

GJÁBAKKAVEGUR (365)

LAUGARVATN – ÞINGVELLIR, BLÁSKÓGABYGGÐ

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar lagningu Gjábakkavegar (365) milli Laugarvatns og Þingvalla í Bláskógabyggð, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Vegagerðin.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Nýr 15 km langur vegur frá Laugarvatni til Þingvalla í Bláskógabyggð.

Markmið framkvæmdar: Bæta samgöngur í Bláskógabyggð og auka umferðaröryggi með því að uppfylla hönnunarkröfur, draga úr hæð yfir sjávarmáli og leggja bundið slitlag. Jafnframt er nýjum vegi ætlað að bæta aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að áningarstöðum.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 16. júlí 2004 tilkynnti Vegagerðin framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 23. júlí 2004 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og 22. júlí 2004 í Glugganum. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 23. júlí til 3. september 2004 á skrifstofu Bláskógabyggðar í Aratungu, skrifstofu skipulags- og byggingarfulltrúa á Laugarvatni, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.vegagerdin.is og www.vso.is. Leitað var umsagna Bláskógabyggðar, Ferðamálaráðs, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Umhverfisstofnunar og þingvallanefndar. Á kynningartíma bárust fjórar athugasemdir.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Gjábakkavegur (365) Laugarvatn – Þingvellir. Vegagerðin, VSÓ Ráðgjöf, júlí 2004.

Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu:

Bjarni F. Einarsson. 2003. *Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar í Þingvalla- og Laugardalshreppi, Árnæssýslu*; Reykjavík, Fornleifafraeðistofan, 11 bls.

Bjarni F. Einarsson. 2004. *Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar í Þingvalla- og Laugardalshreppi, Árnæssýslu. Viðauki, leið 1, viðbót við leið 7, leið 8 og leið 12 og námur*; Reykjavík, Fornleifafraeðistofan, 5 bls.

Kristbjörn Egilsson, Guðmundur Guðjónsson, Guðmundur A. Guðmundsson og Regína Hreinsdóttir. 2004. *Gróður og fuglalíf í nágrenni Gjábakkavegar*; Reykjavík, Náttúrufræðistofnun Íslands, 34 bls.

Hersir Gíslason. 2004. *Jarðfræði við Gjábakkaveg*. Vegagerðin. Júní 2004.

Önnur gögn: Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 4. og 26. ágúst, 1., 14. og 27. september og 15. og 25. október 2004.

2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR

Umsagnir bárust frá:

Bláskógabyggð með bréfum dags. 13. ágúst og 15. október 2004.

Ferðamálaráði með bréfi dags. 26. júlí 2004.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 24. ágúst 2004.

Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 1. september 2004

Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 13. ágúst 2004

Umhverfisstofnun með bréfi dags. 2. september 2004.

Þingvallanefnd með bréfi dags. 14. september 2004.

Fjórar athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Hinu íslenska náttúrufræðifélagi (HÍN) með bréfi dags. 3. september 2004.

Landvernd með bréfi dags. 3. september 2004.

Náttúruverndarsamtökum Íslands með bréfi dags. 2. september 2004.

Péttri M. Jónassyni með bréfi dags. 20. ágúst og viðbætur dags. 7. og 9. september 2004.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning Gjábakkavegar (365) í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að byggja nýjan um 15 km langan veg frá vegamótum við Laugarvatnsveg um jaðar Lyngdalsheiðar, yfir Eldborgahraun að Þingvallavegi á móts við Miðfell. Lagðir eru fram þrír kostir austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 2, 3 og 12a og einn kostur vestur yfir hraunið, leið 7, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Leið 1, þ.e. endurbætur á núverandi vegi, er kynnt til samanburðar. Núllkosti er lýst miðað við að núverandi vegakerfi verði látið halda sér. Valkostur Vegagerðarinnar er kostur 3 að austanverðu og kostur 7 að vestanverðu. Í matsskýrslu kemur fram að um sé að ræða stofnveg af tegund C1, með heildarbreidd 7,5 m, akbraut 6,5 m og bundnu slitlagi. Leitast verði við að hafa öryggissvæði meðfram veginum um 7 m breið til hvorrar handar út frá vegöxl og verði sett ræsi í læki og vatnsfarvegi. Vegurinn verði heilsársvegur með hönnunarhraða 90 km/klst og uppfylli öryggiskröfur m.t.t. vegstaðals. Fram kemur að heildarefnisþörf sé áætluð um 450.000-580.000 m³ og komi efnið að mestu úr skeringum en um 100.000 m³ úr allt að 9 námum. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist á árunum 2004-2006 og ljúki 2007-2010. Áætlaður kostnaður við byggingu vegarins er 575-615 milljónir króna.

3.1 LEGA VEGAR

Leið 2. Samkvæmt matsskýrslu mun leið 2 liggja um 200-700 m sunnan við núverandi Gjábakkaveg. Sunnan við Laugarvatnsfjall að sethjöllum við Rauðagil muni vegurinn fara um gróið og að hluta kjarri vaxið land með vísi að skógrækt. Leið 2 muni fara yfir 12-14 m djúpt Stóragil og yfir Rauðagil, yfir klapparholt, votlendisfláka og þurra móa. Þegar vestar dregur taki við flatt, algróið mólendi. Leiðin fari á þremur stöðum yfir Vallalæk en vestan hans yfir aflíðandi grágrýtisholt sem endar á misgengisstalli sem þverar leiðina og liggur NA-SV. Þegar grágrýtisholtinu sleppir taki við slétt graslendi að Eldborgahrauni eldra sem sé víðast slétt og vel gróið. Leiðin fari mest í 232 m hæð yfir sjó.

Leið 3. Samkvæmt matsskýrslu mun leið 3 liggja skammt sunnan leiðar 2 vestur að Rauðagili en þó neðar í landinu og fara á köflum um blautara land. Yfir Rauðagil liggja leiðin á nokkuð háum fyllingum og síðan upp sethjalla með tilheyrandi sneiðingum og um smáhæðótt land, víðast vel gróið, þýft og sumstaðar með smálækjum. Leiðin fari yfir Markahrygg sem sé vel gróinn og þýfður og þar verði nokkrar skeringar. Þá taki við fremur slétt og vel gróið land Blöndumýrar en vestan hennar ógróið svæði er nær að graslendi á Beitivöllum. Vestan þeirra sé ógróin jökulruðningstunga þar til komið er inn á Eldborgahraunið eldra. Leiðin far mest í 207 m hæð yfir sjó.

Leið 12a. Samkvæmt matsskýrslu er leið 12a útfærsla á leið 3. Leið 12a muni krækja suður fyrir Blöndumýri en leið 3 muni fara þvert yfir mýrina. Í stað þess að liggja yfir Markahrygg eins og leið 3, muni leið 12a liggja um skarð á milli hans og annars hryggjar, síðan eftir ógrónum jökulruðningshrygg og um þýft votlendi suður fyrir Blöndu. Frá Blöndu og vestur að Eldborgahrauni muni vegurinn liggja á allþykkum mosagrónum jökulruðningi en í hann verði nokkrar skeringar og allháar fyllingar þar sem farið er fram af honum og misgengisstalli. Leiðin fari mest í 204 m hæð yfir sjó.

Leið 7. Samkvæmt matsskýrslu mun leið 7 liggja frá Litla-Reyðarbarmi, þar sem leiðir 2, 3 og 12a mætast og eftir eldra Eldborgahrauninu. Á stöku stað verði skeringar í hraunið sem sé fremur slétt. 1-2 m háar hrauntungur úr yngra Eldborgahrauni gangi inn á hraunið og geti komið til skeringa við hraunjaðarinn. Við lokakafla leiðarinnar standi 1-2 m háir hraundrangar upp úr mosabreiðunni en vegurinn tengist Þingvallavegi norðan Miðfells. Leiðin fari mest í 213 m hæð yfir sjó.

Tengivegir T1 og T2. Fram kemur í matsskýrslu að Vegagerðin muni leggja tengiveg frá fyrirhuguðum Gjábakkavegi að Laugarvatnsvöllum í þeim tilgangi að viðhalda aðgengi að Laugarvatnshellum sem eru vinsæll viðkomustaður ferðamanna. Tveir kostir komi til greina en lengd þeirra verði allt að 2 km eftir því hvort nýr vegur verður lagður skv. leið 2, 3 eða 12a. Leið T1 muni liggja meðfram jaðri Reyðarbarmshrauns og Beitivalla að gatnamótunum að hellunum. Leið T2 muni liggja um malarhrygg milli Beitivalla og Blöndumýrar.

3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að áætluð heildarefnispörf sé á bilinu 450.000 - 580.000 m³ auk um 11.000 m³ í tengiveg að Laugarvatnsvöllum. Efnispörf úr námum sé minnst vegna leiða 12a og 7 en mest fyrir leiðir 2 og 7. Efnispörf fyrir leið 1 sé talsvert meiri. Til greina komi að taka efni úr 9 námum (sjá töflu 1) og þar af séu 7 námur opnar og ófrágengnar. Fram kemur að 5 námur séu skilgreindar sem lyklnámur vegna efnismagns og efnisgæða, það er námur A, B, F, I og L. Endanleg ákvörðun um efnistökuastaði ráðist af því hvaða leið verði farin.

Tafla 1. Fyrirhuguð námusvæði. (Byggt á matsskýrslu)

Náma	Staða efnistöku	Jarðmyndun	Stærð m ²	Magn m ³	Notað í leið	Gróður
A Litli-Reyðarbarmur	Gömul náma	Móbergshr.	18.500	120.000	1,2,3,12a og 7	Lyng
B Beitivellir	Ný náma	Misgengi	31.000	60.000	1,2,3,12a og 7	Ógróið
C Austan Laugarvatnsvalla	Gömul náma	Jökulruðningur	27.000	20.000	1,2 og 3	Ógróið
D Vestan Rauðumýrar	Náma í notkun	Fornar áreyrar	39.000	30.000	1,2,3 og 12a	Graslendi
F Rauðagil	Ný náma	Sethjalli	95.000	250.000	1,2,3,12a og 7	Gróið að hluta
I Vestan Kringlumýrar	Gömul náma	Jökulruðningur	48.000	100.000	7	Gróið að hluta
J Miðfell	Gömul náma	Aurkeila	13.000	20.000	7	Lítill
K Stóra-Dímon*	Gömul náma	Móbergshr.	19.000	20.000	1	Grasl. að hluta
L Norðan Laugarvatnsvalla	Gömul náma	Áreyrar	111.000	240.000	2,3 og 7	Strjáll

* Náma K á eingöngu við leið 1, lagfæringu á núverandi vegi.

Fram kemur að námur verði ekki unnar niður fyrir grunnvatnsborð og að öllu jöfnu verði halli fláa á efnistökusvæðunum miðaður við að þau falli sem best að umhverfi sínu. Halli fláa á grónum svæðum muni ekki verða meiri en 1:2 og þannig verði reynt að tryggja að náttúrulegur gróður geti náð sér á strik. Við uppgræðslu efnistökusvæða á grónum svæðum verði gætt að grenndargróðri og svarðlag og jarðvegur ofan á efnistökusvæðunum nýttur til að endurheimta gróður, auk þess sem áburður og sáning verði notuð eftir atvikum.

3.3 AÐRIR KOSTIR

Í matsskýrslu kemur fram að við undirbúning framkvæmdarinnar hafi verið skoðaðir mismunandi kostir sem ekki reyndust koma til greina og Vegagerðin hafi ákveðið að leggja ekki fram til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar. Í matsskýrslu kemur fram að leið 1 sé lögð fram til samanburðar á umhverfisáhrifum og gæðum vegar. Talsverðar breytingar þurfi að gera á núverandi vegi til þess að uppfylla kröfur um hönnunarhraða, 70 km/klst, og vegtegund C1. Þörf yrði á miklum skeringum og háum fyllingum við Barmaskarð til að minnka langhalla vegarins og þvera þyrfti Stóragil til þess að ná beygju þar nægilega víðri. Leið 1 myndi liggja í a.m.k. 150 m h. y. s. alla leið að Gjábakka, yfir 200 m y.s. á um 9,3 km af 15,7 km og mest í 305 m hæð y.s. Til samanburðar við hina kostina sé þetta verulega óhagstætt bæði hvað varðar mestu hæð og lengd vegar í þetta mikilli hæð. Byggja þyrfti veginn upp um a.m.k. 2 m á Laugarvatnsvöllum vegna snjósöfnunar og vatnsaga. Vegagerðin telur leið 1 óásættanlegan kost þar sem umferðaröryggi og gæði leiðar uppfylli ekki kröfur um veg af umræddri tegund.

Leiðir 6, 8 og 12v. Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi haft samráð um hentugasta vegstæðið við Þingvallanefnd, Bláskógabyggð og samráðsnefnd um skráningu Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Þessir aðilar hafi allir fallist á leið 7 á vestari hluta svæðisins, en samstaða hafi ekki náðst um aðrar leiðir á vesturhluta svæðisins. Því sé ekki fjallað um leiðir 6, 8 og 12v nema til samanburðar þar sem það á við.

Samsett leið 2 og leið 1. Í matsskýrslu kemur fram að í matsvinnu hafi þess verið óskað að Vegagerðin skoðaði leið sem samsett væri úr leið 2 austan Eldborgahrauns

og leið 1 yfir hraunið. Niðurstaða athugunar Vegagerðarinnar sé sú að leiðin nái ekki að uppfylla markmið með framkvæmdinni, frekar en leið 1, m.a. þar sem langhalli á henni verði allt að 11%. Auk þess myndi verða mikið jarðrask vegna hárra fyllinga og mikilla skeringa, vegur liggja á hárrí fyllingu um hluta Laugarvatnsvalla og yfir hrauntungu sem runnið hafi um Barmaskarð, en Bláskógabyggð hafi í hyggju að hverfisvernda hana. Þar sem niðurstöður gefi til kynna að þessi leið myndi valda meira raski og standa öðrum leiðum að baki hvað vegtækni og umferðaröryggi varði hafi hún ekki verið skoðuð frekar eða um hana fjallað í matsskýrslu.

Núllkostur. Í matsskýrslu kemur fram að núllkostur uppfylli ekki hönnunarkröfur, fyrst og fremst vegna takmarkaðra sjónlengda og mikils bratta. Vegagerðin telur að núllkosturinn sé ekki raunhæfur kostur þar sem mikil þörf sé á samgöngubótum á þessari leið og auka þurfi umferðaröryggi.

4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.1.1 Áhrif á skipulag

Í matsskýrslu kemur fram að Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000 – 2012 nái til u.þ.b. helmings fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis, frá Laugarvatni að Reyðarbarmi. Þar sé mörkuð sú stefna að styrkja tengsl byggðarlagsins við höfuðborgarsvæðið og almennt við vegakerfi landsins. Forgangsverkefni sé bygging heilsársvegar norðan Lyngdalsheiðar með endurbótum og breyttri legu núverandi Gjábakkavegar. Fram kemur að vinna við gerð aðalskipulags sé hafin á vestari hluta framkvæmdasvæðisins. Ekkert deiliskipulag sé í gildi innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar. Fram kemur að Blöndumýri, Kringlumýri og Kónsvegurinn, Laugarvatnshellar og náttúrulegt birkikjarr í hlíðum Laugarvatnsfjalls séu skilgreind sem hverfisvernduð svæði í aðalskipulagi Laugardalshrepps. Brunnsvæði vatnsverndarsvæðis fyrir vatnsból Laugarvatns sé við rætur Laugarvatnsfjalls. Fram kemur að leið 2 sé í samræmi við aðalskipulagið. Leiðir 3 og 12a muni fara um svæði fyrir frístundabyggð, landbúnaðarsvæði og óbyggt svæði. Leið 12a muni liggja í jaðri Blöndumýrar sem lúti hverfisvernd en leið 3 muni liggja norðan mýrarinnar en þveri hið hverfisverndaða svæði. Sá hluti leiðar 7 sem nái inn á aðalskipulag Laugardalshrepps muni liggja um svæði sem skilgreint sé sem óbyggt land. Fram kemur að leið 1 myndi óhjákvæmilega raska Kónsveginum. Fram kemur að samkvæmt aðalskipulagi Laugardalshrepps sé stefnt að því að nýta núverandi Gjábakkaveg sem göngu- og reiðleið.

Fram kemur að námur A, B, C, D, F og L séu í samræmi við aðalskipulag Laugardalshrepps en náma I á óbyggðu svæði sem er hverfisverndað vegna votlendis og hluti námu K á óbyggðu svæði sem er á náttúruminjaskrá. Náma J og hluti námu K eru innan fyrrum Þingvallahrepps og þar liggur ekki fyrir skipulag.

