



Akureyrarbaer

Akureyri, 23. febrúar 2024.

Efni: Umsögn frá Akureyrarbae vegna tillögu til þingsályktunar um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd 96. mál 2024.

Mikil tækifæri liggja í hefðbundnum heilsársvegi um Kjöl milli Suðurlands og Norðurlands. Með slíkum vegi er hægt að stórauka samskipti Suðurlands og Norðurlands sem og margvísleg önnur jákvæð áhrif svo sem á atvinnulíf, sérstaklega ferðapjónustu. Akureyrarbaer telur því að það sé skynsamlegt að í Svæðisskipulagi Suðurhálandis sé nýtingu á þessum tækifærum haldið opnum. Til nánari glöggvunar á því sem um er að ræða er vísað í viðhengi sem er tekið saman af Jóni Þorvaldi Heiðarssyni lektor við Háskólann á Akureyri.

Virðingarfyllst,

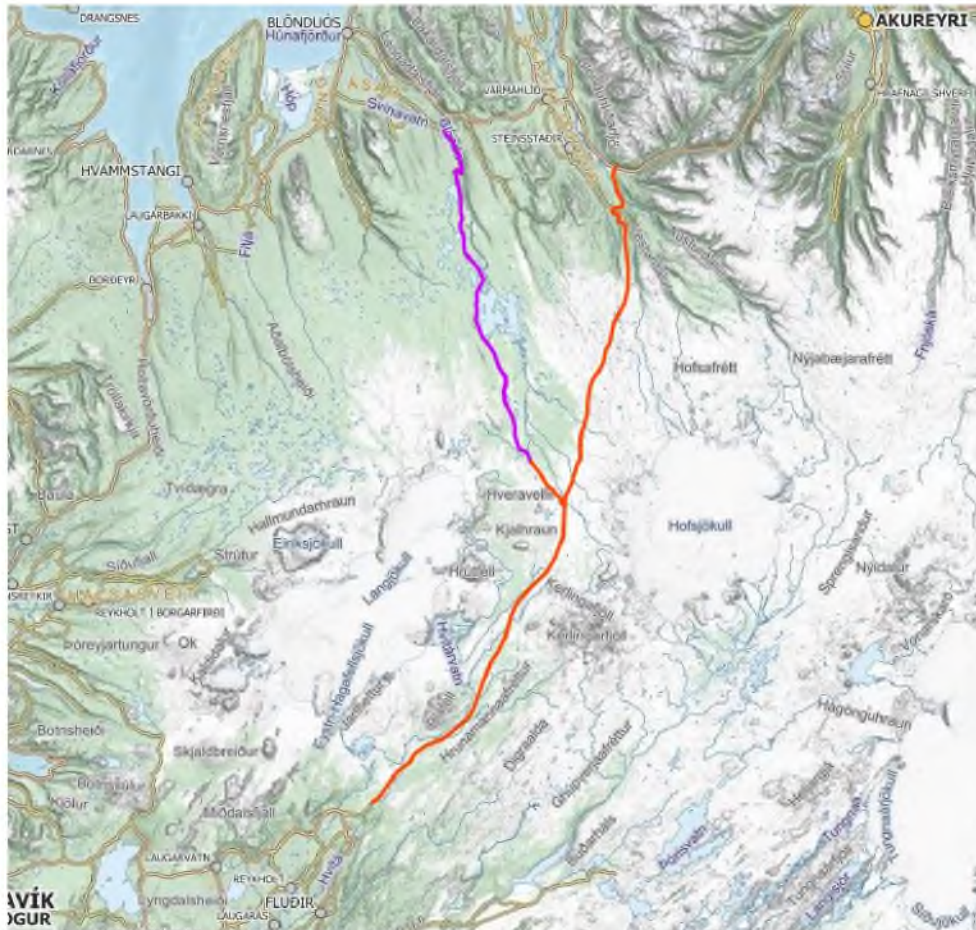
Ásthildur Sturludóttir
bæjarstjóri

Svæðisskipulag Suðrhálendisins og tækifærin sem felast í nýjum Kjalvegi

Það liggja mikil tækifæri í stórauðnum samskiptum Suðurlands og Norðurlands með vegi yfir hálandið og er það æskilegt að Svæðisskipulag Suðrhálendisins geri það kleift að nýta þau tækifæri í framtíðinni. Hér er verið að tala um nýjan veg um Kjöl. Fleiri tækifæri liggja í veginum en samskiptum þessara stóru landshluta svo sem í ferðaþjónustu og atvinnuuppbyggingu. Verður komið að því síðar í þessari samantekt.

Mesti ávinningurinn felst í nýjum heilsársvegi um Kjöl sem gerður yrði fyrir sömu umferð og annarsstaðar í hinu almenna vegakerfi á Íslandi. Í þessu sambandi er hægt að benda á núverandi veg milli Norðurlands og Austurlands, þjóðveg 1, sem liggur yfir hálandið um Möðrudalsöræfi og fer hæst í 600 m yfir sjávarmál. Þrátt fyrir að nýr Kjalvegur yrði með fullri burðargetu og þjónaði m.a. flutningum ætti að vera hægt að leggja hann í sátt við náttúruna og hálandið. Hann yrði lagður út (ekki ýtt upp frá báðum hliðum) til að raska landi sem minnst og yrði væntanlega lagður um ógróið land eins og kostur er. Nýr Kjalvegur að sunnan yrði væntanlega uppbyggður á svipaðan hátt og núverandi Kjalvegur að norðan en gætt væri að því að fella hann enn betur í landslag. Skynsamlegast er að hafa vegbreidd frá byrjun 8,5 m.

Áhugaverðasta útfærslan á nýjum Kjalvegi er að norðurhlutinn séu tveir armar, tveir vegir, annar sé núverandi Kjalvegur sem er malarvegur að mestu uppbyggður en hinn armurinn verði nýr vegur frá Kili niður í Skagafjörð. Báðir með bundnu slitlagi. Nýr Kjalvegur liti því út eins og y. Sjá næstu mynd þar sem rautt er nýr vegur en fjólublátt núverandi uppbyggður malarvegur.



Norðurland og Suðurland verða á vissan hátt nágrannar með nýjum Kjalvegi. Vegalengdin milli verðandi smáborga, Akureyrar og Selfoss, styttist um 143 km úr 430 km í 287 km í þessari útfærslu. Leiðin milli Akureyrar og Flúða styttist um 224 km. Frá Gullfossi niður í byggð í Skagafirði yrðu ekki nema rúmlega 130 km. Sjá næstu töflu sem gefur hugmynd um hversu byltingarkennd breytingin yrði með nýjum y-Kjalvegi. Miðað er við að farið sé um Svinvetningabraut í Húnaþingi og um Skagafjarðarveg í Skagafirði þegar farið er um Kjöl frá Blönduósi og Sauðárkróki.

Nokkrar vegalengdir með nýjum y-Kjalvegi

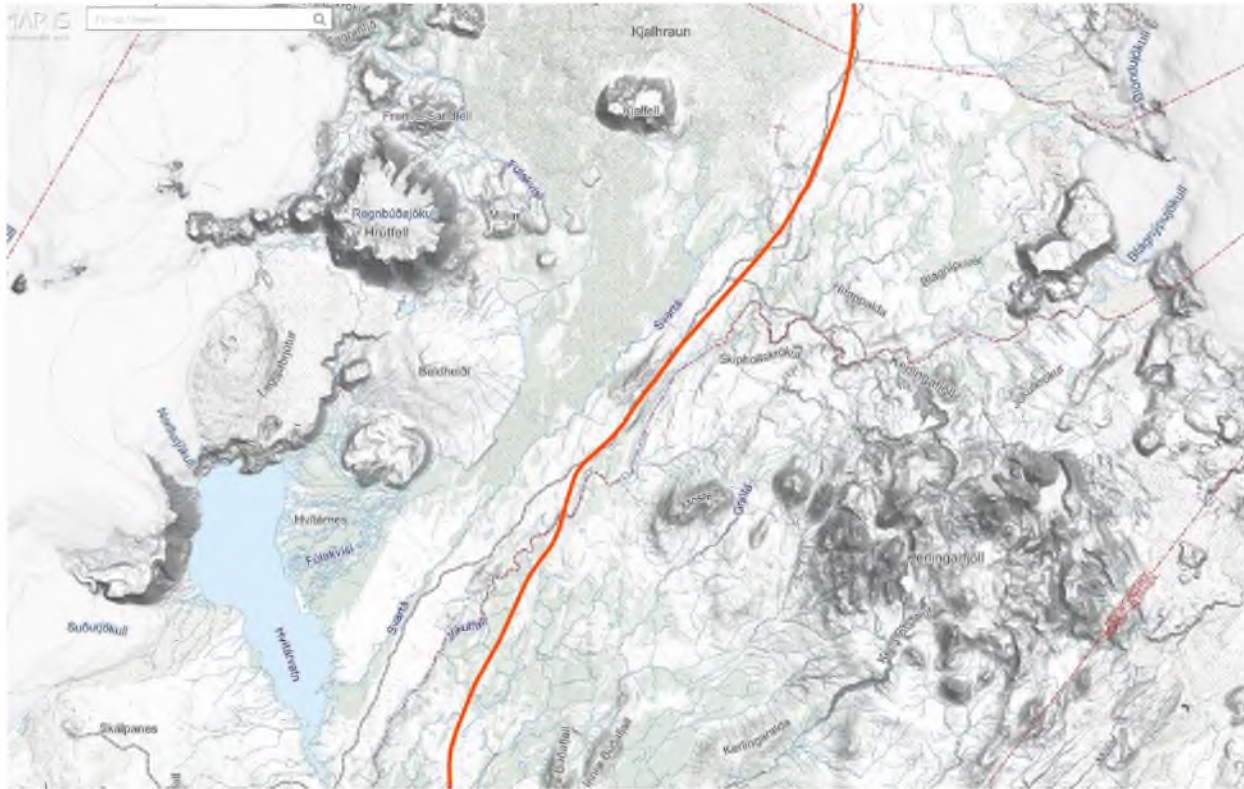
	Núverandi leið (km)	Með Kjalvegi (km)	Stytting (km)
Akureyri – Gullfoss	470 (Mosfellsheiði)	216	254
Akureyri – Selfoss	430	287	143
Akureyri – Flúðir	472 (Hellisheiði)	248	224
Akureyri – Hvolsvöllur	479	312	167
Akureyri – Þorlákshöfn	424	315	109
Akureyri – Reykjavík	388	341 (Hellisheiði)	47
Sauðárkrókur – Gullfoss	372 (Mosfellsheiði)	185	187
Sauðárkrókur – Selfoss	332	256	76
Sauðárkrókur – Flúðir	374 (Hellisheiði)	216	158
Sauðárkrókur – Hvolsvöllur	381	281	100
Sauðárkrókur – Þorlákshöfn	326	284	42
Sauðárkrókur – Reykjavík	290	309 (Hellisheiði)	-19
Blönduós – Gullfoss	326 (Mosfellsheiði)	183	143
Blönduós – Selfoss	285	254	31
Blönduós – Flúðir	328 (Hellisheiði)	215	113
Blönduós – Hvolsvöllur	334	279	55

