

Borgum v/ Norðurslóð
600 Akureyri
Sími 460-8900
rha@unak.is
<http://www.rha.is>



SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF VAÐLAHEIÐARGANGA VIÐTALSRANNSÓKN - STAÐAN FYRIR GÖNG

„MENN ERU BYRJADIR AÐ STÓLA Á AÐ KOMAST ALLTAF“

Mars 2016

Höfundur

Hjalti Jóhannesson

R15-010-SAM

© RHA-Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri 2016

Öll réttindi áskilin. Skýrslu þessa má ekki afrita með neinum hætti, svo sem með ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis útgefanda.

RHA-S-08-2016

ISSN 1670-8873 (vefútgáfa)

L-ISSN 1670-8873 (prentútgáfa)

***Skýrsla unnin fyrir styrk frá
Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar***

EFNISYFIRLIT

1.	HELSTU NIÐURSTÖÐUR.....	1
2.	INNGANGUR	3
3.	SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF SAMGÖNGUBÓTA	4
3.1.	FJÓRAR KYNSLÓÐIR VEGTENGINA MILLI EYJAFJARÐAR OG ÞINGEYARSÝSLU Á BÍLAÖLD.....	8
3.2.	ÞRÓUN UMFERÐAR UM VÍKURSKARÐ OG ÁREIÐANLEIKI FERÐA	12
4.	GÖGN OG AÐFERÐIR	16
5.	NÚVERANDI SAMGÖNGUR UM VÍKURSKARÐ OG REYNSLAN AF ÞEIM.....	17
5.1.	AÐSTÆÐUR Á VEGINUM	17
5.2.	ATHYGLISVERÐAR REYNSLUSÖGUR	21
5.3.	ÁHRIF Á STARFIÐ	26
5.4.	ÁHRIF Á DAGLEGT LÍF	30
5.5.	ORÐIÐ AÐ KOMAST EN KOMST EKKI	32
5.6.	UPPLÝSINGAR FYRIR VEGFARENDUR.....	33
5.7.	BREYTINGAR Á UNDAFÖRNUM ÁRUM	36
5.8.	AÐRIR MÖGULEGIR ÞRÖSKULDAR Á SVÆÐINU MILLI HÚSAVÍKUR, MÝVATNSSVEITAR OG AKUREYRAR	39
6.	VÆNTINGAR TIL VAÐLAHEIÐARGANGA	40
6.1.	BREYTINGAR Á STÖRFUM.....	42
6.2.	TÆKIFÆRI	43
6.3.	ÓGNANIR.....	45
6.4.	FORGANGSRÖÐUN FRAMKVÆMDA.....	45
	HEIMILDIR	47
	VIÐAUKI 1, VIÐTALSRAMMI	50

MYNDIR

Mynd 1. Líkan Weisbrods; um samgöngubætur og áhrif á ýmsa þætti í samfélaginu	6
Mynd 2. Líkan Janelle; “Spatial Reorganization”	7
Mynd 3. Árdagsumferð á nokkrum fjallvegum á hringveginum 2015. Heimild Vegagerðin (2016).	12
Mynd 4. Árdagsumferð um nokkra fjallvegi 2000-2015. Heimild Vegagerðin (2016).....	13
Mynd 5. Meðalvikudagsumferð á Víkurskarði 2014 og 2015. Heimild Vegagerðin (2016).....	13
Mynd 6. Frétt RÚV 12. mars 2013 um lokanir á Víkurskarði veturinn 2012-2013.	14
Mynd 7. Finnur þú fyrir óþægindum eða kvíða þegar þú ferðast um Víkurskarð að vetrarlagi? (eftir svæðum skv. könnun RHA í október 2015)	17
Mynd 8. Vegurinn um Víkurskarð á fallegum vetrardegi. Ekið er til vesturs niður brekkuna upp af Hrossagili eða Hrossadal (mynd: Hjalti Jóhannesson).....	18
Mynd 9. Lokunarslá í Fnjóskadal við Þjóðveg 1 um Víkurskarð (mynd: Hjalti Jóhannesson)..	20
Mynd 10. Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri og björgunarsveitarmaður við lokunarskilti á Hellisheiði þegar nýtt verklag var kynnt 11. febrúar 2014. Mynd af vef Vegagerðarinnar í tilefni af 112 deginum 11. febrúar 2014.....	20
Mynd 11. Á háu vegfyllingunni um Hrossagil/Hrossadal, séð til vesturs (mynd: Hjalti Jóhannesson).....	21
Mynd 12. Frétt RÚV um barnsfæðingu í Dalsmynni í mars 2013.	24
Mynd 13. Stjórutjarnaskóli breytist í fjöldahjálparmiðstöð. Frétt af vef skólans 5. febrúar 2016.....	26
Mynd 14. Óveðursfréttir af fréttamiðlinum 641.is þann 4. mars 2013.....	28
Mynd 15. Veðurstöð Vegagerðarinnar við hábungu Víkurskarðs á fallegum vetrardegi horft til NV í átt að Ystuvíkurfjalli (mynd: Hjalti Jóhannesson).	34

1. HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Rannsóknin byggðist að mestu á viðtölum við 16 manns í 10 einstaklingsviðtölum og 6 manna rýnihópi á Húsavík þar sem viðmælendur voru af báðum kynjum og af ýmsum aldri. Viðmælendur áttu það sameiginlegt að hafa mikla reynslu af samgöngum um Víkurskarð á öllum árstímum vegna starfa sinna eða persónulegra ferða. Samskipti milli svæðanna austan og vestan Vaðlaheiðar hafa verið að aukast mikið á undanförunum árum samkvæmt umferðartalningum Vegagerðarinnar og eru að verða jafnari yfir vikuna. Lýstu margir viðmælendur því hvernig farið sé að reiða sig á að samgöngurnar séu ávallt til staðar. Farið sé að stóla á að hægt sé að sækja vinnu, læknisþjónustu, afþreyingu og íþróttæfingar milli héraðanna. Ef samgöngurnar um Víkurskarð rofna vegna ófærðar raskist ýmislegt í daglegu lífi fólks eða störfum þess. Á ýmsan hátt töldu viðmælendur að líta mætti á svæðin sitt hvorum megin Vaðlaheiðar sem eina heild í atvinnulegu tilliti og hvað varðar skipulag á verslun og þjónustu. Það að umferð yfir vikuna er að verða jafnari og hún að aukast styður þessa tilfinningu viðmælenda. Þá hefðu ferðalög fólks breyst þannig að margir hafi áður bjargað sér sjálfir yfir heiðina í misjöfnum veðrum en nú væri meiri forræðishyggja í gangi af hálfu veghaldara þ.e. Vegagerðarinnar sem lýsti sér m.a. í því að veginum væri hreinlega lokað við ákveðnar aðstæður. Langflestur viðmælendur voru þó sammála um að þessar lokanir væru mikil breyting til batnaðar og í raun nauðsynlegar. Með aukinni umferð og fjölbreyttari flóru einstaklinga sem leið ættu um vegina að vetri til, m.a. útlendingar á bílaleigubílum, væri þetta nauðsynlegt. Flestir viðmælendur kunnu að segja frá athyglisverðum reynslusögum er tengdust ferðum yfir Víkurskarð. Þegar umferð raskaðist vegna ófærðar færri fljótt að bera á vöruskorti á Húsavík þar sem birgðahald væri farið að taka mið af stöðugum ferðum. Lagerinn væri í raun að verulegu leyti á vegunum. Þá væri búið að skipuleggja læknisþjónustu að verulegu leyti út frá því að alltaf væri hægt að senda sjúklinga til Akureyrar. Verði ófært um einhvern tíma gæti safnast upp hópur sjúklinga sem þyrftu að komast á Sjúkrahúsið á Akureyri til frekari aðhlyningar. Margt benti því til þess að þrátt fyrir þá annmarka sem væru á samgöngum um Víkurskarð þá væru þær þó það góðar að samfélagið væri búið að aðlaga sig að þeim með því að auka miðlægni og sérhæfingu ýmissa hluta á því svæði

sem þær hefðu áhrif á. Ákveðnum þolmörkum virtist þó náð þannig að krafan um bættar samgöngur væri hávær og aðkallandi að bæta þar úr.

Væntingar viðmælenda til Vaðlaheiðarganga fóru mikið eftir því hver reynsla af núverandi samgöngum var og þeim aðstæðum sem viðmælendur bjuggu við. Algengt var að þeir teldu að eðli samgangnanna hefði breyst og umferðin aukist það mikið að þetta væri eðlilegt skref að stíga. Fólk gerði nú kröfu um að komast milli héraðanna hvenær sem er. Til voru dæmi um að viðmælendur teldu Víkurskarðið alls ófullnægjandi samgöngur „*Það er ekkert hægt að nota þetta Víkurskarð miðað við hvernig kröfurnar eru orðnar, það er ekkert hægt að nota þennan veg*“. Viðmælendur voru sammála um að ferðir muni verða fyrirvaralausari og aðeins skreppitúr að fara milli héraðanna. Flestir voru sammála um að störf þeirra myndu breytast á einn eða annan hátt vegna Vaðlaheiðarganga. Atvinnusókn milli héraðanna myndi aukast, meðal annars þannig að eitthvað myndi verða um að fólk setti sig niður austan ganga og sækta áfram vinnu til Eyjafjarðar. Atvinnuöryggi myndi aukast með stærra atvinnusóknarsvæði. Fyrir ungt fólk þyrfti atvinna og þjónusta að vera þokkalega fjölbreytt í dag til að það myndi almennt vilja setja sig niður og þar muni göngin skapa tækifæri m.a. fyrir ákveðin svæði í Þingeyjarsýslum. Aukið aðgengi að atvinnu myndi styrkja búskap m.a. þar sem auðveldara yrði að bæta afkomu með því að sækja vinnu af bæ s.s. í sauðfjárbúskap og búa áfram á jörðunum. Atvinnusókn var talin hafa verið meiri um Víkurskarð fyrir nokkrum árum en eitthvað væri um að fólk hafi gefist upp á henni vegna röskunar á ferðum. Sveitarstjórnarmenn voru ekki á einu máli um áhrif ganganna og tækifæri sem þau sköpuðu. Sumir töldu að lítið myndi breytast í rekstri sveitarfélaga meðan aðrir töldu að mikil tækifæri fyrir samvinnu og/eða sameiningu sveitarfélaga myndu skapast. Ljóst var að talsverðar áhyggjur voru af því að auðveldari sókn í verslun og þjónustu á Akureyri myndi grafa undan slíku á Húsavík. Margir bentu þó á að nú þegar væru slík áhrif sjáanleg þótt samgöngur væru ekki alveg tryggar. Ákveðnar áhyggjur komu fram um að sérstök samfélagsgerð sveitanna kynni að láta undan síga vegna bættra samgangna og tíðari samskipta. Á móti komi hins vegar að íbúar sveitanna myndu eiga greiða leið að þéttbýlissamfélaginu og gætu tekið virkan þátt í því og nýtt sér fjölbreytni þess.

2. INNGANGUR

Markmið þessarar rannsóknar var að auka þekkingu á þeim samfélagsbreytingum sem munu eiga sér stað vegna Vaðlaheiðarganga. Rannsóknin beindist að því að greina breytingar sem verða á samfélagsþáttum við styttingu þjóðveggarinnar og að ekki þurfi lengur að fara yfir fjallveg milli Eyjafjarðar- og Þingeyjarsýslu. Mikilvægur þáttur í þessu sambandi var að unnt yrði að greina stöðu samgangna og samfélagslegra þátta fyrir opnun ganganna og bera þannig breytingar í framtíðinni saman við þá grunnstöðu.

Þessi skýrsla greinir frá niðurstöðum eigindlegra viðtala við fólk sem býr og starfar austan og vestan Vaðlaheiðar og hefur mikla reynslu af samgöngum um Víkurskarð. Í viðtölunum var skoðað hvernig fólk hefur upplifað þann samgönguþröskuld sem Víkurskarðið er og hvaða tækifæri og mögulega ógnanir, mismunandi hópar samfélagsins sjá við tilkomu Vaðlaheiðarganga. Áhersla var lögð á að finna viðmælendur sem höfðu reynslu af samgöngum á svæðinu starfa sinna vegna eða vegna persónulegra aðstæðna.

Þessi rannsókn var styrkt af Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar og var unnin af starfsmönnum RHA, einkum Hjalta Jóhannessyni, landfræðingi á tímabilinu ágúst 2015 til mars 2016. Rannsóknasjóði Vegagerðarinnar er þakkað sitt framlag og að hafa gert þessa rannsókn mögulega. Vonast er til að skýrslan leggi sitt lóð á vogarskálarnar við að auka þekkingu á samfélagsáhrifum samgangna. Sú rannsóknarvinna, skoðanir og niðurstöður sér hér koma fram eru þó algjörlega á ábyrgð höfundar.

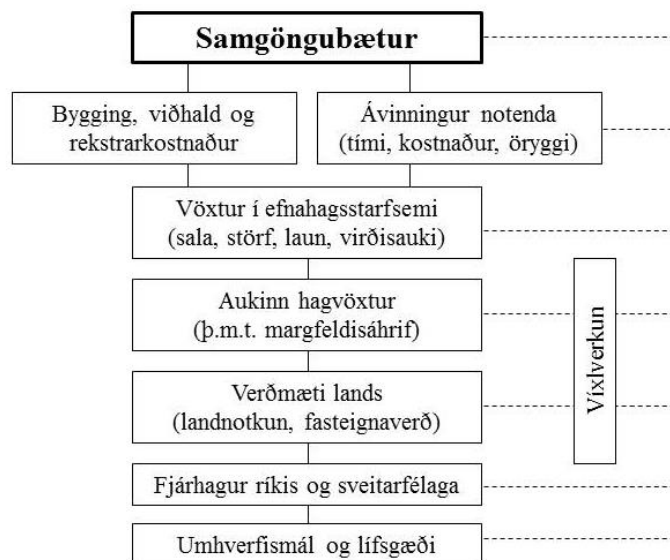
3. SAMFÉLAGSLEG ÁHRIF SAMGÖNGUBÓTA

Smátt og smátt stækkar þekkingargrunnurinn um þau áhrif sem bætta samgöngur hafa á samfélagið. Hérlendis hafa verið gerðar fjölmargar rannsóknir á þessu sviði, einkum síðtliðin 15 ár. Fyrsta íslenska rannsóknin um samfélagsleg áhrif samgöngubóta sem vitað er til að hafi verið gerð var um áhrif Óseyrarbrúar (Framkvæmdastofnun ríkisins, 1981). Þá setti samgönguráðuneytið á laggirnar starfshóp til að fjalla um væntanleg áhrif Vestfjarðaganga á áhrifasvæði þeirra árið 1990. Áttu fulltrúar margra ráðuneyta sæti í starfshópnum og var markmiðið m.a. að greina á hvern hátt ríkið gæti hagrætt í sínum rekstri, s.s. heilbrigðismálum, hafnarekstri, skólamálum og flugvallarrekstri í kjölfar ganganna (Samgönguráðuneytið, 1991). Fræðileg úttekt fór ekki fram í þessari vinnu heldur var byggt á reynslu og þekkingu þeirra sem áttu sæti í starfshópnum. Ljóst var þó að menn væntu m.a. ýmissa breytinga í átt til meiri miðleitni og samþjöppunar í rekstri ríkisins og víðar. Upp úr aldamótum varð mikil vakning á þessu sviði og gerðar voru margar rannsóknir. Þar má nefna mat á samfélagsáhrifum ganga undir utanverðan Tröllaskaga (Héðinsfjarðarganga) sem var hluti af mati á umhverfisáhrifum ganganna (Hjalti Jóhannesson o.fl., 2002). Þá fjármagnaði Bygðastofnun verkefni sem fjallaði um almenn áhrif samgöngubóta á þróun byggðar (Grétar Þór Eypórsson o.fl., 2001). Í kjölfarið á þessu styrkti Rannsóknasjóður Vegagerðarinnar viðamikil rannsóknarverkefni um þróun aðferða við mat á félags- og efnahagslegum áhrifum samgöngubóta (Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson, 2004). Sú vinna sem þarna var lagður grunnurinn að hefur síðan síðan nýst í ýmsum verkefnum sem komið hafa í kjölfarið og ber þar hæst viðamikla rannsókn á samfélagsáhrifum Héðinsfjarðarganga, sjá m.a. Þóroddur Bjarnason og Kolbeinn Stefánsson, 2010). Einnig má nefna samanburð á vegtengingum á Vestfjörðum (Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson, 2005), samanburð á jarðgangakostum á Austurlandi (Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson, 2005), samfélagsáhrif Landeyjahafnar (Grétar Þór Eypórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir, 2007), samfélagsáhrif jarðganga undir Hellisheiði eystri og samanburð við aðra samgöngukosti (Hjalti Jóhannesson og Grétar Þór Eypórsson, 2003). Fleiri rannsóknir eða úttektir sem hafa verið unnar á þessu sviði eru m.a. aðgengilegar á vefsvæði RHA (<http://www.rha.is/is/rannsoknir/utgefid-efni>).

