

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík



UMHVERFISSTOFNUN

Reykjavík, 10. maí 2013
Tilvísun: UST20130400080/bs

Jökuldalsvegur (923) um Hrafnkelsdal. Umsögn um frummatsskýrslu

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 10. apríl sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Hér er um ræða lagningu nýs vegar frá Aðgöngum 3 í Glúmsstaðadal niður að Aðalbóli í Hrafnkelsdal. Nýlagning verður um 6,5 km en á 3 km löngum kafla er núverandi Jökuldalsvegi fylgt.

Fyrirhugað er að leggja vegin í tveimur áföngum. Í fyrri áfanga er fyrirhugað að leggja 2,6 km langan uppbyggðan malarveg frá Glúmsstaðadal að Hrafnkelur. Í síðari áfanga er fyrirhugað að byggja tvær brýr á Hrafnkelu, leggja 7,1 km langan uppbyggðan veg að Aðalbóli og klæðning lögð á allan veginn.

Vantafar Í frummatsskýrslu bls. 106 er vitnað í bréf frá Veiðimálastofnun sent í nóvember 2012, en þar segir m.a.: „Í gögnum kemur fram að vegarstæðið er að hluta við eða í farvegi vatnsfalla og þá Hrafnkelur sérstaklega, auk þess sem 3 brýr/ræsi eru á vegarkaflanum. Fyrirhuguð er umtalsverð malartekja í og við vatnsföll. Í ljósi þess skýtur það skökku við að strax í upphafi hafi verið ákveðið að ekki verði gerðar rannsóknir á lífríki ánnu sem er nauðsynlegt til að styðjast við við mat á líklegum áhrifum framkvæmda. Ekki síst þar sem um er að ræða viðamiklar framkvæmdir sem geta haft talsverð áhrif á lífríki í vatni enda um umhverfismat að ræða.“

Efnistaka Í áfanga I verður aðallega nota efni sem haugsett var ofan Glúmsstaðadals. Efni í áfanga I verður að hluta tekið úr farvegi og áreyrum Hrafnkelu og allt efni í áfanga II allt að 200.000 m³. Svo mikil efnistaka mun hafa neikvæð áhrif á árfarveginn og dalbotninn næst ánni. Óvissa er um áhrif efnistökkunnar á lífríki Hrafnkelu.

Gróður Um þetta atriði segir m.a. í frummatsskýrslu á bls. 97: „Athugun á gróðurlendum og tegundum gróðurs í Hrafnkelsdal sýna að sá þurrlendisgróður sem þar vex er hvorki sjaldgæfur á landsvísu né á Austurlandi. Engin háplöntutegund á valista fannst á svæðinu. Hins vegar er samfelldur og gróskumikill gróður svo hátt inn til landsins ekki algengur.“ Í fyrirhuguðu vegstæði innst í Hrafnkelsdal mun tveimur mýrum sem eru stærri en 3 ha verða

raskað. Samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skal forðast röskun slíkra vistkerfa. Ekki er fjallað um aðra valkosti á þessari leið. Ráðgert er að endurheimta votlendi í stað þess sem raskað verður.

Til að draga úr neikvæðum áhrifum á gróður og flýta uppgræðslu vill Umhverfisstofnun benda á verklag sem viðhaft var annars vegar við lagningu Háslónsvegar og hins vegar við lagningu vegar um Lyngdalsheiði sem fólst í því að gróðurtorfur voru teknar af vegstæði og þær nýttar til frágangs á vegfláum. Einnig mætti draga úr raski á gróður með því að fella burt litlar og efnisrýrar skeringar.

Fuglar í frummatsskýrslu bls 100 segir m.a.: „Í rannsóknnum Náttúrustofu Austurlands árið 2010 komu fram 22 tegundir en vitað er um fleiri tegundir án þess að þeirra hafi orðið vart núna. Fuglalíf er því allfjölskrúðugt miðað við hæð yfir sjávarmáli.. Af þekktum tegundum eru fimm á valista, en það eru grágæs, fálki, straumönd, gulönd og hrafn....“

Fyrirhugaður vegur mun liggja nærri eina fálkahreiðrinu í Hrafnkelsdal (um 300 m samkvæmt korti). Þetta öndvegisóðal er búsett í flestum árum og gjaldfellur með tilkomu vegar inn í dalinn og hætt er við að það leggist í eyði við breytingarnar á svæðinu.“

Framkvæmdum verður hagað þannig að ekki verði truflanir á varptíma fálkans.

Umhverfisstofnun telur að tryggja þurfi að þetta verklag verði viðhaft við framkvæmdina áður en til útgáfu framkvæmdaleyfis kemur.

Landslag og sjónræn áhrif Mikið rask verður í farvegum og áreyrum vegna vegagerðar og efnistöku til framkvæmdanna. Milli stöðva 7200-9000 liggur vegurinn um samfellt og gróskumikið gróðurlendi en þar hefur engin mannvirkjagerð farið fram. Í frummatsskýrslu segir á bls. 119: „Allar vegaf framkvæmdir á svæðinu hafa neikvæð áhrif á landslag. Við lagningu vegarins þarf að skera í hæðir og fylla í lægðir.“ Umhverfisstofnun vill ítreka fyrri ábendingar um að draga úr skeringum til að minnka sjónræn áhrif eins og kostur er. Á kaflanum frá st. 7000-9000 liggur vegurinn í beinni línu sem mun gera veginn talsvert meira áberandi en ella.

