

# FYLGISKJÖL

1. Helgi Hallgrímsson vegamálastjóri, bréf dags. 31. ágúst 2001. Vegamál við Jökulsá á Fjöllum.
2. Birgir Guðmundsson svæðisstjóri Norðausturssvæðis, bréf dags. 25. september 2001. Vegamál við Jökulsá á Fjöllum. Fundargerð 1. fundar Jökulsárnefndarinnar.
3. Birgir Guðmundsson svæðisstjóri Norðausturssvæðis, bréf dags. 12. desember 2002. Vegamál við Jökulsá á Fjöllum. Fundargerð 2. fundar Jökulsárnefndarinnar.
4. Leifur Hallgrímsson o.fl., bréf dags. 12. desember 2002. Vegamál við Jökulsá á Fjöllum. Niðurstöður samráðshóps til vegamálastjóra.
5. Dettifossvegur: Flóðahætta. Minnisblað frá Helga Jóhannessyni, brúardeild Vegagerðarinnar, Reykjavík, dags. 31. ágúst 2005. Meðfylgjandi flóðagreining frá Orkustofnun.
6. Dettifossvegur: Skráð slys 1996-1999, Umferð 2000-2003. Minnisblað frá Gunnari H. Jóhannessyni, veghönnunardeild Vegagerðarinnar, dags. 27. september 2005.
7. Gróðurfélög sem mismunandi veglínur skera og hlutfall þeirra af heildarvegalengd hveirar veglínu. Gróðurfar á fyrirhuguðum Dettifossvegi. Starri Heiðmarsson og Guðmundur Guðjónsson, Náttúrufræðistofnun Íslands, 2005. NÍ-05011.
8. Dettifossvegur, umferðarhávaði. Minnisblað frá Gunnari H. Jóhannessyni, veghönnunardeild Vegagerðarinnar, dags. nóvember 2005.
9. Snjóalög í veglínunum Dettifossvegar. Minnisblað frá Gunnari H. Jóhannessyni, veghönnunardeild Vegagerðarinnar, dags. 30. nóvember 2005.
10. Verndarflokkun Vegagerðarinnar. Námur, efnistaka og frágangur, 2002, Vegagerðin o.fl., bls. 62.
11. Athugasemdir og ábendingar varðandi lagningu Dettifossvegar milli Norðausturvegar í Kelduneshreppi og Hringvegar. Bréf, dags. 11. janúar 2005. Umhverfisstofnun, Reykjavík, 6 bls.
12. Vegir við Jökulsá á Fjöllum, austan og vestan ár, ýmsar tölulegar upplýsingar. Vegagerðin, maí 2006.
13. Tillaga að hugtökum um vægi áhrifa sem styðjast má við við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda. Skipulagsstofnun, desember 2005.
14. Fundargerð, kynningarfundur í Reykjahlíðarskóla í Mývatnssveit, 5. apríl 2006.
15. Fundargerð, kynningarfundur í Skúlagarði í Kelduhverfi, 6. apríl 2006.
16. Umsögn Kelduneshrepps um frummatsskýrslu Dettifossvegar, dags. 25. mars 2006.
17. Umsögn Skútustaðahrepps um frummatsskýrslu Dettifossvegar, dags. 7. apríl 2006.
18. Umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra um frummatsskýrslu Dettifossvegar, dags. 24. mars 2006.
19. Umsögn Fornleifaverndar ríkisins um frummatsskýrslu Dettifossvegar, dags. 28. mars 2006.
20. Umsögn Byggðastofnunar um frummatsskýrslu Dettifossvegar, dags. 29. mars 2006.

21. Umsögn Samvinnunefndar um miðhálandi Íslands um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. 29. mars 2006.
22. Bréf frá Samvinnunefnd um miðhálandi Íslands um hvort gera þurfi breytingu á svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands 2015, dags. 27. mars 2006.
23. Umsögn Skógræktar ríkisins um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. 30. mars 2006.
24. Umsögn Landgræðslu ríkisins um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. 31. mars 2006.
25. Umsögn Umhverfisstofnunar um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. 7. apríl 2006.
26. Frekari umsögn Umhverfisstofnunar um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. maí 2006.
27. Umsögn Ferðamálastofu um frummatsskýrslu Dettifossvegjar, dags. 12. maí 2006.
28. Athugasemd frá landeiganda að Meiðavöllum, dags. 19. apríl 2006.
29. Athugasemd frá landeiganda að Tóvegg, dags. 13. mars 2006.
30. Athugasemd frá Þórarni Þórarinssyni Vogum í Kelduhverfi, dags. 16. apríl 2006.
31. Athugasemd frá Jóni Illugasyni, Pétri Gíslasyni og Gísla Sverrissyni í Mývatnssveit, dags. 20. apríl 2006.
32. Athugasemd frá Gísla Rafni Jónssyni, Arnarnesi, Mývatnssveit, dags. 21. apríl 2006.
33. Athugasemd frá Aðalsteini Þórhallssyni, Egilsstöðum, dags. 21. apríl 2006.
34. Athugasemd frá Landvarðafélagi Íslands, dags. 21. apríl 2006.
35. Athugasemd frá Jóhönnu Katrínu Þórhallsdóttur og Friðriki Degi Arnarsyni, dags. 21. apríl 2006.
36. Athugasemd frá Hugrúnu Ösp Reynisdóttur, dags. 21. apríl 2006.
37. Athugasemd frá Landvernd, dags. 21. apríl 2006.
38. Athugasemd frá Landeigendum Reykjahlíðar, dags. 28. apríl 2006.
39. Athugasemd frá Húsavíkurbæ, dags. 5. maí 2006.
40. Fundargerð hreppsnefndar Kelduneshrepps, dags. 23. mars 2006.
41. Fundargerð frá fundi Vegagerðar og Umhverfisstofnunar, dags. 4. maí 2006.
42. Bréf frá Óskari Knudsen, jarðfræðingi, dags. 31. desember 2004.
43. Fréttatilkynning frá Umhverfiráðuneyti, Umhverfiráðherra undirbýr stofnun Vatnajökulspjóðgarðs, dags. 25. janúar 2006.
44. Þingskjal nr. 68, Tillaga til þingsályktunar um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum.

Vegagerðin  
Birgir Guðmundsson, umdæmisstjóri  
Miðhúsavegi 1  
600 Akureyri

Reykjavík 31. ágúst 2001  
Tilvísun: 2001080081/40.1  
HH/BH

**Efni: Vegamál við Jökulsá á Fjöllum.**

Borist hafa tilnefningar í samráðshóp, sem fjalla á um tilhögun vegamála austan og vestan Jökulsár á Fjöllum milli Norðausturvegar og Hringvegar.

**Fulltrúar aðila eru sem hér segir:**

Skútustaðahreppur	Leifur Hallgrímsson
Húsavíkurkaupsstaður	Tryggvi Jóhannsson
" "	Varamaður, Sigurjón Benediktsson
Kelduneshreppur	Friðgeir Þorgeirsson
Öxarfjarðarhreppur	Sigurður Árnason
Náttúruvernd ríkisins	Árni Bragason
Ferðamálaráð Íslands	Magnús Oddsson
Samtök ferðaþjónustunnar	Björn Sigurðsson

Samtökum ferðaþjónustunnar var gefinn kostur að tilnefna í hópinn eftir að bréf voru send til hinna aðilanna.

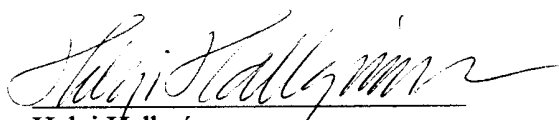
**Fulltrúar Vegagerðarinnar verða þessir:**

Birgir Guðmundsson, umdæmisstjóri Akureyri  
Guðmundur Heiðreksson, deildarstjóri Akureyri  
Eymundur Runólfsson, forstöðumaður áætlanadeildar, Reykjavík.

Verður Eymundur Runólfsson formaður hópsins og mun kalla hann saman. Samráðshópnum er ætlað að hefja störf nú þegar og skila niðurstöðum sínum eigi síðar en í desember 2002.

Markmiðið með starfi hópsins er að mynda vettvang fyrir samráð og skoðanaskipti um skipan vegamála á svæðinu. Í því felst að ekki er þess krafist að hópurinn komist að einni sameiginlegri niðurstöðu, enda mun Vegagerðin bera ábyrgð á endanlegum tillögum um vegakerfi svæðisins svo sem venja er til.

Virðingarfyllst,



Helgi Hallgrímsson  
vegamálastjóri

## Vegamál við Jökulsá á Fjöllum.

### Jökulsárnefndin. 1. fundur 25.09.2001

Vegamálastjóri hefur skipað samráðshóp sem fjalla á um tilhögun vegamála austan og vestan Jökulsár á Fjöllum milli Norðausturvegar og Hringvegar.

Í hópnum eru eftirtaldir:

Skútustaðahreppur	Leifur Hallgrímsson	leifur@myflug.is,
Húsavíkurkaupstaður:	Tryggvi Jóhannsson	tryggvij@husavik.is
Húsavík varamaður	Sigurjón Benediktsson	sigurjon@husavik.is
Kelduneshreppur	Friðgeir Þorgeirsson	grasida@simnet.is
Öxarfjarðarhreppur	Sigurður Árnason	presthol@centrum.is,
Náttúruvernd ríkisins	Árni Bragason	arni@natturuvernd.is
Ferðamálaráð Íslands	Magnús Oddsson	modds@icetourist.is,
Samtök ferðaþjónustunnar	Björn Sigurðsson	bs@bsh.is
Vegagerðin:	Birgir Guðmundsson, umdæmisstj. Ak.	bg@vegag.is
	Guðmundur Heiðreksson, deildarstj. Ak.	gh@vegag.is
	Eymundur Runólfsson, forst. áætlanu Rvk.	er@vegag.is

Eymundur Runólfsson er formaður hópsins og mun kalla hann saman

Fyrsti fundur hópsins var haldinn í Mývatnssveit 25.09.01. og voru allir mættir nema Magnús Oddsson sem boðaði forföll.

Eymundur setti fund og rakti forsendur starfsins. Markmiðið með starfi hópsins væri að mynda vettvang fyrir samráð og skoðanaskipti um skipan vegamála á þessu svæði og þyrfti að taka tillit til þarfa ferðaþjónustu, íbúa, náttúruverndarsjónarmiða og kostnaðar.

Guðmundur Heiðreksson kynnti landssvæðið og vegalengdir. Svæðið var nýlega myndað úr lofti og tiltæk eru kort á tölvutæku formi, og eru því öll grundvallarkort til. Umferð var talin sumarið 2000 og kom fram að á Hólsfjallavegi norðan Dettifossvegar eystri var meðalumferð í tuttugu daga á tímabilinu 13.07.-01.08. 175 bílar á dag. Á Hólsfjallavegi sunnan Dettifossvegar eystri var meðalumferð á sama tíma 204 bílar á dag. Á Hólmatungnavegi norðan Dettifossvegar vestri var umferð 101 bíll á dag og á Hólmatungnavegi sunnan Dettifossvegar vestri var umferðin 79 bílar á dag.

GH fór lauslega gegnum landslag á svæðinu, kosti þess og galla til vegagerðar og benti á að nokkuð ljóst væri að allar veglínur á þessu svæði þyrftu að fara í gegnum mat á umhverfisáhrifum og tæki sá ferill amk. tvö ár.

Nokkuð var rætt um kostnað en engar veglínur hafa verið ákvarðaðar og þar með liggja engar magntölur fyrir, en ER benti á að venjulegur góðvegur kostar 25 m.kr. á km. og um væri að ræða 40 km. þannig að búast mætti við að heildarkostnaður, hvort sem farið yrði austan eða vestan, nálgast einn milljarð.

Menn viðruðu nú skoðanir sínar fram og aftur og voru línur nokkuð skýrar í hugmyndum manna. Þeir sem tjáðu sig voru flestir á þeirri skoðun að æskilegt

væri að byggja heilsársveg að vestanverðu til að byrja með en nokkuð ljóst að lítið lengra fram í tímann þá væri æskilegt að vegur kæmi að austan líka.

Nokkuð skiptar skoðanir voru um veglínu að vestanverðu. Nokkrir voru á þeirri skoðun að vegurinn ætti að liggja um Svínadal eins og vegurinn lá áður fyrr. Aðrir gátu fallist á þá skoðun að aðalvegurinn lægi nokkuð frá þjóðgarði en með góðum tengingum inn að völdum stöðum.

Fulltrúi Náttúruverndar lýsti 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. Fulltrúi Náttúruverndar útilokar veg um Svínadal en gat þó fallist á að aðalvegurinn gæti legið að vestanverðu í nægilegri fjarlægð frá þjóðgarðinum þannig að hann truflaði ekki göngufólk þar, hvorki sjónrænt né með tilliti til hávaða. Einnig gat hann fallist á að á kaflanum frá Dettifossi upp að Hringvegi yrði vegurinn færður nokkuð til austurs í betra land til vegagerðar.

Fundarmenn gerðu nú hlé á fundi og fóru í skoðunarferð niður að vestanverðu niður í Kelduhverfi og upp að austanverðu og stoppuðu á áhugaverðum stöðum og ræddu aðstæður.

Að lokinni kynnisferðinni var fundi haldið áfram í Reynihlíð og dregnar saman niðurstöður.

Ákveðið var að Vegagerðin legði línur báðum megin og gerði kostnaðaráætlun á framkvæmdir. Nokkuð ljóst er að austan fylgir nýr vegur að mestu gamla veginum og er það að mestu útfærsluatriði. Þó er um að ræða styttingu syðst á þeim kafla um eina fimm kílómetra með því að fara nær Jökulsá.

Línan að vestanverðu yrði miðuð við að fara niður svokallað Norðmelsstykki fyrir austan Sveinana, niður að Dettifossi. Að norðan yrði miðað við að vegurinn yrði að mestu á sama stað, upp undir Svínadalsháls. Sérstaklega yrði síðan skoðað hvað gera mætti á Svínadalshálsi, þannig að vegurinn yrði sem minnst sýnilegur úr Svínadal og Hólmatungum.

Gert er ráð fyrir að Vegagerðin vinni að tillögum að veglínum fyrri part vetrar og stefnt að því að fyrstu drög verði til kynningar í febrúar 2001.

Akureyri 02.10.2001

BG

Afrit sent Vegamálastjóra og nefndarmönnum.

## Vegamálin við Jökulsá á Fjöllum.

Jökulsárnefndin 2. Fundur, 12.12.2002

Mættir: Skútustaðahreppur	Leifur Hallgrímsson
Húsavíkurkaupstaður	Tryggvi Jóhannsson
Kelduneshreppur	Friðgeir Þorgeirsson
Öxarfjarðarhreppur	Kristján Þ Halldórsson
Náttúruvernd ríkisins	Árni Bragason
Ferðamálaráð Íslands	Elías B Gíslason
Samtök ferðaþjónustunnar	Björn Sigurðsson
Vegagerðin:	Birgir Guðmundsson
	Guðmundur Heiðreksson
	Eymundur Runólfsson

Kristján er varamaður Sigurðar Árnasonar sem var fulltrúi Öxarfjarðarhreyfingar og Elías er varamaður Magnúsar Oddssonar.

Eymundur setti fundinn og rakti gang mála frá síðasta fundi sem haldinn var 25.09.2001. Á þeim fundi var áætlað að næsti fundur yrði haldinn í febrúar 2002 en sökum anna hönnunarmanna og umfangs verksins var frumhönnun ekki lokið fyrr en í lok nóvember. Beðist var afsökunar á þessari seinkun.

Guðmundur Heiðreksson fór yfir stöðu hönnunar en lokið er frumhönnun á vegum, beggja vegna, alls um 100km. Hannað hefur verið í vegflokki C1 sem er vegbreidd 7,5m og hönnunarhraði 90km/klst. Búið er að staðsetja línur í plani og hæð miðað við gefnar forsendur. Einnig var skoðaður möguleiki á vegi í landhæð, milli Dettifoss og Vesturárdals að vestanverðu, í vegbreidd 4,0m og 7,5m. Á slíkum vegi er hönnunarhraði talsvert minni, eða milli 50-70km/klst. Vegirnir eru hannaðir í tölvulíkani og hafa jarðfræðingar skoðað möguleika á efni og efnisvinnslu, bæði að austan og vestan. Lögð var fram samantekt um flesta þætti ásamt kostnaði.

Sigurður Oddsson kynnti möguleika á lagfæringum á vegi að austanverðu með það markmið að vegurinn yrði þokkalegur malarvegur, bæði hvað varðar styrk, afvötnun og malarlitlag. Telja má, eftir svona lagfæringu, að vegurinn gæti talist í það góðu ástandi að nokkuð auðvelt ætti að vera að moka hann. Vegurinn gæti þá verið fær mestan hluta ársins, ekki síst sem öryggisleið ef brýr skildu bíla á Jökulsá, eða fyrir þungaflutninga sem ekki komast á efri brúna.

Eymundur og Birgir skýrðu stöðu vegarins í samgönguáætlun og fjármál en vegurinn er hvorki inni í grunnneti samgönguáætlunar né með fjárveitingar á langtímaáætlun, þeirri sem var gerð til 2010.

Fram kom í umræðum að flestir voru á þeirri skoðun að með tilliti til framtíðar yrðu vegir að vera beggja vegna árinna og skynsamlegast væri að byrja á vegi að vestanverðu, heilsársvegi með bundnu slitlagi. Fram kom hjá fulltrúa Náttúruverndarráðs, að miðað við fyrstu drög þá gæti hann sætt sig við slíka vegagerð, ekki síst ef hluti hans yrði lagður í landi, og tók vegi á Þingvöllum

sem dæmi. Fulltrúi Öxarfjarðarhrepps taldi að skynsamlegasta lausnin væri að byrja á góðum heilsársvegi að austan en gat þó fallist á að góður malarvegur þar gæti komið fyrst, ekki síst ef hægt væri að lagfæra hann fljótlega.

Talsverðar umræður urðu um ferðamál og framtíðaruppbyggingu svæðisins en aðalskipulag er til fyrir Skútustaðahrepp og Kelduneshrepp en hefur ekki verið lokið í Öxarfjarðarhreppi.

Niðurstaðan var sú að menn töldu sig nokkuð sammála um tillögu til vegamálastjóra sem samin var á staðnum og allir skrifuðu undir nema fulltrúi Náttúruverndarráðs sem varð að hverfa af fundi áður en tillögugerðinni var lokið og fulltrúi Ferðamálaráðs hafði samráð við Magnús Oddsson sem vildi skoða málin betur. Megin mál tillögunnar var að byggja skyldi heilsársveg að vestan með bundnu slitlagi. Hraðað yrði hönnun þannig að byrja mætti sem fyrst ef fjárveitingar fengjust. Nauðsynlegt væri að vegur þessi kæmist inn í grunnnet Samgögnuáætlunar. Til bráðabirgða væri nauðsynlegt að lagfæra núverandi vegi sem malarvegi og að fjárveitingar á vegáætlun verði notaðar til þess. Einnig voru menn sammála um að ekki mætti skerða fjárveitingar til Norðausturvegar vegna þessarar framkvæmdar.

Ákveðið að Eymundur myndi fara með frumritið til Árna hjá Náttúruvernd og Magnúsar Oddssonar og yrði tillaga síðan send vegamálastjóra.

Ekki fleira gert.

Akureyri 13.12.2002

BG

Afrit sent vegamálastjóra og nefndarmönnum.

## Vegamál við Jökulsá á Fjöllum

### Niðurstöður samráðshóps til vegamálastjóra:

Umhverfi Jökulsár á Fjöllum, þar með talinn þjóðgarðurinn í Jökulsárgljúfrum, er mjög áhugavert. Núverandi ástand vega á svæðinu er afleitt og stendur uppbyggingu byggðar og sívaxandi ferðaþjónustu fyrir þrífum.

Samráðshópur um vegamál við Jökulsá á Fjöllum, sem skipaður var á síðast liðnu ári, leggur því til, út frá byggða- og ferðaþjónustusjónarmiðum, að heilsársvegur með bundnu slitlagi verði lagður sem fyrst um svæðið milli Hringvegar og Norðausturvegar. Hópurinn lítur svo á að þegar til framtíðar sé litið og þróunar í ferðamálum þá sé hyggilegast að sá vegur verði lagður að vestanverðu við Jökulsá með góðum tengingum að Dettifossi, Hólmatungum og Vesturdal.

Hópurinn telur þó, að svo brýnt sé að laga núverandi veg að austanverðu og tengingar í þjóðgarð frá Norðausturvegi og að Dettifossi frá Hringvegi að vestan, að ekki verði komist hjá að afvatna, styrkja og leggja malarslitlag á þá vegi. Út frá öryggisjónarmiðum er einnig nauðsynlegt að austan ár sé vel fær vegur til framtíðar.

Hópurinn leggur því til, að þær fjárveitingar sem eru í vegáætlun fyrir árin 2002-2004 verði notaðar til slíkra lagfæringa og við þær bætt, þannig að malarvegir þessir geti talist sæmandi.

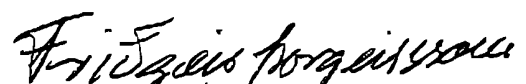
Hópurinn leggur einnig þunga áherslu á að vegur að vestanverðu við Jökulsá milli Hringvegar og Norðausturvegar verði tekinn inn í grunnnet þjóðvegakerfisins og hraðað verði hönnun á þeim vegi svo að framkvæmdir geti hafist sem allra fyrst.

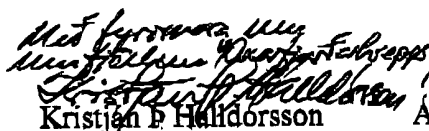
Jafnframt leggur hópurinn áherslu á að fé sem ætlað er til Norðausturvegar í vegáætlunum verði ekki skert.

Ákureyri 12.12.2002

  
Leifur Hallgrímsson

  
Tryggvi Jóhannsson


  
Friðgeir Þorgeirsson

  
Kristján Þ. Halldórsson

  
Arni Bragason

  
Björn Sigurðsson

  
Magnús Oddsson

  
Birgir Guðmundsson

  
Guðmundur Heiðreksson

  
Eymundur Runólfsson



Reykjavík 31/8 2005

Helga Aðalgeirsdóttir  
Vegagerðin  
Miðhúsavegi 1  
600 Akureyri

### DETTIFOSSVEGUR: FLÓDAHÆTTA

Jökulsá er blanda jökulsár, lindár og dragár. Flóð Jökulsár eru oftast jökulleysingaflóð síðsumars en einnig eru leysingaflóð að vori algeng. Auk þess koma nokkuð oft jökulhlaup í Kverká og Kreppu, sem skila sér í Jökulsá á Fjöllum og stöku sinnum koma einnig slík jökulhlaup í Jökulsá sjálfa. Rennsli árinna er mælt við Grímsstaði (vhm 102) og er stærð vatnasviðsins ofan við mælinn 5180 km<sup>2</sup>. Meðalrennsli árinna er 164 m<sup>3</sup>/s en 100-ára flóð er 1600 m<sup>3</sup>/s. Gerð er nánari grein fyrir rennsli árinna í meðfylgjandi flóðagreiningu frá Orkustofnun.

Dettifossvegur er lægstur miðað við Jökulsá á stöðvarbili 2000-7000. Landhæðin í vegstæðinu er þó í öllum tilfellum a.m.k. 4-5 m hærra en árfarvegurinn og veghæðin í öllum tilfellum a.m.k. 5-6 m hærra en árfarvegurinn. Reiknað vatnsborð í 100-ára flóði er 2 m hærra en venjulegt vatnsborð árinna ef gert er ráð fyrir að breidd farvegarins sé 500 m og að halli farvegarins sé 0,0016.

Niðurstaðan er sú að vegurinn er öruggur gagnvart Jökulsá og hvorki er hætta á því að það renni yfir veginn né heldur þarf að gera ráð fyrir að verja þurfi veginn með grjóti.

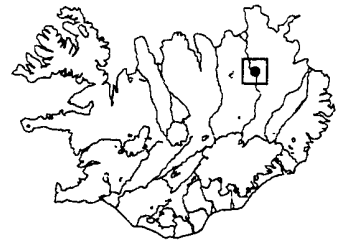
<b>VEGAGERÐIN</b>	
Norðurland eystra	
Mótt.	23 SEP 2005
Skjalalykill	1021
Málsnr.	200305055

*Helgi Jóhannesson*

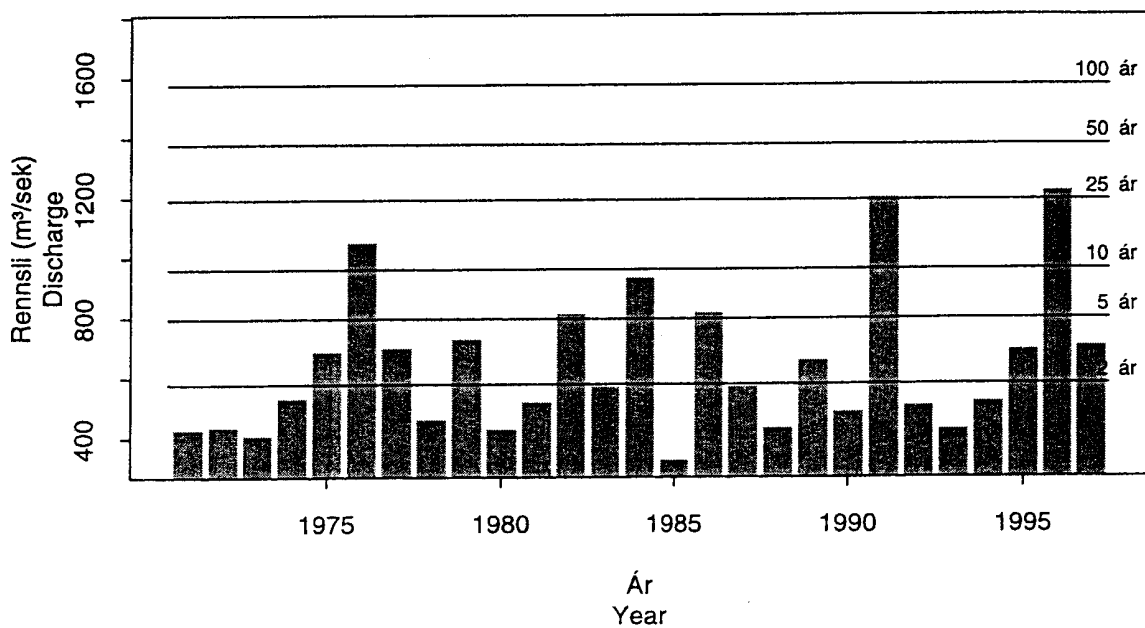
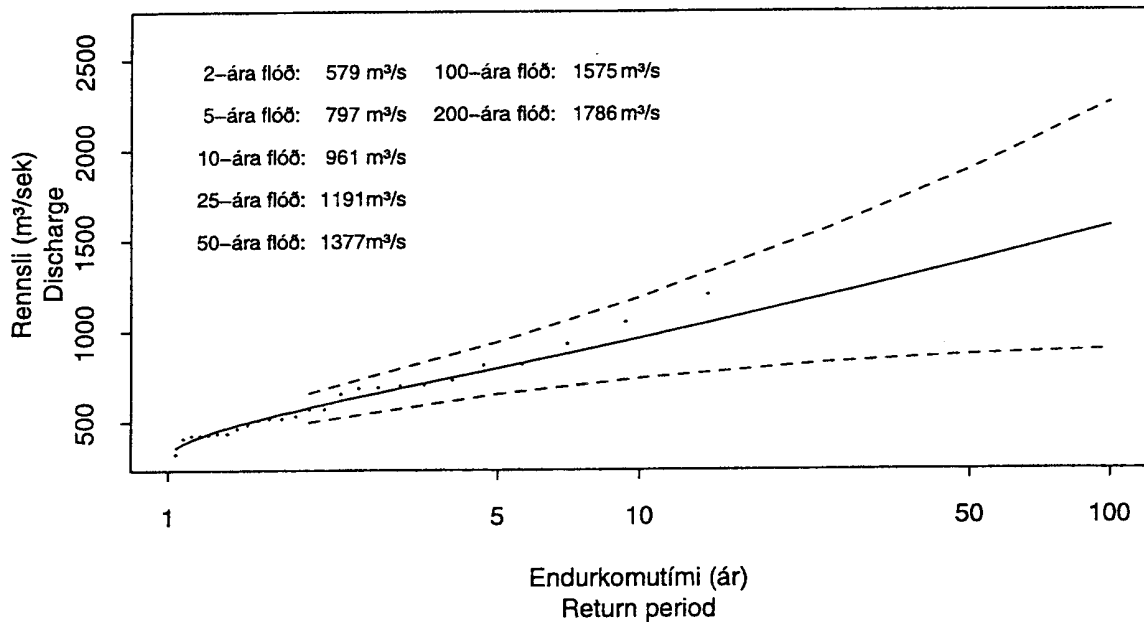
Helgi Jóhannesson

Mælistaður  
Gauging station  
Grímsstaðir

Vatnsfall  
River  
Jökulsá á Fjöllum



Reiknuð og mæld hæstu flóð árána 1971-1997  
Calculated and measured maximum floods



Vatnshæðarmælingar í Jökulsár á Fjöllum við brúna hjá Grímsstöðum hófust 25. ágúst 1965, en þá var settur upp loftbólusfriti þar. Í þessari skýrslu eru þó eingöngu notuð gögn frá árinu 1971 til 1997. Nákvæmni mælinga hefur verið góð á þessu tímabili. Ístruflanir eru allnokkrar, en þó skammvinnar, þar sem ís þrengir að farvegi árinna. Í Jökulsá á Fjöllum eru auk þessa mælis tveir aðrir vatnshæðarmælir vhm20 við Ferjubakka og vhm162 við Upptýppinga og má oft nota þá til þess að brúa vandræðatímabil í úrvinnslu. Hæsta mæld vatnshæð á síritanum mældist í Kreppuhlaupi 10. ágúst 1996 og var vatnsstaðan þá 420 cm og hefur hún ekki orðið hærri með ístruflunum.

