

Tillaga til þingsályktunar

um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Flm.: Njáll Trausti Friðbertsson, Vilhjálmur Árnason, Hildur Sverrisdóttir,
Ólafur Adolfsson, Guðrún Hafsteinsdóttir.

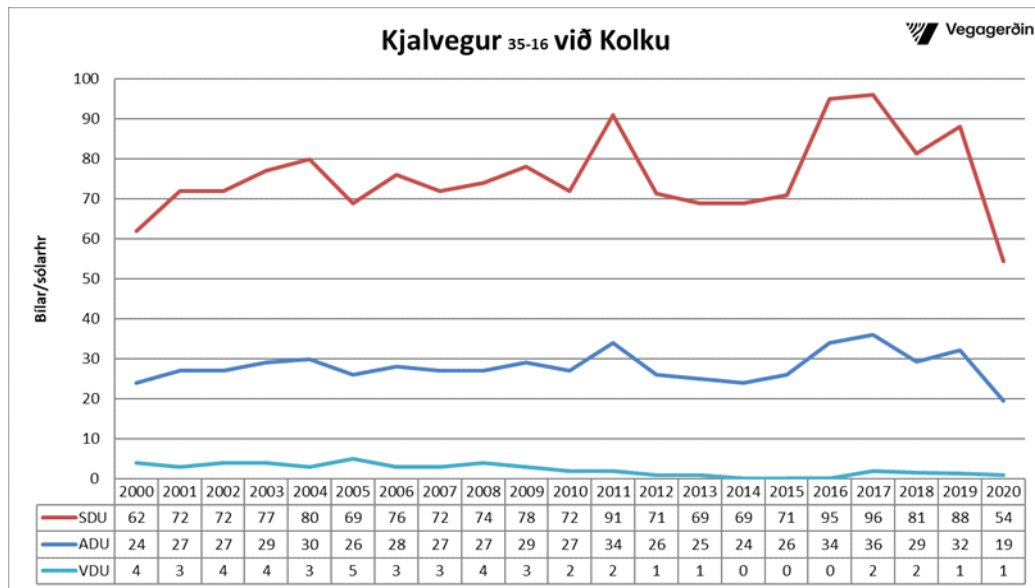
Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að hefja undirbúning að endurnýjun vegarins yfir Kjöl og gera hann að vegi sem hægt er að halda opnum stóran hluta ársins með einkaframkvæmd. Ráðherra hlutist í þessu skyni til um að gerð verði forkönnun á umhverfisáhrifum ásamt samfélagslegum og efnahagslegum áhrifum framkvæmdarinnar, m.a. á ferðaþjónustu, byggðaðróun og náttúruvernd. Stefnt verði að því að undirbúningi framkvæmda ljúki fyrir árslok 2025 og framkvæmdir hefjist í beinu framhaldi.

Greinargerð.

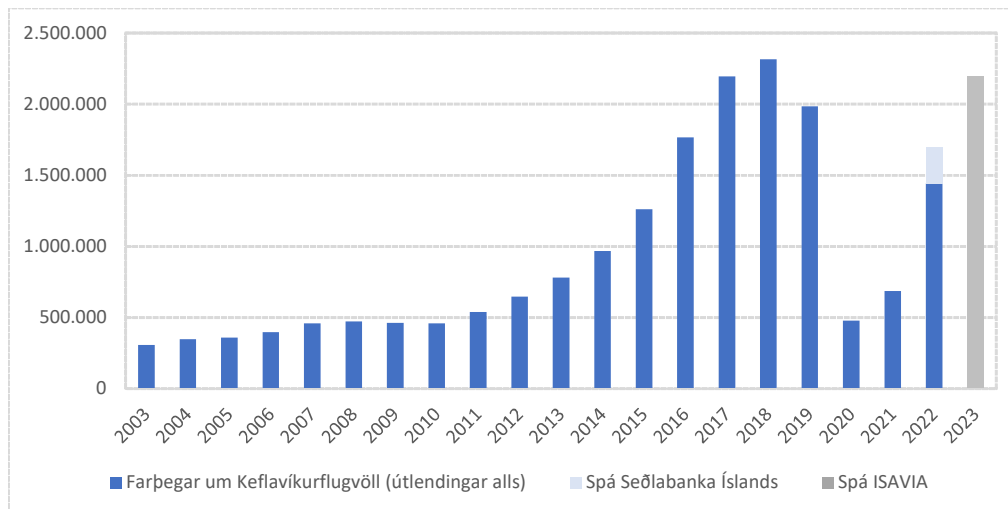
Tillaga þessa efnis var síðast flutt á 155. löggjafarþingi (54. mál) og fylgdi henni þá svofelld greinargerð:

