

SUÐURSTRANDARVEGUR MILLI GRINDAVÍKUR OG ÞORLÁKSHAFNAR

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Suðurstrandarvegar í Grindavík, Hafnarfirði og Sveitarfélaginu Ölfusi samkvæmt lögum ar. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matskýrslu: Lagning 58,5 km vegar frá Grindavíkurvegi í vestri að Þorlákshafnarvegi í austri.

Markmið framkvæmdar: Að byggja upp varanlega og örugga vegatengingu milli Suðurlands og Suðurnesja til hagsbóta og öryggis fyrir atvinnulíf og íbúa á svæðunum.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 20. október 2003 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 29. október 2003 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matskýrsla lá frammi til kynningar frá 29. október til 10. desember 2003 á eftirtöldum stöðum: Á bæjarskrifstofum Hafnarfjarðar og Grindavíkur og skrifstofu Sveitarfélagsins Ölfuss, Þorlákshöfn. Ennfremur á bókasöfnum Hafnarfjarðar og Grindavíkur, bókasafninu í Þorlákshöfn, í Þjóðarþóklöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matskýrslan var aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is og www.lh.is. Leitað var umsagnar Grindavíkurbæjar, Hafnarfjarðarbæjar, Sveitarfélagsins Ölfuss, Byggðastofnunar, Ferðamálaráðs, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Landgræðslu ríkisins, Umhverfisstofnunar og veiðimálastjóra. Á kynningartíma bárust 2 athugasemdir og 1 athugasemd að kynningartíma loknum.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matskýrsla: Suðurstrandarvegur-Mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin og Línuhönnun, verkfræðistofa. Október 2003. Viðaukar með matskýrslu: Sérfræðiskýrslur og minnisblöð.

Viðbótarupplýsingar:

Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 11. desember 2003, 9. janúar, 12. mars, 28. apríl og 7. maí 2004.

2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Grindavíkurbæ með bréfi dags. 21. nóvember 2003.
 Hafnarfjarðarbæ með bréfi mótttekið 18. desember 2003.
 Sveitarfélaginu Ölfusi með bréfi mótttekið 25. nóvember 2003.
 Byggðastofnun með bréfi dags. 21. nóvember 2003.
 Ferðamálaráði með bréfi dags. 3. nóvember 2003.
 Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 21. nóvember 2003.
 Heilbrigðiseftirliti Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis með bréfi dags. 25. nóvember 2003.
 Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 21. nóvember 2003.
 Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja með bréfi dags. 1. desember 2003.
 Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 26. nóvember 2003.
 Umhverfisstofnun með bréfum dags. 19. desember 2003 og 13. janúar 2004.
 Veiðimálastjóra með bréfi dags. 3. desember 2003.

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Landvernd með bréfi dags. 10. desember 2003.
 Landeigendum og réttihöfum jarðarinnar Hrauns með bréfi dags. 10. desember 2003.

Eftir að kynningartíma lauk barst athugasemd frá:

Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfi dags. 12. desember 2003.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning nýs vegar milli Grindavíkur og Þorlákshafnar í Grindavíkurbæ, Hafnarfjarðarbæ og Sveitarfélaginu Ölfusi, samtals um 58 km að lengd. Lagðar eru fram 2 veglínur á rúmlega 15 km kafla frá Ísólfskála austur yfir Krýsuvíkurheiði til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar; einkendar á myndum sem gul og rauð veglína. Fram kemur að rauð veglína sé aðalvalkostur Vegagerðarinnar, hún muni liggja nær sjó en sú gula á þessum kafla og liggja almennt í minni hæð yfir sjávarmáli. Á um 9 km kafla frá Grindavík að Ísólfskála og á rúmlega 34 km kafla frá Krýsuvíkurheiði til Þorlákshafnar er kynnt ein veglína. Í matsskýrslu kemur fram að um sé að ræða stofnveg hannaðan samkvæmt staðli C1 með hönnunarhraða 90 km/klst. Heildarbreidd vegar verði 7,5 m og bundið slitlag verði á 6,5 m breiðri akbraut og 0,5 m breiðum vegöxlum. Vegfylling muni rísa um 1-1,5 m yfir landi að jafnaði en á þeim vegköflum þar sem fyllingar verði háar sé reiknað með vegleiðurum og 0,5 m aukinni breidd á vegöxlum. Ennfremur þurfi að gera ráð fyrir 10 m breiðu öryggissvæði meðfram vegi frá vegaxlarkanti. Gerð verði ræsi undir veginn þar sem þörf krefji og byggð 10-12 m löng brú yfir Vogsós sunnan Hlíðarvatns. Fram kemur að heildarefnisþörf vegna framkvæmdanna sé um 1.450.000 m³ þar af komi um 1.000.000 m³ úr 18 námum en afgangur úr skeringum. Megintilgangur framkvæmdanna er samkvæmt matsskýrslu að byggja upp varanlega og örugga vegtengingu milli Suðurlands og Suðurnesja til hagsbóta og öryggis fyrir íbúa þessara svæða. Ennfremur batni aðgengi ferðafólks að svæði sem búi yfir stórbrotinni náttúruvegur og hafi mikið útivistargildi. Fram kemur að í 1. áfanga, sem unninn verði árin 2004 og 2005, verði lagður tæplega 6 km langur vegarkafli frá stöð

2.400 austan Grindavíkur að Ísólfskála og um 23,5 km vegur frá stöð 35.500 við Herdísarvík að Þorlákshöfn. Ekki liggi fyrir hvenær ráðist verði í seinni áfanga framkvæmdanna en það ráðist af fjárveitingum. Áætlaður heildarkostnaður við framkvæmdina verði um 1.500 milljónir króna.

3.1 LEGA VEGAR

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaður vegur tengist Grindavíkurvegi norðan núverandi byggðar. Hann liggi til austurs yfir apalhraun, Sundhnúkahlraun, því næst sunnan Húsafells, í gegnum tvær opnar námur, svokallaðar Hraunsnámur við Fiskidalsfjall, og upp á Siglubergsháls, norðan Festarfjalls. Austan hálsins liggi veglínan yfir Borgarhraun, yfir nýrækt og niður bratta brekku í móbergshrygg hjá Ísólfskála. Fram kemur að frá Ísólfskála sé um 2 kosti á veglínu að ræða, auðkenndir á myndum sem rauð og gul veglína. Fram kemur að gula veglínan liggi fjær sjó, í grennd við núverandi veg, en rauða veglínan sveigi til suðurs og liggi nær sjó. Báðar veglínurnar liggi á þessum kafla um grasivaxið eða mosagróið Höfðahraun. Austan Höfðahrauns liggi veglínurnar um mosavaxnið Ögmundarhraun, en bæði þessi hraun séu mjög úfin apalhraun. Því næst liggi veglínurnar yfir sandorpna að hluta uppblásna heiði, Krýsuvíkurheiði, að Krýsuvíkurhrauni þar sem rauðu og gulu veglínurnar sameinist að nýju. Fram kemur að veglínan um Krýsuvíkurhraun, sem sé úfið apalhraun, liggi sunnan Eldborga og fallegasta hluta hrauntraða þeirra. Þar austan fari veglínan yfir mosagróið og að hluta til kjarri vaxið og slétt helluhraun, Herdísarvíkurhraun, og fylgi núverandi vegi á um 2,5 km kafla í hrauninu. Því næst liggi veglínan yfir úfið og mosagróið Stakkavíkurhraun og síðan milli Hlíðarvatns og sjávar yfir Vogsós. Austan óssins liggi veglínan um dyngjuhraun sunnan Strandarhæðar og tengist að lokum Þorlákshafnarvegi norðan kaupsins. Fram kemur að fyrirhugað framkvæmdasvæði, austan Vogsóss, einkennist af upphvelfdum hraunhólum, lágum hraunhryggjum, foksandi grónum melgresi í lægðum eða foksandshólum og lítilli jarðvegsþykkt.

3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að um 1.000.000 m³ af efni þurfi að vinna úr 18 námum og um 450.000 m³ falli til úr skeringum. Efnistaka sé fyrirhuguð úr 8 opnum námum, um 430.000 m³ og af einu svæði, þar sem gróður skemmdist að hluta þegar mosabreiður brunnu þar fyrir nokkrum árum. Aðrar námur séu fyrirhugaðar á óröskuðum svæðum. Fram kemur að lögð hafi verið sérstök áhersla á að velja námunum stað þar sem umhverfisáhrif þeirra verði sem minnst, auk þess sem lögð verði áhersla á að nýta fyrirbyggjandi vegi og slóðir þannig að lagning nýrra námuslóða verði í lágmarki. Fram kemur að 5 námur séu skilgreindar sem lykilmámur, þ.e í Leirdal (nr. 4), við Latshóla (nr. 5), Trygghólar 1 (nr. 6), verði rauð veglína fyrir valinu og Trygghólar 2 (nr. 7) verði gul veglína valin og náma nr. 9 við Geitahlíð. Þessar námur, fyrir utan námuna í Leirdal, séu innan Reykjanesfólkvangs sem sé náttúrufarslega viðkvæmt svæði og sökum þess séu aðrir valkostir vandfundnir fyrir hagkvæma efnistöku sem valdi minni landspjöllum. Ef sækja þyrfti nauðsynlegt efnismagn til vegagerðar á þessu svæði í opnar námur í um eða yfir 20 km fjarlægð, hækki það framkvæmdakostnað um allt að 250 milljónir króna og gerbreyti arðsemi framkvæmdarinnar til hins verra. Fram kemur að frágangur á efnistökusvæðum verði í samræmi við leiðbeiningar í ritinu „Um námur efnistöku og frágang“ og í samráði við Umhverfisstofnun, sveitarstjórnir og landeigendur.

Tafla 1 Fyrirhuguð námusvæði. (Byggt á matsskýrslu).

Náma	Staða efnistöku	Jarðmyndun	Stærð ha	Magn m ³	Gróður	Fjarlægð að veglínu km
1 Melhólsnáma	Gömul náma	Móberg	11	20.000	Lítið gróin	1,7
2-3 Hraun I og II	Gamlar námur	Móberg	13/2,4	50.000/ 120.000	Lítið gróin	0
4 Leirdalur	Ný náma	Móberg	3,6	80.000	Lítið gróin	2,1, rauð veglína, 0,6 gul
5 Latshólar	Ný náma	Móberg	1,4	80.000	Lítið gróin	3,9 rauð veglína, 2,0 gul
6 Trygghólar I (rauð veg-lína)	Ný náma	Grágrýti	2,6	90.000	Lítið gróin	0,15
7 Trygghólar II (gul veg-lína)	Ný náma	Grágrýti	3,4	90.000	Lítið gróin	0,15
8 Krýsuvíkurheiði	Ný náma	Grágrýti	1,7	50.000	Grasi gróin að hluta	0,4
9 Geitahlíð	Ný náma	Móberg /hraun	3,8	90.000	Mosa-þemba	0,8
10 Stakkavíkur-hraun	Gömul náma	Hraun	1,5	20.000	Mosa-þemba	0
11 Stakkavíkur-náma	Gömul náma	Hraun-gjall	2,1	30.000	Lítið gróin	2,4
12 Hlíðarvatns-náma	Gömul náma	Skriða	2,3	30.000	Gróið að hluta	4,0
13 Strönd	Gömul náma	Hraun	3,0	50.000	Lítið gróin	2,4
14-15 Strákhæðir og Bjarnavík	Nýjar námur	Foksandur og hraun /hraun	4,5/3,0	80.000/ 30.000	Melgresi/ lítið gróin	0,2/0,45
16-17 Öldur og Háaleiti	Nýjar námur	Foksandur og hraun/hraun	7,2/2,9	80.000/ 30.000	Melgresi	0/0,25
18-19 Hlein og Þorlákshöfn	Ný náma /gömul náma	Foksandur og hraun /hraun	3,7/2,2	80.000/ 20.000	Melgresi /lítið gróin	0,2/1,3

3.3 TENGINGAR

Í matsskýrslu kemur fram að við vegamót Grindavíkurvegjar og Suðurstrandarvegjar og við nýjan veg að Þorlákshöfn verði gerð hringtorg. Við stöð 12.100 verði gerð tenging að vegi niður að Selatöngum og við stöð 23.800 verði vegamót við Krýsuvíkurveg og lagður um 900 m langur vegur að núverandi vegi. Við stöð 32.500 verði gerð ný tenging inn á núverandi veg að Herdísarvík og við stöð 40.100 verði lagður um 900 m langur vegur að Vogsósum.

3.4 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að í matsferlinu hafi verið skoðaðir allmargir kostir og þær veglínur sem kynntar séu til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar hafi verið færðar til samkvæmt ábendingum sérfræðinga um náttúru- og fornminjar, gróður og dýralíf og enn fremur með tilliti til ábendinga og óska sveitarfélaga á svæðinu. Aðrir

kostir sem einkum hafi verið skoðaðir hafi verið lagfæring á núverandi vegi og veglína einkennnd með bláum lit á myndum.

3.4.1 Lagfæring á núverandi vegi

Í matsskýrslu kemur fram að núverandi vegur sé 13,5 km lengri en fyrirhugaður vegur og liggja víða á hraunum eða í lægðum við hraunjaðra. Þrátt fyrir lagfæringar undanfarinna ára sé vegurinn ekki heilsársvegur og ekki boðlegur flutningabifreiðum. Vegstæði vegarins liggja víða hátt í landi og sums staðar um þröng og snjóþung svæði. Veginum fylgi ókostir með tilliti til umferðaröryggis s.s. vegna hæðarlegu, brekkna og beygja og ekki muni reynast unnt þrátt fyrir lagfæringar að leyfa hámarkshraða yfir 70 km/klst. Jafnframt sé lagfæring vegarins ekki góður kostur með tilliti til fornleifa og kríuvarps austan Grindavíkur.

3.4.2 Blá veglína

Í matsskýrslu kemur fram að í tillögu að matsáætlun hafi verið kynnt veglína auðkennd með bláum lit auk gulrar og rauðrar veglínu. Veglagning skv. blárra veglínu myndi uppfylla þær kröfur sem gildi um vegi í flokki C1 eins og rauð og gul veglína, stytta leiðina milli Grindavíkur og Þorlákshafnar um 11,5 km og fylgi núverandi vegi eins og kostur sé. Um sé að ræða 24 km kafla frá Hraunsnámu sunnan Húsafells austur fyrir Geitahlíð en blá veglína geti ekki fylgt vegstæði núverandi vegar nema að takmörkuðu leyti, vegna krappa beygja og að teknu tilliti til þeirra krafna sem staðall um veg í flokki C1 geri. Fram kemur að á um 300 m kafla beggja vegna við stöð 7.000 sunnan Siglubergsháls gæti blá veglína verið í norðurjaðri núverandi vegar en miklar skeringar þyrftu að koma til við stöð 7.200 í Mókletta og sunnar í Litlaháls og Lyngfell en um sé að ræða óröskuð kennileiti á svæðinu. Á um 4,5 km kafla, frá stöð 9.500 við Ísólfsskála og að stöð 14.000, verði ekki mögulegt að fylgja núverandi vegi nema á um 500 m kafla, vegna hættu á snjósöfnun og þar sem núverandi vegur liggja í lægð á milli gróins hraunkants og óskertra fjallshlíða, án þess að raska skriðum og hraunkanti. Veglínan muni liggja um Ögmundarhraun sunnan Latsfjalls eins og hinar veglínurnar vegna þess að mjög óhagstætt sé að fylgja núverandi vegi norðan Latsfjalls m.a. vegna mikilla skeringa og snjósöfnunarhættu auk þess sem vegur á þessum kafla myndi liggja í mun meiri hæð yfir sjó en ella. Austan Latsfjalls myndi veglínan liggja í jaðri núverandi vegar að Litlahálsi en raska sprengigígum á hálsinum. Þaðan og þvert yfir Krýsuvíkurheiði verði ekki komist hjá því að víkja frá núverandi vegi, m.a. til að ná fram styttingu á vegalengdum og til að draga úr umferð um Krýsuvík. Fram kemur að milli stöðva 26.000 til 32.000 myndi blá veglína liggja sunnan við Litlu Eldborg m.a. þar sem núverandi vegur á milli Stóru og Litlu Eldborgar sé með kröppum beygjum. Milli stöðva 27.000 og 29.500 (29.000 og 31.500 skv. stöðvabili blárrar veglínu) fellur veglínan saman við núverandi veg á um 900 m kafla austan Sláttudals við Geitahlíð, en að mati Vegagerðarinnar sé hér ekki um ákjósanlega legu að ræða þar sem hún sem kalli á miklar fyllingar og skeringar og því sé kosið að fara suður fyrir núverandi veg og þá hæðarbungu sem sé á hrauninu og draga þannig úr langhalla og hæð fyllinga. Fram kemur að veglagning skv. blárra veglínu nýti núverandi veg að takmörkuðu leyti og erfitt sé að réttlæta hliðrun á henni frá því sem kynnt sé í matsskýrslu vegna áhrifa á fornleifar og landslagsheildir auk hæðaraukningar og langhalla á tveimur svæðum. Því hafi verið ákveðið að hafna veglagningu samkvæmt þessari veglínu sem raunhæfum valkosti.

3.4.3 Núll kostur

Í matsskýrslu kemur fram að miðað við þær forsendur sem lagðar séu til grundvallar Suðurstrandarvegi, þ.e. vaxandi flutningum og auknum straumi ferðamanna inn á

svæðið, sé ljóst að óbreytt ástand vegarins sé ekki ásættanleg lausn. Lélegar samgöngur myndu standa í vegi fyrir framþróun á svæðinu ekki síst í ljósi þess að Suðurnes og Suðurland hafi sameinast í eitt kjördæmi og því fyrirsjáanlegt að meiri samvinna verði á milli svæðanna í framtíðinni.

3.5 VINNUBÚÐIR OG MANNAFLAÐÖRF

Í matsskýrslu kemur fram að staðsetning vinnubúða muni einskorðast við nokkur námusvæði. Í útboðslýsingu verði stuðst við kröfur Vegagerðarinnar sem byggja á gildandi lögum, reglugerðum og leiðbeiningum varðandi umhverfis- og öryggismál í vinnubúðum og starfsleyfi fyrir almennan verktakarekstur. Gert sé ráð fyrir að verktakar hafi starfsleyfi skv. reglugerð 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Fram kemur að gera megi ráð fyrir um 15-20 störfum í 4 ár við fyrirhugaða framkvæmd.

4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

4.1.1 Veglagning

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að almennt megi segja að landslag á sunnanverðum Reykjaneskaga milli Grindavíkur og Þorlákshafnar sé víðast hvar einstaklega fagurt og mikils virði. Fyrirhugaður vegur liggja um fjölbreytt og stórbrotið landslag sem hafi að bera mörg þau einkenni sem fólki finnist falleg svo sem útsýni til hafsins, víðáttu og hraun frá nútíma. Ljóst sé að fyrirhugaður vegur, sem liggja um samfelldar hraunbreiður og heiðarlandslag, verði eins og lína í landi sem skeri í sundur samfellda hraunfláka á tæplega 50 km kafla og hafi þannig varanleg áhrif á þessar jarðmyndanir. Fyrirhuguð veglagning muni hafa nokkur áhrif á landslagsupplifun vegfarenda, bæði þeirra sem ferðist eftir veginum og utan hans. Áhrif verði töluvert meiri frá sjónarhóli ferðamanna sem horfi yfir láglandið af fjöllum heldur en þegar ferðast sé eftir veglínunni og verði þessi áhrif að öllu jöfnu meiri sé miðað við veg samkvæmt gulri veglínu þar sem hún liggja nær fjalllendum. Vönduð veggögnun, þar sem í hvívetna verði tekið tillit til hraunmyndana, dranga, hæða og lægða í landi muni þó lágmarka áhrif veglagningar á landslag. Vegna lítillar uppbyggingar vegar í úfnu hrauni muni þau að nokkru leyti fela veginn, einkum á vestanverðu framkvæmdasvæðinu en austur, þar sem hraunin séu flatari, megi reikna með að vegurinn verði meira áberandi. Fram kemur að fyrrnefnd hraun njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999. Áferð og aldur hraunanna sé mismunandi en um sé að ræða tiltölulega úfin og mosavaxin apalhraun á rúmlega 35% fyrirhugaðrar leiðar en minna úfin, oft sandorpin og gróðursnauð helluhraun á um 47% leiðarinnar. Fram kemur að í 1. áfanga fyrirhugaðra framkvæmda sé hugsanlegt að hellar komi í ljós í Borgarhrauni norðan Festarfjalls og ábendingar hafi komið fram að í Ögmundarhrauni og Höfðahrauni geti verið hellar þó að ekki séu þekktir stórir hellar í fyrrnefndum hraunum. Við áframhaldandi verkhönnun vegarins verði athugað

nánar hvort hella sé að finna í hraunum og haft verði samband við Umhverfisstofnun og Hellarannsóknafélagið komi hellar í ljós.

