

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM SAMKVÆMT LÖGUM NR. 63/1993 VEGNA HRINGVEGAR UM KÁLFASTRANDARVOGA OG MARKHRAUN Í MÝVATNSSVEIT

NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTJÓRA RÍKISINS

1. INNGANGUR

Skipulagsstjóri ríkisins hefur fengið til frumathugunar lagningu Hringvegur um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit, samkvæmt lögum nr. 63/1993 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í frummatsskýrslu: Hringvegur um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit. Vegarkaflinn er 4,4 km og liggur um lönd Garðs, Kálfastrandar og Geiteyjarstrandar.

Ennfremur gerð áningarstaðar við Geitatjörn og girðing sunnan og austan vegar í landi Kálfastrandar.

Markmið framkvæmdar: Að auka umferðaröryggi og tryggja greiðari samgöngur.

Frumathugun: Framkvæmdin var tilkynnt til embættis skipulagsstjóra ríkisins af Vegagerðinni, með orðsendingu dags. 7. desember og bréfi dags. 20. desember 1995, og frummatsskýrsla lögð fram. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 22. desember 1995 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Degi og þann 20. desember 1995 í fréttabréfinu „Í sannleika sagt“. Frummatsskýrsla lá frammi til kynningar frá 22. desember 1995 til 29. janúar 1996 hjá embætti skipulagsstjóra ríkisins í Reykjavík og á skrifstofu Skútustaðahrepps í Reykjahlíð. Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma. Leitað var umsagnar sjö opinberra umsagnaraðila: Sveitarstjórnar Skútustaðahrepps, Ferðamálaráðs Íslands, Hollustuverndar ríkisins, Landgræðslu ríkisins, Náttúruverndarráðs, Skógræktar ríkisins og Þjóðminjasafns Íslands.

Gögn lögð fram við frumathugun:

Frummatsskýrsla:

Hringvegur um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit.

Mat á umhverfisáhrifum. Frummatsskýrsla. Vegagerðin Norðurlandi eystra, Helga Aðalgeirsdóttir, landslagsarkitekt FÍLA, desember 1995.

2. UMSAGNIR

Leitað var umsagnar **sveitarstjórnar Skútustaðahrepps** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 1. febrúar 1996. Þar segir:

„Sveitarstjórn gerir ekki athugasemdir við frummat það sem fyrir fundinum liggur. Hún telur að hönnunarforsendur fyrir veginn leiði til að raski er haldið í lágmarki. Matsskýrslan gerir næga grein fyrir umhverfisáhrifum fyrirhugaðra framkvæmda.

Þó skal bent á að hönnunarforsendur leiða til þess, að nokkrar tiltölulega krappar beygjur verða á veginum. Til mótvægis við meiri slyshættu, sem af því leiðir, bendir sveitarstjórn á, að vegrið við Geitatjörn og á Arnþórsgarði gætu bætt nokkuð þar úr.“

Leitað var umsagnar **Ferðamálaráðs Íslands** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 30. janúar 1996. Þar segir:

„Ferðamálaráð fagnar því að gera á bragarbót á vegakaflanum um Kálfastrandarvoga og Markhraun, þar sem núverandi vegur fullnægir ekki þeim kröfum, sem gera verður til aðalvegur um svæðið, vegna þeirrar miklu umferðar sem þar er, sérstaklega yfir sumartímann.

Ráðið bendir hinsvegar á að með betri vegi má búast við hraðari umferð um svæðið. Þar sem um mjög víðfeðmt svæði til náttúruskoðunar er að ræða í Mývatnssveit þá er mikill fjöldi fólks á faraldsfæti ekki síst gangandi eða hjólandi.

Við gerð þjóðvegjarins um Mývatnssveit telur ráðið brýnt, m.a. af öryggisástæðum, að tekið verði tillit til þeirra ólíku hópa vegfarenda, sem um þennan hluta Hringvegjarins fara.“

Leitað var umsagnar **Hollustuverndar ríkisins** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 26. janúar 1996. Þar segir:

„Á grundvelli skýrslunnar telur Hollustuvernd ríkisins líklegt að framkvæmdin sé þess eðlis að umhverfinu eigi ekki að stafa hættu af loftmengun, vatnsmengun, hávaðamengun eða mengun frá úrgangi vegna hennar ef gætt er ákvæða mengunarvarnareglugerðar nr. 48/1994 ásamt síðari breytingum.

