

Tillaga til þingsályktunar

um lagningu heilsársvegar um Kjöl.

Flm.: Kristján Þór Júlíusson, Arnbjörg Sveinsdóttir, Ragnheiður E. Árnadóttir,
Guðlaugur Þór Þórðarson, Pétur H. Blöndal, Þorgerður K. Gunnarsdóttir,
Unnur Brá Konráðsdóttir, Ragnheiður Ríkharðsdóttir.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að kanna þjóðhagslega hagkvæmni þess að leggja heilsársveg um Kjöl. Við það skal miðað að þessi framkvæmd sé öll eða að hluta unnin sem einkaframkvæmd og að kostnaður við hana greiðist með veggjöldum eftir því sem eðlilegt er. 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 2013.

Greinargerð.

Á síðustu árum hefur verið vaxandi áhugi á að kanna til hlítar þann möguleika að tengja saman fjölmennustu byggðir landsins með því að stytta leiðina milli Norður- og Suðurlands með bættum hálendisvegum. 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. Hækkandi eldsneytisverð, umhverfisþættir og öryggismál auk sívaxandi þunga ferðamannaumferðar um Kjalveg kalla á að þetta verkefni verði unnið með það að markmiði að tekin verði upplýst ákvörðun um framgang þess.

Flest bendir til að veglagningin um Kjöl yrði ein arðsamasta samgönguframkvæmd sem mögulegt er að ráðast í á Íslandi. Ekki verður fram hjá því litið að stytting akstursleiðar milli Norður- og Suðurlands um 140 km hefði umtalsverða þýðingu fyrir atvinnu og samfélag í þessum landshlutum og fyrir þá mörg hundruð einstaklinga sem dag hvern fara þarna um á leið sinni milli landshluta.

Í þessu sambandi má einnig rétt að nefna að þjóðleiðin milli Reykjavíkur og Akureyrar er mesta vöruflutningaleið landsins. Stytting hennar úr 388 km niður í allt að 341 km, eða tæp 13% vegalengdarinnar, gæti sparað umtalsverða fjármuni vegna aksturs og viðhalds flutninga- og einkabifreiða.

Lækkun flutningskostnaðar er afar þýðingarmikið mál fyrir fjöldamörg framleiðslufyrirtæki á landsbyggðinni og mun hafa veruleg áhrif á lífskjör almennings. Stytting þjóðleiða hefur þegar skilað umtalsverðu hagræði í þessa veru. Má þar helst benda á liðlega 40 km styttingu vegarins milli Reykjavíkur og Ísafjarðar, um svonefnda Þröskulda, sem hefur lækkað flutningskostnað á þeirri leið um allt að 10% og þar með leitt til lækkunar vöruverðs. Hagsmunir flutningsaðila – og þar með framleiðenda og neytenda – eru þó hvað ríkastir á helstu þjóðleið landsins, milli Reykjavíkur og Akureyrar, en áætla má að um 500 tonn af vörum fari þar á milli á hverjum virkum degi, rúm 100 þús. tonn á ári. Kostnaður við flutning framleiðsluvarnings á aðalmarkaðinn á suðvesturhorni landsins er fyrirtækjum mjög íþyngj-

andi og léttist ekki á næstu missirum nema með styttingu vegleiða eða breyttri gjaldheimtu. Þessi kostnaður skeykir verulega samkeppnisstöðu framleiðslufyrirtækja sem eru úti á landi og ógnar rekstrargrundvelli þeirra.

Undirbúningsvinna og stuðningur við framkvæmdina.

Norðurvegur ehf. er félag sem stofnað var í febrúar 2005 í þeim tilgangi að undirbúa mögulega lagningu hálendisvegjar til þess að stytta leiðina milli höfuðborgarsvæðisins og Norðurlands. Stærstu hluthafar voru KEA (25%), Akureyrarbær (15%) og Hagar (10%) en mörg fyrirtæki, sveitarfélög og einstaklingar á Norður- og Suðurlandi áttu einnig hluti í félaginu.

Upphaflega var félagið stofnað í kringum tillögu um veg sem lagður yrði á milli Borgarfjarðar og Skagafjarðar með það að markmiði að stytta leiðina á milli Reykjavíkur og Akureyrar um 42 km. Vegurinn yrði lagður upp úr Borgarfirði um Hallmundarhraun, Stórasand og sunnan Blöndulóns niður í Skagafjörð þar sem hann tengist núverandi þjóðvegi 1 í Norðurárdal. Vegur úr Borgarfirði um Kaldadal að Þingvöllum mundi svo stytta leiðina um aðra 40 km eða 82 km alls.

