

DETTIFOSSVEGUR
HRINGVEGUR - NORÐAUSTURVEGUR
Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

HELSTU NIÐURSTÖÐUR

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að í matsskýrslu hafi verið sýnt fram á nauðsyn nýs Dettifossvegar í ljósi ferðaþjónustu- og byggðasjónarmiða. Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð lagning 1. áfanga Dettifossvegar milli Hringvegar og Dettifoss samkvæmt veglínu B og B2, sé ekki ásættanleg vegna verulegra neikvæðra, varanlegra og óafturkræfra áhrifa á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins. Ennfremur hafa veglínur B/B2 samlegðaráhrif á þessa umhverfisþætti með Hólsfjallavegi austan Jökulsár á Fjöllum.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð lagning Dettifossvegar samkvæmt veglínunum A+C+D og A+C+D1 eins og þær eru kynntar í matsskýrslu séu ásættanlegar og muni ekki valda verulega neikvæðum og óafturkræfum áhrifum á landbúnað, menningarminjar, gróður, fugla, jarðmyndanir, landslag, náttúruverndarsvæði, ferðaþjónustu og útivist að uppfylltum skilyrðum sem koma fram á bls. 27 og 28 í áliti þessu og hægt er að nálgast á heimasíðu Skipulagsstofnunar: www.skipulag.is.

EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR.....	3
1.1	Athugun Skipulagsstofnunar	3
1.2	Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar.....	3
2	FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ	4
2.1	Lega vegar	5
2.1.1	1. áfangi. Hringvegur - Dettifoss	5
2.1.2	2. áfangi. Dettifoss - Vesturdalur	5
2.1.3	3. áfangi. Vesturdalur – Norðausturvegur	5
2.1.4	Vegtengingar.....	6
2.2	Efnistaka.....	6
3	NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	6
3.1	Vegamál austan og vestan Jökulsár á Fjöllum	6
3.2	Áhrif á náttúruverndarsvæði.....	8
3.3	Áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi	10
3.4	Áhrif á hljóðvist og loftgæði	12
3.5	Áhrif á gróður	13
3.6	Áhrif á fugla	14
3.7	Áhrif á jarðmyndanir og landslag	15
3.7.1	Vegagerð.....	15
3.7.2	Efnistaka	16
3.8	Áhrif á ferðaþjónustu og útivist.....	18
3.8.1	Áhrif á framkvæmdatíma.....	20
3.9	Áhrif á landbúnað	21
3.10	Áhrif á menningarminjar	21
3.11	Staða skipulags og leyfisveitinga.....	22
4	NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR.....	23

1 INNGANGUR

1.1 ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Þann 6. mars 2006 sendi Vegagerðin, frummatsskýrslu um Dettifossveg í Keldunes- og Skútustaðahreppi til athugunar hjá Skipulagsstofnun, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Framkvæmdin og frummatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 9. mars 2006 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu, Fréttablaðinu og í Skránni. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 9. mars til 21. apríl 2006 á skrifstofum Kelduneshrepps og Skútustaðahrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frummatsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is. Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Kelduneshrepps, Skútustaðahrepps, Byggðastofnunar, Ferðamálastofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Landgræðslu ríkisins, Samvinnunefndar um miðhálandi Íslands, Skógræktar ríkisins og Umhverfisstofnunar. Á kynningartíma bárust Skipulagsstofnun 11 athugasemdir og 1 athugasemd barst eftir að kynningartíma lauk. Skipulagsstofnun sendi umsagnirnar og athugasemdirnar til Vegagerðarinnar.

Þann 30. júní 2006 sendi Vegagerðin matsskýrslu um Dettifossveg í Norðurþingi (áður Kelduneshreppur) og Skútustaðahreppi til Skipulagsstofnunar og óskaði eftir álitni stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Við undirbúning þessa álits var farið á vettvang á fyrirhugað framkvæmdasvæði þann 1. mars 2005 og 29. júní 2006.

1.2 GÖGN LÖGÐ FRAM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

Frummatsskýrsla. Dettifossvegur. Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla, febrúar 2006. Vegagerðin, hönnunardeild Akureyri.

Önnur gögn: Dettifossvegur. Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla, teikningar og fylgiskjöl, febrúar 2006. Vegagerðin.

Umsagnir bárust frá:

- Kelduneshreppi með bréfi dags. 25. mars 2006,
- Skútustaðahreppi með bréfi dags. 7. apríl 2006,
- Byggðastofnun með bréfi dags. 29. mars 2006,
- Ferðamálastofu með bréfi dags. 15. maí 2006,
- Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 28. mars 2006,
- Heilbrigðiseftirliti Norðurlands með bréfi dags. 24. mars 2006,
- Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 31. mars 2006,
- Samvinnunefnd um miðhálandi Íslands með bréfi dags. 29. mars 2006,
- Skógrækt ríkisins með bréfi dags. 30. mars 2006,
- Umhverfisstofnun með bréfum dags. 7. apríl og 12. maí 2006.

Athugasemdir bárust frá:

- Aðalsteini Þórhallssyni, Egilsstöðum með tölvupósti dags. 21. apríl 2006,
- Landeigendum að Meiðavöllum í Kelduhverfi með símbréfi dags. 19. apríl 2006,
- Landeigendum að Tóvegg í Kelduhverfi með tölvupósti dags. 19. apríl 2006,
- Landeigendum Reykjahlíðar ehf. með bréfi dags. 28. apríl 2006,

- Landvarðafélagi Íslands með tölvupósti dags. 21. apríl 2006,
- Landvernd með bréfi dags. 21. apríl 2006,
- Gísla Rafni Jónssyni, Arnarnesi í Mývatnssveit með tölvupósti dags. 21. apríl 2006,
- Hugrónu Ösp Reynisdóttur með tölvupósti dags. 21. apríl 2006,
- Húsavíkurbæ með bréfi dags. 5. maí 2006,
- Jóhönnu Katrínu Þórhallsdóttur og Friðriki Degi Arnarsyni með tölvupósti dags. 21. apríl 2006,
- Jóni Illugasyni, Péttri Gíslasyni og Gísla Sverrissyni, landeigendum í Reykjahlíð í Mývatnssveit með bréfi dags. 20. apríl 2006,
- Þórarni Þórarinssyni í Vogum í Kelduhverfi með bréfi dags. 16. apríl 2006.

Matsskýrsla: Dettifossvegur. Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla, júní 2006. Vegagerðin, veghönnunardeild Akureyri.

Önnur gögn: Dettifossvegur. Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Fylgiskjöl með matsskýrslu, júní 2006. Vegagerðin, veghönnunardeild Akureyri.

Dettifossvegur. Hringvegur – Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla – Teikningar júní 2006, Vegagerðin.

Svar Vegagerðarinnar við munnlegri fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 14. júlí 2006.

2 FRAMKVÆMD OG MARKMIÐ

Í matsskýrslu er kynnt lagning um 50 km vegar vestan Jökulsár á Fjöllum, frá Hringvegi að Norðausturvegi, í Norðurþingi og Skútustaðahreppi. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta aðgengi að ferðamannastöðum, styrkja byggðarlög á Norðurlandi með bættu vegasambandi, tryggja heilsársamgöngur og auka umferðaröryggi á svæðinu. Um er að ræða heilsársveg og eru lagðar fram alls sex veglínur í þremur áföngum til athugunar og álits Skipulagsstofnunar: 1. áfangi Hringvegur að Dettifossi, 2. áfangi Dettifoss að Vesturdal og 3. áfangi Vesturdalur að Norðausturvegi. Veglínur A, B og B2 eru á 1. áfanga og eru veglínur B og B2 í nágrenni Jökulsár á Fjöllum en veglína A í nágrenni núverandi Hólmatungnavegar. Á 2. áfanga er lögð fram veglína C og fylgir hún núverandi vegi á um 7 km löngum kafla og á 3. áfanga eru lagðar fram tvær veglínur, D og D1, sem liggja saman og fylgja að mestu leyti núverandi vegi nema á tveimur stuttum köflum í Meiðavallaskógi og við Norðausturveg. Veglína C og hluti veglínu D/D1 munu samanlagt liggja á um 20 km kafla um þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum. Fram kemur að Vegagerðin leggi til að leið B2 verði valin á 1. áfanga, ekki sé um aðrar veglínur að ræða en leið C á 2. áfanga og á 3. áfanga leggur Vegagerðin til að fyrir valinu verði veglína D og veglína D1 næst Norðausturvegi. Í matsskýrslu eru einnig lagðar fram 3 tengingar frá veginum, þ.e. að Dettifossi og Hafragilsfossi, að Hólmatungum og niður í Vesturdal að Hljóðaklettum. Fram kemur að lagfæra þurfi og stækka bílastæði á þessum ferðamannastöðum og byggja áningarstaði og útskot við veginn. Fram kemur að heildarefnisþörf verði breytileg eftir veglínunum en hún sé áætluð um 1.290.000 - 1.360.000 m³. Gert sé ráð fyrir að 560.000 – 740.000 m³ efnis komi úr skeringum og um 580.000 – 780.000 m³ komi úr námum. Núllkosti er lýst miðað við að núverandi vegakerfi verði látið halda sér, en Vegagerðin telur að ekki sé um raunhæfan valkost að ræða þegar tekið er tillit til markmiða framkvæmdarinnar.

Í matsskýrslu kemur fram að vegurinn verði lagður með bundnu slitlagi og hannaður samkvæmt staðli fyrir vegtegund C1 og verði heildarbreidd hans um 7,5 m og öryggissvæði meðfram veginum um 6 m breið til hvorrar handar út frá vegöxl. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að fyrirhugaður vegur verði lagður sem heilsársvegur með 90 km/klst hönnunarhraða.

2.1 LEGA VEGAR

2.1.1 1. áfangi. Hringvegur - Dettifoss

2.1.1.1 Veglína A

Samkvæmt matsskýrslu er veglína A um 19 km löng og mun liggja frá Hringvegi 1, skammt austan við Austaribrekku að nýjum afleggjara að Dettifossi. Veglínan er nýbygging en liggur á köflum á eða í grennd við núverandi Hólmatungnaveg og sé í góðri fjarlægð frá Jökulsá á Fjöllum og hefur samkvæmt matsskýrslu þar af leiðandi lítil áhrif á framtíðarhugmyndir um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Fram kemur að veglínan fari að mestu um gróið land.

2.1.1.2 Veglína B

Samkvæmt matsskýrslu er veglína B um 21 km löng og mun liggja frá Hringvegi á köflum í grennd við Jökulsá á Fjöllum að nýjum afleggjara að Dettifossi. Veglínan er nýbygging en liggur á köflum á eða í grennd við núverandi Hólmatungnaveg. Fram kemur að veglínan fari að mestu um lítið gróið jafnlendi meðfram Jökulsá, hraun og sanda.

2.1.1.3 Veglína B2

Samkvæmt matsskýrslu er veglína B2 um 21 km löng og að öllu leyti nýbygging og fylgir veglínu B nema á rúmlega 3 km kafla þar sem hún mun liggja nær Jökulsá á Fjöllum. Á kaflanum þar sem veglína B2 víkur frá veglínu B fer hún stystu leið á mörkum tveggja hrauna. Fram kemur að landið sem veglínan liggir um sé gróðurlaust en línan liggir á samtals 3,3 km löngum kafla yfir hraun.

2.1.2 2. áfangi. Dettifoss - Vesturdalur

2.1.2.1 Veglína C

Samkvæmt matsskýrslu er veglína C um 18 km löng og mun liggja frá nýjum afleggjara að Dettifossi að Vesturdal. Veglína C liggur fyrstu 11 km að mestu utan núverandi vegar en fylgir honum að mestu síðustu 7 km að Vesturdal. Veglínan liggur að litlu leyti um lítið gróið land en annars um mólendi. Á kaflanum um Svínadalsháls liggur veglína C ofar í landinu en núverandi vegur og er staðsett þannig hún sjáist sem minnst úr Svínadal. Útsýnisstaður verður útbúinn í samráði við þjóðgarðsyfirvöld í Svínadalshálsinum.

2.1.3 3. áfangi. Vesturdalur – Norðausturvegur

2.1.3.1 Veglína D

Samkvæmt matsskýrslu er veglína D um 12 km löng og mun liggja frá Vesturdal að Norðausturvegi eins og veglína D1. Á um 8 km löngum kafla fylgir hún að mestu núverandi vegi en annars staðar hefur línun verið látin víkja frá núverandi vegi vegna öryggisástæðna. Mestu skeringar eru um 54 – 66 m breiðar og fyllingar litlar.

2.1.3.2 Veglína D1

Samkvæmt matsskýrslu er veglína D1 um 12 km löng og mun fylgja veglínu D að mestu leyti, nema á tveimur köflum: Á um 2 km löngum kafla sunnan Meiðavallaskógar og á um 2 km löngum kafla norðan Meiðavallaskógar skömmu áður en komið er að Norðausturvegi þar sem veglínan sveigir út frá veglínu D.

