

## GJÁBAKKAVEGUR (365) LAUGARVATN – ÞINGVELLIR, BLÁSKÓGABYGGÐ

### Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

#### 1 INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til nýrrar athugunar lagningu Gjábakkavegar (365) milli Laugarvatns og Þingvalla í Bláskógabyggð, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í nóvember 2004 kvað Skipulagsstofnun upp úrskurð um Gjábakkaveg þar sem fallist var á lagningu hans með skilyrðum. Úrskurðurinn var kærður til umhverfisráðherra sem felldi hann úr gildi og úrskurðaði að mat skyldi fara fram að nýju og þá m.a. gerð grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar og samanburði þess við aðra kosti.

**Framkvæmdaraðili:** Vegagerðin.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Nýr um 16 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 gesta frístundabyggða að áningastöðum.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 30. september 2005 sendi VSÓ f.h. framkvæmdaraðila, Vegagerðarinnar, matsskýrslu um Gjábakkaveg (366), Laugarvatn – Þingvellir til Skipulagsstofnunar í samræmi við 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í bréfinu kemur fram að framkvæmdaraðili álfíti matsskýrslu framkvæmdarinnar vera í samræmi við lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og óskar hann eftir athugun Skipulagsstofnunar á henni og að sú athugun fylgi þágildandi lögum. Lög nr. 74/2005 um breytingu á lögum um mat á umhverfisáhrifum tóku gildi 1. október 2005, og þar sem matsskýrslan var send Skipulagsstofnun fyrir gildistöku hennar var nýtt heimild til að ljúka matsferli framkvæmdarinnar samkvæmt málsmeðferð eldri laga, sbr. bráðabirgðaákvæði II í núgildandi lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br., sbr. og 1. mgr. 17. gr. laga nr. 74/2005. Í samræmi við 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum mat Skipulagsstofnunar innan tveggja vikna hvort skýrslan uppfyllti þær kröfur sem gerðar eru í 9. gr. og hvort hún væri í samræmi við matsáætlun skv. 8. gr. Innan tveggja vikna eða með bréfi Skipulagsstofnunar dags. 13. október 2005 sendi stofnunin framkvæmdaraðila athugasemdir sínar við matsskýrsluna, en í meðfylgjandi minnisblaði kom fram að Skipulagsstofnun hafi farið yfir framlögð gögn með hliðsjón af 18. gr. reglugerðar nr. 671/2000 um mat á umhverfishrifum og matsáætlun um Gjábakkaveg frá Þingvöllum til Laugarvatns, Bláskógabyggð, dags. 10. ágúst 2005. Við mat Skipulagsstofnunar samkvæmt 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 gerði stofnunin í minnisblaði sínu athugasemdir við að ekki væri gerð fullnægjandi grein fyrir samanburði á samanlögðum umhverfisáhrifum af núverandi vegi (núll-kosti) og nýjum vegi samkvæmt leið 7 og leið 1. Matsskýrslan væri því

ekki í samræmi við matsáætlun hvað þetta varðar. Aðrar athugasemdir voru veigaminni og vörðuðu framsetningu og gæði matsskýrslu. Bréf og minnisblað Skipulagsstofnunar 13. október 2005 fól ekki í sér höfnun á matsskýrslunni samkvæmt 20. gr. reglugerðar nr. 671/2000 um mat á umhverfisáhrifum heldur fól það í sér niðurstöðu og athugasemdir af athugun stofnunarinnar samkvæmt 10. gr. laga nr. 106/2000. Bréf framkvæmdaraðila 30. september 2005 fól ekki heldur í sér ósk eftir athugasemdum við drög að matsskýrslu, sbr. 1. mgr. 9. gr. laga nr. 106/2000, enda leit framkvæmdaraðili svo á að ekki væri um drög að matsskýrslu að ræða í skilningi þess lagaákvæðis heldur loka matsskýrslu í skilningi 1. mgr. 10. gr. laganna.

Þegar framkvæmdaraðili taldi sig hafa tekið tillit til athugasemda Skipulagsstofnunar frá 13. október 2005 sendi hann Skipulagsstofnun matsskýrsluna aftur með bréfi dags. 21. desember 2005 og var þetta bréf stimplað mótttekið á Skipulagsstofnun sama dag. Skipulagsstofnun ítrekaði athugasemdir sínar með minnisblaði dags. 2. janúar 2006 um að ekki væri gerð fullnægjandi grein fyrir samanburði á samanlögðum umhverfisáhrifum af núverandi vegi (núll-kosti) og nýjum vegi samkvæmt leið 7 og leið 1. Aðrar athugasemdir voru veigaminni og vörðuðu framsetningu matsskýrslunnar. Matsskýrslan barst síðan Skipulagsstofnun aftur frá framkvæmdaraðila 16. janúar 2006. Það eru því sendar tvær matskýrslur til Skipulagsstofnunar með bréfum dagsettum 21. desember 2005, önnur móttekin þann dag en hin 16. janúar 2006, í millitíðinni gerir stofnunin athugasemdir sínar með minnisblaði 2. janúar 2006.

Skipulagsstofnun tilkynnti framkvæmdaraðila með bréfi dags. 18. janúar 2006 að málsmeðferð og athugun Skipulagsstofnunar samkvæmt 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 væri lokið en í bréfinu kemur fram hvernig Skipulagsstofnun muni haga málsmeðferð samkvæmt 2.–6. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Í bréfinu segir að í samræmi við 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br. hafi Skipulagsstofnun mótttekið lagfærða skýrslu Vegagerðarinnar um mat á umhverfiáhrifum lagningar Gjábakkavegar (356), Laugarvatn – Þingvellir dags. 21. desember 2005. Athugun Skipulagsstofnunar verði auglýst í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og Fréttablaðinu þann 24. janúar og í Glugganum þann 26. janúar 2006. Hér er átt við að matsskýrsla hafi verið móttekin til kynningar samkvæmt 2.–6. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000. Í bréfinu 18. janúar 2006 kemur jafnframt fram að matsskýrslan muni liggja frammi til kynningar frá 24. janúar til 7. mars 2006 á skrifstofum Bláskógabyggðar í Aratungu og skipulags- og byggingarfulltrúa á Laugarvatni, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Frestur almennings til að skila athugasemdum við matsskýrsluna verði til 24. mars 2006. Í bréfinu kemur einnig fram að matsskýrslan hafi verið send eftirtöldum aðilum til umsagnar: Bláskógabyggð, Ferðamálaráði, Fornleifavernd ríkisins, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Umhverfisstofnun og Þingvallanefnd. Frestur þeirra til að skila umsögnum til Skipulagsstofnunar verði til 10. febrúar 2006. Í bréfinu kom jafnframt fram að umsagnir og athugasemdir yrðu sendar framkvæmdaraðila með tölvupósti jafnóðum og þær bærust og afrit af öllum umsögnum og athugasemdum ásamt bréfi frá Skipulagsstofnun yrðu send framkvæmdaraðila þegar öll frumrit hafi borist. Framkvæmdin var síðan auglýst 24. janúar 2006 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu og 26. janúar 2006 í Glugganum. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: [www.vegagerdin.is](http://www.vegagerdin.is) og [www.vso.is](http://www.vso.is). Á kynningartíma bárust tvær athugasemdir og voru þær sendar jafnóðum til framkvæmdaraðila, sbr. 6. mgr. 10. gr.

Hér er um að ræða sama verklag og tíðkast hefur hjá Skipulagsstofnun í gegnum tíðina, það er að segja að matsskýrsla er send til stofnunarinnar sem síðan tekur sér tvær vikur til að fara yfir matsskýrsluna til að meta hvort skýrslan uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í 9. gr. og sé í samræmi við matsáætlun skv. 8. gr., sbr. 1. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000. Má hér og vísa til þess að 10. gr. laganna heitir *Athugun Skipulagsstofnunar*. Það tók framkvæmdaraðila hins vegar nokkuð langan tíma að verða við athugasemdum stofnunarinnar þannig að hægt væri hefja málsmeðferð samkvæmt 2.- 6. mgr. 10. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Síðan hafa orðið tafir á afgreiðslu málsins hjá Skipulagsstofnun. Matsferlið vegna Gjábakkavegar hófst árið 2003 og úrskurðaði Skipulagsstofnun í mati í umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar 11. nóvember 2004, sá úrskurður var kærður til umhverfisráðuneytisins sem felldi úrskurð Skipulagsstofnunar úr gildi 28. júní 2005 og skyldi mat á umhverfisáhrifum fara fram að nýju.

Skipulagsstofnun nýtir sér heimild í bráðabirgðaákvæði II núgildandi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.br., sbr. og 1. mgr. 17. gr. laga nr. 74/2005, til að ljúka matsferli framkvæmdarinnar samkvæmt málsmeðferð eldri laga.

### **Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:**

**Ný Matsskýrsla:** Gjábakkavegur (365) Laugarvatn – Þingvellir. Vegagerðin, VSÓ Ráðgjöf, desember 2005.

### **Sérfræðiskýrslur með matsskýrslu:**

Bjarni F. Einarsson. 2005. *Fornleifaskráning vegna mats á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar 2003-2005 ásamt viðaukum 1 og 2*, Fornleifafræðistofan.

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

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

Haraldur Sigþórsson og Þórólfur Nielsen 2005. Gjábakkavegur (365), Laugarvatn – Þingvellir, samanburður á leið 1 og leið 3+7 m.t.t. umferðaröryggis. Línuhönnun.

Árni Jónsson og Skúli Þórðarson 2005. Mat á vindafari, snjósöfnun, vetrarumferðaröryggi og hugsanlegum snjóflóðum á leiðum 1 og 3+7. Orion Ráðgjöf.

**Önnur gögn:** Svör Vegagerðarinnar við umsögnum, athugasemdum og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 27. og 28. febrúar og 22. mars 2006.

## **2 UMSAGNIR OG ATHUGASEMDIR**

Umsagnir bárust frá:

Bláskógabyggð með bréfi dags. 9. febrúar 2006.

Ferðamálastofu með bréfi dags. 20. febrúar 2006.

Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 7. febrúar 2006.

Heilbrigðiseftirliti Suðurlands með bréfi dags. 8. mars 2006.

Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 31. janúar 2006.

Umhverfisstofnun með bréfi dags. 24. febrúar 2006.

Þingvallanefnd með bréfi dags. 10. febrúar 2006.

Tvær athugasemdir bárust á kynningartíma frá:

Landvernd með bréfi dags. 7. mars 2006.

Péttri M. Jónassyni með bréfi dags. 3. mars 2006.

### 3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt lagning Gjábakkavegar (365) milli Laugarvatns og Þingvalla í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að byggja nýjan um 16 km langan veg frá vegamótum við Laugarvatnsveg um jaðar Lyngdalsheiðar, yfir Eldborgahraun að Þingvallavegi. Lagðir eru fram fimm kostir austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 1, 2, 3, 12a og samsett leið 2+1 og þrír kostir vestur yfir hraunið, þ.e. leiðir 1, 7 og samsett leið 3+1, til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Núllkosti er lýst miðað við að núverandi vegakerfi verði látið halda sér. Vegagerðin telur, sem fyrr, kost 3 að austanverðu og kost 7 að vestanverðu besta vegstæðið fyrir nýjan Gjábakkaveg. Í matsskýrslu kemur fram að um sé að ræða stofnveg af tegund C1, með heildarbreidd 7,5 m og 6,5 m akbraut og bundnu slitlagi. Leitast verði við að hafa öryggissvæði meðfram veginum um 7 m breið til hvorrar handar út frá vegöxl. Vegurinn verði heilsársvegur með hönnunarhraða 90 km/klst og uppfylli öryggiskröfur m.t.t. vegstaðals. Hönnunarhraði leiðar 1 verði 70 km/klst þar sem Vegagerðin telur leið 1 með hönnunarhraða 90 km/klst ekki vera raunhæfan framkvæmdakost. Fram kemur að heildarefnisþörf sé áætluð um 450.000-580.000 m<sup>3</sup> og komi efnid að mestu úr skeringum en um 100.000 m<sup>3</sup> úr allt að 11 námum. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist á árinu 2006 og ljúki 2007-2010. Áætlaður kostnaður við byggingu vegarins er 570-730 milljónir króna eftir því hvaða leið verður farin.

#### 3.1 LEGA VEGAR

**Leið 1.** Samkvæmt matsskýrslu þarf að gera talsverðar breytingar á núverandi vegi til þess að uppfylla kröfur um hönnunarhraða og vegtegund. Þörf verður 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. Á um 9,6 km muni vegurinn liggja yfir 200 m y.s og fara hæst upp í 305 m y.s. Til samanburðar við hina valkostina sé þetta verulega óhagstætt bæði hvað varðar mestu hæð og lengd vegar í þetta mikilli hæð. Byggja þarf veginn upp um 2-3 m á Laugarvatnsvöllum vegna snjó-söfnunar og vatnsaga. Veglínan mun víkja nokkuð frá núverandi vegi í giljum og þar mun verða þörf á háum fyllingum. Austan Laugarvatnsvalla mun veglínan liggja ýmist fyrir ofan eða neðan núverandi veg á landi sem er nokkuð vel gróið. Þaðan mun veglínan liggja um yngra Eldborgahraun sem er úfið og ber mest á mosagróðri á austurhluta þess en birkikjarr er áberandi í vesturhlutanum við Gjábakka.

**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 og á um 2,9 km yfir 200 m hæð.

**Samsett leið 2+1.** Samsett leið 2+1 tengir saman leið 1 og leið 2 austan Laugarvatnsvalla og færi yfir 200 m.y.s. á um 3,6 km.

**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, Blöndumýri en vestan hennar ógróið svæði er nær að graslendi á Beitivöllum. Vestan þeirra er ógróin jökulruðningstunga þar til komið er inn á Eldborgahraunið eldra. Leiðin fari mest í 207 m hæð yfir sjó og á 2,8 km kafla yfir 200 m.y.s.

**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 og á 1,1 km kafla yfir 200 m.y.s.

**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 og á 3,2 km kafla yfir 200 m.y.s.

**Samsett leið 3+1.** Samkvæmt matsskýrslu er leið 3 valkostur Vegagerðarinnar á austanverðu framkvæmdasvæðinu og er skoðuð tenging hennar við leið 1 frá suðurenda Litla-Reyðarbarmis til norðurs um Eldborgahraunið við þjóðgarðsmörkin (stöð 11.100). Hönnunarhraði á leið 3 er 90 km/klst en á leið 1, 70 km/klst. Tengikafla milli leiðanna verður um 5 km langur og mun neðri hluti vegkaflans, þ.e. um 2,5 km, liggja um eldra Eldborgahraun sem er mosagróið og tiltölulega slétt yfirferðar. Efri hluti kaflans mun fara yfir úfnar og mosagrónar hrauntungur yngra Eldborgahrauns. Á um 3,2 km kafla færi vegurinn yfir 200 m.y.s.

**Tengivegur.** Fram kemur í matsskýrslu að Vegagerðin muni leggja tengiveg frá fyrirhuguðum Gjábackavegi að Laugarvatnsvöllum, ef aðrir framkvæmdakostir en leið 1 verði fyrir valinu. Þetta verði gert í þeim tilgangi að viðhalda aðgengi að Laugarvatnshellum sem séu vinsæll viðkomustaður ferðamanna. Lengd tengivegarins frá leiðum 3 og 12a verði allt að 2 km og lægi um malarhrygg milli Beitivalla og Blöndumýrar en tengingin verði örstutt frá leið 2.

