

Skipulagsstofnun,
b.t. Rúnars Dýrmundar Bjarnasonar,
Laugavegi 166,
150 Reykjavík

**Efni: Dettifossvegur, Hringvegur-Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum.
Umsögn hreppsnefndar Kelduneshrepps.**

Skipulagsstofnun hefur með bréfi frá 6. mars 2006 óskað eftir umsögn hreppsnefndar Kelduneshrepps um mat á umhverfisáhrifum vegna Dettifossvegar samkvæmt 22. gr. reglugerðar nr. 1123/2005.

Á fundi hreppsnefndar Kelduneshrepps þann 23. mars sl. var erindið tekið fyrir og eftirfarandi bókað:

“Hreppsnefnd Kelduneshrepps telur að fyrirbyggjandi frummatsskýrsla frá Veghönnunardeild Vegagerðarinnar á Akureyri sé fullnægjandi og hefur engu við hana að bæta.

Hreppsnefnd Kelduneshrepps tekur ekki afstöðu til einstakra veglína að svo komnu máli.”

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,

Lindarbrekku 25. mars 2006

Katrín Eymundsdóttir, oddviti.



Skútustaðahreppur, Mývatnssveit 600269-1009

Hlíðavegi 6, 660 Mývatn Íceland s: 464-4163 f. 464-4363, netf. gudrunm@myv.is

Skipulagsstofnun
b/t Rúnar D. Bjarnason
Laugavegur 166
150 Reykjavík

Mývatnssveit, 7. apríl 2006.

Efni: Bréf yðar dags. 6. mars 2006.

Á fundi sveitarstjórnar Skútustaðahrepps 30. mars var eftirfarandi fært til bókar:

Erindi Skipulagsstofnunar þar sem óskað er umsagnar um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar.

Sveitarstjórn Skútustaðahrepps gerir ekki athugasemdir við frummatsskýrsluna en ítrekar eftirfarandi bókun frá fundi sveitarstjórnar 7. apríl 2005:

“Borist hefur erindi frá Vegagerð ríkisins þar sem óskað er eftir umsögn sveitarstjórnar um veglínu frá Hringvegi að Dettifossi Sveitarstjórn Skútustaðahrepps hefur um langt skeið lagt þunga áherslu að vegur verði lagður vestan Jökulsár niður í Kelduhverfi, enda skiptir þessi vegur miklu máli fyrir ferðaþjónustu í Þingeyjarsýslu.

Sveitarstjórn Skútustaðahrepps leggur áherslu á að veglína B verði valin og furðar sig á hugmyndum Umhverfisstofnunar um veglínu A, sem fer um gróið land á einu þurrasta og viðkvæmasta svæði landsins.

Þá furðar sveitarstjórn sig á hversu seint athugasemdir Umhverfisstofnunar koma fram og veltir því fyrir sér hvort þær séu fram komnar til að tefja enn frekar fyrir málinu.”

Þetta tilkynnist hér með.

Bestu kveðjur,

Guðrún M. Valgeirsdóttir, sveitarstj.

Skipulagsstofnun
Rúnar Dýrmundur Bjarnason
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Húsavík, 24. mars 2006

Efni: Dettifossvegur, hringvegur-Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum.

Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra gefur móttekið erindi yðar frá 6. mars sl. þar sem Skipulagsstofnun óskar umsagnar Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmda, samkvæmt 22. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum.

Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra telur að nefnd skýrsla með viðbótargögnum fjalli á fullnægjandi hátt um þá þætti er snúa að verksviði heilbrigðiseftirlitsins.

Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra vill minna á að heilbrigðisnefndir veita starfsleyfi fyrir:

1. Starfsemi í malarnámum sbr. reglugerð nr 785/1999
2. Fráveitur sbr. reglugerð nr. 789/1999
3. Mötuneyti sbr. reglugerð nr 522/1994
4. Starfsmannabúðir sbr. reglugerð nr. 941/2002

Virðingarfyllt

Þorkell Björnsson
heiðbrigðisfulltrúi

Efni: Dettifossvegur, Hringvegur - Norðausturvegur

Fornleifavernd ríkisins hefur mótttekið bréf Skipulagsstofnunar frá 6. mars s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Með bréfinu fylgdi matsskýrsla og skýrsla Fornleifastofnunar Íslands ses: *Dettifossvegur. Fornleifakönnun vegna fyrirhugaðs vegar frá Asturfjöllum að Ásbyrgi*. Stuðst er við upplýsingar úr skýrslunum í þessari umsögn.

Í matsskýrslu er leiðinni vestan Jökulsár á Fjöllum milli Hringvegur og Norðausturvegar skipt í þrjá áfanga, áfanga I, II og III. Sex veglínur eru lagðar fram til athugunar hjá Skipulagsstofnun og ein, veglína B1, er kynnt til samanburðar. Á áfanga I eru veglínur A, B, B1 og B2, á áfanga II veglína C og á áfanga III veglínur D og D1. Í fornleifaskráningarskýrslunni kemur fram að á áhrifsvæði Dettifossvegur hafi fundist 19 minjastaðir þar af þrjú býli þar sem eru talsverðar tóftir og garðar sýnilegar á yfirborði og gera megi ráð fyrir að undir sverði leynist fleiri minjar. Skálettraður texti í umsögninni er tekinn orðrétt úr skráningarskýrslunni.

Áfangi I. Veglína A.

SP-208:124 Gamlivegur. *Þar sem fyrirhugað vegstæði liggur yfir veginn snýr vegurinn í austur/vestur samsíða þjóðvegi 1 en hann er um 130-150 m norðar en þjóðvegurinn. Vegurinn var ekki genginn nema á þeim kafla sem væntalegt vegastæði færi í gegnum hann. Þar er vegurinn um tveggja metra breiður eða sem svarar einni bílbreidd. Tveir grónir hryggir liggja eftir honum endilöngum og mynda þannig saman þrjár götur... Vegurinn er s.k. Gamlivegur og var hann varðaður. “Gamlivegur, póstvegur á Mývatnsfjöllum, lagður um 1880,” segir í viðbæti við örnefnaskrá. Vegurinn lá frá Reykjahlíð, yfir Námaskarð og áfram sem leið liggur allt austur að sæluhúsinu við Jölkulsá. Hann var allur varðaður og sumstaðar má enn sjá gömlu vörðurnar skammt utan þjóðvegur... Leifar vegarins sjálfs sjást ekki nema þar sem jeppamenn hafa ekið á síðustu árum. Gamlivegur mun raskast um sem nemur breidd nýja vegarins.*

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn röskun vegarins og gerir ekki kröfur um mótvægisáðgerðir þess vegna.

Í skráningarskýrslu er getið um vörðu við Gamlaveg sem lendir í fyrirhugaðri veglínu A. *Varðan er ein af mörgum sem hlaðin er ekki all fjærri þjóðveginum á þessum slóðum en fylgdi upphaflega póstleiðinni (Gamlavegi). Umrædd varða (N65°39.681 W16°32.016) stendur um 100 m norðan við þjóðveg 1, hlaðin úr stóru grjóti og er svo til alveg ferhyrnd. Hún er um 1 x 1 m að flatarmáli, 1,3 m á hæð og um 7-8 umför, stendur í sléttu og frekar gróðurléttu landi. Voru þessar vörður endurhlaðnar seint á síðustu öld. Í kafla 6.5.5. í Matsskýrslu segir að varðan sé í 18 m fjarlægð frá veglínu A og að með viðeigandi aðgerðum sé hægt að komast hjá því að raska henni. Fornleifavernd ríkisins telur að merkja þurfi vörðuna á áberandi hátt á meðan á framkvæmdum stendur.*

Í skráningarskýrslu er fjallað um tvo götuslóða sem liggja á lyngivöxnum hæðarrana sem aðskilur núverandi vegstæði og fyrirhugað vegstæði skv. veglínu A. *Slóðarnir eru óverulegir og mögulegt er að einungis sé um kindaslóða að ræða en ekki gamlar reiðgötur það er þó mögulegt að þær séu hvoru tveggja kindaslóði og reiðgötur þegar smalað er á þessu slóðum. Ekki kemur fram í matsskýrslu hvort slóðarnir muni raskast vegna vegagerðar. Fornleifavernd ríkisins gerir ekki athugasemdir við það þó raska þurfi slóðunum.*

Áfangi I. Veglínur B, B1 og B2.

Engar fornleifar eru í nánasta nágrenni veglína B og B2. Ein varða liggur nærri veglínu B1.

SP-208:140. Varða. *Varðan er á vesturbakka Jökulsár á Fjöllum, um 18 km norðvestur frá brúnni á ánni, en um 18 m austan við veglínu. Vestar eru gjallmelar með mjög strjálu og gisnu gróðurívafi. Varðan er um 0,8 m á hæð og um 0,7 m í þvermál neðst. Í kafla 6.5.5. í Matsskýrslu segir að með viðeigandi aðgerðum sé hægt að komast hjá því að raska vörðunni. Fornleifavernd ríkisins telur að merkja þurfi vörðuna á áberandi hátt á meðan á framkvæmdum stendur.*

Áfangi II. Veglína C.

Við veglínu C eru fjórar vörður og vörðubrot (NP-613:001, NP-613:002, NP-613:002A og NP-613:003). NP-613:002 og NP-613:002A eru í talverðri fjarlægð frá fyrirhuguðu vegstæði og ekki í hættu. NP-613:003 er í 50 – 100 m fjarlægð frá veglínunni. Gera þarf verktökum grein fyrir tilvist hennar til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

NP-613:001. *Slétta 12 km SSV frá Meidavöllum er varða – vörðubrot; tæpa 2 km sunnan við afleggjara í Vesturdal og um 40 m austan við jeppaslóða. Slóðinn er á svipuðum stað og fyrirhugað vegarstæði. Varðan er á grónu holti en umhverfis lyngmói. Fast autan við vörðu er mikil breið gjá í landið. Varðan er hálfhrunin, um 0,6 m há og um 0,7 m í þvermál neðst. Í matsskýrslu segir að ekki verði hjá því komist að raska vörðunni nema með mun verri legu vegar. Varðan hefur verið staðsett með GPS mælingu og mæld upp. Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn því að hún verði fjarlægð.*

Áfangi III. Veglína D

Í matsskýrslu kemur fram að til að halda raski í lágmarki tók Vegagerðin þá ákvörðun að byggja nýjan veg að mestu á núverandi vegstæði á kaflanum frá Vesturdal að Norðausturvegi.

Núverandi vegur liggur í gegnum þrjú minjasvæði á þessum kafla. Þetta eru bæjarstæðin Maríugerði (NP-005:007), Tóveggjarstekkur (NP-005:005) og Hæringsstaðir (NP-023b).

Veglína D liggur um Maríugerði og Tóveggjarstekk.

NP-005:007. Maríugerði. *“Maríugerði. Norðaustur frá Tóvegg, nú komið undir tún.” Segir í Landi og fólki, en lýsingin er ekki allskosta rétt nema nafnið Maríugerði hafi verið notað á tveimur stöðum. Maríugerði sem hér um ræðir er langt utan við tún, 3 km suðsuðaustan við Tóvegg og um 2 m norðan við þjóðveg en fyrirhugað vegstæði er á sama stað. Heimamenn hafa löngum talið Maríugerði vera þar sem nú sést aðeins vallargarður en sé hann rakinn til suðurs, h.u.b 200 m, liggur hann að þeirri tóft sem hér er skráð sem Maríugerði 005:007 og verður að teljast líklegasta staðsetning Maríugerðis á svæðinu. Maríugerðistöftin er nokkurn veginn nákvæmlega í fyrirhuguðu vegarstæði, um 2 m austan við núverandi þjóðveg. Miklir vallargarðar eru umhverfis tóftina, bæði austan og vestan núverandi þjóðvegjar þótt flestir gardarnir séu austan vegar... Maríugerðistöftin er um 22 X 15 m á stærð og snýr norður-suður. Hún skiptist í 4 hólf og er kafloðin lyngi og víði. Engar grjóthleðslur sjást í tóftinni en þó gæti það vel verið neðst í veggjum sem eru töluvert sokknir. Ekki er innangengt nema á milli nyrstu hólfanna tveggja. Op er vestast á norðurvegg tóftar og fyrir miðri tóft að vestan er op inn í stærsta hólf tóftarinnar. Veggir tóftarinnar eru ekki háir heldur er tóftin frekar sokkin en upphlaðin, þ.e. hólfín eru nokkuð djúp, dýpst 0,9 m, innanveggja. Það er ljóst að Maríugerðistöftin er í stórhættu vegna fyrirhugaðara vegagerðar. Núverandi vegur skerðir ekki tóftina en hún liggur aðeins 2 m austan vegarins. Í kafla 6.5.5 í matsskýrslu segir: “Við verkhönnun Dettifossvegjar verður honum hnikað til vesturs eins og hægt er, framhjá minjasvæðunum við Meidavallaskóg, til að áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar verði sem minnst. Miðað verður við að hægri fláafótur muni liggja í hægri kanti núverandi vegar og að **landi austan hans verði ekki raskað.**” (Feitletrun er undirritaðra). Æskilegast væri að flytja veglínuna út fyrir minjasvæði Maríugerðis. Ekki er þó hægt að horfa fram hjá því að núverandi*

vegur skerðir minjar á svæðinu og að sú röskun verður ekki aftur tekin. Lagfæringar á veginum munu þó skerða garðlög vestan vegarins enn frekar en orðið er. Fornleifavernd ríkisins telur mikilvægt að kannað verði hvort ekki er hægt að flyta veglínuna út fyrir minjasvæði Maríugerðis. Stofnuni leggst þó ekki gegn lagningu vegarins eins og hún er kynnt í matsskýrslu ef fornleifafræðingur verður fenginn til að hafa eftirlit á staðnum á meðan á framkvæmdum stendur. Þá telur stofnunin nauðsynlegt að grafnir verði könnunarskurðir í garðlögin þar sem þau munu raskast vestan vegarins í þeim tilgangi að kanna gerð þeirra og aldur.