2.1.4 Vegtengingar

Samkvæmt matsskýrslu eru einnig lagðar fram 3 vegtengingar frá fyrirhuguðum vegi. Að Dettifossi og Hafragilsfossi er gert ráð fyrir tengingu sem víki nokkuð frá núverandi vegi en tengingar að Hólmatungum og niður í Vesturdal að Hljóðaklettum munu fylgja núverandi vegtengingum.

2.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslur kemur fram að áætluð heildarefnispörf sé á bilinu 1.290.000 - 1.360.000 m³ Efnispörf úr námum og skeringum er minnst, 1.292.000 m³, vegna samsettra leiða B1, C og D en mest, 1.356.000 m³, fyrir samsetta leið B, C og D. Til greina kemur að taka efni úr 27 námum. Fram kemur að staðsetning náma hafi breyst frá samþykktri matsáætlun vegna betri þekkingar á efnistökmöguleikum á svæðinu auk þess sem reynt hafi verið að taka tillit til athugasemda frá Umhverfisstofnun og Þjóðgarðsverðinum í Jökulsárgljúfrum. Allar þær námur sem kynntar hafi verið í frummatsskýrslu séu einnig kynntar í matsskýrslu og muni Vegagerðin gera efnistökuáætlun og kynna hana fyrir og óska eftir álitum Umhverfisstofnunar áður en framkvæmdir á hverjum áfanga fyrir sig hefjist. Ennfremur muni ákvarðanir Vegagerðarinnar um þær námur sem séu innan Þjóðgarðsins verða í fullu samráði við Umhverfisstofnun, þar sem stofnunin sé leyfisveitandi þar. Fram kemur að námur verði ekki unnar niður fyrir grunnvatnsborð og miðað verði við að fláar efnistökusvæða falli sem best að umhverfi sínu. Frágangi efnistökusvæða verði hagað þannig að ekki myndist vindálag á lausan jarðveg, svæðin verði sléttuð vel og samræmd landslagi og halla umhverfis. Við uppgræðslu efnistökusvæða á grónum svæðum verði gætt að grenndargróðri og svarðlag og jarðvegur nýtt til að endurheimt gróður auk þess sem áburður og sáning verði notuð eftir atvikum.

3 NIÐURSTAÐA UM MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

3.1 VEGAMÁL AUSTAN OG VESTAN JÖKULSÁR Á FJÖLLUM

Í matsskýrslu kemur fram að í ágúst 2001 skipaði vegamálastjóri samráðshóp til að fjalla um tilhögun vegamála austan og vestan Jökulsár á Fjöllum, frá Norðausturvegi að Hringvegi. Markmiðið með starfi hópsins var að mynda vettvang fyrir samráð og skoðanaskipti um skipan vegamála á svæðinu. Í nefndinni sátu fulltrúar sveitarfélaga á svæðinu, Náttúruverndar ríkisins (nú Umhverfisstofnun), ferðaþjónustu og Vegagerðarinnar. Á fundi samráðshópsins í september 2001 lýsti fulltrúi Náttúruverndar ríkisins því yfir að óskastaða Náttúruverndar væri sú að aðalvegurinn væri austan við Jökulsá en góðir sumarvegir sem lægju í landinu væru að vestanverðu, líka með bundnu slitlagi. Hann gat fallist á að aðalvegurinn gæti legið að vestanverðu í nægilegri fjarlægð frá Svínadal og Jökulsárgljúfrum þannig að hann truflaði ekki göngufólk, hvorki sjónrænt né með tilliti til hávaða. Í desember 2002 lagði starfshópurinn til, í ljósi byggða- og ferðaþjónustusjónarmiða, að byggður yrði heilsársvegur með bundnu slitlagi vestan Jökulsár, með góðum tengingum að Dettifossi, Hólmatungum og Vesturdal. Hópurinn leit svo á að út frá

öryggissjónarmiðum væri einnig nauðsynlegt að austan Jökulsár væri vel fær vegur til framtíðar og yrði því Hólsfjallavegur austan ár lagfærður sem malarvegur. Samkvæmt upplýsingum Skipulagsstofnunar er með öryggissjónarmiðum hér verið að vísa til þess að brúin yfir Jökulsá á Fjöllum við Grímsstaði er ekki með fullt burðarþol en brúin yfir Jökulsá á Fjöllum í Öxarfirði hefur oft verið í hættu þegar hlaup koma í ána. Á flóðatíma þyrftu íbúar í Öxarfirði því hugsanlega að nota brú yfir Jökulsá á Fjöllum við Grímsstaði til að komast vestur yfir ána. Í matsskýrslu kemur fram að endurbætur á Hólsfjallavegi, austan ár hófust sumarið 2003 og eru langt komnar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar dags. 23. ágúst 2004 um matsáætlun framkvæmdarinnar er ekki minnst á veg austan árinna líkt og gert er í umsögn stofnunarinnar um frummatsskýrslu dags. 7. apríl 2006. Í skýrslu nefndar á vegum umhverfisráðuneytisins um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnasjökuls frá maí 2004, kemur fram að á vegaáætlun liggja fyrir fyrirheit um mikilvægar lagfæringar á vegakerfinu á svæðinu umhverfis Dettifoss og í Hólmatungur og Vesturdal og munu þær verða mikil lyftistöng fyrir aðgengi að því svæði og nýtast vel fyrir svæðið þegar þeim lýkur. Í umsögn Umhverfisstofnunar um frummatsskýrslu, dags. 7. apríl 2006, kemur fram að stofnunin fagni nýjum vegi um þjóðgarðinn sem muni gera gestum hans mögulegt að njóta stórbrotinnar náttúru hans með auðveldari hætti en verið hefur. Umhverfisstofnun minnir á að hún sé leyfisveitandi fyrir framkvæmd Dettifossvegur, vegagerð og efnistöku, innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum, sbr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og reglugerðar um þjóðgarðinn. Umhverfisstofnun telur að við framkvæmdina beri að raska sem minnst af ósnortnu landi og bendir á að nú þegar liggja vegur nálægt Jökulsá að austan, sunnan við Dettifoss. Við alla vegagerð á svæðinu beri að horfa til framtíðarskipulags svæðisins, bæði austan og vestan Jökulsár. Umhverfisstofnun telur nauðsynlegt að Vegagerðin komi strax með áætlanir um það hvernig vegur austan ár eigi að þróast til framtíðar og hvernig Vegagerðin ætli að koma til móts við það mikla álag sem komi í kjölfar svo mikillar aukningar á umferð vestan ár. Er þessi skoðun ítrekuð í bréfi Umhverfisstofnunar – viðbótarupplýsingar, dags. 12. maí 2006.

Í umsögn sveitarstjórnar Skútustaðahrepps kemur fram að um langt skeið hafi verið lögð þung áhersla á að vegur verði lagðir vestan Jökulsár niður í Kelduhverfi, enda skipti þessi vegur miklu máli fyrir ferðapjónustu í Þingeyjarsýslu.

Í athugasemd Landverndar um frummatsskýrslu kemur fram að Landvernd telur að verið sé að gera grundvallarmistök með áformaðri vegagerð. Það hefði marga kosti í för með sér að stefna fremur að gerð uppbyggðs heilsársvegur austan Jökulsár á Fjöllum í þess að fara að vestan eins og nú er fyrirhugað. Að vestan hefði átt að leggja veg sem eingöngu hefði það hlutverk að mæta þörfum náttúruvænnar ferðapjónustu. Með því að byggja veg að austan sem þjónaði öllum almennum samgöngubörfum héraðsins hefði jafnframt mátt gera greiða leið að helsta náttúruundri svæðisins, Dettifossi sjálfum. Austari leiðin hefði orðið snjóléttari og við Dettifoss að austanverðu yrði minni hætta fyrir ferðamenn að vetri þar sem ís og hálsa er þar almennt minni.

Í athugasemdum um frummatsskýrslu koma fram efasemdir um ágæti uppbyggðs heilsársvegur vestan árinna. Landvarðafélag Íslands o. fl. benda á að vegurinn dragi fremur taum ferðapjónustuaðila en að sinna óskum viðskiptavina þeirra. Jarðrask vegagerðar uppbyggðs heilsársvegur væri margfalt minna austan ár, þar sem

núverandi vegstæði þar þyrfti minni breytinga við, væri á gróðurminna svæði og hægar væri um efnistöku. Þá sé það mat staðkunnugra að heilsársaðgengi væri mun fyrirhafnarminna austan ár, þar sem snjósöfnun sé þar minni en vestan ár. Með uppbyggingu heilsársvegjar austan ár en ferðamannavegar vestan ár myndi nást betri dreifing ferðamanna um svæðið í heild sinni og áhrif því verða minni.

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum í matsskýrslu kemur fram að 50 km langur heilsárvegur austan Jökulsár á Fjöllum hafi verið kynntur fyrir samráðshóp um vegamál við Jökulsá á Fjöllum. Fram kemur að veglínán sé nokkuð góð vegtæknilega séð en engar rannsóknir hafi farið fram á náttúrufari og fornleifum. Fram kemur að samráðshópurinn hafi komist að þeirri niðurstöðu að Dettifossvegur skyldi verða heilsársvegur og liggja vestan ár. Í ljósi þessarar niðurstöðu hafi verið ákveðið að meta ekki umhverfisáhrif veglínu austan ár. Vegagerðin hafi unnið að mati á umhverfisáhrifum í samræmi við niðurstöðu samráðshópsins og matsáætlun vegna Dettifossvegjar.

Skipulagsstofnun vill benda á að þegar stofnunin hafði matsáætlun til málsmeðferðar um mitt ár 2004 lá fyrir að kostir í leiðarvali væru vestan Jökulsár en ekki austan árinna, sbr. niðurstöðu samráðshóps um tilhögun vegamála austan og vestan Jökulsár. Í umsögnum leyfisveitenda, sbr. 2. mgr. 8. gr. laga nr. 106/2000, þ. á m. Umhverfisstofnunar um tillögu að matsáætlun, dags. 23. ágúst 2004, sem minnst er á hér að ofan, voru ekki gerðar athugasemdir við það að ekki væri lagður fram sá kostur að leggja Dettifossveg austan Jökulsár. Var því unnið að mati á umhverfisáhrifum mismunandi útfærslna Dettifossvegjar sem heilsársvegjar vestan Jökulsár eingöngu.

Með bréfi Vegagerðarinnar dags. 6. mars 2006 sendi framkvæmdaraðili Skipulagsstofnunar frummatsskýrslu um Dettifossveg í samræmi við 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Við mat Skipulagsstofnunar á frummatsskýrslunni skv. 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 taldi stofnunin skýrsluna uppfylla þær kröfur sem gerðar eru í 9. gr. laganna og að frummatsskýrslan væri í samræmi við matsáætlun skv. 8. gr. Í matinu taldi Skipulagsstofnun að í frummatsskýrslu væri gerð grein fyrir helstu möguleikum sem til greina kæmu við framkvæmdina og umhverfisáhrifum þeirra og þeir bornir saman, sbr. 4. másl. 2. mgr. 9. gr. laga nr. 106/2000. Skipulagsstofnun er ekki kunnugt um að ábending um að leggja þyrfti fram mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar austan ár hafi komið fram fyrr en í umsögnum um vorið 2006. Skipulagsstofnun telur ekki ástæðu til að breyta mati sínu á gildi frummatsskýrslunnar, sbr. 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000, og vísar til þeirra byggða- og ferðaþjónustusjónarmiða sem leiða til þess að helstu möguleikar sem til greina koma við lagningu nýs Dettifossvegjar eru vestan Jökulsár á Fjöllum. Vegagerðin hefur gert grein fyrir framkomnum athugasemdum og umsögnum og tekið afstöðu til þeirra í matsskýrslu. Í svörum Vegagerðarinnar er vísað til ofangreindrar niðurstöðu samráðshóps um vegagerð vestan og austan Jökulsár og ennfremur ítrekað að framkvæmdir við endurbætur á Hólsfjallavegi austan ár séu langt komnar.