4.1.2 Áhrif á samgöngur, umferð og umferðaröryggi

Í matsskýrslu kemur fram að vegfarendur um núverandi Gjábakkaveg séu ferðamenn og þeir sem sækja frístundahús í nágrenninu ásamt umferð vegna tengingar sameinaðra hreppa, Laugardalshrepps, Þingvallahrepps og Biskupstungnahrepps. Íslenskir ferðamenn, einkum af höfuðborgarsvæðinu, sækja í auknum mæli í stækkandi frístundabyggð í Bláskógabyggð og tenging upp á hálendið (um Bragabót) frá

núverandi Gjábakkavegi njóti vaxandi vinsælda. Leiðin um Gjábakkaveg milli Reykjavíkur og Laugarvatns sé um 20 km styttri en leiðin um Selfoss. Umferðarspár gefi til kynna að umferð um óbreyttan Gjábakkaveg muni aukast úr 170 í a.m.k. 200 bíla á sólarhring árið 2010 en áætlað sé að umferð um nýjan Gjábakkaveg verði 300 til 500 bílar á sólarhring árið 2010. Fram kemur að ekki sé ástæða til að ætla að umferð þungaflutningabifreiða, annarra en langferðabifreiða, komi til með að aukast með nýjum vegi. Fram kemur í matsskýrslu að á tímabilinu 1990-1999 hafi óhappatíðni á milljón ekinna km verið 2,10 á Gjábakkavegi, en meðalóhappatíðni á þjóðvegum utan þéttbýlis hafi verið 1,02. Leiðir 2, 3 og 12a á austurhluta svæðisins og leið 7 á vesturhlutanum séu ásættanlegar hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi og ekki sé verulegur munur á milli þeirra. Núllkostur og leið 1 uppfylli ekki hönnunarkröfur, fyrst og fremst vegna takmarkaðra sjónlengda og mikils bratta. Ljóst sé að meiri hætta verði á hálfu og snjósöfnun á leið 1 en á framlögðum kostum þar sem hún liggja talsvert hærra í landi og jafnframt verði halli meiri og beygjur krappari á þeirri leið.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að það sé gagnrýnisvert, að mati stofnunarinnar, að ekki hafi verið metinn sá framkvæmdakostur að endurbyggja veg um Gjábakka með minni hönnunarhraða og í öðrum vegflokk. Um sé að ræða veg sem fyrst og fremst eigi að þjóna ferðamennsku og uppbyggður vegur um Gjábakka, með minni hönnunarhraða til að lágmarka umhverfisrask, muni fremur þjóna því hlutverki en sá vegur sem framkvæmdaraðili leggur til. Fram kemur að hámarkshraða innan þjóðgarðsins á Þingvöllum verði haldið í 50 km/klst. Umhverfisstofnun telur að veg með 90 km/klst hönnunarhraða yfir Laugarvatnsvelli megi tengja við núverandi Gjábakkaveg sem yrði með minni umferðarhraða. Með því að lækka umferðarhraða stigbundið niður í 50 km/klst frá 70 km/klst megi leiða að því líkum að umferðaröryggi við og innan þjóðgarðsins verði meira og hraði minnki að þjóðgarðinum. Bent er á að í matsskýrslu komi fram að snjópungt sé í Hamraselshæðum en leið 7 liggja um þær. Af því megi ráða að ekki sé ljóst hvort um raunverulegan ávinning verði að ræða hvað varðar snjópunga með því að fara fremur um leið 7.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að leið 1, sem sé með hönnunarhraða 70 km/klst og lögð fram til samanburðar, uppfylli ekki kröfur sem gerðar séu til stofnvega af vegtegund C1 þar sem hámarks langhalli megi ekki vera meiri en 9%, langhalli leiðar 1 við Barmaskarð fari í 10%. Fram kemur að hættulegt sé að einfalda og staðhæfa um samhengi milli hönnunarhraða og slysa þar sem samhengið þar á milli sé flókið og háð aðstæðum hverju sinni. Brattar brekkur, krappar beygjur og mikill þverhalli auki slysaþættu til muna. Ísing og snjór verði stærri áhættuþættir og auka þurfi vetrarþjónustu verulega ef mögulegt eigi að vera að halda sama þjónustustigi og á vegi af hærri gæðaflokk. Norskar rannsóknir sýni að við svipaðar aðstæður og hér um ræðir fækki slysum umtalsvert við að endurbyggja vegi miðað við hærri vegtegund. Ennfremur kemur fram að fyrir liggja að hámarkshraði innan þjóðgarðs verði 50 km/klst, miðað við leið 1 sé um að ræða að minnsta kosti 15 km langan kafla. Vegalengdin sé það mikil að draga megi í efa þolinmæði vegfarenda til að virða óvenju lág hraðatakörk allan kaflann. Breytingar á hámarkshraða verði að vera skýrt afmarkaðar og tilgangurinn augljós í augum vegfarenda. Að öðrum kosti sé gefið undir fótinn með að raunhraði verði hærri en leyfilegur hámarkshraði. Vísbendingar séu um að raunhraði í gegnum þjóðgarðinn sé í dag töluvert yfir 50 km/klst. Leyfilegur hámarkshraði á Gjábakkavegi næst þjóðgarði sé í dag 90 km/klst. Fram kemur að í matsvinnu hafi verið skoðaður sá möguleiki að tengja leið 2 að

austanverðu við leið 1 um Barmaskarð. Þar sem niðurstöður gefi til kynna að þessi leið valdi meira raski og standi öðrum leiðum að baki hvað vegtækni og umferðaröryggi varði hafi hún ekki verið skoðuð frekar eða um hana fjallað í matsskýrslunni.

Í umsögn Ferðamálaráðs kemur fram að bætta vegasamgöngur, stytting leiða og dreifing umferðar frá Reykjavík í uppsveitir á Suðurlandi ættu að auka öryggi ferðafólks og styrkja byggðir og þjónustu á svæðinu. Á síðustu árum hafi orðið gífurleg fjölgun ferðafólks á svæðinu. Það sé því mikilvægt að vegir séu greiðir á svo fjölförnum stöðum. Því sé mælt með tillögu Vegagerðarinnar, þ.e. leið 7 og 3.

Í athugasemd HÍN er tekið undir þau sjónarmið Vegagerðarinnar að þörf sé á heilsársvegi og auknu umferðaröryggi á Gjábackaleið vegna vaxandi umferðar ferðamanna. Hins vegar megi að mati HÍN mæta þessum kröfum með mun minna raski með hönnun vegar með 50-70 km/klst hámarkshraða eins og gildir í þjóðgarðinum.

Í athugasemd Náttúruverndarsamtaka Íslands kemur fram að samtökin telji að endurbætur á núverandi Gjábackavegi í vegflokki C2 og skv. hönnunarstaðli fyrir 50-70 km/klst þjóni fyllilega þeim meginmarkmiðum sem hagsmunaaðilar stefni að með vegagerð á svæðinu, þ.e. að bæta umferðaröryggi vegarins og styrkja tengingu milli landsvæðanna sín hvoru megin við Lyngdalsheiði. Fram kemur að samtökin séu sammála því að það sé til mikilla bóta að hafa heilsársveg yfir Lyngdalsheiði.

Í athugasemd Péturs M. Jónssonar kemur fram að nýrri leið fylgi þungaflutningar í gegnum þjóðgarðinn. Gjábackavegur í núverandi legu sé 4 km styttri en leið 7 og lengi ekki ökutíma. Bent er á að endurbætur á Grafningsvegi séu stórvel heppnaðar og vegur í gegnum þjóðgarðinn frá 1974 sé gott fordæmi um að auðvelt sé að gera aðgerðir á Gjábackavegi og hliðra hjá fornminjum. Allar hraðbrautir beri að stöðva við Laugarvatn og miða vegi að Gjábacka við 50 km/klst. Reynsla þeirra sem smöluðu landið fyrrum sé að Gjábackavegur sé snjóléttari en aðrar leiðir og sé fær um 350 daga á ári.

Í svörum Vegagerðarinnar við fyrirspurnum Skipulagsstofnunar kemur fram að af 9 umferðaróhöppum á Gjábackavegi árin 2000-2002 voru 6 vestan Reyðarbarmis. Undirstrikað er að vegstaðall gefi lágmarksgildi en ekki æskileg gildi. Bent er á sem dæmi að óhappatíðni á vegi með 9% halla sé 55% hærri en á vegi með 6% halla og á vegkafla með 200 m planboga sé óhappatíðni 68% hærri en í 1000 m planboga. Að gefnum þessum forsendum sé ljós að leið 1 með 70 km/klst hönnunarhraða geti ekki talist eins örugg og leið 7. Þá er bent á að við samsetningu leiðar 2 og leiðar 1 (að vestan) náist ekki að samhæfa hönnunargildi á ásættanlegan hátt, en á leið 7 og leið 3 ríki samhljómur millil hönnunargilda sem muni gefa öruggari veg. Einnig er bent á að leið 1 fari um 100 m hærra í landi, með 10-11% halla, en leið 7 með 6% halla og yrði því undir öllum kringumstæðum viðkvæmari fyrir snjó og hálfu og vetrarviðhald því meira á leið 1. Það sé því fyrst og fremst af vegtæknilegum ástæðum sem Vegagerðin telji leið 1 ekki ásættanlega og því ekki forsvaranlegt að leggja hana fram sem kost í matsskýrslu, hvorki eina sér né samsetta með öðrum kostum.

4.1.3 Áhrif á verndarsvæði

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdasvæðið sé utan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum, en leið 1 liggir að hluta innan hans. Þjóðgarðurinn á Þingvöllum hafi verið samþykktur á heimsminjaskrá UNESCO 2. júlí 2004. Það sé mat framkvæmdaraðila að tilkoma nýs Gjábackavegar spilli ekki einkennum Þingvalla eins og þeim sé lýst í

umsókn um aðild að heimsminjaskránni. Fram kemur að Umhverfisstofnun hafi gert tillögu um verndarsvæðið Þingvellir – Skjaldbreiður – Tindaskagi í tillögu sinni til umhverfisráðherra um náttúruverndaráætlun 2004-2008. Forsendur þess séu jarðmyndanir, m.a. samansafn helstu gosmyndana á Íslandi s.s. stappar, móbergshryggir, dyngjur og gígaraðir. Auk þess séu þar opnar gjár og misgengi, greinileg ummerki plöturreks, brunalandslag og jöklar. Vatnafar, dýr, vistkerfi, vistgerðir og búsvæði, landslag og menningar- og söguminjar teljist einnig til forsendna verndunar. Leið 7 og hluti leiða 2, 3 og 12a muni liggja innan þessa svæðis svo og fyrirhuguð efnistaka úr tveimur opnum námum í móbergshryggjum (Miðfell náma J og Litli Reyðarbarmur náma A). Með tilliti til niðurstaðna rannsókna á náttúruferðum og jarðmyndunum sé það mat framkvæmdaraðila að verndargildi svæðisins rými ekki við lagningu nýs Gjábakkavegar og að framkvæmdin sé þ.a.l. ekki í andstöðu við tillögu Umhverfisstofnunar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að leið 7 muni hafa í för með sér veruleg áhrif á svæði sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd, svæði sem lagt hefur verið til að gert verði að þjóðgarði í tillögum Umhverfisstofnunar að náttúruverndaráætlun og áhrif á jaðarsvæði Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO.

Í umsögn þingvallanefndar kemur fram að nefndin hafi frá upphafi talið að uppbygging núverandi vegar (leið 1) falli best að umhverfinu af þeim veglínunum sem kynntar hafa verið. Vegurinn sé jafnframt söguleg leið og hluti af þjóðgarðsmyndinni frá upphafi. Leið 1 þjóði einnig upp á tengingar við einstaka útsýnisstaði yfir jarðmyndanir svæðisins, svo sem legu Atlantshafshryggjarins um Þingvelli, hreyfingu jarðskorpufleka heimsálfanna og tugi eldstöðva sem mótað hafi svæðið allt frá Heklu, um Lyngdalsheiði og Hengil, til Skjaldbreiðar og Kálfstinda. Fram kemur að þingvallanefnd fallist á lagningu vegarins samkvæmt leið 7 þar sem Vegagerðin telji uppbyggingu núverandi Gjábakkavegar ekki raunhæfan kost.

Í frekari umsögn Bláskógabyggðar kemur fram að í þeirri breytingu sem fyrirhuguð sé á aðalskipulagi Laugardalshrepps í tengslum við lagningu nýs Gjábakkavegar, sem sveitarstjórn gefi heitið Lyngdalsheiðarvegur, sé fyrirhugað að sett verði hverfisvernd á Beitivelli, Laugarvatnsvelli og Barmaskarð þar sem að um merkilegar náttúruminjar sé að ræða auk þess sem vallanna sé víða getið í Íslendingasögum og Sturlungu.

Í athugasemdum Hins íslenska náttúrufræðifélags (HÍN) og **Náttúruverndarsamtaka Íslands** er hvatt til þess að lagst sé gegn öllum tillögum um nýtt vegstæði milli Gjábakka og Laugarvatns sem byggjast á hönnunarstaðlinum C1 og 90 km/klst. HÍN telur að útfærslur á vegleiðum skv. framangreindum hönnunarstaðli hafi í för með sér óásættanlega mikil umhverfisáhrif, sérstaklega í Eldborgahrauni fast upp við þjóðgarðinn á Þingvöllum og heimsminjasvæði UNESCO.

Í athugasemdum HÍN og Landverndar er bent á að tillögur um ný vegstæði á vestari hluta Lyngdalsheiðar lendi að stórum hluta innan marka svæðis sem Umhverfisstofnun hefur lagt til að verði gert að þjóðgarði og innan svæðis sem er að finna í tillögu Náttúrufræðistofnunar Íslands vegna náttúruverndaráætlunar 2002.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að forsendur fyrir lagningu nýs Gjábakkavegar séu skýrar. Vegurinn sé stofnvegur vegna þess að á honum er mikil árstímabundin umferð, jafnframt þjóni hann mikilvægu hlutverki innan sveitarfélagsins og sé tilgangurinn með nýjum Gjábakkavegi margþættur. Áætlað umferðarmagn á nýjum Gjábakkavegi árið 2010 sé á bilinu 300-500 bílar á sólarhring (ársdagsumferð) og miðað við umferð á íslenskum vegum teljist það tölverð umferð

og eðlilegt að vegurinn sé flokkaður sem stofnvegur af vegtegund C1. Hins vegar hafi sá valkostur verið skoðaður að lækka kröfur til vegarins og byggja hann á núverandi stað, svokölluð leið 1. Niðurstöður þeirrar skoðunar þóttu óásættanlegar, m.a. þótti umferðaröryggi ekki nægilega mikið og því var leið 1 hafnað sem kosti en hún notuð til samanburðar.

Fram kemur að við ákvörðun um að ráðast í framkvæmd þurfi að líta til ýmissa þátta, s.s. tilgangs framkvæmda, kostnaðar, fornminja og náttúrufars. Þegar allir þessir þættir séu lagðir til grundvallar telji Vegagerðin að leið 3 og leið 7 sé ákjósanlegasta leiðin og að áhrifin verði ekki umtalsverð. Umhverfisstofnun vísi til þess að framkvæmdin hafi veruleg áhrif á svæði sem njóti sérstakrar verndar skv. 37. gr. um náttúruvernd, svæði sem Umhverfisstofnun hafi lagt til að verði gert að þjóðgarði og áhrif á jarðarsvæði Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Vegagerðin bendir á mikilvægi þeirrar staðreyndar að færsla Gjábakkavegar og efnistaka í Litla Reyðarbarmi sé í samræmi við Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012. Samráð hafi verið haft við þingvallanefnd, þjóðgarðsvörð, Bláskógabyggð og samráðsnefnd um skráningu Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO þar sem náðist samstaða um leið 7 og hafi það vegið mest að leið 7 var utan þjóðgarðsmarka. Með þessu móti hafi verið tekið fullt tillit til svæðisins á heimsminjaskrá og komið til móts við kröfur þeirra aðila sem höfðu með skráninguna að gera, stjórn Þjóðgarðsins og leyfisveitingar innan hans.

Í athugasemd Péturs M. Jónassonar kemur fram að áætlun um hraðbraut yfir Eldborgahraun sé gegn allri hugmyndapróun íslensks samfélags um þróun og friðun Þingvallasvæðisins um aldamótin 2000. Um svæðið hafi verið samþykkt fern lög, um þjóðgarð 1928 og 2004, friðun á World Heritage lista UNESCO 2004 og náttúruverndarlög 1999. Ennfremur sé allt Laugarvatnsland friðað með samningi frá 1996. Tvenn lög séu á leiðinni, þ.e. vatnsverndarfrumvarp sem lagt hafi verið fram á þingi 2003-2004 og “Buffer zone” frumvarp sem liggja tilbúið hjá Umhverfisstofnun. Enginn vafi sé á því að allt vatnasviðið verði friðað sennilega á þessu ári. Þá kemur fram í viðbótargögnum að UNESCO hafi áhuga á að friða Atlantshafshrygginn.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að hjálagað mót mælum Péturs M. Jónassonar hafi verið texti úr; "Evaluation of Cultural Properties. Prepared by ICOMOS¹." Þar segir: „Í kjölfar heimsóknar sendinefndarinnar (á vegum ICOMOS/IUCN) var þess óskað að lagðar yrðu fram aðrar veglínur utan þess svæðis sem tilnefnt er á heimsminjaskrá UNESCO. Lögð var fram veglína sem lá að litlum hluta innan suðaustur hluta hins tilnefnda svæðis en að öðru leyti utan þess....ICOMOS mælir með að þessi veglína verði samþykkt að því gefnu að öll veglínan verði utan tilnefnda svæðisins og að fyrirhugaðar vegaframkvæmdir leiði ekki til endurbóta á núverandi vegi innan hins tilnefnda svæðis...“². Af ofangreindu sé ljóst að leið 7 sem liggja utan

¹ heimasíða: www.international.icomos.org/about.htm: „ICOMOS is an international, non-governmental organization dedicated to the conservation of the world's historic monuments and sites... ICOMOS is UNESCO's principal advisor in matters concerning the conservation and protection of monuments and sites“.

