

Borgir við Norðurslóð, 600 Akureyri,

Sími 460-8900, Fax 460-8919

Netfang: [rha@unak.is](mailto:rha@unak.is)

Veffang: <http://www.rha.is>



RANNSÓKNA- OG ÞRÓUNARMÍÐSTÖÐ  
HÁSKÓLANS Á AKUREYRI

## **NÝR KJALVEGUR**

### ***Mat á samfélagsáhrifum***

***mars 2007***

**Jón Þorvaldur Heiðarsson**

**Njáll Trausti Friðbertsson**

**Valtýr Sigurbjarnarson**

**Hjalti Jóhannesson**



## Skýrsla unnin fyrir Norðurveg ehf

## EFNISYFIRLIT

<b>1</b>	<b>HELSTU NIÐURSTÖÐUR</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>INNGANGUR</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>LÝSING FRAMKVÆMDAR</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>AFMÖRKUN ÁHRIFASVÆDIS</b> .....	<b>10</b>
4.1	NORÐURLAND.....	10
4.2	AUSTURLAND .....	10
4.3	SUÐURLAND .....	10
4.4	VESTURLAND.....	10
4.5	VESTFIRÐIR.....	11
4.6	BORGIN OG REYKJANES .....	11
<b>5</b>	<b>TENGING BÚSVÆÐA</b> .....	<b>12</b>
5.1	NORÐURLAND.....	12
5.2	AUSTURLAND .....	15
5.3	SUÐURLAND .....	17
5.4	BORGIN OG REYKJANES .....	17
<b>6</b>	<b>ÁHRIF Á ATVINNUREKSTUR ANNAN EN FERÐAÞJÓNUSTU</b> .....	<b>18</b>
6.1	LÆGRI FLUTNINGSKOSTNAÐUR OG ÖNNUR ÁHRIF NÝS KJALVEGAR .....	18
6.2	ÁHRIF Á STÆRÐ ATVINNUGREINA .....	21
6.3	GRUNDVÖLLUR FYRIR NÝJAR ATVINNUGREINAR.....	22
6.4	SALA VÖRU OG ÞJÓNUSTU TIL VEGFARENDA .....	22
<b>7</b>	<b>FERÐAÞJÓNUSTA</b> .....	<b>24</b>
7.1	FJÖLGUN ERLENDRA FERÐAMANNA .....	24
7.2	GISTINÆTUR .....	26
7.3	GJALDEYRISTEKJUR Á DVALARDAG MEÐALTAL MÁNAÐANNA.....	28
7.4	FERÐAMANNASTAÐIR.....	29
7.5	NÝIR FERÐAMÖGULEIKAR.....	33
7.6	NÝ STAÐA Í AÐGENGI AÐ HÁLENDINU .....	33
7.7	VEÐURFAR OG ÚRKOMA .....	34
7.8	BÍLALEIGUBÍLAR .....	36
7.9	BÆTT SAMKEPPNISHÆFNI ÍSLANDS SEM FERÐAMANNALANDS.....	37
7.10	BÆTT NÝTING EINKAFJÁRMAGNS.....	38

---

<b>8</b>	<b>ÁHRIF Á ÞJÓNUSTU VIÐ ÍBÚA.....</b>	<b>39</b>
8.1	KAUP Á VÖRU OG ÞJÓNUSTU.....	39
8.2	SKÓLAR .....	39
8.3	FÖRGUN ÚRGANGS.....	40
<b>9</b>	<b>ÁHRIF Á NÝTINGU OG VERÐ FASTEIGNA.....</b>	<b>42</b>
9.1	FASTEIGNIR Í ÞÉTTBÝLI .....	42
9.2	SUMARBÚSTAÐIR.....	43
9.3	BÚJARÐIR .....	45
<b>10</b>	<b>ALMENNINGSSAMGÖNGUR.....</b>	<b>47</b>
10.1	INNANLANDSFLUGIÐ .....	47
10.2	ÚTANLANDSFLUGIÐ.....	48
10.3	REGLUBUNDNAR ÁÆTLUNARFERÐIR UM NÝJAN KJALVEG .....	48
<b>11</b>	<b>NÝR KJALVEGUR MEÐ HLIDSJÓN AF ÁÆTLUNUM OG STEFNUM. 49</b>	
11.1	BYGGÐASTEFNA STJÓRNVALDA OG NÝR KJALVEGUR .....	49
11.2	SAMGÖNGUSTEFNA STJÓRNVALDA OG NÝR KJALVEGUR .....	50
11.3	SVÆÐISSKIPULAG SVEITARFÉLAGA OG NÝR KJALVEGUR.....	52
	<b>HEIMILDIR .....</b>	<b>55</b>
	VIÐMÆLENDASKRÁ.....	56

**MYNDIR**

	Bls.
Mynd 1. Tillaga að nýjum Kjalvegi milli Gullfoss og Silfrastaða í Skagafirði.....	7
Mynd 2. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Selfoss um Nýjan Kjalveg (gamli Kjalvegur notaður upp úr Húnaþingi).....	12
Mynd 3. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Gullfoss um Nýjan Kjalveg (gamli Kjalvegur notaður upp úr Húnaþingi).....	13
Mynd 4. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Reykjavíkur .....	14
Mynd 5. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Skagafjarðar þar sem styttra verður til Akureyrar .....	15
Mynd 6. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Austurlands þar sem styttra verður til Reykjavíkur .....	16
Mynd 7. Samband flutningskostnaðar og vegalengdar .....	18
Mynd 8. Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1976-2006 .....	25
Mynd 9. Spá um fjölgun erlendra ferðamanna .....	25
Mynd 10. Dreifing gistinátta 1998-2005 .....	26
Mynd 11. Dreifing gistinátta á milli landshluta maí-september 2005 .....	27
Mynd 12. Meðalgjaldeyrstekjur á hvern dvalardag eftir mánuðum á verðlagi 2003 .....	28
Mynd 13. Viðkomustaðir erlendra ferðamanna 2004 og 2005 .....	30
Mynd 14. Ferðamannastaðirnir á mynd 13 eftir hlutfalli erlendra sumarferðamanna og fjarlægð frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt. ....	31
Mynd 15. Ferðamannastaðirnir á mynd 13 eftir hlutfalli erlendra vetrarferðamanna og fjarlægð frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt. ....	31
Mynd 16. Hlutfallið vetrarhlutdeild/sumarhlutdeild á ferðamannastöðunum á mynd 13 eftir vegalengd þeirra frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt. Ferilinn er teiknaður til fróðleiks. ....	32
Mynd 17. Heilsársúrkoma í mm.....	35
Mynd 18. Sumarúrkoma í mm.....	35
Mynd 19. Fjöldi bílaleigubíla yfir háönn 2000-2005 .....	37
Mynd 20. Sveitarfélagamörk og nýr Kjalvegur.....	53

## 1 HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Áhrif Kjalvegur yrðu um mest allt land með einum eða öðrum hætti.

Varðandi tengingu búsvæða yrðu áhrifin mest á Norðurlandi eystra, í Skagafirði og á Suðurlandi. Vegalengdin frá Norðurlandi eystra til borgarinnar stýttist um 47 km en til Suðurlands um 141 km sé miðað við Selfoss. Mestu áhrifin af bættum tengingum verða í hluta Skagafjarðar. Þar verður ekki einungis um betri tengingu að ræða til suðurs heldur einnig til Eyjafjarðar með nýrri brú á Héraðsvötnum.

Vegurinn mun leiða til harðari samkeppni fyrirtækja þegar fjarlægðarvernd minnkar. Það á sérstaklega við um samkeppni milli fyrirtækja á Norðurlandi og Suðurlandi. Flutningskostnaður á kerfisbundnum flutningum ætti að lækka um 15-25 kr á tonn fyrir hvern sparaðan km. Það er um 1.000 kr fyrir tonn á milli Akureyrar og Reykjavíkur en 2.800 fyrir tonn á milli Akureyrar og Selfoss. Samkeppnisstaða norðlenskra fyrirtækja ætti að batna meira en annarra. Lægri flutningskostnaður dreifingarmiðstöðva ætti að lækka verð fyrir alla landsmenn. Selfoss gæti orðið góður staður fyrir birgðahald og þjónustu við landbúnað á landsvísu. Stöðluð framleiðsla ætti að eiga betri möguleika á Norðurlandi og Suðurlandi.

Sala á vöru og þjónustu til vegfarenda mun flytjast til. Annars vegar innan Skagafjarðar og hins vegar frá Húnaþingi og Vesturlandi til Suðurlands.

Nýr Kjalvegur mun hafa mikil áhrif á ferðaþjónustu og leiða til meiri dreifingar ferðamanna um landið. Vegurinn mun tengja saman helstu ferðamannasvæði landsins, einungis 218 km verða á milli Gullfoss og Akureyrar. Má segja að nýr ferðamannaöxull, Gullfoss-Mývatn, verði til um Kjöl. Fjölgun ferðamanna hefur verið gríðarleg undanfarin ár og því nauðsynlegt í framtíðinni að dreifing þeirra verði meiri. Fyrir utan borgina eru gistinætur flestar á Suðurlandi og Norðurlandi. Hlutur þessara svæða er þó rýr fyrir utan hásumarið. Kjalvegur mun líklega lengja ferðamannatímabilið á Norðurlandi og að einhverju leiti einnig á Suðurlandi. Ferðaþjónusta á Norðurlandi mun þó ekki einungis finna fyrir fleiri ferðamönnum á báðum endum ferðamannatímabilsins heldur eyða þessir ferðamenn mun meira fé en þeir sem koma yfir háönn.

Nýr Kjalvegur mun einnig hafa mikil áhrif á innlenda ferðamenn. Mun meiri úrkoma er á suðurhluta landsins en norðurhluta. Auðvelt verður að elta veðrið

um nýjan Kjalveg. Leiðir líklega til meiri aukningar gistingu á Norðurlandi en Suðurlandi.

Fjármagn sem bundið er í ferðaþjónustu (hótelum, veitingastöðum og fleiru) verður betur nýtt, sérstaklega á Norðurlandi.

Nýr Kjalvegur ætti ekki að hafa mikil áhrif á verð húsnæðis í þéttbýli. Vegurinn mun líklega hafa einhver áhrif til hækkunar verðs sumarbústaða og bújarða í Skagafirði.

Nýr Kjalvegur mun verða til þess að samkeppnisstaða innanlandsflugs versnar eitthvað en ekki eru taldar líkur á að áhrifin verði mikil. Vegurinn getur bæði styrkt og veikt utanlandsflug frá Akureyri og Egilsstöðum.

Nýr Kjalvegur fellur vel að byggðastefnu stjórnvalda. Vegurinn fellur jafnframt vel að samgönguáætlun stjórnvalda samþykktari árið 2003 og er uppbygging hans sérstaklega nefnd í bæklingi um þá samgönguáætlun. Sveitarfélög vinna nú að svæðisskipulagi en fæst hafa lokið þeirri vinnu. Stór hluti nýs vegar fellur þó undir vald samvinnunefndar miðhálandisins.



## 2 INNGANGUR

Þessi skýrsla er unnin fyrir Norðurveg ehf. Henni er ætlað að varpa ljósi á samfélagsleg áhrif þess að leggja nýjan Kjalveg milli Norðurlands og Suðurlands. Í skýrslu sem þessari er aldrei rúm til að fjalla um öll möguleg áhrif, alltaf er nauðsynlegt að takmarka umfjöllunina við ákveðna matsþætti í samræmi við þá fjármuni sem verkkaupi hefur til umráða. Það er þó von okkar að skýrslan taki á þeim þáttum sem mikilvægastir eru.

Fjórir sérfræðingar komu að gerð skýrslunnar. Jón Þorvaldur Heiðarsson samdi að mestu kafla 3, 4, 5, 6, 8 og 9 með þeirri undantekningu að Hjalti Jóhannesson samdi kafla 8.3. Njáll Trausti Friðbertsson samdi að mestu kafla 7 og 10 en Valtýr Sigurbjarnarson kafla 11.

### 3 LÝSING FRAMKVÆMDAR

Á næstu mynd má sjá veglínu fyrir nýjan Kjalveg. Vegurinn lægi á milli Gullfoss og Skagafjarðar.

Grunnurinn að kortinu sem notað eru til að sýna legu vegarins er fenginn af kortadiski Landmælinga Íslands (2002). Sama gildir um öll kort í skýrslunni.



Mynd 1. Tillaga að nýjum Kjalvegi milli Gullfoss og Silfrastaða í Skagafirði.

Áætlað er að vegurinn verði samtals 145 km. Það mun þýða 47 km styttingu milli Reykjavíkur og Akureyrar (farið um Hellið). Vegalengd fer úr 388 km niður í 341 km. Stytting milli Selfoss og Akureyrar verður 141 km. Úr 430 km niður í 289 km.

Möguleikar eru á frekari styttingum svo sem 5 km styttingu á Biskupstungnabraut fram hjá Geysi og 1 km styttingu með nýrri brú á Norðurá í Skagafirði.

Miðað er við 8,5 m breiðan veg (vegstaðall B3) og 1,9 m meðalhæð vegar yfir landi. Þjóðvegur 1 milli borgarinnar og Skagafjarðar er óvída svo breiður. Algeng breidd er 7,5 m en einnig má finna kafla sem eru mjórri og jafnvel undir 7 m. Miðað er við sama burðarþol á nýjum Kjalvegi og á öðrum nýjum vegum í vegakerfinu. Aðeins yrði verulegur bratti á einum stað á veginum, upp úr Skagafirði upp á Goðdalafjall. Sú brekka yrði hins vegar löng og líklega þarf hallinn þar ekki að fara yfir 6,5%. Þegar upp á Goðdalafjall er komið er vegurinn kominn yfir 500 mys. Vegurinn hækkar síðan enn meir þegar farið er áfram til suðurs og fer yfir 700 mys á kafla á Eyvindarstaðaheiði en fer síðan aftur niður fyrir 700 mys og er á bilinu 600–700 mys alveg þangað til komið er yfir vatnaskil á Kili en eftir það lækkar landið nokkuð samfellt niður að Gullfossi.

Norðurvegur ehf er félag í eigu fyrirtækja, einstaklinga og sveitarfélaga á Norður- og Suðurlandi. Félagið hefur í hyggju að leggja nýjan Kjalveg í einkaframkvæmd þar sem veggjald yrði innheimt af umferðinni um veginn. Óljóst er á þessu stigi hvar gjaldtakan færi fram.

### **Nokkrar styttingar:**

Reykjavík-Akureyri, styttist um 47 km, úr 389 km í 342 km.

Reykjavík-Varmahlíð, styttist um 9 km, úr 294 km í 285 km.

Reykjavík-Egilsstaðir, styttist um 29 km, úr 635 km í 606 km.

Reykjavík-Reyðarfjörður, styttist um 29 km, úr 669 km í 640 km. (stytting um 37 km ef miðað er við að núverandi leið sé um Fáskrúðsfjarðargöng en ekki Öxi)

Selfoss-Akureyri, styttist um 141 km, úr 430 km í 289 km.

Selfoss-Sauðárkrókur, styttist um 73 km, úr 331 km í 258 km.

Selfoss-Varmahlíð, styttist um 103 km, úr 335 km í 232 km.

Selfoss-Blönduós, styttist um 22 km, úr 284 km í 262 km. (um gamla Kjalveg upp úr Húnaþingi)

Gullfoss-Akureyri, styttist um 237 km, úr 455 km í 218 km.

Gullfoss-Egilsstaðir, styttist um 128 km, úr 625 km í 497 km.



## 4 AFMÖRKUN ÁHRIFASVÆÐIS

Framkvæmdin hefur áhrif um mest allt land. Þau svæði sem ekki verða fyrir neinum áhrifum af gerð vegarins eru Vestfjarðarkjálkinn, Dalir og Snæfellsnes. Þá eru frátalin þau áhrif sem varða aðgengið að hálendinu. Það aðgengi verður allt annað og betra fyrir alla Íslendinga hvort sem þeir búa á Vestfjörðum eða annarsstaðar. Má því segja að nýr Kjalvegur hafi einhver áhrif á alla Íslendinga.

### 4.1 Norðurland

Nýr Kjalvegur mun hafa mikil áhrif á Norðurlandi. Vegalengdin til Suðurlands styttist gríðarlega um mest allt Norðurland. Vegalengdin til borgarinnar styttist frá Norðurlandi eystra og stórum hluta Skagafjarðar. Vegurinn mun hafa áhrif á sölu þjónustu til vegfarenda á Norðurlandi vestra ef hluti umferðarinnar flyst á Kjöl.

### 4.2 Austurland

Nýr Kjalvegur mun hafa nokkur áhrif á Austurlandi. Veglengdin til Suðurlands og borgarinnar mun styttest frá norðurhluta Austurlands sem og frá stærstum hluta Mið-Austurlands, þaðan verður styttra um Norðurland en suðurströndina. Vegurinn mun hafa áhrif á sölu þjónustu til vegfarenda á suðurhluta Austurlands ef hluti af umferðinni milli Mið-Austurlands og borgarinnar flyst á Norðurland.

### 4.3 Suðurland

Nýr Kjalvegur mun hafa mikil áhrif á Suðurlandi. Suðurland mun verða á milli Norðurlands og borgarinnar. Nokkurskonar miðjuáhrif verða því á Suðurlandi. Vegalengdin milli Suðurlands og Norðurlands mun styttest gríðarlega og einnig nokkuð í mörgum tilfellum á milli Suðurlands og Austurlands. Vegurinn mun hafa áhrif á sölu þjónustu til vegfarenda á Suðurlandi ef hluti af umferðinni milli Mið-Austurlands og borgarinnar flyst á Norðurland. Jákvæð áhrif á vesturhluta Suðurlands en neikvæð áhrif á austurhluta Suðurlands.

### 4.4 Vesturland

Nýr Kjalvegur mun hafa einhver áhrif, en lítil á Vesturlandi. Vegurinn mun hafa áhrif á sölu þjónustu til vegfarenda á Vesturlandi ef hluti af umferðinni milli Norðurlands og borgarinnar flyst á Kjöl. Áhrifin á Snæfellsnesi og í Dölum ættu að verða lítil sem engin.

#### **4.5 Vestfirðir**

Engin sýnileg áhrif verða í þessum landshluta.

