

FUNDARGERÐ

SKJALALYKILL

7852-002-FUN-010-V01

DAGS. / TÍMI FUNDAR

21.06.2021

NR. FUNDAR

10

VERKHEITI

Svæðisskipulag Suðurlandis

VERKKAUPI

SASS

FUNDAREFNI

1. Vegir – skilgreiningar og umhverfisáhrif
2. Umhverfisskýrsla
3. Víðerni
4. Hjóðlaus/kyrrlát útivistarsvæði
5. Önnur mál
6. Fundir í haust

FUNDARGERÐ

IS 23.06.2021

FUNDARBOÐARI

SASS

FUNDARSTAÐUR

Vík

FUNDARMENN

Ásta Begga Ólafsdóttir
Guðrún S. Magnúsdóttir, Helgi Kjartansson
Árni Eiríksson
Björn Kristinn Pálmarsson
Halldóra Hjörleifsdóttir
Einar Freyr Elínarson, Georg Frumuselu
Lilja Einarsdóttir, Anton Kári Halldórsson
Haraldur Birgir Haraldsson, Ágúst Sigurðsson
Eva B. Harðardóttir
Björgvin Skafti Bjarnason

Helgi Kjartansson, Eva B. Harðardóttir, Anton Kári Halldórsson
Gísli Gíslason, Ingibjörg Sveinsdóttir, Ragnhildur Gunnarsdóttir

DREIFING

Bjarni Guðmundsson

FYRIRTÆKI

Árborg
Ásahreppur
Bláskógabyggð
Flóahreppur
Grímsnes- og Grafningshreppur
Hrunamannahreppur
Mýrdalshreppur
Rangárþing eystra
Rangárþing ytra
Skaftárhreppur
Skeiða- og Gnúpverjahreppur
UTU
SASS
Verkefnastjórn
Verkfræðistofan EFLA

FYRIRTÆKI

SASS

DAGSKRÁ OG EFNI FUNDAR

Engar athugasemdir hafa borist við fundargerð 9. fundar og telst hún samþykkt.

1. Vegir – skilgreiningar og umhverfisáhrif

Flokkar stofnvega á hálendi – skilgreiningar

Stofnvegum er skipt í tvo flokka (B og C) með mis mikilli uppbyggingu sbr. myndir hér að neða.

Flokkur B

- 60-70 km/klst. skiltaður hámarkshraði, 40 km/klst. á köflum
- Skiltaður hámarkshraði 60-70 km/klst.
- Skiltaður hraði lækkaður á köflum niður í 40 km/klst.
- Hámarks langhalli (bratti) 8% → Kambarnir
 - 9% langhalli þar sem hámarkshraði er 40 km/klst.
- Lágmarks beygjuradíus 170 m þar sem hámarkshraði er 60-70 km/klst.
 - 45 m þar sem hámarkshraði er 40 km/klst.
- Halli á fláum að jafnaði minni en 1:6
- Hæð vegar yfir landi 0,55-1,0 m
- Uppbyggðir vegir miðast við að þeir afvatni sig
- Ár og lækir brúaðir

Flokkur C

- 60-70 km/klst. skiltaður hámarkshraði
- Skiltaður hámarkshraði 60-70 km/klst.
- Ekki lækun á hámarkshraða
- Hámarks langhalli (bratti) 8%
- Lágmarks beygjuradíus 170 m
- Halli á fláum að jafnaði minni en 1:4
- Hæð vegar yfir land 0,7-1,2 m
- Ár og lækir brúaðir

Umræður:

Opnunartími vegar B er 4-6 mánuðir á ári og vegar C er 6-8 mánuðir á ári. Alltaf spurning hver sé viljinn til að halda veginum opnum snemma á vorin og fram á haustið. Stýra þarf opnunartíma vega m.t.t. þess að landið sé tilbúið fyrir umferð ferðamanna, 8 mánuðir getur eftir aðstæðum verið of langur opnunartími, einkum snemmsumars. Mikilvægt er að byggja upp innviði á völdum ferðamannastöðum til að taka á móti fleiri ferðamönnum. Þá slítur þungaumferð vegum meira en umferð léttari bíla.

Landsvegir – skilgreining

Farið yfir skilgreiningu skv. landsskipulagsstefnu.

- *Þeir skulu að jafnaði vera ruddir eða ofanibornir vegir þar sem hættulegustu ár eru brúaðar og vera opnir skemur en stofnvegirnir.*

Umræður:

Eiga landsvegir að vera með í stefnunni? Einhverjir landsvegir færast e.t.v. upp í flokk stofnvega.