Áhrif samgöngubóta á samfélag og efnahag er svið sem mikið hefur verið rannsakað erlendis, ekki síst í Bandaríkjunum. Má finna dæmi um þessar rannsóknir í gagnagrunni yfir tilviksrannsóknir á samfélags- og efnahagslegum rannsóknum í Bandaríkjunum og víðar, The TPICS System -Transportation Project Impact Case Studies (<http://www.tpics.us/Default.aspx>). Gagnagrunnurinn er afurð rannsóknar á vegum US Strategic Highway Research Program sem kallaðist „Impact of Transportation Capacity on Economic Development and Land Use“. Aðalhöfundur þeirrar rannsóknar var Economic Development Research Group, Inc. (EDR Group). Hafa rannsakendur á vegum Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri meðal annars mikið stuðst við rannsóknir þeirra, t.d. Weisbrod, G. og B. Weisbrod (1997) og aðlagð íslenskum aðstæðum.

Almenn áhrif þess að teknar eru burt hindranir eða þröskuldar í samgöngukerfinu eru aukin samskipti og í kjölfarið aðlagast samfélagið að nýjum veruleika og umbreytist að ýmsu leyti. Afleiðing aukinna samskipta er gjarnan tilhneiging til aukinnar sérhæfingar og miðleitni á mörgum sviðum samfélagsins, s.s. í verslun og þjónustu. Vaðlaheiðargöng munu samkvæmt því breyta forsendum fyrir opinberan rekstur og stjórnsýslu auk reksturs einkaaðila. Hins vegar er mismunandi hvernig þessar breyttu aðstæður og tækifæri sem af göngunum leiða munu birtast þessum aðilum og hvernig þeir munu bregðast við breytingunum. Þá stækka vinnumarkaðir og breytingar verða á atvinnusókn fólks. Landfræðileg stærð þeirra svæða sem mismunandi áhrif koma fram á eru misjafnlega mikil og fer það einkum eftir tíðni ferða og hversu sérhæfð sú þjónusta eða starfsemi er sem um ræðir hverju sinni.

Mynd 1 lýsir helstu samfélags- og efnahagslegu þáttum sem samgöngubætur hafa áhrif á samkvæmt Weisbrod (1997). Eins og sjá má í þessu líkani er áherslan á efnahagslega þætti. Höfundurinn leggur þó áherslu á að sumum áhrifaþáttum sé sleppt og að ekki séu öll innbyrðis tengsl sýnd. Marga þessara þátta er unnt að mæla ef nægilega góð opinber gögn eru til fyrir hæfileg landsvæði, s.s. áhrifasvæði samgöngubóta. Því miður er það svo í íslensku samhengi að ýmis hagræn gögn eru torfengin fyrir smærri landfræðilegar einingar. Séu nauðsynleg gögn til staðar er unnt að bera saman stöðuna á áhrifasvæði samgöngubótanna fyrir og eftir framkvæmd og mæla þannig breytingar eftir á.

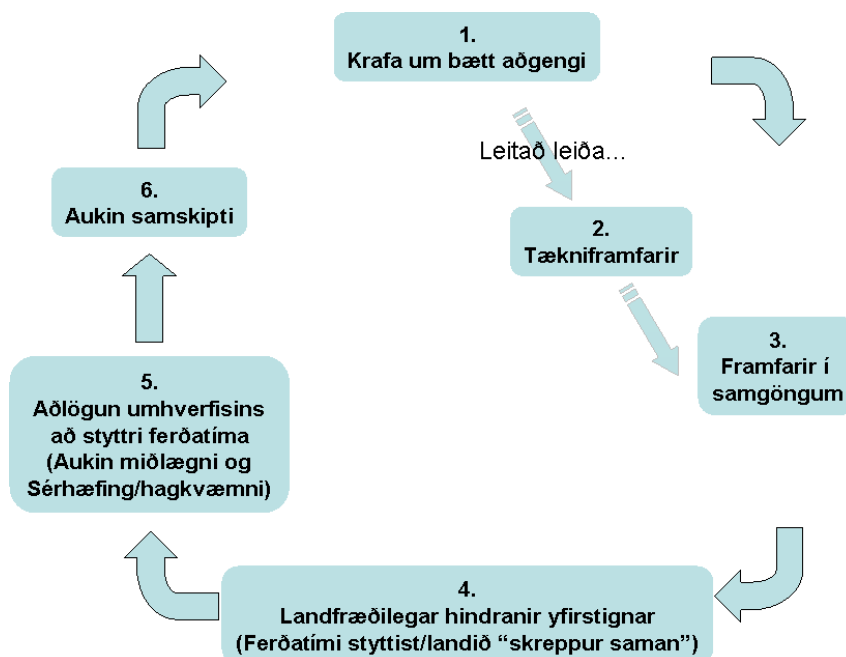


Mynd 1. Líkan Weisbrods; um samgöngubætur og áhrif á ýmsa þætti í samfélaginu (Weisbrod, 1997)

Rannsókn á borð við þá sem þessi skýrsla fjallar um mælir áhrif samgöngubótanna á tiltekna valda þætti fyrir og eftir¹ framkvæmdina. Aðeins er unnt að mæla suma þessara þátta á meðan framkvæmdirnar eiga sér stað, s.s. hvernig fólk upplifir stöðu samgangna og ýmissa þátta í samfélaginu, auk væntinga til áhrifa samgöngubótanna. Hins vegar er auðveldara að skoða áhrif á ýmsa hagræna þætti eftir, s.s. þeirra sem byggjast á opinberum hagtölum enda verður ákveðin töf á birtingu slíkra talna. Fram kemur í grein Weisbrod að mikilvægt sé að skilgreina vel þau atriði sem liggja skuli til grundvallar um efnahagsleg áhrif samgöngubóta og velja aðferðir til að nálgast svörin. Lögð er áhersla á að samgöngubætur séu þáttur í því að bæta lífsgæði og efnahagslega afkomu fólks á tilteknu svæði en menn verði að gera sér grein fyrir því að sum svæði geti haft hag af samgöngubótum á meðan önnur geti tapað af þeirra völdum. Í þessari rannsókn er þetta líkan haft til hliðsjónar og við það miðað að greina á hvern hátt lífsgæði og að nokkru leyti einnig afkoma fólks breytist við tilkomu Vaðlaheiðarganga, s.s. með stækkun atvinnusvæða með tilheyrandi breytingum á vinnumarkaði. Í öðrum áfanga rannsóknarinnar sem áætlað er að fari fram um það bil 3 árum eftir opnun ganganna verður unnt að skoða nánar efnahagslega þætti, s.s. fasteignaverð, fjárhag

¹ Hér er við það miðað að nokkrum árum eftir opnun Vaðlaheiðarganga verði farið í að kanna hvernig samskipti og notkun á samgöngumannvirkjunum hafi breyst frá því að Víkurskarðið var aðal leiðin milli héraðanna.

sveitarfélaga og afkomu fyrirtækja samkvæmt fyrirbyggjandi opinberum gögnum, með fyrirvara um aðgengi slíkra gagna.



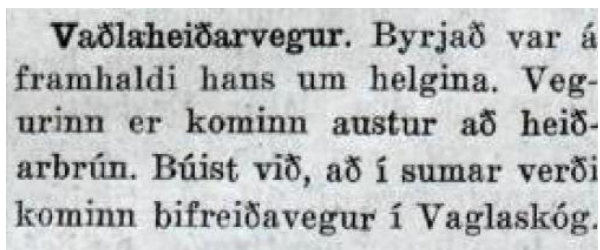
Mynd 2. Líkan Janelle; "Spatial Reorganization"

Mynd 2 sýnir líkan sem var sett fram af Donald Janelle (1969) og hefur mikið verið notað til að útskýra bæði þá krafta sem knýja áfram samgöngubætur og það sem samgöngubæturnar leiða af sér í samfélaginu. Krafa um bætt aðgengi er þannig helsti drifkrafturinn að baki samgöngubótum en þær geta verið tækniframfarir og ýmsar endurbætur samgöngukerfa. Með því næst að yfirstíga landfræðilegar hindranir eða þröskulda í samgöngukerfinu sem áður voru fyrir hendi. Hér leysa Vaðlaheiðargöng af hólmi fjallveginn Víkurskarð sem lokast oft að vetrinum. Jafnframt styttest þjóðvegur 1 um 15 km. Við styttingu ferðatímans og greiðari samgöngur mun samfélagsið samkvæmt þessu líkani aðlaga sig að breyttum aðstæðum með ýmsu móti. Áhrifin munu meðal annars lýsa sér í aukinni miðlægni eða samþjöppun starfsemi á færri staði en áður. Í stað þess að hver landfræðilega afmarkaður staður þurfi að vera sér að miklu leyti nógur um þjónustu, atvinnu og fleira verður hægt að sækja slíkt út fyrir staðinn t.d. þangað sem meira framboð og fjölbreytni er til staðar. Samskipti munu aukast og fyrir eða síðar kemur fram krafa um bætt aðgengi á ný.

3.1. *Fjórar kynslóðir vegtenginga milli Eyjafjarðar og Þingeyarsýslu á bílaöld*

Vaðlaheiði hefur verið talsverður farartálmi gegnum tíðina og margar kynslóðir af vegum hafa verið lagðar yfir eða fyrir heiðina og má segja að þróun samgangna á þessum slóðum hafi farið nokkra „hringi“ samanber líkan Janelle hér að framan (Mynd 2). Síðan bílaöld gekk í garð á Íslandi má segja að það hafi verið gerðar þrjár kynslóðir af vegum milli Eyjafjarðar og Þingeyarsýslu. Verða væntanleg Vaðlaheiðargöng þá fjórða kynslóð bílvegjar á svæðinu.

Vaðlaheiðarvegur um Steinsskarð var fyrsta kynslóð bílfærs vegar yfir Vaðlaheiði. Þegar skoðaðar eru gamlar fréttir af framförum í samgöngum á svæðinu má sjá að um 1930 var bílfær vegur að verða fær yfir Vaðlaheiðina, þ.e. gamli Vaðlaheiðarvegurinn með öllum sínum hlykkjum. Vegurinn var á sínum tíma mikið mannvirki og bylting í samgöngum en hafði þann megin annmarka að vera lokaður í langan tíma yfir veturinn. Hann liggur enda hæst um Steinsskarð í um það bil 520 m hæð yfir sjó og er í dag ágætis útsýnisleið og vitnisburður um fjallvegi eins og þeir voru um miðbik síðustu aldar. Gaman er að sjá meðfylgjandi frétt sem birtist í Morgunblaðinu árið 1929 og sem lét lítið yfir sér en þar var sagt er frá yfirstandandi framkvæmdum við veginn (Mynd 3).

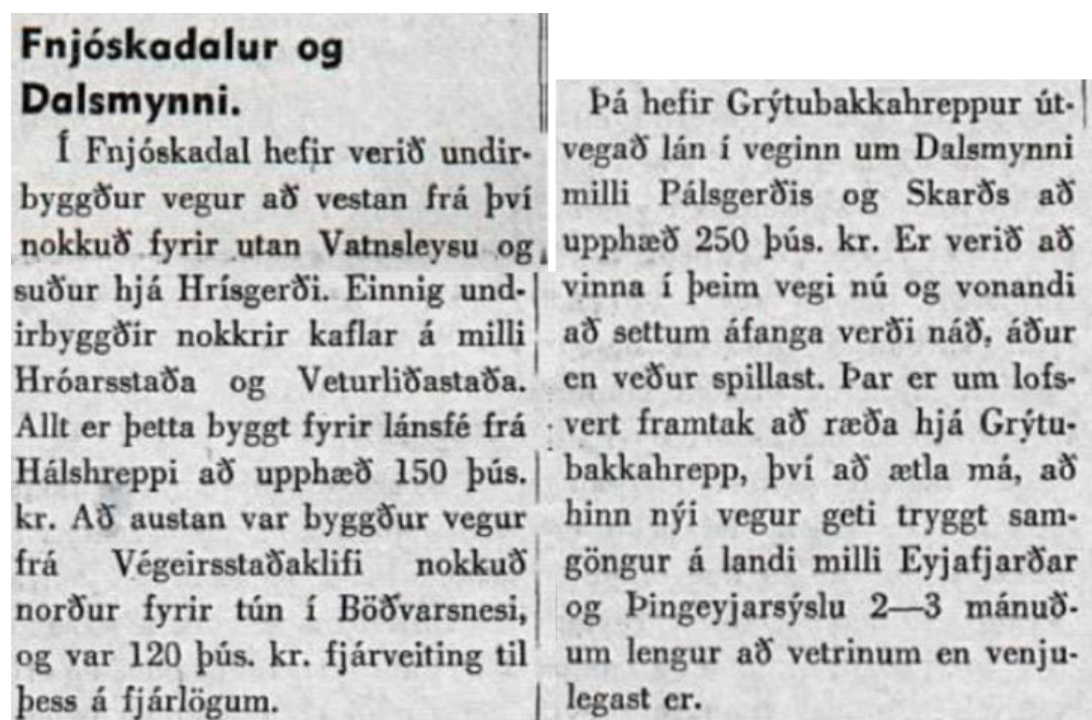


Vaðlaheiðarvegur. Byrjað var á framhaldi hans um helgina. Vegurinn er kominn austur að heiðarbrún. Búist við, að í sumar verði kominn bifreiðavegur í Vaglaskóg.

Mynd 3. Smáfrétt um gerð Vaðlaheiðarvegjar. Heimild Morgunblaðið 6. maí 1929

Dalsmynni var önnur kynslóð vegar milli héraðanna. Ljóst var að þrátt fyrir að Vaðlaheiðarvegur um Steinsskarð væri stórt skref fram á við þá hafði vegurinn þann annmarka að vera aðeins opinn á tímabilinu júní – nóvember (Þórhallur Arason, 1972). Því var unnið áfram að því að leita leiða til að ná frekari framförum í samgöngum með það að markmiði að fá veg sem væri opinn stærri hluta úr árinu. Þannig varð það úr að

byggður var upp vegurinn um Dalsmynni² sem var meira opinn yfir veturinn eins og segir í frétt Íslendinga, blaði Sjálfstæðismanna haustið 1956 (Mynd 4). Athyglisvert er að samkvæmt fréttinni lánaði Grýtubakkahreppur ríkissjóði fé til að unnt væri að hraða framkvæmdum. Segir það ef til vill eitthvað til um hversu mikilvægt málefnið þótti. Vegurinn um Dalsmynni var hins vegar um 27 km lengri leið en Vaðlaheiðarvegur sem var áfram aðal sumarleiðin. Það sem var hins vegar alvarlegra var sú staðreynd að vegurinn um Dalsmynni liggur um hættulegt snjóflóðasvæði og hafa snjóflóð meðal annars tvisvar rutt burtu brú á versta snjóflóðasvæðinu (Dagur 1974, 20. febrúar og Dagur 1979, 18. apríl). Meðal annars af þessum sökum var ljóst að þetta þetta yrði aldrei góður framtíðarvegur og enn var leitað leiða til að bæta úr samgöngum þarna á milli.



Mynd 4. Dalsmynni var byggt upp til að lengja þann tíma úr ári sem bílfær vegur var milli Eyjafjarðar og Þingeyjarsýslu. Frétt úr Íslendingi 21. september 1956

Víkurskarð er þriðja kynslóð vegar yfir Vaðlaheiði. Horft hafði verið til vegar um Víkurskarð um langan tíma. Valið stóð einkum á milli Víkurskarðs og vegarins um Steinsskarð (Þórhallur Arason, 1972). Varð Víkurskarð fyrir valinu (Tíminn 1972, 15. desember) og hafist var handa við að leggja veg í Víkurskarði árið 1977 (DV 1983, 26.

² Norður úr Fnjóskadal yfir til Eyjafjarðar.

september) og stóð sú vinna með hléum næstu átta ár. Árið 1968 hafði verið byggð af framsýni tvöföld brú á Fnjóská við Nes norðan Vaglaskógar og sem var þá líklega breiðasti hluti vegarins milli Akureyrar og Húsavíkur³. Var því ljóst að menn stefndu þá þegar að því að byggja annað hvort upp nýjan veg um Steinsskarð eða Víkurskarð. Dalsmynni virðist hins vegar ekki hafa verið álitid framtíðarvalkostur (Þórhallur Arson, 1972) en sú leið var um 27 km lengri en leiðin um Steinsskarð og því um 17 km lengri en Víkurskarðið en allt eru þetta tölur samkvæmt þeim hönnunarforsendum sem þá lágu til grundvallar.



Mynd 5. Frétt úr DV, 26. september 1983 þar sem greint er frá væntanlegum vegi um Víkurskarð

³ Breidd akbrautar 8,02 m samkvæmt brúaskrá Vegagerðarinnar

Ljóst er að miklar vonir voru bundnar við að Víkurskarð væri framtíðarlausn á samgöngum milli Eyjafjarðar og Þingeyjarsýslu en í samræmi við líkan Janelle (1969) þá reyndist það ekki vera svo og ferlið hélt áfram. Viðtölin í þessari rannsókn bregða ljósi á það hvaða annmarka vegfarendur telja vera á Víkurskarði sem samgönguleið.

Vaðlaheiðargöng eru fjórða kynslóð bílvegur um Vaðlaheiði. Nokkru fyrir aldamótin 2000 eða um 15 árum eftir að vegurinn um Víkurskarð var fullgerður og var farið að ræða opinberlega um þörfina á Vaðlaheiðargöngum (Mynd 6).

Vaðlaheiðargöng kosta 4 milljarða

Vegagerðin hefur áætlað að jarðgöng í gegnum Vaðlaheiði yrðu að vera 7-8 km löng. Vegamálastjóri segir helsta gallann við jarðgöng vera mikinn kostnað.



Helgi Høfgrímsson vegamálastjóri.

