



**Samfélagsleg áhrif hliðarvega á
bæjarsamfélög**
Færsla Suðurlandsveggar norður fyrir Selfoss

Aldís Arnardóttir



**Líf- og umhverfisvísindadeild
Háskóli Íslands
2011**

**Samfélagsleg áhrif hliðarvega á
bæjarsamfélög**
Færsla Suðurlandsveggar norður fyrir Selfoss

Aldís Arnardóttir

10 eininga ritgerð sem er hluti af
Baccalaureus Scientiarum gráðu í Ferðamálafræði

Leiðbeinandi
Katrín Anna Lund

Líf- og umhverfisvísindadeild
Verkfræði- og náttúruvísindasvið
Háskóli Íslands
Reykjavík, maí 2011

Samfélagsleg áhrif nýs Suðurlandsveggar (50 slög)
10 eininga ritgerð sem er hluti af *Baccalaureus Scientiarum* gráðu í Ferðamálafræði

Höfundarréttur © 2011 Aldís Arnardóttir
Öll réttindi áskilin

Líf- og umhverfisvísindadeild
Verkfræði- og náttúruvísindasvið
Háskóli Íslands
Askja, Sturlugötu 7
107 Reykjavík

Sími: 525 4600

Skráningarupplýsingar:

Aldís Arnardóttir, 2011, *Samfélagsleg áhrif hliðarvega á bæjarsamfélög – Færsla Suðurlandsveggar norður fyrir Selfoss*, BS ritgerð, Líf- og Umhverfisvísindadeild, Háskóli Íslands, 56 bls.

ISBN

Prentun: Prentmet
Selfoss, maí 2011

Yfirlýsing höfundar

Hér með lýsi ég því yfir að ritgerð þessi er samin af mér og að hún hefur hvorki að hluta né í heild verið lögð fram áður til hærri prófgráðu.

Aldís Arnardóttir

Ágrip

Umferð um Suðurlandsveg, þar sem hann liggur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss, hefur verið að aukast mikið á síðustu árum og í dag er þjóðvegurinn einn sá fjölfarnasti á landinu. Í náinni framtíð hyggst Vegagerðin tvöfalda veginn og færa hann út fyrir Selfoss í þeim tilgangi að auka umferðaröryggi og afkastagetu hans. Framkvæmdir þar sem þjóðvegur flyst út fyrir þéttbýli geta haft víðtæk áhrif í för með sér, samfélagsleg og umhverfisleg í jákvæðum og neikvæðum skilningi. Markmið rannsóknarinnar var að skoða möguleg samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar á Selfoss og varpa skýrara ljósi á mikilvægi þess að rannsaka og meta þau áhrif til að koma í veg fyrir að hagsmunaaðilar verði fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar framkvæmda. Við gagnaöflun voru tekin sex opin viðtöl við einstaklinga sem tengdust áætluðum framkvæmdum á Suðurlandsvegi á einhvern hátt. Helstu niðurstöður sýndu að mikilvægt er að flytja veginn út fyrir þéttbýli. Vegurinn er orðinn að faratálma þar sem hann liggur í gegnum Selfoss og umferðartafir á álagstímum algengar. Í kjölfar færslu Suðurlandsvegar út fyrir Selfoss myndi ferðatími fólks sem á leið um svæðið styttest og umferðaröryggi aukast. Lífsskilyrði íbúa á Selfossi myndu batna, draga myndi úr mengun innanbæjar og aðgengi að þjónustu yrði betra í kjölfar minni umferðar í gegnum bæinn. Mikilvægt er að hagsmunaaðilar á svæðinu séu vel upplýstir um ólíka áhrifaþætti framkvæmdarinnar og nýti þau markaðstækifæri sem felast í færslu Suðurlandsvegar út fyrir bæinn. Það þarf að vinna markvisst af því að búa til sérkenni og skapa aðdráttarafl til að koma í veg fyrir neikvæð efnahagsleg áhrif.

Lykilorð: samgöngubætur, hliðarvegir, samfélagsleg áhrif, markaðstækifæri

Abstract

Social impact of bypass routes on towns -

South Iceland Highway moved to a location outside the town of Selfoss

Traffic on South Iceland Route 1, Ring Road, where it lies from Hveragerði through Selfoss, has constantly been increasing in the last few years. Today it is one of the most travelled roads in the country. With the construction of a new road The Icelandic Road Administration (i. *Vegagerðin*), is planning to make a two lane wide road in each direction and bypass the town of Selfoss. With the construction of a new highway, road safety will be increased and the road will support more traffic. An enterprise which involves moving a highway outside an urban area can have an extensive social and environmental impact, in a negative as well as a positive way. The objective of this research is to study the possible social influences of the road construction on the community in Selfoss. Emphasis is put on the importance of research and evaluation of possible influences so that interested parties can avoid negative effects in the aftermath of the project. In the gathering of data six open interviews were taken with individuals that are in some way connected to the project. The main results confirm the importance of moving the road outside the urban area. The road is a traffic hazard where it lies through Selfoss and traffic jams are common. A bypass around Selfoss on Route 1 would improve living conditions in Selfoss, pollution in the town would decrease and accessibility to services would be better as the traffic through Selfoss falls. However, it is vital for interested parties in the area to exploit the marketing opportunities that will emerge when the South Iceland Route 1 is moved out of Selfoss. Extensive work has to be put into creating distinctive features for the community to attract tourists and travelers to the area so that negative influences will be as insignificant as possible.

Keywords: traffic reform, bypass route, social impact, marketing opportunity

Efnisyfirlit

Myndir.....	viii
Pakkarorð	ix
1 Inngangur	1
2 Selfoss.....	3
2.1 Þróun byggðar	3
2.2 Ölfusárbrú	5
2.3 Uppbygging verslunar og þjónustu	7
3 Fræðileg umfjöllun	9
3.1 Hvað er hliðarvegur?	9
3.2 Möguleg áhrif hliðarvega	9
3.2.1 Hvers konar þjónusta verður fyrir áhrifum hliðarvega?	12
3.3 Markaðstækifæri í kjölfar hliðarvega	13
3.4 Samgöngur á Íslandi	14
4 Áætlaðar framkvæmdir á Suðurlandsvegi	17
4.1 Tillögur að nýjum veglínunum	18
4.1.1 Tillögur að brúarstæðum yfir Ölfusá.....	23
5 Rannsóknaraðferðir	25
5.1 Gagnasöfnun og úrvinnsla	25
5.2 Viðmælendur	26
6 Niðurstöður.....	28
6.1 Færsla Suðurlandsvegur út fyrir Selfoss	28
6.1.1 Hvaða veglína er heppilegri með tilliti til samfélagslegra áhrifa?	29
6.2 Þjónusta á Selfossi.....	31
6.2.1 Er mikilvægt að þjónusta flytjist ekki út fyrir Selfoss?.....	32
6.3 Markaðstækifæri	33
6.3.1 Markaðssetning	36
7 Umræður og ályktanir.....	38
Heimildir	42

Myndir

<i>Mynd 1: Staðsetning Selfoss.</i>	3
<i>Mynd 2: Vegkaflinn frá Hveragerði austur að Biskupstungnabraut.</i>	19
<i>Mynd 3: Veglína 1 og veglína 2 framhá Selfossi.</i>	21

Þakkarorð

Ég vil byrja á að þakka öllum viðmælendum mínum fyrir þá aðstoð sem þeir veittu við gerð þessa rannsóknarverkefnis. Viðmælendur mínir voru Ragnheiður Hergeirsdóttir fyrrverandi bæjarstjóri Árborgar, Svanur Bjarnason fulltrúi Vegagerðarinnar á Suðurlandi, Davíð Samúelsson markaðsfulltrúi Suðurlands, Örn Óskarsson fyrrverandi formaður Skógræktarfélags Selfoss, Katrín Georgsdóttir fyrrum sérfræðingur umhverfismála í Árborg og Björn Gíslason verslunareigandi og fyrrum bæjarfulltrúi á Selfossi. Einnig vil ég þakka Sigurði Sigursveinssyni forstöðumanni hjá Háskólafélagi Suðurlands fyrir að veita mér aðstöðu á meðan gagnasöfnun rannsóknarverkefnis fór fram. Sérstakar þakkir færi ég síðan leiðbeinanda mínum Katrínu Önnu Lund fyrir gott samstarf og aðstoð við undirbúning og skrif ritgerðar. Að lokum vil ég síðan þakka Kristínu Runólfsdóttur fyrir góðar ráðleggingar við rannsóknarvinnu og yfirlestur ritgerðar.

1 Inngangur

Í dag er krafan um greiðari og öruggari samgöngur sífellt að verða meiri og samhliða vaxandi umferð eru úrbætur á vegakerfinu nauðsynlegar (Samgöngur á nýrri öld, 2003). Þar sem þjóðvegir liggja í gegnum þéttbýli getur umferð oft verið mikil og umferðartafir algengar. Þar sem slíkir innanbæjarvegir anna í mörgum tilfellum ekki umferðarpunganum er oft lítið annað hægt að gera en að leggja nýjan veg utan við þéttbýlið, svokallaðan hliðarveg (e. *bypass route*) (California Department of Transportation, 2006). Er það gert í þeim tilgagni að losna við gegnumstreymi umferðar innanbæjar sem og að auka öryggi og afkastagetu vegar (Wafa, Shalom, Penina & Yoram, 2006). Áður en ráðist er í að flytja þjóðveg út fyrir þéttbýli verður að teljast mikilvægt að rannsaka og meta bæði þau umhverfislegu og samfélagslegu áhrif sem nýr vegur getur haft í för með sér í þeim tilgangi að draga úr neikvæðum áhrifum.

Á Íslandi eru vegasamgöngur þýðingarmiklar fyrir samfélagið, hreyfanleiki er almennt mikill og vöruflutningar á landi hafa verið að færast í vöxt á síðastlinum áratug (Samgöngur á nýrri öld, 2003). Kröfur um styttingu þjóðvega eru miklar og sífellt er unnið að því að bæta vegakerfið sem víða er ábótavant (Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson & Valtýr Sigurbjarnarson, 2008).

Í náinni framtíð gerir Vegagerðin ráð fyrir því að leggja nýjan Suðurlandsveg frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Sú framkvæmd felur meðal annars í sér að flytja þjóðveginn út fyrir Selfoss og reisa nýja brú yfir Ölfusá. Lagning nýs Suðurlandsvegar er talin nauðsynleg enda er vegurinn einn sá fjölfarnasti á landinu og umferðarpunginn mikill. Vegurinn þar sem hann liggur í gegnum Selfoss er á álagstímum orðin að farartálma fyrir fólk sem á leið um svæðið. Framkvæmdinni er ætlað að auka umferðaröryggi sem og afkastagetu vegarins (Vegagerðin, 2009).

Gera má ráð fyrir að ný lega Suðurlandsvegar hafi töluverð samfélagsleg áhrif í för með sér, sérstaklega þar sem hann mun flytjast út fyrir þéttbýli. Selfoss hefur í gegnum tíðina notið góðs af nálægð sinni við þjóðveg en bærinn byggðist upphaflega vegna tengingar sinnar við vegakerfið, það er við brúnna yfir Ölfusá og meðfram þjóðveginum.

Markmið þessarar rannsóknar er að skoða möguleg samfélagsleg áhrif af færslu Suðurlandsvegar á Selfoss. Ætlunin er að varpa skýrara ljósi á ólíka áhrifaþætti og vekja

athygli á mikilvægi þess að rannsaka og meta samfélagsleg áhrif til að koma í veg fyrir að hagsmunaaðilar verði fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar framkvæmda. Rannsókuð verða gögn sem nú þegar liggja fyrir um framkvæmdina og viðhorf sex aðila sem tengjast viðfangsefninu borin saman.

Þær rannsóknarspurningar sem gengið verður út frá í verkefninu eru eftirfarandi: Hver eru möguleg samfélagsleg áhrif færslu Suðurlandsveggar á Selfoss? Að hvaða leiti er færsla Suðurlandsveggar framhjá Selfossi mikilvæg? Hvað er hægt að gera til að koma í veg fyrir neikvæð samfélagsleg áhrif í kjölfar framkvæmdarinnar?

Í þessu rannsóknarverkefni er fyrst fjallað um Selfoss og hvernig bærinn þróaðist út frá tengingu sinni við vegakerfið. Síðan eru hliðarvegir skilgreindir og fjallað um möguleg samfélagsleg áhrif þeirra. Því næst er fjallað um mikilvægi styrkingar verslunar og þjónustu í kjölfar hliðarvega sem og nýtingu markaðstækifæra. Samgöngur á Íslandi eru jafnframt teknar fyrir þar sem almennt er rætt um vegaframkvæmdir og samfélagslegt gildi þeirra hér á landi. Þá er fjallað um framkvæmdir við nýjan Suðurlandsveg frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss, tillögur að nýjum veglínnum settar fram og mögulegir áhrifaþættir nefndir. Í niðurstöðum rannsóknar er komið inná mikilvægi þess að flytja Suðurlandsveg út fyrir þéttbýli og veglínur metnar með tilliti til samfélagslegra áhrifa. Þjónusta á Selfossi er að sama skapi metin og fjallað er um mikilvægi þess að halda þjónustu innan bæjarmarka í kjölfar framkvæmda. Síðan eru möguleg markaðstækifæri á Selfossi tekin fyrir og markaðssetning stuttlega rædd. Að lokum eru niðurstöður rannsóknar bornar saman við fræðilega umfjöllun.

2 Selfoss

Selfoss er þéttbýliskjarni á Suðurlandi og er ásamt Eyrarbakka, Stokkseyri og Sandvíkurhrepp í sveitarfélaginu Árborg sem er meðal fjölmennustu sveitarfélaga landsins. Selfoss hefur lengi verið miðstöð verslunar og þjónustu á Suðurlandi og hefur í gegnum tíðina notið góðs af nálægð sinni við Suðurlandsveg sem liggur enn sem komið er í gegnum bæinn (Árborg, 2005).



Mynd 1: Staðsetning Selfoss.

Heimild: Landmælingar Íslands (á.á).

2.1 Þróun byggðar

Hægt er að rekja sögu Selfossbæjar til loka 19. aldar, en það var þá sem brúarframkvæmdir yfir Ölfusá hófust. Fyrir þann tíma var á því svæði, þar sem Selfoss er í dag, einungis venjulegt sveitabýli (Guðmundur Kristinsson, 1991).

Í kjölfar brúarframkvæmda yfir Ölfusá, árið 1891, varð brúin og svæðið í kringum hana að ákveðnum miðpunkti, enda lágu þar saman allar leiðir um Suðurlandsundirlendið. Stór hluti þeirra sem ferðuðust austur fyrir fjall fóru yfir brúnna og því má segja að skilyrði til verslunar og atvinnustarfsemi hafi orðið ákjósanleg á svæðinu. Fyrirtæki fóru að sækja í að vera með atvinnurekstur í námunda við brúarstæðið og að sama skapi fór svæðið að þykja eftirsóknarvert til búsetu (Gísli Sigurðsson, 1998a). Með tímanum fór því þéttbýli að myndast, fyrst við brúarsporðinn og seinna meir í kringum atvinnusvæði sem staðsett var töluvert austan við Ölfusárbrú (Guðmundur Kristinsson, 1991).

Þrátt fyrir að byggð hafi byrjað að myndast á þeim tíma sem brú yfir Ölfusá var reist leið nokkuð langur tími þangað til sú byggð fór að kallast Selfoss. Vestan við syðri brúarsporðinn var sveitabýli sem bar heitið Selfoss, en hvað sjálfa byggðina við brúarstæðið varðar var lengi vel einungis talað um að fara „niður að Ölfusá“. Sú litla byggð sem stóð á svæðinu til að byrja með var því lengi vel nafnlaus (Gísli Sigurðsson, 1998b).