### 3.2 EFNISTAKA

Í matsskýrslu kemur fram að áætluð heildarefnisþörf sé á bilinu 450.000 - 625.000 m<sup>3</sup> auk um 11.000 m<sup>3</sup> í tengiveg að Laugarvatnsvöllum. Efnisþörf úr námum sé minnst vegna samsettra leiða 12a og 7 en mest fyrir leið 1 og samsetta leið 2 og 7. Til greina komi að taka efni úr 11 námum (sjá töflu 1) og þar af séu 7 námur opnar og ófrágengnar. Fram kemur að 5 námur séu skilgreindar sem lykilnámur vegna efnismagns og efnisgæða, þ. e. 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 <sup>2</sup>	Magn m <sup>3</sup>	Notað í leið	Gróður
A Litli-Reyðarbarmur	Gömul náma	Móbergshr.	18.500	120.000	1,2,3,12a, 7, 3+1 og 2+1	Lyng
C Austan Laugarvatnsvalla	Gömul náma	Jökulruðningur	27.000	20.000	1,2,3,7,12a, 3+1 og 2+1	Ógróið
D Vestan Rauðumýrar	Náma í notkun	Fornar áreyrar	39.000	30.000	1,2,3,12a, 3+1 og 2+1	Graslendi
E á Hnúksheiði	Ný náma	Basalt klöpp	30.500	60.000	1 og 2+1	Gróið að hluta
F Rauðagil	Ný náma	Set	95.000	250.000	1,2,3,7,12a, 3+1 og 2+1	Gróið að hluta
G á Hnúksheiði	Ný náma	Basalt klöpp	36.000	60.000	1 og 2+1	Gróið að hluta
H á Hnúksheiði	Ný náma	Basalt klöpp	36.000	60.000	1,2,3,12a,7, 3+1 og 2+1	Gróið að hluta
I Vestan Kringlumýrar	Gömul náma	Jökulruðningur	48.000	100.000	7 og 3+1	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, 3+1 og 2+1	Grasl. að hluta
L Norðan Laugarvatnsvalla	Gömul náma	Áreyrar	111.000	240.000	2,3,7,3+1 og 2+1	Strjáll

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.

**Leiðir 6, 8 og 12v.** Í matsskýrslu kemur fram að Vegagerðin hafi haft samráð um hentugasta vegstæðið við þingvallanefnd, Bláskógabyggð, samráðsnefnd um skráningu Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO og Heimsminjanefnd Íslands. 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.

**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.

**Nesjavallaleið og tenging sunnan Þingvallavatns.** Í matsskýrslu kemur fram að auk ofangreindra leiða hafi komið fram fyrirspurnir, í kærufarli fyrra matsferlis Gjábackavegar, um að byggja upp Nesjavallaleið og tengja hana suður fyrir Þingvallavatn. Þessi hugmynd hafi verið skoðuð lauslega. Jarðgöng þurfi gegnum Dyrafjöll en jarðfræði Hengilssvæðisins sé lítt fýsileg til jarðgangagerðar. Heildarvegalengd nýs vegar verði í það minnsta helmingi lengri en nýs Gjábackavegar, kostnaður mikill, leiðin leysi ekki þörf ferðaþjónustunnar fyrir nýjan veg á milli Þingvalla og Laugarvatns eða þörf á tengingu innan sameinaðs sveitarfélags og engin áform séu til um byggingu vegar þessa leið, hvorki á Alþingi né hjá Vegagerðinni.

## **4 UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR**

### **4.1 ALMENNT**

Þingvallanefnd gerir ekki athugasemd við matsskýrsluna.

### **4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG**

#### **4.2.1 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 Gjábackavegar. Ekkert deiliskipulag sé í gildi innan áhrifasvæðis framkvæmdarinnar. Fram kemur að Blöndumýri, Krínglumýri 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. Allar leiðir, 2, 3, 7 og 12a, séu í samræmi við stefnumið aðalskipulags Laugardalshrepps en aðeins leið 2 sé í samræmi við aðalskipulagið. Leiðir 3 og 12a fari um svæði fyrir frístundabyggð í landi Eyvindartungu, um landbúnaðarsvæði og svo um óbyggt svæði. Leið 12a liggi í jaðri Blöndumýrar sem sé hverfisvernduð, leið 3 liggi norðan mýrarinnar en þveri hið hverfisverndaða svæði. Sá hluti leiðar 7 sem nái inn á aðalskipulag Laugardalshrepps liggi um svæði sem skilgreint sé sem óbyggt land. Tengivegur að Laugarvatnshellum sé ekki á skipulagsupprætti en hann samræmist markmiðum um bætt aðgengi fyrir ferðamenn. Kónsvegurinn sé hverfisverndaður og stefnt að því að nýta núverandi Gjábackaveg sem göngu- og reiðleið í framtíðinni.

Í samþykktu aðalskipulagi Bláskógabyggðar, Þingvallasveit 2004 – 2016 sem bíður staðfestingar ráðherra, kemur fram að hluti af stefnu í samgöngumálum sé að Gjábackavegur verði endurbættur samkvæmt leið 7 með það að markmiði að tryggja sem bestar og öruggastar samgöngur milli byggðarlaga innan Bláskógabyggðar og við höfuðborgarsvæðið. Þá sé Kónsvegurinn hverfisverndaður og stefnt er að því að nýta núverandi Gjábackaveg sem göngu- og reiðleið í framtíðinni. Hluti fyrirhugaðra

framkvæmda á öllum veglínnum er innan marka verndarsvæðis sem tekur til vatnasviðs Þingvallavatns, sbr. lög nr. 85/2005.

Fram kemur að námur A, C, D, F og L séu í samræmi við aðalskipulag Laugardalshrepps en námur E, G, H og I og hluti námu K ekki. Náma J sé í samræmi við aðalskipulag fyrrum Þingvallahrepps og þar sé gert ráð fyrir að náma K verði nýtt vegna leiðar 1.

#### 4.2.2 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 frá því sem nú er með nýjum vegi. Fram kemur í matsskýrslu að á tímabilinu 2000-2004 hafi óhappatíðni á milljón ekinna km verið 2,19 á Gjábakkavegi, en meðalóhappatíðni á þjóðvegum utan þéttbýlis hafi verið 1,37.

Almenna reglan fyrir þjóðvegakerfið sé sú, að halda beri hámarkshraða 90 km/klst þar sem það er unnt. Það auki greiðfærni, tímasparnað, aðgengi og einsleitni og ef vegur eigi að vera mikilvæg gegnumakstursleið, eins og í þessu tilviki, sé þetta sérlega mikilvægt. Hámarkshraði 50 km/klst sé of lágur fyrir þjóðvegakerfið og því ætti að fækka slíkum köflum utan þéttbýlis eins og unnt er. Ekki geti verið eðlilegt að stefna að slíkri lausn nú á tímum fyrir nýjan eða endurbættan veg sé nokkur leið að komast hjá því, þó að slíkt hafi tíðkast fyrr á tímum. Þó að slíkir kaflar kunni nú að finnast í þjóðvegakerfinu, ber að fækka þeim eins og frekast er unnt. Þeir hafa tilhneigingu til að vera erfiðir yfirferðar og með mörg umferðaróhöpp.

Núllkostur og leið 1 ásamt leiðum 2+1 og 3+1 uppfylli ekki hönnunarkröfur fyrir 90 km/klst., fyrst og fremst vegna takmarkaðra sjónlengda og mikils bratta. Jafnframt yrði halli meiri og beygjur krappari á þeirri leið og minna þurfi því til að vegurinn verði hættulegri yfirferðar en leiðir 2, 3, 7 og 12a.

Mælingar á snjódýpt í janúar 2005 gefi til kynna að á leiðum 3 og 7 séu snjóalög miklu jafnari, mældust víðast frá 40 til 100 cm að dýpt en á núverandi vegi víða rúmir 100 cm og t.d. um 2 m við Rauðagil, Stóragil, Barmaskarð og við afleggjarann að Tintron. Niðurstöður vindherma bendi ekki til þess að hvassara sé á annarri leiðinni en hinni.

Niðurstæða samanburðar framkvæmdakosta út frá vegtæknilegum forsendum sé sú að allar framlagðar leiðir uppfylli markmið framkvæmdarinnar um bættar samgöngur og umferðaröryggi miðað við núverandi ástand. Leið 1 komi í öllum tilfellum eins eða verr út við samanburð er varðar vegtækni, umferðaröryggi, óhappatíðni og lokunardaga. Auk þess uppfylli leið 1 ekki kröfu um 90 km/klst hönnunarhraða. Leið 1 hafi þó langminnst áhrif á bætt umferðaröryggi í för með sér sökum hæðar, bratta og skertra sjónlengda. Vegagerðin hafi farið yfir samanburð leiðanna m.t.t. vegtækni, umferðaröryggis og færðar. Byggt á þeim samanburði leggi Vegagerðin til leið 3 og 7.



**Í umsögn Bláskógabyggðar** kemur fram að sveitarstjórn hefur yfirfarið fram komin gögn og telur að í nýju mati á umhverfisáhrifum hafi einungis komið fram frekari staðfesting á að leið 3 + 7 sé hentugasta tenging á milli Laugarvatns og Þingvalla. Ljóst sé að fyrirhuguð framkvæmd verði gríðarlega mikilvæg samgöngubót innan sveitarfélagsins, verði mikilvæg fyrir þróun ferðaþjónustu á landsvísu og geti haft byltingarkennd áhrif fyrir þróun íbúðabyggðar.

**Í umsögn Ferðamálastofu** kemur fram að með tilkomu Gjábakkavegar sé reiknað með mikilli aukningu á umferð um þjóðgarðinn á Þingvöllum sem geti skapað slysaþættu á leiðinni, jafnframt því að upplifun ferðafólks af svæðinu yrði líklega neikvæðari en áður. Því þurfi að meta hvort aukin hætta sé samfara aukinni umferð, hvernig bregðast eigi við aukinni hætta, hvort aukin umferð komi til með að draga úr jákvæðri upplifun ferðafólks á svæðinu og hvaða mótvægisáðgerðir koma til greina.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að megin tilgangur fyrirhugaðra framkvæmda sé að bæta samgöngur á svæðinu og auka umferðaröryggi og framkvæmdin breyti engu um hámarkshraða innan þjóðgarðsins, 50 km/klst. Í umferðarspá fyrir árið 2010 komi fram að reiknað sé með 10-30% umferðaraukningu miðað við árið 2000 vegna nýs og betri vegar og vegna þess að hann verði heilsársvegur og að mati Vegagerðarinnar sé ljóst að núverandi vegur um Þingvallapjóðgarð muni anna þeirri aukningu.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að skammtímaáhrif veglagningar samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar muni hafa í för með sér aukna umferð í gegnum þjóðgarðinn á Þingvöllum til viðbótar við umferðaraukningu sem verður vegna skráningu staðarins á heimsmínjaskrá UNESCO. Langtímaáhrif verði þau að farið verði fram á auknar vegaf framkvæmdir innan þjóðgarðsins sbr. athugasemdir sem komið hafa fram við kynningu framkvæmdarinnar og gerð er grein fyrir í matsskýrslunni. Gera hefði þurft grein fyrir hvernig Vegagerðin hyggst gæta mismunandi hagsmuna vegfarenda í þjóðgarðinum, annars vegar ferðamanna og hins vegar þeirra sem keyra um þjóðgarðinn til að komast á sem skemmstum tíma milli höfuðborgarsvæðisins og uppsveita Árnessýslu. Bent er á að samkvæmt skýrslu Háskólans á Akureyri hafi skólar á Laugarvatni átt undir högg að sækja en séu ekki öflugar menntastofnanir eins og segi í matsskýrslu. Bent er á að ekkert ætti að vera því til fyrirstöðu að núverandi, eða endurbyggður Gjábakkavegur vestan Barmaskarð, teldist heilsársvegur að undanskilinni ákvörðun um þjónustustig vegarins

**Í svörum Vegagerðarinnar** er bent á að gert sé ráð fyrir aukinni umferð í gegnum þjóðgarðinn á Þingvöllum en núverandi vegur þar anni aukinni umferð samkvæmt spám sem ná til 2010. Í gögnum málsins sé skýrt kveðið á um að hámarkshraði innan þjóðgarðsins sé 50 km/klst og það komi ekki til með að breytast með nýjum vegi. Vegagerðin telur að fram sé komnar allar þær upplýsingar sem þyki nauðsynlegar með tilliti til mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Í matsskýrslu komi fram að hægt sé halda leið 1 opinni allt árið. Kostnaður við það yrði hærri en við hina valkostina vegna legu herra í landi og því meiri líkur á snjó og hálku. Umferðaröryggi komi því einnig til með að vera mun minna.

**Í athugasemd Landverndar** kemur fram ábending þess efnis að Þjóðgarðurinn á Þingvöllum muni um langa framtíð útiloka gerð samfelldrar hraðbrautar frá Laugarvatni vestur yfir Reyðarbarm að Gjábakka og um Þingvelli og svo áfram til höfuðborgarinnar. Umrædd vegaf framkvæmd, óháð útfærslu, komi ekki til með að uppfylla væntanlegar þarfir fyrir samgöngubætur inn á svæðið. Líta þurfi til samgöngubóta á svæðinu í stærra samhengi og skoða möguleika á að tengja

Laugarvatn við framtíðarveg sem færi sunnan við Kringlumýrina, suðvestur með Lyngdalsheiði og yfir að Steingrímsstöð, norður um Grafning til höfuðborgarinnar. Vegur þessa leið mundi þjóna svæðinu öllu, Grafningi, Laugardal og uppsveitunum, mun betur en framlagðar hugmyndir. Bláskógabyggð yrði áfram tengd með núverandi vegi að vegamótunum við Hringveginn við Ingólfsfjall. Gjábakkavegur yrði lagfærður sem hægfara ferðamanna- og útsýnisvegur um Þjóðgarðinn, sem tengdist nýjum Lyngdalsheiðarvegi austan (helst) eða vestan (miklu síður ef litið er til náttúruverndar og vatnsverndar) við Reyðarbarm.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að uppbygging Nesjavallaleiðar og tenging suður fyrir Þingvallavatn hafi verið skoðuð lauslega og sé niðurstaða þess að frá suðvesturenda Þingvallavatns, um Dyrafjöll og upp á heiði sé afar erfitt að koma ásættanlegu vegstæði fyrir, þar séu háir tindar og mikið klifur upp á heiðina. Því þyrfti jarðgöng og almennt séð sé jarðfræði Hengilssvæðisins lítt fýsileg til jarðgangagerðar en það hafi ekki verið skoðað sérstaklega í tengslum við þessa hugmynd. Heildarvegalengd nýs vegar yrði í það minnsta helmingi lengri en nýs Gjábakkavegar, kostnaður mikill og engin áform séu til um byggingu þessarar leiðar, hvorki á Alþingi né hjá Vegagerðinni.

