

Skipulagsstofnun  
Jakob Gunnarsson  
Laugavegi 166  
150 REYKJAVÍK

Garðabær, 17. maí 2019  
2019040048/42-0  
TB  
tb

## Efnistaka og lagning Kjalvegjar frá Árbúðum að afleggjara til Kerlingarfjalla, umsögn

Vísað er til bréfs frá Skipulagsstofnun, dags. 24. apríl sl., þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um tilkynningu Vegagerðarinnar um fyrirhugaða framkvæmd um lagfæringu, efnistöku og lagningu Kjalvegjar frá Árbúðum að afleggjara til Kerlingarfjalla. Óskað er eftir því hvort og á hvaða forsendum Náttúrufræðistofnun telur að framangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum eða ekki að teknu tilliti til 2. viðauka laga nr. 106/2000. Í greinargerð með erindinu kemur fram að endurbætur verða gerða á um 17,3 km kafla þar sem Kjalvegur verður byggður upp úr landinu, 50 - 70 sm. Framkvæmdin er að mestu leiti innan núverandi vegsvæðis en vikur frá því á köflum, samtals á um 4,7 km. Tilgangur framkvæmdarinnar er fyrst og fremst að bæta veginn fyrir umferð meðal annars vegna ferðaþjónustu. Beðist er velvirðingar á því að dregist hefur að svara erindinu.

Náttúrufræðistofnun hefur farið yfir greinargerð með fyrirhugaðri framkvæmd og telur að framkvæmdin komi ekki til með að hafa veruleg áhrif á gróður, fuglalíf og mikilvægar jarðmyndanir. Það er hins vegar ljóst að framkvæmdin mun hafa áhrif á landslag og víðerni og að efnistaka mun fara fram yfir 150 þúsund rúmmetra sem að öllu eðlilegu væri matsskylt. Að mati Náttúrufræðistofnunar er ein af grundvallar spurningum þessa máls hvort Kjalvegur innan miðhálandisins eigi að vera uppbyggður eða ekki og þ.m.t. hvernig eigi að taka ákvörðun um það.

Í lögum um náttúruvernd er óbyggt víðerni skilgreint með eftirfarandi hætti: „Svæði í óbyggðum sem er að jafnaði a.m.k. 25 km<sup>2</sup> að stærð eða þannig að hægt sé að njóta þar einveru og náttúrunnar án truflunar af mannvirkjum eða umferð vélknúinna farartækja og í a.m.k. 5 km fjarlægð frá mannvirkjum og öðrum tæknilegum ummerkjum, svo sem raflinum, orkuverum, miðlunarlónum og uppbyggðum vegum.”

Í skilgreiningunni felast þrjár megin breytur í fyrsta lagi stærðar-og fjarlægðarmörk, í öðru lagi að þar séu ekki mannvirki þ.m.t. uppbyggðir vegir og í þriðja lagi að í víðernum eigi að vera hægt að njóta einveru og náttúrunnar án truflunar m.a. af umferð vélknúinna farartækja. Þegar fjallað er



um Kjalveg verður að benda á að þrátt fyrir að hlutar vegarins sé niðurgrafnir þá er umferð um þá oft það mikil að þar er ekki hægt að njóta einveru og náttúrunnar vegna truflunar frá umferð vélknúinna farartækja. Uppbygging Kjalvegur mun vafalaust verða til þess að umferð aukist um veginn og þ.a.l. mun víðernisupplifun verða minni en nú er þó umferð í dag sé nokkuð mikil um veginn. Það má því taka undir það sem kemur fram í skýrslu Vegagerðarinnar að upplifun af víðerni muni skerðast enn frekar á 16650 ha svæði. Uppbygging vegarins mun einnig hafa töluverð áhrif á landslag.

Þegar framangreint er skoðað þá vaknar sú spurning hvort þessi framkvæmd sé fyrsta skrefið í að byggja veginn enn meira upp. Í landsskipulagsstefnu bls. 23, greinargerð, kemur m.a. fram að stofnvegir, þ.m.t. Kjalvegur, skuli byggðir upp sem góðir sumarvegir og þeir opnir a.m.k. 4-6 mánuði á ári. Einnig kemur fram að við enduruppbyggingu stofnvega um miðhálandið skuli þess gætt að laga þá eftir fönngum að landi. Í því sambandi má t.d. skoða hvort nauðsynlegt sé að byggja vegi uppúr landi ef um er að ræða 4-6 mánaða opnunartíma? Á bls. 21 kemur enn fremur fram að vinna þurfi nánari greiningu á kostum varðandi þróun samgöngukerfis og útfærslu vega á miðhálandinu. Að mati Náttúrufræðistofnunar er mikilvægt að þessi vinna fari fram sem fyrst bæði vegna almennrar náttúruverndar í heild á hálandinu en ekki hvað síst víðernis- og landslagsverndar á umræddu svæði og mörgum öðrum. Þetta þarf að framkvæma svo ekki verði unnið að eða teknar ákvarðanir um uppbyggingu vega án heildarstefnu. Í dag virðist það fyrst og fremst vera vilji einstakara sveitarfélaga, aðkallandi vandi á tilteknum stöðum og fjárhagslegt bolmagn sem ráða ferðinni. Það má því velja því upp hvort ekki sé ástæða til að vegakerfi miðhálandisins fari í mat á umhverfisáhrifum í heild og með þeim hætti komið í veg fyrir tilviljunarkenndar bútalausnir. Skoða þarf þetta m.a. í ljósi þess að hér er um að ræða að miklu leiti þjóðlendu og svæði sem uppi eru hugmyndir um að gera að þjóðgarði.

Ef framangreind framkvæmd er skoðuð m.t.t. til 2. viðauka laga nr. 106/2000 þá er það fyrst og fremst e liður, landslagsheilda, ósnortinna víðerna, hálandissvæða og jökla, iv liðar, álagsþols náttúrunnar, sem á við fyrir utan efnistöku sem komið er inn á hér að framan. Þó ekki sé fyrirbyggjandi hvaða aðrar vegaf framkvæmdir er fyrirhugað að fara í á miðhálandinu þá þarf að skoða sammögnunaráhrif vegaf framkvæmda um Kjöl með öðrum sambærilegum vegaf framkvæmdum á miðhálandinu sbr. 1. lið 2. viðauka. Þetta þarf að gera þar sem miðhálandið hefur mikla sérstöðu og er sérstök „skipulagseining“ innan landsskipulagsstefnunnar. Vegaf framkvæmdir á miðhálandinu sem breyta eðli vega innan miðhálandisins eiga því að vera matsskyldar að mati Náttúrufræðistofnunar.

Virðingarfyllt



Jón Gunnar Ottósson  
forstjóri



Trausti Baldursson  
forstöðumaður vistfræði- og ráðgjafardeildar

