu tímum Íslandsbyggðar, hvernig gekk á sumar auðlindanna og hvernig búfjárhald og grasnytjar tóku við. Í heildina var ríkjandi miðsóknarafl, sem dró fólk jafnvel upp á heiðarlönd, en þaðan kastaðist það til baka á harðindaárum.

Þetta var hinn almenni rammi, sem byggð á Íslandi var skapaður af náttúrunnar hálfu, en innan hans tók lífið breytingum eftir þeim kerfum, sem maðurinn hafði meiri tök á. Verður sá innri þáttur í þróun byggðamynsturs ræddur í næsta kafla.



Mór kom til sögunnar sem eldsneyti eftir að birkiskógarnir tóku að minnka. Lífmassi mósins gæti e.t.v. aftur orðið auðlind eins og Orkustofnunarmenn hafa bent á, með að gera þetta kort af bestu mómýrum.

### 3 *Þróun byggðamynsturs lýtur lögmálum formrænna kerfa*

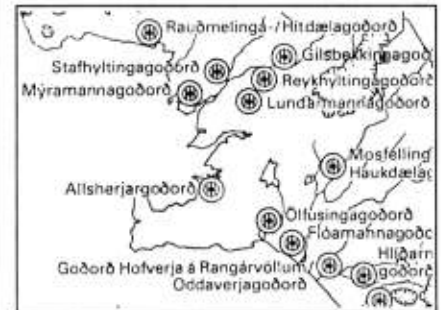
VIÐ ERUM NÚ þar komin í skoðun okkar á þróun byggðamynsturs á Íslandi, að fólkið hefur tekið stefnuna frá ströndinni og inn til landsins og ábúð hafin á flestum hæfum byggðasvæðum.

Til einföldunar getum við ímyndað okkur að byggðamynstrið í upphafi sé formlaus, hreyfanlegur massi, líkt og bráðið hraun. Fyrsta stig storknunar bergsins er fólgið í myndun smárra kristalla, — síðan tekur við annað stig, með myndun stærri kristalla, og loks stig stærstu kristallamyndunar. Við gerum þessa samlíkingu að skýringargrunni, sem fellur vel að athugun á þróun byggðamynsturs, af því að hin ýmsu félagslegu kerfi mannlífsins, myndast í þrepum líkt og kristallamyndunin, sem lýst var hér að ofan.

Innan skipulagsfræðinnar hefur þróast sérstök kenning þýsks fræðimanns um lögmál þrepamyndunar, sem kallast kristallakenningin. Það er tæpast tilviljun að hann hét einmitt Christaller. Þessari kenningu hefur mest verið beitt við að hanna skipulagskerfi borga eða ákveðinna þéttbýlissvæða, en hér verður reynt að beita henni til að fá skýrari mynd af því hvernig formræn öfl höfðu áhrif á uppbyggingu hinna ýmsu kerfa byggðamynstursins á Íslandi og þó sérstaklega innan athugunarsvæðis okkar á SV-landi.

Félagsleg kerfi eru misjafnlega mörg og mismunandi mikil tengsl milli þeirra eftir löndum og svæðum. Á Íslandi virðist kerfi dóma og löggjafar fyrst hafa tekið að myndast. Fyrsta stigið í þeirri mótun, var stofnun héraðsþinga. Annað stigið var stofnun fjórðungsþinga (reyndar stofnað síðar, eða um 965). Þriðja og efsta stig var þing landsins alls, Alþingi, stofnað á Þingvöllum árið 930.

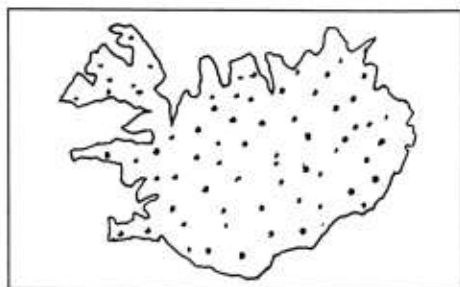
Grunneiningar þessa kerfis voru goðorðin, yfirleitt þrjú goðorð á sviði hvers vorþings, sem aftur voru þrettán. Goðarnir voru í upphafi



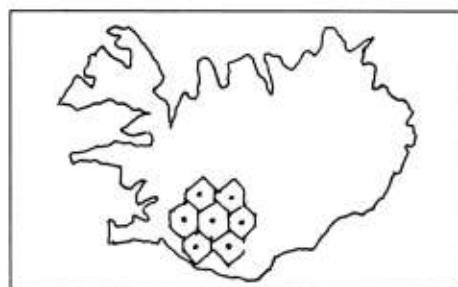
Goðorðin voru fyrsta stig kristöllunar valds á Íslandi. Goðar bjuggu jafnan á góðum bújörðum og voru oftast studdir af fjölmennu skyldu-liði, sem bjó í nágrenninu.



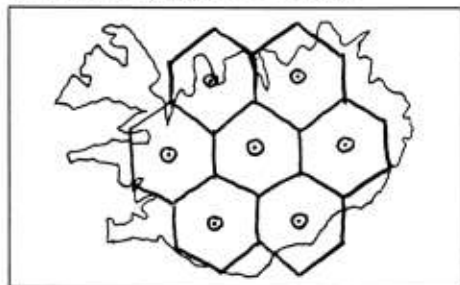
Myndin sýnir skref eðlilegrar mótnar stjórnkerfis. Fyrst er máttvana stjórnkerfi, en síðan taka stjórn-sýslukerfin að vaxa hvert af öðru. Vöntun byggðar á miðju landinu þýddi að miðlægt vald gat ekki risið.



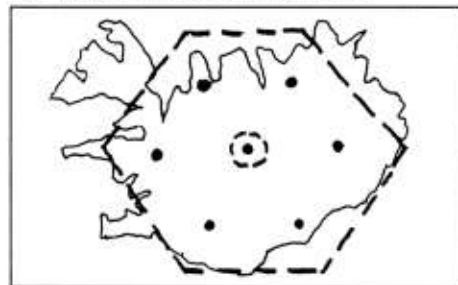
0. myndlaus, fljótandi massi



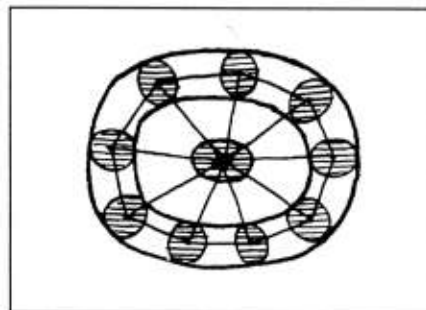
1. kristöllun: héraðamyndun



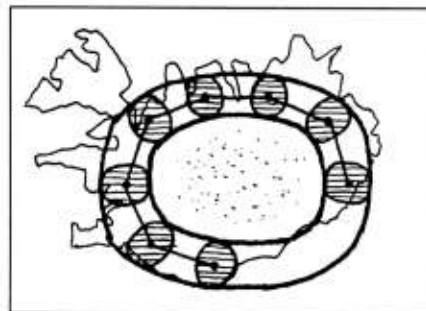
2. kristöllun: myndun landshluta



3. kristöllun: myndun ríkisheildar



Flest lönd eiga miðlægt svæði, sem umferð milli svæða liggur um, og þar myndast venjulega höfuðstaður landsins.



Miðja Íslands er auð og tóm og því gat ekkert eitt afgerandi sterkt miðstjórnarafl myndast.

forstöðumenn blóta og héraðshöfðingjar. Goðakerfið var eins og eðlilegt var sem forstig kerfismyndunar, mjög laust í reipunum. Þannig höfðu goðorðin engin ákveðin landamæri og þingmenn þurftu ekki að búa í sama héraði og goðinn.

Árið 1000 var samþykkt á Alþingi, að Íslendingar skyldu taka kristni. Afleiðingin varð, að flestir bæir goðanna breyttust í fyllingu tímans í kirkjustaði. Kapólska kirkjan hafði hvarvetna strangt skipulag og með henni fór hið myndlausu vald því fljótlega að breytast í þræpað vald. Undirstaða þess var stofnun biskupsstóls í Skálholti 1056. Kerfi veraldlega valdsins rann í fyrstu nánast saman við geistlega valdið á höfuðbólunum og tók á sig ákveðnari mynd og þræpskiptist, m.a. vegna áhrifa þræpskiptingar valds kirkjunnar.

Fyrstu stig kerfis hins geistlega og veraldlega valds voru uppbyggileg og ríkti friður og eindrægni í landinu. En þegar kom að næstu stigum, vandaðist málið og gætti mikillar sundrunar og

4. stig



Yfirtaka konungvalds

3. stig



Myndun ríkisheildar

2. stig



Myndun landshluta

1. stig

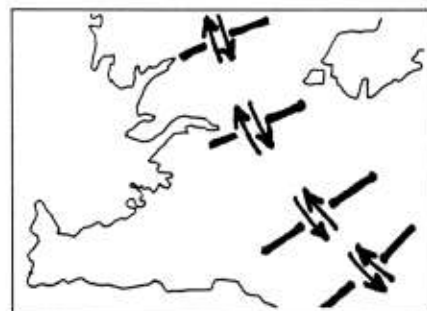


Myndun goðorða

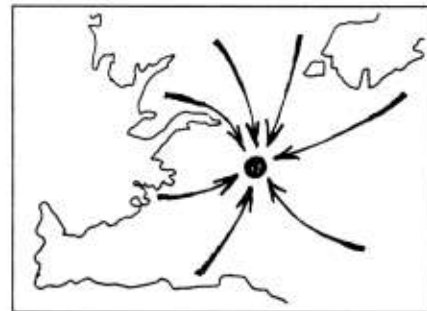
deilna á Sturlungaöldinni og hafa sagnfræðingar reynt að finna skýringar á því. Hér verða færð að því rök, að skýringin sé fólgin í að hin stöðfræðilega miðja landsins, þar sem miðlægt vald hefði bestar forsendur til að þróast, var óbyggileg. Vegna hins víðáttu- mikla miðhálandis var, og er, byggðin eins og belti hringinn í kringum landið, belti sem aftur skiptist í skýrt afmörkuð byggðasvæði af fjallgördum og fljótum frá miðju landsins og út að sjó.

Þessar skýrt afmörkuðu héraðaeiningar stuðluðu að eflingu héraðavalds. En á 11. öld tóku samgöngur að aukast til muna, t.d. vegna skógeyðingar, kerfis ferjustaða sem og vegna þekkingar á leiðum og vöðum. Á líkum tíma varð hesturinn að nothæfu farartæki, því skeifan hafði borist til landsins. Menn höfðu að vísu áður getað farið ferða sinna um landið, ekki síst á veturna yfir freðnar mýrar og yfir fljót þar sem þau lagði vegna lítils straums. Lágu þær leiðir því flestar fram með ströndinni.

Stig eða þrepun í kristöllun, sem sýnd eru á hinni síðunni, eru sýnd hér sem greining í valdatré. Þar sem myndun 3ja stigsins: ríkisheildar, — mistókst á Íslandi, hlaut erlent yfir- vald að koma inn í það tómarúm.

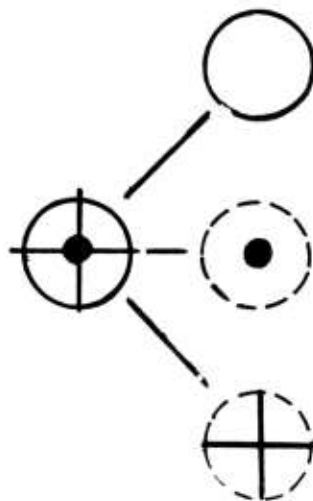


Vegna þekkingar, og staðsetningar ferja, jókst þverflæðið í landinu.



Miðlægni, auk auðveldra landsam- gangna skýrir staðsetningu Þing- valla.

Ef svæði, og miðpunktur þeirra, uppfylla þrjú skilyrði: — hring, miðju og skurðarpunkt, — eru miklar líkur á að þau verði völdug. Athugun sýnir að Reykholt, Skálholt og Oddi uppfylla þessi skilyrði.

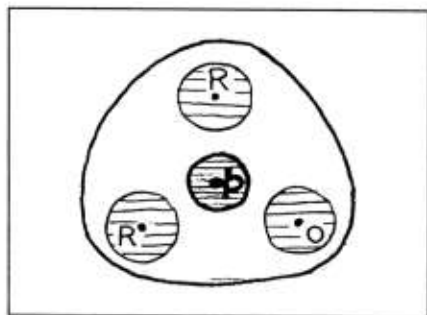


**Hringur**, eða nálgun við hann, gerir svæði sterk

**Miðja** er sterk vegna stystu leiða til allra átta

**Skurðarpunktur** samgöngu-  
leiða, býðir samkomu  
orkustreymis

Táknmynd um  
valdamiðstöðvar



Með bættem samgöngum myndast nýr og stærri valdsviðshringur sem sameinar. Minni hringirnir hafa Reykjavík, Reykholt og Odda að miðju, en hringur, sem sameinar þetta allt, hefur Þingvöll að miðju.

Fjallvegir opnuðust nú sem leiðir milli héraða að sumri til, helst nærri upptökum ána þar sem lítið var í þeim og skógur var þar svo lítill, að hann hamlaði ekki för. Lega Alþingis var því tengd auðveldum sumarleiðum á fjöllum úr flestum landshlutum.

En þegar leið á miðaldir lokuðust margir hálendisvegir vegna hagleysis og urðar. Útilegumanna- og draugatrú hræddi menn síðan frá fjallvegnum, svo að þeir hurfu úr notkun og opnuðust ekki að ráði fyrr en á síðustu tímum. Um þessar fornu þjóðleiðir liggja enn tæpast nokkrir vegir sem verðskulda það nafn.

Nú grípum við til enn einnar aðferðar í skipulagsmálum. Það er rýmisfræðin sem fjallar um það hvaða formræn rök ráða styrkleika svæða og miðstöðva. Stóra myndin hér fyrir ofan útskýrir þrjú mikilvægustu lögmál eða forsendur hennar. Hið fyrsta er hringurinn, sem segir að skipulagssvæði sé því sterkara sem það nálgist meira form hringsins. Annað er mikilvægi þess að valdakerfi hafi miðju



Myndin sýnir rými á SV-landi sem verða eftir þegar land yfir 300 m hæð (grátt) og hraun (svart) hefur verið dregið frá. Veldi Sturlunga er eðlilega afmarkað á V-landi, veldi Haukdæla í ofanverðri Árnessýslu og veldi Oddaverja á Rangárvöllum.

staðsetta sem næst miðju hringsins. Í þriðja lagi er það mikilvægi krossgatna helstu samgönguleiða. Og sterkast er ef þau vegamót liggja um valdamiðstöðina í miðju hringsins.

Helgi Þorláksson sagnfræðingur setur fram þá kenningu í bókinni Gamlar götur og goðavald, að það hafi verið lega Odda í Þjóðbraut, sem hafi gert staðinn og Oddaverja að stórveldi bæði í héraðinu og í landinu. Hann útfærir kenninguna á þann veg, að það sé lega við Þjóðbraut, sem skapi valdið, en ekki atgervi ætta eða höfðingja.

Ég dreg fyrri lið þessarar kenningar í vafa og tel fremur, að hér skipti mestu tvö lögmál, 1) um hringform svæðis og 2) um afl staðar nálægt miðju hringsins. Þetta eru orsakir veldis þeirra staða, sem sjást á kortinu fyrir ofan, og eftir því laga sigsamgönguleiðir.

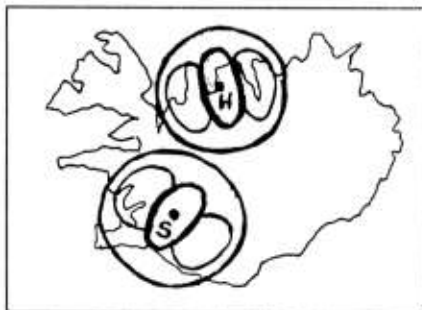
Þó verð ég að taka fram, að í undantekningartilfellum getur þvinguð lega Þjóðbrautar stuðlað að því, að staðir utan miðju svæðis fái meira vægi en stöðfræðilegt eðli þeirra segir til um.



Myndin sýnir skiptingu landsins í ömt frá 1787 til 1904. Stóru ömtin skiptust um Miðhálandið, en Vesturamtið mætti Suðuramtinu við Hvítá í Borgarfirði.



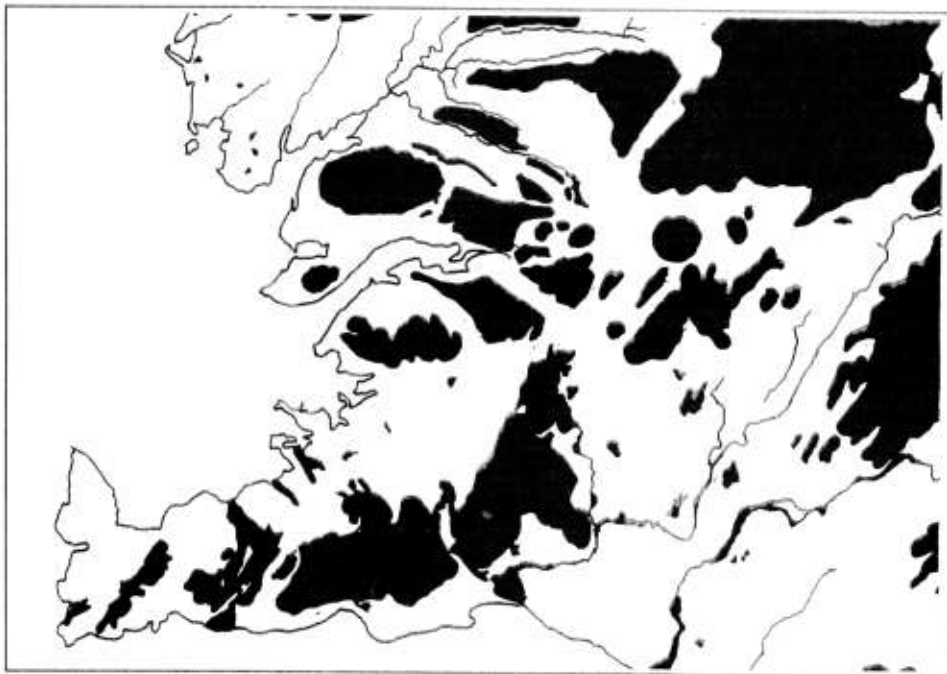
Á kortinu er það land, þar sem umferð var mjög erfið, sýnt með svörtum lit. Eru þetta jöklar, fjallendi, stórflyjót og úfnustu hraun. Það sem er hvítt, hefur verið sæmilega ferðafært land.



Hólar og Skálholt eru miðpunktar í stórhringjum Suður- og Norðurlands.



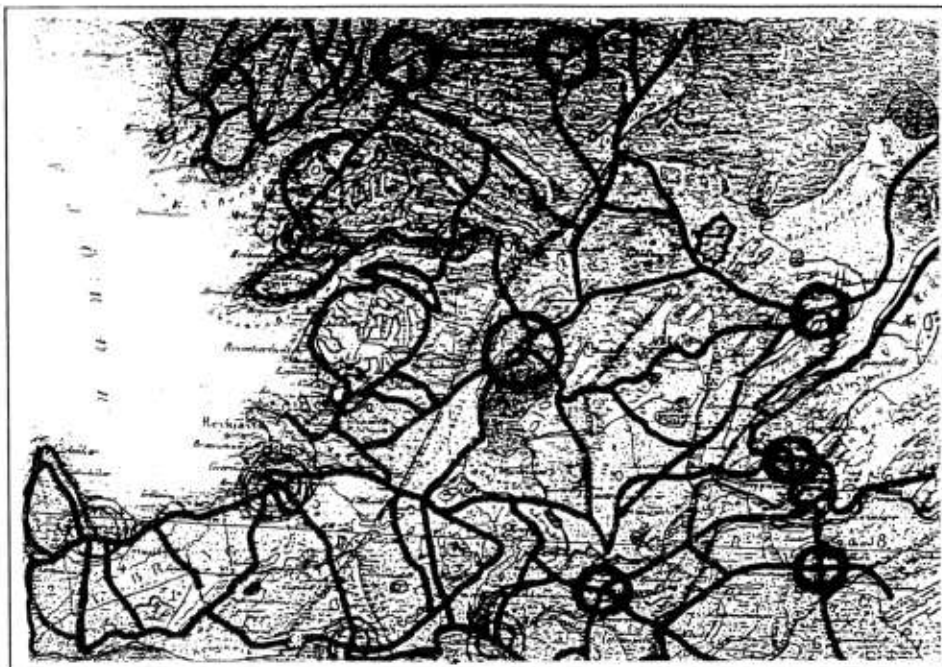
Strikin sýna auðveldustu samgöngustefnur samkvæmt kortinu fyrir ofan.



Athugum nú næsta stig „kristallamyndunarinnar”, þ.e. aðstæður til myndunar landshluta úr héruðum. Þar er um að ræða myndun yfirstigs eða yfirkristalls. Grundvallaratriði í slíkri kristallamyndun, hlaut að vera skipting landsins í tvennt með Miðhálandinu. Efra kortið til vinstri sýnir, að byggðasvæðin á Mið-Norðurlandi og SV-landi, mynda nokkuð eðlilegar hringlaga einingar.

Tenging Borgarfjarðarins við Suðurland kann að koma á óvart, en verður eðlileg, þegar haft er í huga að þar á milli liggja engin stórflyjót og frekar lágir fjallvegir, enda náði Sunnlendingafjórðungurinn gamli, allt frá Jökulsá á Sólheimasandi að Hvítá í Borgarfirði.

Þegar nú komið er í ljós að stórhringirnir á Norður- og Suðurlandi eru eðlilegar landfræðilegar einingar, má álykta, að það er eðlileg afleiðing af miðlægislögmálinu, að svæðin í miðju stórhringanna; þ.e. Skagafjörður, og svæði núverandi Árnessýslu, voru svo öflug.

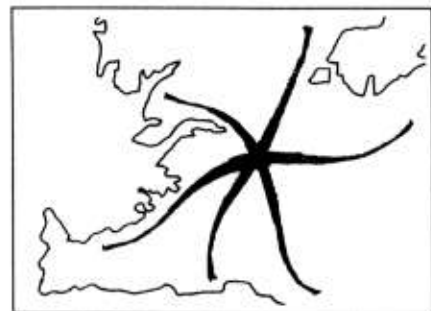


Því urðu miðpunktar þessara miðsvæða eðlilegar stöðvar geistlega valdsins á Íslandi, þ.e. annarsveggar á Hólum og hinsveggar í Skálholti. Og það var eðlilegt að Skálholt yrði öflugri biskupsstóllinn því að Sunnlendingafjórðungurinn var víðfeðmara byggðasvæði.

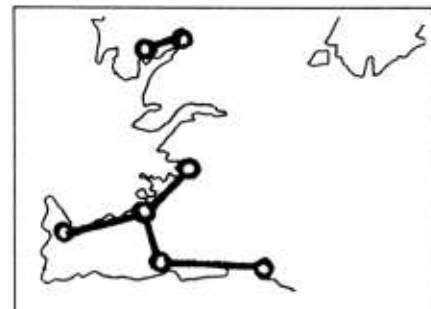
Þriðja könnunaraðferðin úr tækjasafni skipulagsfræðinnar, sem beitt verður í þessum kafla, er að kanna aðstæður til samgangna og þar með leggja grunninn að athugunum á þeim samgöngukerfum, sem möguleg eru á viðkomandi svæði. Aðferðin byggir á gerð tveggja kortasafna, þar sem annarsveggar eru sýndar góðar aðstæður til samgangna og hinsveggar svæði þar sem umferð er af einhverjum ástæðum erfið eða útilokuð.

Bókarhöfundur hefur hafið vinnu við seinni flokk þessara korta og bráðabirgðakort sem sýnir farartálma birtist hér í opnunni. Kortið er samþrentun korts yfir svo úfin hraun, að þau eru, og voru, mikill farartálmi, korts sem sýnir torfær fjallendi og loks

Helstu samgönguleiðir samkvæmt korti frá 1849. Athygli vekur hve netið er víðfemt og að litill greinar-munur er gerður á hálendi og lág-lendi. Hringir eru dregnir um nokkra helstu skurðarpunktana.



Hægt er, með einfaldaðri teikningu, að skýra stefnu helstu leiða.



Nokkrar þær leiðir við sjóinn, sem líklegt er að hafi verið fjölfarnar.

kort yfir mestu fljót og stærstu vötn. Í samvinnu við náttúrufræðinga mætti svo bæta við ófærum mýrum og þéttustu skógum á landnámsöld. Kortlagning bestu svæða til samgangna hefur ekki enn farið fram en nokkrar bestu leiðirnar liggja nokkuð ljóst fyrir, þ.e. sandar meðfram strönd og vallendi með fljótum og vatnsbökkum.

Samkvæmt kenningunni um spágildi kortlagningar umhverfisþátta, jafnt um fortíð sem framtíð, má draga líklegustu samgönguleiðir á kort án þess að þekkja að öðru leyti nokkuð til þeirra. Þar sem kort með samgönguleiðum á síðustu öld er til, gefst tækifæri til samanburðar. Þetta kort er sýnt hér á bls. 27.

Kort þetta, eða reyndar SV-lands hornið af því, er svo merk heimild, að það gefur tilefni til nánari skoðunar. Þetta er fyrsta Íslandskortið sem sýnir sveitahéruð og hálendi af nokkurri nákvæmni. Það var gert eftir mælingum og teikningum Björns Gunnlaugssonar og prentað í Kaupmannahöfn árið 1849.

Fyrir þessa bók voru samgönguleiðir teiknaðar inn á nútíma kortagrunn eftir staðháttum, svo að auðveldara væri að átta sig á, hvar leiðirnar lágu. Eflaust miðast samgönguleiðirnar á kortinu að tölverðu leyti við samgöngubarfir og aðalmiðstöðvar valds, sem og starfsemi við sjó, en þó má búast við að samgönguleiðirnar séu í aðalatriðum þær sömu og á söguöld.

Til að sýna hvar helstu krossgötur lágu, eru dregnir hringir um þær á láglandi, tveir á stöðum inni í landi og einn við strönd. Og þá kemur í ljós: Inn í efsta hringnum á Suðurlandi er Haukadalur, í þeim næsta Hruni, síðan Stóra-Hof og Stóri-Núpur og neðst Stóru-Vellir. Í Flóanum er einn hringur við Hraungerði. Allir eru þessir staðir merkir og valdamiklir í Íslandssögunni.

Sömu sögu er að segja frá Vesturlandi: Stafholt og Reykholt lenda innan hringja í Borgarfirðinum. Og á miðju kortinu er síðan Pingvöllur.



Nú kemur það sumum á óvart hvað Pingvellir voru mikill skurðarpunktur helstu samgönguleiða fyrr á tíð, því að með núverandi vegakerfi strandvega, eru þeir afskekktir.

## 4 Vöxtur færir í byggðapróun við ströndina

ÞAÐ ER EITT viðfangsefni bókarinnar að gera yfirlit yfir þau hreyfiöfl byggðapróunar, sem mótuðu mynstur strandbyggðar.

Tilgangurinn með að líta yfir alla Íslandssöguna er tvíþættur. Í fyrsta lagi að átta sig á þeim öflum, sem ýmist draga byggðina inn til landsins eða út til strandarinnar, og í öðru lagi er það óskinn um að skilja í smærri útfærsluatriðum hvaða þróun lagði grundvöllinn að því byggðarmynstri strandbyggðar, sem ríkir hér á landi í dag.

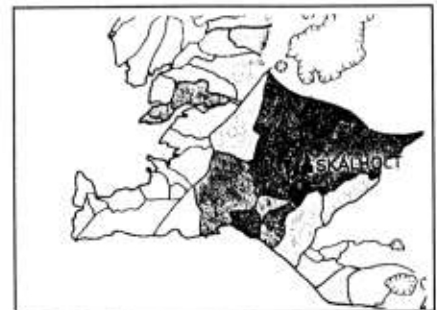
Í sagnfræðilegri yfirsýn verður ljóst, að tilfærsla byggðar mótast af tvennu: hvort auðlindir lands eða sjávar eru mikilvægari og hvort samgöngur á landi eða sjó eru ríkjandi.

Þessi yfirsýn hjálpar líka til við að skilja, að ekkert eitt ástand er varanlegt og óbreytilegt, heldur er styrkur hinna ólíku kerfa ýmist að aukast eða dvína. Í ljósi þeirrar athugunar sjáum við hve meginmarkmið byggðastefnu undanfarinna áratuga; „að koma í veg fyrir byggðaröskun“, — er fávíslegt.

Í fyrstu þremur köflum bókarinnar rakti ég orsakir þess að byggðarmynstur innsveita hlaut að taka við af því strandbyggðarmynstri, sem var ríkjandi fyrsta tímabil landnámsaldar. Samkvæmt því voru innhéruð landsins orðin að mestu byggð um 1200, með þrepuðu kerfi valdamiðstöðva nálægt miðju landsvæðanna, sem aftur ól af sér eflingu kerfis landsamgangna og rýrnunar samgangna á sjó.

Hér er nú ætlunin að leita að fyrstu vísun þess að starfsemi við sjávarsíðuna og sjósamgöngur efldust á ný, því að þetta tvennt leiddi í fyllingu tímans til strandbyggðarkerfis nútímans.

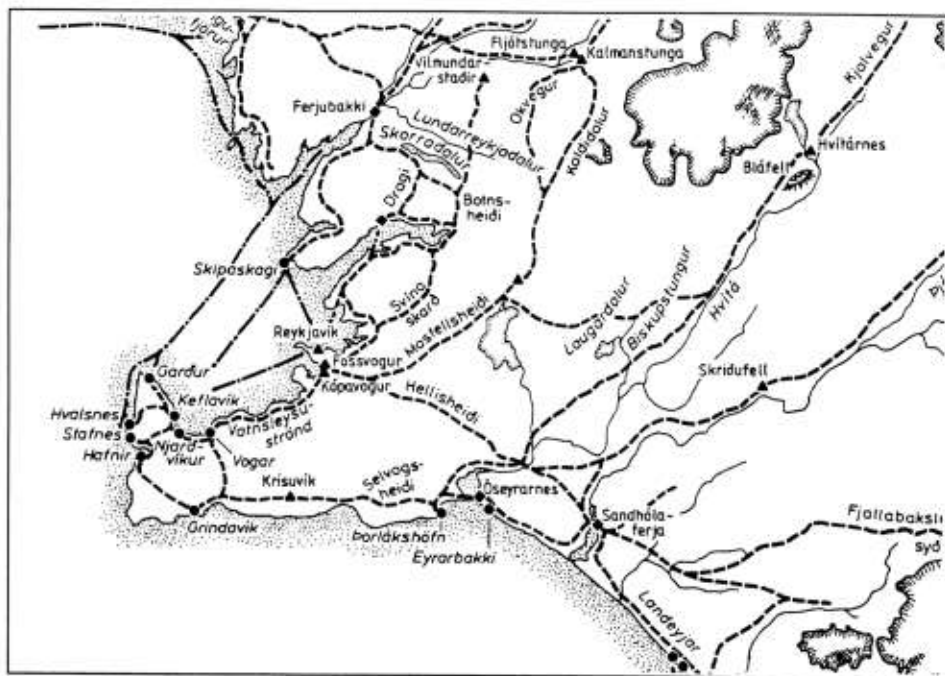
Fyrstu vísar að aukinni útgerð komu fram þegar á 13. og 14. öld og er talið að aukin fiskneysla í kaþólskum föstum, hafi ýtt undir



Kort þetta, sem sýnir Skálholt á 17. öld, er staðfesting á reglunni um miðlægnina, þar sem höfuðstaðurinn er staðsettur í miðju búsældarlegra héraða. Með útgerð tók hinsvegar vald strandbyggðar að aukast.



**Kortið sýnir verleiðir á SV-landi. Athygli vekur að sumar þeirra liggja um hálendi, en Norðlendingar komu eftir fjallvegum á vertíð og einnig til skreiðarkaupa. Sjöleidið var mikið notuð við Faxaflóa.**



**Hafnir voru í fyrstu djúpt inni í fjörðum til að þjóna sveitarhéruðum.**



**Þegar mikilvægi fiskveiða og fiskútflutnings eykst, færast hafnir utar.**

það. Útflutnings á skreið er fyrst getið 1340, en brátt hófust miklar siglingar til Björgvinjar, þá einskonar höfuðborgar Noregs og Íslands, með íslenskan fisk og aðra framleiðslu, inn í hið evrópska markaðskerfi Hansaborga.

Skoðanir eru skiptar á því hví Íslendingar eignuðust þá ekki þilfarsskip til heilsársútgerðar, eins og aðrar þjóðir, og þá um leið kaupstaði, sem eru forsenda fyrir rekstri slíkrar útgerðar.