### Flóð Jökulsár á Fjöllum

Jökulsá á Fjöllum er fyrst og fremst jökulá, enda þekur Vatnajökull 1496 km<sup>2</sup> (eða 29%) af vatnasviði hennar, en auk þess er lindarþáttur árinna mjög mikill, eða u.þ.b. 100 m<sup>3</sup>/s, og renna í hana nokkrar þokkalegar lindár, þar sem Svartá við Vaðöldu er stærst með tæpa 20 m<sup>3</sup>/s í rennsli. Flóð Jökulsár á Fjöllum eru oftast jökulleysingafloð síðsumars (júlí-ágúst), en einnig eru leysingafloð að vori mjög algeng. Auk þessa koma nokkuð oft jökulhlaup í Kverká og Kreppu, sem skila sér í Jökulsá á Fjöllum, og stöku sinnum koma einnig slík jökulhlaup í Jökulsá sjálfa. Hæsta rennismæling á lykli var gerð 27. ágúst 1983 og mældist rennsli 408 m<sup>3</sup>/s við vatnshæð 260 cm.

Tegund vatnsfalls  
*Type of river*  
**J+L+D**

Meðalrennsli m<sup>3</sup>/sek  
*Mean discharge*  
**164**

Lyklar notaðir  
*Rating curve used*  
**Lnr 1, 3**

Vatnasvið km<sup>2</sup>  
*Drainage area*  
**5178**

Mesta mælt rennsli m<sup>3</sup>/sek  
*Highest measured discharge*  
**1220, 10/08/1996**

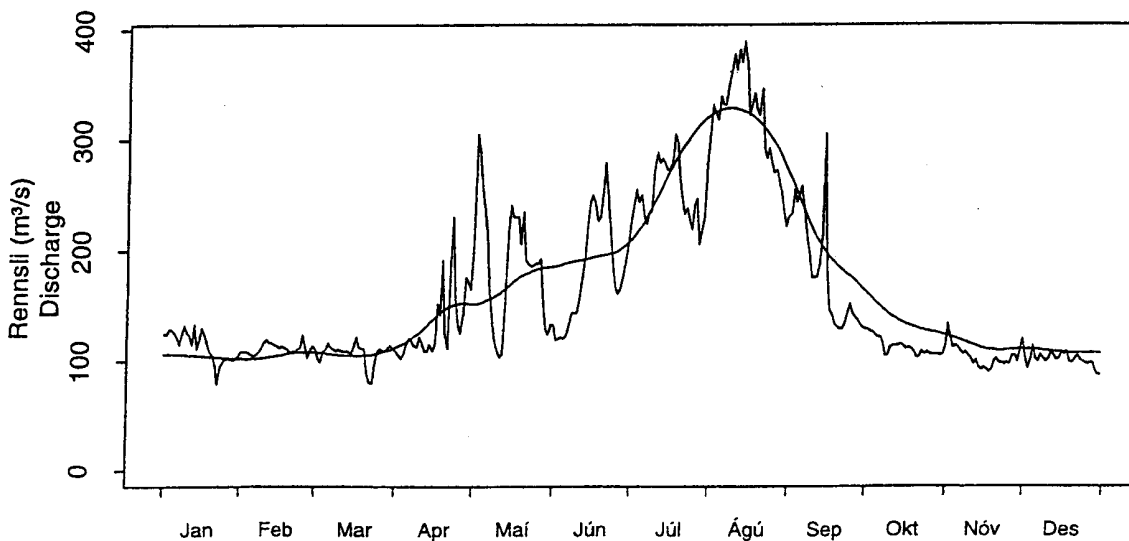
Líkindadreifing notuð  
*Probability distribution used*  
**Lognormal**

Tilheyrir aðalvatnsfalli  
*Belongs to main river basin*  
**Jökulsá á Fjöllum**

Lengd raðar, ár  
*Length of series*  
**27**

Fylgni  
*Goodness of fit*  
**Chi-square  $\chi^2 = 3.9$   
Standard error = 43.7**

Skarvegin langtíma meðaldagsgildi ásamt dæmigerðu ári 1980  
*Long term smoothed daily averages and a typical year*



## Dettifossvegur

### Skráð slys 1996-2003, Umferð 2000-2004

**Hólmatungnavegur F862-01, X Landsvegur, F2 Slóði, lakfær vegur, l = 20.08km**  
Hringvegur 1 - Dettifossvegur vestri 886

Slys:

2003: Eitt skráð slys, eignatjón einungis

Umferð	ÁDU	SDU	VDU
2000	18	42	1
2001	20	45	1
2002	22	49	1
2003	25	55	1
2004	27	59	1

**Hólmatungnavegur 862-02, X Landsvegur, F1 Slóði, seinfær vegur, l = 10.81 km**  
Dettifossvegur vestri 886 – Vesturdalsvegur 888

Slys:

2000: Eitt skráð slys, eignatjón einungis

Umferð	ÁDU	SDU	VDU
2000	23	53	1
2001	26	56	1
2002	29	61	1
2003	33	69	1
2004	36	74	1

**Uppsveitarvegur 862-03, X Landsvegur, F1 Slóði, seinfær vegur, l = 9.68 km**  
Vesturdalsvegur 888 – Tóveggjarvegur 8896

Slys:

0.5 km; dags. 31.07.98, Útafakstur, meiðsl

1.7 km; dags. 29.07.96, Ekið framan á bifreið, meiðsl

9.5 km ; dags. 11.08.98, Ekið framan á bifreið, eignatjón einungis

Umferð	ÁDU	SDU	VDU
2000	25	56	1
2001	28	59	1
2002	31	64	1
2003	36	72	1
2004	39	77	1

**Uppsveitarvegur 862-04, Tengivegur, D vegur með einni akrein, l = 2.62 km**  
Tóveggjarvegur 8896 - Norðausturvegur 85

Ekkert skráð slys

Umferð	ÁDU	SDU	VDU
2000	32	67	6
2001	36	71	8
2002	40	78	10
2003	46	88	12
2004	50	94	1

Fylgiskjal 7

NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUN ÍSLANDS 2005

Gróðurfar á fyrirhuguðum Dettifossvogi

2. viðauki. Útbreiðsla háplantna á fyrirhuguðum veglínunum B, B1 og C flokkuð eftir útbreiðslu skv. 2 x 2 km reitkerfi.

Latn. heiti	Ísl. heiti	Algengni																												
			6242 L	6242 F	6242 A	6242 V	6141 B	6141 U	6141 P	6241 P	6241 A	6141 E	6140 B	6140 Z	6140 T	6140 O	6140 I	6140 D	6140 C	6139 X	6139 V	6139 Q	6139 L	6139 F	6139 A	6138 V	6138 Q	6138 L	6138 F	6138 G
	Reitnúmer		0-1500	1500-3200	3200-5000	5000-5500	5500-7000	7000-9500	9500-11500	11500-14000	14000-15500	15500-16500	16500-19000	19000-19500	19500-21800	21800-24000	24000-26000	26000-26500	26500-29300	29300-31500	31500-33500	33500-35600	35600-38300	38300-40300	40300-42300	42300-44300	44300-45900	45900-47700	47700-49400	49400-50871
<i>Achillea millefolium</i>	vallhumall	■■■■□□	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Agrostis capillaris</i>	hálingresi	■■■■□□																X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Agrostis stolonifera</i>	skriðlingresi	■■■■□□	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X		X	X	X	X	X	X	X
<i>Agrostis vinealis</i>	týtulingresi	■■■■□□	X								X	X	X	X	X				X	X		X	X			X	X	X	X	X
<i>Alchemilla alpina</i>	ljónslappi	■■■■□□												X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Alchemilla vulgaris</i>	mariustakkur	■■■■□□																	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Anthoxanthum odoratum</i>	ilmreyr	■■■■□□													X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Arabis petraea</i>	melablóm	■■■■□□	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X		X								X
<i>Arctostaphylos uva-ursi</i>	sortulyng	■■■■□□	X								X	X											X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Arenaria norvegica</i>	skeggsandi	■■■■□□		X	X	X	X	X														X	X			X				X
<i>Armeria maritima</i>	geldinga-hnappur	■■■■□□	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Bartsia alpina</i>	smjörgras	■■■■□□												X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Betula nana</i>	fjalldrapi	■■■■□□	X	X							X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Betula pubescens</i>	birki	■■■■□□																	X						X		X	X	X	X
<i>Betula pubescens x nana</i>	skógviðarbróðir nana	■■■■□□																				X	X		X					
<i>Bistorta vivipara</i>	kornsúra	■■■■□□	X	X			X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Botrychium lunaria</i>	tungljurt	■■■■□□	X	X		X	X	X			X	X			X	X	X	X	X	X	X	X			X	X				
<i>Calluna vulgaris</i>	beitilyng	■■■■□□											X		X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X
<i>Carex bicolor</i>	hvítstör	■■■□	X																											
<i>Carex bigelowii</i>	stinnastör	■■■■□□											X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Carex capillaris</i>	hárleggjastör	■■■■□□																								X	X			X
<i>Carex capitata</i>	hnappstör	■■■■□□											X								X	X								X
<i>Carex glacialis</i>	dvergstör	■■■□	X	X			X	X						X					X											
<i>Carex krausei</i>	toppastör	■■■□	X																											

## Fylgiskjal 7

NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUN ÍSLANDS 2005

Gróðurfar á fyrirhuguðum Dettifossvægi

Latn. heiti	Ísl. heiti	Algengni																														
			6242 L	6242 F	6242 A	6241 V	6141 B	6141 U	6141 P	6241 P	6241 A	6141 E	6140 B	6140 Z	6140 T	6140 O	6140 I	6140 D	6140 C	6139 X	6139 V	6139 Q	6139 L	6139 F	6139 A	6138 V	6138 Q	6138 L	6138 F	6138 G		
Merkingar á veglinu	0-1500 1500-3200 3200-5000 5000-5500 5500-7000 7000-9500 9500-11500 11500-14000 14000-15500 15500-16500 16500-19000 19000-19500 19500-21800 21800-24000 24000-26000 26000-26500 26500-29300 29300-31500 31500-33500 33500-35600 35600-38300 38300-40300 40300-42300 42300-44300 44300-45900 45900-47700 47700-49400 49400-50871																															
<i>Carex maritima</i>	bjúgstör	■ ■ ■ □ □	X	X			X	X	X	X	X	X																				
<i>Carex rupestris</i>	móastör	■ ■ □ □ □																	X			X	X									
<i>Carex vaginata</i>	slíðrastör	■ ■ ■ □ □ □																				X					X	X	X	X		
<i>Cassiope hypnoides</i>	mosalyng	■ ■ ■ □ □ □	X											X		X	X		X	X	X											
<i>Cerastium alpinum</i>	músareyra	■ ■ ■ □ □ □	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X		X							X	
<i>Cerastium fontanum</i>	vegarfi	■ ■ ■ □ □ □																			X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Coeloglossum viride</i>	barnarót	■ ■ ■ □ □ □																	X	X	X	X	X							X		
<i>Cystopteris fragilis</i>	tófugras	■ ■ ■ □ □ □																									X	X	X			
<i>Dactylis glomerata</i>	axhnoðapunktur	SL																		X												
<i>Deschampsia alpina</i>	fjallapunktur	■ ■ ■ □ □ □											X							X												
<i>Deschampsia beringensis</i>	beringspunktur	SL																			X											
<i>Deschampsia caespitosa</i>	snarrótarpunktur	■ ■ ■ □ □ □																			X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Deschampsia flexuosa</i>	bugðupunktur	■ ■ ■ □ □ □										X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X	X	X	X	
<i>Draba incana</i>	grávorblóm	■ ■ ■ □ □ □	X	X							X																					
<i>Draba norvegica</i>	hagavorblóm	■ ■ ■ □ □ □	X																													
<i>Dryas octopetala</i>	holtasóley	■ ■ ■ □ □ □	X	X		X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X					
<i>Empetrum nigrum</i>	krækilyng	■ ■ ■ □ □ □	X	X		X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Epilobium anagallidifolium</i>	fjalladúnurt	■ ■ ■ □ □ □																		X												
<i>Epilobium lactiflorum</i>	ljósadúnurt	■ ■ ■ □ □ □																		X												
<i>Equisetum arvense</i>	klóelfting	■ ■ ■ □ □ □	X				X	X			X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Equisetum hyemale</i>	eski	■ ■ ■ □ □ □											X	X							X					X	X					
<i>Equisetum pratense</i>	vallelfting	■ ■ ■ □ □ □																	X	X		X	X				X	X	X	X		
<i>Equisetum variegatum</i>	beitieski	■ ■ ■ □ □ □	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

## Fylgiskjal 7

NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUN ÍSLANDS 2005

Gróðurfar á fyrirhuguðum Dettifossvogi

Latn. heiti	Ísl. heiti	Algengi																													
	Reitnúmer		6242 L	6242 F	6242 A	6241 V	6141 P	6141 U	6141 P	6241 P	6241 A	6141 E	6140 P	6140 Z	6140 T	6140 O	6140 I	6140 D	6140 C	6139 X	6139 V	6139 Q	6139 L	6139 F	6139 A	6138 V	6138 Q	6138 L	6138 F	6138 G	
	Merkingar á veglinu		0-1500	1500-3200	3200-5000	5000-5500	5500-7000	7000-9500	9500-11500	11500-14000	14000-15500	15500-16500	16500-19000	19000-19500	19500-21800	21800-24000	24000-26000	26000-26500	26500-29300	29300-31500	31500-33500	33500-35600	35600-38300	38300-40300	40300-42300	42300-44300	44300-45900	45900-47700	47700-49400	49400-50871	
<i>Erigeron borealis</i>	jakobsfífill	■■■■□□	X			X							X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X				X		
<i>Euphrasia frigida</i>	augnfró	■■■■□□											X										X	X	X	X			X	X	
<i>Festuca richardsonii</i>	túnvingull	■■■■□□	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<i>Festuca rubra</i>	rauðvingull	SL																				X								X	
<i>Festuca vivipara</i>	blávingull	■■■■□□	X		X	X	X	X			X	X		X	X	X		X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	
<i>Galium normanii</i>	hvítmaðra	■■■■□□		X	X		X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	
<i>Galium verum</i>	gulmaðra	■■■■□□					X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Gentiana nivalis</i>	dýragras	■■■■□□											X		X			X	X		X		X	X	X	X					
<i>Gentianella aurea</i>	gullvöndur	■■■■□□																							X	X	X				
<i>Gentianella campestris</i>	mariuvöndur	■■■■□□																											X		
<i>Geranium sylvaticum</i>	Bbágresi	■■■■□□												X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Hieracium sp.</i>	undafífill	■■■■□□	X													X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Hierochloe odorata</i>	reyrgresi	■■■■□□															X			X											
<i>Juncus arcticus</i>	hrossanál	■■■■□□					X																						X		
<i>Juncus trifidus</i>	móasef	■■■■□□	X		X	X	X					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Kobresia myosuroides</i>	þursaskegg	■■■■□□	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Leontodon autumnalis</i>	skarífífill	■■■■□□																							X			X			
<i>Leymus arenarius</i>	melgresi	■■□□			X			X	X	X	X										X										
<i>Loiseleuria procumbens</i>	sauðamergur	■■■■□□										X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<i>Luzula multiflora</i>	vallhæra	■■■■□□								X	X	X		X	X					X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
<i>Luzula spicata</i>	axhæra	■■■■□□	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	
<i>Lychnis alpina</i>	ljósberi	■■■■□□	X	X	X	X	X					X	X	X	X	X		X	X	X	X		X						X		
<i>Minuartia biflora</i>	fjallanóra	■■□□																		X	X										
<i>Minuartia rubella</i>	melanóra	■■■■□□	X	X		X	X							X				X	X			X				X			X		







### 3. viðauki. Mat á algengni plöntutegunda

Á Náttúrufræðistofnun Íslands hefur verið unnið að þróun aðferðar til að meta hvaða eiginleika tegund þarf að hafa til að teljast sjaldgæf á landsvísi. Þetta er gert á þann hátt að sameina upplýsingar um þekkta útbreiðslu tegunda á landinu og hversu algengar eða áberandi þær eru á útbreiðsluvæði sínu og gefa hverri tegund einkunn sem er lýsandi fyrir stöðu hennar í flóru og fínu landsins. Aðferðinni við matið hefur verið lýst í skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands sem unnin var vegna mats á umhverfisáhrifum Kárahnjúkavirkjunar (Sigurður H. Magnússon o.fl. 2001).

Hér fer á eftir yfirlit yfir þessa algengniflokkun eins og hún var sett fram í áður nefndri skýrslu, nokkuð stytta og endurskoðað.

Tegundir plantna, smádýra og fugla sem finnast á rannsóknasvæðum og á öðrum áhrifasvæðum framkvæmda eru metnar og flokkaðar eftir því hversu algengar þær eru bæði á landinu öllu og á svæðisvísi.

Á landsvísi er matið byggt á núverandi þekkingu, þ.e. birtum heimildum auk óbirtra gagna sem varðveitt eru í söfnum og skrám, aðallega gagnasafni Náttúrufræðistofnunar Íslands. Útbreiðslukort eru mikilvæg hjálpargögn við mat á þessum þætti.

Tegundirnar eru metnar á tvennan hátt og eru báðir þættir metnir sjálfstætt:

- útbreiðsla þeirra á landinu
- tíðni, þ.e. hversu algengar þær eru á landinu.

Í báðum tilfellum er valið á milli þriggja kosta. Hvað útbreiðslu varðar var skoðað hvort viðkomandi tegund er:

- útbreidd um allt landið þar sem kjörlendi er að finna
- fundin víða á landinu þó ekki alls staðar þótt kjörlendi sé til staðar
- fundin á fáum stöðum.

Mat á tíðni er alfarið byggt á þekkingu sérfræðinga á Náttúrufræðistofnun Íslands.

Þrjú stig tíðni eru gefin:

- yfirleitt í miklum mæli, þ.e. einstaklingafjöldi/þekja mikil á útbreiðslusvæðinu stundum þó mun faliðaðri t.d. á hálendi en láglandi eða öfugt
- yfirleitt í nokkrum mæli á útbreiðslusvæðinu
- yfirleitt í litlum mæli á útbreiðslusvæðinu.

Alls voru skilgreindir 10 algengniflokkar. Þeir, ásamt forsendum sem liggja að baki ofangreindu mati, eru sýndir í 1. töflu auk tákna sem notuð eru til að sýna matið myndrænt. Auk þessa er merkt sérstaklega við slæðinga, ræktaðar tegundir og tegundir sem taldar eru markverðar á heimsvísi, þ.e. tilvist þeirra á Íslandi skiptir máli í heimsútbreiðslu viðkomandi tegundar.

Algengniflokkar ásamt skýringum og táknum.

Flokkar	Skýringar	Tákn
I	Finnst víðast hvar – Yfirleitt í miklum mæli	■■■□□
II	Finnst víðast hvar – Yfirleitt í nokkrum mæli	■■■□
III	Finnst víðast hvar – Yfirleitt í litlum mæli	■■■□
IV	Finnst nokkuð víða – Yfirleitt í miklum mæli	■■□□□
V	Finnst nokkuð víða – Yfirleitt í nokkrum mæli	■■□□
VI	Finnst nokkuð víða – Yfirleitt í litlum mæli	■■□
VII	Fáir fundarstaðir – Yfirleitt í miklum mæli	■□□□
VIII	Fáir fundarstaðir – Yfirleitt í nokkrum mæli	■□□
IX	Fáir fundarstaðir – Yfirleitt í litlum mæli	■□
X	Slæðingar	SL
XI	Ræktað	R
XII	Óvisst	?

**4. viðauki.** Gróðurfélög sem mismunandi veglínur skera og hlutfall þeirra af heildarvegalengd hveirrar veglínú.

Veglína A (V501)

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
B3	100%	299	1,7
B3	75%	91	0,5
B3	50%	374	2,2
B6	75%	131	0,8
B6	50%	245	1,4
C1	100%	207	1,2
C3	100%	9522	55,1
C3/B6	100%	747	4,3
C3/B6	50%	194	1,1
D3	75%	79	0,5
H1	100%	60	0,3
H1/H4	75%	233	1,3
H3	25%	50	0,3
R5	25%	41	0,2
<i>Samtals gróið</i>		12273	71,0
me		5013	29,0
<i>Samtals ógróið</i>		5013	29,0
<b>Alls</b>		17286	100,0

## Veglína B

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
B3	100%	292	1,5
B3	75%	100	0,5
B3	50%	200	1,0
C3	100%	58	0,3
D2	100%	526	2,6
D3	100%	182	0,9
D3	75%	70	0,3
E2	75%	516	2,6
E2	25%	455	2,3
H1	75%	136	0,7
H1	50%	818	4,1
H1	25%	569	2,8
H3/C3	100%	422	2,1
H3/C3	25%	43	0,2
<i>Samtals gróið</i>		4387	21,9
gt		317	1,6
hr		1109	5,5
hr/sa		387	1,9
me		11700	58,4
mo		125	0,6
mo/me		42	0,2
sa/gt		161	0,8
sa/hr		1790	8,9
<i>Samtals ógróið</i>		15631	78,1
<b>Alls</b>		20018	100,0

## Veglína C og D (D1 fylgt norðan Meiðavallaskógar)

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
A4	75%	157	0,5
A9	50%	496	1,6
B1	100%	559	1,8
B1	75%	44	0,1
B2	75%	24	0,1
B3	100%	34	0,1
B3	50%	214	0,7
B4/A4	75%	74	0,2
B6	100%	125	0,4
B6/A9	75%	126	0,4
B6/C3	100%	57	0,2
B6	75%	112	0,4
B7	100%	17	0,1
B7/B9	100%	29	0,1
C1	100%	137	0,4
C2	100%	199	0,6
C3	100%	8312	26,5
C3/B6	100%	948	3,0
C3/C1	100%	2375	7,6
C3/J1	100%	1427	4,5
C3	100%	8785	28,0
C5	100%	1282	4,1
D3	100%	304	1,0
D3	75%	751	2,4
D3	50%	140	0,4
D3	25%	62	0,2
E2	100%	1231	3,9
H1	75%	78	0,2
H1	50%	150	0,5
H1	25%	508	1,6
H4	75%	81	0,3
<i>Samtals gróið</i>		28838	91,9
gt		148	0,5
gt/me		123	0,4
hr		124	0,4
me		2025	6,5
me/mo		110	0,4
<i>Samtals ógróið</i>		2530	8,1
<b>Alls</b>		31368	100,0

## Veglína B1 þar sem hún víkur út af veglínu B

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
A10	75%	206	3,1
B3	100%	162	2,5
B3	75%	85	1,3
B3	50%	273	4,1
D2	100%	589	8,9
D3	100%	135	2,0
H1	50%	131	2,0
H1	25%	150	2,3
H3	25%	149	2,3
<i>Samtals gróið</i>		1880	28,5
hr/sa		84	1,3
me		4228	64,1
mo		54	0,8
sa/hr		354	5,4
<i>Samtals ógróið</i>		4720	71,5
<b>Alls</b>		6600	100,0

## Veglína D1 sunnan Meiðavallaskógar

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
C3	100%	3032	100,0
<i>Samtals gróið</i>		3032	100,0

## Tenging að Dettifossi

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
H1	75%	112	4,0
H1	50%	38	1,4
<i>Samtals gróið</i>		150	5,4
gt		300	10,8
gt/me		245	8,8
me		1972	71,1
sa		106	3,8
<i>Samtals ógróið</i>		2623	94,6
<b>Alls</b>		2773	100,0

## Tenging að Hólmatungum

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
B6	100%	465	21,0
C1	100%	20	0,9
C3	100%	1125	50,8
C3/B6	100%	477	21,5
C5	100%	32	1,4
<i>Samtals gróíð</i>		2119	95,7
me		96	4,3
<i>Samtals ógróíð</i>		96	4,3
<b>Alls</b>		2215	100,0

## Tenging að Vesturdal

Tákn	Gróðurþekja	Vegalengd (m)	% af vegalengd
C3	100%	344	28,9
C5	100%	183	15,4
<i>Samtals gróíð</i>		527	44,2
me		665	55,8
<i>Samtals ógróíð</i>		665	55,8
<b>Alls</b>		1192	100,0

## Skýringar á táknum:

A4	<i>Mosi með smárunnum</i>	D2	<i>Grávíðir-fjalldrapi</i>
A9	<i>Hélumosi</i>	D3	<i>Loðvíðir-grávíðir</i>
A10	<i>Hélumosi-víðir</i>	E2	<i>Þursaskegg-smárunnar</i>
B1	<i>Krækilyng-fjalldrapi-bláberjalyng</i>	H1	<i>Grös</i>
B2	<i>Krækilyng-bláberjalyng-sauðamergur</i>	H3	<i>Grös með smárunnum</i>
B3	<i>Krækilyng-víðir</i>	H4	<i>Melgresi</i>
B4	<i>Beitilyng-krækilyng-bláberjalyng</i>	J1	<i>Fléttur og smárunnar</i>
B6	<i>Holtasóley-krækilyng-víðir</i>	R5	<i>Uppgræðsla-ræktað graslendi</i>
B7	<i>Bláberjalyng-krækilyng-víðir</i>	gt	<i>Stórgrýtt land</i>
B9	<i>Aðalbláberjalyng</i>	hr	<i>Hraun</i>
C1	<i>Fjalldrapi-bláberjalyng-krækilyng</i>	me	<i>Melar</i>
C2	<i>Fjalldrapi-þursaskegg-grös</i>	mo	<i>Moldir</i>
C3	<i>Fjalldrapi-víðir</i>	sa	<i>Sandar</i>
C5	<i>Ilmbjörk</i>		

## Dettifossvegur

### Umferðarhávaði

Vegagerðin hefur reiknað út umferðarhávaða í tengslum við Dettifossveg. Umferðarhávaðinn er háður umferð um veginn, hlutfalli þungra bifreiða, veghalla og ökuhraða. Í töflum 1-4 eru útreikningar á jafngildishljóðstigi miðað við eftirfarandi forsendur.