Í umsögn Hafnarfjarðarbæjar kemur fram að fyrst og fremst séu gerðar athugasemdir við veglínu eins og þær séu sýndar í lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðarbæjar og innan Reykjanesfólkvangs. Hafnarfjarðarbær telji gula veglínu ákjósanlegri í heild sinni þar sem sú lína muni hafi minni áhrif á landslag og jarðmyndanir, aðallega eldhraun, heldur en rauð veglína. Gula línan sé nær núverandi vegi og skeri ekki hraunmyndanir, sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd, jafn augljóslega þegar horft sé yfir hraunbreiðurnar við ströndina en þær gefi landslaginu á svæðinu mestan svip.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hvort heldur sem vegur verði lagður samkvæmt gulri eða rauðri veglínu muni hann skera í sundur samhangandi hraunbreiður og heiðarlandslag og liggja sem lína í landi, miðað við þær forsendur sem unnið sé út frá. Aftur á móti sé Vegagerðin ósammála Hafnarfjarðarbæ hvað samanburð valkosta varði og telji rauðu veglínuna betri framkvæmdakost í umhverfislegu tilliti.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að í mati fyrirhugaðrar framkvæmdar á landslag sé miðað við upplifun ferðamanna frá nýjum Suðurstrandarvegi. Stofnunin telur að við mat á áhrifum Suðurstrandarvegar á landslag hefði verið eðlilegt að miða við það verðmætamat sem skilgreint hafi verið í aðferðafræði faghóps I í tengslum við Rammaáætlun um nýtingu vatnsafls og jarðvarma, þ.e. að svæði fái háa einkunn ef þar séu fágætar landslagsgerðir eða þau hafi að geyma sérlega fjölbreytt landslag eða stór, samfelld og óröskuð svæði með tiltekinni landslagsgerð auk þess að vera talin sérlega gott dæmi um ákveðna landslagsgerð. Þá hefði átt að líta til þess við mat á áhrifum framkvæmdarinnar hvort sjaldgæfar landslagsgerðir hverfi og að hversu miklu leyti landslag raskist eða sé brotið upp. Umhverfisstofnun telur að útsýni frá fyrirhuguðum Suðurstrandarvegi og mat á upplifun ferðamanna á landslagi þegar ekið sé eftir veginum lýsi ekki þeim áhrifum sem fyrirhuguð framkvæmd sem slík hafi á landslag á svæðinu. Útsýni frá veginum vegi ekki upp á móti þeim áhrifum sem Suðurstrandarvegur muni hafa á landslag, enda dragi útsýni frá mannvirkjum ekki úr þeim neikvæðu umhverfisáhrifum, s.s. sjónrænum áhrifum, sem viðkomandi mannvirkjagerð hafi í för með sér. Fram kemur að Umhverfisstofnun hafi ekki gefið því svæði sem Suðurstrandarvegur liggja um einkunn fyrir verndargildi og ekki hafi farið fram sérstakt mat á gildi svæðisins í heild samanborið við önnur svæði á landinu. Stjórnvöld hafi í raun lagt mat á verndargildi þess svæðis sem Suðurstrandarvegur liggja um þar sem þrjú svæði á áhrifasvæði vegarins hafa verið friðlýst og þrjú svæði séu á náttúruminjaskrá. Svæði séu friðlýst vegna þess að þau hafi eitthvað það til að bera sem sé sérstakt og ástæða þyki til að vernda. Með friðlýsingu sé slíkt verndargildi staðfest. Meginmarkmið með stofnun Reykjanesfólkvangs hafi verið að tryggja sem best rétt almennings til að njóta þeirrar náttúru sem svæðið hafi upp á að bjóða, án þess þó að umhverfið biði tjón af. Innan svæðisins séu þó ýmis náttúrufrýrbrigði sem hafi verndargildi ein og sér, án tillits til gildis svæðisins til útivistar. Friðland í Herðisarvík hafi verið friðlýst fyrst og fremst sakir lífríkis auk þess sem svæðið hafi mikið gildi til útivistar og ennfremur verndargildi vegna landslags. Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram komi í matsskýrslu að landslag sé stórbrotið á áhrifasvæði fyrirhugaðs Suðurstrandarvegar. Bent er á að landslag á svo til öllu svæðinu frá Ísólfskála að Hlíðarvatni einkennist mjög af nútímahraunum, sem ýmist hafa runnið ofan af heiðinni eða úr einstökum gígum. Í stefnumörkun stjórnvalda um sjálfbæra þróun í íslensku samfélagi til 2020,

Velferð til framtíðar, segi meðal annars í umfjöllun um vernd sérstæðra jarðmyndana: „Forgangsmál er að vernda jarðmyndanir og kerfi sem eru sjaldgæf eða óvenjuleg á heimsmælikvarða, svo sem dyngjur, eldborgir, gígaraðir, móbergsmýndanir, lindasvæði og virkt jöklalandslag; svo og landslag og sérstæð fyrirbæri sem eru óvenjuleg í okkar heimshluta og einkennandi fyrir landið, t.d. hraun, móbergsfjöll, fossa og hverasvæði.“ Ljóst sé að Suðurstrandarvegur muni hafa mikil áhrif á eldhraun, sem njóti verndar skv. 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999, enda muni hann liggja þvert í gegnum slík hraun á miklum hluta leiðarinnar og skipta þeim varanlega upp í minni einingar. Þessum hraunum hafi nú þegar verið raskað með núverandi vegi og því megi segja að verið sé að skipta hraununum upp í ennþá minni búta með nýju vegstæði. Umhverfisstofnun telur að þau áhrif sem veglagning samkvæmt rauðri veglínunni hafi á landslag séu mun meiri en veglagning samkvæmt gulri veglínunni. Báðir valkostir sem framkvæmdaraðili leggi fram til úrskurðar skeri samfellda fláka í sundur en gul veglína liggja þó nær núverandi vegi og muni ekki kljúfa hraun á svæðinu með eins áberandi hætti. Núverandi vegur hafi nú þegar raskað landslagsheildum og hafi þannig gert það að verkum að ekki sé hægt að vernda gíga og hraun á svæðinu sem eina óraskaða heild. Með veglagningu nær núverandi vegi verði stærri svæði tiltölulega óraskaðra hraunbreiða meðfram ströndinni. Stofnunin bendir á að vönduð veghönnun þar sem í hvívetna verður tekið tillit til hraunmyndana, dranga, lægða og hæða í landi dragi ekki úr áhrifum vegarins á „samfellu“ jarðmyndana á svæðinu. Umhverfisstofnun telur að báðar þær veglínur sem lagðar séu fram til úrskurðar muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á landslag.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin sé sammála því að hraun á sunnanverðum Reykjanesskaga eins og t.d. Ögmundarhraun séu merkileg og mikils virði og ef til vill rétt að vernda þau með einhverjum hætti og ekki skuli reynt að draga í efa, að Suðurstrandarvegur hafi áhrif á nútímahraun. Vegagerðin vilji taka það fram að hvort heldur sem lagður verði vegur samkvæmt gulri eða rauðri veglínunni, þá muni hann skera í sundur samhangandi hraunbreiður og heiðarlandslag, miðað við þær forsendur sem unnið sé út frá. Vegagerðin telji hins vegar rauðu veglínuna betri kost í umhverfislegu tilliti. Vegagerðin telji að frekar megi viðhalda landslagsheild, þ.e.a.s. tengja gíga eldstöðva, hraunstrauma, hraunfossa og hraunbreiður á láglandi, verði vegurinn lagður eftir rauðu veglínunni fremur en þeirri gulu. Í framtíðinni sé þess vænst að núverandi vegur muni nýtast sem útivistarslóði og muni hann við það gróa að einhverju leyti upp og falla inn í landslagið. Vegagerðin leggi mikla áherslu á að við hönnun vega sé tekið tillit til umhverfisins og umferðaröryggis. Með þessu verklagi sé m.a. með sérstökum aðgerðum stuðlað að því að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif s.s. með því að hanna veginn þannig að hann falli vel að landi og draga þar með úr sjónrænum áhrifum sem verði með tilkomu mannvirkja í lítt röskuðu landi. Vegagerðin sé þeirrar skoðunar að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í heild séu ekki umtalsverð heldur í meðallagi.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að það svæði sem raskað verði við fyrirhugaða veglagningu sé mun breiðara en vegstæðið sjálft en samkvæmt matsskýrslu þurfi að gera ráð fyrir 10 m breiðu öryggissvæði meðfram veginum mælt frá axlarkanti sem verði slétt og áberandi svæði sem skeri sig úr umhverfinu. Stofnunin bendir á að ekki komi fram í matsskýrslu hvers vegna þörf sé á slíku öryggissvæði meðfram veginum. Jafnframt gerir Umhverfisstofnun athugasemdir við 200 m afmörkun á framkvæmdasvæði eins og hún sé sett fram í matsskýrslu. Stofnunin telur að ekki sé ásættanlegt að skilgreina svo breitt svæði til framkvæmda fyrir alla veglínuna og bendir á að umhverfisáhrif vegar ráðist m.a. af staðsetningu

hans í landi og fari það eftir aðstæðum á hverjum stað hvort og þá hversu mikið svigrúm hægt sé að veita framkvæmdaraðila til færslu á veglínu við endanlega veghönnun. Þar sem land sé einsleitt og auðvelt sé að ganga frá jarðraski að verki loknu geti verið ásættanlegt að skilgreina tiltölulega breitt framkvæmdasvæði. Þar sem um viðkvæm svæði sé að ræða og allt jarðrask verði áberandi og óafturkræft, s.s. í úfnum og mosagrónum hraunum, sé hins vegar nauðsynlegt að skilgreina framkvæmdasvæðið þröngt til að lágmarka jarðrask. Umhverfisstofnun bendir á að ekki sé um að ræða raunhæfar eða eiginlegar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á eldhraun að mati Umhverfisstofnunar. Stofnunin telur að veglagning samkvæmt rauðri veglínu hafi meiri áhrif á jarðmyndanir en báðar veglínur sem lagðar séu fram til úrskurðar muni engu að síður hafa í för með sér veruleg og óafturkræf umhverfisáhrif á jarðmyndanir sem njóta skuli sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Að mati Umhverfisstofnunar muni betri nýting á núverandi vegi við lagningu Suðurstrandarvegar óhjákvæmilega hafa í för með sér minni umhverfisáhrif enda fari þar með minna af óröskuðu landi undir nýjan veg. Umhverfisstofnun telur að með eftirfarandi breytingum á veglínu sé hægt að draga verulega úr þeim umhverfisáhrifum sem lagning vegarins muni óhjákvæmilega valda:

- Stóra- Borgarhraun, stöð 6.300 til 7.400. Á þessum kafla muni fyrirhuguð veglína liggja eftir endilangri hrauntungunni en að mati stofnunarinnar megi færa veglínuna nær núverandi vegi. Stofnunin leggi þó áherslu á að Móklettum verði ekki raskað enda um að ræða sérstaka landslagsgerð sem sé áberandi í landslagi.
- Við stöð 12.000 fari vegurinn yfir hrauntröð sem liggja frá Moshólum og sé áberandi kennileiti í landslaginu. Stofnunin telur að leggja beri áherslu á að henni verði ekki raskað og því fari betur að færa veglínuna nær núverandi vegi. Sveigja mætti veginn inn á núverandi veg við stöð 11.500 og fylgja því vegstæði í gegnum Moshóla, sveigja veglínuna aftur inn á vegstæði gulu línunnar eða fylgja núverandi vegi að stöð 13.600, sem sé besti kosturinn.
- Fylgja beri núverandi vegi á kaflanum frá stöð 27.000 (29.000 skv. stöðvabili blárrar veglínu) og 29.500 (31.500 skv. stöðvabili blárrar veglínu) austan Sláttudals. Á þessu svæði, sem sé innan Reykjanesfólkvangs og Herdísarvíkurfriðlands, séu nú þegar nokkrir áberandi slóðar sem lagðir hafi verið í gegnum hraunin vegna ýmissa framkvæmda, auk núverandi vegar og telur stofnunin ekki réttlæt看legt að bætt verði við enn einni leiðinni í gegnum hraunin.
- Betur fari á því að fylgja núverandi vegstæði við Herdísarvík, þ.e. frá stöð 32.000 að stöð 35.500, en að leggja nýjan veg um hraunið.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé ætlunin að jafna allt land á öryggissvæði sem sé 10 m breitt meðfram veginum. Á þessu svæði verði efni á berum hraunum ekki ýtt upp í vegstæði með svokölluðum skeringum. Einungis verði land jafnað ef miklar ójöfnur og hættulegar hraunnibbur eða dranga sé að finna en tilgangur öryggissvæðisins sé að koma í veg fyrir alvarleg slys við útafakstur. Fram kemur að Vegagerðin vilji benda á að vegurinn sé ennþá á hönnunarstigi og því sé þörf fyrir nokkuð breitt framkvæmdasvæði svo að taka megi tillit til verndunar náttúru og jarðmyndana. Hins vegar taki Vegagerðin fram, að það standi alls ekki til að raska öllu því svæði sem hafi verið afmarkað sem framkvæmdasvæði og að einungis verði unnið á svæðum næst veglínu. Vegagerðin telur að með vandaðri veggönnun þar sem tekið sé tillit til náttúruminja og landslags sé unnt að draga úr þeim umhverfisáhrifum sem fyrirhuguð framkvæmd kunnir að hafa í för með sér. Þótt þessi vinnubrögð séu almennt viðhöfð hjá Vegagerðinni, breyti það ekki þeirri

staðreynd að þetta dragi úr eða komi í veg fyrir umhverfisáhrif og þar af leiðandi sé um mótvægisáðgerð að ræða.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að:

- Lega veglínu um Borgarhraun sé miðuð við forsendur um 90 km/klst. hámarkshraða og jafnframt telji Vegagerðin að sú lega sé heppilegust að teknu tilliti til verndarsjónarmiða.
- Fram kemur að Vegagerðin hafi tekið þá ákvörðun leggja ekki nýjan veg í eldgígum eins og Moshólum jafnvel þó þeim hafi áður verið raskað og sé ástæðan fyrir því m.a. sú að eldgígar séu mikilvægir fyrir jarðsögu svæðisins. Eins og fram komi í matsskýrslu hafi ekki verið hægt að nýta núverandi veg nema að takmörkuðu leyti og hafi því verið ákveðið að hlífa honum að mestu þannig að hann gæti nýst sem útivistar- og reiðvegur. Ef fylgja ætti núverandi vegstæði gegnum Moshóla þyrfti að gera útivistar- og reiðveg fyrir ofan nýja veginn. Þverun hrauntraðarinnar sunnan við Moshóla sé talin ásættanleg þar sem hún sé ekki mjög sýnileg og djúp á þessum stað. Það sé aftur á móti tilfellið nokkru sunnar. Vegna snjósofnunarhættu hafi ekki verið talið æskilegt að leggja veginn nálægt Skalla.
- Fram kemur að ef farið væri eftir núverandi vegi milli stöðva 27.000 (29.000 skv. stöðvabili blárrar veglínu) og 29.500 (31.500 skv. stöðvabili blárrar veglínu) væru háar fyllingar á móts við Sláttudal og yfir 6 % halli auk þess sem miklar skeringar væru á hábungu hraunsins. Með því að fara niður fyrir núverandi veg verði langhalli undir 3,5 % og fyllingar verði minni. Jafnframt þyrfti að finna annan stað fyrir reiðveg ef núverandi vegur verði nýttur.
- Varðandi legu veglínu frá stöð 32.000-35.500 við Herdísarvík sé verið að taka tillit til ábendinga fornleifafræðings og Fornleifaverndar ríkisins með sýndri legu.. Núverandi vegur liggja á eða við túngarð Herdísarvíkur og vesturenda Langagarðs auk þess sem hann fari í gegnum svæði með fjölda rústa.

Í fyrirspurn Skipulagsstofnunar til Vegagerðarinnar dags. 25. mars 2004 var óskað eftir nánari upplýsingum, með hliðsjón af umsögn Umhverfisstofnunar, um hvort færsla veglínu í vegstæði skv. blárri veglínu á eftirfarandi vegaköflum uppfyllti kröfur um vegtækni og umferðaröryggi:

- Milli stöðva 11.500 og 14.000 skv. stöðvabili á blárri veglínu.
- Milli stöðva 29.000 og 31.500 skv. stöðvabili á blárri veglínu.

Ennfremur var óskað upplýsinga um hvort að eitthvað væri því til fyrirstöðu með tilliti til vegtækni og umferðaröryggis að veglína myndi liggja um þegar raskað svæði frá stöð 34.400, sunnan fyrirhugaðrar námu nr. 10, að stöð 35.700-35.800 og hvernig lega slíkrar veglínu væri á korti.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 27. apríl 2004 kemur fram að milli stöðva 11.500 og 14.000 uppfylli blá veglína kröfur um vegtækni og umferðaröryggi og sé sambærileg gulri veglínu á þessum stað. Milli stöðva 29.000 og 31.500 uppfylli blá veglína kröfur um vegtækni og umferðaröryggi. Aftur á móti sé veglagning samkvæmt blárri veglínu aðeins lakari kostur en rauða veglínunni með tilliti til vegtækni og umferðaröryggis þar sem banna verði framúrakstur á stuttum kafla á bláu veglínunni vegna ófullnægjandi framúraksturssjónlengda. Fram kemur að varðandi legu veglínu milli stöðva 34.400 og 35.700 þá sé ekkert því til fyrirstöðu

með tilliti til vegtækni og umferðaröryggis að veglínan verði færð til og liggi um þegar raskað svæði milli fyrrnefndra stöðva sunnan námu nr. 10.

Í athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að vegur samkvæmt rauðri veglínu liggi milli tveggja óbrinnishólma í Ögmundarhrauni, Húshólma og Óbrennishólma og skeri þessa sérstöku landslagsheild í sundur. Bent er á að athuga þurfi betur hvar nýr vegur eigi að liggja yfir hrauntraðir sunnan við Eldborgir undir Geitahlíðum. Kanna þurfi hvort unnt sé að leggja nýjan veg ofan á þann gamla á þessu svæði til að vernda mjög sjaldséðar jarðminjar, s.s. hrauntraðir. Slíkar jarðminjar séu ekki algengar í Evrópu og séu sennilega ekki til utan Íslands og Ítalíu. Þótt hrauntraðir séu til á mörgum stöðum á landinu séu þær flestar fjær vegi en við Eldborgir. Fram kemur að mikil röskun verði af 10 m breiðu öryggisbelti sem áætlað sé að slétta sitt hvorum megin við veginn. Á viðkvæmum hraunsvæðum, svo sem við Litlu Eldborg, beri að forðast öryggisbelti og væri rétt að leggja veginn ofan á hraunin með útskotum til að stöðva bíla á völdum stöðum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gul veglína muni einnig skera Ögmundarhraun í sundur þótt ofar sé og þannig rjúfi báðar veglínurnar landslagsheildir. Fram kemur að áhersla hafi verið lögð á það að veglína liggi sunnan við fallegasta hluta hrauntraðanna sem liggi nyrst, næst Eldborgum. Hrauntraðirnar nái alveg niður að sjó en verða viðaminni eftir því sem sunnar dregur. Ekki verði því hjá því komist að leggja veginn einhvers staðar yfir þær en bent er á að vegurinn verði lagður ofan á hraunið á þessu svæði en ekki grafinn niður og ekki verði heldur ýtt upp að veginum. Með þessu móti sé Vegagerðin að koma til móts við kröfur Náttúrufræðistofnunar Íslands frá því í matsáætlun um að flytja veginn út fyrir friðlýst svæði við Eldborg.

Í athugasemdum Landverndar kemur fram að fyrirhugaður vegur fari um svæði sem sé á margan hátt sérstakt og verðmætt vegna landslags, jarð- og menningarminja. Matsskýrsla beri með sér að framkvæmdaraðili geri sér þetta ljóst og lögð hafi verið rík áhersla á að finna vegstæði sem hafi sem minnst neikvæð áhrif á þessi verðmæti. Svo virðist sem ekki sé mögulegt að nota núverandi vegstæði miðað við þær tæknilegu kröfur sem gerðar séu og nýr vegur muni því óhjákvæmilega hafa nokkur sjónræn áhrif og skera samfellda hraunfláka í tvo hluta. Fram kemur að miklar fyllingar við Ísólfskála komi til með að verða mjög áberandi í landslagsmyndinni og ætla megi að vegstæði á þessum stað sem lægi sunnar og vestar myndi ekki verða jafn áberandi í landi. Bent er á að ekki sé ósennilegt að víða leynist hellar undir hrauninum sem kunni að hafa náttúruverndargildi og því nauðsynlegt að sýna sveigjanleika við gerð vegarins ef hellar finnast á vegstæðinu. Ennfremur er bent á að vegstæðið liggi nokkuð nálægt Eldborg og Geitahlíð uppi á hraunbrúnum og muni því verða nokkuð mikið áberandi. Að mati Landverndar sé ástæða til að athuga, hvort færa megi fyrirhugað vegstæði nær sjónum, þannig að vegurinn verði á flötu og lágu landi austur af Krýsuvíkurheiði og langleiðina austur undir Herdísarvík, þar sem hann tengdist við núverandi veg í rótum hallans austur af Lyngskildi. Þessi vegur verði líklega heldur lengri en fyrirhugaður vegur en lægi mun minna um úfið og stöllótt landslag í hrauninum frá Eldborgum, fjær hlíðum og í heldur minni snjóhættu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki sé unnt að færa veg sunnar og vestar við Ísólfskála vegna fornleifa sem geti verið í túninu við Ísólfskála. Fram kemur að samráð verði haft við Umhverfisstofnun og Hellisrannsóknafélagið komi í ljós hellar á fyrirhuguðu vegstæði. Að mati Vegagerðarinnar sé hætta á að veglagning, samkvæmt ábendingum Landverndar nær sjó sunnan Geitahlíðar og Eldborga, myndi raska hellum og náttúruminum sem séu þekktar á svæðinu.

4.1.2 Efnistaka

Fram kemur í matsskýrslu að umhverfisáhrif efnistöku við svo umfangsmikla vegagerð verði töluverð. Flestar fyrirhugaðar námur verði í föstu bergi og margar á viðkvæmum stöðum og m.a. þess vegna hafi ekki farið fram ítarlegar rannsóknir með tilliti til efnisgæða sem hefði getað valdið röskun á jarðmyndunum. Við val á námusvæðum hafi verið reynt að gera greinarmun á mögulegum efnistökusvæðum í hraunum eftir aldri hraunanna, ásýnd og sýnileika. Ekki sé gert ráð fyrir námusvæðum í jarðsögulega ungum apalhraunum nema á svæðum sem þegar séu röskuð eða sem sjáist ekki frá fjölförnum slóðum. Námunum verði hvorki valinn staður í eldgígum né skriðum með hliðsjón af mikilvægi eldgíga fyrir jarðsögu svæðisins og skriða fyrir ásýnd þess.

Í umsögn Hafnarfjarðarbæjar kemur fram að námur í landi Hafnarfjarðar vegna rauðrar og gulrar veglínu þeki samtals um 7,7 ha (4,3 ha rauð veglína og 5,1 ha gul veglína) og áætlað vinnslumagn sé um 140.000 m³. Í tillögu að aðalskipulagi Krýsuvíkur sé ekki gert ráð fyrir efnistöku á Krýsuvíkurjörðinni. Námunar séu frekar áberandi en þó þannig staðsettar í landi að tiltölulega auðvelt eigi að vera að ganga frá þeim svo að lítil ummerki sjáist eftir efnistöku. Sérstaklega þurfi að gæta að frágangi þar sem námurnar séu í Reykjanesfölkvangi og þurfi frágangur þeirra að lokinni námuvinnslu að vera í samræmi við landhalla á svæðinu og að leitast verði við að gróðurlendi verði sem líkast því sem fyrir sé á svæðinu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að unnin verði áætlun um námuvinnslu og muni þar koma fram hvernig frágangi verði háttáð. Einungis verði hægt að opna námur fáist til þess leyfi og efnistaka samræmist skipulagi. Vegagerðin vonist til þess að um þessa námuvinnslu náist sátt.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram gerðar séu athugasemdir við eftirtaldar námur:

- Leirdalur (nr. 4). Umhverfisstofnun telur mikilvægt að vandað verði til verka við gerð vegar að námasvæðinu þar sem aðkoma að svæðinu sé þröng og liggi um lítið „gil“ með fallegum móbergsmýndunum.
- Stakkavíkurhraun (nr. 10). Um er að ræða efnistöku á 1,5 ha af mosagrónu hrauni milli núverandi og fyrirhugaðs vegar og er fyrirhugað að vinna gjallhluta hraunsins niður á um 2-3 m dýpi. Umhverfisstofnun leggst gegn því að efni verði unnið í hrauninu. Þrátt fyrir að efni hafi nú þegar verið tekið í hrauninu meðfram núverandi vegi telur stofnunin að leggja beri áherslu að raska hrauninu ekki frekar en orðið sé með efnistöku. Það sé mat stofnunarinnar að rask á þessum stað verði áberandi og hafi mikil neikvæð sjónræn áhrif í för með sér.
- Stakkavíkurháma (nr. 11) og Hlíðarvatnsnáma (nr. 12). Umhverfisstofnun telur að leggja beri áherslu á frágang námana og að magn efnis miðist við að ekki skapist vandamál við frágang þeirra, m.t.t. til þess markmiðs að námusvæðin falli vel að umhverfinu. Því eigi ekki að fastsetja það magn sem tekið verði úr námunum heldur miða efnistöku við það efni sem fjarlægja verði vegna frágangs.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að athuga beri hvort við frágang á námu nr. 15 (Bjarnavík) eða nr. 17 (Háaleiti) sé ekki vert að móta námu og námuveg þannig að það auðveldi og bæti aðgengi að strandlengjunni, s.s. með því að útbúa bílastæði í hluta námusvæðisins. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að námuvegir að fyrirhuguðum efnistökusvæðum verði fjarlægðir við frágang á svæðunum, nema sérstakar ástæður séu fyrir öðru. Stofnunin minnir á að uppfylla verði ákvæði VI.

kafla laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og leggja fram áætlun um efnistöku áður en framkvæmdaleyfi sé veitt, sbr. 48. gr. laganna, þar sem m.a. sé gerð grein fyrir frágangi efnistökusvæða sbr. 49. gr. laganna.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin sé sammála athugasemdum Umhverfisstofnunar varðandi námu í Leirdal. Með skipulagðri slóðagerð megi gera ráð fyrir að akstri utan vega ljúki. Fram kemur að hvað námu nr. 10 í Stakkavíkurhrauni varði sé verið að taka efni á þegar röskuðu svæði. Meðfram gamla veginum sé námusvæði og sé námunni valinn staður á afmörkuðu svæði í hrauninu milli námunnar og skeringarsvæðis við nýja veginn. Námunni sé valinn staður þarna því að annars verði eftir lítill fleygur af hrauni á milli þessara tveggja röskuðu svæða. Vegagerðin telji fullvíst að svæðið muni ná sér nokkuð fljótt og fá á sig mosa eins og sjá má að gerst hafi í gömlu námunni. Fram kemur að Vegagerðin taki undir orð Umhverfisstofnunar varðandi Stakkavíkur- og Hlíðarvatnsnámur nr. 11 og 12 og muni stofnunin leggja áherslu á frágang námanna og gera áætlun um efnistöku. Varðandi námur nr. 14 og 15 þá taki Vegagerðin undir ábendingar Umhverfisstofnunar með mögulega nýtingu svæðanna til bætts aðgengis fyrir ferðafólk. Varðandi vegslóða almennt að námusvæðum, þá muni Vegagerðin ganga frá þeim að verki loknu, nema að sérstakar óskir um annað komi fram af hálfu hagsmunaaðila eða sveitarfélaganna.