Það var ekki fyrr en mörgum árum eftir að Ölfusárbrú reis, eða árið 1946, sem bærinn var formlega gerður að hreppi, svokölluðum Selfosshrepp (Guðmundur Kristinsson, 1995). Á þeim tíma voru íbúar svæðisins orðnir 714 (Hagstofan, á.á), en þeim hafði fjölgað ört í kjölfar aukinnar atvinnustarfsemi árin á undan. Árið 1978 fékk bærinn síðan kaupstaðarréttindi en þá voru íbúar bæjarins orðnir alls 3.203 (Hagstofan, á.á; Guðmundur Kristinsson, 1995). Árið 1998 sameinaðist Selfossbær Eyrarbakkahepp, Stokkseyrarhepp og Sandvíkurhepp undir heitinu Árborg (Árborg, 2005). Árið sem sameiningin gekk í garð voru íbúar á Selfossi 4.329 talsins. Í dag, 13 árum síðar, hefur íbúum fjölgað töluvert og eru nú, árið 2011, orðnir alls 6.512 (Hagstofa, á.á).

Selfossbær hefur augljóslega verið að stækka jafnt og þétt á síðustu áratugum og er enn í dag í örum vexti. Bygging íbúðarhúsa hefur tekið mikinn kipp og samhliða því hefur mikil aukning orðið í verslun og þjónustu á svæðinu. Á undanförunum árum hefur vöxtur byggðarinnar einna helst legið til suðurs en það verður að segjast að vaxtarmöguleikar Selfoss séu frekar takmarkaðir til annarra átta (Árborg, 2005). Bærinn er núna sá stærsti á Suðurlandi, þar er fjöldinn allur af fyrirtækjum og atvinnulíf stöðugt. Íbúar frá nálægum svæðum sem og frá sumarbústaðabyggðum í uppsveitum Árnessýslu, sækja mikið í þá fjölbreyttu þjónustu sem þar er í boði (Gísli Sigurðsson, 1998a).

2.2 Ölfusárbrú

Allt fram á 19. öld töldu margir að nánast ógerlegt væri að brúa stórarnar á Suðurlandi, Þjórsá og Ölfusá þá sérstaklega. Á þeim tíma hafði ekki verið ráðist í stóra samgönguframkvæmd á Íslandi og í raun var kunnátta manna til slíkra stórframkvæmda ekki mikil. Þegar hugmyndir að brú yfir Ölfusá komu fram árið 1872 var því strax ljóst að um erfitt og kostnaðarsamt verkefni væri að ræða. Ef brú yfir Ölfusá yrði að veruleika myndi sú framkvæmd marka upphaf nýrra tíma hvað varðar samgöngumál. Jafnframt yrði brúin fyrsta nútímabré landsins, þ.e. byggð úr öðru efni en tré (Sveinn Þórðarson, 2007).

Það leið dágóður tími frá því að hugmyndin að brú yfir Ölfusá kom fyrst fram þangað til hún varð að raunveruleika. Til að byrja með þurfti að meta verkið og til þess var fenginn til landsins danskur verkfræðingur. Sá taldi heppilegast að byggja fasta járnbrú yfir Ölfusá hjá sveitabýlinu Selfoss og gerði hann ráð fyrir því að sú framkvæmd myndi kosta 80.000 kr. Eftir að matið var unnið, árið 1874, var farið í að útvega fjármagn til verksins. Það var þó hægara gert en sagt því Alþingi hafði á þeim tíma ekki mikið fé á milli handanna til að veita til vegamála. Árið 1877 var því fjárveitingu til brúar yfir Ölfusá hafnað (Sveinn Þórðarson, 2007). Eftir það var málið tekið upp þrisvar sinnum á Alþingi áður en það fékkst að lokum samþykkt árið 1887. Frumvarpið sem þá fékkst samþykkt fól í sér að Landsjóður myndi leggja fram 60.000 kr. til brúarsmíðar á Ölfusá. Frumvarpið þurfti samt, áður en það gæti tekið gildi, að vera samþykkt af konunginum. Það var því í höndum Íslandsráðgjafans að mæla með því við konunginn árið 1888 að staðfesta frumvarpið að brúarlögunum. Íslandsráðgjafinn treysti sér hinsvegar ekki til þess að mæla með frumvarpinu við konung þar sem hann taldi að brú yfir Ölfusá yrði mun kostnaðarsamari en sú upphæð sem Landssjóður lagði til framkvæmdarinnar. Það var þá sem Tryggvi Gunnarsson, kaupsstjóri og brúarsmíður, kom til skjalanna og hóf að berjast fyrir því að brú yfir Ölfusá yrði byggð. Brúin var mikið baráttumál fyrir marga, enda var hún talin geta sparað bændum bæði tíma og fyrirhöfn við flutninga á vörum og afurðum. Enginn barðist þó jafn mikið fyrir brúarsmíðinni og Tryggvi, sem var á þessum tíma mikill athafnamaður (Guðmundur Kristinsson, 1991; Sveinn Þórðarson, 2007).

Sagt er að Tryggvi hafi upphaflega ekki ætlað að taka brúarsmíðina að sér en þar sem hann sótti svo fast að fá brúarlögin staðfest varð hann sjálfkrafa flæktur í málið, og það mun meira en hann hafði í upphafi ætlað sér. Árið 1888 fór Tryggvi sjálfur niður að Ölfusá og skoðaði aðstæður og taldi að hægt væri að byggja brú yfir ána fyrir 66.000 kr. sem var

töluvert ódýrara heldur en áður hafi verið haldið fram. Stuttu seinna var verkið boðið út og var það Tryggvi sjálfur sem var með hagstæðasta boðið og fékk því verkið. Hann hafði á þeim tíma sett sig í sambandi við erlent járn- og stálfyrirtæki sem útvegaði honum teikningar af hengibrú í stað fastrar járnbrúar yfir Ölfusá sem Tryggva þótti frábær. Sama dag og Tryggvi fékk teikningarnar af brúnni í hendur staðfesti konungur brúarlögin og því var ekkert því til fyrirstöðu að byrja að undirbúa brúarframkvæmdir yfir Ölfusá. Flytja þurfti brúnna með skipi til landsins og það var ekki fyrr enn í byrjun árs 1891 sem allt brúarefnið var komið upp að Ölfusá. Það var þá sem bygging brúarinnar hófst að fullu (Guðmundur Kristinsson, 1991).

Brúarsmiðin sjálf hófst þann 15. júní 1891. Framkvæmdin gekk ekki alveg áfallalaust fyrir sig. Þegar nokkuð var liðið á verkið kom í ljós að brúarstangirnar sem liggja áttu úr brúnni og uppí burðarstrengina voru of langar. Tryggvi fann þó ráð við því vandamáli. Í stað þess að senda brúarstangirnar aftur til Englands og fá aðrar styttri fékk hann járnsmið til að taka þær í sundur, stytta þær og sjóða saman á nýjan leik. Þrátt fyrir vandræðin náðist að ljúka brúarsmiðinni í byrjun september sama ár og framkvæmdir hófust (Guðmundur Kristinsson, 1991).

Sjálf brúarvígslan fór fram nokkrum dögum eftir að framkvæmdum lauk og var þar saman kominn mikill fjöldi fólks. Brúin markaði nýtt tímabil í samgöngumálum og var stærsta mannvirki af sinni gerð á landinu (Sveinn Þórðarson, 2007).

Á sama tíma og brúin yfir Ölfusá var í byggingu var unnið að því að leggja veg frá brúarstæðinu upp að Ingólfsfjalli. Slík framkvæmd var talin nauðsynleg til þess að koma í veg fyrir að fólk héldi áfram að notast við gamla veginn sem lá niður að Ölfusá ofan við nýja brúarstæðið, á þeim stað sem ferjur voru á ánni (Guðmundur Kristinsson, 1991). Með vegafamkvæmdunum má segja að Ölfusárbrú hafi orðið að ákveðnum miðpunkti þar sem allar leiðir um Suðurlandið lágu þar saman. Skilyrði til verslunar og þjónustu urðu ákjósanleg og fólk fór að sækjast í að setjast að á svæðinu (Gísli Sigurðsson, 1998b). Það er því greinilegt að Ölfusárbrú er upphafið að því að byggð fór að myndast á því svæði þar sem Selfoss er í dag.

Það gerðist svo árið 1944 að brúin yfir Ölfusá hrundi. Á þeim tíma var umferð yfir ánnu orðin mikil og mun meiri en brúin, sem var í upphafi einungis byggð fyrir gangandi menn og hesta, átti að þola. Það leið þó ekki á löngu að ný brú yfir Ölfusá risi. Þessi brú var sterkbyggðari en sú fyrri og burðarþol hennar mun meira. Brúin var hengibrú borin upp

af stórum stálbitum og var fimm sinnum þyngri en sú gamla. Hún var opnuð fyrir almenna umferð í lok árs 1945 og er enn í dag í notkun (Guðmundur Kristinsson, 1995).

Á komandi árum stendur síðan til að reisa nýja brú yfir Ölfusá, utan við sjálfa byggðina á Selfossi. Sú framkvæmd yrði hluti af nýjum Suðurlandsvegi frá Hveragerði austur fyrir Selfoss (Vegagerðin, 2009). Þar sem þéttbýli myndaðist í upphafi í kringum Ölfusárbrú getur í framtíðinni orðið áhugavert að sjá hvaða áhrif ný staðsetning mun hafa á byggðarþróun og samfélag á svæðinu. Framkvæmdir sem fela í sér flutning þjóðvegs út fyrir þéttbýli, líkt og Suðurlandsvegur mun gera framhjá Selfossi, geta haft töluverð áhrif í för með sér (Wafa o.fl., 2006).

2.3 Uppbygging verslunar og þjónustu

Þegar brúarframkvæmdir hófust árið 1891 hafði Tryggvi Gunnarsson þegar reist fyrsta húsið á svæðinu, sjálfan Tryggvaskála sem stóð við syðri enda fyrirhugaðrar brúar yfir Ölfusá. Húsið var í upphafi notað sem hvíldarstaður fyrir þá verkamenn sem unnu við brúarsmíðina ásamt því að vera geymsla fyrir verkfæri og efni sem nota átti við byggingarframkvæmdirnar (Guðmundur Kristinsson, 1991). Eftir að smíði Ölfusárbrúar lauk var húsið í fyrstu notað sem íbúðarhús en árið 1899 seldi Tryggvi sýslunni húsið sem notaði það undir fundahöld til að byrja með. Það liðu þó ekki nema tvö ár þangað til húsið fékk nýtt notagildi og í það skiptið sem gisti- og greiðasala fyrir ferðamenn. Stuttu seinna var einnig farið að stunda smásölu í húsinu en það var fyrsta verslunin á svæðinu. Eftir að húsið hafði gengið kaupum og sölum í nokkuð langan tíma var húsið stækkað árið 1934 og þar byggður samkomusalur sem varð til þess að veitingarekstur hófst í Tryggvaskála. Eftir árið 1942 var húsið gert að hóteli, en sá rekstur ásamt veitingasölu blómstraði allt til ársins 1974. Eftir þann tíma varð húsið eign Selfossbæjar sem leigði það út til ýmiskonar félagsstarfs (Guðrún Guðlaugsdóttir, 2002). Tryggvaskáli stendur enn í dag og verður að teljast mikið stolt fyrir Selfoss, enda má segja að bærinn hafi að einhverju leiti mótast út frá þeirri gisti- og verslunarþjónustu sem fram fór í húsinu á fyrrihluta 20. aldar (Gísli Sigurðsson, 1998a).

Eftir að Tryggvaskáli var byggður fóru fleiri mannvirki að rísa á svæðinu þar sem Selfoss er í dag. Til að byrja með var byggðarþróunin þó hæg og í raun fór íbúum á svæðinu ekki að fjölga að ráði fyrr en atvinnustarfsemi fór að færast í vöxt í kringum árið 1930. Má þar einna helst nefna stofnun Mjólkurbús Flóamanna árið 1927, stofnun Kaupfélags

Árnesinga árið 1930 og seinna meir byggingu verslunar- og skrifstofuhúsnæðis félagsins árið 1945. Þessi fyrirtæki uxu hratt og hleyptu á sama tíma miklu lífi í Selfossbæ (Árborg, 2005). Við það tók byggðarþróun kipp, enda ákjósanlegt að búa í þéttbýliskjarna þar sem stutt er í flesta þjónustu. Með tímanum fór Selfoss að byggjast upp sem verslunar- og þjónustukjarni, sífellt fleiri fyrirtæki sóttu í að vera með rekstur á svæðinu og á sama tíma hélt íbúum áfram að fjölga (Gísli Sigurðsson, 1998a).

Á fyrrihluta 20. aldar þótti Selfossbær ekki fagur. Aðalgata bæjarins, Austurvegur, var þá ómalbikuð og reyk mökk lagði oft en ekki yfir miðbæinn. Það breyttist eftir að vegurinn var malbikaður og seinna meir var trjám plantað milli akreina á stuttum vegarkafli sem hefur gert bæinn hlýlegri (Gísli Sigurðsson, 1998a).

Á síðasta áratug síðustu aldar var uppbygging verslunar og þjónustu töluverð og til að mynda voru opnaðir tveir nýir verslunarkjarnar í miðbæ Selfoss (Gísli Sigurðsson, 1998a). Þróunin hefur einungis verið uppá við síðan þá og í dag er verslunarmiðstöð í byggingu austast í bænum. Selfoss er nú byggðarkjarni sem býður uppá mikið úrval þjónustu, þar eru meðal annars grunnskólar og framhaldsskóli, sjúkrahús, bankar, lögreglustöð, sundlaug, íþróttavellir, matsölustaðir og fjöldinn allur af verslunum. Bærinn þjónustar stórt svæði og nýtur sérstaklega góðs af þeim mikla fjölda sumarbústaða sem eru í uppsveitum Árnessýslu. Ferðaþjónusta er vaxandi atvinnugrein á svæðinu, þar er að finna upplýsingamiðstöð fyrir ferðamenn, hótél, gistihúsabyggð og tjaldsvæði. Jafnframt er þar ýmis afþreying í boði, meðal annars er hægt að fara í golf eða veiða lax og silung í Ölfusá (Árborg, 2005). Það má segja að bærinn iði vanalega af lífi enda mikill fjöldi fólks sem á leið um svæðið.

3 Fræðileg umfjöllun

Þar sem þjóðvegir liggja í gegnum þéttbýli getur umferð oft verið mikil og umferðartafir algengar sem má t.d. rekja til umferðarljósa og gangbrauta. Þessir innanbæjar þjóðvegir anna oft ekki aukinni umferð, og plássleysi vegna bygginga og annarra innviða getur valdið því að ekki er svigrúm til að breikka og bæta núverandi vegakerfi innan bæjarmarkanna (California Department of Transportation, 2006). Þegar slík staða er komin upp er hægt að leggja hliðarveg (e. *bypass route*) út fyrir byggðina.

3.1 Hvað er hliðarvegur?

Hliðarvegur er skilgreindur sem vegur sem sérstaklega er lagður í þeim tilgangi að létta á umferðarþunga á ákveðnu svæði. Hliðarvegir eru til dæmis lagðir framhjá þéttbýli í þeim tilgangi að draga úr gegnumstreymi umferðar innanbæjar (California Department of Transportation, 2006). Slíkar framkvæmdir geta aukið umferðaröryggi, stýtt ferðatíma þeirra sem eiga leið hjá og dregið úr innanbæjarumferð sem verður þá síður fyrir óþarfa truflun af völdum umferðar sem ekki á erindi inní sjálfan bæinn, líkt og er með þungaflutninga (California Department of Transportation, 2006; Wafa o.fl, 2006).