Skoðanir Baldurs Hermannssonar á þessu eru orðnar vel kunnar. Hann heldur því fram, að íslenska stórbændaveldið hafi komið í veg fyrir þetta af ráðnum hug, til að missa ekki valdið úr höndum sér til nýrra valdamiðstöðva, kaupstaða, sem hlytu að rísa við ströndina í tengslum við umfangsmikla verslun og heilsársútgerð. Hafi vistarbandi á verkafólki, m.a. verið beitt í þeim tilgangi.

Tilgangur Baldurs er eflaust að koma síðbúnu höggi á bændaforstu og Framsóknarflokk nútímans. Þessi söguskýring hans skiptir



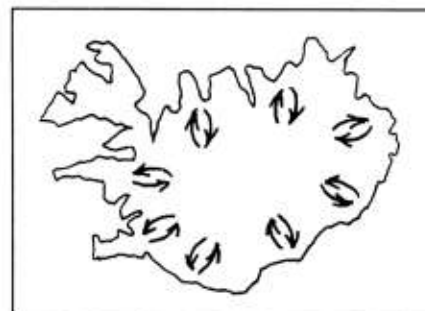
Verstöðvarnar voru í upphafi margar, en fækkaði þegar stærri skip komu til sögunnar. Þríhyrningar sýna heimaver, ferningar viðleguver, stjörnur útver og hringir blandaðar verstöðvar.

tæpast máli í nútímapólitík, en hefði getað orðið athyglisvert innlegg í þjóðmálaumræðuna á öðrum og þriðja áratug þessarar aldar.

Hvað sem þessari söguskýringu líður, er það sagnfræðileg staðreynd, að frá miðri 13. öld til 19. aldar, ríkti stöðnunartímabil í íslenskum efnahags- og byggðamálum, þ.e. í um 600 ár.- Samt má ekki líta framhjá því, að verstöðvarnar, þótt árstíðabundnar væru, höfðu verulegan efnahagslegan ávinning í för með sér fyrir þjóðina, og þá ekki síst á horfellis- og eldgosatímabilum.

Með verstöðunum varð og til hagkvæmt kerfi til nýtingar á vinnuafli, sem ekki má gera of lítið úr. Verkefnalítil tími í sveitum á síðvetrum leiddi til þess að bændur gátu sent vinnumenn sína á vetrarvertíð á Suður- og Vesturlandi. Snéru þeir svo til baka í vorannir klyfjaðir fiskmeti.

Við útvegsstaðina reis víðast nokkur fjöldi þurrabýla, landlítil býli leiguliða, sem stunduðu sjó á vertíð. Vegna mjög árstíða-

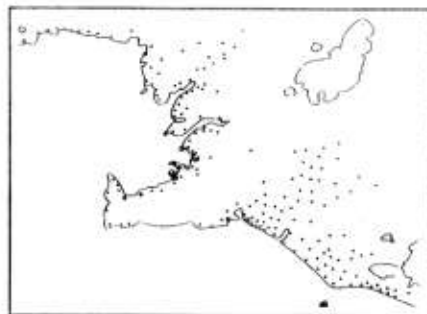
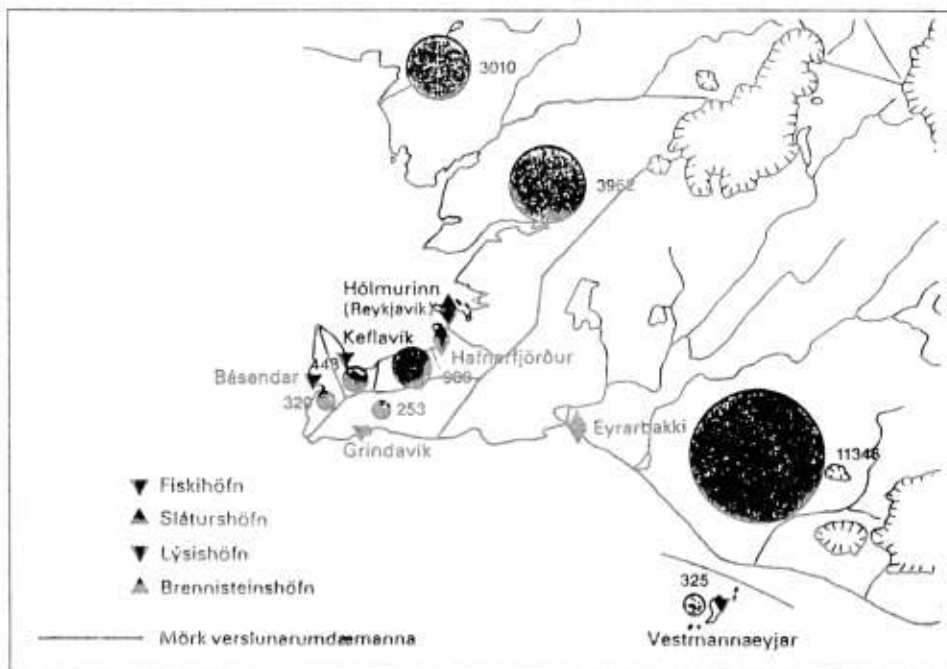


Mynd sem sýnir nýja tegund hreyfingar, þ.e. á milli sveitar og strandar.



Vermenn á heimleið með trússahesta hlaðna skreið.

Myndir sýnir helstu hafnir sem og fólksfjöldann í verslunarumdæmum einokunar. Mestur fólksfjöldi á Suðurlandi gerir Eyrarbakka að stærsta verslunarstaðnum. Athygli vekur skortur verslunarhafna á Vesturlandi.



Fyrsta heildarmanntal á Íslandi er frá árinu 1703. Út frá því hefur þessi mynd verið gerð og sýnir hún hvernig fólksfjöldinn dreifðist um landið. Hver punktur stendur fyrir 100 íbúa.

bundinnar vinnu við sjósókn, voru þessir fyrstu fjölbýlisbúar mjög fátækir. Hlunnindi strandsvæða voru þó til töluverðrar bjargar og einnig kaupavinna í sveitum á sumrin. En þá snerist fólksstraumurinn við; frá strönd til sveitar, um vermannaleiðir.

Þar með var umferð á landi orðin nokkuð mikil, og fór að þrýsta á um frekari vegabætur, svo sem lagningu torfbrúa í mýrar, kláfa og lögferjur við ár, ruðning leiða um hraun (sbr. Svíana í Berserkjahrauni), sem og bygging sæluhúsa og vörðun leiða á fjallvegum. Allt voru þetta merkir þættir í að auðvelda flæði í þjóðfélaginu, sem leiddi til betri nýtingar á vinnuafli og lagði síðar grunninn að aukinni tæknivæðingu og sérhæfingu í störfum.

En hvað olli því að skyndilegur framfarakippur hófst um 1830? Fyrst og fremst tækni- og borgvæðing í Evrópu, en þar kom skyndilega upp geypilegur markaður fyrir matvæli; sauðakjöt og fisk. Vegna móðuharðinda og síðan siglingateppu Napóleonsstyrj-



Myndin sýnir mestu þéttbýlissvæði um 1800. Á Innnesjum hafði fjölgað úr 1200 í 1750 íbúa á 18. öldinni, en hinsvegar fækkaði á Útnesjum úr 1400 í 1000. Sýnir þetta að stefnan til Innnesja byrjaði nokkuð snemma.

alda uppúr 1800, vorum við í fyrstu utan við þessa jákvæðu þróun, en batinn var fljótur þegar teppunni linti.

Og nú fóru ýmis fleiri hreyfiöfl að koma upp og leggjast á sveif með aukningu útgerðar og byggð kaupstaða. Fyrst má nefna framfarir í útgerð og vinnslu, sem komu t.d. með saltfiskverkun snemma á 19. öld. Þá var tekið að smíða seglbáta og síðar skútur uppúr 1865. Og bændur urðu ekki eins fastheldnir á verkafólkið, er tæknivæðing í sveitum leiddi til verkefnaskorts verkafólks þar.

Stækkun fiskiskipa, þörf þeirra á þjónustu og betri og öruggari hafnaraðstöðu, leiddi svo til þess að útgerðarstöðvunum fækkaði og leið byggðamynstur gömlu verstöðvanna undir lok á síðari hluta 19. aldar.

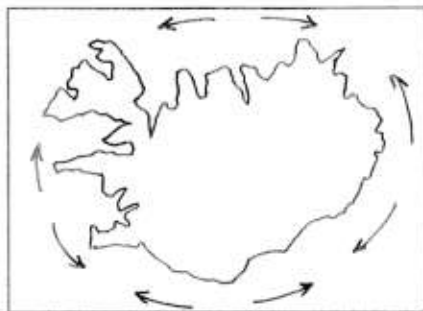
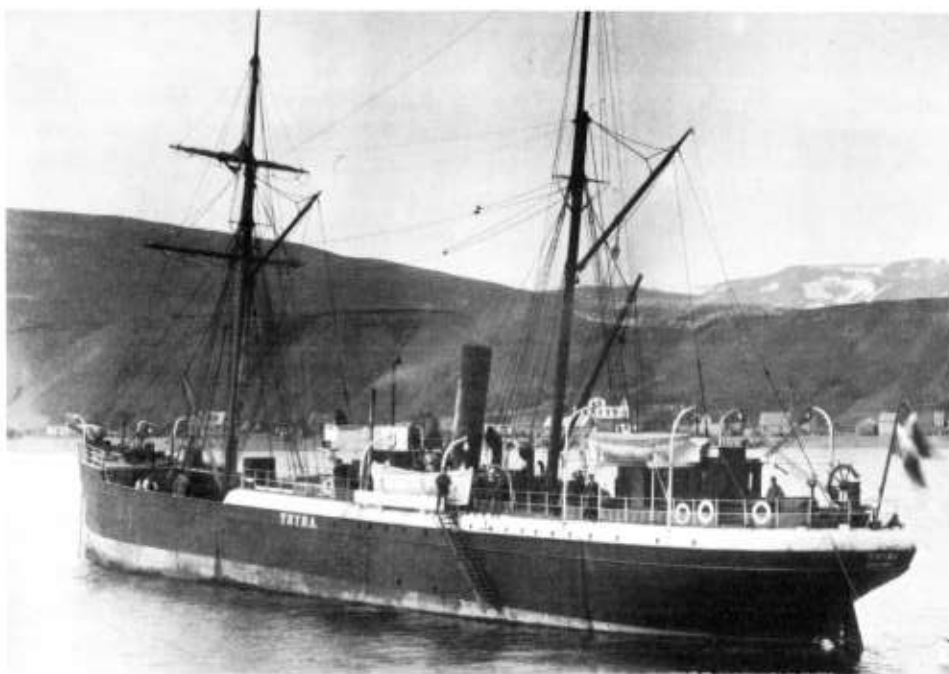
Eftir að útflutningur á sjávarafurðum hófst, þegar á 14. öld, voru tengsl útgerðar við verslunarstaði mikilvæg. Nokkuð var það breytilegt í aldanna rás, hverjir voru mikilvægustu verslunarstaðirnir,



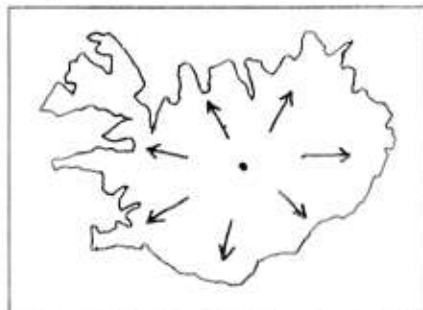
Hafnarfjörður varð snemma mikill útgerðar- og verslunarstaður. Hús Bjarna Sivertsen standa enn á sínum stað og hefur verið breytt í veitingahús og sjóminjasafn. Hér er því hægt að upplifa andblæ gamalla tíma.



Tvö stór gufuskip, Thyra og Laura, mótuðu upphaf strandsiglinga á síðari áratugum 19. aldar. Með þessu drógust saman, eða lögðust af, ýmsar öflugar leiðir landsamgangna, og umsvif tóku að aukast við ströndina.



Stefna meginhreyfingar í þjóðfélaginu varð nú meðfram strönd.



Hreyfingin meðfram strönd kallaði á hreyfingu frá sveitum til strandar.

en á SV-landi voru Hvítárós, Hvalfjörður, Þerneyjarsund, Hafnarfjörður, Básendar, Grindavík og Eyrar (Eyrarbakki), snemma mikilvægir verslunarstaðir.

Staðir, þar sem útgerð var erfið, t.d. í djúpum fjörðum, döfnuðu síður. Á 17. öld komu fram nýir verslunarstaðir; Hólmurinn (Reykjavík), Keflavík og Þorlákshöfn, sem reyndust framtíðarstaðir.

Landsnefndin síðari ákvað að fækka kaupstöðum á landinu í sex árið 1786. Þar með varð Reykjavík eini kaupstaðurinn í miðju öflugasta byggðasvæði landsins á SV-landi. Hér var teningunum endanlega kastað um það að Innesin, með yfirmann konungsvaldsins, — stiftamtmanninn, — á Bessastöðum og kaupstað í Reykjavík, yrðu höfuðstaður Íslands. Því var svo fylgt eftir með flutningi ýmissa stofnana innan úr landi til Reykjavíkur og nágrennis, landlæknisembættis 1760, Skálholtsskóla 1785 biskupsstólsins frá Skálholti 1796, og Alþingis frá Þingvöllum 1798.

# Ferðaáætlun

fyrir vélarbátinn Búa fyrir árið 1908.

Viðkomastaðir:	maí	maí	maí	júní	júlí	júlí	ágúst	sept.	sept.	okt.	okt.
Frá Reykjavík .....	..	11	26	22	12	20	16	..	..	..	..
Að Miðbúðum .....	1	11	26	22	12	20	16	2	22	6	20
— Háshólum .....	1	11	26	22	12	20	16	2	22	6	20
— Hvítanesi .....	1	12	..	28	18	..	..	0	..	..	21
— Hrafneyri .....	1	12	27	23	13	21	17	3	23	7	21
— Kalastaðakoti .....	1	12	27	23	13	21	17	3	23	7	21
— Háshólum .....	1	12	27	23	13	21	17	3	23	7	21
— Miðbúðum .....	1	12	27	23	13	21	17	3	23	7	21
— Innra-Hólmi .....	1	12	27	23	13	21	17	3	23	7	21
í Reykjavík .....	1	12	27	23	13	21	17	3	..	..	..
Frá Reykjavík .....	2	13	28	24	14	..	..	..	..	..	..
Að Brautarholti .....	2	13	28	24	14	..	..	..	..	..	..
— Saltvík .....	2	13	28	24	14	..	..	..	..	..	..
— Naustanesi .....	2	13	28	24	14	..	..	..	..	..	..

...vermingarstað, nafni og heitilli eignala. Fyrir  
... eða við móttöku seðlinga á afgreiðslustað. Eigendur eru skyld-  
...smingi staum móttöku.

Þá eins og oft ella var það kreppa sem ýtti undir uppstokkun á byggðamynstri. Sama sjáum við að er að gerast í Færeyjum, þar sem „Strúktúrnefndin“ ætlar að fækka frystihúsunum, og þar með aðalútgerðarstöðvunum, úr 29 í 5. Þannig verður hægt að minnka stórlega allan tilkostnað og ná upp geysilegri hagkvæmni í rekstri. Tillögur Byggðastofnunar frá miðju ári 1993, um að beina kröftunum meira saman á ákveðin vaxtarsvæði, ganga í raun í sömu átt.

Vegna ýmissa stjórnvaldsáðgerða var Reykjavík orðin svo öflug á síðari hluta 19. aldar, að þar tókst að koma upp fiskiflota með 100 skútum og síðan vélbáta- og togarafloata, eftir aldamótin.

Þáttur samgangna á sjó var mikill í að gera Innnesin að höfuðstað. Einn áfangi í þeirri þróun var m.a. upphaf reglulegra póstsiglinga til Seilunnar, — hafnar Bessastaða í Skerjafirði, — árið 1778. En sú starfsemi flutti til Reykjavíkur nokkru síðar. Í tengslum við það kom stjórnin á reglulegum ferðum landpósta um allt land.

Tilkoma lítilla gufubáta á seinni hluta 19. aldar gerðu innanverðan Faxaflóa að einu markaðssvæði. Var þetta mikilvægt til að brúa bilið þar til landsamgöngur um svæðið komust í sæmilegt horf.



Skúturnar gerðu heilsársútgerð mögulega og eflðu bæi.



Með togaraldinni varð nútímasamfélag til.

Árið 1858 hófust reglulegar gufuskipaferðir til Reykjavíkur sex sinnum á ári. Að vísu var stundum höfð viðkoma á öðrum höfnum, en með því var fyrst og fremst lagður grunnur að strandsiglingum með Reykjavík sem meginmiðstöð út- og innflutnings til landsins. Með heildkaupum á miklu magni voru til Reykjavíkur og dreifingu þaðan, í stað lítilla farma til selstöðuverzlana, náðist fram mikil lækkun vöruverðs. Tilkoma einnar megin verslunarmiðstöðvar ýtti einnig undir þróun sérvöruverslunar.

Eins og sést af því sem hér hefur verið rakið, voru það engar tilviljanir sem réðu því, hve vel tókst til með eflingu eins höfuðstaðar á Íslandi, svo dyggði. Mest eigum við þar landsnefndunum tveimur að þakka, sem lögðu til flutning á stofnunum til Reykjavíkur, og fækkun verslunarstöðvanna, sem hefur án efa verið mjög óvinsæl hjá dreifbýlispoturum þeirra tíma.

Með gufuskipaferðum hagnýttu menn sér nýjustu flutningatækni þess tíma og samtímis því sem strandsiglingar gerðu Reykjavík að miðstöð sjóflutningakerfis, styrktu þær mjög hin dreifðu sjávarþorp. Sjóflutningakerfið var svo virkt, að þar með dró úr þörfinni fyrir landflutninga. Á þessum tíma virtist of viðamikið fyrir fámenna þjóð, að byggja einnig upp annað kerfi til landsamgangna, með góðum vegum eða járnbrautum. Því varð mikill dráttur á skipulagningu landssamgangna og hefur það gert íslenskri byggðapróun mikinn óleik. Það á m.a. þátt í því dýra landbúnaðarkerfi, sem við búum við enn í dag, með alltof mörgum sláturhúsum og mjólkurbúum. Það hefði ekki gerst, ef við hefðum fljótt eignast vega- eða járnbrautarkerfi eins og tíðkast í öðrum löndum.



Undirstaða þess að flytja út matvæli, er að hægt sé að verja þau rotnun. Þurkun fisks var því undirstaða þess að Íslandi tókst, hægum skrefum, að rísa sem fiskveiðipjóð.

## 5 Nýtt skeið hefst með þróun landsamgangna

HIN ÖFLUGA TÆKNI gufuskipasiglinga, sem heimurinn eignaðist á seinni hluta 19. aldar, hleypti lífi í alþjóðaviðskipti. Hafnarborgir uxu mjög og náðu hámarki blómatíma síns á 4. áratug 20. aldar. Eftir það náðu landssamgöngur víðast hvar yfirhöndinni.

Sjósamgöngur munu alltaf eiga sinn þátt í flutningi milli heimsálfa á þungavöru, en farþegaflutningar og að verulegu leyti stykkjavöru- og póstflutningar yfir úthöfin, eru nú yfirteknir af flugvélum.

Þróun landsamgangna gekk víðast mjög hægt, en nokkur lönd, einkum Bretland, Frakkland og Þýskaland og Bandaríki Ameríku, öðluðust gífurlegt forskot í efnahagsþróun með lagningu járnbrautarkerfis á síðustu öld. Erfitt er fyrir nútímafólk að skilja þetta, en minna má á, að opnun Þverálfujárnbrautar yfir Bandaríkin árið 1869 kom ekki aðeins á hraðtengingu milli austur- og vesturstrandar þeirra, heldur opnuðust við það landauðlindir Miðríkjanna.

Þá var ekki langt í að fyrstu bílarnir kæmu fram á sjónarsviðið, en þó ekki fyrr en löngu síðar sem þeir ollu nýrri byltingu, með skipulegri lagningu hraðbrauta. Þar urðu Þjóðverjar fyrstir til á Hitlerstímanum á 4. áratug aldarinnar, er þeir lögðu hraðbrautarkerfi (Autobahnen) um allt Þýskaland á örfáum árum. Það vegakerfi var ein aðalundirstaðan undir endurreisn hins mikla efnahagsveldis Þjóðverja, þó þeir hefðu tapað Seinni heimsstyrjöldinni.

Til að fá betri mynd af því hver staða Íslands í samgöngumálum er og til að gera okkur grein fyrir því, hvar mistök voru gerð í uppbyggingu samgangna, má fara lauslega yfir samgöngusöguna.

Áður var að því vikið að samgöngur á sjó hér við land fengu mikið forskot á 18. og 19. öld fyrir atbeina danskra stjórnvalda og þóttu það fullnægjandi, að Íslendingar fóru t.d. algerlega á mis við



Það þótti stórt skref í sjálfstæðisbaráttunni, þegar Íslendingar eignuðust eigið eimskipafélag og kom fyrsta skipið, Gullfoss, 1915. Með því gátu Íslendingar ráðið hvert verslunartengsl þeirra beindust.



Hestvagnaöldin var mikilvægur undanfari bílaaldar, því vegna vagnanna þurfti að leggja vegi og byggja brýr. Með vögnunum komust einnig á mjög aukin samskipti sveita og bæja, því með þeim urðu allir flutningar auðveldari.



Vörubíll sem útbúinn hefur verið sem fólksflutningabíll.

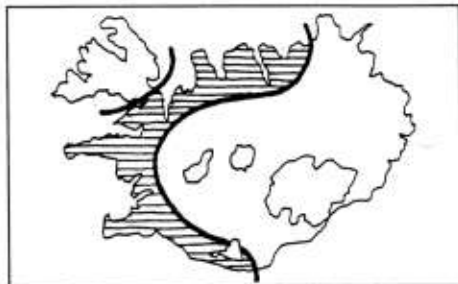


Ölfusárbrú 1891, olli byltingu í tengslum Reykjavíkur og S-lands.

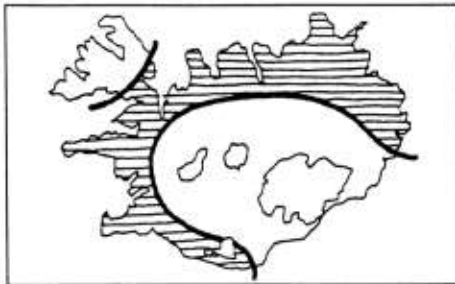
járnbrautarþróunina, sem olli svo mikilli byltingu í Evrópu og Bandaríkjunum. Menn segja stundum, að þetta hafi stafað af því, að Ísland hafi verið svo slæmt járnbrautarland, en það er mesti misskilningur. Aðstæður hér eru ágætar til járnbrautarlagningar.

Byltingin, sem varð með tilkomu hjólsins austur í Mesópótamíu fyrir 5 þúsund árum, fór einnig lengi vel fram hjá Íslendingum, en talið er að fyrsta hjólið: tréhjól undir hjólbörur, hafi borist til Íslands um 1860. Og þá lætur að líkum að Íslendingar ekki verið fljótir til að útbúa sér vagna, sem þó höfðu þekkt í Norður- Evrópu frá því fyrir upphaf Íslandsbyggðar.

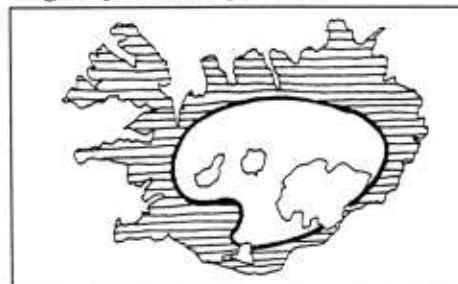
Fyrstu vagnar komu til Íslands um 1880, og voru þeir fyrst eingöngu notaðir innan kaupstaðanna, enda engir akfærir vegir eða brýr til í landinu fram undir aldamót 1900. Fyrstu brýr á þjóðleiðum út frá Reykjavík voru yfir Elliðaárnar 1883 og yfir Fossvogs- og Kópavogslæki um 1895.



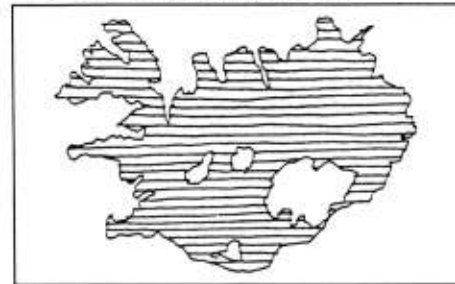
Vegur fyrir Hvalfjörð 1932



Vegur til Austurlands 1934



Vegur um Skeiðarársand 1974



Allt landið í vegasambandi ...

Fjögur stig í vegvæðingu landsins. Myndirnar sýna að það hefur tekið ógnar tíma að koma frumstæðustu vegartengingu á, og enn er Miðhálandið allt óaðgengilegt venjulegum bílum. Og enn er malbik aðeins á litlum hluta vegakerfisins.

Eitt stærsta og merkilegasta framtak í samgöngusögu þjóðarinnar var smíði Ölfusárbrúar 1891, sem var ætluð fyrir reiðferðir og lestaferðir bænda og rekstur þeirra á búfé til slátrunar í Reykjavík. Með byggingu Þjórsárbrúar 1895 komst allt Suðurlandsundirlendið í slíkt samgöngusamband við Reykjavík. Varð þetta grundvöllur að þáttaskilum í þróun bæði Reykjavíkur og Suðurlands.

En þá vantaði vegina til að geta komið á vagnaferðum. Vegagerð var mjög hægfara, fyrst fyrir lestaferðir, þá fyrir póstvagna og síðast fyrir bíla. 1920 voru aðeins 130 bílar í Reykjavík og enn var vegagerð mjög hægfara; Vegurinn fyrir Hvalfjörð opnaðist 1932, til Austfjarða 1934 og vegurinn um Skeiðarársand 1974. Lengi voru þetta allt mjög lélegir malarvegir og eru víða enn.

Enn, um 80 árum eftir að bílaöld hófst, eru ekki til neinar reglulegar hraðbrautir, aðeins Reykjanesbraut og Hellisheiðarvegur komast nálægt því að kallast sæmilegir vegir. Enn liggja aðalvegir í

Undir lausan hest og mann  
— einn fiskur eða fiskvirði

undir klyfjabest  
— einn fiskur eða fiskvirði

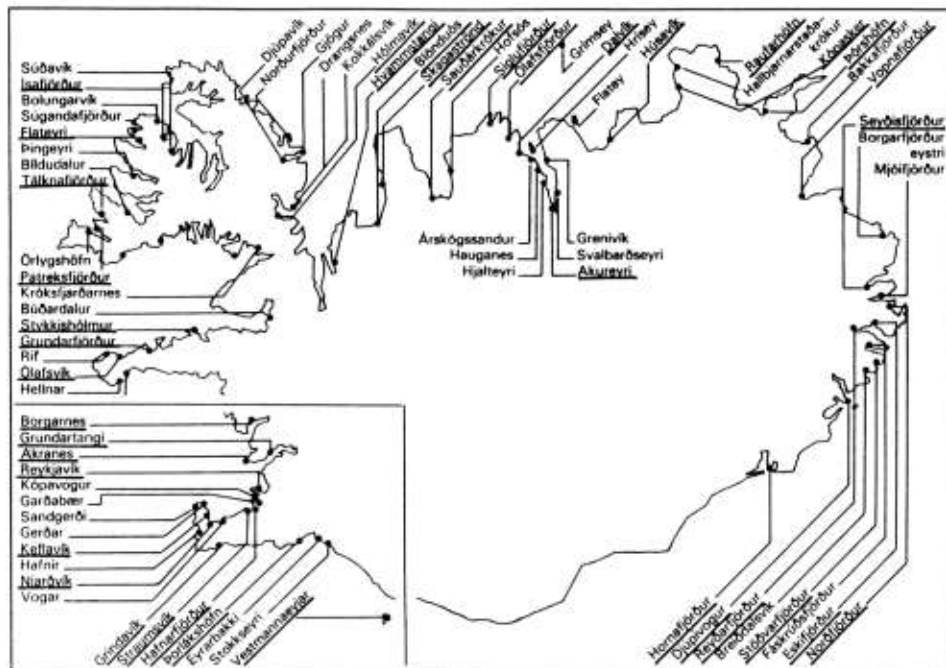
Undir naut teymt með skipi  
— ein alin

undir þriggja vetra sauð og eldri  
— ein alin

Undir tveggja vetra naut og  
yngra  
— tvær álnir

Dæmi um ferjugjöld yfir Ölfusá árið 1692.

Skortur vegna leiddi til þess að dýrar og vannýttar hafnir hafa sumstaðar risið með 5 til 10 km millibili. Til að auka hagkvæmni þarf að fækka höfnum og koma á hafnarsamlögum.



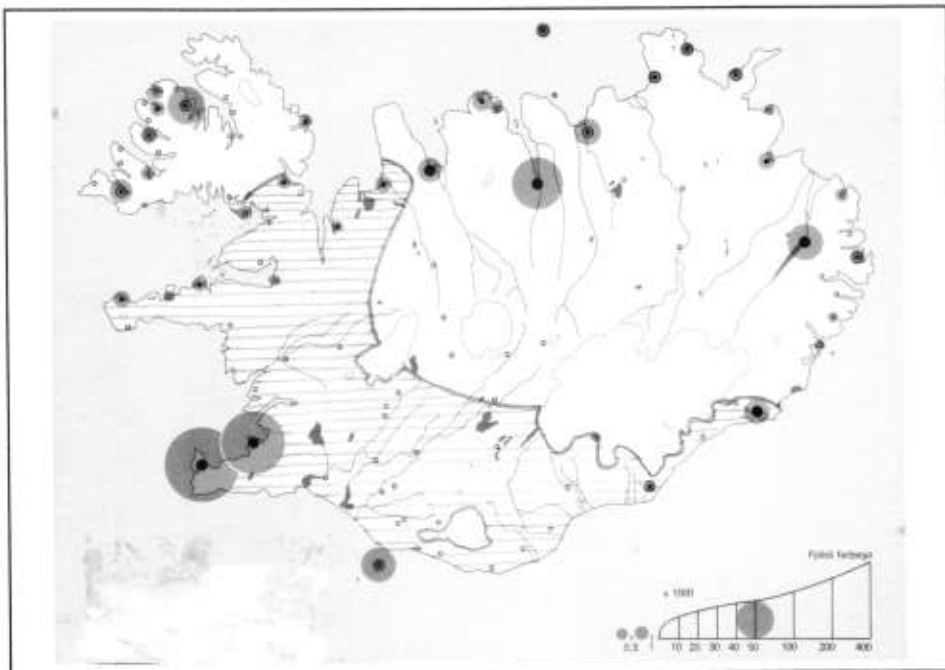
ótal krókum, sem lengja leiðir á milli héraða. Enn vantar vegi til að tengja landshluta.

Líklega eru það alvarlegustu mistök í íslenskri byggðapólitík að hafa ekki fyrr á öldinni gert stóratök í vegamálum. Þá hefðu ekki með ærnum kostnaði verið byggðar jafn margar hafnir, — sumstaðar með aðeins 5 til 10 km millibili, — heldur vegir bættir, og hefði þá ein höfn getað dugað á mörgum núverandi byggðasvæðum. Með því hefðu líka vaxið öflugri kjarnar á hverju byggðasvæði, í stað þess að dreifa fjármagninu á fjölda hálfnýtttra mannvirkja í of litlum þorpum.

Dæmi um óráðsíuna eru 55 landshafnir, á meðan 10—15 gætu dugað, eins og danska ráðgjafarfyrtækið Kampsax benti íslenskum stjórnvöldum á í skýrslu sinni árið 1969. Af fjölda hafnanna leiðir, að tekjur miðað við fjárfestingu eru sáralitlar og fjármagn til að ryðja braut nýrri tækni, eins og t.d. gámum og ekjuútbúnaði, er



Ef búið væri til hafnarsamband fyrir allt SV-land og vegatengsl bætt, mætti t.d. nota Helgúvík og Hvalfjörð sem olíuhafnir þegar herinn hefur dregið úr viðbúnaði og starfsemi sinni.



Ísland er það lítið land, að ef góðir vegir væru lagðir stystu vegalengdir, þyrfti ríkið tæpast að reka og byggja upp hið firna dýra flugsamgöngu-kerfi. — Skygging sýnir svæði sem nú teljast ekki flugþjónustusvæði.

ekki fyrir hendi. Viðhald er einnig mjög dýrt; áætlað er að um 1000 milljónir fari í einfaldasta viðhald á landshöfnum á ári hverju um ófyrirséða framtíð. Og þrátt fyrir aflsamdrátt og áætlaða minkun flotans er ríkisvaldið, nú í kreppunni, — á fullu í hafnarframkvæmdum.

Enn verri sögu er að segja af fluginu; ríkið rekur 31 dýran áætlunarflugvöll og er kostnaður við þá (Keflavík ekki meðtalin) um 1 milljarður á ári. Af þeirri upphæð fer langmest í rekstur. Og Kampsax lagði til að 9—10 flugvellir yrðu utan höfuðborgarinnar. Ekki furða þó kjördæmapotarar stingju skýrslunni undir stól, og hefur ekki einu sinni úrdráttur hennar verið birtur í íslenskri þýðingu.