Hægt er að endurskoða skilgreiningu landsskipulagsstefnu á landsvegum. Landsvegir eru mjög misjafnir að gerð í dag. Hægt að flokka landsvegi og ákveða að einhverjir þeirra fá meira viðhald/uppbyggingu en er í dag. Vegir og slóðar verða ekki flokkaðir í þessari vinnu skv. reglugerð um vegi í náttúru Íslands. Spurt hvort

skilgreining landsvega sé notuð almennt varðandi endurbætur á vegum, m.t.t. þess að fæstar ár eru brúaðar. Kerlingarfjallavegur ætti að flokkast hærra, vera stofnvegur. Það kallar á að Kjalvegur sé stofnvegur líka, sem hann er skv. vegalögum.

Flokkun vega í svæðisskipulagi hefur áhrif á aðalskipulag. Er þessi flokkun of nákvæm m.t.t. þess að breyta þurfi svæðisskipulagi og öðrum skipulögum ef vegum er breytt? Ekki fara dýpra en að fjalla um stofnvegi og landsvegi. Hægt að benda á mikilvægustu landsvegi og segja að þeir þurfi að uppfylla það að vera vegir skv. skilgreiningu í landsskipulagsstefnu. Aðrir vegir verða torleiði. Taka hugsanlega út betri gerðina af landsvegum og fjalla um þá en ekki aðra. Fólk komist nokkuð greiðlega inn á hálendið og yfir það en ekki út um allt. Umferð hefur aukist mest á Fjallabaksleið nyrðri frá Sigöldu í Landmannalaugar. Almennt er talað um að vegur frá Sigöldu í Landmannalaugar eigi að vera góður stofnvegur en að mestu óbreyttur frá Landmannalaugum til byggða í Skaftárhreppi.

Þurfum að hafa einn mjög góðan stofnveg yfir hálendið, milli norðurs og suðurs, og færan sem stærstan hluta ársins en taka þó tillit til veðurs og færðar. Velja nokkra helstu landsvegi og útfæra þá skv. sviðsmynd B. Þeir séu færir fyrir sliddujappa og jafnvel einhverjir fyrir fólksbíla.

Hvaða landsvegir eiga að vera útfærðir skv. sviðsmynd B og uppfylla skilgreiningu skv. landsskipulagsstefnu? Nefndir voru Skjaldbreiðarvegur, Kerlingarfjallavegur, Skálpanesvegur, Dómadalsleið og Emstruleið að göngu-brú á Markarfljóti. Skiptar skoðanir eru um Lakaveg en æskilegt að brúa árnar sem eru mjög breytilegar. Aðrir landsvegir verða lakari.

Bent var á að ef komin er greið leið frá Sigöldu í Landmannalaugar þá er ekki þörf á að Dómadalsleið sé líka greiðfær vegur skv. sviðsmynd B.

Í stefnunni verður gerð grein fyrir hvaða framkvæmdir þurfa að fara í mat á umhverfisáhrifum.

2. Umhverfisskýrsla

Umhverfismat sviðsmynd B og C m.t.t. vega

Umhverfisþáttur	Sviðsmynd B	Sviðsmynd C
Óbyggð víðerni	Hönnunarforsenda vega að þeir skerði ekki víðerni.	Skerðing víðerna um 3 km .
Jarðmyndanir	Möguleiki á að sneiða hjá merkum jarðmyndunum, þar sem fella má veginn vel að landi með því að lækka hámarkshraða niður í 40 km/klst.	Getur verið erfitt að sneiða hjá merkum jarðmyndunum, þegar hámarkshraðinn er fastur, 60-70 km/klst.
Ósnortið/náttúrulegt yfirbragð	Áhrif eiga að geta verið óveruleg enda er hönnunarforsenda vega að þeir skerði ekki víðerni, þ.e. falli vel að landi.	Þar sem hámarkshraði er fastur, er erfiðara að fella veginn að landi. Því væru áhrif háð útfærslu en gætu orðið neikvæð (rauð).

Umhverfisþáttur	Sviðsmynd B	Sviðsmynd C
Sjónræn áhrif	Áhrif eiga að geta verið óveruleg enda er hönnunarforsenda vega að þeir skerði ekki víðerni, þ.e. falli vel að landi.	Þar sem hámarkshraði er fastur, er erfiðara að fella veginn að landi. Því væru áhrif hér háð útfærslu en gætu orðið neikvæð (rauð).
Friðlýst svæði og svæði á náttúruminjasrá	Núverandi vegir fara ekki um friðlýst svæði en þeir fara um svæði á náttúruminjasrá. Áhrif eiga að geta verið óveruleg þar sem hægt er með auðveldari hætti að sneiða hjá þessum svæðum.	Núverandi vegir fara ekki um friðlýst svæði en þeir fara um svæði á náttúruminjasrá. Erfiðara er að fella vegi að landi og sneiða hjá slíkum svæðum.
Hverfisvernd	Áhrif eiga að geta verið óveruleg þar sem hægt er með auðveldari hætti að sneiða hjá þessum svæðum.	Erfiðara er að fella vegi að landi og sneiða hjá slíkum svæðum.