Ástand núverandi Kjalvegur er í stórum dráttum eftirfarandi: Upp úr Húnaþingi er Kjalvegur uppbyggður 7,5 m breiður malarvegur suður fyrir Seyðisá (stutt frá Hveravöllum). Hægt væri að leggja bundið slitlag á þennan veg með litlum fyrirvara. Frá Seyðisá að Árbúðum tekur við niðurgrafinn vegur sem ekki hefur tekið teljandi breytingum í hálföld í það minnsta. Frá Árbúðum er uppbyggður vegur að Hvítá. Frá Hvítá yfir Bláfellsháls er niðurgrafinn vegur með ofanburði en uppbyggðir kaflar algengari fyrir sunnan Skálpanes. Erfitt eru um gott vegstæði sunnan til á Bláfellshálsi og þar eru brattar brekkur. Ein sú versta er sunnan brúarinnar á Grjótá. Síðasti 15 km kafli Kjalvegur niður að Gullfossi er lagður slitlagi á frekar mjóum vegi, breidd hans er um 7 m.

Mjög óskynsamlegt er að festa núverandi Kjalveg í sessi þar sem hann liggur um Bláfellsháls. Hálsinn nær í 600 mys hæð og er því aukalegur fjallvegur á Kjalvegi. Vegurinn þarf ekki að fara um Bláfellsháls. Ef vegurinn lægi austan við Bláfell væri hann í aflíðandi hækkun frá Gullfossi upp að Kili og næði þar fyrst 600 mys hæð (mesta hæð á kili er 600 mys). Þrjár einbreiðar brýr eru á syðsta hluta núverandi Kjalvegur, yfir Hvítá, Grjótá og Sandá. Með nýjum Kjalvegi austan Bláfells yrði sneitt framhjá Bláfellshálsi sem og þessum einbreiðu brúm. Í staðinn kæmu nýjar tvíbreiðar brýr á nýjum vegi. Hér eru taldar þær líklegustu að sunnan en þær gætu verið fleiri eða færri þar sem meta þarf fyrir hvert vatnsfall hvort byggja eigi brú eða að leggja ræsi. Líklega þarf að gera stutta brú yfir Jökulfall. Aðra stutta brú þarf líklega að gera yfir Sandá (austari) sem kemur úr Kerlingarfjöllum, og að lokum þarf að gera nýja um 100 m metra brú yfir Hvítá.

Hægt er að áfangaskipta gerð nýs Kjalvegjar. Skynsamlegasti fyrsti áfangi yrði væntanlega frá Gullfossi upp að nýrri brú yfir Jökulfall. Þá er stutt eftir upp að vegamótum við Kerlingarfjöll.

Á næstu tveimur myndum má sjá eina útfærslu af veglínu fyrir nýjan Kjalveg austan Bláfells.



Með nýjum Kjalvegi myndi dreifing ferðamanna um Ísland verða mun meiri þar sem flestir ferðamenn heimsækja Gullfoss og margir þeirra akandi á bílaleigubíl. Líklega eru um 20 þúsund bílaleigubílar á ferðinni á sumrin þar sem erlendur ferðamaður situr við stýri. Frá Gullfossi yrði stutt til Norðurlands. Það yrði með öðrum orðum nýtt flæði ferðamanna milli Suður- og Norðurlands sem eykur tækifæri í báðum landshlutum en sérstaklega á Norðurlandi þar sem flestir ferðamenn munu áfram koma um Keflavík.

Nú er hótél risið í Kerlingarfjöllum. Til að halda þeirri starfsemi gangandi hlýtur að þurfa að gera ráð fyrir betri Kjalvegi milli Gullfoss og Kerlingarfjalla. Að sá vegur verði einungis opinn 5-6 mánuði á ári er varla ásættanlegt fyrir hótélrekstur.

Með nýjum Kjalvegi austan Bláfells opnast aðgengi að stöðum sem nú eru að mestu lokaðir almenningi. Þar má helst nefna fossinn Ábóta í Hvítá. Fossinn gæti orðið áfangastaður ferðamanna þótt hann komist ekki í hálfkvisti við Gullfoss.

Með nýjum Kjalvegi myndi landslagið breytast í fleiri atvinnugreinum en ferðaþjónustu. Möguleikar Suðurlands að fá til sín atvinnustarfsemi sem felur í sér lagerhald og vörudreifingu yrðu meiri. Fyrirtæki sem tengjast landbúnaði eru áhugaverð í þessu tilliti. Nefna má að stærstu héruðin á Íslandi í mjólkurframleiðslu eru Suðurland, Skagafjörður og Eyjafjörður.

Akureyri 13. janúar 2024



Reykjavík, 27. febrúar 2024

Umsögn Ferðafélags Íslands um tillögu til þingsályktunar um endurnýjun vegar yfir Kjöl.

Stjórn Ferðafélags Íslands hefur kynnt sér tillögu til þingsályktunar sem lýtur að uppbyggingu vegar yfir Kjöl með bundnu slitlagi vegna aukinnar umferðar á svæðinu og fjölgun ferðamanna. Í ályktuninni kemur fram að *á undanförunum árum hafi 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.* Ferðafélag Íslands (FÍ) starfar í almanna þágu og hefur að leiðarljósi að kynna og efla vitund almennings á náttúru Íslands og hvetja til góðrar umgengni og vernd náttúrunnar.

FÍ styður hugmyndir um lítillega bættan stofnveg/tengiveg yfir Kjöl til samræmis við Svæðisskipulag Suðurlandshálendisins sem nú er til umfjöllunar. Þar kemur einnig fram sú stefna að opnunartími vega taki mið af ástandi vega og svæða, að hönnun vega taki mið af aðlögun að landslagi með hóflegum fyllingum og skeringum og að heimilaður hámarkshraði taki mið af því. Um leið þarf að gæta þess vandlega að aukin umferð valdi ekki skaða á náttúru hálendisins.

Í frumvarpinu segir að *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 tækifæri til að upplifa hálendið og náttúru þess og víðerni sem eru einstök á evrópskan mælikvarða og ljóst er að hafa mikið aðdráttarafli fyrir ferðamenn sem koma til landsins. Þá opnast einnig möguleikar á styttri hringferðum.*

FÍ telur ljóst að uppbyggður stofnvegur með klæðningu og brúuðum ám, vegur sem opinn er 5-6 mánuði á ári muni gjörbreyta þessum hluta hálendisins. Í því samhengi er mikilvægt að benda á að aukið aðgengi veldur auknu álagi og á viðkvæmasta árstíma, vor og haust, getur það valdið miklum og jafnvel óafturkræfum skemmdum á náttúrunni. Því er mikilvægt að gerðar verði rannsóknir á þolmörkum náttúru og innviða á einstökum ferðamannastöðum sem næstir eru Kjalvegi áður en ráðist verður í framkvæmdir svo þeir geti mætt auknu álagi sem skapast.

Að sama skapi þarf að kortleggja hvaða áhrif aukin umferð hafi á aðra fjallvegi, sem liggja t.d. út frá Kjalvegi, því FÍ telur að líta beri á miðhálendi Íslands sem auðlind þar sem öll uppbygging þurfi að miða að því að styrkja þjónustu við þá sem njóta vilja víðerna og óspilltrar náttúru.

FÍ telur mikilvægt að aksturshraða á Kjalvegi verði stillt í hóf, hámark 60-70 km hraða á klukkustund, svo vaxandi umferð rjúfi ekki frið á ákveðnum kyrrðarsvæðum (s.s. í Hvítárnesi, Hveravöllum, Þjófadölum og víðar). FÍ leggst alfarið gegn þungaumferð vöruflutninga yfir Kjöl þurfi að öxulþunga allra farartækja sem fara yfir Kjalveg.

FÍ leggur áherslu á, nú sem fyrr, að uppbygging vega á hálendi Íslands verði hófleg og að markmiðið sé að þróa ferðaþjónustuna hægt og örugglega og að ávallt verði gætt að þolmörkum einstakra svæða á miðhálendinu. Sömuleiðis að hugað verði að varðveislu verndarheilda og stefna beri að lágmarks áhrifum á ósnortna náttúru Íslands.

F.h. Ferðafélags Íslands

Ólöf Kristín Sívertsen, forseti FÍ

Páll Guðmundsson, framkvæmdastjóri FÍ



ÚTIVIST

Reykjavík, 26. febrúar 2024

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis

Eftirfarandi umsögn við mál 96: Endurnýjun vegarins yfir Kjöl í einkaframkvæmd voru samþykktar á stjórnarfundum Ferðafélagsins Útivistar 26. febrúar 2024.

Ferðafélagið Útivist leggur áherslu á að Hálandi Íslands er ein verðmætasta auðlind þjóðarinnar og að miklu leyti í hennar eigu sem þjóðlendur. Óbyggð víðerni þar sem ummerkja mannsins gætir lítið sem ekkert er einkenni þessa svæðis og kjarninn í mikilvægi þess. Á sama tíma er mikilvægt að gera fólki kleift að upplifa þessa náttúru en í sátt við hana og með sem minnstri röskun. Það þarf vegasamgöngur til að komast inn á fáfarin svæði en þessar vegasamgöngur vinna í eðli sínu gegn kyrrðinni og ósnertri náttúru. Það verður ekki komist hjá þessari þversögn en þeim mun mikilvægara er að finna réttar lausnir.