#### **4.6 Borgin og Reykjanes**

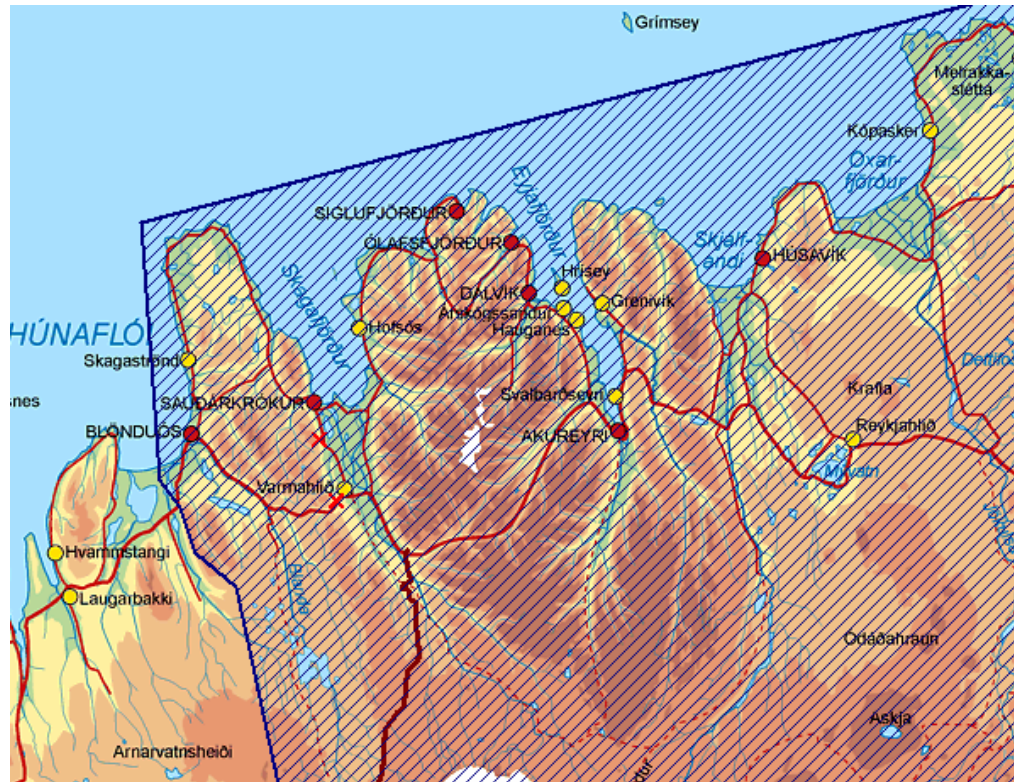
Stytttra verður frá þessu þéttbýla svæði til meirihluta Norðurlands og Austurlands. Nýr Kjalvegur mun því hafa áhrif þó segja megi að áhrifin verði ekki mikil fyrir almennan íbúa á þessu svæði. Það er helst þegar þessir íbúar fara í ferðalög að þá verði þeir varir við nýjan Kjalveg. Betra aðgengi að hálendinu og styttra á milli veðursvæða.

## 5 TENGING BÚSVÆÐA

### 5.1 Norðurland

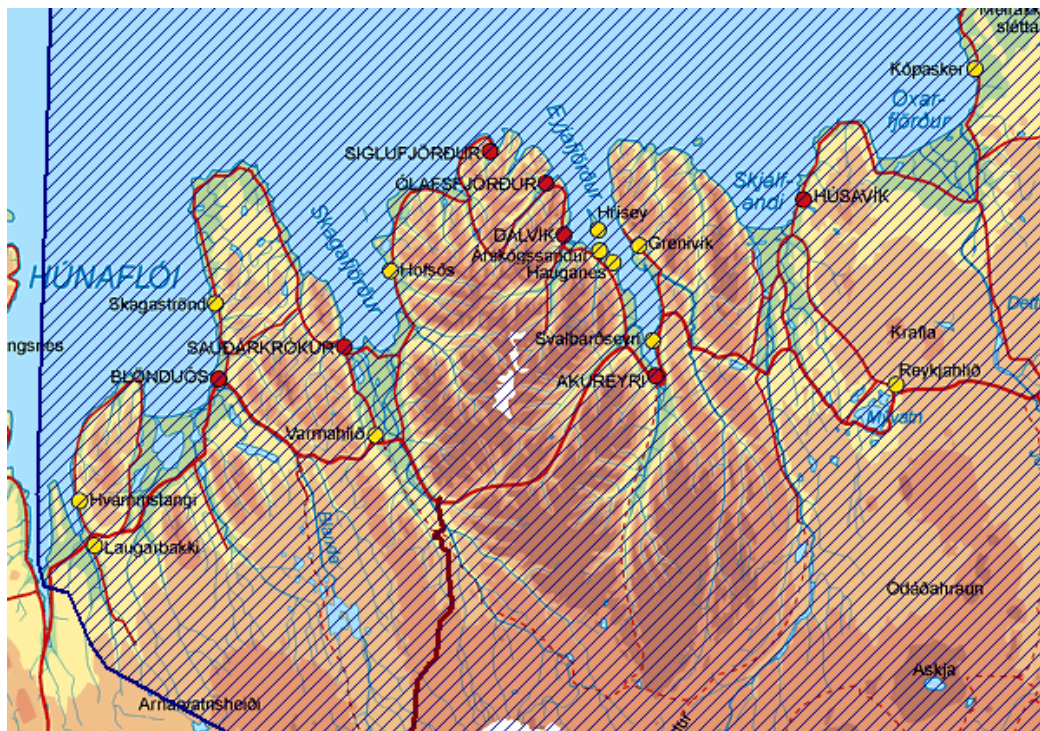
Kjalvegur mun tengja meginhluta Norðurlands við aðrar byggðir á alveg nýjan hátt. Auk þess mun vegurinn tengja Norðurland betur saman innbyrðis þó undarlegt megi virðast.

Mesta breytingin verður í tengslum Norðurlands og Suðurlands. Nú má segja að borgin sé á milli þessara landshluta. Með nýjum Kjalvegi snýst þetta algjörlega við. Þá verður Suðurland á milli Norðurlands og borgarinnar. Vegalengdir frá meginhluta Norðurlands til Suðurlands styttest mjög mikið. Mest frá Norðurlandi-eystra, um 141 km sé miðað við Selfoss. Styttingin til staða á Suðurlandi sem eru norðan og austan við Selfoss er enn meiri. Núverandi Kjalvegur upp úr Húnaþingi er nokkuð góður fram að Seyðisá á Auðkúluheiði. Þá eru einungis eftir 18 km til að komast á nýja Kjalveginn. Þetta er fólksbílafær vegur en ekki skemmtilegur. Sé gert ráð fyrir að þessi vegur sé notaður styttest leiðin úr stærstum hluta Austur-Húnavatnssýslu til Suðurlands. Á næstu mynd má sjá frá hvaða hluta Norðurlands verður styttra til Selfoss með nýjum Kjalvegi.



Mynd 2. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Selfoss um Nýjan Kjalveg (gamli Kjalvegur notaður upp úr Húnaþingi).

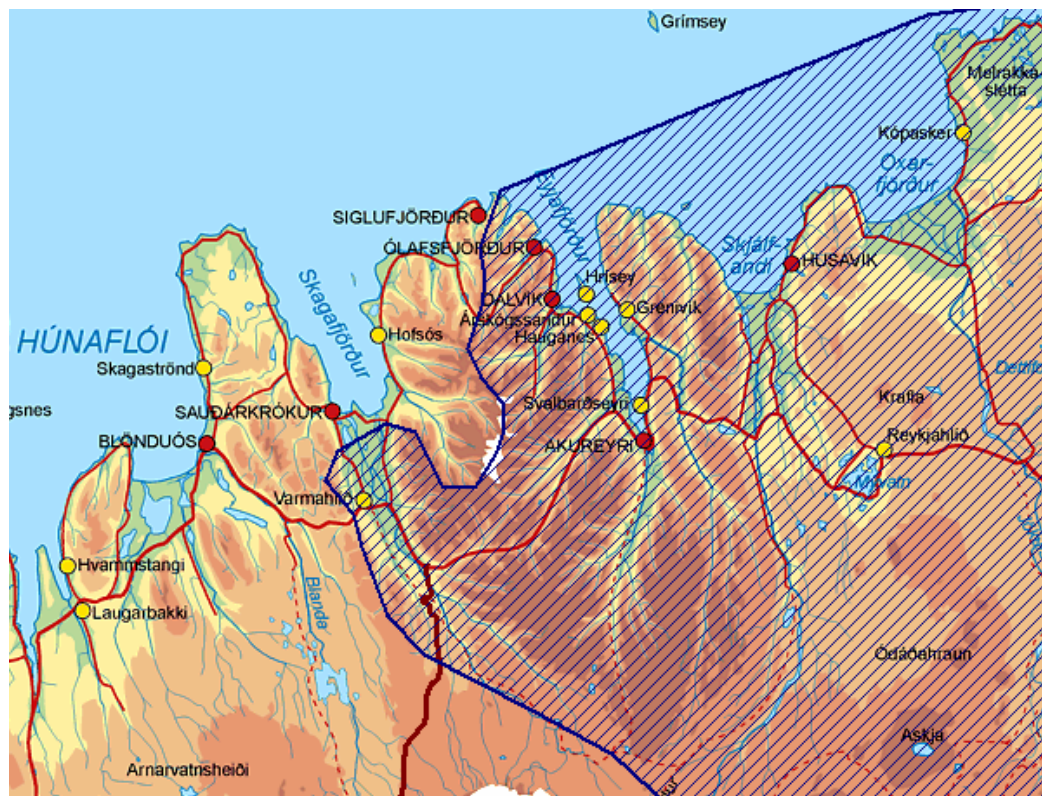
Ef Norðlendingar ætla að heimsækja Gullfoss er styttra að fara um Kjöl frá nánast öllu Norðurlandi. Einungis fyrir sunnan Reyki í Hrútafirði er styttra að fara um Vesturland. Einungis 218 km verða frá Akureyri til Gullfoss í stað 455 km áður (stytting 237 km, meira en helmingur). Einungis rétt rúmlega 300 km verða á milli Gullfoss og Geysis annars vegar og Mývatns hins vegar. Á næstu mynd má sjá frá hvaða hluta Norðurlands verður styttra að Gullfossi með nýjum Kjalvegi (gert ráð fyrir að gamli Kjalvegur sé notaður upp úr Húnaþingi).



**Mynd 3. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Gullfoss um Nýjan Kjalveg (gamli Kjalvegur notaður upp úr Húnaþingi).**

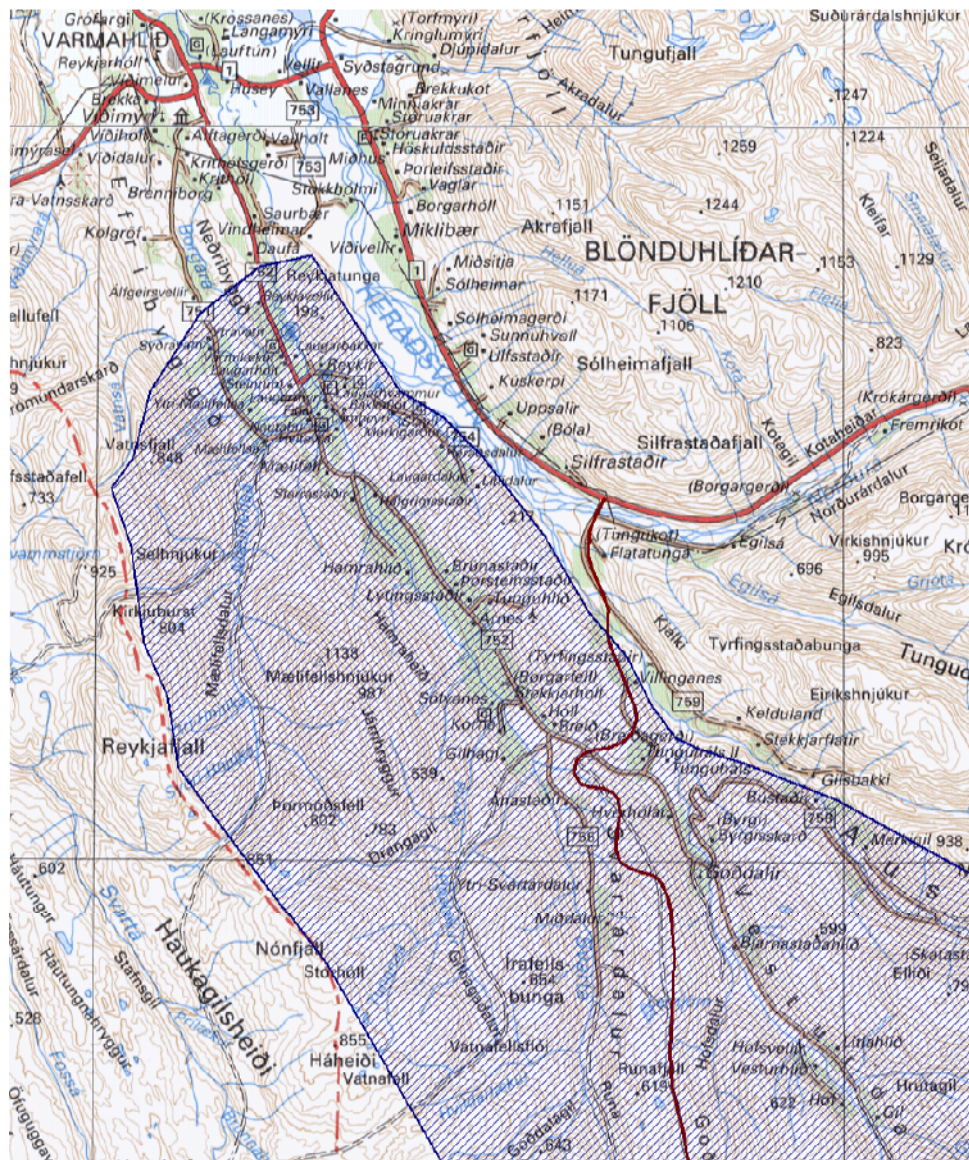
Frá öllu austanverðu Norðurlandi styttist leiðin til Reykjavíkur. Sama gildir um stóran hluta Skagafjarðar. Það verður einungis 1 km lengra frá Siglufirði til Reykjavíkur um Kjalveg en um Vesturland. Þetta á jafnframt við um alla austurströnd Skagafjarðar. Frá Ólafsfirði verður styttra um nýjan Kjalveg heldur en um Héðinsfjarðargöng og um Vesturland. Munurinn er 17 km. Fyrir aðrar byggðir austan Tröllaskaga er styttingin 47 km. Á næstu mynd má sjá frá hvaða hluta Norðurlands verður styttra til Reykjavíkur með nýjum Kjalvegi.





**Mynd 4. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Norðurlands þar sem styttra verður til Reykjavíkur**

Í Skagafirði er staðan sú í vegamálum að engin brú er yfir Héraðsvötnin frammar en brúin á Þjóðvegi 1. Samskipti milli Skagafirðinga sem frammar (sunnar) búa í héraðinu þurfa því öll að fara um þessa brú. Ef bóndinn í Villinganesi ætlar að skreppa í kaffi til bóndans í Flatatungu þarf hann að aka upp og niður Skagafjörðinn um 40 km þó einungis séu 4 km á milli bæjanna. Á sama hátt er sá hluti byggðarinnar í framanverðum Skagafirði sem er vestan við Héraðsvötnin mun lengra frá Akureyri en landfræðileg staða gefur til kynna. Með nýjum Kjalvegi yrði mikil breyting á þessu. Ný brú kæmi á Héraðsvötnin við Villinganes. Það myndi stytta vegalengdina úr framanverðum Skagafirði til austurs um allt að 38 km. Á næstu mynd má sjá frá hvaða hluta Skagafjarðar verður styttra til Akureyrar með nýjum Kjalvegi.



**Mynd 5. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Skagafjarðar þar sem styttra verður til Akureyrar**

Má því segja að nýr Kjalvegur hafi ekki neins staðar jafn mikil áhrif á tengingu búsvæða og á þessu svæði í Skagafirði. Ekki nóg með að nýr vegur styttri leiðin til Reykjavíkur og stórlega til Suðurlands heldur styttist leiðin jafnframt til Akureyrar um allt að 38 km auk þess að tengja byggð betur sama innan Skagafjarðar.

## 5.2 Austurland

Austurland tengist ekki betur sínum nágrannahéruðum með nýjum Kjalvegi. Vegurinn mun hins vegar gera það að verkum að Austurland tengist betur suðvesturhorninu og Suðurlandi á svipaðan hátt og Norðurland eystra. Austurland er þó ekki allt undir hvað þetta varðar. Kjalvegurinn bætir þessar tengingar fyrir norður- og miðhluta landshlutans en breytir litlu sem engu fyrir

suðurhlutann. Vegalengdin til Reykjavíkur styttist frá öllu norðanverðu Austurlandi um 47 km. Auk þess styttist leiðin mikið frá Mið-Austurlandi. Styttingin um nýjan Kjalveg er 29 km frá Egilsstöðum og Reyðarfirði. Það er ekki fyrir en komið er suður fyrir þéttbýlið í Fáskrúðsfirði sem styttra er til Reykjavíkur um suðurströndina. Samsvarandi skil eru í Skriðdal þegar valið stendur um að fara upp dalinn og yfir Öxi eða niður dalinn og um Norðurland. Á næstu mynd má sjá frá hvaða hluta Austurlands verður styttra til Reykjavíkur en áður.



Mynd 6. Skyggða svæðið sýnir þann hluta Austurlands þar sem styttra verður til Reykjavíkur

Þetta mun þýða að stærri hluti umferðarinnar milli Austurlands og borgarinnar mun fara um Norðurland.

### **5.3 Suðurland**

Áhrif nýs Kjalvegar á Suðurland verða mikil, sérstaklega á Selfoss.

Nýr Kjalvegur mun hafa gríðarleg áhrif á Selfoss. Bærinn verður einskonar miðjupunktur landsins. Þaðan munu liggja leiðir til allra átta. Um Selfoss mun fara meirihluti umferðarinnar milli borgarinnar og Norðurlands og líklega nánast öll umferð milli Austurlands og borgarinnar. Það er einungis umferðin á milli Suðvesturhornisins og vesturhluta landsins sem ekki mun fara um bæinn.

Suðurland tengist Norðurlandi miklu betur er áður. Hér gildir það sama og sagt var í kaflanum um Norðurland.

Styttingin til Norðurlands frá austurhluta Suðurlands verður enn meiri en styttingin frá Selfossi.

### **5.4 Borgin og Reykjanes**

Borgin og Reykjanes tengjast betur Norður- og Austurlandi eins og áður sagði.