Eðlileg umræða
Helgi segir eðlilegt að íbúar landsins varpi fram og skoði sem flesta möguleika en eitt stendur fyrst og fremst í vegi fyrir gangagerð: „Jarðgangaóskirnar eru býsna margar en gallinn er fyrst og fremst sá að jarðgöng eru mjög dýr og því er um mjög stórar fjárhæðir að ræða í hverju einstöku tilviki,“ segir Helgi. Í langtímaáætlun Vegagerðinnar er öllum jarðgöngum kippt út fyrir sviga þannig að jarðgangamálaflókkurinn fær sér skoðun og sér-

staka fjármögnun að sögn Helga. Vegamálastjóri upplýsir að kostnaður við hvern grafinn kílómetra sé grófllega um 500 milljónir ef um tvíbreið göng er að ræða. Þegar Vegagerðin stóð að frumkönnun á göngum í gegnum Vaðlaheiði hafi komið í ljós vegna breiddar hennar að göngin yrðu að vera 7-8 km löng. Heildarkostnaður gæti því numið um 4 milljörðum kr. alls.

Flestir vilja göng
Ef tekið er mið af umræðunni, vilja heimamenn jarðgöng í flestum landsfjórðungum. Á Austfjörðum hefur komið fram ósk um göng milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Á Norðurlandi vestra hafa heimamenn lagt áherslu á göng á milli Ólafsfjarðar og Siglufjarðar og þá hafa Árni Johnsen og stuðningsmenn barist fyrir göngum milli Eyja og fastalandsins. Því er ljóst að mikill slagur er um málið en tekist er á um forgangsroð verkefna.

Helgi segist telja að vegurinn um Víkurskarðið hafi reynst líkt og áætlanir hafi gert ráð fyrir. Vissulega teppist hann á köllum líkt og aðrir fjallvegir. — BB

Hugmyndin um jarðgöng gegnum Vaðlaheiði við Eyjafjörð er ekki ný af nálinni. Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri segir að fyrir nokkrum árum hafi Vegagerðin lauslega skoðað þennan möguleika, en ljóst sé að kostnaðurinn við slíkt mannvirkni sé mikill. Eins og fram kom í Degi í gær hefur atvinnumálanefnd Akureyrarbæjar farið fram á að hagkvæmniathugun á göngunum verði gerð, enda séu samgöngur stór þáttur í eflingu atvinnulífs á Akureyri. Bent hefur verið á að þegar Víkurskarðið teppist, myndist gat milli Norður- og Austurlands og afleiðingar geti orðið alvarlegar.

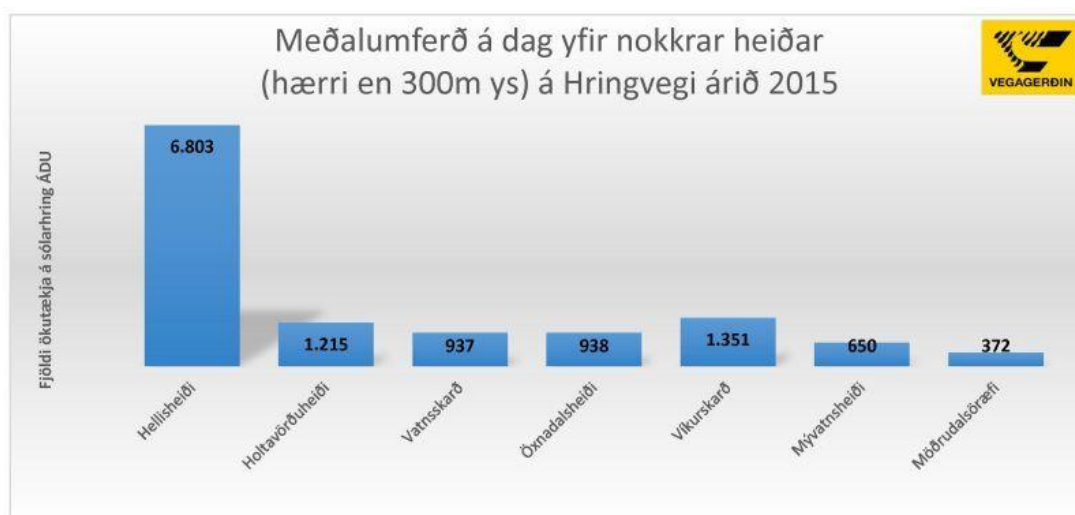
Mynd 6. Opinber umræða um Vaðlaheiðargöng hefst, frétt í Degi 30. janúar 1999

Við tók langvinn umræða um forgangsroðun og fjármögnun Vaðlaheiðarganga og er athyglisvert að horfa á undirbúning ganganna og umræðuna um þau út frá því líkani sem einkum er unnið út frá í þessari rannsókn. Ferli úrbóta hefur sífellt haldið áfram

og þrátt fyrir að vart verði séð að lengra sé hægt að ganga en með Vaðlaheiðar-göngunum verður fróðlegt að sjá hvað tíminn leiðir í ljós um það. Viðtölin í þessari rannsókn gefa innsýn í hvaða samfélagslega ávinning fólk sér með tilkomu jarðganganna. Í viðtölum í rannsókninni er jafnframt spurt um hvaða aðrir annmarkar kunni að vera á samgöngum kringum Vaðlaheiðina til að reyna að átta sig á hvað gæti verið handan við hornið í þessum efnum.

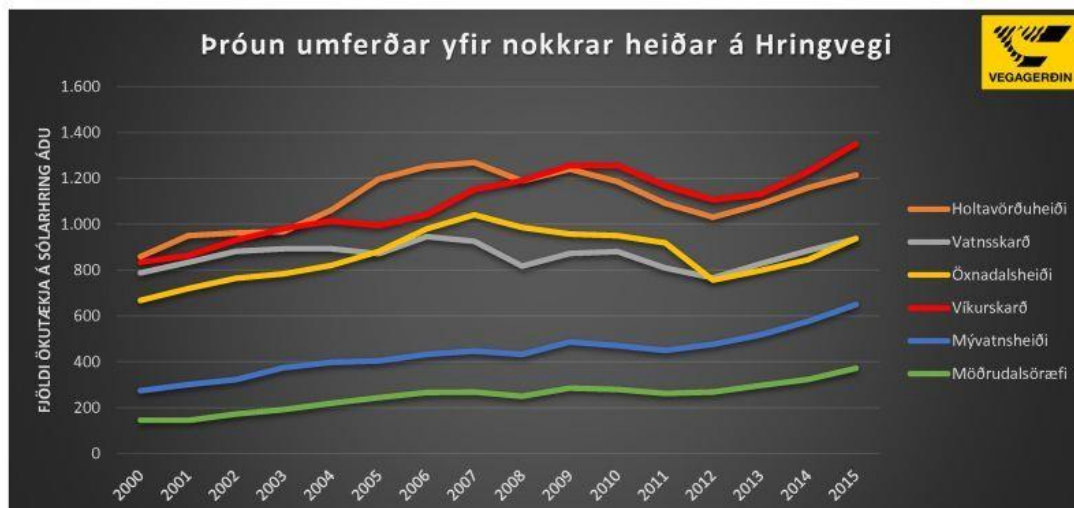
3.2. Þróun umferðar um Víkurskarð og áreiðanleiki ferða

Umferð um Víkurskarð hefur aukist afar mikið samkvæmt samantekt á talningum Vegagerðarinnar (2016, 26. febrúar) og var Víkurskarð annar umferðarmesti fjallvegurinn á hringveginum á eftir Helliðheiði árið 2015 (Mynd 7).



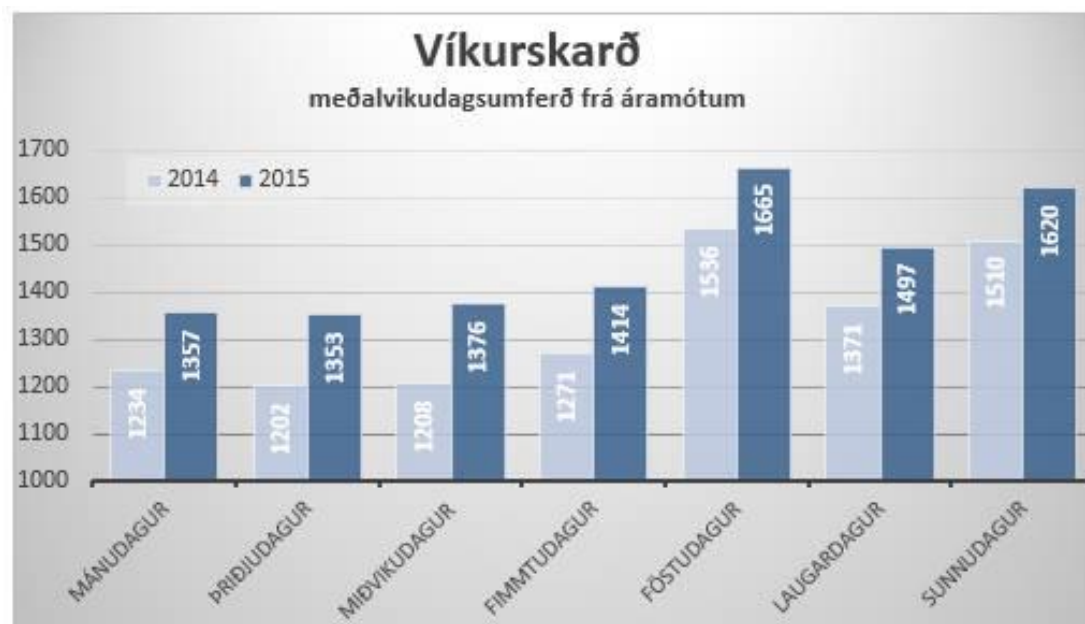
Mynd 7. Meðalumferð á dag á nokkrum fjallvegum á hringveginum 2015. Heimild Vegagerðin (2016).

Hefur Víkurskarð haldið þeirri stöðu að vera annar fjölfarnasti fjallvegurinn á landinu allt frá árinu 2010 þegar vegurinn skipti á sæti við Holtavörðuheiði (Mynd 8). Athyglisvert er að umferðin dróst síðan aðeins saman á fjallvegum á hringveginum á norðan- og norðvestanverðu landinu (Mynd 8). Í raun virðist þessi þróun hafa byrjað þegar árið 2007 eða fyrir hrun og hélt áfram allt til 2012 en hún hefur aukist mikið síðan og tengist það líklega auknum fjölda ferðamanna. Í þessu samhengi er sömuleiðis nokkuð áberandi að hlutfallslegt vægi Vatnsskarðs og Öxnadalsheiðar hefur minnkað yfir tímabilið 2000-2015. Umferð á Víkurskarði fylgir ekki sömu þróun og þessir vegir. Þar dróst umferð seinna saman eftir hrun og jókst hraðar eftir 2012.



Mynd 8. Árdagsumferð um nokkra fjallvegi 2000-2015. Heimild Vegagerðin (2016).

Það virðist þannig sem samskipti hafi hlutfallslega minnkað milli Norðurlands vestra og eystra og sömuleiðis við suðvesturhornið. Hins vegar hafi samskipti aukist innan Norðurlands eystra, s.s. um Víkurskarð og Mývatnsheiði og einnig stöðugt gagnvart Austurlandi um Möðrudalsöræfi.



Mynd 9. Meðalvikudagsumferð á Víkurskarði 2014 og 2015. Heimild Vegagerðin (2016).

Vísbendingar eru um að umferðin í Víkurskarði sé að verða jafnari yfir vikuna þrátt fyrir að föstudags- og helgarumferðin sé ennþá mun meiri en aðra vikudaga. Mögulega er það til marks um breytt eðli umferðar milli héraðanna, til dæmis að reglubundnar ferðir fólks og fyrirtækja á virkum dögum séu að aukast.

Nokkuð hefur verið um lokanir vegarins um Víkurskarð vegna ófærðar og veðurs en það er mjög mismunandi milli ára eftir því hvernig tíðafarið er. Til að mynda var mikið um lokanir veturinn 2012-2013 sbr. samantekt RÚV (Mynd 10) en þá var lokað í 12 sólarhringa samtals og byrjaði ófærðin óvenju snemma eða 10. september og lengsta samfellda lokun þennan vetur var um 40 klst.

Víkurskarð lokað í 12 sólarhringa

© 12.03.2013 - 13:16 Innlent - Norðurland - Samgöngumál Bein slóð



Vegurinn um Víkurskarð hefur verið lokaður vegna snjóá í tæpar 290 klukkustundir, eða tólf sólarhringa samtals, í haust og vetur. Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni lokaðist Víkurskarð fyrst 10. september og var þá lokað samfleytt í rúma 24 tíma.



Fjórum sinnum hefur skarðið verið lokað lengur en 30 tíma samfleytt og lengsta samfellda lokunin var tæpir 40 tímar, frá því síðdegis föstudaginn níunda nóvember, fram að morgni sunnudagsins ellefta.

Í þessari samtantekt eru ekki taldir með þeir dagar sem þungfært hefur verið á Víkurskarði, eða illfært að öðru leyti.

© 12.03.2013 - 13:16 Innlent - Norðurland - Samgöngumál Bein slóð



Mynd 10. Frétt RÚV 12. mars 2013 um lokanir á Víkurskarði veturinn 2012-2013.

Þar sem Vegagerðin tók ákvörðun þann 11. febrúar 2014 um breytt verklag þ.e. að loka fjallvegum með slá þegar útlit er fyrir ófærð (Vegagerðin 2014, 11. febrúar) getur verið varasamt að bera saman tölur um lokanir fyrir og eftir þá tímasetningu.

Varla er um raunhæfa varaleið að ræða milli Þingeyjarsýslu og Eyjafjarðarsýslu þegar færð spillist á Víkurskarði og vegurinn lokast. Vegurinn um Dalsmynni⁴ liggur að hluta til um svæði þar sem snjóflóðahætta er mikil við ákveðnar ástæður. Ef tilgátan er rétt um að þróunin sé í þá átt að umferð sé að verða jafnari yfir vikuna og að það tengist því að reglubundnar ferðir fólks og fyrirtækja vegna atvinnu og reglubundinnar þjónustu séu að verða algengari má ætla að samfélagið sé viðkvæmara fyrir lokunum en áður og minna þol fyrir slíku. Með öðrum orðum að almennt sé gert ráð fyrir unnt sé að komast milli staða fyrirhafnarlaust og hvenær sem er. Þannig sé staðan á Víkurskarðinu á upphafspunkti í líkani Janelle, krafa sé um úrbætur þar sem núverandi samgöngur svari ekki lengur kalli tímans um samskipti milli héraðanna.

⁴ Leiðin norður úr Fnjóskadal og yfir í Grýtubakkahrepp/Eyjafjörð.

4. GÖGN OG AÐFERÐIR

Ákveðið var að nota eiginlega rannsóknaraðferð í þessu verkefni og taka bæði hálfstöðluð einstaklingsviðtöl og rýnihópsviðtal til þess að átta sig á því hvernig fólk, einkum í Þingeyjarsýslu, upplifði stöðu samgangna og væntanlegar breytingar á þeim. Við val á viðmælendum var notuð snjóboltaaðferð. Upphaflega voru fengnar ábendingar frá staðkunnugum um einstaklinga, bæði karla og konur, sem hafa reynslu af núverandi samgöngum um Víkurskarð vegna vinnu sinnar eða persónulegra ferða. Úr þessum lista valdi rannsakandi síðan einstaklinga til að ræða við. Í framhaldi af þessu var nokkuð um það að viðmælendur bentu á fleiri sem kæmu til greina og voru nokkrir valdir samkvæmt því.

Tíu einstaklingsviðtöl fóru fram á tímabilinu frá september 2015 til janúar 2016. Þau voru hljóðrituð og ákveðið var að tengja einstök ummæli ekki við einstaklingana en í vissu samhengi getur verið ljóst um hvern er að ræða og jafnan tengist það starfi eða stöðu viðkomandi og er ekki metið sem persónulega viðkvæmt efni. Viðtölin fóru ýmist fram á vinnustað viðkomandi, heimili eða á skrifstofu Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Akureyri. Viðtölin tóku á bilinu 16 til 52 mínútur og að meðaltali varði hvert viðtal í 33 mínútur. Tekinn var útdráttur úr öllum viðtölunum og hluti af hverju viðtali var ritaður upp frá orði til orðs.

Rýnihópsfundur var haldinn á Húsavík þann 9. Febrúar 2016. Sex manns tóku þátt í honum, fjórar konur og tveir karlar sem áttu heima á Húsavík eða í nágrenni. Fjórir höfðu lengi átt heima á svæðinu og tveir skemur. Allir höfðu mikla reynslu af því að ferðast um Víkurskarð á öllum árstímum. Fór rýnihópsfundurinn fram í húsnaði þekkingarnets Þingeyinga á Húsavík og tók tæpar 60 mínútur. Rýnihópsfundurinn var hljóðritaður og sleginn inn í ritvinnslu frá orði til orðs.

Stuðst var við viðtalsramma í viðtölum og var rammin aðeins mismunandi milli flokka viðmælenda og er viðtalsrammann að finna í viðauka.