Í þingsályktuninni og greinargerð hennar er lagt til að Kjalvegur verði uppbyggður og malbikaður. Félagið telur stofnbrautir með uppbyggðum vegum og bundnu slitlagi hafi umtalsverð og óundurkræf áhrif á víðerni og upplifun af óbyggðum. Náttúruvernd og náttúruupplifun felst að hluta í seinförnum vegum og hægri umferð. Uppbyggð stofnbraut um Kjöl sem tengir saman stóra hluta landsins mundi gjörbylta óbyggðaupplifun manna og að sumu leyti eyðileggja það sem á að vera tilgangurinn, að leyfa fleirum að upplifa. Hálandisvegir ættu þannig að vera fyrir þá sem vilja njóta hálandisins en ekki vera til að skjótast milli landshluta. Félagið lítur svo á að á þessum vegi og öðrum leiðum um hálandið sé svo rétt að fara í miklu hóflegri aðgerðir til vegabóta og áhersla lögð á hægari umferð með takmörkunum á hraða og gerð vegar. Sómasamlegu viðhaldi slíks vegar væri hægt að sinna með brotabroti af þeim upphæðum sem mikil uppbygging hans kostar.

Í ályktuninni er gert ráð fyrir að um einkaframkvæmd væri að ræða sem greidd yrði upp með notendagjöldum. Slík aðferðafræði getur vissulega átt rétt á sér á fjölförnum slóðum þar sem möguleiki er á mismunandi leiðum með mismögnum ferðatíma. Þetta á alls ekki við um veginn um Kjöl. Hann er og verður eina stofnleiðin inn á stóran hluta hálandisins og með notendagjöldum væri verið að gera ferðir um hálandið umhverfis hann gjaldskyldar þar sem gjöld renna til einkaaðila. Slíkt er að mati félagsins algjörlega óásættanlegar hömlur á aðgengi að náttúruperlum og þvert gegn almannahagsmunum.

Hálandið er einstök auðlind og verðmæti fyrir komandi kynslóðir. Þar ber í öllu að fara að hugmyndafræði sjálfbærrar þróunar. Ferðafélagið Útivist vonar að markaðs- og atvinnuvæðingu hálandisins verði haldið í skefjum og almenningur fái áfram notið óspilltrar náttúru og víðerna. Hálandið er viðkvæmasti hluti landsins og of stór og vanhugsuð skref svo sem mikil uppbygging vega geta skemmt út frá sér um alla framtíð rétt eins og fótspor í mosa sjást um áráðir og verða stundum aldrei bætt.

E.h. Ferðafélagsins Útivistar,

Hörður Magnússon
Frankvæmdastjóri

Umsögn Ferðaklúbbsins 4x4

Málefni: 96. þingsályktunartillaga um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.



Reykjavík 30. janúar 2024

Ferðaklúbburinn 4x4 hefur farið yfir og kynnt sér ofangreinda þingsályktunartillögu.

Athygli vekur að tillagan tekur ekki mikið tillit til þeirra miklu náttúruverðmæta sem eru í húfi. Varúðarreglunni virðist einnig hafa verið vikið til hliðar. Núverandi vegasamgöngur á hálendinu eru almennt ekki hindrun fyrir ferðamenn sem þangað vilja sækja. Vegir á miðhálendinu ættu fyrst og fremst að vera ferðamannavegir og þjóna þörfum þeirra sem vilja sækja hálendið heim.

Innviðaupbygging

Þá má athuga að í tillögu að svæðisskipulagi fyrir Suðrhálendi til ársins 2042 segir: „*Móta skal hönnunarviðmið fyrir hálendisvegi sem taki mið af aðstæðum í óbyggðum og lítt snortinni náttúru og að mannvirki og umferð hafi lágmarksáhrif á viðerni og óbyggðaupplifun*“ [...] „*Ekki er gert ráð fyrir reglubundinni umferð þungaflutninga [...] er gert ráð fyrir hóflegum hönnunarhraða þannig að unnt sé að tryggja góða aðlögun að landslagi. Með þessu móti er hægt að lágmarka inngríp í landið, en lægri hönnunarhraði þýðir minna inngríp, minni skeringar og minni fyllingar*“. Því má álykta að ef eigi að aðlaga veginn að landslagi þá muni endurnýjunin ekki stytta ferðatíma milli landshluta þótt vegalengd styttest í einhverjum tilvikum.

Með bundnu slitlagi verður mikil aukning umferðar á hálendinu og innviðir eru alls ekki til staðar til að taka á móti þessari fjölgun.

Samkvæmt tillögu að Svæðisskipulagi Suðrhálendisins á uppbygging innviða að vera í lágmarki sem er ekki í samræmi við þingsályktunartillögu sem er hér til umfjöllunar.

Öryggi og umferð

Í rökstuðningi með þingsályktunartillögunni segir: „*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*“

Ferðamenn sem þegar eru á svæðinu eru einn þeirra hagsmunahópa sem þarf að gæta og kemst eiginleg rannsókn, sem gerð var sumrin 2008 og 2009, að þeirri niðurstöðu að ánægja er almennt meðal ferðamanna á Kili. Sérstaklega er það fjölbreytileiki

náttúrunnar á svæðinu, ósnortin víðerni á Kili, kyrrðin og fámenni sem stuðlaði að jákvæðri upplifun ferðafólks.

Aukin umferð á Kili og líkleg uppbygging sem opnað er á með endurbættum vegi mun raska þessari upplifun. Sérstaklega er varhugavert að yfirlýst markmið framkvæmdarinnar sé að auka aðgengi fólksbíla og þá sérstaklega bílaleigubíla, enda veldur það því að umferð stóreykst.



Kyrrð og fámenni er lýsandi fyrir svæðið í núverandi mynd og krefst það óbyggjandi rökstuðnings að opna á aukna umferð um það.

Í þingsályktunartillögunni segir: „*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*“ Samkvæmt upplýsingum frá Samgöngustofu verða flest slys á þjóðvegi 1 og það allt of oft er í fréttum sagt frá slysi á hringveginum, og oft eiga óreyndir ferðamenn hlut í þeim slysum. Því má álykta að uppbygging og þar af leiðandi meiri og hraðari umferð um Kjalveg muni jafnvel auka líkur á slysum.

Í greinargerðum Umhverfisstofnunar kemur fram að þar er talið að aukin umferð vegna bættis ástands hálendisvega, þá sérstaklega á vorin og haustin þegar mikil bráðnun og/eða bleyta er á svæðinu, valda auknu álagi á þau svæði sem vegirnir veita aðgengi að. Náttúran hættir að verja sig sjálf eins og hún gerir með takmörkuðu aðgengi í formi torfærra leiða.

Með bundnu slitlagi á stofnvegum verður hálendið „láglandis vætt“ og við hörmum það. Við bendum á að veður á hálendinu geta orðið válynd og þrátt fyrir að ekki verði opið fyrir fólksbíla að vetri þá munu hausthretin verða erfið, sérstaklega þar sem mikið verður um vanbúna bíla.

Þá á að grípa til þess ráðs að gefa veghaldara leyfi til að loka veginum sem er aðför að því Ferðafrelsi sem útivistarfólk hefur búið við. Ferðafrelsi okkar hefur gert okkur kleift að þróa faratæki og búnaðar til notkunar við erfiðar aðstæður.

Náttúruvernd og upplifun

Við minnum á rannsóknir Önnu Dóru Sæþórsdóttur prófessors í ferðamálafræði við Háskóla Íslands. Þar segir meðal annars að hugmyndir um uppbyggingu vega á hálendinu séu í mikilli andstöðu við óskir ferðamanna og ferðaþjónustu. Samkvæmt könnunum vildi einungis fimmtungur að byggja ætti upp Kjalveg og Sprengisandsleið og innan við 12% að Kjalvegur og Sprengisandsleið ætti að vera brúuð, svo dæmi séu tekin. Ástand vega í dag væri gott tæki til að takmarka aðgang og komi í veg fyrir of mikinn ágang ferðamanna. Vísbendingar benda eindregið til að þolmörkum ferðamanna hafi verið náð á sumum áfangastöðum á hálendinu. Eins hefur verið gengið nærri þolmörkum náttúrunnar eins og t.d. sést í árlegu ástandsmati stjórnvalda á Landmannalaugum. Þær hafa ítrekað verið metnar í hættu á að tapa náttúruverndargildi sínu. Þetta tvennt, þolmörk náttúrunnar og þolmörk ferðamanna, undirstrikar enn og aftur mikilvægi þess að hugsa heildstætt um hálendi sem verðmæti og auðlind.

Hraðbraut um Kjöl vinnur gegn þessari hugsun og getur gengið nærri þolmörkum náttúrunnar og þolmörkum ferðamanna. Eitt markmiða uppbyggingar Kjalvegjar er að auka aðgengi ferðamanna að hálendinu. Varhugavert þykir þó að beina aukinni umferð um svæði sem hafa ekki innviði til að taka á móti auknum ferðastraumi. Meðan ekki eru til staðar innviðir til að taka á móti ferðamönnum og aukinni umferð má búast við skemmdum eftir átroðning sem þekkjast á fjölförnum ferðamannastöðum eins og Landmannalaugum.



Einkaframkvæmd

Ferðaklúbburinn 4x4 leggst alfarið gegn hugmyndum um endurnýjun Kjalvegjar eins og lagt er til í 96. Þingsályktunartillögu 154. Lögjafarþings 2023-2024 um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Lagt er til í þingsályktunartillögunni að framkvæmdin standi að öllu leiti undir sér með notendagjöldum. Miðað við áætlun Vegagerðarinnar í umsögn um þessa tillögu frá því í maí 2021 þyrfti veggjald að vera á bilinu 10.000 - 20.000 kr. til að greiða niður framkvæmdina á 20 árum.