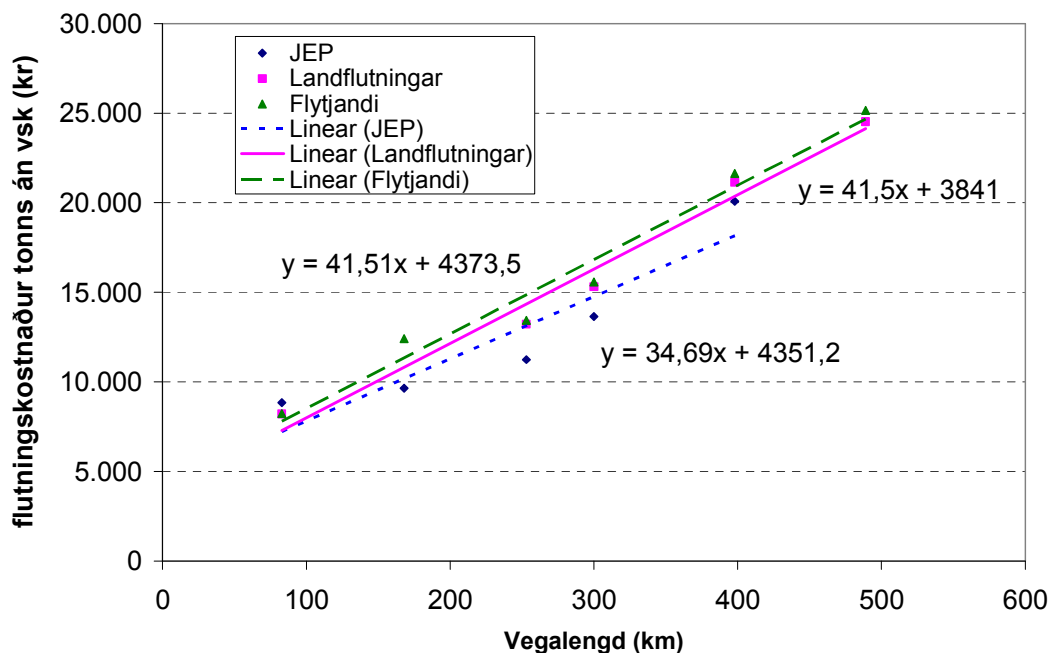
## 6 ÁHRIF Á ATVINNUREKSTUR ANNAN EN FERÐAÞJÓNUSTU

Almennt leiðir stytting vegalengdar á milli fyrirtækja í sömu starfsemi til harðari samkeppni milli fyrirtækjanna vegna minni fjarlægðarverndar. Axel, Ásgeir og Sveinn (2002:88) lýsa þessu ágætlega í ritinu „Byggðir og búseta”. Jafnframt kemur fram hjá sömu höfundum (2002:59) að yfirleitt er hentugra að vera með staðlaða framleiðslu fyrir utan borgir.

Stytting vegalengdarinnar á milli Norðurlands og borgarinnar eykur möguleika Norðurlands fyrir staðlaðri framleiðslu sem seld er í borginni en minnkar jafnframt fjarlægðarvernd fyrirtækja á Norðurlandi.

### 6.1 Lægri flutningskostnaður og önnur áhrif nýs Kjalvegar

Kannaður var kostnaður við flutning hjá nokkrum fyrirtækjum sem aka vörum frá Reykjavík. Kannaður var flutningskostnaður á tonni fluttu frá Reykjavík til Borgarness, Brúar, Blönduóss, Sauðárkróks, Akureyrar og Húsavíkur. Upplýsingarnar voru settar inn á graf sem sýndi kostnaðinn (án vks) og vegalengdina. Besta lína var dreginn í gegnum punktastofn hvers flutningafyrirtækis. Útkoman er eins og næsta mynd sýir.



Mynd 7. Samband flutningskostnaðar og vegalengdar

Línurnar eru svipaðar fyrir fyrirtækin þrjú. Af jöfnum línanna er hægt að sjá hvernig verðskráin er byggð upp. Í öllum tilvikum er um einhverskonar startgjald

að ræða sem er frá 3.841 kr upp í 4.374 kr en auk þess er ákveðið gjald á hvern ekinn km. Það gjald er á bilinu 34,69 til 41,51 kr/km. Í viðtölum við flutningsaðila kom hins vegar fram að kerfisbundinn flutningur er mun ódýrari en gjaldskráin segir og getur þar munað helmingi. Jaðarkostnaður á km fyrir 1 tonn í kerfisbundnum flutningum er því líklega einhversstaðar á bilinu 15-25 kr/km. Jafnframt koma fram að flutningur frá Akureyri til Reykjavíkur er yfirleitt ódýrari en flutningur hina leiðina (stefnumunur í verði).

Nú verða skoðuð fyrirtæki á nokkrum stöðum og nokkur dæmi um flutning sett fram. Í dæmunum er ekki tekið tillit til veggjalds á nýjum Kjalvegi. Veggjald þar umfram veggjaldið í Hvalfjarðargöngum er ekki hátt per tonn þegar gjaldið deilist á 20-30 tonn í hverri ferð.

### 6.1.1 Fyrirtæki í Reykjavík og á Norðurlandi eystra

Dæmi 1. Fyrirtæki á Akureyri framleiðir vöru og selur í Reykjavík. Sparnaður í flutningi á tonninu frá Akureyri til Reykjavíkur verður um 940 kr vegna 47 km styttingar ef miðað er við að jaðarkostnaður flutnings sé 20 kr/km á hvert tonn. Segjum að 50% af þyngd vörunnar séu aðföng sem koma frá Reykjavík. Sparnaður í flutningi á aðföngum er þá um 470 kr per tonn lokaafurðar. Samtals sparnaður um 1.410 kr per framleitt tonn. Kostnaður samkeppnisfyrirtækis í Reykjavík lækkar einnig fyrir vöru selda á Akureyri. Sparnaðurinn þó minni eða eingöngu 940 kr (eða minna vegna stefnumunar í verði). Heildaráhrifin eru að samkeppnisstaða Akureyrarfyrirtækisins batnar. Akureyrarfyrirtækið getur lækkað verðið meira í borginni en Reykjavíkurfyrirtækið á Akureyri. Ef Akureyrarfyrirtækið er hins vegar aðeins með heimamarkað og er ekki samkeppnishæft í borginni gæti þetta leitt til þess að það færi á hausinn þegar samkeppnisfyrirtækið í borginni getur lækkað verð á Akureyri.

Dæmi 2. Öllum vörum er skilað í dreifingarmiðstöð í Reykjavík. Akureyrskur framleiðandi þarf að borga flutning aðfanga til Akureyrar og einnig flutning lokaafurðar til Reykjavíkur. Kostnaður hans minnkar eins og áður var lýst. Kostnaður Reykjavíkurfyrirtækisins minnkar hins vegar ekki neitt. Samkeppnisstaða Akureyrar fyrirtækisins batnar töluvert umfram Reykjavíkurfyrirtækisins. Akureyrarfyrirtækið getur þá lækkað verð, aukið hagnað hækkað laun eða allt af þessu. Dæmi um slíkar dreifingarmiðstöðvar eru Byko, Húsasmiðjan, ÁTVR, Bónus og Nettó. Hins vegar má ekki gleyma að hér lækkar

einnig flutningskostnaður fyrirtækisins sem á dreifingarmiðstöðina þar sem ódýrara verður að koma vörum út um land. Söluþyrntæki hafa oftast samræmt verð, þau geta þá aukið hagnað sem nemur flutningssparnaðinum eða lækkað samræmt verð sem þá allir landsmenn njóta. Samkeppni á að lokum að verða til þess að verðið lækkar.

Mikið er framleitt af bjór á Akureyri. Meðhöndlun á þeirri vöru er meira og minna eins og í dæmi 2. Nánast öll varan þarf að fara til Reykjavíkur áður en hún kemst fyrir sjónir neytenda um allt land. Samkvæmt sölutölum ÁTVR 2006 voru seld a.m.k. 6.000 tonn af bjór frá Akureyri. Flutningskostnaður á þessu magni bjórs gæti lækkað um 6 mkr á ári með nýjum Kjalvegi.

Dæmi 3. Vara er innflutt um höfn í Faxaflóa inn í dreifingarmiðstöð í Reykjavík. Flutningskostnaður fyrirtækisins sem á dreifingarmiðstöðina lækkar þegar minna kostar að dreifa vörunum. Söluþyrntækið getur aukið hagnað eða lækkað verð til skamms tíma en til langs tíma er líklegt að verð lækki vegna samkeppni.

### 6.1.2 Fyrirtæki á Norðurlandi og Suðurlandi

Viðskipti milli Norðurlands og Suðurlands hafa möguleika á að stórukast. Fyrir þær vörur sem er dreift frá miðstöðum í borginni verður breytingin kannski ekki nein (matvara, byggingarvara, áfengi). Nema ef birgðastöðin færir til Selfoss. Fyrir aðra vöru gæti breytingin orðið mikil. Það yrði harðari samkeppni um Suðurlandsmarkaðinn. Einungis er 250 km lengra með vöru frá Akureyri til Selfoss en frá borginni til Selfoss. Á sama hátt gjörbreytist staða sunnlenskra fyrirtækja til að selja á Norðurlandi. Staða þeirra ætti að verða betri á þeim markaði en fyrirtækja í borginni.

Sem dæmi um harðari samkeppni má nefna slátrun á sauðfé. Mikil samkeppni er á Norðurlandi milli þriggja sláturhúsa um hylli sauðfjárbænda. Auðvelt er að keyra fé milli héraða til slátrunar enda vegir góðir og velgalengdir ekki miklar. Með nýjum Kjalvegi verður samkeppnin enn harðari. Norðlensk fyrirtæki munu sækja viðskipti til uppsveita Suðurlands enda stutt þaðan til Norðurlands. Eins er líklegt að SS reyni að láta krók koma á móti bragði og saki í viðskipti við bændur í uppsveitum Norðurlands. Þessi samkeppni ætti að tryggja bændum betra verð og betri þjónustu.

Selfoss gæti verið góður staður fyrir birgðahald. Fyrir t.d. mjólkurvörur er framleiðsla á Selfossi og á Akureyri hjá sama fyrirtæki. Auk þess er framleiðsla á

slíkum vörum á Sauðárkróki. Selfoss gæti verið góður staður fyrir birgðastöð fyrir suðvesturhornið og Vesturland en Akureyri fyrir Norðurland.

Suðurland með sitt mikla landrými á þægilegu flötu landi, verður að mörgu leiti enn hentugra fyrir framleiðslu á landsvísu með nýjum Kjalvegi.

Dæmi um sparnað fyrirtækja á Norðurlandi og Suðurlandi: Samskonar vara er framleidd á Akureyri og Selfossi og hún seld á báðum stöðum. Selfossfyrirtækið sparar um 2.800 kr á tonn í flutningi til Akureyrar. Akureyrarfyrirtæki sparar það sama í flutningi til Selfoss auk þess sem það sparar flutning á aðföngum. Ef aðföng eru 50% af þyngd lokaafurðar sparar Akureyrarfyrirtækið meira sem nemur um 470 kr á framleitt tonn.

### 6.1.3 Fyrirtæki á Austurlandi

Almennt er gert ráð fyrir litlum áhrifum á Austurlandi. Samkeppnisstaða borgarfyrirtækja og sunnlenskra fyrirtækja batnar á Austurlandsmarkaði en norðlenskra fyrirtækja ekki. Minni kostnaður verður í flutningi milli borgar og Austurlands. Það eykur möguleika örlítið á að dreifa innfluttum evrópskum vörum frá nýrri höfn í Reyðarfirði. Ef það gerist að einhverju marki verður Norðurland í leiðinni.

## 6.2 Áhrif á stærð atvinnugreina

Eins og áður sagði er oft hentugra að vera með staðlaða framleiðslu fyrir utan borgir. Suðurland og Norðurland verða í betri stöðu hvað þetta varðar og reyndar líka Austurland. Líklegt er að greinar eins og matvælaíðnaður og ýmiskonar framleiðsla eigi betri lífdaga í þessum landshlutum eftir lagningu nýs Kjalvegur

Eins má búast við meiri umsvifum á Suðurlandi og sérstaklega á Norðurlandi í ýmsum atvinnugreinum ef ferðamennska eykst á svæðunum. Má þar nefna verslun og almenna þjónustu.

Stærstu landbúnaðarhéröð landsins eru annars vegar Suðurlandsundirlendið og hins vegar Norðurland (Húnavatnssýslur, Skagafjörður, Eyjafjörður og Þingeyjarsýslur). Nú er borgin á milli þessara héraða og því er að mörgu leiti eðlilegt að hún sé á vissan hátt þjónustumiðstöð landbúnaðarins. Með nýjum Kjalvegi verður borgin ekki milli þessara stærstu landbúnaðarhéraða heldur úr leið. Selfoss ætti að geta orðið þjónustumiðstöð fyrir landbúnað í meira mæli en



áður. Þjónustufyrirtæki í landbúnaði sem flytti sig nú úr borginni til Suðurlands (t.d. Selfoss) kæmist nær viðskiptavinum á Suðurlandi en færðist fjær viðskiptavinum á Norðurlandi. Eftir nýjan veg myndi slíkur flutningur þýða að fyrirtækið yrði nær bæði sunnlendingum og norðlendingum. Staða Landbúnaðarháskóla Íslands á Hvanneyri, sem verður fyrir utan þennan landbúnaðarás Norðurland-Suðurland er umhugsunarverð.

### **6.3 Grundvöllur fyrir nýjar atvinnugreinar**

Fyrir utan ný tækifæri í ferðamennsku er erfitt að sjá að Kjalvegurinn geti leitt beint af sér nýjar atvinnugreinar á Norðurlandi. Mun líklega er að vegurinn styðji við greinar sem fyrir eru og geri það að verkum að þær dafni betur en áður.

Meiri líkur eru á að nýjar greinar komi inn á Suðurland. Birgðahald gæti komið þar inn í einhverjum mæli sem ný atvinnugrein. Birgðahald í landbúnaði hefur verið nefnt sem dæmi. Jafnframt gæti Suðurland orðið ákjósanlegra sem staður fyrir ýmiskonar framleiðslu sem jafnvel hefur ekki þekkt þar áður.

### **6.4 Sala vöru og þjónustu til vegfarenda**

Allri umferð fylgir einhver sala á vöru og þjónustu. Er þá verið að tala um eldsneytissölu, veitingar og fleira. Með nýjum Kjalvegi flyst stór hluti af umferðinni á milli Norðurlands eystra og borgarinnar af Þjóðvegi 1 á Kjalveginn. Þjónustukaup þessarar umferðar munu því einnig flytjast til. Frá Norðurlandi-vestra og Vesturlandi á Suðurland og líklega Skagafjörð.

Fyrirtæki á leiðinni frá Varmahlíð til Kjalarness munu missa einhverja þjónustusölu. Mest verða áhrifin líklega í Varmahlíð en minnka efir því sem vestar dregur. Gera má ráð fyrir að umferð um Þjóðveg 1 um Varmahlíð minnki um fjórðung (er þá miðað við að gjaldtaka verði um Kjalveginn. Næst mest áhrif verða líklega á Blönduósi. Gegnumstreymisumferð um bæinn gæti minnkað um fimmtung með nýjum Kjalvegi. Áhrif af minni þjónustusölu munu síðan deyfast eftir því sem vestar dregur og verða harla lítil í Borgarnesi. Á Kjalarnesi verða áhrifin líklega ekki mælanleg. Á móti þessum flutningi umferðar kemur ný umferð ferðamanna vegna nýrra hringleiða. Ekki er þó líklegt að þau áhrif vegi nema að hluta upp fyrrnefndu áhrifin.

Umferðin sem flyst á Kjalveg mun þurfa þjónustu. Nú eru bensínstöðvar við Biskupstungnabraut og einnig við Suðurlandsveg. Þar yrði keypt meira af vörum

og þjónustu en áður. Hins vegar er engin bensínstöð til staðar á milli Gullfoss og Akureyrar sem yrði 218 km leið. Slíkt ástand yrði ekki til lengdar eftir að nýr Kjalvegur kæmi til. Þá vaknar spurningin hvort bensínstöðvar verði settar upp á hálendinu t.d. þar sem gamli Kjalvegurinn kæmi inn á þann nýja ekki ýkja langt frá Hveravöllum. Helsta hliðstæða við Kjalveg er Þjóðvegur 1 um Möðrudalsöræfi. Þar er um 110 km á milli byggða við Mývatn og í Jökuldal. Engin bensínstöð eða önnur þjónusta er á þessum kafla. Um nýjan Kjalveg yrði um 135 km frá Gullfossi niður í byggð í Skagafirði. Ekki er talið líklegt að nein bensínstöð eða önnur þjónustustöð yrði byggð á þessum kafla frekar en um Möðrudalsöræfi. Ekki er heldur augljóst að leyfi fengist fyrir slíkum byggingum á hálendinu. Öðru máli gegnir í botni Skagafjarðar. Mjög líklegt er að einhverjir aðilar sæju viðskiptatækifæri fólgið í því að koma upp þjónustumiðstöð þar. Vegamót nýs Kjalvegar og Þjóðvegar 1 eru sérlega heppileg í þessu tilliti. Hvað Skagafjörð varðar er því líklegt að sölustarfsemi minnki í Varmahlíð en komist á legg í mynni Norðurárdals. Auk umferðarinnar sem flyst yfir á Kjöl og Suðurland verður til ný ferðamannaumferð sem fer þessa leið. Sala til vegfarenda ætti því að glæðast mikið við Biskupstungnabraut en áhrifin verða hlutfallslega lítil á Suðurlandsvegi vegna þess að þar er fyrir mikil umferð.

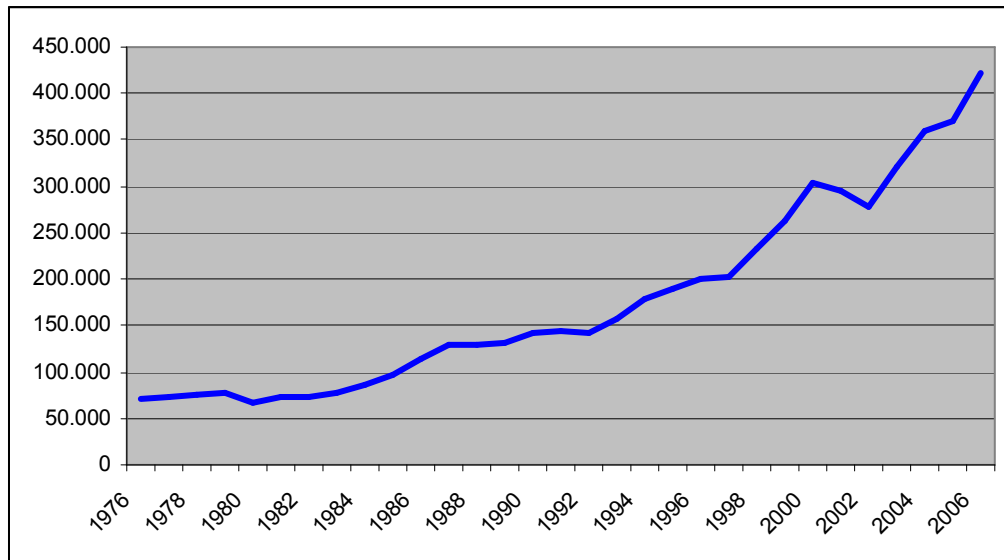
Sömu áhrif verða í litlum en þó einhverjum mæli á Suðausturlandi. Einhver umferð mun flytjast af Þjóðvegi 1 um Suðurströndina á Norðurland og Kjalveg.