Gæta þarf að hraunmyndum, viðkvæmu vatnasvæði og votlendissvæðum við vegarstæðið. Með bundnu slitlagi á veginn mun rykmengun minnka verulega. Sérstaklega þarf að gæta þess að ekki sé hættu á olíumengun frá slitlögninni, eða vinnu við framkvæmdina almennt.

Til að draga úr áburðarútskolun í Mývatn ætti áburðarnotkun við frágang vegkanta að vera sem allra minnst. Til dæmis ætti að skoða hlaðna vegkanta og tyrfingu sem víðast.

Í skýrsluna vantar samantektartöflu þar sem greint er frá hönnunarforsendum, áætlaðri umferð um veginn, umferðarhraða og fjarlægð frá næstu íbúðarhúsum. Ekki er lagt mat á hávaðamengun frá umferðinni. Miðað við 70 km/h hönnunarraða má nota til viðmiðunar töflu sem Rb vann og birtist í frummatsskýrslu sem Vegagerðin lagði fram vegna Garðskagavegar.

bílar/sólarhr	55 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
500	15 m	58 m	108 m
800	22 m	75 m	142 m
1150	28 m	90 m	167 m

Samkvæmt viðauka 5 í mengunarvarnareglugerð á hljóðstig að vera undir 45 (40) dB(A) í sumarhúsabyggð. Byggð ætti því ekki að vera nær veginum en 150-170 m.“

Leitað var umsagnar **Landgræðslu ríkisins** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 29. janúar 1996. Þar segir meðal annars:

„Landgræðsla ríkisins telur að frummatsskýrslan geri nægjanlega grein fyrir umhverfisáhrifum á gróður og jarðveg og að í henni sé tekið tillit til leiðbeininga Landgræðslunnar hvað varðar frágang eftir framkvæmdir. Verði þessu fylgt eftir telur Landgræðslan að hætta á röskun á gróðri og jarðvegi útfrá vegstæði og námum verði óveruleg.“

Um umfjöllun í frummatsskýrslu um girðingarstæði sunnan og austan vegar segir í umsögn Landgræðslu ríkisins:

„Landgræðslan telur hæpið að framkvæmanlegt sé að girðingin sjáist ekki frá veginum, nema því aðeins að hún verði töluvert fjarri veginum. Óvíst er hvort sátt verði um að ryðja girðingarstæði í hrauninu þar sem það er mjög úfið og afar erfitt yfirferðar. Það er því viðbúið að ekki verði hjá því komist að girðingin verði sýnileg frá veginum og verði að skoðast sem hluti af honum austan við veginn. Landgræðslan útrekar mikilvægi þess að þarna verði veggirðing, eins og svo víða annars staðar.“

Leitað var umsagnar **Náttúruverndarráðs** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 29. janúar 1996. Þar segir meðal annars:

„Á fundi Náttúruverndarráðs þann 12. janúar sl. var fjallað um umhverfisáhrif vegna ofangreindra vegaf framkvæmda. Samþykkt var að gera ekki athugasemdir við framkvæmdirnar.“

Með bréfi Náttúruverndarráðs til Vegagerðarinnar, dags. 24. nóvember 1995, lagði ráðið áherslu á að við hönnun vegarins yrði tekið tillit til umferðar gangandi og hjólandi fólks. Náttúruverndarráð telur að Vegagerðin hafi með skipulagstillögunni leyst umferð gangandi og hjólandi vegfarenda á viðeigandi hátt.

Náttúruverndarráð setur það skilyrði að haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Norðurlandi eystra vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegkanta.“

Leitað var umsagnar **Skógræktar ríkisins** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 16. janúar 1996. Þar segir:

„Ljóst er að við fyrirhugaða vegagerð verður birkikjarri rutt burt af u.þ.b. 0,4 ha svæði þar sem nýja vegastæðið liggur austan við það gamla norðarlega í Markhrauni. Auk þess skerðist móa-, vallendis- og votlendisgróður víðar. Líklegt verður þó að teljast að sá frágangur sem fyrirhugaður er á gamla vegastæðinu og sáning grasfræs skapi skilyrði til sjálfsáningar birkis og

annarra tegunda. Einnig ætti fyrirhuguð girðing að stuðla að eðlilegri gróðurframvindu í framhaldi af sáningu.