3.2 Möguleg áhrif hliðarvega

Eins og fram kemur hér að ofan eru hliðarvegir í mörgum tilfellum lagðir í þeim tilgangi að létta á umferðarþunga, auka umferðaröryggi og stytta ferðatíma. Hliðarvegir hafa því augljós jákvæð áhrif á samgöngur. Áhrif hliðarvega eru þó mun meiri, bæði umhverfisleg og samfélagsleg, í jákvæðum og neikvæðum skilningi. Umhverfislegir þættir fela undantekningalaust í sér röskun á umhverfi og er það óumflýjanlegur hluti af vegaframkvæmdum almennt. Þegar talað er um samfélagsleg áhrif er átt við hagræna og félagslega þætti (Bárður Guðmundsson og Katrín Georgsdóttir, 2009). Þau áhrif eru ekki alltaf jafn augljós og þau umhverfislegu, og hafa rannsóknir leitt í ljós að samfélagsleg áhrif geta verið mjög breytileg milli svæða (California Department of Transportation, 2006). Til dæmis fer það eftir því hversu stórt svæðið er sem þéttbýlið þjónustar og hvers konar þjónustu þar er að finna. Lega hliðarvegar og fjarlægð hans frá þéttbýli hefur einnig

mikið að segja um möguleg samfélagsleg áhrif (Wafa o.fl., 2006). Rannsóknir sem gerðar hafa verið á samfélagslegum áhrifum hliðarvega eru þess vegna oft taldar ófullnægjandi að því leitinu til að ekki er alltaf hægt að taka mið af þeim þegar möguleg áhrif annarra slíkra framkvæmda eru metin (Rogers & Marshment, 2006).

Thompson, Miller og Roenker (2001) segja að löngunin til þess að bæta flæði og öryggi í umferðinni sé helsta ástæða þess að þjóðvegir séu færðir út fyrir þéttbýli. Slíkir hliðarvegir eru sagðir stuðla að bættu umferðaröryggi sem ætti þar af leiðandi að draga úr slysatíðni, sérstaklega innanbæjar. Í skýrslu California Department of Transportation (2006) er þó deilt um að hliðarvegir hafi bein áhrif á öryggi, og þá sérstaklega á öryggi fótgangandi vegfarenda. Nefna þeir því til stuðnings að á þeim svæðum sem slysatíðni er lág eða jafnvel engin sé í raun ekki hægt að tala um að hliðarvegir dragi úr slysatíðni. Vilja þeir frekar meina að hliðarvegir geti breytt ímynd fólks um öryggi í stað þess að bæta öryggi, sem verður þó einnig að teljast jákvætt.

Þegar gegnumstreymi umferðar um þéttbýli minnkar dregur sömuleiðis úr hljóð- og loftmengun innanbæjar og aðgengi íbúa að allri þjónustu verður betra. Að því leitinu til eru hliðarvegir sagðir auka lífsgæði heimamanna. Aftur á móti getur áætluð færsla þjóðvegar út fyrir þéttbýli valdið verslunar- og þjónustuaðilum verulegum áhyggjum. Sumir þeirra telja hliðarveg geta dregið úr viðskiptum og þar af leiðandi haft neikvæð áhrif á efnahag. Slíkar áhyggjur gera þó ekki vart við sig meðal allra þjónustuaðila enda skiptir máli hvernig þjónusta þeir bjóða uppá, hvort hún er ætluð heimamönnum eða einungis ferðamönnum sem eiga leið hjá. Á meðan sumir hagsmunaaðilar óttast hnignun í rekstri geta því aðrir séð nýjan hliðarveg sem tækifæri til að styrkja stöðu sína (California Department of Transportation, 2006). Efnahagsleg áhrif hliðarvega geta því verið mjög mismunandi og fer það sérstaklega eftir því hverskonar þjónusta er í boði á þeim stað sem verið er að leggja hliðarveg framhjá.

Við hönnun og lagningu hliðarvegar er nauðsynlegt að hafa í huga að aðgengi til þess þéttbýlis sem verið er að leggja veg framhjá verði gott þannig að koma megi í veg fyrir neikvæð efnahagsleg áhrif. Það þarf að vera auðvelt fyrir ferðamenn að komast inní bæinn, og merkingar og vegatengingar verða að sama skapi að vera vel sýnilegar við hliðarveginn. Ef ekki, getur það valdið því að ferðamenn keyri framhjá án þess að taka eftir bænum á leið sinni um svæðið. Jafnframt þarf að leggja áherslu á að verslun og þjónusta sé sýnileg frá nýjum hliðarvegi, í formi auglýsinga eða annarra merkinga, í þeim tilgangi að halda uppi viðskiptum. Ef þeir sem eiga leið um nýjan hliðarveg verða ekki varir við þá

þjónustu sem er í boði eru minni líkur á því að þeir nýti sér hana. Það sama á við um fjarlægð hliðarvegar frá þéttbýli. Ef hliðarvegur er staðsettur nálægt bænum er líklegra að ferðamenn geri sér sérstaklega leið inni bæinn og nýti sér þá þjónustu sem í boði er. Það að hliðarvegur sé lagður stutt frá þéttbýli getur leitt til jákvæðra áhrifa á efnahag, þar sem ferðamenn nýta sér frekar þjónustu ef þeir þurfa ekki að taka stóran krók á leið sinni. Það að hafa byggð sýnilega og í stuttri fjarlægð frá hliðarvegi getur hins vegar leitt til meiri sjón- og hljóðmengunar innanbæjar sem verður að teljast neikvætt (California Department of Transportation, 2006).

Það sem helst þarf að varast í kjölfar þess að nýr hliðarvegur er tekinn í notkun er að þjónustuaðilar flytji ekki starfsemi sína frá þéttbýli upp að nýjum vegi. Slíkt getur leitt til verulegra neikvæðra efnahagslegra áhrifa (California Department of Transportation, 2006). Weisbrod og Leong (1999) báru saman fjölda rannsókna sem fjölluðu um efnahagsleg áhrif hliðarvega í Bandaríkjunum og komust þeir að þeirri niðurstöðu að slík þróun væri ekki algeng. Fá fyrirtæki fluttu almennt þjónustu sína og lítið var um að ný fyrirtæki væru að hefja starfsemi upp við nýjan veg í kjölfar færslu þjóðvegjar út fyrir þéttbýli. Ástæða þess var talin vera sú að íbúar og aðrir hagsmunaaðilar, í þeim þéttbýlum sem framkvæmdirnar snertu, hafi verið meðvitaðir um möguleg áhrif hliðarvega og hafi vitað að vinna þyrfti markvisst að uppbyggingu innan bæjarins til að styrkja efnahag í kjölfar framkvæmda. Samfélögin hafi því í flestum tilfellum litið á færslu þjóðvegjarins út fyrir byggðina sem jákvæða og notað tækifærið til að styrkja þjónustu innan bæjarmarkanna.

Jákvætt viðhorf almennings til áætlaðra framkvæmda hliðarvega verður því að teljast mikilvægt til að koma í veg fyrir neikvæða þróun. Samfélög þurfa að vera upplýst um nauðsyn þess að styrkja verslun og þjónustu innan bæjarmarkanna og skapa aðdráttarafl (Weisbrod og Leong, 1999). Um leið og búið er að skapa eitthvað áhugavert er líklegra að þeir sem eiga leið hjá gefi sér tíma til að stoppa og nýta sér þá þjónustu sem þar er. Til þess að svo verði er einnig nauðsynlegt að markaðssetja svæðið til að vekja athygli á þeirri þjónustu sem er í boði (California Department of Transportation, 2006).

3.2.1 Hvers konar þjónusta verður fyrir áhrifum hliðarvega?

Samkvæmt Rogers og Marshment (2000) hafa hliðarvegir einna helst áhrif á þjónustu sem liggur upp við þjóðvegi svo sem bensínstöðvar, veitingastaði, skyndibitastaði og aðra smá verslun. Slík þjónusta er gjarnan sótt af ferðamönnum sem einungis eiga leið um þjóðveg sem liggur í gegnum þéttbýli. Því má gera ráð fyrir að þjónusta sem þessi verði fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar hliðarvega. Færri gera sér leið inni bæinn og sækja þá frekar í álíka þjónustu þar sem hún er aðgengilegri, það er í styttri fjarlægð frá þjóðvegi (California Department of Transportation, 2006; Wafa o.fl., 2006). Þeir bæir sem þrífast að mestu leiti á þjónustu sem þessari verða í flestum tilfellum fyrir neikvæðum efnahagslegum áhrifum og geta átt erfitt uppdráttar í kjölfar hliðarvegjar (California Department of Transportation, 2006).

Sú þjónusta sem einna helst er ætluð heimamönnum verður samkvæmt Collins og Weisbrod (2000) ekki fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar hliðarvega. Undir það fellur þjónusta á borð við apótek, banka, matvöruverslanir, verkstæði og spítala (California Department of Transportation, 2006). Þessi þjónustufyrirtæki og stofnanir eru líkleg til að græða á vegaframkvæmdum sem snúa að hliðarvegum. Enda má gera ráð fyrir því að öll þjónusta verði aðgengilegri fyrir íbúa í kjölfar minni umferðar í gengum bæinn sem verður að teljast jákvætt fyrir samfélagið (Wafa o.fl., 2006). Bæir sem bjóða uppá þjónustu sem þessa mega gera ráð fyrir litlum eða jafnvel engum efnahagslegum áhrifum hliðarvega (California Department of Transportation, 2006).

Þeir aðilar sem sérhæfa sig í þjónustu ætlaðri ferðamönnum mega búast við því að verða fyrir jákvæðum frekar en neikvæðum áhrifum í kjölfar hliðarvegjar. Undir þetta falla hótél, gistihús, söfn og verslanir með minjagripi og annan varning ætlaðan ferðamönnum. Þeir sem sækja í þessa þjónustu eru ferðamenn sem eru á svæðinu yfir ákveðið tímabil og líta því á staðinn sem áfangastað. Með því að auka þjónustu sem þessa er líklegt að ferðamenn stoppi frekar í stað þess að keyra einungis framhjá eftir nýjum hliðarvegi (California Department of Transportation, 2006). Þeir bæir sem bjóða uppá fjölbreytt úrval þjónustu fyrir ferðamenn eru líklegri til að njóta góðs af færslu þjóðvegjar út fyrir byggðina (Wafa o.fl., 2006).

Starfsemi sem ekki er talin verða fyrir efnahagslegum áhrifum hliðarvega er landbúnaður, ýmiskonar iðnaður og önnur framleiðsla (California Department of Transportation, 2006).

3.3 Markaðstækifæri í kjölfar hliðarvega

Þegar til stendur að flytja þjóðveg út fyrir þéttbýli er nauðsynlegt að styrkja verslun og þjónustu innan bæjarmarka, auka markaðssetningu og skapa bænum sérstöðu og aðdráttarafl. Töluverð tækifæri geta falist í framkvæmdum sem þessum og þurfa íbúar og hagsmunaaðilar að vera meðvitaðir um að nýta þau tækifæri í stað þess að einblína á neikvæð áhrif hliðarvega (Collins & Weisbrod, 2000). Mikilvægt er að koma í framkvæmd þeim hugmyndum sem beinast að því að styrkja miðbæinn og gera hann aðlaðandi fyrir ferðamenn. Mörg dæmi er um að ekki hafi gefist svigrúm fyrir slíkar framkvæmdir áður en þjóðvegur var færður út fyrir þéttbýli vegna þess að mikil umferð hamlaði slíkri uppbyggingu. Í kjölfar þess að hliðarvegur er tekinn í notkun gefst því tækifæri til að byggja upp betri miðbæ. Bæta innviði, leggja gönguleiðir, planta trjám, og fjölga bekkjum og bílastæðum í kringum það svæði þar sem þjóðvegurinn var áður (California Department of Transportation, 2006). Slíkt gerir að öllum líkindum bæinn hlýlegri og fær ferðamenn til að gefa sér tíma til að stoppa á svæðinu.

Sérstaklega þykir nauðsynlegt fyrir þá þéttbýlisstaði sem ekki bjóða uppá þjónustu fyrir ferðamenn að styrkja stöðu sína og gera áætlanir um mögulegar úrbætur til að styrkja efnahag, áður en nýr hliðarvegur er tekinn í notkun. Nýjar markaðshugmyndir eru mikilvægar þar sem nauðsynlegt er að auka afþreyingarmöguleika þeirra sem gera sér leið inní bæinn. Þau svæði sem þegar hafa gert útá þjónustu við ferðamenn þurfa ekki að hafa verulegar áhyggjur enda staðurinn búinn að festa sig í sessi sem áfangastaður (California Department of Transportation, 2006). Til að jákvæðra áhrifa gæti er mikilvægt að þjónustuaðilar leggi meira uppúr markaðssetningu og stuðli að uppbyggingu innviða (Leong & Weisbrod, 1999). Einnig styrkir það stöðu staðarins að bjóða uppá afþreyingu sem ekki er að finna annars staðar og endurspeglar mögulega sérkenni svæðisins (California Department of Transportation, 2006).

3.4 Samgöngur á Íslandi

Á Íslandi eru vegasamgöngur þýðingarmiklar fyrir samfélagið, hreyfanleiki fólks er almennt mikill og vöruflutningar á landi hafa færst í vöxt (Samgöngur á nýrri öld, 2003). Vægi þjóðvega fyrir samgöngur milli landshluta er sífellt að aukast og kröfur um styttingu þjóðvega eru miklar. Vegstyttingar geta verið mikið hagsmunamál fyrir fólk og fyrirtæki og úrbætur vegakerfisins eru nauðsynlegar í takt við aukna umferð almennings og þungaflutninga (Hjalti Jóhannesson o.fl., 2008).

Hér á landi er það í höndum Vegagerðarinnar: „...að sjá samfélaginu fyrir vegakerfi í samræmi við þarfir þess og veita þjónustu sem miðar að greiðari og öruggari umferð“ (Samgöngur á nýrri öld, 2003:19). Á síðustu árum hefur vegakerfið verið bætt töluvert og hefur Vegagerðin meðal annars lagt ríka áherslu á að bæta umhverfi og öryggi vega með sérstöku tilliti til fótgangandi vegfarenda. Lögð hefur verið áhersla á að breikka vegi, auka afkastagetu vegamóta og laga vegrið og yfirborðsmerkingar. Stefnt er að áframhaldandi umbótum í náinni framtíð (Samgöngur á nýrri öld, 2003).

Það verður að teljast mikilvægt að stuðla að greiðari samgöngum og bættu öryggi í umferðinni. Að sama skapi er nauðsynlegt að taka tillit til áhrifa slíkra framkvæmda á umhverfi og samfélög (Samgöngur á nýrri öld, 2003). Háværar umræður hafa skapast í kringum vegaframkvæmdir hér á landi á síðustu árum og þá sérstaklega um þær framkvæmdir sem snúa að færslu þjóðvega út fyrir þéttbýli. Þjóðvegir eru mikilvægir fyrir samfélög og uppbyggingu þeirra, sérstaklega fyrir bæi sem byggst hafa út frá tengingu sinni við vegakerfið og notið góðs af nálægð sinni við þjóðveg. Má þar nefna þéttbýli eins og Selfoss, Blönduós, Borgarnes og Egilsstaði (Hjalti Jóhannesson o.fl., 2008).

Allar stærri vegaframkvæmdir á Íslandi eru háðar mati á umhverfisáhrifum. Eftirfarandi fellur undir framkvæmdir sem ávallt eru háðar mati á umhverfisáhrifum: „Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd“ (Lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000). Umhverfisáhrif eru skilgreind sem: „áhrif framkvæmdar og starfsemi sem henni fylgir á umhverfi“ (Lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000). Umhverfi er samheiti fyrir eftirfarandi þætti:

- menn
- dýr

- plöntur og annað í lífríkinu
- jarðveg
- jarðmyndanir
- vatn
- loft
- veðurfar
- landslag
- samfélag
- heilbrigði
- menningu
- menningarminjar
- atvinnu
- efnisleg verðmæti

Samfélag flokkast undir umhverfisáhrif en þrátt fyrir það er í sumum tilfellum talið mikilvægt að vinna sérstaklega óhlutdrægt mat á samfélagslegum áhrifum vegaf framkvæmda. Á það sérstaklega við um framkvæmdir sem snúa að færslu þjóðvega út fyrir þéttbýli þar sem möguleiki er á að samfélag verði fyrir miklum áhrifum (Wafa o.fl., 2006). Slíkar rannsóknir hafa verið að færast í vöxt og eru farnar að verða mikilvægari hluti af matsferli vegaf framkvæmda sem snúa til dæmis að hliðarvegum.