**Í athugasemd Péturs M. Jónassonar** kemur fram að nýrri leið fylgi hraðbraut í gegnum sjálfan Þjóðgarðinn. Gjábakkavegur 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 Gjábakkavegi og hliðra hjá fornminjum. Allar hraðbrautir beri að stöðva við Laugarvatn og miða vegi að Gjábakka við 50 km/klst. Reynsla þeirra sem smöluðu landið fyrrum sé að Gjábakkavegur sé snjóléttari en aðrar leiðir og sé fær um 350 daga á ári.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að nýr Gjábakkavegur stuðli að bættu aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að áfangastöðum í uppsveitum Árnessýslu og vísar því til stuðnings í umsögn Ferðamálaráðs, dags. 26. júlí 2004: „Bættar vegasamgöngur, stytting leiða og dreifing umferðar frá Reykjavík í uppsveitir á Suðurlandi ætti að auka öryggi ferðafólks og styrkja byggðir og þjónustu á svæðinu. Á síðustu árum hefur orðið gífurleg fjölgun ferðafólks á landinu og líklega er umrætt svæði það sem fjölgunin hefur orðið hvað mest, kemur þar helst tvennt til, fleiri erlendir ferðamenn fara í stuttar skoðunarferðir út frá Reykjavík og í öðrulagi hefur frístundahúsum fjölgað gífurlega á svæðinu. Það er því mikilvægt að leiðir séu greiðar og vegir á svo fjölförnum stöðum sem mest lausir við beygjur og mishæðir, m.t.t. þess er mælt með tillögu Vegagerðarinnar að fara leið 7 og 3”. Varðandi færð á leiðum er vísað til mats Orion ráðgjafar á vindafari, snjósöfnun og vetrarumferðaröryggi leið 1 annars vegar og leið 3 og 7 hins vegar. Niðurstöður vindhermana bendi ekki til þess að hvassara sé á annarri leiðinni en á hinni. Án athugana að vetrarlagi sé erfitt að segja til um hvort úrkomumagn og snjódýptir eða skafrenningsáraun séu frábrugðnar á leiðunum svo nokkru nemi. Þó megi gera ráð fyrir því að vegna hæðarmunar snjóí oftar á leið 1 á meðan slyddu eða regns gætir á leið 3+7. Þá er landslag á leið 1 með því móti að meiri kröfu þarf að gera til snjóhönnunar vegar þar hvað varðar lögun fyllinga og skeringa. Það hefur almennt í för með sér breiðari skeringar með flatari fláa og hærri og breiðari fyllingar. Að öðru leyti er vísað nánar í umfjöllun um vindafar og snjósöfnun í matsskýrslu. Vegagerðin vill auk þess benda á að samkvæmt upplýsingum frá þjónustudeild Vegagerðarinnar hefur núverandi vegur verið lokaður að meðaltali 147 daga á ári á tímabilinu 1999 til 2004.

### 4.2.3 Áhrif á verndarsvæði

Fram kemur í matsskýrslu að framkvæmdasvæðið sé utan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum, en leið 1 liggja að hluta innan hans. Þjóðgarðurinn á Þingvöllum hafi verið samþykktur á heimsminjaskrá UNESCO 2. júlí 2004. Það sé mat framkvæmdaraðila að tilkoma nýs Gjábakkavegar skv. leið 7 spilli ekki einkennum Þingvalla eins og þeim sé lýst í umsókn um aðild að heimsminjaskránni.

Fram kemur að starfsmenn þjóðgarðsins á Þingvöllum hafi lýst áhyggjum vegna hraða umferðar í gegnum þjóðgarðinn og af aukinni umferð. Framkvæmdaraðili telur ekki líklegt að Gjábakkavegur einn og sér komi til með að auka umferð um þjóðgarðinn heldur muni aukning fyrst og fremst stafa af auknum fjölda ferðamanna til Íslands.

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. stapar, móbergshryggir, dyngjur og gígaraðir. Auk þess séu þar opnar gjár og misgengi, greinileg ummerki plöturéks, brunalandslag og jöklar. Vatnafar, dýr, vistkerfi, vistgerðir og búsvæði, landslag og menningar- og söguminjar teljist einnig til forsendna verndunar. Vesturhluti leiða 1 og 7 og hluti leiða 2, 3 og 12a muni liggja innan þessa svæðis svo og fyrirhuguð efnistaka úr þremur opnum námum í móbergshryggjum (Miðfell náma J, Litli Reyðarbarmur náma A og við Stóru Dímon náma K). Með tilliti til niðurstaðna rannsókna á náttúrufari og jarðmyndunum sé það mat framkvæmdaraðila að verndargildi svæðisins ryrni ekki við lagningu nýs Gjábakkavegar og að framkvæmdin sé þ.a.l. ekki í andstöðu við tillögu Umhverfisstofnunar.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að í skýrslu stofnunarinnar „Náttúruverndaráætlun 2004-2008. Aðferðafræði“ sé lagt til að það svæði sem hér um ræðir verði í framtíðinni friðlýst sem þjóðgarður. Umhverfisstofnun telur að við mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar sé ekki fjallað á sambærilegan hátt um fornleifar og náttúruminjar með tilliti til verndargildis. Ekki sé í umfjöllun um þessi fyrirbæri tekið mið af þeirri staðreynd að unnt er að ganga úr skugga um verndar- og upplýsingagildi fornleifa með rannsóknum, en þessi kostur sé ekki fyrir hendi ef raska á náttúruminjum. Í skýrslu fornleifafræðings komi fram að ekki sé ástæða til að friðlýsa minjar við núverandi Gjábakkaveg, minjarnar teljist ekki hafa hátt minjagildi og að unnt sé að skrá og kanna viðkomandi minjar. Í matsskýrslu komi fram að Eldborgarhraun hafi verndargildi á heimsvísu, en þrátt fyrir það sé talin ástæða til, m.a. vegna minja við núverandi Gjábakkaveg sem ekki er talin ástæða til að friðlýsa, að leggja veg skv. leið 7 um nýtt framkvæmdasvæði í Eldborgarhrauni. Umhverfisstofnun telur að ákveðið misræmi felist í mati framkvæmdaraðila á verndargildi fornleifa annars vegar og náttúruminja hins vegar.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að niðurstaða matsskýrslunnar sé að nýr Gjábakkvegur komi ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif og hafi því ekki áhrif á friðlýsingu svæðisins auk þess sem Heimsminjanefnd Íslands telji leið 7 ásættanlega. Vegagerðin sé ekki sammála því að ósamræmi felist í umfjöllun um fornleifar og náttúruminjar með tilliti til verndargildis. Verndargildi náttúruminja verði enn hátt og samspil jarðmyndana verði áfram sérstakt á heimsvísu með tilkomu vegar, þótt einstaka jarðmyndanir verði fyrir afmarkaðri röskun. Umhverfisstofnun telji leið 1 betri en leið 7 m.t.t. náttúrufars, en Fornleifavernd ríkisins telji leið 3+7 besta m.t.t. áhrifa á fornminjar en leið 1 lakasta. Báðir aðilar færi rök fyrir

sjónarmiðum sínum í umsögnum, sem að mati Vegagerðarinnar endurspegli það sem fram komi í matsskýrslu.

**Í athugasemd Péturs M. Jónssonar** kemur fram að áætlun um hraðbraut yfir Eldborgahraun, þ.e. tvöfalt vegakerfi, sé gegn allri hugmyndapróun íslensks samfélags um þróun og friðun Þingvallasvæðisins árið 2006 því hraðbraut sé hönnuð samkvæmt þingsályktun frá 1993-94, sem ekki hafi verið samþykkt. Um svæðið hafi verið samþykkt fimm friðunarlög, um þjóðgarð 1928 og 2004, friðun á World Heritage lista UNESCO 2004, um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess 2005 og náttúruverndarlög 1999. Ennfremur sé allt Laugarvatnsland friðað með samningi frá 1996. Í undirbúningi séu lög um “Buffer zone”, frumvarp sem liggja tilbúið hjá Umhverfisstofnun. Þá kemur fram að með UNESCO friðun Þingvallasvæðisins sé lögð áhersla á friðun Atlantshafshryggjarins.

#### 4.2.4 Áhrif á útivist og ferðaþjónustu

Fram kemur í matsskýrslu að lítil breyting verði vegna fyrirhugaðra framkvæmda á landnotkun sem snertir útivist og ferðaþjónustu, með fyrirvara um mögulega tilkomu útivistarsvæðis í samræmi við samning menntamálaráðuneytisins (1996) og Laugardalshrepps. Leið 3 eða 12a og leið 7 komi til með að hafa jákvæð áhrif á umferð hestamanna í samræmi við stefnu Bláskógabyggðar. Leiðir 1, 2+1 og 3+1 muni aftur á móti ganga í berhöggi við fyrirætlanir um reiðleið og gönguleið á núverandi Gjábackavegi. Sömuleiðis myndi það valda neikvæðum áhrifum á fyrirætlanir um menningartengda ferðaþjónustu vegna Kónsvegjarins ef hann hyrfi undir nýjan veg. Ekki séu neinir eiginlegir ferðamannastaðir á framkvæmdasvæðinu sjálfu utan Laugarvatnshella en þeir sem eigi leið um Gjábackaveg, á eigin vegum, komi gjarnan við í hellunum. Komið verði á tengingu frá nýjum Gjábackavegi að hellunum. Gífurlegur fjöldi hestamanna fari um framkvæmdasvæðið á sumri hverju. Frá núverandi Gjábackavegi liggja vegslóði upp að vörðunni Bragabót sem er upphafspunktur vélsleða- og gönguskíðaferða en jeppamenn fara gjarnan þaðan áfram inn á hálendið. Talið er að slóðinn sé notaður af hundruðum vélsleða- og jeppamanna á veturna. Einnig hafi vélsleðaleigur gert út frá vörðunni Bragabót. Ef nýr Gjábackavegur verði lagður skv. leið 7 og núverandi vegur verði að göngu- og reiðleið gerir sveitarstjórn Bláskógabyggðar ráð fyrir að ný tenging verði frá leið 3 og 7, vestan Litla Reyðarbarmis, um núverandi slóð að Bragabót. Á þeim kafla núverandi vegar sem er frá slóðinni vesta Reyðarbarmis að slóðinni að Bragabót er vegurinn og Kónsvegur vel aðskildir nema austast á um 200 m kafla og er því nóg að leggja akveg á þessum 200 metra kafla til að skilja að umferð hestamanna og akandi vegfarenda. Sveitarfélagið Bláskógabyggð telur einnig mögulegt að opið verði fyrir umferð ökutækja um núverandi veg frá Gjábacka að Bragabót. Fram kemur að Heimsminjanefnd Íslands telji ásættanlegt að núverandi vegi verði haldið sem útsýnisvegi með bundnu slitlagi og með takmörkuðum ökuhraða. Vegagerðin telur að útfærsla á ofangreindri hugmynd sé á verksviði Bláskógabyggðar og Þingvallanefndar.

**Í umsögn Bláskógabyggðar** er vísað til fyrri umsagnar, dags. 2. mars 2004, þar sem fram kemur fram að einhugur sé um það í sveitarstjórn að leggja áherslu á að núverandi Gjábackavegur verði fyrst og fremst reið- og gönguleið og að Kónsvegurinn falli undir ákvæði um hverfisvernd. Þá verði ráðstafanir gerðar til að hindra akstur um núverandi Gjábackaveg, 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 Gjábackavegi að skálanum í Kringlumýri vestan Litla-Reyðarbarmis 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 Gjábakkavegar til að komast upp að Stóru-Dímon 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 Gjábakkavegar eftir að nýr Gjábakkavegur (Lyngdalsheiðarvegur) verði tekinn í notkun. Komi fram sú ósk frá þjóðgarðinum að gera leiðina upp að Stóru-Dímon frá Gjábakka 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-Dímon um Barmaskarð og áfram núverandi veg.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að í matsskýrslu sé ekki samræmi í umfjöllun um reiðleiðir þar sem annars vegar sé sagt að stikuð reiðleið liggi frá Gjábakka og að Kringlumýri en hins vegar segi að ef leggja eigi nýjan Gjábakkaveg skv. leið 1, þurfi væntanlega að ráðast í gerð reið- og gönguleiðar á svæðinu. Ef reiðleið sé á svæðinu sé ekki þörf fyrir aðra reiðleið þótt núverandi vegur verði endurbýggður að hluta.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að umfjöllun í matsskýrslu um reiðleiðir endurspegli vilja sveitarfélagsins til þess að búa til reiðleið milli Laugarvatns og Gjábakka en engin áform séu hjá Bláskógabyggð um aðra reiðleið en á núverandi vegi.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að í matsskýrslu sé bent á að núverandi vegur sé aðeins opinn á sumrin og þjóni ekki þörfum ferðarþjónustu nema hluta úr ári. Bent er á að langstærstur hluti umferðarinnar fari um þetta svæði að sumarlagi og sé þá sama hvort um sé að ræða erlenda ferðamenn eða sumarhúsaeygndur. Einnig er bent á að umferðartölur séu í samræmi við áætlaðan mun sumar- og vetrarútleigu bílaleigubíla sem er u.þ.b. 15-16:1. Gjábakkavegur er og verði væntanlega fyrst og fremst nýttur sem ferðamannavegur að sumarlagi.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að markmið með nýjum Gjábakkavegi sé m.a. að vegurinn verði fær allt árið um kring og með greiðfærum heilsársvegi komi hlutfall vetrardagsumferðar til með að aukast m.v. núverandi ástand.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að nú þegar sé fullt aðgengi að uppsveitum Árnassýslu og með lagningu Gjábakkavegar sé einungis verið að bæta við einum valkosti. Það sé ekki rétt að vegalengdir muni styttest sama hvaða leið verði farin, þær muni einungis styttest ef farin verði leið 1. Einnig megi benda á að Biskupstungur ná yfir stórt svæði þannig að gera hefði þurft betur grein fyrir styttingu vegalengda t.d. milli Reykhólts og höfuðborgarsvæðisins. Ekki verði séð að vegabætur á Gjábakkavegi sem slíkar breyti eðli t.d. dagsferða með hópa ferðamanna frá höfuðborgarsvæðinu að Gullfossi og Geysi. Væntanlega verði áhrif leiða 1 og 7+3 á samgöngur nokkuð áþekkt að undanskildum þeim tveimur mínútum sem fljótlega er að fara leið 7+3 en leið 1.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að Vegagerðin telur að nýr Gjábakkavegur komi til með að hafa jákvæð áhrif á samgöngur milli höfuðborgarsvæðis og uppsveita Árnassýslu. Vegalengdin á milli Reykjavíkur og Laugarvatns um Hellsheiði og Grímsnes sé 93 km en verði um Þingvelli og Lyngdalsheiði 73 km. Vegagerðin hafi hvergi í matsskýrslu haldið því fram að nýr vegur komi til með að breyta eðli ferðarþjónustunnar en hann muni hins vegar auka möguleika á vetrartíma og auka umferðaröryggi til muna. Niðurstaða Vegagerðarinnar og umferðasérfræðinga hjá

Línuhönnun hafi verið sú að leið 3+7 væri mun öruggari en leið 1 og hafi það talsvert að segja við mat á áhrifum á umferðaröryggi. Þar af leiðandi geti Vegagerðin ekki fallist á að áhrif leiða 1 og 3+7 á samgöngur séu nokkuð áþekk.