„Kjalvegur liggur yfir miðhálandið um Kjöl, frá Gullfossvegi í suðri að Svínvetningabraut í Blöndudal í norðri, alls um 168 km leið. Tillagan lýtur að því að vegurinn yfir Kjöl verði endurnýjaður og lagður bundnu slitlagi svo betur megi nýta hann til að mæta aukinni umferð á svæðinu samhliða fjölgun ferðamanna sem sækja landið heim. Framkvæmdin kemur ekki til með að hafa áhrif á forgangsöröðun samgönguáætlunar þar sem ráðgert er að framkvæmdin og fjármögnunin verði í höndum einkaaðila. Sambærilegar þingsályktunartillögur hafa verið fluttar nokkrum sinnum áður, fyrst á 132. löggjafarþingi (43. mál) en einnig nær í tíma og líkari þeirri þingsályktunartillögu sem hér er flutt, á 151. löggjafarþingi (696. mál), 153. löggjafarþingi (989. mál) og 154. löggjafarþingi (54. mál). Málið hefur aldrei náð fram að ganga.

Mikið vatn hefur runnið til sjávar á þeim tæplega tveimur áratugum frá því að tillaga um gerð heilsársvegar yfir Kjöl var fyrst flutt. Ferðamenn voru 360 þúsund árið 2005 en gert er ráð fyrir að þeir verði um 2,2 milljónir í farþegaspá Keflavíkurflugvallar fyrir árið 2023. Þessi fjölgun ferðamanna hefur ekki skilað sér í aukinni umferð um Kjalveg eins og má sjá í grafi hér að neðan. ADU, dökkbláa línan, er meðaltalsumferð á dag yfir allt árið, SDU, rauða línan, er meðaldagsumferð yfir sumarmánuðina júní, júlí, ágúst og september og VDU, ljósbláa línan, er meðalumferð á dag yfir vetrarmánuðina desember, janúar, febrúar og mars.



Mynd 1. Umferð um Kjalveg við Kolku.



Mynd 2. Fjöldi erlendra ferðamanna 2003–2023.

Öryggis-, byggða- og umhverfissjónarmið renna styrkum stoðum undir þingsályktunartillögu þessa um að endurnýja Kjalveg, sem og efnahagsleg, en Samtök ferðapjónustunnar hafa bent á mikilvægi þess að vegasamgöngur milli landshluta verði bættar, ekki síst vegna stóraukins ferðamannastraums síðastliðinna ára. Samtökin hafa gagnrýnt harðlega þá forgangsróðun að vegarkafllinn hafi ekki hlotið brautargengi í síðustu samgönguáætlun. Þá verð-

ur að teljast fullkannað að samgöngubætur hafi jákvæð áhrif á öryggi, nærsamfélag og efna-hag.

Við undirbúning að endurnýjun vegarins er mikilvægt að allir fletir málsins verði vel greindir, þ.m.t. hvernig best væri að standa að fjármögnun verksins og hvort skynsamlegt væri að líta til fyrirkomulagsins við gerð Hvalfjarðarganga með aðkomu Spalar hf. sem fyrir-myndar fyrir þetta verkefni.