NP-005:005. Tóveggjarstekkur. *Í Jarðabók Árna Magnússonar og Páls Vídalíns (1712) segir: “Toveggjarstekkur heitir stekkjartæði kotsins hjer í landinu og halda menn að þar hafi í fyrndinni bygt verið, eftir sem líklegt sýnist af fornum garðalögum og tóftarústum. Ekki má hjer aftur byggja fyrir heyskaparleysi, þó er túnstæðið ræktandi.” “Suð austur úr túni eru grónir móar og smádoikir, sem ná að allhárri hæð, er nefnist Steinás. Suðvestur af ásnum er stekkur, Tóveggjarstekkur.” Segir í örnefnaskrá. Tóftir Tóveggjarstekks eru um 20 m austan við þjóðveg; 500-1000 m sunnan við vinkilbeygju á þjóðvegi til suðurs, upp með Jökulsá. Á þessu svæði afmarkar vallargarður (sjá 005:005A-N) svæði sem er um 150 X 120 m stórt VNV-ASA. Innan vallargarðsins eru stekkjartóftir 005:005, nátthagi (sjá 005:005O-U) og stök tóft (sjá 005:005Ú). Núverandi vegur sker garð, sem umlykur minjasvæði Tóveggjarstekks, á tveimur stöðum. Vegurinn liggur aðeins í um 20 m fjarlægð frá tóft Tóveggjarstekks. Í matsskýrslu er lagt til að nýji vegurinn verði byggður á núverandi vegstæði þar sem það liggur um Tóveggjarstekkk. Nýji vegurinn mun raska vallargarðinum enn frekar en orðið er en hægt ætti að vera að komast hjá raski á sýnilegum tóftum á svæðinu. Fornleifavernd ríkisins telur mikilvægt að kannað verði hvort ekki er hægt að flyta veglínuna út fyrir minjasvæði Tóveggjarstekks.*

Stofnuni leggst þó ekki gegn lagningu vegarins eins og hún er kynnt í matsskýrslu ef fornleifafræðingur verður fenginn til að hafa eftirlit á staðnum á meðan á framkvæmdum stendur. Þá telur stofnunin nauðsynlegt að grafnir verði könnunarskurðir í vallargarðinn þar sem hann munu raskast í þeim tilgangi að kanna gerð hans og aldur.

Veglína D vikur frá núverandi vegi skammt frá Hæringsstöðum en þar eru nokkrar tóftir innan túngarðs. Í kafla 6.5.5. í matsskýrslu segir: “Til að draga úr áhrifum framkvæmdarinnar á fornleifar ákvað Vegagerðin í október 2005 að leggja fram tillögu að veglínunni sem raskar ekki fornleifum að Hæringsstöðum, en þar eru flestar fornleifar við núverandi veg. Veglína D vikur út af núverandi vegi 0,5 km vestan við Hæringsstaði og tengist Norðausturvegi 0,6 km vestar en veglína D1. Engar fornleifar eru á þeim kafla” Fornleifavernd ríkisins fagnar þessari tilfærslu á veglínunni og mælir eindregið með veglínunni D á þessum kafla vegarins.

Áfangi III. Veglína D1

Veglína D1 liggur um Maríugerði og Tóveggjarstekkk eins og veglína D, sjá hér að ofan. Veglína D1 liggur auk þess um Hæringsstaði.

NP-023b. Hæringsstaðir. *“Gamalt býli í landi Meiðavalla, um miðja vegu milli Meiðavalla og Tóveggjar. Þar er ennþá túnblettur til nytja og sér vel fyrir tóftum bæjarhúsa.” Segir í Landi og fólki. Í örnefnaskrá Meiðavalla er getið um sama býli. Þar segir “Vestur af Rana er svo annað eyðibýli, sem hefur að fornu heitið Hræreksstaðir, afbökun hefur átt sér stað með nafnið, en þetta mun vera elzt og réttast.” Hæringsstaðir eru rétt um 900 m vestnordvestur af Meiðavöllum (023-001), norðan við Meiðavallaskóg. Tóftarsvæðið liggur að hluta undir fyrirhuguðu vegarstæði sem er áætlað nokkurn vegin þar sem núverandi þjóðvegur er, sjá fornleif 010... Á tóftasvæðinu, innan túngarðs, eru að minnsta kosti 11 fornleifar. Túngarður 010 er umhverfis býlið og innan hans er grösugt tún en utan túngarðs eru lyngmóar. Bæjarhóllinn er um 40 X 18 m, snýr norður-suður á lengdina og rís talsvert úr túninu umhverfis. Í tóftinni miðri var síðar*

byggður kofi og sjást ummerki hans á grjóthlöðnum grunni sem rís hæst á tóftarsvæðinu.

Veglína D1 liggur í sama vegstæði og núverandi vegur. Vegurinn liggur í gegnum norðanvert minjasvæðið á Hæringsstöðum. Hann fer yfir garðlag náttþaga á tveimur stöðum og sker einnig túngarð á tveimur stöðum. Þá liggur vegurinn mjög nærri tóft (NP-023b:018) sem skv.

matsskýrslu myndi lenda undir veginum ef þessi leið yrði fyrir valinu. Vegna rasks sem yrði á fornleifum ef vegur yrði endurbyggður gegnum Hæringsstaði hefur Vegagerðin lagt til nýja leið á þessum slóðum, veglínu D. Ef leggja ætti veginn skv. veglínu D1 þyrfti að mati

Fornleifaverndar ríkisins að rannsaka tóftina (NP-023b:018) með fornleifauppgreftri. Grafa þyrfti könnunarskurði í garðana til að kanna gerð þeirra og aldur auk þess sem fornleifafræðingur þyrfti að vera á staðnum til eftirlits á meðan á framkvæmdum stæði. Fornleifavernd ríkisins fagnar tillögu að veglínu D og mælir eindregið með því að hún verði valin á þessum kafla vegarins.

Í matsskýrslu er fjallað um þrjár vegtengingar frá aðalleiðinni. Ein er að Dettifossi og Hafragilsfossi og er hún nokkuð frábrugðin núverandi vegi. Hinar eru að Hólmatungum og niður í Vesturdal að Hljóðaklettum en þær tengingar munu fylgja núverandi vegtengingum. Þá er fjallað um námur sem gert er ráð fyrir að verð 20 – 24 eftir því hvaða veglínur verða fyrir valinu.

Í fornleifaskráningarskýrslu og matsskýrslu er ekki fjallað um áhrif vegtenginga og efnistökusvæða á fornleifar. Af fyrirbyggjandi gögnum virðist mega álykta að fornleifar séu ekki nærri þessum framkvæmdasvæðum. Náma D3 liggur þó mjög nærri Maríugerði og bera að varast að fornleifar í Maríugerði raskist vegna efnistökkunnar.

Samantekt:

Áfangi I. Við veglínu A þarf að merkja vörðu við Gamlaveg á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá. Við veglínu B1 þarf að merkja vörðu (SP-208-140) á meðan á framkvæmdum stendur til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

Áfangi II. Gera þarf verktökum grein fyrir staðsetningu vörðu (NP-613:003) á meðan á framkvæmdum stendur til að hún raskist ekki af vangá. Ekki verður komist hjá því að raska vörðu NP-613:001. Varðan hefur verið staðsett með GPS mælingu og mæld upp.

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn því að hún verði fjarlægð.

Áfangi III. Veglínur D og D1 liggja í núverandi vegstæði um Maríugerði og Tóveggjarstekk sem eru forn bæjarstæði. Vegurinn liggur í gegnum garðlög á bæjarstæðunum. Fornleifavernd ríkisins telur mikilvægt að kannað verði hvort ekki er hægt að færa veglínuna út fyrir minjasvæðin. Stofnuni leggst þó ekki gegn lagningu vegarins eins og hún er kynnt í matsskýrslu en setur það skilyrði að fornleifafræðingur verður fenginn til að hafa eftirlit á staðnum á meðan á framkvæmdum stendur. Þá telur stofnunin nauðsynlegt að grafnir verði könnunarskurðir í garðlögin, sem endurbættur vegur mun raska meira en orðið er, í þeim tilgangi að kanna gerð þeirra og aldur. Veglína D1 liggur í núverandi vegi um bæjarstæði Hæringsstaða. Endurgerð vegarins myndi valda frekar röskun á garðlögum auk þess sem ein tóft lendir undir veginum.

Vegagerðin hefur lagt fram tillögu að veglínu D á þessum kafla. Veglínan sveigir frá núverandi vegi og veldur ekki raski á fornleifum að Hæringsstöðum. Fornleifavernd ríkisins fagnar þessari tillögu og mælir eindregið með því að hún verði valin á þessum kafla vegarins.

Fornleifavernd ríkisins gerir ekki frekari athugasemdir við fyrirbyggjandi matsskýrslu um Dettifossveg. Stofnunin bendir á að varast ber að hafa vinnuskúra og efnisgeymslur of nálægt fornleifum og að haga ber akstri vinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Bent skal á að í 10. gr. þjóðminjalaga stendur m.a.: *Fornleifum má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi né nokkur annar, spilla, granda né breyta, ekki heldur hylja þær, laga né aflaga né úr stað flytja nema með leyfi Fornleifaverndar ríkisins.* Og 13. gr. sömu laga sem hljóðar svo: *Nú*

finnast fornleifar sem áður voru ókunnar og skal finnandi þá skýra Fornleifavernd ríkisins frá fundinum svo fljótt sem unnt er. Sama skylda hvílir á landeiganda og ábúanda er þeir fá vitneskju um fundinn. Ef fornleifar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd uns fengin er ákvörðun Fornleifaverndar ríkisins um hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum.

Virðingarfyllst,
f.h. Fornleifaverndar ríkisins

Kristín Huld Sigurðardóttir
Forstöðumaður

Kristinn Magnússon
Deildarstjóri



Byggðastofnun

Próunarsvið

Dagsetning
29.3.2006

Skipulagsstofnun
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Efni: Matsáætlun Dettifossvegar.

Byggðastofnun hefur borist beiðni um umsögn um matsáætlun Dettifossvegar.

Samkvæmt lögum um Byggðastofnun er það hlutverk hennar að vinna að eflingu byggðar og atvinnulífs á landsbyggðinni. Tekið er fram að ekki hefur verið fjallað um umsögnina í stjórn stofnunarinnar.

Byggðastofnun telur að matsskýrslan geri á fullnægjandi hátt grein fyrir umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar og telur lagningu vegarins mikilvæga, einkum fyrir ferðaþjónustu á svæðinu. Samkvæmt matsskýrslu mun framkvæmdin auka möguleika í ferðaþjónustu og starfsemi í þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum og stytta vegalengdir og þar með ferðatíma. Auk þess mun vegurinn skapa þægilegri ferðamáta og draga úr rykmengun. Leitað hefur verið til sveitarstjórna á áhrifasvæði vegarins og er það mat þeirra að vegurinn bjóði upp á möguleika á ýmsum sviðum svo sem til ferðaþjónustu, sumarhúsabyggðar, byggingu hótels og ferðalaga til Austurlands og útflutnings framleiðsluvara frá austfirskum höfnum og Egilsstaðaflugvelli.

Virðingarfyllt

Guðmundur Guðmundsson
Ráðgjafi á próunarsviði Byggðastofnunar

Skipulagsstofnun
Rúnar Dýrmundur Bjarnason
Laugavegi 166
101 Reykjavík

Reykjavík 29. mars 2006

Mál: Mat á umhverfisáhrifum. Dettifossvegur, Hringvegur- Norðausturvegur.