**Í athugasemd Péturs M. Jónassonar** kemur fram að með Kóningsvegi (50 km/klst) sé verið að leggja áherslu á fegurðarvæna útsýnisbraut um svæðið sem eigi að vernda með útsýnispalli hjá Tintron því flestir ferðamenn verði fluttir í hópferðabílum þar sem leiðsögumenn sýni Atlantshafshrygginn og sköpun Íslands. Ytri brotalínur sigdældarinnar sjáist best frá Tintron, þ.e. Lyngdalsheiðabrekkurnar að austan og stallarnir ofan Almannagjár og Skálabrekku að vestan en Þingvallavatn fylli sjálfa sigdældina. Mótmælt er tvöföldu vegakerfi sem torveldi ferðamönnum að skoða heimsfyrirbæri eins og Atlantshafshrygginn og að vegalengd að útsýnisstaðnum við Tintron og Laugarvatnshellum lengist um rúmlega 20 km. Hraðbraut 7 eyðileggi upplifun íslenskra og erlendra ferðalanga af svæðinu, sjálfum Atlantshafshryggnum og hvers vegna Ísland yfirleitt er til.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að samkvæmt aðalskipulagi Laugardals-hrepps 2000-2012 og samþykktu aðalskipulagi Þingvallahrepps sé gert ráð fyrir að núverandi vegur verði gerður að göngu- og reiðleið með tilkomu nýs vegar. Í samræmi við umræður sem hafi átt sér stað í matsvinnu við sveitarfélagið Bláskógabyggð sé mögulegt að komast að Tintron eftir jeppaslóða meðfram Reyðarbarmi að Dímon (og þar af leiðandi Tintron). Einnig hafi verið umræða um að núverandi Gjábakkavegur yrði opinn fyrir umferð ökutækja að Tintron/Dímon. Hins vegar verði það á valdi Þingvallanefndar og Bláskógabyggðar að ákveða hvort núverandi Gjábakkavegi verði haldið opnum fyrir vélknúinni umferð að Tintron/Dímon. Í matsskýrslu sé meðal annars greint frá hugleiðingum Heimsminjanefndar Íslands um að halda núverandi vegi opnum fyrir umferð ökutækja og að hann verði eingöngu sem ferðamanna- og útsýnisvegur, enda séu fordæmi fyrir slíku á friðuðum svæðum erlendis. Vegagerðin telji rétt að benda á að þrátt fyrir að útsýnisstaðurinn við Tintron yrði ekki jafn aðgengilegur og hann er í dag þá njóti íslenskir sem erlendir ferðamenn áfram útsýnis yfir hinar merku jarðmyndanir Þingvalla, eða eins og fram kemur í fylgiskjali með frumvarpi til laga um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess: “Af brún Almannagjár má sjá flestar þær gerðir eldstöðva sem finnast hér á landi, einnig jarðhitasvæðið á Nesjavöllum, og sé nánar að gáð ýmsar menjar um áhrif ísaldarjökulsins á mótun landsins.” Ferðamenn geta einnig áfram virt fyrir sér hina stórkostlegu sigdæld á Mið-Atlantshafshryggnum sem nær frá Hengli í suðri að Langjökli í norðri, en hún mun vera mest áberandi við norðurhluta Þingvallavatns. Ef sjónum er beint að sigdældinni verði ekki séð, að mati Vegagerðarinnar, að áhrif vegna leiðar 7 á sigdældina verði umfangsmeiri en vegna leiðar 1. Um sé að ræða ákveðna breytingu á ásýnd landsvæðis á mjög afmörkuðum hluta þess. Það sé þó þannig að verndargildi sigdældarinnar rýrnar ekki, enda er hún afskaplega víðfeðm og mörg mannvirki innan hennar. Einkenni sigdældarinnar verði því jafn áberandi og áður og verndargildi hennar jafn hátt og áður. Þegar rök fyrir umfangi áhrifa séu skoðuð í heild sinni, þ.e. á samspil jarðmyndana á svæðinu sem eru 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.

#### 4.2.5 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.

#### 4.2.6 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 langhalli og afnám krappa beygja komi til með að jafna umferðarhraða ökutækja sem dragi úr losun mengandi efna. Stytting vegalengdar á milli Reykjavíkur og Laugarvatns komi til með að leiða af sér minni útblástur frá bifreiðum og bundið slitlag dragi úr myndun svifryks.

#### 4.2.7 Áhrif á vatnsgæði

Í matsskýrslu kemur fram að sett hafa verið lög um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess og að allar leiðir liggja innan þessa svæðis sem nær austur að Markahrygg. 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 milli Miðfells ofanverðs og Lyngdalsheiðar. Tvenns konar mengunarhætta sé frá umferð annars vegar ef olúbílar velti og hins vegar vegna útblásturs bifreiða.

Samkvæmt aðalskipulagi Þingvallasveitar verði umferð olúbíla ekki leyfð um svæðið en erfitt sé að segja til um vatnsmengun sem eigi sér upptök í útblæstri bifreiða þar sem litlar sem engar rannsóknir séu til staðar. Að mati Freysteins Sigurðssonar sé skárri að leggja veg samkvæmt leið 1 en leið 7 með tilliti vatnsverndar, en leið 7 liggja nær mögulegu framtíðarvatnstökusvæði. Vísað er í fyrri umsögn Umhverfisstofnunar þess efnis að ekki sé talin hætta á niturmengun af völdum umferðar á Gjábakkavegi einum og sér, muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns. Með tilliti til umferðarspár, legu vegar í landi og langhalla telji Vegagerðin að lagning vegarins muni ekki hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns.

**Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurlands** er vísað til laga um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess og bent á framtíðarmöguleika á nýtingu grunnvatnsstrauma á svæðinu m.a. til neysluvatnsnota t.d. fyrir höfuðborgarsvæðið og vaxandi byggðir Árnassýslu. Bent er á að verðmæti gætu spillst með aukinni umferð og auknum hraða umferðar og þá sérstaklega við vegalagningu á ósnortnum svæðum um Miðfellshraun eða Karhraun og um Blöndumýri. Farið er fram á sérstaka aðgát og strangt eftirlit vegna fyrirhugaðra framkvæmda við Gjábakkaveg og að framangreindir þættir verði skoðaðir frekar. Bent er á að vinnubúðir séu starfsleyfis skyldar og að á grannsvæði vatnsverndarsvæða skuli banna notkun á hættulegum efnum og birgðageymslu slíkra efna t.d. birgða- og farandgeyma fyrir eldsneyti og olfur.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að 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 á leið 7 berist út í neysluvatn sé því meiri.

**Í athugasemd Landverndar** er bent á að við vegstæði 7 sé að finna eina gjöfulustu vatnssuppsprettu landsins, auðlind sem verði sífellt verðmætari. Vegagerð og umferð skv. leið 7 muni gera vatnsvernd erfiðari og kunnari að hamla nýtingu þeirra verðmættu grunnvatnsstrauma sem þar sé að finna þannig að verulegum framtíðarhagsmunum kunnari að vera fórnað. Leið 1 liggja mun fjær vatnsupptökustaðnum þannig að áhætta

yrði mun minni. Minnt er á að í lögum um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess (nr. 85/2005) segi í 3.gr. að innan vatnsverndarsvæðisins sé óheimilt að gera nokkuð það sem geti spillt vatni eða mengað það. Leið 7 liggir innan vatnsverndarsvæðisins og vegagerð skv. leið 7 virðist ósamrýmanleg við framangreint ákvæði.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að erfitt sé að fjalla um möguleika á að nýta vatnsauðlindina á svæðinu fyrir neysluvatn, þar sem ekki verði af slíkum aðgerðum í fyrirsjáanlegri framtíð og ekki liggja fyrir áætlanir þar að lútandi. Í þessu sambandi hafi verið leitað upplýsinga hjá Orkuveitu Reykjavíkur um áform um að nýta Þingvallastrauminn. Samkvæmt munnlegum upplýsingum þá verði vatn væntanlega sótt í svæði sem staðsett séu ofan við ferðamannasvæði og frístundabyggð, ef áhugi er fyrir hendi. Jafnframt kom fram að engin áform séu um vatnstöku á Þingvallasvæðinu, gnægð sé af vatni á vatnstökusvæði Reykvíkinga. Vinnureglur Vegagerðarinnar taka mið af gildandi lögum og reglum á hverju svæði. Vinnubúðir verði ekki heimilaðar vestan Reyðarbarms eða innan vatnsverndarsvæðisins og samráð verði haft við Heilbrigðiseftirlit Suðurlands þar að lútandi þegar að framkvæmdum kemur. Það sé mat Vegagerðarinnar, byggt á fyrirliggjandi gögnum að ekki sé ástæða til þess að ætla að nýr Gjábakkavegur komi til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif á möguleika á að nýta vatnsauðlindina á vatnasviði Þingvallavatns.

**Í athugasemd Péturs M. Jónssonar** kemur fram að veglagningu eftir leið 7 beri að stöðva vegna niturmengunar í Þingvallavatni sem verði grænt og gruggugt. Út frá mælingum á nitri í úrkomu við Írafoss og mælingum á nitri sem berst út í Þingvallavatn berist tæpur helmingur niturs í úrkomu á vatnasviðið út í vatnið. Auk þess sé nitur í svifryki frá bílum á syðsta hluta vatnasviðsins sennilega af sömu stærðargráðu og ákoman, en það hafi ekki verið mælt. Þingvallavatn sé niturvana og þess vegna virki niturákoman eins og saltpétursáburður á vistkerfið. Niturmengun riðli fæðuvef murtunnar og búsvæðum sílableikju og kuðungableikju sem séu friðaðar af UNESCO og Alþingi. Einnig beri að stöðva veglagningu eftir leið 7 vegna niturmengunar á framtíðarvatnsbóli og neysluvatni fyrir SV-Ísland, þ.e. 75% þjóðarinnar. Það sé skylda íslensku þjóðarinnar að vernda vistkerfi Þingvallavatns fyrir niturmengun og hin fjögur bleikjuafbrigði og búsvæði þeirra og ekki sé útilokað að Þingvallasvæðið verði tekið af heimsmínjaskrá ef þessu skilyrði verði ekki fylgt.

**Í svörum Vegagerðarinnar** er bent á að leið 1, uppbyggður Kóngsvegur, liggir einnig innan vatnasviðs Þingvallavatns. Ekki sé talið að umferð um Gjábakkaveg komi til með að valda verulegri loftmengun og byggi það m.a. á umferðarspá, legu vegar í landi og langhalla. Erfitt sé að segja til um vatnsmengun sem á sér upptök í útblæstri bifreiða þar sem litlar sem engar rannsóknir væru til staðar. Í umsögn Umhverfisstofnunar, dags. 2.9.2004 við matsskýrslu komi fram að Umhverfisstofnun telji að ekki sé hætt á að niturmengun af völdum umferðar á Gjábakkavegi einum og sér, muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns. Samskonar umsögn barst frá Heilbrigðiseftirliti Suðurlands, dags. 1. september 2004.

#### 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að engar friðlýstar fornleifar séu innan könnunarsvæðis sem hafi náð 50 m út frá leiðum en 100 m við austur og vesturenda þeirra auk bæjarstæðis Gjábakka. Fjöldi fornleifastaða hafi fundist á könnunarsvæðinu og teljist einn staður hafa hátt minjagildi og 11 talsvert en minjar innan fornleifastaðanna séu mismargar.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að Vegagerðin muni leitast við að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir. Í því felist m.a. að mæla



með staðsetningartækjum (GPS) og kortleggja fornminjar sem séu á fyrirhuguðum vegstæðum og merkja á loftmyndir, þar sem við eigi.

### Leið 1

Í matsskýrslu kemur fram að uppbygging núverandi vegar muni hafa áhrif á þrjár fornleifar á austurhluta framkvæmdasvæðisins, þ. e. Kóningsveginn sem liggja samsíða núverandi vegi á þremur stöðum, rúst fjárhúsa neðst í Barmaskarði og vörðu skammt austan Laugarvatnshella. Að mati fornleifafræðings yrðu áhrifin ásættanleg. Á vesturhluta framkvæmdasvæðisins eru aðallega vörður í hættu en einnig Kóningsvegurinn, þar sem falletur kaflar á honum muni eyðileggjast eða raskast verulega og fornleið sem liggja þvert á veginn. Kóningsvegurinn sé varðaður frá Gjábakka að Barmaskarði og sé mögulegt að vörðurnar hafi tilheyrt leiðum sem komið hafi á undan Kóningsveginum. Vegurinn færi einnig yfir fjórar rústir, einn garð og rétt við Gjábakka en hægt væri að hnika leiðinni til og forðast þannig röskun réttarinnar.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að nauðsynlegt sé að rúst (L11:1) í Barmaskarði verði mæld nákvæmlega upp og teiknuð og að teknir verði könnunarskurðir í og við hana til að kanna gerð mannvistarlagu og hvort hugsanlega leynist leifar eldri mannvirkja undir henni. Konungsvegurinn hafi verið lagður á árunum 1906 og 1907 og sé því á mörkunum að teljast til fornleifa skv. lögum en hafi engu að síður talsvert varðveislugildi þótt minjagildi hans á kaflanum milli Þingvalla og Laugarvatns sé talsvert skert þar sem núverandi þjóðvegur sé að miklu leyti lagður ofan í Konungsveginn á þessu svæði. Mæla þurfi veginn með GPS tækni og forðast að raska þeim köflum hans sem enn eru varðveittir en ef óhjákvæmilegt verði að raska einhverjum þeirra þurfi að skrá þá sérstaklega með ljósmyndum og lýsingu. Bent er á að í matsskýrslu er ekki minnst á áhrif framkvæmdarinnar á rúst L13:1 á austurhluta framkvæmdasvæðisins en vegna nálægðar við þjóðveginn sé nauðsynlegt að rústin verði merkt á meðan á framkvæmdum stendur til að hægt verði að koma í veg fyrir að hún raskist af vangá. Ellefu vörður eru í hættu (L14:1, Þ7:1, Þ8:1, Þ9:1, Þ13:1, Þ15:1, Þ16:1, Þ17:1, Þ18:1, Þ20:1 og Þ23:1) og þurfi að merkja þær vörður sem mögulegt sé að forða frá raski á meðan á framkvæmdum stendur.

Fram kemur að núverandi vegur liggja sunnan við bæjarhól Gjábakka og aðrar rústir sem einnig eru minjar um búsetu manna á Gjábakka og sveigi fyrir rétt (Þ2:11) í um 5 m fjarlægð. Fyrirhugað sé að minnka þessa beygju og leggja veginn yfir réttina en Fornleifavernd ríkisins telji að réttin hafi talsvert minjagildi einkum sem hluti af þeirri rústaheild sem varðveitt er við Gjábakkabæinn og er eindregið þeirrar skoðunar að vernda beri það sem eftir er af réttinni. Í matsskýrslu segi að hægt sé að hnika leið 1 þannig að forðast megi röskun á réttinni. Ef vegurinn verði færður til suðurs til að kom í veg fyrir skemmdir á réttinni muni það valda frekari röskun á leið (Þ5:1) sem liggja frá Konungsveginum suður eða suðvestur yfir heiðina og þurfi að mæla hana með GPS tæki. Í matsskýrslu sé ekki minnst á áhrif á rúst Þ12:1 og þrátt fyrir nálægð hennar við núverandi veg sé hún sögð í lítilli hættu í fornleifaskráningarskýrslu. Ef laga þurfi veginn við rústina sé nauðsynlegt að hún verði mæld upp og teiknuð og að tekin verði könnunarskurður í hana í þeim tilgangi að komast að hlutverki rústarinnar. Í norðaustur af malbikskafli vegarins í landi Gjábakka sé leið Þ14:1 og þurfi að mæla legu hennar með GPS tæki. Í suður af malbikskafli vegarins í landi Gjábakka sé rúst Þ19:1 en í matsskýrslu sé ekki minnst á þessar rústir í umfjöllun um áhrif leiðar 1 þrátt fyrir að í fornleifaskráningarskýrslu séu rústirnar sagðar í mikilli hættu. Mæla þurfi rústirnar upp, teikna þær og grafa könnunarskurði í þeim tilgangi að komast að

hlutverki þeirra. Niðurstaða slíkrar könnunar gæti leitt til þess að gera þyrfti frekari rannsóknir á rústunum.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að mögulegt sé að hnika veglínunni á þann hátt að vegurinn raski ekki rétt (Þ2:11), þótt hann færi ansi nærri henni. Ekki sé unnt að færa veglínuna sunnar þar sem slík færsla hafi í för með sér verulega skerðingu á sjónlengdum við gatnamót Gjábackavegar og Þingvallavegar. Einnig hafi komið fram í samskiptum við Heimsminjanefnd Íslands vegna matsvinnunnar að lagst sé gegn nýlagningu vegar innan þjóðgarðsmarka og hins heimsminjaskráða svæðis. Vegagerðin muni sjá til þess að mæla upp rústir (L11:1, Þ12:1 og Þ19:1), teikna þær og grafa könnunarskurði í þeim tilgangi að komast að hlutverki þeirra.

