
Vegur meðfram Hverfjalli, Skútustaðahreppi

Ákvörðun um matsskyldu

1 INNGANGUR

Þann 6. apríl 2018 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Landeigendum Voga ehf. um fyrirhugaða lagningu Hverfjallsvegar, Skútustaðahreppi, vegur meðfram Hverfjalli samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.09 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Skútustaðahrepps, Ferðamálastofu, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Minjastofnunar, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Hverfjallsvegar, Skútustaðahreppi, vegur meðfram Hverfjalli. Fyrirspurn um matsskyldu. Landeigendur Voga ehf. /Teiknistofa Arkitekta, apríl 2018.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Ferðamálastofu með bréfi dags. 27. apríl 2018
- Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra með bréfi dags. 27. apríl 2018
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 30. apríl 2018
- Skútustaðahreppi með tölvubréfi dags. 27. apríl 2018
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 27. apríl 2018
- Vegagerðinni með bréfi dags. 2. maí 2018

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvupósti dags. 18. maí 2018.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að til standi að leggja tæplega 1 km langan veg frá Seftjörn vestan Hverfjalls í Mývatnssveit norður með fjallinu að bílastæðum og salerniaðstöðu á vegum Umhverfisstofnunar (UST). Frá bílastæðunum er rúmlega 500 m göngustígur upp á fjallið að norðvestanverðu og um 3,2 km hringleið er á gígbarminum. Gönguleiðir eru að þjónustusvæðinu og uppgöngunni á fjallið úr norðri frá Reykjahlíð og Jarðböðunum og gönguleiðir eru einnig í suðurhlíð og austurhlíð fjallsins í átt að Dimmuborgum og Lúdentsborgum.

Fram kemur að nýr vegur muni leysa af hólmi gamla slóð sem notuð hafi verið og muni liggja samsíða henni u.þ.b. 30-40 m vestar og vera hærri í landinu. Við enda vegarins verði byggt bílastæði og á það lagt malbik í samræmi við gildandi deiliskipulag.

Núverandi ástand svæðisins sé með þeim hætti að yfir vetrartímamann sé slóðin meðfram fjallinu meira og minna ófær og Hverfjallsvegur (8816) frá Þjóðvegi (848) upp að fjallinu einnig. Þetta verði til þess að gestir leggja bílum sínum hér og þar í vegkanti eða eins langt og þeir komast og jafnvel báðum megin Þjóðvegar(848) sem skapar mikla hættu því þar séu engin bílastæði. Þegar svo háttar að allt er ófært sé iðulega gengið beint upp á fjallið að vestanverðu. Af þeim sökum hafi nú myndast nýr stígur upp á fjallið þar sem ferðamenn stytta sér leið og sleppa göngunni um 1,3 km norður með



fjallinu að merktu gönguleiðinni. Þetta hafi mjög neikvæð áhrif á ásýnd fjallsins og uppfyllir ekki það meginmarkmið friðlýsingarinnar að vernda náttúruvættið.

Miðað sé við að breyttur vegur frá Seftjörn að áningarstað verði tvær akreinar, 7,5 m breiður, lagaður vel að landi þannig að vegaxlir (halli 1:3) verði í lágmarki. Eftir því sem við verði komið verði vegurinn lagður ofan á óhreyft land en einhver jöfnun verði að öllum líkindum nauðsynleg. Hámarksferðarhraði verði 50 km/klst. Núverandi bílastæði sunnan við snyrtihúsið breytast lítillega, aðkoma verður inn á suðurenda þeirra en útakstur frá norðurenda til vesturs og suður meðfram nýjum rútustæðum. Vegna legu eru núverandi bílastæði einkum hentug fyrir smábíla á sumrin. Gert er ráð fyrir 70 bílastæðum Ný bílastæði fyrir fimm rútur verði suðvestan við salernishúsið og möguleg stækkun til suðurs (2. áfangi) fyrir fjórar rútur til viðbótar. Samsíða vegi frá rútustæðinu verða stæði sem henta munu t.d. smærri rútum, bílum með aftanívagna og sem vetrarbílastæði fyrir smábíla. Bílastæði verða með bundnu slitlagi.

Heildarflatarmál framkvæmdarinnar verði um 16.400 m². Um 11.000-12.000 m² séu á sandorpnu hrauni en 4.400-5.400 m² á sléttu sandlendi. Áætlað heildarefnismagn fyllinga/burðarlags sé um 5.000-6.000 m³. Tölur séu grófaætlaðar þar sem verkhönnun liggja ekki fyrir.

