



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 Suðurlandis 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,

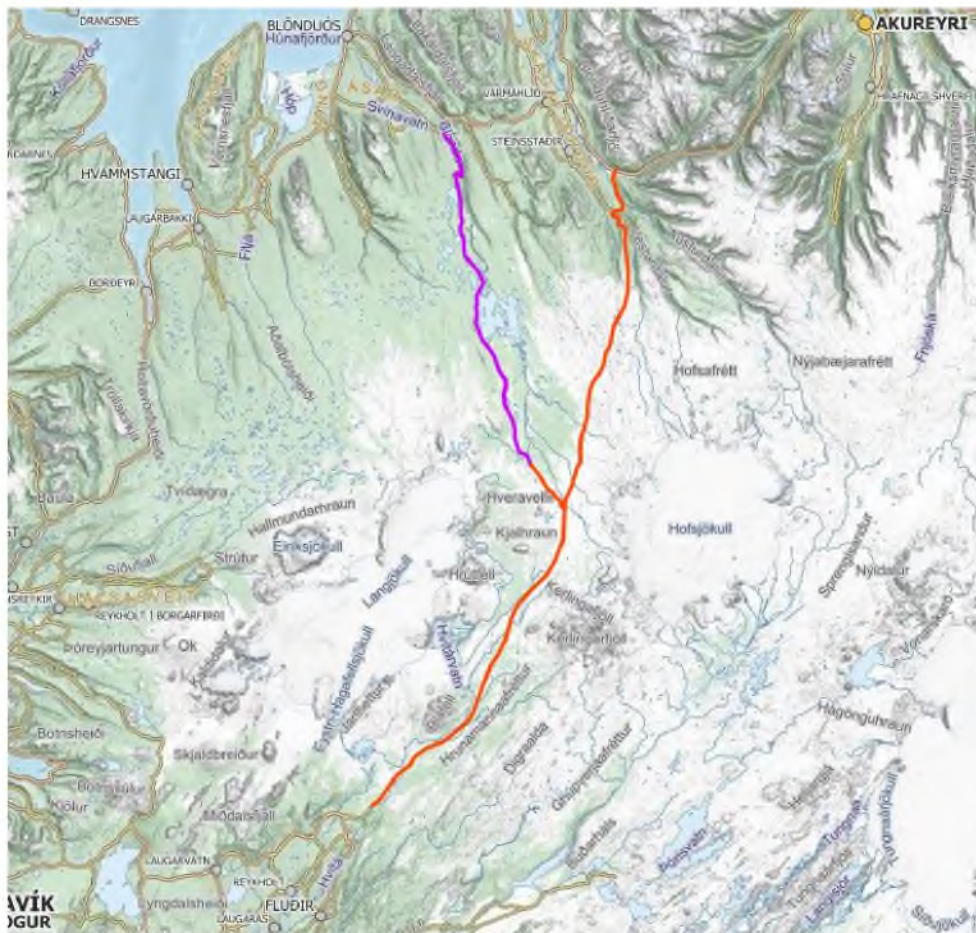
Ásthildur Sturludóttir
bæjarstjóri

Svæðisskipulag Suðurlandins 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 Suðurlandins 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

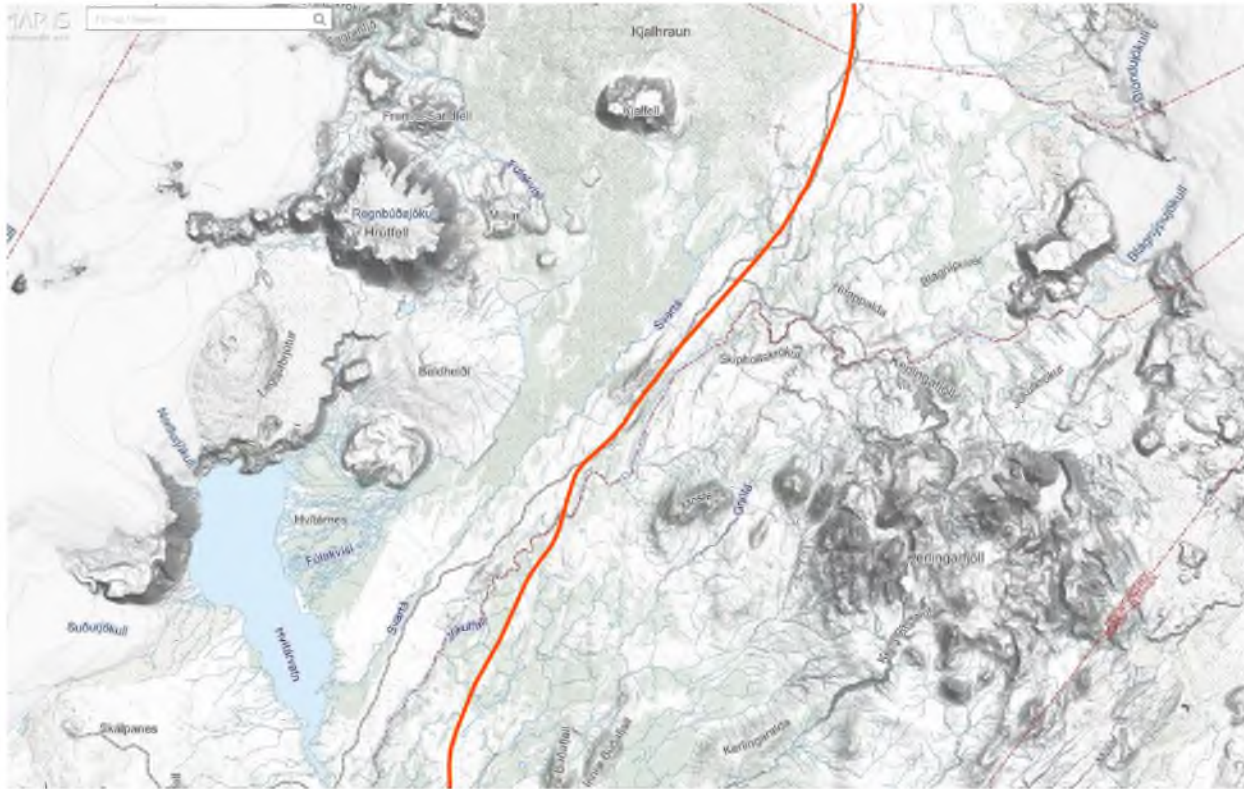
	Núverandi leið (km)	Með Kjalvegi (km)	Stytting (km)
Akureyri – Gullfoss	470 (Mosfellsheiði)	216	254
Akureyri – Selfoss	430	287	143
Akureyri – Flúðir	472 (Hellisheiði)	248	224
Akureyri – Hvolsvöllur	479	312	167
Akureyri – Þorlákshöfn	424	315	109
Akureyri – Reykjavík	388	341 (Hellisheiði)	47
Sauðárkrókur – 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