

FUNDARGERÐ

SKJALALYKILL

7852-002-FUN-007-V01

DAGS. / TÍMI FUNDAR

26.04.2021

NR. FUNDAR

07

VERKHEITI

Svæðisskipulag Suðurlandis

VERKKAUPI

SASS

FUNDAREFNI

1. Dagskrá fundar.
2. Kynning verkefnisins, athugasemdir Skipulagsstofnunar við skipulagslýsingu.
3. Skilgreiningar, áhugaverðir staðir.
4. Umhverfismat og samanburður valkosta

FUNDARGERÐ

IS 28.04.2021

FUNDARBOÐARI

SASS

FUNDARSTAÐUR

Fjarfundur

FUNDARMENN

Ari Björn Thorarensen

Ásta Begga Ólafsdóttir, Egill Sigurðsson, Valtýr Valtýsson

Guðrún Svanhvít Magnúsdóttir, Óttar B. Þráinsson, Ásta Stefánsdóttir

Hrafnkell Guðnason

Björn Kristinn Pálmarsson

Halldóra Hjörleifsdóttir, Jón Bjarnason, Jón Valgeirsson

George Frumuselu, Einar Freyr Elínarson, Þorbjörg Gísladóttir

Lilja Einarsdóttir

Haraldur Birgir Haraldsson, Ágúst Sigurðsson, Björk Grétarsdóttir

Jóna Björk Jónsdóttir, Heiða Guðný Ásgeirsdóttir, Bjarki Guðnason, Sandra B. Jóhannsdóttir

Björgvin Skafti Bjarnason, Ingvar Hjálmarsson

Vígfús Þór Hróbjartsson, skipulagsfulltrúi

Bjarni Guðmundsson

Helgi Kjartansson, Eva Björk Harðardóttir, Anton Kári Halldórsson

Gísli Gíslason, Ingibjörg Sveinsdóttir, Ragnhildur Gunnarsdóttir

FYRIRTÆKI

Árborg

Ásahreppur

Bláskógabyggð

Flóahreppur

Grímsnes- og Grafningshreppur

Hrunamannahreppur

Mýrdalshreppur

Rangárþing eystra

Rangárþing ytra

Skaftárhreppur

Skeiða- og Gnúpverjahreppur

UTU

SASS

Verkefnastjórn

Verkfræðistofan EFLA

DREIFING

Bjarni Guðmundsson

FYRIRTÆKI

SASS

FUNDARSKJÖL

Drög að umhverfisskýrslu, Stöðuskýrsla 2020.

NÆSTI FUNDUR

11.05.2021

1. Dagskrá fundar

Haldnir voru fjórir fjarfundir og farið yfir sama efni á þeim öllum. Fundir voru eftirfarandi:

- Rangárvallasýsla: Ásahreppur, Rangárþing ytra og Rangárþing eystra.
- Vesturhluti Árnassýslu: Bláskógabyggð og Grímsnes- og Grafningshreppur.
- Austurhluti Árnassýslu: Hrunamannahreppur, Skeiða- og Gnúpverjahreppur, Flóahreppur og Árborg
- V-Skaftafellssýsla: Mýrdalshreppur og Skaftárhreppur.

Farið var yfir dagskrá fundarins:

Farið yfir verkefni, athugasemdir Skipulagsstofnunar við drög að skipulagslýsingu, yfirferð á skilgreiningum, auðlindir ferðaþjónustunnar, sviðsmyndir og umhverfismat tveggja valinna sviðsmynda.

Niðurstaða umræðna er sett fram sameiginlega fyrir alla fundina.

2. Kynning verkefnis

Mörkuð verður stefna um 4 landnotkunarpætti: Samgöngur, þjónustustaði ferðamanna (stóru staðirnir, miðstöðvar og stærri skálasvæði), verndarsvæði (þ.m.t. hverfisvernd), óbyggð svæði/víðerni. Einnig hugmyndir um almenna stefnu um: Virkjanir, flutningskrefti raforku, græna samgöngumáta, veiði- og beitarnytjar, skógræktar- og landgræðslusvæði, gönguskála og fjallasel. Varðandi almenna stefnu þá verður hún sett fram í greinargerð.

Markmið: Marka stefnu um verndun og nýtingu, samræma stefnu í helstu landnotkunarflokkum, marka stefnu um stórar samfelldar landslagsheildir þar sem mannvirkjagerð verður takmörkuð, styrkja landshlutann í heild gagnvart nýtingu auðlinda og atvinnutækifærum.

Til viðbótar: Marka stefnu um loftslagsmál í samræmi við stefnumörkun stjórnvalda og sameinuðu þjóðanna.

Drög að skipulagslýsingu voru send til Skipulagsstofnunar í byrjun árs. Skipulagsstofnun er búin að gefa umsögn – taka undir ýmislegt en leggja til ýmsar breytingar. Helstu breytingar sem lagðar eru til eru eftirfarandi:

- a) Ekki verði sett fram stefna um staðbundna landnotkun heldur almenn stefnumörkun fyrir landnotkunarflokka. Ekki sýna staðbundna landnotkun á uppdráttum.
- b) Fækka landnotkunarflokkum.
- c) Tekið undir þörf á ýmis konar greiningarvinnu og gagnasöfnun.

Fjallað um hvernig ráðgjafar og stýrihópurinn telur að rétt sé að vinna verkefnið m.t.t. athugasemda Skipulagsstofnunar. Tekið er undir eftirfarandi:

- a) **Uppdrættir:** Vera sem minnst með staðbundna landnotkun. Setja fram skýringaruppdrætti sem skýri þá þætti/forsendur sem ástæða er til.
- b) **Vegir:** Ekki taka afstöðu til nákvæmrar staðsetningar vega. Marka stefnu um gerð og gæði meginvega, einkum stofnvegi hálendis, t.d. lengd opnunartíma. Eftir atvikum verður skilgreining stofnvega uppfærð frá landsskipulagsstefnu.