Fyrir hönd Skógræktar ríkisins sé ég ekki ástæðu til að gera kröfu um frekari aðgerðir til gróðurverndar en þegar eru fyrirhugaðar vegna umræddra vegaframkvæmda, en legg þó áherslu á að fylgt verði ábendingum sem fram komu í bréfi Landgræðslunnar (fylgiskjal 3).“

Leitað var umsagnar **Þjóðminjasafns Íslands** með bréfi dagsettu 28. desember 1995 og barst umsögn með bréfi dagsettu 29. janúar 1996. Þar segir:

„Það eru eindregin tilmæli Þjóðminjasafns Íslands að Vegagerðin komi til móts við óskir Adolfs Friðrikssonar fornleifafræðings. Þótt að ekki séu til nákvæmdar heimildir um aldur gamla, hlaðna vegarins við Höfða, verður það að teljast mjög mikil skammsýni ef Vegagerðin ætlar ekki að fara að tilmælum Adolfs Friðrikssonar (sbr. frummatsskýrsla stofnunarinnar, bls. 19).

Það varðar við lög að hylja fornleifar. Ef undirbyggður grunur Adolfs Friðrikssonar um aldur og mikilvægi vegastæðisins reynist á rökum reistur, fremur Vegagerðin lögbrot með því að hylja veginn.

Þjóðminjasafn Íslands telur að saga vegagerðar í landinu yrði sómi sýndur, ef hlaðni vegurinn við Höfða verður rannsakaður, og hjá röskun verði komist.“

Allar umsagnir voru sendar Vegagerðinni. Í bréfi dags. 1. febrúar 1996 svarar **Vegagerðin** ofangreindum athugasemdum Þjóðminjasafns Íslands á eftirfarandi hátt:

„Vegagerðin mun láta gera rannsókn á gamla, hlaðna veginum við Höfða. Athugað verður hvort um fornleifar er að ræða. Verður það gert snemma í vor, áður en framkvæmdir á svæðinu hefjast. Ef í ljós kemur að ekki er um fornleifar að ræða mun verða fyllt yfir 6-7 m af veginum sem er ekki nema lítið brot af því sem enn er sýnilegt.

Ef í ljós kemur að um fornleifar er að ræða mun Vegagerðin verða við ósk Þjóðminjasafnsins og Adolfs Friðrikssonar varðandi veginn. Hinn forni vegur við Höfða verður mældur upp, leitað verður heimildar fornleifanefndar til rannsókna á honum og einnig heimildar til að fylla yfir þann hluta vegarins sem spillt verður við framkvæmdina, að undangenginni uppmælingu og rannsókn.

Þar sem skipta á framkvæmdinni í tvo hluta og gamli, hlaðni vegurinn er sunnan við miðju vegakaflans, hefur það í för með sér að byrjað verður á nýðri hluta vegarins. Nýðri hluti vegarins verður endurnýjaður vorið 1996, en syðri hluti vegarins verður endurnýjaður á tímabilinu frá miðjum ágúst fram á haustið 1996.

Starfsmenn Vegagerðarinnar skoðuðu hinn forna veg í janúar 1996. Hlaðinn vegur sést á tveimur stöðum. Um 30 m langur hlaðinn vegarkafli kemur undan núverandi vegi, liggur meðfram vatninu og beygir til norðurs. Á um 15 m löngum kafla sést einungis ógreinilegur slóði. Þá tekur 20 m langur hlaðinn vegarkafli við. Í framhaldi af honum liggur um 80 m langur slóði meðfram núverandi vegi og hverfur svo undir hann.

