

## Tillaga til þingsályktunar

um heilsársveg yfir Kjöl.

Flm.: Kjartan Ólafsson, Kristján Þór Júlíusson, Guðni Ágústsson, Einar Már Sigurðarson, Valgerður Sverrisdóttir, Árni Johnsen, Bjarni Harðarson, Björk Guðjónsdóttir, Grétar Mar Jónsson, Birkir J. Jónsson, Ólöf Nordal, Bjarni Benediktsson, Jón Gunnarsson, Ármann Kr. Ólafsson, Jón Magnússon, Ásta Möller.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að leggja heilsársveg yfir Kjöl. Jafnframt verði gerð forkönnun á umhverfisáhrifum og könnuð samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar, m.a. á atvinnustarfsemi og byggðir landsins. Ríkisstjórnin skili Alþingi skýrslu um málið fyrir 1. apríl 2008.

### Greinargerð.

Ekki er langt síðan farið var að tala af alvöru um þann möguleika að stytta leiðina milli Norður- og Suðurlands með bættum hálendisvegum. Á síðustu árum hefur hins vegar mikið verið um þetta rætt af fullri alvöru með það að markmiði að tengja saman fjölmennustu byggðir landsins. Árið 2003 tók Vegagerðin saman stutta samantekt um styttingu leiða en í henni var m.a. velt upp þeim möguleika að fara um Kjöl og virkja aftur þessa fornu samgönguleið sem Íslendingar hafa nýtt sér um aldir. Sívaxandi þungi ferðamannaumferðar er nú á gamla Kjalvegi með tilheyrandi skemmdum á bifreiðum og rykmengun.

### Undirbúningsvinna og stuðningur við framkvæmdina.

Félagið Norðurvegur ehf. hefur látið vinna úttektir á samfélags- og byggðaáhrifum sem framkvæmdin kynni að valda. Enn fremur hefur félagið látið vinna fyrstu athugun varðandi rekstrarkostnað, stofnkostnað, umferðarspá og hagkvæmni framkvæmdarinnar. Loks hefur verið gerð skoðanakönnun sem sýnir að 52,6% landsmanna eru mjög hlynnt eða frekar hlynnt lagningu heilsársvegur yfir Kjöl. Enn meiri stuðningur er við framkvæmd sem þessa á Akureyri, 66,1%, og 64,7% í Árborg. Þessi gögn munu nýtast við frekari athuganir og undirbúningsvinnu. Vegagerðin hefur enn fremur skoðað veðurfar á hálendinu með vegarlagningu í huga.

### Að tengja saman fjölmennustu byggðir landsins.

Allar líkur benda til þess að hægt sé að leggja nýjan Kjalveg frá Þjóðvegi 1 við Silfrastaði í Skagafirði yfir að Gullfossi. Slíkur vegur lægi upp Goðdalafjall að norðan og svo áfram sem leið liggur milli jökla, lægi síðan austan við Bláfell og mundi enda við umferðarmiðstöðina við Gullfoss. Það mun þýða 47 km styttingu milli Reykjavíkur og Akureyrar (farið um Hellisheiði). Vegalengd fer úr 388 km niður í 341 km. Stytting milli Selfoss og Akureyrar verður 141 km, úr 430 km niður í 289 km. Fyrstu athuganir benda til þess að vetraraðstæður á Kili verði ekki að ráði verri en á fjallvegum á Norður- og Austurlandi.

Ekki þarf að fjölyrða um gífurleg jákvæð byggða- og samfélagsleg áhrif framkvæmdarinnar með tengingu búsvæða. Gera má ráð fyrir því að samkeppni aukist með minni fjarlægðarvernd fyrirtækja bæði fyrir sunnan og norðan, þó sérstaklega fyrir norðan. Flutningskostnaður fyrirtækja mun einnig líklega lækka.

### **Aukið öryggi og umhverfismál.**

Framkvæmdin sem slík stytir vegalengdir milli tveggja fjölmennustu svæða landsins frá 50–150 km eftir því við hvaða staði er miðað. Þessi stytting á leiðinni þýðir mun minni olíueyðslu og minni mengun og þar með minna útstreymi gróðurhúsalofttegunda. Norðurvegur hefur látið reikna út fyrir sig að með vegstyttingu mun losun gróðurhúsalofttegunda minnka um 1.500 tonn á ári. Með færri eignum kílómetrum vegna styttingar fækkar slysum að sama skapi. Einnig er líklegt að gert yrði ráð fyrir að vegurinn yrði breiðari en þjóðvegur 1 sem nær ekki nema 6,5 m breidd víða. Breiðari vegur eykur öryggisstillingu ökumanna. Öryggi eykst jafnframt með því að umferð dreifist á fleiri en eina leið.

### **Ferðaþjónusta.**

Nýr Kjalvegur mun hafa gríðarleg áhrif á ferðaþjónustu og dreifa sívaxandi fjölda ferðamanna erlendra og innlendra betur um landið en nú er gert. Framkvæmdin mun auka tekjur í ferðaþjónustu og gera landsmönnum kleift að bregðast betur við vaxandi ferðamannastraumi. Vegurinn mun tengja saman helstu ferðamannasvæði landsins og ekki verður nema rúmlega 200 km leið milli Gullfoss og Akureyrar svo dæmi sé tekið. Nýr ferðamannaöxull verður til milli Gullfoss og Mývatns sem gefa mun mikla möguleika. Kjalvegur mun lengja ferðamannatímabilið á Norðurlandi en þar er minnst fjölgun gistinátta á landinu og styrking ferðaþjónustu þar því mjög mikilvæg. Nýr Kjalvegur getur einnig haft mikil áhrif á innlenda ferðamenn sem m.a. gætu skipt um veðursvæði með því að fara milli landshluta á rúmum 2 klst.

### **Byggðastefna stjórnvalda og samgönguáætlun.**

Framkvæmd sem þessi, ef hagkvæm reynist, fellur vel að byggðastefnu stjórnvalda og öllum meginmarkmiðum í samgönguáætlun um að stytta leiðir og tengja byggðir betur saman. Þess má geta að markmið Evrópusambandsins í vegagerð er einfalt, en það er að tengja stærri byggðarlög, stytta leiðir og draga þar með úr samgöngukostnaði. Fjölmörg dæmi er hægt að nefna þar sem slík verkefni eru í gangi hjá sambandinu í gegnum Trans-European Networks áætlunina (TEN). Sama má segja um frændur okkar Norðmenn sem hafa eitt meginmarkmið í vegasamgöngum en það er að stytta leiðir og tengja þéttbýlustu svæðin á vesturströndinni við Óslóarsvæðið. Norðmenn fara í gegnum sitt hálendi á fimm stöðum með hálendisvegi sem eru allt að 600 km langir og ná upp í allt að 1.100 m hæð.