## 7 FERÐAÞJÓNUSTA

Nýr Kjalvegur myndi hafa mikil áhrif á ferðaþjónustuna í landinu og þá sérstaklega á Norður- og Suðurlandi. Líklegt má telja að slíkur vegur hefði töluverð áhrif á dreifingu ferðamanna um landið þar sem hann myndi tengja saman tvö helstu ferðamannasvæði landsins með mikilli vegstyttingu. Nýjar hringleiðir yrðu til fyrir fólksbílaumferð sem gætu skapað að einhverju leiti nýja möguleika sem ekki hafa verið til staðar fram til þessa og bætt aðgengi almennings að hálendinu. Erlendum ferðamönnum hefur fjölgað mikið hér á landi á undanförunum árum og áratugum og framtíðarspár gera ráð fyrir áframhaldandi fjölgun. Hér á eftir er fjallað sérstaklega um breytta ferðahegðun erlendra ferðamanna þar sem sífellt fleiri leigja sér bíl til að kynnast landi og þjóð. Í þessum kafla verður sýnt hvernig gistinætur erlendra ferðamanna dreifast yfir landið svo og hvar helstu viðkomustaðir erlendra ferðamanna á Íslandi eru staðsettir. Litið verður til þess hvernig gjaldeyristekjur af erlendum ferðamönnum dreifast eftir almanaksmánuðum. Einnig má reikna með að ferðalögum Íslendinga um eigið land muni fara fjölgandi á komandi árum með aukinni velmegun heima við.

### 7.1 Fjölgun erlendra ferðamanna

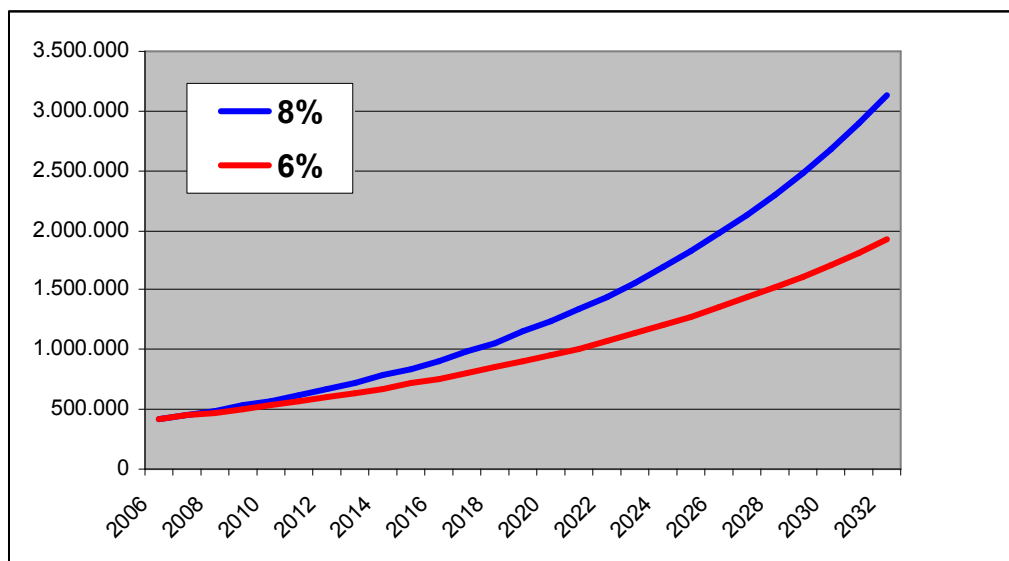
Á tímabilinu 1976-2006 fjölgaði erlendum ferðamönnum um 6,16% á ári að meðaltali eða úr 70.180 í 422.280 í lok tímabilsins (sjá mynd 8). Slíkur vöxtur felur í sér að fjöldi ferðamanna tvöfaldast á 11 ára fresti og fimm mánuðum betur. Á þessu árabili fækkaði erlendum ferðamönnum á milli ára fimm sinnum. Mesta fækkunin var á milli áranna 1979 og 1980 eða 16,7%. Árin 1988 og 1992 fækkaði erlendum ferðamönnum innan við eitt prósent frá fyrra ári. Í kjölfar 11. september 2001 fækkaði erlendum ferðamönnum á seinni hluta þess árs þannig að yfir árið fækkaði þeim um 2,3% og árið eftir um 6,5%. Í framhaldi af þessum tveimur árum komu tvö ár þar sem vöxturinn var mikill eða 15,1% og 12,6%. Á þessu tímabili er vöxturinn mestur á milli ára árið 1986 16,5% og ellefu sinnum fer hann yfir 10%.



Heimild: Føðamálaráð Íslands

### Mynd 8 Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands 1976-2006

Ef tímabilið er stýtt og reiknaður meðalvöxtur fyrir árin 1996-2006 kemur fram hærri meðalvöxtur eða 7,7%. Tvöföldunartíminn með slíkum vexti er níu ár og fjórir mánuðir. Á þessu tímabili hefur vöxturinn verið sex sinnum yfir 10%. Árið 1986 urðu erlendir ferðamenn í fyrsta skipti fleiri en 100 þúsund. Þeir fóru yfir 200 þúsund 1996, 300 þúsund árið 2000 og yfir 400 þúsund á síðasta ári 2006. Á næstu mynd er spá um fjölda erlendra ferðamanna sem sækir Ísland heim fram til ársins 2032. Annars vegar er notast við meðaltalsfjölgun undanfarinna 30 ára (6%) og hins vegar síðustu 10 ára (8%).



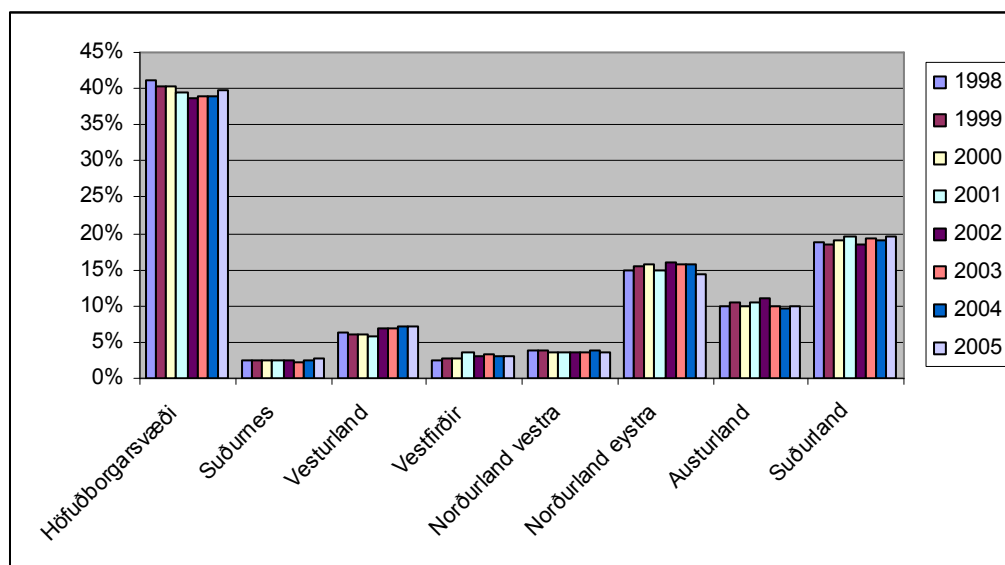
### Mynd 9. Spá um fjölgun erlendra ferðamanna

Miðað við 8% vöxt þá verða erlendir ferðamenn á Íslandi ein milljón árið 2018 tvær milljónir 2027 og þrjár milljónir árið 2032. Þetta er reyndar sá meðaltalsvöxtur sem hefur átt sér stað frá 1949. Miðað við 6% vöxt á ári verða erlendir ferðamenn sem sækja Ísland heim ein milljón árið 2021 og tvær milljónir á árinu 2033. Þannig má sjá hversu mikill munur er á því hvort vöxturinn er sex eða átta prósent eða 1,2 milljónir ferðamanna árið 2032. Hér er auðvitað einungis um spá að ræða sem byggist á sögulegri þróun á þessu sviði. Hins vegar er rétt að geta þess að þegar farið er að tala um fjölda erlendra ferðamanna í milljónum þá er víða farið að reyna á þolmörk ferðamannastaða hvort sem litið er til félagslegra, menningarlegra eða umhverfislegra þátta. Eitt stærsta verkefnið í íslenskrri ferðaþjónustu á næstu árum verður því að stýra þessum fjölda á skynsamlegan hátt þannig að atvinnugreinin þróist með sjálfbærum hætti.

## 7.2 Gistinætur

Hagstofa Íslands hefur staðið fyrir söfnun gistináttatalna um árabil á Íslandi. Þær veita góða mynd af sögulegri þróun í þessum geira ferðaþjónustunnar. Hér á eftir verða þessar tölur skoðaðar fyrir tímabilið 1998-2005 og standa þær fyrir allar gistinætur íslenskra og erlendra ferðamanna á Íslandi á tímabilinu.

Á mynd 10 hér á eftir má sjá hvernig gistinætur íslenskra og erlendra ferðamanna á öllum tegundum gististaða dreifast eftir landssvæðum (gamla kjördæmaskipanin) árin 1998 til 2005.



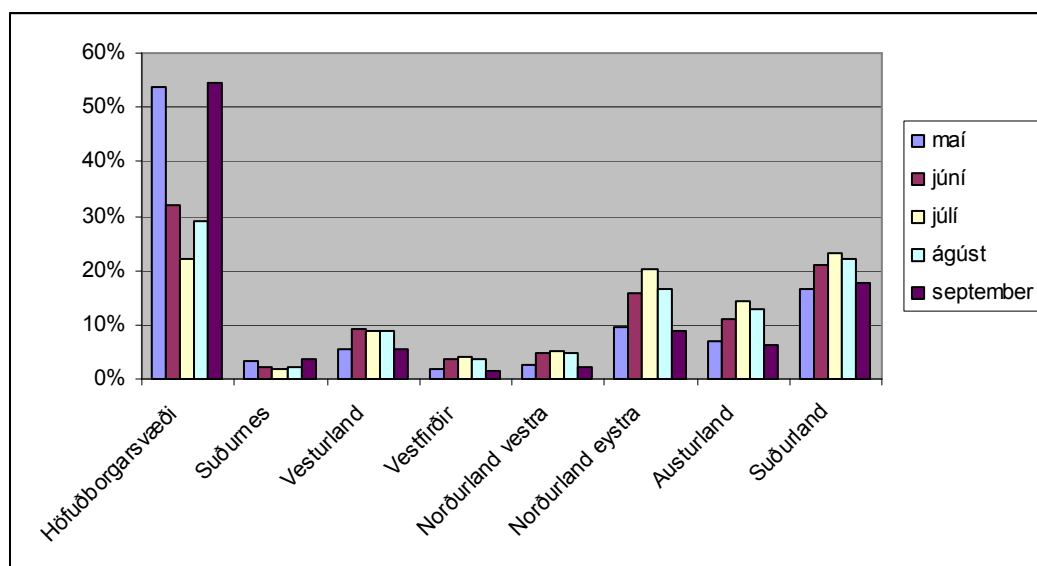
Heimild: Hagstofan

Mynd 10. Dreifing gistinátta 1998-2005

Hlutfall gistinátta á Suðurlandi er að meðaltali 19% á tímabilinu. Norðurland er að meðaltali með 19,1% gistináttanna ( Norðurland vestra 3,7% og Norðurland eystra 15,4%). Hlutfall höfuðborgarsvæðisins hefur verið um 40% á þessum árum.

Norðurland (vestra og eystra) hefur dregis aftur úr í fjölgun gistinátta á tímabilinu 1998 – 2005. Fjölgun gistinátta á þessu tímabili yfir landið allt var 44,9%. Hlutfallsleg fjölgun hefur verið minnst á Norðurlandi eystra 37,9% og Norðurlandi vestra 38,5%. Hlutfallsleg fjölgun hefur mest verið á Vesturlandi og Vestfjörðum.

Mynd 11 sýnir hvernig gistinætur dreifðust hlutfallslega í maí – september 2005. Þessar upplýsinga gefa gleggri mynd af dreifingu ferðamanna yfir helstu ferðamánuði ársins. Á þessum fimm mánuðum eru skráðar 77% af öllum gistinóttum í gögnum Hagstofu Íslands árið 2005.



Heimild: Hagstofan

#### Mynd 11. Dreifing gistinátta á milli landshluta maí-september 2005

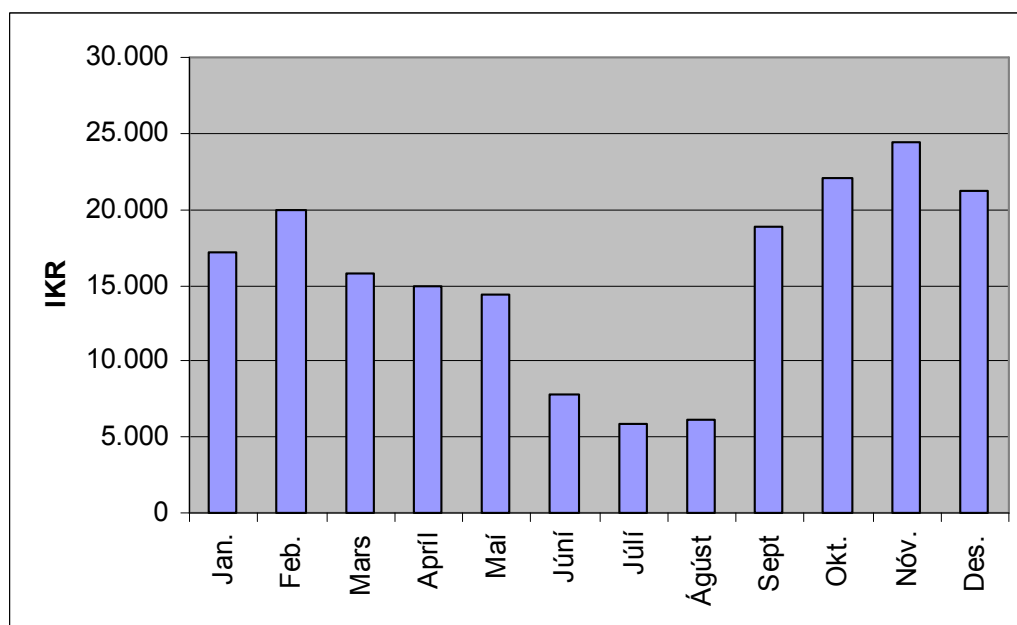
Stærsti ferðamánuðurinn á Íslandi er júlí og í þeim mánuði skráðust 28% af öllum gistinóttum íslenskra og erlendra ferðamanna árið 2005. Í þeim mánuði eru einungis 22% gistinátta á höfuðborgarsvæðinu en rúm 23% á Suðurlandi og 25,4% á Norðurlandi (vestra og eystra). Möguleg áhrif af nýjum Kjalvegi væru meðal annars að líklega myndi ferðamannatímabilið á Norðurlandi lengjast þegar komnar væru á góðar samgöngur á milli Suður- og Norðurlands með þeirri umtalsverðu styttingu leiðarinnar sem slík veglagning myndi hafa í för með sér.

Suðurland virðist hafa ákveðna sérstöðu með tilliti til þess hversu hlutfall gistinátta þar af heildinni er jafnt eftir mánuðum á tímabilinu maí – september. Á Norðurlandi er þessu hins vegar öfugt farið, maí og september koma illa út í þessum samanburði. Það verður að teljast líklegt að nýr heilsársvegur um Kjöl myndi stuðla að lengingu ferðamannatímabilsins á Norðurlandi með bættu aðgengi ferðamanna að þessu landssvæði, þar sem aðgengi ferðamanna að Norðurlandi yrði mun betra.

### 7.3 Gjaldeyrstekjur á dvalardag meðaltal mánaðanna

Í lokaverkefni Njáls Trausta Friðbertsson frá viðskiptadeild Háskólans á Akureyri vorið 2004 kemur fram í útreikningum mikil munur á gjaldeyrstekjum af erlendum ferðamönnum eftir mánuðum. Á mynd 12 hér á eftir má sjá hversu mikill munurinn er á meðaltalsgjaldeyrstekjum á dvalardag eftir mánuðum.

Eins og sjá má af myndinni þá eru sveiflur eftir mánuðum miklar, frá því að vera 5.871 ISK í júlí í að vera 24.366 ISK í nóvember að meðaltali fyrir þessa mánuði yfir viðmiðunartímabilið.



Gögn: Ferðamálaráð, Seðlabankinn og Útlendingastofnun. Útreikningar Njáls Trausta Friðbertssonar

#### Mynd 12. Meðalgjaldeyrstekjur á hvern dvalardag eftir mánuðum á verðlagi 2003

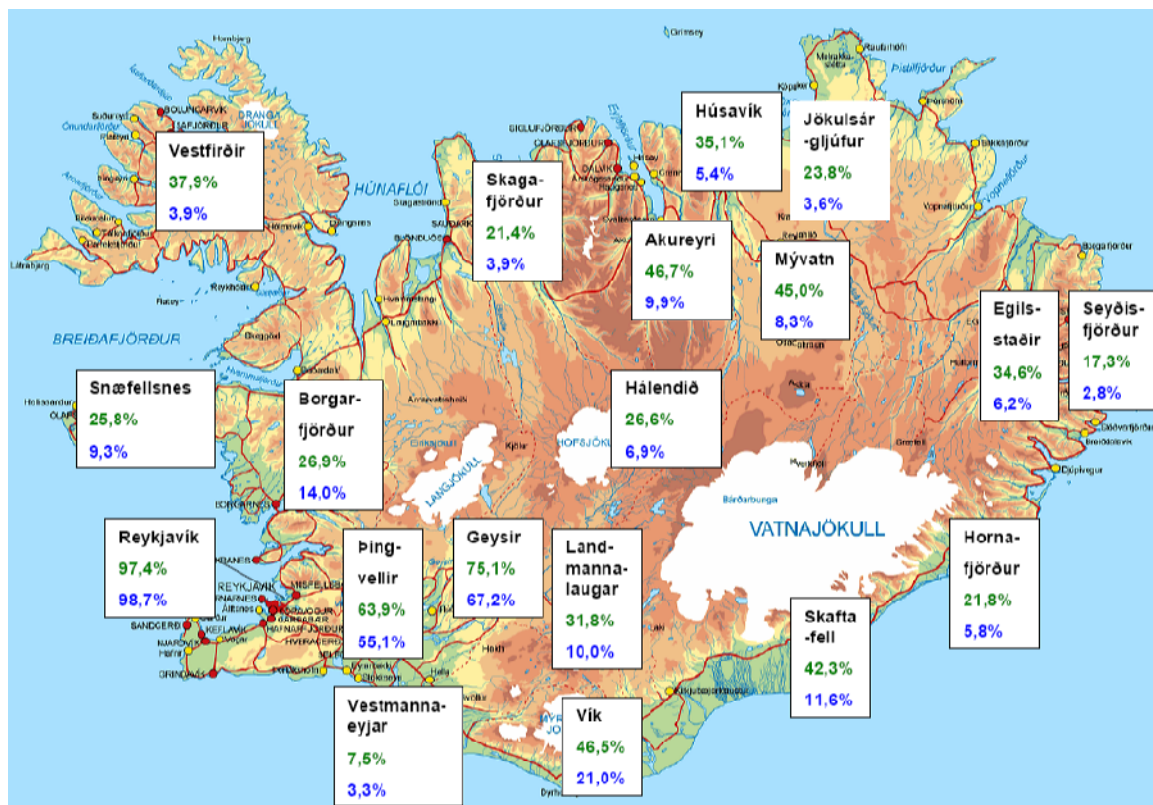
Gjaldeyrstekjurnar í þessum samanburði eru mestar í nóvember síðan í október og desember. Þeir mánuðir sem gefa minnst í þessum samanburði að meðaltali eru sumarmánuðirnir, júlí lægstur og síðan ágúst og júní. Munurinn á nóvember

og júlí í þessum samanburði er rúmlega fjórfaldur. Stærsta skýringin á þessum mun er væntanlega sú að erlendu gestirnir nota dýrari gistingu að vetrarlagi en sumarlagi. Mynd 12 hér að framan sýnir hversu miklu máli skiptir að ná að lengja ferðamannatímabilið í báða enda. Á mynd 11 í kaflanum um gistinætur hér að framan er sýnd mynd af því hvernig gistinætur dreifast yfir allt landið í maí – september. Á myndinni má sjá að hlutfall gistinátta á þessu tímabili er mun jafnara á Suðurlandi heldur en á Norðurlandi. Fyrir ferðaþjónustuna á Norðurlandi er mikilvægt að fá stærra hluta gistinátta í maí og september í sinn hlut og auka hlutfall sitt yfir þessa tvo mánuði og þar með fjölga verðmætari dvalardögum á sínu svæði. Nýr Kjalvegur væri mikilvægt skref í þá átt að stuðla að bættri dreifingu ferðamanna um landið. Ef aksturvegalengdin frá Gullfossi til Akureyrar myndi stytta um 237 km, úr 455 km í **218 km**, þá myndi að mati höfunda ferðahegðun ferðamanna taka nokkrum breytingum og Norðurland styrkjast sérstaklega sem ferðamannasvæði.