Flutningsmenn tillögunnar ættu að draga þessa þingsályktunartillögu til baka og skoða frekar hófstiltar lagfæringar á veginum sem myndu ekki valda náttúruspjöllum eða skemma þá öræfa-upplifun sem ferð um Kjalveg hefur.

Virðingarfylls.

Fh. Ferðaklúbbsins 4x4

Sveinbjörn Halldórsson formaður

Snædís Arnardóttir formaður Umhverfisnefndar



Ferðamálastofa
Icelandic Tourist Board

Nefndasvið Alþingis
Umhverfis- og samgöngunefnd
nefnasvid@althingi.is

Akureyri, 27. febrúar 2024
Tilvísun: M2402031

Efni: Umsögn Ferðamálastofu um þingsályktunartillögu um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd. Þingskjal 96 – 96. Mál. 154. Löggjafarþing 2023-2024.

Vísað er í beiðni umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis í tölvupóst 13. febrúar 2024 þar sem óskað var umsagnar um þingsályktunartillögu um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Umsögn Ferðamálastofu

Ósnortin víðerni eru verðmæt auðlind og hefur mikið gildi fyrir almenning, innlenda og erlenda ferðamenn. Mikilvægt er því að allar framkvæmdir sem rýrt get þessa auðlind séu vel ígrundaðar og horft sé til langtímasjónarmiða núverandi og komandi kynslóða til hagsbóta þar sem efnahagsleg, umhverfisleg og samfélagslega sjálfbærni sé höfð að leiðarljósi. Nú er í gangi vinna á vegum menningar og viðskiptaráðuneytisins í góðu samstarfi við Samtök sveitafélaga og fyrirtækja í ferðaþjónustu um stefnumótun í ferðaþjónustu og aðgerðaráætlun henni tengdri til ársins 2030. Yfirskrift stefnumótunnarinnar er Leiðandi í sjálfbærni – Arðsöm og samkeppnishæf ferðaþjónusta í sátt við land og þjóð. Það er skýrt í þessari stefnu eins og svo mörgum öðrum opinberum stefnum sem unnar hafa verið á undanförunum árum að sjálfbærni skal vera leiðarljósið sem og að framkvæmdir skuli unnar í sátt við land og þjóð.

Í þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að undirbúningi framkvæmda ljúki fyrir árslok 2024. Ferðamálastofa telur að sá undirbúningstími sem áætlaður er sé á engu samræmi við þau áhrif sem framkvæmd þessi kann að hafa á svæðið í heild sinni, ímynd Íslands og framtíðar hagsmuni. Mikilvægt er að ekki sé ráðist í framkvæmd sem þessa nema að vel ígrunduðu máli þar sem horft er til allra þátta sjálfbærni og hagsmuni núverandi og komandi kynslóða.

Virðingarfyllst,
F.h. Ferðamálastofu

Elías Bj. Gíslason
Forstöðumaður gæða- og þróunarsviðs

Umsögn um Þingskjal 96 — 96. mál. Tillaga til þingsályktunar um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Í vörn fyrir hálendið: Andmæli við hugmyndir um endurnýjun Kjalvegar

Í ljósi þingsályktunartillögu nokkurra þingmanna Sjálfstæðisflokksins frá síðasta hausti um endurnýjun Kjalvegar, sem hefur vakið athygli og umræðu, finnst mér mikilvægt að koma á framfæri afstöðu minni - ég er algjörlega andvígur þessari tillögu. Þótt ég skilji og virði þörfina fyrir bættar samgöngur og þau mögulega efnahagslegu áhrif sem hún gæti haft, þá tel ég tillöguna ekki taka nægilega tillit til umhverfisverndar, sérstaklega í ljósi þess hve viðkvæmt svæðið er.

Það er ekki hægt að horfa framhjá því að áformuð uppbygging Kjalvegar mun hafa gríðarleg áhrif á náttúrufegurð og friðsæld svæðisins. Viðkvæm svæði á Íslandi eru einstök og ómetanleg, og við verðum að gæta þess að gera ekki óafturkræf mistök í nafni framfara sem kunna að reynast skammgóður vermir.

Ég vil leggja áherslu á mikilvægi þess að íhuga allar hliðar málsins og að allar ákvarðanir um inngríp í náttúruna séu teknar með varfærni og í samræmi við langtímasjónarmið um sjálfbærni. Við þurfum að leita að lausnum sem sameina þarfir samfélagsins fyrir samgöngubætur við ábyrgð okkar til að vernda og viðhalda náttúruperlum landsins fyrir komandi kynslóðir.

Um öryggis- og byggðasjónarmið

Endurnýjun Kjalvegar er sett fram með það að markmiði að bæta öryggi og samgöngur á milli norður- og suðurhluta landsins, sem er löngu tímabært. En ekki með uppbyggðum Kjalvegi! Öryggissjónarmið og betri aðgengi að dreifbýlum svæðum eru mikilvæg fyrir íbúa og geta stuðlað að aukinni byggðaðþróun og efnahagslegum ávinningi. Hins vegar vekur þessi tillaga upp spurningar um hvort nægilega tillit sé tekið til öryggissjónarmiða með að beina straumi ferðamanna yfir hálendið allt árið um kring! Auk fyrirsjáanlegra óafturkræfra umhverfisáhrifa slíkrar framkvæmdar og hvort hægt sé að eða þá hvernig ætti að viðhalda viðkvæmu jafnvægi náttúrunnar á svæðinu með slíkri framkvæmd.

Umhverfissjónarmið

Þrátt fyrir að tillagan leggi áherslu á öryggi og efnahagslegan ávinning, er umdeilt hve vel umhverfissjónarmið eru vegin og metin. Vegagerð á gríðarlega viðkvæmum náttúrusvæðum krefst mjög nákvæmrar skipulagningar og tillits til langtímaáhrifa. Það felur í sér að meta áhrifin á náttúrufegurð, líffræðilega fjölbreytni og upplifun gesta af ósnortinni náttúru. Þær rannsóknir sem hingað til hafa verið gerðar benda allar í sömu átt, þeir sem ferðast um Kjalveg vilja ekki uppbyggðan malbikaðan veg! Aukinn ferðamannastraumur um viðkvæmt hálendið mun valda óafturkræfu raski og spennu milli þarfa ferðaðþjónustunnar og verndunar viðkvæms vistkerfis.

Ferðapjónustu og efnahagsleg áhrif

Vöxtur ferðapjónustunnar og aukinn fjöldi ferðamanna kallar vissulega á bætтар samgöngur og innviði, en sú þörf er bundin við láglendisvegi. Hins vegar er mikilvægt að spyrja hvort uppbygging vegar yfir Kjöl myndi ekki leiða til of mikils álags á náttúruperlur og hvort það myndi í raun styrkja eða veikja langtíma sjálfbærni ferðapjónustunnar, t.d. með tilliti til ímyndar Íslands út á við. Auk þess er mikilvægt að íhuga hvernig slík þróun samræmist stefnu um sjálfbæra ferðapjónustu og byggðapróun, þar sem markmiðið er að vernda náttúru og menningu svæða. Þeir ferðapjónustuaðilar sem ég hef rætt við á umliðnum árum hafa lagt áherslu á að núverandi leiðum á hálendinu sé viðhaldið, en eru sammála um að uppbyggðir vegir með bundnu slitlagi eigi ekki heima á Hálendi Íslands!

Möguleikar á einkaframkvæmd

Fyrirhuguð einkaframkvæmd og notendagjöld vekja upp spurningar um aðgengi og jafnrétti í samgöngum. Þótt einkaframkvæmdir geti boðið upp á skilvirka fjármögnun og rekstur verkefna, er mikilvægt að tryggja að slík verkefni þjóni almannahagsmunum og að aðgengi að náttúruperlum og ferðamannastöðum verði ekki takmarkað fyrir ákveðna hópa.

Niðurstaða

Þótt það sé skiljanlegt að leitað sé leiða til að bæta samgöngur og styðja við vöxt ferðapjónustunnar, er mikilvægt að nálgast slík verkefni með varfærni og ítarlegri umhugsun um langtímaáhrifin á náttúru og samfélag. Endurnýjun Kjalvegur ætti að taka mið af þessum sjónarmiðum, með það að markmiði að finna jafnvægi milli þarfa fyrir betri aðgengi og verndunar viðkvæmra náttúrusvæða með látlausum úrbættum vegum. Mikilvægt er að allar framkvæmdir á hálendinu fari fram í nánú samráði við íbúa þessa lands, ferðapjónustuaðila, útivistarsamtök, umhverfisverndarsamtök og aðra hagsmunaaðila til að tryggja að ákvarðanir séu byggðar á traustum grunni og langtíma sjónarmiða sé gætt.

Reykjavík 16. febrúar 2024

Guðmundur Björnsson
Ferðamálafræðingur og leiðsögumaður

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Akureyri, 27. febrúar 2024

Efni: Umsögn um tillögu til þingsályktunar um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd, 154. löggjafarþing 2023-2024, 96. mál.

Sérstaða hálandis Íslands er óumdeild og vel þekkt, sbr. niðurstöður fjölda rannsókna sem hafa verið framkvæmdar á meðal ferðamanna á hálandinu, þ.á.m. á Kili. Í tillögunni sem hér er til umfjöllunar er stungið upp á framkvæmd sem mun hafa óafturkræf áhrif á þessa sérstöðu, ekki síst öræfakýrrðina og víðernistilfinninguna.

Í tillögunni er fullyrt að "[n]yr og bættur vegur yfir Kjöl myndi bæta umferðaröryggi á hálandinu og minnka líkur á slysum." Slysakort Samgöngustofu sem er aðgengilegt á vefnum styður ekki þessa fullyrðingu, en þar má jafnframt sjá að þau slys sem eiga sér stað á Kjalvegi eru svipað mörg á uppbyggðum kaflum norðan Hveravalla og á kaflum sunnan Hveravalla. Mörg slysanna á norðurhlutanna verða þegar keyrt er á sauðfé, enda mikið um það á heiðunum norðan við Kjöl og aukin hætta þegar hraðinn eykst á uppbyggðum vegi.