3.2 ÁHRIF Á NÁTTÚRUVERNÐARSVÆÐI

Samkvæmt matsskýrslu munu veglínur A og B/B2 á 1. áfanga Dettifossvegjar liggja um náttúruverndarsvæði samkvæmt Svæðisskipulagi miðhálandis Íslands 2015, Veglína C á 2. áfanga mun liggja um þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum og veglínur D/D1 á 3. áfanga munu liggja um Meiðavallaskóg sem er á náttúruminjaskrá og að hluta um þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum. Auk þess mun vegurinn liggja um hraun

sem falla undir 37. gr. laga um náttúruvernd um vistkerfi sem njóta sérstakrar verndar. Fram kemur í matsskýrslu að vorið 2004 hafi nefnd um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls, lagt til að svæðið næði til m.a. allrar Jökulsár á Fjöllum og næsta umhverfis hennar. Dettifossvegur muni að stærstum hluta liggja innan þess svæðis. Í skýrslu nefndarinnar hafi m.a. komið fram að á vegaaætlun sé gert ráð fyrir mikilvægum lagfæringum á vegakerfinu á svæðinu umhverfis Dettifoss og í Hólmatungur og Vesturdal og að þær muni verða mikil lyftistöng fyrir aðgengi að því svæði og nýtast vel fyrir svæðið þegar þeim lýkur. Vegagerðin leggur til að leið B2 verði valin á 1. áfanga. Ekki sé um aðrar veglínur að ræða en leið C á 2. áfanga. Á 3. áfanga leggur Vegagerðin til að fyrir valinu verði leið D á kaflanum norður fyrir Meiðavallaskóg og veglína D1 næst Norðausturvegi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar, Skútustaðahrepps, Húsavíkurbæjar, Ferðamálastofu og athugasemdum Landverndar, Þórarins Þórarinssonar, Landvarðafélags Íslands o.fl. er bent á mikilvægi þess að bæta samgöngur á þessu svæði. Kemur m.a. fram í umsögn Umhverfisstofnunar að ástand veganna hafi takmarkað mjög allan aðgang að þjóðgarðinum. Umhverfisstofnun bendir á að vegagerð og umgengni um þetta stórbrotna og fallega land þurfi að vanda mjög. Fram kemur að aukin umferð um þjóðgarðinn muni hafa veruleg áhrif á innviði hans og á náttúruferum svæðisins. Umhverfisstofnun bendir á að á 2. áfanga hafi veglína C þann kost að hún muni liggja fjær gljúfrunum í suðurhluta þjóðgarðsins [en núverandi vegur] og hverfi úr sjónlínu þeirra sem dveljast í Svínadalaskvos eða meðfram ánni norðan við Dettifoss. Umhverfisstofnun mælir með leið A en leggst gegn veglínunum B/B2 á 1. áfanga þar sem þær muni fara um ósnortið svæði og hafa of mikil neikvæð áhrif á framtíðarútivist sunnan Dettifoss og neikvæð áhrif á stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum sem muni ná yfir svæði beggja vegna árinna. Umhverfisstofnun bendir í þessu sambandi á að nú þegar liggur hluti Hólsfjallavegar nálægt Jökulsá að austan, sunnan við Dettifoss. Landvernd tekur undir sjónarmið Umhverfisstofnunar varðandi leið A og bendir á að víðtæk samstaða hafi myndast um áform um að friða vatnasvið Jökulsár á Fjöllum. Því beri að staðsetja veginn utan marka væntanlegs þjóðgarðs. Landvarðafélag Íslands minnir á að sé þeirri einstæðu og til þess að gera lítt snortnu náttúru sem fyrir er raskað, sé teflt í hættu hagsmunum sem ekki fást aftur og eru nú á tímum einstakir á heimsvísu. Jón Illugason, Pétur Gíslason og Gísli Sverrisson landeigendur í Reykjahlíð telja að sé horft til framtíðar, skipti það miklu máli fyrir ferðaþjónustuna að eiga svæðið meðfram Jökulsá að vestan, milli Hringveggar og Dettifoss, ósnortið. Vegagerðin telur í svörum sínum að framkvæmdin muni bæði hafa jákvæð og neikvæð áhrif á þjóðgarðinn og það opnast nýir möguleikar á notkun hans með bættu aðgengi ferðamanna. Vegagerðin telur að lagning Dettifossveggar muni ekki hafa áhrif á ímynd mögulegs Vatnajökulsþjóðgarðs en muni bæta aðgengi að honum. Fram kemur að tekið verði tillit til þess að framkvæmdasvæðið er mjög viðkvæmt og reynt að takmarka stærð þess og vanda allan frágang á vegsvæði og námum.

Fyrir liggur að lagning Dettifossveggar muni hafa verulega aukningu á umferð um svæðið í för með sér. Aukinni umferð mun fylgja aukið álag á þau náttúruverndarsvæði sem þar eru. Óhjákvæmilega mun meira land en áður raskast og fara undir veg, áningarstaði og efnistökusvæði, ásýnd svæðisins mun breytast og ónæði hljóttast af umferð. Ennfremur er fyrirséð að á svæðinu þurfi að bæta aðstöðu með tilheyrandi mannvirkjagerð vegna aukins fjölda ferðamanna. 3. áfangi Dettifossveggar mun að stærstum hluta liggja í eða mjög nærri núverandi vegstæði og

2. áfangi vegarins mun að hluta liggja í núverandi vegstæði. Hins vegar mun vegurinn skv. 1. áfanga liggja nánast alfarið utan núverandi vegar. Veglína A mun þó liggja í grennd við núverandi veg á kafla en veglína B/B2 mun hins vegar liggja í grennd við Jökulsá á Fjöllum og fara næst henni í um 230-250 m fjarlægð. Í viðauka E¹ með skýrslu nefndar um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls frá árinu 2004 kemur fram skýr niðurstaða um að „...Vatnajökull ásamt vatnasviði Jökulsár á Fjöllum með Ódádahrauni er einstætt svæði á heimsvísu....Ef t.d. einhverjir hluta svæðisins væru nýttir undir virkjanir eða þar yrði önnur stórtæk röskun af manna völdum myndi heildin glata sérstöðu sinni...“ Skipulagsstofnun telur að Dettifossvegur samkvæmt veglínu A muni hafa mun minni neikvæð áhrif á svæði með hátt verndargildi og vægi sem heild en vegur samkvæmt veglínu B/B2, sbr. framtíðarhugmyndir um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls. Skipulagsstofnun telur í þessu ljósi að ekki sé ásættanlegt að raska jarðmyndunum eins og flóðminjum og landslagi á vatnasviði Jökulsár á Fjöllum með enn frekari vegagerð en orðið er austan ár, þegar annar ásættanlegur kostur þ.e. veglína A liggur fyrir.

3.3 ÁHRIF Á SAMGÖNGUR, UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI

Samkvæmt matsskýrslu mun nýr vegur bæta samgöngur og umferðaröryggi og tryggja heilsárs samgöngur að mikilvægum ferðamannastöðum eins og Dettifossi. Gert er ráð fyrir að umferð á Dettifossvegi muni aukast mikið þegar framkvæmdum lýkur. Miðað við umferðarspá til ársins 2014 muni sumardagsumferð allt að fimmfaldast (verða um 300-400 bílar) og vetrardagsumferð verða allt að 60 bílar en hún hefur verið nær engin til þessa. Sumardagsumferð á Hólsfjallavegi, austan Jökulsár á Fjöllum, muni verða a.m.k. tvöfalt minni árið 2014 en hún var árið 2004. Gert er ráð fyrir að umferð muni aukast enn frekar (allt að tífaldast) vestan ár fram til ársins 2032. Vegkaflinn um Meiðavallaskóg vestan ár er talinn varasamur m.t.t. óhappa og Hólsfjallavegur, austan ár, einn af hættulegustu vegum á Íslandi fyrir erlenda ferðamenn. Fram kemur að vegurinn sé allur hannaður fyrir 90 km/klst hámarkshraða, ákvörðun um hámarkshraða innan þjóðgarðsins verði tekin í samráði við Umhverfisstofnun og þjóðgarðsyfirvöld. Vegagerðin telur að áhrif allra veglína á samgöngur og umferðaröryggi verði verulega jákvæð.

Umhverfisstofnun, Samvinnunefnd um miðhálandi Íslands, Landvernd, Landvarðafélag Íslands o.fl., Aðalsteinn Þórhallsson, Þórarinn Þórarinsson gera athugasemdir við hönnunarforsendur vegarins og þau umhverfisáhrif sem þeim fylgi. Gerðar eru athugasemdir við að hönnun alls vegarins miðist við 90 km/klst. Í því sambandi er t.d. bent á að rask geti verið meira vegna vegar með 90 km/klst hönnunarhraða en 60 km/klst hönnunarhraða, s.s. vegna stærra öryggissvæðis, meiri efnistöku og minni möguleikum á að fylgja núverandi vegi (sjá ennfremur umfjöllun í kafla 3.1 um vegamál austan og vestan Jökulsár á Fjöllum). Umhverfisstofnun og Landvernd gera athugasemd við að ekki sé kynntur valkostur með lægri hönnunarhraða til samanburðar í frummatsskýrslu Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að áhrif framkvæmdarinnar á samgöngur og umferðaröryggi verði umtalsverð. Vegagerðin bendir í svörum sínum á að við frumhönnun Dettifossvegar hafi verið talið að vegna landslags þyrftu beygjur á köflum að vera svo krappar að þörf væri á að hanna veginn fyrir 70 km/klst. Við frekari hönnun vegarins hafi komið

¹ Magnús Tumi Guðmundsson. Jarðfræðileg einkenni og sérstaða Vatnajökuls og gosbeltisins norðan hans: Ódádahraun og vatnasvið Jökulsár á Fjöllum.

Í ljós að auðvelt væri að leggja veginn með 90 km/klst hönnunarhraða án þess að raska landi verulega og jafnframt væri hægt að fylgja núverandi vegi að mestu á ákveðnum köflum á 2. og 3. áfanga. Vegagerðin bendir þó á að þar sem hæðarbreytingar í landslagi eru miklar geti vegur með 60 km/klst. hönnunarhraða fylgt landslaginu betur og með minni skeringum og fyllingum en vegur með 90 km/klst hönnunarhraða, sbr. vegarkafllinn um Svínadalsháls. Þá þurfi að setja fleiri og krappari beygjur og hæðarbreytingar á veg með 60 km/klst hönnunarhraða en 90 km/klst hönnunarhraða. Landslagið á svæðinu bjóði þó víðast hvar ekki upp á slíkar breytingar. Vegagerðin bendir á að það skapi hættu fyrir vegfarendur ef vegurinn er aðeins hannaður fyrir 60 km/klst. hraða á stuttum kafla því hætta sé á að vegfarendum yfirsjáist hraðatakmarkanir og fari með of miklum hraða inn á vegarkafla sem ekki leyfa það, með tilheyrandi afleiðingum. Hins vegar megi takmarka hámarkshraða um hluta vegarins af öðrum ástæðum en vegtæknilegum. Fram kemur að öryggissvæði fyrir veg með 90 km/klst hönnunarhraða sé 6 m eða meira en 3 m fyrir 60 km/klst veg. Fram kemur í matsskýrslu að innan þjóðgarðsins og þar sem vegurinn verður lagður á fyllingu yfir þúfur og mólendi eða yfir hraun verði öryggissvæði almennt ekki sléttuð. Fram kemur að efnistaka úr námum sé svipuð vegna vegar sem hannaður er fyrir 60 og 90 km/klst. hámarkshraða. Sama efnispörf sé fyrir burðarlag og klæðningu og svipuð fyrir fyllingarefni úr námum því minna fyllingarefni fáiast úr skeringum.

Umhverfisstofnun bendir á að miðað við núverandi aðstæður muni vegurinn batna og öryggi vegfarenda aukast umtalsvert en að sama skapi aukist umferð mjög mikið. Umhverfisstofnun telur að aukin umferð og hugsanlega aukinn hraði hafi í för með sér hættu á aukinni slysatíðni. Stofnunin leggur áherslu á að hámarkshraði alls Dettifossvegur verði 60 km/klst þar sem um ferðamannaveg sé að ræða og umferð að miklu leyti bundin við þá. Vegagerðin bendir á að með aukinni umferð muni slysum fjölga en reiknað sé með að slysatíðni á Dettifossvegi verði minni en á núverandi vegi, en einhver þeirra kunni að verða alvarlegri vegna aukins umferðarhraða. Vegagerðin telur að mun öruggari vegur fáiast með því hanna allan veginn fyrir 90 km/klst. hámarkshraða [heldur] en að hlutar hans verði með lægri hönnunarhraða. Fram kemur að á áhugaverðum stöðum muni Vegagerðin byggja áningarstaði eða útskot til að draga úr þeirri hættu sem getur skapast þegar ferðamenn hægja á sér eða stoppa í vegkantinum. Ákvörðun um hámarkshraða innan þjóðgarðsins verði tekin í samráði við þjóðgarðsýfirvöld.