- c) **Þjónustustaðir ferðamannastaða:** Stefnumörkun verður að mestu staðbundin, ekki gert ráð fyrir að núv. staðir færast til. Marka stefnu um uppbyggingu á einstökum stöðum/svæðum. Eftir atvikum verður skilgreining á miðstöðvarsvæðum uppfærð frá landsskipulagsstefnu.
- d) **Vernd:** Stórar verndarheildir verða afmarkaðar í grófum dráttur en þær eru ekki landnotkunarflokkur skv. lögum. Hverfisverndarsvæði verða ekki afmörkuð landfræðilega. Ekki verður fjallað um fornminjar nema ef þær eru í tengslum við áhugaverða áningarstaði.
- e) **Loftslagsmál:** Fjallað verður um landgræðslu og skógrækt, hefðbundnar nytjar, efnisnámur, annað sem kann að koma fram í vinnuferlinu og hefur áhrif á loftslagsmál til losunar eða bindingar.

Lagt er til að framsetning upplýsinga á kortum verði með einföldum hætti.

Umræður

Varðandi kröfu um að fjalla um hlutina almennt – er ekki verið að draga svolítið úr vinnunni? Getum ekki neglt eins mikið niður og við annars vildum.

Ef einungis verður um almenna stefnumörkun að ræða án uppdrátta, bara texti, þá verður þetta mjög almenns eðlis. Eins ef við leggjum mikla áherslu á greiningarvinnu, þá hefur vinnan e.t.v. ekki eins mikinn slagkraft. Það mætti t.d. vera með mjög skýrar línur um það hvers konar vegi við viljum hafa.

3. Skilgreiningar, umræður og breytingar

Jaðarmiðstöðvar og hálandismiðstöðvar

Farið var yfir skilgreiningar á miðstöðvum eins og þær eru settar fram í landsskipulagsstefnu.

| TEGUND | LÝSING SKV. LANDSSKIPULAGSSTEFNU |
|-----------------|---|
| Jaðarmiðstöð | <ul style="list-style-type: none"> • Eru staðsettar við meginleiðir inn á hálandið, á jaðarsvæðum hálandisins og efst í byggð. • Þjófða upp á alhliða þjónustu við ferðamenn. • Þjófða upp á möguleika á ferðaþjónustu allan ársins hring. • Gisting á hótélum, gistiheimilum eða í gistiskálum, tjaldsvæði. |
| Hálandismiðstöð | <ul style="list-style-type: none"> • Eru staðsettar við meginleiðir um hálandið. • Þjónustustarfsemi felst fyrst og fremst í rekstri gistingar og tjaldsvæða auk fræðslu og eftirlits, en einnig getur verið um einhvern verslunar- og veitingarekstur að ræða. • Gisting er almennt í gistiskálum, auk tjaldsvæða. Einnig möguleiki á að þjófða upp á hótél- og gistiheimilagistingu, enda sé slík gisting aðeins hluti gistiframboðs á viðkomandi stað og falli að öllu leyti að kröfum um óbyggðaupplifun. • Gert er ráð fyrir samfelldri ferðaþjónustu yfir sumarið og jafnframt möguleika á einhverri starfrækslu yfir vetrartímann. |

Umræður

- Þessi framsetning samræmist mjög vel almennri stefnumörkun.
- Of nákvæmt að vera með ákvæði um hámarks byggingarmagn á slíkum stöðum.

- Sjálfsagður hlutur að heimilt sé að rafvæða staðina og vera með rafhleðslustöðvar, það þarf þó e.t.v. ekki að taka það fram í stefnunni.
Spurt var hvað það þýðir að gisting eigi að falla að óbyggðaupplifun?
- Of bindandi að setja tölulegar stærðir í svæðisskipulag, bæði hvað varðar fjölda gesta og stærðir mannvirkja.
- Stefna á að rafvæðingu skála og uppsetningu rafhleðslustöðva.
- Það verður einhver endurskilgreining á flokkun skála. Staðbundnar ákvarðanir verða helst tengdar miðstöðvum og skálasvæðum. Forsendur fyrir flokkun skála hafa breyst frá því hún var fyrst gerð.
- Mikilvægt að sveitarfélögin geri tillögur um hvernig þessar breytingar verða.
- Hægt að hafa opið á þann möguleika að vera með rafvædda staði, án þess að það skerði óbyggð víðerni.
- Þingvellir og Gullfoss geta nýst sem upplýsingamiðstöðvar við meginvegi inn á hálendið. Þjórsárdalur er á jaðrinum, og það ber ekki að skilgreina hann sem hluta af óbyggðum og á að vera skilgreindur sem jaðarmiðstöð. Sama á við um Gullfoss.

Stofnvegir á hálendi

Farið var yfir skilgreiningu á stofnvegum á hálendi, eins og hún er sett fram í landsskipulagsstefnu.

| SKILGREINING SKV. LANDSSKIPULAGSSTEFNU | FLOKKUN SKV. SAMGÖNGUÁÆTLUN |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Byggðir upp sem góðir sumarvegir með brúuðum ám og færir fólksbílum. • Þeir væru opnir a.m.k. 4–6 mánuði á ári, eftir atvikum með þungatakmörkunum á vorin þegar jarðvegur er að þiðna. • Við endurbyggingu stofnvega um miðhálendið verði þess gætt að laga þá eftir föngum að landi. | <ul style="list-style-type: none"> • Kaldadalsvegur • Kjalvegur • Sprengisandsleið • Fjallabaksleið nyrðri |