² Þýðing Skipulagsstofnunar. Frumtexti: „Subsequent to the mission the State Party was asked to suggest alternative routes outside the nominated site. An alternative was put forward which cut through a small triangle at the southeast of the nominated site, but with the rest of the road being outside the nominated site. ICOMOS would recommend acceptance of this route provided that the triangle of land is taken out of the nominated site, thus leaving the road either outside the nominated site or along its boundary, and that the new road does not lead to upgrading of the existing routes within the nominated area. The State Party's response to ICOMOS's view is still awaited. “

Þjóðgarðs muni líklega njóta samþykkis ICOMOS. Samþykki fyrir uppbyggingu á leið 1 liggi hins vegar ekki fyrir.

4.1.4 Áhrif á útivist og ferðaþjónustu

Leið 1 gangi í berhögg við fyrirætlanir um reiðleið og gönguleið á núverandi Gjábackkavegi og valdi neikvæðum áhrifum á fyrirætlanir um menningartengda ferðaþjónustu vegna Kónsvegarins ef hann hyrfi undir nýjan veg. Ekki séu neinir eiginlegir ferðamannastaðir á framkvæmdasvæðinu sjálfu utan Laugarvatnshella en þeir sem eigi leið um Gjábackkaveg komi gjarnan við í hellunum. Komið verði á tengingu (T1 eða T2) frá nýjum Gjábackkavegi að hellunum. Almennt batni aðgengi með nýjum vegi að ferðamannastöðum að undanskildu aðgengi að slóðanum upp að Bragabót sem nýttur sé af hundruðum jeppa- og vélsleðamanna. Huga þurfi að því hvernig umferð hestamanna og jeppa samræmist á vegakafla núverandi vegar frá Þingvallavegi upp að Stóru Dímón en það úrlausnarmál sé á forræði sveitarstjórnar Bláskógabyggðar. Fram kemur að erlendum ferðamönnum fari fjölgandi ár frá ári og frístundabyggð í Bláskógabyggð sé í örur vexti. Lokun Gjábackkavegar á veturna lengi óhjákvæmilega hinn vinsæla hring ferðamanna um Gullfoss, Geysi og Þingvelli. Með nýrri legu vegarins verði ekki jafn gott útsýni til Þingvalla og Þingvallavatns eins og af núverandi vegi en hugsanlegt sé að hægt sé að viðhalda núverandi Gjábackkavegi sem útsýnisstað fyrir ferðamenn. Fram kemur að umferð um Þjóðgarðinn komi til með að aukast í framtíðinni vegna fjölgunar ferðamanna og fram hafi farið viðræður við Þjóðgarðsvörð og Bláskógabyggð um mögulegar aðgerðir til þess að stýra umferð um svæðið. Leið 1 gangi í berhögg við fyrirætlanir um reiðleið og gönguleið á núverandi Gjábackkavegi og valdi neikvæðum áhrifum á fyrirætlanir um menningartengda ferðaþjónustu vegna Kónsvegarins ef hann hyrfi undir nýjan veg á leið 1.

Í frekari umsögn Bláskógabyggðar kemur fram að einhugur sé um það í sveitarstjórn að leggja áherslu á að núverandi Gjábackkavegur verði fyrst og fremst reið- og gönguleið og að setja hverfisvernd á Kónsveginn. Þá verði ráðstafanir gerðar til að hindra akstur um núverandi Gjábackkaveg, ekki síst vegna þess að Vegagerðin hafi lýst því yfir að viðhald vegarins verði ekki á hennar vegum. Einnig sé einhugur um að leggja til þær breytingar á aðalskipulagi Laugardalshrepps að vegslóðinn frá núverandi Gjábackkavegi að skálanum í Krínglumýri vestan Litla-Reyðarbarms fái skilgreininguna „ aðrir vegir“ og að sá vegur verði framtíðar fjallvegatenging frá Lyngdalsheiðarvegi upp að Bragabót. Yrði þá að aka um 1.200 metra kafla núverandi Gjábackkavegar til að komast upp að Stóru-Dímón og á vegslóðann að Bragabót. Þar yrði að gera ráðstafanir til að skilja að umferð ökutækja og reiðhesta. Þingvallanefnd hafi ekki tekið afstöðu til nýtingar núverandi Gjábackkavegar eftir að nýr Gjábackkavegur (Lyngdalsheiðarvegur) verður tekinn í notkun. Komi fram sú ósk frá Þjóðgarðinum að gera leiðina upp að Stóru-Dímón frá Gjábackka hluta af vegakerfi Þjóðgarðsins og að viðhald vegarins verði á hans vegum komi til álita að skoða þá útfærslu. Þá verði hinsvegar að gera ráðstafanir til þess að skilja að umferð akandi og ríðandi vegfarenda auk þess sem tryggja verði að tekið verði fyrir gegnumakstur frá Stóru-Dímón um Barmaskarð og áfram núverandi veg.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að frá útsýnisstöðum í grennd við núverandi Gjábackkaveg sé gott útsýni yfir Þingvelli, sigdældina og jarðmyndanir sem eru einkennandi fyrir jarðfræði landsins s.s. móbergshryggi og eldhraun sem eru sjaldgæfar jarðmyndanir utan Íslands. Þessu útsýni verði spillt og aðgengi að útsýnisstöðum gert erfiðara verði leið 7 valin. Ekki hafi verið metin þörf á aðgengi að útsýnisstöðum við Gjábackkaveg í ljósi væntanlegs aukins ferðamannastraums vegna skráningar Þingvalla á heimsmínjaskrá. Eins og fram komi í matskýrslu sé ætlunin að

breyta núverandi Gjábakkavegi í göngu- og reiðleið en ljóst sé að fjölfarnar reið- og gönguleiðir fari ekki vel saman, né sé heppilegt að halda slíkum vegum opnum fyrir umferð ökutækja. Því megi leiða að því líkum að aðgengi ferðamanna að útsýnisstöðum við Gjábakkaveg muni versna, sérstaklega fyrir hópferðabíla. Stofnunin bendir á að nýlagning vegar muni jafnframt hafa neikvæð áhrif á aðgengi ferðamanna að Bragabót, en óljóst sé af matsskýrslu hvernig tekið verði á því máli. Einnig muni vegalengdin að Laugarvatnshellum aukast. Ennfremur vísar Umhverfisstofnun í samning menntamálaráðuneytisins og sveitarstjórna frá 1996 um að yfirvöld hafi mótað stefnu varðandi nýtingu svæðisins til útivistar þó svæðið njóti ekki formlegrar verndar. Í ljósi þessa telji Umhverfisstofnun brýnt að áhrif á svæðið vegna vegagerðar verði lágmörkuð svo sem kostur er. Þó byggja þurfi leið 1 upp vegna vatnsaga á Laugarvatnsvöllum muni endurbygging núverandi vegar hafa minnst áhrif á landslag þar sem notast verði við núverandi veglínu að hluta. Því virðist æskilegt að byggja því sem næst alfarið á núverandi vegstæði og vegurinn verði endurgerður með hóflegum hætti með það fyrir augum að mæta þörfum ferðamanna sem eru að skoða sig um á svæðinu.

Í umsögn þingvallanefndar kemur fram að lagning tengivegar milli Gjábakkavegar og leiðar 7 (að Laugarvatnshellum) sé óþörf og muni valda óþarfa náttúruspjöllum. Núverandi vegur muni áfram nýtast sem einstök útsýnisleið umfram allar aðrar leiðir.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ákvörðun um framtíðarnotkun vesturhluta núverandi Gjábakkavegar og útsýnisstaða vegna þjóðgarðsins á Þingvöllum liggi ekki fyrir en verði væntanlega ákveðin í aðalskipulagi Bláskógabyggðar sem nú sé í vinnslu. Athugandi sé að koma tveimur útsýnisstöðum fyrir við Gjábakkaveg samkvæmt leið 3 og leið 7.

Í athugasemd Náttúruverndarsamtaka Íslands kemur fram að Gjábakkavegur sé og verði fyrst og fremst ferðamannaleið á afar merku landsvæði með einstöku útsýni og telji samtökin að þetta sé lykilatriði varðandi endurbætur á veginum. Einstöku útsýni verði ekki til að dreifa á nýju vegstæði fyrir sunnan og neðan Gjábakkaveg. Tilkoma nýs vegar muni eyðileggja útsýnið af Gjábakkavegi og skemma einstaka fjallasýn sem blasi við vegfarendum þegar ekið sé norður eftir Þingvallavegi upp með Miðfelli og að Arnarfelli í þjóðgarðinum.

Í athugasemd Péturs M. Jónssonar kemur fram að leið 7 skemmi fyrir ferðamönnum, íslenskum og erlendum, möguleika á að njóta fegursta útsýnisins yfir Þingvallasvæðið og sjálfan Atlantshafshrygginn, frá útsýnispalli við Tintron.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ákvörðun um framtíðarnotkun vesturhluta núverandi Gjábakkavegar og útsýnisstaða vegna þjóðgarðsins á Þingvöllum verði væntanlega í aðalskipulagi Bláskógabyggðar sem sé í vinnslu.

4.1.5 Áhrif á hljóðvist

Í matsskýrslu kemur fram að miðað við 500 bíla umferð á sólarhring og ökuhraða 90 km/klst verði hljóðstig komið niður í 45 dB(A) í 70 m fjarlægð frá veginum sem séu viðmiðunarmörk reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Hljóðstig í hluta skipulagðar frístundabyggðar í Eyvindartungu verði yfir viðmiðunargildi en við öll núverandi íbúðarhús og frístundahús sé hljóðstig undir því. Bent er á að frístundabyggð megi ekki vera minna en 100 m frá nýjum Gjábakkavegi og umferð þurfi að vera um 1000 bílar á dag til þess að hljóðstig verði 45 dB(A) í 100 m fjarlægð.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að samkvæmt matsskýrslu muni hljóðstig fara yfir viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða innan fyrirhugaðrar

frístundabyggðar á austurhluta framkvæmdasvæðisins. Þar sem um nýskipulag sé að ræða geti heilbrigðisnefnd vegna sérstakra, óviðráðanlegra aðstæðna og að höfðu samráði við Umhverfisstofnun, leyft að á ákveðnum, afmörkuðum svæðum megi hávaði vera yfir viðmiðunarmörkum samkvæmt viðauka. Einnig sé mögulegt að breyta afmörkun frístundabyggðar á skipulagi eða að enduruppbyggja núverandi veg sem sé eina vegleiðin sem fjallað sé um í matsskýrslu sem uppfylli viðmiðunargildi reglugerðarinnar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram óskað hafi verið eftir því við sveitarstjórn Bláskógabyggðar að kanna mögulegar aðgerðir vegna hljóðvistar. Annars vegar að breyta landnotkun á 30-70 m ræmu meðfram veginum, þ.e. að þar verði ekki lengur skilgreind frístundabyggð og hins vegar að óska eftir því við heilbrigðisnefnd að hljóðstig frá umferð megi á afmörkuðum svæðum fara yfir viðmiðunarmörk. Í fundargerð sveitarstjórnar Bláskógabyggðar, dags. 13. maí 2004 komi fram að sveitarstjórn samþykkir að óska eftir því við heilbrigðisnefnd að hún geri tilslakanir á hljóðvistarkröfum. Um leið lýsi sveitarstjórnin sig reiðubúna til að beita sér fyrir breyttri afmörkun frístundasvæðis í landi Eyvindartungu í aðalskipulagi í samvinnu við landeigendur.

4.1.6 Áhrif á loftgæði

Fram kemur í matsskýrslu að ekki sé talið að umferð um Gjábakkaveg komi til með að valda verulegri loftmengun m.v. umferðarspá, legu vegar í landi og langhalla. Minni langhalla og afnám krappa beygja komi til með að jafna umferðarhraða ökutækja sem dragi úr losun mengandi efna. Styttung vegalengdar á milli Reykjavíkur og Laugarvatns komi til með að leiða af sér minni útblástur frá bifreiðum og bundið slitlag dragi úr myndun svifryks.

4.1.7 Áhrif á vatnsgæði

Í matsskýrslu kemur fram að frumvarp til laga um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess sem hafi verið til meðferðar á Alþingi síðastliðinn vetur, en var ekki afgreitt, miði fyrst og fremst að verndun lífríkis Þingvallavatns og grunnvatnsins sem renni til vatnsins. Vatnsverndarsvæðið í frumvarpinu nái að vatnaskilum á Markahrygg í austri. Yfirborðsvatn á Laugarvatnsvöllum renni til vesturs en grunnvatn undir völlum til austurs. Í matsskýrslu kemur fram það álit Freysteins Sigurðssonar, jarðfræðings á Orkustofnun, að líklegt vatnstökusvæði sé frá Lyngdalsheiði (suðvestan við Lyngdalsheiði) og að Arnarfelli. Tvenns konar mengunarhætta sé frá umferð annars vegar ef olúbílar velti og hins vegar vegna útblásturs bifreiða. Hægt sé að takmarka umferð olúbíla um vatnsverndarsvæðið en erfitt sé að segja til um vatnsmengun sem á sér upptök í útblæstri bifreiða þar sem litlar sem engar rannsóknir séu til staðar. Ekki sé afgerandi munur á því hvort leið 1 eða leið 7 sé betri með tilliti vatnsverndar, en leið 7 liggi nær mögulegu framtíðar vatnstökusvæði. Varðandi hugsanlega mengun Þingvallavatns af völdum loftmengunar vegna umferðar sé ekki talið að umferð um Gjábakkaveg komi til með að valda verulegri loftmengun. Nýr vegur og styttung vegalengdar á milli Reykjavíkur og Laugarvatns komi til með að jafna umferðarhraða ökutækja sem dragi úr losun mengandi efna og bundið slitlag muni draga úr myndun svifryks.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að ekki sé talin hætta á að niturmengun af völdum umferðar á Gjábakkavegi einum og sér muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns. Helstu álagsþættir til aukinnar köfnunarefnisákomu séu uppblástur, áburðarnotkun, skólþ og loftaðborin ákoma. Einnig sé Nesjavallavirkjun talin losa með vatni töluvert af köfnunarefni. Erfitt sé að meta losun niturs út í loftið

af völdum umferðar og enn erfiðara að meta hversu stór hluti þeirrar losunar berst út í vatnið. Aukin umferð um svæðið í heild sinni, t.d. vegna skráningar Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO, muni auka hlut umferðar í niturmengun á svæðinu og sé að mati Umhverfisstofnunar full þörf á að meta hugsanlega áhrif þess á Þingvallavatn. Hins vegar telur Umhverfisstofnun að bygging Gjábakkavegar muni ekki valda umtalsverðri mengun á vatnasviði Þingvallavatns. Bent er á að með beinni vegum og minni hraða minnki eyðsla bifreiða og þar með útblástur. Því muni endurbættur vegur með minni hönnunarhraða um Gjábakka stuðla að minni útlosun en sá vegur sem lagður er til neðar í hrauninu. Fram kemur að allar veglínur sem hafa verið skoðaðar (líka leið 1) muni liggja innan þess verndarsvæðis sem lagt er til í frumvarpi til laga um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess. Varðandi framtíðarvatnsnýtingu á svæðinu sé ljóst að leið 7 muni liggja töluvert nær hugsanlegum vatnstökustöðum en leið 1 og hætta á að mengun frá umferð berist út í neysluvatn sé því meiri. Því sé leið 1 betri með tilliti til hugsanlegrar mengunar á neysluvatni. Að mati Umhverfisstofnunar sé umhugsunarefni m.t.t. til verndar vatnasviðs Þingvalla hvort ekki sé þörf á að vakta hugsanlega mengun af völdum umferðar um Gjábakkaveg eða takmarka umferð bíla með mengandi varning um svæðið.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að jafn hraði á beinum vegum stuðli að minni eyðslu bifreiða. Þeim mun minni sem hæðarbreytingar séu á vegi og því víðari beygjur, þeim mun minna sé um hröðun í akstri sem aftur þýði minni mengun. Mun meiri hæðarbreytingar séu á leið 1 en á leið 7 og langhalli á leið 1 sé meiri en á leið 3. Samanlögð vegalengd á leið 1 sem sé með krappari planboga en 1000 m sé 5,9 km en ekki nema 1,5 km á leið 3 og leið 7 og stærð planboga fari niður fyrir 200 m á leið 1 á 0,5 km löngum kafla. Af þessum sökum telji Vegagerðin að ekki sé hægt að halda því fram að leið 1 valdi minni útblæstri en leiðir 3 og 7.

Í umsögn þingvallanefndar er bent á nauðsyn þess að banna umferð með olíu og önnur spilliefni um veginn, einnig verði nauðsynlegt að takmarka þungaflutninga um þjóðgarðinn. Muni nefndin setja reglur um takmörkun slíkrar umferðar.

Í athugasemd Landverndar er minnt á mikilvægi vatnsverndar og að ástæða geti verið til að takmarka heimildir til flutninga á eldsneyti og hættulegum efnum um svæðið.

Í athugasemd Náttúruverndarsamtaka Íslands kemur fram að vegna mikilvægis Þingvallavatns í náttúrufræðilegum skilningi verði að gera þá kröfu að metin séu áhrif aukningar í umferð á efnabúskap og frumframleiðslu í Þingvallavatni. Fordast beri eins og frekast er unnt allan óþarfa akstur gegnum þjóðgarðinn og vatnasvið Þingvallavatns. Hraðbraut um Lyngdalsheiði þjóði einnig heim aukinni hættu á mengunaróhöppum, t.d. olíuslysum vegna tíðari ferða olíuflutningabíla um svæðið.