Á fundi samvinnunefndar miðhálandis sem haldinn var 16. og 17. mars sl. var tekið til afgreiðslu erindi Skipulagsstofnunar dags. 6. mars þar sem óskað er umsagnar samvinnunefndar miðhálandis um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar við Dettifossveg. Jafnframt var svarað fyrirspurn Vegagerðar dags. 24. febrúar hvort gera þurfi breytingu á svæðisskipulagi miðhálandis Íslands vegna nýrrar veglínu Dettifossvegar.

Í Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015, kafla **9.4 Samgöngur** segir um Dettifossveg (Hólmatunguvegur): Hólmatunguvegur (F862), Skútustaðahreppur. Liggur frá hringveginum að Dettifossi að vestan, alls 22 km. Gert er ráð fyrir að vegurinn geti færst austur að Jökulsá á Fjöllum þar sem eru að mestu aurar og ógróið land.

Í samræmi við stefnu Svæðisskipulags Miðhálandis Íslands 2015; *Samþykkti nefndin að þar sem ekki er um nýja veltengingu að ræða og gert er ráð fyrir breytingunni í Svæðisskipulaginu telji nefndin tillögur til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum ekki kalla á breytingu svæðisskipulagsins.*

Samvinnunefnd miðhálandis samþykkti eftir kynningu erindis Skipulagsstofnunar að fela formanni og ráðgjafa að ganga frá umsögn. Umsögn nefndarinnar byggir á Frummatsskýrslu Vegagerðarinnar, Veghönnun Akureyri frá febrúar 2006.

Samanburður veglína og umhverfisáhrif mismunandi kosta. Til athugunar hjá Skipulagsstofnun eru lagðar fram 6 veglínur. Innan marka svæðisskipulags miðhálandis, liggja þrjár þeirra, þ.e syðsti hluti Dettifossvegar frá Hringvegi og að Dettifossi, kostir A, B, B2. Veglína B og B2 liggja í nágrenni við Jökulsá á Fjöllum en veglína A í nágrenni við núverandi Hólmatunguveg. Jafnframt er lagt fram samanburðarkostur B1, sem alfarið er hafnað af Umhverfisstofnun.

Veglína A- 18.6 km hún er að öllu leyti nýbygging en liggur á köflum á eða í grennd við núverandi Hólmatunguveg. Veglínan hefur lítil áhrif á hugmyndir um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Hæðar breytingar eru ekki miklar og halli ekki mikill. Efnistaka er erfið- fylling hvergi mikil en skerðingar eru talsverðar.

Veglína B- 21.1 km langur. Hún er að öllu leyti nýbygging. Hæðar breytingar eru ekki miklar og halli ekki mikill. Sneytt er hjá Hraundal, Landslagið er fjölbreytt og hefur töluvert upplifunargildi. Betri efnistökmöguleikar en í veglínu A.

Veglína B2. 20.9 km löng, hún fylgir B nema á 3 km löngum kafla. Hún er að öllu leyti nýbygging. Landið sem veglínan liggur um er gróðurlaust.

Veglínur C og D eru utan skipulagssvæðis svæðisskipulags miðhálandis og verður aðeins lítillaga fjallað um þær í umsögn nefndarinnar. Núverandi vegur er mjög lélegur og mikið niðurgrafinn og að mati framkvæmdaaðila talin óraunhæfur kostur.

Markmið framkvæmdar er að bæta aðgengi að ferðamannastöðum í Þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum. Styrkja byggðarlög og tryggja heilsárs samgöngur og auka umferðaröryggi.

Vegagerðin leggur fram sem kost B+C+D

Hönnunarhraði og umhverfisáhrif

Í frummatsskýrslu Vegagerðar kemur fram að hönnunarhraði vegar er miðaður við 90 km/klst. Í umsögnum Kelduneshrepps, Umhverfisstofnunar og Skipulagsstofnunar er talið að 90 km/klst hraði eigi að vera alger undantekning þar sem um ferðamannaveg sé að ræða.

Að mati framkvæmdaaðila er vegur hannaður með jafnan hraða talinn öruggari kostur. Af gögnum Vegagerðar er ekki hægt að gera greinarmun á hvort þessi hönnunarforsenda breyti veglínu eða hafi í för með sér önnur og meiri umhverfisáhrif.

Framkvæmdatími og umhverfisáhrif

Í samráði við ferðaþjónustuaðila á Norðurlandi hefur verið talið að lagning Dettifossvegar efli möguleika ferðaþjónustunnar á Norðurlandi og bæti aðgengi að Þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum. Í samgönguáætlun 2005-2008 er gert ráð fyrir byrjunarfjárveitingu til Dettifossvegar 468 m.kr sem dugar aðeins fyrir hluta framkvæmdar. Samkvæmt matsskýrslu er áætlaður byggingartími Dettifossvegar í stysta lagi til ársins 2014. Lengd framkvæmdatíma er því samkvæmt Frummatsskýrslu minnst 8 ár, samkvæmt skýrslunni eru ýmis umhverfisáhrif vegagerðar á framkvæmdatíma en ekki af veglínunni sem slíkri. Umhverfisáhrif eru af völdum ryks, hávaða og sjónmengunar og verður því að segja að óásættanlegt að teygja framkvæmdir yfir þetta langt tímabil. Á framkvæmdatíma má gera ráð fyrir að markmið framkvæmdar verði ekki uppfyllt, umferðaröryggi sé ógnað og aðgengi að ferðamannastöðum í viðkvæmri náttúru verði um vinnusvæði vegagerðar. Að mati samvinnunefndar ætti að stytta framkvæmdatíma og haga framkvæmdum þannig að draga megi úr áhrifum á háannatíma ferðaþjónustunnar.

Val á veglínu og umhverfisáhrif

Samkvæmt skýrslu Vegagerðar er getið að helstu áhrifaþættir framkvæmdarinnar kunní að verða: á landnotkun- þ.e á friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum frá upptökum til ósa, á samfélag- ferðaþjónustu og útivist, á jarðmyndanir, landslag gróður og fornleifar. Óveruleg áhrif kunní að verða á fuglalíf, hávaða og mengun.

Með því að bera saman umhverfisáhrif veglína er metið að veglína A hafi minna upplifunargildi en veglína B/B1/B2 en hinsvegar geti veglína B/B1/B2 haft áhrif á útivist meðfram Jökulsánni og friðlýsingu Jökulsárinnar.

Ferðaþjónustan hefur kosið kost B, vegna útsýnis og telur vegstæði betra og öruggara. Kelduneshreppur hefur lýst yfir hlutleysi sínu gangvart vali á milli A og B. Sveitarstjórn Skútustaðahrepps leggur áherslu á kost B og lýsir yfir furðu sinni með val

Umhverfisstofnunar á leið a sem fer um gróið land á einu þurrasta og viðkvæmasta svæði landsins. Samkvæmt fylgiskjali 9 er veglínur B og B1 taldar verða snjóléttari en veglína A. Veglína B2 er sett fram vegna óska landeigenda Reykjahlíðar til að draga úr raski á hraunum.

Samvinnunefnd miðhálandis telur að kostur B falli betur að stefnumótun í gildandi skipulagi um að veglína geti færst austur að Jökulsá á Fjöllum þar sem eru að mestu aurar og ógróið land. Samvinnunefnd telur mikilvægt að áður en endanlegt vegstæði er ákveðið verði útfærð í aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags (Skútustaðahreppi) tengd landnotkun og tekið tillit til hagsmuna annarra vegfarenda s.s göngufólks, hjólreiða- og hestamanna. Landrými og aðgengi þarf að vera gott að Jökulsánni. Ef kemur til stækkun Þjóðgarðs er ljóst að markmið er verndun náttúru og aðgengi almennings.

Áætluð vegstæði (bæði A og B) falla í hæsta verndarflokk svæðisskipulags miðhálandis, náttúruverndarsvæði. Svæðin ná yfir stórar landslagsheildir og stóra samfellda hluta gosminja á gosbeltinu. Í svæðisskipulaginu er vísað í ályktun náttúruverndarþings sem telur nauðsyn að stofna "eldfjallafriðland" á svæðinu. Í ljósi þessara upplýsinga er hægt að taka undir óskir heimamanna um veglínu B2, sem sneiðir frá viðkvæmum jarðmyndunum og dregur úr raski á hraunum, svo framarlega sem veglínan hindrar ekki aðgengi almennings meðfram Jökulsánni. Tengingar að helstu ferðamannsvæðum þarf að vanda s.s niður í Vesturdal, Hólmatungur og að bílastæði við Dettifoss.

Í skýrslu framkvæmdaraðila er gerð grein fyrir fyrirhuguðum efnistökusvæðum Dettifossvegjar. Samvinnunefnd telur mikilvægt að efnistökusvæði verði útfærð í aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélaga og bendir á að samkvæmt Leiðbeiningum um skilgreiningu landnotkunar í aðalskipulagi á miðhálandinu, skuli einungis í undantekningartilfellum gert ráð fyrir efnistökusvæðum á svæðum sem skilgreind eru sem "náttúruverndarsvæði" í svæðisskipulaginu. Staðsetning og umfang efnistökusvæða verður þá að taka mið af almennum sjónarmiðum í svæðisskipulaginu um "verndarheildir" og "lágt byggingarstig". Við ákvörðunartöku ber því að mati samvinnunefndar að takmarka sem mest fjölda efnistökusvæða og haga frágangi þeirra þannig að falli sem best að landi. Eðlilegt er að horfa fyrst og fremst til efnistöku í og við veglínu Dettifossvegjar og í og á áraurum Jökulsárinnar.

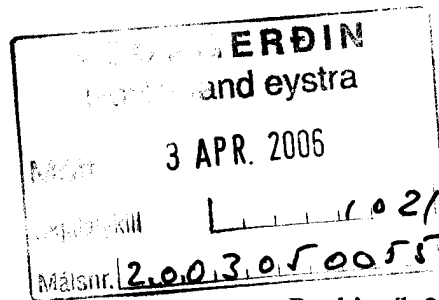
Veglína Dettifossvegjar fer um verndarsvæði svæðisskipulags miðhálandis, Ódáðahraun og Austurfjöll, verndarsvæðið er hæst á hálandi vegna sérstöðu og hversu lítið það er snortið af mannavöldum. Samvinnunefnd miðhálandis telur mikilvægt að á framkvæmdatíma, við vegbyggingu og efnistöku verði gætt fyllstu varklárni og dregið úr áhrifasvæði framkvæmdanna.

Virðingarfyllst

Óskar Bergsson formaður

Tölvupóst runar@skipulag.is; frida@skipulag.is
Afrít: Vegagerðin b.t. Helgu Aðalgeirsdóttur Fbe/brefut/06/dettif-skip

Vegagerðin
Helga Aðalgeirsdóttir
Miðhúsavegi 1
IS-600 Akureyri



Reykjavík 27. mars 2006

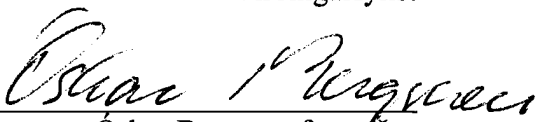
Mál: Dettifossvegur, Hringvegur- Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum.

Á fundi samvinnunefndar miðhálandis sem haldinn var 16. og 17. mars sl. var tekið til afgreiðslu erindi Skipulagsstofnunar dags. 6. mars þar sem óskað er álits nefndarinnar við val veglínu Dettifossvegur og vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Jafnframt var svarað fyrirspurn Vegagerðarinnar dags. 24. febrúar hvort gera þurfi breytingu á svæðisskipulagi miðhálandis Íslands vegna nýrrar veglínu Dettifossvegur.

Í Svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015, kafla 9.4 Samgöngur er gert ráð fyrir að: Hólmátunguvegur (F862), Skútustaðahreppur. Liggur frá hringveginum að Dettifossi að vestan, alls 22 km. Gert er ráð fyrir að vegurinn geti færst austur að Jökulsá á Fjöllum þar sem eru að mestu aurar og ógróið land.

Samþykkti nefndin að þar sem ekki er um nýja veltengingu að ræða og gert er ráð fyrir breytingunni í Svæðisskipulaginu telur nefndin tillögur til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum ekki kalla á breytingu svæðisskipulagsins.

Virðingarfyllst


Óskar Bergsson formaður

Afrit: Skipulagsstofnun
Fbe/brefut/06/vegagerd-Dettiif

Fylgiskjal 23

Skógrækt ríkisins, skógræktarráðunautur,
Gamla Gróðrarstöðin, Krókeyri, 600 Akureyri,
sími 461-5644 og 865-5908
hallgrimur@skogur.is

Skipulagsstofnun,
Laugavegi 166,
150 Reykjavík,

Akureyri 30. mars .2006

Með bréfi dagsettu 7. mars s.l. óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Skógræktar ríkisins á matsskýrslu um Dettifossveg; Hringvegur - Norðausturveg.