### Umferðarspá

Umferðarspá fyrir árið 2032 samkvæmt niðurstöðum umferðardeildar er:

- SDU 777 Dettifossvegur: Norðausturvegur-Tóveggjarvegur (SDU=sumardagsumferð, fjöldi bíla á dag að sumarlagi)
- SDU 615 Dettifossvegur: Tóveggjarvegur-Vesturdalsvegur Á þessum kafla er mest umferð innan útivistarhluta þjóðgarðsins og verður notuð sem hönnunarumferð þar.

### Reglugerð um hávaða

Skv. Reglugerð nr 933/1999 um hávaða gilda eftirfarandi viðmiðunargildi fyrir leyfilegt hljóðstig frá umferð :

- Viðmiðunargildi fyrir jafngildishljóðstig við sumarbústaði er 45 dB(A)
- Viðmiðunargildi fyrir jafngildishljóðstig á útivistarsvæði í þéttbýli er 55 dB(A)

Eðlilegt er að miða við að hljóðstigsgildi á helstu útivistarsvæðum í þjóðgarði verði þau sömu og við sumarbústaði eða viðmiðunargildi 45 dB(A) og að á áningarstöðum við veg verði viðmiðunargildið 55 dB(A).

### Útreikningar

Til að sýna fram á hvernig mismunandi breytur hafa áhrif á útreiknað hljóðstig voru eftirfarandi tölur gerðar. Notað er forrit frá SINTEF sem hefur tiltölulega fáar breytur en á að gefa á einfaldan hátt góða hugmynd um hljóðstig við veg. Notað er gildi fyrir mjúkt jarðvegsyfirborð enda við ferðamannastaði víðast um að ræða gróið land og útivist nær eingöngu bundin við sumartímann.

Eftirfarandi tölur sýna í hvaða fjarlægð í m frá miðlínu vegar er ákveðið hljóðstig í dB(A). Breytur eru mismunandi: umferð, hlutfall stórra bíla, veghalli og hraði. Hraði flutningabíla er hæstur hafður 80 km/klst þó hraði léttra bíla sé meiri.

**Tafla 1.** Fjarlægð frá vegi að 45 eða 50 dB(A) jafngildishljóðstigi miðað við mismunandi ökuhraða ef SDU er **100 bílar** á dag, Hlutfall stórra bíla er 10% og veghalli er 0%.

Hraði	km/klst	50	60	70	80	90
45dB(A)	m	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>34</b>	<b>37</b>
55dB(A)	m					<b>6</b>

**Tafla 2.** Fjarlægð frá vegi að 45 eða 50 dB(A) jafngildishljóðstigi miðað við mismunandi ökuhraða ef SDU er **700 bílar** á dag, Hlutfall stórra bíla er 10% og veghalli er 0%.

Hraði	km/klst	50	60	70	80	90
45dB(A)	m	<b>46</b>	<b>58</b>	<b>70</b>	<b>83</b>	<b>90</b>
55dB(A)	m	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>31</b>



## Fylgiskjal 8

**Tafla 3.** Fjarlægð frá vegi að 45 eða 50 dB(A) jafngildishljóðstigi miðað mismunandi ökuhraða ef SDU er 700 bílar á dag, Hlutfall stórra bíla er 10% og **veghalli er 6%.**

Hraði	km/klst	50	60	70	80	90
45dB(A)	m	<b>64</b>	<b>80</b>	<b>98</b>	<b>116</b>	<b>128</b>
55dB(A)	m	<b>16</b>	<b>26</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>43</b>

**Tafla 4.** Fjarlægð frá vegi að 45 eða 50 dB(A) jafngildishljóðstigi miðað mismunandi ökuhraða ef SDU er 700 bílar á dag, **Hlutfall stórra bíla er 5%** og veghalli er 6%.

Hraði	km/klst	50	60	70	80	90
45dB(A)	m	<b>56</b>	<b>70</b>	<b>85</b>	<b>100</b>	<b>112</b>
55dB(A)	m	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>38</b>

Töflurnar sýna m.a. að:

- Við aukningu á hraða úr 50 km/klst upp í 90 km/klst u.p.b 2 - faldast fjarlægð í sambærilega jafngildislínu.
- Við sjöföldun umferðar 2,5-5,0 faldast fjarlægð í sambærilega jafngildislínu dB(A), háð hraða og hljóðstigi.
- Við aukningu halla úr láréttum vegi upp í 6% 1,4-2 faldast fjarlægð í sambærilega jafngildislínu, háð hraða og hljóðstigi.
- Við fækkun þungra bíla úr 10% í 5% minnkar fjarlægð í sambærilega jafngildislínu um ca 12%-20% ), háð hraða og hljóðstigi.

### **Drög að niðurstöðum**

Vegagerðin hefur reiknað út í hvaða fjarlægð vegurinn þarf að vera frá áningarstöðum og frá mikilvægum útivistarsvæðum til að ekki verði truflun af hávaða frá vegi. Litlar líkur eru taldar á að umferð stórra bíla verði meira en 10% og eins eru ekki miklar líkur á að áningastaðir verði við mikinn bratta.

Forsendur útreikninga: Áningastaðir séu staðsettir við <3% halla

Hámarkshalli vegar 6%

Hlutfalla þungra bifreiða 10%

Hraði létttra bifreiða 90 km/klst

Hraði þungra bifreiða 80 km/klst

Sumarumferð 2032 SDU: 615 bílar á sólarhring

Fjarlægð vegar frá mikilvægu útivistarsvæði þarf að vera meiri en 131 m miðað við 45dB(A) jafngildishljóðstig ef þar á milli er órofin sjónlína.

Fjarlægð áningastaðar frá vegi þarf að vera meiri en 37 m miðað við 55 dB(A). Ef fjarlægð er minni þá skal gera hljódtálma milli vegar og áningastaðar.

Ef sjónlína er rofin frá vegi að mikilvægu útivistarsvæði skal fjarlægð vegar ekki vera minni en 100 m frá útivistarsvæðinu.

## **Snjóalög í veglínunum Dettifossvegur**

Byggt á samtölum við Braga Benediktsson á Grímsstöðum, Ingólf Árnason, yfirverkstjóra, Húsavík og Guðna Oddgeirsson yfirverkstjóra, Þórshöfn og mati GHJ.

### **Núverandi vegur:**

GO lýsir ástandi svo á vorin (endaðan maí en oftast fyrripart júní) þegar farið er að moka snjó af Hólmatunguvegi (núv. Dettifossvegur).

Það er aðallega á einum stað sem snjór er á leiðinni suður að Vesturdal en það er í lægð dálítið sunnan við landgræðslugirðingar. Í Meiðavallaskógi er snjór oftast farinn þegar að mokstri kemur en það má leiða líkur að því að um vetur sé þar allsnjóþungt eins og á öðrum svæðum þar sem trjágróður er nærri vegi. Oft er mikill snjór á afleggjara í Vesturdal.

Núv. vegur frá Svínadalshálsi suður fyrir Hólmatunguafleggjara er snjóþungur á köflum en þar eru víða lægðir og brekkur sem snjór situr einkum í en síðan er sæmilegt þaðan og langleiðina suður undir Dettifossafleggjara. Við Dettifossafleggjara og suður fyrir hann er alltaf töluverður snjór. Dettifossafleggjari er verstur niður síðustu brekkuna við bílaplanið, þar er oft gífurlegt fannfergi og snjór langt inn á plan og þar sem oft er vatnsuppistaða.

Samantekt á því sem BB lýsir um ástand í núv. veglínu frá Hringvegi norður að Dettifossi. Norðan Hringvegur er land frekar hæðótt og víðast dregur að snjó í lægðir og bak við ása. Snjóþyngd fer vaxandi alveg norður að hálsunum vestan við Dettifoss og eru þar snjóþyngstu staðirnir. Erfiðast á núverandi slóða þarna er talin lægð skammt sunnan Dettifossafleggjara.

Samtal við IÁ sem annast opnun á þeirri leið staðfestir þetta.

### **Nýjar veglínur:**

Líklegt er að ástand í veglínu A frá Hringvegi að Dettifossafleggjara verði svipað og á núverandi vegi. Landið er frekar hæðótt og þar sést að snjór sest í lægðir og bak við ása. Snjóþyngsli munu fara vaxandi eftir því sem norðar dregur og talið að mestur snjór verði norður undir Dettifossafleggjara.

Í veglínunum B næst norðan Hringvegur er land frekar jafnt og ekki mikil snjósöfnun. Þegar norðar dregur eða um 5-7 km eykst snjóþyngd lítillega án þess að geta talist mikil. Það er ekki fyrr en á miðri leið norður að Dettifossi sem hólar og ásar fara að sjást að ráði í landslagi og fyrst í drögum Hraundals sem snjóþyngd er talin fara að aukast að ráði og fer hún vaxandi að hálsunum vestan við Dettifoss þar sem veglínur A og B koma saman. Þaðan eru töluverð snjóþyngsli út fyrir Dettifossafleggjara.

Vatnsuppistöður eru á a.m.k. tveim stöðum á leið B og við Dettifossafleggjara, memo GHJ.

**Veglínur B og B2 eru því taldar verða snjóléttari en veglína A.**

## Fylgiskjal 9

Í veglínu C frá Dettifossafleggjara til norðurs þá er eins og áður segir töluvert snjópungt í hálsunum vestan við Dettifoss. Þaðan liggur vegurinn um Sauðadal sem álitinn er frekar snjópungur og svo um Svínadalsháls þar sem alltaf eru töluverð snjóþyngsli. Þar utan við fara snjóþyngsli minnkandi niður á láglendið í Kelduhverfi.

Þó land þarna á vetrum sé yfirleitt alhvítt er ekki talið að snjódýpt sé mög mikil annars staðar en í brekkum og dældum sem eins og áður segir eru allar fullar af snjó. Töluverð flóð geta komið eftir giljum og öðrum vatnsfarvegum í leysingum

**Veglína C í öðrum áfanga virðist fara um síst snjóþyngra svæði en núverandi vegur, hann á að verja sig snjó mun betur en núverandi vegur enda farið um sléttara land.**

**Í þriðja áfanga, norðan Vesturdals er ekki talið að verði snjópungt ef vegur verður þokkalega uppbyggður en í Meiðavallaskógi er þó talið að muni safnast nokkur snjór á veg.**

**Helstu snjóááttir þarna í seinni tíð eru taldar frá norðri til vesturs en áður voru norðaustanáttir taldar verstar. Memo BB**

Tekið saman 30.11.05  
GHJ

## Verndarflokkar Vegagerðarinnar

Í námukerfi Vegagerðarinnar er flokkunarkerfi þar sem lagt er mat á hvar æskilegt er að efnistaka fari fram og hvar ekki. Flokkarnir eru fimm, frá fyrsta flokki með mjög hátt verndargildi og niður í fimmta flokk með mjög lágt verndargildi. Þessi flokkun gefur vísbendingu um hve viðkvæmt fyrirhugað efnistökusvæði er og hversu líklegt er að efnistaka kunni að hafa umhverfisáhrif.

### 1. flokkur:

#### Mjög hátt verndargildi

##### Svæði:

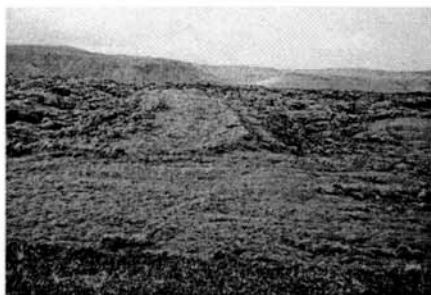
Í þennan flokk falla friðlýstar náttúruminjar, þ.e. þjóðgarðar, friðlönd, náttúruvætti eða svæði sem eru friðuð með sérlægum t.d. Þingvellir, Mývatn og Laxá í Mývatnssveit. Undir þennan flokk flokkast einnig vatnsverndarsvæði vatnsbóla, þ.e. brunnsvæði og grannsvæði. Fjörur í kaupstöðum, kaup-túnnum og sjávarþorpum svo langt frá flæðarmáli, að öruggt sé að ekki stafi hætta á landbroti eða öðrum skemmdum af völdum sjávar.

### 2. flokkur:

#### Hátt verndargildi

##### Svæði:

Náttúruminjar aðrar en friðlýstar á náttúruminjaskrá fá þessa einkunn. Í þennan



Úr Eldhrauni.

flokk falla einnig svæði þar sem efnistaka gæti haft mjög alvarlegar afleiðingar fyrir dýralíf, gróðurfar, mannvirki, einstakar jarðmyndanir, fallega náttúru eða stórfenglegt eða sjaldgæft landslag svo sem falleg gil. Aðrar jarðmyndanir flokkast með hátt verndargildi t.d. vegna vísinda og/eða þekkingargildis, fágætis, sögu, fegurðar, mikilúðar og útivistar. Einnig svæði þar sem efnistaka getur haft í för með sér alvarlega röskun á vistkerfum, fornleifum og menningarminjum. Merk kennileiti þ.e. myndanir sem eru áberandi í umhverfinu og eru þekkt í þjóðarvitundinni falla einnig í þennan flokk.

##### Jarðmyndanir:

Ýmsar jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar svo sem eldvörp, gervigígur og eldhraun. Einnig fágætar jarðmyndanir svo sem malarásar, stuðlaberg og fundarstaðir steingervinga.

##### Gróðurlendi:

Mýrar og flóar stærri en 3 ha. Svæði vaxin skógi, þéttu birkikjarri, fjölbreyttum og/eða sjaldgæfum gróðri fellur undir þennan flokk.

##### Ár, vötn og sjór:

Stöðuvötn og tjarnir stærri en 1.000 m<sup>2</sup>, fossar, hverir, sjávarfitjar og leirur. Efnistaka úr árfarvegum og óseyrum veiðiaá og af vatnsbotni og vatnsbakka veiðivatna. Efnistaka af sjávarbotni þar sem lífríki er mikið t.d. uppeldisstöðvar sjávardýra eða þar sem hætta er á að landbrot geti orðið vegna efnistökkunnar. Einnig fjarvæði vatnsbóla.

### 3. flokkur:

#### Meðal verndargildi

##### Jarðmyndanir:

Jarðmyndanir sem hafa lágt verndargildi en eru áberandi frá fjölförnum svæðum. Einnig landslagsheildir þar sem efnistaka hefur veruleg áhrif á heildarásýnd svæðis. Dæmi eru skriðuset og aurkeilur sem eru mjög algengar jarðmyndanir og tiltölulega efnis-

miklar og njóta því engrar sérstakrar verndar. Sár í slíkum jarðmyndunum eru þó oft áberandi þar sem þær teygja sig upp í fjallshlíðar. Einnig jaðarhjallar, árhjallar og malarhjallar þar sem efnistaka skapar áberandi sár.

##### Gróður:

Svæði vaxin víðiflesjum og fjölbreyttum gróðri.

##### Ár og sjór:

Ár sem hafa takmarkaða silungsveiði og hafsbótinn innan netlaga og/eða með fjölbreytt dýralíf.

### 4. flokkur:

#### Lágt verndargildi

##### Jarðmyndanir:

Í þennan flokk falla jarðmyndanir eins og jaðarhjallar, aurkeilur, skriðuset, strandset og fokset, sem eru ekki sjáanlegar frá vegum eða öðrum fjölförnum svæðum.

##### Gróður:

Hér fellur einnig undir grasi gróið land, sem hefur enga aðra sérstöðu.

##### Ár og sjór:

Ár þar sem lítil veiði er og sjávarbotn þar sem er fáskrúðugt lífríki og ekki hætta á landbroti vegna efnistöku.

### 5. flokkur:

#### Mjög lágt verndargildi

##### Jarðmyndanir:

Í þennan flokk falla jarðmyndanir sem njóta engrar sérstakrar verndar og þar sem auðvelt er hylja rask eftir efnistöku. Jökuláaurar og jökulurðir falla hér undir, ef þær eru ekki nálægt fjölförnum svæðum.

##### Gróður:

Gróðurlaust land, eða land þar sem gróðurþekja er minni en 10% af yfirborði svæðis.

UST

Umhverfisstofnun

Umhverfisstofnun umhverfisráðgjafar og vafnar

- Suðurlandsvegur 21  
 108 Reykjavík, Ísland  
 Sími: 354 591 2000  
 Faksi: 354 591 2010  
 umhverfisstofnun@ust.is  
 www.umhverfisstofnun.is

Vegagerðin, Norðurlandsumdæmi eystra  
 Sóley Jónasdóttir  
 Miðhúsavegi 1  
 600 Akureyri

<b>VEGAGERÐIN</b>	
Norðurland eystra	
Mótt.	13 JAN. 2005
Skjalalýkill	1021
Málsnr.	2003050055

11. janúar 2005  
 Tilvísun: UST20030500148/áb

### Athugasemdir og ábendingar varðandi lagningu Dettifossvegar milli Norðausturvegar í Kelduneshreppi og Hringvegar.

Þetta bréf er skrifað vegna óska Vegagerðar um ábendingar Umhverfisstofnunar varðandi lagningu Dettifossvegar milli Norðausturvegar í Kelduneshreppi og Hringvegar. Það er einnig skrifað í framhaldi af skoðunarferð sem sérfræðingur Umhverfisstofnunar fór með Óskari Knudsen jarðfræðingi um svæðið milli Dettifoss og Hringvegar. Umhverfisstofnun hafði óskað eftir álitum Óskars á þeim náttúruminum sem finnast á því svæði með tilliti til vegagerðarinnar en hann hefur verið að skoða jarðsögu Jökulsár á Fjöllum með tilliti til hamfarahlaupa í Jökulsá. Óskar sendi Vegagerðinni bréf þann 31. desember s.l. Þá teljum við einnig mjög mikilvægt í ljósi hugmynda um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum, sem koma fram í skýrslu nefndar um stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls, að skoðað verði sérstaklega áhrif framkvæmdanna á þær hugmyndir. Þar er lögð áhersla á tengingu þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum við friðlýsingu Jökulsár frá upphafi til ósa. Miklar líkur eru á því að þær hugmyndir verði að veruleika. Það hefur breytt forsendum frá því að fyrst var verið að skoða vegstæði meðfram Jökulsá á Fjöllum.

Umhverfisstofnun vill ennfremur ítreka ábendingar sínar og athugasemdir sem komu fram í bréfi dags. 9. júlí 2004 varðandi drög að tillögu að matsáætlun, í bréfi Umhverfisstofnunar til Skipulagsstofnunar dags 23. ágúst. 2004 vegna tillögu að matsáætlun og minnisblaði sem lagt var fram á fundi með Vegagerðinni á Akureyri þann 26. október 2004.

Þar sem margar af þeim athugasemdum sem hér koma fram eru þess eðlis að vel þarf að þekkja til svæðisins til að átta sig á þeim, teljum við æskilegast að þessu bréfi verði fylgt eftir með fundi.

#### 1.0. Bein áhrif framkvæmdarinnar á sérstakar náttúruminjar - færsla á veglínu - takmarkanir til framtíðar.

**1.1. Svæðið Ásbyrgi – Vesturdalur.** Á þessu svæði fylgir veglína nánast eldri vegi og er það að mörgu leyti mikill kostur. Mikilvægt er þó að gera veginn þannig úr garði að hann verði ekki of beinn og skeri landið ekki of mikið eins og núverandi vegur gerir. Með því að

hnika honum örlítið til mætti draga úr áhrifum þess. Áður hefur verið bent á sjónræn áhrif frá Rauðhólum. Að öðru leyti hefur framkvæmdin ekki bein áhrif á náttúruminjar.

**1.2. Svæðið Vesturdalur – Dettifoss.** Veglínin fylgir gamla veginum að mestu að Svínadalshálsi. Þar er hugmyndin að fara með veginn uppá hálsinn og fylgja hálsinum talsvert vestar en núverandi vegur er. Upphækkaður vegur (ekki er mælt með mikið upphækkuðum vegi) yrði meira áberandi í núverandi vegstæði, séð frá Vesturdal og Hólmatungum, og er að því leyti jákvætt að fara með hann ofar. Á hinn bóginn tapast útsýni við að færa veginn ofar og hefði malbikaður vegur sem liggur alveg í landi um gamla vegstæðið gefið meira hvað það varðar. Það er jákvætt að færa veginn sunnan við Hólmatungur vestar, í dag sker hann talsvert hæðirnar vestan við gljúfrin. Einnig er jákvætt að færa hann vestar nálægt Hafragili þar sem eru fallegar gönguleiðir. Í Svínadalshálsi er skilgreint námusvæði, A-16 Hjallar í Svínadalshálsi. Hjallar norðan í Svínadalshálsi er taldir bera merki um strandlínur jökullóns sem talið er að hafi fyllt Svínadalaskvos og hjaðnað í þrepum sem sjá má norðan í hálsinum. Staðurinn er því mikilvægur hluti af jarðsögu Jökulsárgljúfra. Efnistaka í hálsinum má ekki raska því.

**1.3. Svæðið Dettifoss – Hringvegur.** Miðað við þá veglínu sem nú er skilgreind er þetta það svæði sem hefur hvað mest af sérstökum náttúruminum sem framkvæmdin mun hafa bein áhrif á og sumstaðar veruleg. Einnig skulu áréttaðar þær hugmyndir um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum og næsta umhverfis hennar eins og áður hefur verið bent á. Á þessu svæði eru margar minjar um hamfarahlaupssögu Jökulsár og þar af leiðandi gæti vegagerð spillt ómetanlegum minjum á svæðinu sem markmiðið væri að vernda og haft neikvæð áhrif á framtíðarmöguleika svæðisins til gönguferða og útivistar. Á þessu svæði eru einnig minjar um eldvirkni á nútíma á austurmörkum eldvirka svæðisins. Helstu náttúruminjar svæðisins eru eftirfarandi en nauðsynlegt er að útskýra þau betur á fundi með Vegagerðinni:

**1.3.1. Hraundalur og svæðið næst Dettifossi.** Þar er hraun sem runnið hefur úr gígaröðinni sem kennd er við Randarhóla austan ár og Sveina vestan ár. Það er jákvætt að tengja veginn sunnan við Dettifoss og veginn í gegnum þjóðgarðinn vestan við Hraundal eins og Vegagerðin hefur teiknað. Það ætti alls ekki að fara með hann austur fyrir Hraundal eða um hann. Syðst í Hraundal er hrauntunga sem liggur upp úr dalnum í að átt að Jökulsá. Það ætti að sneiða fram hjá henni og fara vestur fyrir hana. Það ætti heldur ekki að fara með veginn suður frá bílastæðinu við Dettifoss. Þar eru tilkomumikil ummerki eftir hamfarahlaupin, stórgrýti og fleira sem ekki ætti að skaða, einnig sem framkvæmdin myndi raska svæðinu verulega og spilla útsýni austan gljúfranna.

**1.3.2. Sveinarnir – Ytrisveinar, Litli Sveinn, Stóri Sveinn og fleiri gígar á stórbrotinni gígaröð.** Þeir eru hluti af stærstu gígaröð landsins sem nær norður á Melrakkaslétu og suður á Mývatnsöræfi. Jökulsárgljúfur skera þessa gígaröð við Hafragil og þaðan liggur hún í suðvestur og er víða vel sýnileg. Hún er stór hluti af jarðsögu Jökulsárgljúfra. Samkvæmt náttúruverndarlögum skulu eldborgir og gígar sem þessir njóta sérstakrar verndunar. Mikilvægt er að vernda þá sem heild og þau hraun sem runnið hafa úr þeim til austurs. Með tilliti til verndunar gíganna til framtíðar og hugmynda um verndun Jökulsár á Fjöllum og umhverfis hennar færi best á því að vegurinn myndi ekki þvera gígaröðina í austur sunnan við Hraundal heldur liggja alfarið vestan við hana suður á hringveg. Nú þegar er vegur mjög nálægt ánni að austanverðu og líklegt að vegur verði byggður upp þar í einhverri framtíð. Með því að hafa Dettifossveg vestan við gígaröðin þá væri bæði hægt að njóta hennar frá vegi austan ár og vestan hennar. Frá þeim vegi má einnig njóta útsýnis yfir fjöllin í vestri.

**1.3.3. Norðmelsgjá og Norðmelshæðir.** Norðmelsgjá og Norðmelshæðir eru hluti af þessari löngu gígaröð og runnið hefur hraun frá þessu svæði í austur í átt að þeirri veglínu sem teiknuð hefur verið. Í Norðmelsgjá eru merkar hraunmyndanir.

**1.3.4. Sethjallar austan við Norðmelshæðir.** Þessir hjallar eru líklega ummerki flóða eða lónstæðis eins og kemur fram í bréfi Óskars Knudsen. Þeir eru merkilegir út frá myndunarsögu svæðisins og tengjast jarðfræðilegum fyrirbærum í suðurhluta þjóðgarðsins. Fleiri hjallar eru á svæðinu.

**1.3.5. Grjót.** Þar er að finna merkar minjar um hamfarahlaupin, grjótdreifar, bergtegundir langt að komnar eins og móberg og brot úr hraunum allt sunnan úr Krepputungu. Þar eru einnig áreyrar í talsverðri hæð yfir núverandi vatnsborði árinna og meðal annars ummerki um eðjuhlaup í Jökulsá sem telst mjög sérstakt. Það er því ljóst að á þessu svæði eru ómetanlegar minjar sem ekki má skaða.

**1.3.6. Hrauntungur.** Hrauntungur með sérkennilegum hraunmyndunum sem liggja austur frá gígaröðinni er víða að finna á svæðinu meðfram ánni.

**Í framhaldi af framansögðu teljum við nauðsynlegt að Vegagerðin setji fram aðra veglínu sunnan við Dettifoss, veglínu sem yrði vestan við gígaröðina (nokkru vestar en gígaröðin eða alveg vestur á gamla vegi) og leggi það fram sem annan kost veglínu sunnan við Dettifoss (tveir kostir). Af vegi vestar mætti í staðinn útbúa afleggjara í átt að ánni, t.d. í tengslum við efnistöku úr áreyrum í ánni. Vegagerð mjög nálægt ánni getur spilt framtíðar markmiðum friðlýsingar árinna og umhverfis hennar.**

## **2.0. Sjónræn áhrif framkvæmdarinnar - áhrif á upplifun**

Áhrif framkvæmdarinnar á umhverfi verða ekki aðeins bundin við vegstæðið sjálft og nánasta umhverfi þess heldur getur framkvæmdin einnig haft veruleg sjónræn áhrif í nokkurri fjarlægð eins og kemur fram í bréfi Umhverfisstofnunar dags. 9. júlí s.l. Þar sem svæðið er í senn þjóðgarður með einstökum náttúruminum og fjölsóttur ferðamannastaður ætti að huga sérstaklega að þessum þætti þegar veglínan verður endanlega ákveðin. Einnig ætti að hafa það sama í huga á svæðinu utan þjóðgarðs þar sem hugmyndir eru uppi um að vernda það með hliðsjón af sérstöðu þess. Þau svæði sem framkvæmdin hefur áhrif á með þessum hætti eru.