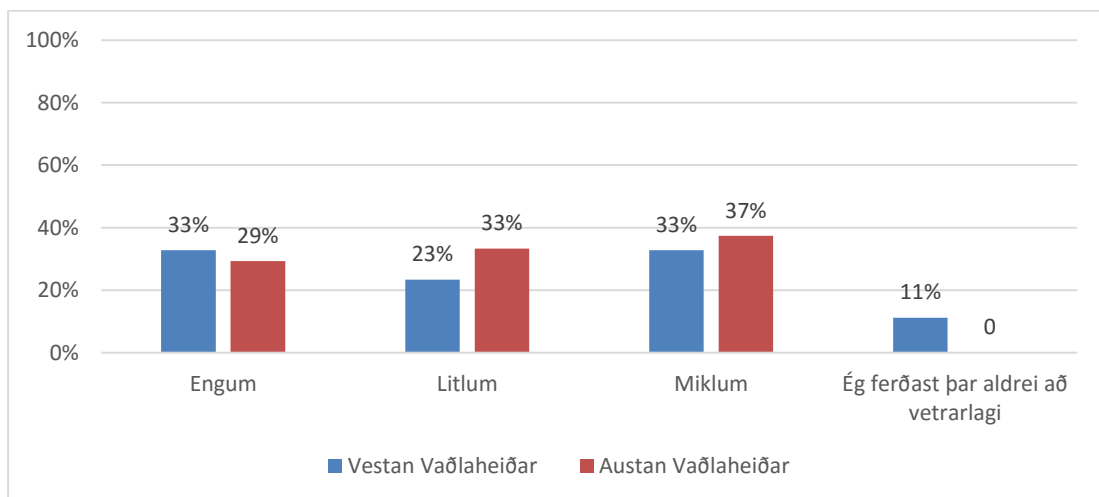
5. NÚVERANDI SAMGÖNGUR UM VÍKURSKARÐ OG REYNSLAN AF ÞEIM

Í þessum kafla er greint frá reynslu 16 einstaklinga af núverandi samgöngum. Þessir einstaklingar hafa fjölbreyttan bakgrunn og var við val á þeim leitast við að fá fram fjölbreytt viðhorf til samgöngunnar. Fólkið sinnir mismunandi störfum eða hlutverkum og nýtir samgöngurnar milli Eyjafjarðar og Þingeyjarsýslu á fjölbreyttan hátt.

5.1. Aðstæður á veginum

Í könnun RHA meðal almennings árið 2014 (Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir, 2015) kom í ljós að meirihluti vegfarenda austan Vaðlaheiðar taldi veginn um Víkurskarð varasaman að vetri til (Mynd 11). Atvinnubílsjóri sem ekur strætó milli Akureyrar og Húsavíkur lýsti aðstæðum á Víkurskarði svo:

„Þetta er allt í lagi yfir sumarið en veturinn er náttúrulega bara skelfilegur. Það er ekki alltaf logn þarna uppi. Oft blindað og ófærð og ferðir falla niður. Áætlan seinkar einnig oft. Ég hef stundum lent í því að komast til Akureyrar en ekki síðustu ferðina til Húsavíkur aftur út af ófærð kl. 18,“.



Mynd 11. Finnur þú fyrir óþægindum eða kvíða þegar þú ferðast um Víkurskarð að vetrarlagi? (greint eftir eftir búsetu austan og vestan Vaðlaheiðar skv. könnun RHA í október 2015)

Þjörgunarsveitir eru gjarnan kallaðar til þegar allt er komið í óefni á Víkurskarði og bjarga þarf fólki niður úr skarðinu þegar bílar hafa fest sig. Megin breytingin á þessum

aðgerðum er sú að nú er gjarnan fyrst og fremst hugsað um að ná fólki niður úr skarðinu en bílarnir eru skildir eftir og sóttir síðar. Er þetta meðal annars vegna ábyrgðartrygginga vegna þess að ef tjón verður við að draga bíl þá er það á ábyrgð þess bíls sem dregur.



Mynd 12. Vegurinn um Víkurskarð á fallegum vetrardegi. Ekið er til vesturs niður brekkuna upp af Hrossadal (mynd: Hjalti Jóhannesson).

Viðmælendur sem höfðu reynslu af því að vera staddir uppi í Víkurskarði í slæmu veðri voru sammála um að aðstæður þar væru erfiðastar í norðvestanátt. Sömuleiðis voru flestir sammála um að Hrossagil/Hrossadalur⁵ væri sá staður sem væri hvað erfiðastur. Einn þeirri lýsti þessu svona:

Hrossagilið, bara þessi reitur, er einhver álagablettur og það eru margir sem þar hafa ferðast sammála um það að þeir hafa aldrei kynnst verra veðri en í Hrossagilinu. Þetta er eini staðurinn þar sem ég hef farið út úr bíl og ég vissi ekkert hvert ég ætti að snúa mér til þess að sko snúa bakinu upp í vindinn til að ná andanum. Það var alveg sama hvert þú fórst, þú varst alltaf með strókinn í andlitið. Það kemur einhver strengur þarna niður og svo brýtur vegurinn þetta einhvern veginn og þetta verður bara mjög illvígt við að eiga. Menn hafa verið með ýmsar þælingar, að það hefði átt að fara hinum megin

⁵ Það er nokkuð mismunandi hvort örnefnið er notað en skv. korti Landmælinga Íslands (<http://atlas.lmi.is/kortasja/>) er rétta heitið Hrossadalur.

[í Víkurskarði] eða eitthvað. Ég held nú að þá hefðum við lent í því að þegar vegurinn væri kominn væru aðrar aðstæður komnar þar.

Það sem er átt við hér er m.a. að við vegagerð breytist landslagið mikið og staður sem fyrir vegagerðina þótti í lagi vegna snjósöfnunar eða veðurs kann að hafa breyst mjög til hins verra. Nokkir töldu að svæðið frá Hrossadalnum upp að hábungu skarðsins væri versti hluti leiðarinnar.

Þeir sem oft voru þarna á ferð og höfðu upplifað það hvernig það atvikast oftast þegar Víkurskarðið lokast voru flestir sammála því að það gerist þannig að einn bíll festist einhverra hluta vegna og aðrir sem koma á eftir þurfi að stoppa og festist í kjölfarið. Til verði umferðarteppa sem ekki náist að greiða úr fyrr en óveðrinu slotar og búið að hreinsa veginn. Bílar séu núna oftast skildir eftir af tryggingarástæðum eins og áður er nefnt sem seinkar því að hægt er að opna veginn aftur. Einn viðmælandi lýsti dæmigerðri atburðarás á þennan hátt:

Yfirleitt er það þannig að bílar festast og loka leiðinni sem tefur að hægt er að opna. Aðstæðurnar eru oft þannig upp á Víkurskarði að þú sérð ekki neitt og bílar hafa misst hver af öðrum í fylgdarakstri. Aðstæðurnar þarna á horninu og í Hrossagilinu eru svo erfiðar, sérstaklega í norðvestanátt. Íðan verður svoleiðis að menn sjá ekki græna glóru.

Snjómokstursverktakinn lýsti aðstæðum á þennan hátt:

Þetta er náttúrulega verst í beygjunni þarna upp frá, svo þar sem raflína fer yfir veginn. Þar skefur yfir veginn, aðallega þú sérð ekki neitt. Við sjáum ekkert ofaní, það er svo erfitt að loka veginum þar sem þetta er svo slæmur kafli. Þetta gerist svo snögg og þá er of seint að taka ákvörðun, allt fullt af bílum og allt í steik... Norðan- og norðvestan áttin er oftast verst.

Í kjölfarið þegar óveðrinu slotar hefst síðan vinna við að losa fasta bíla, koma þeim niður úr skarðinu og moka veginn. Bílaþvagan tefur fyrir opnun vegarins og veldur óþægindum fyrir verktakann sem sér um moksturinn. Björgunarsveitarmaður sem rætt var við var ekki sammála þessu verklagi. Hann hefði frekar viljað leggja áherslu á að reyna að koma föstum bílum líka niður jafnóðum til að tvöfalda ekki vandamálið þegar veðrinu slotar og þurfa þá að sækja bílana aftur.



Mynd 13. Lokunarslá í Fnjóskadal við Þjóðveg 1 um Víkurskarð (mynd: Hjalti Jóhannesson).

Veturinn 2014-15 tók Vegagerðin upp nýtt verklag og farið var að loka veginum um Víkurskarð⁶ með slá er ljóst var að þær aðstæður myndu skapast að vegurinn yrði ófær.



Mynd 14. Hreinn Haraldsson, vegamálastjóri og björgunarsveitarmaður við lokunarskilti á Hellisheiði þegar nýtt verklag var kynnt 11. febrúar 2014. Mynd af vef Vegagerðarinnar í tilefni af 112 deginum 11. febrúar 2014.

Viðmælendur voru almennt á þeirri skoðun að þetta væri góð breyting. Aðstæður hafi breyst þannig á undanförunum árum að þetta sé orðið nauðsynlegt. Umferðin hafi aukist á veturna og meira um að fólk sé á ferðinni sem er óvant akstri við misjafnar

⁶ Sambærilegt verklag var tekið upp víðar um land þar sem svipað háttar til.

aðstæður. Auk þess sé vandamálið við að ná föstum bílum burtu að aukast þar eð björgunarsveitirnar geri nú mun minna af því að draga fasta bíla vegna tryggingamála.

Þrátt fyrir að flestir væru sammála um að veðuraðstæður í Víkurskarði séu verstar í NV-átt þá kom það fram hjá björgunarmanni í Þingeyjarsveit sem er vanur ferðum þarna að austan megin sé snjósöfnun mest í NA-átt.

Samkvæmt upplýsingum frá verktakanum sem hefur lengi séð um snjómokstur á Víkurskarði þá taldi hann staðsetningu vindmælis við hábungu skarðsins ekki rétta, mælirinn veiti því ekki réttar upplýsingar um raunverulegar aðstæður á veginum og tók björgunarsveitarmaður í sama streng.



Mynd 15. Á háu vegfyllingunni um Hrossagil/Hrossadal, séð til vesturs (mynd: Hjalti Jóhannesson).

5.2. Athyglisverðar reynslusögur

Flestir viðmælendur áttu í fórum sínum áhugaverðar reynslusögur af ferðum um Víkurskarð sem í öllum tilvikum enduðu farsælega. Hér að neðan eru nokkrar þeirra.

Strætóbílstjóri sem fer reglulega þarna um hafði lent í því að þurfa að láta bjarga sér og farþegunum úr vagninum á skarðinu:

Ég var einu sinni fastur í vetur þannig að hjálparsveitin þurfti að sækja mig. Það var svo blint að ég sá ekkert og svo náttúrulega hálka og hvasst. Ég sat fastur á öfugum vegarhelmingi, það náðist að koma fólkinu niður á öðrum bíl en ég sat sjálfur fastur í bílnum frá kl. 3 til 7 um kvöldið þegar ég var sóttur af

hjálparsveitinni. Tveir aðrir stórir bílar voru þá fastir. Veðrið þarna uppi var snælduvitlaust. Þetta er mjög slæmur staður veðurlega séð, sérstaklega í norðvestan og vestanátt en þær hafa verið tíðar síðastliðinn vetur [2014-2015].

Verktakinn sem sér um að halda Víkurskarðinu opnu og hefur gert síðan 1994 hafði lent í ýmsum uppákomum á sínum langa ferli. Í viðtalinu sagði hann að eftirfarandi lífsreynsla stæði upp úr hjá sér:

Það skrautlegasta sem ég hef lent í, og það versta, er þegar ég og Hermann... þegar hann var eftirlitsmaður [Vegagerðarinnar]... þá tókum við þá ákvörðun að morgni til að prufa að fara upp skarðið. Okkur leist nú ekki á það en við ákváðum að prufa það... Það var svona ekki bjart yfir honum að vera að prufa þetta, en ég fékk að ráða og við fórum... og ég fer með svona stóran trukk með drif á öllum hjólum – öllum fjórum hásingunum og stóran plóg. Svo fannst mér ég vera kominn út í vegriðið og beygi svona – afgangurinn er bara vani... og lendi á bíl, einhverjum Subaru sem [fyrirtæki] átti. Maðurinn er að koma af sjó fyrir austan einhvern tíma um nóttina og vildi komast heim en komst ekki niður skarðið að vestan og snjóaði í kaf. Fólksbíllinn lendir svo undir plógnum og veltur undan bílnum hjá mér nokkra hringi en ég sé hann aldrei og svo þegar ég lendi í vegriðinu og beygi til baka þá sé ég allt í einu hjól snúast í hliðarglugganum hjá mér og ég stoppa og stíg út úr bílnum og opna hurðina og þá hangir maðurinn bara þarna í beltinu. Maðurinn var gjörsamlega farinn á taugum þarna inni í bílnum. Bíllinn var gjörónýtur og það var enginn búinn að láta vita af honum þarna. En þetta fór mjög vel, hann skrámaðist nokkuð. Bíllinn var hins vegar í gangi og það hefði getað farið illa vegna kolsýringismengunar.

Verktakinn sagði að almennt hefði hann sloppið vel frá þessum aðstæðum. „Það hefur oft legið nærri að keyra yfir fasta bíla, oft hef ég farið nokkra sentímetra frá þeim. Ótrúlegt hvað þetta hefur sloppið vel.“ Fram kom hjá honum að þetta sé jafnframt mjög gefandi starf þegar vel gengur:

Annað í þessu... þetta er þannig verkefni... að ef kemur gott veður eftir snjóaveður þá er þetta gaman og þú sérð mikinn árangur. Mikil stemning yfir þessu – allir voða glaðir þegar maður opnar [veginn] og veifa í mann þegar þeir fara fram hjá og gaman að fá hrós ef maður gerir þetta vel. Við höfum gert það besta sem við getum.

Það eftirminnilegasta sem kom fram í þessum reynslusögum er líklega þegar flytja þurfti konu frá Húsavík á fæðingardeild sjúkrahússins á Akureyri. Hún fæddi barnið í sjúkrabílnum á veginum í Dalsmynni í Fnjóskadal þar sem vegurinn um Víkurskarð var ófær og alls ekki hægt að komast þar um vegna bíla sem voru fastir á skarðinu. Fæðingin gekk sem betur fer vel og sjúkraflutningamaður sagði svo frá:

Ég hef setið uppi með það í Fnjóskadal í bullandi snjóflóðahættu að vera að taka á móti barni til dæmis. Þar sem við vorum sko með snjómokstursbíl fremstan, svo björgunarsveitarbíl. Svo komum við og við fengum barnið í fangið... já svona eiginlega á mesta snjóflóðahættusvæðinu... og þá var Víkurskarð ófært og við vorum í sambandi við snjómoksturmanninn á svæðinu sem hefur reynst okkur ákaflega vel sá aðili sem hefur mokað og þá var vandamálið fastir bílar.

Ákvarðanatakan í sambandi við það hvort eigi að fara eða ekki þegar aðstæður eru tvísýnar var honum ofarlega í huga. Slíkar ákvaðanir eru að hans sögn teknar í samráði fagfólks á heilbrigðisstofnuninni, m.a. lækna og sjúkraflutningamanna.

Ég skal alveg viðurkenna að þegar þú sást í kollinn á barni og rétt grilla í bílinn á framan við þá hugsaðirðu: Var þetta rétt ákvörðun að hérna leggja upp í þetta ferðalag? En konu og barni heilsaðist mjög vel...

Ekki kemur á óvart að þetta atvik komst í fréttirnar og vakti landsathygli. Sjúkraflutningamanninum fannst hins vegar nokkuð skorta á að fólk setti inn í þær raunverulegu aðstæður og vegalengdir sem um var að ræða.

Fæddi barn í stórhrið

© 02.01.2014 - 17:19 Síðdegisútfarið - Mannlíf [Bein slóð](#)



Síðdegisútfarið rifjaði í dag upp viðtöl frá þáttum síðasta árs.



Við berum niður 7. mars síðastliðinn. Þegar kona tók léttasóttina norður á Húsavík undir miðnætti var úr vondu að ráða þar sem hún þurfti nauðsynlega að komast á fæðingadeildina á sjúkrahúsi Akureyrar. Víkurskarðið var kolófært auk þess sem tveir stórir bílar, sem þar sátu fastir, lokuðu leiðinni endanlega. Lögreglan á Akureyri hafði þá milligöngu með að ræsa út snjóruðningsmann til að ryðja gömlu leiðina um Dalsmynni. Sjúkrabíll, ásamt björgunarsveitarmönnum á öðrum bíl héldu af stað frá Húsavík, en í miðju Dalsmynninu var gert stutt stopp á meðan hraustur drengur kom í heiminn. Þórhildur Ólafsdóttir, fréttakona RÚV fyrir norðan hitti nýbakaða foreldra, þau Guðrúnu Sigríði Geirsdóttur og Guðberg Rafn Ægisson, á fæðingadeildinni á Sjúkrahúsínu á Akureyri.

Mynd 16. Frétt RÚV um barnsfæðingu í sjúkrabíl á veginum um Dalsmynni í mars 2013.

Björgunarsveitarmaður á Svalbarðsströnd sem oft hefur farið í björgunarleiðangra á Víkurskarði lýsti einum slíkum leiðangri þannig:

Ég man eftir einu skipti þar sem voru 17 manns fastir uppi á skarðinu. Þá vorum við beðnir um að fara og aðstoða einn bíl sem þar var fastur. Hann var þversum og svo komu fleiri og allt varð fast. Svo bilaði bíllinn hjá okkur og við urðum að kalla á Súlor [björgunarsveitina á Akureyri] og þeir komu með snjóbílinn. Við vorum þarna frá kl. 10 um kvöldið til átta um morguninn. Það var svo blautt og hvasst þarna að það var ekki hundi út sigandi. Þetta var 2012,

um páskana og fólk var að koma úr fermingarveislum austur í sveitum og það var einn með hestakerru sem fór þversum og þar byrjaði þetta.