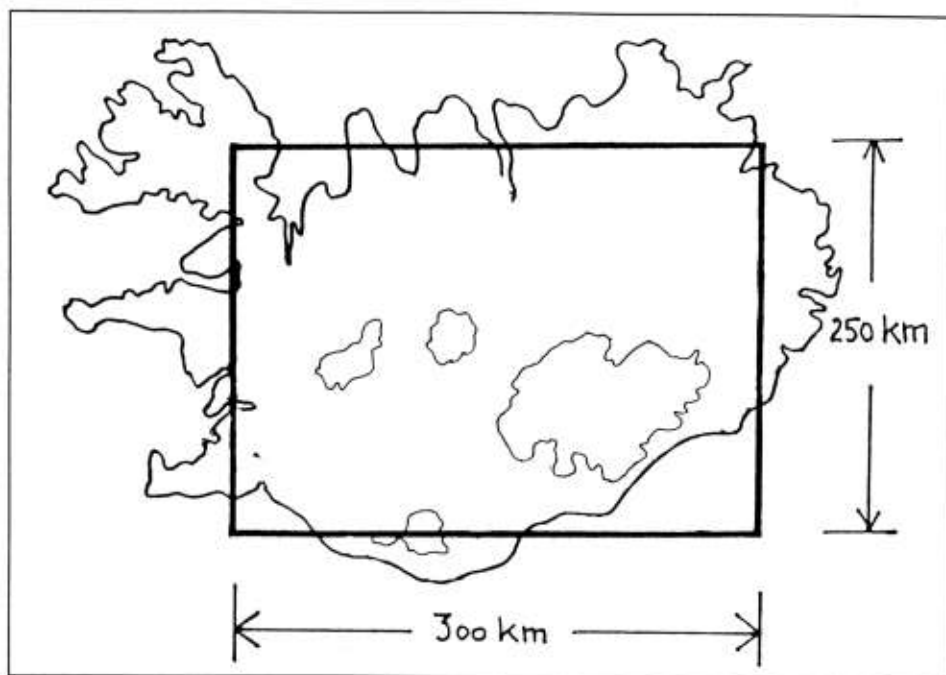
Dæmi úr þessari sorgarsögu eru 3 flugvellir á Snæfellsnesi auk nýbyggðra flughafna í Stykkishólmi og á Blönduósi. Nú hefur áætlunarflug til þessara vel búnu flugvalla verið lagt niður, og það áður en Hvalfjarðargöng eru komin.

„Bæjarstjómin segir þróun mála hafa valdið algerum vonbrigðum. Ferðum Flugleiða til Húsavíkur hafi fækkað jafnt og þétt. Sumarið 1991 voru 10 ferðir í viku, 1992 6 ferðir og sumarið 1993 eru þær orðnar 4.“

Þessi klausa frá fréttaritara Mbl. frá júlí '93 sýnir, að það er ekki aðeins á vestari hluta landsins sem ferðum með flugi fer fækkandi.



Sjálfur kjarni landsins er aðeins 250 x 300 km að stærð. Væri lögð áhersla á að búa til vegakerfi á Íslandi, eins og er í öðrum löndum, mætti stefna að því að leggja niður flugkerfið og einnig verulegan hluta kerfis strandflutninga.



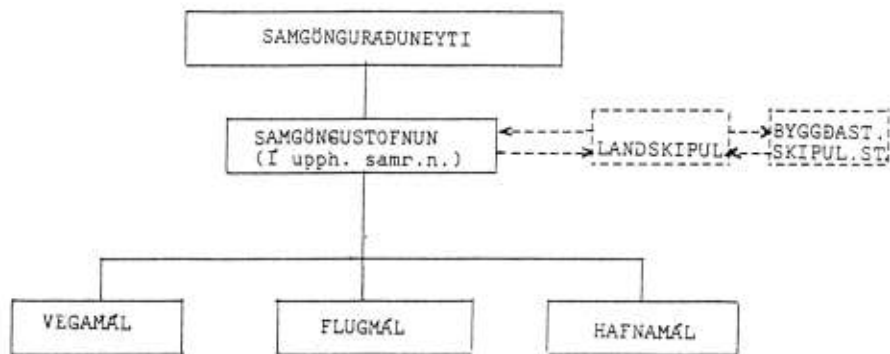
Þá kynni einhver að segja: Við þessu er nú ekkert að gera. Þessar fjárveitingar hafa þegar verið samþykktar og búið að vinna fyrir þær? Svarið er: Jú, en það er aldrei of seint og aldrei of dýrt, að hætta við vonlaust kerfi. Eða væri það t.d. nokkuð svar hjá KEA, að segja að ekki væri hægt að leggja niður útibú, sem ekki bera sig, vegna þess að fjárfestingar liggi í því?

Við Íslendingar búum við grundvallarmeinsemd: fiskiskipin eru of mörg og fiskvinnslustöðvarnar eru of margar. Þessvegna er ekki grundvöllur fyrir því að reka útveg og vinnslu með nægri hagkvæmni. Og ef skipin og vinnslurnar eru of margar, þá eru hafnirnar og útgerðarstaðirnir einnig of margir. Stjórnámálameinirnir hafa ekki kjark til að segja þennan einfalda sannleik, þó það sé að honum óljósum orðum og stundum á óbeinan hátt eins og í tillögum um vaxtarsvæði upp á síðkastið.

Í umfjöllun um hvernig samgöngukerfi henti Íslandi best, er það



Innan Bandaríkjanna fara litlir vöruflutningar fram með skipum eða flugvéllum. Þungavara fer með lestum, en stykkjavara mest með bílum, stranda milli, allt að 5000 km vegalengdum. Inn á kortið er dregin hlutfallsleg stærð Íslands.



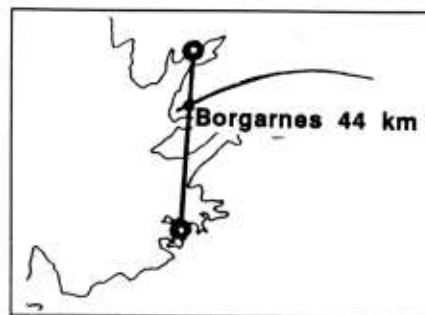
Tillaga að tengingu skipulagsbátta

Mjög hefur skort á samhæfingu í áætlunum um hinar þrjár greinar samgöngugeirans. Þessa tillögu um samhæfingu yfirstjórnar samgöngumála setti bókarhöfundur fram á ráðstefnu um samgöngur framtíðarinnar, haustið 1992.

misskilningur í einu grundvallaratriði, sem þjagar alla sýn til þessara mála: Almennigur og stjórnámálamenn skilja ekki hvað Ísland er lítið land; þ.e. aðeins 250 x 300 km, ef lína er dregin um kjarna landsins, það er u.þ.b. við fjarðarbotna.

Tvennt er það sem veldur þessari skynvillu: í fyrsta lagi sýna þau heimskort, sem algengust eru, svæði nálægt hvelunum allt of stór. Þannig er t.d. Ísland í raun aðeins um 18% af þeirri stærð, sem sýnd er, miðað við lönd við miðbaug á sama korti. Þannig er Ísland t.d. minni eyja en Kúba.

Hin skynblekkingin stafar af þeim háu km-tölum, sem hið hlykkjótta vegakerfi skapar. Þannig er raunveruleg vegalengd Reykjavík/ Akranes ekki 109 km eins og okkur er sagt, heldur 19 km. Skynblekkingin sexfaldar næstum vegalengdina. Annað dæmi um skynblekkingu er vegalengdin Reykjavík/Egilsstaðir. Hún er 380 km, en ekki 710 eins og segir í skráum Vegagerðarinnar.



Nú finnst flestum æði langt frá Reykjavík til Borgarnes, enda er vegurinn með öllum krókum 115 km. Myndin sýnir að loftlínan er aðeins 44 km og með því að taka verstu krókana af, yrði leiðin til Borgarnes aðeins 55 km.

Ef við lítum til svæða erlendis sem eru líka 250 x 300 km að stærð sjáum við, að jafnvel rík og þéttbýl lönd, leyfa sér ekki þann lúxus að vera með þrjú samgöngukerfi, — í lofti, á sjó og landi, — í uppbyggingu og rekstri. Þess gerist enda tæpast þörf, því fólk vill heldur aka leiðir undir 300 km á eigin bíl en taka dýrt flug.

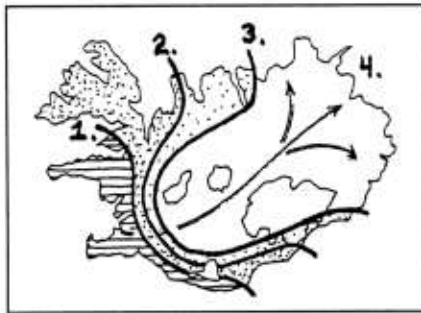
Til að gera þann uppskurð á íslenskri byggðastefnu og samgöngupólitík, sem hér er um rætt, þarf til að koma nýr skilningur:

Í fyrsta lagi skilningur á því hvað byggðakerfi smástaða er dýrt, og í öðru lagi skilningur á því, að landsamgöngur geta auðveldlega tekið við af strandsiglingum og flugi ef vegakerfið væri byggt upp í landinu, eins og tíðkast í öðrum löndum. Og í þriðja lagi: fátæku fólki og fyrirtækjum er ekkert eins dýrt eins og að sitja uppi með úrelt og óhagkvæm kerfi.

Lítum nú, í samantekt, á meginlínurnar í byggðapróuninni á 20. öldinni: Miðflóttaaflíð var allsráðandi, og eftir að fiskgengd minnkaði á grunnslóð, fór smábátaútgerðin að elta fiskinn, jafnvel út á ystu annes. Slík þorp á ystu nöf munu seint komast inní samgöngustrauma þjóðlífsins. Slíkt byggðamynstur getur aldrei skapað mikinn þéttleika, þrátt fyrir óhemju tilkostnað núna við að koma mörgum þessara þorpa í vegasamband.

Telja má að það hafi verið edlilegt og óumflýjanlegt fyrsta stig í lagningu þjóðveganna, að tengja bæina við ströndina saman með vegum, en alltof oft hafa einsýn sjónarmið og hagsmunapot heimamanna fengið með krókum og hindrunum að tefja för um þetta þjóðvegakerfi við ströndina, svo sem á Blönduósi, í Mosfellsbæ og á Selfossi.

Þessir og aðrir nær óyfirtíganlegir gallar sem eru á núverandi þjóðvegakerfi milli landshluta, ættu að verða okkur hvatning til að láta ekki dragast langt fram á 21. öldina að leggja hraðakstursvegi stystu leiðir milli landshluta, jafnvel þótt um hálandið þurfi að fara.



Myndin sýnir fjögur stig í hörfun flugs fyrir vegasamgöngum: 1. 1980, 2. 1990, 3. 2000, — með Hvalfjarðargöngum og bótum á Suðurlandsvegi, og 4. Á næstu öld, — með góðum hálandisvegum.

## 6 **Fyrstu vísar nýs skeiðs byggðapróunar inn til landsins**

FÆRA MÁ RÖK að því, að það byggðapróunarskeið strandbyggðar, sem ríkt hefur hér á landi sl. 150 ár fari nú smámsaman hrakandi og að nýtt tímabil landsbyggðar muni taka við í fyllingu tímans. Helstu rök fyrir því liggja, sem fyrr, á sviði samgangna og auðlinda.

Við skulum þá byrja á að feta okkur eftir nokkrum þróunarlínum, sem geta gefið okkur vísbendingu um hvert stefnir.

Fyrst tökum við samgöngurnar. — Eins og kom fram í 4. kafla, voru strandsamgöngur nær allsráðandi hér á landi frá seinni hluta síðustu aldar og fram á 3. og 4. áratug þessarar aldar.

Var þetta vegna áhrifa gufuskipa og sjávarútvegs, en ekki síður vegna þess hve hægt gekk að koma á vegakerfi fyrir landsamgöngur. Og þegar vegirnir loks komu, þræddu þeir ströndina, svo að þeir gerðu lítið til að efla byggð inn til landsins, heldur lögðust frekar á sveif með miðflóttaaflinu í íslenskri byggðapróun.

Kraftur í uppbyggingu vega var mjög lítill. Má sjá það af samgöngubótum á Vesturlandi, — sem hófust með vegalögn fyrir Hvalfjörð 1932, en gekk ekki betur en svo, að ferjutenging hélst til Borgarness til 1966. Enn er ferjutenging til Akraness með ænum tilkostnaði, en sér fyrir endann á því með tilkomu Hvalfjarðarganga.

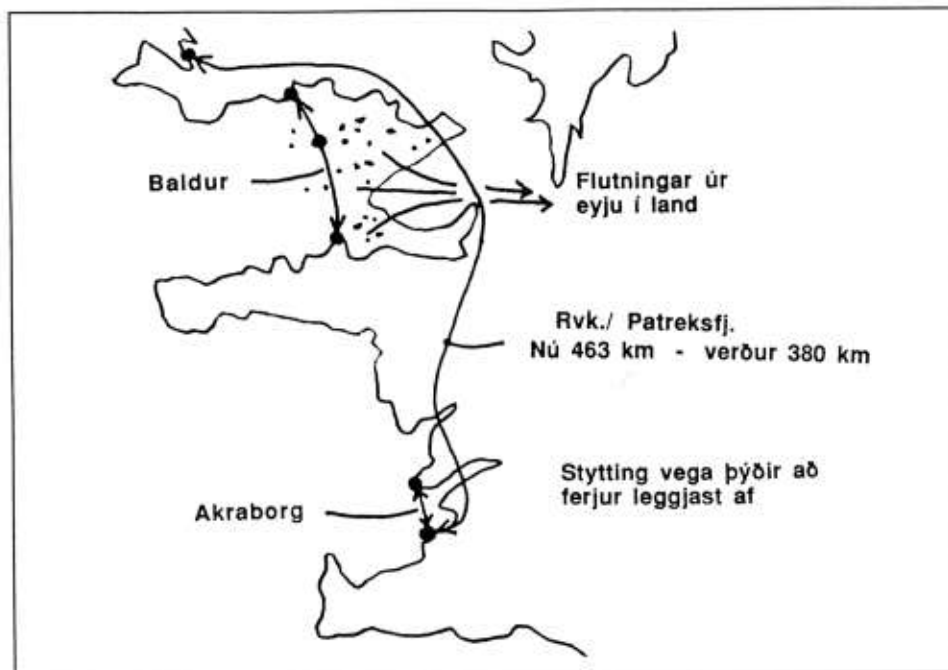
Einn skýrasti vitnisburður um að samgöngur á sjó muni ekki í framtíðinni standast þægindum landsamgangna snúning, er að byggð í eyjum hefur verið að leggjast af á þessari öld. Í upphafi aldarinnar voru tugir eyja á Breiðafirði í byggð, en nú aðeins tvær. Búast má við að ferðir Baldurs leggist af með byggingu brúar yfir Gilsfjörð og að þar með sé lokið heilsársbyggð í Breiðarfjarðareyjum.

Um miðja öldina tóku farþegaflutningar með flutningaskipum að minnka og voru þeir endanlega lagðir niður 1969. Ríkið hætti



Árið 1932 var h.f. Skallagrímur stofnaður til að annast flutninga milli Reykjavíkur og Borgarness. Síðan bættist Akranes við. Undanfari voru þó ferðir smærri báta allt frá 1893. Skip félagsins, Laxfoss, sést á myndinni.

Með bættem landsamgöngum hefur byggð í eyjum hnignað. Þannig verður t.d. byggð í Flatey erfið eftir að Baldur hættir siglingum, sem væntanlega verður þegar Hvalfjarðargöng og Gilsfjarðarbrú hafa verið byggð.



síðan alfarið strandsiglingum, með niðurlagningu Skipaútgerðar ríkisins 1991. Nú sjá Einskip og Samskip um þá flutninga, en hlutur stykkjavöru fer minnkandi og flytja þessi fyrirtæki hana frekar með bílum til að spara kostnað og tryggja betri þjónustu.

Ef við lítum nú á auðlinda-hliðina, þá sjáum við að áhrif sjávarútvegs fara dvínandi í að draga byggð út að strönd og út á annes. Áhrifa stóriðju, sem einnig þarf að vera við ströndina vegna þungaflytninga, mun væntanlega ekki heldur gæta eins mikið og áður, því að ekki er að sjá að Ísland eigi sér í bráð frekari framtíð á þeim vettvangi. Aðstæður vegna léttaiðnaðar eru hins vegar um margt eins góðar, ef ekki betri, inn til landsins, eins og flutningur Sláturfélags Suðurlands til Hvolsvallar gefur nokkra vísbendingu um. Forsenda þess er þó að vegalengd til þéttbýlis sé að hámarki einn til tvær tímar og þess nýtur Suðurlandið þegar, þó enn þurfi að bæta Suðurlandsveg mjög.

- |         |   |
|---------|---|
| Um 1915 | Ferðir lítilla flóabáta leggjast af.            |
| 1966    | Siglingum frá Rvík til Borgarness hætt.         |
| 1969    | Endalok farþegaflutninga með strandferðaskipum. |
| 1991    | Skipaútgerð Ríkisins lögð niður.                |
| 199-    | Akraborg hættir rekstri.                        |
| 200-    | Baldur hættir siglingum.                        |

Áfangar í hnignun strandferða.





Svo mikilvægt þótti að efla strand-  
samgöngur, að ríkið stofnaði sjálft  
skipafélag snemma á öldinni.  
Kostaði þessi rekstur ríkið oft  
geysilegar fjárhæðir, og vegna þess  
að ríkið var rekstraraðilinn, var lítið  
reynt til að fækka viðkomuhöfnum.

Hið mikla gildi landauðlinda fyrir útivist og ferðaþjónustu, mun aukast stórlega með bættum vegum og verka í framtíðinni sem mikið afl hreyfingar inn til landsins. Það er nú þegar eftirtakanlegt, að fólk sækir inn til landsins en ekki til strandar, þegar það vill skapa sér draumaheim með byggingu sumarbústaðs. Það er skýr vísbending um að þróunarstraumar muni stefna inn til landsins í framtíðinni.

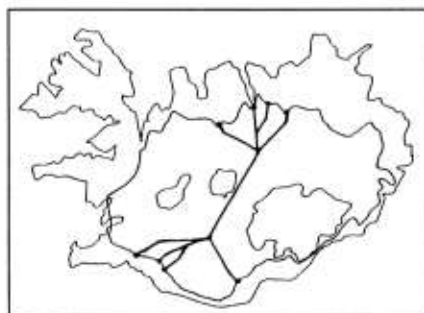
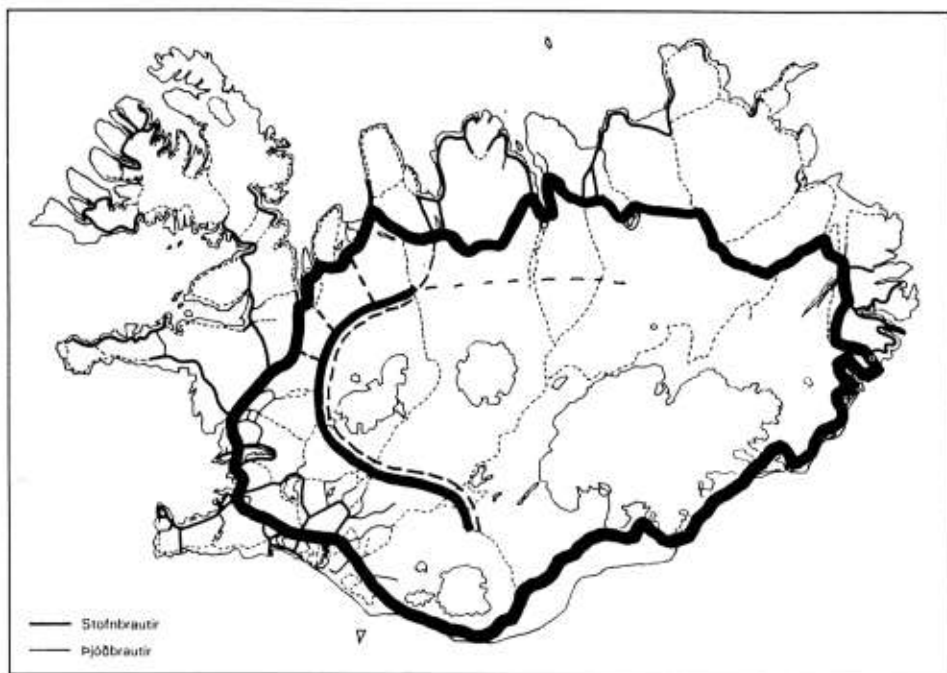
Menn eru ósammála um hvort hlýna muni á jörðinni og á Íslandi, vegna gróðurhúsaáhrifanna, en ef svo færi, leiddi það til aukins landbúnaðar, sem að sjálfsögðu legðist á sveif með miðsóknaraflinu.

Þess var getið áður, að núverandi vegakerfi með strönd, væri aðallega skapað til að þjóna byggðamynstri strandbyggðar og legðist því á sveif með miðflóttaaflinu í byggðapróun. Því er réttara að tala hér á landi um strandsamgöngur en ekki landsamgöngur. Hefur þetta mikil áhrif á byggð í sveitahéruðum því að vegir upp frá



Nú er verið að koma á kerfi stofn-  
hafna, en þaðan er vörum komið  
með bílum á smærri staðina.  
Eimskip og Samskip reka því orðið  
umfangsmikið kerfi landflutninga.

Hér er sýnd hugmynd að innri hringvegi, sem lægi frá Sigöldu, meðfram raflínunni í átt til Hvalfjarðar, frá Uxahryggjum norður Kaldadal og e.t.v. áfram norður um Arnarvatns- og Auðkúluheiðar, niður í Skagafjörð.



Þvertenging í Hringveginn, yfir Sprengisand, gæti hjálpað til við að rjúfa hið lokaða kerfi hans.

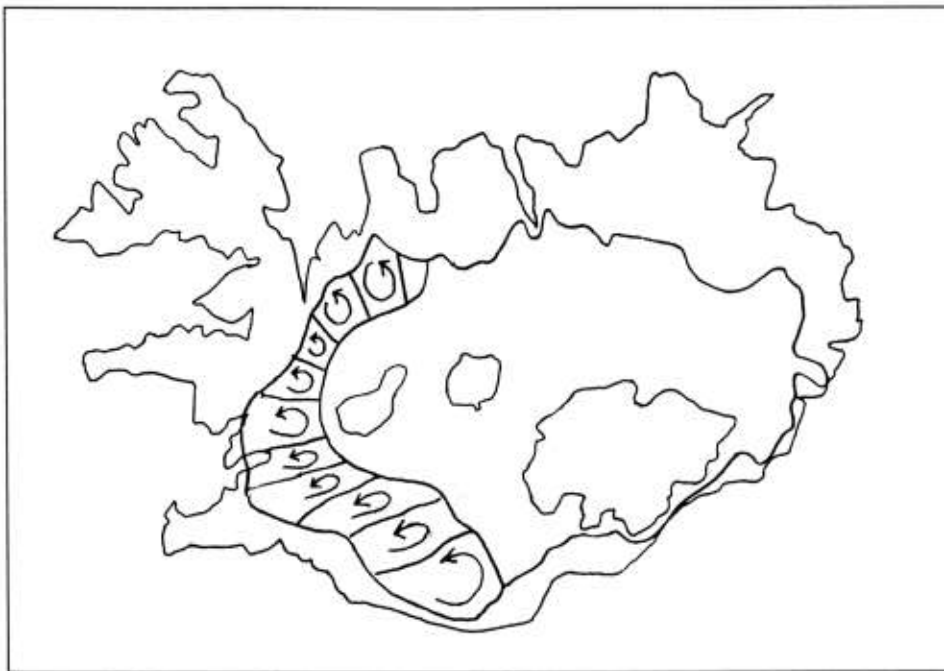
hringveginum eru flestir botnlangar, sem lítil umferð leitar til, og því dregst flest þjónustustarfsemi í sveitum niður að hringveginum.

Hvernig væri þá hægt að breyta „fram- og aftur-kerfinu” eftir hringveginum? Fyrst og fremst með tveimur grundvallarbreytingum:

Fyrri aðgerðin felst í því að búa til þvertengingar í hringinn, t.d. með vegi norður yfir Sprengisand.

Eins og myndin til vinstri sýnir gætu margir sveitavegir norðanlands og sunnan, tengst Sprengisandsvegi og þannig hætt að vera botnlangar úr alfararleið, og orðið í staðinn tengiliðir í fjölda valkosta í nýjum hringleiðum. Auk örvandi byggðaáhrifa er sköpun slíkra minni hringleiða alger forsenda fyrir þróun ferðaiðnaðarins, því fólk hefur ekki áhuga á því að ferðast alltaf fram og aftur um sama veginn.

Annar möguleiki, til að komast út úr hinu lokaða, óeðlilega og þvingaða kerfi hringvegarins, er að búa til annan hringveg innar í

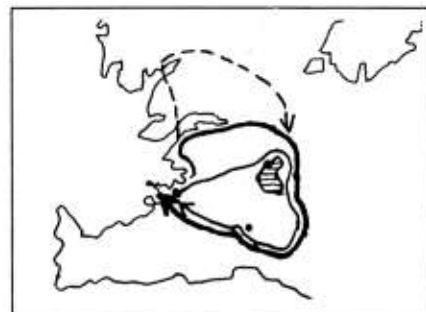


Ef endar botnlangavega út frá Hringvegnum yrðu tengdir, myndaðist fjöldi nýrra möguleika í hringleiðum. Yki þetta flæði ferðamennsku um SV-land.

landinu. Helsti kostur hans væri að hann mundi tengja enda botnlangaveganna, þannig að þeir kæmst í tengingu við báða hringvegina. Þessi innri hringvegur myndi jafnframt mjög stytta vegalengdir milli landshluta á S-, V- og Norðurlandi.

Stóra myndin til vinstri sýnir, að aðeins er hægt að leggja innri hringveginn á vesturhluta landsins, vegna jökla og hálandis á eystri hluta þess. Í þeirri hugmynd, sem hér er upp dregin, væri þessi vegur framhald af Fjallabaksleið nyrðri, þar sem hún liggur meðfram Landmannalaugum að Sigöldu. Síðan lægi vegurinn frá Sigöldu meðfram Hvalfjarðarlínunni og yfir Hvítá á brú nokkru ofan við Gullfoss. Til að byrja með myndi línuvegurinn norðan Hlöðufells og Skjaldbreiðar duga, en betra vegastæði kann að vera sunnan þessara fjalla.

Í Bláskógaheiðinni norðan Þingvalla, tengdist þessi vegur Uxahryggjaleið, en mjög mikilvægt er að flytja þann veg austur



Granna línan sýnir núverandi Þingvallahring, sú svera nýjan valkost um Hvalfjörð og Leggjabrjót, og sú punktaða þægilegan hring um Uxahryggi, eftir að Hvalfjarðargöng hafa verið gerð.

Tillögur um vegabætur:

Uxahryggjavegur að gömlu Hvítarbrú, 43 km.

Kaldidalur frá Biskupsbrekku að Húsafelli, 40 km.

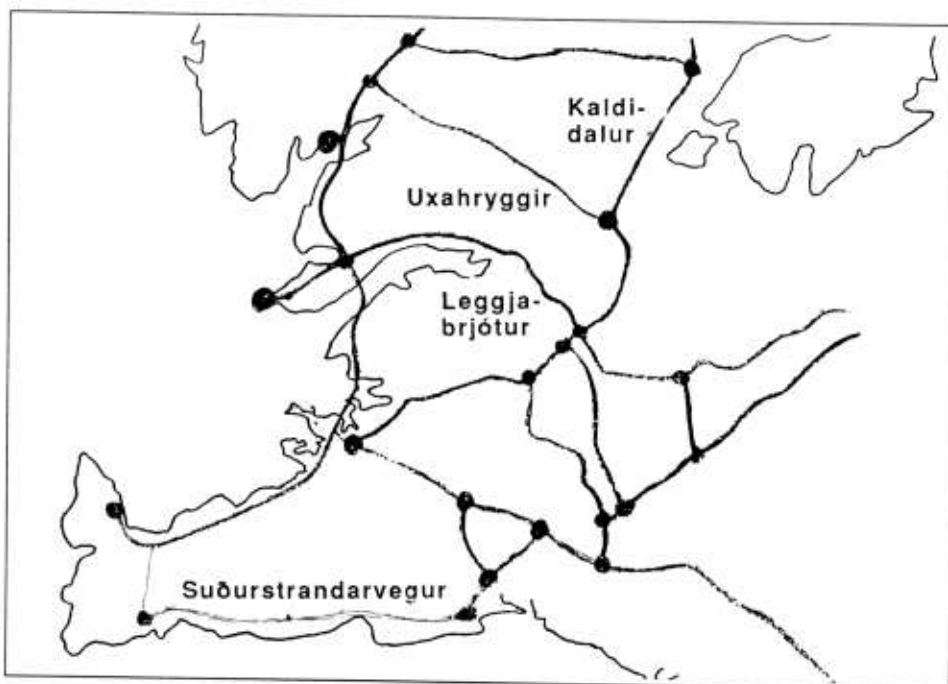
Leggjabrjótur frá Þjónustumiðstöð á Þingvöllum til Botnsskála, 21 km, og góður Suðurstrandvegur frá Þorlákshöfn til Grindavíkur, 57 km.



Myndin sýnir núverandi Kaldadalsveg, horft til norðurs.



Vegurinn um Tröllagil þarf að flytjast í hraunið austan Lágafells.



fyrir Lágafell, í sléttan hraunjaðarinn þar. Nokkru norðar tengist Uxahryggjavegur Kaldadalsleið og er spurning hvort ekki mætti velja vegastæði, sem e.t.v. er snjóléttara vestan Oks, heldur en að fara Kaldadal sjálfan.

Um þær leiðir, sem nú hefur verið lýst, má vænta sátta við náttúrusjónarmið. En það er ekki eins víst að sáttnæðist um það framhald, sem sýnt er á kortinu, af Kaldadalsvegi yfir Arnarvatnsheiði og Auðkúluheiði, niður í Skagafjörð. En rétt er að benda á, að hér er ekki verið að gera tillögu um heilsársveg, heldur veg, sem myndi nýtast ferðaiðnaðinum á sumarhelmingi ársins.

Erfitt er fyrir fólk, sem ekki er menntað í samgöngufræðum, að átta sig á hve mikið innri hringvegurinn gæti gert til að rjúfa einangrun sveita í botnlangahéruðum og koma þeim inn í hringflæði samgangna um landið. Og þó er enn erfiðara að gera sér grein fyrir, hvernig þetta gæti stuðlað að flutningi athafnasviðs inn til sveita-

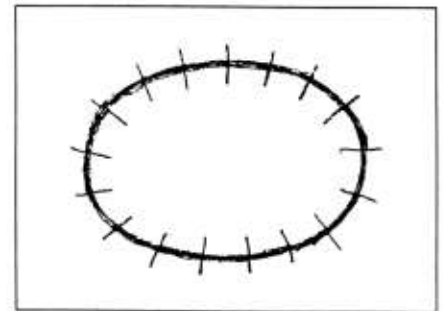
## Vegalengdir í km

	1. Núv. vegir	2. Um nýja vegi	3. Stytting
Porlákshöfn/Grindavík	108	61 (Suðurstr.vegur)	47
Þingvellir/Akranes	150	65 (Brynjudalur)	85
Þingvellir/Borgarnes	160	82 (Uxahryggir)	78
Selfoss/Akranes	160	110 (Brynjudalur)	50
Selfoss/Borgarnes	170	125 (Uxahryggir)	45

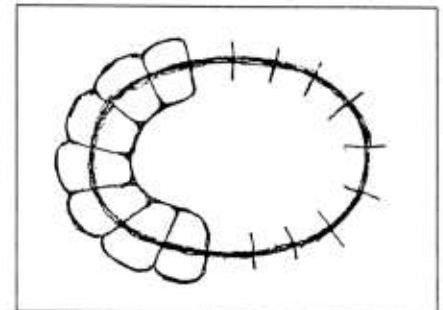
héraðanna. Skal því reynt að gera þetta ljósara með dæmi um vegalögn, sem margir þekkja frá höfuðborgarsvæðinu.

Sú stutta saga hófst á því, að í fyrstu tengdi aðeins einn vegur Reykjavík og Hafnarfjörð. Sá vegur, Hafnarfjarðarvegurinn, liggur því sem næst meðfram ströndinni. Flestir sem óku þennan veg fyrir á tíð, minnst þess hve staðir eins og Vífilsstaðir, inn til landsins, virtust afskekktir og ólíklegir til að verða annað en einangraðir um alla framtíð. Þegar byggð tók að aukast á heiðunum ofan Kópavogs og Garðabæjar, var nýr vegur lagður ofan byggðarinnar, vegur sem stytir leiðina suður á Reykjanesbraut. Þeir sem aka þennan nýja veg, — nánast um hlaðið á Vífilsstöðum, — kannast við það, að tilfinningin fyrir miðlægni og útjafri hefur snúist við; nú er hið stóra rými umhverfis nýja veginn búið að fá á sig miðlægniskenn, — sem eðlilegt er, — en gamli Hafnarfjarðarvegurinn hefur fengið kenn útjafarsvegur, sem hann í raun og veru líka er.