Í athugasemd Péturs M. Jónassonar kemur fram að veglagningu eftir leið 7 beri að stöðva vegna niturmengunar í Þingvallavatni sem verði grænt og gruggugt. Niturmengun riðli fæðuvef murtunnar og búsvæðum sílableikju og kuðungableikju sem séu friðaðar af UNESCO og Alþingi. Einnig beri að stöðva veglagningu þessa leið vegna niturmengunar á framtíðarvatnsbóli og neysluvatni fyrir SV-Ísland, þ.e. 70-75% þjóðarinnar.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að leið 1 liggi einnig innan vatnasviðs Þingvallavatns og ekki sé talið að umferð um Gjábakkaveg skv. leið 7 komi til með að valda verulegri loftmengun m.a. í ljósi umferðarspár, legu vegar í landi og langhalla. Minni langhalli og afnám krappa beygja komi til með að jafna umferðarhraða ökutækja sem dragi úr losun mengandi efna. Vegalengd milli Reykjavíkur og

Laugarvatns styttist og það ásamt bundnu slitlagi dragi frekar úr heildarlosun mengandi efna í andrúmsloftið en að framkvæmdin valdi verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum. Erfitt sé að fjalla um möguleika á að nýta grunnvatnsstrauma fyrir neysluvatn þar sem ljóst sé að ekki verði af slíkum aðgerðum í fyrirsjáanlegri framtíð. Vísað er í umsögn Umhverfisstofnunar um matsskýrsluna þar sem fram komi að stofnunin telji að ekki sé hætt á að niturmengun af völdum umferðar á Gjábakkavegi, einum og sér, muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns.

4.2 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að á hinu kannaða svæði, sem náði 50 m út frá leiðum en 100 m við austur og vesturenda auk bæjarstæðis Gjábakka, séu engar friðlýstar fornleifar. Samtals hafi fundist 20 fornleifastaðir á könnunarsvæðinu og teljist einn staður hafa hátt minjagildi, sjö talsvert og tólf lítið. Minjar innan fornleifastaðanna séu mismargar en samtals hafi fundist 81 fornleif og þar af voru 50 meintar mógrafir á sama stað.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins er bent á að varast beri að hafa vinnuskúra eða efnisgeymslur of nálægt fornleifum og haga beri akstri þungavinnuvéla með tilliti til fornleifa.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að gögnum um fornleifar verði komið til verktaka og hann þannig upplýstur um hvar þær er að finna innan svæðisins.

Leið 2.

Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdir muni hafa mikil áhrif á mógrafir milli stöðva 3.000 og 3.100 á Hnúksheiði, austan Markahryggs, en minjagildi þeirra sé talið lítið og ef ekki sé hægt að hnika leiðinni til suðurs til þess að forðast rask sé rétt að teikna þær upp.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að stofnunin telji æskilegast að vegurinn verði fluttur suður fyrir mógrafirnar en annars verði þær teiknaðar upp.

Leið 3 og 12a.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðirnar fari framhjá vörðu sem með merkingu verði lítil hætt á að raskist. Þá fari leiðirnar yfir fornleið á móts við stöðvar 7.500-7.600 sem hafi lítið minjagildi en hægt væri að hnika framkvæmdinni til norðurs og forðast þar með röskun hennar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að leið 3 (sé henni hnikað norður fyrir forna leið, L6:1) sé besti kosturinn á austurhluta framkvæmdasvæðisins og að fallist sé á að varða verði merkt. Þótt ekki sé eindregið lagst gegn því að farið sé yfir fornleiðina þurfi að GPS mæla leiðina inn í landskerfi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að leið 3 sé sú veglína sem Vegagerðin hefur mælt með og því samræmist mat Fornleifaverndar ríkisins vali Vegagerðarinnar. Leitast verði við að hagræða leið 3 þannig að hún liggi fjær fornleiðinni.

Leið 7.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin þveri Biskupagötur við stöð 600 og rétt væri að GPS mæla göturnar.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að mæla þurfi göturnar með GPS tæki og færa þær inn á kort eða loftljósmynd.

Leið 1, lagfæring á núverandi vegi.

Í matsskýrslu kemur fram að Kónsvegur liggir samsíða núverandi vegi á nokkrum stöðum og muni líklega verða fyrir enn meiri spjöllum en orðið er við uppbyggingu vegarins t.d. vörðurnar vestan Barmaskarðs sem sé mögulegt að hafi tilheyrt leiðum sem komu á undan Kónsveginum. Rústir fjárhúsa neðst í Barmaskarði séu í mikilli hættu þó svo að hægt sé að merkja þær á framkvæmdatíma og ef þurfi að raska rústunum sé rétt að rannsaka þær nánar. Fornleið með talsvert minjagildi liggir þvert á veginn en hún sé þegar röskuð af núverandi vegi. Leiðin fari nálægt rétt við Gjábakka sem teljist með talsvert minjagildi en hægt væri að hnika leiðinni til og forðast þannig röskun.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að leið 1 hefði meiri áhrif á fornleifar en aðrir kostir sem kynntir eru í matsskýrslu og er því fagnað að fallið hafi verið frá hugmyndum um lagningu vegar nærri bæjarstæði Gjábakka enda líklegt að slíkur vegur hefði raskað þeim fornleifum sem þar er að finna. Fornleifaverndar ríkisins hefur hins vegar ekki fjallað um áhrif leiðar 1.

Tengivegir T1 og T2.

Í matsskýrslu kemur fram að tengivegur T1 geti haft áhrif á Vallarétt sem sé í jaðri Reyðarbarmshrauns. Minjagildi réttarinnar sé talsvert en hægt sé að tryggja öryggi hennar með því að girða austasta hlutann af meðan á framkvæmdum standi eða færa veglínuna til austurs frá réttinni.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að æskilegt sé að vegurinn fari ekki nær réttinni en 50 m og alls ekki nær en 20 m frá ystu mörkum hennar. Tengivegur T2 sé betri kostur en T1.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að tengivegur T2 sé sú leið sem Vegagerðin mæli með og því samræmist mat Fornleifaverndar ríkisins vali Vegagerðarinnar.

Námur.

Í matsskýrslu kemur fram að náma D gæti haft áhrif á Kónsveginn.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að suðurmörk námu D liggja nærri Kónsveginum en með því að gera verktökum grein fyrir legu vegarins ætti að vera hægt að koma í veg fyrir skemmdir á honum.

Í athugasemd Péturs M. Jónssonar kemur fram að auðvelt sé að rétta úr einstaka beygjum á Kónsvegi, gera hann greiðfæran og sneiða framhjá fornminjum.

Í svörum Vegagerðarinnar er vísað til umsagnar Fornleifaverndar ríkisins þar sem því sé fagnað að fallið hafi verið frá hugmyndum um lagningu vegar nærri bæjarstæði Gjábakka enda líklegt að slíkur vegur hefði raskað þeim fornleifum sem þar er að finna.

4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG FUGLA**4.3.1 Gróður**

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að gróður á austurhluta framkvæmdasvæðisins sé mun fjölbreyttari en á vesturhluta þess. Mosagróður einkenni austurhluta svæðisins en þar sé einnig að finna graslendi, kvistlendi, skóg og kjarrlendi, votlendi, ræktað og lítt eða ógróið land. Mosagróður og kvistlendi einkenni vesturhluta svæðisins. Fram kemur að samkvæmt sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf í nágrenni Gjábakkavegar liggja 1.408 m af leið 1 um land sem er vaxið birki, á meðan 1.081 m af leið 2 liggja í

sambærilegu landi og á leið 3 og 12 séu það 968 m (leið 3 og 12 liggja þar saman). Af þessu megi vera ljóst að mun meiri birkiskógur fari undir leið 1 heldur en leið 3. Fram kemur að leitast verði við að hafa öryggissvæði um 7 m breið frá vegöxl, raska landi sem minnst innan öryggissvæðis, nýta grenndargróður eða sambærilega fræblöndu við uppgræðslu þar sem það á við og þannig draga úr áhrifum á gróður.

Leið 2.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni hafa nokkur áhrif m.a. vegna skerðingar á flóum. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að veglínan sneiði að mestu hjá votlendi, en fari þó yfir tvo flóa annars vegar norðvestan Hnúksheiðar milli stöðva 3.800- 4.000 og hins vegar milli stöðva 5.400 – 5.700 sem sé sérstakur þar sem mýrastör vaxi allajafna ekki í flóa. Þá skipti veglínan samfellda graslendinu við Laugarvatnsvelli og Beitivelli og á henni sé sérstæð tjörn við stöð 8.350 sem æskilegt sé að sveigja framhjá m.a. vegna þess að þar vex sjaldgæf mosategund. Að teknu tilliti til þessara þátta telji Náttúrufræðistofnun Íslands veglínu 2 frekar slæman kost. Ef vegur verði lagður samkvæmt leið 2 yrði að endurheimta votlendi í stað þess sem tapast en áætlanir um það liggja ekki fyrir.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að í matsskýrslu komi fram að hið þetta kjarr sé hluti náttúrulegs birkiskógar sem sé hverfisverndaður í aðalskipulagi, þó ekki sé fjallað sérstaklega um þessi áhrif í mati á áhrifum leiða 2, 3 og 12a á gróðurfar. Stofnunin tekur undir álit Náttúrufræðistofnunar Íslands um að leið 2 sé slæmur kostur og ekki beri að velja þá leið þar sem hún hafi áhrif á votlendi, sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, án þess að greinilegur ávinningur sé af leiðinni umfram t.d. leið 3. Forðast beri að raska votlendissvæðum af þessari stærð og þar sem til eru framkvæmdakostir sem ekki muni raska þeim beri að velja þá frekar.

Leið 3.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin sé talin hafa lítil áhrif á gróður þó svo að hún liggji þvert í gegnum hverfisverndað svæði Blöndu og Blöndumýrar. Leiðin liggja á þurrasta hluta mýrarinnar þar sem gróðurfar sé ekki talið sérstakt og gert sé ráð fyrir að setja ræsi undir veginn við stöð 4.900 til að vatnsbúskapur mýrarinnar haldist. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að leiðin skeri í sundur svæði sem myndar gróðurfarslega heild í lægðinni meðfram Markahrygg og suður fyrir Blöndu. Veglínan liggja þvert yfir djúpan lækjarfarveg sem líti út fyrir að vera mjög vatnsmikill hluta ársins og flytja vatn úr Blöndumýri niður í Blöndu. Með því að gæta þess að halda lækjarfarveginum opnum t.d. með ræsi og gæta þess við veglagninguna að raskið nái ekki út í votlendið verði hægt að komast hjá því að spilla votlendinu eða breyta vatnsbúskapnum og teljist veglínan þá ásættanleg með tilliti til gróðurfars.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir það mat framkvæmdaraðila og Náttúrufræðistofnunar Íslands í sérfræðiskýrslu um gróður og fuglalíf að leið 3 sé viðunandi og valdi ekki umtalsverðum umhverfisáhrifum með tilliti til gróðurfars og raski ekki vistkerfum sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd, svo fremi sem farið verði í fram komnar mótvægisáðgerðir.

Leið 12a.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin fari inn á einn blautasta hluta Blöndumýrar, milli stöðva 5.200 og 5.600 og geti haft áhrif á sérstöðu eða verndargildi mýrarinnar nema gripið verði til sérstakra mótvægisáðgerða eins og með fljótandi vegi og fleiri ræsum en nauðsynlegt er vegna veglagningar. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar

Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að leiðin liggi yfir sérstæða mýri sem sé í suðurjaðri hverfisverndarsvæðisins og þeirrar votlendisgróðurheildar sem veglína 3 fari um og sé því frekar slæmur kostur. Ef vegur verði lagður samkvæmt leið 12a yrði að endurheimta votlendi í stað þess sem tapast en áætlanir um það liggi ekki fyrir.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að tekið sé undir mat Náttúrufræðistofnunar Íslands í sérfræðiskýrslu um gróður og fuglalíf um að leiðin sé slakur framkvæmdakostur m.t.t. gróðurfars og þar sem vegagerðin muni raska svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd beri að velja aðra framkvæmdakosti.

Leið 7.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin komi líklega til með að valda litlum áhrifum á gróður fyrst og fremst þar sem hún fari ekki um gróðurfélög eða gróðurfarslega sérstæð svæði sem séu sjaldgæf á lands- eða héraðsvísu. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að óvenju mikið sé þó af fléttumóa á veglínunni miðað við að hann er ekki útbreiddur og finnst helst á hálendinu.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að þar sem engum sérstæðum gróðursamfélögum verði raskað á leiðinni telji stofnunin að ekki verði um veruleg áhrif á gróður að ræða en þó sé um nýja leið að ræða í gegnum óskert gróðurlendi og því um lakari kost að ræða en leið 1.

Tengivegir T1 og T2

Í matsskýrslu kemur fram að leið T1 fari um mosaríkt land og graslendi en engin sérstök gróðurfélög séu í vegstæðinu og áhrifin því lítil. Leið T2, sem Bláskógabyggð mælir með, fari hins vegar eftir malarhrygg og hafi engin áhrif á gróðurfars.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni hafa nokkur áhrif á gróðurfars einkum á vesturhluta framkvæmdasvæðisins og vegi þar þyngst lagning um samfellt birkikjarr. Í sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf kemur fram að jákvætt sé að leggja veg á sama stað og núverandi vegur er, en þó sé neikvætt að á um helmingi leiðarinnar víki fyrirhugaður vegur út frá núverandi vegi. Hluti leiðarinnar (um 340 m) fari um óraskaðan birkiskóg og kjarr en þetta séu tiltölulega stuttir sneiðingar nærri núverandi vegi. Þess vegna og vegna þess hve algengt þetta gróðurlendi er á svæðinu leggst Náttúrufræðistofnun Íslands ekki gegn því að þessi leið verði valin.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er tekið undir það mat Náttúrufræðistofnunar Íslands að jákvætt sé að leggja veg á sama stað og núverandi vegur er fremur en að ráðast í nýlagningu vegar um óröskuð svæði. Þar sem um helmingur fyrirhugaðs vegar, skv. leið 1, víki frá núverandi vegstæði verði gróður óhjálkvæmilega fyrir neikvæðum áhrifum en slíkt megi lágmarka með hönnun vegarins og varkárni við framkvæmdir og valdi ekki umtalsverðum umhverfisáhrifum. Á móti komi að stórum og samfelldum gróðursvæðum verði forðað frá röskun.

Í svörum Vegagerðarinnar er ítrekað að engin gróðurfélög eða gróðurfarslega sérstæð svæði sem eru sjaldgæf á lands- eða héraðsvísu séu á leið 7. Hins vegar einkennist gróðurfars á veglínu 1 af gróðurfélögum með mosagróðri, kvistlendi og birkiskógi og birkikjarri. Samkvæmt sérfræðiskýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fuglalíf í nágrenni Gjábakkavegar fari mun meiri birkiskógur undir leið

1 en leið 3. Að teknu tilliti til ofangreindra upplýsinga hafni Vegagerðin ályktun Umhverfisstofnunar um að kostir 3 og 7 séu slakari en leið 1.

Í umsögn Landgræðslu ríkisins er bent á að í matsskýrslunni sé ekki tekið saman hve miklu landi verður raskað og upplýsingar um stærð og þéttleika gróðurlenda sem hverfi sé ekki að finna þar. Eðlilegt sé að uppgræðsla raskaðs lands, vegfláa, skeringa, slóða og náma, á framkvæmdasvæðinu sé sett fram sem skilyrði fyrir framkvæmdinni. Ekki komi fram hvort ætlunin sé að girða með nýjum vegi.

4.3.2 Fuglar

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands um gróður og fugla verði áhrif fyrirhugaðs vegar á fugla lítil þar sem fuglalíf á framkvæmdasvæðinu sé fremur einsleitt og allar fuglategundir á áhrifasvæðinu algengar á landsvísu. Líklegt sé að fuglar verði fyrir einhverri truflun vegna umferðar.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að líklegt sé að veglína 1, sem miðist við endurbyggingu núverandi vegar, muni valda minnstri röskun á fuglalífi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að fjöldi para á nýbyggðum hlutum leiðar 1 sé 104 en fjöldi para á endurbyggðum hluta leiðar 1 sé 111. Þegar sagt sé að líklegt sé að veglína 1 valdi minnstri viðbótarröskun á fuglalífi sé aðeins átt við röskun vegna nýbyggingar leiðar 1. Þar sem endurbygging feli í sér m.a. breikkun vegar megi leiða að því líkum að samanlagður fjöldi varppara sem verði fyrir áhrifum af framkvæmdum við leið 1 sé sambærilegur og á öðrum leiðum, eða um og yfir 200.

4.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

4.4.1 Áhrif á landslag

Í matsskýrslu kemur fram að skipta megi landslagi framkvæmdasvæðisins niður í þrjár heildir á grundvelli sjónrænnar og landfræðilegrar afmörkunar. Vesturhluti svæðisins einkennist af hraunbreiðum miðhlutinn af sléttlendi, grassléttum, mýrum og vötnum. Austurhluti svæðisins einkennist af vatnsskornum djúpum giljum og nálægð Laugarvatnsfjalls og þar séu meiri ummerki um landnotkun heldur en vestar svo sem námur, urðunarstaður, skíðalyfta, vatnsból, skógrækt, slóðir, girðingar, sumarbústaðir og bæir.

