

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 ferðþjónustuaðila 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 Dettifossvegar

Undirrituð mótmælir framkvæmdinni eins og henni er lýst í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Dettifossvegar 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 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 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 árinnað 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 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 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 ferðaþjónustu. 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.

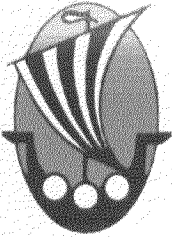
Ekki verður farið í að tíuanda hér þær rangfærslur og getgátur sem koma fram í þessu bréfi, frekar en bréf Landverndar.

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

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 harnar 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

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 Skútustaðahreppi, 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, aðbyggingarvegur við mat á
umhverfisáhrifum.

Veglina D þar sem hún vikur útaf niðurvandi
veglinu við þinn vestast í landi Þreidavalla
og norður yfir gróð mótendi vestan
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 niðri til beitar eða
ræktunar. Það eru þrjár rangfarar
vestast í tíu 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
sandfi 200-300 m. Summan vegarnóta norð-
anvegur og veglinu D1.
Ekki verður síð að veglinu D1 þurfi að raska
formmynjun á Heringstöðum frekar en orðið
er, þar sem niðurvandi vegur var gert upp
með jarðinu fyrir rúmri hálfri öld og
fimmast þú taplega formmynjun í veginum
eða vegarkurðinum norðan við.
Eunfræmur álitur landeigandi þad
viðingaleysi með eignareit. 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 óskillegar þar sem þar eru á stöðum og gatu skapað hattu fyrir í vetrinum, ef í þar safnast vatn og krap, enda náma norðan veganna og uppveitavegar og norðanustuvegar, sem ekki hefur verið séð í óskillegri efnistöku-staðum.

Verði Delliþorsvegur gæstur af frá norðanustuvegi stöður að þjóðgarðsmörkum geris Landeigandi kröfu í undirgöng sjöst í Meidavallaskógi, þar sem gönding skiflu laudinu sundur, eins á minnst 2 stöðum Summan skógar fram að Heitatorfum, þar sem annars voru heft aðgengi fyrir sauðfé ís laudi Meidavalla í sameiginleg afriti.

Fornminjar sem eru við Delliþorsveg skammt summan Meidavallaskógar og mendar Maringerði í skiptu um umhverfiornat bls. 116 tíðra fornminja er hvernig gefid í heimildum um gördina Meidavalli enda gefid nafn af Sigurði Jónsson frá Gardi 1993. Þar sem 200 m. Vestur frá líni á Meidavollum er eyðibíli sem heiti Maringerði og annar kornid í þeim norðanustur frá Távegg er nafngiftin á þessum fornminjunum til þess eins að skapa rugling.

Meidavöllum 18. apríl 2006

Gudni Arnadóttir
jardareigandi

Ánni Óskarsdóttir 160546
Ábyandi - 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. kafla 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

VEGAGERÐIN	
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 smákafla 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 léttu ferðamannaumferð, er líka á vissan hátt verið að léttu 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 náttúruperlana 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