**2.1. Rauðhólar.** Rauðhólar eru fornir gígar norður af Hljóðaklettum. Þangað liggja vinsælar gönguleiðir frá áningastað við Hljóðakletta og áfram norður í Ásbyrgi. Af og við Rauðhóla er gott útsýni yfir þjóðgarðinn og meðal annars til vesturs á núverandi veg í Hljóðakletta, á móts við norðurenda Lönguhlíðar. Við hækku vegarins verður hann enn meira áberandi í landslagi, umferðarniður verður meiri og hann mun blasa meira við frá Rauðhólum og svæðinu þar í kring en nú er. Á þessu svæði er hann einnig hvað næst gljúfrunum miðað við aðra staði. Við hönnun vegarins ætti að taka tillit til þess og reyna að gera hann eins lítið áberandi í landinu á þessu svæði og mögulegt er.

**2.2. Langavatnshöfði.** Af honum er gott útsýni til suðurs og austurs yfir Vesturdal og Jökulsárgljúfur, til Svínadalsháls og Grjótháls. Þar stoppa ferðamenn gjarnan á leið sinni niður í Vesturdal og hefur komið fram sú hugmynd að gera mætti þar lítið bílastæði til að gefa fólki meiri kost á að njóta þess útsýnis en um leið að tryggja öryggi um veginn. Miðað við

Það sem fram kom á fundi með Vegagerðinni 26. október er ekki gert ráð fyrir að breyta núverandi tengingu í Hljóðakletta annað en að hækka veginn lítilsháttar og kemur það ekki til með að hafa sjónræn áhrif frá Langavatnshöfða ofan í Vesturdal. Hins vegar gætu frá Langavatnshöfða orðið einhver sjónræn áhrif af veginum í Svínadalshálsi og hugsanlegri efnistöku þar. Hvort tveggja ætti að hafa í huga, t.d. að skipulegga efnistöku á Svínadalshálsi þannig úr garði að hún hafi ekki sjónræn áhrif frá Langavatnshöfða, fremur en frá svæðinu ofan í Vesturdal, Svínadal og Hólmatungum.

**2.3. Ytra og Syðra Þórunnarfjall.** Um þau liggur vinsæl gönguleið meðfram Gljúfrunum, frá Hólmatungum að Dettifossi. Einnig ganga margir einvörðungu á Ytra Þórunnarfjall til að njóta útsýnis yfir gljúfrin. Vegurinn í Svínadalshálsi og Grjóthálsi gæti sést frá þessum stöðum en það þarf að skoða sérstaklega.

**2.4. Hafragil.** Vinsæll áningastaður er við Hafragil og þaðan liggja gönguleiðir. Líklega mun vegurinn eins og hann er sýndur á korti Vegagerðarinnar sem látið var okkur í té þann 26. október ekki sjást svo mikið frá þessum stað. Hins vegar ber að vanda vel legu afleggjarans að Dettifossi með tilliti til þessa.

**2.5. Svæði austan ár.** Í verndaráætlun um þjóðgarðinn, náttúruverndaráætlun og skýrslu um þjóðgarð norðan Vatnajökuls koma fram hugmyndir um stækkun þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum austur fyrir Jökulsá. Eins og gefur að skilja er svæðið vestan ár mjög sýnilegt austan ár og öfugt. Það er eðlilegt að horft sé á svæðið sem eina heild austan og vestan ár með hliðsjón af framtíðarhugmyndum um nýtingu þess. Frá nokkrum stöðum austan ár er meira útsýni en öðrum. Má þar fyrst nefna malarhjalla austan Vesturdals en þaðan er gott útsýni vestur yfir Vesturdal, Hljóðakletta, Svínadal og Svínadalsháls. Í öðru lagi má nefna Sauðafell fyrir ofan Forvöð. Þaðan er stórbrotið útsýni yfir gljúfrin, Svínadalsháls og Grjótháls. Í þriðja lagi eru það Norðmelsfjöllin, þaðan er frábært útsýni yfir Ytrisveina, sem eru hluti af mjög merkilegri gígaröð, auk þess sem víða er gott útsýni frá veginum austan ár yfir svæðið sunnan við Dettifoss. Vegur austan við Sveinana vestan ár (Ytrisveina, Litla svein og Stóra svein) myndi takmarka útsýnið og þar með hafa neikvæða áhrif á upplifun. Auk þess er á mörgum stöðum meðfram ánni að austan gott útsýni til vesturs.

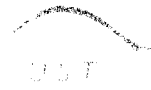
Við lagningu vegarins ætti að taka mið af þeim áhrifum sem hann getur haft á upplifun ferðafólks á austurbakka árinna. Við allt skipulag í þjóðgarðinum og í náttúruvættinu við Dettifoss austan ár hefur hingað til verið reynt að takmarka sem mest sjónræn áhrif mannvirkja til að skerða sem minnst upplifun ferðafólks á svæðinu og er mikilvægt að því sé haldið áfram. Það er mikilvægur þáttur, ekki aðeins fyrir verndun svæðisins heldur einnig varðandi ánægju ferðafólks en eitt aðal markmið vegarins er að þjóna ferðafólki.

### **3.0. Afleggjarar að núverandi áningastöðum – bílastæði**

Það sem hér er skrifað kemur í framhaldi af því sem rætt var á fundi með Vegagerðinni á Akureyri þann 26. október s.l. Ekki hefur verið rætt um hvernig staðið verður að lagfæringu bílastæða á áfangastöðum en gera má ráð fyrir mikilli aukningu ferðamanna með lagfæringu vegarins. Nauð-synlegt er að lagfæra bílastæði samhliða lagningu vegarins og fylgir því umfjöllun um þau hér með.

**3.1. Afleggjari að Dettifossi.** Hann verði látinn fylgja núverandi veglínu að mestu en lagfærður með tilliti til legu, sjónrænna áhrifa og öryggis. Hann verði upphækkaður en hönnunarhraði miðist við 50 km hámarkshraða. Áður hefur verið rætt um að núverandi





tenging við bílastæðið við Dettifoss verði aflögð og í staðinn komi vegurinn að bílastæðinu sunnanverðu, þ.e. kröpp beygja verði tekin af. Bílastæðið verði þar sem það er nú. Skoða þarf veginn að Hafragilsfossi sérstaklega m.t.t. til hæðar hans. Núverandi veglína er æskileg en hann ætti ekki að vera mikið upphækkaður. Lagfæra þarf bílastæðið en það var nýlega flutt fjær gljúfrinu til að draga úr sjónrænum áhrifum þess og tryggja öryggi.

**3.2. Afleggjari að Hólmatungum.** Hann verði látinn fylgja núverandi veglínu, liggi í landi og hámarkshraði verði 30 km. Skoða þarf betur tenginguna við veginn sjálfan. Stækka þarf bílastæðið sem verði þar sem það er nú.

**3.3. Afleggjari að Vesturdal og Hljóðaklettum.** Hann verði látinn fylgja núverandi veglínu og liggi í landi. Hámarkshraði verði mjög lítill enda liggur hann í gegnum tjaldsvæðið í Vesturdal. Bílastæðið við Hljóðakletta fyllist oft þó það sé nokkuð stórt. Gera má ráð fyrir að umferð í Vesturdal og Hljóðakletta aukist ennfrekar með bættum vegi þangað. Bílastæðið þarf að skipuleggja aðeins betur en ekki má stækka það mikið án þess að það hafi frekar neikvæð áhrif á umhverfið. Það er heldur ekki æskilegt að stuðla að mikilli umferð í gegnum tjaldsvæðið og ætti að búa til bílastæði fyrir daggesti neðan við brekkuna, nær tjaldsvæði og landvarðahúsi.

**3.4. Ásbyrgi.** Ásbyrgi kemur ekki að Dettifossvegi en ástæða er til að minnst á fyrri hugmynd um að gera bílastæði inn í lerkilundinn norðan við núverandi bílastæði inni í Ásbyrgi. Ef umferð eykst verulega inn í Ásbyrgi með Dettifossvegi, gæti slíkt “yfirfallsbílastæði” verið gott, auk þess sem það opnar á fleiri útivistarmöguleika í Ásbyrgi. Annað bílastæði mætti gera við Eyjuendann. Þar er núna bílastæði en það mætti stækka. Út frá verndunarsjónarmiðum var ekki talið æskilegt að hafa bílastæðið inn í Ásbyrgi stærra en það er nú þegar. Það annar líka ágætlega núverandi dagsumferð.

#### **4.0. Nýir áningastaðir.**

Í þessum kafla verður minnst á hugmyndir um nokkra nýja áningastaði sem mætti gera í tengslum við Dettifossveg.

#### **4.1. Svæðið Ásbyrgi – Vesturdalur.**

- i. Áður hefur verið minnst á bílastæði í Ásbyrgi.
- ii. Á Langavatnshöfða þar sem farið er niður í Vesturdal mætti koma upp litlu bílastæði.

#### **4.2. Svæðið Vesturdalur - Dettifoss.**

- i. **Náma A-18.** Henni ætti að loka en þarna mætti gera mjög skemmtilegan útsýnisstað yfir Svínadalskvos, frá allt öðru sjónarhorni en nú bíðst.
- ii. **Miðdegishæð.** Skammt frá námu A-16 mætti annað hvort gera skemmtilegan útsýnisstað eða lagfæra gamla veginn í hæðinni og láta hann koma í stað útsýnisstaðar (útsýnisvegur). Þá þyrfti að bæta útskotum á hann.

#### **4.3. Svæðið Dettifoss – Hringvegur.**

- i. Útsýnisstað sem skýrir Sveinana sérstaklega, hraunflæði og fleira. Finna þarf stað.

ii. Útsýnisstað sem gefur góða mynd af hlaupunum, sethjöllum, stórgrýti eða annað. Finna þarf stað t.d. afleggjara í tengslum við efnistökuastað.

**5.0. Framtíð eldri vegar þar sem ný veglína verður gerð.**

**5.1. Svæðið Ásbyrgi – Vesturdalur.** Gamall vegur verði fjarlægður.

**5.2. Svæðið Vesturdalur – Dettifoss.**

**i. Vesturdalur – Svínadalsháls.** Gamall vegur verði fjarlægður.

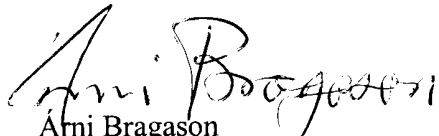
**ii. Svínadalsháls - að núverandi Hólmatungafleggjara.** Tvennt kemur til. Annars vegar að fjarlægja hann alveg eða bæta hann þannig að hann nýtist sem útsýnisvegur fyrir bíla og hjól með 30 km hámarkshraða. Þessi atriði þarfnast frekari umræðu.

**iii. Núverandi Hólmatunguafleggjari – Dettifoss.** Hann nýtist sem reiðleið og hjólreiðaleið. Laga þarf hann samkvæmt því og laga kanta ofan við Hólmatungur og koma í veg fyrir úrrennsli.

**5.3. Svæðið Dettifoss – Hringvegur.** Lagt til að hann verði fjarlægður.

Það er mikilvægt að vel verði staðið að gerð Dettifossvegur. Taka þarf tillit til verndunar svæðisins, ferðapjónustu til framtíðar og sérstaklega er mikilvægt að horft sé heildrænt á framtíð svæðisins. Í framhaldi af bréfi þessu munum við óska eftir fundi með Vegagerðinni hið fyrsta.

Virðingarfyllst,

  
Árni Bragason  
forstöðumaður

  
Sigprúður Stella Jóhannsdóttir  
þjóðgarðsvörður

Afrit: Skipulagsstofnun

## Vegir við Jökulsá á Fjöllum, austan og vestan ár ýmsar tölulegar upplýsingar

### Vegalengdir að Dettifossi og Ásbyrgi

Tafla 1. Samanburður á vegalengdum á núverandi vegum og nýjum veglínunum.

	<i>Húsavík Detti- foss km</i>	<i>Ásbyrgi Detti- foss km</i>	<i>Reykja- hlíð Detti- foss km</i>	<i>Hring- vegur Detti- foss. km</i>	<i>Reykja- hlíð Ásbyrgi km</i>	<i>Egils- staðir Dettifoss km</i>
<b>Núverandi vegur að vestan</b>	99,38	37,14	41,21	23,23	71,89	173,89
<b>Leið B+C+D: ný veglína að vestan</b>	91,70	34,22	49,9	23,90	78,52	164,60
<b>Leið A+C+D1: ný veglína að vestan</b>	92,70	33,98	40,1	21,4	68,48	169,40
<b>Núverandi vegur að austan</b>	93,63	28,95	68,73	32,09	96,18	164,09
<b>Ný veglína að austan</b>	92,82	28,14	62,51	25,87	89,39	157,87
<b>Mesti munur í km</b>	7,68	9,00	28,63	10,69	27,7	16,02

\* Upphafspunktur og endapunktur leiða er mismunandi.

### Vegalengdir milli nokkurra þéttbýlisstaða á Norðausturlandi

Tafla 2. Samanburður á vegalengdum á núverandi vegum og nýjum veglínunum.

	<i>Reykjahlíð Húsavík km</i>	<i>Egilsstaðir Húsavík km</i>	<i>Egilsstaðir Kópasker km</i>	<i>Reykjahlíð Kópasker km</i>
<b>Núverandi vegur að vestan</b>	134,13	266,81	240,47	107,79
<b>Leið B+C+D: ný veglína að vestan</b>	136,00	256,45	231,70	117,00
<b>Leið A+C+D1: ný veglína að vestan</b>	127,15	250,70	236,25	106,95
<b>Núverandi vegur að austan</b>	160,86	256,22	221,82	126,46
<b>Ný veglína að austan</b>	154,07	249,43	215,35	119,83
<b>Mesti munur í km</b>	33,71	17,38	25,12	19,51

## Veglínur austan Jökulsár á Fjöllum

### Nýr vegur:

Vegtegund C1, vegbreidd 7,5 m, slitlagsbreidd 7,3 m, hönnunarhraði 90 km/klst.

**Tafla 3.** Efnismagn og kostnaður veglína austan Jökulsár á Fjöllum.

	<i>Mesta hæð yfir sjó</i>	<i>Lengd vega</i>	<i>Kostnaður</i>	<i>Efni í þús. m<sup>3</sup></i>	<i>Mkr/km</i>
Núverandi vegur að austan	397	57,00			
Núverandi afleggjari að Dettifossi	354	0,75			
<b>Samtals núverandi vegakerfi að austanverðu</b>		<b>57,75</b>			
<b>Ný veglína að austan</b>	376	50,10			
Nýr vegur Hringvegur - Dettifoss		25,20	650	597	25,5
Núverandi afleggjari að Dettifossi	354	0,63			
Nýr vegur Dettifoss - Norðausturvegur		24,90	697	786	28,0
<b>Samtals nýtt vegakerfi að austanverðu</b>		<b>50,73</b>	<b>1.347</b>	<b>1.375</b>	<b>26,6</b>
<b>Endurbyggður núverandi vegur með malarslit-lagi að austanverðu, frá Hringvegi að Norðausturvegi.</b>	397	57,0			
Hringvegur – Dettifossvegur	397	31,3	80	38	2,55
Dettifossvegur – Norðausturvegur		25,7	145	57	5,60
<b>Samtals endurbyggt vegakerfi að austanverðu</b>		<b>57,0</b>	<b>225</b>	<b>95</b>	<b>3,93</b>

Tafla 1 Tillaga að hugtökum um vægi áhrifa sem styðjast má við við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar eða áætlunar.

Vægi áhrifa/ Vægiseinkunn	Skýring
Veruleg jákvæð	Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti bæta hag mikils fjölda fólks og/eða hafa jákvæð áhrif á umfangsmikið svæði. Sú breyting eða ávinningur sem hlýst af framkvæmdinni/áætluninni er oftast varanleg. Áhrifin eru oftast á svæðis-, lands- og/eða heimsvísu en geta einnig verið staðbundin. Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.
Talsverð jákvæð	Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti taka ekki til umfangsmikils svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum, m.a. vegna náttúrufars og fornminja. Áhrifin geta verið jákvæð fyrir svæðið og/eða geta verið jákvæð fyrir fjölda fólks. Áhrifin geta verið varanleg og í sumum tilfellum afturkræf. Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin og/eða á landsvísu. Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.
Óveruleg	Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti eru minniháttar, með tilliti til umfangs svæðis og viðkvæmni þess fyrir breytingum ásamt fjölda fólks sem verður fyrir áhrifum. Áhrifin eru í mörgum tilfellum tímabundin og að mestu afturkræf. Áhrifin eru oftast stað- eða svæðisbundin. Áhrifin samræmast ákvæðum laga og reglugerða, almennri stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.
Talsverð neikvæð	Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti taka ekki til umfangsmikils svæðis, en svæðið kann að vera viðkvæmt fyrir breytingum m.a. vegna náttúrufars og fornminja. Áhrifin geta verið neikvæð fyrir svæðið og/eða geta valdið fjölda fólks ónæði eða óþægindum. Áhrifin geta verið varanleg og í sumum tilfellum óafturkræf. Áhrif geta verið stað-, svæðisbundin og/eða á landsvísu. Áhrif geta að einhverju leyti verið í ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.
Veruleg neikvæð	Áhrif framkvæmdar eða áætlunar á umhverfispátt/-þætti skerða umfangsmikið svæði og/eða svæði sem er viðkvæmt fyrir breytingum, m.a. vegna náttúrufars og fornminja, og/eða rýra hag mikils fjölda fólks. Sú breyting eða tjón sem hlýst af framkvæmdinni er oftast varanleg og yfirleitt óafturkræft. Áhrifin eru oftast á svæðis-, lands- og/eða heimsvísu en geta einnig verið staðbundin. Áhrifin eru í ósamræmi við ákvæði laga og reglugerða, almenna stefnumörkun stjórnvalda eða alþjóðasamninga sem Ísland er aðili að.
Óvissa	Ekki er vitað um eðli eða umfang umhverfisáhrifa á tiltekna umhverfisþætti, m.a. vegna skorts á upplýsingum, tæknilegra annmarka eða skorts á þekkingu. Það getur verið unnt að afla upplýsinga um áhrifin með frekari rannsóknum eða markvissri vöktun.



Fundargerð

## Fundargerð

Málsnúmer: 2003050055

6. apríl 2006

Bréfalykill: 10.21

### Kynningarfundur í Reykjahlíðarskóla í Mývatnssveit

#### Texti:

Miðvikudaginn 5. apríl var haldinn kynningarfundur um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar. Framkvæmdin og frummatsskýrsla voru kynnt.

**Fundarmenn:** Hafdís Jónsdóttir, Heimir F. Guðmundsson og Helga Aðalgeirsdóttir frá Vegagerðinni, Rúnar D. Bjarnason frá Skipulagsstofnun.

**Gestir:** 7 manns mættu á fundinn, þar af 3 sveitarstjórnarmenn: Guðrún María Valgeirsdóttir sveitarstjóri, Jón Óskar Ferdinandsson úr sveitarstjórn, Kristján Stefánsson úr sveitarstjórn, Jón Illugason, Óli Þór Jónsson, Jóhannes Steingrímsson og Eyrún Björnsdóttir.

Upplýsingar, teikningar og texti um framkvæmd og mat á umhverfisáhrifum hennar voru hengd upp og einnig var flutt kynning um málefnið.

Þegar gestir höfðu kynnt sér lauslega það sem hékk á veggjunum hófst kynningarfundur.

Heimir F. Guðmundsson bauð gesti velkomna og kynnti þá sem stóðu að honum, þ.e. Rúnar D. Bjarnason frá Skipulagsstofnun og starfsmenn Vegagerðarinnar: Hafdís Jónsdóttur jarðfræðing sem hefur gert efnisrannsóknir á svæðinu, Heimi F. Guðmundsson tæknifræðing sem hefur gert tillögur að veglínum og hannað veginn og Helgu Aðalgeirsdóttur landslagsarkitekt sem hefur unnið við mat á umhverfisáhrifum vegarins. Heimir greindi frá tilefni fundarins og setti hann.

Helga Aðalgeirsdóttir kynnti framkvæmdina, mat á umhverfisáhrifum hennar og niðurstöður mats á umhverfisáhrifum.

Rúnar D. Bjarnason greindi frá umhverfismatsferlinu.

Að loknum fyrirlestrum var boðið upp á kaffi og meðlæti. Síðan hófust umræður.

Rætt var um hvort hægt væri að bjóða framkvæmdina út á þessu ári, þannig að framkvæmdir gætu hafist í haust. Tíminn virtist vera orðinn naumur. Starfsmenn Vegagerðarinnar töldu að það væri hægt ef ekki kæmu miklar athugasemdir við veglínu B eða B2 sem Vegagerðin væri búin að velja. Umsögn Umhverfisstofnunar um frummatsskýrslu gæti haft áhrif á undirbúning útboðs. Það ætti að koma í ljós mjög fljótlega hvort Umhverfisstofnun sættist á veglínu B/B2.

Jón Illugason fjallaði um aðstæður ferðapjónustuaðila í Mývatnssveit sem eru að bjóða upp á dagsferðir úr Mývatnssveit í Þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum. Hann sagði að 10 km lengri leið skv. veglínu B/B2 en veglínu A, hefði í för með sér 25% lengri veg milli Reykjahlíðar og Dettifoss. Hann taldi að þegar kominn verður góður vegur að Dettifossi sé líklegt að einhverjir ferðamenn muni leigja reiðhjól í Reykjahlíð og hjóla að Dettifossi. Þá muni verulega miklu um þessa 10 km, þ.e. 20 km báðar leiðir. Jóni finnst að Vegagerðin hefði átt að skoða leið sem fylgdi núverandi Hólmatungnavegi á syðstu 7 km, því hún liggja um skemmtilegra svæði hvað varðar útsýni en veglína A og einnig yrði röskun á grónu og viðkvæmu landi minni. Það væru líka betri efnistökmöguleikar meðfram núverandi vegi en á veglínu A.

Hafdís svaraði athugasemdum um efnismálin og sagði að það væri nær eingöngu jökulruðningur í grennd við veglínu A og hann væri aðeins nothæfur sem fyllingarefni. Það væri einhver klöpp á

## Fylgiskjal 14

svæðinu en það væri jökulruðningur ofan á henni svo það þyrfti að þvo efnið. Lítið væri um vatn á svæðinu til að þvo efni. Jón Illugason svaraði að það væru tjarnir í grennd við klappirnar.

Heimir hafði lauslega skoðað veglínu eftir núverandi vegi á syðsta kaflanum en hún var verri vegtæknilega en sú veglína A sem kynnt er í matsskýrslu. Hún liggur einnig ofar í landinu sem hefur áhrif á snjó og hálfu.

Aðeins var rætt um snjósöfnun og að líklega verði meiri snjósöfnun á leið A en B vegna meiri gróðurs, hæðóttara landslags og meiri hæð yfir sjó.

Jón Illugason taldi að veglína B myndi hafa neikvæð áhrif á möguleika til gönguferða á svæðinu. Það er vaxandi áhugi á gönguferðum og hópur fólks vill vera utan alfaraleiða. Gönguferðir í ósnertri náttúru hafa aðdráttarafl.

Guðrún María Valgeirsdóttir sagðist vera í nefnd um þjóðgarð norðan Vatnajökuls. Það lægju aðrar tillögur fyrir núna um mörk þjóðgarðsins eða friðlýsta svæðisins en sýndar eru á teikningum sem fylgja matsskýrslu. Í Kelduneshreppi hefðu verið mikil mótmæli við stærð svæðisins. Það gæti verið að það yrði aðeins áin sjálf og 50 m frá bökkum hennar sem yrðu friðlýstir.

Guðrún spurði hvort það þyrfti að breyta svæðisskipulagi Miðhálandis Íslands vegna framkvæmdarinnar. Helga greindi frá að nefnd um svæðisskipulag miðhálandisins væri búin að afgreiða málið og það hefði verið tekin ákvörðun um að það þyrfti ekki að breyta svæðisskipulaginu vegna Dettifossvegur. Í umsögn nefndarinnar um frummatsskýrslu væru hins vegar tilmæli til Skútustaðahrepps um að skoða gönguleiðir á svæðinu.

Ritað 06.04.06

Helga Aðalgeirsdóttir



Kynning í Mývatnssveit og Kelduhverfi 5. og 6. apríl 2006 minnkuð útgáfa.doc



Kynning Mývatnssveit og Kelduhverfi apríl 2006 minnkuð útgáfa.ppt



Fundargerð

## Fundargerð

Málsnúmer: 2003050055

7. apríl 2006

Bréfalykill: 10.21

### Kynningarfundur í Skúlagarði í Kelduhverfi

#### Texti:

Fimmtudaginn 6. apríl var haldinn kynningarfundur um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar. Framkvæmdin og frummatsskýrsla voru kynnt.

**Fundarmenn:** Hafdís Jónsdóttir, Heimir F. Guðmundsson og Helga Aðalgeirsdóttir frá Vegagerðinni, Rúnar D. Bjarnason frá Skipulagsstofnun.

**Gestir:** 12 manns mættu á fundinn. Einar Ófeigur Björnsson, Jón H. Guðmundsson, Þórarinn Þórarinsson, Björn Guðmundsson, Guðríður Baldvinsdóttir, Sigurður Yngvason, Árni Óskarsson, Guðný M. Sigurðardóttir, Guðmundur Héðinsson, Guðmundur Þórarinsson, Þorsteinn Hymer, Sigprúður Stella Jóhannsdóttir.

Upplýsingar, teikningar og texti um framkvæmd og mat á umhverfisáhrifum hennar voru hengd upp og einnig var flutt kynning um málefnið.

Þegar gestir höfðu kynnt sér lauslega það sem hékk á veggjunum hófst kynningarfundur.

Hafdís Eygló Jónsdóttir bauð gesti velkomna og kynnti þá sem stóðu að honum, þ.e. Rúnar D. Bjarnason frá Skipulagsstofnun og starfsmenn Vegagerðarinnar: Hafdís Jónsdóttur jarðfræðing sem hefur gert efnisrannsóknir á svæðinu, Heimi F. Guðmundsson tæknifræðing sem hefur gert tillögur að veglínunum og hannað veginn og Helgu Aðalgeirsdóttur landslagsarkitekt sem hefur unnið við mat á umhverfisáhrifum vegarins. Hafdís greindi frá tilefni fundarins og setti hann. Meðan á fyrirlestrum stóð var boðið upp á kaffi og meðlæti.

Helga Aðalgeirsdóttir kynnti framkvæmdina, mat á umhverfisáhrifum hennar og niðurstöður mats á umhverfisáhrifum.

Rúnar D. Bjarnason greindi frá umhverfismatsferlinu.

Síðan var opnað fyrir fyrirspurnir en Hafdís sagði að fólk skyldi að þeim loknum skoða það sem hængi á veggjunum og við værum tilbúin til að veita upplýsingar.

