



UST

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

• Suðurlandsbraut 24  
105 Reykjavík, Ísland

☎ (+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 þjóðgarðsyrfirvöld 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 óásættanlegt 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 veglínnum 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 tífoldri) 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 Dettifossvegur 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 tífaldrí 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 jarðfræðifyrirbrigði og heildstætt landslag á leið B verðmætara en gróðurfur 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, ferðaþjónustu, 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 stigar 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 landgræðsluáðgerðir þar mundu draga úr jarðfræði-, landslags- og upplifunargildi svæðisins.

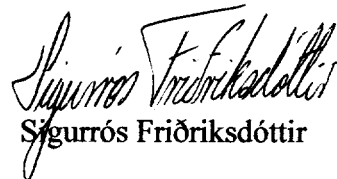
Umhverfisstofnun leggst gegn veglínu B vegna umtalsverðra neikvæðra áhrifa á jarðsögulegar minjar, landslag, framtíðarútvist og friðlýsingu svæðis norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Umhverfisstofnun telur að nú þegar hafi svæðinu verið raskað nálægt ánni að austanverðu með núverandi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