Núverandi vegslóð sem liggur í fjallrótinni verði aflögð sem bíslóð en nýtt sem gönguleið eins og gert sé ráð fyrir í deiliskipulagi. Ekki sé gert ráð fyrir neinum framkvæmdum á vegslóðinni.

Fram kemur að hinn nýi vegur muni liggja nánast samhliða eldri slóð uppi í sandorpnu hrauninu en ofar í landinu þar sem snjór safnist síður og vatn hripar niður. Færslan gerir það kleift að moka og halda veginum opnum allan ársins hring. Breytingin á veginum sé ekki á Vegaáætlun. Gamli vegslóðinn hafi orðið til sem bændaslóði án vegaf framkvæmda en hafi orðið fjölfarinn á seinni árum samhliða aukinni ferðamennsku. Slóðinn hafi lent inn á vegaskrá (8816, Hverfjallsvegur frá Mývatnssveitarvegi 848 að Hverfjalli, gönguleið) og telst því formlega séð á forræði Vegagerðarinnar án vitundar eða samþykkis landeigenda. Breytt veglína eigi einungis við þann hluta vegarins, sem nemi bændaslóðinni undir fjallinu. Landeigendur Voga vinni að framgangi málsins og leggi fram tilkynningu um framkvæmdina. Málið hafi verið kynnt Umhverfisstofnun, Vegagerðinni, skipulagsfulltrúa Skútustaðahrepps og sveitarstjóra og oddvita Skútustaðahrepps. Þar sem aðgerðaleyfi í vegamálum hafi þegar valdið skaða á friðlýstu náttúruvætti og fyrirsjáanleg sé bið eftir að framkvæmdin komist inn í opinberar áætlanir stefna landeigendur að því að standa fyrir framkvæmdum við nýjan veg, þ.e. endurnýja eigin vegslóða sem nýttur er sem aðkoma að verndarsvæðinu.

Endurbætur á Hverfjallsvegi (8816) frá Þjóðvegi (848) og upp að Seftjörn sé ekki hluti þessarar framkvæmdar.

Í umsögn Vegagerðarinnar er meðal annars bent á að vegkaflinn sem skal endurnýja samkvæmt erindi landeigenda sé um 1 km af Hverfjallsvegi (8816) sem sé á vegaskrá og Vegagerðin veghaldari. Undirbúningur að frumhönnun samkvæmt deiliskipulagi sé hafin í samráði við landeigendur en ekki hafi verið haft samráð við Vegagerðina um breytingu á veglínu frá því sem sé í deiliskipulagi.

Tekið er undir með landeiganda að æskilegt væri að endurnýja vegakaflann en ekki er gert ráð fyrir fjárframlögum í vegaáætlun vegna þessa. Bent er á að í vegalögum sé ekki að finna ákvæði um að einkaaðilar hafi heimild til framkvæmda á Þjóðvegi.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila er bent á að umræddur vegkaflinn sé ekki hluti af Þjóðvegi heldur til hliðar og til endurbóta við vegaslóða merktan 8816-tengivegur í skráum Vegagerðarinnar. Í 14 gr. vegalaga sé að finna sérstök ákvæði um heimildir einkaaðila til framkvæmdar á Þjóðvegi.

Bent er á að umræddir vegslóðar hafi aldrei verið afhentir Vegagerðinni til eignar né umsjónar, hvorki með formlegum né óformlegum hætti eða landréttindi verið látin af hendi. Um viðhald og



rekstur þessa vegslóða hafi hins vegar gilt óformlegt heiðurssamkomulag og er vonast til að svo verði áfram með einum eða öðrum hætti.

Í umsögn Vegagerðarinnar er vakin athygli á að ekki liggi fyrir frumhönnun af veginum og er lagt til að hann verði skilgreindur sem vegtegund C7, sem sé vegur með 3 m breiðum akreinum og 0,5 m vegöxl, samtals 7 m breiður. Framkvæmdasvæði sé skilgreint of þröngt þar sem auk vegflá þurfi að vera að lágmarki 3 m breitt öryggissvæði með vegi með 50 km/klst hámarkshraða og meira en 300 bíla umferð. Framkvæmdasvæðið verði því að lágmarki 13 m en hæðarlega kunni líka að hafa áhrif til aukningar.