Skipulagsstofnun telur, að með tilkomu nýs Dettifossvegur muni aðgengi að þjóðgarðinum batna verulega og fleira fólki verði gert kleyft að sækja svæðið heim en nú er. Skipulagsstofnun telur, í ljósi framlagðra gagna Vegagerðarinnar, að fyrirhugaður Dettifossvegur muni hafa verulega jákvæð áhrif á samgöngur og aðgengi að svæðinu. Skipulagsstofnun telur sig þó ekki hafa forsendur til að skera úr um það hvort vegur með 90 km/klst hönnunarhraða sé ásættanlegri hvað varðar umferðaröryggi en vegur með 60 km/klst hönnunarhraða sé horft til umferðarþunga og aksturshegðunar ökumanna almennt á svæði sem þessu. Skipulagsstofnun telur að hönnun vegar með 90 km/klst hámarkshraða muni hafa meira rask í för með sér en vegur sem hannaður er með 60 km/klst hámarkshraða. Það á sérstaklega við þar sem hæðarbreytingar eru miklar í landi eins og í 2. áfanga á Svínadalshálsi. Hins vegar telur Skipulagsstofnun, í ljósi framlagðra gagna Vegagerðarinnar, að Dettifossvegur með hönnunarhraða 90 km/klst muni ekki hafa verulega meira rask í för með sér en Dettifossvegur með 60 km/klst hönnunarhraða og af þeirri ástæðu sé ekki nauðsynlegt að hanna veginn fyrir lægri umferðarhraða (sjá ennfremur umfjöllun í kafla 3.5 um

áhrif á gróður og kafla 3.7 um áhrif á jarðmyndanir og landslag). Hins vegar telur stofnunin að við endanlega veghönnun, ákvörðun á hönnunarhraða og merktum hámarkshraða beri að taka mið af og taka tillit til þess að stór hluti vegfarenda verða ferðamenn sem munu aka um veginn vegna þess að hann liggur um náttúruverndarsvæði, þ. á m. Þjóðgarð. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að vegfarendur fái notið þessa svæðis á öruggan hátt.

Umhverfisstofnun telur að umferð í gegnum Þjóðgarðinn eigi fyrst og fremst að miðast við umferð ferðamanna og leggst stofnunin gegn þungaflutningum í gegnum Þjóðgarðinn. Vegagerðin bendir á að stærsti hluti þungaumferðar verði umferð langferðabifreiða með ferðamenn og ekki sé ástæða til að loka fyrir þungaflutninga um Þjóðgarðinn. Með því væri dregið verulega úr möguleikum heimamanna varðandi vöruflutninga til og frá Austurlandi.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að Umhverfisstofnun er heimilt að setja takmarkanir við þungaumferð, í samráði við Vegagerðina, samkvæmt þeim sérstöku reglum sem stofnuninni eða öðrum umsjónaraðila náttúruverndarsvæðis er heimilt að setja um umferð og dvöl manna á náttúruverndarsvæðum samkvæmt 4. mgr. 32. gr. náttúruverndarlaga. Í því sambandi vill Skipulagsstofnun ítreka að taka þurfi mið af því að vegurinn muni hafa áhrif á landsvæði sem er sérstætt og nýtur verndar vegna náttúru og landslags og muni hafa áhrif á fjölda fólks sem sækir svæðið heim.

3.4 ÁHRIF Á HLJÓÐVIST OG LOFTGÆÐI

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að umferðarhávaði í grennd við Dettifossveg muni ekki breytast mikið frá því sem nú er en rykmengun muni minnka verulega. Áætlað er að loft- og hljóðmengun muni aukast mest á framkvæmdatíma. Dettifossvegur er alls staðar í meira en 130 m fjarlægð frá mikilvægum útivistarsvæðum í Þjóðgarðinum, sem er sú fjarlægð sem miðað er við að uppfylli 45 dB(A) jafngildishljóðstig² miðað við órofna sjónlínu, veg með 90 km/klst hönnunarhraða, 700 bíla sumardagsumferð þar af 10% þungir bílar. Áningarstaðir þurfa að vera í um 40 m fjarlægð frá veginum ef miðað er við að uppfylla 55 dB(A) jafngildishljóðstig. Niðurstaða Vegagerðarinnar er sú að áhrif framkvæmdarinnar á hávaða séu óveruleg, óháð leiðarvali. Umhverfisstofnun telur áhrif framkvæmdarinnar á hávaða og mengun verði umtalsverð. Mikil aukning umferðar muni valda varanlegri hávaða- og útblástursmengun og sú mengun verði meiri eftir því sem hraðinn eykst. Stofnunin bendir á að þar sem veglína B, á kaflanum milli Hringvegur og Dettifoss, sé í um 250 m fjarlægð frá Jökulsá verði truflun mikil fyrir gangandi vegfarendur. Fram kemur að stofnunin hefur miðað við að almennt eigi að tryggja að hljóðstig á útivistarsvæðum og áningarstöðum ferðamanna fari ekki yfir 50 dB(A). Ennfremur kemur fram að stofnunin telur að strangari viðmiðunargildi hljóðstigs ættu að vera í Þjóðgarðinum en við sumarbústaði. Sömu viðmið ættu að vera á áningarstöðum og útivistarsvæðum þar sem áningarstaðirnir eru einnig mikilvægir útivistarstaðir fyrir ákveðinn hóp ferðamanna. Vegagerðin bendir á að fáir gangandi ferðamenn fari meðfram Jökulsá á Fjöllum á kaflanum milli Hringvegur og Dettifoss en mögulegt sé að þeim fjölgi í framtíðinni ef svæðið verður friðlýst. Truflun vegna umferðar yrði aðeins á stuttum kafla þar sem fjarlægð frá vegi fari niður í 250 m. Vegagerðin áréttar viðmiðunarmörk í reglugerð nr. 933/1999 um hávaða og bendir á að miðað sé við að áningarstaðir við Dettifossveg verði lengra frá vegi en almennt tíðkast, eða í a.m.k. 40

² Viðmiðunargildi fyrir jafngildishljóðstig frá umferð er 45 dB(A) fyrir sumarhúsabyggð og 55 dB(A) fyrir útivistarsvæði í þéttbýli, sbr. reglugerð nr. 933/1999 um hávaða.

m fjarlægð frá vegi og samráð verði haft við landeigendur og Umhverfisstofnun um staðsetningu þeirra. Skipulagsstofnun telur að ónæði muni óhjákvæmilega aukast vegna hávaða meðan á framkvæmdum stendur. Stofnunin telur mikilvægt að Vegagerðin leggi fram og kynni áætlun um framvindu framkvæmdanna fyrir þjóðgarðsýfirvöldum, íbúum í nágrenni framkvæmdasvæðisins og ferðamönnum. Fyrir liggur að í reglugerð um hávaða er hvorki sérstakt ákvæði um viðmiðunargildi fyrir hávaða frá umferð á útivistarsvæðum í dreifbýli né í þjóðgördum og öðrum náttúruverndarsvæðum. Skipulagsstofnun getur tekið undir með Umhverfisstofnun um að gera megi ráð fyrir að hljóðstig í þjóðgarði eigi almennt að vera lágt. Skipulagsstofnun telur líklegt að eftir að framkvæmdum lýkur muni hávaði frá umferð ekki hafa veruleg neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna á helstu áfangastöðum á svæðinu, áhrifin kunna þó óhjákvæmilega að verða talsverð á áningarstöðum í nágrenni við veginn. Skipulagsstofnun telur því að með því að staðsetja áningarstaði í hæfilegri fjarlægð frá veginum verði viðunandi hljóðstig þar. Ef síðar kemur í ljós að nauðsynlegt sé að bregðast við of miklum hávaða, verður unnt að skerma áningarstaði með hljóðtálum. Skipulagsstofnun telur að áhrif Dettifossvegjar á loftgæði verði óveruleg.

3.5 ÁHRIF Á GRÓÐUR

Í matsskýrslu kemur fram að veglína A liggi að talsverðum hluta á núverandi vegi og fari um gróið land en þar verði ekki skerðing á sérstæðum eða sjaldgæfum gróðurfélögum. Veglínur B/B2 liggi á flötu og lítið grónu landi í nágrenni Jökulsár á Fjöllum og þar sé stundum mikið sandfok. Fram kemur að norðurhluti framkvæmdasvæðisins einkennist af flötu og vel grónu mólendi og þar sé einnig að finna samfelldan og víða meira en mannhæðar háan vöxtulegan birkiskógi. Veglínur C, D og D1 liggi um vel gróið land. Þar sem veglína C víki frá núverandi vegi framhá Sauðadal og Svínadalshálsi teljist landið verulega rofið og veglínur D og D1 fylgi núverandi vegi að mestu í gegnum samfellda gróðurþekju Meiðavallaskógar. Þar megi reikna með skerðingu skóglendis en gert sé ráð fyrir óverulegum áhrifum á gróður. Í matsskýrslu kemur fram að Náttúrufræðistofnun Íslands telji að sérstaklega beri að takmarka þann hluta veglínunnar sem fari í gegnum birkikjarr í Meiðavallaskógi og æskilegra sé að fylgja veglínu D1 sunnan skógarsins þar sem veglína D fari út fyrir núverandi veg. Vegagerðin telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á gróðurfar á framkvæmdasvæðinu óháð hvaða veglína verði fyrir valinu.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að velja efnistöðustaði á sem mest ógrónu landi. Veglína A raski gróðri meira en veglína B, en stofnunin meti jarðfræðifyrbrigði og heildstætt landslag á leið B verðmætara en gróðurfar á leið A og mæli því með leið A. Ennfremur bendir Umhverfisstofnun á að veglína B sé óheppilegri vegna sandfoks og telur að fyrirhugaðar uppgræðsluáðgerðir Vegagerðarinnar á veglínu B komi til með að draga úr jarðfræði- og landslagsgildi svæðisins og þar með upplifunargildi leiðarinnar. Stofnunin leggi sérstaka áherslu á vandaðan frágang vegstæðis og náma með tilliti til endurheimtar staðbundins gróðurs. Í umsögn Landgræðslu ríkisins kemur fram að þegar tekið sé tilliti til landgræðslusjónarmiða séu veglínur B/B2 mun betri kostir en veglína A sem muni raska að stórum hluta grónu og uppgræddu landi og muni hætta á jarðvegsrofi þar aukast. Landgræðslan gerir ekki athugasemdir við legu veglínu C og þar sem rask á gróðri verði minna á veglínu D1, telur Landgræðslan þá veglínu betri kost en veglínu D. Landgræðslan telji ekki að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi veruleg áhrif á umhverfið hvað varðar gróður og jarðveg ef þess verði gætt að yfirborð raskaðs lands

verði grætt upp á nýjan leik. Ennfremur lýsir Landgræðslan yfir ánægju sinni að fram komi í frummatsskýrslu að aðgerðaþörf vegna mögulegrar sandfokshættu verði metin. Skógrækt ríkisins leggur áherslu á að samráð verði haft við skógarvörðinn á Norðurlandi vegna framkvæmdarinnar. Ennfremur óskar Skógrækt ríkisins eftir að jafnstórt svæði og verði rjóðurfellt, verði grætt upp að nýju sbr. II. kafla, 6 gr. skógræktarlaga. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að við efnistöku verði reynt að raska grónum svæðum sem minnst og með nýtingu svarðlags verði reynt að endurheimta staðbundinn gróður. Haft verði samráð við skógarvörðinn á Norðurlandi og óskað eftir samþykki skógræktarstjóra til að fella skóginn sem lendir í vegarstæðinu. Birkitré sem lenda undir vegafamkvæmdum verði tekin upp með rótum og gróðursett aftur við frágang vegsvæðis. Haft verði samráð við landeigendur og Skógrækt ríkisins um mótvægisáðgerðir vegna trjáa sem tapist í Meiðavallaskógi. Þá verði landeigendum greiddar bætur til að rækta upp jafn mikinn skóg og tapist við framkvæmdir.

Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif veglína A á 1. áfanga á gróður verði meiri en vegna veglína B/B2 þar sem farið er um gróið og uppgrætt land og hætta er á að jarðvegsrof aukist. Hins vegar telur Skipulagsstofnun að veglína B/B2 á 1. áfanga Dettifossvegur muni raska umfangsmiklu og lítt röskuðu svæði og minjum um hamfarahlaupssögu Jökulsár á Fjöllum (sjá ennfremur umfjöllun í kafla 3.7 um jarðmyndanir og landslag) og telur Skipulagsstofnun að unnt sé að draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif sem veglína A mun hafa í för með sér með þeirri verktilhögun og frágangi sem Vegagerðin hefur lagt til í matsskýrslu. Skipulagsstofnun telur áhrif Dettifossvegur verði ekki verulega neikvæð á gróður og allar leiðir verði ásættanlegar, óháð því hvaða veglínur verði fyrir valinu, ráðist Vegagerðin í þær mótvægisáðgerðir sem fram koma í umsögnum Landgræðslu ríkisins, Skógræktar ríkisins og Umhverfisstofnunar, þ.e. að frágangur vegstæðis og náma verði vandaður með tilliti til endurheimtunar á staðbundum gróðri, að raskað land verði grætt upp að nýju, að samráð verði haft við skógarvörðinn á Norðurlandi vegna lagningu vegarins í gegnum Meiðavallaskóg og staðið verði fyrir uppgræðslu á jafnstóru svæði og verði rjóðurfellt.