Hestakerrur komu við sögu hjá fleiri viðmælendum þrátt fyrir að afleiðingarnar yrðu litlar í það skiptið.

Ég hef sjálfur lent í uppákomu í skarðinu sem helgast af þessu. Ég sótti fyrir mörgum árum hross inn í Eyjafjörð, konan kasólétt og skítaveður. Og svo þegar við vorum komin upp í skarðið þá var þar fastur bíll sem ég aðstoða og þegar ég var búinn að losa bílinn þá komst ég ekki af stað nema taka hrossin úr kerrunni og varð að teyma hrossin upp á skarðið eftir konunni sem fór á bílnum.

Fleiri athyglisverð dæmi um uppákomur á Víkurskarði voru nefnd í viðtölunum og má segja að hurð hafi skolið nærri hælum stundum.

Samkvæmt snjómokstursverktakanum var talsverður munur á þeim sem fara oft og þeirra sem sjaldnar fara. „Við lendum yfirleitt aldrei í veseni með þá sem fara reglulega. Þeir bíða bara austanmegin þangað til búið er að opna“. Þeir sem minna þekkja til gætu lent í stórhættu við að reyna að bjarga sér á eigin spýtur. Nefndi björgunarsveitarmaður dæmi um slíkt þegar fólk yfirgaf bíl sinn, fór niður skarðið að austanverðu og gekk í átt að næstu útiljósum á bæ sem það sá. Í þessu tilviki var bærinn staðsettur í Fnjóskadal austan Fnjóskár og gekk fólkið því yfir Fnjóská á ísbrú án þess að gera sér neina grein fyrir því.

Frétt sem birtist á vef Stórutjarnaskóla í Ljósavatnsskarði 5. febrúar 2016 (Mynd 17) bregður ljósi á þá þróun sem hefur verið að eiga sér stað. Í sífelld auknum mæli má búast við að ferðamenn frá öllum heimshornum sé á ferðinni á þjóðveginum á öllum árstímum. Þá breytist skólinn gjarnan í fjöldahjálparmiðstöð fyrir vegfarendur sem verða strandaglópar þegar verður ófært.



695* Veftré

- ▲ Forsíða
- ▲ Um skólann
- ▲ Stefna
- ▲ Stórutjarnaskóla
- ▲ Grunnskólinn
- ▲ Tónlistarskólinn
- ▲ Leikskólinn
- ▲ Tjarnaskjól
- ▲ Foreldrafélagið
- ▲ Námsvisar
- ▲ Stundaskrár
- ▲ Skóladagatal
- ▲ Nemendur
- ▲ Starfsfólk
- ▲ Matseðill
- ▲ Skólaráð
- ▲ Grenndarvitund
- ▲ Umhverfi og lýðheilsa
- ▲ Greiðslur til skólans
- ▲ Sundlaug
- ▲ Símanúmer
- ▲ Tenglar
- ▲ Vefpóstur
- ▲ Önnur starfsemi
- ▲ Námfús

5. febrúar 2016 14:24

Fjölbreytt starfsemi í Stórutjarnaskóla

ÞEGAR VÍKURSKARÐIÐ LOKAST

Það fer oft saman þegar óveður gengur yfir Norðurland og Víkurskarðið lokast, að þá breytist Stórutjarnaskóli í eins konar fjöldahjálparstöð. Óveðrið sem nú er nýgengið yfir var engin undantekning frá því.

Um klukkan 18:30 í gær, fimmtudaginn 4. febrúar, bönkuðu fyrstu ferðalangarnir upp á Ítalir og Íslendingur, sem rambað höfðu á skólann í stórhriðinni eftir að hafa gefist upp á Víkurskarðinu. Fljótlega bættust svo fleiri við, nokkrir Íslendingar og 5 Kínverjar. Alls urðu þau 13 sem fengu húsaskjól og mat í Stórutjarnaskóla og ein kona, sem einnig strandaði í Ljósavatnsskarði, fékk húsaskjól á einkaheimili skammt frá skólanum.

Þegar svona gerist hleypur það starfsfólk skólans, sem býr í skólanum og næsta nágrenni hans, til og hjálpar upp á strandaglópana. Það þarf að búa um fólk og koma því á herbergi og að sjálfsgöðu að gefa öllum eitthvað að borða. Stundum hefur fólk þurft að dvelja fleiri en eina nótt en að þessu sinni ornaðist Víkurskarðið upp úr miðjum degi daginn eftir og þá komst fólkíð loks burtu.

Allir voru ferðalangarnir þakklátir fyrir hússkjólið og að fá heitt að drekka og eitthvað örliði í svanginn. Kínverjunum leist reyndar ekki á súrmjólkina og cheriosíð og báðu um að fá að elda sjálfir. Það var auðfengið, þeir hituðu sér vatn og suðu sér núðlur eins og Kínverja er háttur.

Erlendu ferðalangarnir voru hissa og þakklátir hjálpssemi Íslendinga, fyrst úti á þjóveginum þar sem þeim var komið til bjargar með því að fá að elta vana Íslendinga í stórhriðinni ofan af Víkurskarði og í skjól í Stórutjarnaskóla. Þakklætið var ekki minna þegar þeir áttuðu sig á því að þeir fengu uppþúin rúm og næringu í skólanum.

Það fer því oft þannig þegar Stórutjarnaskóli fellur niður vegna veðurs og ófærðar að þá skriða strandaglópar af þjóveginum í skjól í staðinn og njóta umhyggju starfsmanna.

5x Skóladagatal

S	M	Þ	M	F	F	L
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12

◀ Febrúar 2016 ▶

Fréttir úr skólanum

- 25. feb. 2016 **Hagar hendur**
- 21. feb. 2016 **Afbragðs matur og skemmtun**
- 15. feb. 2016 **Hrogn og lifur**
- 15. feb. 2016 **Óskudagsfjör**
- 5. feb. 2016 **Þegar Víkurskarðið lokast**
- 4. feb. 2016

Mynd 17. Stjórutjarnaskóli breytist í fjöldahjálparmiðstöð. Frétt af vef skólans 5. febrúar 2016.

Þegar horft er til svona atburða og þess að umferð er alltaf að aukast, ekki síst umferð ferðamanna sem lítið eða ekkert þekkja til staðhátta, hlýtur það að teljast mikil framför í öryggismálum að loka Víkurskarði sem og öðrum fjallvegum með slá í aðdraganda óveðurs. Viðmælendur voru almennt ánægðir með þessa breytingu.

5.3. Áhrif á starfið

Raskanir á umferð höfðu áhrif á störf sumra viðmælenda og var það mjög mismunandi á hvern hátt. Meðal viðmælendanna voru tveir kúabændur í Þingeyjarsveit og þeir nefndu að ófærð hindri stundum að hægt sé að sækja mjólk heim á bæina og í mjólkursamlagið sem er á Akureyri. Á Húsavík hefur ekki verið tekið á móti mjólk síðan árið 2002 en KEA hafði keypt Mjólkursamlag Kaupfélags Þingeyinga þremur árum fyrr⁷. Er þetta eitt dæmið um hagræðingu sem hefur átt sér stað og sem gerir kröfu um greiða flutninga milli héraðanna. Annað sambærilegt dæmi er sérhæfing og fækkun

⁷ Saga KEA, Kaupfélags Eyfirðinga www.kea.is/saga/

sláturhúsa en á þessu svæði er Norðlenska t.a.m. með sauðfjárslátrun sína á Húsavík en alla stórgripaslátrunina á Akureyri og gerir þetta m.a. kröfu um greiðar samgöngur milli héraðanna. Kom þetta fyrirkomulag einnig til tals hjá bændunum sem rætt var við og í rýnihópnum. Mynd 18 sýnir óveðursfrétt sem birt er til gamans og er þar m.a. komið inn á raskanir á mjólkurflutningum.

Svo virðist sem skipting Norðurlands eystra í mismunandi þjónustusvæði fyrir opinbera þjónustu sé smám saman að breytast sem getur kallað á aukin samskipti milli héraðanna. Skipting í þjónustu- eða stjórnsýslusvæði tók áður fyrr meira mið af því hvorum megin Vaðlaheiðar fólk bjó en það gerir í dag. Ekki var gert ráð fyrir að fólk gæti komist auðveldlega á milli svæðanna stóran hluta ársins. Þetta hefur breyst mikið þrátt fyrir þá annmarka sem fólk sér á Víkurskarðinu. Átti þetta t.d. við um lækniþjónustu og sýslumanninn. Bóndi í Þingeyjarsveit komst þannig að orði og taldi sig, þrátt fyrir að búa austan við Vaðlaheiði, tilheyra í raun Eyfirðingum og sækja allt sem hann þyrfti þangað.

Nú á ég að tilheyra Húsavík varðandi lækniþjónustu og allt annað en þangað fer ég aldrei. Nema maður þurfi að hitta sýslumann en nú er búið að breyta því. Ég læt bara slátra fénu á Húsavík.

Í dag er greinilega frekar gert ráð fyrir því að fólk geti sótt sér þjónustu um lengri leið og að samgöngur séu til staðar til þess.



Vegna óveðurs verða tafir á mjóllkurflutningum austan Víkurskarðs vegna þess að það er ófært enn einu sinni. Einn mjólabíll, með 13.000 lítra vagn, er þó austan við Víkurskarð og er hann kominn af stað í afar slæmu skyggni og gengur lúshægt. Reynt verður að safna mjólk samkvæmt mánudagsáætlun þ.e. Aðaldal austanverðum, Reykjahverfi, Ljósavatnsskarði og ef pláss leyfir í Fnjóskadal. Ekki verður sótt mjólk á Tjörnes að svo stóddu enda nægt tankpláss hjá bændum þar. Annar bíll fer austur um leið og opnast til að sækja mjólk í Bárðardal, Fnjóskadal og aðra bæi sem eru vanalega á mánudagsáætlun.



Stórutjarnaskóli í Ljósavatnsskarði.
Mynd: Jónas Reynir Helgason

Allt skólahald var felld niður í Stórutjarnaskóla og á Hafralæk í morgun vegna veðurs. Skólahald hófst í Reykjahlíðarskóla í morgun, en börn verða send heim nú í hádeginu vegna versnandi veðurs.

Skólahald er samkvæmt stundarskrá í Litlulaugaskóla í Reykjadal.

Lesendur geta fylgst með færð á vegum og séð aðstæður á vegum í Þingeyjarsýslu með því að skoða vefmyndavélar vegagerðarinnar hér neðarlega til hægt á 641.is

Mynd 18. Óveðursfréttir af fréttamiðlinum 641.is þann 4. mars 2013.

Miklar og athyglisverðar breytingar höfðu orðið á starfi verktakans sem sér um snjómokstur á Víkurskarðinu og öllu vinnulagi Vegagerðarinnar í kringum vetrarþjónustu. Þessar breytingar tengdust ekki síst þeirri samskipta- og upplýsingabyltingu sem átt hefur sér stað frá því hann hóf að sinna snjómokstri á svæðinu árið 1994. Eftirfarandi kom fram í máli hans en gerð verður nánari grein fyrir þessum og fleiri breytingum í kafla 5.7 á bls. 36.

Upphaflega var lítið verið að skipta sér af því hvernig maður gerði þetta. Maður gat bara gert þetta vel, fékk þessa tölu fyrir veturinn, svo ef þú fórst fram úr því fékkstu bara helminginn, þannig að þú bara reyndir að fara lítið umfram það.

Sá viðmælandi í þessu verkefni sem starfs síns vegna átti mest undir því að geta komist hindrunarlaust milli héraðanna var líklega sjúkraflutningamaðurinn.

Í raun og veru, [snjómokstursverktakinn] hefur fylgt okkur nokkrum sinnum yfir og þá förum við á björgunarsveitarbílum þá erum við ekki að reyna að koma okkar bílum sem eru ekki hugsaðir sem svona ófærðarbílar og þá kemur hann bara á stórum traktor og við á eftir og það stendur aldrei á því að hann komi svona einingu yfir ef það eru ekki bara fastir bílar. Þannig að ef ég hefði fengið að vera kóngur einn dag eins og stendur í textanum þá hefði ég viljað gefa snjómokstursaðilanum kost á að loka Víkurskarði þegar hann hættir þjónustu, þegar hann sér að það er að lokast. Í framhaldinu ef þú ætlar að vera með öryggisviðmið þá bara leyfirðu honum að – hann veit það að bílar loka skarðinu þá gerir hann það bara áður. Svona forræðishyggja eins og í vetur þar sem veginum er bara lokað, hann er kannski ekki beint ófær endilega það vildi ég sjá sem leið, þá ertu mun öruggari hvað það varðar að þér sé komið á milli ef þú ert í vandræðum. Það er í raun lögreglustjóri sem ákvarðar lokunina og björgunarsveitin er með umboð hennar til að loka veginum.

Samkvæmt sjúkraflutningarmanninum á Heilbrigðisstofnun Norðurlands á Húsavík myndast stundum álag á starfsmenn í kringum ákvarðanatökuna við að flytja sjúklinga yfir á Sjúkrahúsið á Akureyri og koma jafnan nokkrir starfsmenn að þeirri ákvarðanatöku.

Stundum þegar Víkurskarið er tæpt erum við með töflufund hérna sjúkraflutningamenn og lækni. Ætlum við að leggja upp í leiðangurinn eða ekki? Þetta er ákveðið risikó, ætlum við t.d. að láta barnið fæðast hér og taka sénsinn að við höfum ekki barnalækni og ef hún kannski þarf í bráðakeisara eða ætlarðu að fara út í hríðina og reyna að hafa þig alla leið í tíma?

Ferðapjónusta yfir veturinn hefur verið að aukast mjög mikið í Mývatnssveit. Ferðapjónustuaðili þar sagði að venjulega væri fylgst með veðuraðstæðum og færð og reynt að hagræða hlutunum þannig að þeir gengju upp þrátt fyrir ófærð. Að hans sögn væri fyrirtækið búið að aðlaga sig núverandi samgöngum og gerði ráð fyrir að ýmislegt gæti komið upp á en þá væri spilað af fingrum fram og áætlunum einfaldlega breytt.

Það hefur komið fyrir að það er ófært þegar hópar ferðamanna koma og þá þarf að gera ráðstafanir, t.d. koma deginum fyrr eða seinna. Hópar hafa aldrei orðið fyrir því að festast. Það er samt alltaf Víkurskarðið sem er hindrun ef eitthvað er.

Sá hluti ferðapjónustunnar sem byggir á því að þjónusta innlenda ferðamenn s.s. hópa sem koma til að borða og gista raskast hins vegar mun meira að hans mati, enda sjá þeir ferðamenn oft um að koma sér sjálfir á staðinn „[við] höfum við lent í því að íslenskir hópar hafa ekki komist frá Akureyri vegna þess að skarðið hefur verið ófært“.

5.4. Áhrif á daglegt líf

Að sjálfsögðu ræddu flestir viðmælendur um það á hvern hátt núverandi samgöngur höfðu áhrif á og mótuðu að verulegu leyti daglegt líf þeirra. Það var nokkuð mismunandi hvernig þetta lýsti sér og að hve miklu leyti samgöngurnar höfðu áhrif.

Meðal þess sem nokkrir nefndu var að lagerhald í búðum á Húsavík væri farið að miðast við daglegar samgöngur til Akureyrar og Reykjavíkur.

Lengsta stopp á skarðinu voru þrjú dagar samfelld fyrir um 2 árum og þá var bara orðinn vöruskortur og lagerhaldið er ekkert lengur hér til að mæta neinu svona.

Viðmælendurnir í rýnihópnum ræddu einnig nokkuð um þetta og vöruskortinn í verslunum sem einstöku sinnum bæri á vegna ófærðardaga.

Talsvert virtist líka um að almenningur væri farinn að stóla á að alltaf væri hægt að komast til Eyjafjarðar í persónulegum erindum, bæði þeim sem væru mikilvægari sem og þeim sem væru síður mikilvæg. Viðmælandi í rýnihópnum sagðist t.d. fara reglulega með börn á íþróttæfingar á Akureyri, annar sagði að maki sinn þyrfti reglulega að fara til læknis þar og þriðji sagðist reglulega fara að hitta ættingja.

Sumt þarf nú þegar að sækja yfir til Akureyrar þar sem búið sé að leggja svo mikla þjónustu af á Húsavík. Búið sé að þjappa þjónustunni saman á Akureyri. Einn viðmælandi á Húsavík komst svo að orði í þessu samhengi.

Ég er ósátt við að ekki er nóg læknisþjónusta hér s.s. að hér séu fæðingar. Grunnþjónusta við íbúana er of lítil. Strætó er ekki með ferðir sem hentar t.d. eldri borgurum til að fara til læknis. Þjónustan þarf að vera betri heima fyrir.

Í Mývatnssveit var viðmælandi á svipaðri skoðun. Þar hafi verslun látið mjög undan síga á undanförunum árum og að nú sæki flestir þjónustu til Akureyrar.

Það eru búnar að verða miklar breytingar á samgöngum á undanförunum 15-20 árum, Fljótsheiði og Mývatnsheiði. Allt er þetta til bóta nema það hafa farið tvær verslanir og bara ein eftir í dag. Menn taka alla alvöru verslun á Akureyri. Hér var mikil breidd í verslun en kosturinn er að menn geta komist í verslun og bíó og allt. Menn eru byrjaðir að stóla á að komast alltaf.