Vakin er athygli á að óvíst sé að samkomulag við landeigendur Reykjahlíðar (um efnistöku úr Flugvallarnámu) gildi þar sem Vegagerðin sé framkvæmdaraðili framkvæmdarinnar.

Samþykki Vegagerðarinnar þurfi fyrir framkvæmdum innan veghelgunarsvæðis sem og vegna tengingar við þjóðveg.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að það veki furðu fullyrðing um að Vegagerðin sé framkvæmdaraðili þessarar framkvæmdar þar sem sá vilji eða yfirlýsing hafi hvergi komið fram. Landeigendum sé hins vegar að fullu ljóst að framkvæmdin verði ekki unnin án aðkomu Vegagerðarinnar m.a. vegna tengingar við þjóðveg 848.

4 UMHVERFISÁHRIF

Almennt. Skútustaðahreppur, Heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra, Minjastofnun Íslands og Umhverfisstofn ásamt Vegagerðinni telja ekki að viðkomandi framkvæmd þurfi að undirgangast mat á umhverfisáhrifum. Ferðamálastofa telur að skoða þyrfti ákveðin atriði í mat á umhverfisáhrifum.

Gróður

Fram kemur að framkvæmdasvæðið sé ógróið eða lítt gróið, sandorpið hraun með vistgerðunum melagrambravist, sanda- og vikravist og eyðihraunavist. Framkvæmdaraðili telur áhrif framkvæmdarinnar á gróður og búsvæði verða óveruleg.

Jarðmyndanir

Fram kemur að óhreyft sandorpið og lítt gróið hraun mun raskast en eldhraun, sem runnið hafa eftir að jökull hvarf af landinu á síðjökultíma, njóta sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Hverfjall var friðlýst sem náttúruvætti með auglýsingu í Stjórnartíðindum B nr. 1261/2011. „Markmiðið með friðlýsingu Hverfjalls sem náttúruvættis er að vernda sérstæðar jarðmyndanir. Jafnframt er það markmið með friðlýsingunni að varðveita jarðmyndanir svæðisins vegna mikils fræðslugildis og útivistargildis. Óheimilt er að hrófla við eða skemma á annan hátt jarðmyndanir í náttúruvættinu. Almennungi er heimil för um náttúruvættið en fylgja skal merktum stígum og leiðum í samræmi við fyrirmæli hverju sinni. Almennungi er óheimilt að ganga um utanverðar hlíðar fjallsins nema á merktum gönguleiðum“.

Ekki liggur fyrir endanleg ákvörðun um efnistökusvæði en möguleiki er á efnistöku í s.k. flugvallarnámu norðan Reykjahlíðar.

Framkvæmdaraðili telur áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir og friðlýst svæði verða óveruleg til neikvæð.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin geri ekki athugasemdir við fyrirhugaða veglagningu. Við frágang eldri slóðar ætti að fletja út kanta sértaklega við rætur Hverfjalls þar sem lítilsháttar skering hefur verið gerð í hlíðina. Bent er á að ekki sé fullyrt að Flugvallanáma verði



notuð og bent á að ekki ætti að nýta námu sem er við veg að Dimmuborgum. Ef framkvæmdin verði eins og henni er lýst í greinargerð og efnistakan fari fram í opinni námu sem ekki sé í hrauni telur stofnunin ekki líklegt að umrædd framkvæmd muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að hvergi hafi komið fram að til standi að nota efni úr námu við Dimmuborgarveg.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra kemur fram að hvort sem efni verði sótt í flugvallarnámu eða ekki verði efni tekið úr opinni námu.

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur fram að gert sé ráð fyrir að efnistaka verði úr flugvallarnámu.

Landnotkun

Framkvæmdin er á nútíma hrauni sem nýtur verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd. Fram kemur að landið undir fyrirhuguðu vegstæði hafi ekki verið nýtt eða nytjað enda gróðurlaust. Gönguleið upp á gíginn er að norðvestanverðu, rúmlega 500 m löng, en um 3,2 km hringleið er á gígbarminum. Gönguleiðir eru að þjónustusvæðinu og uppgöngunni á fjallið úr norðri frá Reykjahlíð og Jarðböðunum.

Með framkvæmdinni er ætlunin að auka vernd svæðisins. Gestum verður gert kleift að leggja bílum sínum í merkt bílastæði nálægt salernisaðstöðu UST.