4.4.1.1 Vesturhluti framkvæmdasvæðisins

Leið 7.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni liggja að mestu um hraunlandslag. Ljóst sé að þetta svæði sé viðkvæmast hvað varðar áhrif framkvæmda á landslag m.a. vegna þess að svæðið frá Reyðarbarmi að kjarrlendi þjóðgarðsins sé mjög opið, lítt raskað og vegur muni sjást vel víða að. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur til talsverð.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni liggja um hraun og sögulega mannvistarlandslagið á Gjábakka. Leiðin sé innan svæðis sem er í tillögum Umhverfisstofnunar um náttúruverndaráætlun m.a. vegna móbergsmýndana sem eru nær óþekktar utan Íslands og sé innan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum. Á hinn bóginn sé ekki um nýlagningu vegar að ræða og svæðið því ekki óraskað. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að leið 1 sé besti kosturinn á þessu svæði m.t.t. áhrifa á landslag enda hafi þegar myndast lína í landi með lagningu vegarins sem ekki verði afmáð. Eldborgahraunin setji svip sinn á svæðið og muni leið 7 liggja þvert yfir það með veruleg og óafturkræf áhrif á svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd. Þó leið 7 liggir neðarlega í hrauninu, um svæði sem sé fremur slétt, verði hún áberandi í þessu opna landslagi frá núverandi Gjábakkavegi og Þingvallavegi. Þó gera megi ráð fyrir að sýnileiki leiðar 1 verði meiri með uppbyggingu vegarins telji Umhverfisstofnun að áhrif þeirrar leiðar á landslag verði talsvert minni en af leið 7.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ef litið sé til áhrifa vegna leiðar 1 til samanburðar beri að nefna að þar sé hraun úfnara og mun meira áberandi í landslagi. Leið 7 liggir hins vegar um tiltölulega einsleitt, slétt og mosagróið hraun hulið þykkum jarðvegi. Vegna þessara aðstæðna verði rask á úfnu hrauni mun meira áberandi við leið 1 og sjónræn áhrif verði því mun meiri en við leið 7. Umhverfisstofnun virðist víða horfa framhjá áhrifum leiðar 1 á umhverfið í samanburði við leið 3 og 7.

Í athugasemd Péturs M. Jónssonar kemur fram að leggjast beri gegn leið 7 vegna eyðileggingar á landslagi Eldborgahrauns og á einkennisfjöllum Atlantshafshryggjarins vegna óheyrilegrar efnistöku út Dímon, Syðri-Barmi, sem hverfi að nokkru og Miðfelli.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í matsvinnu hafi verið ákveðið að leggja fram leið 7 sem valkost Vegagerðarinnar þar sem aðrir kostir höfðu umfangsmeira rask í för með sér á Eldborgahrauni og samstaða var hjá helstu hagsmunaaðilum um leið 7 en ekki um aðrar leiðir. Leið 7 sé sá kostur sem liggir á stystum kafla um hraun og sé því forðast röskun á Eldborgahrauni sem kostur er og ekki verði séð að áhrif leiðar 7 á sigdældina verði umfangsmeiri en vegna leiðar 1. Þegar áhrifa á samspil jarðmyndana á svæðinu, þ.e. Eldborgahraun eldra og yngra, sigdældin og móbergshryggi, sé niðurstaðan sú að verndargildi svæðisins verði enn hátt og samspil jarðmyndana verði áfram sérstakt á heimsvísu með tilkomu vegar, þótt einstaka jarðmyndanir verði fyrir afmarkaðri röskun.

Í athugasemd Landverndar koma fram áhyggjur vegna neikvæðra áhrifa leiðar 7 á landslag og jarðmyndanir. Því sé það talið betri kostur að endurbyggja með hóflegum hætti núverandi veg (leið 1) þó það feli í sér að draga verði verulega úr kröfum um aksturshraða. Núverandi vegastæði sé innan marka þjóðgarðsins og umfang endurbyggingar vegarins verði að taka mið af því. Engum blöðum sé um það að fletta að hraðbraut á þessu svæði ásamt tilheyrandi raski vegna efnistöku rýri náttúrufragslegt gildi svæðanna, bæði sjónrænt og beint með jarðraski. Því beri að hafna öllum nýjum vegstæðum á þessu svæði.

4.4.1.2 Mið- og austurhluti framkvæmdasvæðisins

Í matsskýrslu kemur fram að miðhluti framkvæmdasvæðisins einkennist af mikilli víðáttu til austurs og suðurs með há fjöll í norðri. Nokkrir vegslóðar og opin náma setji mark sitt á landið. Á mið- og austursvæðinu megi telja að mestu neikvæðu áhrifin verði af miklum skeringum og fyllingum og lagningu vegar um lítt raskað land.

Leið 2.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni verða áberandi séð frá núverandi vegi um Barmaskarð og víðar vegna nálægðar við hann og hætta sé á að upplifun gangandi og ríðandi vegfarenda sem leið eigi um hann truflist vegna nálægðar. Einnig verði vegurinn áberandi austast vegna mikilla fyllinga og skeringa í giljum en muni sjást

lítið frá frístundabyggð vegna þess hversu ofarlega í landinu hann verði og trjágróður komi einnig til með að draga úr sýn að veginum. Núverandi frístundabyggð yrði í um 400 m fjarlægð frá veginum í stað 550 m frá núverandi vegi. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur.

Leið 3.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin verði nokkuð áberandi vegna skeringa og fyllinga og kunni að breyta upplifun landslags fyrir vegfarendur þar sem þeir muni hafa meiri sýn til fjallanna í stað þess að fara undir hlíðum þeirra. Austast færast vegurinn nær frístundabyggð og verði í 330 m fjarlægð í stað 550 m nú. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar.

Í matsskýrslu kemur fram að á miðhluta svæðisins skerðist hinir sléttu vellir sem verði að teljast sérstakir á svæðisvísu. Gert er ráð fyrir að byggja veginn upp um a.m.k. 2 m vegna mikils vatns sem safnast fyrir á völlum í leysingum. Leið 1 liggja um gróið landslag með giljum, þétt kjarr og hlíðar Laugarvatnsfjalls. Á austur hluta svæðisins muni þurfa meiri skeringar og fyllingar en eru í núverandi vegi, sérstaklega yfir Stóragil. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða lítil til nokkur.

Tengivegir T1 og T2.

Fram kemur í matsskýrslu að leið T2 muni liggja um malarhrygg milli Beitivalla og Blöndumýrar og muni hafa minni áhrif á landslag en leið T1.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að á miðsvæðinu muni leið 3 liggja um óraskað svæði og kljúfa upp opið landslag og gróðurfarslega heild sem nýtur hverfisverndar og einkennir svæðið. Leið 1 muni hafa minnst áhrif á miðheild svæðisins. Þó þörf sé á mikilli uppbyggingu á veginum vegna leysingavatns á svæðinu muni endurbygging núverandi vegar raska landslagi minnst. Þótt giljött landslag neðan Laugarvatnsfjalla njóti ekki sérstakrar verndar setji þessi gil svip sinn á svæðið og hafi talsvert útivistargildi. Gilin séu jafnframt mynduð í þá sethjalla sem fjallað sé um í kaflanum um jarðmyndanir, en þessir sethjallar séu taldir hafa talsverða sérstöðu og verndargildi. Á austari hluta svæðisins muni leiðir 2, 3 og 12a hafa mikil áhrif á landslag á Laugarvatnsvöllum og í giljum neðan Laugarvatnsfjalls, m.a. innan svæða sem njóta hverfisverndar í skipulagi.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að megináhrif á landslag verði vegna lagningar vegar um tiltölulega óraskað svæði en þau áhrif verði að stórum hluta hægt að afmá og geti ekki talist veruleg. Fram kemur að skv. nýjum upplýsingum og mælingum þurfi leið 1 að vera byggð upp um a.m.k. 3 m á Laugarvatnsvöllum vegna vatnavaxta. Jafnframt krefjist minnkun langhalla í Barmaskarði mikilla fyllinga. Þetta hvort tveggja geti orðið til lýta í landslaginu sbr. álit Náttúrufræðistofnunar Íslands um að breiður upphækkaður vegur í núverandi vegstæði Gjábackavegar yfir þvera Laugarvatnsvelli muni skipta völlum í tvennt með afgerandi hætti og á mun meira áberandi hátt en núverandi vegur gerir. Vegagerðin telji að áhrif leiða 3 og 7 verði ekki veruleg og að Umhverfisstofnun virðist víða horfa framhjá áhrifum leiðar 1 á umhverfið í samanburði við leið 3 og 7.

4.4.2 Áhrif á jarðmyndanir

4.4.2.1 Vesturhluti framkvæmdasvæðisins

Leið 7.

Fram kemur í matsskýrslu að leiðin liggir um Eldborgahraun en lítið sem ekkert sé um hæðir og hóla í hrauninu í veglínunni og ekki hafi fundist þar hellar eins og ofar í hrauninu nær núverandi vegi. Um sé að ræða nýlagningu vegar í eldhrauni og verði rask á hrauninu um 16,8 ha og þar af um 1,5 ha vegna öryggissvæða. Það sé mat framkvæmdaraðila að áhrif vegar eftir leið 7 á jarðmyndanir séu nokkur til talsverð.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar.

Fram kemur í matsskýrslu að leiðin muni skerða Eldborgahraun yngra í Barmaskarði og einnig vestan þess og valda lítills háttar röskun á Eldborgahrauni hinu eldra. Eldborgahraun yngra sé þykkt, úfið og talsvert mishæðótt og mun ójafnara að sjá í nágrenni leiðar 1 heldur en þar sem það hefur runnið neðar í landinu í átt að Miðfelli, þar sem fyrirhugað sé að leggja leið 7. Áhrifin á hraunið í Barmaskarði verði bein og óafturkræf en að öðru leyti komi leið 1 ekki til með að hafa áhrif á merkar jarðmyndanir. Í sérfræðiskýrslu Vegagerðarinnar um jarðfræði við Gjábakkaveg kemur fram að flestir hellar sem hafa fundist eru fyrir ofan núverandi veg en um miðja vegu á milli hans og leiðar 7 sé einnig nokkuð um hella og hellisskúta. Telja megi líklegt að fleiri hellar geti fundist í suðurhlíðum hraunsins. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir í heild verða lítil.

Í **umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að vesturhluti framkvæmdasvæðisins sé afar fjölbreyttur hvað varðar jarðmyndanir og sé svæðið sérstakt á heimsvísu vegna Eldborgahrauns eldra og yngra, sigdældarinnar og móbergshryggja s.s. Reyðarbarm. Eldborgahraun njóti verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og beri því að forðast röskun þeirra svo sem kostur er og þau séu einnig þekkt fyrir hraunhella. Sigdældin sem einkenni landslag Þingvalla nái frá Hengli í suðri og norður að Langjökli og sé ein fárra sigdælda á úthafshrygg í heiminum sem sé vel sýnileg á landi. Því sé sérstaða hennar mikil og verndargildi hátt og á heimsvísu. Þær veglínur sem kynntar séu í matsskýrslu vestan Beitivalla liggja allar um sigdældina og skarist við litla Reyðarbarm. Þó eldhraun og móbergshryggir séu algengar jarðmyndanir á landsvísu telur stofnunin að líta verði til þess að hér finnist þessar jarðmyndanir allar á tiltölulega afmörkuðu svæði. Því hafi svæðið í heild sinni hátt verndargildi. Þetta mat endurspeglar í tillögum stofnunarinnar að náttúruverndaráætlun þar sem þetta svæði er innan svæðisins Þingvellir – Skjaldbreiður – Tindaskagi sem lagt sé til að verði gert að þjóðgarði. Eins og fram komi í matsskýrslu séu forsendur þeirrar tillögu jarðmyndanir eins og móbergshryggir og stapar, gígaraðir, grunnvatn og ung brotakerfi ásamt sigdalnum á Þingvöllum og mikilvægi svæðisins í sögu jarðvísinda. Jafnframt megi benti á að í stefnumótun ríkisstjórnarinnar til ársins 2020, um sjálfbæra þróun í íslensku samfélagi, sé m.a. fjallað um vernd sérstæðra jarðmyndana. Þar komi fram að forgangsmál sé að vernda landslag og sérstæð fyrirbæri sem eru óvenjuleg í okkar heimshluta og einkennandi fyrir landið, t.d. hraun og móbergsfjöll. Bent er á að í matsskýrslu segi að hafa beri í huga að Eldborgahraunið sé ekki óraskað því lagðir hafi verið um það vegir og slóðar. Sumarbústaðarbyggð sé í hrauninu t.d. í landi Miðfells og víðar, auk þess sem búskapur sé og hafi verið stundaður í hrauninu og það að hluta tekið til ræktunar. Eldborgahraunið sé sléttlent og almennt auðvelt yfirferðar. Umhverfisstofnun telur að sú staðreynd að hrauninu hafi verið raskað geri það enn brýnna en ella að forðast frekara rask á því, sérstaklega í þeim mæli sem hér um ræðir. Að mati stofnunarinnar sé það ekki sjálfsgefið að eldra rask réttlæti frekara

rask á svæðinu heldur gefi það frekar tilefni til að nýta það rask sem fyrir er eins og unnt er. Fram kemur að það sé álit Umhverfisstofnunar, m.t.t. til umfjöllunar um verndargildi jarðmyndana á svæðinu vestan Reyðarbarns, að áhrif nýlagningar verði veruleg. Uppbyggður vegur eftir leið 7 muni raska hrauninu með áberandi hætti og jafnframt skapa nýtt sár þvert á brotastefnu sigdældarinnar og vera lýti í annars nokkuð óröskuðu hrauninu. Nýlagning vegar skv. leið 7 muni óhjákvæmilega skerða jarðmyndanir sem hafa mikið verndargildi á landsvísu og heimsvísu og telur Umhverfisstofnun að leið 7 muni hafa í för með sér veruleg og óafturkræf áhrif. Enduruppbygging vegar, eftir leið 1, sé ótvírætt betri kostur en nýlagning þar sem með vandaðri hönnun sé hægt að lágmarka áhrif á jarðmyndanir töluvert. Umhverfisstofnun telur að leið 7 muni hafa í för með sér veruleg og óafturkræf áhrif.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að í matsvinnu fyrir Gjábakkaveg hafi Vegagerðin lagt mikla áherslu á verndargildi jarðmyndana og samspil jarðmyndana á framkvæmdasvæðinu. Í matsvinnu hafi verið ákveðið að leggja fram leið 7 sem valkost Vegagerðarinnar þar sem aðrir kostir höfðu umfangsmeira rask í för með sér á Eldborgahraunið og samstaða hafi verið hjá helstu hagsmunaaðilum um leið 7 en ekki um aðrar leiðir, þar með talið leið 1. Í vettvangsferðum á leið 7 hafi ekki fundist hellar, hins vegar sé vert að benda á að leið 1 fari yfir helli við stöð 11.000. Flestir hellar sem vitað sé um séu norðan við veglínu 7 þar sem hraun er úfnara. Leið 7 sé sá kostur sem liggja á stystum kafla um hraun. Þegar litið sé til þessara þátta sé ljóst að Vegagerðin hafi forðast röskun á Eldborgahrauni eins og kostur er. Vegagerðin hafi því að fullu tekið tillit til 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999. Fram kemur að Vegagerðin taki undir það sjónarmið að ekki sé sjálfgefið að eldra rask réttlæti frekara rask, hins vegar séu það mikilvægar upplýsingar um áhrifasvæði fyrirhugaðrar framkvæmdar hvort það sé óraskað eða ekki sbr. 2. gr. liðar iv. e. í 3. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Samkvæmt því einkunnakerfi sem Vegagerðin noti í matsskýrslu séu áhrif leiðar 7 á jarðmyndanir nokkur til talsverð en í því mati hafi ekki verið tekið tillit til þess að Vegagerðin hyggist leitast við að leggja veginn sem mest ofan á hraunið og Vegagerðin hafi það alltaf að leiðarljósi að vanda hönnun og lágmarka þar með áhrif framkvæmda á jarðmyndanir og aðra umhverfisþætti. Leið 7 muni að mestu leyti liggja á fyllingum á hrauninu og því verði mögulegt að afmá að mestu vegsummerki um veg á svæðinu í framtíðinni. Vissulega hafi áhrifasvæðið hátt verndargildi, en þar með sé ekki gefið að umfang áhrifa á jarðmyndanir vegna framkvæmda verði veruleg og óafturkræf. Að mati Vegagerðarinnar vegi þungst við mat á umfangi áhrifa að verið sé að raska tiltölulega óröskuðu svæði með því að leggja veg skv. leið 7. Vegagerðin telji því að áhrif nýlagningar á hraunið geti ekki talist veruleg eða að endurbygging núverandi vegar sé betri kostur en nýlagning leiðar 3 og 7 eins og Umhverfisstofnun álíti.

Að mati Vegagerðarinnar verða áhrif vegna leiðar 7 á sigdældina ekki umfangsmeiri en vegna leiðar 1 og verndargildi sigdældarinnar rýrni ekki, enda sé hún afskaplega víðfeðm og mörg mannvirki innan hennar. Vegagerðin telur því ekki rök fyrir því að telja að leið 7 komi til með að hafa veruleg og óafturkræf áhrif á verndargildi þessa merka jarðfræðilega fyrirbæris. Þegar rök fyrir umfangi áhrifa séu skoðuð í heild sinni, þ.e. á samspil jarðmyndana á svæðinu sem séu m.a. Eldborgahraun eldra og yngra, sigdældin og móbergshryggir sé niðurstaðan sú að mati Vegagerðarinnar að verndargildi svæðisins verði enn hátt og samspil jarðmyndana verði áfram sérstakt á heimsvísu með tilkomu vegar, þótt einstaka jarðmyndanir verði fyrir afmarkaðri röskun.

Efnistaka.