Samkvæmt sama viðmælanda breyttist þetta mikið þegar Kaupfélag Þingeyinga (KÞ) hætti rekstri kringum síðustu aldamót. „Eftir að KÞ dó þá er meira sótt í Eyjafjörðinn en bændur sóttu áður meira til Húsavíkur“.

Í rýnihópnum á Húsavík var mikið rætt um á hvern hátt samgöngurnar hefðu áhrif á daglegt líf á svæðinu. Mikið væri t.d. um að sótt væri í nám á Akureyri og dagvöruverslun sem græfi undan verslun heima fyrir.

En það er náttúrulega líka svona aðeins öðruvísi en með því að vera alltaf að fara inná Akureyri þá ertu að skekkja verslunarmynstur hérna sem verður til þess að aðrar verslanir eru ekkert að sækja hingað.

Alla jafna gengju þessar ferðir ágætlega en stundum væri maður óheppinn og sagði einn viðmælandi að „það var bara alltaf þannig, ef hún þurfti að fara út úr bænum til þess að fara í skólann [Háskólann á Akureyri] að þá var brjáláð veður“.

Nokkuð var rætt um að skipuleggja þyrfti barneignir út frá því hvenær mætti búast við því að væri hætta á ófærð.

Æ ég var svo ópraktísk að eiga son sem er fæddur í desember og það er ekkert sérstaklega gaman að vera komin á steypirinn og skarðið er að lokast. Við

semsagt fórum áður en ég fór af stað á staðinn [til Akureyrar] og að vera bara komin. Það var semsagt, ég held það hafi verið lokað meira og minna í fjóra eða fimm daga í kringum þegar ég átti. Við vorum hjá vinafólki, í hvað, tvo daga áður en hann fæddist og svo komumst við ekki heim með hann fyrr en hann var orðinn fimm daga gamall, þá var loksins orðið fært. Þannig að þetta hefur alveg áhrif og... næst... planar maður þetta útfrá göngunum.

Önnur kona í hópi viðmælenda hafði svipaða sögu að segja og var greinilegt að talsverð streita var fylgjandi þessum hlutum.

Ég átti hérna barn í apríl 2013 og hérna og það var bara já, mars mánuður og hérna fyrstu dagarnir í apríl voru bara mjög leiðinlegir svona veðurfarslega. Skarðið lokaðist nú nokkrum sinnum og þetta var bara svona algjörlega mín versta martröð þarna þessa svona síðustu mánuði og vikur meðgöngunnar og meðal annars þennan, ö já í mars þetta ár þá fæddist barn í Dalsmynni þannig að þetta er alveg svona, já þetta var algjörlega raunverulegt fyrir manni að þetta gæti gerst að maður sæti bara einhversstaðar fastur annaðhvort, eða í sjúkrabil einhversstaðar á leiðinni.

5.5. Orðið að komast en komst ekki

Spurt var að því hvort viðmælendur myndu eftir því að hafa nauðsynlega þurft að komast yfir Víkurskarð en ekki tekist það vegna ófærðar. Margir könnuðust við að það hafi komið fyrir en að það væri frekar fátítt hjá þeim. Þó var m.a. nefnt að hafa ekki komist til læknis. Björgunarsveitarmaður sem rætt var við kannaðist ekki við að að þeir sem hann væri að bjarga í Víkurskarði væru oft í lífsnauðsynlegum erindagjörðum. Snjómokstursverktakinn hafði aðeins orðið var við að fólk væri í brýnum erindagjörðum sem fengi þá oft aðstoð við að fara yfir. Hann sagði hins vegar áberandi að fólk sýndi litla fyrirhyggju á ferðum sínum, t.d. með því að fresta för eða hreinlega flýta henni ef veðurspá væri þannig.

Svo getur fólk verið að fara í utanlandsferð daginn sem spáð óveður er, í stað þess að fara daginn áður. Ég held við séum búin að venja þetta lið alltof vel. Við höfum gert þetta of vel og komið okkur í vandræði með því.

Augljósust var þörfin á að komast í tilviki sjúkraflutninganna eins og áður hefur komið fram. Verktakinn sagði að gott hafi verið að eiga í samskiptum við þá á Húsavík í sambandi við sjúkraflutninga. Sjúkraflutningamaðurinn sagði að ef lokað væri í kannski 3 daga þá væri kominn biðlisti af sjúklingum sem væru í mismikilli þörf á að komast undir læknishendur á Sjúkrahúsinu á Akureyri.

Eitthvað var um að viðmælendur hefðu lent í því að komast ekki til baka eftir að hafa rekið erindi á Akureyri og þurft að gista og lent því í fjárútlátum og óþægindum.

5.6. Upplýsingar fyrir vegfarendur

Spurt var í viðtölum og rýnihópi hvort og þá hvernig fólk aflaði sér upplýsinga um færð og veður áður en lagt er af stað í ferðir að vetrarlagi. Það reyndist vera nokkuð misjafnt eftir einstaklingum hvernig þetta var gert. Flestir notuðu vef Vegagerðarinnar og voru almennt ánægðir með þá þjónustu sem þar var veitt. Gjarnan skoðaði fólk vefinn áður en lagt væri af stað í ferð. Fyrir suma, s.s. bílstjóra Strætó sem leggur snemma af stað eða um 6.30 væru þessar upplýsingar að koma of seint en þær koma inn á vefinn kl. 7. Færðarupplýsinga þurfi hann því að afla beint frá snjómokstursverktakanum með því að hringja í hann.

Snjómokstursverktakinn staðfesti þetta og sagði að margir hefðu beint samband við hann og leituðu jafnvel uppi nýtt símanúmer ef breytingar yrðu á því. Hann sagði að upplýsingar Vegagerðarinnar væru góðar og byggðu á athugunum á staðnum. Vindhraðamælir sé hins vegar á vitlausum stað. Hann sé eiginlega í skjóli. Björgunarsveitarmaður úr Þingeyjarsveit nefndi þetta líka og sagði enn fremur að vefmyndavélin væri vitlaust staðsett.



Mynd 19. Veðurstöð Vegagerðarinnar við hábungu Víkurskarðs á fallegum vetrardegi. Horft til NV í átt að Ystuvíkurfjalli (mynd: Hjalti Jóhannesson).

Einhverjir gerðu athugasemdir við það að verið væri að veita færðarupplýsingar af hálfu starfsmanna Vegagerðarinnar í öðrum landshlutum s.s. á höfuðborgarsvæðinu eða á Vestfjörðum sem gerðu þær síður trúverðugar.

Viðmælendur þekktu dæmi þess að ekki væri tekið mark á upplýsingunum og að þrátt fyrir að Víkurskarð væri lokað samkvæmt vefnum þá tæki fólk ekki mark á þessu og færi samt af stað. Einnig væri eitthvað um að þeir sem stælust yfir þrátt fyrir að væri lokað létu aðra vita og þá færi jafnvel „skriða“ bíla af stað í kjölfarið. Upplýsingarnar þyrftu að vera réttar því annars hætti fólk að taka mark á þeim.

Björgunarsveitarmaður á Akureyri, sem hafði samanburð við Öxnadalshéiði, sagði að miðað við sína reynslu þar þá væri hegðun vegfarenda og hlýðni hvað varðar lokanir vegarins vegna veðurs betri í tilviki Víkurskarðs. Kringum höfuðborgarsvæðið virtist ástandið vera í enn verra horfi hvað það varðar að taka mark á ferðaupplýsingum. „Landsbyggðarfólkið er meira meðvitað um hvað það er að gera, maður heyrir miklu verri sögur af björgunaraðgerðum fyrir sunnan – miklu verri“.

Að fara inn á Vegagerðarvefinn var hluti af daglegri rútínu sumra viðmælenda og líklega var sjúkraflutningamaðurinn einna lengst kominn í sinni notkun á kerfinu, enda virðist það vera eitt helsta hjálpartæki hans í vinnunni.

Dagslaglega er „crucial“ atriði að fara inn á Vegagerðina með morgunmatnum og inn á veðurstöðvarnar til að sjá hvað er á bak við þær, skoða sérstaklega vel áður en farin er ferð á sjúkrabíl, umferðartalningu, vindátt, hitastig, og fleira. Þegar tvísýnt er þá hef ég samband við Vegagerðina, lögregluna og snjómokstursmanninn og þeir finna bestu aðferð við að komast yfir í samráði við okkur... Ég fæ enga kennslu í að nota kerfið heldur bara reynsluna og reynsluna af því að keyra út á vegunum frá því ég var tvítugur.

Hann sagði að hálf fjölskyldan hefði samband við sig um að meta hvernig eða hvort ætti að fara yfir fjallvegi o.þ.h. þar sem hann væri búinn að læra það vel á kerfið. Þetta sé gríðarlega öflugt kerfi með mikla möguleika sem ekki allir kunni að nota. Maður þyrfti að vera „þínu áhugamaður til að nota þetta“.

Starfsmaður Vegagerðarinnar taldi að Íslendingar væru almennt farnir að fylgja betur lokunum og merkingum en áður, þ.e. skoða upplýsingar í tölvunni heima og fara eftir þeim upplýsingum.

Í rýnihópnum var talsverð umræða um það hvort upplýsingakerfið væri nógu nútímalegt og það sem meira varðaði, hvort það væri uppfært nógu oft. Eitthvað þóttust menn hafa orðið varir við það að upplýsingarnar væru ekki alltaf nýjar. Einnig var grunur um að Vegagerðin segði ástandið eitthvað verra en það væri í raun og veru. „Mér finnst sko eins og ég nefndi að þeir séu stundum að mála skrattan á vegginn á Vegagerðarvefnum“. Eitthvað var um að fólk grunaði að þegar væri lokað á Víkurskarði væri það vegna óveðurs en ekki færðar. Ekki kemur á óvart að það kunni einmitt að vera svo miðað við viðtöl við björgunarsveitarfólk og þá sem hafa verið á þessum slóðum í miklum veðurham. Þau segja að slæmt skyggni og mikil veðurhæð geti valdið því að umferðin teppist og að einn bíll sem stoppar þannig geti hleypt af stað atburðarás sem leiðir til þess að Víkurskarðið lokast.

Til voru þó dæmi um reynt fólk sem talað var við og sem fór auðveldu og einföldu leiðina, þ.e. að fara aðallega inn á textavarpið, það gæfi nægar upplýsingar. Þegar horft væri á samspil veðurupplýsinga, umferðartalninga og færðarupplýsinga þá væri hægt að meta vel hvernig staðan væri.

5.7. Breytingar á undanförunum árum

Aukning á umferð og eðlisbreyting hennar, s.s. reglubundnar ferðir einstaklinga og aukning á ferðum erlendra ferðamanna virtist vera meðal helstu breytinga sem viðmælendur höfðu verið að upplifa. Snjómokstursverktakinn hafði mesta yfirsýn þeirra sem rætt var við og hans upplifun var studd af nokkrum fleiri viðmælendum.

Strætóbílstjórinn taldi almennu breytingarnar þær að umferðin hafi aukist alveg geysilega mikið bara á einu ári, bæði vetur og sumar og mikið af bílaleigubílum allt árið og þeir mynduðu oft eitthvert stopp. Þá hafi veðurfar verið óvenju leiðinlegt, sér í lagi vestan- og norðvestanáttir. Hann taldi litlar breytingar hafa orðið vegna ferðahegðunar Íslendinga en aukning erlendra ferðamanna á bílaleigubílum valdi því að þeir festast oftar; stoppa og gefast upp. „Fólk [útlendingar] þekkir þetta bara ekki og stoppar, við [Íslendingar] dólum áfram, þetta er mesti mismunurinn“.

Snjómokstursverktakinn taldi að veðurfarið hafi eitthvað breyst þann tíma sem hann hafi verið í þessari vinnu eða frá 1994, meira sé um umhleypinga en áður.

Manni finnst eins og þetta komi með leiðindalátum um haustið og svo er það bara allt vitlaust allan veturinn. Það var meiri friður á milli áður en meiri snjór, núna er þessi bloti á milli, kannski þrisvar á dag umskipti, erfiðara með ákvarðanir vegna þessara breytinga. Kannski bara rétt búinn að sækja sand inn á Akureyri til að sanda og þá er kannski komin hríð þegar maður ætlar að sanda.

Sjúkraflutningamaðurinn taldi að akstursaðstæður hafi breyst talsvert vegna breytts veðurfars og áhætta aukist.

Það hefur orðið meiri hraði á umferð almennt, líka kannski meira verið að keyra á svelli en áður og meiri umhleypingar.

Breytingar á verklagi við snjómokstur og ákvarðanatöku sem tengist honum var meðal þess sem snjómokstursverktakanum var ofarlega í huga. Ákvarðanataka hafi verið einfaldari áður fyrr og boðleiðir styttri.

Margir sem koma að ákvarðanatöku fyrir sunnan, austan og hér og margir koma að þessu yfir daginn, engir gemsar hér áður, þetta stressast allt upp

meira og meira, hringt aftur og aftur, alltof mikil pressa og vitleysa komin í gang.

Hann taldi að aukin umferð og eðli umferðarinnar valdi líka breytingum á því hvernig unnið sé að snjómokstrinum og upplýsingagjöfinni. Meiri pressa sé á að halda opnu en góðu hófi gegnir. Víkurskarðið sé í raun og veru ekkert það versta við að moka snjó. Vandamálið sé að kröfurnar séu svo miklar, þær séu í raun mun meiri en stendur í reglunum.

Það er verið að of lengi eftir að veður versnar og fólk er orðið hætt að sjá, allt stíflast – fólk vill komast og treður sér jafnvel framhjá lokunarskiltum. Þó að þú segir þeim að það sé lokað fer það samt. Svo er það svo mikil pressa á kerfinu, síminn er stöðugt að hringja í 1777 og það virðist allt vera að springa ef þessi vegur lokast. Þetta er mun meira en þegar ég byrjaði [1994], það er bara einhver spenna í þessu landi. Fólk virðist bara hugsa einhvern veginn öðruvísi – ég er bara að fara yfir Víkurskarðið og þá á bara að vera hægt. Það er kannski blíðuveður á Akureyri, brjáláð útfrá og fólk skilur það ekki, athugar ekkert málið og fer bara af stað.

Snjómokstursverktakinn sagðist telja að innan vetrarins væri nokkur munur eftir tímabilum á því hvernig fólk hegðaði sér í akstri á fjallvegum. Þegar vorið nálgast hafi menn minni vara á sér og misreikni jafnvel aðstæður á fjöllum.

Svo er það oft, sérstaklega undir vor, að bílar eru kannski á slitnum dekkjum og illa búnir. Sumir eru kannski vel búnir með aukaföt, skóflu og spotta, svo eru kannski aðrir á nælonsokkunum.

Krafan um að komast þegar það henti manni sé að mati verktakans áberandi meðal vegfarenda og að sumir reyni að komast, hvað sem það kosti. Þeir sem fari reglulega séu mun varkárari og tillitsamari en þeir sem sjaldnar fari. Að eiga samskipti við erlenda ferðamenn sé nýtt vandamál sem gangi misvel að eiga við.

Þegar fólk er t.d. að fara í sumarbústað eða eitthvað og spyr... og ég segi að veðrið sé slæmt þá segir fólk kannski, ég er þá ekkert að brasa við þetta... ég fer bara seinna. En aðrir spyrja ekki neitt og keyra bara inn í myrkrið og er bara þar. Það er minnsta brasið með það fólk sem fer daglega, það þekkir þetta allt

saman. Og svo hafa aukist þessir ferðamenn... maður skilur svosem og talar einhverja ensku en maður getur ekkert talað við þessa Kínverja og reynir að benda þeim eitthvað að fara til baka... þeir rugla bara einhverja vitleysu og enginn skilur neitt...

Sú breyting að það megi eiga von á alls óvönu fólki í vetrarakstri hvenær sem er, kallar að mati snjómokstursverktakans á breytta nálgun og var hann þannig sammála því sem hefur verið að breytast í vetrarþjónustu Vegagerðarinnar, m.a. að loka fjallvegum með slá.

Fólk stólar á þessar samgöngur og tæknin er orðin það góð í dag að þú veist það kannski fyrir hádegi að veðrið verður slæmt eftir hádegi og það er það að taka tímanlega ákvörðun um að loka. Það væri betra ef væri lokað fyrr og svo myndi fólk venjast þessu. Það væri bara hlið yfir veginn sem væri lokað og svo myndi fólk venjast þessu. Yfirleitt kemur Vegagerðin á staðinn til að loka en við gerum það stundum. Svo keyra sumir bara framhjá og við þurfum stundum að leggja vörubílnum þversum yfir veginn til að enginn komist.

Sjúkraflutningabílstjórinn sem hafði jafnframt reynslu sem flutningabílstjóri og björgunarsveitarmaður taldi miklar breytingar hafi átt sér stað sem tengdust því að umferðin væri meiri og jafnframt sé meira um að óvanir ökumenn séu á ferðinni hvenær sem er.