Fullyrt er að endurbætur á Kjalvegi muni styrkja náttúruvernd á hálandinu og að utanvegaakstur sé þar viðvarandi vandamál. Vissulega á það við um einstaka staði á hálandinu en alls ekki alla.

Utanvegaakstur við Kjalveg er t.a.m. nokkuð afmarkaður við staði þar sem vatn safnast saman á veginum og svo við Dúfunefskeið þar sem einstaka ökumaður freistast til að spretta úr sporinu á sléttum sandinum. Sjálfsagt væri að gera úrbætur þar sem vatnið safnast saman, en uppbyggður vegur einn og sér útilokar ekki utanvegaakstur eða eflir náttúruvernd. Það sér hver sá sem ekur um Skeiðarársand í Öræfum.

Lagt er til að endurnýjaður Kjalvegur verði einkaframkvæmd og að hún verði borguð upp með notendagjöldum. Er fyrirkomulag við Hvalfjarðargöng nefnt sem fyrirmynd. En við Hvalfjarðargöng höfðu ökumenn val um að fara fyrir Hvalfjörð, eitthvað sem ekki virðist vera í boði á endurnýjuðum Kjalvegi. Hvað það mun það þýða fyrir þá sem ætla að heimsækja Þverbrekknamála eða huga að sauðfé á afrétt er enginn gaumur gefinn í tillögunni.

Þess er óskandi að Alþingi Íslendinga fjalli um framtíðarskipulag á Kili í stærra samhengi en þessi tillaga nær utan um. Taka þarf tillit til sjónarmiða um sjálfbærni, víðerni, náttúruvernd, öryggismál og síðast en ekki síst núveranda notenda svæðisins, hvort sem þeir eru ferðamenn, sauðfjárþændur eða hestamenn. Einnig þarf að vera samhljómur með samgönguáætlun, áætlunum um orkuskipti og öðrum áætlunum sem Alþingi hefur samþykkt og eiga hér við. Rétt væri að Alþingi hafi forgöngu um slíkt heildarskipulag, t.a.m. með stofnun verndarsvæðis á Kili þar sem upplifun af einstakri náttúru og sérstæðum menningararfi yrði tryggð til frambúðar.

Virðingarfyllst,

Guðmundur Ögmundsson
kt. 2612705609



Alþingi Íslendinga

bt. Umhverfis- og samgöngunefndar

Flúðum, 7. mars 2024

Efni: Umsögn um 96. mál - Endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Á fundi sveitarstjórnar Hrunamannahrepps þann 7. mars s.l. var lögð fram umsagnarbeiðni frá Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis um 96. mál - Endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Eftirfarandi ályktun var samþykkt samhljóða af sveitarstjórn:

Sveitarstjórn telur að miklir möguleikar felist í uppbyggingu Kjalvegur og hvetur þingmenn til að veita tillögunni brautargengi.

Kjalvegur sem byggður yrði upp sem heilsársvegur með fullri burðargetu gæti gjörbreytt umferð um landið og stuðlað að breytingu í byggðamynstri og uppbyggingu í hinum dreifðari byggðum. Með betri vegi sem tryggir styttri ferðatíma milli landshluta yrði til nýtt flæði milli Suðurlands og Norðurlands með tilheyrandi jákvæðum áhrifum á ferðaþjónustu og atvinnulíf almennt.

Vert er að geta þess að með nýjum og betri Kjalvegi myndi vegalengdin milli Flúða og Akureyrar stytta um 224 km og verða tveggja og hálf tíma ferðalag í stað þess að í dag fer lunginn úr deginum í slíka ferð.

Sveitarstjórn vill jafnframt minna á mikilvægi þess að veginum verði fundinn staður á besta mögulega stað og reynt verði eftir megni að sneiða hjá snjóþungum og veðurfarslega erfiðum svæðum en Bláfellsháls hefur oft verið nefndur sem farartálmi í því samhengi.

Sveitarstjórn hvetur alþingismenn til að veita málinu brautargengi, slíkt yrði farsælla en nokkrum gæti órað fyrir.

Þessi afgreiðsla sveitarstjórnar tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,


Aldís Hafsteinsdóttir



Sveitarstjórnin í
Hrunamannahreppi

Ég mótmæli harðlega hugmyndum þingmanna sjálfstæðisflokksins um uppbyggingu Kjalvegjar í einkaframkvæmd.

Tillagan tekur ekki nægilega tillit til umhverfisverndar, sérstaklega í ljósi þess hve viðkvæmt svæðið er. Uppbygging Kjalvegjar mun hafa gríðarleg áhrif á náttúrufegurð og friðsæld svæðisins sem er að mestu óraskað hvað mannvirki varðar.

Þegar samgöngubætur hafa verið settar í einkaframkvæmdir hingað til hefur alltaf verið hægt að velja aðrar leiðir ef menn hafa ekki viljað greiða veggjöld. Hvalfjörðurinn var farinn ef ekki var vilji til að fara Hvalfjarðargöng og Víkurskarðið var farið ef ekki var vilji til að fara Vaðlaheiðargöngin.

Þessi möguleiki verður ekki til staðar ef Kjölur verður einkavæddur. Það er engin önnur leið inn á svæðið.

Fyrir utan það að brölt nokkurra landsbyggðarþingmanna vegna Vaðlaheiðarganga hefur nú þegar kostað þjóðina gríðarlegt fé, vegna þess að framkvæmdin stóð engan vegin undir sér.

Einhverra hluta vegna virðist 11 kílómetra vegkafla frá Blönduvirkjun og norður á Svínvetningabraut hafa gleymst. Á þeim kafla eru nokkrir bæir í byggð, og vegurinn er einbreiður malarvegur.

Er ætlunin að einkavæða hann og láta bændurna og gesti þeirra borga fyrir að komast að bæjunum? Eða er ætlunin að sleppa þessum kafla og hafa einbreiðan hættulegan (fyrir túrista) flöskuháls nyrst á leiðinni? Eða á að neyða Vegagerðina til að gera þennan kafla tvíbreiðan og malbika hann?

Markmið uppbyggingarinnar er að auka aðgengi ferðamanna að hálendinu. Varhugavert þykir þó að beina aukinni umferð um svæði sem hafa ekki innviði til að taka á móti fleiri ferðamönnum. Meðan innviðir eru ekki til staðar til að taka á móti aukinni ferðamannaumferð má búast við skemmdum eftir átroðning sem þekkjast á fjölförnum ferðamannastöðum eins og Landmannalaugum.

Aukið aðgengi mun kalla á innviðauppbyggingu á aðliggjandi svæði Hálendisins og búast má við breytingu á samsetningu ferðamanna á svæðinu. Þannig munu hópar sem sækjast eftir frumstæðri og fámennri náttúru fælast frá auknum ferðamannastraumi.

Í ályktuninni er talan 10 milljarðar nefnd sem áætlaður kostnaður. Greinilegt er að sú tala er algerlega út í loftið. Ef miðað er við nýlegt útboð um uppbyggingu vegarins á Dynjandisheiði sem er líklega sambærilegur, þá er kostnaðurinn þar 2,4 milljarðar á 12 km kafla. Sem þýðir 200 milljónir á kílómetra. Þannig myndi uppbygging Kjalvegjar kosta minnst 20 og allt að 33 milljarða. Það er jafnvel varlega áætlað af því að Á Kili þyrfti líka að endurnýja og tvöfalda gamlar brýr, og setja risaræsi yfir nokkur vatnsföll.

Fyrir utan það að nú er kostnaðaráætlunin farin út í buskan, þá er einsýnt að ef veggjald bætist ofan á það okurverð sem ferðaþjónustan er farin að rukka fyrir alla þjónustu á Kjalarsvæðinu er hættu á því að ferðamönnum muni beinlínis fækka á svæðinu.

Anna Dóra Sæþórsdóttir prófessors í ferðamálafræði við Háskóla Íslands hefur rannsakað ferðahegðun og upplifun ferðamanna á Íslandi. Þar kemur fram að hugmyndir um uppbyggingu vega á hálendinu eru í mikilli andstöðu við óskir ferðamanna og ferðaþjónustu. Samkvæmt könnunum vildi einungis fimmtungur að byggja ætti upp Kjalveg og Sprengisandsleið og innan við 12% að Kjalvegur og Sprengisandsleið ættu að vera með brýr á vatnsföllum.

Einnig kom fram að frumstæð uppbygging og einfaldleiki gera ferðir um hálendið að krefjandi ævintýri.

Það er einnig algerlega út í hött að ætlast til þess að uppbygging á Kjalvegi búi til einhvern stóran gullinn hring fyrir ferðamenn. Það eru því miður vísbendingar um það að ferðamenn dvelji styttri tína á Íslandi beinlínis vegna þess hvað öll þjónusta er orðin dýr. Þannig að lengri leið en gullni hringurinn sem þarf að greiða hátt veggjald fyrir myndi ekki vera eftirsóknarverð.

Að auki myndi uppbyggingin ekki nýtast sem nein samgöngubót fyrir þorra landsmanna milli landshluta. Stærsti hluti landsmanna sem býr á höfuðborgarsvæðinu myndi ekki spara neinn tíma né vegalengd á því að fara uppbyggðan Kjalveg. Leiðin Reykjavík - Gullfoss - Blöndudalur - Akureyri er 410km. En Reykjavík - Akureyri um hringveginn er 374 km. Þarna er miðað við að farið sé úr Reykjavík yfir Hellsisheiði og upp Grímsnes. Að vísu er hægt að fara aðeins styttri leið (5 km) ef farið er um Mosfellsheiði og gegnum Þingvelli, en það nennir því enginn! Á þeirri leið er einsýnt að lenda aftan við túrista á bílaleigubíl sem vingsar út um allan veg og ekur á 70km hraða. Og að auki þurfa ökumenn að tafsa gegnum allan þingvallarþjóðgarðinn á 50 km hraða eftir að hámarkshraði þar var færður niður.

Í ljósi orkuskipta í samgöngum er Kjalvegur ekki eftirsóknarverður kostur. Það er að vísu kominn rafstrengur meðfram núverandi vegi, en hann hefur enga flutningsgetu fyrir neinn fjölda þeirra rafmagnsbíla sem gætu þurft hleðslu á leiðinni.