Einn fundarmanna, Þórarinn Þórarinsson, spurði hvar væri hægt að nálgast umhverfismatsgögnin. Fyrirlesturinn hefði verið svo yfirgripsmikill að það hefði nú ekki verið hægt að ná öllu. Það væri vonlaust að skoða matsskýrsluna á heimasíðu Vegagerðarinnar, því það tæki 15 mínútur að opna skýrsluna. Hann bað um að fyrirlesturinn yrði settur á netið. Helga greindi frá að matsskýrsla lægi á sveitarstjórnarskrifstofunni og ætti að vera aðgengileg öllum.

Þórarinn vildi fá að vita hve mikil umferð væri á Hólsfjallavegi. Hún hlyti að vera mun meiri en á Hólmatungnavegi. Umferðartölur fundust ekki í fljótu bragði en Helga fann þær svo á bls. 104 í matsskýrslu. Þar kemur fram að SDU sumardagsumferð á Hólsfjallavegi var 60-90 bílar á dag 2004 en SDU sumardagsumferð á Hólmatungnavegi var 59-94 bílar á dag 2004. Fólk fannst ótrúlegt að umferð á Hólsfjallavegi væri ekki meiri en á Hólmatungnavegi. Það þarf því að skoða umferðartölurnar betur.

Guðmundur Þórarinsson hafði athugasemdir um hæð vegarins. Ef vegurinn eigi að vera heilsársvegur, þá sé ekki hægt að hafa hann lágan í landi eins og gert hefur verið ráð fyrir. Það er



## Fylgiskjal 15

mikill snjór á svæðinu. Helga sagði að það væri búið að skoða snjóastaði á svæðinu og vegurinn yrði hærri á þeim stöðum. Erfiðasta svæðið væri í grennd við Dettifoss.

Þórarinn sagðist ekki skilja af hverju vegurinn megi ekki sjást í landinu. Hann sagðist telja að það þyrfti síðar að byggja góðan vel uppbyggðan veg austan Jökulsár.

Gerð var athugasemd um að það vanti umfjöllun í skýrsluna um aðra atvinnuvegi en ferðaþjónustuna, sem þurfa tengingu við Hringveginn til að komast sem fyrst til Austurlands með útflutningsvörur.

Fyrirspurnum var lokið en umræður héldu áfram milli manna.

Rætt um hámarkshraða á veginum, það væri ekki hægt að bjóða atvinnuvegunum upp á að þurfa að keyra hægt í gegnum þjóðgarðinn. Helga greindi frá að hún teldi að það mætti kannski skoða að hafa hámarkshraðann í þjóðgarðinum hærri á veturna en á sumrin.

Sú skoðun var látin í ljós að vegurinn hefði átt að vera austan Jökulsár, þar hefði verið hægt að byggja góðan heilsársveg, mikið uppbyggðan. Svo hefði mátt byggja krókóttan ferðamannaveg um þjóðgarðinn, fyrir hægfara umferð. Einnig kom fram sú skoðun að vegurinn hefði átt að liggja um Vestudal og í gegnum Hólmatungur til að tryggja aðgengi allra að þjóðgarðinum.

Þórarinn Þórarinsson ræddi um hæð væntanlegs vegar að hún mætti ekki vera of lág sbr. Guðm. Þórarinsson.

Gerð var athugasemd um að í fyrirlesturinn hefði vantað Kelduneshrepp í upptalningu um landeigendur. Það kemur þó fram í matsskýrslu.

Björn Guðmundsson sagðist hafa áhyggjur af öryggi ferðamanna við Dettifoss að vetrarlagi. Það þyrfti að skoða öryggismálin þegar aðgengi fólks að svæðinu opnast.

Sigurður Yngvason, bóndi á Tóvegg ræddi um girðingar meðfram veginum. Hann sagðist vera búinn að ræða við sveitarstjórnina og fólk þar væri sammála honum um að það þyrfti að girða meðfram veginum utan þjóðgarðsins vegna öryggis vegfarenda. Hann sagði að hann og Árni Óskarsson á Meiðavöllum ætluðu að láta gps mæla landamerki milli bæjanna, til að það væri hægt að hafa þau rétt á kortum hann taldi óþarft að breyta teikningum Vegagerðarinnar í matsskýrslu, landamerkin á teikningunum væru ekki það langt frá raunverulegum landamerkjum. Hann sagðist nokkrum sinnum hafa hjálpað vegfarendum sem hefðu lent í óhöppum. Menn hefðu lent í því að velta bílum sínum við vegamótin við Tóvegg, þar sem er vinkilbeygja á Uppsveitarvegi. Töluvert er um að ferðamenn séu að reyna að komast að Dettifossi að vetrarlagi og lendi í að festa bíla sína. Þá sé haft samband við hann til að hjálpa fólki. Vegagerðin hefur almennt ekki gætt þess að loka veginum á veturna.

Árni Óskarsson, bóndi á Meiðavöllum sagðist ætla að senda athugasemdir til Skipulagsstofnunar, m.a. athugasemdir um tenginguna skv. línu D við Norðausturveg.

Landvarðafélag Ísland mun ætla að gera athugasemdir við frummatsskýrslu um Dettifossveg.

Ákveðið var að setja fyrirlesturinn á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Ritað 07.04.06  
Helga Aðalgeirsdóttir

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

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

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

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

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

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

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,

Lindarbrekku 25. mars 2006

---

Katrín Eymundsdóttir, oddviti.



**Skútustaðahreppur, Mývatnssveit 600269-1009**

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

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

Mývatnssveit, 7. apríl 2006.

**Efni: Bréf yðar dags. 6. mars 2006.**

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

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

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

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

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

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

Þetta tilkynnist hér með.

Bestu kveðjur,

Guðrún M. Valgeirsdóttir, sveitarstj.

Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Húsavík, 24. mars 2006

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

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

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

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

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

Virðingarfyllt

---

Þorkell Björnsson  
heiðbrigðisfulltrúi

**Efni: Dettifossvegur, Hringvegur - Norðausturvegur**

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

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

Áfangi I. Veglína A.

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

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

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

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

Áfangi I. Veglínur B, B1 og B2.

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

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

Áfangi II. Veglína C.

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

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

Áfangi III. Veglína D

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

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

Veglína D liggur um Maríugerði og Tóveggjarstekk.

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

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

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

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

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

Áfangi III. Veglína D1

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

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

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

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

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

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

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

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

Samantekt:

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

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

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn því að hún verði fjarlægð.

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

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

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

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



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

Virðingarfyllst,  
f.h. Fornleifaverndar ríkisins

---

Kristín Huld Sigurðardóttir  
Forstöðumaður

---

Kristinn Magnússon  
Deildarstjóri



# Byggðastofnun

## Próunarsvið

Dagsetning  
29.3.2006

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Efni: Matsáætlun Dettifossvegar.

Byggðastofnun hefur borist beiðni um umsögn um matsáætlun Dettifossvegar.

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

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

Virðingarfyllt

Guðmundur Guðmundsson  
Ráðgjafi á próunarsviði Byggðastofnunar

Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
101 Reykjavík

Reykjavík 29. mars 2006

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vegagerðin leggur fram sem kost B+C+D

### **Hönnunarhraði og umhverfisáhrif**

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

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

### **Framkvæmdatími og umhverfisáhrif**

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

### **Val á veglínu og umhverfisáhrif**

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

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

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

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

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

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

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

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

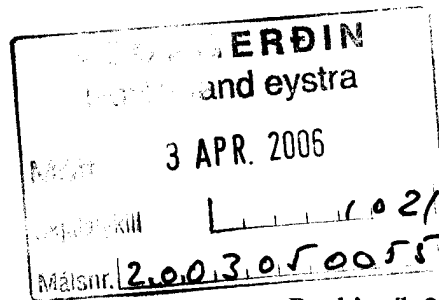
Virðingarfyllst

---

Óskar Bergsson formaður

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

Vegagerðin  
Helga Aðalgeirsdóttir  
Miðhúsavegi 1  
IS-600 Akureyri



Reykjavík 27. mars 2006

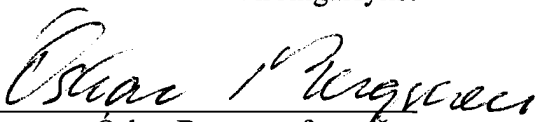
**Mál: Dettifossvegur, Hringvegur- Norðausturvegur. Mat á umhverfisáhrifum.**

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

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

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

Virðingarfyllst

  
Óskar Bergsson formaður

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

## Fylgiskjal 23

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

Skipulagsstofnun,  
Laugavegi 166,  
150 Reykjavík,

Akureyri 30. mars .2006

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

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

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

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

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

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

F. h. Skógræktar ríkisins,

-----  
Hallgrímur Indriðason,  
skógræktarráðunautur,  
Akureyri.

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

Gunnarsholti 31. mars 2006

**Umsögn um:**

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

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

**Fyrirhuguð framkvæmd**

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

**Umhverfi**

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

**Umhverfisáhrif**

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

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

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

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



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

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

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

### **Mótvægisáðgerðir**

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

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

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

### **Vöktun**

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

### **Atriði sem kanna þarf frekar**

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

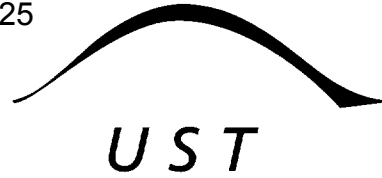
### **Samantekt á álitum Landgræðslu ríkisins**

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

Virðingarfyllst,  
f.h. Landgræðslu ríkisins

---

Sveinn Runólfsson,  
landgræðslustjóri



**Umhverfisstofnun**

*Environment and Food Agency of Iceland*

• Suðurlandsbraut 24  
IS - 108 Reykjavík, Ísland

t. (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

[umhverfisstofnun@ust.is](mailto:umhverfisstofnun@ust.is)

[www.umhverfisstofnun.is](http://www.umhverfisstofnun.is)

Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Reykjavík, 7. apríl 2006  
Tilvísun: UST20060300021/káb

### **Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar.**

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

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

### **3 kafli. Kostir og framkvæmdalýsing**

#### **3.1.10. Vegur með 60 eða 90 km/klst hámarkshraða**

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

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

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

#### **4 kafli. Framkvæmd**

##### **4.1. Hönnun og umfang**

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

##### **4.2. Efnisþörf og efnistaka**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

minnst áberandi stöðum.

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

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

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

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

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

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

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

#### **4.4. Frágangur vegsvæðis**

##### **4.4.1. Vegsvæði**

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

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

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

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

#### 4.4.2. Öryggissvæði

Umhverfisstofnun krefst þess að öryggissvæði verði ekki sléttuð.

#### 4.4.3. Girðingar

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

#### 4.4.4. Núverandi vegur

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

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

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

#### 4.4.5. Tengingar að bílastæðum við ferðamannastaði og bílastæði

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

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

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

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

#### 4.4.6. Áningastaðir og útskot

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

#### 4.7. Framkvæmdatími

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

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

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

#### 4.8. Rekstur

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

#### 6.1. Samfélag, ferðaþjónusta og útivist

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

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

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

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

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

## 6.2. Landnotkun

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

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

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

## 6.3. Samgöngur og umferðaröryggi

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

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

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

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

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

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

#### 6.4. Hávaði og mengun

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

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

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

#### 6.5. Menningarminjar

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

#### 6.6. Gróður

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

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



### 6.7. Dýralíf

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

### 6.8. Jarðfræði svæðisins vestan við Jökulsá á Fjöllum

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

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

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

### 6.9. Landslag

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

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

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

### 6.10. Vatnafar og vatnsverndarsvæði

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

### 6.11. Veðurfar

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

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

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

### 8. Samanburður á veglínunum

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

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

### Niðurstaða

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

Umhverfisstofnun telur að umhverfisáhrif Dettifossvegar verði umtalsverð.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rauðhóla, en þar fer veglínan einna næst Gljúfrunum

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

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

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

Virðingarfyllt



Arni Bragason



Sigrós Friðriksdóttir

Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

### **Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar - viðbótarupplýsingar.**

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

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

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

### **Veglínan**

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

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

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

### **Efnistökuastaðir**

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

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

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

### **Efnistökuastaðir á áreyrum**

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

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

### **Efnistökuastaðir á jökulruðningsholtum**

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

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

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

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

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

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

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

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

Umhverfisstofnun telur því efnistökkuna ekki ásættanlega.

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

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

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

### **Efnistökkustaðir í klapparholtum**

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

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

### **Efnistökkustaðir á sethjöllum**

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

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

### **Hámarkshraði og hönnunarhraði vegarins**

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

### **Niðurstaða**

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

Virðingarfyllt

Árni Bragason



Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Akureyri 15. maí 2006

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

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

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

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

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

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

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

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

**Sammögnunaráhrif framkvæmdanna:**

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

## Fylgiskjal 27

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

Valur Þór Hilmarsson  
Umhverfisfulltrúi

3455683740

**Lögmannsstofa**  
**Jón Egilsson hdl.**KNARRARVOGUR 4 - 104 REYKJAVÍK  
SÍMI: 568 3737 - KT. 200656-3349  
VSK. NR. 3774 - FAX: 568 3740

Fylgiskjal 28

Skipulagstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík  
Bt. Rúnar D. Bjarnason  
Fax: 5954165Vegagerðin Akureyri  
b.t. Helga Aðalgeirsdóttir  
Miðhúsavegi 1  
600 Akureyri  
Fax: 5221809

VEGAGERÐIN	
Norðurland eystra	
Mótt. 19 APR. 2006	
Skjalalýkill	1021
Málar.:	2003050055

Reykjavík 19.4.2006

Varðar: Dettifossvegur í Keldunes- og Skítustaðahreppi, Hringvegur – Norðausturvegur.

Undirritaður hefur verið beðin um að koma á framfæri athugasemdum varðandi fyrirhugaðan veg.

Meðfylgjandi eru athugasemdir jarðeiganda og ábúenda á Meiðavöllum.

Vinsamlegast endursendið símbref þetta í nr. 568-3740 með áritun um móttöku.

Virðingarfyllst,

**Lögmannsstofa**  
**Jón Egilsson hdl.**KNARRARVOGUR 4 - 104 REYKJAVÍK  
SÍMI: 568 3737 - KT. 200656-3349  
VSK. NR. 3774 - FAX: 568 3740

3455683740

Fylgiskjal 28

Deilifosvegur, aðbyggingarviðmal á  
umhverfisáhrifum.

Veglina D þar sem hún vikur útaf niðvandi  
veglinu við þinn vestast í landi Þreidavalla  
og norður yfir gróð mótendi Vestaru  
Heringstada er óásættanleg, af handi  
á leianda og landeiganda, þar sem hún  
mun spilla venulega fyrstuþungi landnotkun.  
Í bláðinu 95-62 landnotkun, segir að lítið  
land hafi ekki verið nið til beitar eða  
ræktunar. Það eru þrjár rangfarslur  
vestast í tíðu landi er 25 ha. hún og hún  
hlutur ekki girður frá öðru beilandi.  
Þar sem land norðan uppveitarvegur  
verður gert af á komandi sumri verður  
máttmælt að setji undirgöng fyrir  
sandi 200-300 m. Summan vegarnóta norð-  
austurvegar og veglinu D1.  
Ekki verður síð að veglinu D1 þurfi að raska  
formmynjun á Heringstöðum frekar en orðið  
er, þar sem niðvandi vegur var gitt upp  
með jarðinu fyrir rúmri hálfri öld og  
fimmast þú taplega formmynjun í veginum  
eða vegarkurðinum norðan við.  
Eunfræmur álitur landeigandi þad  
viðingaleysi við eignarett. að taka  
ákvörðun um tilhöfn að veglinu D  
í október 2005, en landeigandi fékk fyrst  
vitneskju um líða breytingu í mars  
2006 og þá í október skýrðu

Náminn D-4 og D-5 eru óastkilegar þar sem þar eru á stöðlendi og gatu skapað hætta fyrir fí á veturnum, ef í þar safnast vatn og krap, enda náma norðan vegarnáta uppveitarvegur og norðaustan vegur, sem ekki hefur verið séð í astkilegri efnistöku- staðun.

Verði Delli fossvegur gæstur af frá norðaustan- vegi stöðun að fjöðgardsmörkum geris Landeigandi kröfu í undirgöng sjöst í Meidavalla skógi, þar sem gönding skiflu laudinu sundur, eins á minnst 2 stöðum Sunnan skógar fram að Heitatorfum, þar sem annars voru heft aðgengi fyrir sauðfé in laudi Meidavalla í sameiginleg afriti.

Fornmynjar sem eru við Delli fossveg skammt sunnan Meidavalla skógar og mendar Maringerði í skiptu um umm- hversjórnat bls. 116 tíðra fornmyrju er hversgi gefid í heimildum um gördina Meidavelli enda gefid nafn af Sigurði Jónsson frá Gardi 1993. Þar sem 200 m. Vestur frá líni á Meidavöllum er eyðibih sem heiti Maringerði og annar kornid í ein norðaustan frá Távegg er nafngiftin á þessum fornmyrjunu til þess eins að skapa rugling.

Meidavöllum 18. apríl 2006

Guðrún Arnadóttir  
jardareigandi

Ánni Óskarsdóttir 160546  
Ábúandi - 3289

f. 240722 -

Sigurður Yngvason, bóndi  
Tóvegg  
671 KÓPASKER

Akureyri, 13. mars 2006  
Tilvísun: 2003050055/10.21  
HA/

### **Efni: Dettifossvegur, athugasemdir við frummatsskýrslu**

Eftirfarandi eru athugasemdir sem komu fram í símtali frá Sigurði Yngvasyni 13. mars 2006.

#### **Náttúruminjaskrá**

Í landi Tóveggjar í Kelduhverfi kallast skógurinn sem Dettifossvegur liggur í gegnum Tóveggjarskógur. Það svæði sem er á náttúruminjaskrá nær aðeins yfir land Meiðavalla. Vegurinn liggur því ekki í gegnum land á náttúruminjaskrá í landi Tóveggjar.

#### **Landamerki**

Landamerki milli Meiðavalla og Tóveggjar þarf að staðsetja betur.

#### **Girðingar**

Við gerð matsáætlunar setti landeigandi Tóveggjar það skilyrði fyrir framkvæmdum að girt yrði meðfram veginum þar sem hann fer í gegnum land hans. Ef ekki verður tekið mark á því skilyrði má búast við frekari andmælum landeiganda vegna fyrirhugaðrar vegagerðar. Afgirtur vegur er mun öruggari, bæði fyrir búfénað sem gengur laus m.a. í Tóveggjarskógi og fyrir vegfarendur.

#### **Frágangur vegar**

Landeigandi telur enga ástæðu til að taka upp álitleg birkitré sem lenda undir vegaframkvæmdum til að gróðursetja aftur við frágang vegsvæðis sbr. kafli 4.4.1. í frummatsskýrslu. Því til stuðnings bendir hann á hættu af snjósöfnun þar sem mikill gróður er meðfram vegum.

Virðingarfyllt

Helga Aðalgeirsdóttir

Vegagerðin

<b>VEGAGERÐIN</b>	
Norðurland eystra	
Mótt. 21 APR. 2006	
Skjalalykill	1021
Málsnr.	2003050055

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík.

**Efni: Dettifossvegur vestan Jökulsár. Athugasemdir við umhverfismat.**

Hér með vil ég undirritaður mótmæla þeim hugmyndum sem uppi eru um lagningu heilsárs vegar frá Þjóðvegi 1 á Mývatnsöræfum norður að Ásbyrgi vestan Jökulsár eins og hann hefur verið kynntur að undanfögnu meðal annars á fundi í Skúlagarði hinn 6. apríl síðastliðinn.

Að sjálfsögðu þarf að leggja nýjan veg um Þjóðgarðinn vestan Jökulsár í stað þess vegarslóða sem notaður er á þessari leið í dag. Hann þarf að vera með góðu aðgengi að Dettifossi og síðan á hann að liggja sem næst gömlu slóðinni gegn um Hólmatungur um Svínadal og Vesturdal og svo áfram norður.

Þennan veg á fyrst og fremst að hanna sem útsýnisveg fyrir ferðafólk, ekki endilega mikið uppbyggðan og gjarnan með skertan hámarkshraða, en að sjálfsögðu vandaðan að öðru leiti og með bundnu slitlagi. Þessi vegur yrði ekki endilega heils árs vegur, en þó væntanlega opinn til umferðar mestan hluta ársins og auðvelt að opna til umferðar t. d. eftir ótíðarkafla í erfiðu tíðarfari.

Ég styð hugmyndir um austari leiðina frá Þjóðvegi 1 norður að Dettifossi þar sem ekki er um að ræða gróðurskemmdir að neinu marki og sennilega ódýrari leið til veglagningar, og ég geri ekki athugasemdir við fyrirhugað vegstæði frá Hestatorfum og norður.

Til þess að framangreindar breytingar á fyrirhugaðri vegarlagningu vestan Jökulsár geti átt sér stað þarf að sjálfsögðu að ganga frá því endanlega að jafnframt þessari vegarlagningu verði lagður góður heilsársvegur austan Jökulsár frá Grímsstöðum eða Lindarhöfða norður á Brúarhraun í Óxarfirði.

Ég skora hér með á Skipulagsstofnun, Umhverfisstofnun, Vegagerðina, sveitarstjórnir í Keldunes, Óxarfjarðar og Skútustaðahreppum og aðra þá sem mál þetta varðar að endurskoða afstöðu sína og hugmyndir til þessa máls ef það mætti verða til þess að breyta því til betri vegar. Það er aldrei of seint að breyta því sem betur má fara svo í þessu máli sem öðrum.

Að öðru leiti vísa ég til meðfylgjandi greinargerðar.

### **Greinargerð.**

Þegar Þjóðgarðurinn var stofnaður vestan Jökulsár 1973 lá vegarslóði frá Tóvegg suður um Hestatorfur og niður í Vesturdal, síðan suður dalinn og suður á Svínadal og þaðan áfram suður í gegn um Hólmatungur og áfram á Mývatnsöræfi. Þennan veg mun Kelduneshreppur hafa látið ryðja í upphafi jeppavæðingar hér um slóðir fyrst og fremst til að auðvelda bændum umferð um landið í sambandi við göngur og aðrar fjárleitir.

Að sjálfsögðu var valin auðveldasta leiðin til sléttunar, enda tækin ekki stórvirk sem notuð voru, en þetta var jafnframt heppilegasta leiðin fyrir bændur í smölunum þar sem féð smalaðist ofan í dalina og vegurinn auðveldaði rekstur þess. Þar við bættist að

Þetta var bæði sögurík og mjög falleg leið með viðkomu á heiðarbylínu Svínadal sem á sína sögu fjarri allri mannabyggð, en þar höfðu gangnamenn gístiaðstöðu, og um mjög fagurt landslag í Hólmatungum. Fljótlega eftir stofnun Þjóðgarðsins komu fram hugmyndir “verndarsinna” um að loka þessum vegi fyrir bílamuferð og leggja annan veg suður þjóðgarðinn frá Hestatorfum. Voru þær hugmyndir mjög í óþökk heimamanna sem hafði nýst þessi leið mjög vel sem fyrr getur og einnig þess að heimamenn höfðu í auknum mæli gert sér og gestum sínum það til skemmtunar að fara með þá suður í Vesturdal, á Svínadal og í Hólmatungur.

Þrátt fyrir andstöðu heimamanna var veginum lokað og annar vegur, svonefndur “Brúnavegur” lagður frá Hestatorfum vestan við Vesturdal og Svínadal og norðan í Svínadalshálsi að Þórunnarfjalli þar sem hann kom á gamla veginn sunnan við Hólmatungur. Var við þessa vegarlagningu leitast mjög við að fela veginn í öllum dokkum og lægðum sem hægt var að nota og þá jafnframt að útiloka allt útsýni eftir föngum Má í þessu sambandi geta þess að á brún Vesturdals skammt austan við veginn er hið fegursta útsýni yfir Vesturdal og nágrenni. Var þar malarnáma, en aðgengi að henni síðan lokað. Var með þessari vegarlagningu komið í veg fyrir það að gestir Þjóðgarðsins aðrir en “gönguhraustir” gætu notið þess fegursta sem er að sjá á þessum slóðum. Læt ég öðrum eftir að geta sér til um hvaða hvatir liggi að baki slíkra ráðstafana, en m.a. var borið við landskemmdum af akstri utan vega á gömlu leiðinni. Það var rétt að á smákafli sunnan við túnið á Svínadal saust þessa merki sem kom til af því að þar var farið yfir blauta mýri en þær skemmdir hefðu að sjálfsögðu horfið með betri vegi.

Á síðustu árum hefur verið í gangi mikil umræða um vegarlagningu að Dettifossi. Hafa ferðapjónustuaðilar lagt mikla áherslu á að fá betri veg að Fossinum heldur en er í dag og er það að vonum. Hins vegar hefur menn greint á um hvar sá vegur skyldi liggja. Hafa Þjónustuaðilar einkum í Mývatnssveit, á Akureyri og víðar lagt ofurkapp á veg að Fossinum vestan ár, líklega til að stytta sem mest leiðina frá eigin stöðvum að Fossinum til að sýna hann gestum. Heimamenn við Öxarfjörð hafa á hinn bóginn bent á nauðsyn góðs heilsársvegar úr Öxarfirði á austurlandsveg við Grímsstaði meðal annars vegna aukinna umsvifa fyrir austan og þörf héraðsbúa fyrir þá tengingu til alhliða flutninga, og þá jafnframt með tengingu að Dettifossi.

Nú er svo komið að ráðgert er að leggja heilsársveg fyrir alla umferð og flutninga vestan Jökulsár af Mývatnsöræfum norður að Ásbyrgi og þar með í gegn um Þjóðgarðinn. Er nýja leiðin í stórum dráttum nærri Brúnaveginum sem nú er í notkun nema á nokkrum kafla yfir Svínadalshálsinn þar sem færa á veginn lengra upp á hálsinn til að fela hann betur m.a. frá Svínadal, en á kynningarfundinum 6. apríl síðastliðinn kom mjög skýrt fram að vegurinn mætti alls ekki sjást frá Svínadal og er það þá gagnkvæmt að ekki má sjá yfir dalina af veginum. Hvers vegna ekki?

Það er að mínu mati fráleitt að beina miklum og væntanlega vaxandi umferðarþunga og flutningaþörf í gegn um Þjóðgarðinn vestan Jökulsár, en augljóst má vera að það skeður þegar kominn verður vegur með bundnu slitlagi þá leið jafnvel þó einhverjar lagfæringar verði á veginum austan ár eins og boðað er. Þessi vegur eins og hann er fyrirhugaður mun kalla á stöðuga þjónustu árið um kring m.a. snjómokstur um mjög snjóþungt land þegar svo ber undir. Tel ég að einkum hinni þungu umferð sé að öllu leiti betur fyrir komið á góðum heilsársvegi austan árinna þar sem uppbygging vegar er að mínu áliti auðveldari og líklega einnig snjóléttara.



Varðandi skoðun Dettifoss verður nauðsynlegt svo framvegis sem hingað til að hafa greiðan aðgang að honum að austan. Það verður varla gert akfært alveg að Fossinum að vestan þannig að gangheftir njóti hans þeim megin frá. Einnig verður óhemju dýrt að byggja upp örugga skoðunaraðstöðu við Fossinn að vestan, sem nýtist í öllum veðrum á öllum árstímum m.a. vegna þess að úðann frá Fossinum leggur miklu oftar til vesturs, myndar hálfu á grasi eða ísingu eftir hitastigi og hindrar sýn til fossins. Að austan er aðgengið miklu auðveldara og öruggara, og líklegt að þaðan frá megi skoða Fossinn miklu oftar en að vestan verðu.