Um 6-7 m af gamla, hlaðna veginum munu lenda undir nýjum vegi.“

Þjóðminjasafni Íslands var kynnt tillaga Vegagerðarinnar og segir eftirfarandi um hana í bréfi dags. 9. febrúar 1996:

„Þjóðminjasafn Íslands fagnar því að Vegagerð ríkisins muni láta framkvæma fornleifarannsókn (frumrannsókn) á gamla, hlaðna veginum við Höfða. Það er full ásættanlegt, að rannsóknin fari fram snemma vors, áður en fyrirhugaðar vegaframkvæmdir hefjast, og fellst Þjóðminjasafn á þann framgangsmáta.

Eftir samráð við fornleifanefnd, þar sem málið var rætt þ. 8. febrúar, skal minnt á að Vegagerðin þarf að sækja um leyfi fyrir þessa rannsókn, sbr. Reglur um veitingu leyfa til fornleifarannsókna frá 1990, ...

Þjóðminjasafnið mælir með því að Vegagerðin feli fornleifafræðingnum einnig að kanna, á sama tíma og fornleifarannsóknin fer fram, hvort fornleifar sé að finna í nánasta umhverfi fyrirhugaðs vegastæðis, sem gengur út fyrir núverandi veg.“

Allar umsagnir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

3. ATHUGASEMDIR

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frumathugunar.

Kári Þorgrímsson gerir í bréfi dagsettu 28. janúar 1996 eftirfarandi athugasemdir:

„Vegna fyrirhugaðrar vegagerðar vil ég undirritaður bera fram mótmæli mín, að því er varðar veg yfir svo nefnt Óhapp, sem er austasti hluti Óhappstjarnar og aðrennsli hennar.

Ástæður eru eftirtaldar:

I. Við nána skoðun á teikningum V.R. má sjá að fyrirhuguð uppfylling til vesturs frá núverandi vegi mun algjörlega hylja kílinn sem rennur undan hrauninu í tjörnina (það sem eftir er af honum) og að verulegu leyti tjarnarvikið fram af honum. Er þetta mun meiri uppfylling en ráða mátti af lýsingu vegagerðarmanna á vettvangi í febrúar 1995, ásamt sveitarstjórn Skútustaðahrepps, fulltrúum Náttúruverndarráðs og fulltrúum Skipulags ríkisins. Með þessu móti mun Óhappið, sem svo heitir af gefnu tilefni og frá gamalli tíð, heyra sögunni til.

Það eru óásættanleg náttúruspjöll, hvort sem horft er á útlit staðarins, lífríki tjarnarinnar eða sögu.

II. Óhaganlega lagðir vegir fyrr og síðar, kalla á kröfur um úrbætur. Þegar þær eru gerðar stendur eftir mest allt það rask sem varð af fyrri framkvæmd. Vegalagning austan undir Óhappstjörn, svo sem hún er fyrirhuguð, er með öllu ófullnægjandi frá sjónarhóli þeirra sem veginn nota. Á þessum vegarkafli (Grjót-Höfði) hafa langflest og verst slys orðið á veginum umhverfis Mývatn, á undanförunum árum. Fráleitt er að ætla annað en svo verði áfram, verði framkvæmdir með fyrirhuguðu sniði.

Betri kostur:

Vandalaust er að brúa tjarnarvikið, vestan undir fyrirhuguðu vegstæði. Ekki ætti að þurfa steypa stöpla, þar sem þrautreynt bjarg er beggja vegna. Vegurinn frá Óhappi að s.k. Arnþórsgarði (jarðbrú við s.v. horn Birtingartjarnar) kæmi þá nokkru vestar en núverandi vegur. Auðgert er að fjarlægja gamla veginn svo vel fari. Óþarft verður að víkja svo nokkru nemi frá núverandi vegi norðan vegamóta við Kálfaströnd. Meiri vegabætur væru að þessari brú einni en fyrirhugaðri framkvæmd allri að öðru leyti. Hennar vegna væri því fullkomlega réttlætanlegt að fresta vegalögninni, ef fjárhagsástæður eða önnur nauðsyn krefði.“

Jón Árni Sigfússon gerir í bréfi dagsettu 24. janúar 1996 eftirfarandi athugasemdir:

„Sú tillaga að vegi við Kálfaströnd sem til sýnis er á skrifstofu Skútustaðahrepps er að mínu mati óásættanleg, mikið jarðrask og hættulegar beygjur þar sem gætu orðið stór slys og menn týnt lífi.