Á undanförunum árum hefur talsvert verið fjallað um möguleika á því að stytta leiðir milli landshluta með bættum hálendisvegum, m.a. með það að markmiði að tengja betur saman fjölmennustu byggðir landsins. Töluverð rannsóknarvinna hefur verið unnin vegna nokkurra þeirra leiða sem liggja um hálendið, svo sem um Sprengisand, Fjallabak og Kjöl, og því ligg-ur fyrir mikið magn upplýsinga og gagna um þær leiðir. Þrátt fyrir það hafa fornir hálendis-vegir verið í niðurníðslu undanfarin ár og flokkast frekar sem slóðar en vegir. Kjalvegur hefur frá landnámsöld verið mikilvæg samgönguæð milli norður- og suðurhluta landsins og þrátt fyrir mikla uppbyggingu á hringveginum síðustu áratugi er mikilvægi vegarins um Kjöl enn mikið. Veginum hefur þó ekki verið haldið við eins og nauðsynlegt hefði verið.

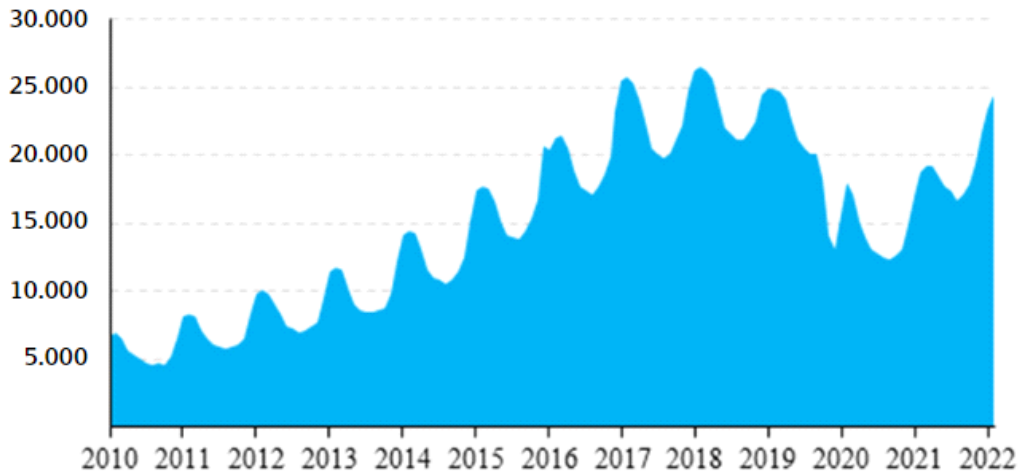
Þessi þingsályktunartillaga gerir ráð fyrir að vegurinn yfir Kjöl verði endurnýjaður og lagður verði vegur sem hægt verði að halda opnum stórum hluta ársins ásamt því að verk-efnið verði unnið sem einkaframkvæmd.

Ferðaþjónusta.

Á síðastliðnum tíu árum hefur vöxtur ferðaþjónustunnar verið gríðarlegur og erlendum ferðamönnum sem sækja Ísland heim fjölgað úr hálfri milljón í um 2,2 milljónir á þessu ári samkvæmt farþegaspá Isavia. Flutningsmenn hafa trú á því að þrátt fyrir áföll sem tengjast heimsfaraldri COVID-19 muni íslensk ferðaþjónusta rísa upp á nýjan leik. Mikilvægi at-vinnugreinarinnar fyrir heimsfaraldur var mjög mikið, eða 8% af landsframleiðslu árið 2019.

Ljóst er að sívaxandi fjöldi ferðamanna reynir á innviði samfélagsins og því er mikilvægt að huga að fjárfestingum á því sviði. Ferðaþjónustan er orðin lykilgrein í atvinnumálum landsmanna. Hefur ferðamönnum yfir vetrartímann jafnframt fjölgað mikið og nú er svo komið að ferðamannatíminn nær yfir allt árið. Þannig hefur tekist að jafna árstíðabundnar sveiflur en enn er mikið verk óunnið. Kannanir hafa sýnt að stór hluti ferðamanna ferðast aðeins um Suðurland og suðvesturhorn landsins þrátt fyrir að náttúruperlur og vænlega ferða-mannastaði sé að finna hringinn í kringum landið. Með heilsársvegi yfir Kjöl er mögulegt að stytta til muna leiðina landshorna á milli og auðvelda þannig ferðir til Norðurlands og yfir hálendið og opna fyrir möguleika á þróun nýrra ferðamannaleiða. Þá veitir það fleirum tæki-færi til að upplifa hálendið og náttúru þess og víðerni sem eru einstök á evrópskan mæli-kvarða og ljóst er að hafa mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn sem koma til landsins. Þá opnast einnig möguleikar á styttri hringferðum.