Í ályktuninni er einnig minnst á öryggismál.
(tilvitnun)

“Nýr og bættur vegur yfir Kjöl myndi bæta umferðaröryggi á hálendinu og minnka líkur á slysum. Núverandi ástand Kjalvegar er óviðunandi og vegurinn hættulegur yfirferðar”

(tilvitnun lýkur)

Samkvæmt slysakorti Samgöngustofu verða flest slys á hringveginum og það líður varla vika að ekki sé í fréttum sagt frá slysi á hringveginum, mjög oft eiga ferðamenn í hlut.

Samkvæmt slysakorti samgöngustofu hafa aðeins sex alvarleg slys orðið á Kjalvegi á árabílinu 2007-2022

1 bílvelta

1 rúta útaf, 1 farþegi slasaður

1 bifhjól útaf

3 vegna falls af bifhjóli

Miðað við hringveginn sem er malbikaður og uppbyggður er þetta vel sloppið.

Ennfremur segir;

“Lögregla og björgunarsveitir ættu greiðari leið upp á hálendi”

Það myndi ekki duga til, af því að lögregla og björgunarsveitir á Kirkjubæjarklaustri og Höfn hafa ítrekað bent á að verð slys á vegkaflanum þar á milli, séu viðbragðsaðilar allir uppteknir á einum slysstað og geti alls ekki sinnt öðru. Það er bein afleiðing aukinnar umferðar.

Viðbragðsgeta lögreglu og björgunaraðila sitt hvoru megin við Kjalveg er enn minni en á Kirkjubæjarklaustri og Höfn. Þannig að þó að þeir verði e.t.v. fljótari á staðinn þá er einsýnt að aukin umferð um Kjöl muni auka álag á viðbragðsaðila umfram þolmörk.

Í ljós alls þess sem hér er skrifað vonast ég til þess að þingsályktunartillagan verð send á haugana, eða í það minnsta felld.

Jón G. Guðmundsson
Reykjavík

Umhverfis- og samgöngunefnd
Alþingi
Kirkjustræti
101 Reykjavík



27. febrúar 2024

Umsögn um þingsályktunartillögu um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd

Landvarðafélags Íslands hefur kynnt sér þingsályktunartillögu um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd. Hér fylgir umsögn félagsins við tillöguna.

Landvarðafélag Íslands leggst alfarið gegn þeirri tillögu sem hér er til umræðu. Malbikun vegarins yfir Kjöl myndi hafa neikvæð óafturkræf áhrif á náttúru, víðerni, auka álag á innviði og þau friðlýstu svæði sem finna er á Kili t.a.m. í Kerlingarfjöllum og Hveravöllum.

Það er vel þekkt að aukið aðgengi að náttúruperlum eykur álag og ágang á þær. Slíkt kallar jafnan á aukna uppbyggingu innviða á þeim svæðum sem eykur aftur álag á þeim. Í dag starfar einn landvörður hluta úr ári í Kerlingarfjöllum og Hveravöllum og verður að telja augljóst að einn starfsmaður geti ekki komist yfir öll þau verkefni sem þar bíða. Með bættu aðgengi að þessum svæðum mun álag á landverði þessara svæða aukast enn frekar á svæði þar sem þarfnast nú þegar aukinnar landvörslu.

Þá getur Landvarðafélagið ekki tekið undir að framkvæmdin minnki neikvæð áhrif utanvegaaksturs. Ljóst er að umferð muni aukast talsvert, m.a. á þeim tímum sem náttúra landsins er hvað viðkvæmust fyrir akstri utan vega og ágangi fólks. Ekki er að sjá að grípa eigi til neinna mótvægisáðgerða vegna þessarar hættu. Það er því villandi að mati Landvarðafélagsins að láta sem framkvæmd af þessu tagi muni draga úr þeim skaða sem utanvegaakstur hefur í för með sér.

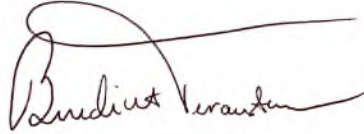
Í greinargerð með frumvarpinu er fullyrt að: „Nýr og bættur vegur yfir Kjöl myndi bæta umferðaröryggi á hálendinu og minnka líkur á slysum.“ án þess að fyrir því séu færð nein handbær rök. Akstur á malbikuðum hálendisvegi yfir dimmstu mánuði ársins í vetrarfærð getur seint talist auka umferðaröryggi fólks. Hætta er á að ökumenn vanmeti aðstæður eða hefji ferðalag á slóðum þar sem aðstæður geta breyst á svipstundu, komist í hann krappan á miðhálendinu á erfiðasta tíma ársins, eins fjarri björgum og hugsast getur.

Loks hefur Landvarðafélagið miklar áhyggjur af skorti á umfjöllun um þungaflutninga eftir fyrirhugaðar vegabætur. Ljóst er að slíkir flutningar myndu margfaldast á svæðum sem henta illa til slíks og myndu valda enn frekari varanlegri röskun á þeim verðmætum sem hálendið hefur að geyma.

Niðurstaða

Landvarðafélag Íslands telur þær hugmyndir sem hér eru lagðar til umsagnar illa reifaðar og röksemdir með þeim byggja á hægnum fullyrðingum.

Fyrir hönd Landvarðafélags Íslands

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Benedikt Traustason". The signature is written in a cursive style with a large initial 'B' and a long horizontal stroke extending to the right.

Benedikt Traustason, formaður

Umhverfis- og samgöngunefnd
Alþingi
Kirkjustræti
101 Reykjavík

Sent á nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 27. feb. 2024

96. mál Endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd

Stjórn Landverndar hefur tekið til skoðunar tillögu að þingsályktun um veg yfir Kjöl. Hálendi Íslands er afar verðmætt vegna landslags, náttúrufars, vatnafars, gróðurminja, jarðminja og síðast en ekki síst óbyggðra víðerna. Verðmætin liggja ekki síst í því hve fjölbreytnin er mikil og hve fágætt er að finna svo mikla fjölbreytni náttúrufróbæra á einu afmörkuðu landsvæði. Hálendið er stærsta óbyggða víðerni Evrópu utan Svalbarða og því má vænta að náttúruverndargildi þess fari mjög vaxandi á næstu árum og áratugum.

Þrátt fyrir nokkra vegagerð á hálendinu fram til þessa er meginhluti hálendisins óbyggð víðerni. Lífríki hálendisins er sérlega viðkvæmt á vorin og vegabætur sem auka aðgengi og umferð á þessum tíma geta valdið miklum spjöllum.

Uppbyggðir hálendisvegir auka umferð, en ekki að sama skapi umferðaröryggi þeirra sem stunda fjallaferðir á ökutækjum þar sem þeir geta verið afar varasamir í hálfu og vindi. Þeim fylgir einnig veruleg hljóðmengun á svæðum þar sem áður var kyrrð.

Núverandi vegasamgöngur inn á hálendið eru almennt ekki hindrun fyrir ferðamenn sem þangað vilja sækja. Margir eftirsóttir áningarstaðir eru öllum aðgengilegir á sumrin með áætlunarferðum og jafnvel fólksbílum. Með vaxandi fjölda ferðamanna eykst hættan á því að viðkvæmir staðir verðir fyrir of miklu álagi.

Ferðamannavegir eru sérstaklega ætlaðir umferð ferðamanna, sem njóta vilja landslags og náttúrufars, og eru lagðir þannig að þeir raski sem minnst landslagi því og náttúrufari, sem þeir liggja í og um.

Það er álit stjórnar Landverndar að vegir á miðhálendi Íslands eigi fyrst og fremst að vera ferðamannavegir og þjóna þörfum þeirra sem sækja inn á hálendið til að njóta þess sem það hefur upp á að bjóða að sumri til.

Framangreint sjónarmið á einnig við veg yfir Kjöl sem fjallað er um í framlagðri þingsályktunartillögu.

Hugsanlega þarf að bæta einhverja tilgreinda núverandi vegi á hálendinu. Undanfarin ár hefur verið unnið að bótum á Kjalvegi í smábútum. Stjórn Landverndar telur mikilvægt að marka stefnu um umbæturnar á veginum og eigi sú stefna að miðast við að þar verði



ferðamannavegur en ekki vegur sem er opinn því sem næst allt árið með flutninga á milli landshluta sem markmið.

Stjórn Landverndar telur því ekki æskilegt að hefja undirbúning að endurnýjun vegarins yfir Kjöl og gera hann að vegi sem hægt er að halda opnum stóran hluta ársins með einkaframkvæmd. Þess í stað telur stjórnin skynsamlegt að marka skýrari stefnu um vegagerð á hálendinu almennt. Í því sambandi má vísa í umsagnir Landverndar um þróun Landsskipulagsstefnu. Þar er bent á að ekki sé ljóst hvaða stefna er raunverulega um uppbyggingu samgöngumannvirkja á hálendinu og hvert sé viðmið lágmarksáhrifa á víðerni og óbyggðaupplifun.

*Með vinsemd og virðingu
f.h. stjórnar*

Þorgerður María Þorbjarnardóttir

Michaël Bishop

Bergstaðastræti 11A, 101 Reykjavík

Kt: 260893-3359

Reykjavík - 27/02/2024

Umsögn um Þingskjal 96 - **Tillaga til þingsályktunar um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.**

I oppose the proposal of privatization and construction of a paved road over Kjölur.

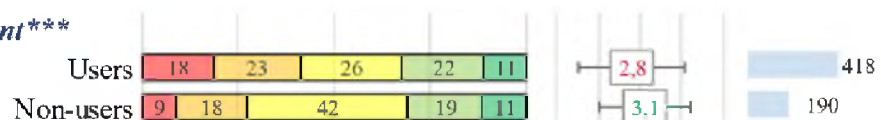
This constitutes in my opinion a privatization of public goods which will “pave the way” for more artificialization and “low-landization” of the Central Highland of Iceland. Developments that have already taken place in the area where a handful of investors take over a number of mountain huts and turn them into luxury touristic resorts should never have happened. I fear the touristification of Kjölur plateau as soon as such a road is built, which will cause irreversible impacts on the wilderness experience of the area, disturb the tranquility and peacefulness that make this part of Iceland unique on a global scale.