3.6 ÁHRIF Á FUGLA

Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á fyrirhuguðu vegstæði Dettifossvegur sé hvorki fjölbreytilegt né ríkulegt á heildina litið og sé minnst á lítt grónu landi syðst á svæðinu en ríkulegast á kaflanum frá Norðausturvegi suður fyrir Vesturdal, en á þessum kafla muni vegurinn fylgja eldra vegstæði. Telji Vegagerðin að þær veglínur sem fylgi núverandi vegi og fari yfir ógróið land hafi minni áhrif á fuglalíf en veglínur sem liggja utan núverandi vegar og fari yfir gróin svæði. Því telur Vegagerðin að veglínur B/B2+C+D1 séu betri kostur en veglínur A+C+D hvað varði fuglalíf.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að helstu neikvæð áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf geti verið eftir að framkvæmdatíma ljúki ef umferð og umferðarhraði verði mikill um veginn. Leggur stofnunin áherslu á að hámarkshraði vegarins verði 60 km/klst vísa í kafla um samgöngur umferð og umferðaröryggi.

Skipulagsstofnun telur ljóst að áhrif veglína B/B2 á fugla verði minni en vegna veglína A, C og D/D1 sem fari yfir gróið land. Skipulagsstofnun telur hinsvegar með tilliti til framlagðra gagna, að áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á fugla verði ekki veruleg, óháð því hvaða veglínur verði fyrir valinu.

3.7 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að vegagerðinni muni fylgja mikið jarðrask, aðallega á þurru landi, en einnig á áreyrum Jökulsár vegna efnistöku. Nýr vegur muni hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir og landslag.

3.7.1 Vegagerð

Í matsskýrslu kemur fram að vegagerð innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum muni hafa talsverð neikvæð áhrif á landslag á svæðinu. Vegagerðin telur að veglína A mun hafa minni neikvæð áhrif á landslag og jarðmyndanir en veglína B/B2 því hún raski ekki eldhrauni og muni ekki hafa áhrif á framtíðarmöguleika á svæðinu í tengslum við friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Veglína B hafi meiri áhrif en B2 því hún raski eldhrauni á lengri kafla .

Umhverfisstofnun greinir frá því að veglínur B/B2 liggi mjög nálægt Jökulsá sem muni hafa umtalsverð neikvæð áhrif á jarðfræði og landslag svæðisins þar sem þær raska minjum um hamfarahlaup í Jökulsá á Fjöllum, raska eldhrauni sem runnið hefur á nútíma og nýtur sérstakrar verndar og kljúfa í sundur ósnortið landslag vestan Jökulsár. Fram kemur að hamfarahlaupin í Jökulsá á Fjöllum séu stærstu hlaup sem orðið hafa á jörðinni eftir síðasta jökulskeið. Ummerki þeirra séu mikilvægur hluti af landslagi umhverfis ána og mikilvæg í jarðfræðilegu tilliti. Fram kemur í umsögn Umhverfisstofnunar að nú þegar sé vegur nálægt ánni að austanverðu á þessu svæði. 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 (sjá ennfremur umfjöllun í kafla 3.2 um áhrif á náttúruverndarsvæði og kafla 3.8 um áhrif á ferðaþjónustu og útivist). Umhverfisstofnun, Landvernd og Landvarðafélag Íslands telja að jarðfræðifyrirbrigði og heildstætt landslag á veglínu B/B2 sé verðmætara en gróðurfar á veglínu A sem megi bæta með ræktun. Vegagerðin er sammála því álitu að umhverfisáhrif vegar skv. veglínu B/B2 yrðu meiri bæði hvað varðar landslag og jarðmyndanir en á veglínu A.

Umhverfisstofnun krefst þess að öryggissvæði verði ekki sléttuð. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að öryggissvæði verði almennt ekki sléttuð. Hins vegar geti aðstæður utan vegar verið það hættulegar vegfarendum að þörf sé á aðgerðum. Fáist ekki leyfi til aðgerða á öryggissvæðum innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum geti það kallað á notkun vegriða meðfram vegi á hættulegum stöðum.

Umhverfisstofnun hefur tekið þá ákvörðun að samhliða lagningu nýs vegar um þjóðgarðinn skuli fjarlægja núverandi veg frá Hólmatunguafleggjara að Svínadalshálsi eins og kostur er með því að loka honum með gróðri/svarðlagi sem kemur úr nýja vegstæðinu. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að um sé að ræða tæplega 5 km langan kafla og þar sem mjög erfitt sé með efnistöku innan þjóðgarðsins verði að leita annarra leiða við að gera veginn minna sýnilegan í landinu. T.d. með því að slá niður moldarbörðin meðfram honum og dreifa úr því efni yfir veginn. Haft verði samráð við Umhverfisstofnun um aðgerðir.

Skipulagsstofnun telur ljóst að þær veglínur sem fjallað er um í matsskýrslu fara allar um víðáttumikið náttúruverndarsvæði sem fyrirhugaður nýr Dettifossvegur mun raska að hluta, óháð þeim kostum sem lagðir eru fram. Á 1. áfanga mun vegurinn liggja nánast alfarið utan núverandi vegar. Veglína A mun þó liggja í grennd við núverandi veg og um grónara land en veglína B/B2 sem mun hins vegar liggja í grennd við Jökulsá á Fjöllum og raska svæði með minjum um hamfarahlaupssögu árinna. Veglína B/B2 mun raska eldhrauni ásamt því að liggja í næsta nágrenni við gjallhól en

eldhraun og gígar njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum. Skipulagsstofnun telur að veglína B/B2 á 1. áfanga Dettifossvegur muni raska umfangsmiklu og lítt röskuðu svæði og minjum um hamfarahlauptssögu Jökulsár á Fjöllum. Þetta svæði er ennfremur í næsta nágrenni við þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum ásamt því að vera innan landssvæðis sem ríkisstjórnin samþykkti (þann 25. janúar 2005 að tillögu umhverfisráðherra) að unnið verði að undirbúningi á að fella inn í framtíðar Vatnajökulsþjóðgarð. Ennfremur mun veglína B/B2 hafa samlegðaráhrif á landslag með Hólsfjallavegi, austan Jökulsár, sem liggur nú þegar nokkuð nærri áni á kafla. Skipulagsstofnun telur í þessu ljósi að áhrif veglínu B/B2 verði verulega neikvæð. Skipulagsstofnun telur að tillögur Vegagerðarinnar um aðlögun vegarins að landi, verktilhögun og frágangur muni ekki draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif sem munu hljóta af framkvæmdinni á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu A á 1. áfanga á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins verði óhjákvæmilega neikvæð og muni áhrifin leggjast við þau áhrif sem þegar hafa hlotist af núverandi vegi. Skipulagsstofnun telur þó að áhrifin verði ekki verulega neikvæð og að unnt sé að draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif með þeirri verktilhögun og frágangi sem Vegagerðin hefur lagt til í matsskýrslu.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt veglínu C á 2. áfanga ásamt tengivegum á landslag og ásýnd svæðisins verði óhjákvæmilega verulega neikvæð því veglínan liggur innan þjóðgarðsins og mun víkja töluvert frá núverandi vegi norðan og austan Svínadalsháls með miklum skeringum og fyllingum. Munu áhrifin leggjast við þau áhrif sem þegar hafa hlotist af núverandi vegi. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að fela ummerki núverandi vegar eins og kostur er frá Hólmatunguafleggjara að Svínadalshálsi í samráði við Umhverfisstofnun til að draga úr áhrifum vegarins á landslag og ásýnd svæðisins. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins verði ekki það verulega neikvæð að veglína C sé óásættanleg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu D/D1 á 3. áfanga á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins verði ekki verulega meiri en hafa nú þegar hlotist af núverandi vegi. Skipulagsstofnun telur að unnt sé að draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif með þeirri verktilhögun og frágangi sem Vegagerðin hefur lagt til í matsskýrslu.

Skipulagsstofnun leggur áherslu á að skilgreina þurfi breidd framkvæmda- og öryggissvæðis utan vegfyllinga og skeringa á öllu framkvæmdasvæðinu eins þröngt og kostur er í samráði við Umhverfisstofnun.

3.7.2 Efnistaka

1. áfangi - Veglína A. Í umsögn Umhverfisstofnunar hafa komið fram áhyggjur vegna efnistöku við veglínu A, þar sem um margar námur sé að ræða við veginn. Einkum hafa komið fram athugasemdir vegna efnistöku úr námu A-3 og A-4, m.a. vegna skerðingar á gróðurþekju.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku á landslag, ásýnd svæðisins og gróður í heild við veglínu A verði talsvert neikvæð en mismikil eftir staðsetningu og mest vegna náma A-3 og A-4. Skipulagsstofnun telur að draga þurfi úr efnistöku í þessum námum eins og kostur er vegna áhrifa á gróður, landslag og vegna sjónrænna áhrifa. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram, vegna námu A-4, mögulegt sé að komast í klapparefni annars staðar á svæðinu. Skipulagsstofnun telur að kanna þurfi nánar möguleika á efnistöku í grennd við námu A-4 í samráði við

Umhverfisstofnun. Í þessu sambandi vill Skipulagsstofnun minna á að fjalla þarf um þá tilhögun samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br.

1. áfangi - Veglína B/B2. Umhverfisstofnun gerir athugasemdir við fjölda náma vegna veglínu B/B2 sem eru með stuttu millibili og verða mjög áberandi frá vegi. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að þar sem stofnunin leggst gegn veglínu B/B2 leiði af eðli málsins að hún telur rask vegna námutöku og vegagerðar vegna þeirra einnig óásættanlegt. Í kjölfar umsagnar Umhverfisstofnunar fór fram samráð milli Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar og var niðurstaða þess samráðs sú að Vegagerðin féll frá hluta þeirra náma sem lagðar voru fram í frummatsskýrslu. Af þeim námum á leið B/B2 sem Vegagerðin hefur ekki fallið frá leggst Umhverfisstofnun gegn námum B-9 og B-10. Stofnunin telur að námu B-15 sé hægt að nota fyrir veglínu A. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að námur B-9 og B-10 séu einu staðirnir í grennd við veglínu B/B2 sem Vegagerðin hafi fundið með einhverri mól. Auðvelt verði að ganga frá ummerkjum um efnistöku.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku í heild við veglínu B/B2 á landslag, jarðmyndanir, ásýnd svæðisins, vísindalegt gildi og verndargildi svæðisins í ljósi þess að svæðið er í næsta nágrenni við þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum ásamt því að vera innan landssvæðis sem unnið er að undirbúningi á að fella inn í framtíðar Vatnajökulsþjóðgarð, verði verulega neikvæð en mismikil eftir staðsetningu og mest vegna náma B-9 og B-10 sem eru umfangsmiklar og á sethjöllum með fornu jökulárseti sem eru ummerki eftir hlaup Jökulsár á Fjöllum. Skipulagsstofnun telur að tillögur Vegagerðarinnar um verktilhögun og frágang muni ekki draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif sem munu hljótast af efnistöku á þessu svæði.

2. áfangi - Veglína C. Í umsögn Umhverfisstofnunar hafa komið fram áhyggjur vegna efnistöku við 2. áfanga, þ.e. veglínu C, þar sem um margar námur sé að ræða á grónu svæði innan þjóðgarðs.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku á gróður, jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins heild við veglínu C, sem er innan þjóðgarðsmarka, verði verulega neikvæð en mismikil eftir staðsetningu og mest vegna náma C-2 til C-5. Til að draga úr neikvæðum áhrifum efnistöku á gróður, landslag, jarðmyndanir og á sjónræn áhrif telur Skipulagsstofnun mikilvægt að efnistaka úr námu C-2 verði bundin við ógróið svæði, eins og Vegagerðin áformar, efnistöku verði sleppt ef þess er nokkur kostur úr námu C-3 og dregið úr henni eins og kostur er í námum C-4 og C-5. Þess í stað verði efnistaka aukin úr námu C-6 eins og Umhverfisstofnun hefur lagt til og Vegagerðin hyggst taka til skoðunar í samráði við Umhverfisstofnun. Í þessu sambandi vill Skipulagsstofnun minna á að fjalla þarf um þá tilhögun samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.br. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á gróður, jarðmyndanir, landslag og ásýnd náttúruverndarsvæðisins verði ekki það verulega neikvæð að efnistaka vegna veglínu C sé óásættanleg.

3. áfangi - Veglína D/D1. Umhverfisstofnun hefur gert athugasemdir við fjölda náma á 3. áfanga framkvæmdarinnar og við það hversu margar námur eru á áberandi stöðum við helstu innkomuleiðir að þjóðgarðinum, sem sé mikið lýti við einn helsta ferðamannastað landsins. Í umsögn Umhverfisstofnunar hafa komið fram áhyggjur vegna efnistöku úr námu D-2 og D-3 vegna rasks á gróðri og fornleifum.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku á landslag, gróður og menningarminjar í heild við veglínu D verði neikvæð en mismikil eftir staðsetningu og mest vegna náma D-2 og D-3. Skipulagsstofnun telur að draga þurfi úr efnistöku í

námu D-2 og D-3 eins og kostur er vegna áhrifa á gróður og fornleifar. Vegagerðin hefur lagt til að kannaður verði möguleiki á betri námu í nágrenni við D-3. Lagður hefur verið fram nýr námukostur á sandinum norðan við Norðausturveg, náma D-7, í samráði við þjóðgarðsvörð sem Skipulagsstofnun telur ásættanlega.