Umræður

- Vegir verði byggðir upp úr landinu og þeir verji sig gegn vatni og vindi. Slóðavæðing með niðurgröfnum vegum verður aldrei í lagi.
- Tekið undir þá hugmynd að stofnvegir á hálendi þurfi ekki allir að vera eins. Þ.e. uppbygging og hönnunarhraði geti verið mismunandi og vegir fallið vel að landi á hverjum stað. Hægt að vera með t.d. 2 flokka fyrir stofnvegi á hálendi.
- Lengri opnunartími vega kallar á meiri þjónustu. Möguleiki að hafa t.d. Kjalveg opinn í Kerlingarfjöll 9 mánuði á ári þó hann sé ekki opinn svo lengi alla leið norður.
- Fylgifiskur þess að laga vegi, t.d. yfir Kjöl, er að aðgengi batnar og eflaust augin umferð um svæðið. Þar með eykst einnig hættu á að ferðamenn fari inn á svæðin á vorin. Eru einhver svæði í hættu ef vegir verða byggðir upp?
- Uppbygging vega opnar á greiðari tengingu á milli landshluta. Ekki endilega hætt við því að þetta opni á viðkvæm svæði, hægt er að hafa stýringu á opnun vega eins og gert er í dag. Fleiri kostir en gallar eru við uppbyggingu vega.
- Við viljum góða vegi en með góðum upplýsingum þarf að koma því áleiðis til fólks að slóðar séu ekki færir þótt vegir séu það.
- Gera þarf greinarmun á Kjalvegi og Fjallabaksleið. Kjalvegur gæti orðið vegur með bundnu slitlagi, uppbyggður og með lengri opnunartíma. Eðlismunur er á milli stofnvega á hálendi, – Kjalvegur ætti klárlega að vera með bundnu slitlagi og opnunartími eins og veðurfar leyfir.

- Skjaldbreiðarvegur. Varla fær á jepplingum, það mega vera slíkir vegir. Mætti laga veginn aðeins og auka umferð um hann. Skemmtileg hringleið ef vegurinn er þokkalegur en býður líka upp á ýmis vandamál með vetrarakstur. Að skilgreina hann sem góðan sumarveg gæti verið góð hugmynd.
- Í landsskipulagsstefnu kemur fram að umræddir 4 vegir séu skilgreindir sem stofnvegir á hálendi. Óeðlilegt að svæðisskipulagið skilgreini alla þessa vegi sem stofnvegi, t.d. ætti Fjallabaksleið nyrðri að vera í öðrum flokki.
- Vegirnir eru „miðin“ fyrir sum sveitarfélögin, og það er of stórt mál að ætla að ráðast í breytingar á vegum, of mikið mál fyrir þetta verkefni.
- Þurfum við ekki að hafa einhverja vegi skilgreinda sem stofnvegi, sem eru þá betur þjónustaðir og betur uppbyggðir, sem hægt er að hafa opna lengur til að hægt sé að gera betur út á þessi „mið“ ferðaþjónustunnar.
- Hugsa líka um það, að það þarf að tryggja aðgengi allra. Þetta er vandmeðfarin umræða og ekki endilega hægt að banna umferð, t.d. þyrluumferð, því þá erum við mögulega að loka á aðgengi sumra hópa ferðamanna.
- Er sjálfsagt að allir ferðamenn geti komist allt? Með því að bæta vegi er verið að bæta aðgengi fólks sem ekki er á jeppum.
- Mismunandi umferð getur farið saman, svo fremi sem fólk sýni hvert öðru tillitssemi, rétt eins og stígakerfi í byggð. Ágætt að hafa þá kröfu í huga. Rafknúnum mótörhjóllum mun fjölga í framtíðinni.

Verndarheildir og mannvirkjabelti

Kynntar skilgreiningar verndarheilda; taka yfir friðlýst svæði, stærstan hluta víðerna og mikilvæg svæði skv. 61. gr. laga um náttúruvernd, skilmálar verði settir fyrir mannvirkjagerð, mörkuð stefna um hefðbundnar afréttar-nytjar, marka stefnu um uppgræðslu m.t.t. kolefnisbindingar. Milli verndarheilda verði mannvirkjabelti þar sem möguleiki er á meiri uppbyggingu mannvirkja s.s; vega, skála, virkjana og háspennulína.

Umræður

- Framsetningin er í samræmi við það sem rætt hefur verið í vinnunni hingað til.
- Hafa skálasvæði inni á svæðisskipulaginu, marka sjálfstæða stefnu um það hvernig þessi skálasvæði eru uppsett. Aðalskipulögin eiga þó að geta speglað þetta ágætlega.

Auðlindir ferðaþjónustunnar

Sett fram spurning um hvort það séu ný svæði eða áhugaverðir staðir/leiðir sem ætti að skilgreina sem áhugaverða ferðamannastaði og stefna að uppbyggingu á þeim. Mega gjarnan styðja við þá hugmynd að dreifa ferðamönnum betur. Hvaða sérkenni svæða og gæði viljum við halda í, náttúrulega séð. Hvað gerir svæðin áhugaverð? Hvaða gildi viljum við halda fast í, þrátt fyrir fjöldgun ferðamanna? Er áhugi á að skilgreina kyrrlát svæði eins og gert er ráð fyrir í landsskipulagsstefnu?

Almennt

- Ekki endilega áhugi fyrir því að fjölga ferðamönnum á svæðinu.
- Mörg svæði sem fáir vita af og ekki endilega stemning fyrir því að byggja þau svæði upp, þ.e. að byggja upp innviði. Verðmætt að eiga slíka staði. Faldar perlur sem mega vera faldar áfram – halda fólki sem mest frá þessum svæðum.
- Fólk er að keyra að Hveravöllum og í Kerlingarfjöll, en lítið verið að stoppa og það er kostur, þ.e. það eru fáir áningarstaðir sem fólk veit af.
- Núv. skilgreindir viðkomustaðir eru áfram inni. Nýir staðir geta „poppað upp“ án þess að sveitarfélögin komi þar að. Núna er pollur/lítið vatn við Eldgjá sem er auglýstur sem nýr köfunarstaður. Þetta þarf að vera kvik kerfi.

