

Tillaga til þingsályktunar

um endurbyggingu vegarins yfir Kjöl.

Flm.: Haraldur Einarsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að kanna hagkvæmni og áhrif þess að endurnýja veginn yfir Kjöl sem heilsársveg og að um einkaframkvæmd verði að ræða. Gerð verði forkönnun á umhverfis- og samfélagslegum áhrifum framkvæmdarinnar, m.a. á ferðaþjónustu, byggðaðbróun og náttúruvernd.

Ríkisstjórnin skili Alþingi skýrslu um málið fyrir 1. október 2016.

Greinargerð.

Á undanförnum árum hefur talsvert verið fjallað um möguleika á því stytta leiðir milli landshluta með bættum hálendisvegum, m.a. með það að markmiði að tengja betur saman fjölmennustu byggðir landsins. Talsverð rannsóknarvinna hefur verið unnin vegna sumra af þeim leiðum sem liggja um hálendið, svo sem um Sprengisand, Fjallabak og Kjöl, og til er mikið af gögnum um þær. Fornir hálendisvegir hafa þó verið í niðurníðslu undanfarin ár og flokkast frekar sem slóðar en vegir. Kjálvegur hefur frá landnámsöld verið mikilvæg samgönguæð milli norður- og suðurhluta landsins og þrátt fyrir mikla uppbyggingu á hringveginum síðustu áratugi er mikilvægi vegarins enn mikið. Þrátt fyrir það hefur veginum ekki verið haldið við eins og nauðsynlegt er og einungis lágmarksviðhaldi verið sinnt. Með tillögu þessari er lagt til að vegurinn yfir Kjöl verði endurbyggður sem malbikaður vegur sem hægt verði að halda opnum mestan hluta ársins og að verkefnið verði unnið sem einkaframkvæmd. Lagt er til að ríkisstjórnin skili Alþingi skýrslu með niðurstöðum könnunar á umhverfis- og samfélagslegum áhrifum framkvæmdarinnar fyrir 1. október 2016.

Ferðaþjónusta.

Vöxtur í ferðaþjónustu hér á landi hefur verið gríðarlegur síðustu ár. Um fjórðungsfjölgun hefur verið á ári hverju síðustu fjögur ár en árið 2016 stefnir í að slá öll met með um þriðjungsfjölgun frá síðasta ári. Ljóst er að slíkur fjöldi ferðamanna reynir á innviði samfélagsins og því mikilvægt að huga að fjárfestingum á því sviði. Ferðaþjónustan er orðin lykilgrein í atvinnumálum landsmanna og hefur komum ferðamanna yfir vetrartímann fjölgað mikið og nú er svo komið að segja má að ferðamannatíminn nái yfir allt árið. Hér hefur því tekist á síðustu árum að fjölga og dreifa komum ferðamanna betur yfir árið og jafna þannig árstíðabundnar sveiflur en enn er mikið verk óunnið í þeim efnum. Kannanir hafa sýnt að stór hluti ferðamanna ferðast aðeins um Suðurland og suðvesturhorn landsins þrátt fyrir að náttúruperlur og vænlega ferðamannastaði 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 ferðamanna-leiða. Þá mun það veita fleirum tækifæri á að upplifa hálendið og náttúru þess og víðerni sem

eru einstök á evrópskan mælikvarða og ljóst er að hafa mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn sem koma til landsins. Þá munu einnig opnast möguleikar á styttri hringferðum.

Byggðastefna.

Betri vegir um hálendið munu 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 munu styrkja landbúnaðarhéruð hvarvetna og heilsársvegur yfir Kjöl mundi tengja saman landbúnaðarsvæði á Suður- og Norðurlandi. Hringvegurinn verður þá ekki eina greiðfæra leiðin heldur munu opnast fleiri möguleikar með styttri hringleiðum sem gætu hentað fleirum, bæði einstaklingum og ferðaþjónustuaðilum og aðilum í öðrum atvinnurekstri. Einnig eru möguleikar á að styrkja byggðalínur samhliða vegauppbýggingu. Norðvesturhluti landsins hefur farið nokkuð halloka í atvinnu- og byggðamálum síðustu áratuga og þar hefur íbúum og störfum fækkað jafnt og þétt. Heilsársvegur yfir Kjöl mundi styrkja atvinnulíf í landshlutanum með því að styrkja tengingar svæðisins við önnur mikilvæg atvinnusvæði á landinu.

Aukið öryggi og umhverfismál.

Betri vegur yfir Kjöl en nú er mundi bæta umferðaröryggi á hálendinu og minnka líkur á slysum. Ástand Kjalvegur núna er óviðunandi og vegurinn er bæði hættulegur yfirferðar og veldur miklu sliti á þeim bifreiðum sem um hann aka vegna slaks viðhalds um árabil. Þá má ætla að betri samgöngur um hálendið dragi úr álagi, viðhaldi og umferð 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 mundi nýtast sem neyðartenging milli Norður- og Suðurlands. Endurbætur á Kjalvegi munu 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 sem minnkar rask á náttúrunni. Mikilvægt er einnig að vegurinn falli vel að umhverfinu og sé ekki áberandi eða byggður upp yfir landslagið. Vegurinn þarf að falla að náttúru svæðisins og styrkja hana enn frekar.

