

Samantekt

Tilgangur verkefnisins *Hálendisvegir, sjónræn áhrif og vegstaðlar* var að rannsaka hvort mögulegt sé með einföldum aðferðum að útbúa fyrirfram ákveðna vegstaðla fyrir vegagerð á hálendinu. Þeir staðlar sem hafðir voru í huga í verkefninu var ætlað að taka meira tillit til landslags og sjónrænna áhrifa, en fram að þessu hefur verið gert. Í vegagerð hálendis hafa þrjú þættir ráðið mestu um framkvæmdir: a) umferðaöryggi, b) umferðarhraði eða hraðatakþörmörk vega og c) framkvæmdakostnaður. Umhverfisþættir eins og sjónræn áhrif og hávaðamengun hafa ekki verið rannsakaðir ýtarlega þó á síðustu árum hafi þessum sjónarhornum verið gefinn meiri gaumur.

Fjöl margar skýrslur hafa verið gefnar út um málefnið á Norðurlöndunum, í Þýskalandi og í Bandaríkjunum og var litill til þeirra í þeim athugunum sem hér er greint frá. Hugmyndin er því ekki ný af nálinni en bent hefur verið á að sjónræn áhrif mættu teljast veigamikil atriði hér á landi vegna þess hve landið er skóglaut.

Í þessari rannsókn var fyrst og fremst horft til útivistarvega á hálendinu. Markmiðið var að meta fyrst og fremst sjónræn áhrif vegagerðar í Eldhrauni og á Síðumannafrétti austan við Lakagíga. Það var ákveðið af eftirfarandi ástæðum:

1. Samstarf við stjórn Kirkjubæjarstofu á Kirkjubæjarklaustri um afnot á stafrænum loftmyndum af landsvæðinu.
2. Undirritaðir hafa góða þekkingu á landsvæðinu við Laka.
3. Sveitastjórn Skaftárhrepps hefur samþykkt að bæta aðkomu inn að Laka með bættum vegsamgöngum. Í kjölfar breytinga á svæðisskipulagi miðhálendisins og aðalskipulagi Skaftárhrepps er gert ráð fyrir vegtengingu fjallvegarins F 206 í Lakagíga við minna þekktari vegslóða sem liggur upp frá Þverá á Síðu að Laufbalavatni og að fellinu Blæng. Vegurinn mun liggja um Eldhraun að Miklafelli, þá upp á hálendisbrúnina áleiðis að Blæng og síðan um Hellisárbotna að fellinu Galta.
4. Væntanlegur vegur mun liggja yfir mismunandi landslagsgerðir, t.a.m. hraun frá nútíma, eldri jarðlög og svæði með jökulminjum frá Ísöld, sambærilegum þeim sem finnast víðar á hálendinu. Vegstæðið liggur nærri heiðarlandi með áhugaverðu lífríki. Þessar landslagsgerðir eru tilgreindar í náttúrverndarlögum sem viðkvæmar landslagsgerðir.
5. Lítil vegagerð hefur verið gerð á Síðumannafrétti utan þess að rudd var jarðýtuslód norður yfir Eldhraun fyrir allnokkrum árum síðan. Tækifæri gefst til þess að meta sjónræn áhrif núverandi vegstæðis og hversu vel hann dylst í hrauninu. Jafnframt er hægt að skoða og meta áhrif vegs sem er ætlaður fyrir hraðari umferð í þeim samanburði.
6. Hluti vegsins, alls um 4-6 km, er áætlaður að liggja yfir svæði þar sem nú er enginn vegur. Því gefst tækifæri fyrirfram til þess að skoða og meta áhrif vegagerðar á ósnortid heiðaland, meðal annars með tilliti til náttúrverndarlaga. Samtímis að meta sjónrænt hvar hentugast væri að vegstæðið mundi liggja.
7. Umhverfisþættir eins og sjónræn áhrif og hávaðamengun hafa ekki verið rannsakaðir við vegagerð á hálendinu.
8. Horft er til þess að geta mögulega nýtt niðurstöður slíkra vegstaðla við aðrar vegafarmkvæmdir á hálendinu. Framkvæmd rannsóknarinnar varð því tvískipt. Í fyrsta lagi var reynt að meta landið sem vegurinn kemur til með að liggja í og í öðru lagi að meta sjónræn áhrif af vegi sem hluta í landslaginu og frá vegi sem vegfarandi.

Landslagsgerðir voru metnar og greindar, út frá jarðfræðilegum og sjónrænum (fagurfræðilegum) forsendum. Núverandi vegslóðar voru skoðaðir út frá þremur ráðandi sjónarhornum, a) niðurgráfin vegur, allt að 30 cm undir landhæð, b) vegur sem fylgir að mestu ríkjandi landhæð, c) uppbyggður vegur, allt að 100 cm yfir landhæð. Núverandi vegur er niðurgráfinn enda var hann ruddur með jarðýtu gegnum hraunið. Til þess var horft að ef slíkur vegur hækkaði um allt að einum metra upp yfir landið myndi vegstæði ásamt öxlum verða allt að 8 m breitt. Var miðað við að hlutfall vegaxla væri 1:3. Að því loknu var lagt mat á hvernig slíkt vegstæði myndi bregða fyrir sjónrænt. Það var m.a. gert með skráningu umhverfisins með ljósmyndum, loftmyndum og mati á landslagsgerðum. Þessi rannsókn var styrkt af Rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar, Nýsköpunarsjóði íslenskra stúdenta og Kirkjubæjarstofu. Vegagerðin rekur umhverfisstefnu og er meginmarkmiðið *Góð sambúð vegar og umferðar við umhverfi og íbúa* (Vegagerðin, 2007). Það er því í hennar stefnu að styðja við tilraunaverkefni sem þetta. Þessum aðilum er þakkaður stuðningurinn.

Október 2008.

Ragnar Frank Kristjánsson, lektor /landslagsarkitekt við Landbúnaðarháskóla Íslands.
Snævarr Guðmundsson, nemi í landafræði við Háskóla Íslands.