- Hver er skilgreining viðkomustaðar/ferðamannastaðar? Mögulega þurfum við að búa til grófa skilgreiningu á þeim.
- Hvert er hlutverk svæðisskipulags og aðalskipulags? Á í svæðisskipulagi að skilgreina hvað eru kyrrlát svæði og á aðalskipulagsstigi afmarki sveitarfélögin svæði sem falla þar undir?
- Líklega of mikil nákvæmni að nefna þá staði sem þurfa sérlega verndun, – gæti verið hundruðir staða. Samt má stefnan ekki verða bitlaus og of almenn.
- Allt í lagi að nefna líka einhverja staði, t.d. þá staði sem flokkaðir eru í landsskipulagsstefnu.
- Svæðisskipulag má skilgreina hvaða þætti við viljum passa upp á, getur verið misjafnt milli svæða, t.d. stór- Fjallabakssvæðið, – þar eru etv. ákveðin gildi sem við viljum halda til haga, sem sveitarfélögin hafa til hliðsjónar í sinni skipulagsvinnu.
- eru e.t.v. einhverjir nýir staðir þar sem gera má ráð fyrir uppbyggingu, og þá aðrir sem yrðu tónaðir niður?
- Íshellir í Langjökli, er verið að vinna að skipulagi. Fleiri áfangastaðir á Suðurlandi sem eru í skoðun.

Sérstaða svæða

- Háhitasvæðin, víðernin. Halda einhverjum svæðum þar sem er lokað fyrir umferð hluta árs. Aðrir staðir gerðir þannig að hægt sé að komast þangað.
- Bent á að hægt er að setja stefnu um þetta fram með almennum hætti, t.d. að passað verði uppá að svæði verði ekki ofsetin.
- Á sumum svæðum þarf að huga mjög vel að verndun. Rauðufossafjöll nefnd sem dæmi (einn sjónvarpsþáttur sem breytti svæðinu í fjölsótt svæði). Verndun svæða er því mjög mikilvæg en útfærslan sjálf þarf að fara fram í aðalskipulagi. Náttúran á að njóta vafans, alltaf.
- Veiðivatnasvæði nefnt sem dæmi: Hvernig er hægt að verja svæðið sem best, með breytingu ferðaþjónustu/ferðamanna. Við getum þó ekki verndað öll svæði jafn vel, og sum svæðin eru algjört gull og alls ekki sama hvernig gengið er um þau.
- Tindfjöll eru vannýtt svæði, eitthvað farið þarna á þyrlu og þyrluskíðaferðir.
- Svæðið við Hafrafell og þar fyrir neðan. Þar er stefnt að mikilli uppbyggingu á laxveiði í efri hluta Eystri-Rangár og gæti byggst upp hótél og eitthvað í kringum það.
- Sjálfsprottin þjónusta við þá sem vilja fara um svæðið gangandi. Göngufólki er að fjölga mikið, eins hjólríðafólki og hestaferðum. Lágstemmd ferðaþjónusta, sala á vörum úr byggð.
- Jökklar og háhitasvæði, Þjórsárver, Kerlingarfjöll, Fjallabakssvæðið.
- Óbyggðabragur er á svæðinu, víðernisupplifun meira og minna alls staðar á svæðinu, möguleiki á löngum göngum einn á ferð, án mannvirkja o.þ.h.

Kyrrlát svæði

- Kyrrlát svæði eru t.d. vestanverður Búðarháls og Gljúfurleit, Torfajökulsaskjan og Jökulgil, Vonarskarð, miðjan í Kerlingarfjallasvæðinu, Þjórsárver, Jarlhettur, Mælifell og Strútssvæðið.
- Í landsskipulagsstefnu er minnst á að skilgreina skuli kyrrlát svæði. Það væri hægt að afmarka þau mjög gróflega og að settir verði nánari skilmálar á öðrum skipulagsstigum. E.t.v. sýna þessi svæði á skýringarupprætti?
- Það má stýra aðgengi að svæðum og einungis heimila aðgengi að svæðum undir eftirliti og að greiða þurfi fyrir það. Jökulgil og Grænihryggur við Landmannalaugar nefnt sem dæmi. Óþarfi að setja þetta sem kvöð inn í svæðisskipulagið.
- Megum ekki hefta aðalskipulag hvað þetta varðar. Það þarf að vera algjörlega opið að nýjaréttihöfum sé heimilt að fara um svæði á vélknúnum ökutækjum, a.m.k. á tilteknum árstímum.
- Það þarf að varðveita sum svæði mjög vel, bara farið um þau svæði með leiðsögufólki. Snapadalur í Vonarskarði nefndur í þessu samhengi.

- Setja þarf grunnstefnu um kyrrlát svæði í svæðisskipulaginu. Taka dæmi um svæði sem allir eru sammála um að verði kyrrlát áfram.
- Það að afmarka kyrrlát svæði getur opnað á mikinn fjölda ferðamanna á þeim. Þessi svæði bera það ekki endilega.
- Friðlýsingarskilmálar Kerlingarfjalla segja að ekki sé farið um þau á vélknúnum ökutækjum. Spennandi hugmynd, en getur mögulega aukið á vinsældir svæðisins. Ágæt hugmynd að banna vélknúin tæki, en erfitt í framkvæmd.
- Þetta verður æ verðmætari auðlind og sjaldgæfari.
- Gæti verið gott að leggja til að takmarka umferð.
- Það þarf að huga líka að því að hvernig slík atriði eru sett fram hvað árstíðir varðar, þ.e. að þetta sé árstíðabundið – það þarf ekki að setja fram bann fyrir svæði sem gildir allt árið. Sum ferðaþjónusta er árstíðabundin, eins og fjallaskíðamennska, sem ekki má girða fyrir með of stífum kvöðum í skipulagi.
- Mjög misjafnt hvað fólk skilgreinir sem kyrrð. Það þarf að skipuleggja þetta þannig að mismunandi hópar lendi sem minnst saman.
- Ef kyrrlát svæði verða auglýst þá verða þau ekki endilega kyrrlát lengur. Alltaf spurning hvort eigi að auglýsa upp svona svæði.