Fjölgun ferðamanna og fjölgun bílaleigubíla á undanförunum árum yfir undir mikilvægi þess að ráðast í uppbyggingu Kjalvegur. Bílaleigubílarnir gegna mikilvægu hlutverki í dreif-ingu ferðamanna um landið. Flutningsmenn þessarar tillögu telja að með því að bæta sam-göngutengingar á milli Suður- og Norðurlands um Kjöl megi reikna með meiri nýtingu margs konar innviða sem fjárfest hefur verið í og að svæðin báðum megin styrkist.



Mynd 3. Fjöldi skráðra bílaleigubíla í umferð frá 2010–2022 eftir mánuðum.

Fyrir heimsfaraldur fór fjöldi leigðra bílaleigubíla yfir 25 þúsund og meiri hluti erlendra ferðamanna, eða um 60%, leigði bílaleigubíl að jafnaði og ferðaðist þannig um landið. Ef litið er til annarra Norðurlanda til samanburðar eru um 28 þúsund bílaleigubílar í Noregi þar sem búa um 5 milljónir manna en það er þó töluvert meira en í Danmörku þar sem fjöldinn er um 18 þúsund eða í Finnlandi þar sem aðeins eru um 5000 bílaleigubílar.

Akstur erlendra ferðamanna á bílaleigubílum hér á landi er talinn vera um 20% af eignum kílómetrum og má reikna með að hlutfallið fari vaxandi. Reikna má með að stærsti hluti aksturs um nýjan Kjalveg tengdist ferðalögum erlendra ferðamanna, annaðhvort með bílaleigubílum eða hópferðabílum. Í því samhengi er mikilvægt að horfa til þeirra orkuskipta sem eru að verða hjá bílaleigum sem og heimilum landsins en hálendi Íslands er ill- eða ófært rafbílum. Samkvæmt gögnum frá Samgöngustofu í ágúst 2023 voru rafbílar 9,7% af bílaflota landsins. Hjá bílaleigum var hlutfallið 7,5%. Hefur fjölgun slíkra bifreiða verið mjög hröð síðastliðin ár hvort sem litið er til fjölda eða hlutfalls af bílaflota landsins. Ljóst er að rafbílum mun fjölga mikið verði þróunin svipuð og síðustu ár, en rafbílar á Íslandi hafa farið úr tæplega 7 þúsund árið 2020 í rúmlega 24 þúsund í ágúst 2023.

Bygðastefna.

Betri vegir um hálendið myndu ekki einungis auka ferðaþjónustu á einstökum stöðum og styrkja þannig hverja byggð fyrir sig heldur gæfist með betri hálendisvegum tækifæri til að styrkja landsbyggðina í heild með aukinni samvinnu og samkeppni milli einstakra byggðarlaga. Nýjar og góðar samgönguleiðir myndu styrkja landbúnaðarhéruð hvarvetna og heilsársvegur yfir Kjöl myndi tengja saman landbúnaðarsvæði á Suður- og Norðurlandi. Hringvegurinn yrði þá ekki eina greiðfæra leiðin heldur opnuðust fleiri möguleikar með styttri hringleiðum sem gætu hentað fleirum, bæði einstaklingum og ferðaþjónustuaðilum og aðilum í öðrum atvinnurekstri. Norðvesturland hefur farið nokkuð halloka í atvinnu- og byggðamálum síðustu áratugi og þar hefur íbúum og störfum fækkað jafnt og þétt. Heilsársvegur yfir Kjöl myndi styrkja atvinnulíf í landshlutanum auk þess sem ferðaþjónusta getur skipt grundvallar-

máli þegar kemur að því að viðhalda lágmarkspjónustu í litlum byggðarlögum þar sem íbúafjöldi stendur ekki undir henni einn og sér.

Aukið öryggi og umhverfismál.