Ég legg til að norðan Kálfastrandar verði farið framan við Geitatjörn þ.e. með vatninu. Vegurinn mun vera þar í vatninu á kafla (20 m). Við Kálfastrandarafleggjara kæmi vegurinn 3-5 metra inn í Birtingatjörn og síðan vestan við klettinn í Óhappstjörn.

Þessi veglína sem ég bendi á er að fleiri manna mati sú eina rétta. Þar á meðal er m.a. Jón Sigurðsson fyrrum vegaverkstjóri, en við höfum áður bent á þetta vegarstæði. Þessi leið er að mínu mati mun hættuminni, henni fylgir minna jarðrask og fer betur í landinu.

Ég óska eftir að þetta verði tekið til alvarlegrar athugunar.“

Athugasemdirnar voru sendar Vegagerðinni. Í bréfi dags. 1. febrúar 1996 svarar **Vegagerðin** ofangreindum athugasemdum á eftirfarandi hátt:

„Veglínan var valin í samvinnu við sveitarstjórn Skútustaðahrepps, landeigendur, Náttúrurannsóknarstöðina við Mývatn og Náttúruverndarráð. Aðal markmiðið var að fylgja núverandi vegi eins og kostur væri, því ekki kom til greina að leggja alveg nýjan veg um svæðið. Telur Vegagerðin að hönnun vegarins hafi tekist vel og röskun á landi sé í lágmarki.

Þegar núverandi vegi er fylgt eins og hægt er, hefur það í för með sér að einungis er hægt að leyfa 70 km hámarkshraða á svæðinu frá Höfða að Grjóti. Veglínan er því hönnuð fyrir 70 km hraða og uppfyllir öll öryggisskilyrði fyrir þann hraða. Slysahætta á nýja veginum verður miklu minni en á núverandi vegi, því beygjur eru mýktar og hæðarlega vegarins löguð. Gengið er út frá því að hraðatakörk verði virt.“

Athugasemdir liggja frammi hjá Skipulagi ríkisins þar til kærufrestur er liðinn.

4. NIÐURSTÖÐUR FRUMATHUGUNAR

4.1 Lega fyrirhugaðs vegar um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit

Í frummatsskýrslu er kynnt fyrirhuguð lagning 4,4 km vegarkafla á Hringvegi, um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit. Vegurinn mun fylgja núverandi vegstæði að miklu leyti. Tilgangur framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi á Norður- og Austurlandi og innansveitar í Mývatnssveit. Núverandi vegur er malarvegur, með blindhæðum og blindhornum og hárrí slysatíðni. Þar sem nýja veglínan vísur út af núverandi vegi verður gamli vegurinn fjarlægður og sáð í vegstæðið.

Vegurinn er í Skútustaðahreppi og hefur sveitarstjórn samþykkt veglínuna. Ekki eru gerðar athugasemdir við legu vegarins af lögbundnum umsagnaraðilum.

Á kynningartíma frumathugunar bárust tvær athugasemdir frá öðrum aðilum við legu vegarins. Kári Þorgrímsson og Jón Árni Sigfússon gera athugasemdir við fyrirhugaða legu vegarins við Óhappstjörn og leggja til að þar liggi vegurinn vestar en tillagan gerir ráð fyrir. Jón Árni Sigfússon gerir ennfremur athugasemd við fyrirhugaða legu vegarins við Geitatjörn og leggur til að vegurinn liggi vestan hennar. Í svari Vegagerðarinnar við þessum athugasemdum kemur fram að veglínan hafi verið valin í samvinnu við sveitarstjórn, landeigendur, Náttúruverndarráð og Náttúruverndarráð. Megin markmið hafi verið að halda raski í lágmarki, og því hafi verið reynt eftir megni að fylgja núverandi vegi. Niðurstaðan hafi orðið vegur hannaður fyrir 70 km hraða á klst. Með því sé unnt að fylgja núverandi vegi að miklu leyti og uppfylla öll öryggiskilyrði fyrir þann hraða.