Taflan sýnir styttingar sem verða á leiðum, þegar vegirnir sem sýndir eru á kortinu, eru komnir. Ákveða þarf hvort Leggjabrjótsvegur ætti að liggja um Brynjudal eða Botnsdal.



Hringvegur, með botnlöngum útfrá, er lokað kerfi.



Koma má á nettengingum með því að tengja enda botnlanganna.



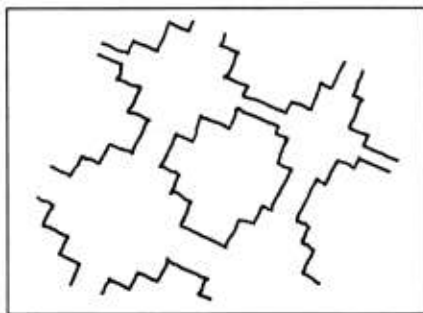
Hliðstætt mun gerast, þegar umferðin eykst á innri hringveginum og á öðrum meginvegum inn til landsins. Þá fara menn að gera sér grein fyrir því, að hið mikla byggðarrými framtíðarinnar liggur þar, en ekki á láglandisreiminni við hvassviðra- og kalsama ströndina.

Í þessum kafla um hugsanleg frumdrög að byggðamynstri framtíðarinnar á SV-landi, þarf að draga sérstaklega fram eitt atriði í eðli samgöngukerfa, þótt sumum kynni að þykja það nokkuð fjarrænt og fræðilegt í fyrstu. Það er munurinn á *hringkerfi* hringvegarins, þar sem enginn punktur er öðrum stöðfræðilega mikilvægari, og hins vegar *netkerfis* vega, þar sem ákveðnir punktar á krossgötum hafa mikla þýðingu, en aðrir síður.

Að vísu mætti álíta, eftir fræðunum að sumir staðir á hringveginum fái á sig aukna þýðingu, t.d. þar sem hliðarvegir tengjast veginum. Þessu er þó engan vegin hægt að jafna við það að tveir eða fleiri aðalvegir komi saman í netkerfi. Hliðargreinar hringvegarins eru of lítilvægar til að skipta miklu máli. En í netkerfinu margfaldast umferðarmagnið, jafnvel þótt ekki sé mikil umferð á hverjum vegi fyrir sig, eins og litla myndin hér til hliðar sýnir.

Sá kostur er við netkerfið, að það hefur tilhneigingu til að magna upp mikilvæga staði í miðju svæða, því menn leggja leið sína þangað sem flestir þjónustustaðir eru, eða þar sem að jafnaði er mest framboð. Umferðarstreymi sem þjónusta og framboð laðar að sér eflir miðgildi héraða.

Til gamans má því líkja netkerfinu við opið markaðskerfi, sem ákveður sjálfst mynstur samgönguleiða, meðan hringkerfið býður, líkt og sósíalismi, upp á kerfi þar sem allir punktar eru jafnir og þar sem einstaklingarnir geta litlu öðru ráðið um ferðir sínar en að fara fram og aftur „blindgötuna.”



Nettenging í vegakerfi leiðir ósjálf-rátt til eðlilegrar kjarnamyndunnar, á meðan hringkerfi gerir staði svo jafna, að afgerandi kjarnar ná síður að myndast.

## 7 Stjórnsýslukerfi samsvari forsendum á hverjum tíma

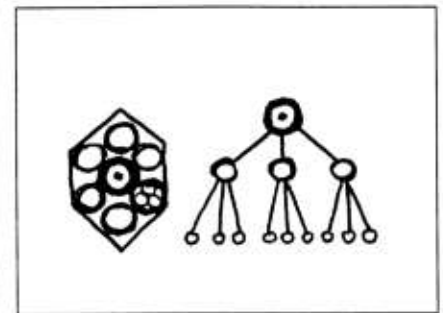
Í FYRSTU KÖFLUM þessarar bókar var því lýst að samræmi þyrfti að vera annars vegar með þeim frumforsendunum, sem „lesnar” yrðu inn í landið sjálft, og hins vegar með mótun eðlilegra samskiptaheilda stjórnsýslunnar. Á grundvelli þessa samræmis voru síðan gefnar skýringar á þróun byggða- og stjórnsýslumynstursins á landnámsöld.

Forsendur þær sem ríktu fyrr á tíð, fyrir stjórnsýslueiningar á borð við hreppa og sýslur, hafa mjög verið að breytast á þessari öld, t.d. með brúun fljóta, sem áður þóttu sjálfgefin stjórnsýslumörk. Fljótin eru óvída neinir farartálmar lengur, og verða það líklega alls ekki í framtíðinni, þegar fleiri brýr hafa verið byggðar.

Í tveimur síðustu köflum voru settar fram hugmyndir um það að efla landsamgöngur mjög, sem beindist að því að auka verulega tengingar milli héraða, svo að minni ástæða yrði til að skipta þeim í margar stjórnsýslueiningar. Hinsvegar er ástandið enn í dag þannig, að við sitjum uppi með leifarnar af gömlu kerfi of smárra grunneininga (t.d. hreppana fornu), en á sama tíma er komin ný þörf á að skapa stærri samtengjandi stjórnsýslusvið, sem nái yfir heilu landshlutana.

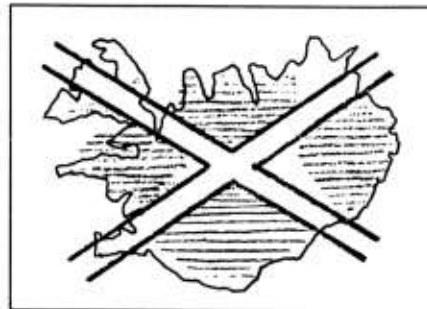
Um þessar mundir fer eðlilega fram mikil umræða um uppstokkun stjórnsýslusvæða: Rætt hefur verið um byggðir, sem þriðja stjórnsýslustig, sameiningu lítilla sveitarfélaga í stærri sveitarfélög og breytingu á kjördæmaskipuninni, þannig að kjördæmum verði fjölgað t.d. með því að skipta Reykjavík niður í þrjú kjördæmi.

Eitt líkanið, sem nefnt hefur verið áður í bókinni sem fræðileg kenning á því hvernig stjórnsýslukerfi myndast og raðar sér niður í rými, er hið svonefnda kristallalíkan. Það lýsir því, að fyrst myndist

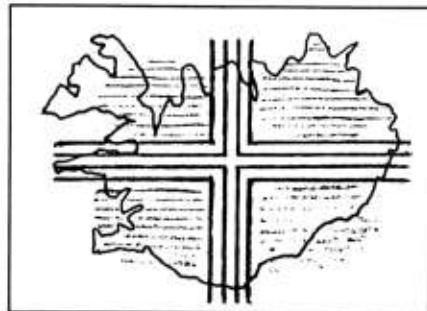


Kristallalíkanið (til vinstri), er í raun rýmisleg niðurröðun á þrem þrepum stjórnskipulags, eins og það er sýnt á myndinni til hægri. Og rýmismyndin þarf að vera jafn rökrétt niðurröðuð.

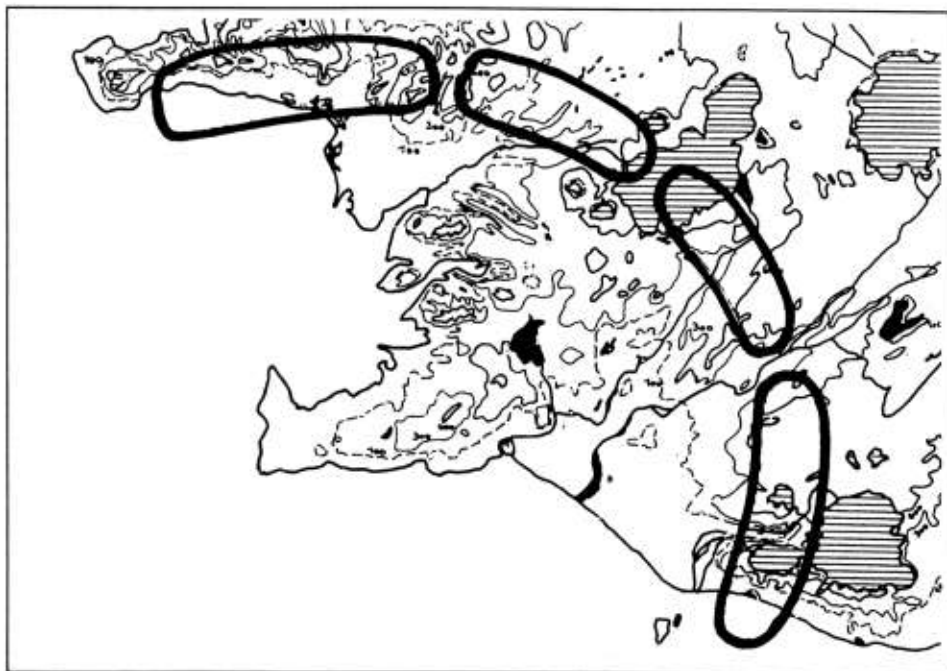
Kortið sýnir að Suðvesturland markast mjög skýrt af hálandinu sem umlykur það, og með góðum vegum getur þetta 80 x 80 km svæði orðið allt að einu þjónustusvæði.



Núverandi fjórðungaskipting er mótuð af hinum keltneska krossi heilags Andrésar.



Skipting í SV,-NV,- NA,- og SA-fjórðunga væri samkvæmt latneska krossinum.

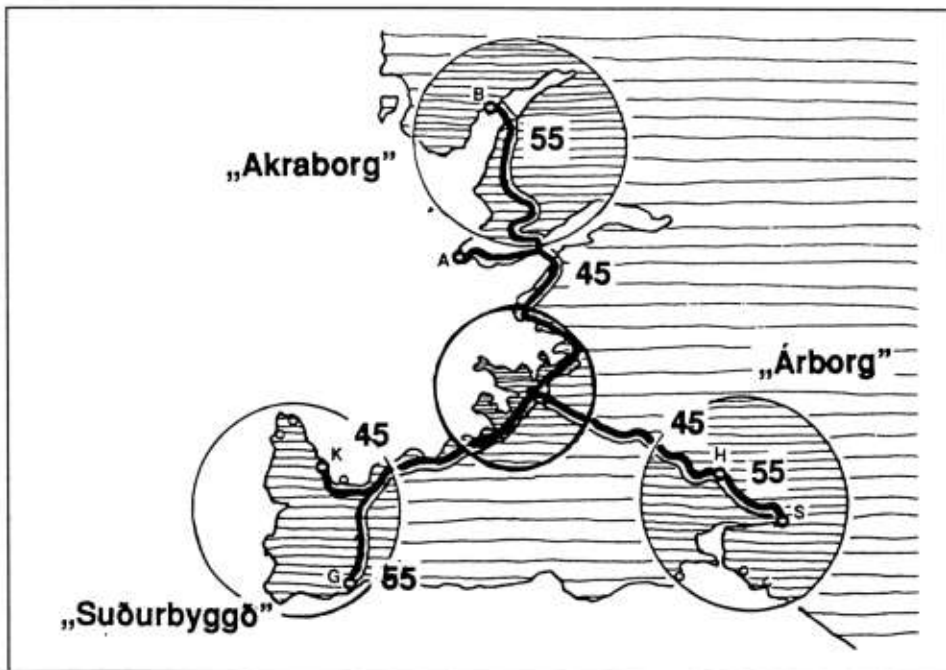


smæstu kristallarnir (sveitarfélögin), síðan komi samtenging þeirra í stærri kristall (landshluta) og síðasta stigið samtenging landshluta.

Nú, þegar stendur fyrir dyrum að endurskipuleggja stjórnsýslukerfi landsins, þarf að hafa í huga, að móta það í framtíðarsýn. Því er út í hött að taka upp hin gömlu mörk á ógagnrýninn hátt, eða láta núverandi, tímabundna farartálma, t.d. fljót, gilda sem framtíðarstjórnsýslumörk, eins og víða kemur fram í núverandi tillögum.

En menn virðist skorta kjark til að hugsa allt dæmið upp á nýtt frá grunni. Í því skipulagsstarfi þyrfti t.d. að taka mið af framtíðarvegakerfi og setja sér það markmið, að öll kerfin, bæði kerfi stjórnsýslu, kjördæma og svæðisskipulaga, falli saman í eina mynd. En í núverandi kerfum og framtíðartillögum er langt í frá að svo sé.

Byrja þyrfti á því að endurskoða núverandi skiptingu landsins í fjórðunga, en við athugun kemur í ljós að hana skortir bæði landfræðileg og sagnfræðileg rök, eins og við sjáum t.d. í samanburði



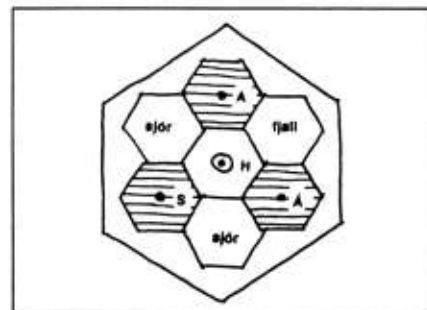
við hina gömlu skiptingu landsins í ömt. Litlu myndirnar á bls. 54, sýna að fjórðungaskipting frá vestri til austurs, með línu frá Snæfellsnesi til Austurlands, og frá norðri til suðurs, frá Tröllaskaga til Mýrdalsjökuls, er fullt eins rökrétt og línur skáhallt frá Reykjaneskaga til Langaness og frá Vestfjörðum til Hornafjarðar.

Samkvæmt nýju tillögunni um skiptingu í fjórðunga, væru mörk SV-lands inn til landsins: Snæfellsnesfjallgarður, Arnarvatnsheiðin, Langjökull, Hekluhálandið og Mýrdalsjökull.

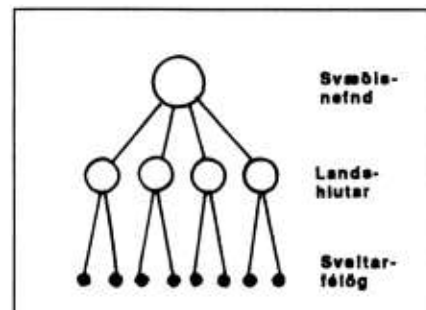
Þegar litið er á innra sköpulag SV-lands, kemur fljótlega í ljós, að þar er um þrjú megin rými að ræða: Vesturland sunnan Hvítársíðu, Reykjanesið og Suðurlandsundirlendið vestan Markarfljóts. Á kortinu hér fyrir ofan hafa verið dregnir hringir í kringum mesta þéttbýlið í þessum þremur rýmum.

Reglan í þessu mynstri er sterk og höfuðborgin kemur eins og eftir pöntun í miðju þessa byggðaþríhyrnings, þó fjarlægð og

Þrjú megin rými á SV-landi mynda byggðaþríhyrning, og í miðjunni er höfuðborgarsvæðið. Eftir helstu vegabætur, er aðeins um 55 km vegalengd til fjarlægari staða í þessari nýju dreifbýlisborg.

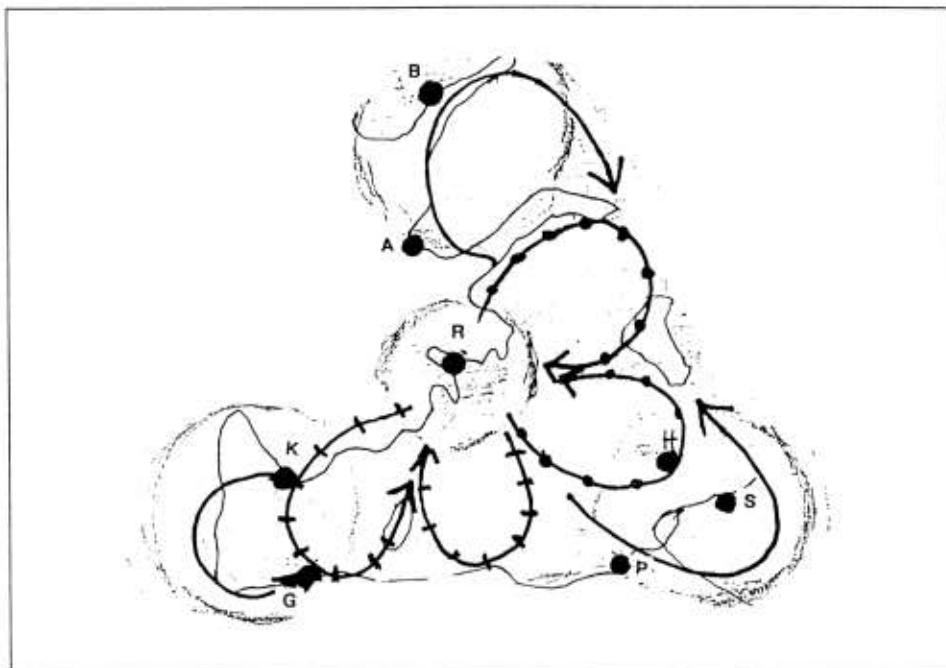


Byggðaþríhyrningur SV-lands fellur vel að kristallamynstrinu.



Stjórnerfislýsing á myndinni fyrir ofan þessa mynd.

Með því að búa til kerfi hringleiða um svæðið, ykist straumur fólks til að njóta hinnar stórkostlegu náttúru sem svæðið hefur upp á að bjóða.

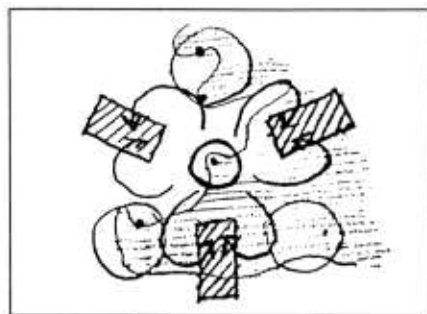


akstursvegalengd sé í dag í það mesta frá höfuðborginni út til „dreifbýlisborganna,” sem eru að myndast innan hringjanna á þessum svæðum. En það getur, — og þarf það að breytast.

Mesta breytingin verður með Hvalfjarðargöngunum og brúm yfir Leiruvog og Kollafjörð. Með því mun leiðin til Vesturlands styttest um nærfellt 60 km. Svo að þá yrði vegalengdin til Borgarfjarðar ekki 115 km heldur 55 km, sem er álíka og til Selfoss og Grindavíkur í hinum tveim rýmumum.

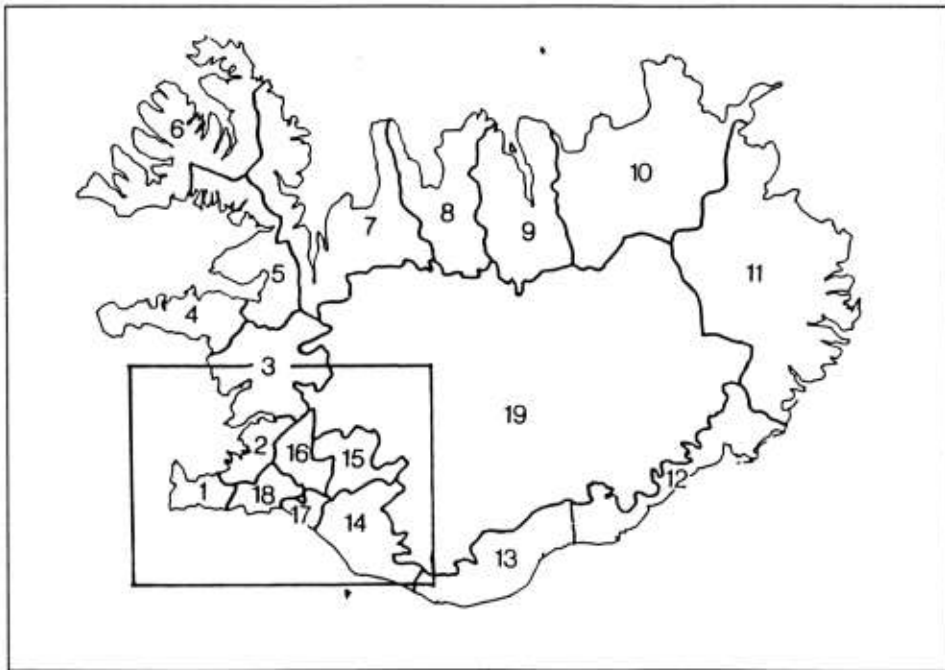
Uppdrátturinn af byggðapríhyrningnum SV-lands, leiðir í ljós þann galla, að samgöngutengingar vantar eftir langhliðum þríhryningsins, þ.e. á milli S- og V-lands og S-lands og Reykjaness. Á meðan hér eru ekki sámilegir vegir, getur aðeins orðið takmörkuð markaðssamvinna milli þessara stóru byggðasvæða.

Önnur afleiðing af vöntun fyrrgreindra vega, er að hin stórkostlegu útivistarsvæði á suðurströnd Reykjanessins og á svæðinu milli



Einfölduð mynd sem sýnir hvernig kerfi byggðar (hringir), og kerfi útivistar (ferningar), tengist saman. Þetta tryggir lágmarks fjarlægðir og að líf og land geti fléttast saman.



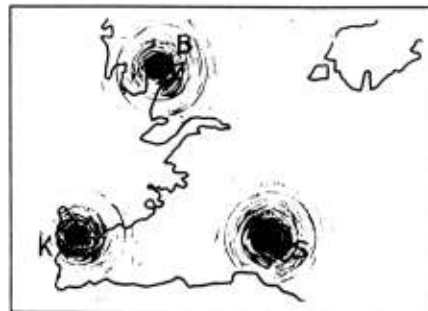


Skipulag ríkisins hefur skipt SV-landi í átta svæðisskipulög. Vinna er í gangi við skipulag sunnan Skarðsheiðar (3), í Ölfusi (18) og á Pingvöllum, í Grímsnesi og Grafningi (16).

Borgarfjarðardala og Grímsness, eru illa aðgengileg. Eins og kortið hér fyrir ofan sýnir, myndu vegir hér opna möguleika á nýjum hringleiðum, en myndun fleiri hringleiða er ein meginforsenda í öllu skipulagi skilvirks ferðaiðnaðar. Og með þessum dæmum verður ljóst, að skynsamlegt er að taka vissa málaflokka, eins og t.d. vegamál, saman á einu sviði skipulags, sem nærði til alls Suðvesturlands.

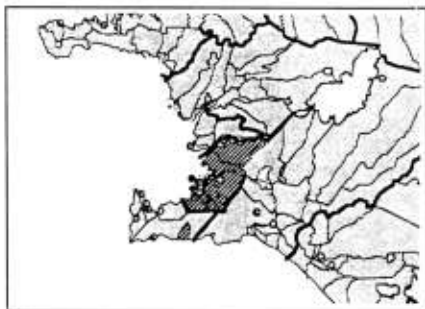
Lítum næst til þess hvernig skipulagi skipulagsmálanna er nú háttáð á þessu svæði. — Samkvæmt skipulagslögum er til heimild fyrir gerð svæðisskipulags fyrir tvö eða fleirri sveitarfélög ef menn eru sammála um að ákveðnir málaflokkar nái til þeirra allra.

Á grundvelli þessara laga hefur t.d. þegar verið unnið svæðisskipulag fyrir höfuðborgarsvæðið, fyrir Suðurnes og fyrir Flóann, en vinna er nú í gangi fyrir hreppana sunnan Skarðsheiðar, fyrir hreppana þrjá í nágrenni Pingvallavatns og fyrir Ölfusið. Á grunni

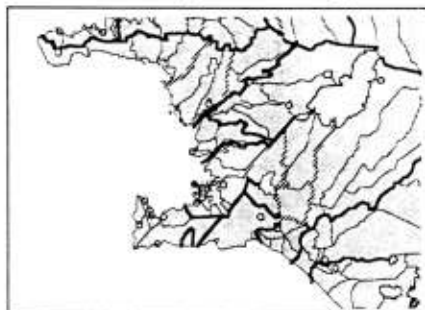


Áhugi ráðandi manna í kjördæmum, jafnt sem umdæmisverkfræðinganna, á vegabótum, er mestur næst miðju kjördæmanna, en minnkar er dregur nær jöðrunum.

Á þessari mynd er sýnt hvernig einingar byggðaprihrningsins tengjast sýslum og kjördæmum. Þá er sett fram hugmynd um að skemað sé grunnur að framtíðar-kjördæmskiptingu.



Myndin sýnir Leið 1 í tillögum nefndar um sameiningu sveitarfélaga.



Í Leið 2 er gert ráð fyrir sex sveitarfélögum en í Leið 1 sjó.

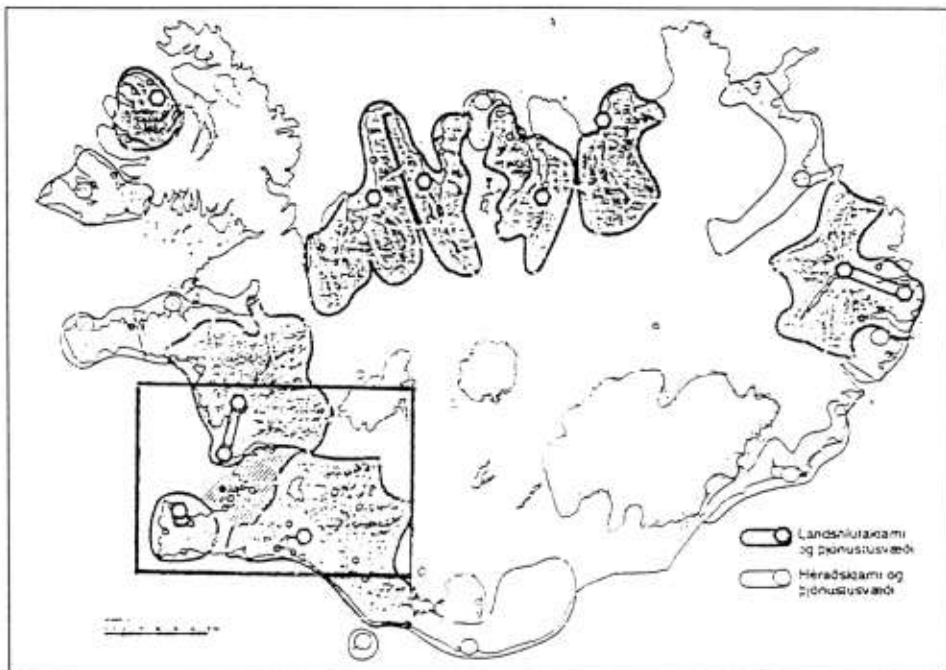
### Nýju stjórnsýslusvæðin

Sýslur	Kjördæmi	Framtíðar kjördæmi
M, B	Syðri hl. VI, kjörd.	1
K	R. kjörd. Nyrðri hluti Reykjan. kj.	3. í Reykjavík K G, H, Be, Mos, Kjós
G	Syðri hluti Reykjan. kj.	1
ÁR, V-Sk	Suðurl. kj. að undansk. Vestm.eyjum	1

slíkra hugmynda hefur landinu nú verið skipt niður í 19 svæðisskipulagssvæði.

Skipting SV-lands, í hvorki meira né minna en átta skipulagssvæði, er mjög bagaleg. Þau eru svo lítil, að þegar unnið er að hverju þeirra um sig, skortir allt yfirlit yfir þarfir Suðvesturlandsins sem heildar, t.d. í vegamálum. Ber því brýna nauðsyn til að koma á laggirnar yfir-svæðisskipulagi eða strúktúrskipulagi, sem leggi línurnar í málefnum, sem snerta heildarhagsmuni alls SV-lands.

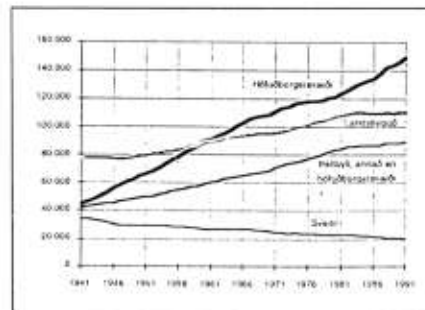
Þá er það stórfelldur galli við alla þá svæðaskipulagsvinnu, sem nú hefur verið hleypt af stokkunum, að á bakvið ekkert þessara skipulaga stendur lögformleg stjórnsýslueining og þar með framkvæmdaraðili, sem gæti fylgt markmiðum skipulagsins eftir. Á bakvið uppdrættina og áætlanirnar standa aðeins valdalausar samvinnunefndir og engum hinna hlutaðeigandi sveitarfélaga er skylt að fara eftir neinu í skipulaginu, frekar en þeim sýnist svo.



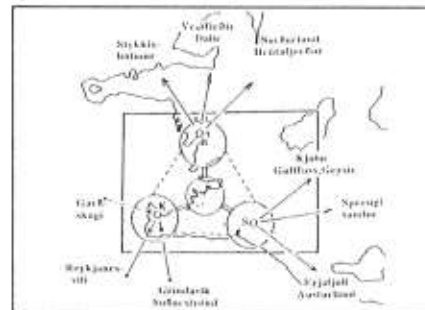
Búast hefði mátt við að tillögur nefndar, sem gert hefur tillögur um ný og stærri sveitarfélög, tækju meira mið af eðlilegum skipulagsheildum. En því er ekki að heilsa. Samkvæmt þeim tillögum sem nú liggja á borðinu, virðist víðast hvar erfitt að ná fram þeirri skilyrðislausu kröfu, sem gera verður, um að skipulagssvæði og stjórnsýslusvæði falli saman.

Vegna þess og vegna þeirra raka um eðlileg skipulags- og stjórnsýslurými á SV-landi, sem fyrr hafa verið sett fram, skal sú tillaga gerð hér, að Vesturland sunnan Hvítársíðu, Suðurland vestan Markarfljóts og Suðurnes, verði hvert um sig gerð að einu sveitarfélagi. Á höfuðborgarsvæðinu verður skipulagssvæðinu að einhverju leyti að vera skipt upp áfram í sveitarfélög, vegna hins mikla fjölbýlis þeirra. Hins vegar þarf að stofna yfirborgarstjórn yfir Reykjavíkarsvæðið, eins og gert er víðast erlendis, og þarf sú stjórn, að fá alla helstu skipulagsmálaflokka í sína umsjá. Nýja

**Kortið sýnir tillögu Bygðastofnunar um landslutakjarna og héraðskjarna ásamt þjónustusvæðum þeirra. Hér er SV-landi skipt í fjögur þjónustusvæði en gæti orðið eitt með vegabótum.**



**Línuritid sýnir að íbúum á höfuðborgarsvæðinu fjölgar stöðugt.**



**Frá Keflavík, Borgarnesi og Selfossi eru þægilegar dagsferðir ferðamanna mögulegar.**

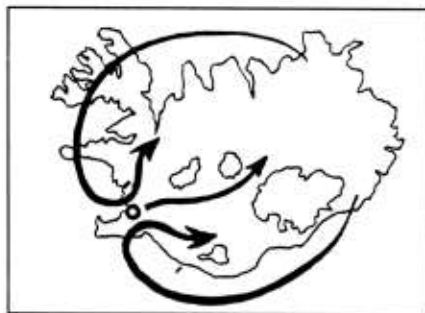
kjördæmaskipan þyrfti síðan að laga að þessum nýju stóru sveitarfélögunum, nema hvað Reykjavík yrði skipt í þrjú kjördæmi. — Síðast en ekki síst, þarf að stefna að myndun landshlutasamtaka SV-lands, sem hefði umsjón með gerð „strúktúrskipulags” fyrir svæðið, — vinna sem væri á líkum nótum og umfjöllunin í þessari bók.

Í skýrslu Byggðastofnunar um stefnumótandi byggðaáætlun, sem birtist 1993, kemst hún að álíka niðurstöðum um þjónustusvæði á Vesturlandi, Suðurlandi og á Reykjanesi, — eins og þann sem hér hafa verið settar fram. Annar liður í tillögum stofnunarinnar, er að gera skuli svæðisbundnar byggðaáætlanir, til þess m.a. að fylgja fram stefnumótuninni um þjónustusvæðin.

Í tillögunni er þetta orðað svo, að svæðisáætlanirnar skulu unnar fyrir heil héruð, sem reyndar er ætlað að verða nýju stóru sveitarfélögin, samkvæmt hugmyndum um sameiningu sveitarfélaga. En þar sem nýju sveitarfélögunum er ekki, samkvæmt núverandi hugmyndum, ætlað að ná yfir heild eðlilegra þjónustu- og atvinnusvæða, er hér verulegur galli í uppsiglingu, nema menn taki sig til og stefni á mun stærri sveitarfélög, og aðlagi um leið hugmyndirnar um ný kjördæmi að þeim.