Samkvæmt matskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar veglínur D og D1 liggja um Meiðavallaskóg. Ekki kemur fram í matsskýrslu hve umfangsmikil skógareyðing verður að völdum vegagerðar á þessu svæði.

Skógrækt ríkisins gerir ekki athugasemdir við lagningu fyrirhugaðs vegar um Meiðavallaskóg en bendir á að minni skógarruðningur muni fylgja leið D1.

Skógrækt ríkisins leggur einnig áherslu á að haft verði samráð við skógarvörðinn á Norðurlandi vegna skógarruðnings í fyrirhuguðu vegstæði

Samkvæmt skógræktarlögum (II. kafla, 6 gr.) um meðferð skóga og kjarrs má ekkert svæði rjóðurfella nema með samþykki skógræktarstjóra og þá því aðeins að grætt verði upp að nýju jafnstórt svæði.

Með tilvísun í framangreint óskar Skógrækt ríkisins eftir að sýnt verði fram á mótvægisáðgerðir vegna skógareyðingar sem kunna að fylgja framkvæmdum við lagningu Dettifossvegar.

F. h. Skógræktar ríkisins,

Hallgrímur Indriðason,
skógræktarráðunautur,
Akureyri.

Skipulagsstofnun
b.t. Rúnars Dýrmundar Bjarnasonar
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Gunnarsholti 31. mars 2006

Umsögn um:

Dettifossvegur, Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum, sbr. bréf Skipulagsstofnunar frá 6. mars sl.

Umsögn Landgræðslu ríkisins tekur til hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar á gróður og gróðurlendi og jarðvegsrof sbr. lög um landgræðslu nr. 17/1965. Í umfjöllun sinni hér á eftir tekur Landgræðsla ríkisins mið af 22. gr. reglugerðar nr. 1123/2005 varðandi efni og framsetningu. Fjallað verður um efni matskýrslu með sérstöku tilliti til þeirra þátta er að verksviði Landgræðslu ríkisins snúa.

Fyrirhuguð framkvæmd

Frumatskýrslan lýsir fyrirhugaðri framkvæmd, hönnun hennar og staðsetningu á fullnægjandi hátt þannig að hægt sé að draga nauðsynlegar ályktanir varðandi umhverfisáhrif framkvæmdarinnar hvað varðar starfssvið Landgræðslu ríkisins.

Umhverfi

Umhverfinu er lýst á fullnægjandi hátt í matskýrslu og fylgiskýrslum hennar. Landgræðsla ríkisins telur að þær rannsóknir og upplýsingar sem fram eru lagðar og til er vitnað séu fullnægjandi til grundvallar ákvörðun um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar.

Umhverfisáhrif

Frá sjónarhóli Landgræðslu ríkisins eru umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar fyrst og fremst tengd áhrifum hennar á gróður, annars vegar vegna vegarins sjálfs og hins vegar vegna námasvæða og lagningar hliðarvega.

Landgræðslan vill lýsa ánægju sinni með að fram kemur í frumatskýrslu að aðgerðapörf vegna mögulegrar sandfokshættu verði metin. Brýnust þörf er á þessu við áfanga I þar sem veglínur á áfanga II og III fara að mestu leyti um gróið land.

Hvað varðar val á veglínunum á áfanga I vill Landgræðslan benda á að veglína B/B2 er mun betri kostur með tilliti til landgræðslusjónarmiða þar sem hún fer að mestu um ógróið land. Veglína A fer að stórum hluta um gróið og uppgrætt land sem yrði raskað og eykst þar með hætta á jarðvegsrofi þar sem jarðvegurinn er mjög rofgjarn á þessu svæði. Með vali á veglínu B/B2 opnast aðgengi að miklu rofsvæði á Norðmel þar sem mikil þörf er á að stöðva hraðfara jarðvegsrof.

Landgræðslan vill áréttu gildi þess að girða fjárhelda girðingu vestan nýs vegar ef veglína B/B2 er valin en með því myndi umferðaröryggi aukast til muna auk þess sem samkomulag ætti að nást um að friða hið illa farna land austan þess fyrir búfjárbreit. Friðun fyrir búfjárbreit myndi auka möguleikana á að stöðva hugsanlegt sandfok á svæðinu en slíkt er nær ógerlegt við þessar aðstæður þar sem búfjárbreit er til staðar.

Í frummatsskýrslu kemur fram að tillaga hafi komið um að leggja af gamla veginn frá hringvegi norður að Dettifossi. Landgræðslan tekur undir ætlan Vegagerðarinnar að gera hann minna áberandi í landslaginu en bendir á nauðsyn þess að tryggja aðgengi að uppgræðslusvæðum eftir gamla veginum ef veglína B/B2 verður valin.

Hvað varðar veglína C á áfanga II hefur Landgræðslan ekki athugasemdir við legu hennar. Færsla vegar ofar á Svínadalsháls eykur aðgengi að uppgræðslusvæðum sem unnið hefur verið á undanfarin ár auk þess sem hætta á úrrennsli frá vegi ætti að minnka vegna minni hliðarhalla.

Í áfanga III þar sem val er um veglínur D og D1 þá vill Landgræðslan benda á að út frá landgræðslusjónarmiðum er D1 betri kostur þar sem minna rask verður á gróðurlendum.

Mótvægisáðgerðir

Fjallað er sérstaklega í frummatsskýrlunni um mótvægisáðgerðir til að minnka neikvæð áhrif vegagerðar á gróður með því að græða upp a.m.k. jafn stór svæði og þau sem raskast vegna framkvæmdanna.

Það er ástæða til að hrósa Vegagerðinni fyrir það frumkvæði sem hún sýnir varðandi það að bæta þann gróður sem eyðist vegna framkvæmda. Landgræðslan hefur lengi barist fyrir því að bætur komi fyrir þann gróður sem eyðist vegna framkvæmda í samræmi við 17. gr. laga um landgræðslu nr. 17/1965.

Landgræðslan telur að fyrirhugaðar mótvægisáðgerðir séu fullnægjandi en ítrekar nauðsyn þess að meta hættu á sandfoki á þessu fyrirhugaða framkvæmdasvæði.

Vöktun

Landgræðsla ríkisins telur ekki nauðsyn á að viðhafa aðra vöktun en þá sem eðlilega fylgir eftirliti með gróðurframvindu á nýlega græddum svæðum meðan nýgróður er að festa rætur og svæðið að laga sig að grenndargróðri.

Atriði sem kanna þarf frekar

Landgræðsla ríkisins telur að ekki sé þörf á að afla frekari gagna vegna matsferlisins. Að mati Landgræðslu ríkisins eru fyrirbyggjandi gögn fullnægjandi til þess að byggja á mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Samantekt á álitum Landgræðslu ríkisins

Að teknu tilliti til framlagðra gagna telur Landgræðsla ríkisins að fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki hafa veruleg áhrif á umhverfi hvað varðar gróður og jarðveg ef þess er gætt að yfirborð raskaðs lands sé grætt upp á nýjan leik.

Virðingarfyllst,
f.h. Landgræðslu ríkisins

Sveinn Runólfsson,
landgræðslustjóri



U S T

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Ísland

t. (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Skipulagsstofnun
Rúnar Dýrmundur Bjarnason
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. apríl 2006
Tilvísun: UST20060300021/káb

Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar.

Umhverfisstofnun fagnar nýjum vegi um þjóðgarðinn sem mun gera gestum hans mögulegt að njóta stórbrotinnar náttúru hans með auðveldari hætti en verið hefur. Rykkóf og drulla á vegum hefur verið hluti af minningu margra gesta og ástand veganna hefur takmarkað mjög allan aðgang að þjóðgarðinum. Vegagerð og umgengni um þetta stórbrotna og fallega land þarf að vanda mjög. Í eftirfarandi greinargerð eru dregnir fram þeir þættir sem að Umhverfisstofnun telur að megi betur fara varðandi framkvæmdina.

Umhverfisstofnun er leyfisveitandi fyrir framkvæmd Dettifossvegar, vegagerð og efnistöku, innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum í samræmi 38. gr. laga um náttúruvernd og reglugerð nr. 359/1993 um friðlýsingu þjóðgarðsins.

3 kafli. Kostir og framkvæmdalýsing

3.1.10. Vegur með 60 eða 90 km/klst hámarkshraða

Í þessum kafla kemur fram að Vegagerðin hafi tekið þá ákvörðun að miða hönnunarhraða vegarins við 90 km/klst og ákvörðun um hámarkshraða á veginum innan þjóðgarðs verði tekin í samráði við þjóðgarðsyfirvöld en utan þjóðgarðs verði miðað við 90 km/klst hámarkshraða. Þar sem gert er ráð fyrir að vegurinn sé ferðamannavegur og umferð að miklu leyti bundin við ferðamenn telur þ.e. 60 km/klst. Það skapar hættu að vera með hraða umferð á ferðamannaleið og það skapar hættu að vera með tvennskonar hámarkshraða á leiðinni eins og að lækka hraðann allt í einu úr 90 km/klst í 60 km/klst. Ferðamenn hægja á sér og stoppa til að virða fyrir sér umhverfið og skapar það hættu fyrir aðra umferð. Sú hætta minnkar ef hámarkshraðinn er minni.

Dettifossvegur er samtals 50 km að lengd. Miðað við hámarkshraða 60 km/klst tekur um 50 mín að aka allan veginn. Ef 32,6 km eru eknir á 90 km hraða og 17,4 km á 60 km hraða tekur ferðin um 40 mín. Munurinn er mjög lítill.

Umhverfisstofnun telur að það vanti umfjöllun eða spár um hlutfall umferðar ferðamanna og „gegnumstreymisumferðar“ á veginum.

4 kafli. Framkvæmd

4.1. Hönnun og umfang

Umhverfisstofnun telur að í matsskýrslu vanti upplýsingar um þversnið og skeringar vegarins (teikningar) svo sjá megi hvernig vegurinn eigi að liggja í landinu.

4.2. Efnisþörf og efnistaka

Umhverfisstofnun gerir athugasemd við fjölda náma á veglínu B. Þær eru með stuttu millibili, margar mjög nálægt og í sjónlínu við veginn sem Vegagerðin telur að hafi meira upplifunargildi en veglína A. Verða þær mjög áberandi frá vegi og efnistökuastaðir greinilegir. Þar sem Umhverfisstofnun leggst gegn veglínu B (sjá umfjöllun í kafla 6.2, 6.8 og 6.9) verður ekki farið nánar í athugasemdir varðandi einstakar námur á veglínu B í þessu bréfi utan eftirfarandi athugasemd um námu B-15.

Náma B-15. Af hverju er ekki gert ráð fyrir að nýta námu B-15 í veglínu A? Hún er alveg þar við og ásættanlegt að nýta hana.

Náma C-2. Náman er á fremur grónu svæði innan þjóðgarðs með 60% þekju og telur Umhverfisstofnun ósættanlegt að vera með námur á svo grónu landi innan þjóðgarðsins ef aðrir kostir eru í stöðunni. Umhverfisstofnun óskar eftir því að leitað verði allra leiða við að finna sem mest ógróin svæði fyrir efnistöku innan þjóðgarðsins og hafa efnistökuastaðina færri en fleiri á lítið áberandi stöðum.

Náma C-3. Umhverfisstofnun hefur áður lagt til að efnistaka geti farið fram á ógrónu landi í Svínadalshálsi. Efnistaka í þessum sethjalla í forgrunni vegarins þar sem lagt er til að verði síðan útsýnisstaður er ekki ásættanleg. Umhverfisstofnun fer því fram á að skoðað verði betur með efnistöku fjær veginum í Svínadalshálsi.

Námur C-4 og C-5. Mikil þekja, 60-100% og gert ráð fyrir að fara allt að 8 m niður þar sem mest er. Umhverfisstofnun leggur enn og aftur áherslu á að skoðað verði betur með efnistöku á ógrónu svæði í Svínadalshálsi.

Náma C-6. Staðsetning er ásættanleg og Umhverfisstofnun leggur til að tekið verði sem mest á þessum stað og skoðað hvort ekki megi vinna námuna einnig til suðausturs þar sem hún er lítið áberandi frá vegi. Við efnisvinnslu á þessum stað þarf að taka mið af því að náman er við þurran vatnsfarveg sem ber með sér leysingarvatn á vorin. Efnistaka má ekki valda aurburði yfir á annað svæði.

Náma C-7. Umhverfisstofnun ítrekar fyrri umsögn um að gengið verði frá námunni eins og hún er og þar gerður útsýnisstaður. Staðnum er því hafnað sem efnistökuastað. Fyllingarefni hlýtur að vera hægt að fá mjög víða.