Gönguleiðir

- Ekki er áhugi fyrir því að opna inn á Hrunamannafrétt, frekar Ásgarð (Kerlingarfjöl) og þar er hægt að ganga. Nýta kindagötur fyrir hjóleiðar og göngufólk.
- Margar leiðir sem hægt er að ganga; með Langjökli, í Kerlingarfjöllum, sem hefur að einhverju leyti verið gengið og riðið um. Laxárgljúfur, Hestfjallahnjúkur – hvort tveggja mjög fallegar leiðir.
- Ættum við e.t.v. að vera í sambandi við Ferðafélagið í þessu samhengi til að heyra þeirra sérfræðiálit? Mögulega er verið að kortleggja eitthvað hjá þeim sem hópurinn veit ekki af.
- Við „eigum töluvert inni“ varðandi lengri gönguleiðir og einnig hjólaleiðir.
- Hvaða gönguleiðir á að velja? Á að markaðssetja þær? Óskipulagðar gönguleiðir verða oft til, og það má e.t.v. bara leyfa þeim að þróast.
- Það getur verið ágætt að stýra straumi göngufólks. E.t.v. æskilegt að hafa ekki leiðir um allt heldur færri skilgreindar leiðir.

4. Umhverfismat og samanburður valkosta

Kynntar sviðsmyndir og valkostagreining eins og þetta er sett fram í skjali sem sent var með fundarboði. Settar eru fram 4 sviðsmyndir hvað varðar uppbyggingu. Snýst aðallega um hvernig uppbygging vegna verður og hvar þjónustan verði og þá tengd vegunum. Núll kostur er staðan í dag, kostur D er ýktasta uppbyggingin og kostir B og C eru þar á milli. Skerðing víðerna er mismikil á milli sviðsmynda.

- Sviðsmynd A er Núll kostur, eða staðan í dag.
- Sviðsmynd B er uppbygging á jöðrum hálendisins og vegir skerða ekki víðerni.
- Sviðsmynd C er uppbygging á jöðrum hálendisins en stofnvegir skerða víðerni, meiri uppbygging vegna en í kosti B.
- Sviðsmynd D er uppbygging miðlægt á hálendinu og vegir og mannvirki skerða víðerni talsvert (meiri skerðing en í sviðsmynd B).

Sýndir voru uppdrættir fyrir hverja sviðsmynd og fjallað um þær.

Umræður almennt og um hverja sviðsmynd fyrir sig

Niðurstaða umræðna er sett fram sameiginlega fyrir alla fundina.

Almennt

- Fjórar sviðsmyndir er hæflegur fjöldi. Þær ná yfir þá möguleika sem eru í boði, á þeim sviðum sem skipta máli.
- Vegagerðin hefur talað fyrir því að vegir séu annað hvort malarslóðar eða beinir og breiðir vegir. Vilji er til að koma fram með fjölbreyttari útfærslu líkt og gert er víða erlendis. Skerpir skilin milli sviðsmyndanna. Ræða þarf þessa framsetningu við Vegagerðina.
- Mögulega á að vera með eina góða hálendisleið frekar en að allar séu góðar. Velja milli Kjalvegur og Sprengisandsleiðar? Ekki líklegt að hægt verði að sameinast um einn heilsársveg yfir hálendið.
- Horfa þarf til þeirra hugmynda sem hafa verið í umræðunni t.d. stefnu í aðalskipulagi. Hún þarf að rúmast innan svæðisskipulags.
- Af hverju skerðir vegur víðerni ef hann er 50 cm byggður upp?
- Bílar í dag eru mun hljóðlátari en var fyrir 20 árum.
- Sjónmengun af rykskýinu ef vegir eru ekki malbikaðir.
- Með betri vegum fjölgar ferðamönnum og óbyggðaupplifunin skerðist. Fleiri sem fá að njóta og upplifa hálendið með betri vegum.

Sviðsmynd A

- Háspennulínur skerða víðerni en ekki jarðstrengir. Jarðstrengir þurfa veg með sér.
- Er ekki tekið tillit til staðhátta varðandi staðsetningu háspennulína?
- Lágt byggingarstig er ekki nógu skýrt orðalag, er oft tengt byggingarstigi eins og fjallað er um það í byggingarreglugerð. Tala frekar um takmarkaða mannvirkjagerð.
- Mætti skoða hvort einhverjir skálar ættu að falla út. Einhverjir eru líklega ekki notaðir og mættu missa sig, sama gildir um vegi að þeim.

Sviðsmynd B

- Sprengisandslína rúmast ekki innan sviðsmyndar B, frekar C og D. Hægt er að útfæra Sprengisandslínu þannig að hún skerði víðerni að óverulegu leyti, t.d. með því að setja jarðstreng um miðbik svæðisins, en jarðstrengir skerða ekki víðerni. Ekki er verið að gera nákvæma tillögu um staðsetningu mannvirkja í svæðisskipulaginu.
- Sviðsmynd B kallar frekar á breytingu á aðalskipulagi.
- Útfæra þarf betur mismun á milli sviðsmynda B og C.
- B og C bæði lítt uppbyggðir vegir. Eru sviðsmyndirnar of líkar hvað þetta varðar? Mætti sleppa að tala um lítt uppbyggða vegi.
- Skipulagsstofnun vill að framhald uppbyggingar á Kjalvegi fari í umhverfismat.
- Þegar hraði er meiri á vegum þarf meiri skeringar og fyllingar á vegi.
- Í B er uppbygging vega svipuð og er á Kjalvegi í dag. Skv. afmörkun Rannsóknarseturs HÍ á víðernum þá skerða slíkir vegir ekki víðerni.
- Fólk virðist horfa á hvort vegir séu malbikaðir eða ekki með tilliti til óbyggðaupplifunar og hve mikið vegir skerða víðerni.