Í samantekt um rök fyrir nýju stjórnsýslukerfi á Suðvesturlandi, skal undirstrikað, að hvorki má vinna hugmyndir um stjórnsýslukerfi né um efnislægt framtíðarskipulag svæðisins, án tillits til hins.

Það hefur þó gerst hjá tveimur ábyrgum aðilum; hjá nefnd um sameiningu sveitarfélaga, sem tók ekki nóg mið af eðlilegum skipulagsheildum, og hjá Skipulagsstjórn ríkisins, sem gerði tillögu um skiptingu SV-lands í skipulagssvæði, án þess að taka nóg mið af raunhæfum hugmyndum um stjórnsýslusvið framtíðar. Hugmyndir beggja þessara aðila þarf því að taka til endurskoðunar.



Byggðastefna framtíðar þarf að greiða straumi fólks, sem nú býr á höfuðborgarsvæðinu, aftur leið út á land, með vegabótum. Tvöföld búseta, ferðalög og útivist geta haft mikið efnahagslegt og menningarlegt gildi.

## 8 Landauðlindir framtíðar munu hafa áhrif á byggðamynstrið

Í ÞESSUM SEINNI hluta bókarinnar verður leitað að sem rökrænustum grunni fyrir skipulagstillögur um Suðvesturland. Þegar hafa verið settar fram hugmyndir um meginlínur í vegakerfinu, sem og hugmyndir um stjórnsýslusvæði.

Nú er komið að því að skoða hvaða áhrif ýmsar tegundir landauðlinda gætu komið til með að hafa á byggðamynstrið. Hér þarf fyrst að mynda sér skoðun á, hvaða landauðlindir muni verða mikilvægastar í framtíðinni, og síðan að finna út og kortleggja, hvar þær eru staðsettar á SV-landi, og yfir hve stór svæði þær ná.

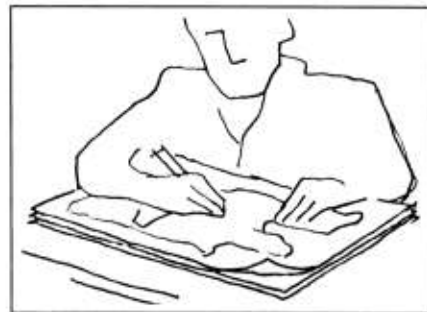
Að þessari og annari kortlagningu vann bókarhöfundur með nemendum sínum í Háskólanum vorið 1993 og verður meiri hluti þeirra korta birtur í þremur næstu köflum.

Fyrsti kortaflokkurinn fjallar um auðlindirnar sjálfar, sá næsti hinsvegar um atriði sem takmarka landnýtingu (t.d. náttúru- og vatnsvernd), og hinn þriðji er úrvinnsla úr þessum grunnkortum og byggist hún m.a. á samlagningu kortanna.

Samlagning kortanna er möguleg vegna þess að þau voru teiknuð á glært plast, og þegar t.d. þrjár auðlindaglærur eru lagðar saman, koma út sem dekkstir fletir, þau svæði þar sem allar þrjár auðlindirnar koma saman á einum stað.

Hér í bókinni er sérstaklega bent á möguleika ferðaiðnaðarins, sem mikillar framtíðaratvinnugreinar á Suðvesturlandi, og því lögð áhersla á að birta kort af þeim land-auðlindum, sem geta nýst stórum skörum ferðamanna, jafnt innlendum sem erlendum..

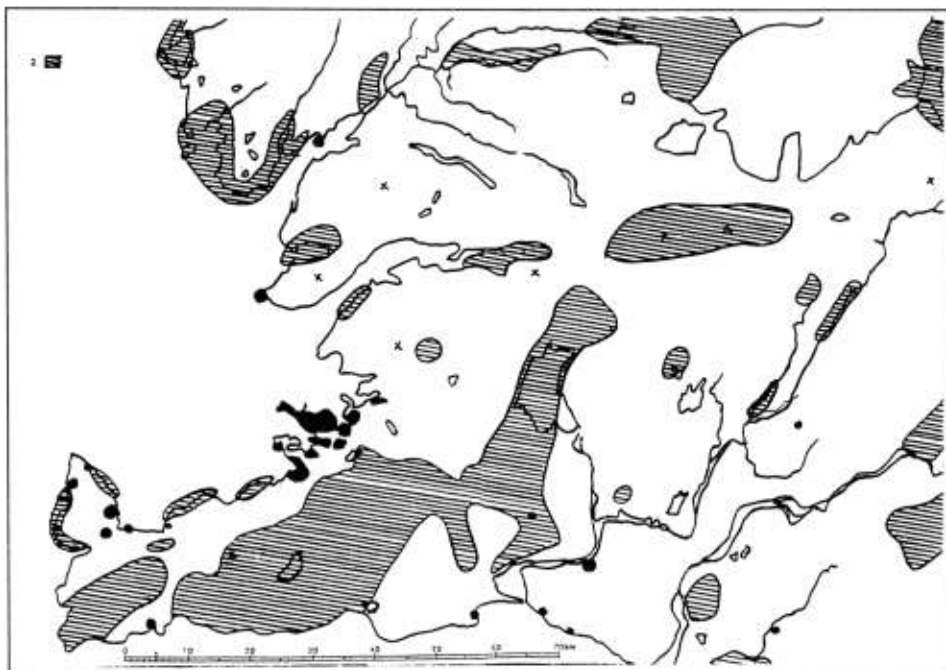
Kortin, sem tengjast því viðfangsefni, birtast hér í þessum kafla og fjalla um: Náttúruminjar, Göngusvæði, Útivist tengd vatni, Fögur svæði, Frumlandslag og Menningarlandslag.



Ávinningur glæruaðferðarinnar er að geta lagt glær kort saman, og séð þannig t.d. hvernig ýmsar landauðlindir hnappast saman á ákveðnum svæðum.



Náttúruminjar. — Kortið sýnir þau svæði þar sem náttúruminjar eru það merkar, að þær teljast auðlind, jafnt fyrir menntun sem ferðamennsku. Annarsvegar er um jarðfræðiminjar að ræða og tengjast þær sprungubeltinu frá Reykjanestá að Langjökli. Hinsvegar er um líffræðileg fyrirbæri að ræða.



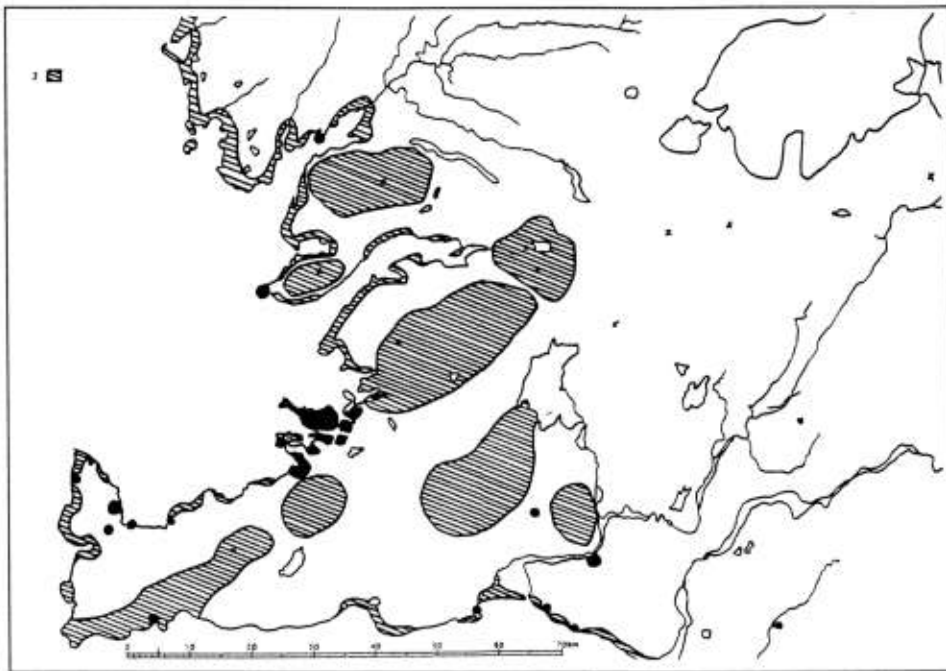
Taka verður fram, að það er mjög mismunandi hvaða landgæðum hinir ýmsu notendahópar sækjast eftir. Þannig sækjast sumar- bústaðaeigendur t.d. oft eftir kjarri, tjörn, læk, skjóli og jarðhita. Útlendingar, — sem annar notendahópur, — sækjast hinsvegar gjarnan eftir auðnum; uppföknum svæðum, — en íslenskir ferðamenn aftur á móti eftir íslensku skóglendi, sem útlendingum finnst lítið til koma.

Á seinustu árum hefur verið að vakna mikill áhugi á því sem áður fyrr var nefnt hlunnindi: söl, skelfiskur, fjallagrös, lækningajurtir, ber sem og eggja- og fuglatekja. Þetta eru þó takmarkaðar auðlindir, sem aðeins sérhæfir hópar sækjast eftir í dag.

Langmikilvægustu auðlindir fyrir fjölda-túrisma, er það sem hægt er að skoða og njóta án þess að eitthvað sé tekið í burtu. Hér eru náttúruminjar mikilvægastar, en einnig menningarminjar sem og landslagsfegurð.



Í þessu mati tveggja landslagsarkitekta á merkum útivistarsvæðum á Ísland, er mest áhersla lögð á eldvirknibeltin og jöklana.



Náttúruminjar, sem sýndar eru hér vinstra megin í opnunni, skiptast í þrennt: Jarðfræðiminjar, sem fylgja mest eldvirknisbeltinu frá Reykjavík um Þingvelli og til Langjökuls, og síðan gróður- og lífminjar, — en lífminjar hér á landi eru mest fuglar. Svæði gróðurminja eru mörg á Mýrum og í Borgarfirði, en sjávarfuglabjörg eru hinsvegar á sunnan og vestanverðu Reykjanesi.

Í ferðaskipulagi hafa þau svæði mest gildi, þar sem segja má að séu góð göngusvæði, og eru þau sýnd á kortinu fyrir ofan. Inn í matið á því hvað teljast góð göngusvæði, kemur bæði hvaða svæði teljist þægileg til göngu, og eins að þar sé eitthvað að sjá, t.d. fjölbreytilegt landslag eða náttúruminjar. Helstu grunngögn við gerð þessa korts voru ferðabækur Einars Þ. Guðjohnsens og Árbók FÍ 1985.

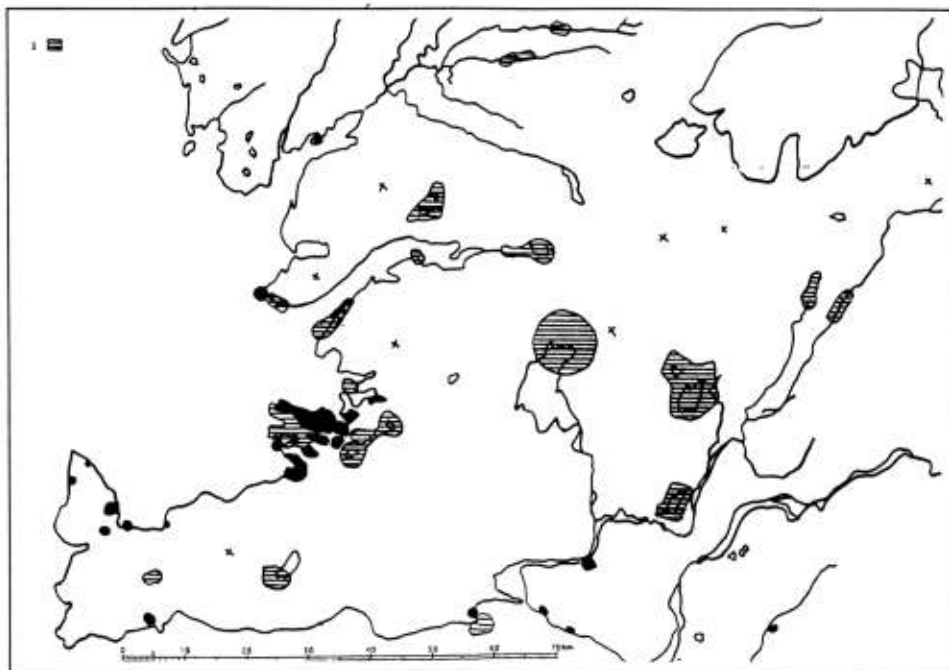
Þessi tvö fyrstu kort, Náttúruminjar og Göngusvæði, mynda grunninn að hugmyndinni um kerfi útivistarsvæða- og miðstöðva,

**Göngusvæði.** — Á kortinu er valið að telja fyrst og fremst fjölbreytilegt fjallendi og strandsvæði til góðra gönguleiða. Svæði fjarri þéttbýli eru ekki sýnd sem göngusvæði, vegna slæmra samgangna.



**Skíðasvæði.** — Kortið sýnir bestu skíðagöngusvæði og einnig fjallasvæði nálægt miðju þeirra. Stærstu svæðin eru við Bláfjöll, Botnssúlur og við Skjaldbreiði og Hlöðufell.

Útivist tengd vatni. — Bestu aðstæður fyrir vatnasport eru á höfuðborgarsvæðinu, við norðurenda Þingvallavatns og við Laugarvatn, Apavatn og Hestvatn.



sem sýnd eru á litprentaða kortinu aftan á bókinni. Útivistarmiðstöðvarnar eru þar merktar með gulum hring. Og innan í hringjunum er fyrsti bókstafur viðkomandi útivistarmiðstöðvar: R: Reykjanes, B: Bláa lónið, K: Krýsuvík o.s.frv.

Pegar gera á yfirlitskort um útivistartegundir, sem tengjast vatni, þarf að halda sig við meginflokka útivistar og kortleggja aðeins þær tegundir, sem nýtast stórum hópi. Það sést á kortinu fyrir ofan.

Af vötnum á SV-landi eru aðeins sýnd þau stærstu, svo sem Kleifarvatn og Þingvallavatn, og aðeins merktur vinsælli endi þeirra. Í ám eru sýnd frægustu gljúfrin, og af hverasvæðum aðeins þau þekktustu. Fleiri slík svæði mætti þó gera aðgengileg, en það liggur varla á því. Fjörur eru sýndar þar sem gott er að vera með seglbretti eða seglbáta.

Nánast hver einasti lækur eða á og hvert stöðuvatn, býður upp á veiði og útivist, en það er ekki sýnt hér, því að hér eru kortlagðar



Í seinni tíð hafa ýmsar greinar vatnasports farið mjög í vöxt. Af þessum greinum krefst bátasport mestra fjárfestinga af opinberri hálfu.



Fegurð. — Fegurstu svæðin á SV-landi teljast hér vera: Kleifarvatn og Selvogur, Grafningur og Þingvellir, fjallendisbrúnnin frá Laugarvatni að Geysi, Þjórsárdalur, Botnsdalur, Skorradalur, Kaldidalur, Húsafell og Hvítárvatn.

þarfir hins almenna ferðamanns. Stöðugt eru að koma fram nýjar útivistargreinar, sem tengjast vatni og má þar nefna vatnaskíði, seglbretti, seglbáta, vatnasleða, kajaka, kanúa og fljótasiglingu. Byrjað er þegar á nokkurri uppbyggingu þessara útivistargreina, t.d. við Laugavatn og við Hvítá í Árnassýslu.

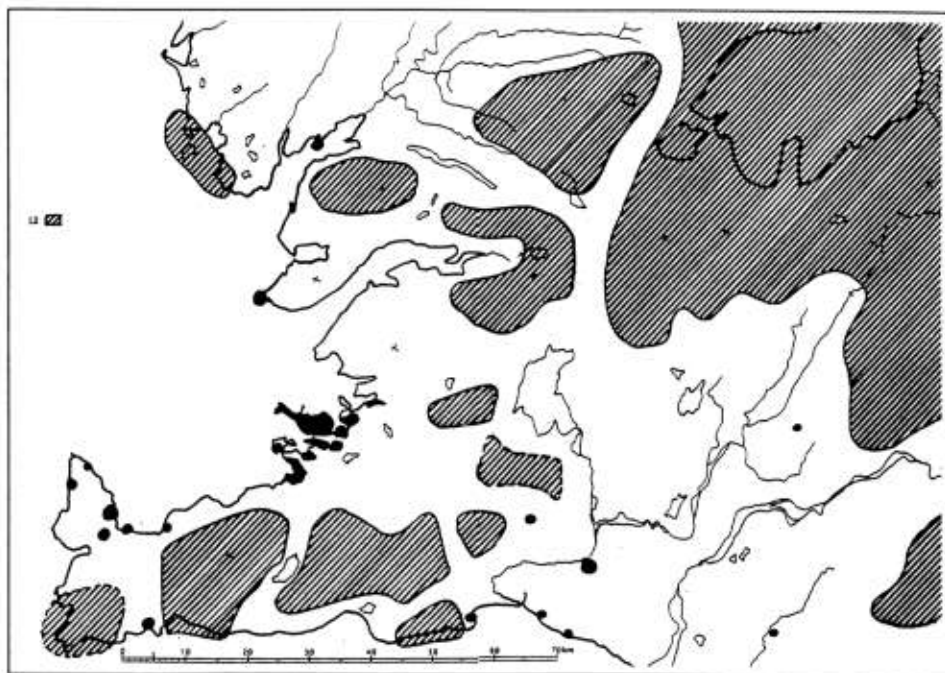
Fegurð er sú náttúruauðlind, sem þarf að vera til staðar á flestum þeim stöðum þar sem útivist er iðkuð. Mjög er þó mismunandi hvað fólki finnst fallegt. Þannig tengist fegurðin t.d. oft nytsemi í hugum fólks, og því er stundum sagt um ár að þar sé „fagurt ef vel veiðist.“ Og ræktunarfólk talar um „fögur tún,“ ef horfur eru á góðum heyskap.

Eitt af því sem hefur mikil áhrif á það, hvort fólki finnst svæði falleg, er að þar sé fjölbreytni, t.d. í landslagi, gróðri, jarðmyndunum o.s.frv. En á hinn bóginn virðist líka óvenjuleg og eindregin einhæfni, eins og t.d. á auðnum, verka sterkt á fólk. Sterkustu áhrifin eru svo



Fegurð himinsins er ein af dýrmætustu auðlindum Íslands. Hin geysilega fjölbreytni í birtu og skýjafari kallar fram óendanlega fjölbreytni í tilfinningalegum áhrifum.

**Frumlandslag.** — Stærsta og varanlegasta frumlandslagssvæðið byrjar norðaustan Þingvalla og nær upp á Kjöl. Á Reykjanesi og nágrenni Keilis, sem og á svæðinu suðvestur af Bláfjöllum, eru líklega varanlegustu frumlandslagssvæðin.



eflaust þar sem miklar andstæður mætast: T.d. gróður / gróðurleysi, auðn / jökull, vatn / land og haf/strönd.

Líklega réðu andstæður mestu, þegar Jakob Aðils merkti þau svæði sem hann telur fegurst, á kortið á bls. 65. Þannig merkti hann t.d. við ströndina frá Krýsuvík að Selvogi, vestur- og norðurhluta Þingvallavatns og síðan Húsafell og auðnina á Kaldadal, en á öllum þessum stöðum njóta andstæðurnar sín vel, t.d. við þá tignarlegu jökla sem þar ber við himin austan Húsafells.

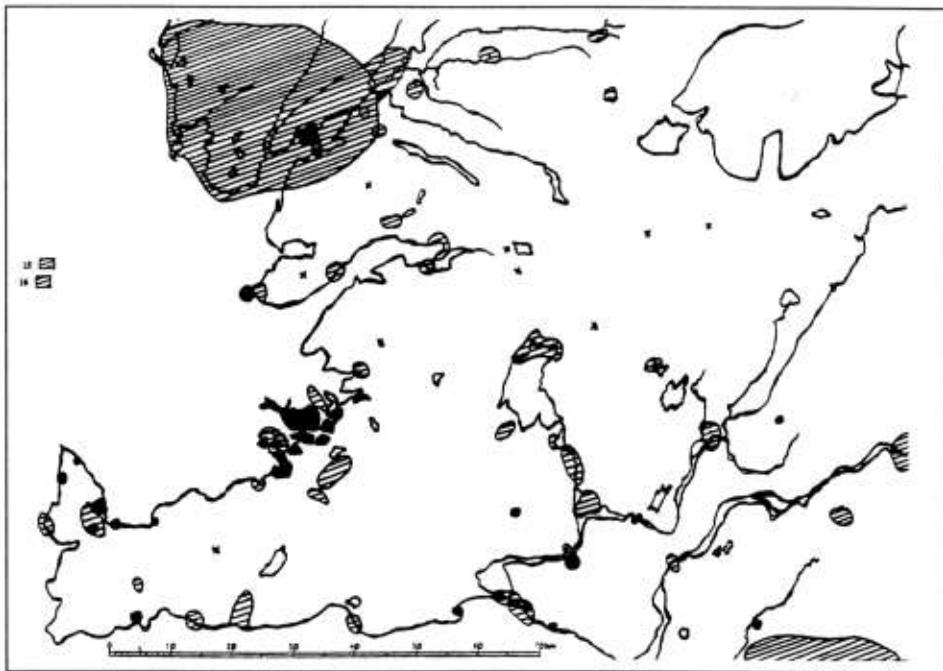
Eitt af því sérstæðasta, sem Ísland hefur upp á að bjóða, er „hið ósnortna“, — eða öllu heldur hið „frumstæða“. Því er líkt farið og með fegurðarmatið, erfitt er að henda reiður á hvað kallar fram þessi tilfinningagildi, sem hafa svo sterk og djúp áhrif á fólk.

Ýmsum skilyrðum verður að fullnægja, til þess að að fólk geti náð að upplifa þessa tilfinningu: Mannvirki mega ekki vera á svæðinu, — nema að þau séu mjög frumstæð. Gróður þarf að vera



Við Reykjanestá upplifir fólk frumkrafta náttúrunnar: volduga úthafsölduna og ólguna í iðrum jarðar. Þetta tvennt eykur mjög á tilfinningu fyrir hinu frumræna.





**Menningarlandslag.** — Til þess teljast staðir sem eru dæmigerðir fyrir einhverja starfsemi í nútíð eða fortið, — og einnig frægir sögu- staðir. Slikir staðir eru opin sögubók fyrir unga sem aldna.

frumstæður, mosi/lyng, og landslag fábreytt hraun- eða fjallalandslag. Ekki má sjá til byggða eða mannvirkja, og að fólk geti líkt og horfið inn í landið, og helst, að ekki sjáist til ferða annars fólks.

Síðasttalda atriðið er varla hægt að halda í á svo fjölförnu svæði sem SV-land er. Þannig eru t.d. Reykjanestá og Hengill aðeins mörkuð með brotinni línu á kortinu hér fyrir ofan, því að þar stefnir í að verði mjög fjölfarin ferða- og útivistarsvæði.

Hvað hið frumræna varðar, er það ein tegund mannvirkja, sem eykur þó frekar á hið frumstæða gildi og gefur því sagnfræðilega dýpt, — en það eru fornaskjulegar rústir. Kortið með svæðum menningarlandslags hér á síðunni, sýnir tvö góð dæmi um það: Seltanga og Húshólma, sem bæði eru í frumlandslagi Ögmundarhrauns vestan Krýsuvíkur.

Hugtakið menningarlandslag, — sem er nýtt orð, — er reyndar allrar athygli vert. Tekið skal fram, að þar er ekki átt við alla staði



**Reykholt** í Borgarfirði er dæmi um stað þar sem forn menning og ný blandast saman. Snorralaug, sem er 900 ára gamall heitur pottur, gerir söguna og líf skáldsins skyndilega nálæg.

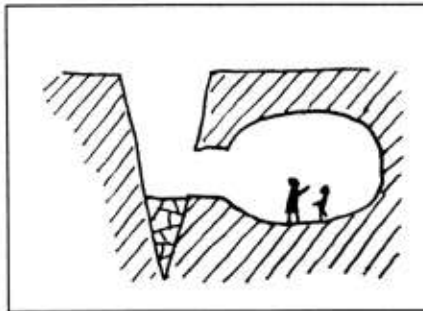
þar sem menningarminjar er að finna, heldur þurfa minjarnar að falla vel saman við staðhættina og mynda í heild dæmigert sýnishorn tímaskeiðs í byggða- og atvinnusögu. Dæmi um gamalt svæði af þessu tagi eru Básendar á vestanverðu Reykjanesi, en af nýlegri svæðum má nefna virkjanirnar í Soginu og Álverið við Straumsvík.

Þó orðið auð-lind, — sem svo mikið er notað í þessari bók, — sé í sjálfu sér gott orð, er það vöntun, að ekki skilst beint af því, að það er ekki endilega innra gildi auðlindarinnar, sem ræður úrslitum, heldur eftirspurnin eftir auðlindinni, sem og aðgengileiki hennar.

Þannig voru t.d. sæbjúgu og ígulker ekki taldar auðlindir fyrir nokkrum árum síðan, því Íslendingar voru ekki búnir að uppgötva að markaður var til fyrir þetta hnossgæti, og kölluðu þetta ópurftar drasl. Síðan uppgötvaðist að sæbjúgun og hrogn kerjanna seljast fyrir mikla peninga, og síðan teljum við okkur það til gildis að eiga þvílíka auðlind.

Eitthvað líkt má segja um ýmsar tegundir land-auðlinda, og við höfum enn lítinn skilning á því hvað mikil auðæfi bíða þess hér, að verða nýtt. Þeir sem fylgjast með þróun erlendis, vita að það eru einmitt gildi hins frumræna og hreina, sem nú stíga hvað mest í verði og eiga eftir að gera enn frekar á komandi tímum.

Líkt og verið hefur með sjávar-auðlindina, mun það eflaust taka okkur langan tíma að uppgötva hinar ýmsu tegundir land-auðlinda, kortleggja þær, að gera þær aðgengilegar og markaðssetja þær. En ef við drögum það á langinn, erum við einfaldlega að missa af tekjum, sem eru borðleggjandi með réttu skipulagi og réttum aðgerðum.



Kristleifur á Húsafelli er með áform um að láta höggva íshelli inn af sprungu í Langjökli. Nú er sífellt að koma betur í ljós hvílik auðlind jöklarnir okkar geta orðið fyrir ferðaiðnaðinn.

## 9 Svæði takmarkana í landnýtingu gefa ramma byggðapróunar

EINS OG FYRR var minnst á, sýnir glæruaðferðin annarsvegar, með samlagningu auðlindaglæra, hvar bestu staðhættir eru, og hinsvegar með því að leggja saman glæsur með takmarkandi þætti, hvar hinn ytri rammi er, sem afmarkar þau svæði þar sem almenn byggðapróun gæti orðið á.

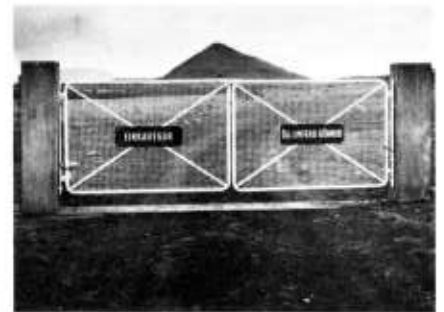
Í þessum kafla verður reynt að skýra hverjar muni að líkindum, verða helstu takmarkanir landnýtingar í framtíðinni á Suðvesturlandi. Svæðin eða atriðin, sem hér verða sýnd á kortum og fjallað um í textum eru: Land yfir 300 m hæð, Flóða- og snjóflóðahætta, Náttúruvernd, Hraun, og Stór-landbúnaður.

Forðast ætti að fara með mikla byggð inná slík svæði af ýmsum ástæðum. Í þessari kortavinnu er þó aðeins hugað að stærstu línunum í slíkum takmörkunum í landnýtingu. Þær takmarkanir sem ná til lítilla svæða, — eins og t.d. skriðuföll- og alskuggar, — koma því ekki til kortlagningar hér.

Tekið skal fram, að líka væri hægt að taka margvísleg sérhæfðari viðfangsefni fyrir, eins og það hvar slæm svæði fyrir þéttbýli og vegagerð séu og kæmu þá t.d. svæði með þykkum moldarjarðvegi í flokk útilokunarglæra.

Annað atriði, sem þarf að hafa í huga er, að svæði sem áður fyrr þóttu ekki henta fyrir ákveðna starfsemi, geta með nýrri tækni, orðið gott og jafnvel ákjósanlegt svæði. Þannig var það t.d. með úfin hraun, að þau voru áður talin bæði alger farartálmi og afleit vegargerðarlönd, eða þangað til svo stórar ýtur komu til sögunnar, að þær gátu ýtt upp hrauninu í vegstæði. Síðan eru slík hraun eitthvert ákjósanlegasta vegargerðarland sem til er.

Snúum okkur nú að kortunum, sem sýna hina takmarkandi þætti.



Með aukinni notkun lands koma upp árekstrar um það hverjum beri rétturinn á landinu. Hér þarf því að skýra löggjöf og efla skipulag, til að komast hjá vandræðum.

Land yfir 300 m hæð. — Brún heiðarlanda byrjar víða við 300 m hæðarlínu á SV-landi. Þar eru því eðlileg mörk fjallendis og byggðasvæða. Vötn, með svartri þverstríkun, dragast einnig frá.



Fyrsta kortið sýnir með lóðréttri stríkun þau svæði sem liggja ofar 300 metra hæðar, og með láréttri stríkun helstu vötn og víðustu árfarvegi.

Það virðist auðvitað fullhált, að fara með byggð alveg upp að 300 metra hæðarlínu, en taka verður mið af því að eftirsókn hefur aukist eftir því að komast að brún fjallendis með sumarbústaða- og útivistarsvæði. Miði menn hinsvegar við svæði, þar sem snjóvandamál komi aðeins örsjaldan í veg fyrir greiðar samgöngur á vetrum, er auðvitað skynsamlegra að miða við 100 metra hæðarlínuna, sem efri mörk byggðasvæða. (Sjá litla kortið til vinstri).

Næsta kort sýnir þrjár tegundir flóða sem takmarkandi þætti. Lárétt stríkuð eru svæði ár- og sjávarflóða. Sjávarflóðin, sem þekkjast helst á Suðurlandi, eru alvarleg náttúruvá, en þó ætti í raun, vegna framtíðarinnar, að sýna þessi svæði miklu stærri, af því að land sígur um ca 2 cm á öld á SV-landi, og af því að búast má



Eins og kortið sýnir, hafa dreifbýlisborgirnar þrjár; Akraborg, Árborg og Suðurbyggð, yfir yfrið nægu landi undir 100 m hæðarlínu að ráða. Gildir þetta líka fyrir ýmsa nauðsynlega baklandsþróun þeirra.



**Flóða- og snjóflóðasvæði.** — Mestu flóðasvæði út frá ám, eru við Hvítá í Borgarfirði og Hvítá og Ölfusá á Slandi. Stærstu flóðasvæði frá sjó eru í Flóanum, Selvogi, á Garðskaga og austan Akraness. Stærstu snjóflóðasvæði eru sunnan Hvalfjarðar.

við hækkun yfirborðs sjávar ef hitna tæki á jörðinni á næstu öld. Svæði sjávarflóðanna á kortinu eru fengin úr Íslenskum sjávarflóðaannáli, úr ritinu „Sjávarflóð á Eyrarbakka.”

Svæði árflóða eru hinsvegar fengin af teikningu Vatnsmælinga Orkustofnunar, í bókinni „Eldur í norðri”. — Mestu flóðasvæði fljóta hér á landi eru við Hvítá í Borgarfirði og Ölfusá á Suðurlandi.

Miklu auðveldara er að hafa hemil á flóðum í fljótum með varnargörðum, en við strönd fyrir opnu hafi. En venjulegasta aðgerðin til að minnka flóðasvæði fljóta, er að byggja stíflur og safnlón, sem oftast koma með virkjun viðkomandi vatnsfalla.

Þriðja tegund takmarkandi atriða á kortinu eru snjóflóð. Mesta hættusvæði snjóflóða eru sýnd í fjallendinu sunnan Hvalfjarðar, og er þetta hættusvæði fengið úr bæklingi Almannavarna (AV-15.1).