Náma D-1. Nýr efnistökuastaður við Langavatnshöfða. Staðsetning námunnar er mjög áberandi við einn fjölfarnasta veg þjóðgarðsins að Hljóðaklettum og við fallegan útsýnisstað. Reiðleið þjóðgarðsins liggur einnig þarna um. Umhverfisstofnun hafnar efnistöku á þessum stað og ítrekar fyrri tilmæli um að gengið verði frá gamalli námu á Langavatnshöfða.

Námur D2-D3. Umhverfisstofnun gerir athugasemd við þessa efnistökuastaði út frá gróðurþekju. D-2 er æskilegri staðsetning en D-3 en enn og aftur vill Umhverfisstofnun leggja áherslu á að reynt sé að finna staði fyrir efnistöku á sem minnst grónu landi og á sem

minnst áberandi stöðum.

Námur D-4 og D-5. Umhverfisstofnun gerir athugasemd við hversu margar námur eru lagðar til sem efnistökuastaðir. Einnig gerir Umhverfisstofnun athugasemd við það hversu margar námur eru á áberandi stöðum við helstu innkomuleiðir að Þjóðgarðinum, t.d. að norðan. Það er mikið lýti að hafa allar þessar námur við einn helsta ferðamannastað landsins, ekki aðeins eru þær opnar á meðan efnistöku stendur heldur sjást ummerkin lengi á eftir.

Umhverfisstofnun leggur til að Vegagerðin leiti að einni góðri námu utar á sandinum sem ekki sést frá innkomuleiðum inn í Þjóðgarðinn.

Náma D-6. Nauðsynlegur efnistökuastaður fyrir efra burðarlag og klæðningu.

Umhverfisstofnun beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að skipulag námunnar verði vandað og gengið verði frá þeim hluta námunnar sem hægt er að ganga frá. Náman er orðin mjög áberandi og nær yfir talsvert svæði.

Námur A-1, A-2, A-5 og A-6. Umhverfisstofnun ítrekar einnig að fjöldi náma á leiðinni er mjög mikill. Þessir efnistökuastaðir hafa litla gróðurþekju og gerir Umhverfisstofnun ekki sérstakar athugasemdir við þá eða staðsetningu þeirra.

Námur A-3 og A-4. Efnistökuastaðir með mikla gróðurþekju. Umhverfisstofnun áréttar að leitað verði að efnistökuastaðum þar sem gróðurþekja er ekki mikil.

Umhverfisstofnun vill ítreka að efnistökuastaðir verði fáir og stórir og þeim fundinn staður á sem minnst grónu landi og á sem minnst áberandi stöðum. Umhverfisstofnun ítrekar að eðlilegt sé að ekið verði lengra með efni við vegaförum innan Þjóðgarðs þar sem gerðar eru strangari kröfur um val á efnistökuastaðum en við margar aðrar framkvæmdir. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að allur frágangur á námum verði mjög vandaður og að gengið verði frá þeim jafnóðum þegar þeirra er ekki lengur þörf á framkvæmdatíma, í síðasta lagi við lok hvers áfanga.

4.4. Frágangur vegsvæðis

4.4.1. Vegsvæði

Umhverfisstofnun leggur áherslu á mjög vandaðan og góðan frágang á vegsvæðum.

Umhverfisstofnun leggur áherslu á að skeringar og tilfærsla efnis sé í lágmarki en í staðinn leitast við að leggja veginn sem mest ofan á landið eins og það kemur fyrir. Uppgræðsla í vegköntum, þar sem þörf er, verði gerð í samráði við Umhverfisstofnun.

Umhverfisstofnun óskar eftir því að haldnir verði reglulegir vinnufundnir með framkvæmdaraðila áður en hafist er handa við framkvæmdir á hverju stað fyrir sig þar sem farið verði ítarlega yfir vinnslu og frágang á hverju svæði og eftirlit sé aukið frá því sem almennt gerist.

Umhverfisstofnun beinir þeim tilmælum til Vegagerðarinnar að hún leitist við að velja verktaka til verksins sem hefur gott orð á sér varðandi umgengni og vandaðan frágang á vegsvæði.

4.4.2. Öryggissvæði

Umhverfisstofnun krefst þess að öryggissvæði verði ekki sléttuð.

4.4.3. Girðingar

Umhverfisstofnun leggur áherslu á að öryggi vegna búfjár meðfram veginum verði tryggt með girðingum þar sem við á. Umhverfisstofnun leggur einnig áherslu á að vandað verði vel til staðsetningar nýrra girðinga og leitað leiða til að hafa þær sem minnst áberandi í umhverfi.

4.4.4. Núverandi vegur

Varðandi vegakafla innan þjóðgarðsins er stefnt að því að vegurinn frá Dettifossi að Hólmatunguaflleggjara verði reiðleið og hjólreiðaleið. Aðlaga þarf veginn því og koma í veg fyrir úrrennsli.

Umhverfisstofnun hefur tekið þá ákvörðun að samhliða lagningu nýs vegar um þjóðgarðinn skuli fjarlægja núverandi veg frá Hólmatunguaflleggjara að Svínadalshálsi (sá hluti sem ekki lendir undir nýjum vegi) eins og kostur er með því að loka honum með gróðri/svarðlagi sem kemur úr nýja vegstæðinu.

Vegurinn frá Svínadalshálsi að Norðausturvegi verði fjarlægður eins og lagt er til í skýrslu.

4.4.5. Tengingar að bílastæðum við ferðamannastaði og bílastæði

Umhverfisstofnun óskar eftir því að allar tengingar að bílastæðum og lagfæringar og stækkanir á þeim falli undir þessa vegaframkvæmd. Umhverfisstofnun telur annað ekki ásættanlegt út frá aukinni umferð samhliða nýjum vegi og vekur athygli á því að á teikningum er ekki sýndur malbikaður vegur alla leið að bílastæði við Hafragilsfoss, í Hólmatungur og að bílastæði við Hljóðakletta. Úr því þarf að bæta. Tengingarnar og bílastæðin þurfa að vera í stakk búin að taka á móti aukinni umferð.

Umhverfisstofnun óskar eftir því að Vegagerðin skoði gerð tveggja mismunandi bílastæða við Hólmatungur í samráði við þjóðgarðsyfirvöld. Annað verði á sama stað eins og gert er ráð fyrir í áætlun en hitt verði nálægt Ytra Þórunnarfjalli þannig að stutt sé að njóta útsýnis frá fjallinu. Það verði fyrir þá sem hafa ekki langan tíma á svæðinu eða treysta sér ekki til að ganga.

Umhverfisstofnun ítrekar að vegurinn í gegnum tjaldsvæðið í Vesturdal að bílastæði við Hljóðakletta annars vegar og að upplýsingahúsi í Vesturdal hinsvegar verði inni í þessari framkvæmd og malbikaður vegur endi ekki við brekkurætur. Þá óskar Umhverfisstofnun einnig eftir því að í stað ræsis yfir Vesturdalsá verði sett lítil og falleg brú þar sem vatnavextir í ánni hafa hvað eftir annað tekið malarefnið ofan af rörinu og borið í ána með tilheyrandi raski.

Umhverfisstofnun óskar eftir því að í framkvæmdinni sé einnig gert ráð fyrir malbikuðum göngustígum að Dettifossi, á Ytra Þórunnarfjall og í Hljóðakletta sem mótvægisáðgerðir við vaxandi fjölda ferðamanna sem framkvæmdin mun hafa í för með sér (sjá umfjöllun síðar).

4.4.6. Áningastaðir og útskot

Umhverfisstofnun fagnar tillögum sem Vegagerðin hefur um byggingu áningarstaða og útskóta við veginn á veglínunum A og C og telur mikilvægt að þeim verði fundinn góður staður þar sem fræðast má um umhverfi vegarins.

4.7. Framkvæmdatími

Umhverfisstofnun óskar eftir því að áfangaskipting (áfangi I, II og III) vegarins sé endurskoðuð með tilliti til umferðar ferðamanna um svæðið. Umhverfisstofnun bendir á þann möguleika að áfangaskipta verkinu upp miðað við árstíma þannig að unnið sé á fjölförnustu svæðunum þar sem nýr vegur kemur nánast í vegstæði gamla vegarins á haustin og vorin (veturna?). Á sumrin verði hinsvegar unnið á þeim svæðum þar sem ný veglína kemur eins og á syðri kaflanum á veglínu A og C.

Þegar Vegagerðin kynnti verkið í upphafi var lögð áhersla á að vinna við áfanga I og III hæfist samhliða. Umhverfisstofnun leggur áherslu á að sú verði raunin og telur mjög óæskilegt að bíða þurfi með þá hluta vegarins sem mest umferð er á í dag. Vill Umhverfisstofnun benda á í því sambandi að ef góður vegur er kominn norður að Dettifossi mörgum árum áður en næstu áfangar vegarins koma þarf að gjörbreyta skipulagi svæðisins og vinnu við umsjón og eftirlit með óþægindum fyrir gesti og starfsfólk þjóðgarðsins.

Umhverfisstofnun leggur áherslu á að unnið sé á stuttum köflum vegarins í einu og þeir kláraðir alveg til að lágmarka það ónæði sem vegfarendur verða fyrir á framkvæmdatíma. Sé aðeins tekið mið af stysta framkvæmdatíma (5-6 ár) má gera ráð fyrir að a.m.k. 600-800 þús gestir þjóðgarðsins verði fyrir einhverri truflun á framkvæmdatíma miðað við að það komi rúmlega 100 þús gestir ár hvert í þjóðgarðinn og þeim fjölgi umtalsvert á fyrirhuguðum framkvæmdatíma.

4.8. Rekstur

Í skýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að líklegt verði að vegtengingum niður í Hólmatungur og Vesturdal verði ekki haldið opnum yfir vetrarmánuðina. Miðað við snjópunga á þessum leiðum er það líklega raunhæft. Umhverfisstofnun leggur til að Vegagerðin geri ráð fyrir bílastæðum við upphaf þessara vegtenginga til að koma til móts við þarfir vetrargesta þjóðgarðsins.

6.1. Samfélag, ferðaþjónusta og útivist

Í niðurstöðum viðhorfskönnunar Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Svanhildar Þorsteinsdóttur (2002) sem Vegagerðin vitnar í, kemur einnig fram að það sem gestum fannst mikilvægast í þjóðgarðinum væri óröskuð náttúra og að hægt væri að njóta kyrrðar. Niðurstaða þeirrar viðhorfskönnunar var einnig sú að óskir og skoðanir ferðaþjónustuaðila um aukna uppbyggingu innan þjóðgarðsins væru aðrar en þeirra ferðamanna sem sækja svæðið heim.

Framkvæmdin mun valda verulegri umferðaraukningu um þjóðgarðinn og gera spár Vegagerðarinnar í skýrslunni ráð fyrir margfaldri aukningu umferðar um svæðið vestan ár. Umhverfisstofnun telur að það vanti umfjöllun í skýrsluna um neikvæð áhrif aukins fjölda gesta á svæðið með tilliti til upplifunar gesta og þeirra viðhorfa sem koma fram í áðurnefndri könnun og hugsanlegum neikvæðum áhrifum á umhverfið vegna aukins álags á gróður, jarðmyndanir og innra skipulags svæðisins. Þessi atriði hefði þurft að kanna betur. Í skýrsluna vantar einnig umfjöllun um mótvægisáðgerðir vegna aukins álags á svæðið og vöktun á þeim þáttum.

Umhverfisstofnun leggur einnig áherslu á að Vegagerðin fjalli um það hvernig þróun vegamála verði á svæðinu beggja vegna Jökulsár með tilliti til þess að umferð um svæðið verði orðin mjög mikil vestan megin ár með óeðlilega miklu álagi á þann hluta svæðisins en

minnki að sama skapi austan megin ár. Umhverfisstofnun telur eðlilegt að Vegagerðin komi með mögulegar mótvægisáðgerðir vegna þess og horfi til þess hvernig vegur austan ár komi til með að byggjast upp í framtíðinni. Það má ekki gleyma því að austan ár er hefð fyrir aðkomu gesta að Dettifossi og fleiri svæðum við Jökulsárgljúfur. Horfa þarf á svæðið í heild sinni til að byggja upp sem eðlilegasta umferð, einstaka upplifun og nýtingu á svæðinu án þess þó að ganga á verðmæti náttúrunnar. Þá umfjöllun vantar í skýrsluna.

Umhverfisstofnun leggst gegn þungaflutningum í gegnum þjóðgarðinn og telur að umferð í gegnum þjóðgarðinn eigi fyrst og fremst að miðast við umferð ferðamanna.