Hverfjall er einn fjölfarnasti ferðamannastaður í Mývatnssveit en mikið hefur skort á að aðgengi að svæðinu hafi verið til sóma. Umferðartölur eru til í gagnagrunni Vegagerðarinnar fyrir veg 8816, Hverfjallsveg, frá 2005 og þar kemur m.a. fram að heildarfjöldi bifreiða á háönn (sumar) árið 2017 var 12.244 bifreiðar og um hávetur árið 2017, 1.224 bifreiðar. Fram kemur að veruleg aukning í umferð hefur verið frá því talning hófst árið 2005.

Jákvæðra áhrifa má vænta þar sem vegurinn verður breiðari, öruggari og fær allt árið því auðvelt verður að ryðja af honum snjó. Gönguleið verður á gamla vegslóðanum og bætir það aðstæður og öryggi gangandi fólks. Bundið slitlag verður á nýja veginum sem mun koma í veg fyrir rykmengun af völdum bílaumferðar.

Framkvæmdaraðili telur áhrif framkvæmdarinnar á landnotkun verða jákvæð.

Ásýnd og landslag

Fram kemur að núverandi vegslóði liggja við rætur Hverfjalls við jaðar lítt gróins sandorpins hrauns, liggur þar lágt og er lítið áberandi í umhverfinu þar sem hann er í lægðinni milli hrauns og hlíðar. Nýr vegur er fyrirhugaður u.þ.b. 30-40 m vestar og mun liggja ofar í landinu, uppi á sandorpu hrauni og verða meira áberandi en gamli vegslóðinn. Áhersla er lögð á að vegurinn verði felldur að landi og verði eins nálægt landhæð og kostur er miðað við góða veggöngun og rekstrarsjónarmið og verði veglína gengin og hönnuð með það í huga. Við val á efni í slitlag og vegaxlir skal taka mið af aðliggjandi umhverfi, þ.e. svörtum sandi og hrauni.

Framkvæmdaraðili telur áhrif framkvæmdarinnar verða óveruleg til neikvæð.

Í umsögn Ferðamálastofu kemur fram að stofnunin telur að í tilkynningu sé ágætlega gerð grein fyrir mikilvægi svæðisins við Hverfjall fyrir ferðamenn sem skv. innsendum gögnum séu líklega um 150.000 á ári og hafi farið hratt fjölgandi. Einnig séu færð sannfærandi rök fyrir því að núverandi ástand vegar valdi umhverfis- og ásýndarspjöllum á hlíðum Hverfjalls.

Ljóst sé að 7,5 metra breiður vegur, uppbyggður (þó frekar lágt) og í nýju vegstæði, muni hafa veruleg og óafturkræf áhrif á ásýnd lands.



Einnig sé líklegt að ferðamenn við Hverfjall séu að miklu leyti svokallaðir „náttúrusinnar“ á afþreyingarrófi, þar sem leggja þarf í nokkra göngu til að njóta staðarins. Náttúrusinnar séu mun viðkvæmari fyrir manngerðum ásýndarbreytingum en t.d. þjónustusinnar á sama rófi.

Á sama tíma sé náttúrleg sérstaða svæðisins slík að ekki verði of varlega farið.

Ferðamálastofa telur að ekki sé nægjanlega vel gerð grein fyrir framkvæmdinni og að hún gæti haft í för með mjög neikvæð og óafturkræf áhrif á þá tegund ferðamanna sem sækja staðinn heim. Að mati Ferðamálastofu sé því full ástæða til að kanna betur þessi áhrif með umhverfismati. Þar ætti m.a. að spyrja eftirfarandi spurninga:

- a) Er veglínan sem hér er til umsagnar sú besta hvað varðar ásýnd?
- b) Væri hægt að ná fram hluta eða öllum markmiðum framkvæmdarinnar með því að leggja veginn í núverandi vegstæði?
- c) Er þörf á tvíbreiðum veg? Væri ekki nóg að hafa hann einbreiðan með útskotum?
- d) Væri hægt að grípa til annarra aðgerða en veglagningarinnar til að ná fram markmiðum framkvæmdarinnar, t.d. með því að loka honum þegar hann er ill- eða ófær?

Í frekari upplýsingum framkvæmdaraðila kemur meðal annars fram:

Gerð sé grein fyrir ásýndarbreytingu í textanum og með myndum á blaðsíðum 3, 4, 5 og 9. Lýst sé eldri slóð og fyrirhugaðri færslu á akstursleið (30-40) metrar til vesturs. Talað sé um að vegurinn muni liggja hærra í landinu, samsíða núverandi slóð en jafnframt að talsvert svigrúm sé til að aðlaga veginn að landi.