Ég er búinn að vera 19 ár í þessu en sko á milli tvítugs og þrítugs þá keyrði ég flutningabíl og þá var ég að dreifa mjólk og öðru og þá keyrðum við einmitt þessa leið líka og vorum með ... áætlun og þá voru ekki einu sinni mokstursdagar... þá vorum við á trukk sem fór meira í snjó. Þá var þetta að mörgu leyti auðveldara, þá var minni umferð og þá voru menn ekki á bílum sem voru til vandræða. Ef þú gast bjargað þér sjálfur þá varstu ekki í vandræðum. En núna er svo mikið af öðrum aðilum sem eru óútbúnir og stoppa allt. Það er náttúrulega meira af útlendingum á ferðinni núna en það hafa kannski ekki akkúrat verið þeir sem hafa verið vandamálið á mínum ferðum bara heilt yfir. Ég er líka björgunarsveitarmaður hérna og við erum oft í ótrúlegum vandræðum með þá þegar þeir eru að ferðast hérna og vegna

upplýsingaleysis og annars, GPS-arnir eru að svíkja þá eða þeir eru ótrúlega forhertir og hlýða ekki neinu. Þetta eru eiginlega bara tvær týpur. Og sumt af ferðamátanum þeirra er bara ga ga sko ... Bílaleigubílar ekki alltaf búnir fyrir þessar aðstæður.

Starfsmaður Vegagerðarinnar kannaðist líka við vandamál sem tengjast erlendum ferðamönnum og hvað gæti verið erfitt að eiga samskipti við þá.

Ferðapjónustan hefur breyst. Þeir skilja ekki nokkurn skapaðan hrærandi hlut, lokunarskilti eða nokkuð. Við erum með gott dæmi um þetta á Dettifossvegi og bara keyrt fram hjá því.

Veðurfar hefur mikið um það að segja hvernig umferðin gengur og það hefur verið mismunandi milli ára.

Það er orðið minna um útköll í ár en í fyrra og hitteðfyrra. Það var verið að sækja þessa skrattakolla út um allt... Það er lokað og vaktað í tvo tíma eftir það og engum hleypt yfir og þá kemur það í veg fyrir vandamál vegna fastra bíla.

5.8. Aðrir mögulegir þröskuldar á svæðinu milli Húsavíkur, Mývatnssveitar og Akureyrar

Ekki verða öll vandamál úr sögunni þrátt fyrir að Vaðlaheiðargöngin verði gerð og varla við því að búast, ekki síst þegar haft er í huga líkanið sem kynnt var til sögunnar í upphafi skýrslunnar (Mynd 2). Flestir sem á annað borð töldu að einhverjir sérstakir kaflar yrðu til vandræða töldu að það væri Kaldakinn. Hún geti verið leiðinleg á veturna. Hins vegar beri á það að líta að Kinnin og Fljótsheiðin bæti hvor aðra upp og séu aldrei lokaðir á sama tíma og lítið lengra sé að aka um Fljótsheiði til Húsavíkur.

Þá var nefnt að blint og vindasamt geti verið í Ljósavatnsskarði sem valdi óþægindum fyrir vegfarendur og að aka yfir Ljósavatn valdi ákveðinni ónotatilfinningu.

6. VÆNTINGAR TIL VAÐLAHEIÐARGANGA

Væntingar til Vaðlaheiðarganga fara mikið eftir því hver reynsla af núverandi samgöngum er og þeim aðstæðum sem viðmælendur búa við. Algengt var að viðmælendur teldu að eðli samgangnanna hefði breyst og umferðin aukist það mikið að þetta væri eðlilegt skref að stíga. Fólk gerði nú kröfu um að komast milli Eyjafjarðar og Þingeyjarsýslu hvenær sem er.

Starfsmaður Vegagerðarinnar komst svo að orði og sú meaning sem þarna kom fram lýsti viðhorfi fleiri viðmælenda. „Ástæðan fyrir að farið var í göngin er ekki að aðstæður hafi mikið breyst heldur er það þannig að við erum orðin háð því að geta komist þegar okkur hentar. Kröfur dagsins eru þessar og Vegagerðin þarf að mæta þeim“.

Annar komst svo að orði og má heyra samhljóm milli þess og líkans Janelle sem kynnt var í inngangi skýrslunnar (Mynd 2).

Það er bara þannig að við köllum alltaf á meiri og betri samgöngur. Það er bara [þannig] því auðveldari sem samgöngurnar eru og því styttri sem ferðatíminn er þá hjálpar það öllum.

Snjómokstursverktakinn tók dýpra í árinna hvað varðar notagildi núverandi vegtengingar.

Það er ekkert hægt að nota þetta Víkurskarð miðað við hvernig kröfurnar eru orðnar, það er ekkert hægt að nota þennan veg. Ef kröfurnar væru bara eins og þær voru þegar Hermann og Ingi Ragnar voru þarna og stjórnðu þessu [fyrir Vegagerðina] á árum áður. Þeir fóru bara heim og sögðu að þetta væri bara gott í dag – við skyldum ekkert brasa við þetta lengur. Og þá var þetta þetta öðruvísi, menn voru á jeppum og fóru ef þeir gátu. Og svo skánaði veðrið og við fórum að moka aftur. Það var ekkert verið að spá í það fyrr en það var hægt sko.

Íbúi á Svalbarðsströnd komst svo að orði og var feginn að losna við hringveginn út úr sveitarfélaginu. „Það verður gott að búa hérna, losna við þessa helvítis umferð af

veginum. Bara heppni að varð ekki stórslys sumstaðar sko. Besti kosturinn sem ég sé við þessi göng“.

Sumir munu upplifa meira öryggi fyrir sig og sína nánustu með jarðgöngunum. Þeim sé ekki rótt að vita af fjölskyldumeðlimum á ferðinni á núverandi vegi.

Þannig að það mun veita mér meiri innri frið þegar ég er að fara þarna á milli, líka bara hvort sem ég er að fara eða ekki ég er drulluhrædd þegar að aðrir, þú veist þegar ég veit af manningum mínum með bæði börnin að fara inneftir og veðurfar er ekkert sérstakt sko, þá hringir maður svolítið og tékkar, og eins og þetta var í vetur, ég var reyndar mjög heppin með veðurfar hérna að það var ekki slæmt veður allan tímann á meðan þeir fóru á milli en samt alltaf svona að hringja og tékka ertu kominn yfir Víkurskarðið, hvernig var það? Já svona bara er þetta, þannig að ég held að fyrir mig persónulega verður þetta bara mjög gott og bara almennt bara með vörur og bara alla þjónustu hingað. Við erum svo háð þessu Víkurskarði, það er bara þannig, að þetta sé opið.

Viðmælendur ræddu mikið um það öryggi sem felst í því að eiga hindrunarlítinn aðgang að betri heilbrigðisþjónustu.

Þetta skiptir ótrúlega miklu máli, eins og bara þegar við vorum að tala um áðan varðandi bara fæðingar og bara alla neyðarþjónustu þá skiptir þetta mjög miklu máli að hérna tryggja það að það sé opið á milli þannig að við komumst á sjúkrahúsið á Akureyri meðal annars.

Aðgengi að afþreyingu og ýmsu í daglega lífinu sem er fjölbreyttara á fjölmennara svæði var talsvert rætt í rýnihópnum. Skreppitúrar ýmsir verði auðveldari og fyrirvaralausari með tryggari samgöngum.

Húsvíkingar eru ekkert öðruvísi en annað fólk. Þeir vilja njóta einhverrar afþreyingar og skemmtunar og ég held þessi göng muni gera það að verkum að fólk muni sækja fleiri menningarviðburði inn á Akureyri heldur en þeir gera í dag. Það er styttra og þar af leiðandi kannski að einhverju leyti ódýrara bara í bensín og olíukostnað og þess háttar og bara plús tíminn líka að hann verður styttri að fara, þannig að hérna ... og meira öryggi að komast heim...

Það gerir það að verkum kannski að fólk geti farið á tónleika og þarf ekki að bóka sér hótélherbergi, getur keyrt heim eftir tónleikana eða hvað það er og það skiptir alveg máli, þó þú gerir þér dagamun þá ertu ekki alveg að gera úr þessu helgarferð.

Ekki voru allir sammála því að þetta yrði einstefna frá Þingeyjarsýslu til Akureyrar „...Já, og plús það að Akureyringar geta náttúrulega komið hingað!“. Hins vegar hafði fólk áhyggjur af því að almennt væri minna og minna um að íbúar frá stærri þéttbýlisstöðum landsins litu út fyrir sína heimabyggð, sérstaklega yngri kynslóðin.

6.1. Breytingar á störfum

Flestir voru sammála um að störf þeirra myndu breytast á einn eða annan hátt vegna Vaðlaheiðarganga. Í tilviki snjómokstursverktakans verða breytingarnar líklega mestar því hann sagði einfaldlega „þetta passar fínt fyrir mig, ég fer bara að hætta þessu“.

Þjörgunarsveitarmennirnir voru sammála um að vinna við útköll muni auðvitað minnka eða hverfa þarna. Í tilviki sveitarinnar á Akureyri verði samt áfram mikil vinna við svipuð útköll einkum vegna Öxnadalshéiðar en þar hafi verið svipað álag og á Víkurskarði. Í tilviki sveitarinnar á Svalbarðsströnd þar sem álag vegna ófærðarútkalla á Víkurskarði hefur hlutfallslega verið mest, myndi starfsemin gjörbreytast „það mun verða algjört frí hjá sveitinni“ sagði viðkomandi.

Bent var á að fyrir neyðarflutninga muni þjónusta við Bárðardal lenda Eyjafjarðarmegin eftir göng og svæðið sem er vestan við Bárðardal að Vaðlaheiðargöngum. Muni starfssvæði neyðarflutninga á Akureyri stækka sem því nemur.

Nokkrir viðmælendur spáðu aukinni atvinnusókn milli héraðanna og ekki bara til Eyjafjarðar heldur í báðar áttir. Talsvert muni einnig verða um að fólk setji sig niður austan ganga og sæki áfram vinnu til Eyjafjarðar. Atvinnuöryggi muni aukast, þannig sé við atvinnumissi um fleiri möguleika að ræða án þess að þurfa að flytja Er þetta í samræmi við rannsókn á afkomu fólks á einangruðum vinnumörkuðum (Dalhström o.fl., 2006).

Tveir viðmælendur sögðust vita til þess að atvinnusókn hafi áður fyrr verið meiri um Víkurskarð en talsvert sé um að fólk hafi gefist upp á þessu. „Nú fara menn að vilja keyra í vinnu og það verður endurnýjun á þeim sem höfðu gefist upp á Víkurskarðinu“.

6.2. Tækifæri

Samvinna sveitarfélaga er meðal þeirra sviða þar sem nefnt hefur verið að skapist mikil tækifæri með Vaðlaheiðargöngum. Sveitarstjórnarmenn í hópi viðmælenda voru ekki á einu máli um áhrif ganganna og tækifæri sem þau skapi. Bent var á að vænta mætti mestra áhrifa á svæðinu rétt austan ganganna, það yrði mun meiri og nánari samvinna milli héraðanna og að göngin sköpuðu jafnvel möguleika á sameiningu sveitarfélaga milli héraðanna. Annar viðmælandi rifjaði upp að fyrir sameiningu í Þingeyjarsveit hafi verið meiri samvinna fyrrum Hálshrepps (Fnjóskadalur og Ljósavatnsskarð) við Eyfirðinga en nú og að sterk hefð sé fyrir samskiptum og samvinnu þarna á milli.

Viðmælandi á Húsavík benti á að stækkun vinnumarkaðar og þjónustu sé mikilvægt fyrir ungt fólk sem hafi hug á að setja sig þar niður. Það þurfi að vera þokkalega fjölbreytt fyrir ungt fólk í dag, það þurfi að hafa vilja til að vinna við eitthvað starf. til dæmis hafi bara tveir verkfræðingar haft starf en þeir gætu orðið 14 þegar upp er staðið í tengslum við stórframkvæmdir á svæðinu, „það þarf mun meiri fjölbreytni og fleiri undirstöður undir samfélaginu. Fiskvinnsla t.d. verður þar sem er gott hafngengi og nálægð við markaði. Það mun aukast sérhæfing. Það verður sótt þjónusta á stærri staði áfram og það er nú... það er ákveðin stærð sem þarf til að hún þrífist“.

Annar viðmælandi á Húsavík tók í svipaðan streng „...sem betur fer er farið að flytja hingað fleira yngra fólk. Eldra fólkið bara sættir sig við ákveða hluti. Yngra fólkið bara sættir sig ekki við það. Það er bara hluti af þeirra lífi að geta skotist í þetta og skotist í hitt. Þannig að það sem ég heyri er að þetta sé álitid bara jákvæð þróun“.

Norðurland eystra er eini landshlutinn þar sem atvinnuþróun er tvískipt, þ.e. í sérstöku félagi í Eyjafirði annars vegar og í Þingeyjarsýslum hins vegar. Áhugavert er að velta fyrir sér hvort Vaðlaheiðargöng muni leiða til sameiningar atvinnuþróunarfélaganna. Sveitarstjórnarmaður sagði um þetta að sér þætti Þingeyjarsýsla svo ofboðslega stór eining fyrir atvinnuþróun að svæðið mætti ekki vera stærra til að unnt sé að sinna því sómasamlega. Ef Norðurland eystra yrði allt eitt atvinnuþróunarsvæði væri hætta á að jaðarsvæðin yrðu frekar út undan.

Hvað varðar nýliðun í búsetu í sveitunum og ábúð á jörðum sagðist sveitarstjórnarmaður hafa áhyggjur af samfélagsgerð sveitanna en að það gæti komið meira inn af yngra fólki. Allir horfi til ferðaþjónustu og sagði hann svo „en hver ætlar að gera upp

gamla íbúðarhúsið til að leigja þar út frá sér?“ og átti þar við að líklega sé slíkt ekki nóg til að skapa sér viðunandi afkomu. Ferðaþjónusta gæti þó t.d. stutt sauðfjárbúskap sem væri stundaður samhliða. Þannig gæti verið sóknarfæri fyrirhjórn að sækja störf af bæ, a.m.k. fyrir aðra fyrirvinnuna. Tengist þetta þannig beinlínis auknum atvinnutækifærum sem skapast með stækkun atvinnusvæða. Má í þessu sambandi benda á frétt í Bændablaðinu (2015, 30. apríl) um raunverulegt dæmi þar sem ung fjölskylda setti sig niður á kúabúinu Dæli rétt austan Víkurskarðs. Karlinn vinnur við búskapinn en konan sem er læknir getur sótt sína vinnu á sjúkrahúsið á Akureyri. Að þeirra sögn var tilkoma Vaðlaheiðarganga forsenda fyrir þessari ákvörðun og fyrirkomulagi.

Stækkun þjónustusvæðis, einkum út frá Akureyri, er meðal þess sem bent hefur verið á að muni styrkja svæðið kringum Vaðlaheiðargöng og efla þjónustu á því sem heild. Sveitarstjórnarmaður taldi að stækkun á þjónustusvæði sem Vaðlaheiðargöng leiði af sér efli allt svæðið og að það verði fremur sjálfu sér nægt um þjónustu. „*Þetta sé hluti af því að menn fari frá þeirri sýn að ekki sé hægt að veita neina þjónustu nema frá Reykjavík*“. Viðkomandi hafði í þessu sambandi efasemdir um að rukka í göngin því þau sé í þessu samhengi m.a. að skapa aðgang að almannaþjónustu. Að gera Vaðlaheiðargöng sé sjálfsögð þróun samgangna og að það þurfi að „*breyta þessari pólitík að þurfi að borga sérstaklega til að fá þessar samgöngur. Þetta [sé] forsenda fyrir því að fólk geti búið í landinu*“. Ekki voru allir sammála um að allt snúist um Akureyri að þessu leyti. Göngin muni auðvelda aðgengi og opna í báðar áttir, fólk komi frekar austur fyrir heiði, s.s. vegna náttúrunnar og afþreyingar á svipaðan hátt og að fólk austan að kemst í þjónustuna á Akureyri. Það sé mikill mannfjöldi vestan ganga og það fylgi því mikil tækifæri fyrir svæðið austan ganga að það verði aðgengilegra fyrir þann fjölda sem býr á Eyjafjarðarsvæðinu. Þá var rætt um að sókn í menningarviðburði, nám á Akureyri og fleira sé ákveðið tækifæri, bæði fyrir þá sem bjóða upp á þjónustuna og þá sem neyta hennar. Það sé t.d. hindrun í dag og dregur úr sókn í þessa hluti að maður getur ekki verið viss um að komast til baka sama daginn ef færð spillist. Þrátt fyrir að flestir töluðu um göngin sem ógnun við verslun á Húsavík var nefnt í rýnihópnum að um það bil 25 þúsund manna markaður opnast betur fyrir svæðið austan Vaðlaheiðar og að það skapist ýmis tækifæri til að veita þeim markaði eða mannfjölda ýmsa þjónustu og verslun.

6.3. Ógnanir

Meðal samfélagsáhrifa samgöngubóta er að þegar atvinnu- og þjónustusvæði stækka er tilhneiging til stækkunar rekstrareininga og sérhæfingar þeirra (Mynd 2). Með öðrum orðum þá safnist ýmislegt saman á færri staði, þar sem það verður aðgengilegt fyrir stærri markað og stærra landsvæði en áður. Má t.d. nefna stórar verslanir, sérvöruverslanir og sérfræðiþjónustu í þessu sambandi. Í samræmi við þetta má gera ráð fyrir að einkum á Akureyri muni verða aukin umsvif sem megi rekja til þessara áhrifa samgöngubótanna. Ekki kemur því á óvart að eitthvað var um að viðmælendur teldu að Vaðlaheiðargöng ógnuðu verslun og þjónustu á Húsavík. Talsvert sé um að almenningur í bænum hafi beig af þessari hlið mála og var það stutt af fólki í rýnihópnum á Húsavík. Hins vegar var bent á að þrátt fyrir þann þröskuld sem vissulega er hluta úr ári með núverandi samgöngum hafi þegar talsvert af verslun og þjónustu lagst af á Húsavík.