Í athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að rétt sé að fækka námum og hafa þær stærri, t.d. verði að telja ofrausn að hafa 4 námur (nr. 14, 15, 16, 17) á þriggja km vegkafla.

Í svörum Vegagerðarinnar er bent á að ummerki eftir námavinnslu úr námum nr. 14, 15, 16 og 17 verði nánast engin. Stór náma á þessu svæði yrði aftur á móti mjög áberandi og sé því talið betra fyrir umhverfið í þessu tilviki að taka foksand og undirliggjandi hraun úr þessum litlu námum.

Í athugasemd Landverndar kemur fram að þar sem efnistaka sé fyrirhuguðu á öröskuðum svæðum sé til bóta fyrir framkvæmdir ef gerð verði hæðarlegukort og myndir sem sýni endanlegan frágang og útlit á námum að efnistöku lokinni ekki síst námu nr. 5 við Latshóla sem muni sjást mjög víða að.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hluti af lokahönnun vegarins verði að gera áætlun um frágang náma og sé Vegagerðin sammála ábendingu Landverndar um þennan þátt.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Skipulag og landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að í Aðalskipulagi Grindavíkur sem gildi til ársins 2020 sé gert ráð fyrir Suðurstrandarvegi en ekki sé gert ráð fyrir að nýjar námur verði opnaðar vegna fyrirhugaðrar veglagningar. Fram kemur að ekki sé til skipulag fyrir Sveitarfélagið Ölfus en verið sé að vinna að endurskoðun Aðalskipulags Þorlákshafnar 1997-2009 sem taki til alls sveitarfélagsins. Verið sé að vinna að gerð aðalskipulags fyrir Krýsuvíkursvæðið, sem tilheyri Hafnarfirði og sé þar gert ráð fyrir nýrri veglínu Suðurstrandarvegar en hins vegar sé í skipulagsdrögunum ekki gert ráð fyrir námum innan þess hluta Reykjanesfólkvangs sem falli undir lögsagnarumdæmi Hafnarfjarðar. Fram kemur að landbúnaður sé stundaður við Ísólfskála og í Selvogi og beitarhólf sé í landi Krýsuvíkur og verði fyrirhugaður vegur girtur af á síðastnefnda kaflanum. Fram kemur að unnið hafi verið að landgræðslu víða á fyrirhuguðu

framkvæmdasvæði, einkum austan Hlíðarvatns að Þorlákshöfn. Áætluð sé landgræðsla á tæplega 6.000 ha svæði meðfram veginum frá gamla Þorlákshafnarveginum til vesturs.

Verndarsvæði. Fram kemur í matsskýrslu að fyrirhugaður Suðurstrandarvegur muni liggja um nokkur svæði sem njóti verndar. Vestast séu Hraun og Hraunsvík ásamt Festarfjalli á náttúruminjaskrá og austar Katlahraun við Selatanga að mörkum Reykjanesfólkvangs, en innan hans er náttúruvættið Eldborg undir Geitahlíð, sem nær austur að mörkum Friðlands í Herdísarvík. Öll mannvirkjagerð og allt jarðrask sé óheimilt innan fólkvangsins og Friðlandsins í Herdísarvík nema með leyfi Umhverfisstofnunar. Austan friðlandsins sé svæði á náttúruminjaskrá við Hlíðarvatn og Stakksvík og við Vogsóss liggja fyrir tillögur um hverfisvernd.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að fyrirhugaður vegur liggja um svæði þar sem sé að finna fjölmargar náttúruminjar m.a. um þrjú friðlýst svæði og þrjú svæði sem falli undir aðrar náttúruminjar á náttúruminjaskrá. Umhverfisstofnun bendir á að við verndun náttúruminja sé mikilvægt að líta ekki á einstakar myndanir sem einangruð fyrirbæri heldur beri að leggja áherslu á verndun heildstæðra jarðmyndana og landslagsheilda. Það sé mat Umhverfisstofnunar að með því að leggja veginn um hraunin nær ströndinni en núverandi vegstæði muni þessum jarðmyndunum verða skipt upp í minni einingar. Að mati Umhverfisstofnunar muni þessi skipting verða mun meira áberandi verði vegur lagður samkvæmt rauðri veglínu og þar með hafa meiri áhrif á náttúruminjar en ef veglagning verði samkvæmt gulri veglínu og reynt verði að nýta núverandi veg betur. Bent er á að vegna þeirrar fullyrðingar í matsskýrslu að veginum hafi verið valin lega sem tryggi að náttúruminum sé hlíft sé vakin athygli á að samkvæmt skilgreiningu á náttúruminum í lögum nr. 44/1999 um náttúruvernd séu náttúruminjar m.a. náttúruverndarsvæði og falli friðlýst svæði, þ.e. þjóðgarðar, friðlönd, fólkvangar, og náttúruvætti innan skilgreiningar náttúruverndarsvæða. Í matsskýrslu komi fram að rúm 38% af veglínu Suðurstrandarvegur liggja um Reykjanesfólkvang og Herdísarvíkurfriðland auk svæða á náttúruminjaskrá sem ekki hafi verið friðlýst. Af framansögðu sé ljóst að valin veglína raski svæðum sem flokkast sem náttúruminjar. Umhverfisstofnun bendir á að leita verði leyfis stofnunarinnar fyrir lagningu Suðurstrandarvegur innan þeirra friðlýstu svæða sem vegurinn liggja um. Umhverfisstofnun telur að báðar þær veglínur sem lagðar séu fram til úrskurðar muni hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif á náttúruminjar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin hafi strax í upphafi gert sér grein fyrir því að um mjög viðkvæmt landsvæði væri að ræða. Þess vegna hafi verið reynt að sneiða framhjá viðkvæmstu svæðunum og sé búið að færa veginn til mörgum sinnum og gera ýmsar ráðstafanir til þess að koma í veg fyrir rask fornminja, lífríkis, náttúruminja eða sérstakra jarðmyndana. Bent er á að rauða veglínunni liggja nær jafri þess svæðis sem Umhverfisstofnun hafi lagt til að friðlýst væri í tillögu að náttúruverndaráætlun 2004-2008 um friðlýsingu Ögmundarhrauns og Selatanga og eins og Umhverfisstofnun bendir á í umsögn sinni sé mikilvægt að vernda eldvörp og hraun sem frá þeim hafi runnið sem eina heild. Eldstöðvarnar liggja á heiðinni norðan núverandi vegar og hafi hraunin runnið þaðan í átt til sjávar. Vegagerðin sé þess vegna ekki sammála því að rauða veglínunni skipti þessum jarðmyndunum í minni einingar heldur en ef vegur verði lagður samkvæmt gulri veglínu. Vegagerðin telji að frekar megi viðhalda landslagsheildum eldgíga og hraunstrauma á láglandi ef vegurinn verði lagður eftir rauðu veglínunni en þeirri gulu. Umhverfisstofnun hafi

ekki sýnt fram á það á hvaða hátt rauða veglínan hafi meiri áhrif á einstakar jarðmyndanir og náttúruminjar.

Beitarhólf og námuvinnsla. Í umsögn Landgræðslu ríkisins er bent á að ef girða eigi meðfram vegi þar sem hann liggja í gegnum beitarhólf í Krýsuvík, þá skipti slík girðing núverandi beitarhólfi í tvennt og geti því kallað á göng undir veginn. Þó beri þess að geta að búfjárbeit sé bæði austan og vestan beitarhólfsins í Krýsuvík.

Í umsögn Grindavíkurbæjar er lagt til að veglínu verði hnikað til við námusvæði nr. 2-3, Hraun I og II, þannig að námuvinnsla geti haldið áfram í óbreyttri mynd.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hvað varði færslu veglínu vegna námusvæða nr. 2 og 3 þá sé mjög þröngt um vik á þessum kafla, mikið sé af fornleifum sem sneiða verði hjá og ekki fyrirjábanlegt að veglínu verði hnikað verulega til. Hins vegar verði stefnt að því að námuvinnsla geti haldið áfram á svæðinu að meira eða minna leyti í óbreyttri mynd. Um þetta verði haft samráð við námueiganda og námurétthafa. Námurétthafi muni þannig komast áfram í námu sína til vinnslu jarðefna.

Í athugasemd eiganda og réttthafa jarðarinnar að Hrauni kemur fram að á jörðinni séu námur nr. 2 og 3 þar sem fram fari umfangsmikill námurekstur og fyrirhuguð veglína komi til með að liggja í gegnum báðar námurnar. Ólíklegt sé að námurekstur í núverandi mynd geti haldið áfram verði útfærsla veglínu með þeim hætti. Ljóst sé að hefja þurfi námuvinnslu annars staðar í landi jarðarinnar með tilheyrandi umhverfisspjöllum. Með tilfærslu á veglínu til suðurs og út úr námunum megi nýta þær áfram. Miðað við óbreytta útfærslu í gegnum ofangreindar námur, verði jarðeigendur að Hrauni og námurétthafar fyrir verulegu og varanlegu tjóni og raunar fleiri aðilar á svæðinu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að vinnsla sé í norðurjaðri námu nr. 2 og telji Vegagerðin að veglagning eins og hún er kynnt í matsskýrslu muni ekki hindra námuvinnslu á þessum stað. Ekki verði séð hvað ætti að hindra námuvinnslu norðan við fyrirhugaðan veg og jafnvel sunnan við hann sé tekið tillit til stærðar námusvæðisins. Vegagerðin telji að veglagning verði verktaka hagstæð auk þess sem gengið verði frá suðurhluta námunnar. Veglagning um námuna með tilheyrandi frágangi á svæði sem ekki sé unnið við, muni því bæta umhverfið og gera tengingu námunnar við alfaraleið mun betri en nú sé. Vegagerðin telur að jarðeigandi og námurétthafi verði ekki fyrir fjárhagslegu tjóni við lagningu vegarins þegar tekið sé tillit til þess að náman muni geta verið áfram í fullum rekstri og að Vegagerðin muni þurfa kaupa um 170.000 m² úr þessum námum. Fram kemur að stofnunin vonist því til þess að sem mest sátt náist um veglagningu og frágang við landeigendur ásamt tilheyrandi efniskaupum í tengslum við fyrirhugaða framkvæmd.

Í athugasemd Landverndar kemur fram að námustæði 2 og 3 séu afar mikil lýti í landinu og efnistaka virðist óskipulögð. Fyrirhugaður vegur komi til með að liggja um þessar námur og myndi það verða til bóta ef hægt væri að nýta framkvæmdir til að gera úrbætur á námunum.

Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir athugasemdina og fram kemur að Vegagerðin muni laga fláa og bæta umhverfi námanna að svo miklu leyti sem unnt verði án þess að skerða þá námuvinnslu sem þegar sé fyrir hendi.

4.2.2 Byggða- og atvinnumál

Í matsskýrslu kemur fram að íbúum í sjávarbyggðum á Suðurnesjum, að Grindavík og Þorlákshöfn meðtöldum, hafi fjölgað um 2,5-5,7% árið 2000. Fram kemur að samkvæmt athugun, sem gerð hafi verið á vegum Byggðastofnunar, muni tilkoma Suðurstrandarvegur tengja atvinnusvæði bæjanna og skapa ný atvinnutækifæri auk þess að auðvelda fyrirtækjum á svæðunum að eiga samskipti. Meðal annars sé talið að fyrirhugaður vegur muni auka fiskflutninga milli svæðanna sem og möguleika á ferskfiskútflutningi um Keflavíkurflugvöll og gefa kost á aðlögun og hagræðingu í sjávarútvegi, bæði veiðum og vinnslu.

Í umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss kemur fram að tilkoma Suðurstrandarvegur muni hafa jákvæð áhrif á byggð í Grindavík, Þorlákshöfn og á Suðurlandi öllu. Vegurinn muni gjörbreyta aðgengi ferðamanna að svæðinu, auðvelda vöruflutninga milli staða og síðast en ekki síst muni vegurinn hafa verulega þýðingu hvað varðar öryggi á svæðinu. Að mati sveitarfélagsins eigi að leggja fyrirhugaðan veg samkvæmt rauðri veglínu enda muni þar verða snjóléttari vegur og ákaflega falleg ökuleið.

Í umsögn Grindavíkurbæjar kemur fram að fyrirhugaður vegur muni hafa mikil áhrif á sveitarfélög, fyrirtæki og íbúa landshlutans bæði félagslega og atvinnulega. Talið sé að fiskflutningar milli Þorlákshafnar, m.a. vegna fiskflutninga til og frá Vestmannaeyjum og Grindavík muni þrefaldast með tilkomu vegarins og hvers konar flutningur á ferskfiski verði mun öruggari, ekki síst útflutning um Keflavíkurflugvöll. Verði að stóriðjuframkvæmdum í tengslum við jarðhitánýtingu á Reykjanesi í framtíðinni muni Þorlákshöfn, Selfoss og nágrenni og Reykjanes verða eitt atvinnusvæði með lagningu fyrirhugaðs vegar. Fram kemur að Suðurstrandarvegur sé einn af þeim þáttum sem nauðsynlegur sé til að þau markmið náist að Grindavík verði eftirsóknarverður bær til búsetu, bæði hvað snerti atvinnumöguleika, menntun og þjónustu. Mælt sé með veglagningu samkvæmt rauðri veglínu m.a. þar sem vegur nálægt sjó auki öryggi ef skipsskaðar verði undan ströndinni.

Í umsögn Byggðastofnunar kemur fram að fullnægjandi grein sé gerð fyrir helstu áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar sem falli undir svið stofnunarinnar og eru ekki gerðar athugasemdir við matsskýrsluna.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að rauða veglínan muni liggja nokkuð frá ströndinni, m.a. um úfin hraun sem runnið hafi í sjó fram og séu erfið yfirferðar. Með hliðsjón af því sé erfitt að sjá að það auki öryggi sjófarenda að fyrirhuguð veglína fari nær ströndinni en sú gula.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin telji engan efa á því, að þótt að hraunin séu erfið yfirferðar, þá skapi rauða veglínan meira öryggi sjófarenda þar sem björgunarsveitir verði fyrir á staðinn eigi slys sér stað.

4.2.3 Samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram núverandi vegur sé burðarlítill, mjór og hæðóttur og lokist oft að vetri til. Umtalsverð breyting verði á samgöngum á svæðinu með tilkomu uppbyggðs vegar með bundnu slitlagi sem stytta vegalengdina frá Grindavík til Þorlákshafnar um 13 km og verði greiðfær allt árið. Vegurinn muni létta á umferð um Hellisheiði og minnka álag á stofnbrautum höfuðborgarsvæðisins og auka öryggi vegfarenda sem leið eigi milli Suðurlands og Suðurnesja og höfuðborgarsvæðisins í vöndum veðrum. Fram kemur að vegur samkvæmt rauðri veglínu liggja almennt lægra í landi og megi gera ráð fyrir að hann verði snjóléttari en vegur lagður samkvæmt gulri veglínu en mesti hæðarmunur sé um 25 m. Ekki sé þó talin ástæða til að setja

upp sjálfvirka veðurathugunarstöð vegna þess hve fyrirhugaður vegur liggi lágt í landi og almennt vegna mildrar veðráttu. Samkvæmt talningu árið 2000 hafi árdagssumferð á núverandi vegi við Ísólfskála verið 59 bílar á sólarhring en sumardagssumferð 129 bílar. Austan við Selvogsvog hafi sambærilegar tölur verið 50 og 110 bílar á sólarhring. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að 5-10 árum eftir opnun fyrirhugaðs vegar verði sólarhringsumferð 500-800 bílar. Þar sem um sé að ræða nýjan veg og lega hans sé nokkuð góð megi áætla að óhappatíðni verði lág og vel undir landsmeðatali á þjóðvegum landsins, utan þéttbýlis sem innan. Fram kemur að mjög litlar líkur séu á neikvæðum áhrifum á umferð af völdum særöks í Mölvík, þar sem vegur liggi samkvæmt rauðri veglínu í um 200 m fjarlægð frá sjó.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að af umfjöllun í matsskýrslu sé ekki að fullu ljóst hvaða forsendur séu að baki þess að áætluð umferð verði 800 bílar á sólarhring 5-10 árum eftir opnun vegarins. Eingöngu komi fram að áætlað sé að fiskflutningar muni þrefaldast með betri samgöngum, umferð tengd ferðamennsku og útivist vaxi verulega og að vegurinn verði nýttur fyrir umferð í tengslum við Keflavíkurflugvöll.

Í umsögnum Umhverfisstofnunar og Hafnarfjarðarbæjar er bent á að í matsskýrslu komi m.a. fram að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé almennt snjólétt og einnig bendi gróðurfar svæðisins til þess og því ættu snjóþyngsli ekki að vega þungt við val á veglínu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að samkvæmt spám sérfræðinga Vegagerðarinnar sem byggi á umferðartalningum og reynslu muni umferð um Suðurstrandarveg aukast a.m.k. upp í 800 bíla/dag 5-10 árum eftir opnun nýs Suðurstrandarvegar. Hvað varðar umferð tengda ferðamennsku og útivist þá bendir Vegagerðin á að í samgönguáætlun 2003-2014 sé gert ráð fyrir að fjöldi ferðamanna á Íslandi verði sjö hundruð þúsund til ein milljón árið 2014. Reikna megi með að hluti þeirra fari á bílaleigubílum í Bláa Lónið og ferðist síðan um Suðurstrandarveg t.d. til Gullfoss og Geysis. Ennfremur liggi fyrir að ferðamálayfirvöld telja lagningu Suðurstrandarvegar í grundvallaratriðum jákvæða fyrir áframhaldandi ferðaþjónustu á Reykjanesi.

4.2.4 Útivist og ferðamennska

Í matsskýrslu kemur fram að miklir möguleikar séu til útivistar og ferðamennsku á sunnanverðum Reykjaneskaga. Útivistargildi svæðisins, sem fyrirhugaður vegur liggi um, sé töluvert þar sem það sé lítt raskað og óbyggt auk þess sem staðsetning þess í næsta nágrenni við mesta þéttbýlissvæði landsins og Keflavíkurflugvöll skipti máli. Gera megi ráð fyrir að almenn náttúruskoðun, þar sem upplifun ósnortinnar víðáttu og sérstaða mosavaxinna hrauna skipti máli, muni hafa mest vægi meðal erlendra ferðamanna. Í samræmi við spár um fjölgun ferðamanna til landsins á næstu árum sé gert ráð fyrir að allt að 80% þeirra komi til með að ferðast á eigin vegum í stað þess að taka þátt í hópferðum. Sú aukning ferðamanna sem fyrirsjáanleg sé í framtíðinni sem og ferðamáti geri þá kröfu til Vegagerðarinnar að lagður verði greiðfær og öruggur vegur um þetta áhugaverða svæði. Að mati Vegagerðarinnar muni fyrirhugaður vegur falla vel að landi og verða lítt áberandi nema þegar horft sé af fjöllum og hæðum. Því muni neikvæð upplifun af þeim ásýndarbreytingum, sem ójákvæmilega verði á svæðinu, verða í lágmarki. Fram kemur að stærstur hluti núverandi vegar verði afhentur viðkomandi sveitarfélögum til afnota. Vegurinn liggi að hluta um hraun og frá honum megi njóta víðáttu ósnortinna hrauna án þess að vart verði við umferð frá fyrirhuguðum vegi, burtséð frá því hvort hann verði lagður samkvæmt gulri eða rauðri veglínu. Þó sé það talinn kostur fyrir ferðamenn sem fari

eftir gamla veginum að rauða veglínan liggi fjær en gula veglínan sem dragi úr líkum á truflun og ónáði frá umferð. Ennfremur telji framkvæmdaraðili að vegur lagður skv. rauðri veglínu gefi ferðamönnum, sem leið eigi um veginn, betri yfirsýn yfir landslag svæðisins. Fram kemur að í samvinnu við sveitarfélögin á svæðinu muni verða útbúnaðar tengingar milli fyrirhugaðs vegar og ýmissa hliðarvega og slóða að áhugaverðum áningarstöðum þar sem náttúrufar og útsýni sé sérstakt. Útfærsla slíkra áningarstaða, fjöldi og lega þeirra sé alfarið í höndum viðkomandi sveitarfélaga í samráði við landeigendur, Umhverfisstofnun og Vegagerðina.

Í umsögn Grindavíkurbæjar kemur fram að Bláa lónið í Grindavík sé fjölsóttasti ferðamannastaður á Íslandi og hringleið sem myndist með Suðurstrandarvegi hafi gríðarlega þýðingu fyrir ferðapjónustu á Íslandi. Á hringnum verði Keflavíkurflugvöllur – Reykjavík – Hveragerði – Selfoss – Þorlákshöfn – Grindavík með Bláa lóninu. Auk þess verði fleiri merkilegir staðir gerðir aðgengilegir sem og menningarverðmæti á fyrrnefndri hringleið með tilkomu vegarins.