Hvort er mikilvegara Sprengisandsleið eða Kjalvegur?

Farið yfir drög að samanburði á nokkrum þáttum milli Sprengisandsleiðar og Kjalvegur.

SAMANBURÐARÞÁTTUR	SPRENGISANDSLEIÐ	KJALVEGUR
Vegalengdir	Hrauneyjar – Mýri í Bárðardal 207 km (uppbyggður vegur að Vatnsfellsvirkjun styttr þessa leið um 13 km) Reykjavík – Akureyri 397 km	Gullfoss – Blönduvirkjun 156 km Reykjavík – Akureyri 406 km
Sumardagsumferð (SDU) 2009-2019	40-50	150-170
Hæð yfir landi (m.y.s.)	>800 (820 hjá Jökuldal, Nýjadal)	<700
Veðurfar	Samkvæmt mælingum 1973-1978 var hlutfall daga sem vindur fór yfir 20 m/s var 39% yfir vetrartímenn og 17% yfir sumartímenn.	Mældur 10 mín meðalvindhraði 1966-2000 var <10 m/s alla mánuði ársins
Votlendi (>20 ha, njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum)	Núv. vegur fer yfir votlendissvæði en ekki útbreitt. Óvíst er hvort uppbygging vegar kalli á framræsingu votlendis. Þarf að skoða nánar.	Núv. vegur fer yfir votlendissvæði en ekki útbreitt. Óvíst er hvort uppbygging vegar kalli á framræsingu votlendis. Þarf að skoða nánar.
Nútímahraun og aðrar vistgerðir sem njóta verndar skv. 61. náttúruverndarlaga	Fer ekki um nútímahraun, nema nálægt Hrauneyjum. Aðrar vistgerðir þarf að skoða nánar.	Fer ekki um nútímahraun en fer nær þeim nyrst á núv. vegi (ca. 400 m vestan við veg). Aðrar vistgerðir þarf að skoða nánar.
Landslag	Víðáttumikið öræfalandslag.	Víðáttumikið öræfalandslag.
Útivist og ferðaþjónusta	Útivistarmöguleikar á Holtamannafrétti auk göngu- og reiðleiða og veiðistaða.	Ferðamannastaðir fleiri en á Sprengisandsleið; Kerlingafjöll, Skálpanes, Hveravellir. Hestaferðir algengar. Miklir útivistarmöguleikar.
Víðerni	Mögulega lítil skerðing af uppbyggðum vegi ef lögð verður loftlína (220 kV).	
Samlegðaráhrif vegna annarra framkvæmda	Ef Skrokkölduvirkjun kemur til framkvæmda kallar hún á endurbætur á vegi að Skrokköldu.	

Umræður:

Forgangsraða þarf hvor vegurinn verður lagaður því ólíklegt er að hægt sé að leggja jafn mikla áherslu á báða vegina. Kjalvegur skorar hærra á nokkrum þáttum og þar er m.a. töluvert meiri umferð og hagstæðara veðurfar. Vilji er til að gera ráð fyrir uppbyggingu á báðum vegum. Mikilvægt að horfa til snjóalaga og aurbleytu þegar vegum er valinn staður og þeir hannaðir. Þessir vegir eru stórt hagsmunamál, betra fyrir Rangæinga að fá umferðina austar. Kostir og gallar við báðar leiðir. Kjalvegur er betri vegur heldur en Sprengisandsleið og þess vegna fara fleiri þar um. Sprengisandsleið er betri tenging við Norðausturland. Virkjun og jarðstrengur hefur mikil áhrif fyrir Sprengisandsleið. Skemmtilegra að fara Kjalveg því þar er meira að sjá og gerast. Sprengisandsleið (Kvíslaveituvegur) er byggður upp í Kvíslaveitur um 70-80 km norður fyrir Vatnsfell. Heimilt verði að vera með báða vegina sem uppbyggðan stofnveg til framtíðar en einbeita okkur að annarri leiðinni til að eitthvað verði úr framkvæmdum. Annar vegurinn kemur á undan og eðlilegt að leggja megin áherslu á þá leið. Ef Kjalvegur er valinn þá verður ekki lögð háspennulína með honum í stað háspennulínu yfir Sprengisand.