Að leggja veginn vestan árinna eftir gömlu leiðinni er sjálfsögð krafa allra þeirra mörgu sem um landið fara og geta ekki einhverra hluta vegna gengið langt eða skammt. Með lagningu nýs vegar um Hólmatungur og Svínadal, ætlaðan fyrst og fremst fyrir létta ferðamannaumferð, er líka á vissan hátt verið að létta á gangandi umferð á þessum slóðum. Það er af miklum fjálgleik rætt um stækkun Þjóðgarðsins, aukna þjónustu og fleira í þeim dúr allt til að auka fjölda ferðamanna til hagsbóta fyrir ferðaþjónustu á svæðinu og þá væntanlega alla byggð og búsetu í heild. Gerum nú ráð fyrir að þessar hugmyndir gangi eftir og að á nokkrum næstu árum takist að þrefalda eða jafnvel fimmfalda ferðamannastrauminn. Hvenær er þá komið að þolmörkum Þjóðgarðsins varðandi gangandi umferð. Eru ekki líkur til að þá mundi góður vegur gegn um svæðið leysa nokkurn vanda, mér finnst rétt að huga einnig að þessari hlið málsins.

Það er verið að leggja tugi eða hundruð milljóna króna í rekstur Þjóðgarða með það að markmiði að taka á móti fólki og sýna því fegurstu og eftirsóttustu staði landsins. Hver telur sig þess umkominn að flokka niður þá sem mega sjá og hverjir ekki með því að loka stórum landsvæðum fyrir akandi umferð og loka vegum um fegurstu útsýnisstaði. Ég tel að það sé löngu tímabært að endurskoða framkvæmd þessara mála. Þegar ég viðraði hugmynd mína um veginn eftir gömlu leiðinni við Árna Bragason fyrir nokkru bar hann það helst fyrir að vélagnýrinn mætti ekki trufla gangandi vegfarendur á svæðinu. Þá kemur aftur að sömu spurningunni: Hver á réttinn. Hins vegar vill svo vel til að í þessu tilfelli þarf ekki að svara þessari erfiðu spurningu einfaldlega vegna þess að nóg pláss er fyrir gönguleiðir um Hólmatungur, Svínadal og Vesturdal sem væru alveg ótruflaðar af umferð eftir gömlu leiðinni, og það sem meira er að á þeim leiðum mundu menn kynnast fegurð sem ekki blasir við daglega á hefðbundnum leiðum.

Rétt er að taka það skýrt fram að þetta erindi sendi ég aðeins í eigin nafni, enda ekki gefist kostur á því fyrr að gera þær athugasemdir sem hér eru settar fram. Að svo mæltu læt ég lokið máli mínu að sinni og kveð góðri kveðju með von um farsæl málalok í þessu máli.

Vogum í Kelduhverfi 16.apríl 2006.



Þórarinn Þórarinsson.

Afrit send:  
Umhverfisstofnun.  
Vegagerðinni  
Þjóðgarðsverði  
Viðkomandi sveitarfélögum  
Alþingismönnum kjördæmisins.

Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Reykjahlíð 20.apríl 2006

### **Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar.**

Við undirritaðir, sem allir erum landeigendur í Reykjahlíð við Mývatn og rekum einnig ferðaþjónustu hér á staðnum lýsum ánægju með að nýr vegur að Dettifossi og um Þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum er nú í auglýsingu.

En jafnframt viljum við koma á framfæri eftirfarandi athugasemdum okkar og ábendingum varðandi áfanga I, þ.e. þann hluta vegarins sem er í landi Reykjahlíðar.

### **3. kafli. Kostir og framkvæmdalýsing.**

Við frumhönnun og undirbúning Dettifossvegar var kannað hvort mögulegt væri að leggja heilsársveg í vegstæði núverandi Hólmatunguvegar.

Við teljum ástæðu til að ætla að könnun þessi hafi ekki verið ítarleg hvað varðar leiðina frá Hringvegi norður Austaribrekku, enda er þessi valkostur hvergi í frummatsskýrslunni borinn saman við aðra valkosti. Aðeins er sagt: “Vegagerðin taldi ekki ráðlegt að byggja upp veg á vegstæði núverandi vegar á þessum kafla því auðvelt væri að finna betra vegarstæði.”

Þarna kemur enginn samanburður fram né frekari rökstuðningur. Samanburður vantar á veglínu A þar sem hún liggur um óraskað og að miklu leyti gróið land annars vegar og hins vegar þess að leggja veginn frá Hringvegi norður Austaribrekku að mestu í núverandi vegstæði um lítt eða ógróna mela. Við teljum einnig ástæðu til að ætla að efnistökmöguleikar séu betri í nágrenni núverandi vegar á Austaribrekku en í nágrenni veglínu A á hinu óraskaða svæði.

Við mælumst eindregið til þess að kannaður verði sá kostur að leggja nýjan veg frá Hringvegi því sem næst í núverandi vegstæði norður Austaribrekku þangað sem veglína A kemur inn á núverandi Hólmatunguveg u.þ.b. 9 km frá Hringvegi.

Jafnframt leggjumst við gegn því að veglína B verði valin.

### **4. kafli. Framkvæmd**

Við leggjum áherslu á að efnistökmöguleikar í grennd við núverandi veg á Austaribrekku séu kannaðir betur en gert hefur verið og teljum jafnframt æskilegt að efnisnámur séu á tiltölulega fáum stöðum í grennd vegarins, eftir því sem við verður komið.

Þá leggjum við áherslu á að allur frágangur á vegsvæðum og námum verði vandaður og unninn í nánú samráði við landeigendur.

## 6. Mat á umhverfisáhrifum

Við erum sammála því að neikvæð umhverfisáhrif eru að hluta til háð veglínunum.

Með tilliti til fjölda ferðamanna og gistinguáttanna í Mývatnssveit teljum við ljóst að umferð milli Öxarfjarðar og Mývatnssveitar sé langtum meiri en milli Öxarfjarðar og Mið-Austurlands, en varðandi þetta atriði skortir því miður kannanir, þ.e. að vegfarendur um Hólmatunguveg hafi verið spurðir um hvaðan þeir koma og hvert ferðinni sé heitið.

Verði veglína B fyrir valinu lengist leiðin milli Mývatnssveitar og Ásbyrgis um 10 km.

Við teljum því yfirgnæfandi líkur á að veglína B hafi mun neikvæðari umhverfisáhrif hvað varðar losun útblástursefna en veglína A.

Jarðrask á svæðinu meðfram Jökulsá á fjöllum á 20 – 100 m breiðri spildu hefur að okkar mati mun meiri neikvæð umhverfisáhrif en vegarlagning á veglínu A, einkum ef vegurinn væri að miklu leyti í núverandi vegstæði.

Þetta gildir varðandi breytingar á landslagi, þ.m.t. röskun á nútímahrauni og öðrum merkilegum jarðmyndunum.

Veglína A, þar sem hún fer um óraskað svæði, klífur beutiland sauðfjár, en ef hún væri á núverandi vegstæði sunnan til, eru slík áhrif óveruleg.

Veglína B myndi hafa mikil neikvæð áhrif á framtíðarmöguleika á nýtingu svæðisins meðfram Jökulsá til útivistar.

Umferð á veglínu B myndi valda verulegri truflun fyrir gangandi ferðalanga á leið meðfram ánni, en í framtíðinni má búast við því að þarna geti orðið vinsæl gönguleið.

Vegur skv. veglínu B myndi því hafa veruleg áhrif á landnotkun.

Veglína A skv. tillögu Vegagerðarinnar myndi raska meiri gróðri en veglína B en vegur í núverandi vegstæði myndi valda tiltölulega lítilli röskun á gróðri.

Við erum ósammála niðurstöðu starfsmanns Samtaka ferðaþjónustunnar, Þorleifs Þórs Jónssonar frá 2005, þar sem fram kemur að veglína B sé miklu heppilegri kostur en veglína A, þ.e. frá sjónarhóli ferðaþjónustunnar. Við tókum þó fram að þetta á enn frekar við ef sá kostur væri valinn að færa veglínu A á núverandi veg á Austaribrekku.

Í því sambandi bendum við á eftirfarandi:

1. Með því að leggja veginn um núverandi vegstæði á Austaribrekku fæst verulega áhugavert útsýni frá veginum.

2. Ekki skiptir máli fyrir ferðamenn hvort vegstæðið er beinna og greiðara, þar sem ekki er um hraðakstur að ræða (og raunar er ástæða til að skoða þann möguleika að hafa hámarkshraða ekki meiri en t.d. 70 km/klst. á þessum kafla vegarins). Þá má minna á að í samanburði Vegagerðarinnar á vegtæknilegum atriðum mismunandi veglína (Tafla 6.6) kemur fram að veglína A er lítillega betri vegtæknilega en veglína B.

3. Þó að framkvæmdakostnaður skipti vissulega máli, liggja ekki fyrir endanlegar tölur þar um og á margt annað er að líta varðandi val á vegstæði.

4. Vegalengdir skipta miklu máli fyrir hagsmunaaðila í ferðapjónustu, ekki síst þá sem reka skoðunar- eða rútuferðir. Hvort vegalengdin frá Mývatni að Dettifossi er 40 km eða 50 km. breytir miklu fyrir þessa aðila, enda er mismunurinn hvorki meira né minna en 25%.

Þetta skiptir einnig miklu máli fyrir þá ferðamenn sem t.d. gista við Mývatn og aka þaðan að Dettifossi og til baka.

Þá má vænta þess að eftir að kominn er góður vegur með bundnu slitlagi alla leið frá Mývatni að Dettifossi, fjölgi þeim sem kjósa að hjóla þessa leið. Fyrir reiðhjólafólk skiptir það miklu máli hvort vegalengdin fram og til baka er 80 km eða 100 km.

Fyrir þá sem reka ferðir á hinni nýju hringleið "Demantshringnum" skiptir það máli hvort hringurinn verður 180 km. eða 190 km. langur. Þessar vegalengdir hafa m.a. áhrif á samkeppnishæfni ferðapjónustu á svæðinu.

Þessa dagana er mikil umfjöllun í fjölmiðlum um hagkvæmni þess að stytta Hringveginn um 13 km. með því að leggja nýjan veg sunnan Blönduóss. Sýnt hefur verið fram á mikla arðsemi slíkrar framkvæmdar. Fyrir ferðapjónustuaðila í Þingeyjarsýslum gilda að mestu sömu rök varðandi framtíðarvegalengd Demantshringsins.

5. Við teljum að sé horft til framtíðar, skipti það miklu meira máli fyrir ferðapjónustuna að eiga svæðið meðfram Jökulsá að vestan, milli Hringvegar og Dettifoss, ósnortið, heldur en að spilla því með lagningu vegar og efnistöku.

Við getum að hluta til tekið undir það að veglína A liggja um snjóþyngra svæði en veglína B, en bendum þá á, að snjóþyngsta svæðið er án vafa austurhluti Grjótháls, þ.e. svæðið þar sem þessar veglínur eru komnar saman í eina.

Ef einnig eru hafðar í huga breytingar á veðurfari sem orðið hafa á undanförunum árum og sú hlýnun sem spáð er í framtíðinni, virðist ekki ástæða til að ætla að snjósofnun á þessum vegi (áfanga I) verði sérstakt vandamál.

Við tökum undir það sem fram kemur í bréfi Óskars Knudsen jarðfræðings til Vegagerðarinnar (2004) þ.e. að gönguferðir meðfram Jökulsá á Fjöllum til suðurs frá Dettifossi eru aðlaðandi kostur og gefa möguleika á tengingu upp í Herðubreiðarlindir. Vegur nálægt ánni muni raska svæðinu og gera það óaðlaðandi fyrir göngufólk. Vegur skv. veglínu B skemmi fyrir framtíðarmöguleikum á slíkri ferðamennsku. Farsælast sé að halda veginum á núverandi vegstæði á kaflanum frá Hringvegi að Dettifossi.

Okkur er ljóst að nokkuð mismunandi skoðanir hafa komið fram, varðandi það hvort velja skuli leið A eða B. Við viljum hvetja til þess að reynt verði að ná samstöðu allra aðila um að velja leið A með þeirri breytingu, að sunnan til á Austaribrekku verði vegurinn því sem næst lagður í vegstæði núverandi vegar.

Virðingarfyllst,

**Jón Illugason**

**Pétur Gíslason**

**Gísli Sverrisson**

Mývatnssveit 21 apríl 2006.

## **Skipulagsstofnun.**

Smá hugleiðing varðandi fyrirhugaðan heilsársveg úr Kelduhverfi, vestan Jökulsár á Fjöllum upp á mývatnsöræfi nærri Péturskirkju. Ferðamálafrömuðir, nágrannar mínir hafa sumir barist fyrir þessum vegi og ekki vil ég efast um að betri vegur að Dettifossi og fleiri áhugaverðum stöðum verði til að auka ferðamannastraum um þessar slóðir. En ef satt skal segja þá hef ég mínar efasemdir um áætlun þessa. Í fyrsta lagi finnst mér það óforsvaranlegt að leggja allt það fjármagn sem fyrirhugað er í þennan veg á meðan þjóðvegur númer eitt er á stórum köflum stórvarasamur og ekki spurning hvort heldur hvenær verða slys, jafnvel stórslys vegna frostþenslu eða lélags undirlags, sem veldur því að vegurinn er mjög uppþólginn, kanntar ónýtir og bílar sveiflast til og frá á veginum. Einbreiðar brýr og fleira sem mætti telja upp. Staðreynd er að hraði bifreiða er mikill og má í mörgum tilfellum engu muna að bílar skelli saman á þessum hæsnaprikum sem við köllum þjóðveg númer eitt.

Ekkert er að því að lagfæra og bæta þann veg sem nú er vestan Jökulsár og gera hann að ágætis sumarvegi, en gera uppbyggðan heilsársveg er að mínu mati út í hött. Hver ætlar að nota þenna veg að vetralagi?, Nokkrir ferðalangar, jú vonandi fjölgar þeim eitthvað en ég held að það sé mikill misskilningur að halda að svona uppbyggður vegur breyti öllu í því. Sjáum nú til, staðreynd sem er nauðsynlegt að átta sig á er að millilandaflugvöllurinn er í Keflavík en ekki á norðurlandi, þó að það hafi aukist að vélar komi og fari frá Akureyri, sem er gott. Mest af því fólki sem kemur á veturnum er á leið til eða frá Ameríku og hefur ekki tíma til að fara út á land, þó að það komist Gullfoss, Geysishringinn. Nú fyrir skemmstu var stórbættur vegur fyrir Tjörnes og held ég að Keldhverfingar og aðrir norðanmenn haldi þann veg og til Húsavíkur og áfram en ekki upp með Jökulsá og upp á Mývatnsöræfi.

Þannig er það að við erum lítil þjóð með langa vegi og ekki til endalaust fjármagn, en við verðum að halda aðalvegum landsins í lagi og vantar nú þegar mikið fjármagn til að lagfæra í þeim málum. Meðan þannig er tel ég óforsvaranlegt að setja svo mikið fjármagn í þennan veg vestan Jökulsár.

Ég er rútbílstjóri að atvinnu og þekki þessvegna þessi vegi dálítið.

Gísli Rafn Jónsson  
Arnarnesi  
200464 4869  
660 Mývatn

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Egilsstöðum, 21. apríl 2006

### **Vegna mats á umhverfisáhrifum Dettifossvegar**

Undirritaður hefur kynnt sér hluta frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar í Keldunes- og Skútustaðahreppi.

Leyfi ég mér að mótmæla harðlega þeim áformum sem uppi eru um lagningu hraðbrautar í / við Þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum. Hægt er að sjá fyrir sér hraðbrautir á heiðum uppi, en ekki á barmi Jökulsárgljúfra, nei takk. Ég skil bara ekki hvað mönnum gengur til. Það gengur einfaldlega ekki upp að tala um að bæta aðgengi ferðamanna að einstökum náttúruperlum og skerða þær verulega um leið. Þá er betur heima setið en af stað farið.

Það þarf að taka það með í allan þennan reikning að þeir ferðamenn sem sækja Ísland heim eru að stærstum hluta að koma til að geta notið fámennisins og þess að geta notið náttúrunnar í friði og ró. Það sama á við um okkur sjálf, Íslendinga, við njótum þess að koma á staði eins og í Vesturdal til að komast úr ys og þys hversdagsins og njóta einstakra gæða svæðisins. Við höfum um allan heim stórbrotnar náttúruperlur, þar sem aðgengi ferðamanna er svo gott og til slíkrar fyrirmyndar að upplifunin verður sambærileg við það að ganga eftir Strikinu í Kaupmannahöfn. Í þessu samhengi **leyfi ég mér að halda því fram að hefðbundin markaðssetning og áform um að fjölga sífellt ferðamönnum, stangist illilega á við það sem einmitt selur okkar litla land, fámennið og lítt snortin náttúra.**

Þá finnst mér, án þess að hafa kafað djúpt í matsskýrslu Vegagerðarinnar, að of lítið hafi verið skoðað hver hugsanleg áhrif hraðbrautarinnar verða á svæðið og fyrirsjáanleg breyting á upplifun gesta þess að framkvæmdum loknum.

Að lokum leyfi ég mér að mótmæla harðlega óskiljanlegum hugmyndum um lagningu vegar í línu B á uppdrætti Vegagerðarinnar. Mennt verða að fara að skilja að náttúruupplifun er eitt og bílrúðugláp er annað. Þeir sem ekki geta hugsað sér annað en að „njóta“ náttúrunnar út um bílgluggann, ættu hiklaust að snúa sé að einhverju öðru.

*Aðalsteinn Þórhallsson  
Einbúabla 31  
700 Egilsstöðum*



**Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík**

Reykjavík 21. apríl 2006

### **Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar**

Stjórn Landvarðafélags Íslands mótmælir framkvæmdinni eins og henni er lýst í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar á þeim forsendum sem hér eru raktar.

### **Val á veglagningu vestan ár**

Því er fagnað að hafnar skuli umbætur á samgöngumannvirkjum á svæðinu við Dettifoss. Með tilliti til framtíðar svæðisins við Jökulsá á Fjöllum er slíkra umbóta löngu þörf. Í því sambandi er um að ræða framtíðar varðveislu einstakrar náttúru svæðisins sem og nýtingu hennar til ferðamennsku. Sem samgöngubót milli landsvæða má vel rökstyðja þörf fyrir uppbyggðan heilsársveg, sem nokkurskonar hraðbraut fyrir almenning og þungaflutninga. Með tilliti til viðhorfa ferðamanna má á hinn bóginn einnig rökstyðja þörf fyrir vel færan og allt eins hlykkjöttan ferðamannaveg, þar sem tilgangurinn er að komast vel á milli staða, en jafnframt njóta bílferðarinnar sem hluta af upplifun ferðar um svæðið.

Með þessar ólíku þarfir að leiðarljósi, tvær aðkomur að Dettifossi og núverandi vegi, austan og vestan ár, lýsir stjórn Landvarðafélags Íslands miklum efasemdum um ágæti uppbyggðs heilsársvegjar vestan árinna. Þar myndi fara betur á að hafa áfram hlykkjöttan ferðamannaveg sem félli vel að landslagi, með bundnu slitlagi þó, á sama tíma og hraðbrautin lægi austan ár. Með þessu móti væri hagur náttúruverna þjóðgarðsins vestan ár virtur. Í sama mund má líta svo á að verið væri að gæta viðskiptahagsmuna, þ.e. í formi aðgæslu hagsmuna þeirra ferðamanna sem leið eiga um svæðið. Þetta er m.a. rökstutt með viðhorfum ferðamanna sem sækja þjóðgarðinn heim, í leit að kyrrð og upplifun „óraskaðrar“ náttúru. Þetta kemur fram í viðhorfskönnun Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Svanhildar Þorsteinsdóttur (2002) um þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum og vitnað er til í matsskýrslu.

Sú leið sem valin er með uppbyggingu heilsársvegjar vestan ár, og þar með að draga fremur taum ferðabjónustuaðila heldur en að sinna óskum viðskiptavina þeirra er hér dregin í efa. Þá er vert að minna á að sé þeirri einstæðu og til þess að gera lítt snortnu náttúru sem fyrir er raskað er teflt í hættu hagsmunum sem ekki fást aftur og eru nú á tímum einstakir á heimsvísu.



Jarðrask það er vegagerð sem uppbyggður heilsársvegur krefst, væri margfalt minna austan ár, þar sem núverandi vegstæði þar þyrfti minni breytinga við, hægara væri um efnistöku og hún á gróðurminna svæði að okkar mati. Þá er það mat staðkunnugra að heilsársaðgengi væri mun fyrirhafnarminna að austan, þar eð snjósofnun er þar minni en vestan ár.

Út frá þessum forsendum mótmælir stjórn Landvarðafélags Íslands lagningu uppbyggðs heilsársvegar með veghönnunarhraða 90 km/klst, vestan Jökulsár á Fjöllum. Verði ákveðið að halda til streitu hugmyndum um framkvæmdina eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við fyrirhugaða veglagningu vestan ár.

### **Áhrif á jarðmyndanir, gróðurfar og menningarminjar**

Vegna áhrifa á jarðmyndanir, röskun á minjum um sögu hamfarahlaupa og sérstæðum hraunum sem runnið hafa á nútíma og njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd mótmælir stjórn Landvarðafélags Íslands veglínu B harðlega. Núverandi vegur austan ár liggur nærri ánni á svipuðum slóðum og fæst þar nálægð fyrir þá vegfarendur sem vilja njóta nálægðar árinna akandi.

Þá mótmælir stjórn Landvarðafélags Íslands fyrirhuguðum stöðum til efnistöku, en fjöldi þeirra er allt of mikill og of mörg þeirra á grónu svæði. Á slíku svæði sem þessu, sem að stórum hluta liggur í gegnum þjóðgarð, er talið einkar mikilvægt að vanda til verksins, og skiptir þá minna máli en oft áður, að flytja þurfi efni lengra að.

Verði lagst í framkvæmdirnar leggur stjórn Landvarðafélags Íslands áherslu á að dregið verði úr áhrifum vegarins á landslag og í því sambandi höfð sérstaklega í huga ásýnd lands út frá útsýnisstöðum, t.d. við Rauðhóla og ofan af Svínadalshálsi.

Mótmælt er vali vegarstæðis er raskar svo mörgum menningarminjum sem um getur í matsskýrslu og er slíkt með öllu óásættanlegt. Velja verður vegstæði sem krækir framhjá þeim.

### **Áhrif á ferðamennsku**

Með því að byggja upp nýjan veg vestan Jökulsár en láta veg að austan að mestu óbreyttan yrði nær öll fjölgun ferðamanna vestan árinna. Í matsskýrslu er gert ráð fyrir sex til tífoldun á fjölda gesta þjóðgarðsins í kjölfar uppbyggingar Dettifossvegar sem myndi verða alger umbylting og gerbreyta núverandi sérstöðu svæðisins. Þar er átt við ímynd þess og ásýnd með tilliti til aukins álags á gróður, jarðmyndanir og dýralíf. Þá má benda á að sérstaða svæðisins í Vesturdal sem næturvalarstaðar mun breytast til muna, þar sem forsendur veru þeirra ferðamanna sem þangað hafa sótt í sérstaka kyrrð væru að miklu leyti brostnar. Með uppbyggingu heilsársvegar austan ár en ferðamannavegar vestan ár myndi nást betri dreifing ferðamanna um svæðið í heild sinni og áhrif því minni.





### Umferðarhraði

Sú hugmynd er að mati stjórnar Landvarðafélags Íslands fráleit að innan þjóðgarðs verði vegur með hönnunarhraða 90 km/klst. Það að gert sé ráð fyrir vegi með svo miklum hönnunarhraða, sem og þungaflutningum, gengur þvert á áður auglýstan tilgang framkvæmdarinnar. Ef áætlað er að hafa hámarkshraða lægri, ætti að hanna veg sem tekur mið af þeim hámarkshraða, en slíkur vegur myndi falla til mikilla muna betur að landslagi. Hér með er hámarkshraða 60 km/klst mótmælt og mælt til þess að hann verði miðaður við 50 km/klst.

### Lokaniðurstaða

Eins og áður hefur komið fram leggst stjórn Landvarðafélag Íslands gegn framkvæmdinni í heild sinni. Lagt er til að núverandi vegur vestan ár verði lagfærður og lagt á hann bundið slitlag. Hraðbrautarstemmning og þungaflutningar hæfa á engan hátt náttúru þessa svæðis og munu þar að auki skerða möguleika ímyndar fyrirhugaðs Vatnajökulspjóðgarðs.

Fyrir hönd stjórnar Landvarðafélags Íslands

Þórunn Sigþórsdóttir  
formaður  
Kt; 141057-4809

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Reykjavík 21. apríl 2006

### **Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar**

Við undirrituð höfum kynnt okkur frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar í Keldunes- og Skútustaðahreppi. Bæði höfum við starfað sem landverðir til nokkurra ára annars vegar í Þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum og hins vegar í Mývatnssveit. Framkvæmdinni eins og henni er lýst í skýrslunni er mótmælt á þeim forsendum sem hér eru raktar.

### **Val á veglagningu vestan ár**

Því er fagnað að hafnar skuli umbætur á samgöngumannvirkjum á svæðinu við Dettifoss. Með tilliti til framtíðar svæðisins við Jökulsá á Fjöllum er slíkra umbóta löngu þörf. Í því sambandi er um að ræða framtíðar varðveislu einstakrar náttúru svæðisins sem og nýtingu hennar til ferðamennsku. Sem samgöngubót milli landsvæða má vel rökstyðja þörf fyrir uppbyggðan heilsársveg, sem nokkurskonar hraðbraut fyrir almenning og þungaflutninga. Með tilliti til viðhorfa ferðamanna má má á hinn bóginn einnig rökstyðja þörf fyrir vel færan og allt eins hlykkjóttan ferðamannaveg, þar sem tilgangurinn er að komast vel á milli staða, en jafnframt njóta bílferðarinnar sem hluta af upplifun ferðar um svæðið.

Með þessar ólíku þarfir að leiðarljósi, tvær aðkomur að Dettifossi og núverandi vegi, austan og vestan ár, er hér lýst miklum efasemdum um ágæti uppbyggðs heilsársvegar vestan árinna. Þar myndi fara betur á að hafa áfram hlykkjóttan ferðamannaveg sem félli vel að landslagi, með bundnu slitlagi þó, á sama tíma og hraðbrautin lægi austan ár. Með þessu móti væri hagur náttúruperlna þjóðgarðsins vestan ár virtur. Í sama mund má líta svo á að verið væri að gæta viðskiptahagsmuna, þ.e. í formi aðgæslu hagsmuna þeirra ferðamanna sem leið eiga um svæðið. Þetta er m.a. rökstutt með viðhorfum ferðamanna sem sækja þjóðgarðinn heim, í leit að kyrrð og upplifun „óraskaðrar“ náttúru. Þetta kemur fram í viðhorfskönnun Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Svanhildar Þorsteinsdóttur (2002) um þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum og vitnað er til í matsskýrslu.

Sú leið sem valin er með uppbyggingu heilsársvegar vestan ár, og þar með að draga fremur taum ferðaþjónustuaðila heldur en að sinna óskum viðskiptavina þeirra er hér dregin í efa. Þá er vert að minna á að sé þeirri einstæðu og til þess að gera lítt snortnu náttúru sem fyrir er raskað er teft í hættu hagsmunum sem ekki fást aftur og eru nú á tímum einstakir á heimsvísu.