Public opinion research does not indicate at all that Icelanders would be in favor of such a project. Here are few numbers:

- 65% of the nation agree that the number of visitors in the Central Highland should be limited. (Bishop, 2020, p39)¹
- 36% of the nation disagree that roads in the highland should be upbuilt, versus 33% that are in favor (Bishop, 2020, p39), pointing to a conflict (Bishop et al., 2022)².
- There is a big difference between people who have been in the Central Highland before (41% disagree) and those who haven't (27% disagree). See below (Bishop, 2020 p47)

Road development***

n=608

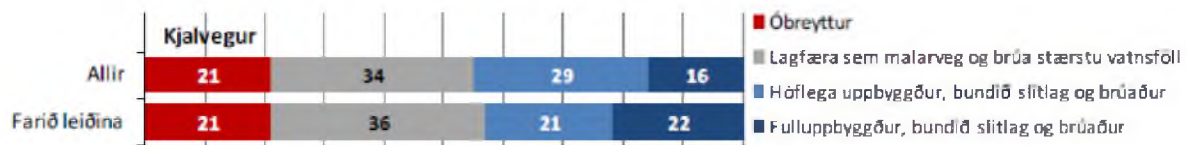


- Another, identical survey was also sent out to every environmental and outdoor organization in Iceland. In total, **63% of them disagree that roads in the highland should be upbuilt**, compared to 20% who agreed (Bishop – unpublished, more info on request).

¹ [https://skemman.is/bitstream/1946/35926/1/\[2020\]%20Micha%C3%ABl%20Bishop%20-%20Public%20views%20on%20the%20Central%20Highland%20National%20Park.pdf](https://skemman.is/bitstream/1946/35926/1/[2020]%20Micha%C3%ABl%20Bishop%20-%20Public%20views%20on%20the%20Central%20Highland%20National%20Park.pdf)

² <https://www.mdpi.com/2073-445X/11/2/242>

- 55% of the nation wants Kjalvegur to remain unpaved, (Guðmundsson, 2015)³ see:



- 51% finds upbuilt paved roads inappropriate in the Highland (Olafsdóttir et al., 2016)⁴
- 22% finds upbuilt gravel roads inappropriate in the Highland (Olafsdóttir et al., 2016)
- 12% finds jeep tracks inappropriate in the Highland (Olafsdóttir et al., 2016)

I will comment over the next section on individual parts of the text presented.

Mikið vatn hefur runnið til sjávar á þeim tæplega tveimur áratugum frá því að tillaga um gerð heilsársvegar yfir Kjöl var fyrst flutt [...] Þessi fjölgun ferðamanna hefur ekki skilað sér í aukinni umferð um Kjalveg [...].

It is obvious that limited access prevents a large number of people from accessing the area, and likewise, building up a paved road would drastically increase visitor numbers in the area. The main reason why people visit the Central Highland is to experience wilderness, or in other words, to get away from the crowds, myself included.

[...] Samtök ferðaþjónustunnar hafa bent á mikilvægi þess að vegasamgöngur milli landshluta verði bættar, ekki síst vegna stóraukins ferðamannastraums síðastliðinna ára. Samtökin hafa gagnrýnt harðlega þá forgangsröðun að vegarkaflinn hafi ekki hlotið brautargengi í síðustu samgönguáætlun.

I would draw your attention to the views of tourism service providers in Iceland which suggest otherwise, there is also a report based from these interviews which yields some interesting results. I recommend to audition the authors:
https://www.researchgate.net/publication/372299671_Wilderness_a_resource_or_a_sanctuary_Views_of_tourism_service_providers

Þá verður að teljast fullkannað að samgöngubætur hafi jákvæð áhrif á öryggi, nærsamfélag og efnahag.

It will take a bit more to convince me that enabling people to drive faster will be increase their safety. Of course transportation infrastructure improvements increase safety if we are talking about a two lane bridge, widening a road, or repairing damages. But I doubt that turning a track that require driving at moderate speed into a paved road will improve traffic safety. Some will also mention that rescue teams can be dispatched faster, let's keep in mind that

³

[https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Rognvaldur_Gudmundss_glaer_radst15/\\$file/1130%20R%C3%B6gnvaldur%20Gu%C3%B0mundsson.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Rognvaldur_Gudmundss_glaer_radst15/$file/1130%20R%C3%B6gnvaldur%20Gu%C3%B0mundsson.pdf)

⁴ <https://www.ramma.is/media/rannsoknir-f2-ra3/Vidhorf-og-upplifun-Islendinga-a-vidernum,-obyggdum-og-midhalendi-Islands.pdf>

with more traffic at faster speed, they certainly will need to do so because accidents are bound to occur.

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 fyrirmyndar fyrir þetta verkefni.

This is an interesting way to further privatize public goods. Not a good idea. Period.

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.

I don't have anything to oppose to this. I just don't think that the cost (not in financial terms, but of what is lost) is not worth the gains.

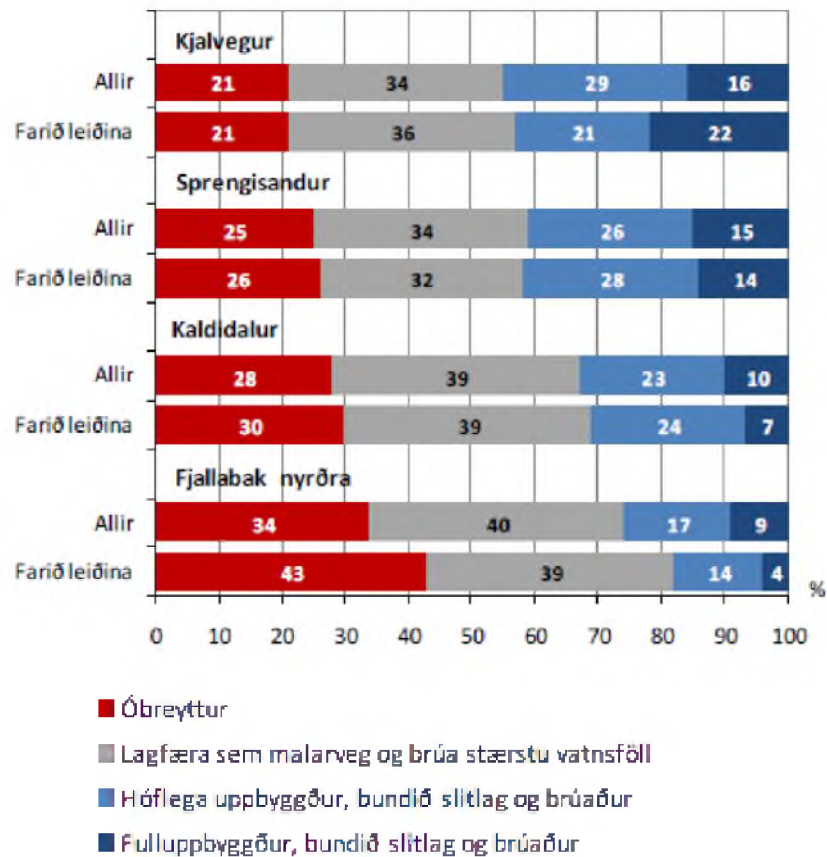
Töluverð rannsóknarvinna hefur verið unnin vegna nokkurra þeirra leiða sem liggja um hálendið, svo sem um Sprengisand, Fjallabak og Kjöl, og því liggur fyrir mikið magn upplýsinga og gagna um þær leiðir.

Absolutely, please look at the following chart, and note that if you group together those who want conditions unchanged or maintained/repared, you can see that only a minority wants Kjölur to be upbuilt and paved. Paving Kjalvegur is unnecessary.

Mynd 3.1

Álit á vegabótum á helstu hálendisleiðum 2015

þeir sem afstöðu tóku



Veginum hefur þó ekki verið haldið við eins og nauðsynlegt hefði verið.

This reminds a lot of privatization narrative and strategies. Underfund, neglect, point to the disfunctions, and privatize. Nei takk.

Ferðapjónusta.

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.

Kjölur is unsuitable as a “heilsársvegi”, this is only calling for more trouble. Extension of the season into the fall is one thing, but earlier access in the thawing season seems absolutely unadvisable.

Þá veitir það fleirum tækifæri til að upplifa hálendið og náttúru þess og viðerni sem eru einstök á evrópskan mælikvarða og ljóst er að hafa mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn sem koma til landsins. Þá opnast einnig möguleikar á styttri hringferðum.

Paradoxically, increasing access to wilderness reduces the feeling of wilderness as there will be more people, it will feel less remote, more touristic, more developed etc. The wilderness is very well enjoyed as it is now – or rather as it was until Blue Lagoon built a hotel in Kerlingarfjöll.

The shortening of the way to the north is a double edge sword, that will also result in a transfer of road traffic in the Highland instead of passing by Borgarnes, Staðarskáli, Blönduós, Varmahlíð. If road shortenings to gain a couple of km result in a peripherization of some of these communities, what would such a project involve. Not a good idea.

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.

The only way I see that can conciliate road infrastructure improvement and prevent mass tourism is to set up a shuttle system between a car-park and the destination. I would suggest this at a prerequisite for any such road improvements, though I feel like paving the roads is still unnecessary. This could work for Landmannalaugar (Parking at Hrauneyjar and North East of Frostastaðavatn, with a shuttle going to LML); Þórsmörk if access is made by Fljótshlíð (Parking at Hvolsvöllur and Gluggafoss, with a shuttle going to the walking bridge over Markarfljót). The same could be considered for Kerlingarfjöll or Hveravellir to externalize vehicle traffic from the area at least during the high season.

Byggðastefna.

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

I think this might be the exact opposite effect if traffic is transferred from the ring road to Kjalvegur. Communities in the Northwest of the country will become even more marginal.

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 viðhaldspörf 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 níverandi 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.

As explained above I also disagree with these assumptions.

Thank you for your time and consideration.

