

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

Tillagan tekur ekki nægilega tillit til umhverfisverndar, sérstaklega í ljósi þess hve viðkvæmt svæðið er. Uppbygging Kjalvegur 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 Kjalvegur 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