Efnistaka er fyrirhuguð úr tveimur námum í móbergshryggjum það er í Litla-Reyðarbarmi (náma A) og úr aurkeilu í Miðfelli (náma J). Efnistaka úr Litla-Reyðarbarmi er talin hafa töluverð sjónræn áhrif þar sem hann sé nokkuð áberandi kennileiti og mikilvægt sé að draga úr áhrifum með vönduðum frágangi. Efnistaka úr Miðfelli hafi einnig nokkur sjónræn áhrif sérstaklega á meðan á henni standi. Á Beitivöllum er fyrirhuguð náma í misgengisstalli (náma B) en vestan Kringlumýrar í jökulruðningsholti (náma I) og norðan Laugarvatnsvalla úr áreyrum (náma L). Verði vegur lagður samkvæmt leið 1 yrði efnistaka úr Stóra Dímon (náma K) sem er opin náma í móbergshrygg innan þjóðgarðsins á Þingvöllum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er bent á að efnistaka í Reyðarbarmi sé að mati stofnunarinnar slæmur kostur, enda hryggirnir áberandi kennileiti í landi. Jafnframt telur stofnunin að frekari efnistaka úr Miðfelli sé óæskileg vegna nálægðar efnistökuastaðarins við Þingvallavatn.

Í umsögn Þingvallanefndar kemur fram að varðandi efnisnámur þá ætti einungis að snyrta efnisnámunu í Dímon og loka henni. Ekki sé fallist á að sáð verði í svæðið eftir að gengið hafi verið frá því, þarna sé einungis mosi og hraun og umhverfið því afar viðkvæmt.

Í umsögn Ferðamálaráðs er bent á að víða um land sé verið að opna tiltölulega litlar námur sem rjúfi tiltölulega lítt snortnar landslagsheildir sem skaði ásýnd viðkomandi svæðis til frambúðar og vert væri að skoða möguleika á að minnka sjónræn áhrif efnistökusvæða og jafnvel að fækka þeim.

Í athugasemd Landverndar kemur fram að einungis ætti að miða við nauðsynlegar aðgerðir til að ganga frá núverandi raski í námu J (aurkeila í Miðfelli) og K (Stóra Dímon).

Í umsögn Péturs M. Jónssonar er bent á að hraðbraut 7 beri að stöðva vegna eyðileggingar á einkennisfjöllum Atlantshafshryggjarins vegna óheyrilegrar efnistöku í Dímon, Syðri-Barmi, sem hverfur að nokkru og í Miðfelli.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að þar sem lagt sé til að farið verði í efnistöku í móbergshryggjum hafa námur þegar verið opnaðar. Þá sé efnistaka í Litla-Reyðarbarmi samkvæmt aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000-2012 og framkvæmd Vegagerðarinnar í samræmi við það. Efnistakan komi til með að verða áberandi meðan á framkvæmdum stendur. Mikilvægt sé að standa vel að frágangi til að draga sem kostur er úr útlitsbreytingum á hryggnum og muni Vegagerðin leita samráðs við Umhverfisstofnun og Bláskógabyggð. Vert sé að benda á að Barmaskarð sé einnig hluti af móbergshrygg og fyrirséð að endurbygging leiðar 1 muni valda miklu raski á jarðmyndunum í skarðinu, bæði á hrauni og móbergi. Í drögum að aðalskipulagi Bláskógabyggðar komi fram að áætluð sé tímabundin efnistaka í Miðfelli, Mjóanesi og Stóru-Dímon vegna framkvæmda við Gjábackaveg. Mjóanesnáman verði einungis nýtt ef leið 7 verði fyrir valinu og náman í Dímon einungis við val á leið 1, sem sé lögð fram til samanburðar. Hins vegar verði ekki framhjá því litið að móbergshryggir séu mjög algengir á Íslandi, þótt þeir séu sjaldgæfir á heimsvísu. Þegar litið sé til þessara staðreynda sé það mat Vegagerðarinnar að afmörkuð röskun móbergshryggjar geti ekki talist til verulegra óafturkræfra umhverfisáhrifa. Náman í Kringlumýri sé innan hverfisverndarsvæðisins en liggi utan við mýrina. Í tengslum við gerð aðalskipulags Bláskógabyggðar sé vinna hafin við að endurskoða afmörkun hverfisverndarsvæða m.a. m.t.t. þessa. Litli Reyðarbarmur (náma A) og Miðfell (náma J) njóti ekki verndar.

4.4.2.2 *Mið- og austurhluti framkvæmdasvæðisins*

Leiðir 2, 3 og 12 a.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðirnar komi til með að liggja yfir hluta sethjalla auk þess sem nokkur efnistaka sé áætluð úr þeim. Hjallarnir séu nánast óraskaðir. Þrátt fyrir fyrirhugaðar framkvæmdir muni þeir standa að mestu eftir óraskaðir og muni áfram vitna um breytingar á yfirborði vatns sem nú sé horfið. Vestast á svæðinu fari leiðir einnig að litlu leyti um Eldborgahraun þar sem það er hulið vatnaseti. Samkvæmt þessum leiðum verði áhrif framkvæmdarinnar lítil.

Fram kemur að leið 12a liggi eins og leið 3 nema þar sem hún fari suður fyrir Blöndumýri og valdi samskonar áhrifum á jarðmyndanir og teljist áhrif hennar því lítil.

Leið 1, endurbygging núverandi vegar.

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin komi til með að skerða nokkuð þykkt og úfið hraunið í Barmaskarði með skeringum. Áhrifin verði bein og óafturkræf. Áhrif leiðar 1 á jarðmyndanir verði nokkur.

Námur.

Efnistaka er fyrirhuguð úr námum A, B og L og áhrifum þess lýst í kafla um vestursvæðið en einnig úr opinni námu í jökulruðningi austan Laugarvatnsvalla (náma C), opinni námu í fornum áreyrum vestan Rauðumýrar (náma D) og úr nýrri námu í sethjalla við Rauðagil (náma F). Efnistaka úr sethjöllunum við Rauðagil er ekki talin raska þeim verulega eða hindra rannsóknir á þeim.

Í **umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að ljóst sé að veglínur 2, 3 og 12a muni skerða jarðmyndanir á austurhluta svæðisins meira en leið 1. Hins vegar telur stofnunin að þeir kostir sem framkvæmdaraðili leggur fram til úrskurðar á austurhluta svæðisins muni ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Að mati Umhverfisstofnunar sé leið 1, enduruppbygging núverandi vegar, besti kosturinn varðandi áhrif á jarðmyndanir. Þó óhjákvæmilega verði rask í kringum núverandi vegstæði megi lágmarka það við hönnun hans ef tekið er mið af staðsetningu vegarins á svæði sem nýtur sérstakrar verndar.

Tengivegir T1 og T2.

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif tengivega T1 og T2 á jarðmyndanir verði lítil.

5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum lagningu Gjábakkavegar (365) í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að byggja nýjan um 15 km langan veg frá vegamótum við Laugarvatnsveg að Þingvallavegi á mótis við Miðfell. Lagðir eru fram þrír kostir á legu vegarins austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 2, 3 og 12a og einn kostur vestur yfir hraunið, leið 7, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Leið 1, þ.e. endurbætur á núverandi vegi, er kynnt til samanburðar. Núll-kosti er lýst miðað við að núverandi vegakerfi verði látið halda sér. Valkostur Vegagerðarinnar er leið 3 að austanverðu og leið 7 að vestanverðu. Um er að ræða stofnveg af tegund C1, með hönnunarhraða 90 km/klst.

Heildarefnisþörf er áætluð um 450.000-580.000 m³ og er áætlað að efnið komi úr skeringum og allt að 9 námum. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist á árunum 2004-2006 og ljúki 2007-2010.

5.1 ÁHRIF Á SAMGÖNGUR, UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að það séu einkum ferðamenn, frístundahúsafolk og íbúar Bláskógabyggðar sem ferðist um Gjábakkaveg. Allir framlagðir kostir, þ.e. leiðir 2, 3 og 12a á austurhluta framkvæmdasvæðisins og leið 7 á vesturhluta svæðisins, séu ásættanlegir hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi. Núllkostur og leið 1 uppfylli ekki þessi skilyrði. Gert sé ráð fyrir að umferð um nýjan Gjábakkaveg verði 300-500 bílar á sólarhring árið 2010 en miðað við óbreytt ástand verði umferð um núverandi veg a.m.k. 200 bílar á sólarhring árið 2010. Ferðatími milli Laugarvatns og Gjábakka muni styttest um 2 mínútur.

Í umsögnum og athugasemdum hefur komið fram gagnrýni á að ekki hafi verið metinn sá framkvæmdakostur að endurbyggja núverandi veg á vesturhluta framkvæmdasvæðisins með minni hönnunarhraða og í öðrum vegflokkum til þess að skapa tækifæri til að laga veginn betur að landi og minnka áhrif á umhverfið. Þessi vegur geti tengst nýjum Gjábakkavegi á austurhluta framkvæmdasvæðisins. Gjábakkavegur þjóni fyrst og fremst ferðamennsku og uppbyggður vegur um Gjábakka, með minni hönnunarhraða til að lágmarka umhverfisrask, muni fremur þjóna því hlutverki en sá vegur sem Vegagerðin leggi til. Með því að lækka umferðarhraða stigbundið niður í 50 km/klst frá 70 km/klst megi leiða að því líkum að umferðaröryggi við og innan þjóðgarðsins verði meira og hraði minnki að þjóðgarðinum. Bent er á að ekki sé ljóst að leið 7 sé snjóléttari en leið 1.

Vegagerðin hefur bent á í framlögðum gögnum að hættulegt sé að einfalda og staðhæfa um samhengi milli hönnunarhraða og slysa, sem sé flókið og háð aðstæðum hverju sinni og er lögð áhersla á að vegstaðall gefi lágmarksgildi en ekki æskileg gildi. Breytingar á hámarkshraða verði að vera skýrt afmarkaðar og tilgangurinn augljós. Við samsetningu leiðar 2 að austan og leiðar 1 að vestan náist ekki að samhæfa hönnunargildi á ásættanlegan hátt eins og á leið 3 og leið 7 sem verði öruggari vegur. Einnig er bent á að leið 1 muni liggja um 100 m hærra í landi, með 10-11% halla, en leið 7 með 6% halla og yrði því undir öllum kringumstæðum útsettari fyrir snjó og hálfu og vetrarviðhald því meira á leið 1.

Skipulagsstofnun telur að tenging leiða 2, 3 eða 12a við leið 7 séu allt ásættanlegir kostir m.t.t. samgangna og umferðaröryggis. Stofnunin telur að samsetning leiðar 2 og leiðar 1 sé einnig ásættanlegur kostur m.t.t. ferðatíma milli Laugarvatns og Þingvalla en mat Vegagerðarinnar er hins vegar það að leiðin sé ekki ásættanleg m.t.t.

umferðaröryggis. Líklegt er að meiri þjónustu þurfi að vetrarlagi á þeirri leið vegna snjóalaga. Skipulagsstofnun telur að 50 km/klst hámarkshraði á leiðinni milli Gjábakka og Barmaskarðs, þ.e. innan þjóðgarðs, sé vart raunhæfur m.t.t. umferðarpunga og aksturshegðunar ökumanna almennt og því ekki hægt að gera ráð fyrir vegi á svæðinu með minni hönnunarhraða en 70 km/klst.

5.2 ÁHRIF Á ÚTIVIST OG FERÐAÞJÓNUSTU

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að framkvæmdasvæðið sé utan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum en leið 1 liggir að hluta innan hans. Þjóðgarðurinn hafi verið samþykktur á heimsminjaskrá UNESCO. Samráð hafi verið haft við þingvallanefnd, þjóðgarðsvörð, Bláskógabyggð og samráðsnefnd um skráningu þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO um lagningu nýs Gjábackavegar. Náðst hafi samstaða um leið 7 og hafi sú staðreynd að leið 7 muni liggja utan þjóðgarðsmarka vegið þungt. Vegagerðin telur að með þessu móti hafi verið tekið fullt tillit til svæðisins sem er á heimsminjaskrá og komið til móts við kröfur þeirra aðila sem höfðu með skráninguna að gera, stjórnun þjóðgarðsins og leyfisveitingar innan hans. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að almennt batni aðgengi að ferðamannastöðum með nýjum Gjábackavegi að undanskildu aðgengi að slóðanum upp að Bragabót sem er nýttur á veturna. Á leið 7 verði farið um einsleitara land og útsýni til Þingvalla og Þingvallavatns verði ekki eins gott og af núverandi vegi.

Í umsögnum og athugasemdum er tekið undir mikilvægi bættra samgangna og aukins umferðaröryggis á svæðinu. Hins vegar koma einnig fram áhyggjur af því að aðgengi að útsýnistöðum við núverandi Gjábackaveg og að Bragabót muni versna og útsýni þaðan muni spillast verði vegurinn lagður yfir Eldborgarhraunin samkvæmt leið 7. Ekki hafi verið metin þörf á aðgengi að útsýnisstöðum við Gjábackaveg í ljósi væntanlegs aukins ferðamannastraums vegna skráningar Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Æskilegt sé að leggja Gjábackaveg samkvæmt leið 1 til að mæta þörfum ferðamanna sem eru að skoða sig um á svæðinu. Þingvallanefnd hefur bent á að núverandi vegur muni áfram nýtast sem útsýnisleið. Bláskógabyggð hefur hins vegar lagt áherslu á að núverandi Gjábackavegur verði fyrst og fremst nýttur sem reið- og gönguleið og gerðar verði ráðstafanir til að hindra akstur um hann. Bláskógabyggð tekur fram að vegslóð frá núverandi Gjábackavegi að skálanum í Kringlumýri, vestan Litla-Reyðarbarms, verði nýtt sem framtíðar fjallvegatenging frá nýjum Gjábackavegi upp að Bragarbót. Bláskógabyggð bendir ennfremur á að verði þess óskað af hálfu þjóðgarðsins að núverandi vegur frá Gjábakka að Stóru Dímon verði hluti af vegakerfi þjóðgarðsins komi til álita að skoða þá útfærslu. Þá þurfi að tryggja að ekki verði um gegnumakstur að ræða frá Stóru Dímon um Barmaskarð og áfram austur núverandi veg.

Skipulagsstofnun telur að núverandi vegur nýtist útivist og ferðaþjónustu allvel. Fyrir liggur að nýr vegur samkvæmt leið 7 og leiðum 2, 3 eða 12a verður greiðfær en mun ekki stytta ferðatíma milli Laugarvatns og Þingvalla verulega miðað við leið 1. Að mati stofnunarinnar er útsýni einstakt frá núverandi vegi, um 3 km ofan Gjábakka, yfir Þingvelli, vesturhluta sigdældarinnar og framhald hennar við Nesjavelli og Hengil. Útsýni er til austurs úr Barmaskarði og til vesturs af völlum austan þess upp í skarðið og sérstæðs hraunstraumsins sem runnið hefur niður skarðið. Útsýni frá nýjum leiðum verður fábrottnara og lítið yfir sigdældina og Þingvelli, samanborið við útsýni frá leið 1. Fyrir liggur að ferðalangar sem eiga leið um Gjábackaveg koma gjarnan við í Laugarvatnshellum og er gert ráð fyrir að leggja tengiveg að hellunum frá nýjum vegi. Ennfremur liggur fyrir að vegalengd milli Gjábakka og Laugarvatnshella eftir

núverandi vegi er um 8 km löng. Hluti vegfarenda mun því þurfa að leggja nokkurra km lykkju á leið sína upp að Laugarvatnshellum en einnig að útsýnisstað fyrir ofan Gjábakka samkvæmt leið 3 og 7, þ.e. valkosti Vegagerðarinnar. Vegfarendur sem sækjast eftir því að skoða Laugarvatnshella og útsýnisstað ofan Gjábakka munu þurfa að fara rúmlega 20 km í stað 8 km þar sem aka þarf hluta vegar fram og til baka.

Fyrir liggur að með tilkomu nýs Gjábackavegar verður núverandi vegur opinn fyrir umferð ökutækja á um 1 km kafla við Laugarvatnsvelli og á rúmlega 1 km kafla austan vegar að Bragabót. Einnig má gera ráð fyrir að ferðamönnum á svæðinu muni fjölga vegna skráningar Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Í ljósi þessa og að vegalengdir sem vegfarendur þurfa að fara til að koma við á helstu áningarstöðum á svæðinu munu lengjast töluvert telur Skipulagsstofnun viðbúið að þrýst verði á um, vegna hagsmuna ferðaþjónustu, að núverandi vegur milli Laugarvatnshella og Gjábakka verði áfram opinn fyrir umferð ökutækja frá Gjábakka að vegi að Tintron og Bragabót og jafnvel alla leið að Laugarvatnshellum. Þannig verði tvöfalt vegakerfi yfir Eldborgahraun. Það getur þýtt breyttar forsendur varðandi umferð á nýjum Gjábackavegi svo sem varðandi markmið um að draga úr slysatíðni á veginum milli Laugarvatns og Þingvalla, sem gæti kallað á lagfæringar á núverandi vegi í framtíðinni sem ferðamannavegi. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun mikilvægt að í aðalskipulagi Bláskógabyggðar verði mörkuð skýr stefna um framtíðarnotkun vesturhluta núverandi Gjábackavegar, m.a. um nýtingu og eftir atvikum viðhald vegarins og aðgengi að útsýnisstöðum vegna þjóðgarðsins á Þingvöllum sem taki mið af mismunandi hagsmunum ferðamanna sem og ferðamáta, í samráði við hagsmunaaðila á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að tenging leiða 2, 3 eða 12a við leið 7 séu allt ásættanlegir kostir m.t.t. útivistar og ferðaþjónustu og að ásættanlegt sé að nýta núverandi vegslóð frá Kringlumýri við leið 7 að Tintron og Bragabót. Stofnunin telur hins vegar að það hefði einnig verið ásættanlegt m.t.t. áhrifa á ferðamennsku og útivist að leggja veg samkvæmt leið 1 á vesturhluta svæðisins sem tengdist leið 2 á Laugarvatnsvöllum. Skipulagsstofnun bendir þó á að komi til þess að endurbyggja leið 1 á vesturhluta framkvæmdasvæðisins og vegslóðina frá Kringlumýri að núverandi vegi ber að fjalla um þær framkvæmdir samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Sveitarstjórn Bláskógabyggðar hefur lagt áherslu á að núverandi Gjábackavegur verði göngu- og reiðleið og þarf að tryggja framgang þess með viðeigandi ráðstöfunum varðandi umferð ökutækja.