6.2. Landnotkun

Að mati Umhverfisstofnunar hefur aukin umferð um þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum veruleg áhrif á landnotkun þjóðgarðsins. Aukin umferð um þjóðgarðinn þýðir aukinn fjölda gesta, aukið álag á innviði þjóðgarðsins (innra skipulag) og aukið álag á náttúrufar svæðisins. Aukin bílaumferð þýðir að meira land fer undir vegi, bílastæði og önnur mannvirki samhliða aukinni þjónustu. Líklegt er að dragi úr notkun gesta á tjaldsvæði þjóðgarðsins í Vesturdal vegna aukinnar umferðar um dalinn og hefur það bein áhrif á þann hóp gesta sem sækir í náttúruleg tjaldsvæði þar sem er meiri kyrrð og ró. Jaðaráhrif og álag á náttúrusvæði þjóðgarðsins verða þar af leiðandi meiri. Umhverfisstofnun er því ósammála því mati Vegagerðarinnar að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á landnotkun.

Veglína C hefur þann kost að hún fer fjær gljúfrunum í suðurhluta þjóðgarðsins og hverfur úr sjónlínu þeirra gesta sem dveljast í Svínadalaskvos eða meðfram ánni norðan við Dettifoss.

Veglína B fer um ósnortið svæði og mun hafa neikvæð áhrif á framtíðarútvist á svæðinu með hugsanlegri stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Umhverfisstofnun leggst því gegn þeirri veglínu. Umhverfisstofnun telur að við framkvæmdina beri að raska sem minnst af ósnortnu landi og bendir á að nú þegar liggur vegur nálægt Jökulsá að austan sunnan við Dettifoss. Sá vegur getur einnig komið til móts við það upplifunargildi sem Vegagerðin talar um að veglína B hafi. Við alla vegagerð á svæðinu ber að horfa til framtíðarskipulags svæðisins, bæði austan og vestan Jökulsár.

6.3. Samgöngur og umferðaröryggi

Þær athugasemdir sem Umhverfisstofnun hefur við þennan kafla matsskýrslunnar komu margar hverjar fram í umfjöllun um kafla 3.1.10 (hámarkshraði), 4.4.2 (öryggissvæði), 4.4.3 (girðingar), 4.7 (framkvæmdatími og áfangaskipting) og 4.8 (rekstur) hér að framan.

Í skýrslunni er lögð fram umferðarspá austan og vestan ár fram til ársins 2032. Athygli vekur að á þeim tíma er gert ráð fyrir að lágmarki sexfaldri (allt að tífaldri) aukningu á umferð vestan ár en tvöfaldri aukningu á umferð austan ár enda gefnar þær forsendur að þjónustustig á Hólsfjallavegi sé svipað og á Hellisheiði eystri. Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að Vegagerðin komi strax með áætlanir um það hvernig vegur austan ár eigi að þróast til framtíðar og hvernig Vegagerðin ætlar að koma til móts við það mikla álag sem verður með svo mikilli aukningu á umferð vestan ár. Umhverfisstofnun telur það mjög óeskilegt að ekki sé gert ráð fyrir einhverjum mótvægisáðgerðum vegna þessa og vísar í fyrri umfjöllun í kafla 6.1. Þá telur Umhverfisstofnun að aukin umferð og hugsanlega aukinn hraði hafi í för með sé meiri slysatíðni og leggur enn og aftur áherslu á að hámarkshraði alls Dettifossvegar verði 60 km/klst.

Í þessu sambandi vill Umhverfisstofnun minna á að Vegagerðin kynnti í upphafi Umhverfisstofnun veginn á eftirfarandi hátt:

"Miðað verði við að vegurinn verði ekki hannaður sem hraðbraut, heldur látinn fylgja landinu og verði fremur lítið uppbyggður. Þó reiknað með 6,5-7,5 m breiðum vegi með bundnu slitlagi....Miðað verði við að vegurinn verði "ferðamannavegur", sem muni liggja nálægt áhugaverðum stöðum og með 70-90 km/klst hönnunarhraða."

(Vegagerðin í bréfi í til Umhverfisstofnunar dags. 20. maí 2003).

Nú ersé verið að tala um heilsársveg með hönnunarhraða 90 km/klst og þungaflutningum. Það er ekki í samræmi við áður nefnda kynningu og Umhverfisstofnun ítrekar að hún leggst gegn þungaflutningum í gegnum þjóðgarðinn.

6.4. Hávaði og mengun

Umhverfisstofnun bendir á að þegar spáð er sex til tífalt dregið aukningu umferðar í gegnum þjóðgarðinn hlýtur það að valda verulegri og varanlegri hávaða- og útblástursmengun. Sú mengun verður meiri eftir því sem umferðarhraði eykst. Stuttur kafli veglínu B er í um 250 m fjarlægð frá Jökulsá og þar yrði truflunin mikil fyrir gangandi vegfarendur. Umhverfisstofnun er því ósammála niðurstöðu Vegagerðarinnar þess efnis að áhrif framkvæmdarinnar á hávaða og mengun séu óveruleg og að mestu staðbundin og tímabundin.

Dettifossvegur liggur um þjóðgarð þar sem gera má ráð fyrir að hljóðstig sé almennt séð lágt. Í reglugerð nr. 933/1999 um hávaða er ekki sérstakt viðmiðunargildi fyrir hávaða á útivistarsvæðum utan þéttbýlis en viðmiðunargildið fyrir útivistarsvæði í þéttbýli er 50 dB(A). Umhverfisstofnun hefur miðað við að almennt eigi að tryggja að hljóðstig á útivistarsvæðum og á áningarstöðum ferðamanna fari ekki yfir 50 dB(A). Áningarstaðirnir eru mikilvægir fyrir ákveðinn hóp ferðamanna og mikilvægt að tryggt sé að hávaði trufla ekki upplifun þeirra af svæðinu.

Umhverfisstofnun telur að strangari viðmiðunargildi hljóðstigs ættu að vera í þjóðgarðinum en við sumarbústaði. Umhverfisstofnun telur einnig að það ættu að vera sömu viðmið á áningarstöðum og útivistarsvæðum þar sem áningarstaðirnir eru einnig mikilvægir útivistarstaðir fyrir ákveðinn hóp ferðamanna.

6.5. Menningarminjar

Umhverfisstofnun tekur undir með Vegagerðinni að framkvæmdin muni hafa talsverð neikvæð áhrif á fornleifar. Umhverfisstofnun leggur til að skoðað verði hvort ekki sé hægt að sveigja meira frá fornleifum, sérstaklega við veglínu D.

6.6. Gróður

Umhverfisstofnun bendir á, eins og áður hefur komið fram, að mikilvægt er að velja efnistökuastaði sem mest á ógrónu landi. Veglína A raskar gróðri meira en veglína B. Umhverfisstofnun, hinsvegar, metur jarðfræðifyrbrigði og heildstætt landslag á leið B verðmætara en gróðurfar á leið A og mælir því með leið A.

Umhverfisstofnun leggur sérstaka áherslu á vandaðan frágang vegstæðis og náma með tilliti til endurheimtar staðbundins gróðurs.

6.7. Dýralíf

Framkvæmdirnar munu hafa lítils háttar neikvæð áhrif á fuglalíf á framkvæmdatíma. Helstu neikvæð áhrif framkvæmdanna geta orðið á fuglalíf eftir framkvæmdatíma ef umferð og umferðarhraði er mikill um veginn. Á þetta einkum við um mófugla eins og rjúpu sem algengt er að sé með stóra unгахópa við veginn seinnipart sumars. Umhverfisstofnun leggur áherslu á að hámarkshraði vegarins verði 60 km/klst.

6.8. Jarðfræði svæðisins vestan við Jökulsá á Fjöllum

Jarðfræði svæðisins, bæði vestan og austan Jökulsár á Fjöllum vitnar til um merkilegt samspil jökuls, elda og flóða. Jarðsaga og minjar svæðisins eru mjög merkilegar og er mikilvægt að varðveita þær á sem bestan hátt. Jarðfræði svæðisins er mjög áhugaverð, jafnt lærdum sem leiknum og dregur að sér fjöldann allan af gestum ár hvert.

Veglína B og efnistaka á þeirri leið raskar bæði minjum um hamfarahlaupssögu (flóðaset) Jökulsár á Fjöllum og eldhrauni sem runnið hefur á nútíma og nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Umhverfisstofnun leggst því gegn leið B og mælir með leið A og bendir á að nú þegar er vegur nálægt ánni að austanverðu á þessu svæði.

Umhverfisstofnun leggur einnig áherslu á verndun sethjalla í Svínadalshálsi og að þeim verði ekki raskað, hvorki með veglínu né efnistöku. Einnig leggur Umhverfisstofnun áherslu á að gengið verði frá námu í sethjalla ofan við Urðardal.

6.9. Landslag

Veglína B fer um ósnortið landslag, liggur nálægt Jökulsá á Fjöllum, raskar ummerkjum eftir hamfarahlaup og raskar hraunum sem runnið hafa á nútíma. Austan ár liggur vegur nálægt ánni á svipuðum slóðum. Umhverfisstofnun mælir því ekki með veglínu B og bendir á að það sé ekki æskilegt að rjúfa landslag svo nærri ánni beggja vegna.

Umhverfisstofnun leggur áherslu á að dregið verði sem mest úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar og vill sérstaklega benda á útsýnið af Rauðhólum í því sambandi en þaðan er vegurinn mest áberandi.

Umhverfisstofnun leggur einnig sérstaka áherslu á vandaðan frágang eldri vegar og telur mikilvægt að hann verði afmáður sem mest í landslagi.

6.10. Vatnafar og vatnsverndarsvæði

Umhverfisstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á vatnafar og vatnsbúskap verði óveruleg. Umhverfisstofnun vill hins vegar benda á að miklar snjóleysingar geta orðið á Svínadalshálsi en þar eru miklir vatnsfarvegir. Aukið rask á því svæði, sérstaklega í vatnsfarvegum, við vegagerð og efnistöku, getur hugsanlega valdið auknum aurburði niður á flatlendið í Vesturdal þangað sem leysingarvatnið leitar. Mikilvægt er að huga að þeim þætti við framkvæmdina til að koma í veg fyrir það.

6.11. Veðurfar

Umhverfisstofnun bendir á að eðlilegt hefði verið að bera saman veglínur austan og vestan ár með tilliti til snjósöfnunar en það er álit þeirra sem vel til þekkja að vegstæði austan ár hefði verið heppilegra fyrir heilsársveg með tilliti til þess.

Umhverfisstofnun bendir á að veglína B er óheppileg vegna mögulegrar hættu á sandfoki og

telur að uppgræðsluaðgerðir meðfram veglínu B komi til með að draga úr jarðfræði- og landslagsgildi svæðisins á veglínu B og þar með einnig upplifunargildi leiðarinnar.

8. Samanburður á veglínunum

Eins og áður hefur komið fram mælir Umhverfisstofnun með veglínu A en leggst gegn veglínu B. Forsendur þess eru að leið A felur í sér minni skerðingu á jarðsögulegum minjum og á landslagi og skerðir auk þess ekki framtíðarmöguleika svæðisins til útivistar ásamt því að hafa síður neikvæð áhrif á friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum eða stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls. Umhverfisstofnun ítrekar einnig að nú þegar er vegur nálægt ánni á svæðinu sunnan Dettifoss austan ár.

Umhverfisstofnun telur að það hefði einnig átt að leggja fram tillögur að veglínu austan ár til að tryggja eðlilegan samanburð á veglínunum meðfram Jökulsá á Fjöllum. Án þeirra er erfitt að horfa til framtíðar með heildarskipulag og hagsmuni alls svæðisins í huga. Í því sambandi telur Umhverfisstofnun nauðsynlegt að Vegagerðin leggi fram raunhæfa áætlun um framtíð vegarins austan ár yfir sama tímabil og gerð var umferðarspá yfir veginn vestan ár.

Niðurstaða

Umhverfisstofnun fagnar nýjum vegi um þjóðgarðinn sem mun gera gestum hans mögulegt að njóta stórbrotinnar náttúru hans með auðveldari hætti en verið hefur. Rykkóf og drulla á vegum hefur verið hluti af minningu margra gesta og ástand veganna hefur takmarkað mjög allan aðgang að þjóðgarðinum. Vegagerð og umgengni um þetta stórbrotna og fallega land þarf vanda mjög.

Umhverfisstofnun telur að umhverfisáhrif Dettifossvegar verði umtalsverð.

Áhrif efnistöku eru mikil/veruleg umtalsverð á öllum veglínunum. Á veglínu B hefur efnistaka áhrif á landslag, minjar um hamfarahlaupssögu Jökulsár á Fjöllum og upplifun ferðamanna á svæðinu. Á leiðum A, C og D hafa þeir(námur?) áhrif á gróðurfar og upplifun ferðamanna ef staðsetning þeirra er nálægt veglínunum eða fjölförnum stöðum. Umhverfisstofnun telur að efnistökuastaðir séu of margir og ítrekar þá afstöðu sína að þeim skulísé fækkað og þeim fundinn staður á sem minnst grónu landi og á sem minnst áberandi stöðum. Umhverfisstofnun telur eðlilegt að gerðar séu meiri kröfur til efnistökuastaða á vegaf framkvæmd í gegnum þjóðgarð en almennt gerist. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að allur frágangur náma verði mjög vandaður og þær ekki látnar standa opnar eftir að hverjum áfanga lýkur.