#### **Leið 2 og 2+1**

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.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að ekki sé hægt að hnika veglínu leiðar 2 við mógrafirnar vegna hæðarlegu landsins og verði mógrafirnar því teiknaðar upp og færðar inn á loftmynd.

#### **Leið 3 og 12a**

Í matsskýrslu kemur fram að leiðirnar fari framhjá vörðu sem með merkingu verði lítil hætta 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 Vegagerðin mun merkja vörðu (L9:1) á meðan á framkvæmdum stendur, eins og fram kemur í matsskýrslu. Vegagerðin hafi unnið að því að hnika veglínunum 3 og 12a, án þess að draga um of úr vegtæknilegum þáttum vegarins. Hægt verður að hnika leið 3 á þann hátt að fornleið (L6:1) raskist ekki. Einnig sé hægt að hnika til leið 12a, en ekki verði unnt að komast hjá raski á fornleið og mun Vegagerðin GPS mæla fornleiðina verði veglína 12a fyrir valinu en ekki séu líkur á því.

#### **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 3+1**

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin hefði í för með sér hluta þeirra áhrifa á fornleifar sem lýst sé á vesturhluta leiðar 1.

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að umfram sömu áhrif og verði af leið 3 og leiðar 1 og taka þurfi tillit til, færi tengikaflinn þar á milli a.m.k. tvisvar yfir Biskupagötur (L5:1) sem mæla þurfi upp með GPS tæki og færa inn á kort eða loftljósmynd.

#### **Námur**

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

**Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins** kemur fram að náma D liggi nærri Kónsveginum og gera þurfi verktökum grein fyrir legu vegarins og e.t.v. merkja hann til að forða frá raski.

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn neinni af þeim hugmyndum um legu Gjábackavegar, sem kynntar eru í matsskýrslu, sé farið að fram komnum tillögum til mótvægisáðgerða. Leið 1 hafi áhrif á mun fleiri fornleifar en aðrar leiðir og sé því lakasti kosturinn en leið 3 (sé henni hnikað norður fyrir forna leið, L6:1) sé besti kosturinn á austurhluta framkvæmdasvæðisins og leið 7 að vestanverðu. Tekið er undir og ítrekað það sem fram kemur í matsskýrslu að varast beri að hafa vinnuskúra eða efnisgeymslur of nálægt fornleifum og að haga beri akstri þungavinnuvéla með tilliti til fornleifa.

**Í athugasemd Péturs M. Jónassonar** kemur fram að auðvelt sé á leið 1 að sneiða framhjá fornleifum og Gjábackatúni.

## **4.4 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG FUGLA**

### **4.4.1 Gróður**

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að gróður á austurhluta framkvæmdasvæðisins sé mun fjölbreyttari en á vesturhluta þess. Um 40% af austurhluta svæðisins einkennist af mosagróðri en þar sé einnig að finna graslendi, kvistlendi, skóg og kjarrlendi, votlendi, ræktað og lítt eða ógróið land og skógrækt. Um helmingur af vesturhluta svæðisins, sem er nær allur á hrauni frá nútíma, einkennist af mosagróðri en kvistlendi um 40% þess, auk skóg- og kjarrlendis, sem þekur svæðið næst Gjábackka. Samanlögð áhrif vegar í nýju vegstæði og núverandi vegar verði ekki afgerandi en ætla megi að rask gróðurlendis vegna nýs vegstæðis verði um 24 til 40 ha eftir því hvaða leið verði valin. Minnst rask verði vegna leiðar 1, eða um 24 ha en mest vegna leiða 12a og 7 eða um 40 ha. Við bætist um 8 ha vegna röskunar sem núverandi vegur hafi haft á gróður á svæðinu.

#### **Leið 1**

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin muni hafa nokkur áhrif á gróðurfur einkum á vesturhluta framkvæmdasvæðisins. Vegi þar þyngst áhrif á birkikjarr austast og vestast, á Rauðamýri og sérstakan gróður í Barmaskarði, birkikjarr og víði- og beitylmgsmóa. 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. Á þeim hluta leiðarinnar, á vesturhluta framkvæmdasvæðisins, sem vikið er frá núverandi vegi sé farið um óraskaðan birkiskóg og kjarr á um 340 m kafla, en þetta séu tiltölulega stuttir sneiðingar nærri núverandi vegi. Þess vegna og vegna þess hve algengt þetta gróðurlendi sé á svæðinu leggist Náttúrufræðistofnun Íslands ekki gegn því að þessi leið verði valin.

**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.

**Leið 2+1**

Í matsskýrslu kemur fram að leið 2+1 liggi að mestu á leið 2 um austurhluta framkvæmdarsvæðisins og kemur inn á leið 1 austan Laugarvatnsvalla.

**Leið 3**

Í matsskýrslu kemur fram að leiðin sé talin hafa lítil áhrif á gróður þó svo að hún liggi þvert í gegnum hverfisverndað svæði Blöndu og Blöndumýrar. Leiðin liggi 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 myndi gróðurfarslega heild í lögðinni meðfram Markahrygg og suður fyrir Blöndu. Veglínan liggi 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.

**Leið 3+1**

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif samsettrar leiðar 3+1 séu sambærileg þeim sem verða vegna leiðar 7 og leiðar 1.

**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 vegalagningar. 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 liggja ekki fyrir.

**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 sé ekki útbreiddur og finnist helst á hálendinu.

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að samanburður í matsskýrslu á áhrifum mismunandi valkosta á gróður sé villandi. Tekið sé fram í matsskýrslunni að þar sem

vegurinn fari eftir núverandi vegi, sem þegar hafi markað sín spor, muni framkvæmd á leið 1 ekki spilla gróðri jafn mikið og leiðir sem fari um óraskað land. En síðan komi fram að gróðurlendi fari undir veg á vesturhluta skv. leið 1 á allri veglínunni, 7.2 km, en vegurinn víki frá veglínunni á aðeins 3,1 km. Þá komi fram í matsskýrslunni að leiðir 3 og 7 hafi lítil áhrif á gróður þrátt fyrir að leið 3 liggi þvert í gegnum hverfisverndað svæði Blöndu og Blöndumýrar, en hafi nokkur áhrif þar sem leið 1 liggi í jaðri Rauðumýrar. Framkvæmdaraðili telji áhrif leiðar 1 nokkur vegna áhrifa á samfelld óraskað birkikjarr. Umhverfisstofnun telur hins vegar hæpið að finna samfelld óraskað birkikjarr meðfram núverandi vegi heldur sé verið að vísa til ástands sem var áður en núverandi vegur var lagður. Framkvæmdaraðili telji áhrif leiðar 7 á gróðurfar hins vegar lítil, þrátt fyrir nýbyggingu á vel grónu hrauni.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að hún telji að allar nauðsynlegar upplýsingar um gróður og áhrif framkvæmda á gróður liggi fyrir í matsskýrslu og að framsetning þeirra sé ekki villandi. Umfjöllun Vegagerðarinnar byggir á skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands. Þar sé stuðst við heildarlengd viðkomandi leiða. Til þess að gera ítarlegri grein fyrir raski sem verður af vegaf framkvæmdum var fjallað sérstaklega um frávík leiðar 1 frá núverandi vegi, bæði á austur- og vesturhluta framkvæmdasvæðisins. En jafnframt var þess getið að rask verði á gróðurlendi þar sem endurbættur vegur fylgi núverandi vegi, þar sem nýr vegur verði breiðari. Þar að auki er vísað í álit Náttúrufræðistofnunar Íslands þess efnis að stofnunin telji það jákvætt að leggja veg á sama stað og núverandi vegur er. Hins vegar sé í þessu tilfelli neikvætt að tæpur helmingur fyrirhugaðs vegar víki út frá núverandi vegi. Við mat á frávíki frá núverandi vegi var miðað við miðlínu leiðar 1. Bent er á að leið 3 liggi alls um 2,5 km í gegnum hverfisverndaða svæði Blöndu og Blöndumýrar og aðallega yfir mela, lyngmóa og graslendi sem hafa ekki eins hátt verndargildi og mýrar og flóar. Aðeins á einum stað skeri leiðin lítinn mýrablett og fari í jaðarinn á tveimur en þessi svæði nái ekki 3 ha að stærð. Leið 1 skeri jaðar Rauðamýrar sem er mun stærri en 3 ha og hafi því mun hærra verndargildi, m.a. þess vegna séu áhrif leiðar 1 á gróðurfar talin nokkur. Þá er bent á að það mat framkvæmdaraðila að áhrif leiðar 1 á gróðurfar á austurhluta framkvæmdasvæðisins séu nokkur byggi á áhrifum á birkikjarr, Rauðamýri og sérstakan gróður í Barmaskarði en ekki aðeins á áhrifum á Rauðamýri eins og Umhverfisstofnun haldi fram að framkvæmdaraðili geri. Bent er á að leið 1 fari á mun lengri kafla um birkikjarr en aðrar leiðir og því muni fara meira af birkiskógi undir veg á þeirri leið en öðrum leiðum. Hins vegar séu engin gróðurfélög eða tegundir sjaldgæf á héraðs eða landsvísu á leið 7.

**Í umsögn Landgræðslu ríkisins** er bent á að í matsskýrslunni sé ekki tekið saman hve miklu landi verði 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 meðfram nýjum vegi. Ítrekaðar eru ábendingar um að töluvert sé af lítt grónu og ógrónu landi á austurhluta framkvæmdasvæðisins sem ekki sé úr vegi fyrir framkvæmdaraðila að græða upp þar sem það liggi vel við t.d. á lítt grónum melum með veglínu 3. Með því séu minnkuð neikvæð áhrif gróðureyðingar veglagningarinnar.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að þar sem verndargildi tegunda, eða gróðurlenda, hafi ekki talist hátt hafi ekki verið talin þörf á að reikna út stærð og þéttleika einstakra gróðurlenda, heldur aðeins heildarflatarmáli gróðurlendis sem fer undir mismunandi vegstæði. Fræblöndur til uppgræðslu verði valdar eftir aðstæðum og í samráði við fagaðila ef sérstakar aðstæður krefjast. Vegagerðin sé í samvinnu við

Bláskógabyggð og aðra hlutaðeigandi varðandi fyrirkomulag girðinga á svæðinu en Vegagerðin muni ekki girða meðfram nýjum Gjábakkavegi að svo stöddu. Jarðeigendur hafi ekki óskað eftir samvinnu við Vegagerðina um landgræðslu utan raskaðs svæðis og Vegagerðin muni ekki græða upp önnur svæði en þau sem raskast vegna framkvæmda í tengslum við Gjábakkaveg.

#### 4.4.2 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.

### 4.5 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

#### 4.5.1 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.

##### 4.5.1.1 Vesturhluti framkvæmdasvæðisins

#### Leið 1

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 móbergsmyndana sem eru nær óþekktar utan Íslands og sé að hluta 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 athugasemd Péturs M. Jónassonar** er vísað til umfjöllunar í fyrri úrskurði Skipulagsstofnunar frá 11. nóvember 2004 og bent á álit Umhverfisstofnunar um verndargildi svæðisins sem þar kemur fram og að úrskurður Skipulagsstofnunar sé á skjön við. Skipulagsstofnun hafi í úrskurði sínum ekki tekið tillit til þátta svo sem verndargildis landslagsheilda og ásýndar á svæðinu frá helstu útsýnisstöðum og áhrifa á einstaka jarðmyndanir innan þess. Þessi heildaráhrif hverfi verði leið 7 fyrir valinu og séu þau umtalsverð í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum og beri því að leggja gegn leið 7. Til viðbótar sé ekki minnst á eystri brotalínur sigdældarinnar í Lyngdalsheiði sem sjáist vel frá Kónsveginum og um þær renni mikið grunnvatn. Stöðva beri hraðbraut 7 vegna eyðileggingar á landslagi Eldborgahrauns.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að í matsvinnu hafi verið ákveðið að leggja fram leið 7 sem valkost Vegagerðarinnar þar sem aðrir kostir myndu hafa umfangsmeira rask í för með sér á Eldborgahraunið og samstaða var hjá helstu hagsmunaaðilum um leið 7. Ekki náðist samstaða um aðrar leiðir þar með talið leið 1, sem er núverandi vegur endurbyggður. Leið 7 liggi um tiltölulega slétt hraun og því ekki þörf á eins miklum skeringum og fyllingum eins og í tilvikum annarra kosta. Leið 7 sé sá kostur sem liggi á stystum kafla um hraun. Þegar litið er til þessara þátta sé ljóst að Vegagerðin forðast röskun á Eldborgarhrauni sem kostur er, með því að

draga sem mest úr raski á hrauni og viðhalda þeim kröfum sem gerðar séu til lagningar nýs stofnvegjar.

#### **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 frá núverandi Gjábakkavegi og Þingvallavegi. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur til talsverð.

#### **Leið 3+1**

Í matsskýrslu kemur fram að tengivegur frá leið 3 upp á leið 1 muni liggja um slétt hraun suðvestan við Litla-Reyðarbarm en er vestar dragi fari hún um úfnara hraun. Vegur samkvæmt þessari leið muni verða áberandi í opnu landslagi eins og leið 7 ekki síst vegna þess að hann muni verða byggður á talsverðum fyllingum og í skeringum í halla og úfnara hrauni en leið 7. Hins vegar sé leiðin líkleg til að viðhalda upplifun ferðamanna vegna útsýnis frá leið 1, a.m.k. að hluta til, vegna þess að leiðin tengist leið 1 við mörk Þjóðgarðsins. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur til talsverð.

#### *4.5.1.2 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 vegjar um lítt raskað land.

#### **Leið 1**

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

#### **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 2+1**

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif verði svo sem líst er af leiðum 1 og 2. 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.

### **Tengivegur**

Í matsskýrslu kemur fram að tengivegur frá leiðum 2, 3 og 12a vegna aðkomu að Laugavatnshellum fari eftir malarhrygg og hafi lítil áhrif.

## **4.5.2 Áhrif á jarðmyndanir**

### *4.5.2.1 Vesturhluti framkvæmdasvæðisins*

#### **Leið 1**

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 séu 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 séu lítil.

**Í athugasemd Péturs M. Jónassonar** kemur fram að Kónsveg (leið 1) beri að velja vegna lítills jarðrasks á Eldborgahrauni vestan Reyðarbarmis.

#### **Leið 7**

Fram kemur í matsskýrslu að leiðin liggi 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 3+1**

Fram kemur í matsskýrslu að leiðin liggi um Eldborgahraun og muni raska um 8.9 ha og þar af um 4,2 ha vegna öryggissvæða. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir verði nokkur til talsverð.