Hér á landi hefur ekki borið mikið á rannsóknum sem beinast sérstaklega að samfélaginu og mögulegum áhrifum vegaf framkvæmda á það. Þó eru til dæmi um það og má í því samhengi nefna Svínavatnsleið. Þar var um að ræða ákveðið brautryðjendastarf sem kostað var af einkafyrirtæki. Ekki hefur verið hafist handa við þá framkvæmd en hún felur í sér að flytja Þjóðveg 1 þar sem hann liggur í gegnum Blönduós töluvert suður fyrir byggðina. Með því myndi ferðatíminn milli Reykjavíkur og Akureyrar styttest töluvert. Styttingin sjálf myndi nema 12,6-14,6 km eftir því hvaða veglína yrði valin. Niðurstöður rannsóknarinnar gefa til kynna að þjónusta á Blönduósi myndi dragast saman í kjölfar Svínavatnsleiðar, enda myndi bærinn færast úr alfaraleið. Aftur á móti er líklegt að umferð milli Reykjavíkur og Akureyrar myndi aukast. Niðurstöður rannsóknar á Svínavatnsleið eru taldar gefa góða mynd af samfélagsáhrifum vegaf framkvæmda sem fela í sér færslu þjóðvega á Íslandi. Höfundar skýrslunnar telja að hún geti mögulega nýst við almenna

stefnumótun varðandi legu þjóðvega um þéttbýli og geti gefið sveitarfélögum hugmynd um möguleg áhrif álíka framkvæmda hér á landi (Hjalti Jóhannesson o.fl., 2008).

Þrátt fyrir að á Íslandi hafi ekki verið lögð mikil áhersla á að láta óhlutdræga aðila rannsaka sérstaklega samfélagsleg áhrif af færslu þjóðvega og lagningu hliðarvega benda erlendar rannsóknir til þess að það sé mikilvægt. Með rannsóknum er til dæmis hægt að vekja athygli íbúa og hagsmunaaðila á mikilvægi þess að styrkja verslun og þjónustu á svæðinu, skapa aðdráttarafl fyrir ferðamenn og auka markaðssetningu í þeim tilgangi að gera svæðið að áfangastað. Slíkt getur minnkað hættuna á neikvæðum efnahagslegum áhrifum í kjölfar framkvæmda og stuðlað að styrkingu svæðisins útá við.

4 Áætlaðar framkvæmdir á Suðurlandsvegi

Vegagerðin hyggst tvöfalda Suðurlandsveg, Þjóðveg 1, þar sem hann liggur frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss. Framkvæmdin er á fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012 og samkvæmt henni er talið að hægt verði að hefjast handa við lagningu nýs vegar milli Hveragerðis og Selfoss árið 2012 og byggingu brúarstæðis yfir Ölfusá árið 2013 (Samgönguráð, 2009). Sú lausn að halda óbreyttum vegi er samkvæmt Vegagerðinni ekki talin ásættanleg vegna umferðaröryggis. Mögulegt er að framkvæmdin verði unnin í nokkrum áföngum, en ekki hefur verið tekin endanleg ákvörðun um það (Vegagerðin, 2009).

Á vegarkaflanum um Ölfusið, frá Hveragerði til Selfoss, er hægt að aka inná núverandi Suðurlandsveg á 29 stöðum en svo mörg vegamót skapa mikla hættu. Vegurinn liggur síðan í gegnum Selfoss og er aðalumferðaræðin í bænum og hefur verið allt frá því að byggð fór að myndast á svæðinu í lok 19. aldar. Umferð í gegnum Selfoss hefur aukist jafnt og þétt í gegnum árin til dæmis vegna fjölgunar íbúa í Árborg og vaxtar sumarbústaðabyggðar á Suðurlandi. Ölfusárbrú er nú orðin að farartálma ásamt veginum þar sem hann liggur í gegnum bæinn. Þau anna ekki lengur þeirri miklu umferð sem er á álagstímum og hefur það meðal annars leitt til aukinna umferðartafa á svæðinu. Eftirfarandi kemur fram í aðalskipulagi Árborgar: „Þar sem Ölfusárbrú er eina tenging sveitarfélagsins milli bæjarhluta Selfoss norðan og sunnan ár eru oft veruleg óþægindi af mikilli umferð og kvartað um tafir.“ (Árborg, 2005:75).

Árið 2009 gaf Vegagerðin út frummatsskýrslu þar sem ítarlega er fjallað um framkvæmdina á Suðurlandsvegi. Markmið framkvæmdarinnar er samkvæmt Vegagerðinni: „...að auka umferðaröryggi og afkastagetu Suðurlandsvegar frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss.“ (Vegagerðin, 2009:16). Til að ná því markmiði áformar Vegagerðin að færa veginn út fyrir þéttbýli, reisa nýja brú yfir Ölfusá, aðskilja akstursstefnur og fjölga akreinum úr tveimur í fjórar. Í skýrslunni eru tillögur að tveimur ólíkum veglínunum, þær metnar og möguleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í heild skoðuð (Vegagerðin, 2009). Áform Vegagerðarinnar fela í báðum tilvikum í sér að Suðurlandsvegur verður færður norður fyrir Selfoss og út fyrir sjálfa byggðina. Gera má

ráð fyrir að við framkvæmdina flytjist þungaflutningar út fyrir Selfoss og núverandi vegur í gegnum bæinn verði að innanbæjarvegi sem á vafalaust eftir að léttu á umferðarþunga um bæinn (Vegagerðin, 2009).

Á því tímabili sem unnið var að drögum að frummatsskýrslu framkvæmdarinnar gerði bæjarráð Árborgar athugasemdir við matið og óskaði eftir því að tekið yrði tillit til þeirra við lokagerð frummatsskýrslunnar. Eftirfarandi athugasemd var meðal annars gerð: „Í þessum drögum er útivist ein og sér talin upp sem samfélagslegur þáttur og þykir sveitarfélaginu það heldur þröng sýn að halda því fram að nýtt vegstæði hafi einungis áhrif á útivist.“ (Bárður Guðmundsson og Katrín Georgsdóttir, 2009;1).

Í aðalskipulagi Árborgar fyrir árin 2005-2025 er kafli þar sem fjallað er um samgöngumál í sveitarfélaginu og er áætluð framkvæmd á Suðurlandsvegi þar sérstaklega tekin fyrir. Þar kemur fram að bæjarstjórnin sé sammála um mikilvægi þess að flytja núverandi veg út fyrir byggðina á Selfossi til að stuðla að auknu öryggi. Er það viðhorf í samræmi við eitt af markmiðum aðalskipulagsins, sem er að stuðla að því að samgöngumannvirki verði í framtíðinni eins greið og örugg og mögulegt er (Árborg, 2005). Færsla Suðurlandsvegar verður að teljast stórt skref í þá átt enda aðalmarkmið þeirrar framkvæmdar að auka öryggi og afköst vegarins (Vegagerðin, 2009).

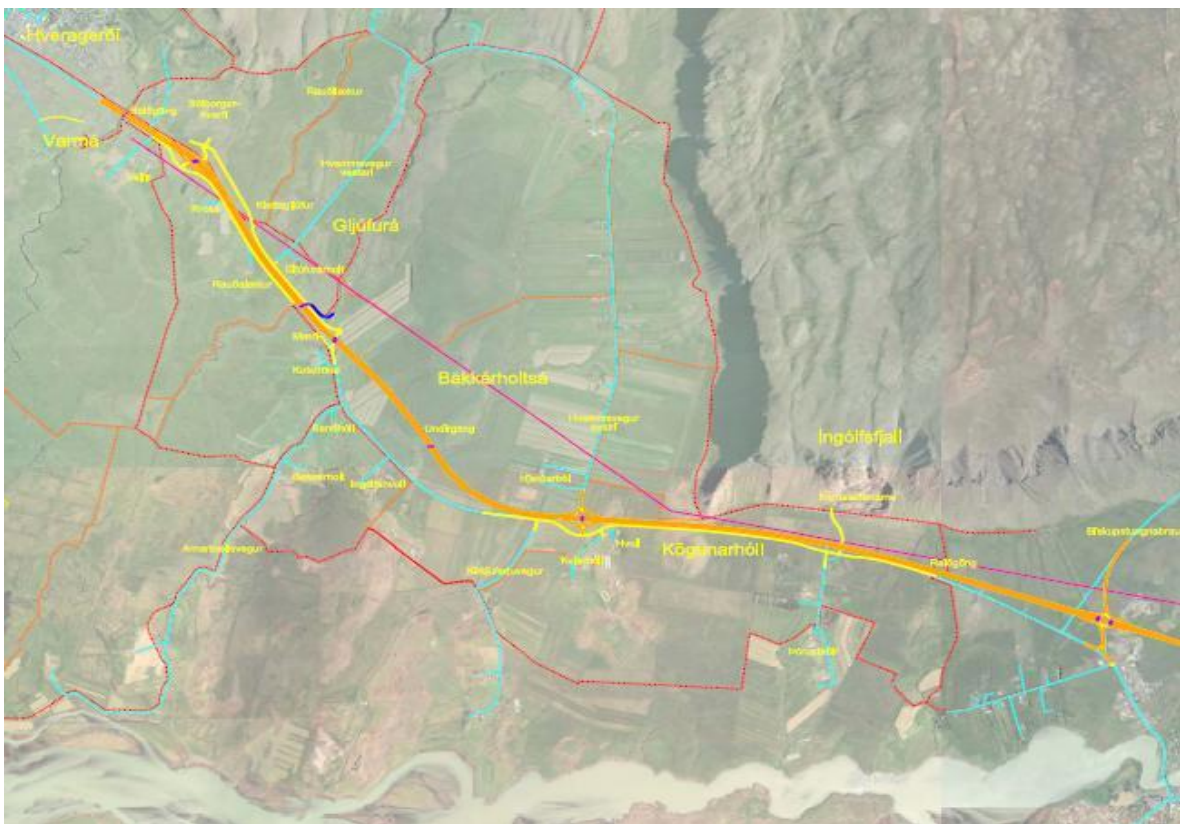
Enn hefur ekki verið tekin ákvörðun um hvenær hefjast eigi handa við að leggja nýjan Suðurlandsveg (Vegagerðin, 2009). Fullkomin sátt hefur ekki náðst milli hagsmunaaðila um legu vegarins en það hver áhrif nýs vegar verða fer töluvert eftir því hvaða veglína verður fyrir valinu. Því er líklegt að óskað verði eftir ítarlegri rannsókn um áhrifum framkvæmdarinnar á komandi árum. Það er þó orðið ljóst að farið er að liggja á því að leggja nýjan Suðurlandsveg sem er í dag einn fjölfarnasti þjóðvegur landsins (Árborg, 2005; Vegagerðin, 2009).

4.1 Tillögur að nýjum veglínunum

Umræður í tengslum við framkvæmdina á Suðurlandsvegi hafa reglulega skotið upp kollinum og hafa þó nokkrar tillögur að nýrri veglínu verið lagðar fram í gegnum tíðina, bæði sunnan og norðan við Selfoss (Árborg, 2005).

Á vegkaflanum frá Hveragerði að vegamótum Biskupsstungnabrautar rétt norðan við Selfoss tekur Vegagerðin einungis tillit til einnar veglínu. Gerð er úttekt á þeirri legu vegarins og hún tekin fyrir í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar. Sú leið liggur á svipuðum

slóðum og núverandi Suðurlandsvegur, það er frá Hveragerði norður fyrir Kotstrandarkirkju, í átt að Kögunarhól rétt norðan við núverandi veg og þaðan undir Ingólfsfjall í átt að vegamótum Biskupstungnabrautar þar sem ný vegamót verða gerð. Á mynd 2 má sjá veglínuna ásamt núverandi veg. Gula línun er núverandi Suðurlandsvegur og appelsíngula línun fyrirhuguð lega nýs vegar. Á þessum vegkafla mun vegurinn verða svipaður og nýja Reykjanesbrautin, það er aðskildar akstursstefnur með tveimur akreinum í hvora átt, svokallaður 2+2 vegur. Í frummatsskýrslunni kemur fram að þessi ákveðna leið hafi orðið fyrir valinu af þeirri ástæðu að hún liggur á svipuðum slóðum og núverandi vegur. Það hefur þann kost í för með sér að hægt verður að leggja áherslu á að nýta núverandi veg við hönnun og lagningu nýs vegar. Á þann hátt verða heildaráhrif framkvæmdarinnar mun minni en ella. Á þessum vegkafla er gert ráð fyrir þremur stórum mismögum vegamótum í stað 29 vegamóta sem eru á núverandi vegi. Framkvæmdin er því sögð auka umferðaröryggi á vegkaflanum til muna (Vegagerðin, 2009). Aðrar veglínur sem áður komu til greina á þessum kafla lágu töluvert sunnar og þóttu ekki jafn heppilegar þar sem þær hefðu lengt hringveginn töluvert og það er eitthvað sem Vegagerðin getur ekki fallist á (Árborg, 2005; Vegagerðin, 2009).



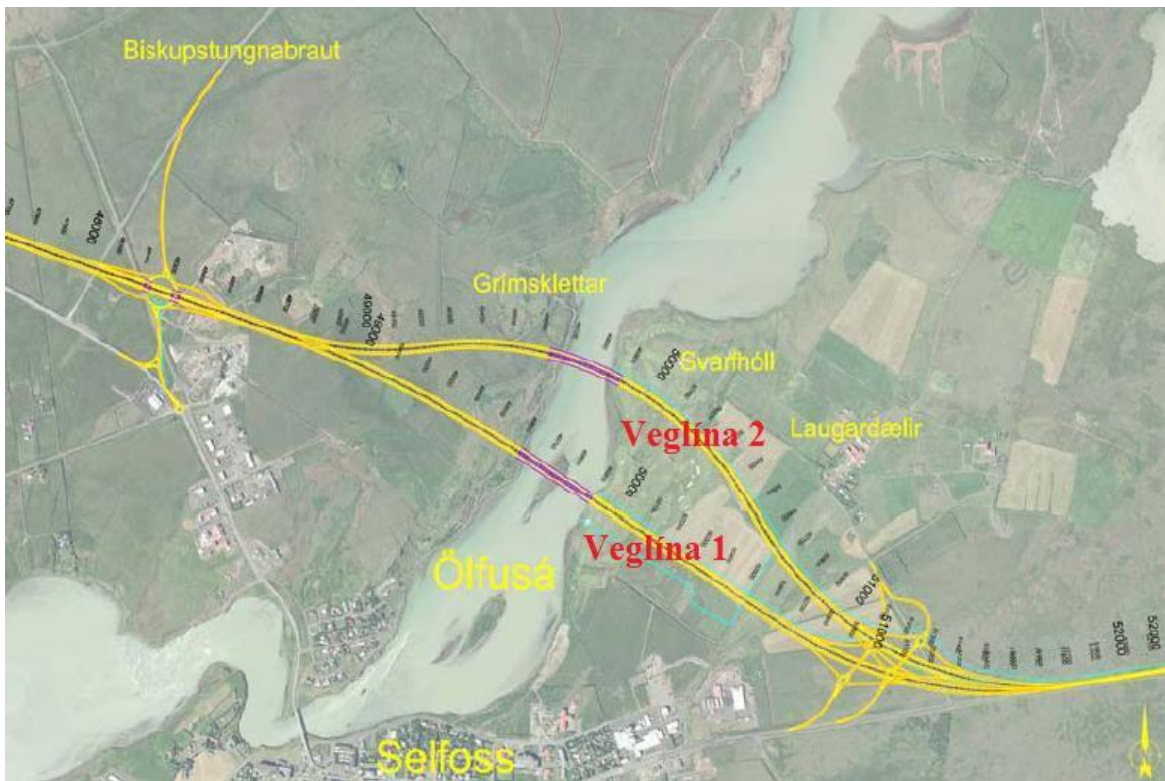
Mynd 2: Vegkaflinn frá Hveragerði austur að Biskupstungnabraut.
Heimild: Vegagerðin (2009)

Austan við Biskupsstungnabraut, þar sem kemur að þverun Ölfusár, er staðan hins vegar önnur, þar tekur Vegagerðin tillit til tveggja veglína. Sá vegkafla liggur rétt norðaustan við Selfoss og er nýtt brúarstæði yfir Ölfusá hluti af þeirri framkvæmd (Vegagerðin, 2009). Veglínurnar, veglína 1 og veglína 2, hafa báðar verið skoðaðar af sveitarfélaginu Árborg og af Vegagerðinni. Þar sem þessi hluti framkvæmdarinnar snýr að því að flytja þjóðveg út fyrir þéttbýli má gera ráð fyrir að áhrifin geti orðið töluverð þar sem hagsmunir íbúa á Selfossi eru meðal annars í húfi.