Nýr og bættur vegur yfir Kjöl myndi bæta umferðaröryggi á hálendinu og minnka líkur á slysum. Núverandi ástand Kjalvegur er óviðunandi og vegurinn hættulegur yfirferðar og veldur miklu sliti á þeim bifreiðum sem um hann aka. Þá má ætla að betri samgöngur um hálendið dragi úr álagi og viðhaldsþörf annars staðar í samgöngukerfinu. Lögregla og björgunarsveitir ættu greiðari leið upp á hálendi til að fylgjast með og vakta aukna umferð um það og heilsársvegur um Kjöl myndi nýtast sem neyðartenging milli Norðurlands og Suðurlands. Endurbætur á Kjalvegi myndu einnig styrkja náttúruvernd á hálendinu. Utanvegaakstur á hálendinu er viðvarandi vandamál sem ógnar náttúrunni víða og nauðsynlegt er að sporna við. Bent hefur verið á að lélegir vegir á hálendinu og margir óljósir slóðar kunni að ýta undir utanvegaakstur og því sé betra að hafa vel byggða vegi yfir hálendið svo betur sé hægt að stýra umferðinni og halda henni á vegum og minnka þannig rask á náttúrunni. Mikilvægt er einnig að vegurinn falli vel að umhverfinu og sé ekki áberandi eða byggður hátt upp úr landslaginu sem hann liggur um.

Ljóst er að erfitt er að halda Kjalvegi opnum allt árið um kring og sérstaklega í núverandi ástandi en með betri vegi væri hægt að lengja það tímabil sem hægt er að aka upp á hálendið, sérstaklega fyrir þá sem ferðast á fólksbílum. Þá sjá flutningsmenn tillögunnar kost við það að tengja há- og láglendi saman á einum stað. Kosturinn felst í því að þegar óráðlegt er að ferðast um hálendi Íslands yfir harðasta tíma vetrar er auðvelt fyrir Vegagerðina, björgunarsveitir eða rekstraraðila vegarins að loka aðgangi og koma í veg fyrir að einstaklingar fari sér að voða.

Einkaframkvæmd.

Í tillögu þessari felst að endurgerð Kjalvegur verði einkaframkvæmd. Í stuttu máli felst í einkaframkvæmd að einkaaðili taki að sér fjármögnun, framkvæmd og rekstur verkefnisins í umboði hins opinbera.

Gert er ráð fyrir að framkvæmdin standi undir sér að öllu leyti með notendagjöldum með svipuðum hætti og staðið hefur verið að málum varðandi Hvalfjarðargöng, þar sem gjöldin hafa staðið undir fjármögnun, rekstri og viðhaldi ganganna. Aðkoma hins opinbera að slíkum verkefnum felst einkum í að heimila framkvæmdina og setja um hana reglur.

Hér á landi hefur ekki verið ráðist í margar einkaframkvæmdir í vegakerfinu en Hvalfjarðargöng eru skýrt dæmi um að slíkt getur heppnast vel. Veggjöld hafa að öllu leyti staðið undir fjármögnun, rekstri og viðhaldi ganganna og á síðasta ári skilaði Spölur hf. ríkinu göngunum eins og um var samið. Reynslan af þessu viðamikla verkefni, sem Hvalfjarðargöng svo sannarlega eru, nýtist án efa í framtíðarverkefni þar sem farin verður svipuð leið.

Undirbúningsvinna og stuðningur.

Mikil rannsóknarvinna hefur verið unnin af hálfu einkaaðila og Vegagerðarinnar um áhrif bættra samgangna um hálendið. Snertir sú vinna samfélagsleg áhrif og áhrif á mismunandi byggðir en einnig hafa verið gerðar athuganir á kostnaði og hagkvæmni og gerð umferðarspá. Þær rannsóknir nýtast við frekari athuganir og undirbúningsvinnu. Þá hefur Vegagerðin gert úttektir á veðurfari hálendisins með staðsetningu vega í huga. Útlit er fyrir að stuðningur við uppbyggingu hálendisvega sé mikill, sérstaklega sunnan lands og norðan, og að hann aukist

samhliða fjölgun ferðamanna sem koma til landsins. Liggur því beint við að horft verði til Kjalvegjar í því samhengi.“