Ómögulegt er hins vegar að spá fyrir um upplifun þeirra sem um veginn fara af breytingunum nema að augljóst má vera að bætt aðgengi, minni hætta á tjóni eða slysum hlýtur að vega þungt í upplifun.

Í svörum er tekið undir að vegur muni hafa óafturkræf áhrif á ásýnd lands. Núverandi vegur/slóði með þeirri miklu umferð sem á honum er, sé hins vegar sá raunveruleiki sem við blasir hvað sem öðru líði. Slóðin sé í dag á köflum allt að 20 metra breið þar sem bílar reyna að sveigja sífellt lengra frá þvottabrettum. Ekki verði séð að það að hliðra umferð til um 30-40 metra og leggja veg bundnu slitlagi breyti miklu um ásýnd úr því sem sem komið er. Þvert á móti virðist nokkuð ljóst að vandaður vegur með bundnu slitlagi verði fremur til þess að bæta ásýnd lands og verja frekari spjöllum.

Varðandi spurningar þær sem Ferðamálastofa telur m.a. að þyrfti að svara í mati á umhverfisáhrifum tekur framkvæmdaraðili eftirfarandi fram:

„a) Eins og fram kemur í gögnum þá byggir tillaga þessi á þegar samþykktu aðalskipulagi Skútustaðahrepps 2011-2023, friðlýsingu nr 1261/20122, verndaráætlun Hverfjalls, og deiliskipulagi 2014 með breytingu frá 2017.

Samfella hefur verið í öllum áætlunum frá upphafi að eina mögulega staðsetning vegar sé þar sem hann liggur nú, eða meðfram fjallinu frá Seftjörn að uppgöngu við þjónustu og bílastæði. Veglínan sem hér er til umfjöllunar liggur samsíða og hvergi meira en 30-40 frá. Sett í samhengi þá er það (er) ríflega ein vegbreidd með helgunarsvæði.

Eldri slóði, og sá sem fyrirhugaður er nú, liggja að einhverju leiti í hvarfi sé gönguleiðum uppi á fjallinu fylgt. Ómögulegt er að meta hvort ásýnd breytist utan þeirra leiða.“

b) Svárið við þessari spurningu virðist afgerandi nei. Of mikið vatn og krapí safnast í núverandi slóð til að mögulegt sé að halda vegi opnum haust, vetur, vor, nema með (með) mikill hækking vegar ásamt fráveitu. Framkvæmdir sem sannarlega gætu talist umtalsverðar.

Aðskilnaður bíla og annarrar umferðar er ekki mögulegur nema með tveimur aðskildum leiðum.



c) Tæknilega séð er ekki þörf á tvíbreiðum veg. Endanleg veghönnun m.t.t. reglugerða leiðir slíkt þó í ljós. Núverandi vegur frá Þjóðvegi 848 að Hverfjalli er á köflum einbreiður með útskotum. Einbreiður vegur heldur umferðarhraða niðri en mikill fjöldi stórra bíla gerir á móti kröfur til rýmdar.

d) Ein af ástæðum þess að nauðsynlegt er að hliðra akvegi er umferð gangandi, það að aðskilja bíla og fólk. Nýr vegur beinir fólk að merktri uppgöngu og salernisaðstöðu allt árið um kring. Sé umræddur vegarkafli ófær gengur fólk stystu leið á fjallið með tilheyrandi náttúruspjöllum. Vegurinn er í dag lokaður 6-8 mánuði á ári. Það er því engu að loka á þessum hluta, hann lokast vegna ófærðar. Slík náttúruleg lokun fælir ökumenn þó ekki frá því að reyna. Ekki er mögulegt að loka öllum veginum 8816 þar sem um óbyggðaveg er að ræða sem jafnt bændur, veiðimenn, vélsleðar og fjallajepar ferðast um allt árið. Út frá vegi 8816 er áframhaldandi slóð sem liggur ma að Lúdent, Þrengslaborgum, Lofthelli, Seljahjallagili, Heilagsdal og áfram hálandisvegir að Dyngjufjöllum og Gæsavatnaleið.“

5 SKIPULAG OG LEYFI

Í tilkynningu framkvæmdaraðila kemur fram að í aðalskipulagi, Aðalskipulag Skútustaðahrepps 2011-2023, sé gerð grein fyrir friðlýsingu Hverfjalls og ákvæðum um þjónustusvæði 374-V norðan fjallsins. Engin sérákvæði séu um veg 8816, Hverfjallsveg. Breyting sú sem gerð var á legu vegarins í deiliskipulagi 2017 sé innan skekkjumarka aðalskipulags og var ekki talin ástæða til þess að gera formlega breyting á aðalskipulagi hennar vegna.