Þegar aðalskipulag Árborgar var unnið var tekið tillit til fleiri veglína en þeirra tveggja sem nú koma til greina. Þar voru til að byrja með bornir saman valkostir bæði sunnan og norðan við Selfoss. Samkvæmt því var vegur sunnan megin við byggðina talinn tengja sveitarfélagið Árborg betur saman sem gæti haft jákvæð áhrif á dreifingu umferðar um sveitarfélagið. Sú lega var hinsvegar talin neikvæð að því leiti að hún myndi hefta byggðarþróun Selfossbæjar til suðurs. Stærstu rökin gegn veglínu sunnan við Selfoss voru þó þau að hringvegurinn myndi lengjast. Þar sem Vegagerðin telur slíkt ekki vera ásættanlegt var það mat Árborgar að sá valkostur að flytja veginn norður fyrir byggðina væri hentugri, enda styttr það hringveginn fyrir þá sem ekki eiga erindi inní bæinn (Árborg, 2005). Í aðalskipulaginu voru því 3 veglínur norðan við byggðina metnar og eru tvær þeirra leiða í samræmi við veglínur 1 og 2 í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar. Leið 1 samkvæmt aðalskipulaginu er þar í samræmi við veglínu 1 og leið 3 í samræmi við veglínu 2. Leið 2 í aðalskipulagi Árborgar hefur nú þegar verið útilokuð. Tengdist hún núverandi Suðurlandsvegi austan við Selfoss, mun austar en þær tvær veglínur sem nú koma til greina. Hér að neðan verður talað um veglínu 1 og veglínu 2 eins og þær eru settar fram í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar.

Í frummatsskýrslunni er báðum veglínunum lýst. Veglína 1 liggur samkvæmt því yfir vestasta hluta Hellisskógar, skógræktar- og útivistarsvæði Selfyssinga, þaðan fer hún yfir Efri-Laugardælaeyju sem staðsett er í Ölfusá. Hin leiðin, veglína 2, liggur um 350-400 metrum ofan við veglínu 1, fer í gegnum Hellisskóg og þverar á ný rétt neðan við gamla ferjustæði Laugardælaferju. Báðar veglínur liggja síðan yfir golfvöll sem staðsettur er við austurbakka Ölfusár og að lokum tengjast þær núverandi Suðurlandsvegi rétt austan við Selfoss (Vegagerðin, 2009). Á mynd 3 má sjá báðar veglínur eins og þær eru settar fram í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar. Á öllum þessum vegkafla gerir Vegagerðin ráð fyrir að áfangaskipta framkvæmdinni og leggja einungis tveggja akreina veg til að byrja með, það er 1+1 veg. Seinna meir þegar umferð hefur aukist og meiri afkastagetu er þörf væri hægt

að ráðast í lagningu annars 1+1 vegar til hliðar við þann fyrri, þannig að úr yrði 2+2 vegur. Með slíkri áfangaskiptingu telur Vegagerðin að mögulegt verði að: „...fresta töluverðum stofnkostnaði og líklegt er að sú áfangaskipting sé arðsöm“ (Vegagerðin, 2009:22).



Mynd 3: Veglína 1 og veglína 2 framhá Selfossi.
Heimild: Vegagerðin (2009)

Eins og mynd 3 sýnir liggja tengingar nýs Suðurlandsvegar í stuttri fjarlægð frá Selfossi og eru tengipunktur beggja veglína þeir sömu austan og vestan við byggðina. Fjallað er um tengingarnar í frummatsskýrsla Vegagerðarinnar (2009). Þar er gert ráð fyrir að Selfossvegamót muni tengja Selfoss og Biskupsstungnabraut saman norðvestan við bæinn. Þar verður reist stórt hringtorg með tengingum undir Suðurlandsvegi en slík vegamót eiga að afkasta miklu. Laugardælavegamót munu síðan tengja Selfoss og afleggjarann að Laugardælum við Suðurlandsveg austan við bæinn og verður þar reist brú yfir veginn. Báðar eru tengingarnar innan sveitarfélagsins Árborgar (Vegagerðin, 2009).

Veglína 1 er í samræmi við þá veglínu, leið 1, sem hefur verið inná aðalskipulagi Selfossbæjar og síðar Árborgar allt frá árinu 1970. Hins vegar hefur Árborg aldrei mælt með veglínu 2, þrátt fyrir að hafa tekið hana til skoðunar í aðalskipulagi sínu fyrir árin 2005-2025. Ástæða þess að sú leið var tekin til skoðunar var óvissa um grundunaraðstæður á austurbakka Ölfusár á þeim stað sem veglína 1 liggur. Vegagerðinni þótti því öruggara að athuga fleiri valkosti í grennd við þann fyrri og leiddu þær athuganir til þess að veglína 2

var sett fram (Árborg, 2005). Samkvæmt mati Vegagerðarinnar gæti veglína 2 verið hentugri og ódýrari: „Veglína 1 er nokkuð dýrari sökum lengri brúa sem þarf á Ölfusá og er mismunur í kostnaði milli veglínu 1 og veglínu 2 um 400-700 milljónir kr. fyrir fjögurra akreina veg eftir því hvaða brúargerð verður fyrir valinu.“ (Vegagerðin, 2009:33). Veglína 2 er jafnframt talin öruggari gagnvart jarðskjálftahættu og grundunaraðstæður sömuleiðis taldar betri en á þeim stað þar sem veglína 1 liggur. Sama hvor leiðin verður valin verður í báðum tilvikum mikilvægt að vanda vel til undirbúnings brúarsmíðanna þar sem allt framkvæmdasvæðið er á virku jarðskjálfta- og sprungusvæði (Árborg, 2005).

Í frummatsskýrslu Vegagerðarinnar eru tekin fyrir umhverfisáhrif framkvæmdarinnar. Í því mati er tekið tillit til alls vegakaflans frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss sem og hvorrar veglínu fyrir sig þegar kemur að þverun Ölfusár. Í skýrslunni er framkvæmdin sögð geta haft víðtæk áhrif á framkvæmdasvæðinu. Eftirfarandi umhverfisþættir eru einna helst taldir líklegir til að geta leitt til umtalsverðra áhrifa:

- Jarðfræði og jarðmyndanir
- Gróðurfar
- Fuglar
- Náttúruminjar
- Fornleifar
- Vatnalíf
- Vatnafar
- Vindur
- Hljóðvist
- Landslag og ásýnd
- Samfélagsleg áhrif
- Umhverfisáhrif á framkvæmdatíma

Niðurstöður umhverfismats Vegagerðarinnar er á þá leið að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á samfélag en aftur á móti neikvæð áhrif á gróðurfar, hljóðvist, landslag og sýnileika. Vegagerðin telur að báðar veglínur muni hafa svipuð áhrif á flesta þá þætti sem til skoðunar voru. Veglína 2 mun þó hafa neikvæðari áhrif á útivistarsvæðið í Hellisskógi og gera má ráð fyrir að um þriðjungur þess svæðis gjörbreytist verði sú leið fyrir valinu. Fornleifar sem staðsettar eru á svæði Hellisskógar myndu að sama skapi verða fyrir verulega neikvæðum áhrifum ef veglína 2 yrði valin, á meðan veglína 1 myndi hafa

óveruleg áhrif. Veglína 1 myndi á hinn bóginn hafa neikvæðari áhrif á fuglalíf og byggðarþróun til norðurs heldur en veglína 2 (Vegagerðin, 2009).

Burt séð frá ofangreindum umhverfisáhrifum mæla skipulagsyfirvöld í Árborg eindregið með veglínu 1 þar sem: „margvísleg og mikilvæg samfélagsleg rök hníga að því að syðsta leiðin [veglína 1] sé heppilegust.“ (Árborg, 2005:76). Sveitarfélagið telur að beinn kostnaður við vega- og brúargerð eigi ekki að hafa áhrif á ákvarðanatöku um nýja legu Suðurlandsvegur og telja mikilvægara að hagsmunir samfélagsins séu hafðir að leiðarljósi. Veglína 1 hefur verið lengi á skipulagi sveitarfélagsins og tekið hefur verið mið af þeirri legu bæði hvað varðar íbúabyggð og útivistarsvæði Selfyssinga í Hellisskógi. Þar sem aldrei hefur verið tekið tillit til veglínu 2 í skipulagi sveitarfélagsins myndi sú leið hafa töluvert meiri röskun í för með sér að mati Árborgar. Veglínan myndi til að mynda skera þvert á gróskumikið skógræktarsvæði Árborgar norðan við Ölfusá og fara yfir klettabelti og fornminjar sem mikilvægt er að vernda. Golfvöllur Golfklúbbs Selfoss myndi líklega leggjast af ef veglína 2 yrði valin, vegurinn myndi liggja yfir húsnæði golfvallarins og kljúfa 1/3 svæðisins (Vegagerðin, 2009). Veglína 1 myndi einnig bjóða uppá styttri göngu- og hjóltreidatengingar milli bæjarhluta Selfoss austan og vestan við Ölfusá. Jafnframt telur Árborg veglínu 1 vera ákjósanlegri þar sem vegagerð sé styttri og ódýrari en í veglínu 2. Önnur rök sveitarfélagsins snúa síðan að miklu leiti að þeirri veglínu sem nú þegar hefur verið útilokuð af Vegagerðinni, það er leið 2 samkvæmt aðalskipulaginu. Sú leið var samkvæmt Árborg talin mjög óhentug, sérstaklega vegna þess hve langt hún var frá eystri bæjarmörkum Selfoss. Líklegt var talið að sú leið myndi grafa undan núverandi verslun og þjónustu í miðbæ Selfoss. Þjónustufyrirtæki gætu fært sig upp að nýjum vegamótum án þess að Árborg gæti haft áhrif á þá þróun þar sem tenging vegarins við núverandi Suðurlandsveg var utan sveitarfélagsins (Árborg, 2005).

4.1.1 Tillögur að brúarstæðum yfir Ölfusá

Mikilvægt er að nýtt brúarstæði yfir Ölfusá verið útfært með það í huga að brúin þoli stóra jarðskjálfta. Líklegt er að brúin verði í framtíðinni fyrir stórum jarðskjálftum og vill Vegagerðin tryggja að hún verði nothæf eftir slíkar náttúruhamfarir. Staðsetning brúar mun samkvæmt Vegagerðinni (2009) ráðast verulega af grundunaraðstæðum við bakka Ölfusár. Tvær tegundir brúa hafa verið lagðar til mats á hvorri veglínu fyrir sig.

Á veglínu 1, sem liggur yfir Efri-Laugardælaeyju, er annars vegar til skoðunar stagbrú og hinsvegar tvær gerðir bogabréa. Brú á þeim stað yrði áberandi og myndu brúarstólparnir til að mynda verða vel sýnilegir í Hellisskógi, útivistarsvæði Selfyssinga, sem og víðar (Vegagerðin, 2009).

Grundun brúar austan við Ölfusá á þeim stað sem veglína 1 liggur er samkvæmt rannsóknum Vegagerðarinnar talin óhagstæð. Jarðlög austan áránnar voru árið 2004 skoðuð og sýndu þær athuganir að grundunaraðstæður væru óhagstæðar þar sem óvissa ríkti með þykkt hraun- og setlaga á því svæði. Frekari rannsóknir á svæðinu eru því nauðsynlegar. Hvað varðar grundunaraðstæður á Efri-Laugardælaeyju hafa yfirborðsathuganir á jarðlögum lofað góðu og er ekkert sem bendir til þess að ekki sé hægt að grunda brú á eyjunni. Nauðsynlegt er þó að bora rannsóknarholur á eyjunni til að fá endanlega staðfestingu á jarðlögum (Vegagerðin, 2009).

Á veglínu 2, koma jafnframt tvær tegundir brúa til greina, annars vegar stagbrú með turni sem og bogabréu líkt og á veglínu 1 (Vegagerðin, 2009). Ekki er tekið fram hve sýnileg brú á veglínu 2 myndi verða, til dæmis séð frá Hellisskógi eða frá íbúabyggð.

Grundunaraðstæður á þeim stað þar sem veglína 2 liggur eru að einhverju leiti þekktar og svipuð jarðlög eru beggja vegna áránnar á þeim stað. Vegagerðin (2009) telur þann stað hagstæðari til grundunnar brúar en nefnir þó að óvíst sé hvaða áhrif jarðskjálftasprungur gætu haft á brú á þeim stað.

Áhrif brúargerðar á veglínu 2 eru mun minni en á veglínu 1 þar sem þar þarf ekki að trufla rennsli Ölfusár á meðan á framkvæmdum stendur. Við gerð brúar á veglínu 1 verður nauðsynlegt að stífla að hluta til farveg Ölfusár að austan, í þeim tilgangi að koma byggingarefni og tækjum út á eyjuna. Stíflan mun þó ekki hafa áhrif á rennsli áránnar þar sem það er lítið á þeim stað (Vegagerðin, 2009).

5 Rannsóknaraðferðir

Í þessu rannsóknarverkefni var notast við eigindlegar rannsóknaraðferðir (e. *qualitative methods*). Slíkar aðferðir beinast að því að afla gagna um það hvernig fólk túlkar umhverfi sitt og hvaða merkingu það leggur í aðstæður sínar. Þegar stuðst er við eigindlegar rannsóknaraðferðir er vanalega notast við aðleiðslu (e. *inductive reasoning*) og er þá fyrst hafist handa við gagnasöfnum. Algengasta gangasöfnunin er með opnum viðtölum þar sem spurningar eru óstaðlaðar, þar þarf rannsakandi að leggja áherslu á að viðmælandinn leiði viðtalið og tjái sig á opinn hátt um rannsóknarefnið. Rannsakandinn sjálfur er því helsta rannsóknarverkfærið í eigindlegum rannsóknaraðferðum og þarf hann að leitast eftir því að fá viðmælandur sína til að lýsa reynslu sinni og upplifun án þess að hafa áhrif á svör þeirra. Á meðan gagnasöfnun stendur er oft ráðist í frumgreiningu gagnanna. Þegar öllum nauðsynlegum gögnum hefur verið safnað, viðtöl tekin og heimildir fundnar, er hafist handa við úrvinnslu og lokagreiningu gagnanna. Eftir það eru settar fram ályktanir og túlkanir (Esterberg, 2002).

5.1 Gagnasöfnun og úrvinnsla

Rannsókn þessi hófst í ágúst 2010 þegar viðfangsefni var fundið. Í beinu framhaldi af því voru fyrstu viðmælandur fundnir. Gagnaöflun hófst stuttu síðar, eða þann 2. september 2010. Fyrst var farið í heimildaleit, efni tengdu sjálfu viðfangsefninu var safnað og leitað var að ritrýndum heimildum til að varpa skýrara ljósi á rannsóknarefnið. Þar á eftir voru tekin opin viðtöl við sex aðila og var í þeim stuðst við ákveðinn viðtalsramma sem hafður var til hliðsjónar í viðtölunum. Rannsakandi forðaðist að spyrja lokaðra spurninga sem aðeins gáfu já og nei svör. Eftir að gagnasöfnun lauk var komið að úrvinnslu og lokagreiningu gagna. Sú vinna hófst 18. desember 2010, viðtöl voru kóðuð og meginþemu þeirra fundin. Eftir það voru niðurstöður túlkaðar og ályktanir settar fram. Vinnu við rannsóknarverkefni lauk í apríl 2011.