#### **7.4 Ferðamannastaðir**

Í framhaldi af því að hafa skoðað gistinætur og dreifingu þeirra um landið er áhugavert að skoða hvar erlendir ferðamenn koma við á ferðum sínum um Ísland. Hér er þó rétt að vekja athygli á því að í gistináttagreiningunni hér á undan er um að ræða heildarfjölda gistinátta bæði Íslendinga og erlendra ferðamanna á öllum tegundum gististaða. Á myndinni hér á eftir er skoðað á hvaða ferðamannastöðum og landssvæðum erlendir ferðamenn koma við á ferð sinni um landið.





Gögn: Ferðamálastofa. Uppsetning: Njáll Trausti Friðbertsson

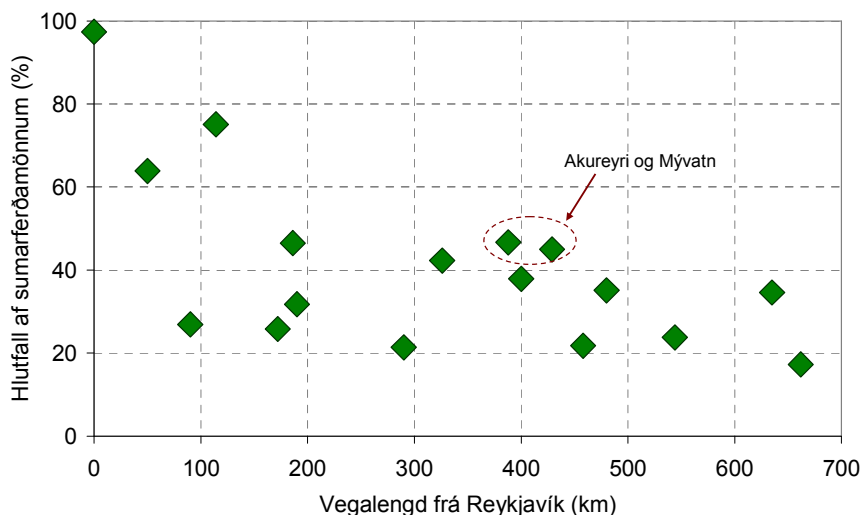
### Mynd 13. Viðkomustaðir erlendra ferðamanna 2004 og 2005

**Grænu** tölurnar tákna sumarið 2004 (júní – ágúst) og þær **bláu** veturinn 2004–2005 (september – maí). Myndin sýnir hversu mikil samgöngubót nýr Kjalvegur yrði þar sem hann tengdi saman tvö af helstu ferðamannasvæðum landsins með mikilli vegstyttingu. Vegalengdin á milli Gullfoss og Mývatns um nýjan Kjalveg yrði rétt rúmir 300 km og með slíkum vegi yrði til nýr öxull í íslenski ferðaþjónustu sem tengdi saman tvö helstu ferðamannasvæði landsins. Akstursleiðin styttist um 237 km.

Eins og kemur fram á myndinni hér að framan skoða 75% erlendra ferðamanna Geysi að sumarlagi og 67% yfir vetrartímam. Sambærilegar tölur fyrir Mývatn eru 45 og 8%. Þessar tölur sýna í hnotskurn hversu erfitt rekstrarumhverfið er í ferðaþjónustunni yfir vetrartímam á þeim landssvæðum sem fjærst standa frá höfuðborgarsvæðinu. Heilsársvegur um Kjöl ætti að stuðla að því að auka hlutfall erlendra ferðamanna sem koma til Norðurlands meðan á dvöl þeirra stendur yfir vetrarmánuðina.

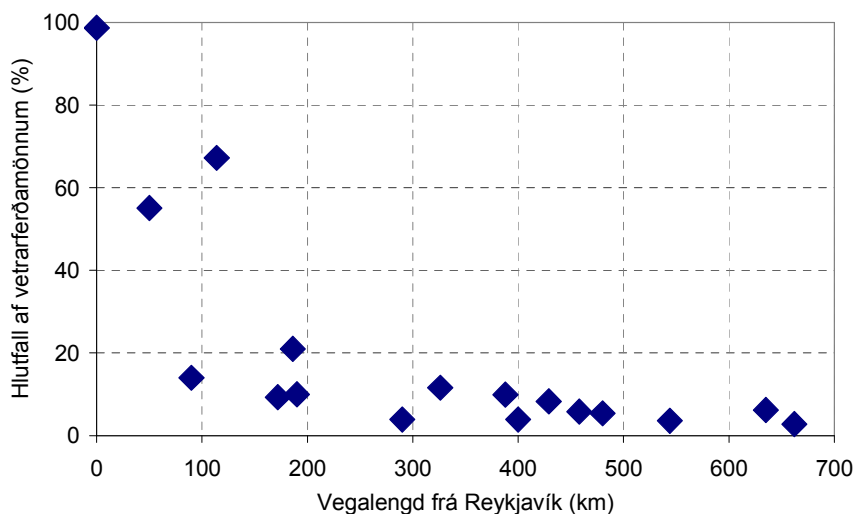
### 7.4.1 Frekari greining á hlutföllum ferðamanna eftir stöðum

Ef tölurnar á mynd 13 eru skoðaðar með tilliti til þess hve langt ferðamannastaðirnir eru frá borginni kemur margt athyglisvert í ljós. Á næstu mynd má sjá hversu hátt hlutfall erlendra sumarferðamanna hver ferðamannastaður fær samkvæmt mynd 13.



Mynd 14. Ferðamannastaðirnir á mynd 13 eftir hlutfalli erlendra sumarferðamanna og fjarlægð frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt.

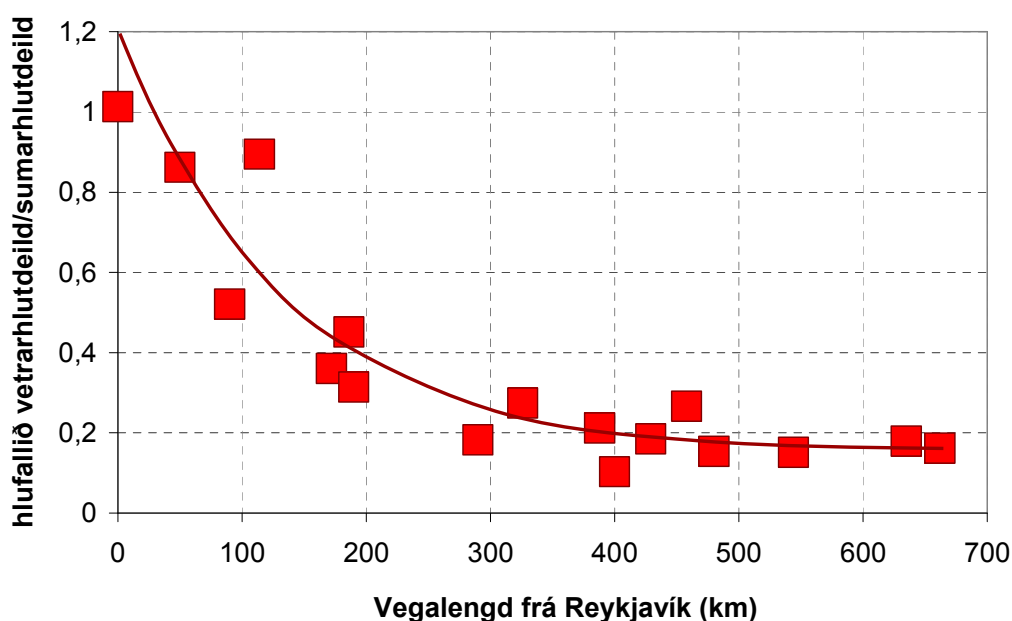
Á næstu mynd má sjá hversu hátt hlutfall erlendra vetrarferðamanna hver ferðamannastaður fær.



Mynd 15. Ferðamannastaðirnir á mynd 13 eftir hlutfalli erlendra vetrarferðamanna og fjarlægð frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt.

Af myndunum má sjá þá tilhneigingu að ferðamannastaðurinn fær stærra hlutfall af erlendum ferðamönnum eftir því sem hann er nær Reykjavík. Sérstaklega er áberandi á vetrarferðamönnunum að lítill hluti þeirra fer á ferðamannastaði sem eru meira en 150 km frá borginni

Af mynd 13 má hins vegar einnig sjá að mikill munur er á sumar- og vetrarhlutföllunum á þeim ferðamannastöðum sem langt eru frá borginni en hlutfallið er keimlíkara á stöðum sem nær henni eru. Það er því áhugavert að skoða hvernig munurinn á þessum hlutföllum þróast með lengri vegalengd frá borginni. Notað er hlutfallið vetrarhlutdeild/sumarhlutdeild. Sjá næstu mynd.



**Mynd 16. Hlutfallið vetrarhlutdeild/sumarhlutdeild á ferðamannastöðunum á mynd 13 eftir vegalengd þeirra frá Reykjavík. Hálendinu og Vestmannaeyjum sleppt. Ferilinn er teiknaður til fróðleiks.**

Það fyrsta sem vekur eftirtekt er hversu reglulegan feril punktarnir (kassarnir) mynda. Ekki virðist neinum vafa undirorpið, að sterkt samband er á milli hlutdeildar í ferðamennsku og fjarlægðar frá Reykjavík. Það virðist að minnsta kosti raunin á þeim tíma sem stendur á bak við upplýsingarnar sem koma fram á mynd 13. Ferðamynstur erlendra ferðamanna getur auðvitað breyst með tímanum. T.d. ef utanlandsflug frá Akureyri og Egilsstöðum heldur áfram að þróast. Hins vegar verður að draga þá ályktun af mynd 16 að ef ferðamannastaðir á Norðurlandi eystra færast nær borginni með vegstyttingu

muni ekki einungis hlutdeild þeirra í erlendum ferðamönnum aukast, heldur muni hlutdeildin í vetrarferðamönnum aukast meira en hlutdeildin í sumarferðamönnum. Þetta undirstrikar það sem áður hefur verið sagt um lengingu ferðamannatímabilsins sem afleiðingu af nýjum Kjalvegi. Þá er eftir að taka tillit til þeirra aukalegu áhrifa sem það hefur að Gullfoss og Geysir verða í leiðinni ef ekið er til Akureyrar. Frá Gullfossi verða einungis 218 km til Akureyrar.

## 7.5 Nýir ferðamöguleikar

Með nýjum Kjalvegi skapast margar nýjar hringleiðir um Ísland. Fjölbreytileiki ferða verður meiri þar sem hægt verður að bjóða upp á nýja valkosti sem ættu að stuðla að frekari dreifingu ferðamanna um landið.

Hér á eftir eru nefndir nokkrir möguleikar á nýjum hringleiðum sem hægt væri að fara allt árið í stað fárra vikna eins og málum er háttað í dag:

- Frá Reykjavík, Þingvellir, Gullfoss, Kerlingarfjöll, Hveravellir, Glaumbær í Skagafirði, Hólar í Hjaltadal. Vesturfarasafnið á Hofsósi, Síldarminjasafnið á Siglufirði, Héðinsfjörður, Ólafsfjörður, Akureyri, Þjóðvegur 1 til Reykjavíkur.
- Í framhaldi af leiðinni hér á undan væri hægt að bæta við „Demantshringnum” á Norðurlandi þar sem farið væri frá Akureyri, Goðafoss, Mývatnssveit, Dettifoss, Ásbyrgi, Húsavík og aftur til Akureyrar.
- Frá Reykjavík, um Suðurland, Austurland og Norðurland en til baka um Kjöl, Gullfoss, Reykjavík.
- Frá Reykjavík, Geysir, Skagafjörður og Þjóðvegur 1 til Reykjavíkur.

Þetta eru einungis dæmi um mögulegar hringleiðir sem skapast með nýjum heilsársvegi yfir Kjöl. Möguleikarnir eru margir og fjölbreyttir.

## 7.6 Ný staða í aðgengi að hálendinu

Í skýrslu frá Rannsóknnum og ráðgjöf í ferðaþjónustu (RRF) sem unnin var fyrir Vegagerðina árið 2004 undir heitinu: „Vegir og ferðaþjónusta 1996-2003” (Rögnvaldur Guðmundsson 2004a) kemur meðal annars fram að tæplega 16% erlendra ferðamanna í júní, júlí og ágúst 2003 fóru yfir Kjöl eða um 25 þúsund

manns. Einnig kemur fram að skýrsluhöfundur ályktar að um 26 þúsund Íslendingar hafi farið yfir Kjöl árið 2003 eða samtals yfir 50 þúsund manns.

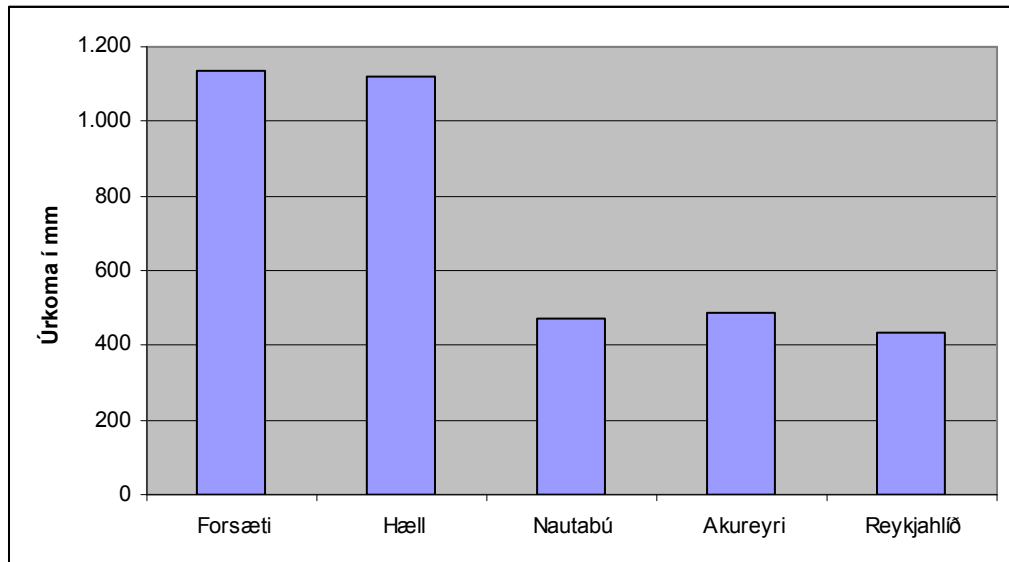
Í skýrslu sem RRF vann fyrir Vegagerðina undir heitinu: „Íslendingar hálendisvegir, vegagerð og umferðaröryggi” (Rögnvaldur Guðmundsson 2004b) kemur fram að að af þeim hálendisvegum sem spurt var um fóru flestir um Kjalveg árið 2003 eða 12% í aldurshópnum 18-75 ára, þar á eftir höfðu tæplega 7% farið um Kaldadalsveg, Sprengisandsveg eða nýjan Kárahnjúkaveg. Næst á eftir komu Fjallabaksleið nyrðri (6%), Fjallabaksleið syðri (5%) og Möðrudalsleið norðan Vatnajökuls (4%). Í heildina höfðu 60% einhvern tímann um ævina farið yfir Kjöl, næstum því helmingur um Sprengisand og Kaldadal.

Hér að framan kemur fram að 12% Íslendinga fór um Kjalveg árið 2003 og 60% landsmanna hafði farið yfir Kjöl einhvern tíma á lífsleiðinni. Það verður að teljast líklegt að þessar tölur myndu breytast töluvert ef lagður yrði vegur með bundnu slitlagi sem hentaði fólksbílum í stað þess vegar sem er til staðar í dag.

Aðdráttarafl Hveravalla og Kerlingarfjalla yrði enn meira fyrir hinn almenna fólksbílaeiganda. Þar sem aðgengi hans að þessum áfangastöðum væri mun betra.

## 7.7 Veðurfar og úrkoma

Í þessari skýrslu gefst ekki tækifæri til að fara út í viðamiklar rannsóknir á mismunandi veðráttu á Suður- og Norðurlandi heldur einungis gerð einföld skoðun á úrkomutölum norðan og sunnan megin Kjalar. Eins og sjá má á mynd 17 er um umtalsverðan mun að ræða þegar litið er til heilsársúrkomu. Þetta eru meðaltalsúrkomutölur fyrir tímabilið 1961-1990.