5.3 ÁHRIF Á HLJÓÐVIST

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að hljóðstig muni fara yfir viðmiðunargildi reglugerðar um hávaða innan fyrirhugaðrar frístundabyggðar í landi Eyvindartungu með lagningu Gjábackavegar samkvæmt öðrum leiðum en leið 1. Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að sveitarstjórn Bláskógabyggðar muni afla leyfis heilbrigðisnefndar til að hávaði megi fara yfir viðmiðunarmörk en sé einnig reiðubúin til að breyta afmörkun frístundasvæðisins í aðalskipulagi í samvinnu við landeigendur.

Skipulagsstofnun telur að hljóðstig í fyrirhugaðri frístundabyggð í landi Eyvindartungu þurfi að vera neðan þeirra viðmiðunarmarka sem fram koma í reglugerð um hávaða nr. 933/1999. Áður en leyfi verður veitt fyrir lagningu Gjábackavegar samkvæmt leið 3 og e.t.v. leið 2, þarf sveitarstjórn Bláskógabyggðar að breyta mörkum fyrirhugaðrar frístundabyggðar í landi Eyvindartungu í aðalskipulagi, þannig að unnt verði að halda hljóðstigi þar innan viðmiðunarmarka.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á hljóðvist á öðrum áhrifasvæðum framkvæmdarinnar séu ekki veruleg.

5.4 ÁHRIF Á VATNSGÆÐI

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að frumvarp til laga um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess hafi verið til meðferðar á Alþingi síðastliðinn vetur. Það sé markmið frumvarpsins að vernda lífríki Þingvallavatns og grunnvatnið sem til þess rennur og bent er á að allar vegleiðirnar muni liggja innan fyrirhugaðs vatnsverndarsvæðis. Fram kemur að á vatnsverndarsvæðinu stafi mengunarhætta af umferð olíuflutningabíla og af útblæstri bifreiða. Fram kemur það álit Freysteins Sigurðssonar jarðfræðings á Orkustofnun að líklegt framtíðar vatnstökusvæði neysluvatns sé á svæði frá Lyngdalsheiði að Arnarfelli. Á vestanverðu framkvæmdasvæðinu sé ekki afgerandi munur á áhrifum leiðar 7 og leiðar 1 á vatnsvernd, en ljóst sé að leið 7 liggja nær vatnstökusvæði sem bent hefur verið á. Hægt sé að takmarka umferð olíubíla um svæðið en erfitt sé að segja til um vatnsmengun sem á sér upptök í útblæstri bifreiða. Nýr og beinn Gjábackavegur samkvæmt leið 3 að austanverðu og leið 7 að vestanverðu, með litlum hæðarbreytingum, stuðli að jafnari umferðarhraða, minni eyðslu og útblæstri en leið 1.

Í umsögn Umhverfisstofnunar hefur komið fram að helstu álagsþættir til aukinnar köfnunarefnisákomu á svæðinu séu uppblástur, áburðarnotkun, skólþ, loftaðborin ákoma og vatn frá Nesjavallavirkjun. Ekki sé talin hætta á að niturmengun af völdum umferðar á Gjábackavegi einum og sér muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns og að bygging vegarins muni ekki valda umtalsverðri mengun á vatnasviði Þingvallavatns. Í umsögnum og athugasemdum hafa þó komið fram áhyggjur af áhrifum aukinnar umferðar um svæðið, m.a. vegna skráningar Þingvalla á heimsmínjaskrá UNESCO, á Þingvallavatn og vatnasvið þess. Einnig hefur Umhverfisstofnun bent á að það sé umhugsunarefni m.t.t. verndunar vatnasviðs Þingvalla hvort vakta þurfi hugsanlega mengun af völdum umferðar um Gjábackaveg eða takmarka umferð bíla með mengandi varning um svæðið.

Af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar má ráða að útblástur bifreiða verði ekki meiri á leið 7 en á leið 1, þar sem hún er beinni og hæðarmunur minni, þrátt fyrir að umferð verði hraðari á greiðfærari leið. Skipulagsstofnun bendir auk þess á að leið 7 verður lengri en leið 1 en stofnunin telur að af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar megi ráða að það sé erfiðleikum bundið að leggja mat á hvort loftmengun verði meiri frá umferð samkvæmt leið 7 eða leið 1. Einnig er óljóst hver umferðaraukning verður á svæðinu í kjölfar þess að Þingvellir hafa verið settir á skrá UNESCO eða hver þáttur fjölgunar ferðamanna verður í aukinni mengunarhættu á svæðinu. Skipulagsstofnun telur þó, í ljósi umsagnar Umhverfisstofnunar, að mengun frá umferð á Gjábackavegi einum og sér muni ekki hafa veruleg áhrif á Þingvallavatn.

Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar mun leið 7 liggja nær hugsanlegu neysluvatnsöflunarsvæði við Þingvallavatn en leið 1 og mun einnig liggja nær vatninu. Skipulagsstofnun telur, í ljósi umsagnar Umhverfisstofnunar, að áhrif veglagningar og umferðar á vatnsgæði á svæðinu skv. öllum leiðum verði ekki veruleg en fram kemur í umsögninni að helstu þættir sem aukinni niturákomu kunna að valda séu uppblástur, áburðarnotkun, skólþ og loftborin ákoma auk vatns frá Nesjavallavirkjun. Fyrir liggur að verðmæti kunna að felast í grunnvatni svæðisins, sem neysluvatni og að óspilltur efnabúskapur og lífríki Þingvallavatns hefur mikið gildi. Skipulagsstofnun telur í ljósi þessa og fyrirséðrar umferðaraukningar að ástæða sé til að takmarka umferð bifreiða með mengandi varning um svæðið og að fylgjast

með hugsanlegri mengun á vatnasviði Þingvallavatns af völdum umferðar, uppblásturs, áburðarnotkunar, skólps og loftborinnar ákomu auk Nesjavallavirkjunar. Skipulagsstofnun beinir því til sveitarstjórna, þingvallanefndar, heilbrigðisyfirvalda og hagsmunaaðila á svæðinu að vinna saman að vöktun á áhrifum ólíkrar starfsemi á svæðinu á vatnsgæði á vatnasviði Þingvallavatns.

5.5 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að á framkvæmdasvæðinu séu engar friðlýstar fornleifar. Á austurhluta framkvæmdasvæðisins muni leið 2 hafa mikil áhrif á mógrafir, leiðir 3 og 12a fari framhjá vörðu og yfir fornleið. Á vesturhluta framkvæmdasvæðisins muni leið 7 þvera Biskupagötur og leið 1 muni líklega valda spjöllum á Kóngsvegi, vörðum vestan Barmaskarðs og rúst fjárhúsa neðst í Barmaskarði sé í mikilli hættu. Leið 1 liggja þvert á fornleið og fari nálægt rétt við Gjábakka.

Fornleifavernd ríkisins telur að teikna þurfi upp mógrafir á leið 2, GPS mæla fornleið við leið 3 og Biskupagötur við leið 7. Fornleifavernd ríkisins telur að leið 1 hefði meiri áhrif á fornleifar en aðrir kostir einkum við bæjarstæði Gjábakka og er því fagnað að fallið hafi verið frá hugmyndum um lagningu vegar þar. Fram kemur að tengivegur T2 að Laugarvatnsvöllum sé betri kostur en T1 sem fari nærri Vallarétt í jaðri Reyðarbarmshrauns. Kostur T2 er valkostur Bláskógabyggðar og Vegagerðarinnar.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 2, 3, 12a og 7 verði ekki veruleg á fornleifar verði fylgt þeim mótvægisáðgerðum sem fram koma í kafla 4.2 í þessum úrskurði um hníkun leiða og frekari kortlagningu eða GPS mælingu minja. Skipulagsstofnun telur að tengivegur T2 sé betri kostur en T1. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 á fornleifar verði meiri en af öðrum framlögðum kostum sbr. umsögn Fornleifaverndar ríkisins en Fornleifaverndin hefur hins vegar ekki tjáð sig um hvort lagning leiðar 1 sé ásættanleg.

5.6 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG FUGLA

5.6.1 Gróður

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að gróður á austurhluta framkvæmdasvæðisins sé mun fjölbreyttari en á vesturhluta þess. Mosagróður einkenni austurhluta svæðisins en m.a. sé þar einnig að finna sérstætt votlendi. Mosagróður og kvistlendi einkenni vesturhluta svæðisins.

Á austurhluta framkvæmdasvæðisins mun leið 2 skerða flóa, samfelld graslendi við Laugarvatnsvelli og Beitivelli og liggja yfir tjörn með sjaldgæfri mosategund við stöð 8.350. Leggur Vegagerðin til að sneitt verði framhjá tjörninni. Leið 3 mun liggja þvert yfir hverfisverndað svæði, Blöndu og Blöndumýri, samkvæmt aðalskipulagi og nýtur það einnig verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Leiðin fer um þurrasta hluta svæðisins þar sem gróðurfar er ekki talið sérstakt og Vegagerðin gerir ráð fyrir að setja ræsi undir veginn til að draga úr áhrifum á votlendið og vatnsbúskap. Leið 12a mun liggja um einn blautasta hluta Blöndumýrar og kemur fram að unnt sé t.d. að leggja fljóttandi veg um svæðið og ræsi undir veginn til að draga úr áhrifum á votlendið. Á vesturhluta svæðisins mun leið 7 liggja um svæði sem ekki er talið gróðurfarslega sérstætt. Fram kemur að leið 1 muni hafa nokkur áhrif á gróður á vesturhluta framkvæmdasvæðisins þar sem vegurinn muni liggja um samfelldan birkiskóg og birkikjarr. Náttúrufræðistofnun Íslands telur jákvætt að leggja veg í

núverandi vegstæði á vesturhluta framkvæmdasvæðisins en þó sé neikvætt að á um helmingi leiðarinnar víki fyrirhugaður vegur frá núverandi vegi. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar eru leið 3 og 7 taldar valda minnstum áhrifum á gróður af þeim leiðum sem fjallað er um í matsskýrslu. Tengivegir að Laugarvatnsvöllum hafi lítil áhrif á gróðurfar og leið T2 sínu minni þar sem hún fari eftir malarhrygg og mælir Bláskógabyggð með þeirri leið.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að leið 3 ásamt mótvægisáðgerðum er varða vatnsbúskap sé viðunandi valkostur með tilliti til áhrifa á gróður. Leið 2 og 12a hafi áhrif á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum og hafi ekki greinilegan ávinning umfram aðra kosti. Forðast beri að raska votlendissvæðum af þessari stærð og beri að velja frekar framkvæmdakosti sem ekki muni raska þeim. Leið 7 muni ekki raska sérstæðum gróðursamfélögum en fari um óskert gróðurlendi og því sé um lakari kost að ræða en leið 1. Fram kemur að kostir 3 og 7, sem eru aðalvalkostir framkvæmdaraðila, séu slakari kostur en leið 1 þar sem þær fyrrnefndu rjúfi samfelld öröskuð svæði.

Skipulagsstofnun telur að leiðir 2, 3, og 12a muni óhjákvæmilega hafa neikvæð áhrif á gróður þar sem þær munu liggja um lítt raskað gróðurlendi og votlendissvæði. Skipulagsstofnun telur að leið 3, sé besti kosturinn m.t.t. gróðurs og muni ekki hafa veruleg áhrif á gróður þar sem dregið verði verulega úr neikvæðum áhrifum af völdum vegarins með því að halda lækjarfarvegi við stöð 4.900 opnum og tryggt að rask nái ekki út í votlendi Blöndu og Blöndumýrar. Skipulagsstofnun telur að sveigja þurfi hjá tjörn við stöð 8.350 á leið 2 til að draga úr áhrifum af lagningu vegarins á sérstætt votlendi en þrátt fyrir þær aðgerðir muni framkvæmdin hafa nokkur áhrif á votlendi á svæðinu. Skipulagsstofnun telur að hafa þurfi samráð við Umhverfisstofnun við lagningu fljótandi vegar, samkvæmt leið 12a yfir blautasta hluta Blöndumýrar til að draga úr neikvæðum áhrifum á votlendið. Þrátt fyrir þessar aðgerðir telur stofnunin að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á votlendið. Öröskuðum votlendissvæðum á Suðurlandi hefur farið mjög fækkandi undanfarna áratugi og hefur því verið lögð mikil áhersla á verndun og endurheimt þeirra. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að hlífa slíkum svæðum við framkvæmdum sé þess nokkur kostur. Í ljósi framlagðra gagna telur stofnunin að lagning Gjábakkavegar samkvæmt leið 12a sé ótvírætt versti kosturinn m.t.t. áhrifa á votlendi þrátt fyrir að fyrirhugað sé að leggja fljótandi veg. Verði þessi kostur fyrir valinu er mikilvægt að Vegagerðin endurheimti votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarfélög. Vegagerðin þarf að bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun áður en framkvæmdir hefjast. Skipulagsstofnun telur að leið 7 muni hafa neikvæð áhrif á gróður þar sem vegurinn mun liggja um óraskað land en að áhrifin verði ekki veruleg. Skipulagsstofnun telur að tengivegur T2 hafi minni áhrif á gróður en leið T1. Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif leiðar 1 á birkikjarr verði meiri en af öðrum leiðum en minnst á votlendi. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 á gróður verði ekki veruleg þar sem vegurinn verður að mestu byggður í núverandi vegstæði. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að á öllum leiðum verði sem mestu efni ekið í veginn og að ekki verði raskað gróðri utan vegfyllinga og lágmarks öryggissvæða og skeringa.

5.6.2 Fuglar

Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar verða áhrif á fugla lítil þar sem fuglalíf á framkvæmdasvæðinu sé fremur einsleitt, allar fuglategundir á áhrifasvæðinu algengar á landsvísu og sambærilegur fjöldi fugla verði fyrir áhrifum á öllum leiðum. Umhverfisstofnun telur líklegt að leið 1 muni valda minnstri röskun á fuglalíf.

Skipulagsstofnun telur að áhrif á fugla verði óveruleg á öllum leiðum.

5.7 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

5.7.1 Veglagning

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að skipta megi landslagi framkvæmdasvæðisins niður í þrjár heildir á grundvelli sjónrænnar og landfræðilegrar afmörkunar. Vesturhluti svæðisins einkennist af hraunbreiðum. Miðhluti svæðisins einkennist af mikilli víðáttu til austurs og suðurs. Austurhluti svæðisins einkennist af vatnsskornum djúpum giljum og nálægð Laugarvatnsfjalls og þar séu meiri ummerki um landnotkun heldur en vestar. Fram kemur að svæðið vestan Reyðarbarms sé viðkvæmast m.t.t. áhrifa veglagningar á landslag þar sem svæðið sé opið og óraskað og vegur skv. leið 7 sjáist vel víða að. Leið 1 muni fara að hluta um úfið hraun, m.a. í Barmaskarði og ofan þess, með umfangsmiklum skeringum og verði mun meira áberandi í landslagi og hefði meiri áhrif á jarðmyndanir en leið 7. Fram kemur að áhrif veglagningar samkvæmt leiðum 2, 3 eða 12a á landslag á eystri hluta svæðisins verði nokkur þar sem farið verði um tiltölulega óraskað svæði. Hins vegar þurfi að byggja veg skv. leið 1 allhált upp á Laugarvatnsvöllum sem yrði áberandi í landslaginu. Fram kemur að þrátt fyrir að leiðir 2 og 3 fari að hluta yfir sethjalla verði áhrif á jarðmyndanir lítil þar sem hjallarnir muni verða að mestu óraskaðir að veglagningu lokinni.

Í umsögnum og athugasemdum er bent á að vesturhluti framkvæmdasvæðisins sé fjölbreyttur hvað jarðmyndanir varðar. Leið 7 muni verði áberandi í hinu opna landslagi vestan Litla-Reyðarbarms, þar sem hún muni liggja þvert yfir Eldborgahraun og verði áhrifin veruleg og óafturkræf á svæði sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd og muni rýra gildi útsýnis yfir Þingvallasvæðið og yfir jarðmyndanir þess. Svæðið sé sérstakt á heimsvísu vegna Eldborgahrauns eldra og yngra, sigdælarinnar og móbergshryggja s.s. Reyðarbarms. Þó eldhraun og móbergshryggir séu algengar jarðmyndanir á landsvísu beri að líta til þess að hér finnist þessar jarðmyndanir allar á tiltölulega afmörkuðu svæði. Fram kemur það álit að leið 1 sé ótvírætt betri kostur en nýr vegur á þessu svæði m.t.t. áhrifa á landslag og jarðmyndanir þar sem sú leið liggja um þegar raskað vegsvæði og hinni sérstæðu náttúrulegu umgjörð Þingvalla verði forðað undan meira raski. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að á eystri hluta svæðisins muni leið 3 kljúfa upp opið landslag með giljum og leiðir 2, 3 og 12a muni hafa mikil áhrif á landslag og skerða jarðmyndanir. Leið 1 muni hafa minnst áhrif á landslag og jarðmyndanir á þessu svæði þar sem um enduruppbyggingu núverandi vegar verði að ræða.