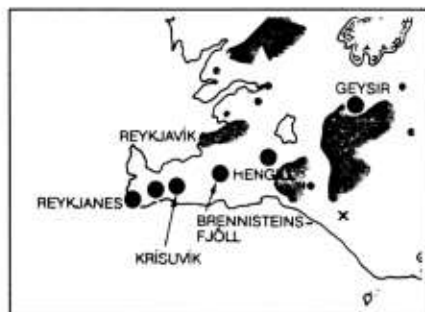
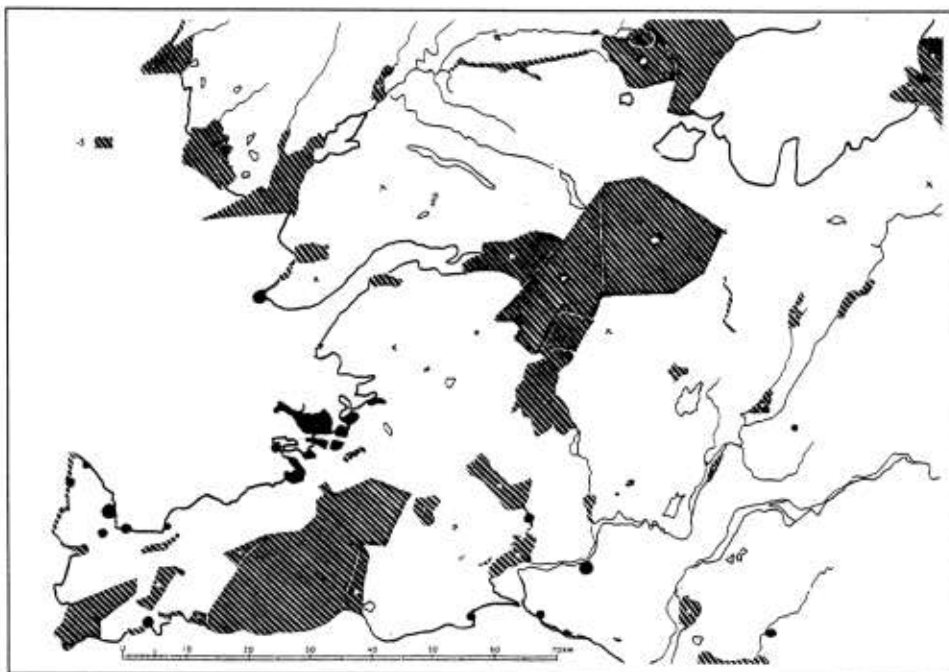
Á næstu tveim kortum, erum við ekki lengur að afmarka hættusvæði, heldur svæði þar sem viðkvæmar auðlindir er að finna.



Flóð sem varð vegna ísstíflu í Ölfusá neðan við Selfoss 1968, sést hér umlykja kirkjuna. Tíðni lítilla flóða er mikil, en stærri flóð koma með lengra millibili, oft 20. til 30. hvert ár.



**Náttúruvernd.** — Helstu friðunarsvæðin eru á gosbeltinu frá Reykjanesná að Skjaldbreiði. Merk fjöru- og fuglasvæði eru stærst við Borgarfjörð og á Mýrum, en auk þess tengjast verndunarsvæði gjarnan ám og vötnum.



Kortið sýnir háhitasvæðin fimm á SV-landi. Alls eru þau 18 á landinu, flest á hálendinu. Nýting þeirra er nærtækari á láglandi, mest vegna nýtingar orkunnar, eins og virkjun Svartsengis og Hengils bera vitni um.

Fyrri kortið sýnir náttúruverndarsvæði á SV-landi og er tekið eftir korti Náttúruverndarráðs, 6. útgáfu, 1991. Annars vegar er um friðuð svæði að ræða, — og þau heillituð, — hins vegar hafa nokkur svæðanna hvítan punkt í miðju og er þar aðeins um tillögu eða hugmynd að friðun að ræða.

Í framtíðarskipulagi Suðvesturlands væri skynsamlegra að hafa friðunarsvæðin ekki í svona smábútum, heldur samfelldari en hér kemur fram á kortinu. Jafnframt þyrfti að reyna að beina friðunartillögum að svæðum, sem æskilegt er að halda byggð frá af ýmsum öðrum orsökum. Má þar til nefna flóðasvæði, öskufalls-svæði, hraunflóðasvæði og vatnsverndarsvæði.

Ef það væri gert, fengjust fremur fram stór samhangandi friðunarsvæði. Og vegna tvöfaldrar eða jafnvel margfaldrar raka fyrir friðun, yrði tillögugerðin sterkari hverju sinni. Eftir sömu hugsun ætti svo á hinn bóginn að fara varlega í að friða svæði verðmætra



**Vatnsvernd.** — Forðabúr grunnvatns er mest á sprungusvæðinu frá Reykjanestá og í áttina til Langjökuls, sérstaklega þó þar sem land liggur í lægð (Þingvellir), eða því hallar til sjávar (Ölfusið).

auðlinda. Það er þó gert á sex háhitasvæðum á kortinu, en þau eru: á Reykjanesi, á Svartsengi, í Krýsuvík, Brennisteinsfjöllum, í Hengli og við Geysi.

Næsta kort sýnir vatnsverndarsvæði, og eru þau lituð svört, en þar fyrir utan eru ramar merktir með vaffi. Er það svæði víkjandi vatnsverndar, sem merkir, að búast megi við að vatnsvernd þurfi í framtíðinni að víkja þar fyrir öðrum kröfum.

Heimildir um vatnsverndarsvæðin á þessu korti eru fengnar úr ýmsum áttum, svo sem úr svæðisskipulögum höfuðborgarsvæðis, Suðurnesja, Ölfuss, Flóa, og Grímsness/ Grafnings/ Þingvalla.

Auk þessa teiknaði Freysteinn Sigurðsson hjá Orkustofnun, inn frumhugmyndir sínar um vatnsverndarsvæði við Hvalfjörð, við Húsafell, í Biskupstungum og í Rangárvallasýslu.

Á næstu bls. er sýnt kort af öllum hraunum á SV-landi, gömlum sem nýjum. Þetta kort er mjög nytsamlegt til hliðsjónar við athugun



Vatnamælingadeild Orkustofnunar og Landsvirkjun hafa safnað miklum upplýsingum um vatnsrennsli, t.d. með síritum. Þetta er vegna virkjana, en nýtist og við mat á mengun.

**Hraun.** — Yngstu og virkustu hraunasvæði eru á Reykjanesi og við Heklu, en hin gömlu í Árnessýslu og við Skjaldbreið. Vatnstöku er nokkur hættu búin við eldgos, t.d. vegna flúormengunar.



á verndun grunnvatns, því að á eldvirknisvæðum er berggrunnurinn jafnan mikið sprunginn og hraunin lítt vatnsheld. Kemur þetta t.d. fram í því, að í hraunum er fátt um ár og vötn.

Mengun sem kemst út í umhverfið á hraunasvæðum, á því oftast greiða leið ofan í grunnvatnið. Því ætti að fara með gát í byggð á hraunum. Vegna þessarar mengunarhættu eru menn t.d. farnir að hafa verulegar áhyggjur af ónógu hreinlætiseftirliti með sumarbyggðinni á hraununum í Grímsnesi.

Næst skulum við hugleiða góða aðstöðu til ræktunar, sem er víða um lönd talin afar dýrmæt auðlind. Þó er það ekki fyrr en á síðustu áratugum, sem menn eru farnir að sjá, að ræktunarland er þverrandi auðlind, líkt og hreint drykkjarvatn.

Orsakirnar fyrir rýrnun þessara tveggja auðlinda eru þær sömu, þ.e. mengun frá iðnaði og þéttbýli. Auk þess gengur hratt á gott ræktunarland bæði vegna uppblásturs og vegna þess, að bestu



Byggð, sumarbústaði og verksmiðjur, ætti helst ekki að setja á hraunasvæði, nema alveg við sjó, þar sem lítil hættu er á að mengað grunnvatn nái inn til vatnstökusvæða.

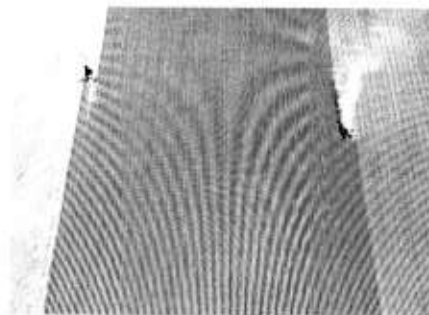


**Stór-landbúnaður.** — Nær einu hagkvæmu stór-landbúnaðarsvæðin á Íslandi (að söndum slepptum), eru svæðin á kortinu. Það skapar litla árekstra við sumarbústaðasvæði, sem dragast að brúnum fjallendis.

svæði til ræktunar eru að jafnaði einnig eftirsótt svæði fyrir þéttbýlismyndun.

Það kom okkur Íslendingum mjög á óvart fyrir nokkrum árum, þegar í ljós kom að vatnið, eins og það rennur í ánum okkar, — er verðmæt auðlind og að hægt er að flytja það út og selja fyrir stóran pening. Svo virðist sem sama gæti gerst með hreint ræktunarland, t.d. eftir 10—20 ár. Við ættum því að forðast eins mikið og hægt er að fara mikið með byggð og aðra mengandi starfsemi inn á bestu ræktunarsvæðin, en þau eru sýnd á kortinu hér að ofan.

Ef svo kynni að fara, að hlýnaði á næstu öld, yrðu þessi svæði enn dýrmætari, því að mörg landbúnaðarsvæði, sem nú teljast með þeim bestu í heiminum, yrðu of heit og þurr. Það er kynleg hugsun, en þó ekki svo fráleit miðað við ýmsar spár, að Suðurlandið gæti orðið stór-landbúnaðarland með akuryrkju og ávaxtarækt. — En margir mundu þó sakna votlendisins og dýralífsins þar.

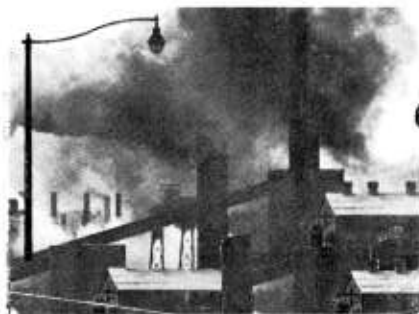


Það er undarleg tilhugsun, — ef hitnar um nokkrar gráður á jörðinni á næstu öld, — þá verður Ísland ákjósanlegt kornyrkjuland. Myndin sýnir þreskivélar að störfum.

Á það ber að leggja höfuðáherslu í sambandi við öll kort sem hafa verið birt hér, að margt í ákvörðunum um afmörkun svæða orkar tvímælis, og einnig að flest kortanna eru unnin út frá of þröngu sjónarhorni. Glæruaðferðin er að því leyti nytsamleg, að hún getur sýnt, — t.d. með því að leggja náttúruverndarsvæði yfir vatnsverndarsvæði, — hvernig sumsstaðar er hægt að samræma tillögur um þetta tvennt á sömu svæðum.

Möguleikarnir á að setja saman ólíkar glærur eru margir og fylgja þeir formúlunni  $2^n$ , þar sem  $n$  er fjöldi glæranna. Samsetningarmöguleikar sex glæra eru því t.d. þrjátíu og tveir.

Glærurnar eru því tæki sem hægt er að nota á afar fjölbreytilegan hátt, til að svara ýmsum spurningum um hvar bestu aðstæður eru fyrir þessa eða hina starfsemina. Í næsta kafla verður gefin viss innsýn inn í þessa vinnu með glærurnar. En sú hætta vofir alltaf yfir, þegar út í þá vinnu er komið, að það gleymist, að ýmsar ákvarðanir um svæði á glærunum, eru bráðabirgðaniðurstöður. Verður því aldrei of oft við því varað að taka það, sem kemur fram á glærunum, sem algildan sannleik.



Þessi mynd minnir okkur á hve hreinleiki Íslands er mikil auðlind. Við þurfum að gera margvíslegar ráðstafanir til að varðveita hann, án þess þó að fara út í öfgar.



## 10 Samlagning glæra sýnir mynstur landnýtingar

GRUNDVÖLLUR AÐFERÐA umhverfisskipulags er, að rökrænt samhengi sé á milli hinna ýmsu landkostasvæða, og þeirri starfsemi sem fer fram á svæðinu. Sé þetta framkvæmt réttilega, getur kortlagning landkosta gefið okkur lykilinn að því, hvar ólíkar tegundir starfsemi eru best staðsettar.

Nú er það hinsvegar svo, að hinar ýmsu tegundir starfsemi, — eins og t.d. sumarhúsabyggð eða útivistarmiðstöðvar, — gerir hver sína kröfu um mismunandi landkosti eða aðstöðu. Þannig þarf t.d. helst að fara saman fyrir sumarbústaðabyggð, að þar sé skjólgott, að þar sé jarðhiti, og að þar sé kjarrlendi. Og til þess að finna út hvar á SV- landi öll þessi landgæði eru til staðar, þarf að leggja allar þessar glærur saman. Verður fjallað um nokkrar tegundir af slíkum samlagningum hér á eftir.

Almennt má segja, að ávinningurinn með samlagningu glæranna sé, að þannig komi smámsaman fram hið eðlilega mynstur fyrir hinar ýmsu tegundir landnýtingar á Suðvesturlandi. Þetta er síðan þættað saman í eina mynd, við gerð skipulagsuppdráttar, — eins og þess sem birtist aftan á bókinni. Þar er allt þættað saman í eina mynd, og að sjálfsögðu um leið samлагаð helstu hugmyndum, t.d. um góð samgöngu- og þjónustukerfi.

Í raun er það oft svo, að vinnan við auðlindaglærurnar kemur venjulega á eftir vinnunni með glærurnar, sem sýna hina takmarkandi þætti. Stundum er vinnan með þessar glærur kölluð útilokunaraðferð, — þ.e. þegar hinn svarti litur útilokunar, er fyrst látinn leggjast yfir grunnkortid. Þetta getur sparað mikla vinnu, því litla þýðingu hefur að vinna að greiningu auðlinda á svæðum, þar sem nýting er útilokuð.



Oftast, þegar talað er um mynstur landnýtingar, er átt við rýmislega dreifingu (hér heilbrigðisstofnana), eða þá mynstur kerfa, t.d. vegakerfa. Í þessum kafla er hinsvegar leitað að mynstrum í náttúrunni sjálfri.

**Búsetusvæði.** — Eftir rannsókn á takmarkandi þáttum kemur í ljós hvaða svæði á SV-landi eru án meiriháttar takmarkana. Það eru gráu svæðin á myndinni og á þeim gæti búsetuþróun átt sér stað.



Víðustu búsetusvæðin eru á Suðurlandi. Myndin er úr Flóanum.



Mýrarnar eru mjög stórt svæði, þar sem takmarkanir eru litlar.

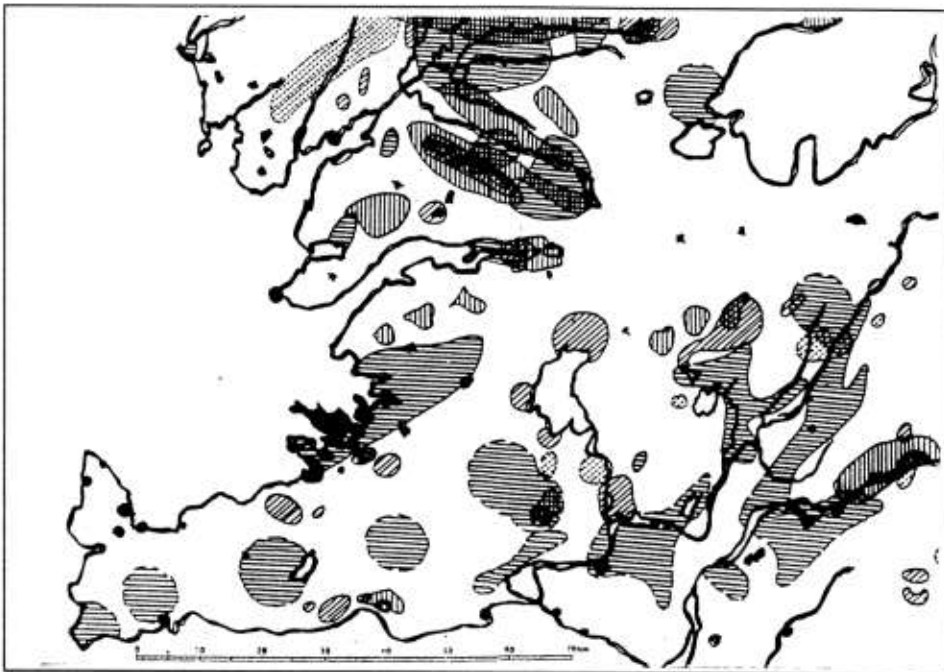


Mismunandi er eftir starfsemi, hvaða takmörkunarglærur eru teknar með í vinnuna. Þannig er t.d. sumarbústaðabyggð að mestu útilokuð á náttúruverndarsvæðum, en á flestum verndunarsvæðum eru hinsvegar ýmsar tegundir útivistar mögulegar.

Fyrsta kortið sem hér birtist úr samlagningu glæra, sýnir gráskyggð svæði á SV-landi, með litlar takmarkanir á byggðapróun.

Af ásettu ráði er sá ysti rammi byggðar, sem markar gráa flötinn, hafður nokkuð víður, sem m.a. kemur fram í því að reiknað er með, að tæknilega sé hægt að þróa byggð allt að 300 metra hæð yfir sjó. Við gerð kortsins voru annars allar takmörkunarglærur notaðar, nema glæra vatnsverndar og glæra stór-landbúnaðar.

Þegar takmörkunarglærurnar voru lagðar saman, lituðust svæði háð takmörkunum svörtu, en í birtingunni hérna, var hinsvegar kosið að snúa því við og hafa takmörkunarsvæðin hvít, en þau svæði, sem henta búsetu, gráskyggð.



Góð sumarbústaðasvæði. — Hér er sýnd samlagning þriggja auðlinda-glæra: Jarðhiti (lárétt strikun), birki (skástrikun), og skjólgóð svæði (lóðrétt strik). Þar sem allt þetta kemur saman eru bestu svæðin fyrir sumarbústaði.

Kannski kemur á óvart, að þær glæur, sem tryggja eiga verndun auðlindasvæða kaldavatns og ræktunar, séu ekki teknar með, en það helgast af því, að ekki er rétt að skella verndun á svo gífurleg svæði, meðan ekki er komið í ljós hvort markaðsgrundvöllur fyrir nýtingu þessara auðlinda sé fyrir hendi.

Á næsta korti, hér fyrir ofan, er ekki unnið að takmörkunum, heldur að sjálfum auðlindunum og er hér reynt að fá fram þau svæði sem þykja henta best fyrir sumarbústaðabyggð. Í þessu tilviki er sýnd samþentun þriggja glæra, sem sýna heitavatnssvæði, kjarrlendi og skjólgóð svæði.

Í þeirri samlagningu koma Borgarfjarðadalir t.d. mjög sterkt út, m.a. vegna mikils skjóls þar. Hafa verður þó í huga að mikið skjól á heilu svæðunum gæti talist ókostur í framtíðinni, þegar vetrarnotkun bústaða fer í vöxt, því að þá vilja menn gjarnan vera á svæðum þar sem snjór fýkur af vegum. Ókostur er það líka, að þessir skjólgóðu

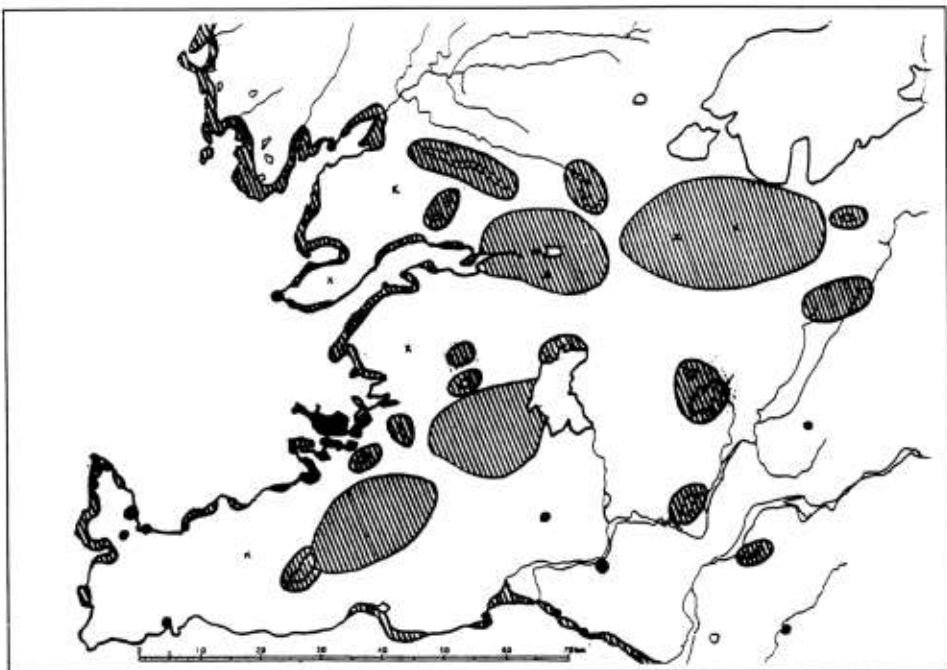


Jarðhitaglæran sýnd ein og sér.



Skjól er mest í dölum inn til landsins.

Útivist að vetri. — Bestu útivistarsvæðin eru til fjalla, vegna nægs snjós og víðfeðmis og við ströndina, þar sem fólk nýtur fuglalífs og dramatíkur jaðarsins, þar sem haf og land mætast.



dalir eru nú botnlangabyggðir, og því leggur Vegagerðin lítið fé til snjómoksturs á þeim vegum sem þar liggja.

Snúum okkur nú að athugun á því hvar bestu útivistarsvæðin eru á SV-landi, annarsvegar til útivistar að vetri og hinsvegar til útivistar að sumri. Lítum fyrst á útivist að vetri.

Grunnurinn að þessu korti er glæra sem sýndi bestu skíðasvæði, — bæði fyrir skíðagöngu og fjallagreinar. Síðan er bætt við, af glæru yfir bestu göngusvæði, þeim göngusvæðum sem liggja að strönd. Er það gert vegna þess að fjara er vinsælt göngusvæði að vetri, m.a. vegna þess hvað hún er snjólítill.

Í raun hefði átt að liggja fyrir glæra með bestu svæðum fyrir snjósleða, en almennt má segja að skíðagöngusvæði henti einnig vel fyrir þá. Þetta tvennt fer þó ekki alltaf vel saman, svo að í framtíðinni verður líklega að skipta svæðunum upp á milli vélsleðanna og skíðagöngunnar.



Heiðarnar austan Reykjavíkur og norðan Þingvalla henta mjög vel fyrir vélsleða. Leggja ber áherslu á að byggja upp aðstöðu fyrir vetrar-túrísma af þessu tagi.



**Útivist að sumri.** — Þessi bestu svæði koma í ljós með því að leggja saman eftirtaldar glærur: Náttúruminjar, Menningarminjar, Göngusvæði og Frumlandslag. Auk þess hefði mátt taka með Útivist tengd vatni og Fegurð.

Vötn eru, í miklu frosti, góð vélsleðasvæði, og þar er einnig eftirsótt dorgveiði. Slík vötn eru merkt inn á þetta kort yfir svæði sem henta til vetrarútivistar. Loks er svo þremur frægustu ferðastöðum á SV-landi; — Þingvöllum, Geysi og Gullfossi, — bætt við á kortið, því fegurð þeirra er litlu minni að vetri en sumri.

Snúum okkur nú að spurningunni um bestu svæði til útivistar að sumri til. — Í þessu tilfelli væri réttast að aðskilja sumarútivist í tvö kort, þar sem annað sýnir bestu útivistarsvæði fyrir almenning og hitt kortið svæði þar sem jafnframt væri hægt að leyfa byggingu sumarbústaða. Á því korti væru t.d. náttúruverndarsvæði ekki tekin með, sem hæf bústaðasvæði.

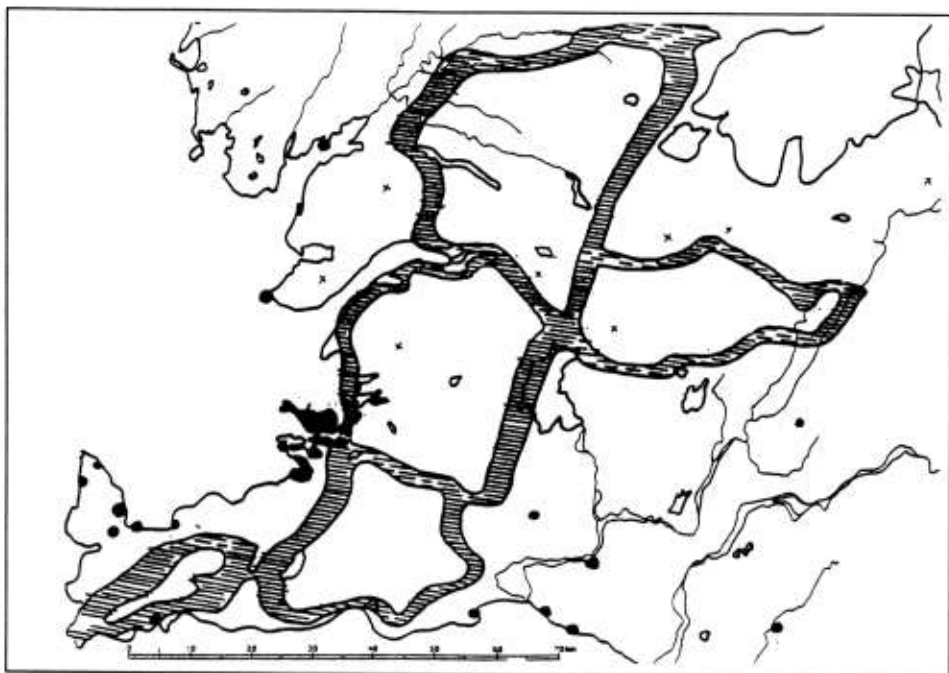
Við gerð korts sumar-útivistar voru eftirfarandi glærur lagðar saman: Útivist tengd vatni, Náttúruminjar (þó ekki svæði á hálendi því þar þarf sérstakan búnað) og loks Menningarminjar. Allt miðast þetta við að eitthvað sé hægt að gera eða skoða á svæðunum, en



Til að auðvelda göngur, þarf að merkja leiðir og byggja skála. Í Henglinum er nú verið að koma upp kerfi mjög skemmtilegra gönguleiða.



**Hringleiðir náttúruskoðunar.** —  
Hér hafa verið settar fram frumhug-  
myndir að hringleiðum, sem byggj-  
ast á greiningarkortum.



auk þess hefði komið til greina að bæta við glæru, sem túlkar hvar þægilegt er að vera. Og væru þetta þá glærurnar: Skjólgóð svæði, Fegurð og Kjarrlendi.

En nú er komið að því, að ekki er nóg að benda á að hin góðu útivistarsvæði séu mörg og bjóði upp á margt. Það þarf líka að vera hægt að komast um þau, grunnþjónusta þarf að vera fyrir hendi og oftast er nauðsynlegt að koma upp sérhæfðri aðstöðu.

Lítum þá á kortið fyrir ofan, sem sýnir æskilegar hringleiðir til náttúruskoðunar. Á því eru sýndir fimm hringir í vegakerfi: í austurhluta Borgarfjarðarsýslu, um svæðið norðan Þingvalla og Biskupstungna, á svæðinu milli Hvalfjarðar og Mosfellsheiðar, í útjaðri Hellisheiðar og loks um SV-hluta Reykjanes.

Allmiklar vegabætur þyrfti, til þess að koma þessum hringleiðum á, svo sem lagning Leggjabrjótsvegur úr Hvalfjarðarbotni upp á Þingvöll, umbætur á Draga og Kaldadalsvegi, vegur meðfram



Skipulag hringleiða þarf að henta hálf dags, eindags eða tveggjadaga hringferðum. Hringi þarf t.d. að skapa til skoðunar náttúru- og menningarminja, eða á hinn bóginn, nútíma framkvæmdir.



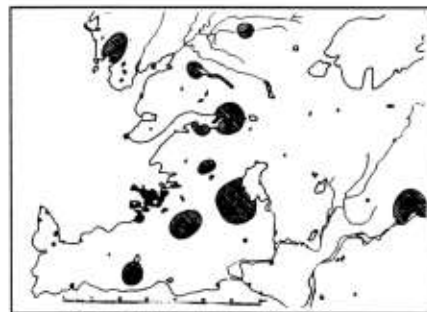
**Þjónusta.** — Mikilvægi nálægðar við þjónustu mun aukast, t.d. fyrir sum-  
arbústaðasvæði, þegar fólk fer að  
búa þar og starfa, meira en nú er.  
Fjarskiptatæknin hjálpar nú til við  
að opna þá leið.

Skjaldbreiði og Hlöðufelli og góður vegur með suðurströnd Reykjaneskaga.

Líklega yrði mestur akkur í Leggjabrjótsleið, því þar væri fengið skemmtilegt tilbrigði við Þingvallahringinn, sem flestir eru búnir að fara mjög oft. Auk þess myndi Leggjabrjótsvegur opna leið til að nýta Botnsdal og Botnssúlur sem fólkvang ásamt skoðun á Glym einhverjum hæsta fossi landsins. Og þriðji kostur þessa nýja vegar er, að hann myndi stytta leiðina, t.d. milli Akraness og Þingvalla (og þar með Suðurlandsins) um 85 km, — þ.e. úr 150 km í 65 km.

Síðasta kortið, hér fyrir ofan, sýnir það svæði, — með grárrí skyggingu, — sem telja má að njóti nú þegar viðunandi þjónustustigs.

Uppdrátturinn er þannig gerður, að ákvarðaðir voru fimm flokkar þjónustumiðstöðva og dreginn þjónusturadíus út frá þeim; 20 km.



Athuginin á stóra kortinu fyrir ofan sýndi, að stór göt eru í þjónustukerfi ferðaiðnaðar á SV-landi. Þetta kort gerir tillögu um þjónustumiðstöðvar á þeim svæðum.



Ágæt samvinna sveitarfélaga tókst um uppbyggingu Bláfjallafólkvangs. Ókostur er þó stuttar brekkur og lítill snjór. E.t.v. gætu sveitarfélög á SV-landi sameinast um sumar- og vetrarfólkvang í Botnsdal og við Botnssúlur.

loftlína frá þeim stærstu og niður í 3 km út frá minnstu stöðunum. Tekið skal fram, að stakar greiðasölur við þjóðveg (eins og t.d. í Hvalfirði), eru hér ekki taldar viðunandi þjónustumiðstöðvar fyrir sumarhúsabyggð, né til þjónustu hópferða.

Samkvæmt þessum kröfum vantar mikið uppá þjónustustigið á Mýrum, í uppsveitum Borgarfjarðar, í Hvalfirði, í Hengli, á miðsvæði Biskupstungna, á Skeiðum, í Þjórsárdal, Holtum og á svæðinu frá Ögmundarhrauni að Selvogi. — Á grundvelli þessa er svo á litla kortinu á bls. 83 gerð tillaga um uppbyggingu þjónustumiðstöðva á nokkrum þessara svæða og sýnd líkleg þjónusturými þeirra.

Þetta kunna að þykja djarflegar tillögur, en í strúktúrskipulagi er nauðsynlegt að sýna fram á heilsteypt net þjónustukerfa, þótt vitað sé að það taki áratugi að koma kerfinu á. Það heildaryfirlit sem fæst með svona kortavinnu, getur svo nýst okkur á annan hátt, þannig að kortin benda okkur á, hve langt sum svæði eiga í land með að ná því stigi í vegasamgöngum og almennri þjónustu, að þau geti orðið mikil ferða- og sumarbústaðasvæði.

Með 6. kafla hófst úttekt á því, hvernig leggja á grunn að mótun helstu lína byggðamynsturs framtíðarinnar á Suðvesturlandi. Þar var útskýrð nauðsynin á myndun nýrra smáhringleiða og jafnvel, að hugsa mætti sér innri hringveg fyrir ofan byggðina. Í 7. kafla var síðan rætt um skiptingu svæðisins í stjórnsýslueiningar, í 8. kafla var fjallað landauðlindir, 9. kafla var um takmarkanir landnýtingar og loks eru í þessum 10. kafla dregnar saman helstu línur í mynstri margvíslegrar landnýtingar. Sameiginlega mynda þessir fimm kaflar svo grunninn að umfjöllun um valkosti og mat á þeim skipulags-hugmyndum, sem fram koma í síðustu köflunum tveimur.

# 11 Val þróunarleiða til framtíðar

ÞAÐ ERU ALGENG mistök í skipulagi, að horfa til framtíðar aðeins í ljósi eins möguleika í byggð og búsetu, möguleika sem þá er oft útfærður í allmiklum smáatriðum.

Á tímum þegar jafn mikil óvissa ríkir og nú er, t.d. í atvinnumálum og þróun ytri skilyrða í heiminum, nálgast slík einhæfing að vera blekking. Réttu aðferðin er að draga upp mynd af nokkrum líklegum þróunarleiðum og reyna að meta hinar ýmsu afleiðingar þeirra, og huga um leið að því, hvaða þróunarleið menn vildu helst velja, ef ytri aðstæður væru hagstæðar.

Áður en sex meginþróunarleiðir verða kynntar hér í kaflanum er rétt að gefa yfirlit yfir nokkrar frumstaðreyndir, sem munu móta almennan ramma byggðapróunar á Íslandi og á SV-landi sérstaklega.