### **Efnistaka**

Efnistaka er fyrirhuguð úr þremur námum í móbergshryggjum, þ. e. úr Stóru Dímon (náma K), í Litla-Reyðarbarmi (náma A) og úr aurkeilu í Miðfelli (náma J). Verði vegur lagður samkvæmt leið 1 yrði efnistaka úr Stóru Dímon sem sé opin náma í móbergshrygg innan þjóðgarðsins á Þingvöllum en hófleg efnistaka sé ekki talin hafa mikil áhrif á ásýnd svæðisins. 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 er ekki talin hafa mikil áhrif á ásýnd svæðisins. Fram kemur að jafnframt sé fyrirhuguð efnistaka úr námum vestan Kringlumýrar í jökulruðningsholti (náma I) og norðan Laugarvatnsvalla úr áreyrum (náma L) og úr jökulruðningsholti austan vallanna (náma C).

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



**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að 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. Hins vegar verði ekki framhjá því lítið að móbergshryggir séu mjög algengir á Íslandi, þótt þeir séu sjaldgæfir á heimsvísu og um sé að ræða efnistöku í móbergshryggjum þar sem námur hafi þegar verið opnaðar. Þá sé efnistaka í Litla-Reyðarbarmi samkvæmt aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000-2012 og framkvæmd Vegagerðarinnar í samræmi við það. 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 Gjábakkaveg. Mjóanesnáman verði einungis nýtt ef leið 7 verði fyrir valinu og náman í Dímon einungis við val á leið 1.

*Mið- og austurhluti framkvæmdasvæðisins*

### **Leið 1**

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

### **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 2+1**

Í matsskýrslu kemur fram að áhrif verði svo sem líst er af leiðum 1 og 2. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar verða nokkur.

### **Námur**

Efnistaka er fyrirhuguð úr námum A, C og L og áhrifum þess lýst í kafla um vestursvæðið en einnig úr opinni námu í fornum áreyrum vestan Rauðamýrar (náma D), nýjum námum í basaltklöpp á Hnúksheiði (námur E, G og H) og úr nýrri námu í sethjalla við Rauðagil (náma F). Námurnar á Hnúksheiði séu í klapparholtum sem hulin eru jarðvegi sem rutt verður ofanaf og nýttur til frágangs í verklok. Gert sé ráð fyrir að námustál í námum E og G verði 4-5 hátt en í námu H 8-10 m og erfitt geti verið að hylja öll ummerki um efnistöku. Efnistaka úr sethjöllunum við Rauðagil sé ekki talin raska þeim verulega eða hindra rannsóknir á þeim.

### **Tengivegur**

Í matsskýrslu kemur fram að tengivegur frá leiðum 2, 3 og 12a vegna aðkomu að Laugavatnshellum fari eftir malarhrygg og hafi lítil áhrif á jarðmyndanir.

## 4.6 SAMANBURÐUR KOSTA

### 4.6.1 Samanburður leiða

Í matsskýrslu kemur fram það mat Vegagerðarinnar, byggt á niðurstöðum ýmissa sérfræðinga sem komu að matsvinnunni, að neikvæð umhverfisáhrif leiðar 7 og leiðar 1 á vesturhluta framkvæmdasvæðisins séu svipuð þegar á heildina er litið.

Skoðuð hafi verið sérstaklega samanlögð áhrif leiðar 2, 3, 12 a og 7 og núverandi vegar og þau borin saman við áhrif af lagningu vegar eftir leið 1.

Fram kemur að meginþættir þessa samanburðar séu að áhrif leiðar 1 á jarðmyndanir séu minni en samanlögð áhrif annarra leiða. Alls sé gert ráð fyrir að rask vegna leiðar 1 á eldhraun verði um 9,5 ha, en samanlagt rask annarra leiða um 19,1 ha. Áhrif leiðar 1 á landslag verði minni þar sem talsvert meira landsvæði fari undir vegi miðað við aðra kosti. Heildarrask verði einnig minna vegna leiðar 1, þótt vægi áhrifanna sé vart minna en samanlögð áhrif annarra leiða. Áhrif á aðgengi að Laugarvatnshellum og Bragabót verði minni vegna leiðar 1. Áhrif á gróður verði minnst vegna leiðar 1 en ekki sé talið að marktækur munur verði á áhrifum framkvæmda á fuglalíf og vatnafar.

Fram kemur að áhrif leiðar 1 á fornminjar verði meiri en samanlögð áhrif annarra leiða og vegi þar þyngst áhrif við Gjábakka, á Kónsveg og ýmsar vörður. Jákvæð áhrif á ferðapjónustu verði meiri vegna annarra leiða en leiðar 1. Það skýrist m.a. af því að áhrif nýs Gjábakkavegar á upplifun séu talin lítil sem engin þar sem nýr vegur fari ekki um áfangastaði ferðamanna eða svæði sem gegni lykilhlutverki í upplifun svæðisins og almennt batni aðgengi að ferðamannastöðum í uppsveitum Árnassýslu. Þá séu leiðir 2 og 7 í samræmi við fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og í þeim sé gert ráð fyrir að núverandi vegur verði göngu- og reiðleið. Leið 1 feli það í sér að byggja þurfi nýja reiðleið að hluta á svæðinu og verði ákveðið rask vegna þess. Þá bendi niðurstöður sérfræðinga til þess að umferðaröryggi á leiðum 3 og 7 sé talsvert meira en á leið 1.

Að mati Vegagerðarinnar gefi þessi samanburður til kynna að samanlögð áhrif nýs vegstæðis og núverandi vegar verði ekki veruleg.

Fram kemur að Vegagerðinni sé ljóst að mismunandi skoðanir eru á hvaða leið skuli fylgja þegar lagður verði nýr og endurbættur Gjábakkavegur. Í matsvinnunni hafi Vegagerðin leitað ítarlegra upplýsinga um áhrif framkvæmda á umferðaröryggi, náttúrufar og landnotkun. Vegagerðin hafi leitað samráðs við alla hagsmunaaðila á svæðinu og skoðað gaumgæfilega fjölmarga framkvæmdakosti. Niðurstaðan sé að Vegagerðin leggi til að byggður verði nýr Gjábakkavegur skv. leið 3 og 7. Þess beri að geta að leið 7 sé eina leiðin sem allir helstu hagsmunaaðilar gátu fallist á. Þó ýmsar aðrar leiðir hafi verið skoðaðar og skoðanir skiptar um ágæti þeirra, sé niðurstaða mats á umhverfisáhrifum að enginn framlagðra kosta veldur verulegum óafturkræfum umhverfisáhrifum.

#### 4.6.1.1 Leið 1 vestari hluti

Í **umsögn Umhverfisstofnunar** er bent á að samkvæmt matsskýrslu þurfi ríflega 100 % meira magn til endurbyggingar vegar skv. leið 1 frá Gjábakka að Barmaskarði, en við nýbyggingu skv. leið 7 en ekki sé skýrt af hverju þessi munur stafar. Stofnunin vísar í skýrslu Orion um veður og snjóalög og að samkvæmt henni sé ekki ástæða til að byggja veg á leið 1 á annan hátt upp úr landi en fyrirhugað sé á leið 7. Bent er á Nesveg vestan Grindavíkur og Hálsasveitarveg við Barnafossa sem dæmi um vegi sem felldir hafi verið að landi. Jafnframt telur stofnunin að endurbyggður

Gjábakkavegur með 70 km hönnunarhraða sé í samræmi við umferðarhraða í þjóðgarðinum jafnframt því sem minni umferðarhraði gerði mögulegt að sinna betur þörfum og öryggi ferðamanna en unnt verði á vegi með meiri hönnunarhraða.

**Í svörum Vegagerðarinnar** er ítrekað að markmið með nýjum Gjábakkavegi sé m.a. að hann verði opinn fyrir umferð allt árið um kring sem kalli á uppbyggingu vegarins, burtséð frá leiðavali, til að hindra snjósöfnun og vatnsöfnun á vegi. Bent er á að munur í efnismagni sem Umhverfisstofnun fjalli um eigi við um magn úr námum en til framkvæmdar á leið 7 fái um 65.000 m<sup>3</sup> af umframefni frá leið 3 auk þess sem leið 7 fari um á sléttara landi og því fyllingarefnisþörf minni en á leið 1. Bent er á að Gjábakkavegur er fyrst og fremst talinn varasamur m.t.t. hálfu en ekki snjóþyngsla, enda sé ekki fyrirhugað að byggja leið 1 markvert hærra upp en aðrar veglínur, nema þar sem vegur liggja um Laugardalsvelli og Barmaskarð. Fram kemur að á leið 1 sé ekki unnt að byggja veg fyrir 90 km/klst nema með óásættanlegu jarðraski og tilheyrandi kostnaði og því sé lagður fram kostur með 70 km/klst hönnunarhraða, en Vegagerðin mæli ekki með þeim kosti. Stofnvegur hefur mun meira vægi í umferðarneti landsins og við gerð stofnvega eru gerðar meiri kröfur um vegtækni og umferðaröryggi en á tengivegum sem Umhverfisstofnun vísar til.

**Í athugasemd Landverndar** er bent á að sveitarfélagið vilji breyta núverandi Gjábakkavegi í göngu- og reiðleið, en Þingvallanefnd viðhalda vegtengingu að Tintron og Stóra- Dímon sem séu vinsælir áningastaðir. Rétt sé að geta þess að núverandi reiðleið liggja ekki eftir Gjábakkavegi og ekki hafi komið fram að þörf sé fyrir nýja reiðleið. Endurbætur á Gjábakkavegi sem miðist við 70 km/klst hámarkshraða valdi sumar meiri spjöllum en ásættanlegt sé á þessu verðmæta svæði. Því beri að miða framkvæmdir við nauðsynlegar lagfæringar á núverandi vegi sem þá þjóni fyrst og fremst hagsmunum ferðamanna sem séu að kynna sér þetta svæði, svæði sem vegna einstakra verðmæta er skráð á Heimsminjaskrá UNESCO.

**Í athugasemd Péturs M. Jónassonar** er bent á að útsýni frá leið 1 sé yfir mikið náttúruundur og hún verði fær árið um kring ef vegurinn verði með bundnu slitlagi og hann liggja um snjóléttasta hluta Eldborgahrauns. Þar megi einnig sjá gróðursamfélög Eldborgahrauns. Samkvæmt matsskýrslu verði jarðrask lítið miðað við aðrar leiðir, sérstaklega verði það lítið vestan Reyðarbarms yfir hið slétta Eldborgahraun en mest við djúp gil nálægt Laugarvatni. Með nýrri útfærslu Vegagerðarinnar, sem megi aðlaga að 50 km/klst innan Þingvallarþjóðgarðs og vatnsverndarsvæðis og nái rétt austur fyrir Beitivelli sé tekið fullt tillit til viðkvæms landslags og verndargildis þess vistkerfis sem leggja á veginn gegnum. Það sé hlutverk þessarar veglagningar fyrir íslenska þjóð.

#### 4.6.1.2 Leið 7

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að stofnunin telur að vegagerð skv. þessari leið muni hafa óafturkræf og verulega neikvæð umhverfisáhrif í för með sér. Verið sé að gera nýtt mannvirkjabelti í Eldborgarhrauni, en um það segir m.a. í matsskýrslu að það auki á verndargildi þess að það hafi komið úr gígaröð í stað eins gígs og það gerir hraunið sérstakt á heimsvísu. Eldborgarhraun sé jarðmyndun sem njóta skuli verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Einnig er bent á að í stefnumörkun ríkisstjórnarinnar "Velferð til framtíðar" segi m.a. að það sé forgangsmál að vernda jarðmyndanir og kerfi sem eru sjaldgæf og óvenjuleg á heimsælikvarða. Þá er bent á að fyrirhuguð veglína liggja um sigdæld, en um það fyrirbæri segir m.a. í matsskýrslu að sigdældin sé ein fárra sigdælda á úthafshrygg í heiminum sem sé vel sýnileg á landi og sé því sérstaða hennar mikil og verndargildi

hátt. Stofnunin bendir á að hún hafi áður vakið athygli á því að vegir eins og leið 7 henti ákaflega illa þörfum ferðamanna þar sem erfitt geti verið að stoppa og leggja bílum vegna umferðarhraða og hæðar vegar yfir landi.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að margir kostir voru til skoðunar á vesturhluta framkvæmdasvæðisins en ákveðið að leggja fram leið 7 sem valkost Vegagerðarinnar þar sem aðrir kostir höfðu umfangsmeira rask í för með sér á Eldborgahraunið og samstaða var hjá helstu hagsmunaaðilum um leið 7 en ekki um aðrar leiðir þar með talið leið 1. Leið 7 hafi ekki umtalsverð áhrif á umhverfið en mest áhrif á umferðaröryggi. Vegagerðin hafi því að fullu tekið tillit til 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999. Víða um land hafi Vegagerðin komið fyrir áningastöðum við þjóðvegina og sé athugandi að koma tveimur slíkum fyrir við Gjábakkaveg. Hugmynd sé að annar þeirra verði við stöð 2.200 á leið 7 en af hinum yrði útsýni yfir Laugarvatn.

**Í athugasemd Landverndar** er bent á að leið 7 sé ekki ásættanleg vegna mikilla umhverfisáhrifa og þeirrar áhættu sem fylgi vegna nálægðar hennar við eina mestu vatnsauðlind þjóðarinnar.

**Í athugasemd Péturs M. Jónssonar** er bent á að hraðbraut yfir Eldborgahraunið, þ.e. tvöfalt vegakerfi, sé gegn allri hugmyndaþróun íslensks þjóðfélags um þróun og friðun Þingvallasvæðisins árið 2006. Með hönnun leiðar 7 sé horft framhjá hlutverki vegarins sem ferðamannavegar en fremur einblínt á takmarkaðan ávinning af auknum hraða á nýrri leið. Áætlun Vegagerðarinnar geri ráð fyrir tvöföldun á umferð, þ.e. 300-500 bílum á sólarhring árið 2010 miðað við aðeins 200 bíla um Kónsveginn og tvöfaldri niturmengun frá bílum. Leið 7 sé í andstöðu við 1., 3. og 4. gr. vatnsverndarlaga og með henni sé verið að fremja sams konar umhverfisspjöll og með Steingrímsvirkjun árið 1959.

#### 4.6.1.3 Leið 3+1

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að stofnunin telur að leið 3+1 eins og hún sé kynnt í matsskýrslu muni hafa umtalsverð og óafturkræf áhrif á Eldborgarhraun. Stofnunin telur að samsetning leiðar af þessu tagi þ.e. 3+1 eða 2+1 ætti að vera austan Barmaskarðs, u.þ.b. frá st. 7500 á leið 1 sem síðan tengdist leiðum 2 eða 3 neðan þess svæðis þar sem vænta má vatnsuppistöðu á Laugarvatnsvöllum.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að hún telur að kannaðar hafa verið þær leiðir sem komi til greina og gerð grein fyrir þeim í matsskýrslu.

#### 4.6.1.4 Vegur um Barmaskarð

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** er vísað til þess að í matsskýrslu komi fram að erfitt sé talið að leggja veg um Barmaskarð með ásættanlegum halla. Stofnun bendir á að Vegagerðin hafi á undanförunum árum talið ásættanlegt að leggja vegi þar sem kröfur vegstaðals um lengdarhalla eða minnstu beygjuradíusa séu ekki uppfylltar. Dæmi þar um séu vegir um Klettsháls og Bröttubrekku. Þeir agnár sem yrðu á vegi um Barmaskarð ef ekki yrði leitast við að upphefja áhrif landhalla kæmu hugsanlega fram í verri vetrarfærð. Bent er á að umferð um Gjábakkaveg verði að langmestum hluta umferð ferðamanna að sumarlagi, auk þess sem unnt verði að fara aðra leið milli höfuðborgarsvæðisins og uppsveita Árnessýslu. Hér sé því ólíku saman að jafna ef litið er til vegar eins og t.d. Vestfjarðavegar á Klettshálsi sem sé eina vegtengingin að vetrarlagi milli sunnanverðra Vestfjarða og SV-lands. Þrátt fyrir það þyki ásættanlegt að leggja þar veg sem ekki uppfyllir kröfur vegstaðals. Stofnunin vill ennfremur

benda á að í matsskýrslu kemur fram að lægri hönnunarhraði á leið 1 muni að einhverju leyti milda þá annmarka sem gætu verið á plan- og hæðarlegu vegar á leiðinni.