Í umsögn Hafnarfjarðarbæjar kemur fram að Hafnarfjarðarbær hafi lagt áherslu á að saman fari ný veglína, útivist og ferðapjónusta. Í matsskýrslu séu fullyrðingar um að rauða veglína sé fallettri og skemmtilegri af því að hún liggi nær ströndinni ekki rökstuddar að öðru leyti en að útsýni sé þess meira virði eftir því sem það sé víðáttumeira og meira sjáist til hafs. Hafnarfjarðarbær telur að ekki sé hægt að meta landslag eingöngu eftir þeim sem að sitji í bílum og horfi á landslagið frá því sjónarhorni. Fram kemur að gert sé ráð fyrir að hægt sé að aka á 90 km hraða eftir nýjum vegi. Slíkur vegur geti þjónað vel ákveðinni tegund af ferðapjónustu þ.e. þar sem ekið sé greitt á milli fjölda staða og ekki dvalist lengi á viðkomandi stöðum. Aftur á móti megi gera ráð fyrir að þeir sem vilji fara hægari yfir og njóta útivistar vilji frekar njóta næðis frá bílaumferð. Að þessu leyti telji Hafnarfjarðarbær að gul veglína þjóni betur markmiðum bæði þeirra sem vilji fara hratt yfir og þeirra sem vilji njóta meira næðis. Hafnarfjarðarbær telji það ekki þjóna nútíma ferðamennsku að horfa eingöngu til þess hversu greiðfær tiltekin leið sé og hve hratt fólk geti komist yfir ákveðið svæði.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að sýnileiki vegar samkvæmt gulri veglínu verði mikill frá helstu gönguleiðum og áhrifa umferðar frá honum á núverandi veg sem nýtast muni sem reiðvegur, hjólreiðavegur eða sem gönguleið, verði meiri en vegur lagður samkvæmt rauðri veglínu. Með tíð og tíma muni áhrif núverandi vegar á landslagsheildir dvína og dofna og hann muni gróa upp að hluta eins og aðrir þjóðvegir sem aflagðir hafa verið á Íslandi. Hluti fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis sé á svæði sem sífellt njóti meiri vinsælda til útivistar og sé lögð áhersla á að saman fari ný veglína, útivist og ferðapjónusta. Það sé í samræmi við áherslur Hafnarfjarðarbæjar. Vegagerðin bendir á varðandi ábendingu í umsögn Hafnarfjarðarbæjar um nútímaferðamennsku að sífellt fleiri ferðamenn ferðist á eigin vegum í tiltölulega litlum bílum. Aðeins sé á færi fullfrískra og vel útbúinna ferðamanna að ferðast um úfin hraun.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að gildi svæðisins til útivistar felist fyrst og fremst í því stórbrotna landslagi og jarðmyndunum sem þar séu og áhugaverðum stöðum til náttúruskoðunar. Bent er á að þær forsendur sem liggi til grundvallar fyrirhugaðri veglagningu m.a. að byggja veg sem hannaður sé fyrir 90 km/klst hámarkshraða fari ekki endilega saman við það markmið að nýta svæðið í auknum mæli til ferðamennsku og útivistar. Í matsskýrslu sé fyrirhuguð veglagning talin ein aðalforsenda þess að hægt verði að njóta hins fallega landslags á sunnanverðu Reykjanesi, þar sem flest hraunin á svæðinu séu erfið yfirferðar og svæðið því ekki

mjög aðgengilegt gangandi fólki. Að mati stofnunarinnar er hægt að njóta landslagsins á svæðinu sunnanverðum Reykjaneskaga án þess að leggja nýjan veg um svæðið. Nú þegar séu aðkomuleiðir að vinsælum viðkomustöðum ferðamanna á sunnanverðum Reykjaneskaga og liggi þær sumar hverjar um hraun á svæðinu og megi því segja að aðgengi að hraunum sem séu erfið yfirferðar sé til staðar auk þess sem njóta megi útsýnis yfir hraunbreiðurnar frá núverandi vegi. Ekki sé æskilegt að raska landslagsheildum eingöngu í því skyni að opna þar í gegn braut fyrir hraða umferð sem muni ekki bæta aðgengi að vinsælustu áningarstöðum svæðisins, þar sem fyrirhuguð framkvæmd feli ekki í sér úrbætur á þeim aðkomuleiðum sem að stöðunum liggja. Stofnunin telur að hagsmunum útivistar sé betur borgið með því að leggja veginn nær núverandi vegi og halda þar með eftir stærri landslagsheildum óröskuðum. Að mati stofnunarinnar muni nýr vegur draga úr gildi svæðisins sem útivistarsvæðis, þótt hann auðveldi flutning inn á svæðið. Bent er á að rauð veglína muni liggja mjög nærri stöðum sem hafi verið vinsælir viðkomustaðir ferðamanna, s.s. Katlahrauni, Selatöngum, Óbrennishólma og Húshólma. Með því að fylgja gulu veglínunni skapist meira næði fyrir aðra umferð og gula línan sameini því betur þau markmið að bæta vegasamgöngur og nýta svæðið til útivistar. Það sé því mat Umhverfisstofnunar að rauða veglínunni muni hafa meiri áhrif á upplifun vegfarenda á landslagi, hvort sem ferðast sé um fjalllendi eða niðri á láglandi. Bent er á að óljóst sé samkvæmt umfjöllun í matsskýrslu hvernig nýta eigi núverandi veg að öðru leyti en því að gert sé ráð fyrir að afhenda hann sveitarfélögum til afnota. Fram kemur að Umhverfisstofnun taki undir það sem fram komi í matsskýrslu að eðlilegt sé að sem mest verði reynt að fylgja núverandi leiðum við gerð nýrra áningarstaða til að takmarka rask. Stofnunin veki jafnframt athygli á að ef af lagningu Suðurstrandarvegjar verði sé eðlilegt að gera ráð fyrir að á völdum stöðum við veginn verði útskot þar sem ferðafólk geti lagt bílum sínum og notið útsýnis yfir svæðið.

Í svörum Vegagerðarinnar er bent á að forsendur fyrir Suðurstrandarvegi séu tvenns konar, annars vegar sé um flutningsleið að ræða og hins vegar ferðamannaveg. Ekki standi til að breyta forsendunum sem kalli á veg af gerðinni C1 sem þoli þungaflutninga og leyfi 90 km/klst. hámarkshraða. Fram kemur að veglagning skv. gulri veglínunni trufla upplifun ferðamanna á gamla veginum og útivist í fjöllum, þó að hún verði fjær ferðamannastöðum eins og Húshólma og Selatöngum en vegur samkvæmt rauðri veglínunni. Nokkuð sé um ferðir útivistarfólks í fjöllum þar sem þau séu aðgengilegri en hraunin á láglandinu en um þau sé nánast engin umferð gangandi vegfarenda. Umhverfisstofnun virðist í umsögn sinni fyrst og fremst vera með ákveðna tegund útivistar í huga, þ.e. göngufólk í góðu líkamlegu formi sem geti gengið yfir Ögmundarhraun niður að ströndinni eða farið aðrar erfiðar leiðir. Þessi hópur sem vilji njóta útivistar án truflunar frá vegasamgöngum hljóti alltaf að vera miklu fámennari en sá hópur sem vilji nota vegi til þess að nálgast og skoða náttúru landsins. Vegagerðin sé því þeirrar skoðunar að lagning Suðurstrandarvegjar auki og styrki ferðamennsku á svæðinu og verði í því tilliti til bóta hvað varðar útivist. Fram kemur að Vegagerðin sé sammála Umhverfisstofnun varðandi gerð nýrra áningarstaða og er tilbúin að vinna með sveitarfélögunum að gerð þeirra.

Í umsögn Ferðamálaráðs kemur fram að út frá umhverfissjónarmiðum virðist ekki vera marktækur munur á þeim tveimur valkostum sem lagðir séu fram og taki Ferðamálaráð því ekki afstöðu til þess hvora leiðina eigi að velja. Mikilvægt sé að þau sveitarfélög sem lönd eigi að áhrifasvæði vegarins hugi að skipulagi á svæðinu. Með bættu aðgengi megi einnig reikna með að álag á einstaka staði aukist og því sé mikilvægt að samhliða vegagerð verði hugað að uppbyggingu áningarstaða innan

svæðisins þ.m.t. gönguleiða, hreinlætisaðstöðu, merkingum o.fl. Innan áhrifasvæðis framkvæmdanna séu staðir sem varla beri meiri umferð án frekari aðgerða t.d. hverasvæðið við Seltún (Krýsuvík). Bent er á að fjölskrúðugt fuglalíf hafi mikið aðdráttarafl fyrir ferðafólk á að minnsta kosti þremur stöðum, þ.e. við Hraun austan Grindavíkur, Krýsuvíkurborg og við Vogsósa. Þar komi vegur til með að liggja í gegnum eða í nálægð við dvalarstaði fugla og sé mikilvægt að sérstakar ráðstafanir verði gerðar til að vernda fuglalífið og draga úr fugladauða. Verði ekki hægt að breyta legu vegarins þá sé mikilvægt að svæðin verði sérstaklega merkt og/eða dregið úr umferðarhraða á aðaldvalartíma fugla.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Vegagerðin sé í grundvallaratriðum sammála þeirri umsögn Ferðamálaráðs að æskilegt sé að hugað verði að uppbyggingu áningarstaða innan svæðisins. Staðsetning og ákvörðun um tilhögun þeirra sé hins vegar í höndum sveitarfélaganna og gera megi ráð fyrir ráðgjöf, aðstoð og samráði Ferðamálaráðs við sveitarfélögin, aðila ferðaþjónustunnar, Umhverfisstofnun o.fl. til þess að tryggja að umhverfi, náttúru- og menningarverðmæti spillist ekki. Fram kemur að samkvæmt ábendingum fuglafræðings verði vegurinn við Hraun lagður næst rótum Húsafells í norðurjaðri kríuvarpsins. Sú lega sé talin sú heppilegasta með tilliti til kríuvarps auk fornleifa og muni jafnframt hlífa hraunjöðrum Sundhnúkakrauns. Verði veglína norðar og ofar verði hæðarlega mun krappari, skeringar meiri ofan í hrauni og sjónlengdir verri. Vegagerðin muni merkja sérstaklega þau svæði þar sem fuglalíf sé fjölskrúðugt og benda á mikilvægi þess að ekið sé í samræmi við aðstæður.

Í athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að leggja beri fyrirhugaðan veg samkvæmt gulri veglínu milli Ísólfskála og Krýsuvíkureiði. Veglagning samkvæmt rauðri veglínu sé mun verri kostur sem skeri stórt óbyggt svæði og skaði útivistargildi svæðisins, einkum strandmegin. Gul veglína sé fjær sjó og umferð ætti því að trufla minna þá ferðamenn sem vilji njóta náttúrunnar við ströndina. Gert sé ráð fyrir um 800 bíla umferð á dag, sennilega meira yfir sumarið. Það séu u.þ.b. 70–80 bílar á klst, eða rúmlega bíll á mínútu þannig að umferðargnýr verði stöðugur, einkum ef hafðir séu í huga fyrirhugaðir þungaflutningar um veginn. Hæpin rök séu notuð til að réttlæta veglagningu samkvæmt rauðri veglínu m.t.t. ferðamennsku. Í matsskýrslu komi fram að hraun sé almennt ill yfirferðar nema fyrir „fullfríska, þjálfaða og velbúna aðila“ sem verði að telja vafasama fullyrðingu enda mikill munur á apal- og helluhraunum hvað það snerti og oft greiðfærar leiðir að finna um úfin apalhraun. Náttúruupplifun nær hliðinni sé talin aukast við færslu vegarins nær sjónum (rauð lína), en ekki sé minnst á að náttúruupplifun við ströndina muni að sama skapi rýrna vegna nálægrar umferðar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hugsanlegt sé að einhverjir ferðamenn vilji njóta ósnortinna svæða við ströndina á sunnanverðu Reykjanesi fjærri umferðargný en það sé jafnljóst að mjög fáir komist að ströndinni vegna þess hversu svæðið sé óaðgengilegt og erfitt yfirferðar. Vegslóðar niður að ströndinni séu sömuleiðis margir illfærir nema fyrir jeppa í þurru veðri.. Ef rauða veglínan verði fyrir valinu opnast svæðið allt og verði aðgengilegt fyrir venjulegt fólk á venjulegum fjölskyldubílum. Það skapi síðan grundvöll til útivistar sem annars væri tæplega fyrir hendi. Fram kemur að helstu gönguleiðir á svæðinu í dag séu ekki við ströndina heldur uppi í fjöllum og verði það því helst umferð á vegi samkvæmt gulri veglínu sem raski ró göngumanna eða annarra sem vilji ferðast um svæðið.

Í athugasemdum Landverndar kemur fram að nýr vegur muni skapa nýja möguleika til að njóta útivistar og útsýnis á svæðinu og að rauð veglína sé vænlegri framkvæmdakostur en sú sem sé merkt gul. Bent er á að hugað verði að lokun

vegaslóða, sem liggi að efnistöðum að framkvæmdum loknum til að draga úr líkum á utanvegaakstri og eftir atvikum gerð bílastæða sem nýta megi sem upphafsstað fyrir gönguferðir og útvist.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin sé sammála athugasemd Landverndar og leggur áherslu á að sveitarfélögin taki ákvörðun um fyrirkomulag áningarstaða.

4.2.5 Hávaði og ónæði

Í matsskýrslu kemur fram að miðað við spá um umferð 10 árum eftir framkvæmdalok, þar sem gert sé ráð fyrir 900 bíla árdagsumferð við Grindavík og 1.500 bíla árdagsumferð við Þorlákshöfn, verði hljóðstig alls staðar undir 55 dB(A) viðmiðunarmörkum í núverandi og fyrirhugaðri íbúðarbyggð á ofangreindum þéttbýlisstöðum. Miðað við 800 bíla árdagsumferð á fyrirhuguðum vegi milli Grindavíkur og Þorlákshafnar verði hljóðstig undir 55 dB(A) í 10-15 m fjarlægð frá vegi og undir 45 dB(A) viðmiðunarmörkum fyrir sumarhúsabyggð í 100-200 m fjarlægð. Aukinn umferðarþyrtur í kjölfar vaxandi umferðar geti hins vegar raskað kyrrð sem ríki á fáförnum svæðum. Fram kemur að á framkvæmdatíma verði talsverður hávaði frá vinnuvélum og sé eðlilegt að gerðar verði ákveðnar takmarkanir á vinnutíma næst þéttbýli. Meginhluti vinnusvæðisins sé hins vegar fjarri mannabústöðum og ónæði á framkvæmdatíma því fáum til ama.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurlands er bent á hugsanlega nauðsyn hljóðmana til að tryggja hljóðvist vegna framtíðarþróunar byggðar nálægt gatnamótun Suðurstrandarvegur og Þorlákshafnarvegur.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að miðað við fyrirliggjandi tillögu að Aðalskipulagi Ölfuss þar sem Suðurstrandarvegur og byggingarreitir innan Þorlákshafnar séu staðsettir og að teknu tilliti til fyrirliggjandi hljóðútreikninga og gildandi viðmiða sé ekki talin nauðsyn á mótvægisáðgerðum, s.s. hljóðmönnum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að þar sem um nýskipulag byggðar í Grindavík sé að ræða skuli hafa það að markmiði, svo sem frekast sé kostur, að hljóðstig verði undir leiðbeiningargildi reglugerðar um hávaða. Við hönnun vegarins og hljóðmana eða endanlegt skipulag íbúðarbyggðar skuli því taka mið af því að hljóðstig frá umferð verði undir 45 dB(A).

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gert sé ráð fyrir Suðurstrandarvegi í aðalskipulagi Grindavíkur að undangengnu samráði Vegagerðar og sveitarfélaganna og sé það því fyrst og fremst í höndum þeirra að tryggja að hljóðstig verði ásætlanlegt við hugsanlega framtíðarbyggð m.a. uppsetning hljóðmana eða eftir atvikum aðrar ráðstafanir. Ennþá sé óvíst hvenær og hvort byggð muni rísa á þeim framtíðar byggingarsvæðum sem liggi næst veginum.

4.2.6 Neysluvatn

Í matsskýrslu kemur fram að vatnsból Þorlákshafnar sé um 100 m norðan við fyrirhugaðan veg sem sé neðan við grannsvæði vatnsbólsins og því sé ekki talin hætta á mengun vatnsbólanna þar sem sterkur grunnvatnsstraumur liggi úr norðvestri til sjávar. Fyrirhugaður vegur verði norðan vatnsbóla í Selvogi en ekki sé talin hætta á mengun þeirra vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Fram kemur að svæðið austan Hraunsvíkur til Krýsuvíkurheiði, sem fyrirhugaður vegur liggi um, sé skilgreint í Svæðisskipulagi Suðurnesja 1987-2007 sem fjarsvæði vegna vatnsverndar en engin vatnstaka sé á svæðinu. Strangt eftirlit verði haft með vatnsspillandi efnunum á öllu

framkvæmdasvæðinu og gerðar kröfur til verktaka um umgengni samkvæmt viðmiðunum Vegagerðarinnar varðandi umhverfis- og öryggismál. Gerð verði krafa um sérstaka aðgæslu í nágrenni vatnsbóla Þorlákshafnar og jafnframt verði vegurinn hannaður með þeim hætti að leysingarvatn í blotaflóðum komist ekki í vatnsbólin að framkvæmdum loknum.

Í umsögnum Heilbrigðiseftirlits Hafnarfjarðar- og Kópavogssvæðis og Heilbrigðiseftirlits Suðurlands er bent á nauðsyn þess að verktökum við fyrirhugaða framkvæmd verði gerð ítarleg grein fyrir þeim lögum og reglum sem um verklegar framkvæmdir gildi og nauðsyn viðhlýtandi starfsleyfa. Verði þar settar fram ítarlegar kröfur varðandi fyrirbyggjandi þætti mengunarvarna, t.d. vegna efnistöku í samræmi við reglur þar um, m.a. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur, sem geti haft í för með sér mengun auk þess sem aflað verði tilskilinna leyfa og samráð haft um uppsetningu vinnubúða samkvæmt lögum nr. 98/2002 um breytingu á lögum um hollustuhætti og mengunarvarnir nr. 7/1998.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ávallt séu gerðar þær kröfur til verktaka í útboðum að lögum og reglugerðum um öryggis- og heilbrigðismál sé fylgt og séu sett ákvæði um öryggis- og heilbrigðisráðstafanir í útboðslýsingar sem verktaka ber að fara eftir. Vegagerðin sé meðvituð um að allar vinnubúðir séu starfsleyfis skyldar samanber lög nr. 98 frá 2002. Það muni því koma til kasta Heilbrigðiseftirlits Suðurlands að sinna starfsleyfisgerð í þeim tilfellum sem við eigi og sjá til þess í samráði við Vegagerðina að starfsemi verktaka hefjist ekki á svæðinu nema að öll leyfi liggi fyrir.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja er bent á að sumar námanna séu á vatnsverndarsvæði í 3. flokki, þ.e. fjarsvæði.

4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að kannaðar hafi verið fornleifar með tilliti til veglagningar eftir mörgum mismunandi veglínunum ásamt efnistökusvæðum og hafi fundist alls 125 fornleifar á 56 stöðum á könnunarsvæðinu. Rauð og gul veglína hafi m.a. verið valdar að teknu tilliti til niðurstöðu fornleifarannsóknna. Fram kemur að verði fyrirhugaður vegur lagður samkvæmt rauðri veglínunni séu 15 staðir með fornleifum í mikilli hættu og 8 í lítilli hættu þar af séu 6 staðir á þeim kafla sem rauða og gula veglínunni séu aðskildar og 5 staðir á þeim kafla gulu veglínunnar.

Tafla 2. Fornleifar í lítilli eða mikilli hættu við rauða veglínunni frá Grindavík til Þorlákshafnar. (Byggt á sérfræðiskýrslu Fornleifafræðistofunnar).

Nr.	Teg.	Fj. Hætta	Ástand	Aldur	Minjagildi	Friðlýst	Mótvægisáðgerð
<i>Ölfus</i>							
22:1	Garður	>5	Mikil	Ágætt	-1550	Hátt	Rannsókn
24:1	Fornleið	1	Mikil	Ágætt	1550-1900	Talsvert	Leyfi
26:1	Fornleið	1	Mikil	Ágætt	1550-1900	Hátt	Leyfi
27:1	Garðar og gerði	>30	Lítill	Sæm.	1550-1900	Talsvert	Já Tryggja öryggi
35:1	Varða	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Já Leyfi
36:1	Sjómerki	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Talsvert	Nei Rannsókn
37:1	Rúst (gerði?)	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei Rannsókn
38:1	Varða	1	Lítill	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei Tryggja öryggi
39:1	Varða	1	Lítill	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei Tryggja öryggi

40:1	Staðurtengdur þjóðtrú	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Lítilsháttar rannsókn
Hafnarfjörður								
221:1	Fornleið	1	Mikil	Léleg	1550-1900	Talsvert	Nei	Leyfi
283:1	Rúst (beitarhús?)	1	Lítill	Ágætt	1550-1900	Talsvert	Nei	Tryggja öryggi
Grindavík								
2:1	Fornleið	1	Mikil	Ágætt	1550-1900	Talsvert	Nei	Leyfi
7:1	Fornleið	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Leyfi
10:1	Garður	1	Mikil	Lélegt	1550-1900	Lítið	Nei	Rannsókn
14:1	Varða	1	Mikil	Lélegt	1550-1900	Lítið	Nei	Leyfi
15:1	Rústir	2	Lítill	Lélegt	1550-1900	Talsvert	Nei	Tryggja öryggi
18:1	Fornleið	1	Mikil	Ágætt	1550-1900	Talvert	Nei	Leyfi
19:1	Hellir	1	Mikil	Ágætt	-	Ekkert	Nei	Lítilsháttar rannsókn
30:1	Fjárskjól	1	-	Horfin	1550-1900	Lítið	Nei	Framkvæmdaefirlit
31:1	Fjárskjól	1	Lítill	Ágætt	1550-1900	Talsvert	Nei	Tryggja öryggi
32:1	Fornleið	1	Lítill	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Tryggja öryggi
33:1	Skotbyrgi?	1	Lítill	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Tryggja öryggi

Tafla 3. Fornleifar í lítilli eða mikilli hættu við gula veglínu frá Isólfsskála að eystri mörkum Krýsuvíkureiði. (Byggt á sérfræðiskýrslu Fornleifafræðistofunnar).

Nr.	Tegund	Fj.	Hætta	Ástand	Aldur	Minjagildi	Friðlýst	Mótvægisáðgerð
Hafnarfjörður								
221:1	Fornleið	1	Mikil	Léleg	1550-1900	Talsvert	Nei	Leyfi
Grindavík								
7:1	Fornleið	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Leyfi
8:1	Varða	1	Lítill	Ágætt	1550-1900	Lítið	Nei	Tryggja öryggi
30:1	Fjárskjól	1	-	Horfin	1550-1900	Lítið	Nei	Framkvæmdaefirlit
34:1	Fornleið	1	Mikil	Sæm.	1550-1900	Lítið	Nei	Leyfi
35:1	Fjárskjól	1	Lítill	Ágætt	1550-1900	Talsvert	Nei	Tryggja öryggi

Fram kemur að ekki hafi verið gerðar athugasemdir við fyrirhuguð efnistökusvæði með tilliti til fornleifa. Hvort sem rauð eða gul veglína verði fyrir valinu verði mótvægisáðgerða þörf, allt frá einfaldri athugun að ýtarlegum fornleifauppgreftri. Farið verði eftir ábendingum fornleifafræðings og Fornleifavernd ríkisins um mótvægisáðgerðir.