Flestir eru á því að báðir vegirnir eigi að vera skv. C, en samt skiptar skoðanir. Einfaldara að fá skipulagið samþykkt ef vegirnir eru sem minnst uppbyggðir. Ekki er verið að hanna veg núna heldur grófan ramma. Það þarf líklega að lækka hámarkshraðann á köflum. Hægt að vera með sama hraða í B og er í C og því spurt hvort B sé ekki málið því hraðinn er tekinn niður ef þarf, en á löngum köflum væri hægt að vera með sama hraða á B og C. Ástand lands í nágrenni vegarins gæti verið meira takmarkandi þáttur en það hversu mikið vegurinn stendur upp úr landinu.

Fjallabaksleið nyrðri verði B frá Landmannalaugum og austurúr. Skjaldbreiðarvegur verði B vegur. Skerðir víðerni alltaf minna en háspennulínurnar. Vegurinn verði með bundnu slitlagi.

Niðurstaða: Sprengisandur og Kjalvegur verði B/C vegir; opnir 6-8 mánuði, en hæð vegar upp úr landi minni en í sviðsmynd C.

3. Víðerni

Skilgreining víðerna í tillögnum

Farið var yfir tillögu að skilgreiningu á víðernum, þ.e. hversu mikið mismunandi mannvirki skerða víðerni í tillögnum.

TAFLA 4. Tillaga að hámarks skerðingu víðerna eftir tegund mannvirkja.

SKERÐING VÍÐERNA	MANNVIRKI
Engin skerðing	Fjallasel Lítið uppbyggðir vegir sem felldir eru að landinu (sviðsmynd B).
Skerðing um 1 km	Miðlunarlón virkjana Skálasvæði Fjallasel þar sem mannvirki eru samanlagt yfir 300 m ² .
Skerðing um 3 km	Stíflur miðlunarlóna Stöðvarhús virkjana og tengivirki Háspennulínur undir 220 kV (132 og 66 kV). Skálasvæði þar sem mannvirki eru samanlagt yfir 1000 m ² . Hálendismiðstöðvar Talsvert uppbyggðir vegir (sviðsmynd C).
Skerðing um 5 km	Háspennulínur 220 kV og stærri Jaðarmiðstöðvar
Skerðing um 10 km	Vindmyllur sem eru 100 m eða hærri.

Sýndir uppdrættir af skerðingu víðerna eftir því hvort stofnvegir verða byggðir upp sem B eða C vegir.



Umræður:

Skerðing víðernanna, getum við haft vegina þannig að við skerðum ekki víðerni?

Hvaða ávinningur fæst með því að skilgreina vegi í flokki C? Það er meira uppbyggður vegur og þá er hægt að hafa hann opinn lengur. En hvað græðum við á því, ef veðurfar leyfir aldrei að við höldum opnu svo lengi. Einnig kunna að vera skiptar skoðanir á því hvort vegir í flokki B skerði víðerni.

Ávinningurinn af því að fara úr B og C, er kannski takmarkaður. Það þarf einnig að huga að því að innviðir séu í takt við aukna uppbyggingu því ferðamenn þurfa þjónustu og stígar og vinsælir áningarstaðir þurfa að þola fjölgun ferðamanna, ekki síst á vorin.

Það þurfa ekki að vera stígar út um allt, frekar að búa í haginn á þeim stöðum sem er nú þegar eru fyrir hendi.

4. Hjólaleiðir/kyrrlát útivistarsvæði

Drög að skilgreiningu á kyrrlátum svæðum

Farið var yfir drög að skilgreiningu á kyrrlátum svæðum. Þetta eru n.k. kjarnasvæði víðerna með einhveja lágmarksstærð, t.d. 15 eða 25 km².

A: Svæði þar sem allt árið er hægt að njóta náttúrukyrrðar, einveru og útivistar án truflunar frá umferð vélknúinna farartækja. Hjólaleiðir sé að hámarki LpA < 20 dB. Svæðin eru að minnsta kosti í 1 km fjarlægð frá mannvirkjum, vegum og slóðum. Innan svæða geta verið merktar göngu-, reið- og reiðhjólaleiðir.

B: Svæði þar sem hluta úr ári er hægt að njóta náttúrukyrrðar og útivistar án truflunar frá umferð vélknúinna farartækja. Svæði í að minnsta kosti 1 km fjarlægð frá mannvirkjum og helstu vegum og slóðum. Hjólaleiðir sé að hámarki LpA < 40 dB. Innan svæða geta verið stakir gönguskálar, fáfarnir vegslóðar og merktar göngu-, reið- og reiðhjólaleiðir. Einnig minniháttar mannvirkjagerð tengd útivist.

