

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.

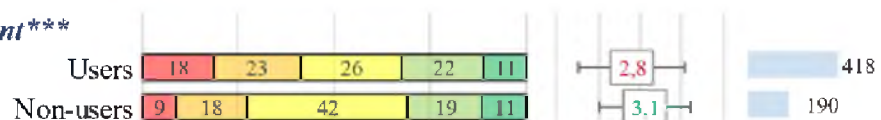
This constitutes in my opinion a privatization of public goods which will “pave the way” for more artificialization and “low-landization” of the Central Highland of Iceland. Developments that have already taken place in the area where a handful of investors take over a number of mountain huts and turn 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

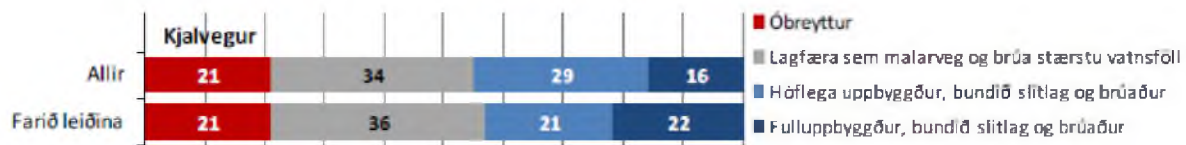


- Another, identical survey was also sent out to every environmental and outdoor organization in Iceland. In total, **63% of them disagree that roads in the highland should be upbuilt**, compared to 20% who agreed (Bishop – unpublished, more info on request).

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 hálandisvegum, 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.

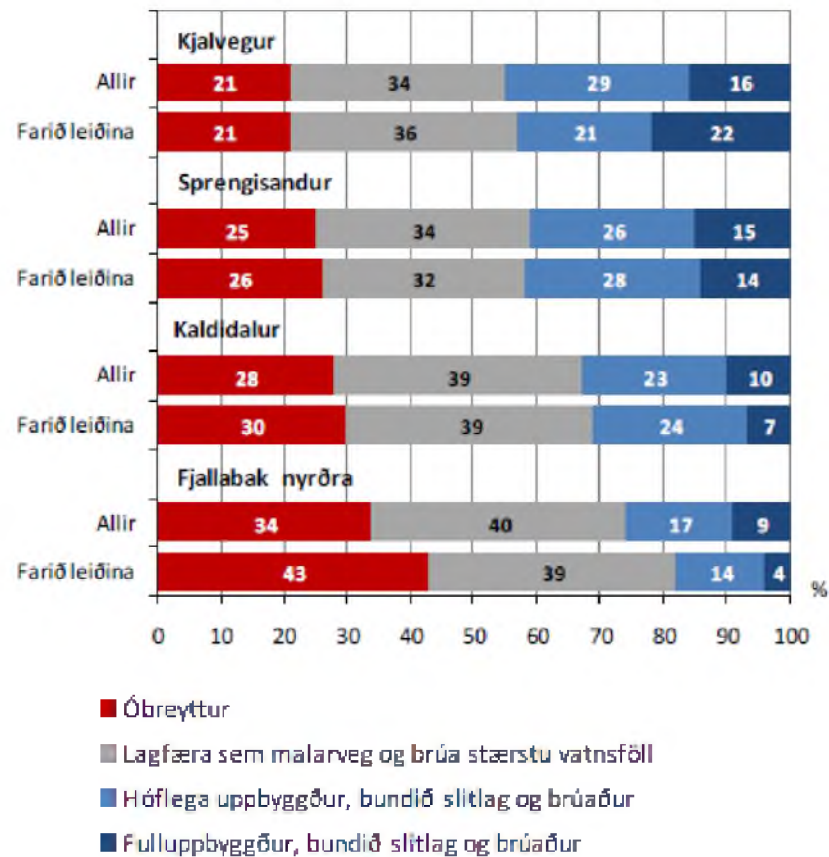
Töluverð rannsóknarvinna hefur verið unnin vegna nokkurra þeirra leiða sem liggja um hálandið, svo sem um Sprengisand, Fjallabak og Kjöl, og því liggur fyrir mikið magn upplýsinga og gagna um þær leiðir.

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