Halldór Blöndal alþingismaður lagði fram ásamt fleiri þingmönnum þingsályktunartillögu um verkefnið vorið 2004 (þskj. 1322, 864. mál 130. löggjafarþings). Gert var ráð fyrir að lagning vegjarins á milli Borgarfjarðar og Skagafjarðar yrði einkaframkvæmd og að veggjald yrði innheimt á þeim kafla en kostnaðurinn við þann kafla var áætlaður 4,5 milljarðar kr. Vegurinn um Kaldadal yrði hins vegar ríkisframkvæmd en sá vegur var þá á vegáætlun.

Áætlanir um veg um Stórasand voru umdeildar af umhverfisástæðum en sá vegur hefði legið í gegnum eitt stærsta ósnortna víðernið sem eftir er á hálendi Íslands auk þess sem hann hefði leitt mikla umferð í gegnum þjóðgarðinn á Þingvöllum. Einnig komu upp efasemdir um að rétt væri að leggja veg í eins mikilli hæð og þau áform gerðu ráð fyrir.

Á aðalfundi Norðurvegjar ehf. 24. mars 2006 var tilgangi þess breytt þannig að í stað vegjar yfir Stórasand mundi það beita sér fyrir vegjarlagningu úr Skagafirði, yfir Eyvindarstaðaheiði og um Kjöl. Við breytinguna gerðust ýmis sveitarfélög, fyrirtæki og einstaklingar á Suðurlandi hluthafar í félaginu.

Hinn 4. febrúar 2007 efndi félagið til blaðamannafundar og kynnti áætlanir sínar um veginn. Samkvæmt þeim mundi vegurinn liggja frá þjóðvegi 1 í Norðurárdal í Skagafirði til suðurs upp á Eyvindarstaðaheiði og áfram um Kjöl, vegurinn mundi svo tengjast Biskups-tungnabraut (þjóðvegi 35) við Gullfoss. Ekki stendur til að byggja upp núverandi Kjalveg heldur væri þetta alveg nýr vegur langstærsta hluta leiðarinnar. Vegurinn yrði 145 kílómetra langur, 8,5 metra breiður, upphækkaður um 2–3 metra yfir nánasta umhverfi og færi mest í 720 metra hæð yfir sjávarmáli. Styttingin á milli Akureyrar og Reykjavíkur mundi nema 47 km (12,1% stytting) og á milli Akureyrar og Selfoss væri styttingin 141 km (32,8% stytting).

Ætlunin var að leggja veginn í einkaframkvæmd og fjármagna með veggjöldum. Kostnaðurinn var áætlaður vera í kringum 4,2 milljarðar kr. og gert ráð fyrir því að veggjaldið næmi 2.000 kr. fyrir staka ferð á fólksbíl en 8.000 kr. fyrir þungaflutninga, afslættir áttu að vera í boði fyrir þá sem nýttu veginn oft samkvæmt svipuðu fyrirkomulagi og er í Hvalfjarðargöngum.

Norðurvegur ehf. lét vinna úttektir á samfélags- og byggðaáhrifum sem framkvæmdin kynni að hafa í för með sér. Enn fremur var unnin á vegum þessa félags greining á rekstrar-kostnaði, stofnkostnaði, umferðarspá og hagkvæmni framkvæmdarinnar. Einnig var gerð skoðanakönnun á árinu 2007 sem sýndi að 52,6% landsmanna væru mjög hlynnt eða frekar hlynnt lagningu heilsársvegjar um Kjöl. Enn meiri stuðningur var við framkvæmd sem þessa

á Akureyri eða 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.

Haustið 2008 lagði Kjartan Ólafsson alþingismaður fram þingsályktunartillögu ásamt 15 öðrum þingmönnum þar sem lagt var til að ríkisstjórnin kannaði þjóðhagslega hagkvæmni þess að leggja heilsársveg yfir Kjöl (þskj. 21, 21. mál 135. löggjafarþings). Eftirfarandi kaflar eru úr greinargerð með þeirri tillögu að þingsályktun og halda gildi sínu enn í dag:

„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 Hellsheiði). 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. Enn fremur má ætla að flutningskostnaður fyrirtækja muni einnig lækka verulega.

Aukið öryggi og umhverfismál.

Framkvæmdin sem slík styttr 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 að 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.

Bygðastefna 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. Fjöldmörg 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.“