Einkaframkvæmd.

Með tillögu þessari er lagt til að endurgerð Kjalvegur verði í formi einkaframkvæmdar. Koma þar nokkrir möguleikar til greina og er ríkisstjórninni falið að meta hvaða möguleiki gefur hagstæðustu niðurstöðuna. Í stuttu máli felst í einkaframkvæmd að einkaaðili tekur að sér fjármögnun, framkvæmd og rekstur verkefnis en nokkrir mismunandi möguleikar eru til staðar varðandi tekjuöflun verkefnisins. Í fyrsta lagi getur verið um að ræða að framkvæmdin standi undir sér að öllu leyti með notendagjöldum. Í tilviki vegaf framkvæmda mundu það vera veggjöld líkt og innheimt eru í Hvalfjarðargöngunum þar sem gjöldin hafa staðið undir fjármögnun, rekstri og viðhaldi ganganna. Aðkoma hins opinbera að slíkum verkefnum er að heimila framkvæmdina og setja um hana reglur. Í öðru lagi getur verkefnið staðið undir sér með þjónustutekjum frá ríkinu. Í því felst að ríkið gerir samning við einkaaðila sem fjármagnar framkvæmd, rekstur og viðhald og fær greitt frá ríkinu í samræmi við notkun almennings á veginum. Áhætta af fjármögnun, framkvæmd og viðhaldi hvílir þannig á einkaaðilanum en áhætta ríkisins felst í notkun vegarins. Greiðslur ríkisins samkvæmt þessari leið miðast

Þannig við notkun vegarins. Þriðja leiðin við tekjuöflun er að framkvæmdin sé fjármögnuð að hluta með opinberum framlögum og að hluta með öðrum tekjum, t.d. veggjöldum. Slík tekjuöflun á helst við þegar vafi kann að vera um hagkvæmni framkvæmdar og einkaaðilar mundu almennt ekki ráðast í hana nema með aðkomu ríkisins. Forsenda fyrir aðkomu ríkisins að slíku verkefni mundi almennt vera sú að ríkir almannahagsmunir væru fólgnir í því.

Hér á landi hefur ekki verið ráðist í margar einkaframkvæmdir í vegakerfinu en Hvalfjarðargöng eru dæmi um mjög vel heppnaða framkvæmd. Veggjöld hafa að öllu leyti staðið undir fjármögnun, rekstri og viðhaldi ganganna og fyrirséð að Spölur hf. muni afhenda ríkinu göngin að samningstíma liðnum eða fyrir árslok 2018. Reynslan af þessu viðamikla verkefni mun án efa nýtast í framtíðarverkefni þar sem farin verður svipuð tekju- og fjármögnunarleið.

Þjóðgarður á miðhálandinu.

Mikil umræða hefur verið um þjóðgarð á miðhálandinu undanfarið. Hugtakið þjóðgarður þýðir að það sé áhugaverður og fróðlegur staður sem vert er að skoða. Þannig mun þurfa að byggja upp innviði á miðhálandinu ef það verður gert að þjóðgarði og mundi Kjalvegur vera mikilvægasta framkvæmdin þar. Um Kjalveg, og eftir atvikum öðrum stofnleiðum um þjóðgarð eða hálandið, væri hægt að stjórna umferð um og upp á hálandið, a.m.k. vélknúnni umferð. Þá gæti Kjalvegur verið meginleið sem tengdi saman hálandi og láglandi. Síðan yrðu aðrir hlutar hálandisins tengdir Kjalvegi, t.d. gönguleiðir, reiðleiðir, útskot o.fl. 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 hálandið, sérstaklega fyrir þá sem ferðast á fólksbílum. Þá sér flutningsmaður kost við það að tengja há- og láglandi saman á einum stað. Kosturinn felst í því að þegar óráðlegt er að ferðast um hálandi Íslands yfir harðasta tíma vetrar er auðvelt fyrir Vegagerðina eða björgunarsveit að loka aðgangi og koma í veg fyrir að einstaklingar fari sér að voða.

Undirbúningsvinna og stuðningur.

Mikil rannsóknarvinna hefur verið unnin af hálfu einkaaðila og Vegagerðarinnar um áhrif bættra samgangna um hálandið. Snertir sú vinna samfélagsleg áhrif og áhrif á mismunandi byggðir en einnig voru gerðar athuganir á kostnaði, umferðarspá og hagkvæmni. Þær rannsóknir munu nýtast við frekari athuganir og undirbúningsvinnu. Þá hefur Vegagerðin gert úttektir á veðurfari hálandisins með staðsetningu vega í huga. Útlit er fyrir að stuðningur við uppbyggingu hálandisvega sé mikill, sérstaklega sunnanlands og norðan, og fari vaxandi með aukinni komu ferðamanna til landsins og liggur því beint við að horft verði til Kjalvegar sem fyrsta skrefs.