Helstu frumstaðreyndir um ástand og byggðapróun eru þessar:

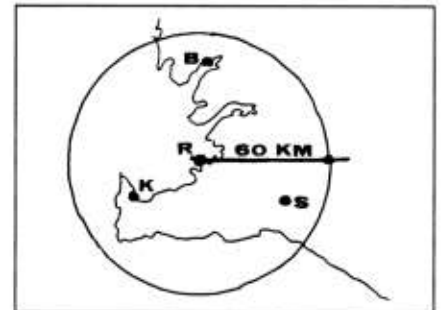
1. Miðsóknarafl, þ.e.. hreyfiafl inn til landsins, mun sækja á.
2. Búast má við auknum túrisma hér á landi sem annarsstaðar.
3. Íslendingar munu sjálfir sækjast eftir auknum notum af landinu; gögnum þess og gæðum.

4. Fólksfjöldi á SV-landi er þegar orðinn um 200 þúsund, — (tæp 80% landsmanna), - og stefnir í um 90% þeirra eftir 10 -20 ár.

5. Landsamgöngur munu batna, sérstaklega inn til landsins.

6. Kjarni SV-lands er innan 60 km radíusar frá Reykjavík. — Því er hægt að gera allt þetta svæði að einni samverkandi atvinnu- og þjónustuheild, með endurbótum vega og gerð nokkurra nýrra vega.

Þegar stillt er upp möguleikum á þróunarleiðum, er það ágæt tilraunaaðferð, að sýna hverja leið um sig í sinni öfgafyllstu mynd. Með því verða afleiðingar hinna ýmsu þróunarleiða skýrari, og síðan verður auðveldara að sjá hvar skynsamlegt er að slá af.



Innan 60 km radíusar frá Reykjavík búa þegar um 200 þúsund manns. Með góðum vegum má gera alla þessa byggð að einu samverkandi atvinnu- og þjónustusvæði.

1. Verndunarleið. — Kortið sýnir þau svæði sem verða eftir þegar allar gráu verndunarglærurnar hafa verið lagðar saman. Þessi leið mundi setja hömlur á orkuvinnslumöguleika.



#### Íbúafjöldi á SV-landi 1992:

Reykjavík	100.850
Reykjaneskj.dæmi	66.416
Borgarfjarðarsýsla	1.373
Borgarnes	1.788
Akranes	5.272
Mýrasýsla	799
Árnessýsla	5.642
Selfoss	3.977
Hveragerði	1.669
Þorlákshöfn	1.269
Stokkseyri/Eyrb.	989
Vestmannaeyjar	4.870
Rangárvallasýsla	2.045
Hella	592
Hvolsvöllur	657

Samtals 198.208

sem voru 1992, 76% af íbúafjölda landsins.

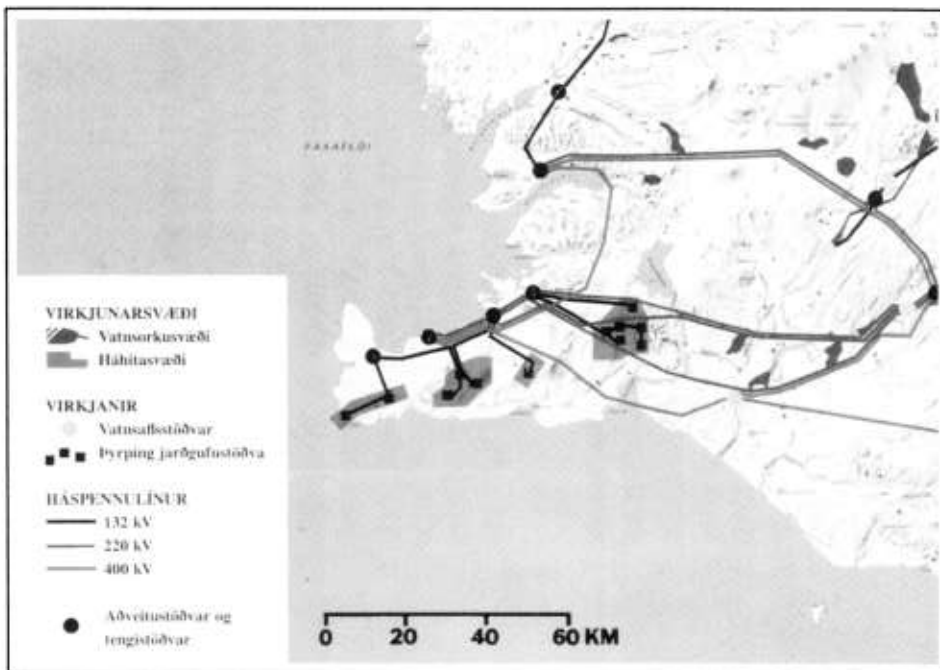
Í uppstillingu þróunarleiða verður og að taka tillit til þróunar heimsmála, sjá leiðir 3 og 4. Sex helstu þróunarleiðir eru þessar:

1. Verndunarleið,
2. Orkuvinnsluleið,
3. Leið hitnandi loftslags,
4. Leið heimskreppu,
5. Leið tvöfaldrar búsetu og
6. Leið fjölda-túrisma.

Við setjum nú fram lýsingu og mat á hverri þessara sex leiða.

**1. Verndunarleið:** Einfaldasta leið til að fá fram stærð almennrar landnotkunnar eftir þessari leið, er að prenta saman allar takmarkandi glærur. Þær eru: Náttúruvernd, Vatnsvernd, Flóða- og snjóflóða-svæði, Frumlandslag og einnig Land yfir 300 m hæð, því það eru raunhæf efstu mörk byggðar.



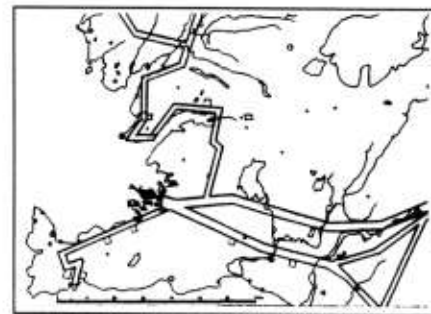


Eins og sést á kortinu til vinstri, eru hvítu svæðin, — þ.e. svæði þar sem engar takmarkanir eru á landnotkun, — orðin mjög lítil á SV-landi, sé farið eftir ýtrustu kröfum verndunar og varúðar. Taka verður þó fram, að í landverndun þyrfti ekki að felast að öll byggðaðpróun sé gersamlega stöðvuð innan verndarsvæðanna. Þannig fer hreint ekkert illa á því, að sumarbústaðir séu í Þjóðgarðinum á Þingvöllum, þó nú sé búið að setja bann við frekari byggingum. Sumir verndunarmenn vilja þó ganga svo langt að Valhöll sé rifin.

**2. Orkuvinnsluleið.** Það vill mjög brenna við, að strangtrúaðir náttúruverndarmenn stilli náttúruvernd og orkuvinnslu upp sem andstæðum í framtíðarpróun. Slíkt má ekki staðhæfa út í loftið sem algilda reglu um öll svæði á landinu, en hins vegar þarf að taka mið af því hve langt er áætlað að fara í orkuvinnslunni.

Vel framkvæmd orkuvinnsla, eins og við Sogið og við Bláa

**2. Orkuvinnsluleið.** — Hér sjást ýtarlegar tillögur um orkuvinnslu á SV-landi. Hefur það valdið óánægju náttúruverndarmanna, að sýnd er orkuvinnsla á svæðum sem nú eru friðuð.



Hugmyndin að baki mannvirkjaganganna á myndinni er að safna saman jarðstrengjum, ljósleiðurum, heita- og kaldavatsleiðum, vinnuvegum, efnisnámum og raflinum, í ákveðin mannvirkjagöng.

3. Leið hitnandi loftslags. — Ef loftslag hitnaði, ykist landbúnaður, og eru líklegustu þróunarsvæðin sýnd með þverstríkun. Önnur afleiðing er hugsanlega hækkun sjávar og sýnir kortið punktuð svæði, sem e.t.v. færu undir vatn.



lónið, geta jafnvel gert svæðin fegurri og áhugaverðari. Vafasamari er t.d. gerð Kvíslaveitna, þó þær væru gerðar að undirlagi náttúruverndarmanna til að bjarga Þjórsárverum.

Kortið á bls. 87, — sem sýnir „Landspörf raforkuiðnaðarins eins og hann verður hugsanlega 2030“, — kemur vissulega á óvart. Margir náttúruverndarmenn brugðust illa við, er það var lagt fram á ársfundi Orkustofnunar 1993, því að þar var sýnd orkuvinnsla á svæðum sem þegar eru friðuð, t.d. við Reykjanestá.

Það er þó lofsvert við þessa framsetningu að hér sést vel hve mikilla svæða orkuvinnslan krefst, sérstaklega jarðhitavinnslan.

Víkjum næst að tveimur þróunarleiðum, sem sem gætu orðið afleiðingar alheimsþróunar. 3. Leið hitnandi loftslags og 4. Leið heimskreppu. Báðar þykja þessar leiðir nú í dag líkastar fantasíu, en vísindaleg- og sagnfræðileg rök sýna margar loftslagsbreytingar



Í Arizonaeyðimörkinni er nú gerð tilraun með að komast af undir gleri með dýrum og plöntum. Er stöðin nefnd Örkin hans Nóa. Allt hreyfist í hringrásum og hiti og þurrkar utan-dýra hafa engin áhrif á starfsemina.



4. Leið heimskreppu. — Ef heimskreppa skylli á, þyrftu Íslendingar á ný að snúa sér að sjálfsþurftar- búskap. Sumarbústaðasvæði á jarðhitasvæðum og einnig nálægt hlunnindum við strönd, gætu orðið fólki til bjargar.

(bæði til hitnunar og kólnunar), svo að rétt er og skynsamlegt, að rannsaka nokkuð áhrif þessara leiða í alheimsþróun.

Þar ber og að nefna, að hugsanlegt er, að þetta tvennt geti farið saman: — að hitnun loftslags hafi svo mikil áhrif á stærstu byggðasvæði heims, að það leiði til efnahagshruns þar, og þar með til heimskreppu.

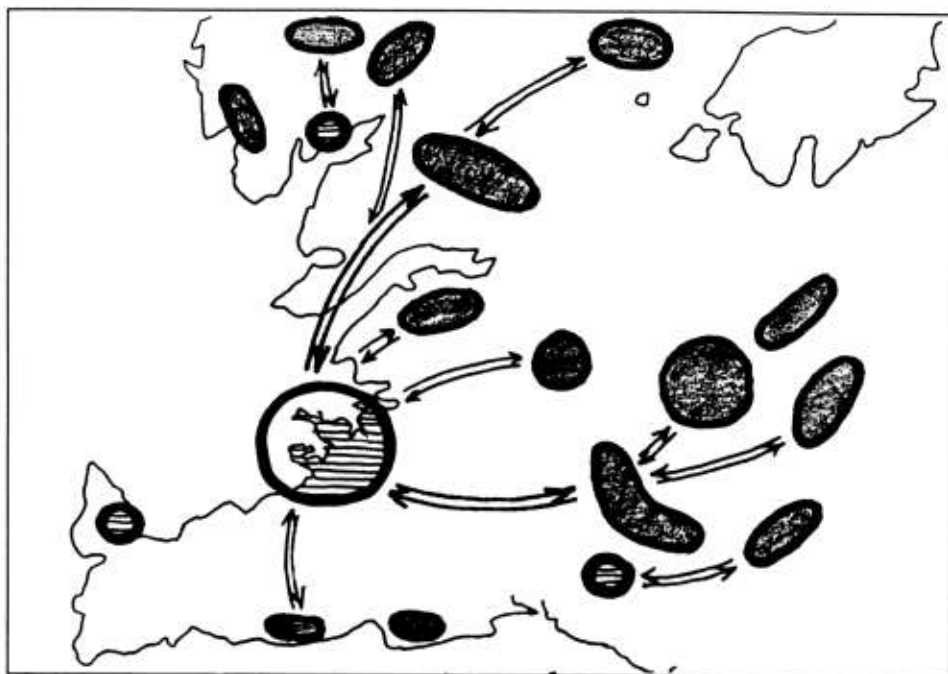
Þótt almennt sé talið að hækkun lofthita leiði til minni úrkomu, sem geri helstu núverandi landbúnaðarsvæði heims að eyðimörkum, telja sumir vísindamenn ekki útilokað, að gróðurhúsaáhrifin leiði til meiri úrkomu. Við gerð kortsins til vinstri á opnunni, er þó gert ráð fyrir að landbúnaðarsvæði á Íslandi aukist að mikilvægi. Þó verður að hafa í huga, að þó almennt hitni í heiminum, er fræðilegur möguleiki á því, að samt kólni á Íslandi.

Hækkun sjávar vegna bráðnunar jökla, er önnur afleiðing heitara loftslags, þó sú kenning sé einnig til, að vegna hraðari úrkomuferla



Búskapur með gamla laginu, þ.e. án véla og olíu, gæti komið aftur til sögunnar, ef viðskiptakerfi heimsins brotnaði niður vegna ofhitnunar eða styrjaldar.

5. Leið tvöfaldrar búsetu. — Tvöföld búseta þýðir að eiga bæði bústað í sveit og í borg. 3500 sumarbústaðir á S-landi og 1000 á V-landi er skýrt upphaf þróunar, sem enn mun aukast vegna fjarskiptatækninnar.

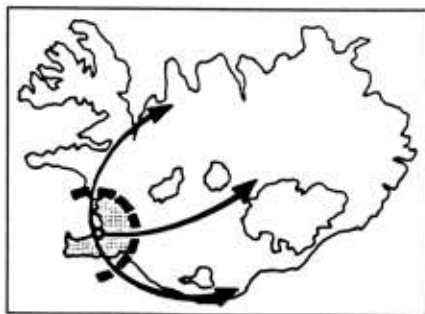


muni jöklar, a.m.k. summsstaðar, stækka. Á okkar korti er þó gert ráð fyrir fyrra tilfellinu.

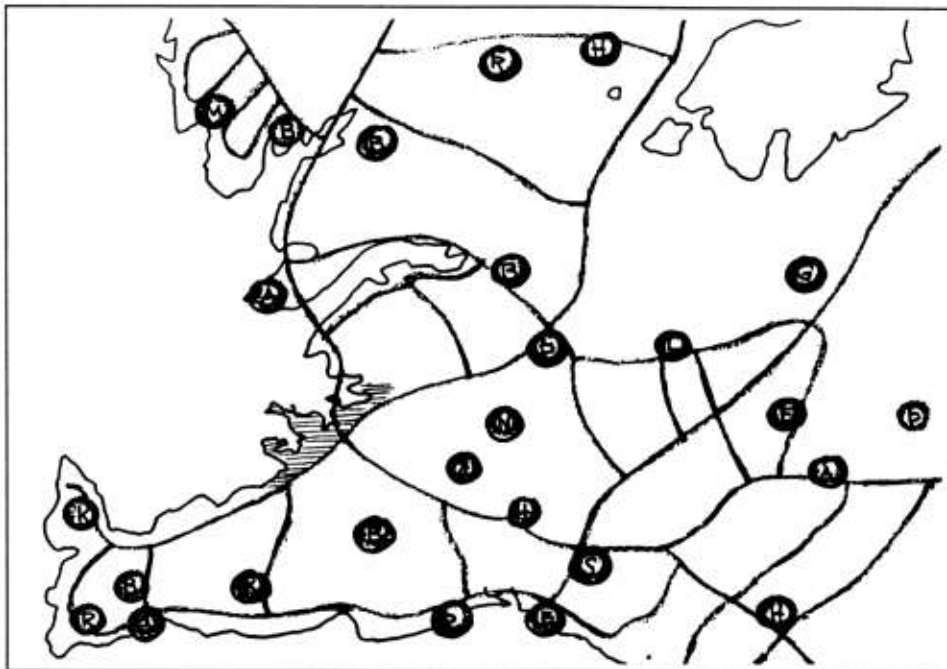
Þegar ný strandlengja er dregin í ljósi þessa, þýðir ekki alfarið að fara t.d. eftir 5 metra hæðarlínu, heldur verður og að taka með í reikninginn kraft rofafla sem og viðnámskraft berglaga á hverju svæði fyrir sig. Laus jarðlög skolast strax í burtu eftir að rof er hafið. Athugun á þessu hefur ekki farið fram og er því nýja strandlínán á kortinu mjög gróf ágiskun, til íhugunar gerð.

Áhrif heimskreppu þýddi í stuttu máli, afturhvarf til sjálfsþurft-  
arþúskaþar og hlunnindanýtingar, og gæti langvarandi kreppa kallað fram álíka byggðamynstur og var á Íslandi fyrr á öldum.

Þó munu jarðhitasvæðin fá meiri þýðingu en nokkurn tímann áður, því að í gróðurhúsum og upphituum gördum, t.d. við sumarþústaði, gætu menn ræktað mikið af því grænmeti og ávöxtum, sem þeir þurfa til eigin neyslu.



Samgöngur á leiðum út frá höfuðborgarsvæðinu kæmu fjarlægari landshlutum og vel. Með því ykist streymi fólks til hinna dreifðu byggða og bygging sumarþústaða ykist.



6. Leið fjölda-túrisma. — Þessi leið krefst góðra vega og hringleiða. Einnig þarf að koma upp þéttri neti þjónustumiðstöðva. Bókstafurinn í hringnum stendur fyrir nafn þjónustumiðstöðvanna.

Þá er komið að tveim síðustu þróunarleiðunum: 5. Leið tvöfaldrar búsetu og 6. Leið fjölda-túrisma. — Rétt er í upphafi að útskýra í hverju tvöföld búseta felst. — Einfaldasta skilgreining á henni er, að fólk eigi bústað bæði í borg og í sveit. Hefur þetta tíðkast víða um heim meðal efnafólks, og hefur farið í vöxt með betri afkomu almennings, aukinni bílæign og bættum vegum. Vegna fræðilegra sjónarmiða er talið rétt að víkka hugtakið svo það nái til dvalar í hjólhýsum, húsbílum, námsbúðum, tjöldum og jafnvel hótélum

Með bættum vegum út frá höfuðborginni upp úr 1970, tók þessi þróun kipp og langdrægi sumarbústaðabyggðar fór út að 80 km fjarlægðarhring, sem svaraði til 1 1/2 tíma aksturs. Nú er langdrægið komið upp í 120 km og gæti enn stækkað verulega með vegabótum.

Nýjung í þróun tvöfaldrar búsetu er nýting bústaða meiri hluta úr árinu, sem er mögulegt þar sem hitaveita hefur verið lögð. Þá hafa



Húsafell er glæsilegt dæmi um úti-vistarmiðstöð uppbyggða af heima-mönnum, hægum, stöðugum skrefum. Þar eru nú yfir 100 sumar-bústaðir, 30 skálar til útleigu, sundlaug, veitingasala, verslun, minigolf o.þ.



nýjungar á borð við farsíma, fax og möguleiki á þráðlausu tölvu-sambandi, jafnvel út um allan heim, auðveldað mjög aukna nýtingu.

Eitt nytsamt hugtak úr skipulagsfræði er gagnkvæm styrking eða gagnstyrkni (komplementarity). Í þessu hugtaki felst, að ákveðnar samhæfðar greinar styrki hvor aðra, ef hægt er að láta þær starfa hlið við hlið. Þetta gildir tvöfalda búsetu og fjölda-túrisma.

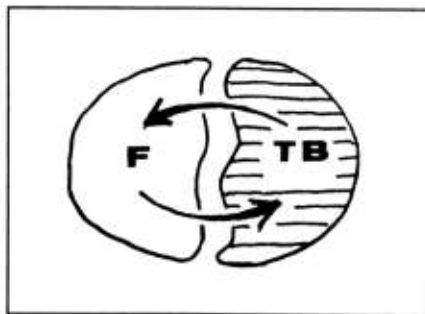
Skulu nú nefnd dæmi um það, hvernig þetta verkar. — Þegar sumarbústaðabyggð rís þarf að byggja upp eða bæta margar þjónustugreinar: vegabætur eru gerðar, sundlaugar reistar, og smáverslunum komið á fót. Þetta kemur túrisma til góða, en síðan kallar hann hinsvegar á meiri uppbyggingu og afþreyingu (hestaleiga, bátaleiga), sem og byggingu matsölustaða.

Gagnstyrknin kemur þannig fram, að með uppbyggingu aðstöðu vegna túrisma, verða svæði eftirsóknarverðari fyrir tvöfalda búsetu, og vegna þeirrar aðstöðu sem byggist upp í sveitum vegna tvöfaldrar búsetu, verður auðveldara að koma á túrisma á viðkomandi svæði.

Af því að óskir fólks, tækni- og hagþróunin, sem og umbætur á vegakerfinu, virðist allar beinast í þá átt, að tvöföld búseta og túrismi aukist, kýs bókarhöfundur að setja fram í lokakafli bókarinnar nánari athugun á nýrri þróunarleið, sem er sambland af þessu.

Athyglisvert er, að hér eru þegar í gangi mjög sterkar þróunarlínur, því bæði tvöföld búseta og túrismi hafa vaxið mjög, án þess þó að stjórnvöld hefðu um það nokkra mótaða stefnu.

Á seinni árum eru stjórnámálemenn hinsvegar farnir að tala æ meira um mikilvægi ferðaiðnaðar og bætur í landsamgöngum. Enn ber þó lítið á athöfnum í samræmi við þau orð. Furðulegast af öllu er, að enn er t.d. mestur hluti lögskipaðra tekna af Fríhöfninni til ferðamála, tekinn í annað og enn ber lítið á verulegu átaki í vegamálum, meðan hjakkað er í sama farinu við að byggja upp hafnir og flugvelli, þó augljóslega sé mikil þörf á að fækka þeim.



Gagnstyrkni er hugtak sem útskýrir t.d. hvernig uppbygging tvöfaldrar búsetu og ferðþjónustu á sama svæði, styrkir hvort annað gagnkvæmt. Út úr svona dæmi kemur ekki  $1+1 = 2$ , heldur  $1+1=3$ .

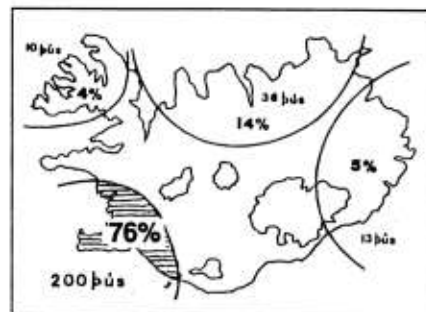
## 12 Auðlindir og samgöngur móta mynstur byggðar

Á EFSTA STIGI skipulags þarf að ákveða þrenn meginatriði: svæði til landnýtingar, kerfi fyrir stjórnsýslukerfi sem og eðli og grunngerð samgöngukerfis eða -kerfa. Í fyrri köflum bókarinnar hafa verið byggðar upp, með rökrænum skrefum, tillögur um alla þessa þætti. Sérstök áhersla hefur verið lögð á það, að innra samræmi sé með þessum kerfum, að þau falli vel að hugmyndum um eflingu samskipta byggðasvæðanna á SV-landi, og auðveldi nýtingu landauðlinda, þannig að útivist og ferðamennska geti þróast.

Hér í þessum síðasta kafla verður fjallað nokkuð um næsta stig kerfis-, eða strúktúrsskipulags, og settar fram nánari hugmyndir um kerfi vega, kerfi opinna svæða og kerfi sumarbústaðabyggðar. Loks verður fjallað nokkuð um miðkjarna byggðahringsins á SV-landi, — sem liggur um Þingvelli og miðbik Árnessýslu.

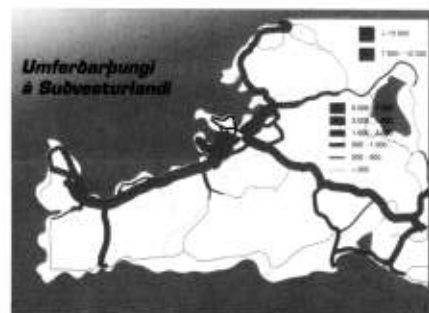
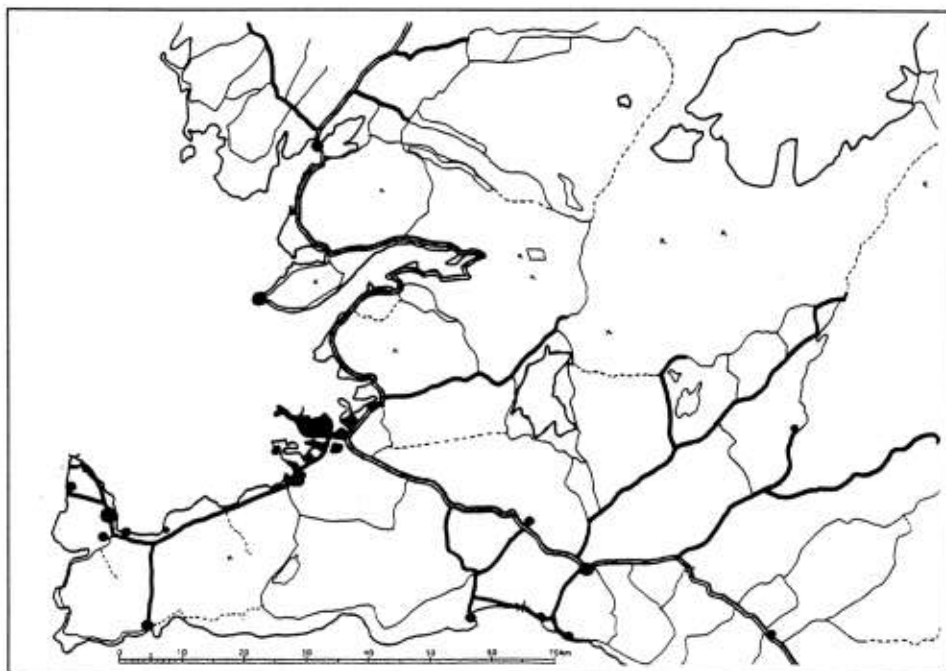
Flestu fólki finnst það sjálfsagt dálítið framandi hugsun, að í öllu lífi okkar, sem og í allri uppbyggingu þjóðfélagsins, sé í rauninni verið að fjalla um uppbyggingu kerfa. Margir sem taka stórar ákvarðanir í sköpun þessara kerfa, eins og t.d. stjórnámálmenn og starfsmenn samgöngustofnana, eru því miður ekki nógu vel að sér í þeim lögmálum sem eiga að gilda í gerð og uppbyggingu kerfa.

Að vísu er ekki hægt að komast hjá því, að gamalt og órókrænt kerfi erfist og færast milli kynslóða. Verst er þó þegar sú kynslóð sem við tekur, hefur ekki fyrir því að kryfja málin til mergjar, heldur þrjónar einhverju við og lætur tilviljanir ráða, fremur en að um raunverulega ákvarðanatöku sé að ræða. Í raun þyrfti stöðugt að vera að rannsaka og rifja upp grunn-hugmyndir byggðamynsturs, og nota hvert tækifæri til endurskoðunar til að fá hreinar línur í kerfið. Aðdáunarvert dæmi um slík kerfi hugsuð frá grunni, eru



Það kemur á óvart að nær 200 þúsund manns búa þegar á SV-landi, samkvæmt tölum frá 1992. Svarar þetta til um 76% þjóðarinnar. Í árslok 1993 má búast við að hlutfallið sé komið upp

Vegakerfið á SV-landi er ótrúlegur grautur og vantar víða vegi til að búa til heilstætt kerfi. Það eitt hve „leshæfni“ kerfisins er slæm, dregur mjög úr áhuga manna að ferðast um svæðið.



Gildleiki línanna sýnir magn umferðar á vegum út frá höfuðborgarsvæðinu. Mest er umferðin á Reykjanesbraut 5000 bílar, á Hellisheiðarvegi 3000 bílar á Vesturlandsvegi við Akranes, um 1500 bílar.

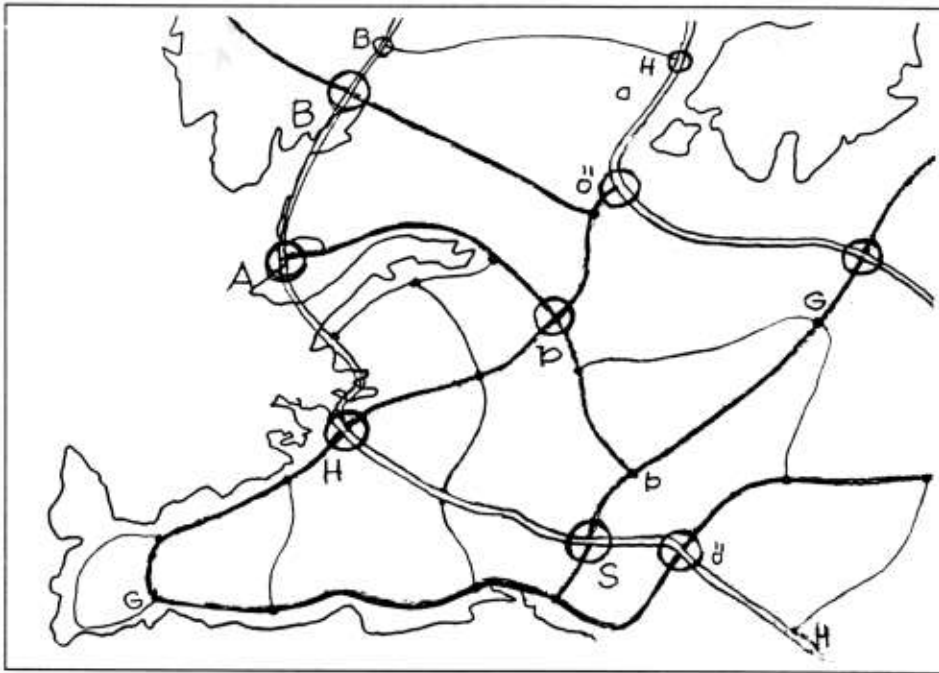
kerfi umferðar og kerfi grænna svæða, sem búin voru til fyrir höfuðborgarsvæðið á sjöunda áratugnum.

Lítum nú til vegakerfisins á SV-landi. Þegar hefur verið vikið að hörmulegu ástandi þess. Þannig vantar meginvegi til að tengja stærstu byggðahéruðin saman, allsstaðar eru botnlangavegir og eins vantar fleiri hringleiðir. Þá vantar hraðakstursbrautir og bundið slitlag á meiri hluta vegakerfisins.

Ekki batnar það þegar kemur að þrepskiptingu og mynstri kerfisins: Allt í hlykkjum, ótrúlegur grautur. Þyrfti að hefja álfka vinnu og var gert til að greiða úr óreiðunni á höfuðborgarsvæðinu.

Ein af grunnreglunum í skipulagi vegakerfa er þrepskipting í stofnbrautir, tengibrautir og safnbrautir — og segja nöfnin nokkuð um hlutverk hverrar tegundar brautar fyrir sig.

Kortið á næstu síðu er gert til að sýna hvernig þessi skipting kerfisins í vegi, með þriggja tegunda þjónustustigs, gæti litið út

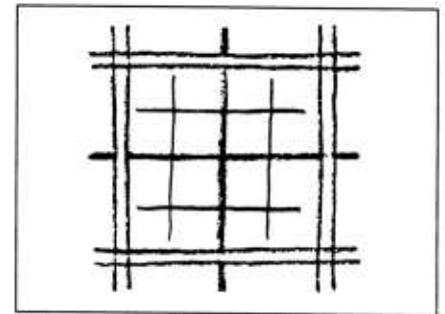


Til að skýra hugtök í skipulagi vegakerfis, er hér sett upp kerfi með réttri möskvastærð og þremur vegflokkum: Stofnbrautir (tvöföld lína), tengibrautir (sver lína) og safnbrautir (grönn lína).

fræðilega. Helsti ágalli þessarar hugmyndar er að innri hringvegurinn verður tæpast venjuleg stofnbraut, þó það orð feli ekki beint í sér, að það þurfi að vera mikil umferðarbraut, heldur að skilyrðunum um hraðaksturstengingu fjarlæggra punkta sé fullnægt.

Eitt af því sem gerist þegar meginumferð safnast saman á slíka fáa, en beina, gegnumakstursvegi er, að krossgötur verða ákjósanleg staðsetning þjónustumiðstöðva, og því stærri miðstöðva eftir því sem umferðin er meiri. Til að draga fram hverjir þjónustupunktarnir yrðu í þessu kerfi, er dregin hringir um mikilvægustu gatnamótin.

Snúum okkur næst að athugun á reglum um meginlínur í sköpun kerfis opinna svæða. — Fyrsta reglan er, að reynt sé að búa til eina samfellu, eina heild, úr opnum svæðum utan byggðasvæða, og önnur reglan, að úr þessu svæði gangi „grænir fingur” niður til byggðanna. Dæmi um þetta kerfi eru grænir fingur, sem ganga út frá Heiðmörk niður um Elliðavogs-, Fossvogs- og Kópavogsdali.



Rétt þrepskipt vegakerfi í svæðis- skipulagi: Möskvi stofnbrauta (60 x 60 km), sem skiptist á fjóra möskva tengibrauta (30 x 30 km), sem svo síðan aftur skiptast í fjóra möskva safnbrauta (15 x 15 km).