Um deiliskipulag segir í tilkynningu framkvæmdaraðila: „Fyrirhugað vegstæði er innan marka deiliskipulags Hverfjalls, sem samþykkt var 13.3.2014, og var það skilgreint með breytingu á skipulaginu, sem samþykkt var 13.9.2017.¹ Í breyttu deiliskipulagi segir: „Nýr vegur verður ofar í landi en núverandi vegslóði. Hann verður um 1 km langur og með bundnu slitlagi. Lega hans á uppdrætti er til viðmiðunar. Við verkhönnun má nýta hæfileg vikmörk frá veglínu til þess að fella veginn sem best að landi. Hann skal vera eins nálægt landhæð og kostur er miðað við góða veghönnun og rekstrarsjónarmið. Gert er ráð fyrir að hámarkshraði á veginum verði 50 km/klst.“ Breyting á deiliskipulagi árið 2017 var unnin í samráði við Umhverfisstofnun.“

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Skútustaðahrepps samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Efnistaka er háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra samkvæmt reglugerð um starfsemi sem getur haft í för með sér mengun.

6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða lagningu um eins kílómetra langs vegar frá Seftjörn vestan Hverfjalls í Mývatnssveit norður með fjallinu að bílastæðum, göngustíg upp á fjallið og salerni Umhverfisstofnunar (UST). Nýr vegur mun leysa af hólmi slóð milli hrauns og hlíðar sem notuð hefur verið og muni liggja samsíða henni u.þ.b. 30-40 m vestar og vera hærrí í landinu. Við enda vegarins verða byggð bílastæði og á þau og veginn lagt malbik í samræmi við gildandi deiliskipulag.

Yfir vetrartímam er núverandi slóð meðfram fjallinu meira og minna ófær og Hverfjallsvegur (8816) frá Þjóðvegi (848) upp að fjallinu einnig. Þetta verður til þess að þeir sem hyggjast ganga á Hverfjall/ferðamenn leggja bílum sínum hér og þar í vegkanti eða eins langt og þeir komast og

¹ <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/display.aspx?numer=12153>



jafnvel báðum megin þjóðvegur(848) sem skapar mikla hættu því þar eru engin bílastæði. Þegar svo háttar að allt er ófært er iðulega gengið beint upp á fjallið að vestanverðu og hefur það mjög neikvæð áhrif á ásýnd fjallsins og uppfyllir ekki það meginmarkmið friðlýsingarinnar að vernda náttúruvættið.

Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.09 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Eðli framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal einkum taka mið af stærð og umfangi framkvæmdar, nýtingu náttúruauðlinda, ónæði og slyshættu, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Ljóst er að ekki er um umfangsmikla framkvæmd að ræða. Með framkvæmdinni mun koma vegur frá Seftjörn að uppgönguleið á norðvesturhorn Hverfjalls sem verður fær allan ársins hring. Þar verða einnig bílastæði við salernishús Umhverfisstofnunar. Með lagningu vegarins er þess vænst að ferðamenn leggji ekki bílum meðfram aðkomuveginum eða við þjóðveg 848, að því tilskyldu að Hverfjallsvegur 8816 verði einnig endurbyggður og fær að vetri. Með því að ferðamenn geti ekið allt árið að uppgönguleið á Hverfjall er þess vænst að þeir stytti sér ekki leið upp hlíðar fjallsins sem hefur í för með sér stígamyndun og neikvæð áhrif á ásýnd fjallsins og uppfyllir ekki meginmarkmið friðlýsingar um að vernda náttúruvættið. Vegstæðið verður á tiltölulega sléttu og mjög sandorpnu hrauni með stökum hraunnibbum er skaga (um meter) upp úr sandinum. Líttillar landmótunar er þörf undir veginn og allt efni í hann verður aðflutt. Hraunið er mjög dökkt, nánast svart ásýndar og lítt gróið og engar sérstæðar vistgerðir á framkvæmdasvæðinu.