Sviðsmynd C

- Hægt er að staðsetja Sprengisandslínu þannig að hún skerði ekki víðerni, umfram það sem Sprengisandsvegur gerir.
- Uppbygging þjónustu hefur ekki stór áhrif á valkostina. Vegagerð, línur og virkjanir eru stóru þættirnir. Minni skálar hafa hverfandi áhrif. Línur og hversu mikil uppbygging vega eru stærstu málín.
- Samgöngumannvirkin skipta þessu upp og aðal þjónustan er meðfram samgönguæðunum. Langt er síðan ákveðið var hvar helstu samgönguæðar væru á hálendinu.
- Í sviðsmynd C er skilgreint mannvirkjabelti yfir hálendið og það eykur nýtingarmöguleika fyrir t.d. línur.
- Útlitsmunur er á vegum með 90 km og 70 km hraða. Jafnvel þó báðir séu með slitlagi þá þarf að byggja veg með 90 km hraða meira upp og erfiðara er að fella hann að landslagi.

Sviðsmynd D

- Náttúran á að njóta vafans.
- Ekki þörf á vegum með 90 km hraða.

Samanburður valkosta – hópavinna

Farið var yfir hvernig áhrif valkosta eru metin. Fundarmenn mátu áhrif af valkostum B og D á valda umhverfisþætti. Farið yfir helstu áhrifaþætti og mat á vægi. (Ath. að hóparnir voru ekki í öllum tilfellum sammála um hvort áhrifin væru jákvæð, neikvæð, lítil/engin, óveruleg/háð útfærslu).

Áhrif - víðerni

Sviðsmynd A

- Áhrif af sviðsmynd A eru háð útfærslu (neikvæð) á víðerni vegna rykmyndunar og utanvegaaksturs. Áhrif af A eru jákvæð.

Sviðsmynd B

- Lítil áhrif á víðerni. Óveruleg áhrif. Áhrif af B eru lítil eða engin.

Sviðsmynd C

- Áhrif af C á víðerni eru háð útfærslu. Áhrif af C neikvæð. Vegir í C og fleiri miðstöðvar skerða víðerni. Áhrif á C eru því neikvæð.

Sviðsmynd D

- Hefur mikil áhrif á víðerni. Neikvæð áhrif. Áhrif af D eru neikvæð.

Almennt

- Línur verði settar í jörðu þar sem því verður við komið. Á að setja það í stefnuna?
- Spurt hvort vindorkuver séu tekin með inn í dæmið varðandi skerðingu víðerna, þetta á t.d. við um Búrfellslund og vindlund í Skáldabúðum.
- Ekki er áætlað að afmarka staðbundna stefnumörkun um vindorkuver. Reiknað með að marka almenna stefnu um þau og þá væntanlega að þau verði innan mannvirkjabelta. Nánari útfærsla verði í aðalskipulagi.

- Skerðing víðerna vegna háspennulína fer m.a. eftir hæð mastra. Líklegt að sama gildi um vindlundi, en vindmyllur eru töluvert hærri en háspennumöstur
- Neikvæðari áhrif eftir því sem uppbygging er umfangsmeiri.

Áhrif – andrúmsloft

Sviðsmynd A

- Framkvæmdir og akstur losa gróðurhúsalofttegundir. Núverandi ástand ekki endilega jákvætt eða óveruleg áhrif.
- Neikvæð áhrif því hann styttr ekki vegalengd milli landshluta. Umferð eykst að einhverju marki þó vegurinn sé slæmur.
- Áhrifin eru neikvæð, þarf að fara á jeppa því ekki er fært á fólksbílum. Ekki möguleiki á rafmagnsbílum vegna skorts á hleðslustöðvum.
- Meiri þörf fyrir stórar vinnuvélar vegna viðhalds á veginum. Eingöngu akstur stórra bíla um vegina.
- Kemur í veg fyrir meiri umferð vegna þess hvaða bílar komast um vegina, þ.e. umferð verður áfram frekar lítil.
- Engar frekari framkvæmdir svo ekki verður um rask eða þurrkun votlendis að ræða.

Sviðsmynd B

- Svæði gætu raskast eftir því hvar vegir verða settir, getur valdið losun gróðurhúsalofttegunda. Fleiri á ferðinni með betri vegum.
- Áhrif fara eftir útfærslu, gætu einnig verið neikvæð áhrif.
- Er hægt að útfæra sviðsmyndina þannig að áhrifin verði ekki neikvæð?
- Umferð gæti færst til, aukist á Suðurlálandinu en minnkað annars staðar. Óveruleg áhrif.
- Um er að ræða lítillaga uppbyggðan veg, honum sé lyft örlítið upp úr landinu. Losun af framkvæmdaþættinum við þessa uppbyggingu er lítil.
- Býður frekar upp á notkun ökutækja sem ekki nýta jarðefnaeldsneyti. Ferðamannavegir séu malarvegir í valkosti B.

Sviðsmyndir B-D

- Áhrif neikvæð með bættu aðgengi og meiri akstri.
- Betri vegir stytta vegalengdir milli landshluta. Spurning hvort betri vegir dragi að fleiri ferðamenn eða hvort tilfærsla verði á ferðamönnum.
- Tilfinningin er sú að áhrif af B-D séu neikvæð. Vantar frekari upplýsingar til að geta tekið afstöðu til mögulegra áhrifa.