Jarðrask það er vegagerð sem uppbyggður heilsársvegur krefst, væri margfalt minna austan ár, þar sem núverandi vegstæði þar þyrfti minni breytinga við, hægara væri um efnistöku og hún á gróðurminna svæði að okkar mati. Þá er það mat staðkunnugra að heilsársaðgengi væri mun fyrirhafnarminna að austan, þar eð snjósöfnun er þar minni en vestan ár.

Út frá þessum forsendum er lagningu uppbyggðs heilsársvegar með veghönnunarhraða 90 km/klst, vestan Jökulsár á Fjöllum hafnað. Verði ákveðið að halda til streitu hugmyndum um framkvæmdina eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við fyrirhugaða veglagningu vestan ár.

### **Áhrif á jarðmyndanir, gróðurfar og menningarminjar**

Vegna áhrifa á jarðmyndanir, röskun á minjum um sögu hamfarahlaupa og sérstæðum hraunum sem runnið hafa á nútíma og njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd er veglínu B mótmælt harðlega. Núverandi vegur austan ár liggur nærri ánni á svipuðum slóðum og fæst þar nálægð fyrir þá vegfarendur sem vilja njóta nálægðar árinnað akandi.

Þá er mótmælt fyrirhuguðum stöðum til efnistöku, en fjöldi þeirra er allt of mikill og of mörg þeirra á grónu svæði. Á slíku svæði sem þessu, sem að stórum hluta liggur í gegnum þjóðgarð, er talið einkar mikilvægt að vanda til verksins, og skiptir þá minna máli en oft áður, að flytja þurfi efni lengra að.

Verði lagst í framkvæmdirnar er lögð áhersla á að dregið verði úr áhrifum vegarins á landslag og í því sambandi höfð sérstaklega í huga ásýnd lands út frá útsýnisstöðum, t.d. við Rauðhóla og ofan af Svínadalshálsi.

Mótmælt er vali vegarstæðis er raskar svo mörgum menningarminjum sem um getur í matsskýrslu og er slíkt með öllu óásættanlegt. Velja verður vegstæði sem krækir framhjá þeim.

### **Áhrif á ferðamennsku**

Með því að byggja upp nýjan veg vestan Jökulsár en láta veg að austan að mestu óbreyttan yrði nær öll fjölgun ferðamanna vestan árinnað. Í matsskýrslu er gert ráð fyrir sex til tíuföldun á fjölda gesta þjóðgarðsins í kjölfar uppbyggingar Dettifossvegar sem myndi verða alger umbylting og gerbreyta núverandi sérstöðu svæðisins. Þar er átt við ímynd þess og ásýnd með tilliti til aukins álags á gróður, jarðmyndanir og dýralíf. Þá má benda á að sérstaða svæðisins í Vesturdal sem næturdvalarstaðar mun breytast til muna, þar sem forsendur veru þeirra ferðamanna sem þangað hafa sótt í sérstaka kyrrð væru að miklu leyti brostnar. Með uppbyggingu heilsársvegar austan ár en ferðamannavegar vestan ár myndi nást betri dreifing ferðamanna um svæðið í heild sinni og áhrif því minni.

### **Umferðarhraði**

Sú hugmynd er að okkar mati fráleit að innan þjóðgarðs verði vegur með hönnunarhraða 90 km/klst. Það að gert sé ráð fyrir vegi með svo miklum hönnunarhraða, sem og þungaflutningum, gengur þvert á áður auglýstan tilgang framkvæmdarinnar. Ef áætlað er að hafa hámarkshraða lægri, ætti að hanna veg sem tekur mið af þeim hámarkshraða, en slíkur vegur myndi falla til mikilla muna betur að

landslagi. Hér með er hámarkshraða 60 km/klst mótmælt og mælt til þess að hann verði miðaður við 50 km/klst.

**Lokaniðurstaða**

Eins og áður hefur komið fram er lagst gegn framkvæmdinni í heild sinni. Lagt er til að núverandi vegur vestan ár verði lagfærður og lagt á hann bundið slitlag. Hraðbrautarstemmning og þungaflutningar hæfa á engan hátt náttúru þessa svæðis og munu þar að auki skerða möguleika ímyndar fyrirhugaðs Vatnajökulsþjóðgarðs.

Jóhanna Katrín Þórhallsdóttir  
Kt. 040578-4989

Friðrik Dagur Arnarson  
Kt. 081156-4929

Skipulagsstofnun  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík

Reykjavík 21. apríl 2006

### **Efni: Mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegur**

Undirrituð mótmælir framkvæmdinni eins og henni er lýst í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegur á þeim forsendum sem hér eru raktar.

#### **Val á veglagningu vestan ár**

Ég fagna því að hafnar skuli vera umbætur á samgöngumannvirkjum á svæðinu við Dettifoss. Með tilliti til framtíðar svæðisins við Jökulsá á Fjöllum er slíkra umbóta löngu þörf. Í því sambandi er um að ræða framtíðar varðveislu einstakrar náttúru svæðisins sem og nýtingu hennar til ferðamennsku. Sem samgöngubót milli landsvæða má vel rökstyðja þörf fyrir uppbyggðan heilsársveg, sem nokkurskonar hraðbraut fyrir almenning og þungaflutninga. Með tilliti til viðhorfa ferðamanna má má á hinn bóginn einnig rökstyðja þörf fyrir vel færan og allt eins hlykkjóttan ferðamannaveg, þar sem tilgangurinn er að komast vel á milli staða, en jafnframt njóta bílferðarinnar sem hluta af upplifun ferðar um svæðið.

Með þessar ólíku þarfir að leiðarljósi, tvær aðkomur að Dettifossi og núverandi vegi, austan og vestan ár, er lýsi ég miklum efasemdum um ágæti uppbyggðs heilsársvegur vestan árinna. Þar myndi fara betur á að hafa áfram hlykkjóttan ferðamannaveg sem félli vel að landslagi, með bundnu slitlagi þó, á sama tíma og hraðbrautin lægi austan ár. Með þessu móti væri hagur náttúruperlna þjóðgarðsins vestan ár virtur. Í sama mund má líta svo á að verið væri að gæta viðskiptahagsmuna, þ.e. í formi aðgæslu hagsmuna þeirra ferðamanna sem leið eiga um svæðið. Þetta er m.a. rökstutt með viðhorfum ferðamanna sem sækja þjóðgarðinn heim, í leit að kyrrð og upplifun „óraskaðrar“ náttúru. Þetta kemur fram í viðhorfskönnun Önnu Dóru Sæþórsdóttur og Svanhildar Þorsteinsdóttur (2002) um þolmörk ferðamennsku í þjóðgarðinum og vitnað er til í matsskýrslu.

Sú leið sem valin er með uppbyggingu heilsársvegur vestan ár, og þar með að draga fremur taum ferðaþjónustuaðila heldur en að sinna óskum viðskiptavina þeirra er hér dregin í efa. Þá er vert að minna á að sé þeirri einstæðu og til þess að gera lítt snortnu náttúru sem fyrir er raskað er teft í hættu hagsmunum sem ekki fást aftur og eru nú á tímum einstakir á heimsvísu.

Jarðrask það er vegagerð sem uppbyggður heilsársvegur krefst, væri margfalt minna austan ár, þar sem núverandi vegstæði þar þyrfti minni breytinga við, hægara væri um efnistöku og hún á gróðurminna svæði að okkar mati. Þá er það mat staðkunnugra að

heilsársaðgengi væri mun fyrirhafnarminna að austan, þar eð snjósöfnun er þar minni en vestan ár.

Út frá þessum forsendum mótmæli ég lagningu uppbyggðs heilsársvegar með veghönnunarhraða 90 km/klst, vestan Jökulsár á Fjöllum. Verði ákveðið að halda til streitu hugmyndum um framkvæmdina eru gerðar eftirfarandi athugasemdir við fyrirhugaða veglagningu vestan ár.

### **Áhrif á jarðmyndanir, gróðurfar og menningarminjar**

Vegna áhrifa á jarðmyndanir, röskun á minjum um sögu hamfarahlaupa og sérstæðum hraunum sem runnið hafa á nútíma og njóta sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd mótmæli ég veglínu B harðlega. Núverandi vegur austan ár liggur nærri ánni á svipuðum slóðum og fæst þar nálægð fyrir þá vegfarendur sem vilja njóta nálægðar árinna akandi.

Þá mótmælir ég jafnframt fyrirhuguðum stöðum til efnistöku, en fjöldi þeirra er allt of mikill og of mörg þeirra á grónu svæði. Á slíku svæði sem þessu, sem að stórum hluta liggur í gegnum þjóðgarð, er talið einkar mikilvægt að vanda til verksins, og skiptir þá minna máli en oft áður, að flytja þurfi efni lengra að.

Verði lagst í framkvæmdirnar legg ég áherslu á að dregið verði úr áhrifum vegarins á landslag og í því sambandi höfð sérstaklega í huga ásýnd lands út frá útsýnisstöðum, t.d. við Rauðhóla og ofan af Svínadalshálsi.

Mótmælt er vali vegarstæðis er raskar svo mörgum menningarminjum sem um getur í matsskýrslu og er slíkt með öllu óásættanlegt. Velja verður vegstæði sem krækir framhjá þeim.

### **Áhrif á ferðamennsku**

Með því að byggja upp nýjan veg vestan Jökulsár en láta veg að austan að mestu óbreyttan yrði nær öll fjölgun ferðamanna vestan árinna. Í matsskýrslu er gert ráð fyrir sex til tíuföldun á fjölda gesta þjóðgarðsins í kjölfar uppbyggingar Dettifossvegar sem myndi verða alger umbylting og gerbreyta núverandi sérstöðu svæðisins. Þar er átt við ímynd þess og ásýnd með tilliti til aukins álags á gróður, jarðmyndanir og dýralíf. Þá má benda á að sérstaða svæðisins í Vesturdal sem næturdvalarstaðar mun breytast til muna, þar sem forsendur veru þeirra ferðamanna sem þangað hafa sótt í sérstaka kyrrð væru að miklu leyti brostnar. Með uppbyggingu heilsársvegar austan ár en ferðamannavegar vestan ár myndi nást betri dreifing ferðamanna um svæðið í heild sinni og áhrif því minni.

### **Umferðarhraði**

Sú hugmynd er að mínu mati fráleit að innan þessa þjóðgarðs verði vegur með hönnunarhraða 90 km/klst. Það að gert sé ráð fyrir vegi með svo miklum hönnunarhraða, sem og þungaflutningum, gengur þvert á áður auglýstan tilgang framkvæmdarinnar. Ef áætlað er að hafa hámarkshraða lægri, ætti að hanna veg sem tekur mið af þeim hámarkshraða, en slíkur vegur myndi falla til mikilla muna betur að landslagi. Hér með er hámarkshraða 60 km/klst mótmælt og mælst til þess að hann verði miðaður við 50 km/klst.

### **Lokaniðurstaða**

Eins og áður hefur komið fram leggst ég gegn framkvæmdinni í heild sinni. Lagt er til að núverandi vegur vestan ár verði lagfærður og lagt á hann bundið slitlag. Hraðbrautarstemmning og þungaflutningar hæfa á engan hátt náttúru þessa svæðis og munu þar að auki skerða möguleika ímyndar fyrirhugaðs Vatnajökulsþjóðgarðs.

Virðingarfyllst,

Hugrún Ösp Reynisdóttir  
fv. landvörður í Jökulsárgljúfrum  
kt. 291278-5319

**Skipulagsstofnun**

Laugavegi 166  
105 Reykjavík

21. apríl 2006

Efni: Athugasemdir stjórnar Landverndar vegna:  
**„Dettifossvegur í Keldunes- og Skútustaðahreppi  
Hringvegur - Norðausturvegur  
Mat á umhverfisáhrifum – frummatsskýrsla”**

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér skýrslu um mat á umhverfisáhrifum áformaðs Dettifossvegar.

Stjórnin tekur undir mikilvægi þess að bæta samgöngur á þessu svæði. Stjórnin telur að í ljósi þess að um er að ræða svæði sem fellur innan þjóðgarðs og væntanlegs þjóðgarðs, beri að taka afar ríkt tillit til náttúruverndarsjónarmiða.

Stjórn Landverndar telur að verið sé að gera grundvallar mistök með áformaðri vegagerð. Það hefði marga kosti í för með sér að stefna fremur á gerð uppbyggðs heilsársvegar austan Jökulsár á Fjöllum í stað þess að fara að vestan eins og nú er gert. Að vestan hefði átt að leggja vega sem eingöngu hefði það hlutverk að mæta þörfum náttúruvænnar ferðþjónustu. Með því að byggja veg að austan sem þjónaði öllum almennum samgönguþörfum héraðsins hefði jafnframt mátt gera greiða leið að helsta náttúruundri svæðisins, Dettifossi sjálfum. Austur leiðin hefði orðið snjóléttari og við Dettifoss að austanverðu yrði minni hætt fyrir ferðamenn að vetri til þar sem ís og hálka er þar almennt minni.

Framlögð skýrsla er á margan hátt afar upplýsandi um áformaða framkvæmd og þau áhrif sem hún kann að hafa.

Stjórnin tekur undir þau sjónarmið sem fram koma í skýrslunni að vegagerð á þessu svæði muni hafa veruleg áhrif á ferðamennsku. Ferðamenn á svæðinu eru þar fyrst og fremst vegna þeirra einstöku náttúru sem svæðið býr yfir. Til þess að áhrif vegagerðar á ferðamennsku verði jákvæð til langs tíma litið er mikilvægt að vegagerð verði á forsendum náttúruverndar, jafnvel þó það kunni að lengja ferðatíma.

Stjórnin gerir athugasemd við þá ákvörðun Vegagerðarinnar að miða hönnun vegarins inn þjóðgarðsins við 90 km/klst hraða og kynna ekki valkost með lægri hönnunarhraða til samanburðar. Þetta er andstætt því sem lagt var upp með í matsáætlun. Eins og fram kemur á bls. 26 og 27 í skýrslunni er mun auðveldara að fella veg sem hannaður er fyrir lægri hraða að landslagi og náttúru.

Fullyrt er í frummatsskýrslunni að vegur sem hannaður sé fyrir mismunandi hraða sé hættulegri en vegur sem miðast við einn tiltekinn hraða. Ekki er vísað í neinar vísindalegar rannsóknir til að undirbyggja þessar fullyrðingar. Umferðaröryggi er og verður ætíð fyrst og fremst á ábyrgð ökumanns. Honum ber að aka eftir aðstæðum.



Ökumaður getur ekki varpað þeirri ábyrgð yfir á veginn sem hann ekur eftir. Þess eru mörg dæmi að tengja þarf saman vegi sem hannaðir eru fyrir mismunandi hraða. Það er oft á tíðum algjörlega óhjákvæmilegt. Náttúruverndarsjónarmið eru fullkomlega réttmæt ástæða fyrir breytilegum hönnunarforsendum. Það sem skiptir öllu máli er að bílstjórar séu upplýstir um breyttar aðstæður. Dæmi sanna að margar leiðir eru færar til að upplýsingar um breyttar aðstæður vekji athygli ökumanna.

Stjórn Landverndar krefst þess að Vegagerðin kynni umhverfisáhrif vegar sem hannaður er fyrir lægri hraða sem raunhæfan valkost þann að ljóst megi verða hvaða náttúruverðmætum yrði að fórna ef vegagerð innan þjóðgarðsins miðaðist við 90 km/klst hraða. Ástæða er til að benda á að vegurinn um Þjóðgarðinn á Þingvöllum er gott dæmi um veg þar sem tekið er tillit til landslags og náttúru og miðað við tiltölulega lágan hámarkshraða.

Friðsæld er mikilvæg í þjóðgörðum. Það er nokkuð ljóst að vegna umferðarhávaða yrði 90 km/klst hámarksharði ekki heimilaður innan þjóðgarðarins og einnig yrði að útiloka þungaflutninga vegna sjón og hávaðamengunar, sbr. upplýsingar á bls.109. Hönnun vegarins miðað við 90 klst/klst hraða virðist því þjóna engum praktískum tilgangi og mun líklega leiða til meira kostnaðar við vegagerðina.

Stjórn Landverndar tekur undir sjónarmið Umhverfisstofnunar hvað varðar veglínu A á suðurhluta vegarins frá hringveginum að Dettifossi. Víðtæk samstaða hefur myndast um áform um að friða vatnasvið Jökulsár á Fjöllum. Því ber að staðsetja veginn utan marka væntanlegs þjóðgarðs þar sem það er vel mögulegt. Gróðurspjöll sem kunna að fylgja veglínu A má bæta með ræktun. Erfitt eða jafnvel ómöglegt er að bæta þann skaða sem vegur skv. leið B myndi valda á jarðmyndunum, með hljóðmengun og eyðileggingu á væntanlegum gönguleiðum um framtíðar þjóðgarð.

Að mati stjórnar Landverndar mun vegagerð skv. Leið B spilla heildarmynd gígaraða auk þess sem það fer um svæði sem gæti orðið góð og eftirsótt gönguleið. Umhverfisáhrif vegs skv. veglínu B (og B1 og B2) yrðu meiri bæði hvað varðar landslag og jarðmyndanir, og hljóðmengun innan væntanlegs friðlands. Verðmæti svæðisins eru einkum fólgin í landslagi og jarðmyndum og því ber að miða vegstæðið við það að þessum verðmætum verði ekki spillt.

Virðingarfyllt,

*Björgólfur Thorsteinsson formaður Landverndar*

**Landeigendur Reykjahlíðar ehf.  
Lámúla 5  
108 Reykjavík.**

**Skipulagsstofnun  
Rúnar Dýrmundur Bjarnason  
Laugavegi 166  
150 Reykjavík.**

Reykjavík 28.04.2006

**Efni: Veglína Dettifossvegur**

Undirritaður, formaður Landeigenda Reykjahlíðar ehf., vill fyrir hönd mikils meirihluta landeigenda í Reykjahlíðar ítreka það sem samþykkt var á síðasta fundi félagsins dags. 21.janúar 2006 að valin verði veglína B fyrir Dettifossveg. Undirritaður vill koma í veg fyrir hugsanlegan misskilning varðandi það hver hugur mikils meirihluta landeigenda í Reykjahlíðar er varðandi þetta mikilvæga mál.

Ennfremur vill undirritaður vísa til samskonar samþykktar sem gerð hefur verið af sveitastjórn Skútustaðahrepps. Sveitastjórn Skútustaðahrepps hefur eindregið mælt með veglínu B.

Þessi ítrekun er send í ljósi bréfs til Skipulagsstofnunar dags. 20.04.2006 frá verulegum minnihluta landeigenda þ.e. Jóni Illugasyni, Gíslí Sverrissyni og Pétur Gíslasyni, og undirritaður hafði ekki vitneskju um fyrir en í gær 27.04.2006.

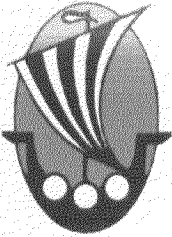
Ekki verður farið í að tíuanda hér þær rangfærslur og getgátur sem koma fram í þessu bréfi, frekar en bréf Landverndar.

Virðingarfyllst,

f.h. Landeigenda Reykjahlíðar ehf.  
Ólafur H. Jónsson formaður

Bréfið verður póstlagt

Afrit: UST  
Sveitastjórn Skútustaðahrepps  
Vegagerðin  
Landvernd



## HÚSAVÍKURBÆR

KETILSBRAUT 7 - 9 - 640 HÚSAVÍK

Vegagerðin  
Miðhúsavegi 1  
600 Akureyri

**VEGAGERÐIN**  
Norðurland eystra

Mótt. 09 MAÍ 2006

Skjalalykill

1021

Málsnr. 2003050055

Húsavík, 5. maí 2006

### Efni: Uppbygging vegarins vestan Jökulsár á Fjöllum

Á fundi bæjarráðs Húsavíkurbæjar 4. maí s.l. var eftirfarandi bókun um uppbyggingu vegarins vestan Jökulsár á Fjöllum samþykkt samhljóða:

Bæjarráð Húsavíkurbæjar fagnar því að loks skuli hilla undir varanlega vegagerð með Jökulsá á Fjöllum af hringvegi 1 niður á þjóðveg 85 í Kelduhverfi. Með umræddri vegagerð næst fram marga ára baráttumál og mikilvægt hagsmunamál byggðanna og ferðaþjónustunnar á svæðinu. Umrædd veltenging vestan Jökulsár er lykilatriði varðandi aðgengi að Þjóðgarðinum í Jökulsárgljúfrum sem opnar um leið mjög áhugaverða hringleið á svæðinu sem nefnd hefur verið "Demantshringurinn" með Þjóðgarðinn (Dettifoss, Hólmatungur, Ásbyrgi), Mývatnssveit og Húsavík sem áhugaverða áfangastaði. Vegagerð vestan ár tengir einnig betur saman byggðina við Öxarfjörð og í Mývatnssveit en vegur austan ár.

Bæjarráð hvarmar þá neikvæðu afstöðu sem fram kemur í athugasemdum stjórnar Landverndar til Skipulagsstofnunar vegna fyrirhugaðrar vegagerðar. Að mati bæjarráðs lýsa þær skilningsleysi á aðstæðum og hagsmunum heimamanna.

Það að stjórnin telur sig þess umkomna að geta betur metið hagsmuni ferðaþjónustunnar á svæðinu en hagsmunaaðilar heima í héraði lýsir yfirlæti af hennar hálfu.

Bæjarráð hvetur skipulagsyfirvöld í landinu til þess að fallast á umrædda vegagerð vestan ár og samgönguyfirvöld til þessa að tryggja eins hraða framkvæmd verksins og kostur er.

Með vinsemi og virðingu,  
Húsavíkurbær

Bæjarstjóri  
Reinhard Reynisson

## FUNDARGERÐ

Fimmtudaginn 23. mars 2006 kom hreppsnefnd Kelduneshrepps saman til fundar í Skúlagarði að boði oddvita.

Mættir voru:   Katrín Eymundsdóttir  
                  ◦       Guðmundur Héðinsson  
                          Freyja Ingólfssdóttir  
                          Ólöf Sveinsdóttir  
                          Aðalsteinn Ö. Snæþórsson  
Fundarritari    Guðmundur Þórarinnsson

Oddviti setur fund og býður fundarmenn velkomna, síðan var gengið til dagskrár.

1. Umsögn Kelduneshrepps um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegjar samkvæmd 22.gr. reglugerðar nr. 1123/2005 um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun hefur með bréfi frá 6. mars óskað eftir umsögn hreppsnefndar Kelduneshrepps um mat á umhverfisáhrifum vegna Dettifossvegjar.  
“Hreppsnefnd Kelduneshrepps telur að fyrirbyggjandi frummatsskýrsla frá Veghönnunardeild Vegagerðarinnar á Akureyri sé fullnægjandi og hefur engu við hana að bæta.  
Hreppsnefnd Kelduneshrepps tekur ekki afstöðu til einstakra veglína að svo stöddu.”
2. Breyting á aðalskipulagi Kelduneshrepps vegna Dettifossvegjar, flutnings golfvallar í Ásbyrgi og svæðis austan verslunarinnar í Ásbyrgi.  
“Vegagerðin fyrirhugar að leggja nýjan veg, Dettifossveg, milli Hringvegjar og Norðausturvegjar vestan Jökulsár á Fjöllum.  
Við umhverfismatsferlið kom í ljós að breyta þarf aðalskipulagi Kelduneshrepps vegna Dettifossvegjar. Vegagerðin óskar eftir að aðalskipulag Kelduneshrepps verði breytt.

Samkv. beiðni Kelduneshrepps hefur Tækniþing ehf á Húsavík unnið tillögu að breytingu á aðalskipulagi Kelduneshrepps vegna nýs Dettifossvegjar.

Það er álit sveitarstjórnar Kelduneshrepps – eftir símtal við Skipulagsstofnun – að um sé að ræða “óverulega breytingu á aðalskipulagi” sem á að taka til meðferðar skv. 2.mgr. 21. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Sveitarstjórn Kelduneshrepps samþykkir því ofangreinda tillögu að breytingu á aðalskipulagi og sendir hana Skipulagsstofnun til afgreiðslu. Jafnframt lýsir sveitarstjórn því yfir að hún tekur að sér að bæta það tjón sem einstakir aðilar kunna að verða fyrir við breytinguna.

Ekki liggja fyrir tillögur vegna aðalskipulags golfvallar og svæðis austan verslunar, því er þeim hluta dagskrár frestað.

3. Styrkur til Orkuveitu Húsavíkur vegna rannsóknarborunar eftir heitu vatni í Kelduhverfi.

Í framhaldi af bókun síðasta fundar leggur oddviti til að hreppurinn leggi fram 1,5 m.kr. til viðbótar við áður veittan styrk til þessa verkefnis. Samþykkt með fyrirvara um samþykki sveitastj. Húsavíkurbæjar, Öxarfjarðarhrepps og Raufarhafnarhrepps.

4. Skólastjórabústaður. Framhald frá síðasta fundi. Hreppsnefnd ákveður að selja ekki skólastjórabústaðinn að svo stöddu, en auglýsa hann til leigu í 6 mánuði frá 15. apríl til 15. október 2006. Ólöf vék af fundi undir þessum dagskrárlið.
5. Fundargerð Gljúfranefndar frá 9., mars s.l. lögð fram til kynningar.
6. Önnur mál.
  - a. Erindi frá Héraðsnefnd  
Á Héraðsnefndarfundum þann 1. mars 2006 var samþykkt að dreifa rekstrarhalla Héraðsnefndar á sveitarfélögin í hlutfalli við íbúafjölda og er hlutur Kelduneshrepps 2,3% eða kr. 300.196,-. Hreppsnefnd samþykkir þessa afgreiðslu málsins.
  - b. Erindi frá Raufarhafnarhreppi til sveitastjórna Öxarfjarðarhrepps, Kelduneshrepps og Húsavíkurbæjar.  
“Sveitarstjórn Raufarhafnarhrepps óskar eftir heimild til að kaupa húsnaði að Höfðabraut 1, Raufarhöfn. Húsnaðið kemur til með að hýsa áhaldahús hreppsins, slökkvibíl og sjúkrabíl. Hreppsnefnd samþykkir þetta erindi.
  - c. Bréf frá Félagsmálaráðuneyti.  
“Ráðuneytið hefur hinn 20. mars 2006 staðfest sameiningu Húsavíkurbæjar, Kelduneshrepps, Öxarfjarðarhrepps og Raufarhafnarhrepps í umdæmi sýslumannsins á Húsavík í eitt sveitarfélag sbr. meðfylgjandi auglýsingu.”

Fleira ekki fært til bókar.  
Fundargerð lesin og samþykkt.  
Fundu slitið.



Fundargerð

## Fundargerð

Málsnúmer: 2003050055

11. maí 2006

Bréfalykill: 10.21

# Dettifossvegur, samráðsfundur með fulltrúum Umhverfisstofnunar

## Texti:

Fimmtudaginn 4. maí var haldinn fundur hjá Vegagerðinni á Akureyri um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar. Fundarmenn frá Vegagerðinni voru: Guðmundur Heiðreksson, Helga Aðalgeirsdóttir og Hafdís Eygló Jónsdóttir. Fundarmenn frá Umhverfisstofnun voru: Árni Bragason og Sigprúður Stella Jóhannsdóttir, þjóðgarðsvörður í Jökulsárgljúfrum.

Farið var yfir ýmis atriði í umsögn Umhverfisstofnunar um framkvæmdina og m.a. rætt um allar fyrirhugaðar námur meðfram veglínunum. Vegagerðin skýrði sín sjónarmið og fulltrúar Umhverfisstofnunar sín. Helstu umfjöllunaratriði voru eftirfarandi.