Rauð veglína. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að skráning Fornleifafræðistofunnar teljist fullnægjandi aðgerð gagnvart eftirtöldum stöðum verði vegur lagður samkvæmt rauðri veglínu frá Grindavík til Þorlákshafnar: Kirkjuvegi/Prestavegi (24:1), Stakkavíkurgötu (26:1), vörðu (35:1), vörðu (38:1), vörðu (39:1), fornleið (221:1), fornleið (2:1), Eystri Tangagötu (7:1), vörðu (14:1), fornleið (18:1), Gaujahelli (Jónshelli) (19:1), Fjárskjól (31:1) og fornleið (32:1).

Fram kemur að grípa þurfi til eftirfarandi mótvægisáðgerða, eftir atvikum, við lagningu vegar samkvæmt rauðri veglínu frá Grindavík til Þorlákshafnar:

- Kynna þarf verktökum tilvist eftirtalinnar minja til að forðast að þær raskist fyrir slysi: Fjárskjól (31:1) og fornleið (32:1).
- Merkja þarf eftirtalda staði og hafa reglubundið eftirlit með þeim á framkvæmdatímanum: Garða og gerði (27:1), sjómerki (36:1), rúst (gerði?) (37:1), Jónsbúð (283:1), rústir (15:1) og skotbyrgi (33:1).
- Grafa þarf könnunarskurði á eftirtöldum stöðum til að kanna gerð og aldur fornleifa: Rúst (gerði?) (37:1) ef ekki verði hægt að koma í veg fyrir að hún raskist og Sængurkonuhelli (40:1) þar sem hellirinn muni að öllum líkindum verða fyrir skemmdum vegna vegframkvæmdanna.

- Rannsaka þarf fornleifar á eftirtöldum stöðum með uppgreftri: Fornagarð (22:1), sjómerki (36:1) ef ekki verði hægt að koma í veg fyrir að það raskist og garð (10:1).

Vegna hugmynda um að Ísólfskálahellir (30:1) sé undir skriðu sem vegurinn liggja um þarf að hafa eftirlit með framkvæmdum á staðnum. Komi fornleifar í ljós undan skriðunni þarf að stöðva framkvæmdir á meðan rannsókn fari fram.

Gul veglína. Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að skráning Fornleifafræðistofunnar teljist fullnægjandi aðgerð gagnvart Fornleið (221:1), Eystri Tangagötu (7:1), og Vestri Tangagötu (34:1) við lagningu vegar samkvæmt gulri veglínu frá Ísólfskála að eystri mörkum Krýsuvíkurheiði en grípa þurfi til mótvægisáðgerða við eftirtalda staði:

- Merkja þarf vörðu (8:1) og fjárskjól (35:1) og hafa reglubundið eftirlit með þeim á framkvæmdatímanum:

Fram kemur að umsögn Fornleifaverndar ríkisins miðist við veglínur eins og þær eru kynntar í matsskýrslu. Komi til þess að hnika þurfi veglínunum innan 200 m breiðs svæðis, þar sem fyrirhugaður vegur sé enn á frumhönnunarstigi, kunni það að hafa önnur áhrif á eftirtaldar fornleifar en gengið er út frá í umsögninni vegna nálægðar þeirra við veglínurnar. Um geti verið að ræða eftirfarandi fornleifar: Garða og gerði (27:1), sjómerki (36:1), rúst (gerði?) (37:1), Jónsbúð (283:1), rústir (15:1), Ísólfskálahelli (30:1), fjárskjól (31:1), fornleið (32:1), skotbyrgi (33:1), vörðu (8:1) og fjárskjól (35:1). Hafa verði samráð við Fornleifavernd ríkisins varðandi tilfærslur veglínanna við þessa staði. Fram kemur að engar eiginlegar fornleifar séu í hættu á þeim námusvæðum sem kynnt eru í matsskýrslu. Við fyrirhugaðan veg að námu 4 er gömul gata sem muni þó vera yngri en 100 ára en mælst er til þess að ekki verði hróflað við henni. Stofnunin vekur athygli á að varast beri að hafa vinnuskúra eða efnisgeymslur of nálægt fornleifum og haga beri akstri þungavinnuvéla með tilliti til fornleifa. Fornleifavernd ríkisins leggist ekki gegn áformum um lagningu fyrirhugaðs vegar eftir rauðri eða gulri veglínu, verði framangreindum skilyrðum stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir fullnægt og samráð haft við stofnunina þurfi að hnika veglínunum til.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í þeim tilvikum sem Fornleifavernd ríkisins nefni í umsögn sinni merkingar og reglubundið eftirlit með fornleifum á framkvæmdatíma verði ráðinn eftirlitsaðili til verksins sem sé skylt að kynna sér úrskurð Skipulagsstofnunar og sjá til þess að honum sé fylgt. Vegagerðin muni að öðru leyti vinna að merkingu og verndun fornminja á svæðinu í samráði við Fornleifavernd ríkisins, tilkynna um framkvæmdaskref og láta vita, komi minjar í ljós. Fram kemur að vegna þess hversu vel hafi verið staðið að fornleifaskoðun á svæðinu, þurfi fyrst og fremst að sjá til þess að minjar, sem verði í grennd við vinnuvélar, raskist ekki á framkvæmdatíma. Í ljósi þessa sé eftirlitsmaður Vegagerðarinnar talinn vera vel í stakk búinn til þess að tryggja að fylgst verði með fornleifum og þeim hlíft eins og minnst sé á í umsögn Fornleifaverndar ríkisins. Vegagerðin muni þannig geta sinnt þessu eftirliti í samráði við Fornleifavernd ríkisins. Að öðru leyti sé ekki talin ástæða til þess að vera með nákvæmt eftirlit fornleifafræðings nema í einstaka tilvikum.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram eftirfarandi um mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins leggur til vegna eftirfarandi fornleifa:

Rauð veglína:

Fornigarður (22:1). Ákveðið hefur verið að rannsaka þversnið í gegnum garðinn með fornleifauppgreftri á völdum stað þar sem vegurinn eigi að liggja og hafi sú vinna nú þegar farið fram í samráði við Fornleifavernd ríkisins.

Garðar og gerði (27:1). Veglínán er að mati Vegagerðarinnar nægjanlega langt frá garðinum sem liggur nyrst. Til að tryggja öryggi hans verður sett upp merki við hann í samráði við Fornleifavernd ríkisins og kynnt fyrir verktaka mikilvægi þess að hlífa honum.

Sjómerki (36:1). Í landi Ness. Það er mat Vegagerðarinnar að hlífa megi sjómerkinu með því að merkja það og sjá til þess að verktaki hrófli ekki við því á meðan á framkvæmdum stendur. Verði einhverra hluta vegna ekki hægt að hlífa sjómerkinu er nauðsynlegt að fram fari rannsókn á því til að kanna betur gerð þess. Í öllum tilfellum verður haft samráð við Fornleifavernd ríkisins.

Rúst (37:1). Í landi Ness. Það er mat Vegagerðarinnar að hlífa megi rústinni með því að merkja hana og sjá til þess að verktaki hrófli ekki við henni á meðan á framkvæmdum stendur. Verði einhverra hluta vegna ekki hægt að hlífa henni er nauðsynlegt að fram fari rannsókn á því til að kanna betur gerð hennar og til að leita vísbendinga um aldur hennar. Í öllum tilfellum verður haft samráð við Fornleifavernd ríkisins.

Sængurkonuhellir (40:1). Í landi Herdísarvíkur. Vegagerðin getur ekki fallist á umsögn Fornleifaverndar um að hellirinn muni skemmast vegna vegagerðarinnar sérstaklega þar sem vegurinn mun liggja í núverandi vegstæði. Komi aftur á móti til þess, verður haft samráð við Fornleifavernd ríkisins og gerður könnunarskurður í hellinum til þess að ganga úr skugga um hvort þar leynast mannvistarleifar. Til að tryggja öryggi hans verður sett upp merki við hann í samráði við Fornleifavernd ríkisins og kynnt fyrir verktaka mikilvægi þess að hlífa honum.

Jónsbúð (283:1). Í landi Krýsuvíkur. Veglínán og veghelgunarsvæðið liggur norðan við rústina og því er hún ekki talin í hættu. Því er að mati Vegagerðarinnar ekki þörf á sérstökum mótvægisáðgerðum.

Garður (10:1). Í landi Hrauns. Fallist er á umsögn Fornleifaverndar ríkisins varðandi garðinn. Fyrirhugað er að rannsaka þversnið í gegnum hann með fornleifauppgreftri á völdum stað þar sem vegurinn á að liggja.

Rústir (15:1). Í landi Hrauns. Rústirnar eru nokkuð nærri vegastæðinu og því þarf að tryggja öryggi þeirra á meðan á framkvæmdum stendur með því að merkja þær í samráði við Fornleifavernd ríkisins. Verktaka verður tilkynnt um rústina.

Ísólfskálahellir (30:1). Í landi Ísólfskála. Vegagerðin hefur ekki athugasemdir við umsögn Fornleifaverndar ríkisins.

Fjárskjól (31:1). Í landi Ísólfskála. Fornleifarnar eru einkar fallegar og sama má segja um staðinn sjálfan. Fjárskjólíð er í það mikilli fjarlægð frá rauðu veglínunni að því ætti ekki að stafa hættu af framkvæmdinni. Nauðsynlegt er að verktökum sé gerð grein fyrir staðsetningu fjárskjólísins til að koma í veg fyrir að það raskist af vangá.

Fornleið (32:1). Í landi Ísólfskála. Leiðin er í það mikilli fjarlægð frá rauðu veglínunni að henni ætti ekki að stafa hættu af framkvæmdinni. Nauðsynlegt er að verktökum sé gerð grein fyrir staðsetningu leiðarinnar til að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá.

Skotbyrgi (33:1). Byrgið er nokkuð nærri vegastæðinu og því þarf að tryggja öryggi þess á meðan á framkvæmdum stendur með því að merkja það í samráði við Fornleifavernd ríkisins og tilkynna verktaka um legu þess.

Gul veglína:

Varða (8:1). Varðan er norðan við vegarstæðið og því ekki talin verða í hættu. Vegagerðin telur sjálfsagt að upplýsa verktaka um legu vörðunnar. Ekki er talin sértök ástæða til að merkja hana á framkvæmdatímanum þar sem hún liggur í góðri fjarlægð frá veglínunni.

Fjárskjól (35:1). Fjárskjólíð er sunnan við vegarstæðið og því ekki talið verða í hættu.

Vegagerðin telur sjálfsagt að upplýsa verktaka um legu fjárskjólísins. Ekki er talin sértök ástæða til að merkja fjárskjólíð á framkvæmdatímanum þar sem það liggur í góðri fjarlægð frá veglínunni. Fram kemur að hugsanlegt sé að veglínunni verði hnikað til, upp að vissu marki, út frá þeirri legu sem lögð sé fram í matsskýrslu.

Fornleifavernd ríkisins verði tilkynnt um allar færslur sem hugsanlega verði á veglínu þannig að grípa megi til réttra mótvægisáðgerða, s.s. merkinga, rannsókna eða viðeigandi eftirlits eftir því sem við eigi.

Í athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að hætt sé við að aukin umferð í Húshólma valdi spjöllum ef ekkert sé að gert til að undirbúa aukinn ágang. Húsatóttir þar séu sennilega meðal merkilegustu fornminja á Reykjanesi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin hafi verið í mjög góðu samstarfi við Fornleifavernd ríkisins og á grundvelli þess hafi vegstæði samkvæmt rauðri veglínu verið valinn staður milli Óbrennishólma og Húshólma. Samstarfi við Fornleifavernd ríkisins verði haldið áfram á sama grundvelli og verið hafi. Fram kemur að það sé mikilvægt að land við Húshólma sem og annar staðar verði ekki fyrir of miklum átroðningi vegna ferðafólks. Það sé því eðlilegt að sveitarfélögin í samráði við hagsmunaaðila vinni að því með skipulögðum hætti að svo verði ekki.

4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

4.4.1 Gróður

Veglagning. Í matsskýrslu kemur fram að ekki verði veruleg röskun á gróðri við fyrirhugaða veglagningu og efnistöku. Á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vaxi tvær sjaldgæfar tegundir plantna, vorstör og gullkollur, en hvorug tegundin sé í hættu. Til mótvægis gróðurskemmdum verði kappkostað að græða öll sár og koma í veg fyrir jarðvegsrof. Sáð verði í vegfláa í samráði við Landgræðslu ríkisins.

Efnistaka. Fram kemur að flest efnistökusvæði séu lítt gróin eða ógróin. Forðast verði að raska þroskavænlegum gróðurfélögum við jaðar námu nr. 9 við Geitahlíð. Fram kemur að raskist gróður við efnistöku verði endurheimt að minnsta kosti sambærileg gróðurþekja og raskast að efnistöku lokinni. Við val á uppgræðsluáðgerðum verði miðað við að gróðurfar námusvæðisins verði sem líkast grenndargróðri. Á vegstæðum og efnistökusvæðum verði öllu svarðlagi haldið til haga og það nýtt við yfirborðsfrágang.

Í umsögn Landgræðslu ríkisins er eindregið mælt með því að yfirborð raskaðra svæða verði þakið gróðri að loknum framkvæmdum nema sérstakar ástæður mæli gegn slíkum frágangi. Landgræðsla ríkisins sjái ekkert sem mæli gegn fullnaðarfrágangi raskaðra svæða nema þar sem stefnt er að áframhaldandi námavinnslu. Þar ætti aðeins að ganga frá þeim svæðum sem fullunnin hafa verið. Fullnaðarfrágangur raskaðra svæða, þ.e. yfirborðsjöfnun og gróðurstyrking, verði þannig hluti af þeirri almennu endurheimt landgæða sem eðlilegt sé að viðhafa á framkvæmdasvæðinu. Fram kemur að Vegagerðin og Landgræðslan hafi verið í samstarfi um að græða upp stórt sandsvæði austast á framkvæmdasvæðinu frá Selvogi að Þorlákshöfn. Sú uppgræðsla vegi vel upp á móti allri þeirri eyðingu gróðurlenda sem fyrirhugaðri framkvæmd fylgi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að grædd verði upp svæði næst veginum og sáð verði í námur þar sem það eigi við í samvinnu við Landgræðslu ríkisins. Tekið verði tillit til grenndargróðurs við uppgræðslu og þess gætt að ólíkum gróðri verði ekki blandað saman. Þannig verði ekki grædd upp gróðursnaud hraun en t.d. á Krýsuvíkurheiði verði þess gætt að græða upp svæðið næst veginum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með hliðsjón af upplýsingum í sérfræðiskýrslu um flóru og gróður á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði og að teknu

tilliti til þess að í matsskýrslu komi fram að valdar veglínur hafi verið færðar frá gróðurfarslega viðkvæmum svæðum sé ekki líklegt að fyrirhuguð vegaf framkvæmd, hvort sem um sé að ræða rauða eða gula veglínu, muni hafa umtalsverð áhrif á gróður.

Í athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands er gerð athugasemd við að í lýsingu á flóru fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis sé aðeins getið um 11 tegundir fléttna sem sé langt frá því að vera tæmandi skrá og ekki sambærileg við mun ítarlegri úttekt sem gerð hafi verið á háplöntum og mosum. Æskilegt hefði verið að gera vandaðri úttekt á fléttum á svæðinu. Vegstæðið liggja að stórum hluta um ung hraun þar sem búast megi við að fléttur setji mikinn svip á gróður og að flóra hraunanna sé mun ríkari af tegundum en fram komi í skýrslunni.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að á vinnslustigi skýrslu um mat á umhverfisáhrifum vegarins hafi verið ákveðið að nota svokölluð gróðurlendakort þar sem svæðið hefði verið flokkað niður í mismunandi gróðurlendi og þannig fengist heildarsýn yfir gróið land á svæðinu. Fram kemur að hvað fléttur varði hafi komið á óvart hve lítið hafi verið af fléttum og lifrarmosum á þessu svæði. Hróðurfléttur hafi aldrei verið greindar í umhverfismati á Íslandi svo vitað sé. Við vettvangsskoðun hafi ekkert komið fram sem bent hafi til þess að óvenjulegar fléttur eða lifrarmosar séu á svæðinu.

Í athugasemd eiganda og réttihafa jarðarinnar að Hrauni kemur fram að fyrirhugað vegstæði liggja um gróið svæði yfir Hálsgeira í hlíð Fiskidalsfjalls í landi jarðarinnar. Landeigendur hafi sáð í svæðið og þyki eftirsjá af röskun þess.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að stofnunin setji sinn metnað í og miði sína hönnun við að sem minnst spjöll verði á ásynd lands, jarðmyndunum og gróðri í tengslum við vegaf framkvæmdir. Eftir þessu verði farið við Hálsgeira og er það skoðun Vegagerðarinnar að með þeirri hliðrun sem fyrirhuguð sé á veglínu á þessum stað, muni hún liggja vel í landi neðan við Hálsgeira.

4.4.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að á áhrifasvæði fyrirhugaðs vegar séu 3 fuglasvæði sem séu sérstaklega viðkvæm gagnvart framkvæmdum:

- **Hraun austan Grindavíkur.** Fram kemur að um sé að ræða eitt stærsta krúvarp á Suðvesturlandi; varpsvæði allt að 4.000 krúpara á um 40 ha svæði. Núverandi vegur liggja þvert í gegnum varpið en til þess að draga úr áhrifum af nýjum vegi og umferð á varpið verði fyrirhugaður vegur lagður undir fjallsrótum Húsafells, eins norðarlega og unnt sé, þar sem krúvarpið sé strjálá. Sett verði upp aðvörunarskilti sem vari ökumenn við að aka hratt í gegnum krúvarpið á varptíma. Í sérfræðiskýrslu um fuglalíf á vegstæði Suðurstrandarvegar¹ kemur fram að halda þurfi framkvæmdum í lágmarki á varptíma, þ.e. frá 15. maí til a.m.k. 15. júlí.
- **Krýsuvíkurberg.** Fram kemur að Krýsuvíkurberg sé á Náttúruminjaskrá og á skrá yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði og þar verpi 9 tegundir sjófugla eða um 58.000 pör. Í sérfræðiskýrslu um fuglalíf kemur fram að veglagning muni ekki hafa bein áhrif á fuglalíf í bjarginu en aukin umferð og væntanlega bætt aðgengi skapi hættu á illvirkjum gagnvart fuglum. Til mótvægis sé mælt með að fyrirhuguð veglína verði sem fjærst bjarginu. Í matsskýrslu kemur fram að rauð

¹ Fylgiskjal matsskýrslu. Jóhann Óli Hilmarsson, 2001.

veglína verði í um 1,5 km fjarlægð og gul veglína í um 2 km fjarlægð frá Krýsuvíkurbergi samkvæmt loftlínu.

- **Hlíðarvatn.** Fram kemur að við vatnið sé ríkilegt fuglalíf allt árið og einn helsti vetrardvalarstaður anda á landinu. Í sérfræðiskýrslu um fuglalíf kemur fram að Hlíðarvatn sé líklega viðkvæmasti staðurinn með tilliti til fugla á fyrirhugaðri veglínu. Mikil umferð fugla sé bæði loftleiðina yfir eiði milli Hlíðarvatns og sjávar, þar sem fyrirhugaður vegur liggi um og eftir Vogsósi sem sé útfall vatnsins til sjávar. Lagt sé til að fyrirhugaður vegur verði lagður sem fjærst vatninu, að leirunni vestur af Vogsós verði hlíft og að sett verði aðvörunarskilti við báða enda eiðisins sem vari við umferð fugla. Í matsskýrslu kemur fram að farið verði eftir ofangreindum tillögum í sérfræðiskýrslu auk þess sem hönnun brúar yfir Vogsós verði með þeim hætti að vatnsstreymi verði óbreytt.

Í sérfræðiskýrslu um fuglalíf kemur fram að á athugunarsvæðinu séu þekktar nokkrar fuglategundir sem séu á válista og séu 5 tegundir í nokkurri hættu vegna fyrirhugaðrar vegagerðar sbr. töflu 5 hér að neðan. Þekkt séu 3 gömul arnarsetur við fyrirhugaðan veg og hafi gömul arnarsetur talsvert vermdargildi þar sem ernir leiti nær alltaf á gamla varpstaði. Bannað sé að koma nær arnarhreiðrum en 500 m en engar reglur gildi um gömul arnarsetur. Fram kemur að veglagningin muni ekki hafa áhrif á hugsanlega búsetu arna á varpsvæði við Stakksvík. Í Litlahrauni (Krýsuvíkurhrauni) virðist fyrirhuguð veglína vera innan við 500 m frá gömlum varpstað og muni veglagning rýra verulega möguleika arna til að nema þar land að nýju. Líklegt sé að ernir hafi orpið austarlega í Ögmundarhrauni og geti veglagning haft áhrif á landnám arna á því svæði. Í matsskýrslu kemur fram að fjarlægð veglínu frá gömlu arnarvarpi neðan Eldborgar í Litlahrauni (Krýsuvíkurhrauni) sé talin ásættanleg.

Tafla 4. Válistafuglar á vegstæði Suðurstrandarveggar. (Byggt á sérfræðiskýrslu um fuglalíf).

Fuglar	Hættuflokkur	Staða á ath.svæði	Hætta vegna vegagerðar	Aðalstaður á ath.svæði
Himbrimi	VU	Varpfugl	Lítill-nokkur	Hlíðarvatn
Skrofa	VU	Sumargestur	Engin	Þjörgin, á sjó
Sjósvala	VU	Sumargestur	Engin	Á sjó
Stormsvala	VU	Sumargestur	Engin	Á sjó
Súla	VU	Gestur	Engin	Á sjó
Grágæs	VU	Varpfugl	Lítill	Hlíðarvatn
Skutulönd	CR	Flækingur	Lítill	Hlíðarvatn
Straumönd	LR	Gestur	Lítill	Vogsósar, ströndin
Gulönd	VU	Gestur	Nokkur	Hlíðarvatn
Haförn	EN	Fyrrum varpfugl	Lítill-nokkur	Þrír gamlir staðir
Fálki	VU	Fyrrum varpfugl	Lítill	Þrír gamlir staðir
Svartbakur	VU	Varpfugl	Lítill-nokkur	Hafnarsandur, víðar.
Stuttnefja	VU	Varpfugl	Lítill	Krýsuvíkurborg
Hrafn	VU	Varpfugl	Lítill-nokkur	Nokkrir staðir

Skýringar: Hættuflokkun Alþjóðanáttúruverndarsamtakanna (dálkur 2): CR í bráðri hættu, EN í hættu, VU í yfirvofandi hættu, LR í nokkurri hættu. Flokkun notuð hér

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með færslu vegarins sé dregið úr hugsanlegum áhrifum á kríuvarpið við Hraun. Stofnunin telur nauðsynlegt að gripið verði til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða en álítur að til viðbótar sé æskilegt að á þeim vegkafla sem liggi um kríuvarpið verði hámarkshraði lækkaður þegar mest verði um unga á veginum, bæði til að draga úr ungasvæði en ekki síður með tilliti til umferðaröryggis. Fram kemur að stofnunin telji ljóst að veglagning samkvæmt gulri

veglínan sé betri valkostur hvað varði hugsanleg áhrif á fuglalíf í Krýsuvíkurbergi en rauð veglína og tekur undir það álit sem fram kemur í sérfræðiskýrslu um fuglalíf að gul veglína hafi almennt í för með sér minni áhrif á fuglalíf. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að framkvæmdum verði hagað þannig að þær hafi ekki í för með sér hættu á að fuglalífi við Hlíðarvatn verði raskað, enda um að ræða stað sem sé mikilvægur fyrir fuglalíf og hefur jafnvel alþjóðlegt gildi fyrir ákveðnar tegundir. Fram kemur að kanna hefði þurft hvort fyrirhugað vegstæði liggi í gegnum varpsvæði svartbaka og skúma vestan Þorlákshafnar. Leggja beri áherslu á að hlífa kríuvarpinu í nágrenni Þorlákshafnar við raski og að framkvæmdasvæðið verði takmarkað við vegsvæðið þar sem vegurinn liggi yfir hraun. Með hliðsjón af framansögðu telur Umhverfisstofnun ekki líklegt að fyrirhuguð lagning Suðurstrandarveggar muni hafa umtalsverð áhrif á einstakar tegundir fugla að því tilskildu að mótvægisáðgerðum verði fylgt.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að staðlað varnaðarskilti hafi verið sett upp við kríuvarpið á Hrauni og sé almennt talinn góður árangur af þessum mótvægisáðgerðum. Ekki sé talin ástæða til þess að lækka hámarkshraða á þessu svæði frekar en annar staðar á þjóðvegum þar sem dýr geti verið við vegi eða þverað þá þar sem ökumönnum beri ávallt að aka í samræmi við aðstæður. Fram kemur að vegur samkvæmt rauðri veglínu sé um 3,6 km frá Krýsuvíkurvita við Krýsuvíkurbjarg ef farið sé eftir vegslóða, en vegur samkvæmt gulri veglínu í um 4,8 km fjarlægð. Þeir sem vilji á annað borð fara niður að bjarginu þurfi þannig einungis að keyra 1.200 metrum lengra verði gul veglína fyrir valinu. Það sé því mat Vegagerðarinnar að veglagning samkvæmt gulri veglínu muni ekki veita fuglum í bjarginu meiri vernd en ef vegur verði lagður samkvæmt rauðri veglínu. Fram kemur að varpsvæði svartbaks og skúms sé frekar strjált á svæðinu frá Selvogi að Þorlákshöfn og sé mun norðar en fyrirhuguð veglína og muni því ekki verða fyrir áhrifum vegna veglagningar.