Skipulagsstofnun leggur áherslu á að vinnslu úr námum og frágangi vegna þeirra verði hagað þannig að þær verði lítið áberandi frá nýjum vegi. Skipulagsstofnun telur að draga megi verulega úr neikvæðum áhrifum efnistöku með þeim aðgerðum sem kynntar eru í matsskýrslu og með enn frekara samráði við Umhverfisstofnun. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að vinnslan verði í samræmi við efnistökuáætlun og vandað verði til frágangs að námuvinnslu lokinni.

3.8 ÁHRIF Á FERÐAÞJÓNUSTU OG ÚTIVIST

Samkvæmt matsskýrslu mun heilsársvegur að Dettifossi auka aðgengi almennings að svæðinu. Framkvæmdin muni hafa verulega jákvæð áhrif á ferðaþjónustu, lengja ferðamannatímamann, fjölga atvinnutækifærum og styrkja byggð. Fram kemur að sunnan núverandi þjóðgarðs, á svæðinu milli Hringvegur og Dettifoss séu engir stígar eða merkingar og landið mjög lítið nýtt til útivistar. Svæðið sem veglína B/B2 liggja um hafi meira upplifunargildi fyrir ferðamenn en svæðið sem veglína A liggur um og veglína B/B2 opni aðgengi að nýju og spennandi svæði meðfram Jökulsá á Fjöllum.

Í umsögnum sveitarstjórnar Skútustaðhrepps og Byggðastofnunar er framkvæmdin talin mikilvæg, einkum fyrir ferðaþjónustu. Umhverfisstofnun, Ferðamálastofa, Landvarðafélag Íslands o.fl., Aðalsteinn Þórhallsson og Þórarinn Þórarinsson benda á að framkvæmdin muni bæta aðgengi að þjóðgarðinum. Umhverfisstofnun bendir á að þannig fái fleiri að njóta hans, en framkvæmdin muni auka álag á náttúruferð og innviði þjóðgarðsins og einnig hafa neikvæð áhrif á upplifun ákveðins hóps ferðamanna sem sækja eftir meiri kyrrð og ró. Ferðamálastofa og Þórarinn Þórarinsson fjalla um þolmörk ferðamennsku á svæðinu. Ferðamálastofa greinir frá því að til þessa hafi slæmir vegir takmarkað umferð um svæðið og gert það að verkum að áningarstaðir og náttúran innan þjóðgarðsins hafa nokkurn vegin borið þá umferð sem um hann hefur farið. Með aukinni umferð megi búast við að fyrr en vari verði farið yfir félagsleg- og náttúruleg þolmörk svæðisins verði ekki unnið að viðeigandi ráðstöfunum. Umhverfisstofnun telur að umfjöllun vanti um neikvæð áhrif aukins fjölda gesta um svæðið sem og um mótvægisáðgerðir vegna aukins álags á svæðið og vöktun á þeim þáttum. Umhverfisstofnun og Ferðamálastofa telja að uppbygging þjónustu innan svæðisins þurfi að vera hluti af framkvæmdinni við Dettifossveg og telur Umhverfisstofnun að eftirfarandi atriði þurfi að vera hluti að framkvæmdinni við Dettifossveg: gerð áningarstaða og útskota, lagfæring á bílastæðum og aðkomuvegum að þeim við Dettifoss og Hafragilsfoss, Hólmatungur, upplýsingahús í Vesturdal og Hljóðakletta, gerð nýs bílastæðis og tengingu að því við Ytra-Þórunnarfjall og gerð malbikaðra göngustíga (frá bílastæðum) að Dettifossi, Ytra-Þórunnarfjalli og Hljóðaklettum.

Vegagerðin bendir á að við gerð matsáætlunar hafi sérstaklega verið tekið fram að það yrði ekki gerð sérstök samfélagsrannsókn í tengslum við framkvæmdina og ekki gerð rannsókn meðal ferðamanna. Byggja þurfi upp þjónustu innan þjóðgarðsins til að taka á móti ólíkum hópum ferðamanna, án þess að ganga á þá auðlind sem þjóðgarðurinn er. Vegagerðin bendir á að framkvæmdir sem fylgja vegaframkvæmdinni, þ.e. uppbygging tengivega að helstu ferðamannastöðum, lagfæring bílastæða við a.m.k. Dettifoss og Hafragilsfoss og gerð áningarstaða og útskota muni draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum hennar. Vegagerðin bendir á að mikilvægt sé að fjárveitingavaldið

taki ákvörðun um fjárveitingar til uppbyggingar í Þjóðgarðinum í tengslum við lagningu Dettifossvegar. Vegagerðin sé tilbúin til að taka að sér lagningu göngustíga í Þjóðgarðinum í samráði við Þjóðgarðsyrirvöld ef þess er óskað, fjárveitingar fáist og um það semst.

Eins og fram kemur í kafla 3.2 um áhrif á náttúruverndarsvæði mæli Umhverfisstofnun með leið A á 1. áfanga en leggst gegn veglínunum B/B2 þar sem þær muni fara um ósnortið svæði, hafa of mikil neikvæð áhrif á framtíðarútvist sunnan Dettifoss og neikvæð áhrif á stofnun Þjóðgarðs norðan Vatnajökuls eða friðlýsingu Jökulsá á Fjöllum. Ennfremur bendir stofnunin á að nú þegar liggur vegur nálægt Jökulsá að austan, sunnan við Dettifoss. Stjórn Landverndar tekur undir sjónarmið Umhverfisstofnunar hvað varðar veglínu A og bendir á að erfitt eða jafnvel ómögulegt sé að bæta þann skaða sem vegur skv. leið B myndi valda á jarðmyndunum, með hljóðmengun og eyðileggingu á væntanlegum gönguleiðum um framtíðar Þjóðgarð. Ferðamálastofa telur að til að draga úr neikvæðum áhrifum framkvæmdarinnar á upplifun ferðamanna ætti að skoða veglínu A sem fyrsta kost.

Vegagerðin telur að veglína B/B2 muni ekki hindra aðgengi göngufólks meðfram Jökulsá á Fjöllum þar sem hún sé í minnst 230 til 250 m fjarlægð frá ánni á stuttum kafla. Mögulegt sé fyrir göngufólk að ferðast meðfram Jökulsá á Fjöllum án truflunar af umferð á veglínu B/B2. Vegagerði bendir á að afar fáir gangandi ferðamenn fari meðfram Jökulsá á Fjöllum á kaflanum milli Hringvegar og Dettifoss (Selfoss) en, mögulegt sé að þeim fjölgí í framtíðinni ef svæðið verður friðlýst.

Í athugasemdum Jóns Illugasonar, Péturs Gíslasonar og Gísla Sverrissonar landeigenda í Reykjahlíð er bent á að verði veglína B fyrir valinu á 1. áfanga Dettifossvegar lengist leiðin milli Mývatnssveitar og Ásbyrgis um 10 km. Fram kemur að vegalengdir skipta miklu máli fyrir hagsmunaaðila í ferðaþjónustu, t.d. hvort það eru 40 km eða 50 km frá Mývatni að Dettifossi. Landvernd bendir á að til þess að áhrif vegagerðar á ferðamennsku verði jákvæð til langs tíma litið sé mikilvægt að vegagerð verði á forsendum náttúruverndar, jafnvel þó það kunni að lengja ferðatíma. Vegagerðin telur að það gildi ekki sömu rök um styttingu vegalengda á Hringveginum sem er stofnvegur og um styttingu vegalengda á ferðamannavegum. Telja megi að jákvæð upplifun ferðamanna af landslaginu sem ekið er framhá muni skila sér í aukinni ánægju þeirra með ferðina.

Skipulagsstofnun telur umfjöllun um áhrif á útvist og ferðaþjónustu í matsskýrslu ásættanlega en getur tekið undir að til bóta hefði verið að hafa nánari viðhorfskannanir meðal þeirra ferðamanna sem heimsótt hafa Þjóðgarðinn undanfarin ár til að fá skýrari niðurstöðu um félagsleg- og náttúrufarsleg þolmörk svæðisins. Skipulagsstofnun telur að líta eigi á Dettifossveg fyrst og fremst sem ferðamannaveg, enda er hann hannaður sem slíkur, en jafnframt er ljóst að með tilkomu þessa heilsársvegar munu samgöngur batna milli byggðalaga.

Skipulagsstofnun telur að svæðið meðfram Jökulsá frá Dettifossi að Hringvegi hafi mikið verndargildi þar sem ummerki eru um stærstu hlaup sem orðið hafa á jörðinni eftir síðasta jökulskeið. Þjóðgarðurinn í Jökulsárgljúfrum hefur mikið aðdráttarafl fyrir ferðamenn og telur stofnunin líklegt að svæðið sunnan hans muni hafa verulegt gildi sem framtíðar göngusvæði og gefi möguleika á tengingu upp í Herðubreiðarlindir³. Skipulagsstofnun bendir á að eins og fram kemur í umsögnum og

³ Fylgiskjal 42 með matsskýrslu: Bréf Óskars Knudsen til Vegagerðarinnar dags. 31. desember 2004.

athugasemdum er nú þegar vegur nálægt Jökulsá á Fjöllum austan árinna. Skipulagsstofnun telur að forðast eigi frekari röskun á þessu svæði og telur að samanlögð áhrif vegar samkvæmt leið B/B2 á 1. áfanga Dettifossvegar og vegar austan ár verði verulega meiri á útivist en áhrif af leið A.

Skipulagsstofnun telur að með tilkomu Dettifossvegar muni aðgengi fólks að svæðinu batna verulega. Samhliða muni umferð aukast verulega á svæðinu, þ. á m. um þjóðgarðinn með tilheyrandi álagi og ágangi á helstu áfangastöðum á svæðinu og tekur stofnunin undir ábendingar í umsögnum og athugasemdum um að búast megi við því að farið verði yfir þolmörk svæðisins fyrir en varir. Umhverfi á þessu svæði er viðkvæmt og telur Skipulagsstofnun að mikil og óheft umferð muni hafa í för með sér veruleg neikvæð og óafturkræf áhrif á náttúrufar svæðisins í heild, ferðapjónustu og sérstaklega á útivist sem ekki er unnt að draga úr eða bæta fyrir nema gripið verði til raunhæfra mótvægisáðgerða samhliða framkvæmdum við lagningu vegarins.

Skipulagsstofnun telur því nauðsynlegt að samhliða og sem hluti af lagningu vegarins sé ráðist í gerð áningarstaða, útskota, lagfæringu á bílastæðum og aðkomuvegum að þeim við Dettifoss og Hafragilsfoss, Hólmatungur, við upplýsingahús í Vesturdal og við Hljóðakletta, gerð nýs bílastæðis og tengingu að því við Ytra-Þórunnarfjall og gerð malbikaðra göngustíga (frá bílastæðum) að Dettifossi, Ytra-Þórunnarfjalli og Hljóðaklettum. Uppbygging á innviðum þjóðgarðsins og annarri aðstöðu þarf að koma á undan eða a.m.k. samhliða auknum fjölda ferðamanna að mati Skipulagsstofnunar.

Á núverandi stigi ríkir óvissa um hvert eðli og umfang umhverfisáhrifa nýs Dettifossvegar verður á ferðapjónustu og sérstaklega á útivist m.a. vegna skorts á upplýsingum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að upplýsinga um áhrifin verði aflað með frekari rannsóknum og markvissri vöktun á svæðinu. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að þar til bær yfirvöld leiti samstarfs við þá aðila sem hlut geta átt að máli um gagnaöflun, um stöðumat á svæðinu og reglubundna vöktun á áhrifum aukins fjölda gesta.

3.8.1 Áhrif á framkvæmdatíma.

Samkvæmt matskýrslu verður ráðist í gerð 1. áfanga vegarins frá Hringvegi að Dettifossi þar sem fjárveitingar eru fyrir þeim hluta framkvæmdarinnar. Hins vegar sé ekki ljóst hvenær ráðist verði í 2. og 3. áfanga.

Umhverfisstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á upplifun ferðamanna verði veruleg á framkvæmdartíma og ítrekar að áfangaskipting framkvæmdarinnar verði endurskoðuð með tilliti til umferðar ferðamanna um veginn. Umhverfisstofnun leggur áherslu á að vinna við 1. og 3. áfanga hefjist samhliða. Stofnunin bendir á að ef góður vegur er kominn milli Hringvegar og Dettifoss mörgum árum á undan næstu áföngum þurfi að gjörbreyta skipulagi svæðisins og vinnu við umsjón og eftirlit með tilheyrandi óþægindum fyrir gesti og starfsfólk þjóðgarðsins. Samvinnunefnd um skipulag miðhálandis Íslands bendir á að stytta ætti framkvæmdatíma og haga framkvæmdum þannig að draga megi úr áhrifum á háannatíma ferðapjónustu. Vegagerðin telur í svörum sínum að framkvæmdum ætti í síðasta lagi að vera lokið árið 2014, en vonast sé til að framkvæmdum ljúki mun fyrir. Vísað er til þess að áfangaskipting og framkvæmdatími séu háð fjárveitingum til framkvæmdarinnar. Einungis séu til fjárveitingar fyrir framkvæmdir á 1. áfanga þar sem miðað er við að leggja heilsársveg frá Hringvegi að Dettifossi. Fram kemur að Vegagerðin muni taka tillit til ábendingar Umhverfisstofnunar um að gera kröfur til verktaka um að kaflaskipta framkvæmdum eftir árstíma. Vegagerðin er sammála umsagnaraðilum um

mikilvægi þess að vinna að stuttum köflum vegarins í einu þar sem núverandi vegi er fylgt. Einnig væri æskilegt að hafa framkvæmdatíma sem stystan til að takmarka röskun fyrir gesti þjóðgarðsins.

Skipulagsstofnun telur einsýnt að líði langur tími frá 1. áfanga frá Hringvegi að Dettifossi og að 2. og 3. áfanga, verði opnað fyrir aukna umferð um svæðið norðan Dettifoss áður en það er í stakk búið til að taka á móti því álagi sem henni fylgir. Það mun að mati stofnunarinnar geta valdið óbætanlegu tjóni á náttúruferi svæðisins, ferðaþjónustu og útivist. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að framkvæmdatími alls vegarins verði stuttur þ.a. dregið verði verulega úr þeim neikvæðu áhrifum sem vegagerð mun hafa á alla þjónustu á svæðinu sem og á þá ferðamenn sem munu leggja leið sína um svæðið á framkvæmdatíma.

3.9 ÁHRIF Á LANDBÚNAÐ

Samkvæmt matsskýrslu mun veglína D og D1 á 3. áfanga vegarins liggja um landbúnaðarsvæði í landi bújarðanna Meiðavalla og Tóveggjar. Veglína C á 2. áfanga og veglínur A og B/B2 á 1. áfanga munu liggja innan landgræðslugirðingar og veglínur A og B/B2 munu liggja um beitarland sauðfjár í landi Reykjahlíðar. Fram kemur að á 1. áfanga, þ.e. sunnan núverandi þjóðgarðs að Hringvegi, muni veglína A hafa meiri áhrif á beitarland en veglína B/B2 sem munu liggja að mestu um ógróið land meðfram Jökulsá.

Landeigandi Meiðavalla telur veglínu D, sem mun víkja frá núverandi vegi, óásættanlega þar sem hún muni spilla verulega framtíðaráformum um landnotkun á svæðinu. Gerð er krafa um gerð undirganga fyrir sauðfé verði vegurinn girtur af frá Norðausturvegi að þjóðgarðsmörkum. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ákveðið hefur verið að fara leið D1, einkum vegna andstöðu landeigenda við veglínu D og verður haft samráð við landeigendur um ræsi undir veginn þar sem girt verður beggja vegna hans. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að tekin verði ákvörðun um girðingar meðfram vegi að loknum framkvæmdum í samráði við Landgræðslu ríkisins, viðkomandi sveitarstjórn og landeigendur.

Skipulagsstofnun telur að áhrif verði einkum af leið A á beit búfjár og af leið D á beit eða möguleika til ræktunar. Áhrif á beit búfjár á leið A fara að nokkru eftir því hvort og þá hvernig girt verður meðfram veginum og stærð þess svæðis sem verður friðað fyrir beit. Skipulagsstofnun telur að áhrif Dettifossvegar verði ekki verulega neikvæð á landbúnað.

3.10 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að innan rannsóknarsvæðis Dettifossvegar og í jaðri þess séu samtals 18 þekktir minjastaðir. Allar fornleifarnar teljast í einhverri hættu sökum vegavinnu og flestar þeirra í stórhættu. Allar fornleifarnar, utan fimm vörður (SP-208:139, SP-208:140, SP-613:0001, SP-613:002 og SP-613:003), séu við Meiðavallaskóg á veglínunum D og D1 á 3. áfanga, þ.e. fornleifarnar Maríugerði, Tóveggjarstekkur og Hæringsstaðir. Á 1. áfanga, frá Hringvegi að Dettifossi, verði engum fornminjum raskað af veglínunum B og B2 en veglína A þveri Gamlaveg syðst á framkvæmdasvæðinu og raski honum. Komist verði hjá raski á vörðu á veglínu A með viðeigandi aðgerðum. Á 2. áfanga frá Dettifossi að Vesturdal verði ekki komist hjá raski á vörðu NP-613:0001 nema með mun verri legu vegar og verði sótt um leyfi Fornleifaverndar ríkisins til að fjarlægja vörðuna. Á 3. áfanga við Maríugerði sker núverandi vegur (og veglínur D og D1) vestanvert minjasvæði og þverar garðlög á þremur stöðum. Við Tóveggjarstekk liggur núverandi vegur yfir vestanvert

minjasvæði og sker vallargarð á tveimur stöðum og við Hæringsstaði liggur núverandi vegur í gegnum norðanvert minjasvæðið og fer yfir garðlag, sker túngarð og mun tóft, líklega af útihúsi, lenda undir vegstæðinu. Fram kemur að til að minnka áhrif framkvæmdarinnar á fornleifar hafi Vegagerðin ákveðið að leggja fram veglínu D til að raska ekki fornleifum að Hæringsstöðum og víkur sú veglína af núverandi vegi (og veglínu D1) um 0.5 km vestan við Hæringsstaði og tengist Norðausturvegi 0,6 km vestar en veglína D1. Fram kemur að Vegagerðin hafi tekið ákvörðun um að veglínu D1 við Norðausturveg verði fylgt, einkum vegna andstöðu landeigenda við veglínu D (sjá enn fremur umfjöllun í kafla 3.9 um áhrif á landbúnað).

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn neinni af þeim veglínunum sem Vegagerðin kynnti í frummatsskýrslu, verði farið að þeim tillögum til mótvægisáðgerða sem fjallað er um í umsögn stofnunarinnar. Merkja þurfi vörður á veglínunum A (við Gamlaveg) og C (NP-613:003) á 1. og 2. áfanga svo þær raskist ekki af vangá. Veglínur D og D1 á 3. áfanga muni liggja í núverandi vegstæði og telji Fornleifavernd ríkisins mikilvægt að kannaður verði möguleiki á því að færa veglínuna út fyrir forn bæjarstæði Maríugerðis og Tóveggjarstekks en leggst þó ekki gegn lagningu veglínanna með því skilyrði að fornleifafræðingur verði fenginn til að hafa eftirlit á staðnum á meðan á framkvæmdum standi og að grafnir verði könnunarskurðir í garðlögum (NP-005:007 og NP-005:005) til að kanna gerð þeirra og aldur. Stofnunin telur að lagning veglínu D1 um bæjarstæði Hæringsstaða, muni valda frekari röskun á garðlögum en nú hafi orðið vegna vegagerðar auk þess sem ein tóft muni lenda undir veginum. Því þurfi að rannsaka tóftina (NP-023b:018) með fornleifauppgreftri, grafa könnunarskurði í garðana til að kanna gerð þeirra og aldur og þarf fornleifafræðingur að hafa eftirlits á staðnum á meðan á framkvæmdum standi. Fornleifavernd ríkisins fagnar tillögu Vegagerðarinnar um lagningu vegar skv. veglínu D, þar sem sú veglína muni ekki valda raski á fornleifum að Hæringsstöðum, og mælir eindregið með því að sú veglína verði valin á þessum kafla vegarins.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu A á 1. áfanga og veglínu C á 2. áfanga á fornleifar verði ekki verulega neikvæð en framfylgja þarf þeim mótvægisáðgerðum sem fram koma í matsskýrslu þ.e. að afmarka vörðurnar tvær á veglínunum A og C meðan á framkvæmdum stendur. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu D og D1 á 3. áfanga á fornleifar verði töluvert neikvæð vegna beinna áhrifa af völdum rasks á fornum bæjarstæðum Maríugerðis, Tóveggjarstekks og Hæringsstaða og verði áhrif veglínu D1 á fornleifar meiri en af veglínu D sbr. umsögn Fornleifaverndar ríkisins. Skipulagsstofnun telur áhrifin þó ásættanleg ráðist Vegagerðin í þær mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins hefur bent á, þ.e. að grafnir verði könnunarskurðir í garðlögum NP-005:007 (Maríugerði), NP-005:005 (Tóveggjarstekkur) og NP-023b:018 (Hæringsstaðir) til að kanna gerð þeirra og aldur og þurfi fornleifafræðingur að vera á stöðunum til eftirlits á meðan á framkvæmdum standi. Enn fremur þurfi að rannsaka tóftina NP-023b:018 (Hæringsstaðir) með fornleifauppgreftri.

3.11 STAÐA SKIPULAGS OG LEYFISVEITINGA

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna Dettifossvegar, frá Hringvegi að Norðausturvegi bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

- Fyrirhuguð framkvæmd kallar ekki á breytingar á Svæðisskipulags Miðhálandis 2015.

- Framkvæmdin er ekki í samræmi við stefnu Aðalskipulags Kelduneshrepps 1995-2007 og kallar því á breytingu á því.
- Aðalskipulag Skútustaðahrepps 1996-2015 nær ekki yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði og þarf sveitarstjórn að sækja um meðmæli Skipulagsstofnunar skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 áður en unnt er að veita framkvæmdaleyfi.
- Veglagning og efnistaka eru háð framkvæmdaleyfi Skútustaðahrepps og Norðurþings skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Sækja þarf um leyfi til Umhverfisstofnunar vegna vegagerðar og efnistöku í þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum samkvæmt gr. 38. í lögum um náttúruvernd og reglugerð nr. 359/1993 um friðlýsingu þjóðgarðsins. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar áður en veitt er leyfi til framkvæmda sem geta haft í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa og falla undir 37. gr laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf Vegagerðin að leggja fram áætlum um efnistöku í samræmi við 48. gr. laga um náttúruvernd. Efnistaka og starfsemi vinnubúða eru háðar starfsleyfi heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra samkvæmt lögum nr. 46/1980 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Sækja þarf um leyfi til Fornleifaverndar ríkisins ef hætta er á að fornleifar raskist samkvæmt lögum nr. 107/2001 um þjóðminjar. Leita þarf eftir samþykki skógræktarstjóra fyrir rjóðurfellingu skóga skv. lögum nr. 36/1955 (II. kafla, 6. gr.) um skógrækt.

4 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir matsskýrslu Vegagerðarinnar sem lögð var fram samkvæmt 10. gr. sömu laga. Matsskýrsla Vegagerðarinnar byggði á auglýstri frummatsskýrslu, umsögnum og athugasemdum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og afstöðu Vegagerðarinnar til þeirra.

Skipulagsstofnun telur að matsskýrsla Vegagerðarinnar hafi í meginatriðum uppfyllt skilyrði laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum hvað varðar þau atriði sem getið er um í 18. gr. reglugerðar nr. 1123/2005. Einnig telur stofnunin að í matsskýrslu sé gerð grein fyrir athugasemdum og umsögnum sem bárust á kynningartíma frummatsskýrslu og þeim svarað á fullnægjandi hátt.

Fyrirhugað framkvæmda- og áhrifasvæði Dettifossvegur er skilgreint sem náttúruverndarsvæði. Þar af er stór hluti svæðisins innan þjóðgarðarinnar í Jökulsárgljúfrum og innan landssvæðis sem ríkisstjórnin samþykkti í ársbyrjun 2005 að unnið verði að undirbúningi á að fella inn í framtíðar Vatnajökulsþjóðgarð. Jarðmyndanir á svæðinu njóta verndar skv. náttúruverndarlögum og þar eru ummerki um stærstu jökulhlaup sem orðið hafa á jörðinni eftir síðasta jökulskeið. Stór hluti svæðisins hefur mikið landslags- og jarðfræðilegt verndargildi og fjöldi fólks sækir svæðið, sérstaklega yfir sumartímann. Vegir á svæðinu beggja vegna við Jökulsá á Fjöllum, milli Hringvegur og Norðausturvegur eru mjög lélegir. Slæmt ástand vega, sérstaklega kaflinn milli Dettifoss og Hringvegur vestan Jökulsár, hefur til þessa takmarkað aðgang að svæðinu og að þjóðgarðinum að sunnanverðu. Skipulagsstofnun

telur að til að bæta aðgengi að þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum og efla ferðaþjónustu og atvinnulíf á svæðinu sé nauðsynlegt að bæta samgöngur.