5.2 Viðmælendur

Við val á viðmælendum var leitast eftir því að ræða við breiðan hóp hagsmunaaðila til að nálgast viðfangsefnið frá sem flestum hliðum. Fyrstu þrír viðmælendurnir voru fundnir með fræðilegu úrtaki og leitaði rannsakandi þá sjálfur eftir aðilum sem tengdust viðfangsefninu á einn eða annan hátt. Seinni þrír viðmælendurnir voru hins vegar fundnir með veltiúrtaki þar sem fyrri viðmælendur bentu rannsakanda á aðila sem hefðu góða vitneskju um viðfangsefni rannsóknar. Í viðtölunum leitaði rannsakandi einna helst eftir viðhorfum viðmælenda til færslu Suðurlandsvegur út fyrir Selfoss.

Fyrsta viðtalið var tekið þann 6. september 2010 við Ragnheiði Hergeirsdóttur fyrrverandi bæjarstjóra Árborgar. Í dag er hún fyrsti maður á lista Samfylkingarinnar í Árborg ásamt því að eiga sæti í stjórn Markaðsstofu Suðurlands og vera varaformaður Ferðamálaráðs Íslands. Á þeim árum sem hún var bæjarstjóri Árborgar, 2006-2010, voru háværar umræður í tengslum við færslu Suðurlandsvegur út fyrir Selfoss og því gerði rannsakandi ráð fyrir því að hún væri vel að sér varðandi málið.

Annað viðtalið var tekið þann 10. september 2010 við Davíð Samúelsson, markaðsfulltrúa Suðurlands. Rannsakandi vonaðist eftir því að viðkomandi gæti veitt upplýsingar um markaðsstarf og möguleg markaðstækifæri á Selfossi í kjölfar færslu Suðurlandsvegur út fyrir bæinn.

Þriðja viðtalið var tekið við Svan Bjarnason, svæðisstjóra Vegagerðarinnar á Suðurlandi, þann 13. september 2010. Rannsakandi taldi nauðsynlegt að fá álit Vegagerðarinnar á málinu enda er framkvæmd nýs Suðurlandsvegur í höndum Vegagerðarinnar.

Fjórdða viðtalið var tekið þann 14. september 2010 við Örn Óskarsson fyrrverandi formann Skógræktarfélag Selfoss. Rannsakanda var bent á að ræða við viðkomandi þar sem hann gæti veitt upplýsingar um möguleg áhrif nýs Suðurlandsvegur á skógræktar- og útivistarsvæði Selfyssinga austan við Ölfusá, en svæðið er á þeim stað sem áætlað er að veglína nýs vegar liggi.

Fimmta viðtalið var tekið 17. september 2010 við Katrínu Georgsdóttur, fyrrum sérfræðing umhverfismála í Árborg. Rannsakanda var bent á að Katrín hefði meðal annars unnið að umsögn á frummati Vegagerðarinnar á framkvæmdum nýs Suðurlandsvegur og hefði því góða vitneskju um málið.

Sjötta og síðasta viðtalið var tekið við Björn Gíslason verslunareiganda og fyrrum bæjarfulltrúa á Selfossi þann 23. september 2010. Tveir af fyrri viðmælendum rannsakanda bentu á Björn sem verðugan viðmælanda þar sem hann hefur verið áberandi í umræðum tengdum mögulegum áhrifum færslu Suðurlandsveggar út fyrir Selfoss á verslun og þjónustu.

Engir stórvægilegir erfiðleikar komu upp við framkvæmd viðtala. Auðveldlega gekk að komast í samband við viðmælendur að einum aðila undanskildum. Sá aðili, Bjarni Kristinsson er í forsvari fyrir Samtök verslunar og þjónustu á Selfossi. Þar sem hann var búsettur erlendis á þeim tíma sem gagnasöfnun fór fram hafði rannsakandi samband við hann í gegnum tölvupóst. Þar féllst viðkomandi á að svara spurningarlista sem rannsakandi sendi honum. Rannsakandi fékk, þrátt fyrir að hafa ítrekað reynt að ná í viðkomandi, engin svör við þeim spurningum sem sendar voru á hann. Áður en spurningarlisti var sendur til Bjarna hafði hann þó sent rannsakanda tölvupóst þar sem hann fjallaði um afstöðu Samtaka verslunar og þjónustu til áætlaðra framkvæmda á Suðurlandsvegi. Við úrvinnslu gagna var því notast við þær upplýsingar sem þar komu fram.

6 Niðurstöður

6.1 Færsla Suðurlandsvegur út fyrir Selfoss

Umferð um Suðurlandsveginn er sífellt að aukast og umferðartafir á Selfossi farnar að verða algengari. Í viðtölunum voru viðmælendur flestir á því máli að færsla Suðurlandsvegur út fyrir þéttbýlið væri nauðsynleg fyrir samfélagið á svæðinu. Það myndi auka lífsskilyrði íbúa á Selfossi, draga myndi úr mengun, umferðaröryggi myndi aukast og aðgengi að þjónustu yrði betra.

Ragnheiður Hergeirsdóttir, fyrrverandi bæjarstjóri Árborgar, telur að íbúar á Selfossi forðist að fara í miðbæinn frá föstudegi til sunnudags vegna mikillar umferðar. Því segir hún það vera augljóst að nýr Suðurlandsvegur út fyrir bæinn eigi eftir að bæta og breyta líðan og viðhorfi fólks á svæðinu (Munnleg heimild, 6. september 2010). Örn Óskarsson tekur í sama streng og segir að minni umferð eigi eftir að hafa jákvæð áhrif á íbúa þar sem hægt verði að byggja upp hlýlegri miðbæ:

Það hefur alltaf verið mikil umferð í gegnum bæinn og sú krafa um að umferð geti farið hratt og örugglega í gegn hefur valdið því að ekki hefur verið hægt að þrengja að veginum. Þegar vegurinn flyst gefst því tækifæri til að búa til vistvænni veg þá til dæmis með því að klára að setja tré milli akreina alla leið í gegnum bæinn (Örn Óskarsson, fyrrverandi formaður Skógræktarfélags Selfoss, munnleg heimild, 14. september 2010).

Katrín Georgsdóttir, fyrrverandi umhverfisfulltrúi Árborgar, telur færslu vegarins út fyrir Selfoss þarfa þar sem sú mikla umferð sem er um bæinn sé fráhrindandi fyrir ferðamenn. Telur hún framkvæmdina geta haft þau áhrif að fólk gefi sér frekar tíma til að stoppa á svæðinu: „...um leið og þessi umferð og þessir trukkar fara þá held ég að fólk fari og geri sér ferð til Selfoss. Þú veist það fer í Bónus og svo labbar það eitthvað.“ (munnleg heimild, 17. september 2010). Í kjölfar framkvæmdarinnar verður hægt að skapa hlýlegra og fjölskylduvænna umhverfi: „...það á að vera möguleiki fyrir fólk að geta lagt bílum sínum hér og labbað um bæinn. Síðan verður hægt að gera hann aðlaðandi með gosbrunnum og göngustígum og einhverju fallegu, einhverju sem snertir sálina...“ (Björn

Gíslason, verslunareigandi og fyrrum bæjarfulltrúi á Selfossi, munnleg heimild, 23. september 2010).

Að mati Svans Bjarnasonar, svæðisstjóra hjá Vegagerðinni, eru jákvæð áhrif falin í því að færa Suðurlandsveg út fyrir Selfoss. Nefnir hann meðal annars, líkt og Örn, að með minni umferð eigi umhverfið í miðbænum eftir að verða hlýlegra og meira aðlaðandi. Telur hann að framkvæmdin í heild verði mikil samgöngubót enda er núverandi vegur þar sem hann liggur í gegnum Selfoss farartálmi fyrir fólk sem ekki á erindi inni bæinn. Segir hann að ekki komi til greina að halda veginum óbreyttum, þar sem það sé ekki ásættanlegt vegna umferðaröryggis. Í kjölfar framkvæmdarinnar mun umferð þungaflutningabíla færast að miklu leiti út fyrir bæinn og það eitt og sér er mikið öryggisatriði fyrir íbúa (munnleg heimild, 13. september 2010). Davíð Samúelsson, markaðsfulltrúi Suðurlands, er sammála Svani um að framkvæmdin sé samgöngubót og telur hann að út frá öryggissjónarmiði sé færsla Suðurlandsvegar réttlætanleg. Aftur á móti heldur hann því fram að færsla vegarins eigi eftir að hafa neikvæð áhrif á efnahag, sem er að hans mati mjög dapurt (munnleg heimild, 10. september 2010).

6.1.1 Hvaða veglína er heppilegri með tilliti til samfélagslegra áhrifa?

Örn Óskarsson, fyrrverandi formaður Skógræktarfélag Selfoss, segir að skógræktarfélagið hafi aldrei reiknað með öðru en að nýr Suðurlandsvegur færi yfir Efri-Laugardælaeyju, eftir veglínu 1. Því var strax í upphafi tekið tillit til þeirrar veglínu í Hellisskógi, 100m spilda var tekin frá fyrir áætlaðan veg og á því svæði hefur ekki verið plantað. Aftur á móti er full plantað land á því svæði sem veglína 2 liggur. Það myndi því verða mikil röskun ef sú leið yrði valin enda er hún þvert á allar veglínur og allt skipulag sem þýddi að það þyrfti að endurskoða allt uppá nýtt með tilheyrandi kostnaði (Munnleg heimild, 14. september 2010)

Ragnheiður Hergeirsdóttir (2010) segir að skiptar skoðanir séu meðal manna um hvaða veglína sé hentugri, enda hafi báðar veglínur sína kosti og galla. Að hennar mati er veglína 1 heppilegri þar sem sú leið hefur alltaf verið inni skipulagi sveitarfélagsins. Veglína 2 myndi því, líkt og Örn nefndi, valda meiri röskun þar sem ekki hefur verið tekið mið af þeirri legu til dæmis við ræktun í Hellisskógi og við skipulagningu golfvallar Golfklúbbs Selfoss austan við Ölfusá. Líklegt er að golfvöllurinn leggist algjörlega af ef veglína 2 verður valin sem er auðvitað slæmt fyrir samfélag á svæðinu. Annað sem

Ragnheiði finnst síðan skipta miklu máli, og bæjaryfirvöld hafa bent Vegagerðinni á, er að söguminjar og hugsanlega náttúruminjar eyðileggist verði veglína 2 fyrir valinu.

Svanur Bjarnason (2010) segir að veglína 2 hafi verið tekin til skoðunar fyrst og fremst vegna hagstæðara brúarstæðis á þeim stað sem hún liggur. Styttra er að leggja brú þar yfir og grundunaraðstæður eru betri, sérstaklega með tilliti til jarðskjálfta. Á hinn bóginn er hann sammála því að veglína 1 sé einfaldari og hentugri valkostur að því leitinu til að hún sé búin að vera lengur inná skipulagi. Nefnir hann jafnframt að almennt sé vilji meðal íbúa og hagsmuna aðila að sú leið verði valin: „Auðvitað finnum við [Vegagerðin] að það er vilji til þess að halda við þá leið sem er í skipulaginu hérna og það er ekkert ólíklegt að sú verði niðurstaðan, það er að veglína 1 verði fyrir valinu“. Hvað varðar samfélagsleg áhrif telur Svanur að það skipti í raun ekki miklu máli hvor leiðin verði valin. Að hans mati er þó líklegra að jákvæðari samfélagsleg áhrif verði af veglínu 2 sem gefi meira svigrúm til byggðarþróunar þar sem hún er í meiri fjarlægð frá bænum en veglína 1.

Katrín Georgsdóttir (2010) telur rök Vegagerðarinnar um að veglína 1 hefti byggðarþróun til norðurs ekki vera byggða á sterkum grunni þar sem þróun Árborgar næstu 50 árin eigi að vera í suðurátt. Að hennar mati eru aðrir veigameiri áhrifaþættir sem vert er að taka tillit til. Meðal annars er það hennar skoðun að verið sé að fórna gríðarlega metnaðarfullu starfi sem skógræktarfélagið hefur unnið verði veglína 2 fyrir valinu. Telur hún að Hellisskógur eigi eftir að glata sjarma sínum sem útivistarsvæði sem myndi án efa hafa neikvæð samfélagsleg áhrif í för með sér og skerða lífsgæði íbúa á Selfossi. Katrín vann fyrir sveitafélagið Árborg að umsögn á drögum að frummatsskýrslu Vegagerðarinnar árið 2009 og segir hún að þær athugasemdir sem þá hafi verið gerðar á leiðunum hafi byggst á vægi ólíkra áhrifaþátta hvorar veglínu fyrir sig:

Út frá náttúrufarslegu gildi skiptir Laugardælaeyja meira máli heldur en Hellisskógur af því að ef þú ferð yfir eyjuna þá er ekki afturkræft það sem er á henni. Hellisskógur er man-made [manngerður] þannig að þeir geta bara reiknað kostnaðinn út úr því, við bara tökum bara þennan skóg og færum hann á annað svæði. Þannig að ef við hugsum bara náttúrufarslega A og B þá myndi maður segja að maður myndi fórna Hellisskóg fyrir Laugardælaeyju. En hins vegar ef þú þælir í samfélagslega gildinu, Hellisskógur á móti eyjunni og þá hvað það gildir fyrir Selfoss, þá ertu í raun að fórna útivistarsvæði Selfyssinga og það er eins og að leggja veg í gegnum Heidiörk. Þá ertu að fórna rosalega stóru samfélagslegu dæmi í

raun og veru... þá sérstaklega fyrir þá sem nota skóginn mikið (Katrín Georgsdóttir, fyrrverandi umhverfisfulltrúi Árborgar, munnleg heimild, 17. september 2010).

Björn Gíslason (2010) telur að veglína 1 hafi vinninginn þegar litið er til samfélagslegra áhrifa. Sú lega muni hafa minni áhrif á útivistar-, skógræktar- og afþreyingarsvæði Selfyssinga. Aftur á móti telur hann veglínu 2 vera betri að því leitinu til að um ódýrari valkost sé að ræða og þar séu betri grundunaraðstæður fyrir nýja brú, jarðfræðilega séð. Björn er þó á því máli að vegur suður fyrir Selfoss sé hentugasti kosturinn. Sú lega myndi að hans mati hafa jákvæð áhrif á verslun, þjónustu og samfélag, þar sem vegurinn myndi tengja sveitarfélagið Árborg betur saman. Þann valkost er hins vegar búið að útiloka af Vegagerðinni þar sem Þjóðvegur 1 myndi lengjast við það.

Viðmælendur voru flestir á því máli að taka ætti tillit til íbúa á svæðinu þegar ákvörðun yrði tekin um nýja legu Suðurlandsvegur. Til þess að það sé hægt nefnir Ragnheiður (2010) að brýn þörf sé á að vinna ítarlegt mat þar sem möguleg samfélagsleg áhrif verði rannsökuð, en án þesskonar mats er ekki hægt að taka meðvitaða ákvörðun. Katrín (2010) telur að slíkt mat sé grundvöllur þess að bærinn haldi lífi, ef hagsmunir íbúa eru ekki hafðir að leiðarljósi munu neikvæð samfélagsleg áhrif verða líklegri í kjölfar framkvæmda. Sömuleiðis þykja Davíð (2010) og Birni (2010) að hagsmunaaðilar eigi að fá að segja sitt álit. Enn hefur ekki verið gerð skoðanakönnun á því hvað fólkið sjálft vill: „Ef fólk vill nýja brú hér [veglína 1] eða hér [veglína 2] þá er ekkert við því að segja. En ef það vill ekki brú þá er verið að vinna gegn hagsmunum“ (Björn Gíslason, verslunareigandi og fyrrum bæjarfulltrúi á Selfossi, munnleg heimild, 23. september 2010).