Í athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að fyrirhugaður vegur muni liggja í aðeins 275 m fjarlægð frá gömlu arnarsetri í Litlahrauni (Krýsuvíkurbjargi) en viðmið varðandi umferð í grennd við arnarsetur sé 500 m. Auk þess muni framkvæmdir hafa áhrif á arnarsetur norðaustan við Hlíðarvatn þar sem gert sé ráð fyrir umfangsmiklum námagreftri í gamalli námu beint fyrir neðan fornan arnarvarpstað (náma nr. 12). Í sérfræðiskýrslu um fugla sé ekki fjallað um þann stað fremur en áhrif efnisnáma á fuglalíf að öðru leyti. Fram kemur að meirihluta fornra arnarsetra á Reykjanesskaga hafi verið raskað með framkvæmdum, einkum vegagerð og námuvinnslu og að fyrirhuguð veglagning og efnistaka geti í einu veffangi raskað þremur arnarsetrum til viðbótar. Mikilvægt sé að tryggja vernd slíkra staða og því séu það eindregin tilmæli Náttúrufræðistofnunar Íslands að þeim verði þyrmt við röskun; einkum setrunum í Litlahrauni og við Hlíðarvatn. Í þessu sambandi megi geta þess að undanfarið ár hafi örn haldið til í Selvogi og m.a. sést í grennd við gamla setrið við Hlíðarvatn. Það sé því einungis tímaspursmál hvenær ernir setjast aftur að á þessum slóðum, fái þeir frið til þess.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram varðandi fornt varpsvæði ofan við námu nr. 12 að efnistaka miðist við að lagfæra gamla námu svo að vel fari í landi og ekki verði hróflað við varpsvæðinu. Bent er á varðandi varpsvæði í Litlahrauni sunnan Eldborga að um Eldborgir, sem séu náttúruvætti, liggi afmarkað friðlýst svæði og talið mikilvægt að veglína væri utan þess svæðis. Til að tengja veglínu vestan og austan Eldborgarsvæðis saman svo vel fari í landi, með tilliti til friðlýstra svæða og náttúruminja og svo að umferðartæknilega sé vel að verki staðið, verði óhjákvæmilegt að fara með veglínuna um svæðið milli þessa fornra arnarvarps og friðlýsta svæðisins við Eldborg. Það megi leiða að því líkum að trúlega sé verra að hafa veginn sunnan

við arnarsetrið, þar sem fuglinn myndi líklega vera í ætisöflun fyrir ungfugl á svæðinu milli varpstaðar og sjávar. Bent er á að hugsanlegt sé að mannaferðir við Eldborgir geri varp á þessum stað ófýsilegt, burtséð frá því hversu langt vegurinn komi til með að liggja frá varpstaðnum og undir þetta sjónarmið taki fuglasérfræðingur. Það sé því álit Vegagerðarinnar að veglínu verði ekki hnikað til á þessum stað, nema ef vera kynni nokkrum tugum metrum norðar og þá á kostnað hrauntraðar frá Eldborgum en Vegagerðin telur að fyrirhugað vegstæði, eins og það sé sýnt á uppdráttum, raski hrauntröðinni minnst. Fuglasérfræðingur dragi í efa að slíkt komi til með að breyta miklu í þessu sambandi og jafnframt að það verði síður til bóta að færa veginn niður að strönd á þessum stað, því vera kunni að haförn finni sér varpstað á því svæði í framtíðinni, þar sem um nokkuð úfið og hólótt svæði sé að ræða.

Í athugasemd eiganda og réttihafa jarðarinnar að Hrauni kemur fram að fyrirhugað vegstæði komi til með að eyðileggja Krítujörn við Efri hella á svæði milli stöðva 2.500-3.000 en tjörnin sé aðalvatnsæð kríuvarps í Hraunslandi. Bent er á að fyrirhuguð veglína muni liggja um varpið þar sem fuglalíf sé hvað mest og lýst er yfir áhyggjum yfir því að við veglagningu muni umferðarhraði aukast verulega og fyrirsjáanlegt sé að tjón á kríuvarpinu muni stórukast. Vakin er athygli á því að fyrirhuguð veglína virðist sveigja að tilefnilausu inn í varplandið og ástæða sé til þess að draga úr þessari sveigju til að veglínan kljúfi ekki kríuvarpið.

Í svörum Vegagerðarinnar er bent á að í skýrslu fuglafræðings sé ekki minnst á fyrrnefnda krítujörn eða mikilvægi hennar í þessu sambandi. Þakkað sé fyrir þessa ábendingu og verði farið yfir málið með fuglasérfræðingi og reynt að hliðra veglínu til ef ástæða sé til þess. Engu að síður sé talið óheppilegt að hafa slíka tjörn nærri vegi, þar sem mikil umferð fugla geti skapað hættu bæði fyrir fugla og vegfarendur.

4.5 ÁHRIF Á YFIRBORÐS- OG GRUNNVATN

Í matsskýrslu kemur fram að berggrunnur sé mjög gljúpur á áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar og nánast ekkert vatn á yfirborði að undanskildu Hlíðarvatni og tveimur lækjum sem renni til sjávar við Krýsuvíkurborg. Fyrirhuguð lengd brúar yfir Vogsós miðist við það að engar breytingar verði á vatnsfarveginum úr Hlíðarvatni til að tryggja sambærilegt ástand og nú ríki og sé hönnun hennar miðuð við flóð með 50 ára endurkomutíma. Fram kemur að grunnvatnsstaða sé há á sunnanverðu Reykjanesi og miklir grunnvatnsstraumar renni í átt til sjávar.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, lagningu nýs vegar í Grindavík, Hafnarfirði og Sveitarfélaginu Ölfusi. Um er að ræða rúmlega 58 km langan veg frá Grindavík til Þorlákshafnar ásamt um 1.000.000 m³ efnistöku úr 18 námum og um 450.000 m³ úr skeringum. Á um 15 km kafla frá Ísólfskála austur yfir Krýsuvíkurheiði eru lagðir fram 2 veglínukostir, auðkenndir á myndum sem gul og rauð veglína. Meginmarkmið framkvæmdanna er að byggja upp varanlega og örugga veltengingu milli Suðurlands og Suðurnesja til hagsbóta og öryggis fyrir íbúa þessara svæða. Framkvæmdum verður áfangaskipt og er gert ráð fyrir að í 1. áfanga á árunum 2004 til 2005 verði lagður tæplega 6 km langur vegarkafli frá stöð 2.400 austan Grindavíkur að Ísólfskála og um 23,5 km vegur frá stöð 35.500 við Herdísarvík að Þorlákshöfn. Ekki liggur fyrir hvenær framkvæmdir við 2. áfanga hefjast.

5.1 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR, LANDSLAG OG VERNDARSVÆÐI

5.1.1 Veglagning

Í umsögnum Umhverfisstofnunar er bent á að við mat á áhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar hefði átt að taka mið af verðmæti samfelldra og óraskaðra landslagsgerða og að hve miklu leyti sjaldgæfar landslagsgerðir hverfi eða landslag raskist við fyrirhugaða veglagningu. Útsýni frá fyrirhuguðum vegi og mat á upplifun ferðamanna sem leið eigi um hann lýsi ekki þeim áhrifum sem fyrirhuguð framkvæmd hafi á landslag svæðisins. Stofnunin telur landslag á áhrifasvæði fyrirhugaðs vegar stórbrotið en hefur ekki gefið svæðinu tiltekna einkunn fyrir verndargildi eða lagt sérstakt mat á verndargildi þess í samanburði við önnur svæði á landinu. Stofnunin bendir á að tæplega 40% af veglínu fyrirhugaðs vegar liggja um friðlýst svæði og með friðlýsingu hafi stjórnvöld lagt mat á verndargildi viðkomandi svæða. Auk þess einkennist svo til allt svæðið frá Ísólfskála að Hlíðarvatni af eldhraunum sem njóti sérstakrar verndar skv. lögum um náttúruvernd. Bent er á mikilvægi þess að sem stærstum landslagsheildum og þar með hraunasvæðum á ofangreindu svæði sé haldið öröskuðum og fyrirhuguðum vegi verði valinn staður sem næst núverandi vegi sem hafi nú þegar raskað landslagsheildum og gert það að verkum að ekki sé unnt að vernda eldstöðvar og hraun sem frá þeim hafi runnið sem eina heild. Þær veglínur, sem lagðar séu fram í matsskýrslu, frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði, muni að mati stofnunarinnar báðar hafa umtalsverð áhrif á landslag og jarðmyndanir en veglína sem auðkennd sé með gulum lit, muni þó hafa minni áhrif á fyrrnefnda umhverfisþætti þar sem hún skeri ekki hraun á láglandi með eins áberandi hætti og veglína auðkennd með rauðum lit. Umhverfisstofnun leggur fram breytingar á veglínu á 4 stöðum frá Festarfjalli, rétt vestan Ísólfskála, að Hlíðarvatni, n.t.t. á vegarkafli um Borgarhraun, um Moshóla, austan Sláttudals og norðan Herdísarvíkur sem muni, að mati stofnunarinnar, draga verulega úr áhrifum fyrirhugaðs vegar á landslag og jarðmyndanir.

Í umsögn Hafnarfjarðarbæjar og athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að veglagning samkvæmt gulri veglínu sé mun betri valkostur þar sem hún raski síður landslagsheildum og náttúruminum. Rauð veglína liggja m.a. á milli tveggja óbrinnishólma í Ögmundarhrauni og skeri þá sérstöku landslagsheild í tvennt. Í

athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands og Landverndar er vakin athygli á mikilvægi þess að raska ekki hrauntröðum frá Eldborgum undir Geitahlíð sem séu sérstakar í okkar heimshluta.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að í matsskýrslu sé ítarlega fjallað um forsendur fyrir mati á landslagi og skiptingu veglínu í hlutasvæði og í eðli sínu liggi mjór vegur sem mannvirki lágt í landi og sé því illsynilegur í fjarlægð. Erfitt sé að ákvarða frá hvaða sjónarhorni leggja ætti mat á áhrif vegarins á landslag. Fyrir liggi að vegur samkvæmt báðum valkostum muni hafa varanleg áhrif á eldhraun þar sem hann skeri í sundur samfellda hraunfláka á tæplega 50 km kafla. Að mati Vegagerðarinnar megi hins vegar frekar viðhalda landslagsheildum, þ.e. eldstöðvum og hraunum, með veglagningu samkvæmt rauðri veglínu en gulri þar sem núverandi vegur muni að einhverju leyti gróa upp með tímanum og falla inn í landslagið. Bent er á að á þeim svæðum sem fyrirhugaður vegur liggi um úfin hraun muni hraunin að nokkru leyti fela veginn þar sem hann verði lítið uppbyggður. Ennfremur er bent á að lögð verði áhersla á að hönnun vegarins taki mið af því að hann falli sem best að því óraskaða landi sem hann liggi um og aðgerðum á öryggissvæði verði haldið í lágmarki. Fram kemur að samráð verði haft við Umhverfisstofnun og Hellarannsóknafélagið komi í ljós hellar á fyrirhuguðu vegstæði. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að veglagning samkvæmt blárrí veglínu frá stöð 11.500 sunnan Skála-Mælifells um Moshóla að stöð 14.000 við Skalla og frá stöð 29.000 að stöð 31.500, austan Sláttudals uppfylli kröfur um vegtækni og umferðaröryggi. Auk þess sé ekkert því til fyrirstöðu með tilliti til vegtækni og umferðaröryggis að veglína milli stöðva 34.400-35.700 norðan Herdísarvíkur verði færð til og liggi um þegar raskað svæði milli fyrrnefndra stöðva sunnan námu 10.

Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu umhverfisáhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar verði á landslag og jarðmyndanir, aðallega eldhraun sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Fyrir liggur að um 40% af fyrirhuguðum vegi verður innan friðlýstra svæða en líta má á friðlýsingu sem tiltekna staðfestingu stjórnvalda á verndargildi viðkomandi svæðis. Skipulagsstofnun telur, í ljósi fram kominna upplýsinga, að sérstaða svæðisins frá Festarfjalli austur til Hlíðarvatns sé ótvíræð vegna landslags sem einkennist að miklu leyti af víðáttumiklum hraunflákum. Um er að ræða óbyggt, lítt snortið svæði þar sem mannvirkjagerð hefur verið í lágmarki. Samspil gosmyndana, s.s. móbergsfjalla og ásýnd úfinna nútímahrauna skapar sérstaða landslagsheild sem að mati Umhverfisstofnunar hefur alþjóðlegt gildi. Með lagningu núverandi vegar hafa stærri landslagsheildir, þ.e. gosstöðvar, gígar og hraun sem runnin eru frá þeim, verið skertar. Fram hefur komið, bæði í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og umsögnum og athugasemdum, að um verði að ræða varanlega skerðingu á breiðara svæði en sem nemur fyrirhuguðum vegi, einkum þar sem vegur muni liggja um úfin hraun. Í gögnum Vegagerðarinnar hefur hins vegar verið lögð áhersla á að raski utan vegstæðis verði haldið í lágmarki.

Stöð 0 við Grindavíkurveg að stöð 8.500 við Ísólfskála. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar á landslag og jarðmyndanir á þessum vegarkafla verði nokkur þar sem nýr vegur verður lagður um Sundhnúkakraun. Skipulagsstofnun telur ljóst að töluvert, óafturkræft rask verði á Borgarhrauni milli stöðva 6.500 og 7.800 við gerð fyrirhugaðs vegar. Stofnunin fellst á það álit Vegagerðarinnar að miðað við forsendur um umferðarhraða, sem lagt er upp með í fyrirhugaðri framkvæmd og að teknu tilliti til þeirrar skerðingar sem myndi verða á móbergsmýndunum Móklettum og

Litlahálsi, verði veglína færð nær núverandi vegi, sé ekki svigrúm til færslu veglínu á þessum kafla.

Stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 24.000, austan Krýsuvíkurheiði.

Skipulagsstofnun telur að veglagning frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000 við austurjaðar Ögmundarhrauns, burtséð frá því hvort um er að ræða gula eða rauða veglínu, muni hafa óafturkræf áhrif á jarðmyndanir og miklar breytingar á landslagi í för með sér. Að mati stofnunarinnar mun veglagning samkvæmt rauðri veglínu á fyrrnefndum kafla hafa verulega meiri áhrif á landslagsheildir hraunanna á láglandi en veglagning samkvæmt gulri veglínu og skera hraunaheildirnar á meira áberandi hátt. Stofnunin fellst ekki á það álit Vegagerðarinnar að áhrif gulrar veglínu verði meiri á landslag. Að mati Skipulagsstofnunar verður vegur samkvæmt gulri veglínu nær núverandi vegi sem þegar hefur raskað heildar landslagsheildinni og mun fyrirhuguð framtíðarnýting s.s. reiðleið, akstursleið eða gönguleið viðhalda því raski sem nú þegar er orðið. Með veglagningu samkvæmt gulri veglínu verða varðveitt víðáttumikil, óröskuð svæði frá veginum og til sjávar. Með tilliti til sérstöðu svæðisins og verndarstöðu telur Skipulagsstofnun að veglagning samkvæmt rauðri veglínu, eins og hún er kynnt í matskýrslu, frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000, austan Ögmundarhrauns muni hafa veruleg og óafturkræf áhrif á landslag og jarðmyndanir.

Skipulagsstofnun telur að með veglagningu samkvæmt gulri veglínu frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000 við eystri jaðar Ögmundarhrauns verði ekki komist hjá miklum ásýndarbreytingum á landslagi á fyrrnefndu svæði. Þrátt fyrir að vegur samkvæmt gulri veglínu verði í nánd við núverandi veg verður um mun meira áberandi mannvirki að ræða. Nýr vegur mun skerða jarðmyndanir á óafturkræfan hátt á fyrrnefndum kafla. Skipulagsstofnun telur að draga megi úr þeim áhrifum með því að skilgreina framkvæmdasvæði og öryggissvæði þröngt og halda uppbyggingu vegarins í lágmarki, einkum á þeim svæðum þar sem hann mun liggja um úfin hraun.

Skipulagsstofnun telur að þær breytingar á gulri veglínu milli stöðva 11.500 sunnan Skála-Mælifells um Moshóla og að stöð 14.000 við Skalla í vegstæði blárrar veglínu og fjallað er um í kafla 4.1 í þessum úrskurði verði til þess fallnar að draga mikið úr neikvæðum áhrifum veglagningar samkvæmt gulri veglínu á landslag og jarðmyndanir á þessum kafla vegarins og með því móti verði heildaráhrif hans á fyrrnefnda umhverfisþætti mun ásættanlegri.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar yfir Krýsuvíkurheiði frá stöð 17.000 að stöð 24.000 á jarðmyndanir verði ekki veruleg, óháð því hvor veglínan verður valin þar sem vegstæðin liggja ekki um eldhraun. Á þessum kafla verða báðar veglínur í talsverðri fjarlægð frá núverandi vegi. Að mati stofnunarinnar hafa þær sambærileg og töluverð áhrif á landslag og landslagsheildir þar sem núverandi ásýnd þess er lítt röskuð auk þess sem veglagning er fyrirhuguð innan friðlýsts svæðis.

Stöð 24.000, austan Krýsuvíkurheiði að stöð 36.500, austan Herdísarvíkur.

Skipulagsstofnun telur að veglagning á þessum kafla um Krýsuvíkur-, Herdísarvíkur- og Stakkavíkurhraun muni valda óafturkræfu raski á þessum hraunamyndunum og hafa miklar breytingar á landslagi í för með sér, en fyrir liggur að nær allur þessi vegarkafli er innan friðlýstra svæða. Núverandi vegur liggur að hluta á þessu svæði á milli Stóru- og Litlu Eldborgar, sem eru friðlýstar sem náttúruvætti. Skipulagsstofnun telur að Vegagerðin hafi sýnt fram á, í framlögðum gögnum, að ekki verði unnt að fylgja núverandi vegi milli Eldborga vegna rasks á þeim til að uppfylla vegtæknileg atriði og að ekki verði komist hjá að leggja veg yfir hrauntraðir frá Eldborgum. Stofnunin tekur undir það álit Náttúrufræðistofnunar Íslands að mikilvægt sé að

hrauntröðunum verði raskað sem allra minnst þar sem um er að ræða jarðminjar sem eru sérstakar í okkar heimshluta. Í ljósi þess að fyrirhugaður vegur er á frumhönnunarstigi telur stofnunin brýnt að samráð verði haft við Umhverfisstofnun um endanlega veglínu sunnan Eldborga, fyrirkomulag við veglagningu yfir hrauntraðirnar og að öryggis- og framkvæmdasvæði verði skilgreint eins þröngt og kostur er. Skipulagsstofnun telur að þær breytingar á veglínu í vegstæði blárrar veglínu frá stöð 29.000 að stöð 31.500, austan Sláttudals sem fjallað er um í kafla 4.1 í þessum úrskurði séu til þess fallnar að draga mjög úr neikvæðum áhrifum veglagningar á jarðmyndanir og landslag þar sem núverandi vegstæði verður nýtt áfram að töluverðu leyti. Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að á fyrrnefndu svæði séu áberandi slóðar sem lagðir hafi verið í gegnum hraunin vegna ýmissa framkvæmda, auk núverandi vegar og telur stofnunin ekki réttlætanlegt að bætt verði við enn einni leiðinni í gegnum hraunin. Fyrir liggur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að ekkert sé því til fyrirstöðu, með tilliti til vegtækni og umferðaröryggis, að færa veglínu til milli stöðva 34.400 og 35.700 norðan Herdísarvíkur þannig að hún liggja um þegar raskað svæði milli fyrrnefndra stöðva sunnan námu nr. 10. Skipulagsstofnun telur að slíkt fyrirkomulag sé til þess fallið að draga úr neikvæðum áhrifum veglagningar á jarðmyndanir og landslag. Með tilliti til ofangreinds telur Skipulagsstofnun að frá stöð 24.000 austan Krýsuvíkurheiði að stöð 36.500 austan Herdísarvíkur verði áhrif veglagningar á jarðmyndanir og landslag og landslagsheildir engu að síður mikil en ásættanleg. Á fyrrnefndum kafla mun fyrirhugaður vegur fylgja að hluta til núverandi vegi og veglína mun ekki skera hraun sem mynda landslagsheildir á láglandi á jafn augljósan hátt og vegur samkvæmt rauðri veglínu vestar á svæðinu. Því verða enn víðáttumikil svæði frá veglínu til strandar óröskuð.

Stöð 36.500 vestan Herdísarvíkur að stöð 58.000 við Þorlákshafnarveg. Á þessum kafla mun fyrirhuguð veglína að verulegu leyti liggja um dyngjuhraun frá nútíma sem eru töluvert sandorpin. Að mati Skipulagsstofnunar verða áhrif veglagningar á þessu svæði mun minni en vestar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði vegna einsleitrar ásýndar, auk þess sem fyrrnefndur vegarkafli er utan friðlýstra svæða. Skipulagsstofnun telur þó að nokkur áhrif verði af veglagningu á þessum kafla á jarðmyndanir og landslag þar sem um er að ræða yfir 20 km nýlagningu vegar sem óhjákvæmilega mun hafa rask í för með sér.