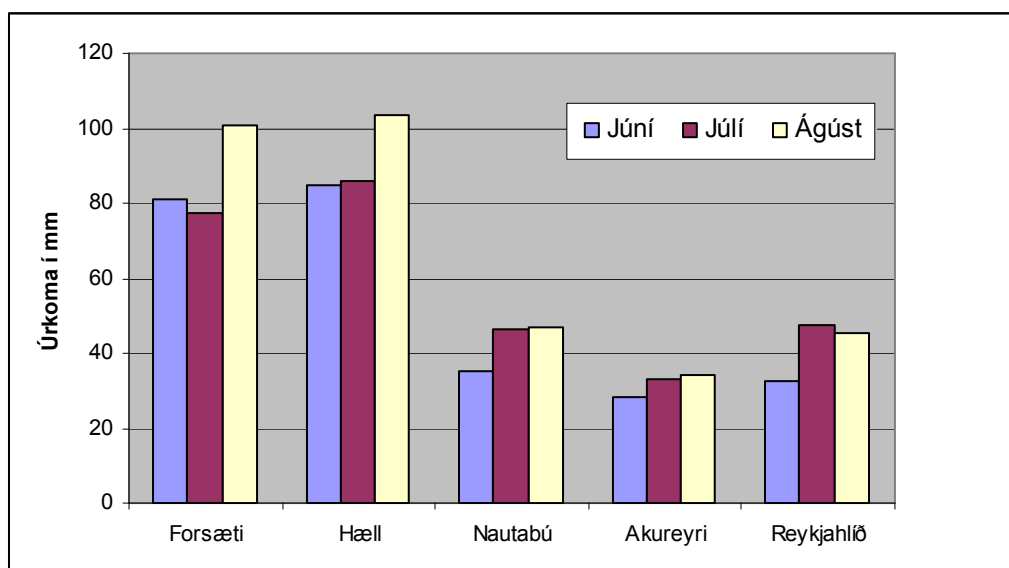


Heimild: Væðurstofan

**Mynd 17. Heilsársúrkoma í mm**

Þegar litið er til áhrifa veðurfars á ferðahegðun ferðamanna skiptir úrkoman kannski meira máli yfir sumarmánuðina varðandi tjaldgistingu. Þess vegna getur verið áhugavert að skoða hvernig tölurnar líta út yfir sumarmánuðina.

Á mynd 18 hér á eftir eru bornar saman meðaltals úrkomutölur fyrir tímabilið 1961-1990 yfir sumarmánuðina fyrir sömu fimm veðurathugunarstöðvar á Suður- og Norðurlandi.



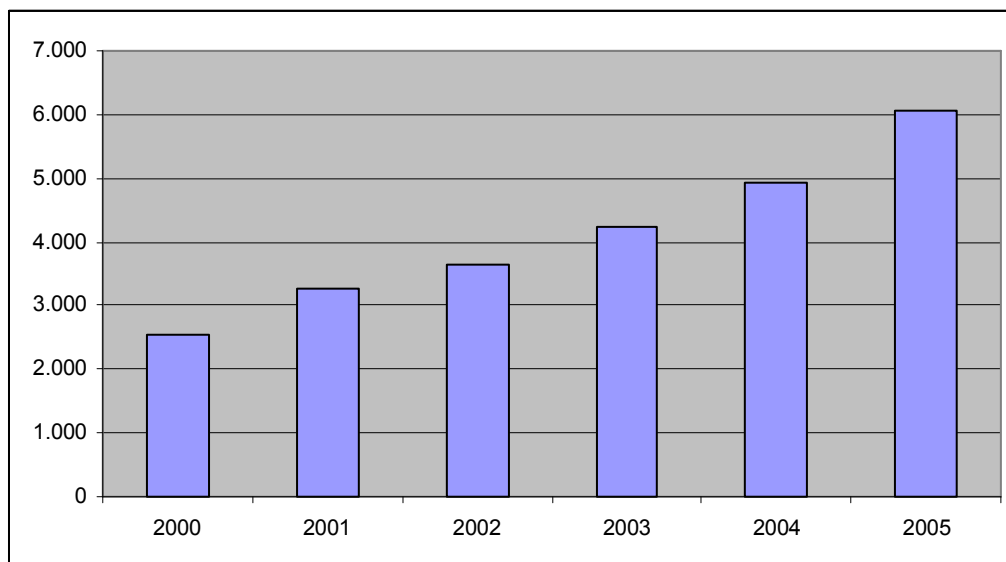
Heimild: Væðurstofan

**Mynd 18. Sumarúrkoma í mm.**

Hæll á Suðurlandi og Nautabú í Skagafirði eru þær veðurstöðvar sem standa næst endum fyrirhugaðs Kjalveggar. Veðurstöðvarnar á Forsæti, Akureyri og Reykjahlíð eru einnig bornar saman við hinar stöðvarnar til að gefa enn betri mynd af því hversu mikil úrkoma fellur til jarðar yfir þessa þrjá helstu ferðamánuði ársins, það er júní, júlí og ágúst. Íslenskt veðurfar hefur meiri áhrif á ferðahegðun Íslendinga heldur en erlendra ferðamanna á ferð um Ísland. Hlutfall gistinátta Íslendinga á tjaldstæðum er hærra en erlendu ferðamanna. Þannig að það getur verið áhugavert að hafa valmöguleika á því að geta skotist á milli veðurfarsvæða á Suður- og Norðurlandi á skemmri tíma en áður hefur þekkst. Með tilliti til þess að úrkoman er jafnframt minni á Norðurlandi á sumrin og fólksfjöldinn er á suðvesturhorninu þýðir þetta líklega að gistinóttum innlendra ferðamanna fjölga meira á Norðurlandi með nýjum Kjalvegi. Mikil tjaldvagna- og fellihýsaeign Íslendinga ætti að ýta undir slíka þróun. Áhrif vegarins verða að öllum líkindum þau að íslenskir ferðamenn fara í stórum stíl á milli þessara svæða eftir veðráttu hverju sinni.

## 7.8 Bílaleigubílar

Ferðamynstur erlendra ferðamanna um Ísland hefur tekið töluvert hröðum breytingum á síðustu árum og þeim fjölga hratt sem taka bílaleigubíl til að ferðast um Ísland. Hlutfall þeirra sem leigja bíl hefur farið úr 24% árið 1997 í 35% árið 2004. Um það bil 65% af öllum bílaleigubílum á Íslandi eru fólksbílar. Bílaleigurnar leyfa ekki sínum viðskiptavinum að aka yfir Kjöl á fólksbílum eins og hann er í dag. Þannig að einungis jeppar og jeplingar komast þessa leið í dag. Þetta skerðir möguleika ferðaþjónustunnar á Norðurlandi að ná til mögulegra viðskiptavina sem ekki leigja sér jeppa eða jepling sérstaklega þeirra sem stoppa stutt við hér á landi.



Heimild: Þorleifur Þór Jónsson S.A.F

**Mynd 19. Fjöldi bílaleigubíla yfir háönn 2000-2005.**

Bílaleigubílum hefur fjölgað gríðarlega hratt á Íslandi á undanförunum árum eins og sjá má á mynd 19 eða um 139% frá 2000-2005. Hér má sjá fjölda þeirra yfir háönnina, fjöldi þeirra er töluvert minni í lok hvers árs. Meðaltalsfjölgun bílaleigubíla yfir háönnina er 19% á milli ára á þessu tímabili. Fjölgun þeirra hefur verið mjög hröð.

Eftir því sem komist verður næst opnaði Vegagerðin núverandi Kjalveg oftast um miðjan júní (10. – 18.júní) á tímabilinu 1992-1998.

## 7.9 Bætt samkeppnishæfni Íslands sem ferðamannalands

Allt sem eykur möguleikana á að njóta landsins og fegurðar þess á ódýrari hátt en áður, gerir það líklegra að Ísland sé valið umfram önnur lönd af erlendum ferðamönnum. Með nýjum og bættum samgöngumannvirkjum má bæta samkeppnisstöðu íslenskrar ferðaþjónustu t.d með þeim hætti að ódýrara sé að ferðast innan landsins. Styttingar á vegalengdum geta komið þar að notum og einnig að auðveldara sé að komast um án þess að þurfa að ferðast um á jeppum og jepplingum. Íslensk ferðaþjónusta er í samkeppni við ferðamannastaði út um allan heim. Þannig getur það skipt miklu í samkeppnishæfni landsins á þessu sviði að hér sé hægt að skapa þær aðstæður að atvinnugreinin sé samkeppnishæf við önnur lönd.



### **7.10 Bætt nýting einkafjármagns**

Með því að leggja uppbyggðan veg með slitlagi yfir Kjöl er líklegt að ferðamannatímabilið norðan heiða myndi lengjast í báða enda eins og áður hefur verið sagt. Slík lenging myndi skapa betri rekstrarlegar forsendur fyrir þau fyrirtæki sem starfa í atvinnugreininni. Nýting hótela, veitingastaða og afþreyingarstarfsemi myndi batna, sérstaklega á Norðurlandi og jafnvel á Austurlandi. Umferð um Suðurland myndi aukast og einnig skila auknum tekjum til ferðaþjónustunnar á því svæði. Bætt nýting fjármagns í ferðaþjónustu ætti einnig að skapa möguleika á hærri launum í greininni þegar fyrirtækin styrkjast og rekstrargrundvöllur þeirra verður traustari.

## 8 ÁHRIF Á ÞJÓNUSTU VIÐ ÍBÚA

### 8.1 Kaup á vöru og þjónustu

Almennt er líklegt að nýr Kjalvegur verði til þess að lækka vöruverð vegna minni flutningskostnaðar. Slík lækkun vöruverðs gæti hins vegar komið fram um allt land eins og útskýrt var í kafla 6.

Hvert fólk mun sækja til að kaupa vörur og þjónustu mun líklega ekkert breytast með nýjum Kjalvegi. Þar er þó ein undantekning. Frá bæjum innanlega í Skagafirði vestan Hérðsvatna eru nú um 50 km til Sauðárkróks en 120 km til Akureyrar. Með nýjum Kjalvegi breytist þetta. Fyrir íbúana á þessum bæjum mun valið standa á milli þess að aka 50 km til Sauðárkróks eftir vörum og þjónustu eða 80 km til Akureyrar. Þessir íbúar eru ekki margir en líklegt er að þeir muni koma mun oftar til Akureyrar í þessum erindagerðum en áður.

### 8.2 Skólar

#### 8.2.1 Framhaldsskólar

Áður fyrr fóru nemendur í stórum stíl milli héraða til að sækja framhaldsskóla. Staða framhaldsskólans hefur breyst mikið hvað þetta varðar. Nú fara yfir 90% allra grunnskólanema í framhaldsskóla. Skólunum hefur því fjölgað og litið er á þá í auknum mæli sem sjálfsagða nærþjónustu eins og grunnskóla. Ekki er því talið líklegt að nýr Kjalvegur breyti sókn nemenda að neinu ráði í framhaldsskóla. Hins vegar mun vegurinn gera það auðveldara fyrir framhaldsskóla að hafa samskipti sín á milli. Töluvert er um það að framhaldsskólar heimsæki hver annan. Er það oft í tengslum við Morfís, Gettu betur eða aðra viðburði. Þá fara stundum rútufermar af nemendum með liðum sínum. Vegalengdin milli ML og framhaldsskólanna á Norðurlandi mun styttest um hátt í 200 km. Vegalengdin milli Fjölbrautarskólans á Selfossi og framhaldsskólanna á Norðurlandi eystra mun styttest um 141 km.

#### 8.2.2 Háskólar

Mun líklegra er að nýr Kjalvegur hafi áhrif á sókn fólks í háskóla enda sækja nemendur slíkt nám milli landshluta. Kemur þar bæði til að háskólar verða ávallt fáir á Íslandi og sérhæfing þeirra mismunandi.

Mun styttra verðu fyrir fólk á Suðurlandi í háskólana á Norðurlandi, á Hólum og Akureyri. Á sama hátt verður mun styttra fyrir Norðlendinga til Laugarvatns þar sem íþróttafraeðasetur Kennaraháskólans er starfrækt (áður Íþróttakennaraskóli Íslands).

Auk þess verður auðvitað styttra á milli háskóla í borginni og Háskólans á Akureyri en það hefur líklega lítil áhrif þar sem samgöngurnar á milli þessara staða eru ekki síður um loftleiðina en landleiðina.

Má því segja að líklegustu áhrifin á háskólana verði möguleg aukning Sunnlendinga í háskóla á Norðurlandi.

### 8.3 Förgun úrgangs

Umhverfisstofnun hefur gefið út landsáætlun um meðhöndlun úrgangs 2004-2016 í samræmi við lög nr. 55/2003. Áætlunin hefur það að markmiði að draga markvisst úr myndun úrgangs, auka endurnotkun og endurnýtingu og minnka hlutfall úrgangs sem fer til förgunar. Sorpförgunarstöðum hefur verið fækkað og kröfur um umgengni við þá og frágang allan hafa aukist mjög. Samhliða hefur kostnaður aukist og sífellt er leitað leiða til að sinna þessum málaflokki á sem hagkvæmastan hátt. Ein þessara leiða er samvinna sveitarfélaga um þennan málaflokk á stórum svæðum.

Á nokkrum stöðum innan megináhrifasvæðis Kjalvegur á norðan- og sunnanverðu landinu er samvinna sveitarfélaga um sorpförgun. Þessi samvinna er talin upp hér að neðan, frá austri til vesturs.

Starfrækt er sorpbrennslustöð á Húsavík, í eigu sveitarfélaga í Þingeyjarsýslu, þar sem orka er nýtt til raforkuframleiðslu. Hagkvæmt er að brenna þar orkuríkem úrgangi s.s. hjólbörðum og plasti, t.d. bændaplasi með almennum úrgangi. Slíkur orkuríkur úrgangur kemur af stærra svæði en Þingeyjarsýslum sem annars er megin starfssvæði sorpbrennslunnar. Orkuríkur úrgangur sem greitt er fyrir úrvinnslugjald, sbr. lög um úrvinnslugjald nr. 162/2002 kemur einna helst til greina í þessum tilgangi þar sem unnt er að greiða niður flutningskostnað.

Í Eyjafirði er rekið byggðasamlagið Sorpeyðing Eyjafjarðar. Úrgangur sem ekki fer til endurvinnslu er urðaður á Glerárdal í grennd við Akureyri. Fyrirtæki í matvælaframleiðslu á Akureyri og Þingeyjarsýslu hafa hafið undirbúning að fyrirtæki um jarðgerð í stórum stíl. Gerð er ráð fyrir að jarðgera allan lífrænan

úrgang frá fyrirtækjum á svæðinu og frá almenningi að einhverju marki. Í þessu felst einnig að trjáskurl, bylgjupappi og þess háttar úrgangur nýtist í vinnsluferlinu sem stoðefni. Þar sem verkefnið er enn á undirbúningsstigi er óljóst t.d. hvort unnt verður að jarðgera úrgang af stærra svæði. Samkvæmt upplýsingum frá framkvæmdastjóra Norðlenska sem unnið hefur að undirbúningi verkefnisins má búast við að hagkvæmt sé að afla hráefnis í slíka vinnslu innan 100-150 km rafiúss en sjúkdómahætta getur sett þessu miklar skorður, sjá reglugerð um meðferð og nýtingu á sláturúrgangi og dýraúrgangi nr. 660/2000. Rekstrarkostnaður eykst hlutfallslega lítið við stækkun verksmiðju sem þessarar.

Á Norðurlandi vestra eru reknir nokkrir smærri urðunarstaðir í grennd þéttbýlisstaðanna. Unnið hefur verið að uppsetningu urðunarstaðar í samvinnu Sveitarfélagsins Skagafjarðar og Blönduósbæjar. Þá er unnið að undirbúningi jarðgerðarstöðvar í Skagafirði en óljóst er um starfsemi hennar enn sem komið er vegna þess hve sláturúrgangur af riðusvæðum er vandmeðfarinn. Svipað gildir um þessa verksmiðju og þá í Eyjafirði að starfssvæði hennar getur verið umtalsvert stærra en Skagafjörður, eða með 100-150 km rafiúss að því gefnu að flytja megi þennan úrgang vegna sjúkdómahættu sbr. umfjöllun hér að ofan.

Á Suðurlandi reka sveitarfélögin saman Sorpstöð Suðurlands með urðunarstað að Kirkjuferjuhjáleigu í Ölfusi. Þá er einnig rekin kjötmjölsverksmiðja í Flóahreppi sem er í eigu Sláturfélags Suðurlands hf. og Reykjagarðs hf. Verksmiðjan nýtir orku til eigin starfsemi og er því sjálfbær um orku. Hægt væri að vinna meira magn sláturúrgangs í verksmiðjunni en sem nemur því sem til fellur á Suðurlandi en svipað gildir um hana og jarðgerðarverksmiðjurnar að sjúkdómahætta setur flutningum milli svæða skorður. Fjallað er um rekstur mjölverksmiðja í reglugerð um meðferð og nýtingu á sláturúrgangi og dýraúrgangi nr. 660/2000.

### 8.3.1 Niðurstaða um förgun úrgangs

Af ofansögðu má draga þær ályktanir að unnt sé að flytja hluta úrgangs milli svæða. Þar er einna helst um að ræða úrgang sem greitt er fyrir úr úrvinnslusjóði, s.s. orkuríkan úrgang til brennslu. Í tilviki úrgangs sem fer í jarðgerð er ekki líklegt að hann yrði í umtalsverðum mæli fluttur milli svæða miðað við núverandi forsendur. Óvissa er um heimildir til þess að flytja sláturúrgang á milli landsvæða þrátt fyrir að um úrgang af heilbrigðum sláturdýrum sé að ræða.

## 9 ÁHRIF Á NÝTINGU OG VERÐ FASTEIGNA

### 9.1 Fasteignir í þéttbýli

Alþekkt er að fasteignir í stórborgum eru á allt öðru verði en í útjaðri borga. Jafnframt að eftir því sem borgin er stærri er líklegra að verðið í miðju hennar sé himinhátt. Á sama hátt er alþekkt að fasteignaverð lækkar eftir því sem vegalengdin er meiri frá borginni. Þetta hljómar ekki sem nein sérstök tíðindi fyrir Íslendinga, nákvæmlega svona er fasteignaverð á suðvesturhorninu. Fasteignaverð er lægra fyrir utan borgina (Suðurnes, Selfoss, Akranes) og enn lægra ef lengra er farið (Hvolsvöllur, Stykkishólmur). Sama má segja um Akureyrarsvæðið, fasteignaverð er hæst á Akureyri en er lægra á þéttbýlisstöðum í nágrenni bæjarins svo sem Hauganesi, Dalvík, Svalbarðsströnd og Grenivík. Ef vegabætur eru gerðar sem stækka áhrifasvæði borga er því líklegt að fasteignaverð hækki á þeim stöðum sem færast nær borginni með samgöngubótunum.

Með nýjum Kjalvegi er ekki um neina slíka færslu að ræða. Atvinnusvæði breytast að öllum líkindum ekki neitt þar sem nánast útilokað er að fólk fari að sækja daglega vinnu um Kjalveg. Því er fyrsta ályktun að vegurinn hafi lítil áhrif á fasteignir í þéttbýli.

Ef dýpra er kafað er þó líklegt að áhrifin verði einhver.