6.2 Þjónusta á Selfossi

Viðmælendur voru allir á því máli að Selfoss þjónusti stórt svæði og bjóði uppá fjölbreytt úrval þjónustu sem margir nýti sér. Töldu þeir líklegt að hluti þeirra sem sækir þjónustu inni bæinn í dag myndu halda því áfram í kjölfar færslu Suðurlandsvegur. Svanur svæðisstjóri hjá Vegagerðinni vitnar í umferðarkönnun sem gerð var á Selfossi árið 2004:

Vegfarendur voru stoppaðir við allar innkeyrslur inni bæinn og spurðir um hvert þeir væru að fara og hvaðan þeir væru að koma og svona og það kom í ljós að það er ekki nema 15% af umferðinni sem er að fara framhjá Selfossi, umferðin er öll að koma til og frá Selfossi, það er náttúrulega svo

mikil þjónusta hérna (Svanur Bjarnason, svæðisstjóri hjá Vegagerðinni, munnleg heimild, 13. september 2010).

Björn Gíslason (2010) telur að Selfoss muni að einhverju leiti tapa á færslu Suðurlandsvegur út fyrir byggðina þrátt fyrir að Vegagerðin haldi því fram að svo verði ekki. Hann nefnir samt að mikið af sumarbústaðafólki úr Grímsnesinu nýti sér vanalega þjónustu í bænum og gerir hann ráð fyrir því að það fólk haldi áfram að sækja sína þjónustu á svæðinu.

Davíð Samúelsson (2010) er sammála Birni um að sumarbústaðarfolk eigi eftir að halda áfram að nýta sér þjónustu á Selfossi í kjölfar nýs Suðurlandsvegur. Þrátt fyrir það eru að hans mati mörg fyrirtæki á Selfossi sem njóta góðs af nálægð sinni við þjóðveg, svo sem kaffihús, veitingastaðir og sjoppur sem hafa í gegnum tíðina haft lifibrauð af því að sinna því fólki sem á leið í gegnum bæinn. Finnst honum mikilvægt að hafa hag þeirra að leiðarljósi þegar taka á ákvörðun um að færa veginn út fyrir byggðina: „Ég meina er verið að byggja vegi hérna um landið einungis í þágu vöruflutninga?“ (munnleg heimild, 10. september 2010).

Bjarni Kristinsson, fyrrum formaður Samtaka verslunar og þjónustu á Selfossi, segist vera algjörlega á þeirri skoðun að færsla Suðurlandsvegur út fyrir bæinn eigi eftir að hafa neikvæð efnahagsleg áhrif á Selfoss og lama verslun í miðbænum. Hann telur líklegt að þjónusta færist upp að nýjum vegi og segir að verktakar séu nú þegar farnir að líta til fjárfestinga utan við Selfoss með þjónustu við ferðamenn í huga. Bjarni nefnir jafnframt að mikilvægt sé að hafa í huga að Selfoss varð miðstöð verslunar og þjónustu á Suðurlandi vegna tengingar sinnar við vegakerfi landsins, ef bærinn missir þá tengingu getur farið illa (tölvupóstur, 20. september 2010).

6.2.1 Er mikilvægt að þjónusta flytjist ekki út fyrir Selfoss?

Á síðustu árum hefur töluvert verið rætt um að reisa verslunar- og þjónustumiðstöð norðan við Selfoss upp við nýjan veg. Voru þær hugmyndir meðal annars studdar af Samtökum verslunar og þjónustu á Selfossi, sem er í algjörri mótsögn við annað sem samtökin hafa sagt, það er að þau vilja ekki veginn út fyrir bæinn (Ragnheiður Hergeirsdóttir, fyrrverandi bæjarstjóri Árborgar, munnleg heimild, 6. september 2010). Viðmælendur voru allir á því máli að nauðsynlegt væri að halda þjónustu innan bæjarmarkanna þegar nýr vegur verður tekinn í notkun.

Nefnir Björn Gíslason (2010) meðal annars að hugmynd hafi verið uppi um að fá læknaþjónustu, matvöruverslun og áfengisverslun upp að nýjum vegi: „...og hvað þýðir það? Það þýðir bara að allt sem er niðri bæ það mun meir og minna hopa fyrir þessu. Það er allavega mín tilfinning“. Segir hann að lykilatríði fyrir Selfoss sé að heimila ekki uppbyggingu upp við nýjan veg því að ef slíkt yrði leyft væri Selfoss búíð að tapa spílinu. Katrín Georgsdóttir (2010) tekur undir orð Björns og finnst þær hugmyndir að flytja þjónustu upp að nýjum vegi fráleitar og telur að það myndi drepa niður allan miðbæjarkjarna. Telur hún til að mynda að ef matvöruverslanir hefji starfsemi upp við nýjan veg myndu þær að öllum líkindum hætta starfsemi innan bæjarmarkanna. Það þýddi þá að Selfyssingar fengju ekki tækifæri til að hjóla eða ganga í búð sem væru afskaplega skert lífsgæði. Davíð Samúelsson (2010) er jafnframt á því að ímynd Selfossbæjar myndi skemmast algjörlega ef þjónusta myndi flytjast út fyrir bæinn og telur að flæði inni bæinn myndi breytast til hins verra í kjölfarið.

Ragnheiður Hergeirsdóttir (2010) segir að Selfoss og sveitarfélagið Árborg séu búin að samþykkja að skipa hóp sem fjalla á um uppbyggingu þjónustu við nýjan Suðurlandsveg þar sem hann mun liggja framhjá Selfossi. Að hennar mati er það jákvætt þar sem mikilvægt er að taka meðvitaða ákvörðun um hvernig þjónusta eigi að vera uppvið nýjan veg. Hún nefnir að það sé alltaf ákveðin þjónusta sem hafi tilhneigingu til að vera upp við þjóðveg þá líkt og bensínstöðvar, sjoppur og dekkjaverkstæði. Aftur á móti finnst henni þær hugmyndir að reisa þjónustu- og verslunarmiðstöð utan við Selfoss alveg út úr kortinu. Það myndi einungis ógna stöðu verslana inni bænum sem gæti haft slæm áhrif á efnahag á svæðinu.

6.3 Markaðstækifæri

Björn Gíslason (2010) segir það skelfilega tilhugsun fyrir verslunareigendur á Selfossi að Suðurlandsvegur verði lagður framhjá bænum. Hins vegar nefnir hann að það sé heilmikið sem hægt sé að gera til að fyrirbyggja að þjónustuaðilar verði fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar framkvæmdarinnar. Viðmælendur voru sammála um að markaðstækifæri fælust í færslu vegarins út fyrir bæinn enda margt sem hægt verði að betrumbæta á svæðinu í kjölfarið.

Katrín Georgsdóttir (2010) telur helsta vandamálið á Selfossi í dag vera það að bærinn er ekki áfangastaður, það er að fólk sem á leið hjá er ekki að stoppa á svæðinu til

lengri tíma. Þess vegna er ljóst að leggja þarf vinnu í að skapa aðdráttarafl, gera bæinn aðlaðandi og styrkja verslun og þjónustu í miðbænum í þeim tilgangi að fá fólk til að gera sér leið á svæðið.

Nefnir Ragnheiður Hergeirsdóttir (2010) í því sambandi að verslunareigendur þurfi sjálfir að taka þátt í því að búa til sérkenni og aðdráttarafl. Það þýðir ekki fyrir þá að sitja á hliðarlínunni og segjast ekki vilja fara í framkvæmdir á nýjum vegi. Samstaða þarf að ríkja milli aðila og fólk þarf að treysta á sjálf sig og hugmyndir sínar, það er ekki hægt að bíða endalaust eftir því að opinberir aðilar taki verkin að sér. En að mati Ragnheiðar hefur slíkt oft verið algengt meðal hagsmunaaðila á Selfossi sem hefur valdið því að lítið hefur komist í verk. Katrín tekur í sama streng:

Það að þetta eigi eftir að hafa áhrif á verslun og þjónustu sama hvaða leið verður valin hefur ekkert með veginn sjálfan að gera, þetta er bara allt í höndum heimamanna. Ef þeir ætla bara að vera í völinu og segja að þetta verði ömurlegt þá verður þetta ömurlegt. En ef þeir segjast ætla að gera betri bæ og þú veist gera göngugötu og vera með sölutjöld þannig að bændur geti verið með sölutjöld og markað þá kemur fólk (Katrín Georgsdóttir, fyrrverandi umhverfisfulltrúi Árborgar, munnleg heimild, 17. september 2010).

Katrín (2010) segir mörg markaðstækifæri vera í boði í bænum og mikilvægt sé að þau séu nýtt. Selfoss þarf að skapa sér sterka ímynd og vera búíð að koma sér á kortið sem áfangastað áður en vegurinn flyst út fyrir bæinn. Segir hún að sér þyki einna mikilvægast að byrjað verði á því að skapa Selfossi sérstöðu: „...það á að virkja þessa litlu heimakaupmennsku og það á alls ekki að reyna að búa til einhverja Reykjavík“ (Katrín Georgsdóttir, fyrrverandi umhverfisfulltrúi Árborgar, munnleg heimild, 17. september 2010). Hún telur mikilvægt að Selfyssingar átti sig á því að fólk sem fer út á land er að sækjast eftir sveitastemmingu en ekki því sem er í Reykjavík. Nefnir hún sem dæmi að Reykvíkingar séu ekki að keyra á Selfoss í þeim tilgang að fara í Rúmfatalagerinn, Bónus eða á skyndibitastað. Hvað ímyndarsköpun varðar finnst Katrínu (2010) meðal annars að gera mætti meira úr þeim íþróttahugmyndum sem hafa verið til skoðunar á síðustu árum. Það ætti að gera bæinn að sportlegum stað með því að vera með hlaupastíga og tæki meðfram þeim. Síðan væri hægt að leggja hjólaleiðir og leiga jafnvel út hjól fyrir gesti sem

gefa sér þá tíma til að stoppa á svæðinu, skoða sig um og nýta sér þá þjónustu sem er í boði.

Björn Gíslason (2010) segir að Selfyssingar þurfi að gera meira úr sögu sinni, setja á laggirnar sýningar og opna söfn þar sem fjallað er um Selfossbæ, byggðarþróun, Ölfusá eða brúarstæðið, svo dæmi séu nefnd. Sömuleiðis telur hann að það eigi að skapa eitthvað sem tengist landbúnaði, líkt og Mjólkurbúi Flóamanna og sögu þess, þar sem Selfoss er landbúnaðarbær og hefur þróast út frá því. Katrín (2010) nefnir að Mjólkurbúið geti verið með tilraunaeldhús þar sem fólk geti komið og smakkað á mismunandi framleiðsluvörum. Sláturfélagið geti síðan rekið sína eigin kjötbúð þar sem allir bestu kjötbitarnir fengjast. Jafnframt væri sniðugt að gera bændamarkað í miðbænum þar sem bændur frá nálægum svæðum gætu komið og selt eigin framleiðslu.

Ef ofangreindum hugmyndum yrði komið í verk myndi bærinn skapa sér sérstöðu sem eitt og sér er mikið aðdráttarafli fyrir ferðamenn og myndi blása lífi í samfélag á svæðinu. Hingað til hefur lítið verið gert í þeim efnum og flestir ferðamenn hafa því ekki haft ástæðu til að stoppa á svæðinu til lengri tíma. Björn (2010) og Katrín (2010) taka bæði sem dæmi að það helsta sem fólk sækir í á Selfossi sé pylsuvagninn, sundlaugin og Bónus eða Krónan.

Ragnheiður (2010) segir að það sé algjörlega hennar samfæring að stærsta hagsmunamálið sé að byggja upp þekkingarsamfélag á Selfossi áður en nýr Suðurlandsvegur verður lagður:

Það þarf að byggja þekkingarsetur og það voru áður hugmyndir um að byggja svokallaðan þekkingargarð sem myndi hýsa ýmsa starfsemi, þá eins og aðstöðu fræðsluseturs Háskóla Íslands, markaðsstofu Suðurlands og ýmsar svona rannsóknarstofnanir sem eru tengdar háskólunum eins og til dæmis Suðurlandsskóga og Búnaðarsambandið og fleiri... og þar værum við með til dæmis bókasafn og upplýsingamiðstöð. Þá er komið eitthvað sérstakt þarna, eitthvað sem sótt er í, þá ertu strax komin með líf og þá á fullt af fólki leið til bæjarins (Ragnheiður Hergeirsdóttir, fyrrverandi bæjarstjóri Árborgar, munnleg heimild, 6. september 2010).

Ragnheiður (2010) telur að um leið og þekkingarsetur rísi komi mannlíf og að hennar mati er mannlífið lykill þess að miðbærinn blómstri. Katrín (2010) telur að hugmyndin að þekkingarsetri sé að ákveðnu leiti góð en finnst að það mætti útfæra hana á annan veg:

Mér finnst flott að vera með svona þekkingarsetur en það að vera að keyra á einhverjum háskólapælingum veit ég ekki alveg hvað mér finnst um. Ekki þá nema að hafa bara algjörlega jarðfræðideildina hérna á Selfossi og ef þú ferð í jarðfræði þá neyðistu til að flytja á Selfoss, það finnst mér alveg töff. Þá ertu líka að búa til alvöru háskólabæ. Ég ætla í jarðfræði og þá neyðist ég til að flytja... mér finnst það frábær hugmynd... þá færðu sko svona stúdentapælingu sem þá gæti leitt til þess að tónlistarlíf og svona færi að blómstra (Katrín Georgsdóttir, fyrrverandi umhverfisfulltrú Árborgar, munnleg heimild, 17. september 2010).

Davíð Samúelsson (2010) telur mikilvægt að koma einhverri starfsemi á í Tryggvaskála. En eins og er stendur það sögufræga hús nánast autt við Ölfusárbrú. Davíð finnst að starfrækja eigi þjónustumiðstöð fyrir ferðamenn í húsinu, vera með kaffihús, upplýsingamiðstöð og jafnvel listasýningar þar. Að hans mati myndi það fá ferðamenn inni bæinn. Katrínu (2010) finnst einnig góð hugmynd að vera með veitingastað eða sveitakrá á neðri hæð hússins og gístaðstöðu á þeirri efri þar sem hópar gætu komið og gístað, borðað og skoðað sig um á svæðinu. Ragnheiði (2010) finnst æskilegt að Tryggvaskáli yrði notaður undir upplýsinga- og menningartengda starfsemi þar til þekkingarsetur tæki við starfsemi. Þar gæti fólk farið og fengið upplýsingar um allt sem það getur gert í Árborg og nágrenni. Jafnframt væri hægt að vera með sýningar í húsinu sem myndu tengjast á einhvern hátt Selfossi, þá t.d um sjálfan Tryggvaskála, Ölfusá, Ölfusárbrú eða annað sem endurspeglar sérkenni svæðisins. Segir hún að þá hefðu ferðamenn erindi inni bæinn. Eins og er finnst henni vanta svona starfsemi á Selfossi: „þú kemur á Selfoss í dag og hvað ætlar þú að gera? Jú, þú ætlar að gera eitthvað, hvert á ég að fara til að spyrja. Það er upplýsingamiðstöð í bókasafninu, en hún ein og sér er bara ekki nóg“. Segir hún mikilvægt að fólk, bæði bæjaryfirvöld og þjónustuaðilar, sameinist um að virkja Tryggvaskála og koma honum í gagnið sem fyrst. Ef búið verður að koma starfsemi á kortið áður en Suðurlandsvegur færir út fyrir byggðina er Selfoss kominn í lykilstöðu.

6.3.1 Markaðssetning

Davíð (2010), markaðsfulltrúi Suðurlands, segir að í gegnum tíðina hafi Selfoss verið markaðssett bæði beint og óbeint, en telur að alltaf megi gera betur og þá sérstaklega í kjölfar færslu Suðurlandsvegar út fyrir bæinn. Ragnheiður (2010) segir hins vegar að

Selfoss hafi algjörlega orðið útundan hvað markaðssetningu á Suðurlandi varðar. Hún segir það ekki vera neinum einum að kenna, þar hafi hreinlega verið um að ræða andvaraleysi þeirra sem hafa stjórnað og þeirra sem rekið hafa þjónustu á Selfossi. Að hennar mati verður slíkt að breytast enda reyni á að markaðssetja svæðið þegar Suðurlandsvegur flyst og gegnumstreymi umferðar hættir að vera sjálfsagt um bæinn.