**Í svörum Vegagerðarinnar** bendir hún á að vegur um Klettsháls uppfyllir ekki æskilegar kröfur fyrir stofnveg af vegtegund C1 og ekki þyki öllum hann ásættanlegur sem vegtenging á milli byggðarlaga. Annar valkostur þar sé einungis veggöng, en kostnaður við slíkar lausnir sé eðlilega mun meiri en við hefðbundna veglagningu. Á leiðinni milli Þingvalla og Laugarvatns séu nokkrir ásættanlegir valkostir til vegagerðar sem hægt sé að flokka sem láglandisveg og því sé mögulegt að leggja þar veg sem uppfylli staðla og auki umferðaröryggi m.a. þar sem minni hætta sé á hálku. Staðhættir á þeim stöðum sem Umhverfisstofnun vísar til máli sínu til rökstuðnings séu á engan hátt sambærilegir þeim sem um ræðir við Gjábakkaveg.

**Í athugasemd Landverndar** er bent á að fulltrúar Landverndar hafi rætt við Vegagerðina um hvort mögulegt sé að tengja núverandi veg austan Reyðarbarms við leið 3 svo ekki þurfi að spilla landi innan þess sem skilgreina má sem náttúruleg mörk Þjóðgarðsins, þ.e. svæðið vestan Reyðarbarms. Vegagerðin telji þetta ekki fýsilega leið þar sem veghalli yrði um 9° en vakin er athygli á að veghalli sem þessi sjáist víða hér á landi m.a. á nýlegum vegi yfir Bröttubrekku.

**Í svörum Vegagerðarinnar** kemur fram að Vestfjarðarvegur (60) um Bröttubrekku er stofnvegur af vegtegund C1. Aðstæður til vegagerðar í Bröttubrekku séu þannig að erfitt hafi verið að finna vegstæði með langhalla undir 9%. Valið hafi staðið á milli jarðganga og þess vegar sem orðinn sé að staðreynd í dag. Landslag sé veigamikil aðtriði þegar velja þarf vegstæði. Á Íslandi séu margir staðir þar sem ekki er mögulegt að koma á ásættanlegum samgöngum nema með talsverðu raski, jarðgangagerð eða brúarsmíði. Á milli Laugarvatns og Þingvallavatns sé mögulegt að koma fyrir heilsársvegi með ásættanlegum langhalla, sem uppfylli staðla og er þar af leiðandi ákjósanlegur kostur með tilliti til umferðaröryggis. Val vegagerðainnar á leið 3+7 sé byggt á samanburði allra leiða m.t.t. vegtækni, kostnaðar, samráðs og umhverfisins.

#### 4.6.1.5 Heildar samanburður leiða

**Í umsögn Umhverfisstofnunar** kemur fram að á austursvæði séu ekki jarðmyndanir sem njóti sérstakrar verndar og gróðurfar og önnur vistkerfi séu áþekkt nema á leiðum 2 og 12a sbr. fyrri umsögn Umhverfisstofnunar. Stofnunin fallist á rök Vegagerðarinnar um að vegagerð skv. leið 1 austan Barmaskarðs muni kalla á aukil jarðrask og meiri efnistöku í samanburði við leið 3 sem stofnunin telur ásættanlega. Umhverfisstofnun telur að fyrirhuguð vegagerð í Eldborgarhrauni skv. leið 7 muni hafa umtalsverð og óafturkræf umhverfisáhrif í för með sér. Vegna verndargildis Eldborgarhrauns sem talið sé sérstakt á heimsvísu telur stofnunin að forðast ætti að mynda nýtt framkvæmdabelti í hraunið og að endurbyggja eigi þess í stað núverandi Gjábakkaveg í Eldborgarhrauni með 70 km/klst hönnunarhraða.

**Í svörum Vegagerðarinnar** er ítrekað að markmið með byggingu nýs Gjábakkavegar er að koma á öruggum heilsársamgöngum á milli Laugarvatns og Þingvalla og miðað við 90 km/klst. hönnunarhraða. Leyfisveitendur hafa fallist á lagningu vegarins skv. tillögu Vegagerðarinnar um leið 3+7.

Til að ná auknu umferðaröryggi sé talið nauðsynlegt að sjá til þess eins og kostur er að ekki verði hættulegir staðir á veginum svo sem skertar sjónlengdir, krappar beygjur eða brattar brekkur, auk þess að draga úr hæð vegar yfir sjávarmáli. Almennt sé miðað

við 90 km/klst hönnunarhraða á nýjum stofnvegum landsins sem sé í samræmi við leyfðan hámarkshraða og algengan hraða umferðarinnar. Mögulegt sé að nota lægri hönnunarhraða en almennt megi segja að hann sé ekki lækkaður nema aðstæður krefjist þess og þá sé oftast um að ræða veglagningu í mjög erfiðu landslagi t.d. á háum, bröttum fjallvegum, meðfram sjó þar sem undirlendi er nánast ekkert og víðast þar sem landslag takmarkar mjög möguleika. Dregið hafi verið sem kostur er úr áhrifum á eldhraun, í samræmi við 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 og leið 7 liggi utan þjóðgarðsins á Þingvöllum sem er á Heimsminjaskrá UNESCO, en ekki aðrar leiðir sem til skoðunar hafi verið. Mat Vegagerðarinnar sé að leið 7 valdi ekki umtalsverðum neikvæðum umhverfisáhrifum og sé mun betri en leið 1 m.t.t. umferðaröryggis og greiðari samgangna.

**Í umsögn Landverndar** er lýst þeirri skoðun að hafna beri þeim hugmyndum um vegabætur vestan Reyðarbarms sem kynntar séu í matsskýrslu og þróa nýjar lausnir sem komi betur á mótis við verndarsjónarmið og sem jafnframt þjóni betur samgönguhagsmunum í víðara samhengi.

## 5 NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Vegagerðin hefur tilkynnt til nýrrar athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum lagningu Gjábakkavegar (365) í Bláskógabyggð. Fyrirhugað er að byggja nýjan um 16 km langan veg frá vegamótum við Laugarvatnsveg að Þingvallavegi á móts við Miðfell. Lagðir eru fram fimm kostir á legu vegarins austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 1, 2, 3 og 12a og samsett leið 2+1 og þrjú kostir vestur yfir hraunið, þ.e. leiðir 1, 7 og samsett leið 3+1 til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. 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. Hönnunarhraði leiðar 1 er 70 km/klst þar sem Vegagerðin telur leið 1 með hönnunarhraða 90 km/klst ekki vera raunhæfan framkvæmdakost.

Heildarefnisþörf er áætluð um 450.000-580.000 m<sup>3</sup> og er áætlað að efnið komi að mestu úr skeringum en um 100.000 m<sup>3</sup> úr allt að 11 námum. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist á árinu 2006 og ljúki 2007-2010.

### 5.1 ÁHRIF Á SAMGÖNGUR, UMFERÐ OG UMFERÐARÖRYGGI

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að það séu einkum ferðamenn, frístundahúsafólk og íbúar Bláskógabyggðar sem ferðist um Gjábakkaveg. Leiðir 2, 3 og 12a á austurhluta framkvæmdasvæðisins og leið 7 á vesturhluta svæðisins, séu ásættanlegar hvað varðar vegtæknilegar forsendur og öryggi. Núllkostur og leið 1 ásamt leiðum 2+1 og 3+1 uppfylli ekki hönnunarkröfur fyrir 90 km/klst, fyrst og fremst vegna takmarkaðra sjónlengda og mikils bratta. Jafnframt yrði halli meiri og beygjur krappari á þeirri leið og minna þurfi því til að vegurinn verði hættulegri yfirferðar en leiðir 2, 3, 7 og 12a. 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 miðað við núverandi veg.

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. Mjög erfitt yrði að ná 70 km/klst meðalökuhraða og líklega ógerlegt að ná 50 km/klst. Þetta skapi óþarfa hættu. 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% halla, en leið 7 með 6% halla því yrði meiri hætta á hálfu og vetrartengdum óhöppum 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 hvað varðar samgöngur en mat Vegagerðarinnar er hins vegar það að leiðin sé ekki ásættanleg m.t.t. umferðaröryggis. Líklegt er að meiri þjónustu þurfi að vetrarlaga á þeirri leið vegna hálfu og snjóalaga. Skipulagsstofnun telur sig ekki hafa forsendur til að meta hvort nýr vegur með 50 km/klst hámarkshraði á leiðinni milli Gjábakka og Barmaskarðs sé raunhæfur m.t.t. umferðarþunga og aksturshegðunar ökumanna almennt þó Vegagerðin telji núverandi vegkafla í gegnum Þjóðgarðinn vera það. Skipulagsstofnun telur hins vegar mikilvægt

að samgöngum á svæðinu verði hagað þannig að umferðarhraði á núverandi vegi í gegnum þjóðgarðinn á Þingvöllum aukist ekki og því beri ekki að beina hraðri gegnumstreymisumferð inn í þjóðgarðinn.

## 5.2 ÁHRIF Á ÚTIVIST OG FERÐAÞJÓNUSTU

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að lítil breyting verði vegna fyrirhugaðra framkvæmda á landnotkun sem snertir útivist og ferðaþjónustu. Leið 3 eða 12a og leið 7 komi til með að hafa jákvæð áhrif á umferð hestamanna í samræmi við stefnu Bláskógabyggðar en leiðir 1, 2+1 og 3+1 muni aftur á móti ganga í berhöggi við fyrirætlanir um reiðleið og gönguleið á núverandi Gjábackkavegi. Ef nýr Gjábackkavegur verður skv. leið 7 og núverandi vegur verður að göngu- og reiðleið gerir sveitarstjórn Bláskógabyggðar ráð fyrir að tenging verði eftir slóð frá leið 3 og 7, vestan Litla Reyðarbarmis upp á núverandi veg. Á þeim kafla núverandi vegar sem er frá slóðinni vestan Reyðarbarmis að slóðinni að Bragabót er vegurinn og Kóngsvegur vel aðskildir nema á um 200 m kafla austast og er því nóg að leggja akveg á þessum 200 metra kafla til að skilja að umferð hestamanna og akandi vegfarenda. Sveitarfélagið Bláskógabyggð telur einnig mögulegt að opið verði fyrir umferð ökutækja um núverandi veg frá Gjábackka að Bragabót og þá verði ekki þörf á að nýta vegslóða vestan Litla-Reyðarbarmis. Fram kemur að Heimsminjanefnd Íslands telji ásættanlegt að núverandi vegi verði haldið sem útsýnisvegi með bundnu slitlagi og með takmörkuðum ökuhraða. Vegagerðin telur að útfærsla á ofangreindri hugmynd sé á verkswiði Bláskógabyggðar og Þingvallanefndar.

Í umsögnum og athugasemdum koma fram áhyggjur af því að aðgengi að útsýnistöðum við núverandi Gjábackkaveg og að Bragabót muni versna og útsýni þaðan muni spillast verði vegurinn lagður yfir Eldborgarhraunin samkvæmt leið 7. Leggja beri Gjábackkaveg samkvæmt leið 1 til að mæta þörfum ferðamanna sem eru að skoða sig um á svæðinu. Bent er á að ekki sé fullt samræmi í matsskýrslu í umfjöllun um reiðleið þar sem annars vegar sé sagt að stíkuð reiðleið liggja frá Gjábackka að Kringlumýri en hins vegar að ef leggja eigi nýjan veg samkvæmt leið 1 þurfi væntanlega að ráðast í gerð reið- og gönguleiða á svæðinu. Bent er á að núverandi vegur sé aðeins opinn á sumrin og þjóni ekki ferðaþjónustu nema hluta úr ári og í samræmi við áætlaðan mun á sumar- og vetrarútleigu bílaleigubíla sem sé u.þ.b. 15-16:1 verði nýr vegur fyrst og fremst nýttur að sumarlagi. Bent er á að með leið 1 sé verið að leggja áherslu á útsýnisveg um svæðið sem eigi að vernda og mótmælt er tvöföldu vegakerfi sem torveldi ferðamönnum að skoða heimsfyrirbæri eins og Atlantshafshrygginn og leið 7 eyðileggi.

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 eða samsettar leiðir 2+1 og 3+1. Að mati stofnunarinnar er útsýni einstakt frá núverandi vegi, um 3 km ofan Gjábackka, 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 mun fábrotnara og lítið yfir sigdældina og Þingvelli, samanborið við útsýni frá leið 1 og samsettum leiðum 2+1 og 3+1. Fyrir liggur að ferðalangar sem eiga leið um Gjábackkaveg koma gjarnan við í Laugarvatnshellum og er gert ráð fyrir að leggja tengiveg að hellunum frá nýjum vegi. Ennfremur liggur fyrir að vegalengd milli Gjábackka 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 komast á 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 Gjábakkevegur verður núverandi vegur opinn fyrir umferð ökutækja á um 1 km kafla frá tengivegi austan við Laugarvatnsvelli og á rúmlega 1 km kafla frá tengivegi vestan Reyðarbarms 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 vegna hagsmuna ferðaþjónustu, verði núverandi vegur milli Laugarvatnshella og Gjábakka 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 Gjábakkevegi 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. Skipulagsstofnun telur ljóst að núverandi Gjábakkevegur vestan Laugarvatnshella hefur marga kosti sem útsýnisvegur um einstætt landsvæði. Þeirra á meðal er að vegurinn er víðast felldur að landi, ósnortnu hrauni og rask meðfram honum því í lágmarki. Vegurinn er hlykkjóttur og sjónlengdir takmarkaðar þannig að eðlilegt er að aka rólega og ferðamenn geta notið landslags sem fyrir augu ber með lágmarkstruflun af öðrum ökutækjum eða lagt bílum í vegkant hér og þar. Verði vegurinn endurbyggður miðað við 70 km/klst hámarks hraða tapast framangreind gildi á nánast öllum ofangreindum kafla. Vegurinn myndi hafa tiltölulega bratta vegfláa og rísa upp frá útflöttum öryggissvæðum sem næðu 5-7 m út frá vegöxl og hvergi yrði hægt að stoppa nema á til þess gerðum stæðum.

Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Heimsminjanefnd, umsjónaraðilar þjóðgarðsins og sveitarstjórn séu opin fyrir þeirri hugmynd að auk leiðar 7 yrði núverandi vegur nýttur sem ferðamannaleið innan þjóðgarðsins og lyti lögmálum þjóðgarðsins hvað varðar uppbyggingu/viðhald hans, tegund umferðar og umferðarhraða. Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun mikilvægt að mörkuð verði skýr stefna um framtíðarnotkun vesturhluta núverandi Gjábakkevegur. Lagfæringar á þeim vegi ættu að miða að því að raska ekki umhverfi hans heldur miðast við hægfara (hámark t.d. 30 km/klst) umferð ferðamanna, gerð útsýnisstaða og annað það 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. ferðaþjónustu og að ásættanlegt sé að nýta núverandi vegslóð frá Kringlumýri við leið 7 að Tintron og Bragabót. Stofnunin telur hins vegar ásættanlegra m.t.t. áhrifa á ferðamennsku og útivist að leggja veg samkvæmt leið 2+1 eða 3+1.