Sviðsmynd C

- Óveruleg áhrif.

Sviðsmynd D

- Ef þarf að fara í einhverjar framkvæmdir þá auka þær losun gróðurhúsalofttegunda, sérstaklega ef fara þarf yfir gróið land.
- Áhrif háspennulína gætu verið þau að ekki þarf að nýta jarðefnaeldsneyti. Getur dregið úr akstri með styttri vegalengd milli landshluta. Með betri vegum verða þeir færir minni bílum og rafmagnsbílum sem menga minna.

Meiri umferð af D vegna betri vega, þungaumferð, styttri vegalengd en að fara hringveginn. Áhrifin eru háð útfærslu.

- Meiri áhrif á andrúmsloft af akstri á malarvegum. Aðrar tegundir bíla sem menga meira. Vegir hafa góð áhrif. Áhrifin eru háð útfærslu.
- Meiri umferð um uppbyggða heilsársvegi. Önnur umferð ef um malarvegi er að ræða, öðruvísi vélar. Stytttri vegalengdir milli landshluta draga úr losun. Mikil þæling sem er á bak við þetta.
- Ferðamenn eru á ferðinni einhvers staðar ef hugsað er um Ísland sem heild. Skiptir ekki öllu máli hvort ferðamennirnir eru á þessu svæði eða annars staðar á landinu. Einn losunarkvóti fyrir landið í heild.
- Hvers konar bílaumferð hefur möguleika á að fara um þetta svæði m.v. mismunandi sviðsmyndir? Stytttri vegalengdir hafa áhrif. Ekki horfa einungis á bílana þegar áhrif á andrúmsloft eru metin. Bætt aðgengi getur orðið til þess að hægt er að nýta t.d. seyru eða aðra uppgræðslumöguleika með léttari farartækjum.
- Ekki vænlegt að stytta sér leið milli landshluta yfir hálendið. Allra veðra von og færðin ótrygg. Í stefnunni verður að koma fram hver opnunartími helstu hálendisvega á að vera.
- Uppbygging veganna losar gróðurhúsalofttegundir, hversu mikill er sparnaðurinn af því til lengri tíma litið?
- E.t.v. þarf að skoða einhverja þætti annars vegar út frá áhrifum á landsvísu og hins vegar út frá áhrifum á svæðisvísu.

Áhrif – efnahagur og atvinnulíf

Sviðsmynd A

- Hefur neikvæð áhrif, er óviðunandi. Áhrif af A eru neikvæð.
- Betri vegur bætir atvinnulíf á hálendinu.

Sviðsmynd B

- Hefur óveruleg (og e.t.v. líka jákvæð) áhrif frá því sem nú er.
- Finnst áhrifin vera jákvæð á B og C en spurning hvar mörkin liggja.
- Hvað þýðir þetta? Þýður kostur B uppá nýja möguleika til atvinnusköpunar m.v. kost D?
- Of mikil uppbygging getur haft þau áhrif að ákveðinn hópur ferðamanna hafi ekki áhuga á að koma á svæðið. Önnur hugmynd er að sem breiðastur hópur hafi áhuga á að koma á svæðið.

Sviðsmyndir B - D

- Jákvæð áhrif.
- Það selur að koma í meiri kyrrð og ró á hálendinu.
- Áhrif af B og C eru jákvæð en ekki eins jákvæð og af D.

Sviðsmynd D

- Er betra fyrir atvinnulíf og efnahag.
- Bæði jákvæð og neikvæð áhrif.
- Betra aðgengi, betra flæði ferðamanna veitir kost á fjölbreyttari uppbyggingu sem er gott fyrir atvinnulíf og efnahag. Aðrir þættir eru neikvæðir.
- Uppbygging og aðgengi höfðar til ákveðinna hópa.
- Ferðamönnum fjölgar líklega mikið með tillögu D, a.m.k. til skamms tíma. Meiri hætta á að svæði verði ofsetin og þá hætta ferðamenn að koma

- D er háð útfærslu. Mikilvægt að ekki sé gengið of langt þá verða áhrifin neikvæð. Áhrif jákvæð en ef svæði verða ofsetin geta þau orðið heldur neikvæð.
- Lélegir vegir hafa frekar neikvæð áhrif. Ýktustu möguleikarnir hafa jákvæðustu áhrifin á efnahag og atvinnulíf.
- Ef umferðin er ekki á hálendinu þá er hún einhvers staðar annars staðar.
- Er nóg að hafa einn heilsársveg milli landshluta, þarf að velja þeim möguleika fyrir sér. Sveitarfélög vestan Þjórsár vilja að Kjalvegur verði byggður upp.
- Hvert viljum við fá umferðina og hvernig umferð.
- Styttling milli landshluta er hagkvæmt fyrir þjóðarbúið og loftslagsmálin.
- Vægi malbikaðra vega er oft metið neikvætt. Ryk á malarvegum.
- Jákvæðust áhrif í D.
- Hætt við að þolmörkum fleiri staða verði náð og ferðamönnum þar fækki. Marg prófað að þolmörk slá ekki á fjölda ferðamanna.
- Styttir leið fyrir flutninga milli Suður- og Norðurlands. Vegir í byggð og inn á hálendið þurfa að anna mögulegri viðbótar umferð um hálendið með tilkomu heilsársvegar yfir hálendið.
- Hægt að setja takmarkanir á hvaða umferð má fara um þennan veg, t.d. háð öxulþunga (sbr. takmarkanir í þjóðgarðinum á Þingvöllum).
- Hvers konar umferð er að fara um stofnvegi á hálendi getur haft áhrif á hver skerðing víðerna er.