Í kerfi opinna svæða þarf að vera eitt opið og samhangandi megin-svæði (hér Reykjaneshryggur að Langjökli), en síðan gangi „fingur“ frá því niður í byggðina.

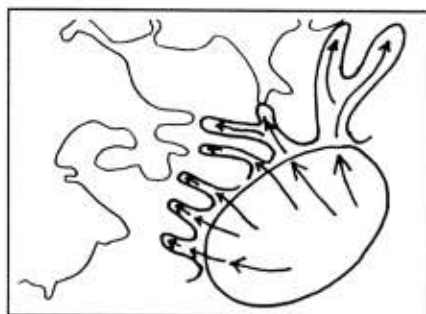


Í því kerfi opinna svæða á SV-landi, sem stungið er upp á hér, er um að ræða samfelldar línur í fjallendi eða á fjallgörðum. Aðalásinn er Reykjanessfjallgarðurinn frá Reykjaneshæl og upp í Langjökul, þar sem hann tengist megin-skildi Miðhálandisins.

Út úr þessu megin-svæði, teygjast síðan fingur niður í Borgarfjörðinn, suður um Ingólfsfjall í átt að Selfossi og úr austurátt nokkrir smærri fingur frá hálandinu milli Gullfoss og Heklu.

Margvísleg rök styðja það, að þetta geta orðið, um langa framtíð, lítt snortin svæði, og ef ákvörðun verður tekin um það, er ljóst, að jaðrar flatlendis og verndaðs fjallendis, komast næst því að sameina kosti byggðar og óbyggðar á varanlegan hátt, á einum stað.

Vegna þessa er á kortinu hér fyrir ofan, gerð tillaga um að sumarbústaðabyggð fylgi að mestu þessum jaðri. Reyndar fylgja flest bústaðasvæði þegar þessum jaðri, vegna skjóls, kjarrs, eða þægilegs halla lághlíða mót sól sem og vegna útsýnis. Og svo er



Kerfi grænna svæða á höfuðborgar-svæðinu. Heiðmörk er baklandið, en frá henni ganga t.d. grænir fingur Elliðaárdals og Kópavogsdals niður í byggðina.





Sumarbústaðir dragast að lághlíðum fjallendis vegna útsýnis og skjóls. Við jaðar opinna svæða njóta bústaðir bæði þjónustu láglandis og einnig útivistarmöguleikanna á heiðalöndunum að baki.

Það mikill kostur, að þessi svæði henta að jafnaði ekki til túnræktar á nútíma vísu.

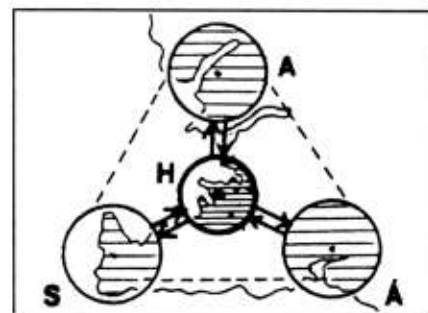
Þegar þessum liðum í kerfissköpuninni er lokið, má fara að setja saman heildarskipulagskort fyrir allt SV-land. Við gerð þessa korts, sem sýnt er á bakhlið bókarinnar, voru notaðir sjö flokkar landnotkunar og skulu þeir nú skilgreindir stuttlega hver um sig.

### LANDNOTKUNARFLOKKAR (Sjá baksíðu bókarinnar):

**1. Opin svæði (græn).** Rétt er að þessi svæði myndi heildir og séu helst samhangandi kerfi (t.d. vegna gönguleiða, varðveislu víðáttutilfinningar o.s.frv.).

Undirflokkar væru t.d.: Vatnsverndunarsvæði, Náttúruverndarsvæði og svæði frumlandslags.

**2. Útivistarsvæði (svört þverstrikun)**



Þó lífrænar línur séu lagðar í skipulagi sumarbústaða og útivistar, verður við gerð lokakorts að láta strangari formfræðilegar reglur vegakerfis- og stjórnsýslu, koma til sögunnar.

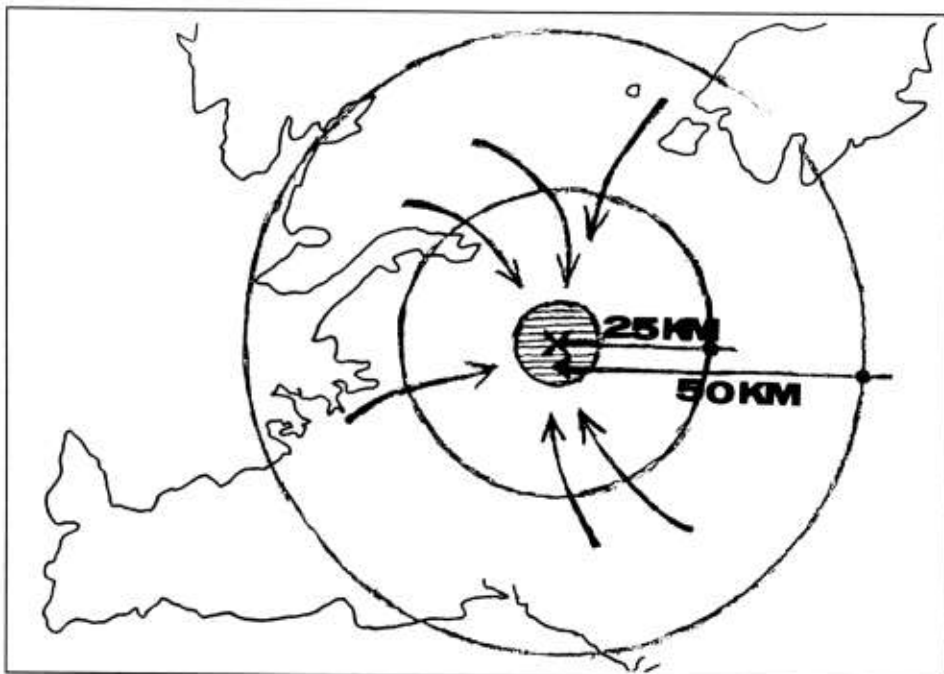
Þingvellir, sem áður voru höfuðstaður Íslands yfir sumartímann, eru nú staður tómarúms líkt og á 19. öld, eða, eins og Jónas orðaði það: „Nú er hún Snorrabúð stekkur”.



Í Þingvallabænum eru íbúðir þjóðgarðsvarðar og forsætisráðherra.



Þingvallafundirnir áttu mikinn þátt í að vekja með þjóðinni nýjan kraft.



### 3. Sumarbústaðasvæði (dökkbrún)

Undirflokkar væru t.d.:

1. Bústaðasvæði. — Notkun mikinn hluta ársins
2. Afskekktir bústaðir

### 4. Þéttbýli (svart)

### 5. Núverandi þjónustukjarnar (svart með gulum hring)

### 6. Viðbótarsvæði við þéttbýli (grátt)

Hér er um að ræða svæði í nánd bæja, fyrir ýmsa starfsemi, sem hentar vel í útjaðri þeirra svo og svæði framtíðarstækkunar.

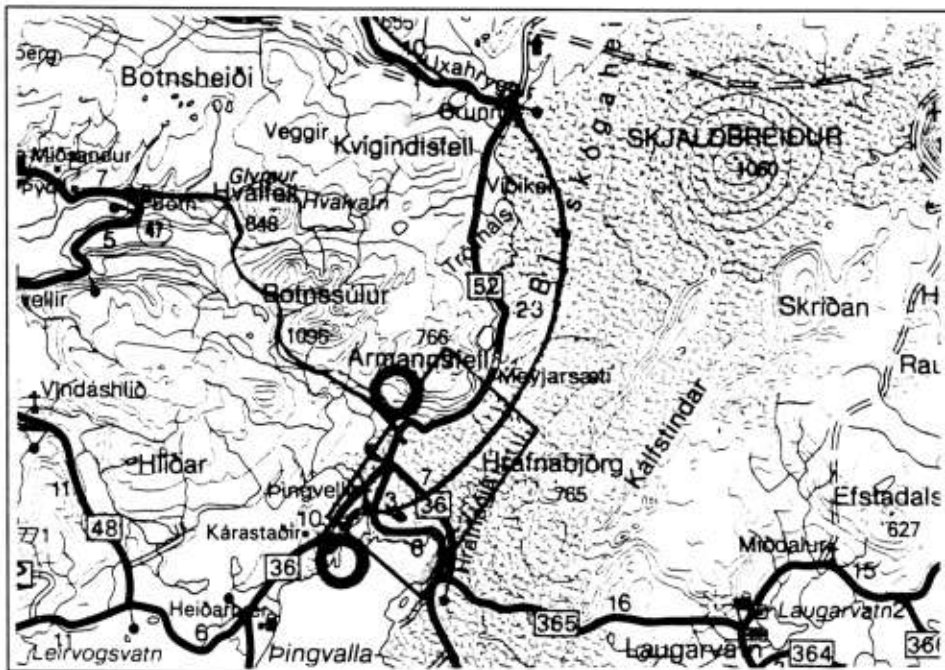
### 7. Áætlaðar útivistarstöðvar (gulur hringur)

Vegakerfi:

Stofnbrautir (tvöföld lína)

Tengibrautir (sver lína)

Safnbrautir (grönn lína)



Ein af þeim reglum um lögmál formrænna kerfa, sem útskýrð var í þriðja kafla bókarinnar var, að miðsvæði stórs byggðahrings hefði mesta tilhneigingu til að eflast, ef umferð getur streymt lítt hindrað um svæðið.

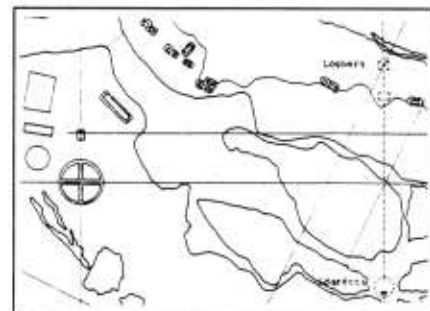
Var þá dreginn stór hringur um meginsvæði Suðvesturlands, og bent á, að lögmálið um miðsvæði hrings, útskýrði bæði staðsetningu Alþingis og Skálholts. Forsendur voru að samgöngur voru þá nokkuð greiðar um svæðið.

Á myndinni á vinstri síðunni, er þessi hringur teiknaður upp á nýtt. Ef ný byggðastefna, sem vísar inn til landsins og kenna mætti við miðsóknarafl, — sem og líklegar vegabætur sem fylgja, — eru teknar með í reikninginn, verður fljótlega ljóst að Þingvellir, sem nú hafa á sér blæ útjaðars, vegna skorts á vegum, — munu á ný öðlast fyrri sess sinn sem miðja og mætingarstaður SV-lands, — og kannski landsins alls.

E.t.v. mætti byggja ráðstefnuhús í Þingvallasveit, þar sem Alþingi og aðrar helstu stofnanir þjóðarinnar gætu komið saman til hátiðarfunda. Hringirnir benda á Skógarhóla og Kárastaðanes sem hentugt staðarval.



Norræna félagið gerði grunn félagsheimilis í Kárastaðanesi.



Pétur H. Ármannsson arkitekt hefur gert merka könnun á þingstaðnum.

Sjálfsgagt vilja menn enn halda Pinghelginni og Þjóðgarðinum áfram lítt byggðum, en Pingvallasveitin er stór, og mætti e.t.v. taka til athugunnar, að koma þar fyrir einhverskonar starfsemi, því að staðsetning starfsemi í miðju hrings er góð fyrir ýmiskonar stofnanir.

Nú eru nokkur ár til ársins 2000, merkustu aldamóta í Íslenskrri sögu síðan árið 1000. Skyldu Pingvellir geta nú eins og þá, orðið staður mikilsverðra atburða? Árið 1000 var það viðtaka kristins siðar, en óljóst er hvert verður meginþema hátíðarhalda árið 2000.


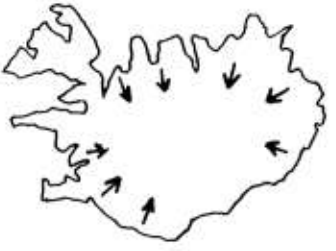
Þjóðkirkjan ætlar að sjálfsgöðu að minnast kristnitökunnar á Pingvöllum þá um sumarið, og eru uppi hugmyndir um að reisa þar trúarmiðstöð og e.t.v. að halda alþjóðlegt trúarþing. Rétt er þó að hafa í huga að Pingvellir eru fyrst og fremst staður Alþingis þjóðarinnar og æðsta dómstóls, þó svo að lögin um kristnitökuna, sem og önnur kristnilög, hafi verið samþykkt þar. Skálholt var hinsvegar miðstöð kristni á Íslandi, og á að vera það áfram.

Hér skal sú djarfa hugmynd sett fram til athugunar, að í ljósi þess að nú verði horfið frá mynstri strandbyggðar á Íslandi til innlandsbyggðamynsturs, þá sé stefnt að því, að flytja hluta starfsemi Alþingis, og e.t.v. líka Hæstaréttar aftur til Pingvalla. Einnig verði stefnt að því að biskupsstóllinn flytjist aftur að Skálholti.


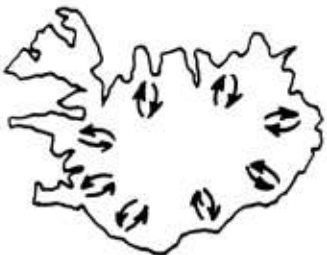
Miðlæg staðsetning þessara stofnana milli Borgarfjarðar, Suðurlands og Reykjaness yrði merki um vilja til jöfnuðar með landshlutum og einnig myndi forn söguhelgi Pingvalla og Skálholts hjálpa til við að styrkja meðal þjóðarinnar virðingu fyrir þessum stofnunum.

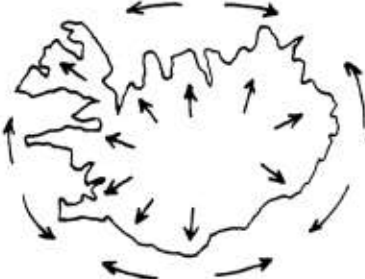
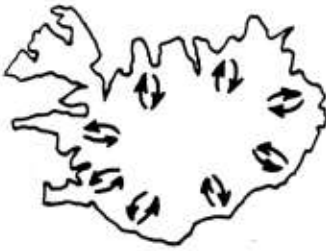
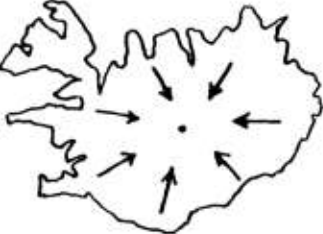


17. júní árið 2000, mun þjóðin koma saman á Pingvöllum og móta sér stefnu um þróun þjóðlífs á næstu öld. Gæti hugtakið „Land sem auðlind“, orðið kjarni þeirrar stefnu?

PRÓUN BYGGÐAMYNSTURS		1. Valdaættir við strönd 874—1000	2. Valdaættir í héruðum 1000—1100	
	TÍMALENGD	Rúm 100 ár	100 ár	
EINKENNI				
		EINKENNI	Samgöngur á sjó. Veðimenn, safnarar.	Miðsóknarafl. Sókn inn til landsins.
SAM- GÖNG- UR	Helstu einkenni	Á sjó Á landi Í lofti	Landnámsmenn eiga góð skip. Með ströndinni. Upp með ánum. —	Sjósamgöngur innan eyja og á fjörðum. Leiðir verða greiðfærari inn til landsins. —
	Helstu tálmar	Á sjó Á landi Í lofti	Þekkingarleysi á kennileitum. Þekkingarleysi. Skógur, mýrar, fljót. —	Vond veður á vetrum fyrir opnu hafi. Vöntun á vegabótum og merkingum. —
	Helstu bætur	Á sjó Á landi Í lofti	Fundin leiðamið. Ruddar varir Vöð og leiðir. Ruddar leiðir í skógi. —	Byggð naust. Réttur til gegnumferðar. Ruddar leiðir. —
AUÐ- LIND- IR	Efnis læggar	Á strönd Í sjó Á landi	Fugl, eggver, selur, söl, hvalreki, reki. Hrognkelsi, þarapýrsklingur. Skógur, torf, mór, bithagi, fugl, fiskur.	Gengur á skóg og reka. Litlar framfarir í veiðitækni. Gengur víða á skóg. Uppblástur byrjar.
	Félags aðstaða	Tengsl Samgöngur Stöðfræði	Vensl, vinátta. Höfðingjar — þrælur. Engar fjölfarnar æðar landsamgangna. Staðsetning í fyrstu ekki mikilvæg.	Héraðssambönd. Höfðingjar - leiguliðar. Góðum samgöngum fylgir búseld. Staða í miðju héraði eflir áhrif manna.
VÖLD		Veraldlegt Kirkja Erlent	Landnámsmenn og þeirra venslamenn. — —	Valdamenn oft einnig kirkjueigendur. Kristni viðtekin á Þingvöllum árið 1000. —



ÞRÓUN BYGGÐAMYNSTURS		3. Höfðingjar berjast um völd 1100—1250	4. Stöðnunartímabil 1250—1850	
		TÍMALENGD	Rúm 150 ár	
		Rúm 150 ár	600 ár	
EINKENNI		EINKENNI- ANDI HREYF- INGAR		
		EINKENNI	Þvertengsl milli héraða aukast.	Árstíðabundin sjósókn. Sveitarfesta.
SAM- GÖNG- UR	Helstu einkenni	Á sjó Á landi Í lofti	Bátæign minnkar hlutfallslega. Leiðir þvert á mestu tálmana, fljótin. —	Bátæign eykst aftur, er sígur á tímabilið. Ver- og skreiðarkaupaleiðir myndast. —
	Helstu tálmur	Á sjó Á landi Í lofti	Ofríki höfðingja við þröngar siglingaleiðir. Ekki fært um lönd óvinarins. —	Skortur á þilskipum, sem þoldu sjói. Á hálendi: Uppblástur og gróðurleysi. —
	Helstu bætur	Á sjó Á landi Í lofti	Frumstæð hafnargerð. Leiðir og vöð vörðuð. Torfbryr. —	Sjókort frá Danmörku. Gerðar verbúðir. Lögferjur. Skyldaðar vegabætur. —
AUÐ- LIND- IR	Efnis lægur	Á strönd Í sjó Á landi	Skógur uppurinn við strönd. Litlar framfarir í veiðitækni. Mannfjölgun, átok um lönd og auðlindir.	Mór í stað skógar til eldunar og hitunar. Færaveiði. Verkun í skreið. Skógur enn í afdöllum. Hálendið örfoka.
	Félags aðstaða	Tengsl Samgöngur Stöðfræði	Höfðingjar mynda hernaðarbandalög. Lega samgönguæða veitir valdaaðstöðu. Staða í miðjum landshluta veitir völd.	Tengsl við valdastéttir bætir hag manna. Lega við verleiðir jákvæð. Staðsetning við fiskimiðum mikilvæg.
VÖLD		Veraldlegt Kirkja Erlent	Valdastéttin missir tök á kirkjustöðum. Miðstöðvar kirkjuvalds á biskupsstólum. Noregskonungur seilist til valda.	Valdastéttin þiggur vald sitt frá konungi. Völd kirkju minnka við siðaskipti 1550. Íslendingar gefast Noregskonungi 1262.

5. Þéttbýlismyndun við strönd 1850—1950	6. Árstíðaflutningar inn til lands 1950—2000	7. Flutningar inn til landsins 2000 — . . . .
100 ár	50 ár	50 ár +
		
Gufuskipaferðir. Sjórinn er auðlindin.	Vegakerfi, almenn blæign. Sumarferðir.	Miðsóknarafl. Land sem auðlind.
Skútur, vélbátar, togarar, strandferðir.	Flutningaskip á ströndinni.	Rvk. og Akureyri útflutningshafnir.
Brýr valda byltingu. Ölfusárbrú 1891.	Flug í blóma. Leggst svo af innan 300 km.	Hraðbrautir og hálendisvegir.
Fyrsta flug 1919. Innanlandsflug 1938.	Flug nauðsynlegt vegna lélegs vegakerfis.	Gott vegakerfi gerir flugkerfi óþarft.
Skortur á hafnaraðstöðu.	Sjósamgöngur taka of mikinn tíma.	Óhagræði af mörgum smáum höfnum.
Skortur á vegum og brúm.	Vegakerfi í krókum. Skortur hraðbrauta.	Óveður á hálendi. Illa uppbyggðir vegir.
Skortur á flugvélum og flugvöllum.	Skortur flugstöðva. Ómalbikaðir vellir.	Rekstur flugvalla of dýr. Flugið of dýrt.
Bygging vita. Sjókortagerð á Íslandi.	Hafnarbætur. Gámatækni, ekjuskip.	Hafnarsamlög. Færri hafnir en betri.
Vegalög 1861. Hestvagnar, vegir, brýr.	Malarvegir um allt. Varanlegt slitlag 1965.	Stytting leiða, malbikun. Hraðbrautir.
Herflugvellir í Reykjavík og Keflavík.	Lagður 31 aðalflugvöllur.	Innanlandsflug stórra flugvéla leggst af.
Fæða úr fjöru bjargar fátækum.	Auðlindir strandar lítt nýttar.	Nýr áhugi á fugli, sel, skel, sæl, þangi.
Netaveiði. Verkun í salt, ís og frystingu.	Nýjar afurðir: rækja, humar, skel, ígulker.	Bætt úrvinnsla fiskjar. Úthafsveiðar.
Skógaleifar við hálendisbrún.	Landgræðsla og skipulegri skógrækt.	Hitnun loftslags, aukin ræktun.
Tengsl við embættis- og menntamenn.	Tengsl við fjármála- og fjölmiðlamenn.	Tengsl við erlendar stofnanir mikilvæg.
Lega við veg og höfn verður mikilvæg.	Svæði við fjölfarna vegi hafa forréttindi.	Fjarskipti í stað efnislegra samgangna.
Lega nálægt þjónustukjörnum mikilvæg.	Lega nálægt höfuðborginni mikilvæg.	Lega nálægt alþjóðaflugvelli jákvæð.
Virðing stjórnmalamanna.	Vald stofnana eykst á kostnað pólitískusa.	Völd félaga og hagsmunasamtaka aukast.
Þjóðkirkjan byggir öflugt kerfi í landinu.	Kirkjusókn minnkar og áhrif kirkju.	Sértrúarsöfnuðir sækja á.
Konungsvald dvínar, — 1874, 1944.	Herstöð Bandaríkjanna.	Evrópa. Grænfríðungar. Alþjóðalög.

## **Eftirmáli höfundar**

NÚ ÞEGAR LÍÐUR AÐ aldamótum, tekur umræðan um íslensk byggða- og framfaramál að aukast.

Við aldamót er hvarvetna fyrir því hefð að litið sé til baka yfir farinn veg, reynt að skilgreina hvar vel hefur tekist til, og hvar miður, og á grundvelli þess dregnar upp hugmyndir um æskilega framtíðarþróun.

Ástæðurnar fyrir þessu eru því ríkari, að nú eru framundan mót árpúsunda, og af því að hefðbundnar auðlindir, sjávarfang og orka, virðast ekki til þess líkleg að skapa mjög auknar tekjur eða störf.

Því er í þessari bók litið til þriðju auðlindarinnar, landsins sjálfs og fær bókin af því nafn sitt: „Land sem auðlind.” Áður en fiskveiðar hófust að marki voru landauðlindir það eina sem þjóðin hafði framfæri sitt af, og voru þær helstu, gras- og skógarnytjar, sem og hlunnindi ýmiskonar.

Nýting landauðlinda kallar á byggðamynstur innlanda, meðan fiskveiðar leiða til strandbyggðar, eins og er á Íslandi nú um mundir. eru færð rök að því, að með ferðaiðnaði, sem meginatvinnugrein á næstu öld, mundi byggðamynstur innlanda aftur verða ráðandi.

Hér skulu þakkaðir styrkir til höfundar úr Vísindasjóði og Rannsóknarsjóði háskólans, til rannsókna á þróun byggðamynsturs.

Við undirbúning ráðstefnunnar „Land sem auðlind”, hefur höfundur átt mjög ánægjulegt samstarf við fulltrúa landshlutasamtakanna á Suðvesturlandi. Þeir eru Sveinn Andri Sveinsson og Jónas Egilsson frá SSH, Guðjón Ingvi Stefánsson frá SSV, Hjörtur Þórarinsson frá SASS og Guðjón Guðmundsson frá SSS. eru þeim öllum færðar bestu þakkir.

Höf.

## Helstu skýringarmyndir

(Sé annars ekki getið, eru þær unnar af bókarhöfundum)

Vinumarkaður í ójafnvægi (VSÍ, Hannes P. Sigurðsson, 1993)	8	Byggðaþríhyrningurinn á SV-landi	55
Hlunnindi á jörðum á Innnesjum (Jarðabók ÁM. og P. Vídalín)	11	Skipting landsins í svæðisskipulög (Skipulag ríkisins)	57
Kuml 13, Naust 14, Goðorð 21, Jarðir Skálholts 29, Verslunarhafnir 30, Verslunarumdæmi 32, Fólksfjöldi 32, Búsetusvæði 33 (Íslenskur söguatlas, 1.2. og 3. bindi. AB 1989—1993)		Tillögur um ný sveitarfélög á SV-landi (Nefnd um skiptingu landsins í sveitarfélög, 1991)	58
Rekjarðir 15, Selveiði 16, Lundi 17, Fuglabjörg 17, Verleiðir 30, Verstöðvar 31 (Íslenskir sjávarhættir, Lúðvík Kristjánsson. 1. til 5. bindi. Menningarsjóður, 1980—1986)		Landshlutakjarnar, héraðskjarnar (Byggðastofnun, 1993)	59
Skref í mótun stjórnkerfis	22	Náttúruminjar (Gunnar H. Kristinsson)	62
Formræn lögmál um stjórnsýslu	24	Göngusvæði (Jón Ágúst Reynisson)	63
Valdarými í fornöld	25	Útivist tengd vatni (Baldur Grétarsson)	64
Samgönguleiðir á 19. öld (Uppdráttur frá 1849)	27	Fegurð (Jakob Aðils)	65
Stig í vegvæðingu landsins	39	Frumlandslag	66
Skipurit fyrir samgöngustofnun	43	Menningarlandslag (Auður Magnúsdóttir)	67
Stig í hörfun flugs	44	Flóð- og snjóflóð (Halldór Jörgensson)	71
Innri hringvegur	48	Náttúruvernd (Náttúruverndarráð)	72
Tillögur um vegabætur	50	Vatnsvernd (Freysteinn Sigurðsson, Baldur Grétarsson o. fl.)	73

<b>Hraun</b> (Jarðfræðikortin í 1 : 250.000)	74
<b>Stór-landbúnaður</b> (Guðmundur Guðjónsson og TV)	75
<b>Búsetusvæði</b> (Ingunn Árnadóttir)	78
<b>Útivist að vetri</b> (Jón Ágúst Reynisson)	80
<b>Útivist að sumri</b> (Kjartan Guðmundsson)	81
<b>Hringleiðir</b> (Gunnar H. Kristinsson)	82
<b>Þjónusta</b> (Rósa Ólafsdóttir)	83
<b>Landspörf orkuviðnaðarins</b> (Orkustofnun, 1993)	87
<b>Kerfi þjónustumiðstöðva</b>	91
<b>Dreifing íbúafjölda á Íslandi</b>	93
<b>Kerfi opinna svæða</b>	96
<b>Landnotkunarflokkar</b>	97
<b>Mótun byggðamynsturs á SV-landi</b>	(Á baksíðu)

## **English Summary**

**The book's title: LAND AS RESOURCE. On the Development of Settlement-Patterns in the Southwest of Iceland, in the Past, Present and Future.**

The central thesis of this book maintains, that resources and systems of transportation are the main moving forces, in the shaping of settlement-patterns in Iceland.

At times of first settlement, in the 9th century, resources and transportation along the coast, were characteristic. Later, inland-resources and inland-routes developed, leading to a land-based settlement-structure, that lasted well into the 19th century.

Then fisheries started to develop further, leading, in the 20th century, to present day coastal settlement-structure. With the increasing importance of land-resources, for recreation and tourism, as a future industry, the author argues, Iceland has to create a focused settlement- and regional-policy, if the road to this new, promising period of development, is to be paved.



## Atriðisorð

Auðlindir	5, 16, 47, 61	Landshlutakjarnar	59
Búsetusvæði	78	Landnotkunarflokkar	97
Byggðamynstur	13, 45, 84	Landsamgöngur	5, 37, 53
Byggðapríhyrningurinn á SV-landi	55, 58	Landpörf orkuiðnaðar	87
Dreifing íbúafjölda	32, 93	Menningarlandslag	6
Ferðaiðnaður	10	Mótun stjórnkerfis til forna	22
Flóðasvæði	71	Náttúruminjar	62
Flugvellir	41	Náttúruvernd	72
Formræn lögmál	21, 24, 99	Skipulag SV-lands	(baksíða)
Frumlandslag	66	Stjórnsýslukerfi	22, 53, 60
Gagnstyrkni	8, 92	Stór-landbúnaður	75
Glæruaðferð	61, 76, 77	Takmarkanir í landnýtingu	69, 78
Hafnir	40	Tvöföld búseta	91
Hálendisvegir	24, 48	Umhverfisskipulag	14, 77
Hlunnindi	11	Vatnsvernd	73
Hringleiðir í ferðalögum	49, 82	Vegakerfi	44, 94, 98
Hringvegurinn	48	Vegvæðing	34
Innri hringvegur	48, 52	Þéttbýlismyndun	5
Kerfi opinna svæða	96	Þingvellir	28, 99
Kerfi þjónustumiðstöðva	91	Þjónustumiðstöðvar	83
Kristallakenningin	21, 53	Þróunarleiðir til framtíðar	85, 86

## Heimildir

**Anna Þóra Sæþórsdóttir:** *Hópfærðir erlendra ferðamanna um Ísland*. MS ritgerð við HÍ, 1992.

**Ársfundur Orkustofnunar 1993.** Orkustofnun, 1993.

**Breyttar áherslur í byggðamálum.** Byggðastofnun, 1993.

**Einar Laxness** (ritstj.): *Íslandssaga* (a-k og l-ö) Menningarsjóður og Þjóðvinafélag, 1974.

**Ferðamál á Íslandi:** Náttúruverndarráð, 1990.

**Félagsáhrif Ólfusárbrúar við Óseyrarnes:** Framkvæmdastofnun, 1981.

**Guttormur Sigurbjarnarson** (ritstj.): *Vatnið og landið*. Orkustofnun, 1990.

**Helgi Þorláksson:** *Gamlar, götur og goðavald*. Sagnfræðistofnun HÍ, 1987.

**Ísland. Umhverfi og þróun.** Umhverfisráðuneytið, 1992.

**Kristbjörn Egilsson** (ritstj.). *Innes. Náttúrufar, minjar og landnýting*. Staðarvalsnefnd, 1985.

**Lárus Ágúst Gíslason:** *Handbók um hlunnindajarðir á Íslandi*. Leiftur, 1982.

**Lífæðar lands og þjóðar.** Samgönguráðuneytið, 1991.

**Náttúruminjaskrá.** Náttúruverndarráð. 6.útgáfa, 1991

**Rögvaldur Guðmundsson:** „*Góðir Íslendingar*“. Ferðamálakönnun, 1993.

**Sigurjón Rist:** *Flóð- og flóðahætta*. Orkustofnun, 1982.

**Sjálfbær þróun.** Umhverfisráðuneytið, 1991.

**Skipting landsins í sveitafélög.** Félagsmálaráðuneytið, 1991.

**Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 1985-2005.** Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, 1986.

**Svæðaskipulag Suðurnesja 1987-2007.**

Samvinnunefnd um skipulagsmál á Suðurnesjum, 1989.

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

**Trausti Valsson** (ritstj.): *Umhverfismál — fyrirlestrar*. Verkfræðideild HÍ, 1992.

**Umhverfið.** *Blað Kiwanismanna á Suðurlandi*.

**Vegagerð Ríkisins. Hlutverk og umhverfi.** Vegamál 1. tbl., 1993.

## Heimildir að myndum

Heimilda að flestum kortum, línuritum og myndum er getið í myndaskrá á bls. 105. Langmest myndefni bókarinnar er þó teiknað af höfundi og **Kjartani Jónssyni**. Er honum þakkaður sérstaklega stuðningur við gerð þessarar bókar.

Ýmsar stofnanir lánuðu myndir í bókina, svo sem Samgönguráðuneyti (bls. 47), Orkustofnun (bls. 20, 72 og 87) og Ferðamálaráð. Ferðamálaráð lánaði litmyndirnar á forsiðu eftir Rafn Hafnfjörð og einnig svart/hvítar myndir eftir J.H.Piepgrass, sem birtast á bls. 7, 12, 28, 36 og 89. Myndir eftir Sigfús Eymundsson eru á bls. 34 og 35 en bókarhöfundur tók myndir 50a og 50b.

Höfundur og útgefandi þakka öllum þeim, sem aðstoðuðu við gerð bókarinnar.