Katrín (2010) segir að nauðsynlegt sé að Selfoss skapi sér aðdráttarafl og sérkenni áður en farið verður í að auka markaðssetningu. En að hennar mati er ekki hægt að markaðssetja eitthvað sem ekki er áhugavert eða jafnvel ekki til staðar.

7 Umræður og ályktanir

Niðurstöður rannsókna gefa til kynna að færsla Suðurlandsvegur framhjá Selfossi sé þörf. Umferð um bæinn hefur verið að aukast í gegnum árin og hefur það skapað umferðarteppur og jafnvel verið þess valdandi að íbúar hafa haldið sig fjarri miðbænum á álagstímum. Viðmælendur í rannsókninni voru sammála um að búsetuskilyrði myndu batna í kjölfar minnkandi umferðar. Framkvæmdir líkt og þessar draga vanalega úr hljóð- og loftmengun innanbæjar og bæta aðgengi íbúa að þjónustu. Innanbæjarumferð gengur greiðar fyrir sig, auðveldara er að finna bílastæði og í kjölfar minnkandi umferðar verður upplifun gangandi vegfarenda ánægjulegri (California Department of Transportation, 2006). Færsla Suðurlandsvegur út fyrir þéttbýli myndi því á marga vegu leiða til bættrar líðan íbúa.

Með minni umferð gefast tækifæri til að gera bæinn meira aðlaðandi og hlýlegri. Ekki er eins mikil þörf fyrir að hafa breiðan veg í gegnum bæinn. Örn Óskarsson sagði að sú mikla umferð sem verið hefur í gengum bæinn hafi hamlað uppbyggingu í miðbænum en það muni breytast með nýjum vegi. Tilkoma hliðarvega út fyrir bæi gefa möguleika á að bæta innviði, svo sem að leggja nýjar gönguleiðir og planta trjám (California Department of Transportation, 2006). Samkvæmt viðmælendum í rannsókninni er mikilvægt að stuðla að slíkri uppbyggingu bæði til þess að auka lífsgæði íbúa og til að ferðamenn og aðrir sem leið eiga hjá gefi sér tíma til að stoppa í bænum.

Niðurstöður sýna að það skiptir töluverðu máli hvaða veglína verður valin fyrir nýjan Suðurlandsveg framhjá Selfossi þegar litið er til samfélagslegra áhrifaþátta. Veglína 1 mun hafa jákvæðari áhrif á Hellisskóg, skógræktar- og útivistarsvæðis Selfyssinga, sem og á golfvöll Golfklúbbs Selfoss. Veglína 2 mun hafa jákvæðari áhrif á byggðarþróun til norðurs þar sem hún liggur fjær bænum. Viðmælendur deildu þó um þá staðhæfingu og nefndi Katrín Georgsdóttir að þróun byggðar á svæðinu væri til suðurs og það myndi því ekki skipta máli hvor veglína yrði valin með tilliti til byggðarþróunar. Viðhorf viðmælenda var í flestum tilfellum á þá leið að veglína 1 væri betri kostur með tilliti til samfélagslegra áhrifa og að ef veglína 2 yrði valin myndu lífsgæði íbúa dvína. Það verður að teljast mikilvægt að taka tillit til íbúa á svæðinu og hafa hagsmuni þeirra að leiðarljósi, en með því er verið að stuðla að jákvæðum samfélagslegum áhrifum.

Niðurstöður sýna að það er jákvætt fyrir samfélag á Selfossi að nýr Suðurlandsvegur verði lagður í stuttri fjarlægð frá bænum. Frá nýjum vegi verður byggðin sýnileg og bæði vestan og austan við bæinn verða afkastamikil vegamót. Sýnileiki er mikilvægur þáttur þar sem það eykur líkurnar á því að ferðamenn geri sér leið inní bæinn. Það að hliðarvegur sé í stuttri fjarlægð frá byggð veldur því að þeir sem eiga leið hjá gera sér frekar leið inní bæinn til að nýta sér þjónustu þar sem þeir þurfa ekki að taka stóran krók á leið sinni (California Department of Transportation, 2006)

Niðurstöður sýna að Selfoss þarf að skapa sér sérstöðu og aðdráttarafl til þess að fólk geri sér ferð inní bæinn á leið sinni um Suðurland. Um leið og búið er að skapa eitthvað áhugavert og óhefðbundið er líklegra að þeir sem eiga leið hjá staldri við á svæðinu og líti á bæinn sem áfangastað. Collins og Weisbrod (2000) segja að markaðstækifæri felist í framkvæmdum þar sem þjóðvegur er færður út fyrir þéttbýli og nauðsynlegt sé fyrir hagsmunaaðila að nýta þau tækifæri. Katrín Georgsdóttir, Ragnheiður Hergeirsdóttir og Björn Gíslason nefndu öll að mikil markaðstækifæri væru á Selfossi og sögðu að færsla Suðurlandsvegur myndi jafnvel auka þau tækifæri þar sem meira svigrúm gæfist til uppbyggingar í miðbænum. Bærinn á að skapa sér ímynd og skapa sér sérstöðu sem endurspeglast í sérkennum svæðisins. Til dæmis er hægt að leggja aukna áherslu á menningu og listir í bænum, setja á laggirnar sýningar og opna söfn þar sem fjallað er um byggðarþróun á svæðinu, Ölfusá eða Ölfuárbrú. Allar hugmyndir sem snúa að sköpun aðdráttarafla og styrkingu verslunar og þjónustu blása lífi í samfélagið á svæðinu og því er mikilvægt að slíkum hugmyndum sé komið í framkvæmd (California Department of Transportation, 2006).

Niðurstöður gefa til kynna að stór hluti þeirra sem nú sækja þjónustu á Selfossi haldi því áfram í kjölfar færslu Suðurlandsvegur. Bærinn hefur í gegnum tíðina náð að skapa sér sess sem miðstöð verslunar og þjónustu á Suðurlandi, og býður uppá þjónustu sem er ætluð heimamönnum, ferðamönnum og öðrum sem eiga leið um svæðið. Collins og Weisbord (2000) segja að þeir bæir sem bjóði uppá úrval þjónustu fyrir heimamenn verði ekki fyrir neikvæðum áhrifum hliðarvega. Líklegra er að þjónustufyrirtæki sem sinna heimamönnum græði á vegaframkvæmdum sem snúa að hliðarvegum þar sem aðgengi íbúa að allri þjónustu verður betra. Á Selfossi hefur uppbygging verslunar og þjónustu verið mikil og bærinn þjónustar nú stórt svæði. Í bænum eru ýmsar opinberrar stofnanir sem þjónusta íbúa í bænum og í nálægum sveitum. Ferðamenn njóta einnig góðs af þessari þjónustu. Hér má nefna grunnskóla og framhaldsskóla, sjúkrahús, banka, lögreglustöð, sundlaug og

íþróttavelli. Einnig er fjöldi einkarekinna fyrirtækja svo sem matsölustaðir, matvöruverslanir, hótél, gistihús, kaffihús og upplýsingamiðstöð svo eitthvað sé nefnt. Bæir sem bjóða upp á þjónustu líkt og þessa mega búast við því að verða fyrir litlum eða jafnvel engum efnahagslegum áhrifum í kjölfar framkvæmda (California Department of Transportation, 2006). Hins vegar má gera ráð fyrir því að þjónusta á borð við bensínstöðvar, sjoppur og aðra smáverzlun verði fyrir neikvæðum áhrifum í kjölfar hliðarvega. Samkvæmt Rogers og Marshment (2000) er slík þjónusta einna helst sótt af þeim sem einungis eiga leið um svæðið og því má gera ráð fyrir samdrætti í kjölfar minnkandi umferðar. Davíð Samúelsson segir að á Selfossi sé mikið um slíka þjónustu og telur hann að hún geti þurft að líða fyrir færslu Suðurlandsvegjar.

Á Selfossi hefur mikið verið rætt um flutning þjónustu upp að nýjum vegi og er sagt að það geti ógnað verslun og þjónustu í miðbænum. Viðmælendur voru sammála um að nauðsynlegt væri að halda þjónustu innan bæjarmarkanna þar sem flutningur þjónustu út fyrir byggðina myndi vafalaust hafa slæm áhrif á efnahag á svæðinu. Flutningur þjónustu út fyrir bæjarmörkin leiðir til neikvæðra efnahagslegra áhrifa og dregur úr þjónustu í miðbænum (California Department of Transportation, 2006). Flutningur þjónustu upp að nýjum vegi er samt sem áður ekki algengur í kjölfar framkvæmda líkt og rannsókn Weisbrod og Leong (1999) leiðir í ljós. Ástæða þess er sú að hagsmunaaðilar eru almennt vel meðvitaðir um möguleg áhrif framkvæmda og líta á þær sem tækifæri til að styrkja þjónustu innanbæjar. Það er því ljóst að hagsmunaaðilar á Selfossi þurfa að vera meðvitaðir um mögulegar afleiðingar af flutningi Suðurlandsvegjar þannig að tækifæri til jákvæðrar þróunar fari ekki forgörðum.

Samkvæmt viðmælendum hefur vandamálið á Selfossi verið það að ekki hefur ríkt samstaða milli hagsmunaaðila meðal annars varðandi uppbyggingu í miðbænum. Margir verslunareigendur hafa jafnframt haft neikvætt viðhorf til færslu Suðurlandsvegjar sem er samkvæmt Weisbrod og Leong (1999) slæmt. Til að bæta úr því er mikilvægt að bæjaryfirvöld upplýsi verslunareigendur og aðra um möguleg áhrif framkvæmdarinnar og vekji athygli á mikilvægi þess að styrkja þjónustu og skapa aðdráttarafl innan bæjarmarkanna. Selfoss hefur ekki ennþá náð að skapa sér sérstöðu samkvæmt viðmælendum og því er ljóst að leggja þarf áherslu á að upplýsa hagsmunaaðila á svæðinu um mikilvægi þess að standa saman að sköpun aðdráttarafla áður en framkvæmdir hefjast. Í bænum er lítið sem laðar ferðamenn að svæðinu annað en matvöruverslanir, skyndibitastaðir, bensínstöðvar og önnur álíka þjónusta. Ragnheiður Hergeirsdóttir og

Katrín Georgsdóttir nefndu að á Selfossi væri mikilvægt að samstaða næðist milli hagsmunaaðila til að hægt væri að koma hugmyndum sem snúa meðal annars að sköpun aðdráttarafla í framkvæmd. Á síðustu árum hefur lítið komist í verk þar sem skort hefur samstöðu. Hér þurfa að verða breytingar á eigi Selfoss ekki að verða fyrir neikvæðum áhrifum af færslu vegarins út fyrir bæinn.

Eins og fram kemur hér að ofan er mikilvægt að viðhorf bæjaryfirvalda og annarra hagsmunaaðila til framkvæmdarinnar séu jákvæð. Aðilar þurfa að vera vel upplýstir og gera sér grein fyrir mögulegum áhrifum breyttrar legu Suðurlandsvegar út fyrir Selfoss, bæði jákvæðum og neikvæðum. Til þess að svo geti orðið þarf að gera ítarlega og óhlutdræga rannsókn á samfélagslegum áhrifum framkvæmdarinnar á Suðurlandsvegi þar sem meðal annars er tekið tillit til viðhorfs íbúa á svæðinu. Það er ekki nægjanlegt að taka einungis mið af öðrum rannsóknum sem gerðar hafa verið á svipuðum framkvæmdum (Rogers. & Marshment, 2006). Enda geta áhrif hliðarvega verið ólík allt eftir því hvernig aðstæður eru á því svæði sem verið er að leggja hliðarveg um (Wafa o.fl., 2006). Að rannsóknum loknum er síðan mikilvægt að opin umræða fari fram milli bæjaryfirvalda, íbúa og hagsmunaaðila svo að sem best takist að nýta þau tækifæri sem bjóðast og einnig til að skapa ný. Slíkt ætti að auka verulega líkurnar á jákvæðum samfélagslegum áhrifum í kjölfar framkvæmdarinnar.

Heimildir

Árborg (2005). *Árborg aðalskipulag 2005-2025*. Reykjavík: Sveitarfélagið Árborg.

Bárður Guðmundsson og Katrín Georgsdóttir (2009). *Umsögn um drög að tillögu að matsáætlun um tvöföldun Suðurlandsveggar frá Hveragerði og austur fyrir Selfoss unnin af Verkfræðistofunni Eflu fyrir Vegagerðina*. Selfoss: Árborg.

California Department of Transportation (2006). *California Bypass Study. The Economic Impacts of Bypasses. Volume 1: Planning Reference*. California: System Metrics Group, Inc.

Collins M. & Weisbrod G. (2000). *Economic Impact of Freeway Bypass Routes in Medium Size Cities*. Roanoke: Economic Development Research Group, Inc.

Esterberg, Kristin G. (2002). *Qualitative Methods in Social Research*. United States of America: The McGraw-Hill Companies, Inc.

Gísli Sigurðsson (1998a, 19. september). Bærinn við ána. *Lesbók Morgunblaðsins*, bls. 10-12.

Gísli Sigurðsson (1998b, 19. september). „Koma munu köld og löng kvöld í Tryggvaskála“, Ágrip af sögu verslunarstaðar við Ölfusárbrú. *Lesbók Morgunblaðsins*, bls. 12-13.

Guðmundur Kristinsson (1991) *Saga Selfoss bindi 1. Frá landnámi til 1930*. Prentsmiðja Suðurlands: Selfossi.

Guðmundur Kristinsson (1995), *Saga Selfoss bindi 2. Frá 1930 til 1960*. Prentsmiðja Suðurlands: Selfossi.

Guðrún Guðlaugsdóttir (2002). *Tryggvaskáli – laglegt hús við brúna*. Skoðað 24. febrúar 2011 á Greinasafn mbl.is: http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=694060

Hagstofa Íslands (á.á.). *Mannfjöldi í einstökum byggðakjörnum og strjálbýli eftir landsvæðum ár hvert 1889-1990*. Skoðað 25. febrúar 2011 á <http://hagstofan.is/?PageID=625&src=/temp/Dialog/varval.asp?ma=MAN00104%26ti=Mannfj%F6ldi+%ED+einst%F6kum+bygg%F0akj%F6rnum+og+strj%E1lb%FDli+eftir+landsv%E6%F0um+%E1r+hvert+1889%2D1990++++%26path=../Database/mannfjoldi/Byggdakjarnareldra/%26lang=3%26units=fjoldi>

Hjalti Jóhannesson, Jón Þorvaldur Heiðarsson, Kjartan Ólafsson & Valtýr Sigurbjarnarson (2008). *Svínavatnsleið, mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: RHA.

Landmælingar Íslands (á.á.). *Landmælingar Íslands, National Land Survey of Iceland*. Skoðað 29. mars 2011 á <http://www.lmi.is/pages/kort/okeypis-kort/okeypis-kort/>

Leong D. & Weisbrod G. (1999). *Summary of Highway Bypass Studies*. Boston: Minnesota Department of Transportation and Wisconsin Department of Transportation.

Lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Rogers C. & Marshment R. (2000). *Measuring Highway Bypass Impacts on Small Town Business Districts*. Norman: Blackwell Publishers Ltd.

Samgöngur á nýrri öld (2003). Reykjavík: Samgönguráðuneytið.

Samgönguráð (2009). *Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009–2012*. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.

Sveinn Þórðarson (ritstj.) (2007). *Brýr að baki – Brýr á Íslandi í 1100 ár*. Reykjavík: Verkfræðingafélag Íslands.

Thompson E., Miller J. & Roenker J. (2001). *The impact of a new bypass route on the local economy and Quality of life*. Lexington: Kentucky Transportation Center.

Vegagerðin (2009). *Suðurlandsvegur, frá Hveragerði austur fyrir Selfoss*. Reykjavík: EFLA Verkfræðistofa.

Wafa E., Shalom H., Penina P. & Yoram S. (2006). *The Influence of a Bypass Road on Urban Development and Safety: Case Study*. Haifa: Association for European Transport and contributors.