Lýst er í frummatsskýrslu hvaða kosti Vegagerðin hefur skoðað. Þeir eru:

- Að leggja veginn um núverandi vegstæði.
Til að geta fylgt núverandi vegstæði að fullu má hönnunarhraði ekki vera hærrí en 40-50 km/klst. Það er ekki talinn vera raunhæfur kostur, þar sem hætta er á að umferð yrði hraðari og slyshætta því meiri. Einnig var skoðaður sá kostur að hanna veginn fyrir 90 km hraða á klst. Þá þyrfti að mestu að fara út af núverandi vegstæði. Ákveðið var að hanna veginn fyrir 70 km hraða á klst. Þá verða umhverfisáhrif nokkur, en öryggi vegfarenda mun meira en á núverandi vegi.
- Að leggja veginn lengra frá vatninu, um ósnortið hraun.
Með því yrði heimkeyrsla að Kálfaströnd löng. Ennfremur kallaði það á tvöfalt vegakerfi á svæðinu, þar sem nauðsynlegt væri að halda við og endurbæta veg meðfram vatninu, m.a. vegna umferðar ferðamanna.

Aðrir hlutar framkvæmdarinnar eru skv. frummatsskýrslu:

Gerð áningarstaðar við Geitatjörn.

Girðing sunnan og austan við veginn í landi Kálfastrandar. Girðingin mun tengjast veggirðingum við Geiteyjarströnd og Garð.

4.2 Efnistaka

Áætluð efnisþörf er um 52.400 m³. Efni í veginn er fyrirhugað að taka úr skeringum á vegsvæði, gamalli námu við Geitatjörn, Garðsnámu og Flugvallarnámu. Öllu efni verður ekið í veginn úr námum og skeringum. Efni verður ekki hliðarytt í veginn. Engar nýjar námur verða opnaðar vegna vegagerðarinnar.

Náttúruverndarráð setur það skilyrði í umsögn sinni að haft verði samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Norðurlandi eystra vegna jarðefnisnáms og frágangs námusvæða og vegkanta.

Mótvægisáðgerðir vegna áhrifa af efnistöku eru skv. frummatsskýrslu:

Gengið verður frá gamalli námu við Geitatjörn og útbúinn þar áningarstaður fyrir ferðamenn.

Garðsnáma og Flugvallarnáma: Gert er ráð fyrir að þessar námur verði nýttar við framkvæmdir á næstu árum. Námunum verður því haldið opnum, en jafnað yfir jafnóðum og vinnslu lýkur.

Lífrænum jarðvegi í yfirborði náma og skeringa verður ýtt ofan af og haldið til haga til að nýta sem efsta lag við frágang svæðis að vinnslu lokinni. Þær verða sléttaðar í samræmi við landslag og halla umhverfis og sáð í þær. Öll efnistaka verður í samráði við landeigendur, Landgræðslu ríkisins og eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Norðurlandi eystra.

4.3 Áhrif á gróður, dýralíf, jarðveg og landslag

Á framkvæmdasvæðinu gilda lög um verndun Mývatns og Laxár í Suður-Þingeyjarsýslu, en þeim er ætlað að stuðla að verndun svæðisins. Lítið svigrúm er til framkvæmda við núverandi vegstæði, vatnið á aðra hönd og merkar jarðmyndanir beggja vegna. Þar sem nýja veglínan víkur út af núverandi vegi verða breytingar á landslagi, því fyllt er út í vatnið og skeringar aukast. Við hönnun vegarins hefur verið reynt að skerða gróðurlendi og hraunmyndanir sem minnst.

Farið hefur verið að tilmælum Náttúruverndarráðs og Náttúrurannsóknarstöðvarinnar við Mývatn varðandi frágang vegfláa þar sem vegurinn fer út í vatnið og varðandi hæð vegar yfir landi. Fyllt verður út í vatnið á fjórum stöðum, samtals á um 70 m löngum kafla. Þar verða vegfláar hlaðnir úr hraungrjóti og þeir hafðir eins brattir og unnt er, svo fyllingin nái sem styst út í vatnið og valdi sem minnstum áhrifum þar. Til að vegurinn verði sem minnst áberandi í landslaginu er hann látinn liggja töluvert neðar í landi en venja er til. Á flötu landi verður hæð vegar að jafnaði 0,8 m.