Í Hrafnkelsdal er nú tiltölulega friðsæll staður, sem nýttur er til útivistar og veiða auk hefðbundins landbúnaðar. Umhverfisstofnun telur að þegar Áfanga II er lokið mun vegurinn hafa mikil áhrif á upplifun á landslag og friðsæld í Hrafnkelsdal. Umhverfisstofnun vill benda á að þeim stöðum fer fækkandi á Íslandi þar sem hægt er að njóta útivistar án ónæðis frá umferð. Að líkindum gætu staðir eins og Hrafnkelsdalur í því vegsambandi sem hann er nú fengið enn meira gildi í framtíðinni einmitt vegna tiltölulega lítillar umferðar um dalinn að sumarlagi.

Umfang mannvirkis Umhverfisstofnun vill benda á að frummatsskýrslu koma fram nokkuð misvísandi upplýsingar um þann veg sem fyrirhugað er að leggja. Á bls. I segir t.d. : „Að loknum síðari áfanga verksins (áfanga II) verður kominn nýr vegur með bundnu slitlagi og uppbyggður með tilliti til snjóa frá Kárahnjúkavegi að Aðalbóli.“ Á bls. 118 segir: "Miðað er við að engin vetrarþjónusta verði á veginum." Umhverfisstofnun bendir á að hér er um veg að ræða sem einungis er ætlunin að nýta sem ferðamannaveg að sumarlagi. Því telur stofnunin að umfang mannvirkisins ætti að vera í meira samræmi við fyrirhuguð not. Einnig vill stofnunin benda á að sá hluti vegarins sem nú liggur frá Kárahnjúkavegi að Aðgöngum 3 er ekki lagður með það markmið í huga að byggja veginn upp úr snjó. Stofnunin telur að leggja ætti höfuð áherslu á að byggja veginn þannig að hann verjist vatnsrofi í stað þess að byggja veginn með tilliti til vetrarnota. Umhverfisstofnun telur að með því að minnka umfang vegarins verði unnt að draga úr neikvæðum sjónrænum, einnig væri hægt að draga úr neikvæðum áhrifum á landslag sem og neikvæðum áhrifum á farveg Hrafnkelu vegna minni efnistöku.

Niðurstaða Umhverfisstofnun telur að helstu áhrif fyrirhugaðar veglagningar felist í því að núverandi ástandi Hrafnkelsdals verður breytt varanlega. Í stað seinfarinna og stundum torfærra leiða sem nú liggja niður í Hrafnkelsdal frá Kárahnjúkavegi kæmist dalurinn í alfaraleið með lagningu vegar með bundnu slitlagi og 90 km hámarkshraða frá Kárahnjúkavegi að núverandi Jökuldalsvegi.

Slíkur vegur myndi óhjákvæmilega leiða til stóraukinnar umferðar um dalinn sem gæti gerbreytt svæðinu með tilliti til útivistar og ferðamennsku. Til lengri tíma lítið er allt eins líklegt að gildi Hrafnkelsdals gæti falist í þeirri upplifun ferðamanna að hér sé um afskekktan og friðsælan dal að ræða. Líklega gæti gildi slíkra staða aukist í framtíðinni ef haft er í huga það álag sem nú þegar er á vinsælum áfangastöðum vegna mikillar fjölgunar ferðamanna.

Í Náttúrumæskrá Helga Hallgrímssonar segir m.a. um Hrafnkelsdal: „*Dalurinn hefur lítið verið skoðaður með tilliti til náttúruminja. Ljóst er að verndun hans og nágrennis yrði fyrst og fremst að byggjast á sögulegum forsendum. Þeirri tillögu er hér varpað fram, að dalurinn verði friðlýstur sem búsetulandslag eða þjóðminjasvæði, hið fyrsta sinnar tegundar hérlandis. Feli það í sér strangari reglur en almennt gilda um hvers konar röskun minja og landslags.*”

Fyrirhuguð framkvæmd mun að líkindum hafa neikvæð áhrif á varp fálka. Hún mun einnig raska varanlega mýrlendi á tveimur stöðum. Gróskumiklu gróðurlendi sem er óalgennt í þeirri hæð sem hér um ræðir verður raskað.

Efnistaka og vegagerð munu hafa veruleg áhrif á farveg Hrafnkelsár. Framkvæmdaaðili leggur til að rannsókn um lífríki í vatni á áhrifasvæði áfanga II verði frestað þar til ákvörðun hefur verið tekin um að ráðast í þann hluta framkvæmdarinnar. Vegna þessa telur Umhverfisstofnun að mati á umhverfisáhrifum umræddrar framkvæmdar, þ.e. áföngum I og II sér eingöngu lokið hvað varðar áfanga I. Á grundvelli þeirra gagna sem nú liggja fyrir sé ekki unnt að taka upplýsta ákvörðun um heildar áhrif áfanga II á umhverfið.

Vegna umfangs vegarins mun hann verða mjög áberandi þáttur í landslaginu. Ef veruleg aukning verður á umferð um Hrafnkelsdal er hætt við að upplifun þeirra sem heimsækja dalinn í framtíðinni verði talsvert önnur en í dag. Hér er um huglægt mat að ræða, en slíkt mat liggur einnig til grundvallar upplifun þeirra sem stunda ferðamennsku og útivist. Stofnunin telur að við mat á umhverfisáhrifum ætti að gefa slíku mati meira vægi en gert hefur verið til þessa. Ef lagður verður vegur með bundnu slitlagi og 90 km hámarkshraða mun slíkt mannvirki breyta Hrafnkelsdal varanlega. Umhverfisstofnun telur að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa verulega neikvæð áhrif vegna neikvæðra áhrifa á landslag, sjónræna þætti, friðsæld, fálka og að líkindum farveg og næsta nágrenni Hrafnkelu.

Virðingarfyllst

Sigrún Agústs dóttir
Sviðsstjóri

Björn Stefánsson
sérfræðingur