Skipulagsstofnun telur mikilvægt að stýra umferð gangandi fólks upp á Hverfjall, halda vesturhlíð þess ósnortinni þar sem fjallið hefur mjög mikið gildi sem eitt af sérstæðari náttúrufyrirbærum Íslands/Mývatnssveitar og hefur hátt vendargildi Greiður vegur að uppgönguleið er ein forsenda þess að umferð gangandi fólks spilli ekki útliti Hverfjalls.

Skipulagsstofnun telur að vegurinn mun að líkindum verða all áberandi, líkt og núverandi leið, séð frá gönguleiðinni upp á Hverfjall og af brún Hverfjalls en hverfur undir brúnina þegar komið er skammt inn á hana. Hraunið sem vegurinn fer um er óraskað á vegsvæðinu og er mikilvægt að vegfylling/fláar fái sem sambærilegastan lit og er á sandorpnu hrauninu og líklegt að með svartri klæðningu falli vegurinn tiltölulega vel inn í umhverfið. Þegar hætt verður að aka núverandi leið kann sandur á henni að samlagast umhverfinu og hún verða dekkri og minna áberandi en nú er.

Ekki er sýnt fram á að breyting á ásýnd landsins við rætur Hverfjalls með tilkomu nýs vegar og bílastæða verði veruleg umfram það sem lagning vegar eftir núverandi vegslóð hefði í för með sér.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin nýtist takmarkað þar til búið verður að gera endurbætur á allri vegslóðinni (8816) frá þjóðvegi (848) upp að Seftjörn þar sem hún teppist í snjóum og er ekki hægt að ryðja þó hægt verði að ryðja þann veg sem hér er fjallað um framkvæmdir við.

Skipulagsstofnun telur að endurbætur á vegslóðinni (8416) frá þjóðvegi (848) muni í heildina auka umferð að Hverfjalli, bæði einkabíla og hópferðabíla. Þetta mun hafa í för með sér að aukinn fjöldi fólks mun ganga á Hverfjall, allan ársins hring. Af gögnum málsins er ljóst að þó landeigendur, Vogar ehf., leggi fram tillögu til ákvörðunar um matsskyldu og hyggist leggja umræddan veg, að þá er hann í framhaldi af Hverfjallsvegi (8816) og nýtist ekki nema hluta ársins ef Hverfjallsvegur verður ekki byggður upp úr þeirri vegslóð sem hann er frá þjóðvegi (848). Samstarf Vegagerðarinnar og landeigenda þarf því að beinast að framkvæmdinni í heild, hönnun, lagningu vegar, gerð bílastæða og umsjón með veginum sumar sem vetur.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eðli framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.



Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar, svo sem verndarákvæðum, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd, eða alþjóðlegra viðmiða sbr. 2 tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Einnig ber að líta til álagspols náttúrunnar, einkum með tilliti til votlendissvæða, sérstæðra jarðmyndana, landslagsheilda.

Eins og kom fram er framkvæmdasvæðið ekki umfangsmikið, undir 2 hektarar, en allt á öröskuðu, sléttu og mjög sandorpnu hrauni sem runnið hefur með rótum Hverfjalls. Núverandi vegslóð, sem myndaðist af akstri bænda eftir sandi meðfram hrauninu, liggur í hvilft milli hrauns og hlíðar sem fyllist af snjó og verður ófær yfir veturinn. Þar sem slóðin er á sandi myndast í henni þvottabretti sem gera hana erfiða yfirferðar og leitasat ökumenn við að aka í kanti slóðarinnar sem hefru í för með sér að hún verður á köflum allt að 20 m breið. Fyrirhugaður vegur verður uppi á hrauninu, í megin dráttum samsíða núverandi slóð og í 30-40 m fjarlægð frá henni. Almenn t. njóta eldhraun sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd. Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Skútustaðahrepps 2011-2023 og deiliskipulag Hverfjalls, síðast breytt 2017. Samkvæmt skipulagsupphráttum og auglýsingu í Stjórnartíðindum B nr. 1261/2011 er framkvæmdin innan friðlýsts náttúruvættis, Hverfjalls. Í skilmálum friðlýsingar kemur fram að óheimilt sé að spilla gróðri í náttúruvættinu. Í verndar- og stjórnunaráætlun náttúruvættisins frá 2013 kemur fram að unnið verði að bættu aðgengi að svæðinu allt árið og að gerð verði tillaga um að lagður verði heilsárs vegur að uppgöngunni norðvestan við Hverfjall.