Fyrirhugað er að tengja veggirðingar við Geiteyjarströnd annarsvegar og Garð hinsvegar með girðingu í landi Kálfastrandar, sunnan og austan vegarins. Staðsetning girðingarinnar hefur ekki verið ákveðin, en skv. frummatsskýrslu er stefnt að því að hún sjáist ekki frá veginum.

Mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á gróður, dýralíf, jarðveg og landslag eru skv. frummatsskýrslu:

Vegagerðin mun sá í vegkanta, skeringar og námur í samráði við Landgræðslu ríkisins og Náttúruverndarráð. Vegagerðin mun jafnframt stuðla að því að röskun á landi takmarkist fyrst og fremst við vegstæðið sjálft.

Vegagerðin leggur áherslu á að jarðraski vegna girðingarvinnunnar verði haldið í lágmarki. Staðsetning girðingarinnar verður ákveðin í samráði við Náttúruverndarráð, sveitarstjórn Skútustaðahrepps, Landgræðslu ríkisins og landeigendur.

4.4 Áhrif á mannlíf

Hollustuvernd ríkisins bendir á í umsögn sinni að ekki sé fjallað um hávaðamengun frá umferð um veginn í frummatsskýrslunni. Samkvæmt frummatsskýrslu var meðalumferð um veginn árið 1993 561 bíll á dag á tímabilinu júní-september og 106 bílar á dag á vetrardegi. Meðalumferð yfir árið 1993 var því 325 bílar á dag. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins eru sett fram í töflu viðmiðunarfjarlægðir vegna hávaða frá umferð. Miðað við sumardagsumferð um veginn 1993 og viðmiðunartölur í umsögn Hollustuverndar ríkisins má gera ráð fyrir að skilyrðum mengunarvarnareglugerðar fyrir hljóðvist í sumarhúsabyggð sé fullnægt í 60-110 metra fjarlægð. Engin byggð er nær veginum á þessum kafla.

Mikil umferð gangandi vegfarenda og hjólréiðamanna er umhverfis Mývatn á sumrin. Þeir fara eftir akveginum, enda engir stígar meðfram vatninu. Til að koma til móts við þarfir þessara vegfarenda er vegurinn hafður breiðari en venja er til. Hann verður 7,5 m breiður, með 7,3 m slitlagi (venjuleg breidd 6,5 m með 6,0 m slitlagi). Í kröppustu beygjunum verður hann 8 m breiður með 7,8 m slitlagi.

Höfði og Kálfastrandarvogar eru fjölsóttir ferðamannastaðir. Við Geitatjörn er útsýnisstaður og við Höfða eru bílastæði og aðstaða fyrir ferðamenn. Við Geitatjörn verður allmikil skering og er fyrirhugað að gera þar áningar- og útsýnisstað og ganga frá gamalli námu austan vegar.

4.5 Áhrif á fornleifar

Í frummatsskýrslu kemur fram að skammt sunnan afleggjara að Höfða muni nýi vegurinn leggjast yfir hluta gamals hlaðins vegar sem liggur meðfram vatninu. Ekki liggja fyrir gögn um aldur vegarins. Í fylgiskjali 7 með frummatsskýrslu er að finna tillögur Fornleifastofnunar varðandi hlaðna veginn. Eftir tilmæli frá Þjóðminjasafni Íslands um að tekið verði tillit til tillagna Fornleifastofnunar hefur Vegagerðin lagt til eftirfarandi málsmeðferð, sem Þjóðminjasafn Íslands hefur lýst sig sátt við sbr. bréf þess dags. 9. febrúar 1996:

„Vegagerðin mun láta gera rannsókn á gamla, hlaðna veginum við Höfða. Athugað verður hvort um fornleifar er að ræða. Verður það gert snemma í vor, áður en framkvæmdir á svæðinu hefjast. Ef í ljós kemur að ekki er um fornleifar að ræða mun verða fyllt yfir 6-7 m af veginum sem er ekki nema lítið brot af því sem enn er sýnilegt.