Umræður:

Er ástæða til að skilgreina kyrrlát svæði?

Yrði á svæðum A bannað að keyra um á frosinni jörð?

Þyrluflug og fjallaskíðamennska er að verða algengari. Hvað með dróna – má hafa þá?

Eitt er kortlagning kyrrlátra svæða í dag og síðan er önnur ákvörðun við viljum skilgreina einhver verndar-ákvæði um þau í framhaldinu.

Áhugavert að kortleggja kyrrlát svæði hluta árs skv. B. Kannski full bratt að skilgreina kyrrlát svæði allt árið, þó dæmi séu til um slík svæði. Erfitt er að takmarka umferð um vetrartímann.

Líklega er 15 km² of lítil lágmarksstærð, 25 km² eru æskilegri stærð.

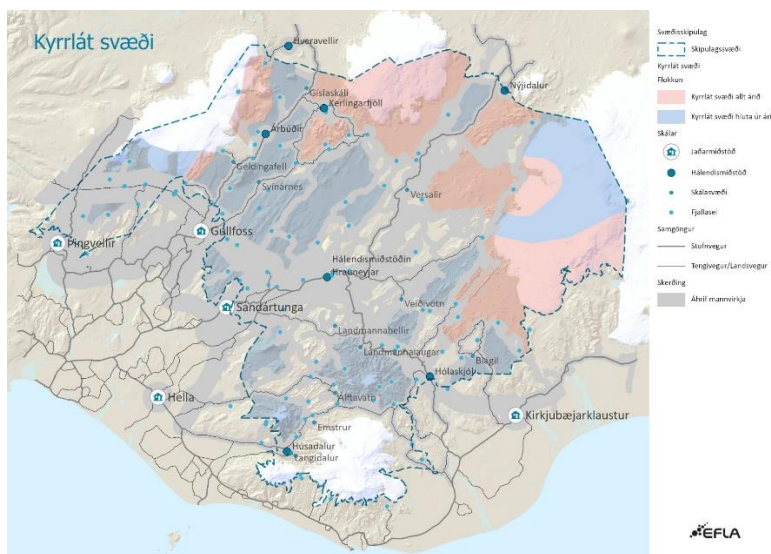
Þjósárver eru dæmi um kyrrlát svæði, þar sem jafnframt kemur fram í friðlýsingarskilmálum að ekki sé farið um svæðið á varptíma.

Hvað með að slóðana – eigum við að fækka þeim?

Jökulgil nefnt sem dæmi, þar sem væri etv. ekki svo erfitt að halda sem kyrrlátu svæði hluta úr ári. Sama gildir um Laugavegin, Vonarskarð og Þórsmörk.

Uppdráttur sem sýnir drög að mögulegum kyrrlátum svæðum

Rauðu svæðin á uppdrættinum eru hugsanlega kyrrlát allt árið en þau bláu hluta úr ári.



Umræður:

Víða á rauðu svæðunum (A) er vetrarakstur þannig að þau falla strangt til tekið ekki undir þá skilgreiningu að vera kyrrlát allt árið. Áhugi er á að afmarka einhver svæði sem kyrrlát hluta úr ári, t.d. austan Bláfells og stóran hluta Hrunamannafréttar, Þjórásarver, Vonarskarð, Torfajökulssvæðið og Þórsmörk.

5. Önnur mál

Farið yfir tímaáætlun fyrir vinnuna. Skipulagið verði komið í gróf drög í lok árs. Farið var yfir tímaáætlun í skipulagslýsingunni. Reiknum með að ferlið lokist um mitt ár 2023. Það þarf að komast mjög langt með vinnuna fyrir næsta vor (fyrir kosningar).

6. Fundir í haust

Hversu marga fundi eigum við að halda í haust?

Kynningarfundir – niðurstaðan að það sé einn kynningarfundur og streymi. Þar þarf að kynna vinnuna, segja frá markmiðum hennar, hugmyndum sem fram hafa komið, t.d. vegamálum. Ekki hafa fundinn of snemma, heldur þegar vinnan og grófar hugmyndir er farnar að mótast betur. Svona fundur yrði haldinn í lok sept/byrjun okt. Skipulagslýsingin yrði þá langt komin í kynningu. Kynnum efnisinnihald lýsingarinnar.

Nefndarfundir: 4 fundir í haust; sep, okt, nóv, des.

1. Stefnt er að fundum nefndarinnar eftirfarandi daga: 29. sept, 27. okt. í tengslum við SASS ráðstefnu, 16. nóv, 7. des.
2. Kynningarfundur um miðjan október (t.d. 14. okt).