Michaël Bishop



Reykjavík 27. febrúar 2024

Umsögn Samút, Samtaka útivistarfélaga.

Málefni: 96. þingsályktunartillaga um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd.

Hálendi Íslands nýtur einstakrar sérstöðu sem ferðamannasvæði jafnt fyrir innlenda og erlenda ferðamenn. Örafakyrrið og fegurð óspilltrar náttúru er það sem heillar og dregur útivistarfólk og náttúruvinnendur af öllum gerðum inn á hálendið. Íslendingar hafa borið gæfu til að halda innviðum víðast hvar á hálendinu lágstilltum þannig að þeir þjóni þörfum þessara hópa en spilli ekki þeirri upplifun sem sóst er eftir. Innviðir sem byggðir eru til að þjóna annars konar þörfum, svo sem uppbygging samgönguleiða milli landshluta, er vís leið til að eyðileggja þá töfra sem einkennir hálendi Íslands.

Benda má á að yfirgnæfandi meirihluti þeirra sem fara um hálendið og/eða láta það sig varða vilja ekki að hálendisvegir eigi að vera þjóðleið milli landshluta og nauðsynlegt sé að greina á milli almennra vega sem eru byggðir með það að leiðarljósi að gera minni og stærri bílum kleift að komast fljótt og örugglega á milli áfangastaða og ferðamannavega sem þjóna þeim tilgangi að fólk geti farið um áhugaverð svæði á þeim tíma og í þeim áföngum sem hentar til skoðunar á landslagi og náttúrufari. Þar koma inn sjónarmið um að vegir á miðhálendi Íslands eigi að vera ferðamannavegir en ekki almennar samgönguleiðir.

Í skýrslu frá árinu 2021 um nýtingu ferðaþjónustunnar á miðhálendinu er umfjöllun um könnun þar sem kemur fram að fáir vildu uppbyggða vegi eða bundið slitlag á hálendinu. Taldi fólk annars vegar að vondir vegir sköpuðu hluta af óbyggðaupplifuninni og hins vegar að þeir takmörkuðu þann fjölda sem fer inn á hálendið.

Við deilum ekki sýn flutningsmanna þingsályktunartillögunar að nýr uppbyggður vegur með auknum umferðarþunga og hraða muni minnka líkur á slysum eða auki öryggi vegfarenda á Kili. Í þingsályktunartillögunni er gert ráð fyrir að tilfærsla verði á umferð af láglandi yfir á hálendi sem við sjáum ekki að minnki líkurnar á slysum heldur þvert á móti.



Flutningsmenn þingsályktunartillögunar leggja til að rekstraraðili vegarins geti lokað aðgengi að hálendinu þegar hann telur sig ekki geta þjónustað veginn með fullnægjandi hætti og telji að einstaklingar geti farið sér að voða. Þetta er óásættanlegt fyrir íslenskt ferða- og útivistarfólk sem hefur notið ferðafrelsis á hálendinu jafnt að vetri sem sumri. Þetta ákvæði er mjög íþyngjandi.

Við vekjum sérstaka athygli á að aukin umferð og álag leiðir til enn frekari uppbyggingar á innviðum og þjónustu sem mun breyta enn frekar ásýnd svæðisins.

Félagsvísindadeild Háskólans birti árið 2012 skýrsluna „Hálendið í hugum ferðalanga“ eftir Önnu Dóru Sæþórsdóttur. Þar kemur fram að yfir 90% ferðamanna á þeim 11 stöðum sem hún kannaði töldu að aðdráttarafl hálendisins felist fyrst og fremst í „ósnortnum“ víðernum ásamt sérstæðum eiginleikum íslenskrar náttúru. Ferðamenn sækjast eftir upplifun ósnortinnar náttúru og kyrrðar án mannvirkja í fjarlægð frá áreiti mannmergðar og þéttbýlis. Frumstæð uppbygging og einfaldleikinn gera ferðir um hálendið að krefjandi ævintýri. Ferðalög um hálendið fela ekki aðeins í sér mikil hughrif heldur geta þau líka falið í sér mikla andlega og líkamlega áskorun. Það felast miklir hagsmunir fyrir þjóðina og framtíðar kynslóðir að vernda þessa einstöku eiginleika hálendisins.

SAMÚT, samtök 18 útivistarfélaga leggst alfarið gegn hugmyndum um uppbyggingu Kjalvegar eins og lagt er til í 96. Þingsályktunartillögu 154. Löggjafarþings 2023-2024 um endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd. Að framansögðu teljum við að flutningsmenn tillögunnar ættu að draga þessa þingsályktunartillögu til baka og skoða frekar hófstiltar lagfæringar á veginum sem myndu ekki valda náttúruspjöllum eða skemma þá öræfa-upplifun sem ferð um Kjalveg hefur.

Virðingarfylls
Fh. framkvæmdarstjórnar SAMÚT
Sveinbjörn Halldórsson
formaður



Alþingi
Kirkjustræti
150 Reykjavík

Skagafjörður, 22. febrúar 2024
nr. erindis 2402149 SIS

Á 85. fundi byggðarráðs sveitarfélagsins Skagafjarðar þann 21. febrúar 2024 var tekið fyrir neðangreint erindi.

Umsagnarbeiðni; Endurnýjun vegarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd

Svofelld bókun var gerð:

Byggðarráð Skagafjarðar fagnar því að tillaga um Kjalveg og uppbyggingu á honum sé komin fram að nýju. Kjalvegur er mikilvægur fyrir Norðurland og eykur möguleika á aukinni og fjölbreyttari atvinnustarfsemi og nýr vegur myndi bæta samgöngur milli Norður- og Suðurlands til mikilla muna. Vegurinn hefur verið í mjög slæmu ástandi undanfarna áratugi og ekki verið á áætlun hingað til. Byggðarráð styður að þessi uppbygging verði fjármögnuð með einkaframkvæmd því nauðsynlegt er að vegir á láglendi njóti forgangs við úthlutun fjármuna úr ríkissjóði en ástand margra þeirra er einnig afar bágborið. Byggðarráð hvetur til áframhaldandi vinnu að þessu máli en ítrekar jafnframt mikilvægi þess að hafa samráð við hlutaaðeigandi aðila í þessu verkefni og á þá við bæði einkaaðila sem eiga land að eða á svæðinu sem og opinbera aðila.

Þessi afgreiðsla byggðarráðs tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,
f.h. byggðarráðs Skagafjarðar

Sigfús J. Sigfússon
Sigfús Ingi Sigfússon
sveitarstjóri
Skagafjörður
Sveitarstjóri



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Umsögn um endurnýjun Kjalvegjar með einkaframkvæmd

Umhverfis- og samgöngunefnd óskaði eftir umsögn Vegagerðarinnar varðandi þingsályktunartillögu um endurnýjun vegjarins yfir Kjöl með einkaframkvæmd, mál nr. 96 á 154. löggjafarþingi.

Alþingi ályktar að fela innviðaráðherra að hefja undirbúning að endurnýjun vegjarins 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, byggðaþróun og náttúruvernd. Stefnt verði að því að undirbúningi framkvæmda ljúki fyrir árslok 2024 og framkvæmdir hefjist í beinu framhaldi.

Í núgildandi samgönguáætlun 2020-2034 eru ekki ráðgerðar framkvæmdir við endurnýjun Kjalvegjar. Vegagerðin hefur byggt upp í áföngum hluta vegjarins að sunnanverðu að Árbúðum með bundnu slitlagi. Vegagerðin gerði grein fyrir frekari áformum um lagfæringar á Kjalvegi að Kerlingarfjallavegi árið 2019 með könnun á matsskyldu.

Í þingsályktun um samgönguáætlun 2024-2038 sem nú er til umfjöllunar í umhverfis- og samgöngunefnd er gert ráð fyrir framkvæmdum við áfanga að uppbyggingu Kjalvegjar, 26 km kafla frá Kattarhrygg að Kerlingarfjallavegi á öðru tímabili áætlunarinnar frá 2029-2033.

Jafnframt er í þingsályktuninni sérstakt verkefni um að mótuð verði stefna um útfærslu hálendisvega í samræmi við gildandi landskipulagsstefnu.

Nokkuð skiptar skoðanir eru um hvernig skuli byggja upp vegi á hálendi Íslands. Vegagerðin hélt málþing um hálendisvegi í maí 2021 þar sem fulltrúar helstu hagsmunaaðila, sveitarfélaga og opinberra aðila fóru yfir afstöðu sína. Vegagerðin mun móta stefna um útfærslu hálendisvega í samræmi við þau sjónarmið sem þar komu fram og í landsskipulagsstefnu.

Vegagerðin telur það tímabært að huga að frekari undirbúningi framkvæmda og að til þess þurfi að veita fjármagni af samgönguáætlun. Umhverfismat á Kjalvegi í viðkvæmri náttúru hálendisins er mikið verk sem tekur 2-3 ár í vinnslu og verður ekki framkvæmt svo vel sé nema með sérstakri fjárveitingu á samgönguáætlun. Sveitarfélögin Húnavatnshreppur að norðan og Bláskógabyggð að sunnan ásamt ferðaþjónustuaðilum á svæðinu hafa skorað

á Vegagerðina að halda áfram vegabótum á Kjalvegi sem undirstrikar mikilvægi þess að halda áfram með undirbúning þessa verks.

Vegagerðin tekur undir það sem kemur fram í þingsályktuninni að metin verði samfélagsleg og efnahagsleg áhrif með tilliti til ferðaþjónustu, byggðapróunar og náttúruverndar.

Vegagerðin tekur ekki afstöðu til þess hvort um einkaframkvæmd verði að ræða en ítarlegar greiningar þarf við til að meta fýsileika slíkrar framkvæmdar. Í umsögn Vegagerðarinnar um sambærilega þingsályktun frá árinu 2021 kom fram að miðað við varlegar forsendur um kostnað og mögulega umferðaraukningu þyrfti veggjald að vera á bilinu 10-20.000 kr. til að greiða framkvæmdina á 20 árum.

Síða 2/2

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Bergþóra Þorkelsdóttir, forstjóri

Undirskrift

Vegagerðin