Ef í ljós kemur að um fornleifar er að ræða mun Vegagerðin verða við ósk Þjóðminjasafnsins og Adolfs Friðrikssonar varðandi veginn. Hinn forni vegur við Höfða verður mældur upp, leitað verður heimildar fornleifanefndar til rannsókna á honum og einnig heimildar til að fylla yfir þann hluta vegarins sem spillt verður við framkvæmdina, að undangenginni uppmælingu og rannsókn.“

4.6 Niðurstaða skipulagsstjóra ríkisins

Með framlagðri tillögu Vegagerðarinnar þykir hafa tekist á fullnægjandi hátt að finna ásættanlega lausn á samgöngum akandi, gangandi og hjólandi vegfarenda á þeim kafla sem um ræðir, um leið og tekist hefur að halda áhrifum á náttúru svæðisins í lágmarki.

Fallist er á framkvæmdina eins og henni er lýst í frummatsskýrslu, með þeim mótvægisáðgerðum sem þar er greint frá, enda verði hlaðni vegurinn sunnan Höfða rannsakaður og til þess afluð tilskilinna leyfa fornleifanefndar. Ennfremur verði þess gætt að girðingu sunnan og austan vegar verði valinn staður þar sem lítið ber á henni frá veginum og tryggt að sem minnst jarðrask hljóttist af. Samráð verði haft við hlutaðeigandi aðila varðandi tilhögun girðingarframkvæmda og staðsetningu hennar. Vegna efnistöku og frágangs á efnistökuverndum verði haft samráð við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Norðurlandi eystra.

5. SKIPULAG

Framkvæmdin er fyrirhuguð í Skútustaðahreppi, á óskipulögðu svæði.

Hafin er vinna að gerð aðalskipulags fyrir Skútustaðahrepp sem ná mun til alls lands sveitarfélagsins. Fyrirhuguð framkvæmd felur í sér litla breytingu frá núverandi vegstæði. Færa þarf framkvæmdina inn á ofangreint aðalskipulag.

Vakin er athygli á að á þeim vegkafla sem hér til umfjöllunar hefur verið gert ráð fyrir umferð gangandi og hjólandi vegfarenda með því að hafa veginn breiðari en venja er til. Þannig verður vegurinn á þessum kafla með 7,3 m breiðu slitlagi. Sitthvoru megin þessa vegkafla taka hinsvegar við vegir með 6,0 m breiðu slitlagi. Brýnt er að í aðalskipulagi fyrir Skútustaðahrepp sé gert ráð fyrir stígatengingum á þessum stöðum, til að taka við umferð gangandi og hjólandi þegar hinum nýja vegkafla sleppir.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Með vísun til 8. greinar laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 63/1993, hefur skipulagsstjóri ríkisins farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu, ásamt umsögnum, athugasemdum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Fallist er á fyrirhugaða lagningu Hringvegjar um Kálfastrandarvoga og Markhraun í Mývatnssveit eins og henni er lýst í framlagðri frummatsskýrslu og með þeim mótvægisáðgerðum sem þar eru tilgreindar.

Fallist er á framkvæmdina með þeim skilyrðum að:

1. Fram fari frumrannsókn á hlöðnum, gömlum vegi sunnan Höfða, að fengnu leyfi fornleifanefndar, sbr. að framan.
2. Samráð verði haft við eftirlitsmann Náttúruverndarráðs á Norðurlandi eystra um efnistöku og frágang námusvæða og vegkanta.
3. Staðsetning girðingar og tilhögun framkvæmda við girðingu verði ákveðin í samráði við Náttúruverndarráð, sveitarstjórn Skútustaðahrepps, landeigendur og Landgræðslu ríkisins, með það að leiðarljósi að jarðraski verði haldið í lágmarki og girðing sjáist lítt frá vegi.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 14. grein laga nr. 63/1993 má kæra úrskurð skipulagsstjóra ríkisins til umhverfisráðherra innan fjögurra vikna frá því að hann er birtur eða kynntur viðkomandi aðila.

Reykjavík 19. febrúar 1996,

Stefán Thors

Halldóra Hreggviðsdóttir