Umhverfisstofnun leggur áherslu á vandaðan frágang á vegstæðum og að skeringar og tilfærsla efnis verði í lágmarki til að draga sem mest úr beinum neikvæðum áhrifum vegarins á umhverfið. Umhverfisstofnun leggur áherslu á að vegurinn sé lagður sem mest ofan á landið, öryggissvæði verði ekki sléttuð og öll uppgræðsla meðfram vegi miði að því að ná upp staðargróðri. Vandað skuli sérstaklega vel til girðingarstæðis þar sem þörf er á girðingum. Umhverfisstofnun ítrekar að gengið verði sem mest frá gömlum vegi til að draga úr neikvæðum áhrifum af framkvæmdum.

Áhrif framkvæmdarinnar á upplifun ferðamanna verða veruleg á framkvæmdatíma og ítrekar Umhverfisstofnun nauðsyn þess að áfangaskipting framkvæmdarinnar verði endurskoðuð með tilliti til umferðar ferðamanna um veginn.

Framkvæmdin mun hafa veruleg áhrif á samfélag, ferðapjónustu, útivist og landnotkun. Hún mun bæta aðgengi að þjóðgarðinum þannig að fleiri fá að njóta hans en hún mun einnig Hún mun valda verulegri umferðaraukningu um þjóðgarðinn með auknu álagi á gróðurfar, jarðmyndanir og innviði þjóðgarðsins. Hún mun einnig hafa neikvæð áhrif á upplifun ákveðins hóps ferðamanna sem sækja eftir meiri kyrrð og ró og einni valda röskun á nýtingu tjaldsvæðis í Vesturdal. Aukin umferð þýðir að meira land fer undir vegi, bílastæði og önnur mannvirki samhliða aukinni þjónustu. Til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar þurfa að koma til mótvægisáðgerðir. Það er nauðsynlegt að allar tengingar að bílastæðum, bílastæði og malbikaðir stígar að helstu áfangastöðum séu inn í þessari framkvæmd. Einnig er nauðsynlegt að Vegagerðin leggi fram raunhæfa áætlun um framtíðarskipulag vegamála meðfram Jökulsá á Fjöllum beggja vegna þar sem það getur orðið óeðlilega mikið álag á svæðið vestan Jökulsár miðað við þær umferðarspár sem settar eru fram í skýrslunni. Vegur austan ár hlýtur að verða byggður betur upp í framtíðinni.

Kostur veglínu C er að hún fer fjær gljúfrunum í suðurhluta þjóðgarðsins og hverfur úr sjónlínu þeirra sem dveljast í Svínadalskvos eða meðfram ánni norðan við Dettifoss.

Umhverfisstofnun telur að veglína B hafi of mikil neikvæð áhrif á framtíðarútivist sunnan Dettifoss og neikvæð áhrif á stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum og leggst Umhverfisstofnun gegn veglínu B.

Áhrif framkvæmdarinnar á samgöngur, umferðaröryggi, hávaða og mengun eru umtalsverð. Vegur batnar og öryggi vegfarenda eykst umtalsvert. Að sama skapi eykst umferð mjög mikið. Með aukinni umferð er meiri hætta á aukinni slysatíðni, sérstaklega ef umferðarhraðinn er of mikill. Umhverfisstofnun ítrekar að hámarkshraði alls vegarins verði 60 km/klst. Umhverfisstofnun mun leggjast gegn þungaflutningum í gegnum þjóðgarðinn. Umhverfisstofnun telur að sex til tífold aukning umferðar í gegnum þjóðgarðinn valdi varanlegri hávaða og útblástursmengun og sú mengun verður meiri eftir því sem hraðinn eykst.

Neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á menningarminjar eru umtalsverð á veglínu D og leggur Umhverfisstofnun til að reynt verði að sveigja meir frá fornleifum en nú er gert.

Veglína A raskar gróðri meira en veglína B en Umhverfisstofnun telur að jarðfræðifyrirbrigði og heilstætt landslag á veglínu B sé verðmætara en gróðurfar á veglínu A. Umhverfisstofnun leggur sérstaka áherslu á að námum sé fundinn staður á sem mest ógrónu landi og leggur einnig mikla áherslu á vandaðan frágang vegstæðis og náma með tilliti til endurheimtar staðbundins gróðurs.

Umhverfisstofnun telur framkvæmdina ekki hafa umtalsverð neikvæð áhrif á dýralíf en ítrekar að minni umferðarhraði hafi minni neikvæð áhrif á fuglalíf meðfram veginum.

Veglína B hefur umtalsverð neikvæð áhrif á jarðfræði og landslag svæðisins þar sem hún raskar minjum um hamfarahlaup í Jökulsá á Fjöllum, raskar eldhrauni sem runnið hefur á nútíma og nýtur sérstakrar verndar og klífur í sundur ósnortið landslag vestan Jökulsár. Nú þegar er vegur nálægt ánni að austanverðu á þessu svæði.

Neikvæð sjónræn áhrif framkvæmdarinnar eru staðbundin við fáa útsýnisstaði og huga þarf að því við lagningu vegarins, sérstaklega á veglínu D norðan við Vesturdal á móts við

Rauðhóla, en þar fer veglínan einna næst Gljúfrunum

Umhverfisstofnun ítrekar að varlega sé unnið við efnistöku og vegagerð í þurrum vatnsfarvegum til að valda ekki aurburði yfir á önnur svæði. Möguleg hættu á sandfoki á leið B og hugsanlegar landgræðsluaðgerðir þar mundu draga úr jarðfræði-, landslags- og upplifunargildi svæðisins.

Umhverfisstofnun leggst gegn veglínu B vegna umtalsverðra neikvæðra áhrifa á jarðsögulegar minjar, landslag, framtíðarútvist og friðlýsingu svæðis norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Umhverfisstofnun telur að nú þegar hafi svæðinu verið raskað nálægt ánni að austanverðu með núverandi vegi þar.

Umhverfisstofnun ítrekar að stofnunin er leyfisveitandi fyrir framkvæmd Dettifossvegar, vegagerð og efnistöku, innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum í samræmi við reglugerð nr. 359/1993 um friðlýsingu þjóðgarðsins.

Virðingarfyllt



Arni Bragason



Sigrós Friðriksdóttir

Skipulagsstofnun
Rúnar Dýrmundur Bjarnason
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar - viðbótarupplýsingar.

Vísað er í bréf frá Skipulagsstofnun dags. 25. apríl s.l. þar sem óskað er eftir frekari umsögn um námur við veglínur B. Umhverfisstofnun bendir á að stofnunin hefur hafnað veglínunum B vegna eftirfarandi ástæðna:

1. Veglínur B, B1 og B2 liggja um landsvæði sem gert er ráð fyrir að falli innan fyrirhugaðs þjóðgarðs norðan Vatnajökuls eða Vatnajökulspjóðgarðs. Fyrirhugaður þjóðgarður er hugsaður beggja vegna árinna. Austan ár liggur vegur nú þegar nálægt ánni á svipuðum slóðum. Veglínur B fara um ósnortið landslag vestan árinna. Umhverfisstofnun telur að það sé nóg að vegur liggi svo nálægt ánni öðrum megin hennar og leggur áherslu á að horft sé til framtíðarskipulags vegamála meðfram Jökulsá beggja vegna með hliðsjón af ofangreindu.

2. Veglínur B, B1 og B2 liggja mjög nálægt Jökulsá á Fjöllum, raska ummerkjum eftir hamfarahlaup (flóðaset) og raska eldhrauni sem runnið hefur á nútíma og nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Hamfarahlaupin í Jökulsá á Fjöllum eru stærstu hlaup sem orðið hafa á jörðinni eftir síðasta jökulskeið. Ummerki þeirra eru mikilvægur hluti af landslagi umhverfis Jökulsár á Fjöllum og mikilvæg í jarðfræðilegu tilliti. Námur við veglínur B, B1 og B2 utan hugsanlega námur B-14 og B-15 verða eingöngu notaðar ef einhver þeirra veglína verður fyrir valinu. Umhverfisstofnun ítrekar að hún leggst gegn leiðum B af framangreindum ástæðum og þ.a.l. einnig almennt gegn vegum og öðru raski vegna náma af sömu ástæðum. Þar sem stofnunin leggst gegn veglínunum B, B1 og B2 leiðir af eðli málsins að hún telur rask vegna námutöku og vegagerðar vegna þeirra einnig óásættanlegt. Stofnunin getur hins vegar, t.d. ef rétt er á málum haldið hvað varðar svo sem frágang og vegagerð að námum, fallist á að ákveðnar námur við leiðir B séu meira ásættanlegar en aðrar og að sumar námurnar væri hægt að nota fyrir veglínu A að teknu tilliti til ákveðinna þátta er varða vinnslu úr þeim og frágang. Þessa umsögn verður því að skoða í því ljósi að stofnunin hafnar alfarið að leiðir B, B1 og B2 verði valdar og stofnunin hafnar almennt námum fyrir þær leiðir nema þeim námum sem stofnunin telur að sé til bóta að nota án tillits til hvaða leið verður fyrir valinu og án tillits til vegalengdar frá því vegstæði sem endanlega verður fyrir valinu.

Veglínan

Veglína B2 fer nær ánni en veglína B á stuttum kafla og er að mati Umhverfisstofnunar alltof nálægt ánni. Á móti kemur að veglína B2 fer yfir nútíma hraun á styttri kafla en veglína B. Í skýrslu Vegagerðar kemur fram að hraunið sé hinsvegar úfnara og landið ójafnara á leið B2. Að áliti Umhverfisstofnunar mundi það hafa í för með sér meiri skeringar og meira rask ef öryggissvæði meðfram veginum verður sléttað. Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar yrðu því meiri þó að farið yrði yfir minna hraun. Á samráðsfundi með Vegagerðinni 4. maí s.l. kom fram að hraunið væri ekki

úfnara og landið ójafnara á leið B2 en á leið B og um mistök væri að ræða í skýrslu. Í ljósi þess yrðu umhverfisáhrif á hraunin svipuð. Umhverfisstofnun telur leið B2 fara alltof nálægt ánni á sömu forsendum og leið B.

Í frummatsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi ákveðið að veglína B1 verði ekki fyrir valinu vegna umtalsverðra neikvæðra áhrifa á landslag. Umhverfisstofnun tekur undir það álit Vegagerðarinnar. Í heild sinni leggst Umhverfisstofnun gegn leið B og mælir með leið A eins og kemur fram í bréfi Umhverfisstofnunar dags. 7. apríl 2006.

Efnistökuastaðir

Á veglínu B, B1 og B2 er gert ráð fyrir alls 15 efnistökuastaðum auk efnistökuastaðar (B1) á áreyrum Jökulsár sunnan Jökulsárbrúar. Þar af eru tvær námur, B11 og B12 sem einungis er gert ráð fyrir að nota á leið B1 sem Vegagerðin hefur ákveðið að verði ekki fyrir valinu.

Umhverfisstofnun hefur þegar gert athugasemdir við fjölda náma á þessari leið og bendir á að í sumum tilvikum er innan við 1 km á milli efnistökuastaða. Námunar eru margar mjög nálægt vegi og eru því áberandi þaðan. Þó að landið sé lítið eða ekkert gróið koma ummerki efnistökkunnar til með að sjást vel. Með framtíðarhugmyndir svæðisins í huga er mikilvægt að námurnar séu fjær vegi og að vestanverðu nema þegar um er að ræða skeringar.

Umhverfisstofnun telur ákveðna mótsögn fólgnu í því að tala um að upplifunargildi leiðar B sé meira en leiðar A, m.a. vegna nálægðar við ána, og á sama tíma leggja til töluvert mikla efnistöku í landslagi þeim megin vegarins sem ferðamenn eru líklegri til að beina sjónum sínum að.

Efnistökuastaðir á áreyrum

Fjórir efnistökuastaðir eru á áreyrum í árfarvegi Jökulsár á Fjöllum, B-1, B-3, B-6 og B-7. B-1 hefur þá sérstöðu að vera nokkuð frá veglínunni og hafa áður verið notaður sem efnistökuastaður þar sem efninu hefur verið mokað upp úr farveginum og malað í burðarlög og klæðningu þegar vegurinn frá Jökulsá að Hólmatunguvegi var klæddur bundnu slitlagi fyrir fáum árum síðan. Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemdir við þennan efnistökuastað en vill árétta að aðkoma og frágangur á bakka árinna verði vandaður. Það er ekki síst mikilvægt í ljósi þess að efnistakan er alveg við þjóðveg 1 og því mjög áberandi.