5.1.2 Efnistaka

Í athugasemdum og umsögnum hefur verið lögð áhersla á að vandað verði til efnistöku og frágangs auk þess sem dregið hefur verið í efa að sá fjöldi efnistökusvæða sem kynntur er í matsskýrslu, 18 námur, sé nauðsynlegur. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að lagst sé gegn efnistöku úr námu nr. 10 í Stakkavíkurhrauni þar sem rask í hrauninu verði áberandi og hafi mikil neikvæð sjónræn áhrif í för með sér. Ennfremur er bent á að miða eigi efnistöku magn í Stakkavíkur- og Hlíðarvatnsnámunum nr. 11 og 12, eingöngu við það magn sem þurfi að fjarlægja vegna frágangs námanna.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að áhrif efnistöku á landslag og jarðmyndanir verði töluverð þar sem efnistökuastaðir séu margir á viðkvæmum stöðum en val námusvæða hafi miðast við að lágmarka áhrif á mikilvægar jarðmyndanir og sjónræn áhrif þeirra. Lögð verði áhersla á að nýta núverandi slóða og að efnistöku lokinni verði frágangur samkvæmt áætlun og í samræmi við leiðbeiningar í riti Vegagerðarinnar um efnistöku og frágang og með þeim hætti að áhrif efnistökusvæða á landslag og jarðmyndanir verði í lágmarki.

Um er að ræða alls 18 efnistökusvæði vegna fyrirhugaðrar vegagerðar og verulegt heildarefnistökmagn, um 1.450.000 m³. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku á landslag og jarðmyndanir í heild verði töluverð en mismikil eftir staðsetningu efnistökusvæða. Þannig verða áhrif efnistöku á jarðmyndanir og landslag mest við námur nr. 4 við Leirdal, nr. 5 við Latshóla og nr. 10 í Stakkavíkurlhrauni. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar var námu nr. 10 í Stakkavíkurlhrauni valinn staður þar sem annars yrði eftir lítill fleygur af hrauni á milli svæðis sem er nú þegar raskað og fyrirhugaðs vegar eins og hann var kynntur í matsskýrslu. Með færslu vegar milli stöðva 34.400 og 35.700 um fyrrnefnt raskað svæði suður fyrir fyrirhugaða námu nr. 10 eru forsendur til efnistöku úr ofangreindri námu ekki fyrir hendi og telur Skipulagsstofnun að það efnistökmagn sem fyrirhugað er að vinna úr námunni megi sækja um 7 km leið í námu nr. 9 við Geitahlíð. Stofnunin tekur undir umsögn Umhverfisstofnunar varðandi námur nr. 11 og 12 við Hlíðarvatn um að efnismagn þar miðist við frágang þannig að þessi gömlu námusvæði falli betur að umhverfinu. Skipulagsstofnun telur að draga megi verulega úr áhrifum efnistöku á landslag og jarðmyndanir með þeim aðgerðum sem kynntar eru í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og fjallað er um í köflum 3.2 og 4.1 í þessum úrskurði. Stofnunin leggur áherslu á vandaðan frágang að námuvinnslu lokinni og að námuslóðum verði lokað eins og fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

5.2.1 Landnotkun

Í umsögnum og athugasemd hefur komið fram að færa beri veglínu suður fyrir námusvæði nr. 2 og 3 við Hraun þannig að námurekstur geti haldið áfram í núverandi mynd ella verði námurétthafar fyrir varanlegum skaða. Í athugasemd Landverndar hefur verið bent á að ofangreind námusvæði séu lýti á landinu og nýta beri fyrirhugaðar vegaframkvæmdir til úrbóta á svæðinu.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að ekki sé svigrúm til færslu vegarins sunnar vegna fjölda fornleifa en að stefnt sé að því að námuvinnsla geti haldið áfram í óbreyttri mynd. Vegagerðin muni bæta umhverfi námanna án þess að möguleikar til námuvinnslu námurétthafa skerðist.

Í ljósi upplýsinga í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar telur Skipulagsstofnun að námuvinnsla eigi að geta haldið áfram í núverandi mynd úr námum nr. 2 og 3 við Hraun þó að fyrirhugaður vegur verði lagður um námusvæðin. Komi í ljós að veglagning um námusvæðin skerði möguleika námurétthafa til námuvinnslu miðað við núverandi aðstæður þarf Vegagerðin að tryggja að hagsmunaaðilar fái viðeigandi bætur í einhverju formi en stofnunin tekur að öðru leyti ekki afstöðu til skaðabótakröfu.

5.2.2 Byggða- og atvinnumál

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að tilkoma fyrirhugaðs vegar muni hafa jákvæð áhrif á atvinnulíf í Grindavík og Þorlákshöfn og tengja þessi atvinnusvæði saman. Í umsögnum hefur verið tekið undir þessi sjónarmið og bent á að nýr vegur muni ennfremur gegna margþættu öryggishlutverki auk þess sem lagning hans sé til þess fallin að styrkja byggð í Grindavík. Í umsögnum Grindavíkurbæjar og Sveitarfélagsins Ölfuss er mælt með að fyrirhugaður vegur verði lagður samkvæmt rauðri veglínu, þ.e. nær sjó þar sem sú leið sé fallelgri, snjóléttari og auki öryggi ef skipsskaðar verði undan ströndinni.

Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaður vegur sé líklegur til að hafa jákvæð áhrif á byggða- og atvinnumál í Grindavík og Þorlákshöfn óháð því hvort hann verður lagður samkvæmt gulri eða rauðri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði. Stofnunin telur að óvíst sé hvort að rauð veglína nær ströndinni þjóni betur öryggishlutverki, verði skipsskaðar undan ströndu, þar sem engu að síður þurfi að fara um úfin og ógreiðfær hraun á tiltölulega löngum köflum til þess að komast að ströndinni.

5.2.3 Samgöngur og umferðaröryggi

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að nýr vegur muni bæta samgöngur á svæðinu miðað við núverandi veg þar sem hann verði uppbyggður, með bundnu slitlagi og greiðfær allt árið auk þess muni hann stytta vegalengdina frá Grindavík til Þorlákshafnar um 13 km. Ennfremur megi gera ráð fyrir að óhappatíðni á fyrirhuguðum vegi verði vel undir landsmeðaltali þar sem lega hans í landi sé góð. Gera megi ráð fyrir að vegur samkvæmt rauðri veglínu verði almennt snjóléttari en vegur samkvæmt gulri veglínu þar sem hann liggur lægra í landi.

Skipulagsstofnun telur ljóst af framlögðum gögnum að lagning Suðurstrandarvegar, hvort sem um er að ræða gula eða rauða veglínu á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði, muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur á milli Suðurlands og Suðurnesja. Að mati stofnunarinnar verður ekki gerður raunhæfur samanburður á umferðaröryggi núverandi vegar og fyrirhugaðs vegar m.a. þar sem fyrrnefndur vegur er fáfarinn, einkum að vetrarlagi og ekki liggja fyrir tölur um óhappatíðni. Skipulagsstofnun telur þó í ljósi áætlana Vegagerðarinnar í matsskýrslu að umferðaröryggi nýs vegar verði vel ásættanlegt. Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að rauð veglína liggja almennt nokkuð lægra í landi en gul veglína þá sé ekki líklegt að vandamál vegna snjósöfnunar verði meiri á gulri veglínu en rauðri þar sem lítill munur er á hæðarlegu veglínanna yfir sjó, jafnframt því sem fram kemur í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé almennt snjólétt og m.a. sé ekki talin þörf á að setja upp sérstaka veðurathugunarstöð á svæðinu.

5.2.4 Útivist og ferðamennska

Í umsögnum Grindavíkurbæjar og Sveitarfélagsins Ölfus hefur verið bent á að fyrirhugaður vegur muni bæta verulega aðgengi ferðamanna að ýmsum menningar- og náttúruminjasvæðum miðað við núverandi aðstæður og að með hliðsjón af því sé veglagning samkvæmt rauðri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði betri, auk þess sem upplifun ferðamanna á svæðinu sem ferðist eftir vegi samkvæmt rauðri veglínu á þeim kafla sé tilkomumeiri. Í umsögnum Hafnarfjarðarbæjar og Umhverfisstofnunar og athugasemdum Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að veglagning samkvæmt gulri veglínu þjóni almennt betur hagsmunum ferðamanna, bæði þeirra sem vilji fara hratt yfir og þeirra sem kjósi að staldra lengur við og njóta náttúrunnar við ströndina eða á vinsælum ferðamannastöðum í nokkurri fjarlægð frá fyrirhuguðum vegi, þar sem minni truflun verði af umferð. Vakin er athygli á því að ekki sé æskilegt að raska landslagsheildum með veglagningu eingöngu í því skyni að opna þar í gegn braut fyrir hraða umferð sem muni ekki bæta aðgengi að vinsælustu áningarstöðum svæðisins, þar sem fyrirhuguð framkvæmd feli ekki í sér úrbætur á þeim aðkomuleiðum sem að stöðunum liggja. Nýr vegur muni draga úr gildi svæðisins sem útivistarsvæðis, þótt hann auðveldi flutning inn á svæðið. Bent hefur verið á í umsögnum og athugasemd að með bættu aðgengi ferðamanna megi búast við auknu álagi á tilteknum stöðum og

mikilvægt sé að huga að aðstöðu fyrir ferðamenn samhliða veglagningu sem og lokun vegslóða að námum að efnistöku lokinni til að draga úr líkum á utanvegaakstri.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að fyrir liggi að útivistargildi áhrifasvæðis fyrirhugaðs vegar sé töluvert þar sem um sé að ræða lítt raskað svæði og óbyggt í næsta nágrenni höfuðborgarsvæðisins og alþjóðaflugvallar. Með hliðsjón af vaxandi ferðamannafjölda og staðsetningu svæðisins sé eðlilegt að lagður verði öruggur og greiðfær vegur um svæðið. Fram kemur að lögð verði áhersla á að vegurinn falli vel að landi og því sé talið að neikvæð upplifun ferðamanna vegna ásýndarbreytinga með tilkomu hans verði í lágmarki. Veglagning samkvæmt rauðri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði muni gefa ferðamönnum betri yfirsýn yfir landslag svæðisins, verði síður sjáanlegur fyrir ferðamenn sem horfi yfir svæðið af fjöllum en vegur samkvæmt gulri veglínu og trufla minna þá ferðamenn sem kjósi að ferðast eftir núverandi vegi. Verði vegur lagður samkvæmt gulri veglínu sé ljóst að mun færri ferðamenn geti notið svæðisins við ströndina m.a. þar sem vegslóðar niður að henni sé oft illfærir. Reiknað sé með að núverandi vegur verði nýttur sem útivistarvegur en ákvörðun um áframhaldandi nýtingu meginhluta hans sem og uppbygging aðstöðu fyrir ferðamenn verði í höndum sveitarfélaga á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á útivist og ferðamennsku verði einkum vegna ásýndarbreytinga á landslag og jarðmyndanir og vísar til umfjöllunar í kafla 5.1 í þessum úrskurði, auk truflunar vegna vaxandi umferðar. Að mati stofnunarinnar verður ekki komist hjá því að upplifun ferðamanna verði með öðrum hætti en nú er með tilkomu nýs, malbikaðs og breiðs vegar á svæði sem er að mestu óraskað í dag og óbyggt. Fram til þessa hefur núverandi vegur ekki getað borið mikla umferð ferðamanna en svæðið hefur notið vinsælda sem gönguland og kyrrð innan þess hefur verið eitt af því sem gert hefur svæðið eftirsóknarvert. Svæðið er innan Reykjanesfólksvangs sem settur var á stofn m.a. með þeim meginmarkmiðum að tryggja sem best rétt almennings til að njóta þeirra náttúru sem svæðið hefur upp á að bjóða. Skipulagsstofnun tekur undir með Vegagerðinni að nýr vegur auðveldi aðgengi ferðamanna inn á svæðið. Jafnframt bendir stofnunin á að þar sem fyrirhuguð framkvæmd geri ekki ráð fyrir veglagningu að vinsælum áfangastöðum innan þess, megi draga í efa að aðgengi ferðamanna að þeim batni nema á tiltölulega afmörkuðu svæði í næsta nágrenni hans, jafnvel þó að vegur verði lagður samkvæmt rauðri veglínu nær ströndinni á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði, m.a. á þeim svæðum þar sem hann liggur um úfin og ógreiðfær hraun. Skipulagsstofnun telur að hvort sem vegur verði lagður samkvæmt gulri eða rauðri veglínu á fyrrnefndum kafla megi nýta ýmsa fyrirliggjandi hliðarslóða sem liggja að vinsælum áfangastöðum og að ströndinni. Að mati stofnunarinnar er mikilvægt að víðáttumikil hraunsvæði verði óröskuð í sem mestri fjarlægð við fyrirhugaðan veg þannig að ferðafólk, sem það kýs, geti notið kyrrðar. Skipulagsstofnun telur ljóst að vaxandi umferð muni trufla kyrrðarupplifun ferðamanna á svæðum við ströndina, sem mörg hver eru vinsæl til náttúruskoðunar, verði vegur lagður samkvæmt rauðri veglínu. Skipulagsstofnun telur að sjónræn áhrif beggja veglína verði töluverð, sé horft af fjöllum og hæðum norðan fyrirhugaðs vegar og ennfremur telur stofnunin að veglagning samkvæmt gulri veglínu sé til þess fallin að trufla meira upplifun ferðamanna sem ferðast munu akandi, gangandi eða ríðandi eftir núverandi vegi. Stofnunin telur því að nýlagning, burtséð frá veglínu, muni hafa mikil áhrif á ferðamennsku og útivist, bæði í jákvæðum skilningi, þar sem líklegt sé að fleiri ferðamenn fari um svæðið vegna betri vegar, en einnig í neikvæðum skilningi þar sem fyrirhuguð framkvæmd muni hafi talsverðar

breytingar í för með sér á upplifun þeirra á öröskuðu og óbyggðu svæði. Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af sérstöðu svæðisins, sem nánar er fjallað um í kafla 5.1 um landslag, jarðmyndanir og verndarsvæði í þessum úrskurði, sé veglagning samkvæmt gulri veglínu ásættanlegri með tilliti til áhrifa á útivist og ferðamennsku en veglagning samkvæmt rauðri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála austur fyrir Krýsuvíkurheiði.

5.2.5 Hávaði og ónæði

Í umsögnum hefur verið bent á að gera þurfi ráð fyrir hljóðmönnum til þess að tryggja að hljóðstig verði innan leiðbeingargildis í nýskipulögðum hverfum í þéttbýli.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur komið fram að ekki verði þörf á hljóðmönnum til þess að tryggja hljóðstig miðað við staðsetningu fyrirhugaðrar íbúðarbyggðar í Þorlákshöfn með tilliti til Suðurstrandarveggar. Óvíst sé hvenær og hvort fyrirhuguð byggð í Grindavík, sem liggja næst veginum, muni rísa en aðgerðir til að tryggja ásættanlegt hljóðstig sé á forræði sveitarfélagsins.

Fyrir liggur að umferð muni aukast við þéttbýlissvæðin með tilkomu fyrirhugaðs Suðurstrandarveggar miðað við fyrirliggjandi umferðarspár. Skipulagsstofnun telur að verulegt svigrúm sé til að tryggja að hljóðstig verði innan viðmiðunarmarka reglugerðar um hávaða í fyrirhugaðri íbúðarbyggð í Grindavík og Þorlákshöfn, með gerð hljóðvarna eða eftir atvikum hönnun og fyrirkomulagi íbúðarhúsa.

5.2.6 Neysluvatn

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að hvorki sé talin hætta á mengun vatnsbóla Þorlákshafnar né vatnsbóla í Selvogi vegna fyrirhugaðrar vegalagningar. Strangt eftirlit verði haft með vatnsspillandi efnun á öllu framkvæmdasvæðinu og kröfur gerðar til verktaka um að umgengni þeirra verði í samræmi við viðmið Vegagerðarinnar og sett verði ákvæði um öryggis- og heilbrigðisráðstafanir í útboðslýsingar sem verktaka ber að fara eftir.

Í umsögnum hefur verið bent á ábyrgð Vegagerðarinnar viðvíkjandi því að verktakar afli tilskilinna leyfa samkvæmt lögum og að gerðar verði kröfur til verktaka varðandi fyrirbyggjandi þætti mengunarvarna.

Skipulagsstofnun telur með hliðsjón af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar að ekki verði hætta á mengun vatnsbóla í Þorlákshöfn eða Selvogi en leggur áherslu á ábyrgð Vegagerðarinnar hvað varðar eftirlitsskyldu almennt við fyrirhugaðar framkvæmdir og að verktakar á vegum stofnunarinnar afli tilskilinna leyfa, auk þess sem gerðar verði kröfur um aðgæslu við framkvæmdir til að koma í veg fyrir mengunarslys.

5.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins hafa verið lagðar fram mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á fornleifar sem fundist hafi við skráningu og eru tillögur stofnunarinnar raktar í kafla 4.3 í þessum úrskurði. Bent er á í umsögninni að tillögur Fornleifaverndar ríkisins miðist við veglínur eins og þær séu kynntar í matsskýrslu. Komi til þess að veglínu verði hnikað kunni það að hafa áhrif á aðrar fornleifar. Í því tilfelli þurfi að hafa samráð við stofnunina varðandi hugsanlega færslu veglínu.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að ráðinn verði eftirlitsaðili til að fylgjast með að fornleifum verði ekki raskað og ráðist verði í þær aðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins leggur til auk þess sem stofnuninni verði tilkynnt um allar

færslur sem hugsanlega verði á veglínu. Vegagerðin telji þó ekki að Sængurkonuhellir (40:1) muni raskast við framkvæmdir og ekki sé þörf á reglubundnu eftirliti á framkvæmdatíma við Jónsbúð (283:1), Rúst (37:1), Garðar og gerði (27:1) og sjómerki (36:1).

Skipulagsstofnun telur að nokkur fjöldi fornleifa verði fyrir áhrifum vegna fyrirhugaðra framkvæmda, burtséð frá því hvort vegur verður lagður samkvæmt rauðri eða gulri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála og austur yfir Krísuvíkurheiði. Fram hafa komið tillögur Fornleifaverndar ríkisins að mótvægisáðgerðum og frekari ábendingar vegna fornleifa á áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda. Þá hefur komið fram að Vegagerðin geri almennt ekki athugasemd við þær áðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins leggur til í umsögn sinni fyrir utan áðgerðir er lúta að 5 fornleifum. Í ljósi framlagðra gagna og umsagnar Fornleifaverndar ríkisins telur Skipulagsstofnun að framkvæmdaraðili þurfi að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins að mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á hvern og einn fundarstað fornleifa sem raktar eru í kafla 4.3 í þessum úrskurði, s.s. eftir hætti að merkja fundarstaði fornleifa og hafa eftirlit á framkvæmdatíma, grafa könnunarskurði og rannsaka fornleifar með uppgreftri. Í ljósi framlagðra gagna, umsagnar Fornleifaverndar ríkisins og fyrrgreindra mótvægisáðgerða telur Skipulagsstofnun að fyrirhuguð lagning Suðurstrandarvegar muni ekki hafa veruleg áhrif á menningarminjar.

5.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

5.4.1 Gróður

Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram að hluti af almennri endurheimt landgæða á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði ætti að felast í fullnaðarfrágangi raskaðra svæða sem felist í yfirborðsjöfnun og gróðurstyrkingu. Bent er á að þar sem fyrirhugað vegstæði liggja að stórum hluta um ung hraun hefði verið æskilegt að ítarlegri úttekt hefði farið fram á fléttutegundum þar sem gera megi ráð fyrir að hraunin séu mun ríkari af fléttutegundum en fram komi í matsskýrslu.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að ekki séu sjaldgæfar tegundir gróðurs í hættu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Til mótvægis gróðurskemmdum verði öll sár grædd upp til að koma í veg fyrir jarðvegsrof. Fram kemur að flest efnistökusvæði séu lítt gróin en að endurheimt verði a.m.k. sambærileg gróðurþekja og raskast við efnistöku og öllu svarðlagi haldið til haga og það nýtt við yfirborðsfrágang bæði á efnistökusvæðum og vegstæðum. Uppgræðsla verði í samráði við Landgræðslu ríkisins. Fram kemur að við vettvangsskoðun hafi ekkert komið fram sem bent hafi til þess að óvenjulegar fléttur séu á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að með hliðsjón af umfangi fyrirhugaðra framkvæmda verði áhrif á gróður töluverð, burtséð frá hvort að vegur verði lagður samkvæmt gulri eða rauðri veglínu á kaflanum frá Ísólfskála og austur yfir Krísuvíkurheiði. Um er að ræða nýlagningu vegar á stórum hluta þess tæplega 60 km langa kafla milli Grindavíkur og Þorlákshafnar, auk efnistöku á 10 nýjum efnistökusvæðum. Að mati stofnunarinnar verða áhrif veglagningar um hraun vaxin þykkum mosabreiðum mest þar sem ekki verður um eiginlega endurheimt sambærilegs gróðurlendis að ræða en draga má úr áhrifum veglagningar um svæðin með því að halda raski utan vegstæðis í lágmarki. Skipulagsstofnun telur að draga megi verulega úr áhrifum efnistöku almennt og veglagningar utan fyrrnefndra hraunasvæða á gróður með þeim áðgerðum sem Vegagerðin fyrirhugar í samráði við Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnun og

fjallað er um í kafla 4.4.1 í þessum úrskurði. Þannig verði öllu svarðlagi haldið til haga og nýtt við yfirborðsfrágang, grædd verði upp svæði næst vegi og sáð í námusvæði að teknu tilliti til grenndargróðurs. Endurheimt verði að minnsta kosti sambærileg gróðurþekja og raskast við efnistöku.

5.4.2 Fuglar

Í umsögnum hefur komið fram að með færslu vegar úr núverandi vegstæði sé dregið úr hugsanlegum áhrifum á kríuvarp við Hraun en auk boðaðra mótvægisáðgerða sé æskilegt að draga úr umferðarhraða á aðaldvalartíma fugla. Fram hefur komið að veglagning samkvæmt gulri veglínu, á kaflanum frá Ísólfskála og austur yfir Krýsuvíkurheiði, sé líkleg til að hafa minni áhrif á fuglalíf við Krýsuvíkurberg þar sem vegur verði í meiri fjarlægð frá bjarginu en vegur lagður samkvæmt rauðri veglínu. Jafnframt hefur verið bent á nauðsyn þess að framkvæmdum við Hlíðarvatn verði hagað með þeim hætti að ríkulegt fuglalíf svæðisins beri ekki skaða af.

Í athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands hefur verið bent á mikilvægi þess að tryggja vernd gamalla arnarsetra á svæðinu þar sem einungis sé tímaspursmál hvenær ernir setjist aftur að á þessum slóðum. Vakin er athygli á að fyrirhugaður vegur sunnan Eldborga verði í lítilli fjarlægð frá gömlu arnarsetri auk þess sem efnistökusvæði nr. 12 við Hlíðarvatn verði beint fyrir neðan fornan arnarvarpstað.

