

Svæðisskipulagsnefnd Suðurlandshálendis

Sent í gegnum skipulagsgátt

19.01.2024

Umsögn Landverndar um tillögu að Svæðisskipulagi Suðurlandshálendis.

Landvernd tekur heilshugar undir allt það í vinnu sveitarfélaganna 11 að samræmdu svæðisskipulagi Suðurlandshálendisins sem styður við verndun náttúru og víðerna. Skipulag á hálendinu öllu ætti að vera samræmt, stjórnslan að heyra undir ríkið og umsjón og rekstur að vera á vegum þjóðgarðastofnunar.

Landvernd minnir á að skipulagssvæðið er þjóðlenda, sem sé í eigu þjóðarinnar allrar og um það gilda önnur lög en um eignarlönd einstaklinga eða sveitarfélaga. Þótt sveitarfélögin fari með ábyrgð á skipulagsgerð, hljóta framkvæmdir þar að vera takmarkaðar og skipulagðar í mjög nánú samstarfi við önnur stjórnvöld, forsætisráðuneytið sérstaklega.

Eða eins og segir í umsögn forsætisráðuneytisins sem „... minnir á að allar framkvæmdir og jarðrask innan þjóðlendna sem vara lengur en í eitt ár eru háðar samþykki ráðuneytisins skv. 3. mgr. 3. gr. laga nr. 58/1998 og að leyfi ráðherra þarf fyrir nýtingu vatns- og jarðhitaréttinda og vindorku innan þjóðlendna skv. 2. mgr. 3. gr. sömu laga. Samþykki ráðuneytisins þarf til að nýta námur og önnur jarðefni innan þjóðlenda óháð tímalengd. Tekið skal fram að mikilvægt er að haft verði áfram samráð við ráðuneytið við ef kemur til frekari skipulagsvinnu í tenglum við Svæðisskipulagið innan þjóðlendna.“

Grundvallaratriðið hér sem er þó nokkuð vægt orðað í umsögn forsætisráðuneytisins er að nær allar framkvæmdir og rask sem gert er á þjóðlendum vara lengur en í eitt ár. Því hlýtur hver einasta framkvæmd sem getið er um í skipulaginu að þurfa sérstakt samþykki ráðuneytisins. Það er mjög gott, því boðaðar framkvæmdir eru virkilega umfangsmiklar og breyta hálendinu til framtíðar verði þær að veruleika. [Þetta myndband](#) sem NRK lét gera af náttúrufórnum í Noregi vegna skorts á yfirsýn í skipulagsmálum sýnir hve mikilvægt er að hafa heildaryfirsýn yfir framkvæmdir og skipulag. Það má aldrei bregðast á hálendi Íslands og þótt það sé gott að sveitarfélögin starfi saman að náttúruvernd og nýtingu sem þau eiga rétt á frá fornu fari, telur Landvernd það ekki samræmast lögum að sveitarfélög geti ráðist í óafturkræfar framkvæmdir á hálendinu án aðkomu forsætisráðuneytisins.

Landvernd lýsir áhyggjum af áformum um mikla uppbyggingu og nýtingu víðerna í svæðisskipulagstillögunni, sem samræmist ekki verndun náttúrunnar. Skipulagstillagan gerir ráð fyrir auknum fjölda ferðamanna inn á hálendið uppbyggðum stofnvegum með slitlagi, yfir Kaldadal, Kjöl, Sprengisand og Fjallabaksleið nyrðri. Áætlað er að þessir stofnvegir geti verið opnir fimm til sex mánuði á ári. Stofnvegir með bundnu slitlagi þvert yfir hálendið er afleitt hugmynd og hættuleg fyrir hálendið og þá sem um það fara. Meiri umferð um hálendið mun skemma upplifun ferðamanna og auka hættu á gróðurskemmdum, vegaskemmdum, fjölbreytilegum náttúruspjöllum, slysum og óheyrilegum kostnaði. Í tillögunni eru kynntir til sögu „hóflega uppbyggðir tengivegir“ og brúaðar ár, sem verði opnir yfir sumartímann. Þessir vegir eru Landvegur, Skjaldbreiðarvegur, Kerlingarfjallavegur, Skálpanesvegur,