1. áfangi. Hringvegur – Dettifoss. Á 1. áfanga Dettifossvegur mun vegurinn liggja nánast alfarið utan núverandi vegar. Veglína A mun þó liggja í grennd við núverandi veg á kafla og fara um grónara land en veglína B/B2. Veglína B/B2 mun hins vegar liggja í grennd við Jökulsá á Fjöllum og fara næst henni í um 230-250 m fjarlægð. Veglína B/B2 og námur B-9 og B-10 munu raska svæði með minjum um hamfarahlaupssögu árinna, ennfremur mun vegurinn raska eldhrauni sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmd náttúruverndarlögum. Í þessu sambandi er vert að minnast þess að samkvæmt viðauka E⁴ með skýrslu nefndar um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls frá árinu 2004 kemur fram skýr niðurstaða um að „...Vatnajökull ásamt vatnasviði Jökulsár á Fjöllum með Ódáðahrauni er einstætt svæði á heimsvísu....Ef t.d. einhverjir hluta svæðisins væru nýttir undir virkjanir eða þar yrði önnur stórtæk röskun af manna völdum myndi heildin glata sérstöðu sinni...“. Ennfremur mun veglína B/B2 hafa samlegðaráhrif á landslag með Hólsfjallavegi, austan Jökulsár, sem liggur nærri ánni á kafla. Skipulagsstofnun telur að Dettifossvegur samkvæmt veglínu B/B2 ásamt efnistöku þar muni hafa verulega neikvæð áhrif á svæði með hátt verndargildi og vægi sem landslagsheild og aðdráttarafli fyrir ferðamenn, sbr. framtíðarhugmyndir um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls. Skipulagsstofnun telur að tillögur Vegagerðarinnar um aðlögun leiða B/B2 og náma að landi ásamt verktilhögun og frágang muni ekki draga úr eða bæta fyrir þau neikvæðu áhrif sem munu hljóta af framkvæmdinni á jarðmyndunir, landslag, ásýnd svæðisins og verndargildi þess. Skipulagsstofnun telur í þessu ljósi að ekki sé ásættanlegt að leggja nýjan Dettifossveg samkvæmt leið B/B2 og raska þannig jarðmyndunum, landslagi og ásýnd lands á vatnasviði Jökulsár á Fjöllum með enn frekari vegagerð en þegar er orðin við ána.

Eitt af markmiðum með lögum um mat á umhverfisáhrifum er að draga eins og kostur er úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdar. Á 1. áfanga Dettifossvegur hefur Vegagerðin lagt fram raunhæfan framkvæmdakost sem er leið A. Skipulagsstofnun telur að það sé ásættanlegra að raska gróðri og beitarlandi á veglínu A en að raska jarðmyndunum og landslagi sem hefur verndargildi á heimsvísu með veglínu B/B2. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu A ásamt efnistöku á jarðmyndunir, landslag og ásýnd svæðisins verði ekki verulega neikvæð að uppfylltum skilyrðum um mótvægisáðgerðir, sbr. hér að neðan.

2. áfangi. Dettifoss - Vesturdalur. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt veglínu C á 2. áfanga ásamt tengivegum á landslag og ásýnd svæðisins verði óhjákvæmilega verulega neikvæð því vegurinn mun liggja innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum og mun víkja töluvert frá núverandi vegi norðan og austan Svínadalsháls með miklum skeringum og fyllingum. Munu áhrifin leggjast við þau áhrif sem þegar hafa hlotist af núverandi vegi. Skipulagsstofnun telur þó að áhrif framkvæmdarinnar geti orðið ásættanleg að uppfylltum skilyrðum um mótvægisáðgerðir, sbr. hér að neðan.

3. áfangi. Vesturdalur - Norðausturvegur. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglínu D/D1 á 3. áfanga á gróður, jarðmyndunir, landslag og ásýnd svæðisins verði ekki

⁴ Magnús Tumi Guðmundsson. Jarðfræðileg einkenni og sérstaða Vatnajökuls og gosbeltisins norðan hans: Ódáðahraun og vatnasvið Jökulsár á Fjöllum

verulega meiri en hafa nú þegar hlotist af núverandi vegi. Skipulagsstofnun telur að draga megi úr áhrifunum með því að uppfylla skilyrði um mótvægisáðgerðir, sbr. hér að neðan.

1.-3. áfangi. Hringvegur - Norðausturvegur Almennu munu gróið land, fuglalíf og fornleifar óhjákvæmilega raskast vegna framkvæmdanna samkvæmt öllum framlögðum kostum en Skipulagsstofnun telur að draga megi úr áhrifunum með því að setja skilyrði um mótvægisáðgerðir, sbr. hér að neðan.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á landbúnað verði ekki verulega neikvæð.

Markmið friðlýsingar svæðis sem þjóðgarðs er að „*varðveita svæði og opna það fyrir almenningu til fræðslu og dvalar*“⁵. Með tilkomu nýs Dettifossvegar mun aðgengi fólks að svæðinu stórbatna og verður unnt að sækja svæðið allt árið og hefur vegurinn því á þann hátt jákvæð áhrif á samfélag og ferðaþjónustu. Samhliða aukinni umferð mun álag og ágangur á helstu áfangastöðum innan þjóðgarðarins aukast verulega. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar í umsögnum og athugasemdum um að búast megi við því að farið verði yfir þölmörk svæðisins fyrir en varir. Umhverfi á þessu svæði er viðkvæmt og telur Skipulagsstofnun að mikil og óheft umferð í kjölfar nýs Dettifossvegar muni hafa í för með sér veruleg neikvæð og óafturkræf áhrif á náttúrufar svæðisins í heild, ferðaþjónustu og sérstaklega á útivist sem ekki er unnt að draga úr eða bæta fyrir nema gripið verði til mótvægisáðgerða samhliða lagningu vegarins. Umhverfisstofnun hefur bent á að allar nauðsynlegar tengingar að bílastæðum, bílastæði og malbikaðir stígar að helstu áfangastöðum þurfi að vera hluti af framkvæmdum við Dettifossveg. Vegagerðin hefur tekið undir það að uppbygging tengivega að helstu ferðamannastöðum, lagfæring bílastæða við a.m.k. Dettifoss og Hafragilsfoss og gerð áningarstaða og útskota muni draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum hennar. Vegagerðin hefur einnig lýst sig tilbúna til að taka að sér lagningu göngustíga í þjóðgarðinum í samráði við þjóðgarðsyfirvöld verði þess óskað, fjárveitingar fáist og um það semst. Skipulagsstofnun telur að mikið sé í húfi hvað þetta varðar og sé forgangsmat á því að uppbygging á innviðum þjóðgarðsins verði þannig háttáð að hún geti annað fyrirsjáanlegri aukningu í umferð og fjölda gesta. Skipulagsstofnun telur því nauðsynlegt að samhliða og sem hluti af lagningu vegarins sé ráðist í gerð áningarstaða og útskota, bílastæða og tenginga að þeim og malbikaðra stíga að helstu áfangastöðum þjóðgarðsins. Mikilvægt er að umhverfisyfirvöld og samgönguyfirvöld starfi einhuga að þessu máli.

Eins og fram kemur hér að framan telur Skipulagsstofnun að áhrif á ferðaþjónustu verði jákvæð vegna betri samgangna. Hins vegar ríkir á núverandi stigi óvissa um hvert eðli og umfang umhverfisáhrifa nýs Dettifossvegar verður á ferðaþjónustu og sérstaklega á útivist m.a. vegna skorts á upplýsingum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að upplýsinga um áhrifin verði aflað með frekari rannsóknum og markvissri vöktun á svæðinu. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að þar til bær yfirvöld leiti samstarfs við þá aðila sem hlut geta átt að máli um gagnaöflun um stöðumat á svæðinu og reglubundna vöktun á áhrifum aukins fjölda gesta.

Skipulagsstofnun telur einsýnt að líði langur tími frá gerð 1. áfanga frá Hringvegi að Dettifossi að 2. og 3. áfanga, verði opnað fyrir aukna umferð um svæðið norðan Dettifoss áður en það er í stakk búið til að taka á móti því álagi sem henni fylgir. Það

⁵ Náttúruminjasrá, sjöunda útgáfa 1996.

mun að mati stofnunarinnar geta valdið óbætanlegu tjóni á náttúrufari svæðisins og þar með á ferðaþjónustu, útivist og atvinnulíf sem stunduð eru á svæðinu. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að framkvæmdatími alls vegarins verði stuttur þannig að dregið verði verulega úr þeim neikvæðu áhrifum sem vegagerð mun hafa á alla þjónustu á svæðinu sem og á þá ferðamenn sem munu leggja leið sína um svæðið á framkvæmdatíma

Í samræmi við það sem að framan greinir er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að í matsskýrslu hafi verið sýnt fram á nauðsyn nýs Dettifossvegar í ljósi ferðaþjónustu- og byggðasjónarmiða. Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð lagning 1. áfanga Dettifossvegar milli Hringvegar og Dettifoss samkvæmt veglínu B og B2, sé ekki ásættanleg vegna verulegra neikvæðra, varanlegra og óafturkræfra áhrifa á jarðmyndanir, landslag og ásýnd svæðisins. Ennfremur hafa veglínur B/B2 samlegðaráhrif á þessa umhverfisþætti með Hólsfjallavegi austan Jökulsár á Fjöllum.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð lagning Dettifossvegar samkvæmt veglínunum A+C+D og A+C+D1 eins og þær eru kynntar í matsskýrslu séu ásættanlegar og muni ekki valda verulega neikvæðum og óafturkræfum áhrifum á landbúnað, menningarminjar, gróður, fugla, jarðmyndanir, landslag, náttúruverndarsvæði, ferðaþjónustu og útivist að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

1. Tryggt verði að samhliða vegagerð og sem hluti af mótvægisáðgerðum vegna aukins fjölda ferðamanna með tilkomu Dettifossvegar þarf Vegagerðin í samráði við þjóðgarðyfirvöld að gera áningarstaði og útskot við veginn. Einnig þurfi Vegagerðin að lagfæra bílastæði og aðkomuvegi að þeim við Dettifoss og Hafragilsfoss, Hólmatungur, við upplýsingahús í Vesturdal og við Hljóðakletta, gera nýtt bílastæði og aðkomuveg að því við Ytra-Þórunnarfjall, og malbikaða göngustíga (frá bílastæðum) að Dettifossi, Ytra-Þórunnarfjalli og Hljóðaklettum.
2. Vegagerðin þarf að skilgreina öryggis- og framkvæmdasvæði Dettifossvegar, í samráði við Umhverfisstofnun, eins þröngt og kostur. Vegagerðin þarf við endanlega hönnun vegarins að draga úr raski á landi, úr sjónrænum áhrifum og áhrifum vegna hávaða og ónæðis af umferð um veginn. Vegagerðin þarf að fela ummerki núverandi vegar eins og kostur er frá Hólmatunguafleggjara að Svínadalshálsi í samráði við Umhverfisstofnun.
3. Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku úr námum A-3, A-4, C-4, C-5 og sleppa efnistöku úr námu C-3 ef þess er nokkur kostur. Vinnslu úr námum og frágangi vegna þeirra þarf að haga þannig að þær verði lítið áberandi frá nýjum vegi. Vegagerðin þarf að hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag efnistökkunnar og frágang.
4. Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir. Á veglínunum D og D1 þarf að grafa könnunarskurði í garðlögin við Maríugerði, Tóveggjarstekk og Hæringsstaði og þarf fornleifafræðingur að vera á stöðunum til eftirlits meðan á framkvæmdum stendur. Ennfremur þarf að rannsaka tóftina við Hæringsstaði með fornleifauppgreftri verði veglína D1 valin. Afmarka þarf vörður á veglínunum A og C meðan á framkvæmdum stendur.
5. Vegagerðin þarf að leggja fram og kynna áætlun um framvindu framkvæmdanna fyrir þjóðgarðsyfirvöldum, íbúum í nágrenni framkvæmdasvæðisins og ferðamönnum.
6. Vegagerðin þarf að loknum framkvæmdum að hafa samráð við Umhverfisstofnun, þjóðgarðsvörðinn í Jökulsárgljúfrum, Landgræðslu ríkisins, landeigendur og

Skógrækt ríkisins um uppgræðslu og frágang svæðisins. Vegagerðin þarf að hafa samráð við skógarvörðinn á Norðurlandi vegna framkvæmdar í Meiðavallaskógi og endurheimta birkiskóg á a.m.k. jafnstóru svæði og því sem skerðist við veglagningu í Meiðavallaskógi sbr. II. kafla, 6 gr. skógræktarlaga.

Reykjavík, 27. júlí 2006

Stefán Thors

Auður Ýr Sveinsdóttir