Fyrir liggur að þær veglínur sem kynntar eru í matsskýrslu, þ.e. leiðir 2, 3 og 12a á austurhluta framkvæmdasvæðisins og leið 7 á vesturhluta svæðisins auk leiðar 1, fara allar um landslagsheild sem einkennist af sigdæld sem hefur þá sérstöðu að vera ein fárra sigdælda á úthafshrygg í heiminum sem er vel sýnileg á landi og því ljóst að verndargildi hennar er hátt og á heimsvísu. Um er að ræða víðáttumikið svæði sem fyrirhuguð veglagning mun raska að hluta, óháð hvaða leið verður fyrir valinu. Í ljósi stærðar sigdælarinnar telur Skipulagsstofnun að veglagning innan hennar muni ekki hafa veruleg áhrif á gildi hennar þó að einsýnt sé að sú röskun á ósnortnu landi sem fyrirhuguð framkvæmd veldur sé neikvæð.

Skipulagsstofnun telur að veglagning skv. leið 7 sunnan Litla-Reyðarbarms að Þingvallavegi, muni hafa neikvæð áhrif á landslag og ásýnd þessa opna og óraskaða svæðis. Að mati stofnunarinnar mun veglagningin hafa veruleg og óafturkræf áhrif á

eldhraun úr gígaröð sem nýtur sérstakrar verndar samkvæmt náttúruverndarlögum og er sérstakt á heimsvísu. Stofnunin telur að þrátt fyrir að vegurinn verði að stórum hluta lagður á fyllingum yfir hraunið verði ekki komist hjá óafturkræfu raski á því. Hraunið á fyrirhuguðu vegstæði leiðar 7 er hins vegar tiltölulega slétt á yfirborði og röskun á því umfram það sem fer undir veginn lítil, að því tilskyldu að breidd öryggissvæðis utan vegfyllingar og skeringa verði haldið í lágmarki. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði því ekki það verulega neikvæð að leggjast beri gegn framkvæmdinni.

Skipulagsstofnun telur að þrátt fyrir að leið 1 liggi um Eldborgahraun myndi veglagning þar hafa minni áhrif á jarðmyndanir en leið 7 þar sem fylgt yrði að mestu leyti núverandi vegi. Að mati stofnunarinnar er þó ljóst að veglagning skv. leið 1 um Barmaskarð myndi hafa veruleg áhrif á ásýnd og landslag þess afmarkaða svæðis. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt leiðum 2, 3 og 12a, ásamt tengivegum, á landslag og ásýnd svæðisins austan Barmaskarðs að Laugarvatni verði óhjákvæmilega neikvæð þar sem í öllum tilfellum er um að ræða veglagningu um að mestu óraskað og að stórum hluta opið landsvæði. Einkum á þetta við um áhrif veglagningar á landslag milli Stóragils og Markarhryggs vegna mikilla skeringa og fyllinga yfir sethjalla og gil. Þar sem um er að ræða umfangsmikla sethjalla telur Skipulagsstofnun að skerðing þessara jarðmyndana vegna veglagningar skv. fyrrnefndum veglínunum verði ekki veruleg. Að mati stofnunarinnar er ljóst að uppbygging núverandi vegar skv. leið 1 myndi hafa minnst áhrif á landslag þessa svæðis.

5.7.2 Efnistaka

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að af þeim 9 námum sem mögulega verði nýttar séu 7 gömul efnistökusvæði og á tveimur stöðum sé fyrirhuguð efnistaka úr móbergshryggjum. Efnistökusvæðin verði áberandi á meðan á framkvæmdum standi en lögð verði áhersla á góðan frágang að efnistöku lokinni.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif efnistöku á landslag og jarðmyndanir í heild verði neikvæð en mismikil eftir staðsetningu og mest vegna náma í Litla-Reyðarbarmi (náma A), austan Beitivalla (náma B), og í Miðfelli (náma J). Skipulagsstofnun tekur undir þær ábendingar sem hafa komið fram í umsögn Umhverfisstofnunar og athugasemd um að efnistaka úr Litla-Reyðarbarmi (Náma A) og úr Stóra-Dímon (Náma K) sé slæmur kostur þar sem um sé að ræða móbergshryggi sem hafi verndargildi sem jarðfræðiminjar og séu áberandi kennileiti á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að takmarka beri efnistöku úr Litla-Reyðarbarmi við efni í efra burðarlag á vesturhluta vegarins. Náma B, austan Beitivalla, er í misgengisstalli sem er áberandi einkenni í austurjaðri sigdældarinnar og að heita ósnortinn og Skipulagsstofnun telur því að full ástæða sé til að takmarka efnistöku þar eins og kostur er, t.d. við töku efnis í slitlag, í samráði við Umhverfisstofnun. Í umsögn Umhverfisstofnunar og athugasemd hafa komið fram áhyggjur vegna efnistöku úr Miðfelli (Náma J) m.a. vegna nálægðar við Þingvallavatn. Skipulagsstofnun telur að æskilegt sé að lágmarka efnistöku úr námunni eins og kostur er m.a. vegna sjónrænna áhrifa og að takmarka beri efnistöku við planið neðan námunnar og það sem til fellur við frágang. Til að draga úr neikvæðum áhrifum efnistöku á jarðmyndanir og landslag telur Skipulagsstofnun mikilvægt að efnistaka verði einkum bundin við námur C, D, F, I og L og sem minnst úr námum B, J og K. Stofnunin telur að draga megi verulega úr neikvæðum áhrifum efnistöku með þeim aðgerðum sem kynntar eru í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar og fjallað er um í kafla 3.2 í þessum úrskurði.

Skipulagsstofnun leggur áherslu á að vandað verði til frágangs að námuvinnslu

lokinni, að höfðu samráði við Umhverfisstofnun, eins og áformað er af hálfu Vegagerðarinnar.

5.8 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur tilkynnt lagningu á Gjábakkavegi milli Laugarvatns og Þingvalla í Bláskógabyggð. Lagðir eru fram þrír kostir á legu vegarins austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 2, 3 og 12a og einn kostur vestur yfir hraunið, leið 7, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Um er að ræða u.þ.b. 15 km langan, nýjan veg, sem mun liggja að mestu leyti um óraskað svæði, en auk þess eru endurbætur á núverandi vegi, leið 1, kynntar til samanburðar.

Nýr vegur, óháð framlögðum framkvæmdakostum, mun auka umferðaröryggi á leiðinni frá Laugarvatni að Þingvallavegi miðað við núverandi aðstæður og mun hafa jákvæð áhrif á samgöngur á ársgrundvelli. Skipulagsstofnun telur að í ljósi framlagðra gagna Vegagerðarinnar verði að líta svo á að endurbætur á núverandi vegi samkvæmt leið 1 að hluta eða í heild sé lakari kostur m.t.t. umferðaröryggis og vegtæknilegra þátta en framlagðir kostir.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu umhverfisáhrif fyrirhugaðrar veglagningar verði á landslag og jarðmyndanir en nýr Gjábakkavegur mun liggja um sérstæða sigdæld á mótum jarðskorpufleka og í jaðri Þjóðgarðsins á Þingvöllum á vesturhluta svæðisins. Skipulagsstofnun telur að við veglagningu skv. leið 7 verði ekki komist hjá neikvæðum áhrifum á ósnortna landslagsásýnd svæðisins milli Litla-Reyðarbarms og Þingvallavegar, sem er hluti af fyrrnefndri sigdæld, en í ljósi stærðar sigdældarinnar í heild sinni verði áhrif nýs vegar ekki veruleg. Að mati stofnunarinnar verða áhrif af veglagningu samkvæmt leið 7 á Eldborgahraun, sem er á heimsvísu sérstætt nútímahraun, verulega neikvæð og óafturkræf. Þar sem áferð hraunsins er að jafnaði slétt telur stofnunin að með því að skilgreina framkvæmdasvæði þröngt og halda stærð öryggissvæðis í lágmarki megi draga úr áhrifum veglagningar á hraunið þannig að þau verði ekki umtalsverð í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í því skyni að draga úr áhrifum efnistöku þarf að halda efnistökmagni úr námum í Litla-Reyðarbarmi (náma A), austan Beitivalla (náma B) og í Miðfelli (náma J) í lágmarki og hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag og frágang ofangreindra efnistökusvæða. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði því ekki það verulega neikvæð að leggjast beri gegn framkvæmdinni.

Skipulagsstofnun telur að útsýni ferðamanna frá nýjum Gjábakkavegi samkvæmt leið 7 verði fábrottnara en af núverandi vegi, m.a. yfir Þingvallasvæðið, auk þess sem vegurinn kunni að hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna sem eiga leið um núverandi veg, þar sem nýr vegur mun skera ósnortna landslagsheild sunnan núverandi vegar. Stofnunin telur að við stefnumörkun um nýtingu og eftir atvikum viðhald núverandi vegar verði að taka mið af vegalengdum að áningar- og útsýnisstöðum ferðamanna og umferð bíla, ríðandi og gangandi ferðamanna. Stofnunin telur að veglagning samkvæmt leið 2, 3 eða 12a frá Laugarvatnsvegi að Litla-Reyðarbarmi hafi óhjákvæmilega neikvæð áhrif á landslagsásýnd þess svæðis sem er lítt röskuð en að skerðing sethjalla, einkum á milli Stóragils og Markarhryggjar, verði ekki veruleg. Skipulagsstofnun telur að endurbætur á núverandi vegi samkvæmt leið 1 hefðu óhjákvæmilega minni áhrif á landslagsásýnd og jarðmyndanir á svæðinu frá Laugarvatnsvegi að Þingvallavegi en nýlagning samkvæmt framlögðum kostum þar sem núverandi vegstæði yrði fylgt að mestu leyti.

Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar mun umferð aukast á svæðinu á næstu árum. Einnig má gera ráð fyrir að ferðamönnum á svæðinu muni fjölga vegna skráningar Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Í ljósi þessa og að vegalengdir sem vegfarendur þurfa að fara til að koma við á helstu áningarstöðum á svæðinu munu lengjast töluvert telur Skipulagsstofnun viðbúið að þrýst verði á um, vegna hagsmuna ferðaþjónustu, að núverandi vegur milli Laugarvatnshella og Gjábakka verði áfram opinn fyrir umferð ökutækja. Þá yrði tvöfalt vegakerfi yfir Eldborgahraun. Það getur þýtt breyttar forsendur varðandi umferð á nýjum Gjábakkavegi sem getur kallað á lagfæringar á núverandi vegi í framtíðinni sem ferðamannavegi. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun mikilvægt að í aðalskipulagi Bláskógabyggðar verði mörkuð skýr stefna um framtíðarnotkun vesturhluta núverandi Gjábakkavegar, m.a. um nýtingu og eftir atvikum viðhald núverandi vegar og útsýnisstaða vegna þjóðgarðsins á Þingvöllum sem taki mið af mismunandi hagsmunum ferðamanna sem og ferðamáta í samráði við hagsmunaaðila á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að nýlagning Gjábakkavegar, óháð framkvæmdakostum, muni óhjákvæmilega valda raski á gróðri og fuglalífi en að áhrifin verði ekki veruleg. Hins vegar verður ekki komist hjá því að veglagning skv. leið 12a skerði votlendi. Verði þessi kostur fyrir valinu þarf Vegagerðin að leggja fljótandi veg yfir Blöndumýri, í samráði við Umhverfisstofnun, til að draga úr neikvæðum áhrifum á votlendið. Mikilvægt er að ráðast einnig í endurheimt votlendis á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir. Verði leið 3 fyrir valinu þarf Vegagerðin að tryggja vatnsrennsli að votlendi Blöndu og Blöndumýrar og tryggja að rask nái ekki út í votlendið. Verði leið 2 valin þarf Vegagerðin að sveigja veginn framhjá tjörn norðan við Blöndumýri til að draga úr neikvæðum áhrifum af lagningu vegarins á sérstætt votlendi. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að gróðri verði ekki raskað utan vegfyllingar og lágmarks skeringa. Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif leiðar 1 á birkikjarr verði meiri en af öðrum leiðum en minnst á votlendi og að áhrifin verði ekki veruleg þar sem vegurinn yrði að mestu byggður í núverandi vegstæði.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar og umferðar á vatnsgæði á svæðinu skv. öllum leiðum verði ekki veruleg. Fyrir liggur að verðmæti kunna að felast í grunnvatni á svæðinu sem neysluvatni og að óspilltur efnabúskapur og lífríki Þingvallavatns hefur mikið gildi. Skipulagsstofnun telur í ljósi þessa og líklegrar umferðaraukningar um Gjábakkaveg að ástæða sé til að takmarka umferð bifreiða með mengandi varning um svæðið og að fylgjast með hugsanlegri mengun á vatnasviði Þingvallavatns af völdum umferðar, uppblástur, áburðarnotkunar, skólps, loftaðborinnar ákomu og vatns frá Nesjavallavirkjun. Skipulagsstofnun beinir því til sveitarstjórna, þingvallanefndar, heilbrigðisyfirvalda og hagsmunaaðila á svæðinu að vinna saman að vöktun á áhrifum ólíkrar starfsemi á svæðinu á vatnsgæði á vatnasviði Þingvallavatns.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framlagðra kosta á hljóðvist verði ekki veruleg að því tilskyldu að áður en leyfi verður veitt fyrir lagningu Gjábakkavegar samkvæmt leið 2 og 3, breyti sveitarstjórn Bláskógabyggðar mörkum fyrirhugaðrar frístundabyggðar í landi Eyvindartungu í aðalskipulagi, þannig að unnt verði að halda hljóðstigi þar innan viðmiðunarmarka.

Skipulagsstofnun telur að enginn framlagðra kosta hafi veruleg áhrif á fornleifar þar sem fylgt verður þeim mótvægisáðgerðum sem fram koma í köflum 4.2 og 5.5 í þessum úrskurði. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 á fornleifar verði meiri en af framlögðum kostum.

Skipulagsstofnun telur heildaráhrif leiða 2 og 3 á umhverfið sambærileg en leiðar 12a mun meiri, sérstaklega vegna neikvæðra áhrifa á votlendi. Stofnunin telur að tengivegur T2 hafi minni umhverfisáhrif í för með sér en tengivegur T1.

Varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna fyrirhugaðrar lagningar Gjábakkavegar bendir Skipulagsstofnun á eftirfarandi:

1. Leiðir 3 og 12a, hluti leiðar 7, tengivegir T1 og T2 að Laugarvatnshellum og náma I við Kringlumýri og hluti námu K við Stóru Dímon eru ekki í samræmi við Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012 og kalla því á breytingu á því.
2. Ekkert skipulag nær yfir þann hluta leiðar 7 sem er innan fyrrum Þingvallahrepps, svo og námu J við Miðfell og hluta námu K við Stóru Dímon. Unnið er að gerð aðalskipulags fyrir þann hluta Bláskógabyggðar sem er í fyrrum Þingvallahreppi. Liggi ekki fyrir staðfest aðalskipulag þegar til framkvæmda kemur þarf sveitarstjórn að sækja um meðmæli Skipulagsstofnunar skv. 3. tl. bráðabirgðaákvæðis skipulags- og byggingarlaga áður en unnt er að veita framkvæmdaleyfi.
3. Veglagning og efnistaka eru háð framkvæmdaleyfi Bláskógabyggðar skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997. 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. Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf Vegagerðin að leggja fram áætlun um efnistöku í samræmi við 48. gr. laga um náttúruvernd. Ýmsir þættir fyrirhugaðra framkvæmda eru háðir starfsleyfi heilbrigðisnefndar sveitarfélagsins skv. fylgiskjali 2 við reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemda og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lagning Gjábakkavegar milli Laugarvatns og Þingvalla, í Bláskógabyggð samkvæmt leiðum 2, 3 og 12a á austurhluta svæðisins og leiðar 7 á vesturhluta þess muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif að uppfylltum tilteknum skilyrðum sem gerð er grein fyrir í 6. kafla þessa úrskurðar.

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 fallist á fyrirhugaða lagningu Gjábakkavegar frá Laugarvatni til Þingvalla í Bláskógabyggð samkvæmt leiðum 2, 3 og 12a á austurhluta svæðisins og leið 7 á vesturhluta þess og tengiveg T2 að Laugarvatnsvöllum, með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin þarf að skilgreina öryggis- og framkvæmdasvæði fyrirhugaðs vegar eins þröngt og kostur er, einkum þar sem hann liggur um hraunasvæði, í samráði við Umhverfisstofnun.
2. Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku og vanda til fyrirkomulags hennar og frágangs efnistökusvæða í Litla-Reyðarbarmi (náma A), austan Beitivalla (náma B) og í Miðfelli (náma J) í samráði við Umhverfisstofnun.

3. Vegagerðin þarf við lagningu vegar skv. leið 12a að leggja fljótandi veg til að draga úr áhrifum á votlendi auk þess er mikilvægt að Vegagerðin endurheimti votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir. Áður en framkvæmdir hefjast þarf framkvæmdaraðili að bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun.

7 KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 17. desember 2004.

Reykjavík, 11. nóvember 2004.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Þóroddur F. Þóroddsson