Stangarvegur, Landmannalaugavegur og Emstruleið að fyrirhugaðri göngubrú á Markarfljóti, gengt Húsadal. Hér er gert ráð fyrir því að allir upptaldir vegir hér að framan verði fólksbílafærir á opnunartíma. Það gjörbreytir nýtingu hálendisins, frá því sem nú er, kallar á bílastæði, orkusölu, gististaði, veitingaþjónustu, sjoppur og verslanir, vegabjónustu, löggæslu og margt fleira og gengur á náttúrugæði með margvíslegum hætti. Stóraukin umferð að Landmannalaugum, Kerlingafjöllum myndi fljótlega breyta þeim svæðum í þvílíkan massatúrismi, að líkja mætti við Gullna hringinn eða Bláa Lónið. Margföldun bílastæða á þessum svæðum féllu illa að þeirri nýtingu sem við höfum hingað til þekkt. Og yrðu mikil ógn við viðkvæma náttúru. Ekki er heldur hægt að mæla með því að færa fáförnustu vegarslóða upp um flokk og hleypa almennri umferð á víðerni til dæmis á Gnúpverjafrétti á leiðinni inn í Þjórsárver. Á þessu svæði er mikil hætta á utanvegaakstri. Dæmin sanna nú þegar að á þessum fáförnu svæðum telja ýmsir að hægt sé að leyfa sér óabyrga umgengni um náttúruna. Sérstaka athygli vekur að í tillögum sveitarstjórnanna er ekki sérsaklega fjallað um landvörslu, þolmörk svæða, eftirlit, takmörkun á aðgengi eða lokun svæða þegar þess er þörf. Ekki er fjallað um mótvægisáðgerðir gegn neikvæðum áhrifum aukinnar umferðar og ekki er fjallað um loftslagsáhrif af stóraukinni uppbyggingu hálendisins í þágu ferðaþjónustu.

Getið er um mannvirkjasvæði í skipulaginu, þar sem þjónustan myndi rísa á komandi árum, vera sjálfbær og falla að landslaginu, en þjónustan verði í jaðri víðerna og verndarsvæða en ekki inn á þeim. Svæðin sem lagt er til að verði mannvirkjasvæði eru engu að síður inni á hálendinu og öll mannvirki inni á hálendinu auka álag, umferð og spilla víðernum

Landvernd reiknar með því að ýmislegt sem þarna er ráðgert sé óraunhæft og áhættusamt vegna veðráttu á hálendinu. En uppbyggðir vegir með bundnu slitlagi á hálendinu hljóta að vera hættulegir yfirferðar í hálfu og roki, sem algengara er á hálendi en láglandi.

Í skipulaginu er kveðið á um mannvirkjasvæði, frekari virkjanir og stórframkvæmdir sem Landvernd sér ekki að fari sérstaklega saman við háleit markmið sveitarfélagana um sjálfbærni og verndun viðkvæmrar náttúru. Að mati Landverndar er hálendi Íslands einstakt, skipting þess upp í mannvirkjasvæði, nýtingarsvæði fyrir ferðamenn mun breyta verndarsvæðum, víðernum og hálendinu öllu sem heild til allrar framtíðar verði þessi uppbygging að veruleika. Landvernd kannast ekki við að umræða hafi farið fram um það í samfélaginu að landið allt eigi að verða svo aðgengilegt ferðamönnum að þeir geti komist leiðar sinnar um landið allt á fólksbílum. Skipulagstillagan miðar öll að auknu aðgengi, mikilli uppbyggingu þjónustu og hugmyndirnar sem þar eru settar fram ganga gegn öllu því sem áður hefur verið unnið að, bæði í Skipulagsnefnd um Miðhálendið og í vinnu sem miðaði að því að koma á Hálendisþjóðgarði. Hvar er hann nú? Nær væri að byggja upp almenningsgöngur á hálendinu sem ganga fyrir rafmagni. Hópförðabílar hafa ævinlega verið besta leiðin til að auðvelda almenningi og ferðamönnum aðgengi að hálendinu, þar sem vanir bílstjórar sem þekkja hálendið og kunna að bjarga sér í vötnum og veðrum stýra för. Fyrir mörgum áratugum vissi fólk þetta betur en nú og þá voru vikulegar rútuförðir yfir Sprengisand á sumrin. Náttúruverndin, loftslagsverndin og sjálfbærnin í því að auka umferð einkabíla á hálendinu með tilheyrandi raski og þjónustuuppbyggingu er vandséð. Hins vegar er auðséð að þarna er að finna leiðir til að hagnast á þjóðlendunni sem er eign okkar allra. Hálendið er fjöregg þjóðarinnar, einstakt á heimsmælikvarða. Það er ekki auðlind sem nokkur sveitarfélög hafa rétt til að nýta upp að þolmörkum, eða lengra en það.



Allt ber þetta að sama brunni, þótt notuð séu orð eins og sjálfbærni, vernd og skipulag í þágu grænnar uppbyggingar, þá birtist hér frekar “villta vestrið”, stefna um að ná eins mikilli nýtingu út úr hálendinu og mögulegt er, án þess að trufla það með takmörkunum, eftirliti eða náttúruvernd sem gæti dregið úr hagnaði fyrirtækja sem hyggja á landnám á hálendinu.

Með vinsemd og virðingu

Fyrir hönd stjórnar

Þorgerður María Þorbjarnardóttir