Fram kom hjá sveitarstjórnarmanni að sumir hafi áhyggjur af meiri umferð og að meira verði sótt í að koma og búa í sveitinni án þess að stunda þar búskap eða samlagast menningunni sem einkennist af búskap. Smám saman deyi sérstök samfélagsmynd sveitanna, hún verði líkari og í þéttbýlinu. Viðkomandi sagðist spyrja á mótum hvort maður geti þá ekki bara sótt ýmsa hluti í staðinn til Akureyrar og að allir sem búa við þjóðveginn geti hugsað á þessa leið, þetta snúast um hluti s.s. líkamsrækt, fjölbreyttar íþróttir, hópastarf og fleira. Þannig þurfi þessar breytingar ekki endilega að vera neikvæðar.

6.4. Forgangsröðun framkvæmda

Eitthvað var um að viðmælendur tjáðu sig um forgangsröðun framkvæmda þótt það hefði ekki verið hluti af þeim viðtalsramma sem gengið var út frá í viðtölunum. Yfirleitt var það á þá leið að þau töldu að jarðgöng á Austurlandi hefðu átt að fá meiri forgang, einkum Fjarðarheiði og Oddsskarð. Þar séu aðstæður verri. Nokkrir viðmælendur voru ættaðir austan af fjörðum og höfðu þess vegna samanburðinn. Björgunarsveitarmenn nefndu m.a. að félagar þeirra í björgunarsveitum fyrir austan væru mun uppteknari við að bjarga fólki en þeir. Nokkrir nefndu að jarðgöng ættu að fjármagnast úr sameiginlegum sjóðum líkt og aðrir vegir og ætti að forgangsraða á annan hátt en gert er nú. Þörfin vegna ófærðar sé til að mynda ekki mest í Víkurskarði. Aðrir sögðu að

aðstæður væru vissulega verri annarsstaðar en sögðust jafnframt skilja að þessi útfærsla á fjárfestingunni breyti forgangsroðuninni. Mikil umferð og að búið sé að gera ráð fyrir góðum samskiptum t.a.m. í skipulagi verslunar og þjónustu skipti einnig máli.

Ég er búinn að ferðast víða og við erum að deila út sameiginlegum sjóðum. Ég hefði kannski virkað frekjudallur að segja að Víkurskarðið væri næst á listanum en þessi útfærsla er kannski það sem réttlætir það. Það er fullt af fólki sem býr við verri samgöngur. En það snýst ekki bara um það.

Einn viðmælandi gekk svo langt að segja að þetta væri lúxusvandamál sem við væri að eiga í Víkurskarði og að truflanir á samgöngum yfir skarðið væru smámunir samanborið við t.d. Fjarðarheiði.

[Fjarðarheiði] er 620 metra há, þetta er náttúrulega... það skilur þetta enginn nema sá sem að hefur virkilega barist yfir hana með sjúklinga... sko að þá er eins og ég segi þetta lúxusvandamál, en auðvitað er þetta ánægjulegt ef þetta kemst nú loksins á flot en þetta er ágætt fyrir sko fyrir samfélög sem eru í rauninni að hrúni komin vegna þess.

HEIMILDIR

- Bændablaðið. (2015, 30. apríl). *Stórhuga fjölskylda í Dæli*.
- Dagur. (1974, 20. febrúar). *Ógurleg snjóflóð í Dalsmynni*.
- Dagur. (1979, 18. apríl). *Snjóflóð hirti brúna*.
- Dahlström, M., Aldea-Partanen, A., Fellman, K., Hedin, S., Javakhishvili Larsen, N., Hjalti Jóhannesson, et al. (2006). *How to make a living in insular areas – six nordic cases*. Stockholm: Nordregio.
- Framkvæmdastofnun ríkisins. (1981). *Félagsleg áhrif Ölfusárbrúar við Óseyrarnes*. Reykjavík: Framkvæmdastofnun ríkisins.
- Grétar Þór Eypórsson, Hjalti Jóhannesson, Guðmundur Guðmundsson og Einar Ólafsson. (2001). *Áhrif samgöngubóta á byggðaþróun*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Grétar Þór Eypórsson, Vífill Karlsson og Kolfinna Jóhannesdóttir. (2007). *Áhrif ferju um Bakkafjörúhöfn á samfélag og byggð í Vestmannaeyjum og á öðrum svæðum Suðurlands*. Ráðgjafarskýrsla Rannsóknamiðstöðvar Háskólans á Bifröst. 1-96.
- Hjalti Jóhannesson og Grétar Þór Eypórsson. (2003). *Jarðgöng undir Hellisheiði eystri – samfélagsáhrif*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson og Halla Hafbergsdóttir. (2015). *Vaðlaheiðargöng, samfélagsáhrif. Helstu niðurstöður könnunar í október 2014*. Akureyri: Rannsóknamiðstöð Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson og Jón Þorvaldur Heiðarsson. (2005). *Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum - Vestfjarðavegur og Djúpvegur - samfélagsáhrif og arðsemi*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson og Kjartan Ólafsson. (2004). *Samgöngubætur og félags- og efnahagsleg áhrif þeirra - þróun matsaðferða*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Hjalti Jóhannesson, Kjartan Ólafsson, og Grétar Þór Eypórsson. (2002). *Jarðgöng og vegagerð á norðanverðum Tröllaskaga – mat á samfélagsáhrifum*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Janelle, D. G. (1969). Spatial Reorganization. A Model and Concept. *Annals of the Association of American Geographers*, 59, 348-364.
- Jón Þorvaldur Heiðarsson og Valtýr Sigurbjarnarson. (2005). *Jarðgöng á Austurlandi - Mat á samfélagsáhrifum og arðsemi*. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólans á Akureyri.
- Samgönguráðuneytið (1991). *Stærra samgöngusvæði – Betra mannlíf*. Skýrsla starfshóps. Reykjavík: Samgönguráðuneytið.
- The TPICS (Transportation Project Impact Case Studies) System (e.d.) Gagnagrunnur um tilviksrannsóknir á samfélags- og efnahagslegum rannsóknum í

- Bandaríkjunum og víðar. <http://www.tpics.us/Default.aspx> Sótt 17. mars 2016.
- Tíminn. (1972, 15. desember). *Lokatillögur um nýja þjóðleið frá Akureyri í Fnjóskadal: Vegur þvert yfir leirurnar og austur um Víkurskarð.*
- Vegagerðin (2016, 19. janúar). *Víkurskarð umferða[r]mest fyrir utan Hellisheiði af fjallvegum á Hringveginum yfir 300 m yfir sjávarmáli.*
<http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/13860> Sótt 26. febrúar 2016.
- Vegagerðin. (2014, 11. febrúar). *Vegum lokað með slá - 112 dagarinn, nýjung á Íslandi – slá sett upp fyrir Hellisheiði.* <http://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/nr/6056> Sótt 26. febrúar 2016.
- Weisbrod, G. og B. Weisbrod. (1997). Assessing the Economic Impact of Transportation Projects: How to Match the Appropriate Technique to Your Project. *Transportation Research Circular 477.*
- Pórhallur Arason (1972). *Arðsemismat á austurleið frá Akureyri.* Reykjavík: Vegagerðin.
- Póroddur Bjarnason, & Kolbeinn Stefánsson (ritstj.). (2010). *Fjallabyggð fyrir Héðinsfjarðargöng: Samgöngur, samfélag og byggðaþróun.* Akureyri: Háskólinn á Akureyri.

Viðmælendur

- Ásvaldur Þormóðsson, kúabóndi og sveitarstjórnarmaður í Þingeyjarsveit, viðtal á Akureyri 25. janúar 2016.
- Björgvin Árnason, sjúkraflutningamaður hjá Heilbrigðisstofnun Norðurlands, viðtal á Húsavík 8. janúar 2016.
- Gunnar Bóasson, verkstjóri Vegagerðarinnar á Húsavík, viðtal á Húsavík 8. janúar 2016.
- Gunnar Garðarsson, formaður bíladeildar Súlna, Björgunarsveitarinnar á Akureyri, viðtal á Akureyri 24. september 2015.
- Helena Eydís Ingólfssdóttir, sérfræðingur hjá Þekkingarneti Þingeyinga á Húsavík, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.
- Jón Ingi Sigurðsson, kúabóndi og björgunarsveitarmaður í Þingeyjarsveit, viðtal í Þingeyjarsveit 28. janúar 2016.
- Kiddý Hörn Ásgeirsdóttir, sérfræðingur hjá Þekkingarneti Þingeyinga á Húsavík, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.
- Kristín Hreinsdóttir, viðskiptafræðingur hjá Deloitte á Húsavík, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.
- Lúðvík Kristinsson, rafvirkjaverktaki á Húsavík, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.

María Svanprúður Jónsdóttir, ráðunautur hjá Ráðgjafamiðstöð Landbúnaðarins á Húsavík, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.

Sigþór Gunnlaugsson, bílstjóri hjá Hópferðabílum Akureyrar, viðtal 27. ágúst 2015.

Smári J. Lúðvíksson, garðyrkjustjóri Norðurþings, þátttaka í rýnihópi á Húsavík, 9. febrúar 2016.

Soffía Helgadóttir, sveitarstjórnarfulltrúi í Norðurþingi, Húsavík, viðtal á Húsavík 8. janúar 2016.

Stefán Þengilsson, Höfn í Svalbarðsstrandarhreppi, verktaki sem hefur séð um snjómokstur á Víkurskarði, viðtal í Svalbarðsstrandarhreppi 28. september 2015.

Yngvi Ragnar Kristjánsson, oddviti Skútustaðahrepps og framkvæmdastjóri, viðtal í Mývatnssveit 28. janúar 2016.

Þorgils Guðmundsson, formaður Björgunarsveitarinnar Týr á Svalbarðsströnd, viðtal á Akureyri 22. janúar 2016.

VIÐAUKI 1, VIÐTALSRAMMAR

Viðtalsrammar - sérfræðingar

Markmið: Úr umsókn „Í rýnihópum og viðtölum verður skoðað hvernig fólk hefur upplifað þann samgönguþröskuld sem Víkurskarðið hefur verið og hvaða tækifæri, og mögulega ógnanir, mismunandi hópar samfélagsins sjá við tilkomu Vaðlaheiðarganga. Áhersla verður lögð á að finna viðmælendur sem hafa reynslu af samgöngum á svæðinu starfa sinna vegna eða vegna persónulegra aðstæðna.“

Sveitarstjórnarmenn

Bakgrunnur

1. Geturðu sagt okkur aðeins frá þér, s.s. núverandi stöðu og hversu lengi þú hefur verið í þeirri stöðu?

Áhrif samgangna á sveitarfélagið (hér skulum við gera ráð fyrir að þetta eigi líka við um íbúa og fyrirtæki)

2. Hvernig hafa núverandi samgöngur um Víkurskarð haft áhrif á þróun sveitarfélagsins að þínu mati og þá að hvaða leyti (fá fram dæmi)?
3. Hverjar telur þú að verði helstu breytingar á þróun sveitarfélagsins með tilkomu Vaðlaheiðarganga?
4. Hver telur þú að séu helstu tækifæri samhliða tilkomu ganganna?
5. Hverjar telur þú að verði helstu ógnanir samhliða tilkomu þeirra?

Persónuleg upplifun

6. Eru núverandi samgöngur um Víkurskarð hamlandi fyrir þig að einhverju leyti?
 - a. Ef svo, að hvaða leyti helst?
7. Hvernig er persónuleg upplifun þín af því að ferðast yfir Víkurskarðið?
 - b. Hefur þú einhvern tíma lent í að komast ekki en þurfa þess?
 - c. Eru aðrir sérstaklega góðir eða slæmir vegarkafar á svæðinu kringum Vaðlaheiði sem rétt er að benda á?
 - d. Hefur þú upplifað breytingar á aðstæðum undanfarin ár (aukin umferð, veðurfar, viðhald, ferðaupplýsingar)?
8. Aflar þú þér upplýsinga um aðstæður áður en þú ákveður að fara yfir heiðina á veturna?
 - a. Hvernig aðallega

Vaðlaheiðargöng

9. Hver eru viðhorf þín gagnvart Vaðlaheiðargöngum almennt?
10. Hverju telur þú að Vaðlaheiðargöng muni helst breyta í þínu tilvik?

Læknar / ljósmæður / sjúkraflutningafólkBakgrunnur

1. Geturðu sagt okkur aðeins frá þér, s.s. núverandi starfi og hversu lengi þú hefur verið í þeirri stöðu sem þú ert nú?

Áhrif samgagna á þitt starf og skjólstæðinga þína

2. Að hvaða leyti hafa núverandi samgöngur um Víkurskarð haft áhrif á þitt starf sem _____ (fá fram dæmi/reynslusögur)?
3. Hverjar telur þú að verði helstu breytingar á þínu starfi og aðstæðum skjólstæðinga með tilkomu Vaðlaheiðarganga?
4. Hver telur þú að séu helstu tækifæri samhliða tilkomu ganganna?
5. Hverjar telur þú að verði helstu ógnanir samhliða tilkomu þeirra?

Persónuleg upplifun

6. Eru núverandi samgöngur um Víkurskarð hamlandi fyrir þig að einhverju leyti?
 - e. Ef svo, að hvaða leyti helst?
7. Hvernig er persónuleg upplifun þín af því að ferðast yfir Víkurskarðið?
 - f. Hefur þú einhvern tíma lent í að komast ekki en þurfa þess?
 - g. Eru aðrir sérstaklega góðir eða slæmir vegarkafar á svæðinu kringum Vaðlaheiði sem rétt er að benda á?
 - h. Hefur þú upplifað breytingar á aðstæðum undanfarin ár (aukin umferð, veðurfar, viðhald, ferðaupplýsingar)?
8. Aflar þú þér upplýsinga um aðstæður áður en þú ákveður að fara yfir heiðina á veturna?
 - b. Hvernig aðallega

Vaðlaheiðargöng

9. Hver eru viðhorf þín gagnvart Vaðlaheiðargöngum almennt?
10. Hverju telur þú að Vaðlaheiðargöng muni helst breyta í þínu tilvik?

Atvinnubústjórar / vegagerðarfólk / björgunarfólkBakgrunnur

1. Geturðu sagt okkur aðeins frá þér, s.s. núverandi starfi og hversu lengi þú hefur verið í þeirri stöðu/starfi sem þú ert nú í?

Áhrif samgangna á þitt starf og skjólstæðinga þína

2. Að hvaða leyti hafa núverandi samgöngur um Víkurskarð haft áhrif á þitt starf sem _____ (fá fram dæmi/reynslusögur)?
 - i. Eru núverandi samgöngur um Víkurskarð hamlandi fyrir þig að einhverju leyti? Ef svo, að hvaða leyti helst?
3. Hvernig er persónuleg upplifun þín af því að ferðast yfir Víkurskarðið?
 - j. Hefur þú einhvern tíma lent í að komast ekki en þurfa þess?
 - k. Eru aðrir sérstaklega góðir eða slæmir vegarkafar á svæðinu kringum Vaðlaheiði sem rétt er að benda á?
 - l. Hefur þú upplifað breytingar á aðstæðum undanfarin ár (aukin umferð, veðurfar, viðhald, ferðaupplýsingar)?
4. Aflar þú þér upplýsinga um aðstæður áður en þú ákveður að fara yfir heiðina á veturna?
 - c. Hvernig aðallega?

Vaðlaheiðargöng, væntingar

5. Hver eru viðhorf þín gagnvart Vaðlaheiðargöngum almennt?
6. Hverjar telur þú að verði helstu breytingar á þínu starfi með tilkomu Vaðlaheiðarganga?
 - a. Hverju telur þú að Vaðlaheiðargöng muni helst breyta í þínu tilviki?
7. Hver telur þú að séu helstu tækifæri samhliða tilkomu ganganna?
8. Hverjar telur þú að verði helstu ógnanir samhliða tilkomu þeirra?

Rýnihópur – almennir borgarar austan VaðlaheiðarBakgrunnur

1. Örstutt yfirferð yfir nöfn, starf og búsetu þátttakenda.

Persónuleg upplifun af núverandi samgöngum

2. Eru núverandi samgöngur um Víkurskarð hamlandi fyrir ykkur að einhverju leyti?
 - a. Ef svo, að hvaða leyti helst?
3. Hvernig er persónuleg upplifun ykkar af því að ferðast yfir Víkurskarðið?
 - b. Hafið þið einhvern tíma lent í að komast ekki en þurfa þess?
 - c. Eru aðrir sérstaklega góðir eða slæmir vegarkaflar á svæðinu kringum Vaðlaheiði sem rétt er að benda á?
 - d. Hafið þið upplifað breytingar á aðstæðum undanfarin ár, s.s. (aukin umferð, veðurfar, viðhald, ferðaupplýsingar)?
4. Aflið þið ykkur upplýsinga um aðstæður áður en þið ákveðið að fara yfir heiðina á veturna?
 - d. Hvernig aðallega?

Vaðlaheiðargöng

5. Hver eru viðhorf ykkar gagnvart Vaðlaheiðargöngum almennt?
6. Hverju teljið þið að Vaðlaheiðargöng muni helst breyta í ykkar tilviki?