Framkvæmdin er á nútíma hrauni sem nýtur verndar skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd og á ekki að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til, þ.e. almannahagmunir í húfi. Hins vegar er einnig gert ráð fyrir því í athugasemdum með náttúruverndarlögum að mjög sandorpin hraun hafi að miklu leyti glatað verndargildi sínu.

Auk þess er hraunið svo slétt og sandorpið að um óverulega röskun þess verður að ræða umfram það svæði sem hulið verður af vegi og bílastæðum. Við framkvæmd veglagningarinnar verður svæðið gengið og lega vegarins ákvörðuð m.t.t. þess að hann falli sem best að landi og röskun hraunsins verði í lágmarki. Framkvæmdin sem slík skerðir ekki jarðmyndunina Hverfjall eða gróður á henni, framkvæmdasvæðið er lítt gróið og þar skerðast ekki sérstæðar vistgerðir.

Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemdir við framkvæmdina en bendir á hvernig þarf að standa að frágangi eldri slóðar.

Ferðamálastofa spyr hvort hægt sé að ná hluta eða öllum markmiðum framkvæmdarinnar með því að leggja veginn í núverandi vegstæði.

Framkvæmdaraðili gerir grein fyrir annmörkum þess og telur að þar yrði um mun umfangsmeiri framkvæmd að ræða sem kynni að valda umtalsverðum umhverfisáhrifum og næði auk þess ekki því markmiði að aðskilja gangandi og akandi umferð.

Ferðamálastofa spyr hvort það sé hægt að ná markmiðum framkvæmdarinnar t.d. með því að loka veginum þegar hann er ill- eða ófær.

Framkvæmdaraðili bendir á að umræddur vegkaflí sé ófær 6-8 mánuði á ári og því lokaður en það fæli ökumenn ekki frá því að reyna og er ein orsök þess að fólk styttr sér leið upp á Hverfjall með tilheyrandi náttúruspjöllum. Ekki sé hægt að loka veginum að Hverfjalli við þjóðveg þar sem hann er hluti leiðar suður með Hverfjalli er bændur, veiðimenn, fólk á vélsleðum og fjallajepum nýti allt árið.

Skipulagsstofnun telur að áformaðar framkvæmdir samrýmst þeim ákvæðum sem gilda um friðlýsingu Hverfjalls og ákvæðum í aðal- og deiliskipulagi. Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir



sem falla undir staðsetningu framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi viðmiðana hér að ofan einkum með tilliti til: stærðar og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar, tíðni og afturkræfni áhrifa og sammögnunar ólíkra umhverfisáhrifa á tileknu svæði, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda við lagningu vegar frá Seftjörn og norður með Hverfjalli felast fyrst og fremst í áhrifum á umferð ferðamanna, það er aðgengi að uppgöngu á Hverfjall og ásynd lands við fjallsrætur séð með augum þeirra er ganga á Hverfjall.

Áhrif á umferð verða varanleg og felast í því að lagður verður vegur sem á að vera hægt að hafa opinn allan ársins hring og greið leið fyrir alla bíla, smá sem stóra. Þetta hefur í för með sér að ferðamenn þurfa ekki að taka áhættu vegna akstur í snjó á óruddum vegslóða eða skilja bíla eftir í vegkanti og ganga drjúga leið að uppgönguleið á Hverfjall. Veglagningin hefur samkvæmt framlögðum gögnum mikið gildi fyrir ferðþjónustu, útivist, öryggi ferðafólks og vernd náttúruvættisins Hverfjalls.

Áhrif á ásynd lands séð frá uppgönguleið á Hverfjall og frá brún fjallsins verða varanleg og teljast vart afturkræf nema að hluta, þ.e. ef efni úr veginum yrði fjarlægð.

Skipulagsstofnun telur að byggt á framlögðum gögnum hafi framkvæmdin mikið gildi fyrir ferðþjónustu og útivist og verndun náttúruvættisins Hverfjalls. Sjónræn áhrif af framkvæmdinni verða all nokkur en þar sem ekki er um umfangsmikla framkvæmd að ræða sem verður bundin við mjög afmarkað svæði muni hún ekki hafa veruleg neikvæð áhrif á ferðamenn er ganga á Hverfjall umfram það sem núverandi vegur og bílaumferð hefur.

Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis framkvæmdarinnar, staðsetningar hennar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 9. júlí 2018.

Reykjavík, 6. júní 2018

Jakob Gunnarsson