### Námur á veglínu A

Umhverfisstofnun hafði litlar athugasemdir við námur á veglínu A nema að þær væru of margar. Vegagerðin greindi frá að 3 af námunum væru útvíkkaðar skeringar þar sem landi yrði raskað með vegagerðinni. Aðeins væri um 3 efnistökusvæði að ræða utan vegar.

### Námur á veglínu B

Á veglínu B var rætt um að námur væru of margar. Vegagerðin ætlar að skoða hvort hægt er að fækka þeim. Sýndir eru tveir möguleikar að námuvegum að námu B-3. Það er villandi og þyrfti að taka annan út. Skoða þarf hvort hægt er að sleppa námu B-4, því B-5 og B-6 eru mjög nálægt henni. Umhverfisstofnun hafði athugasemdir um efnistöku úr námum B-9 og B-10 en jarðfræðingur Vegagerðarinnar sagði að um væri að ræða eina möguleikann á neðra-burðarlagsefni á svæðinu og þær væru nauðsynlegar. Rætt um að það þyrfti að ganga sérstaklega vel frá þeim því þær verða áberandi frá vegi. Sýna þarf námuveg að námu B-10. Umhverfisstofnun vill helst að námu B-13 verði sleppt því hún verði áberandi frá vegi og frá fyrirhuguðum áningarstað. Vegagerðin mun skoða það. Ákveðið var að efnistaka úr námu B-14 þyrfti að færast til, svo efnistakan myndi ekki sjást frá vegi. Einnig var rætt um að það mætti nota námu B-14 ef leið A yrði valin og þá farið öfugt inn í hana þannig að efnistakan sjáist síður.

### Námur á veglínu C

Rætt um að náma C-2 yrði færð til svo hún myndi raska minna af grónu svæði. Umhverfisstofnun vill að engin efnistaka verði í námu C-3, hún verði áberandi á þessum helsta útsýnisstað í grennd við veginn. Skoða þyrfti með efnistöku ofan vegarins, því flestir myndu horfa í átt að Vesturdal og gljúfrunum. Jarðfræðingur vegagerðarinnar sagði að í námu C-3 væri neðra burðarlagsefni, sem finnst ekki ofan vegar. Náma C-3 væri þó hugsuð til vara ef ekki fæst nægilega mikið neðra-burðarlagsefni í námu C-5. Ákveðið var að Vegagerðin myndi reyna eins og hægt væri að sleppa efnistöku úr námu C-3. Ef einhver efnistaka yrði á svæðinu, væri það þá ekki á stærra svæði en fyrirhugaður áningarstaður á svæðinu myndi ná yfir. Fulltrúar Umhverfisstofnunar féllust á efnistöku úr námum C-4 og C-5 því um er að ræða útvíkkun á skeringum sem þarf vegna framkvæmdarinnar. Ákveðið var að náma C-6 yrði stækkuð en jafnframt gætt að því að það yrði ekki úrrennsli vegna efnistökkunnar. Vegagerðin féllst á að hætta við efnistöku úr námu C-7 að því gefnu að það myndi finnast efnistökusvæði uppi á Lönguhlíð eða annars staðar í nágrenninu.

### **Námur á veglínu D**

Vegagerðin féllst á að hætta við efnistöku úr námum D-1 að því gefnu að það myndi finnast efnistökusvæði uppi á Lönguhlíð eða annars staðar í nágrenninu. Gert er ráð fyrir efnistöku úr námu D-2 eða D-3. Þær eru á grónu svæði nálægt vegi en skoðað verður betur hvor þeirra verði notuð og þá hin felld út. Námur D-4 og D-5 verða felldar út og fundin ný náma á sandinum norðan við Norðausturveg í samráði við landeiganda að Meiðavöllum og Þjóðgarðsvörð.

Jarðfræðingur Vegagerðarinnar ætlar að fara á svæðið frá Svínadalshálsi að Norðausturvegi um leið og fært verður og grafa könnunarholur til að kanna efnismál betur. Niðurstaða þeirra rannsókna verður notuð til að taka endanlega ákvörðun um efnistökuastaði á svæðinu í samráði við Þjóðgarðsyfirvöld. Beið verður með að skila inn matsskýrslu þar til efnistökuastaðir liggja fyrir.

### **Hámarkshraði og hönnunarhraði vegarins**

Rætt var um 60/90 km/klst. hámarkshraða á veginum. Fulltrúar Umhverfisstofnunar telja að hámarkshraði á öllum veginum skuli vera 60 km/klst en fulltrúar Vegagerðarinnar telja að utan Þjóðgarðsins skuli hámarkshraðinn vera 90 km/klst. Rætt var um að í Mývatnssveit væru áætlanir um 70 km/klst hámarkshraða í kringum vatnið.

Rætt var um hönnunarhraða vegarins og greindu starfsmenn Vegagerðarinnar frá að veglína B fylgdi landslagi mjög vel og mun betur en veglína A. Yfir 30 beygjur væru á veglínu B á kaflanum frá Hringvegi að Dettifossi en tæplega 15 beygjur á veglínu A. Hún væri í meira samræmi við vegi sem Vegagerðin hannar venjulega. Ef lækka ætti hönnunarhraða vegarins þyrfti að bæta við beygjum sem hefðu engan annan tilgang en að lækka umferðarhraða og væru ekki í samræmi við landslagið.

### **Bílastæði, göngustígar**

Rætt var um að Umhverfisstofnun vildi að Vegagerðin myndi ganga frá öllum bílastæðum og útbúa göngustíga sem mótvægisáðgerð við auknum fjölda ferðamanna vegna vegarins. Starfsmenn Vegagerðarinnar greindu frá að óvíst væri með fjárveitingar til framkvæmdarinnar. Svo það væri ekki hægt að lofa neinu. Fulltrúar Umhverfisstofnunar greindu frá verkefni sem er verið að vinna í samráði við Ferðamálastofu og fleiri aðila um bætt aðgengi allra (fatlaðra) að náttúruperlum. Hugmyndir um malbikaða göngustíga í Þjóðgarðinum væru hluti af því verkefni.

### **Núverandi vegir sem verða aflagðir**

Í umsögn Umhverfisstofnunar kom fram að fjarlægja ætti núverandi veg í Svínadalshálsi. Vegagerðin greindi frá að til að það yrði hægt myndi þurfa töluvert mikið af svarðlagsefni en það yrði að öllum líkindum allt notað við frágang skeringa og náma. Ákveðið var að hafa samráð um hvernig gengið yrði frá núverandi vegi þegar kæmi að framkvæmdum.

Ritað 11. maí 2006  
Helga Aðalgeirsdóttir

Vegagerðin  
Bt. Sóleyjar Jónasdóttur  
Miðhúsavegi 1  
600 Akureyri

*Varðar undirbúning að vegagerð vestan Jökulsár á Fjöllum, “Dettifossvegur - Norðausturvegur-Hringvegur í Keldunes- og Skútustaðahreppi”*

Undirritaður hefur kynnt sér gögn vegagerðarinnar um Dettifossveg og einnig gengið um fyrirhugað framkvæmdasvæði.

Á og við fyrirhugað vegstæði eru bæði falleg rofform og setmyndanir sem myndast hafa í stórhlaupum í Jökulsá á Fjöllum. Þessi hlaup eru stærstu hlaup sem orðið hafa á jörðinni eftir síðasta jökulskeið sem lauk fyrir 10.000 árum. Norðan Dettifoss er Jökulsá í gljúfrum og yfirleitt nokkur gróður í kringum ána. Sunnan við Dettifoss er áin á eyrum og gróður af skornum skammti meðfram áni. Umhverfið er því allt berangurslegra og rofform og setmyndanir augljósari. Gönguferðir meðfram áni eru því aðlaðandi kostur og gefur möguleika á tengingu upp í Herðubreiðalindir. Návist vegar nálægt áni raskar svæðinu og gerir það óaðlaðandi fyrir göngufólk. Vegur á fyrirhuguðu vegstæði væri því umhverfisslys því hann skemmir fyrir framtíðarmöguleikum á slíkri ferðamennsku. Farsælast er að halda veginum á núverandi vegstæði og yrði því ekki um jarðrask að ræða.

Jökulsá á Fjöllum er sú á á Íslandi sem mest samstaða er um að vernda. Vatnajökull, Askja, Hvannalindir og Herðubreiðarlindir eru þegar verndaðar ásamt Jökulsárgljúfrum. Það er einungis tímaspursmál hvenær skrefið verður stigið til fulls og áin öll vernduð frá upptökum til ósa.

Ein af ástæðum þess að fyrirhugað vegstæði er staðsett nálægt áni er sú að stutt sé í námur. Við lauslega skoðun á þeim setbunkum sem eru meðfram áni virðist mér að í sumum tilfellum sé um að ræða jökulhlaupaset sem er að langmestu leiti sandur en inniheldur lítið af mól. Ég tel því óvíst að þarna sé í raun hentugt efni til vegagerðar.

Við fyrstu hentugleika hyggst ég skoða nánar námasvæði í tengslum við vegagerð innan þjóðgarðsins í Jökulsárgljúfrum ásamt því að skoða hraun á fyrirhuguðu vegstæði, frekari athugasemda er því að vænta þegar snjóá leysir.

Óskar Knudsen  
Fannafold 122  
112 Reykjavík

Með fylgir viðauki um fyrirhugaðan veg frá Dettifossi suður að þjóðvegi 1



## Viðauki um fyrirhugaðan veg frá Dettifossi suður að Þjóðvegi 1

Hér að neðan eru rædd lauslega þau fyrirbæri sem eru á veglínunni, en það er þó skoðun undirritaðs að vernda beri umhverfi árinna sem heild og veglínan sjálf það sem ógnar svæðinu í heild sinni. Vitnað er til korta Vegagerðarinnar af svæðinu og fyrirhugaðra vega sem þar eru merktir með gulum og bláum línunum.

Gulur 22000 til 20000

Í sjálfu sér ekkert að því að lagður verði nýr vegur frá núverandi vegi niður að Dettifossi.

Gulur 20200 til 16000

Mikill skaði væri ef lagður yrði vegur til suðurs frá bílastæðinu vestan við Dettifoss til mós við útsetta nýja veglínu. Vegurinn er alltof nálægt ánni og spillir útsýni austanfrá. Þetta svæði ætti eingöngu að vera göngusvæði.

Blár 19000 til 16500

Veglína fyrirhugaðs vegar ætti ekki að fara austur yfir Hraundal. Þar sem vegirnir (blár og gulur) mætast sunnan við Dettifoss eru setlög sem hafa myndast við stíflu í Jökulsá, trúlega þegar hún stíflaðist af sprungugosi sem þveraði ánni. Setlögin hafa ekki verið rannsökuð til hlítar.

Á svæðinu frá áður nefndum vegamótum (blár 16500) suður á Grjót er veglínun of nálægt Jökulsá. Þarna fer veglínun um gamlar setmyndanir úr jökulhlaupum Jökulár og eru þar merktar námur: A-2, A-4 og A-6 til 9. Þessar myndanir ætti að vernda þar sem ég tel að þær séu ummerki flóða. Óvíst er að þessar námur henti til vegagerðar. Námur A-3 og A-5 eru í farvegi árinna og eru heppilegri, enda lagar hún, að nokkru, með tímanum það sem raskað verður.

Skammt vestan við fyrirhugaða veglínu frá Dettifossi að Þjóðvegi 1 eru hraunmyndanir í Norðmelsgjá og því er ekki hentugt að flytja veginn vestur í gjána því fer best á því að veglínun verði þar sem hún er nú.

Óskar Knudsen  
Fannafold 122  
112 Reykjavík



## Umhverfissráðherra undirbýr stofnun Vatnajökulspjóðgarðs

25.1.2005

Ríkisstjórnin samþykkti á fundi sínum í dag að tillögu Sigríðar Önnu Þórðardóttur umhverfissráðherra að unnið verði að undirbúningi að því að fella landssvæði norðan Vatnajökuls inn í framtíðar Vatnajökulspjóðgarð í samráði við heimamenn og aðra hagsmunaaðila. Er ráðherra falið að vinna að framgangi málsins á grundvelli fyrirbyggjandi tillagna.

Svæðið norðan Vatnajökuls sem um ræðir er um 10% af stærð landsins og fjölbreytilegt að náttúru. Vegna áhrifa jökulsins og samspil elds og ísa á þessu svæði er svæðið einstakt í veröldinni og hefur meiri sérstöðu en nokkuð annað hliðstætt svæði. Svæðið nær í vestri að Tungnársvæðinu og tekur yfir Vonarskarð, Tungnafellsjökul, meginhluta Ódáðahrauns, Öskju og Dyngjufjalla, Herðubreið, Jökulsá á Fjöllum ásamt helstu þverám eins og Kreppu, Kverká, Svartá og vatnasviði öllu eins og við verður komið, Vesturöræfi, Snæfell og Eyjabakkasvæðið að austan. Svæðið fellur í dag undir stjórnslu sjö sveitarfélaga þ.e. Ásahrepps, Þingeyjarsveitar, Skútustaðahrepps, Kelduneshrepps, Öxarfjarðahrepps, Fljótsdalshéraðs og Fljótsdalshrepps.

Í nefndinni sem vann að tillögum um verndarsvæði eða þjóðgarð norðan Vatnajökuls voru alþingismennirnir Arnbjörg Sveinsdóttir tilnefnd af Sjálfstæðisflokki, Magnús Stefánsson tilnefndur af Framsóknarflokki, Steingrímur J. Sigfússon tilnefndur af Vinstri hreyfingunni grænu framboði og Össur Skarphéðinsson tilnefndur af Samfylkingunni ásamt Magnúsi Jóhannessyni ráðuneytisstjóra í umhverfissráðuneytinu sem var formaður nefndarinnar. Nefndin er einhuga um tillögurnar. Tillögur nefndarinnar voru unnar í nánú samráði við heimamenn og hlutaðeigandi aðila.

Nefndin lagði til að stofnun Vatnajökulspjóðgarðs yrði gerð með sérstökum lögum og aðild heimamanna að stjórn og rekstri þjóðgarðsins tryggð og með öðrum hætti en verið hefur í þeim þremur þjóðgördum sem stofnaðir hafa verið og eru undir stjórn umhverfissráðherra. Lagt er til að svæðinu norðan Vatnajökuls ásamt tilheyrandi hluta jökulsins verði skipt í þrjú rekstrarsvæði þjóðgarðsvarða undir sameiginlegri yfirstjórn en þar með talinn er núverandi þjóðgarður í Jökulsárgljúfrum. Nefndin taldi að með sömu nálgun á syðri hluta jökulsins væri rétt að gera ráð fyrir að Vatnajökulspjóðgarði, sem næði til jökulsins og annarra helstu áhrifasvæða hans, væri skipt upp í sex rekstrarsvæði þjóðgarðsvarða og þar með væri talinn núverandi þjóðgarður í Skaftafelli. Slíkur þjóðgarður yrði að mati nefndarinnar einstakur í heiminum hvað varðar stærð og fjölbreytileika og myndi að mati kunnugra verða áfúsugestur á heimsminjaskrá Sameinuðu þjóðanna um markverða staði í heiminum og tvímælalaust með þeim markverðustu á sviði jarðfræði og landmótunar.

Fyrirtækið Rannsóknir og ráðgjöf ferðaþjónustunnar lagði mat á tillögur nefndarinnar og telur að verði farið að tillögum nefndarinnar um þjóðgarð norðan Vatnajökuls og í þá uppbyggingu sem lagt er til megi gera ráð fyrir að lágmarki 1,5 - 2,0% aukningu ferðamanna hingað til lands en það gæti svarað til hækkunar gjaldeyristekna um 1,2 - 1,5 milljarða króna á ári. Þar af má ætla að um 700 milljónir komi inn á svæðið í auknum tekjum árlega. Ennfremur spáir fyrirtækið að ferðamönnum muni fjölga um 5% til viðbótar verði stofnaður Vatnajökulspjóðgarður sem náði til alls jökulsins og svæða norðan og sunnan hans. Þetta gæti þýtt um 32 þúsund fleiri ferðamenn og viðbótargjaldeyristekjur upp á um 4 milljarða króna.

Umhverfissráðherra mun nú í framhaldi af samþykkt ríkisstjórnarinnar láta vinna áfram að undirbúningi að stofnun Vatnajökulspjóðgarðs á grundvelli tillagna nefndarinnar í samráði við heimamenn og aðra hagsmunaaðila og vinna heildstæðar tillögur fyrir Vatnajökulspjóðgarð sem taki til jökulhettunnar og aðliggjandi jaðarsvæða, bæði norðan og sunnan Vatnajökuls. Jafnframt munu viðræður ráðuneytisins við landeigendur, viðkomandi sveitarstjórnir og aðra hagsmunaaðila halda áfram um þetta mikilvæga verkefni, hvort sem litið er til náttúruverndar eða eflingu byggðar

Fylgiskjal 43

á svæðinu umhverfis hinn væntanlega þjóðgarð.

Fréttatilkynning nr. 3/2005  
Umhverfissráðuneytið

**Tillögur nefndar um stofnun þjóðgarðs norðan Vatnajökuls**

**Stækkun þjóðgarðsins í Skaftafelli**

---

Umhverfissráðuneytið - Skuggasundi 1 - 150 Reykjavík [Sjá kort](#)  
Sími 545 8600 - Bréfasími 5624566 - Kt.: 571189-1519 - [postur@uml.stjr.is](mailto:postur@uml.stjr.is)

132. löggjafarþing 2005–2006.  
Þskj. 68 — 68. mál.

## Tillaga til þingsályktunar

um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum.

Flm.: Steingrímur J. Sigfússon, Halldór Blöndal, Sív Friðleifsdóttir,  
Össur Skarphéðinsson, Guðjón A. Kristjánsson,  
Kolbrún Halldórsdóttir.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að undirbúa og leggja fyrir Alþingi frumvarp til laga um friðlýsingu Jökulsár á Fjöllum. Friðlýsingin taki til alls vatnasviðs Jökulsár á Fjöllum að Kreppu og öðrum þverám meðtöldum með náttúrlegum rennslisháttum, þar sem hvers kyns röskun og mannvirkjagerð er bönnuð. Sérstaklega verði hugað að því við undirbúning málsins hvernig friðlýsing Jökulsár á Fjöllum skuli tengjast núverandi þjóðgarði í Jökulsárgljúfrum og fyrirhuguðum Vatnajökulsþjóðgarði og stofnun frekari þjóðgarða eða verndarsvæða norðan jökla.

### Greinargerð.

Tillaga þessi var flutt á 129., 130. og 131. löggjafarþingi en varð í ekkert skiptið útrædd. Hún er því endurflutt óbreytt. Frá því að tillagan var flutt á 130. löggjafarþingi hefur sérstök nefnd, sem fyrrverandi umhverfisráðherra, Sív Friðleifsdóttir, skipaði um stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan Vatnajökuls skilað ráðuneytinu skýrslu þar sem gerð er grein fyrir starfi og niðurstöðum nefndarinnar. Var skýrslan gefin út af umhverfisráðuneytinu í maí 2004. Í megin tillögum nefndarinnar segir orðrétt: „Nefndin leggur til að svæði þjóðgarðs norðan Vatnajökuls nái frá vatnaskilum á Vatnajökli í suðri til Tungnársvæðis vestan jökuls og taki yfir Vonarskarð, Tungnafellsjökul, meginhluta Ódáðahrauns, *Jökulsá á Fjöllum ásamt helstu þverám eins og Kreppu, Kverká, Svartá og vatnasviði öllu eins og við verður komið, Vesturöræfi, Snæfell og Eyjabakkasvæðið.*“ [Leturbreyting flm.] Þá hefur ríkisstjórn samþykkt, í kjölfar kynningar á tillögum nefndarinnar, að áfram verði unnið að undirbúningi málsins. Þessi staða málsins breytir engu um og dregur síst úr mikilvægi þess að Alþingi sjálf taki af skarið um efni tillögunnar. Hvað rökstuðning varðar vísast að öðru leyti til greinargerðar sem fylgdi tillögu þessari á 130. löggjafarþingi:

„Enginn vafi er á því að Jökulsá á Fjöllum, Dettifoss og Jökulsárgljúfur, að meðtöldu hinu stórbrotna umhverfi árinna allt frá upptökum við jaðra Dyngjujökuls og Brúarjökuls til sjávar í Öxarfirði, er einstæð náttúrugersemi. Fyrst skal frægan telja Dettifoss, sem oft er titlaður aflmesti eða völdugasti foss í Evrópu, þá hin miklu gljúfur, Hafragilsfoss og Selfoss og þjóðgarðinn í Jökulsárgljúfrum að meðtöldu Ásbyrgi. Ævi sinni lýkur Jökulsá með því að flæmast um sandana fyrir botni Öxarfjarðar og hefur þá grafið í sand eitt af háhitasvæðum landsins. Umhverfið við efri hluta árinna er ekki síður stórbrotið allt frá upptökum við Dyngjujökul vestan Kverkfjalla þar sem áin flæmist um hina miklu sandauðn norðan jökulsins með Kverkfjallarana og Krepputungu austan við. Trölladyngja, Dyngjufjöll og Herðubreið með Ódáðahraun að baki skapa stórbrotna umgjörð í vestri. Undan vesturjaðri Brúarjökuls koma svo Kverká og Kreppa og sameinast Jöklu norðan Krepputungu eftir að hafa runnið á leið sinni

til móðurelfunnar um land sem ekki er síður stórbrotið. Um svæðið má segja að Jökulsá á Fjöllum sé bandið sem tengir saman og gerir að einni heild eitthvert stórkostlegasta náttúru-fyrirbæri jarðarinnar. Samspil elds og ísa, landmótun og jarðfræði sem einkennist af mikilli eldvirkni og m.a. móbergsmyndunum frá ísaldartímum sem eiga enga sína líka í veröldinni, ummerki gríðarlegra hamfarahlaupa, gróðurvinjar, úfin hraun og eyðimerkur, dýralíf og vatnafar.

En það er ekki aðeins landið umhverfis Jökulsá á Fjöllum sem hluti af stórbrotinni lands-lagsheild sem gefur ánni mikið gildi, heldur og sjálft vatnasviðið í heild sinni, stórbrotið sam-spil jökulvatna og lindáa og rennslishættir allra þessara vatna. Á Íslandi hefur það að vísu fram undir síðustu ár ekki verið mikið til umræðu að náttúrulegir rennslishættir fallvatna gætu haft verndargildi í sjálfu sér en sú umræða er fyrir löngu vel þekkt í ýmsum nálægum löndum. Víða hefur rennslisháttum vatna fyrir löngu verið raskað í umtalsverðum mæli, t.d. í þágu samgangna á vatni og við gerð skipaskurða, stíflumannvirkja og vatnaflutninga til áveitu eða jafnvel með mannvirkjum sem tengdust timburfleytingum. Virkjanir, uppistöðulón, vatns-miðlun og vatnaflutningar eru hins vegar þær framkvæmdir sem á seinni áratugum eru al-gengustu ástæður þess að náttúrulegum rennslisháttum fallvatna hefur verið raskað. Ef svo heldur fram sem horfir á Íslandi verða nokkur af stærstu jökulvötnum landsins miðluð og náttúrulegum rennslisháttum þeirra gjörbreytt innan fárra ára. Hér er átt við Þjórsá og Tungnaá sem þegar má heita að séu fullmiðlaðar og síðan bætast Jökulsá á Dal og Jökulsá í Fljótssdal í hópinn. Í þessu ljósi verður verndargildi Jökulsár á Fjöllum og Kreppu með óbreyttum rennslisháttum enn þá meira en ella. Allt stefnir í að Jökulsá á Fjöllum verði eina verulega korguga jökulfljótið í þessum stærðarflokki sem ekki hefur enn verið hröflað við. Um er að ræða næstlengstu á landsins, stærsta vatnasviðið, um 8.000 ferkílómetra, og fjórða vatnsmesta fallvatnið miðað við meðalrennsli. Umhverfi árinna ber merki gríðarlegra ham-farahlaupa og enn vekja hlaup í Jökulsá undrun og aðdáun þeirra sem þau líta augum, ekki síst að sjá Dettifoss í tröllslegum ham þegar vatnsmagnið hefur margfaldast. Allt ber að sama brunni; hin einstæðu verðmæti sem fólgin eru í Jökulsá á Fjöllum og umhverfi hennar, hvoru tveggja óröskuðu af manna völdum, eru miklu meira en fullgild rök fyrir alfriðun.

Í merkri samantekt sinni um fossa á Íslandi setur Sigurður Þórarinnsson fossaröðina í Jökulsá á Fjöllum í hæsta verndarflokk og segir að fossana eigi tvímælalaust að friðlýsa ásamt nánasta umhverfi og því fyrr því betra. (Sjá: Sigurður Þórarinnsson 1978. Fossar á Íslandi. Náttúruverndarráð, Fjölrit nr. 2.) Um fossaröðina segir Sigurður: „... stórvirkjun í Jökulsá eyðileggur röð fossa: Selfoss, Dettifoss og Hafragilsfoss, sem samanlagt eiga enga sína líka héraendis og í Evrópu allri“. Í sama riti lýsir Sigurður viðhorfum sem ekki eiga síður við í dag. Hann segir: „Því er nú mjög á lofti haldið, og vissulega með veigamiklum rökum, að í fossum landsins búi nokkuð af framtíð okkar þjóðar, er byggist á þeim verðmætum, sem mæld eru í kílóvatstundum. En þar við liggur einnig brot af framtíðarhamingju þjóðarinnar, að hún gleymi því ekki, að í fossum landsins búa einnig verðmæti, sem ekki verða metin til fjár, en mælast í unaðs stundum.“

Ýmsar hugmyndir hafa verið og eru á kreiki sem tengjast frekari verndun þess svæðis sem Jökulsá á Fjöllum rennur um. Vinna stendur yfir við gerð náttúruverndaráætlunar og við að skoða mögulega stofnun þjóðgarðs eða verndarsvæðis norðan jökla þar sem sjónir hljóta m.a. að beinast mjög að Jökulsá á Fjöllum. Á hinn bóginn er rétt að hafa í huga virkjanaáform á svæðinu og að bæði eldri og yngri ráðagerðir um virkjun Jökulsár á Fjöllum eru til staðar og hafa greinilega ekki verið afskrifaðar af öllum.

Flutningsmenn eru þeirrar skoðunar að tímabært sé og þarft að Alþingi sjálft taki af skarið í þessu máli. Eðlilegt er að láta nú reyna á yfirlýsingar sem fallið hafa á undanförunum mánuðum og missirum um vilja til að ekki verði hróflað við Jökulsá á Fjöllum. Rétt er að taka fram að lokum að tillaga þessi er hugsuð sem algerlega sjálfstætt innlegg í hina almennu náttúruverndarumræðu og þá vinnu sem nú stendur yfir við gerð nýrrar náttúruverndaráætlunar. Sama gildir um vinnu fyrrgreindrar nefndar um þjóðgarð eða verndarsvæði norðan Vatnajökuls. Með því einu að friða Jökulsá á Fjöllum, þótt stórt skref væri, er langt í frá að fullnægjandi árangri sé náð á þessu sviði náttúruverndar. Að sjálfsgöðu koma mörg önnur vatnsföll stór og smá og vatnasvið þeirra til greina með alveg sama hætti. Þess ber að geta að áður hafa verið fluttar tillögur hér á Alþingi svipaðs efnis og sú sem hér er fram borin og skal sérstaklega minnt á tillögu til þingsályktunar um friðlýsingu Hvítár/Ölfusár og Jökulsár á Fjöllum sem flutt var á 113. og 120. löggjafarþingi.“