Á Norðurlandi er ekki sjáanlegt að vegurinn hafi bein áhrif á fasteignir í neinu þéttbýli. Hins vegar mun vegurinn búa til krossgötur í innanverðum Skagafirði. Alla jafna er hentugt að vera með starfsemi á krossgötum. Þar hefur því oft á tíðum myndast þéttbýli. Dæmi um þetta eru krossgötur sem myndast við brýr yfir stórfjót. Selfoss er gott dæmi um slíkar krossgötur þar sem þéttbýli myndaðist. Hvort nýjar krossgötur í innanverðum Skagafirði verða til þess að einhver þéttbýlismyndun fer þar af stað er erfitt að segja um. Í öllu falli er líklegt að einhverjir sjái tækifæri í því að vera með bensínstöð á þessum krossgötum eins og áður var drepið á.

Á sama hátt er hugsanlegt að minni þjónustusala á stöðum eins og Varmahlíð og Blönduósi hafi heldur áhrif til lækkunar fasteignaverðs. Það á sérstaklega við um atvinnuhúsnaði. Ólíklegt er þó að þessi áhrif verði mikil. Í Borgarnesi er ekki líklegt að nein breyting verði merkjanleg í nýtingu og verði fasteigna. Umferðin sem flyst á Kjöl er það lítið hlutfall af heildarumferðinni um Borgarnes.

Á Suðurlandi eru ýmsir þéttbýlisstaðir, litlir sem stórir þar sem nýr Kjalvegur gæti haft áhrif á fasteignaverð. Breytingin er sú að þessir staðir komast á einn eða annan hátt í þjóðleið með nýjum Kjalvegi í stað þess að vera hálfgildings endastöðvar. Líklegt er að nýr Kjalvegur geri það að verkum að þessir staðir verði taldir betri til búsetu en áður. Þá er verið að tala um staði eins og Flúðir, Laugarás, Reykholt og Laugarvatn. Áhrifin ættu að vera í þá átt að hækka fasteignaverð á þessum stöðum. Áður hefur verið minnst á að á Selfossi gætu skapast skilyrði fyrir aukinni starfsemi í birgðahaldi og framleiðslu og er því líklegt að nýr Kjalvegur hefði áhrif í þá átt að hækka verð á atvinnuhúsnæði á Selfossi.

## 9.2 Sumarbústaðir

Mikil uppbygging hefur orðið í sumarbústöðum á landinu undanfarin ár og áratugi. Í næstu töflu má sjá breytingar á 5 ára tímabilum síðan 1996 í þeim þremur héruðum sem helst verð fyrir áhrifum af nýjum Kjalvegi.

Sumarbústaðir	Skagafjörður	Eyjafjörður	Árnessýsla
Fjöldi 1996	100	184	2.924
Fjöldi 2001	140	277	3.685
Fjöldi 2006	181	336	4.269
Nýbyggingar '96-'01	40	93	761
Nýbyggingar '01-'06	41	59	584
Aukning '96-'01	40 %	51 %	26 %
Aukning '01-'06	29 %	21 %	16 %

Heimild: Fasteignamat ríkisins

Eins og sjá má af töflunni hefur verið byggður gríðarlegur fjöldi bústaða í Árnessýslu síðasta áratug en aukning bústaða á Norðurlandi er þó meiri.

### 9.2.1 Norðurland

Árið 2006 voru 181 sumarbústaðir í Skagafirði en 336 í Eyjafirði. Þetta eru ekki háar tölur í samanburði við fjöldann í Árnessýslu en athyglisvert er að aukningin er hlutfallslega meiri í þessum héruðum en í Árnessýslunni.

Nýr Kjalvegur opnar nýjan heim í botni Skagafjarðar sem fæstir hafa séð. Má þar nefna Austurdal, Vesturdal og Svartárdal. Í Austurdal var fyrrum fjöldi býla en nú er dalurinn að mestu í eyði.

Þrátt fyrir nýjan Kjalveg verður lengra frá borginni niður í botn Skagafjarðar en til Blönduóss svo dæmi sé tekið. Ekki er því líklegt að vegurinn auki að ráði áhuga borgarbúa á sumarbústöðum í botni Skagafjarðar eða í Eyjafirði. Almennt séð eykur vegurinn þó aðgengi að þessum svæðum frá borginni þannig að ef áhrifin eru einhver ættu þau að vera frekar í þá áttina að hækka verð á sumarbústöðum á þessum svæðum. Nýr Kjalvegur mun því styðja enn frekar við hina miklu aukningu í fjölda sumarbústaða sem verið hefur í héruðunum tveimur.

Ef horft er frá tveimur öðrum áttum, Suðurlandi og Akureyri er fjarlægðin ekki eins mikil til Skagafjarðar. Frá Selfossi niður í botn Skagafjarðar eru rúmlega 200 km. Frá Flúðum niður í botn Skagafjarðar eru rúmlega 160 km. Hugsanlega yrði einhver áhugi hjá íbúum á þessu svæði á sumarbústöðum í botni Skagafjarðar en vegalengdin er þó meiri en t.d. frá borginni upp að Gullfossi. Til að yfirvinna vegalengdina yrðu líklega að vera einhverjar sérstakar ástæður fyrir áhuga fólks á Suðurlandi á sumarbústöðum í botni Skagafjarðar. Slíkar sérstakar ástæður gætu verið áttahagatengsl, kosturinn við að hafa sumarbústaðinn á öðru veðursvæði eða jafnvel miklu hagstæðara verð á sumarbústaðalóðum fyrir norðan en sunnan.

Frá Akureyri verða ekki nema 90 km í mynni áður nefndra dala í botni Skagafjarðar. Þökk sé nýrri brú á Héraðsvötnum sem nauðsynlegt er að gera í tengslum við nýjan Kjalveg. Nú er vegalengdin um 38 km lengri og á verri vegi. Þessi vegalengd, svipuð og frá Akureyri til Húsavíkur er vel innan þeirra marka að íbúar á Akureyri gætu haft áhuga á sumarbústöðum í botni Skagafjarðar. Akureyringar hafa þó fullt af öðrum kostum varðandi uppbyggingu sumarbústaða svo sem í Þingeyjarsýslum og virðist áhugi þeirra beinast þangað í meira mæli en til Skagafjarðar af einhverjum ástæðum. Líklega spilar Öxnadalshéiðin þar töluvert hlutverk.

Hins vegar er augljóst að möguleikarnir fyrir þá sem dvelja t.d. í sumarbústöðum í sunnanverðum Skagafirði aukast með tilkomu vegarins. Með honum er skottúr upp á hálendið og alla leið til Suðurlands ef verða vill.

### 9.2.2 Suðurland

Sumarbústaðir eru mörg þúsund á Suðurlandi eins og sjá má á töflunni. Í þremur sveitarfélögum sem eru öll nálægt suðurenda nýs Kjalvegar, Bláskógabyggð, Hrunamannahreppi og Grímsnes- og Grafningshreppi voru 3.910 sumarbústaðir árið 2006.

Áhrif nýs Kjalvegar á verð og nýtingu sumarbústaða á Suðurlandi eru tvíþent. Annars vegar getur meiri umferð um Biskupstungnabraut (nr.35) sem liggur m.a. um Grímsnesið haft neikvæð áhrif á eftirspurn eftir bústöðum nálægt veginum. Hins vegar eykur það möguleikana fyrir sumarbústaðaeigendur að fá nýjan Kjalveg. Þá er hægt að skreppa úr sumarbústaðnum norður í land eða upp á hálendi eftir hentugleikum. Sérstaklega ef þar er betra veður. Þetta gildir um alla sumarbústaði á Suðurlandi, ekki bara þá sem eru nálægt Biskupstungnabraut. Engin leið er að fullyrða hvor áhrifin verða sterkari. Höfundar hallast þó að því að seinni áhrifin, þau jákvæðu vegi þyngra enda ná þau um allt Suðurland.

### 9.2.3 Vesturland

Ef umferð í nágrenni sumarbústaða hefur neikvæð áhrif á verð þeirra eins og lýst var varðandi Suðurland ætti nýr Kjalvegur einnig að hafa áhrif á sumarbústaði á Vesturlandi. Þar ættu áhrifin að verða í þá átt að hækka verð á sumarbústöðum sem eru nálægt Þjóðvegi 1 þar sem umferð um hann mun minnka.

### 9.2.4 Niðurstaða

Ekki er talið að nýr Kjalvegur hafi mikil áhrif á verð sumarbústaða. Allt hnígur þó að því að vegurinn muni, ef eitthvað er, hafa áhrif til verðhækkunar sumarbústaða á Norðurlandi, sérstaklega í Skagafirði. Vegurinn getur haft bæði slæm og góð áhrif á verð sumarbústaða á Suðurlandi og er talið líklegt að áhrifin til hækkunar séu sterkari. Áhrif á verð sumarbústaða á Vesturlandi ættu ekki að verða mikil en ef eitthvað er til hækkunar.

## 9.3 Bújarðir

Jarðir sem eru nálægt stórum þéttbýliskjörnum eru dýrari en þær sem lengra eru í burtu. Þessi áhrif eru vel þekkt og í samræmi við reynslu þeirra fasteignasala sem haft var samband við. Þessi áhrif dvína þó eðlilega eftir því sem lengra er farið frá þéttbýlinu. Frá borginni má segja að þessi áhrif nái ekki lengra en að Bröttubrekku og Holtavörðuheiði. Frá Akureyri ná þessi áhrif heldur styttra en



þó lengra til austurs en vesturs. Þau eru líklega engin vestur yfir Öxnadalshéiði. Nýr Kjalvegur mun því ekki verða þess valdandi að bæir í Skagafirði komist inn á svæði í öðrum verðflokki vegna nálægðar við stóra þéttbýliskjarna. Að sögn Magnúsar Leopoldssonar fasteignasal hjá Fasteignamiðstöðinni er Skagafjörðurinn hins vegar vinsæll um þessar mundir þegar kemur að jarðakaupum. M.ö.o. í tísku. Tengist það mikið hestamennskunni og fjöruðu mannlífi sem henni tengist. Magnús er sannfærður um að nýr Kjalvegur muni hafa einhver áhrif til hækkunar á jörðum í Skagafirði.

Líta má einnig hagfræðilega á virði bújarða. Bújarðir þar sem kostnaður við búskap er lægri en annarsstaðar ættu að vera verðmeiri. Betri samgöngur í Skagafirði, og er þá aðallega verið að tala um innanvert héraðið vestan Héraðsvatna, ættu að leiða til sparnaðar fyrir bændur. Jarðir þar ættu því að hækka í verði með nýjum Kjalvegi.

Svipuð áhrif gætu orðið á nyrstu bæjum á Suðurlandi. Þeir verða ekki eins mikið úr leið og áður og munu geta nýtt sér einhver samskipti til norðurs (búið er að minnast á sauðfjárslátrun í þessu sambandi).

Fyrir utan þessi svæði er ekki gert ráð fyrir að nýr Kjalvegur muni hafa áhrif á jarðaverð.

## 10 ALMENNINGSAMGÖNGUR

Í þessum kafla verður leytast við að greina í stuttu máli hvaða áhrif yrðu á almenningssamgöngur með tilkomu nýs Kjalvegur.

### 10.1 Innanlandsflugið

Í þessum kafla er reynt að svara því hvaða áhrif nýr Kjalvegur hefði og stytting akstursleiðarinnar á milli Reykjavíkur og Akureyrar um 47 km. Innanlandsflugið er nú þegar í mikilli samkeppni við bílinn og sú samkeppni fer sífellt hardnandi. Land-ráð sf framkvæmdi könnun í mars og apríl 2006 fyrir íslensk samgönguyfirvöld. Heildarfjöldinn sem tók þátt var um 570 manns á átta flugvöllum á landsbyggðinni. Í könnuninni (Bjarni Reynarsson 2006a) kemur meðal annars fram að 54% allra þeirra sem flugu til Reykjavíkur af landsbyggðinni sinntu aðalerindi sínu í borginni vestan Kringlumýrarbrautar. Einnig má sjá í könnuninni að 81% allra svarenda myndu nýta sér flugið minna ef miðstöð innanlandsflugs færi frá Reykjavík til Keflavíkur. Hlutfall farþega um Akureyrarflugvöll af heildarfjölda þátttakenda í könnuninni var 39,1%. Þegar tölurnar fyrir Akureyri eru skoðaðar kemur fram að 91% þátttakenda eru heimamenn og 82% farþeganna búa innan 10 mínútna akstursvegalengdar frá flugvöllinum. Þegar litið er til þess hvert sé aðalerindi með flugferðinni kemur í ljós að ástæðan er í 63% tilvika vinnutengd. Þessi staðreynd styrkir flugið í sessi í samkeppninni við einkabílinn og ekki síður sé litið til þess hversu nálægt Akureyrarflugvelli notendur þjónustunnar búa og þeir reka erindi sín í Reykjavík miðsvæðis í borginni. Þannig að augljóslega er um töliverðan tímasparnað að ræða fyrir hinn venjulega flugfarþega. Allar vegstyttingar á milli Akureyrar og Reykjavíkur munu hins vegar að einhverju leiti draga úr fjölgun flugfarþega á milli þessara staða. Hvað þá ef flogið yrði til Keflavíkurflugvallar. Þá myndi hagræðið af fluginu og sá tímasparnaður sem skapast af því fara að mestu leyti forgörðum (Bjarni Reynarsson, 2006b).

Hlutfall erlendra ferðamanna sem nýtir sér innanlandsflugið hefur farið lækkandi á síðastliðnum árum. Í skýrslu Bjarna Reynarsson sem hann vann fyrir samgönguráð kemur í ljós að hlutfall þeirra hefur farið lækkandi eða úr 12% árið 1997 í 7% árið 2004 yfir sumarmánuðina þrjá júní, júlí og ágúst (Bjarni Reynarsson, 2006b:24).

## 10.2 Utanlandsflugid

Tvennskona andstaðir kraftar munu verka á utanlandsflug frá Akureyrar- og Egilsstaðarflugvelli með tilkomu nýs Kjalvegar.

Annars vegar versnar samkeppnisstaða Akureyrarflugvallar í samanburði við Keflavík (minni fjarlægðarvernd gagnvart íbúum Norðurlands).

Hins vegar er líklegt að vegurinn geri það að verkum að fleiri ferðamenn fari landleiðina til Norðurlands og þá er möguleiki að þeir vilji einfaldlega fljúga þaðan til baka til Evrópu (eða öfugt) ef slíkt flug er í boði frá Akureyri og/eða Egilsstöðum. Þannig geta erlendir ferðamenn byrjað eða endað sína ferð á landsbyggðinni. Þetta ætti þar með að gera íslenska ferðaþjónustu samkeppnisfærari í verði þar sem þetta ætti að geta lækkað kostnað ferðamanna af ferð sinni um landið.

## 10.3 Reglubundnar áætlunarferðir um nýjan Kjalveg

Ef spár um fjölgun erlendra ferðamanna til Ísland á komandi árum rætast má reikna með að stóran hluta ársins verði mögulegt að stunda reglubundnar áætlunarferðir sem byggðust aðallega á erlendum ferðamönnum á milli Akureyrar og Reykjavíkur. Það yrðu með öðrum orðum líklega til beinar almenningssamgöngur á milli Suðurlands og Norðurlands hluta úr árinu en slíkar samgöngur eru nú ekki til. Íbúar þessara svæða gætu nýtt sér þessar samgöngur eins og aðrir. Þetta er dæmi um hvernig ferðaþjónusta getur stutt við ýmsa grunngerð í samfélaginu.

## 11 NÝR KJALVEGUR MEÐ HLIÐSJÓN AF ÁÆTLUNUM OG STEFNUM

Hér verður í stuttu máli rakið hvernig nýr vegur um Kjöl fellur að stefnumótandi áætlunum stjórnvalda. Það snýr fyrst og fremst að tvennu. Annars vegar stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2006-2009 og hins vegar að samgöngu-áætlun 2003-2014.

### 11.1 Bygðastefna stjórnvalda og nýr Kjalvegur

Dingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2006–2009 var samþykkt á Alþingi þann 3. júní 2006. Þar segir:

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að vinna að framkvæmd stefnumótandi byggðaáætlunar fyrir árin 2006–2009. Með byggðaáætluninni verði stefnt að því að bæta búsetuskilyrði á landsbyggðinni og efla samkeppnishæfni landsins. Eftirfarandi meginmarkmið verði lögð til grundvallar:

- a. Að landshlutakjarnar verði eflir en jafnframt hugað sérstaklega að leiðum til þess að treysta búsetu í þeim byggðarlögum sem glímt hafa við viðvarandi fólksfækkun.
- b. Að byggðarlög nái að laga sig að örri samfélagsþróun og hröðum breytingum á atvinnuháttum.
- c. Að atvinnulíf, menntun, menning og félagslegt jafnræði verði styrkt á landsbyggðinni. Sérstök áhersla verði lögð á gildi menntunar og menningar, aukna nýsköpunar- og atvinnuþróunarstarfsemi, bætta samgöngur og fjarskipti og styrkingu landshlutakjarnanna Akureyrar, Ísafjarðar og Mið austurlands og annarra mikilvægra atvinnu- og þjónustumiðstöðva á landsbyggðinni. Á gildistíma byggðaáætlunar skulu stjórnvöld hafa þrjú meginatriði að leiðarljósi:
  - a. Að stórefla menntun á landsbyggðinni.
  - b. Að fjölga opinberum störfum á landsbyggðinni.
  - c. Að efla Bygðastofnun og gera henni kleift með framlögum í fjárlögum að sinna mikilvægum verkefnum á sviði byggðamála.

Helstu aðgerðir sem gripið verði til í því skyni að ná markmiðum áætlunarinnar eru sundurliðaðar í 23 þætti. Hér er sjónum beint að fjórum þeirra en þær eru eins og segir í áætluninni:

1. *Bættar samgöngur:* Unnið verði að samgöngubótum og þróun almenningsamgangna á landsbyggðinni samkvæmt samgönguáætlun sem taki mið af mikilvægi þeirra fyrir eflingu byggðar. Bygðastofnun skal í samvinnu við Vegagerðina leggja mat á slík verkefni.
8. *Styrking atvinnuþróunar:* Stöðkerfi atvinnuþróunar og nýsköpunar á landsbyggðinni verði samhæft og starfið gert markvissara. Nýsköpunarmiðstöðinni á Akureyri og atvinnuþróunarfélögum verði áfram tryggður öruggur starfsgrundvöllur.
13. *Efling menningarstarfsemi:* Áfram verði unnið að gerð menningarsamninga við sveitarfélög. Stuðlað verði að auknu samstarfi safna á landsbyggðinni innbyrðis og við höfuðsöfn. Skoðaðir verði möguleikar þess að nýta nýja tækni, m.a. stafrænt sjónvarp, við gerð og miðlun menningar- og sjónvarpsefnis af landsbyggðinni. Unnið verði að eflingu íþrótta- og æskulýðsstarfs á landsbyggðinni.
18. *Uppbygging ferðaþjónustu:* Unnið verði að öflugri uppbyggingu ferðaþjónustu á landsbyggðinni. Áhersla verði lögð á sérkenni hvers landshluta og skipulagningu vaxtarsvæða. Þá verði unnið að því að bæta aðstöðu ferðamanna í þjóðgördum og tryggja öruggt aðgengi þeirra.