B-3, B-6 og B-7 eru nýir efnistökuastaðir í ánni þar sem gert er ráð fyrir að taka efni í neðra burðarlag og fyllingarefni. Aðeins er gert ráð fyrir að nota B-6 ef veglína B2 verður fyrir valinu. Til að komast að þeim þarf að gera námuveg, 0,4-0,7 km langa frá veglínunni. Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemdir við sjálfa efnistöku og getur tekið undir að efnistaka í ánni kemur til með að jafna sig af framburði árinna. Efnistakan, hinsvegar, hefur í för með sér námuvegi að efnistökuastaðunum og er ekið yfir flóðaset að þessum þremur námu. Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við fjölda námuvega sem skera landið við ána og telur að fækka ætti þessum efnistökuastaðum. Umhverfisstofnun gerir einnig athugasemdir við það að við námu B-3 eru sýndir 2 námuvegir og telur það óþarfa.

Efnistökuastaðir á jökulruðningsholtum

Átta efnistökuastaðir eru á jökulruðningsholtum, við eða mjög nálægt veglínunni. Þar af eru þær tvær námur sem einungis á að nota á leið B1. Einnig eru tvær námur sem kemur til greina að nota á leið A. Af þessum átta efnistökuastaðum eru fimm austan við veglínuna en aðeins þrjár vestan hennar. Umhverfisstofnun ítrekar að hún leggst gegn leiðum B og ber að horfa á umsögn um einstakar námur í því ljósi. Námur B-14 og B-15 má einnig nota á leið A.

B-2 er skammt austan við veglínu B. Engan námuveg þarf að leggja að námunni.

Umhverfisstofnun telur að dýpi námunnar sé fullmikið og verði hún áberandi frá vegi þar sem hún er rétt við veginn.

B-4 er einnig skammt austan veglínu B en stuttan námuveg þarf að leggja að þessari námu.

Miðað við magn efnistökkunnar og að efnid sé notað sem fyllingarefni telur Umhverfisstofnun óþarfi að hafa þennan efnistökuastað og leggur til að honum verði sleppt og efnid frekar tekið úr námu B-5 sem yrði þá stækkuð en hún er þarna skammt frá.

B-5 er fast upp við veglínuna vestan við veginn. Efnistakan er ásættanleg og athuga þarf hvort ekki sé hægt að taka meira efni á þessum stað og sleppa B-4 í staðinn.

B-11 verður aðeins notuð ef veglína B-1 verður valin en Vegagerðin hefur þegar ákveðið að svo verði ekki og tekur Umhverfisstofnun alfarið undir það sjónarmið. Efnistakan er ásættanleg en vinnsludýpið er fullmikið og við það verður náman mjög áberandi en hún er einnig austan við veginn.

B-12 verður aðeins notuð ef veglína B1 verður valin en Vegagerðin hefur þegar ákveðið að svo verði ekki. Efnistakan verður áberandi en hún er alveg við Hraundal þar sem eru eldvörp og hraun. Þau hafa mjög hátt verndargildi auk þess sem sjónrænt gildi þeirra er mjög mikið.

Umhverfisstofnun telur því efnistökkuna ekki ásættanlega.

B-13 er mjög nálægt efstu drögum Hraundals. Náman er stutt frá vegi, austan (norðan) vegar, og verður því nokkuð áberandi. Þarna á að taka umtalsvert af fyllingarefni sem er tekið í fleiri námum. Í frummatsskýrslu er rætt um mögulegan útsýnisstað í efstu drögum Hraundals.

Umhverfisstofnun telur að nálægð efnistökkunnar við Hraundal og hugsanlegan útsýnisstað þar sé ekki ásættanleg og vill að skoðað verði hvort ekki megi taka þetta magn fyllingarefnis á öðrum stað, hugsanlega með því að stækka námu B-14 sem er þarna stutt frá.

B-14 er í jökulruðningsholti vestan við veginn. Efnistaka á þessum stað er ásættanleg svo lengi sem vinnslan sé gerð eins lítið áberandi og hægt er. Í texta er talað um að brún holtsins verði færð aftar til austurs. Á því má skilja að farið verði í holtið að vestanverðu og það unnið til austurs. Það telur Umhverfisstofnun ásættanlegri aðferð heldur en að fara inn í holtið að austan á móts við veginn. Þessa námu mætti nota fyrir efnistöku á leið A og yrði þá að fara inn í námuna austan frá og vinna til vesturs eins og rætt var um á samráðsfundi með Vegagerð 4. maí s.l.

Efnistökuastaðir í klapparholtum

Einn efnistökuastaður er áætlaður í klapparholt á þessari leið, B-8. Er hann vestan við veginn.

Efnid á að nota í efra burðarlag og klæðningu. Í texta er talað um að leggja þurfi 1 km langan námuveg að holtinu en skv. korti er það nær því að vera 0,1 km. Efnistaka á þessum stað er ásættanleg svo lengi sem farið er og unnið inn í námuna að vestanverðu. Einnig ætti að skipuleggja allt vinnslusvæðið (einnig haug- og vinnslusvæði) mjög vel þannig að sem minnst af landi fari undir raskið.

Efnistökuastaðir á sethjöllum

Tveir efnistökuastaðir, B-9 og B-10 eru staðsettir með mjög stuttu millibili á fornu jökulárseti austan við veglínuna og veitir það þeim ákveðna sérstöðu. Flatarmál þeirra er mjög mikið og mikið magn á að taka sem fyllingarefni og neðra burðarlag. Námuveg þarf að leggja að báðum efnistökuöðunum ef veglína B verður fyrir valinu. Þar sem Vegagerðin velur ekki veglínu B1 má gera ráð fyrir námuvegum að svæðinu en þeir eru ekki sýndir á korti. Námurnar eru austan vegar og sjónræn áhrif þeirra talsverð. Í frummatsskýrslu er talað um að landið sé ógróið en á mynd af efnistökuastað B-9 sést að svo er ekki. Flatarmál námanna er mjög mikið. Sethjallarnir

með fornu jökulársetinu eru ummerki eftir hlaup Jökulsár á Fjöllum. Samkvæmt jarðfræðikorti er samskonar jökulárset óvíða annarsstaðar. Af þeim efnistökuþöðum sem taldir eru upp á leiðum B telur Umhverfisstofnun að þessir séu óásættanlegastir með tilliti til sjónrænna áhrifa, jarðfræði (vísindalegt gildi) og landslags svæðisins og framtíðarverndunar þess. Vill Umhverfisstofnun í því sambandi vísa í bréf Óskars Knudsen jarðfræðings til Vegagerðarinnar dags. 31. janúar 2004 um veglínu og efnistöku meðfram Jökulsá á Fjöllum.

Hámarkshraði og hönnunarhraði vegarins

Í bréfi Umhverfisstofnunar dags. 7. apríl s.l. hefur fyrir mistök fallið út lína á fyrstu síðu bréfsins sem fjallar um hámarkshraða á Dettifossvegi. Umhverfisstofnun vill áréttta að hún telur að hámarkshraði alls vegarins eigi að vera 60 km á klst. Umhverfisstofnun tekur einnig undir framkomnar athugasemdir Landverndar um hönnunarhraða vegarins en í matsáætlun var talað um að hönnunarhraði vegarins verði breytilegur eftir aðstæðum en í frummatsskýrslu er aðeins lagður til 90 km/klst hönnunarhraði. Til dæmis er það þekkt að við vegagerð í nálægð Þingvallabjórðgarðs hefur verið hægt að nota að miklu leyti gamlar veglínur til að hanna veg sem hefur hámarkshraða 70 km og valda tiltölulega litlu raski en vegur með hámarkshraða 90 km lagður í sömu veglínu mundu valda mun meira raski. Umhverfisstofnun gerir sér grein fyrir að mismunandi vegstæði geta haft mikið um það að segja hvort mikill munur verður á veglínunum með mismunandi hönnunarhraða eða ekki. Umhverfisstofnun bendir þó á að þessa umfjöllun vantar í matsskýrsluna og sérstaklega vantar hvort ýmislegt varðandi veglínurnar hefði orðið öðruvísi ef gert hefði verið ráð fyrir 60 km hámarkshraða frá upphafi. Hefðu t.d. öryggissvæði orðið minni, hefði verið auðveldara að fylgja vegstæði sem fyrir er og hefði efnistaka orðið jafn mikil o.s.frv. ?

Niðurstaða

Í ljósi þess sem fram kemur hér að framan leggst UST gegn námum B-2 - B-13 en telur að námur B-1, B-14 og B-15 geti verið til bóta fyrir vegagerðina í heild ef rétt er á málum haldið varandi aðkomu að námunum og frágang. Í fyrri umsögn stofnunarinnar benti Umhverfisstofnun á að hámarkshraði vegarins ætti að vera 60 km/klst. Í því sambandi bendir stofnunin á að matsskýrslan er ekki í samræmi við matsáætlun um að hafa breytilegan hönnunarhraða eftir aðstæðum og sýna veggönnun sem tekur mið af minni hámarkshraða en 90 km/klst.

Virðingarfyllt

Árni Bragason

Skipulagsstofnun
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Akureyri 15. maí 2006

Efni: Dettifossvegur, Hringvegur-Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn Ferðamálastofu um mat á umhverfisáhrifum fyrirhugaðri uppbyggingu á nýjum Dettifossvegi, vestan Jökulsár á Fjöllum.

Ferðamálastofa byggir umsögn sýna á áhrifum framkvæmdarinnar á ferðamennsku á svæðinu, Þjóðgarðinn Jökulsárglúfur, sveitarfélagið Kelduneshrepp og nærsveitir.

Vegagerðin leggur upp með 6 veglínur og veghönnun miðast við malbikaðan veg með 90 km/klst. hönnunarhraða.

Það er ljóst að tilgagnur með vegagerðinni um eða við þjóðgarðinn er fyrst og fremst sá að bæta aðgengi ferðamanna um svæðið, að styrkja ferðamennsku á svæðinu bæði í sveitarfélaginu og nærsveitum, Skútustaðaheppi, Húsavík og Melrakkaslétu. Einnig kemur vegagerðin til með að bæta samgöngur íbúa Kelduneshrepps og Melrakkaslétu við Austurland. Samkvæmt skilgreiningu Vegagerðarinnar um vegflokka myndi vegurinn líklega flokkast til “Landsvega” frekar en “Stofnvega” (sjá skilgr. Vegagerðar, “Vegakerfið – vegflokkar” www.vegagerdin.is).

Ferðamannavegur hefur nokkuð annarskonar tilgang en vegur sem fyrst og fremst er byggður upp sem flutningsað milli sveitarfélaga. Ferðamannavegur leggur upp með að umferð sé hægari og auðveld aðkoma sé að áningar- og útsýnisstöðum á meðan Stofnvegi er ætlað að stytta allar vegalengdir og tíma á milli tveggja þéttbýlisstaða og ná til þess svæðis sem mikilvægast er fyrir athafnalíf þéttbýlisins.

Vegna eðli vegarinnar ætti vegurinn að vera sem minnst áberandi í landi bæði að lega vegarinn fylgi nokkuð landslagi og hæð sé haldið í lágmarki en samt tekið tillit til snjósöfnunar og sjónlínur séu góðar til að draga úr slyshættu. Til að draga úr neikvæðri upplifun ferðamanna á landinu er hvatt til að landslags- og jarðfræðiheildir verði látin halda sér sem allra mest þ.e. að ekki verði þverað eða skorin í sundur t.d. jarðfræðifyribæri, í því sambandi má nefna sprungukerfi Öskju en það liggur m.a. langs meðfram Jökulsá að vestan, yfir ána neðan Dettifoss og þaðan norður á Melrakkaslétu, talin lengsta gígaröð á Íslandi.

Þar kemur veglína B, B2 og námur þar í kring til með að hafa umtalsverð áhrif því ætti að skoða veglína A sem fyrsta kost.

Sammögnunaráhrif framkvæmdanna:

Til þessa hafa slæmir vegir takmarkað umferð um svæðið og gert það að verkum að áningarstaðir og náttúran innan þjóðgarðsins hafa nokkurnvegin borið þá umferð sem um hann hefur farið. Með bættum samgöngum og aukinni umferð má búast við að farið verði yfir þolmörk svæðisins fyrr en varir, bæði félagsleg- og náttúruleg þolmörkum, verði ekki unnið að viðeigandi ráðstöfunum.

Fylgiskjal 27

Sammögnunaráhrif vegna vegagerðarinnar verða að öllum líkindum umtalsverð það er því mikilvægt að úrbætur á áningarstöðum og aðgengi innan þjóðgarðsins fylgist að með vegagerðinni og litið verði á uppbyggingu áningarstaða og verndun náttúrunnar innan þjóðgarðsins og á nærsvæðum við fyrirhugaðan veg sem hluta af verkefninu þ.e. verkefnið “Dettifossvegur”.

Valur Þór Hilmarsson

Umhverfisfulltrúi