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar hefur verið bent á að 5 fuglategundir sem eru á valista séu í nokkurri hættu vegna fyrirhugaðrar vegagerðar. Vegstæði um kríuvarp við Hraun hafi verið fært eins norðanlega og unnt hafi verið þar sem varpið sé strjálle. Nú þegar hafi varnaðarskilti verið sett upp við kríuvarpið en slík skilti hafi almennt gefið góða raun við þjóðvegi. Ekki sé talin ástæða til að lækka umferðarhraða á afmörkuðum tímabilum því öikumönnum beri ávallt að miða aksturshraða við aðstæður. Vegaframkvæmdum við kríuvarpið verði haldið í lágmarki á varptíma frá 15. maí til a.m.k. 15. júlí. Að mati Vegagerðarinnar er ekki líklegt að vegur lagður samkvæmt gulri veglínu framhjá Krýsuvíkurbergi muni draga meira úr ónæði og truflunum í kjölfar aukinnar umferðar þar sem tiltölulegur lítill munur sé á fjarlægð vegstæðis frá bjarginu burtséð frá því hvor veglína verði valin. Fram kemur að líklega sé Hlíðarvatn viðkvæmasti staðurinn með tilliti til fuglalífs á fyrirhugaðri veglínu og verði vegur lagður sem fjærst vatninu, leiru vestan Vogsós verði hlíft og sett verði upp viðvörðunarskilti við báða enda eiðisins sem vari við umferð fugla auk þess sem tryggð verði óbreytt vatnsstreymi undir brú yfir Vogsós. Fram kemur að ekki verði hróflað við gömlu varpstaði arnar ofan námu nr. 12 en óhjákvæmilegt verði að fara með veglínu um svæðið milli gamals arnarseturs í Krýsuvíkurhrauni sunnan Eldborga til þess að vegurinn liggi ekki á milli Eldborganna og raski þeim. Leiða megi líkur að því að verra sé að leggja veginn sunnan við setrið þar sem fuglinn væri sennilega í ætisleit á því svæði og jafnframt sé hugsanlegt að mannaferðir við Eldborg geri arnarvarp ófýsilegt burtséð frá því hversu langt frá varpstaðnum vegurinn liggi. Ennfremur kemur fram að það sé mat Vegagerðarinnar að fyrirhugað vegstæði raski minnst hrauntröðum frá Eldborgum.

Skipulagsstofnun telur ljóst af framlögðum gögnum að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fugla verði einkum á þremur svæðum: Kríuvarpi við Hraun, Hlíðarvatni og Krýsuvíkurbergi, auk hugsanlegra áhrifa á möguleika arnarvarps í gömlum arnarsetrum við Hlíðarvatn og sunnan Eldborga. Í ljósi verulegrar aukningar umferðar um fyrrnefnd svæði og með hliðsjón af því að á fyrirhuguðu áhrifasvæði framkvæmdarinnar eru 5 fuglategundir á valista sem taldar eru í nokkurri hættu, telur stofnunin að áhrif á fuglalíf verði töluverð, en með markvissum mótvægisáðgerðum

megi draga úr neikvæðum áhrifum á fugla. Að mati stofnunarinnar er fyrirhuguð staðsetning vegar í norðurjaðri kríuvarps við Hraun líkleg til að hafa minni áhrif á varpsvæðið en núverandi vegur sem liggur um varpið. Engu að síður telur stofnunin að aukin umferð verði þess valdandi að gera megi ráð fyrir töluverðum áhrifum hins nýja vegar á varpið bæði vegna vaxandi hávaða og aukins umferðarhraða sem leiði til ákeyrslu á fugla, einkum ungfugla. Stofnunin telur að draga megi úr áhrifum á framkvæmdatíma með því að halda framkvæmdum í lágmarki á tímabilinu frá 15. maí til 15. júlí eins og sérfræðingur hefur lagt til. Einnig telur stofnunin að draga megi úr ákeyrslum með uppsetningu áberandi varnaðarskilta, en telur ekki grundvöll fyrir því að hraði verði lækkaður á ákveðnum tímabilum þar sem ljóst er að ökumönnum ber að aka eftir aðstæðum hverju sinni. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt gulri veglínu, fjær Krýsuvíkurbergi, sé til þess fallin að draga heldur úr truflun miðað við rauða veglínu vegna aukinnar umferðar og hugsanlegum skemmdarvirkjum gagnvart fuglum, þar sem hún liggir í meiri fjarlægð frá bjarginu, þó að gera megi ráð fyrir að sú litla vegalengd sem er á milli veglínanna á þessum kafla hafi ekki úrslitaáhrif hvað öryggi bjargfugla varðar. Skipulagsstofnun telur að með þeim aðgerðum sem Vegagerðin fyrirhugi við Hlíðarvatn og fjallað er um í kafla 4.4.2 í þessum úrskurði megi draga úr áhrifum á fugla sem eiga heimkynni sín við vatnið, s.s. með því að vegur verði lagður sem fjærst vatninu, leiru vestan Vogsós verði hlíft og sett verði upp viðvörðunarskilti við báða enda eiðisins sem vari við umferð fugla, auk þess sem tryggt verði óbreytt vatnsstreymi undir brú yfir Vogsós.

Skipulagsstofnun tekur undir athugasemd Náttúrufræðistofnunar Íslands um að mikilvægt sé að tryggja vernd gamalla arnarsetra. Skipulagsstofnun telur að efnistaka úr námu nr. 12 verði ásættanleg þar sem um tímabundna vinnslu er að ræða, magn efnis muni miðast við frágang námunnar og fyrir liggur að varpstæðið sjálft skerðist ekki. Skipulagsstofnun telur að Vegagerðinni sé nokkur vandi á höndum við veglagningu sunnan Eldborgar vegna nálægðar arnarseturs í Krýsuvíkurbrauni en fellst á röksemdir Vegagerðarinnar sem raktar eru hér að framan og í kafla 4.4.2 í þessum úrskurði. Gera megi ráð fyrir að nálægð setursins við Eldborgir sem er vinsæll áningarstaður ferðamanna geri varp á þessum stað ófýsilegt, burtséð frá því hversu langt vegurinn komi til með að liggja frá varpstaðnum.

5.5 NIÐURSTAÐA

Fyrirhugaður 58 km langur nýr Suðurstrandarvegur ásamt um 1,5 milljón m³ efnistöku er viðamikil framkvæmd sem mun liggja um lítt raskað landsvæði í Grindavík, Hafnarfirði og Sveitarfélaginu Ölfusi. Á um 30 km kafla frá Festarfjalli að Hlíðarvatni mun vegurinn liggja að mestum hluta um eldhraun sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum og að stórum hluta um friðlýst svæði.

Skipulagsstofnun telur að helstu umhverfisáhrif fyrirhugaðs vegar lúti að samgöngum, landslagi og jarðmyndunum. Nýr Suðurstrandarvegur mun auðvelda samgöngur um svæðið og er líklegur til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur og byggða- og atvinnumál í Grindavík og Þorlákshöfn. Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðrar veglagningar verði á landslag og jarðmyndanir á kaflanum frá Festarfjalli að Hlíðarvatni. Samkvæmt framlögðum gögnum liggur fyrir að landslag á svæðinu er sérstætt og stórbrotið og ber yfirbragð lítt raskaðs og óbyggðs svæðis og gildi þess til útivistar er hátt. Að mati stofnunarinnar ber að velja veglínu og standa að öðru leyti að veglagningu og efnistöku með þeim hætti að sérstaða og verndargildi svæðisins rýrni sem allra minnst. Í því sambandi telur Skipulagsstofnun mikilvægt að sem stærstum landslagsheildum verði haldið öröskuðum. Jafnframt ber að horfa til

mismunandi ferðamáta, bæði til þeirra sem kjósa að aka eftir veginum án þess að staldra lengi við og þeirra sem kjósa að dvelja lengur á svæðinu og njóta kyrrðar, fjarri umferð sem óhjákvæmilega eykst verulega miðað við núverandi aðstæður. Á um 15 km kafla innan fyrrgreinds svæðis, frá Ísólfskála í vestri og austur fyrir Krýsuvíkurheiði, eru lagðir fram tveir kostir á veglínunum; veglína sem auðkennd er með gulum lit á kortum og veglína auðkennd með rauðum lit.

5.5.1 Áhrif veglagningar samkvæmt rauðri veglínu

Stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 24.000, austan Krýsuvíkurheiði. Á þessum kafla liggur rauð veglína mun sunnar og nær ströndinni en gul veglína og mun þannig skipta upp víðáttumiklum, óröskuðum landslagsheildum, sem einkennast af úfnum og mosavöxnum hraunbreiðum á láglandi, að mun meira leyti og á mun meira áberandi hátt en gul veglína. Þó að fyrir liggja að núverandi vegur hafi þegar skipt og raskað stærri landslagsheildum, telur Skipulagsstofnun að þetta svæði njóti hvað mestrar sérstöðu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði innan stærra svæðis sem náa frá Festarfjalli austur að Hlíðarvatni. Leggja ber mikla áherslu á, að mati stofnunarinnar, að sem stærst svæði verði ósnortin á fyrrgreindum kafla jafnframt því sem til staðar verði stór svæði til útivistar við ströndina, fjarri fyrirhugaðri veglínu. Skipulagsstofnun telur ekki líklegt að vandamál vegna snjósöfnunar verði meiri á gulri veglínu en rauðri þar sem lítill munur er á hæðarlegu veglínanna yfir sjó. Að mati stofnunarinnar er óvíst hvort að rauð veglína nær ströndinni þjóni betur öryggishlutverki, verði skipsskaðar undan ströndu, þar sem enn verður að fara á tiltölulega löngum köflum um úfin og ógreiðfær hraun til þess að komast að ströndinni. Ennfremur telur Skipulagsstofnun að með veglagningu samkvæmt rauðri veglínu á ofangreindum kafla verði ekki bætt aðgengi ferðamanna að vinsælum viðkomustöðum þar sem ekki sé gert ráð fyrir veglagningu að þeim í fyrirhuguðum framkvæmdum. Skipulagsstofnun telur að þar sem vegur samkvæmt rauðri veglínu muni á þessum kafla liggja að stórum hluta til um friðlýst svæði, um jarðmyndanir sem eru sérstæðar og raska verulega landslagsheildum og með hliðsjón af óafturkræfni fyrirhugaðra framkvæmda og umfangi, muni veglagning, samkvæmt rauðri veglínu á kaflanum frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000 við austurmörk Ögmundarhrauns, hafa veruleg og óafturkræf umhverfisáhrif í för með sér sem ekki verður hægt að fyrirbyggja eða bæta úr með mótvægisáðgerðum.

Skipulagsstofnun telur að áhrif Suðurstrandarvegur samkvæmt rauðri veglínu yfir Krýsuvíkurheiði frá stöð 17.000 að stöð 24.000 á gróður, fugla, menningarminjar, jarðmyndanir verði ekki veruleg en telur að töluverðar ásjáðarbreytingar verði á fyrrnefndum svæði með tilkomu vegarins.

5.5.2 Áhrif veglagningar samkvæmt gulri veglínu

Stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 24.000, austan Krýsuvíkurheiði.

Skipulagsstofnun telur að nýr Suðurstrandarvegur samkvæmt gulri veglínu muni hafa mikil og óafturkræf áhrif á víðáttumikil, úfin og mosagróin hraunasvæði frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000 við austurmörk Ögmundarhrauns og að ekki verði komist hjá miklum breytingum á landslagi á ofangreindu svæði. Á þessum kafla hefur núverandi vegur þegar raskað stærri landslagsheildum, eldstöðvum norðan hans og hraunum frá þeim sunnan hans. Skipulagsstofnun telur að með veglagningu samkvæmt gulri veglínu verði þó enn til staðar stórar, óraskaðar landslagsheildir sem einkennast af úfnum hraunbreiðum á þessu svæði og stór svæði sem nýta megi til útivistar í nokkurri fjarlægð frá umferð á veginum. Skipulagsstofnun telur að með breytingum á gulri veglínu í vegstæði blárrar veglínu frá stöð 11.500 sunnan Skála-

Mælifells um Moshóla að stöð 14.000 við Skalla, sem fjallað er um í köflum 4.1 og 5.1 í þessum úrskurði, megi draga mikið úr neikvæðum áhrifum veglagningar á jarðmyndanir og landslag, þ.a. áhrif hennar á fyrrnefnda umhverfisþætti verði ásættanlegri. Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt gulri veglínu, með eða án fyrrnefndra breytinga frá stöð 11.500-14.000 sunnan Skála-Mælifells um Moshóla að Skalla, muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur á svæðinu og að umferðaröryggi verði vel ásættanlegt. Skipulagsstofnun telur að áhrif á gróður frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000 við eystri mörk Ögmundarhrauns verði töluverð þar sem nýr vegur muni liggja um mosavaxin hraun en að áhrif á fugla og menningarminjar verði ekki veruleg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif nýs Suðurstrandarvegur yfir Krýsuvíkurheiði frá stöð 17.000 að stöð 24.000 á jarðmyndanir, gróður, fugla og menningarminjar verði ekki veruleg, en telur að töluverðar ásýndarbreytingar verði á fyrrnefndum svæði með tilkomu vegarins.

Skipulagsstofnun telur að áhrif efnistöku á ofangreindum kafla frá Ísólfskála austur yfir Krýsuvíkurheiði verði nokkur þar sem um sé ræða allt að 300.000 m³ efnistökmagn úr 4 nýjum námum en að mati stofnunarinnar munu þær aðgerðir sem fjallað er um í köflum 3.2, 4.1 og 4.3.1 í þessum úrskurði draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum efnistöku á jarðmyndanir, landslag og gróður. Jafnframt telur stofnunin að þær mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins hefur lagt til í kafla 4.3 í þessum úrskurði geri það að verkum að áhrif efnistöku á menningarminjar verði ekki veruleg.

5.5.3 Áhrif veglagningar þar sem ein veglína er kynnt

Stöð 0 við Grindavíkurveg að stöð 8. 500 við Ísólfskála. Á þessum kafla nýs Suðurstrandarvegur telur Skipulagsstofnun að áhrif veglagningar á landslag og jarðmyndanir verði nokkur þar sem nýr vegur verður lagður um Sundhnúkahreun. Að mati stofnunarinnar verða áhrifin töluverð og óafturkræf á Borgarhraun en á þessum kafla telur Skipulagsstofnun að ekki sé svigrúm til færslu veglínu. Stofnunin telur líklegt að með færslu vegstæðis að norðurmörkum krúvarps við Hraun og þeim mótvægisáðgerðum sem fram koma í köflum 4.3.2 og 5.3.2 í þessum úrskurði verði áhrif á krúvarpið lágmörkuð. Skipulagsstofnun telur að samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar verði tryggt að námurétthafar í Hraunsnámum nr. 1 og 2 hafi áfram aðgang að efnistöku úr námunum. Að mati stofnunarinnar verða áhrif veglagningar á ofangreindum kafla á menningarminjar ásættanleg að teknu tilliti til fyrirhugaðra mótvægisáðgerða sem gerð er grein fyrir í kafla 4.3 í þessum úrskurði. Jafnframt er það mat stofnunarinnar að svigrúm sé til að tryggja að hljóðstig verði innan lögbundinna marka, með tilkomu Suðurstrandarvegur, í fyrirhugaðri íbúðarbyggð í Grindavík og Þorlákshöfn.

Stöð 24.000, austan Krýsuvíkurheiði að stöð 36.500, austan Herdísarvígur.

Skipulagsstofnun telur að nýr Suðurstrandarvegur á þessum kafla, sem er að stórum hluta innan friðlýstra svæða, muni óhjákvæmilega valda óafturkræfu raski á hraunmyndunum og hafa miklar breytingar á landslagi í för með sér. Auk þess mun mosa- og kjarrgróður skerðast sem nemur vegstæði og öryggissvæði og ekki verður um eiginlega endurheimt sambærilegs gróðurs að ræða. Stofnunin leggur áherslu á að veglínu verði valin staður sunnan Eldborga í samráði við Umhverfisstofnun með þeim hætti að hann skerði sem allra minnst hrauntraðir sem eru fágætar á heimshlutavísu. Skipulagsstofnun telur að með þeim breytingum á veglínu, miðað við þá legu vegar sem kynnt er í matskýrslu og sem gerð er grein fyrir í kafla 4.1 í þessum úrskurði, frá

stöð 29.000 að stöð 31.500 austan Sláttudals og frá stöð 34.400-35.700 norðan Herdísarvíkur, sé verulega dregið úr heildaráhrifum veglagningar á jarðmyndanir og landslag á vegakaflanum frá Krýsuvíkurheiði austur fyrir Herdísarvík. Núverandi vegstæði verði nýtt að nokkru leyti og vegur muni liggja um svæði sem er nú þegar raskað. Stofnunin telur að áhrif veglagningar á jarðmyndanir, landslag, landslagsheildir og gróður verði mikil en ásættanleg, ekki síst í ljósi þess að veglínan sker ekki hraun sem mynda landslagsheildir á láglandi að eins miklu leyti og vestar á svæðinu. Skipulagsstofnun telur að við færslu vegar suður fyrir námu nr. 10 í Stakkavíkurhrauni séu ekki lengur forsendur fyrir hendi til efnistöku úr námunni. Að mati stofnunarinnar má draga verulega úr áhrifum efnistöku á jarðmyndanir, landslag og gróður af námuvinnslu úr námum 11 og 12 við Hlíðarvatn með því að miða efnistökmagn við frágang þessara gömlu námusvæða.

Skipulagsstofnun fellst á þau rök Vegagerðarinnar að líklegt sé að truflun af mannaferðum við Eldborgir við núverandi aðstæður geri arnarvarp í gömlu arnarsetri sunnan Eldborga ófýsilegt og að veglínu um svæðið verði vart hnikað það mikið að arnarsetrið nýtist til varps. Skipulagsstofnun telur að efnistaka úr námu nr. 12 við Hlíðarvatn sé ásættanleg með tilliti til hugsanlegs varps arnar í gömlu setri ofan námunnar, þar sem fyrirhugað sé tiltölulega lítið efnismagn og truflun vegna framkvæmda tímabundin. Skipulagsstofnun telur að áhrif á útivist og ferðamennsku á fyrrnefndu svæði verði nokkur en að ekki verði um veruleg áhrif á menningarminjar vegna veglagningar á fyrrnefndum kafla.

Stöð 36.500 vestan Herdísarvíkur að stöð 58.000 við Þorlákshafnarveg.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á jarðmyndanir og landslag vegna veglagningar á ofangreindum kafla verði nokkur þar sem um er að ræða nýlagningu vegar á um 20 km kafla. Jafnframt telur Skipulagsstofnun að ekki verði komist hjá því að allt að 400.000 m³ efnistaka á alls 7 námasvæðum muni hafa nokkur áhrif á jarðmyndanir, landslag og gróður. Að mati stofnunarinnar verða áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á þessum vegarkafli á fuglalíf við Hlíðarvatn og menningarminjar ekki veruleg með tilliti til kyntra mótvægisáðgerða.

5.5.4 Skipulag og leyfi

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

1. Veglagning og efnistaka eru háð framkvæmdaleyfi Grindavíkurbæjar, Hafnarfjarðabæjar og Sveitarfélagsins Ölfuss skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997.
2. Gera þarf breytingu á gildandi Aðalskipulagi Grindavíkur 2000-2020 vegna breyttrar legu Suðurstrandarvegur og vegna efnistökusvæða í Leirdal (nr. 4), við Latshóla (nr. 5) og við Geitahlíð (nr. 9).
3. Þar sem ekkert skipulag nær til þess hluta framkvæmdanna sem fellur innan Krýsuvíkur þarf Hafnarfjarðarbær að sækja um meðmæli Skipulagsstofnunar skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga áður en unnt er að veita framkvæmdaleyfi.
4. Gera þarf breytingu á samþykktu Aðalskipulagi Sveitarfélagsins Ölfuss 2002-2014 ef gerð verður breyting á veglínu austan Sláttudals og norðan Herdísarvíkur miðað við aðalskipulagið. Gera þarf breytingar á aðalskipulaginu vegna efnistökusvæða nr. 11 og 12 við Hlíðarvatn.

5. Leita þarf leyfis Umhverfisstofnunar vegna framkvæmda innan Reykjanesfólkvangs og Friðlands í Herdísarvík.
6. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar áður en veitt er framkvæmdaleyfi til framkvæmda sem hafa í för með sér röskun jarðmyndana og vistkerfa sem falla undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.
7. Ýmsir þættir fyrirhugaðra framkvæmda eru háðir starfsleyfi Heilbrigðisnefnda sveitarfélaga á framkvæmdasvæðinu skv. fylgiskjali 2 við reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Áður en framkvæmdaleyfi er gefið út þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við 48. gr. laga um náttúruvernd.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að Suðurstrandarvegur frá Grindavík að Þorlákshöfn, samkvæmt gulri veglínu milli stöðva 8.500 við Ísólfskála og 24.000 við eystri mörk Krýsuvíkurveiði, muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif eins og hann er lagður fram í matsskýrslu. Jafnframt er það niðurstaða stofnunarinnar að Suðurstrandarvegur með breytingum á veglínu milli stöðva 11.500 sunnan Skála-Mælifells um Moshóla að stöð 14.000 við Skalla, 29.000-31.500 austan Sláttudals og 34.400-35.700 norðan Herdísarvíkur, sem fjallað er um í köflum 4.1 og 5.1 í þessum úrskurði, muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Niðurstaða Skipulagsstofnunar byggir á því að fylgt verði þeim mótvægisáðgerðum sem kynntar eru í 4. og 5. kafla í þessum úrskurði og að uppfyllt verði þau skilyrði sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar

Skipulagsstofnun telur að Suðurstrandarvegur samkvæmt rauðri veglínu frá stöð 8.500 við Ísólfskála að stöð 17.000, við eystri mörk Ögmundarhrauns, muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

6 ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er lagst gegn lagningu Suðurstrandarvegar samkvæmt rauðri veglínu frá Ísólfskála að eystri mörkum Ögmundarhrauns. Fallist er á lagningu Suðurstrandarvegar frá Grindavík að Þorlákshöfn, samkvæmt gulri veglínu frá Ísólfskála að eystri mörkum Krýsuvíkurveiði. Jafnframt er fallist á lagningu Suðurstrandarvegar með breytingum á veglínu sunnan Skála-Mælifells um Moshóla að Skalla, austan Sláttudals og norðan Herdísarvíkur. Fyrirhugaðar framkvæmdir eru háðar eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin þarf að hafa samráð við Umhverfisstofnun um endanlega veglínu Suðurstrandarvegar sunnan Skála-Mælifells um Moshóla að Skalla, austan Sláttudals og norðan Herdísarvíkur. Jafnframt þarf Vegagerðin að hafa samráð við Umhverfisstofnun um endanlega veglínu sunnan Eldborga og fyrirkomulag við veglagningu yfir hrauntraðir.

2. Vegagerðin þarf að skilgreina öryggis- og framkvæmdasvæði fyrirhugaðs vegar eins þröngt og kostur er, einkum þar sem hann liggur um úfin hraun í samráði við Umhverfisstofnun.
3. Vegagerðin þarf að miða efnistökmagn úr námum nr. 11 og 12 við Hlíðarvatn við frágang námanna.
4. Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins að mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á fundarstað fornleifa.

7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 2. júlí 2004.

Reykjavík, 26. maí 2004.

Hólfríður Sigurðardóttir

Jakob Gunnarsson