Eins og framangreint ber með sér eru bættar samgöngur fyrst nefndar yfir þær aðgerðir sem ráðast á í til að ná markmiðum áætlunarinnar. Byggðastofnun er ætlað að leggja mat á slík verkefni í samvinnu við Vegagerðina. Ljóst er að í tilvikum sem þessum er þetta spurning um forgangsöröðun og hagsmunir einstakra byggðarlaga eða landshluta fara ekki alltaf saman. Hins vegar minnkar togstreitan ef framkvæmdina er hægt að kosta með veggjöldum að verulegu leyti, þar sem þá er minna gengið á framlög til vegagerðar úr sameiginlegum sjóði. Bættar samgöngur falla vel að markmiðum stjórnvalda í byggðamálum og það á ekkert síður við um nýjan Kjalveg en margar aðrar framkvæmdir, eins og nánar verður vikið að í kaflanum um samgöngustefnu stjórnvalda, 12.2.

Styrking atvinnuþróunar er meðal aðgerða sem grípa á til. Í því samhengi er Nýsköpunarmiðstöðin á Akureyri sérstaklega nefnd og nýr vegur yfir Kjöl mundi vissulega styrkja þjónustuhlutverk hennar, sérstaklega vegna aukinna möguleika á samvinnu Sunnlendinga og Norðlendinga. Það á ekki síst við um þá tvo þætti sem eftir eru af þeim 23 sem hér eru sérstaklega nefndir en það er efling menningarstarfsemi og uppbygging ferðaþjónustu.

Nýr Kjalvegur yrði án efa mikil lyftistöng fyrir ferðaþjónustu og myndi opna nýjar leiðir og möguleika á margvíslegum tengingum sem nú eru ekki mögulegar vegna þeirrar vegalengdar sem er á milli Norðurlands og Suðurlands. Þekkt er hvað mikil uppbygging hefur orðið í tengslum við ferðaþjónustu á Suðurlandi og aukning hefur einnig orðið fyrir norðan, enda eru fagrar náttúruperlur í báðum landsfjórðungum sem hafa mikið aðdráttarafl. Góður vegur þarna á milli um Kjöl myndi því falla afar vel að nefndu markmiði stjórnvalda um uppbyggingu ferðaþjónustu og allt hið sama má segja um eflingu menningarstarfsemi.

## **11.2 Samgöngustefna stjórnvalda og nýr Kjalvegur**

Lög um samgönguáætlun eru nr. 72/2002. Tilgangur þeirra er að samræma áætlanagerð við framkvæmdir og rekstur í samgöngumálum. Samkvæmt lögnum ber samgönguráðherra að leggja á fjögurra ára fresti fram á Alþingi tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun.

Alþingi samþykkti á vorþingi 2003 samgönguáætlun 2003-2014 þar sem litið var á samgöngur landsmanna sem eina heild og þannig leitast við að nýta samspil samgöngugreina til að auka þjónustu við landsmenn.

Samgönguáætlun er yfirlýsing um stefnu, markmið og leiðir. Hún varð til í samstarfi fjölda fólks, fyrirtækja og stofnana. Meginmarkmið hennar eru

- greiðari samgöngur,
- hagkvæmur rekstur og uppbygging samgangnanna,
- umhverfissvænni samgöngur,
- öruggar samgöngur.

[www.samgonguraduneyti.is/media/Skyrsla/baeksamgonguaetlun.pdf](http://www.samgonguraduneyti.is/media/Skyrsla/baeksamgonguaetlun.pdf)

Í áætluninni er lögð mikil áhersla á mikilvægi samgangna fyrir atvinnulíf og byggðarlög, er þar segir:

Samgöngur eru mikilvægur hlekkur í atvinnukeðju Íslendinga og hafa þær mikið að segja varðandi samkeppnishæfniatvinnulífsins. Eftir því sem samgöngur og flutningar eru hagkvæmari (verð og hraði) þeim mun samkeppnishæfari eru útflutningsatvinnuvegirinnir á erlendum mörkuðum. Hagkvæmir flutningar skila sér til framleiðanda auk þess sem hraðari flutningar skila oft meiri gæðum vörunnar og þar með hærri verði, t.d. í ferskfiskútflutningi. Stór framleiðslufyrirtæki nota birgða- og aðfangastjórnun sem þekkt er undir heitinu „í tæka tíð“, sem krefst áreiðanlegra flutninga. Alþekkt er að fyrirtæki leita þangað sem samgöngur eru góðar. Góðar samgöngur eru undirstaða fyrir þróun byggðar og atvinnulífs og þær styrkja gjarnan stærri byggðarlög,

*Samgönguáætlun 2003-2014:16*

Ferðaþjónusta er nú einn stærsti atvinnuvegur landsmanna. Skilyrði fyrir vexti og viðgangi hennar eru góðar samgöngur til og frá landinu og einnig innanlands.

Ferðaþjónusta er mjög mikilvæg fyrir landsbyggðina, sérstaklega yfir sumarmánuðina. Ferðatílhögun fólks hefur breyst og þeim erlendu ferðamönnum fjölga sem ferðast á eigin vegum. Auk þess er dvalartími ferðamanna að stytta. Þetta eykur kröfurnar um öruggar og góðar samgöngur. Gott aðgengi að helstu ferðamannastöðunum ásamt góðri aðstöðu og merkingum þarf að vera fyrir hendi ef ferðaþjónusta á að vaxa og dafna.

*Samgönguáætlun 2003-2014:17*

Í upplýsingabæklingi sem gefinn var út árið 2003 um samgönguáætlun 2003-2014 kemur eftirfarandi fram:

Góðar samgöngur eru forsenda þess að ferðaþjónustan geti dafnað og vaxið. Flestar framkvæmdir í samgöngukerfinu þjóna því markmiði að styrkja ferðaþjónustu og sumar eru þar lykilatriði:

- Ný samgöngu- og þjónustumiðstöð á Reykjavíkflugvelli.
- Uppbygging fjögurra hálendisvega: Fjallabaksleiðar nyrðri, Sprengisandsleiðar, Kjalvegur, Kaldadalsleiðar og aðliggjandi tengivega.
- Aukin þjónusta að vetrarlagi með snjómokstri og hálkueyðingu.
- Bættar samgöngur við þá staði þar sem helstu náttúruperlur landsins eru.

[www.samgonguraduneyti.is/media/Skyrsla/baeksamgonguaetlun.pdf](http://www.samgonguraduneyti.is/media/Skyrsla/baeksamgonguaetlun.pdf)

Þarna er uppbygging Kjalvegur nefnd sérstaklega, ásamt þremur öðrum hálendisvegum og þar af leiðandi hlýtur að mega líta svo á að vilji yfirvalda samgöngumála (studdur af samþykktri þingsályktun) sé til þess að gerðar verði vegarbætur á leiðinni um Kjöl. Skiptar skoðanir geta síðan verið um útfærsluna.

Samkvæmt framanrituðu fellur Kjalvegur vel að samþykktri stefnu stjórnvalda í samgöngumálum og nú (febrúar 2007) er til umfjöllunar á Alþingi tillaga til

Þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018. Þar er að finna markmið um greiðari samgöngur, markmið um hagkvæmni í rekstri og uppbyggingu, markmið um umhverfislega sjálfbærni, markmið um öryggi og markmið um jákvæða byggðarþróun. Alla þessa þætti má heimfæra upp á veg yfir Kjöl, en þar sem þessi þingsályktun er til umfjöllunar á Alþingi og ekki er vitað hvernig afgreiðsla hennar verður, er ekki fjallað frekar um einstaka þætti hennar hér.

### 11.3 Svæðisskipulag sveitarfélaga og nýr Kjalvegur

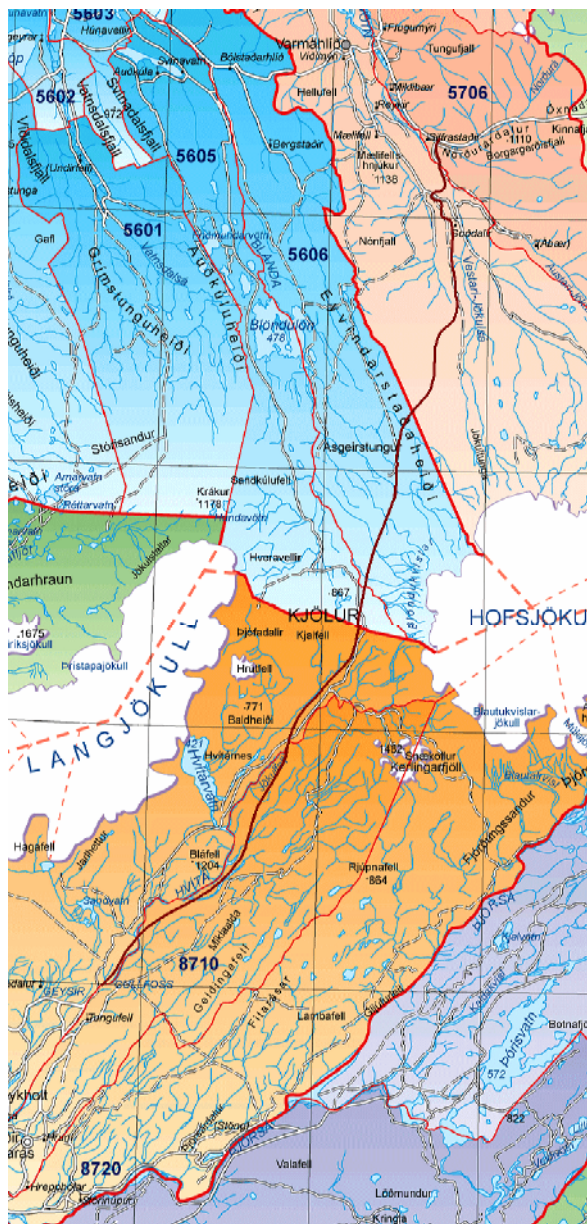
Samkvæmt skipulags- og byggingarlögum skulu öll sveitarfélög í landinu hafa gert aðalskipulag eigi síðar en á árinu 2008. Þessi tímasetning er góð vegna fyrirhugaðra framkvæmda við nýjan Kjalveg, þar sem hægt er að koma að upplýsingum um legu vegarins í viðkomandi sveitarfélögum þar sem vinna við aðalskipulag stendur yfir, eða vegna breytinga þar sem staðfest skipulag er til staðar.

Í Akrahreppi í Skagafirði er unnið að gerð aðalskipulags, en það hefur ekki verið gert áður. *Svæðisskipulag Skagafjarðar 1998-2010* var unnið á sínum tíma, en það var aldrei staðfest af ráðherra. Tillaga að legu á nýjum Kjalvegi liggur um Akrahrepp skammt sunnan Silfrastaða, þar sem nú er vegur inn á Kjálka og færi síðan yfir Vötnin nokkru neðar en við ármót Jökulsánnu eystri og vestri. Ekkert hefur komið fram um að fyrirhuguð veglína þarna mæti andstöðu, enda er vegur fyrir á mestum hluta þess vegarstæðis sem ætlað er undir nýjan Kjalveg innan marka Akrahrepps.

Sveitarfélagið Skagafjörður vinnur nú að gerð aðalskipulags, en fyrir er svæðisskipulag fyrir Skagafjörð frá árinu 1998. Aðalskipulagið er skipulagsáætlun fyrir allt sveitarfélagið og tekur til alls lands þess. Þar setur sveitarstjórn m.a. fram stefnu sína um landnotkun, byggðarþróun, samgöngu- og þjónustukerfi og um umhverfismál til a.m.k. næstu 12 ára.

Þekkt er í þjóðfélagsumræðunni að skiptar skoðanir eru um landnýtingu á svæðinu þar sem skagfirsku jökulárnar koma niður í byggð. Mikilvægt er að ný veglína fyrir Kjalveg verði sem fyrst rædd og ákveðin í tengslum við þá vinnu sem nú stendur yfir við gerð aðalskipulags í Skagafirði. Þó ekki sé vitað til þess að neinir sérstakir annmarkar séu á fyrirhugaðri legu á nýjum Kjalvegi um

Sveitarfélagið Skagafjörð reynir á það þegar leitað verður eftir því við sveitarstjórn að taka nýja veglínu inn í skipulagið, samanber eftirfarandi mynd.



**Mynd 20. Sveitarfélagamörk og nýr Kjalvegur**

Húnavatnshreppur varð til við sameiningu fjögurra hreppa í Austur-Húnavatnssýslu, Bólstaðarhlíðarhrepps, Sveinsstaðahrepps, Svínavatnshrepps og Torfalækjarhrepps. Sameiningin tók gildi 1. janúar 2006. Skipulagsmál í þessum hreppum voru á mismunandi stigi, en í einum þeirra var staðfest skipulag, *Aðalskipulag Svínavatnshrepps 1992-2012*. Umhverfisráherra staðfesti *Svæðisskipulag Austur-Húnavatnssýslu 2004-2016* í mars 2006 og með því er allt land Húnavatnshrepps skipulagt. Til þess ber að líta og svæðisskipulags miðhálandisins (sjá síðar) þar sem nýr Kjalvegur fer um lönd Húnvetninga.



Skipulagsmál í Bláskógabyggð bera það með sér að stutt er síðan sveitarfélagið varð til sem núverandi stjórnsýslueining. Fyrir vikið skiptist aðalskipulag sveitarfélagsins í nokkrar einingar innan Bláskógabyggðar. *Aðalskipulag Bláskógabyggðar, Þingvallasveit 2004-2016* var unnið á árunum 2003 til 2005. Áður gildi *Svæðisskipulag 1995-2015 fyrir Þingvalla-, Grímsnes- og Grafningshreppa*, þar til það var fellt úr gildi með staðfestingu aðalskipulags fyrir Grímsnes- og Grafningshrepp (2002-2014), í mars 2003. Í Bláskógabyggð eru einnig í gildi aðalskipulag fyrir Laugardal (2000-2012) og Biskupstungur (2000-2012). Nýr vegur yfir Kjöl snertir það síðast nefnda, en samkvæmt fyrirbyggjandi tillögu að veglínu þyrfti að gera breytingar á skipulaginu í Biskupstungum.

Hliðstæð staða er í Hrunamannahreppi, en þar er nú í gildi *Aðalskipulag Hrunamannahrepps 2003-2015*. Það er hið fyrsta sem nær til alls lands sveitarfélagsins, en fyrir var samþykkt aðalskipulag Flúða 1992-2012 og svæðisskipulag Miðhálandis Íslands 2015, sem staðfest var í maí 1999, en um 76% af heildarstærð hreppsins er innan þess.

Á miðhálandinu fer samvinnunefnd miðhálandis með gerð svæðisskipulags. Nefndin er skipuð af umhverfisráðherra til fjögurra ára í senn eftir hverjar sveitarstjórnarkosningar. Í henni eiga sæti 12 fulltrúar. Auk þess sitja í nefndinni fjórir áheyrnarfulltrúar með málfrelsi og tillögurétt sem ráðherra skipar. Nefndin annast gerð svæðisskipulags miðhálandisins, fjallar um breytingar á því og fer með endurskoðun þess í samræmi við lög. Einnig gætir samvinnunefndin þess að samræmi sé innbyrðis með aðalskipulagstillögum einstakra sveitarfélaga á svæðinu og að samræmi sé milli þeirra og svæðisskipulags miðhálandisins. Nefndin skal í vinnu sinni leita eftir tillögum hlutaðeigandi sveitarfélaga. Nú er í gildi *Svæðisskipulag miðhálandis Íslands til 2015*, með síðari breytingum, sem staðfest var af umhverfisráðherra 10. maí 1999.

Ljóst er af framansögðu að svæðisskipulag miðhálandisins skiptir miklu fyrir nýjan veg yfir Kjöl og sú samvinnunefnd sem hefur með það að gera ræður afar miklu um breytingar á því. Mikilvægt er því að þeir aðilar sem vinna að gerð Kjalvegur leiti sem fyrst samráðs við nefndina vegna breytinga á skipulagi og það á einnig við um þau sveitarfélög sem málið varðar.

## HEIMILDIR

Axel Hall, Ásgeir Jónsson og Sveinn Agnarsson (2002) *Byggðir og búseta – Þéttbýlismyndun á Íslandi*. Reykjavík: Hagfræðistofnun Háskóla Íslands.

Bjarni Reynarsson (2006a) *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi mars-apríl 2006*. Reykjavík. Land-ráð sf.

Bjarni Reynarsson (2006b) *Erlendir ferðamenn á Íslandi – Þróun á ferðavenjum og ábrif á samgöngukerfi*. Reykjavík. Land-ráð sf.

Landmælingar Íslands (2002) *Íslandskort Landmælinga Íslands. Kortadiskur 1, útgáfa 1.0*. Akranes: Landmælingar Íslands.

Njáll Trausti Friðbertsson (2004) *Tekjugreining á gjaldyrstekjum í ferðaþjónustu 1990-2003*. Lokaverkefni við rekstrar- og viðskiptadeild HA. Akureyri: Háskólinn á Akureyri.

Rögnvaldur Guðmundsson (2004a) *Vegir og ferðaþjónusta 1996-2003*. Reykjavík: Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar.

Rögnvaldur Guðmundsson (2004b) *Íslendingar bálendisvegir, vegagerð og umferðaröryggi*. Reykjavík: Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar.

Vefsíða samgönguráðuneytisins. *Samgönguáætlun 2003-2014 (upplýsingabæklingur)*. Sótt 23.02.07, [www.samgonguraduneyti.is/frettir/nr/117](http://www.samgonguraduneyti.is/frettir/nr/117)

Þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2006-2009. Samþykkt á Alþingi 3. júní 2006.

Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2003-2014. Samþykkt á Alþingi 13. mars 2003.

## **Viðmælendaskrá**

Anna Sigríður Davíðsdóttir, brautarstjóri í MA

Agnar H. Gunnarsson, oddviti Akrahrepps.

Arnar Birgisson, fasteignasölnunni Hvammi

Björn Magnússon, oddviti Húnavatnshrepps.

Eva Magnúsdóttir, fasteignasölnunni Holti

Einar Jóhannsson, JEP Aron

Jón Örn Berndsen, skipulags- og byggingarfulltrúi hjá Sveitarfélaginu Skagafirði.

Magnús Leopoldsson, Fasteignamiðstöðinni

Óskar Jensson, rekstrarstjóri hjá Landflutningum Akureyri

Steingrímur Birgisson, forstjóri Hölds og stjórnarmaður í SAF.

Valtýr Valtýsson, sveitarstjóri Bláskógabyggðar.

Pórleifur Þór Jónsson, hagfræðingur Samtaka ferðaþjónustunnar, Reykjavík