Sviðsmynd D

- Gengur þessi valkostur of langt. Er verið að meta áhrifin á nærsamfélagið eða í víðara samhengi? Hér þarf að veita og meta marga þætti saman. Finnst vanta skilgreiningar þarna svo hægt sé að meta þetta. Ef kominn er malbikaður vegur í Eldgjá má búast við að ferðamenn fari í dagsferðir úr Rvk en gisti ekki á svæðinu.
- Velja einn heilsársveg yfir hálendið frekar en tvo. Er þjóðhagslega hagkvæmt. Hagsmunir Rangárvallasýslu eru að Sprengisandur verði byggður upp.
- Halda opnu að tvær leiðir geti byggst upp fremur en velja eina leið og standa jafnvel í vegi fyrir uppbyggingu. Fyrr í vinnunni hefur komið fram að það eigi að vera góður vegur yfir hálendið.
- Búið að byggja Sprengisandsleið upp að hluta og skerða víðerni með virkjanaframkvæmdum. Hægt að halda áfram með góðan veg yfir Sprengisand vegna þessarar skerðingar víðerna.
- Næst líklega ekki samstaða í vinnuhópnum um að leggja áherslu á annað hvort Sprengisandsleið eða Kjalveg. Ekki draga úr vægi annars hvors vegarins.
- Væntanlegur raforkuflutningur fer yfir Sprengisand og því fylgir vegur. Þetta vegur þungt. Þá opnast möguleg vegtenging til austurs (Gæsavatnaleið). Sprengisandur er betri tenging við eystri hluta landsins.
- Fjalla þarf um þetta út frá áhrifum á landið í heild en einnig um áhrifin fyrir skipulagssvæðið. T.d. styttri vegalengdir vegna vöruflutninga og áhrifa á loftslagsmál.
- Getum í þessari stefnumótun verið með stefnu sem ekki fellur endilega að stefnu Vegagerðarinnar um hraða á vegum. Vegir á hálendinu eru af ýmsum gerðum, þarf að vera munur á milli þeirra?
- Landsvegir t.d. Skjaldbreiðarvegur. Getur hann styrkt möguleika ferðaþjónustunnar. Mikil bót ef hann yrði aðeins lagfærður. Ferðamenn hafa lent í tjóni á þessari leið. Aðkoma að Skjaldbreið.
- Samgöngur skipta máli fyrir björgunaraðila. Grunn samgönguæðar þurfa að vera þokkalega færar. Ekki endilega brúa Ásbrandsá. Er línuvegur sem hefur ákveðið hlutverk varðandi viðhald línunnar. Hversu veigamikill á þessi vegur að vera? Svipaður og Fjallabaksleið nyrðri. Vegurinn inn Hrunamannafrétt svo flokki neðar. Skjaldbreiðarvegur er á röskuðu svæði svo lagfæring á veginum raskar ekki landi. Mætti breyta veginum þannig að hann liggi frá Haukadal og sleppa þannig við að fara yfir Ásbrandsá sem er ekki brúuð. Skjaldbreiðarvegur gefur möguleika á hringleið, hvort sem hún tengist inn á Kjalveg að austanverðu eða niður í Haukadal.

- Vantar bakgrunnsbreytur fyrir sviðsmyndirnar. Betra að setja sviðsmyndirnar í svót greiningu. Fáum líklega meira út úr því. Þá fáum við fram ýmis konar viðhorf fremur en fá einn lit á hvern þátt. Svót greining getur átt við einhverja þætti meðan auðvelt er að flokka aðra eftir litum í jákvætt/neikvætt/óveruleg/óviss áhrif.

Áhrif - Samgöngur

Almennt

- Áhrif af A eru neikvæð og D jákvæð. Ekki þar með sagt að vilji sé fyrir því að fá full uppbyggðan veg með þungaflutningum yfir hálendið.
- Líst best á hófsama uppbyggingu, B hefur jákvæð áhrif. Jákvætt að laga vegi og stíga fyrir þá sem eru ekki algjörir náttúrusinnar. Kostur B og C uppfylla þarfir stærri hóps. Ódýrari kostir en D.
- Í C ætti að gera ráð fyrir 70-80 km hraða. C og D hafa jákvæð áhrif á samgöngur.
- C og D hafa jákvæð áhrif, betri vegur felur í sér samgöngubætur, ef það er markmiðið.
- Ekki valkostur að vera með lítið uppbyggðan veg yfir Kjöl. Raunhæft að vera með veg með bundnu slitlagi og hámarkshraða 70-80 km og að hann lagi sig að landinu. Ætti að vera hluti af valkostagreiningunni að vera með svona veg. Hluti af stefnumótuninni að vera ekki að tala um hraðbrautir yfir hálendið. Taka stefnuna að ekki sé gert ráð fyrir 90 km hraða á vegunum.
- 90 km hraði yfir Kjöl hefur neikvæð áhrif á óbyggðaupplifun ferðamanna. Mismunandi markhópar, koma líklega aðrir markhópar í staðinn sem ekki komast á staðinn í dag.
- Ef vegurinn er byggður upp og svo kemur óveður að vetri til þá þarf að hafa björgunarsveitir til að sækja fólk.
- Hvaða tíma ársins eiga hálendisvegir að vera opnir?

Áhrif - Auðlindir ferðapjónustunnar

Almennt

- Þeir sem eru á móti þjóðgarði finnst núverandi staða það góð, m.t.t. ferðapjónustunnar, að ekki er ástæða til breytinga.
- Með því að gera ekki neitt er verið að hamla nýtingu á auðlindum svæðisins m.t.t. ferðapjónustu og nýtingar hennar á svæðinu.
- Áhrif af A eru neikvæð.
- Áhrif á B og C eru jákvæð og D neikvæð/háð útfærslu.