### 5.3 ÁHRIF Á HLJÓÐVIST

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að sveitarstjórn Bláskógabyggðar muni afla leyfis heilbrigðisnefndar til að hávaði megi fara yfir viðmiðunarmörk í frístundabyggð en sé einnig reidubúin 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 Gjábakkavegar 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 lög um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess voru sett árið 2005. Það sé markmið laganna að vernda lífríki Þingvallavatns og grunnvatnið sem til þess rennur og bent er á að allar vegleiðirnar muni liggja innan vatnsverndarsvæðisins. Fram kemur að á vatnsverndarsvæðinu stafi mengunarhætta af umferð olúflutningabíla og af útblæstri bifreiða. Fram kemur það álit Freysteins Sigurðssonar jarðfræðings á Orkustofnun að skárri sé að leggja veg samkvæmt leið 1 en leið 7 með tilliti vatnsverndar, en leið 7 liggja nær mögulegu framtíðarvatnstökusvæði. Vegagerðin bendir á að hægt sé að takmarka umferð olúbíla um svæðið en erfitt sé að segja til um vatnsmengun sem eigi sér upptök í útblæstri bifreiða. Minni langhalli og afnám krappa beygja komi til með að jafna umferðarhraða sem dragi úr losun mengandi efna. Einnig er vísað í umsögn Umhverfisstofnunar þess efnis að ekki sé talin hætta á að niturmengun af völdum umferðar á Gjábakkavegi einum og sér muni hafa áhrif á vatnsgæði og tærleika Þingvallavatns.

Í umsögnum Umhverfisstofnunar kemur fram að 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 á leið 7 berist út í neysluvatn sé því meiri.

Skipulagsstofnun telur að af framlögðum gögnum Vegagerðarinnar megi 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. En einnig er ljóst að það er erfiðleikum bundið að leggja mat á þennan mun. 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 Gjábakkavegi einum og sér muni ekki hafa veruleg áhrif á Þingvallavatn.

Leið 7 mun liggja nær hugsanlegu neysluvatnsöflunarsvæði við Þingvallavatn og nær vatninu sjálfu en leið 1 og er hætta á að mengun berist í neysluvatn eða í Þingvallavatn því meiri frá henni en leið 1. Skipulagsstofnun telur ljóst að verðmæti felist í grunnvatni svæðisins sem neysluvatni og að óspilltur efnabúskapur og lífríki Þingvallavatns hafi mikið gildi. Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar og umferðar á vatnsgæði á svæðinu samkvæmt öllum leiðum verði ekki veruleg þrátt fyrir fyrirséða umferðaraukningu en að ástæða sé til að takmarka og helst banna, umferð bifreiða með mengandi varning um svæðið. Fylgjast þarf 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 1 hafa áhrif á Kóningsveginn sem liggja samsíða núverandi vegi á þremur stöðum, rúst fjárhúsa neðst í Barmaskarði og vörðu skammt austan Laugarvatnshella. Að mati fornleifafræðings yrðu áhrifin ásættanleg. Leið 2 muni hafa mikil áhrif á mógrafir og leiðir 3 og 12a fari framhjá vörðu og yfir fornleið. Á vesturhluta framkvæmdasvæðisins muni leið 1 aðallega hafa áhrif á vörður en einnig Kóningsveginn, þar sem fallegir kaflar á honum muni eyðileggjast eða raskast verulega sem og fornleið sem liggja þvert á veginn. Vegurinn færi einnig yfir fjórar rústir, einn garð og rétt við Gjábakka en hægt væri að hnika leiðinni til og forðast þannig röskun réttarinnar. Leið 7 muni þvera Biskupagötur.

Fornleifavernd ríkisins leggst ekki gegn neinni af þeim hugmyndum um legu Gjábakkavegar sem kynntar eru í matsskýrslu, verði farið að þeim tillögum til mótvægisáðgerða sem fjallað er um í umsögn stofnunarinnar. Stofnunin telur að leið 1 hafi áhrif á mun fleiri fornleifar en aðrar leiðir og sé því lakasti kosturinn en leið 3 (sé henni hnikað norður fyrir forna leið, L6:1) sé besti kosturinn á austurhluta framkvæmdasvæðisins og leið 7 að vestanverðu. Fram kemur að framkvæmdaraðili muni leitast við að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir.

Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 2, 3, 12a og 7 verði ekki veruleg á fornleifar en framfylgja þarf þeim mótvægisáðgerðum sem fram koma í kafla 4.3 í þessum úrskurði um hníkun leiða og frekari kortlagningu eða GPS mælingu minja. Skipulagsstofnun telur að áhrif leiðar 1 á fornleifar verði meiri en af öðrum framlögðum kostum sbr. umsögn Fornleifaverndar ríkisins en sé ásættanleg en framkvæmdaraðili þarf að ráðast í þær mótvægisáðgerðir sem Fornleifavernd ríkisins hefur bent á.

## 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. Á austurhluta framkvæmdasvæðisins muni leið 1 hafa nokkur áhrif á birkikjarr austast og á votlendi í Rauðamýri. Leið 2 skerði flóa, samfelld graslendi við Laugarvatnsvelli og Beitivelli. Leið 3 mun liggja þvert yfir hverfisverndað svæði, Blöndu og Blöndumýri, samkvæmt aðalskipulagi og njóti svæðið einnig verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd. Leiðin fari um þurrasta hluta svæðisins þar sem gróðurfar sé 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 fljótandi veg um svæðið og setja ræsi undir veginn til að draga úr áhrifum á votlendið. Áhrif leiðar 2+1 eru talin í meginatriðum hin sömu og lýst er fyrir hvora leið fyrir sig. 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 og á sérstæðan gróður í Barmaskarði. Leið 3+1 hafi hliðstæð áhrif og leið 1. 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.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að í matsskýrslu sé ósamræmi í samanburði áhrifa einstakra leiða á gróður, ýmist sé fjallað um áhrif allrar leiðar 1, um 7,2 km, á vesturhluta eða þar sem frávik sé frá núverandi vegi, um 3,1 km. Þá komi fram í matsskýrslunni að leið 3 hafi lítil áhrif á gróður þrátt fyrir að hún liggi þvert í gegnum hverfisverndað svæði Blöndu og Blöndumýrar og einnig að leið 7 hafi lítil áhrif þrátt fyrir nýbyggingu á vel grónu hrauni. Hins vegar sé talið í matsskýrslu að leið 1 hafi nokkur áhrif þar sem hún liggi í jaðri Rauðumýrar og einnig vegna áhrifa á samfelld óraskað birkikjarr en Umhverfisstofnun telur varðandi óraskað birkikjarr að verið sé að vísa til ástands sem var áður en núverandi vegur var lagður.

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 verði 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 framkvæmd á þeirri leið 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 fyrirhugaðar aðgerðir telur stofnunin að framkvæmdin muni hafa veruleg áhrif á votlendið. Óröskuðum 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 Gjábackavegar samkvæmt leið 12a sé ótvírátt versti kosturinn m.t.t. áhrifa á votlendi. Verði þessi kostur fyrir valinu þarf Vegagerðin að endurheimta 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 neikvæð áhrif leiðar 1 á birkikjarr verði meiri en af öðrum leiðum en minnst á votlendi en hún hefur einnig nokkur neikvæð áhrif á sérstæðan gróður í Barmaskarði. Skipulagsstofnun telur að þar sem vegurinn verður byggður í núverandi vegstæði verði áhrif leiðar 1 á gróður ekki veruleg en nokkur á þeim köflum þar sem óraskað land fari undir veginn. Áhrif leiðar 2+1 verði neikvæð þar sem leið 2 fer um lítt raskað gróðurlendi og votlendissvæði en nokkur þar sem leið 1 fer um Barmaskarð og á þeim köflum þar sem núverandi vegi er ekki fylgt vestan þess. Tenging frá leið 3 að leið 1 hlífi viðkvæmum gróðri í Barmaskarði en í staðinn fari stærra óraskað svæði með grösum og smárunnum og mosavaxið hraun undir veg. 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.

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 mannvirkjagerð og ræktun heldur en vestar. Fram kemur að svæðið vestan Reyðarbarns sé viðkvæmast m.t.t. áhrifa veglagningar á landslag þar sem svæðið sé opið og lítt raskað. Leið 1 muni fara að hluta um úfið hraun, m.a. í Barmaskarði og ofan þess, sem sé talsvert mishæðótt og ójafnara en á leið 7. Áhrif á hraunið í Barmaskarði verði bein og óafturkræf. 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 allhótt 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 athugasemd kemur fram að velja beri leið 1 vegna lítills rasks á Eldborgahrauni vestan Reyðarbarns. Fram kemur að Skipulagsstofnun hafi í úrskurði sínum, 11. nóvember 2004, ekki tekið tillit til þátta svo sem verndargildis landslagsheilda og ásýndar á svæðinu frá helstu útsýnisstöðum og áhrifa á einstaka jarðmyndanir innan þess. Þessi heildaráhrif hverfi verði leið 7 fyrir valinu og séu þau umtalsverð í skilningi laga um mat á umhverfisáhrifum og beri því að leggjast gegn leið 7. Í matsskýrslu sé ekki minnst á eystri brotalínur sigdældarinnar í Lyngdalsheiði sem sjáist vel frá Kónsveginum og um þær renni mikið grunnvatn. Stöðva beri hraðbraut 7 vegna eyðileggingar á landslagi Eldborgahrauns. Efnistaka úr Litla-Reyðarbarmi sé slæmur kostur og óæskileg úr Miðfelli vegna nálægðar við Þingvallavatn.

Fyrir liggur að þær veglínur sem kynntar eru í matsskýrslu 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 sigdældarinnar 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 verði neikvæð.

Skipulagsstofnun telur að veglagning samkvæmt leið 7 sunnan Litla-Reyðarbarns 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, en þar þarf að skilgreina breidd öryggissvæðis og framkvæmdasvæðis, í samráði við Umhverfisstofnun, utan vegfyllingar og skeringa eins þröngt og kostur er. 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. Veglagning samkvæmt leið 1 um Barmaskarð myndi hafa veruleg áhrif á ásýnd og landslag þar á afmörkuðu svæði. Í giljum undir hlíðum Laugarvatnsfjalls verði áhrif leiðar 1 töluverð vegna skeringa og fyllinga.

Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar samkvæmt leiðum 2, 3 og 12a, ásamt tengivegi, 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. Einkum á þetta við um áhrif veglagningar á landslag milli Stóragils og Markahryggs 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. fyrirnefndum veglínnum verði ekki veruleg.

### 5.7.2 Efnistaka

Í framlögðum gögnum Vegagerðarinnar kemur fram að af þeim 11 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) og í Miðfelli (náma J). Skipulagsstofnun tekur undir þær ábendingar sem hafa komið fram um að efnistaka úr Litla-Reyðarbarmi (Náma A) og úr Stóru-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 bendir á að takmarka þarf efnistöku úr Litla-Reyðarbarmi við efni í efra burðarlag á vesturhluta vegarins. Í umsögn Umhverfisstofnunar og athugasemd hafa komið fram áhyggjur vegna efnistöku úr Miðfelli m.a. vegna nálægðar við Þingvallavatn. Skipulagsstofnun bendir á að lágmarka þarf efnistöku úr námunni eins og kostur er m.a. vegna sjónrænna áhrifa og að takmarka þarf efnistöku við planið neðan námunnar og það sem til fellur við frágang. Við efnistöku úr framangreindum námum þarf að hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag efnistökkunnar og frágang. Námur E, G og H eru í klapparholtum á Hnúksheiði og kemur fram að könnun á efni hefur ekki farið fram. Námurnar eru allar nálægt vegleiðum og fer það eftir því hvaða leið verður valin hve áberandi þær verða. Skipulagsstofnun telur að haga beri vinnslu úr þessum námum og frágangi þannig að þær verði sem minnst áberandi séð frá nýjum vegi. 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 úr námum E, G og H eins og lýst er hér að framan en sem minnst úr námum 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 vinnslan verði í samræmi við efnistökuáætlun og vandað verði til frágangs að námuvinnslu lokinni.

### 5.8 SAMANBURÐUR KOSTA

Í matsskýrslu kemur fram að skoðuð hafi verið sérstaklega samanlögð áhrif leiðar sem samsett væri af leið 2, 3, eða 12 a og leið 7 og núverandi vegar og þau borin saman

við áhrif af lagningu vegar eftir leið 1 og er niðurstaða Vegagerðarinnar að þau séu á heildina litið svipuð.

Meginþættir þessa samanburðar eru eftirfarandi; Áhrif leiðar 1 á jarðmyndanir eru minni en samanlögð áhrif annarra leiða, en alls er gert ráð fyrir að rask vegna leiðar 1 á eldhraun verði um 9,5 ha, en samanlagt rask leiðar 7 (14,3) og núverandi leiðar (4,6) um 19 ha. Áhrif leiðar 1 á landslag eru minni þar sem samanlagt fellur talsvert meira land undir vegi vegna annarra kosta. Heildarrask verður einnig minna vegna leiðar 1, þótt vægi áhrifanna sé vart minna en samanlögð áhrif annarra leiða. Áhrif á gróður verða minnst vegna leiðar 1, eða um 24 ha en samkvæmt öðrum kostum um 24 til 40 ha að viðbættum 8 ha vegna röskunar sem núverandi vegur hefur haft á gróður á svæðinu. Aðgengi að Laugarvatnshellum og Bragabót verður betra með leið 1.

Ekki er talið að marktækur munur verði á áhrifum mismunandi leiða á fuglalíf og vatnafar.

Fram kemur að áhrif leiðar 1 á fornminjar verði meiri en samanlögð áhrif og vegi þar þyngst áhrif við Gjábakka, á Kóningsveg, ýmsar vörður og stakar rústir. Jákvæð áhrif á ferðaþjónustu verði meiri vegna annarra leiða en leiðar 1. Þá eru leiðir 2 og 7 í samræmi við fyrirliggjandi skipulagsáætlanir og í þeim sé gert ráð fyrir að núverandi vegur verði göngu- og reiðleið. Leið 1 feli það í sér að byggja þurfi nýja reiðleið að hluta á svæðinu og verði ákveðið rask vegna þess. Þá bendi niðurstöður sérfræðinga til þess að umferðaröryggi á leið 7 og tengdum leiðum sé talsvert meira en á leið 1.

Að mati Vegagerðarinnar gefur þessi samanburður til kynna að samanlögð neikvæð áhrif nýs vegstæðis og núverandi vegar verði ekki veruleg.

Fram kemur að Vegagerðinni er ljóst að mismunandi skoðanir séu á því hvaða leið skuli fylgja þegar lagður verði nýr og endurbættur Gjábyggvegur. Í matsvinnunni hafi Vegagerðin leitað ítarlegra upplýsinga um áhrif framkvæmda á umferðaröryggi, náttúruferðum og landnotkun. Vegagerðin hafi leitað samráðs við alla hagsmunaaðila á svæðinu og skoðað gaumgæfilega fjölmarga framkvæmdakosti. Niðurstaðan sé að Vegagerðin leggi til að byggður verði nýr Gjábyggvegur samkvæmt leið 3 og 7. Þess er getið að leið 7 er eina leiðin sem allir helstu hagsmunaaðilar gátu fallist á. Þó ýmsar aðrar leiðir hafi verið skoðaðar og skoðanir skiptar um ágæti þeirra, sé niðurstaða mats á umhverfisáhrifum að enginn framlagðra kosta valdi verulegum óafturkræfum umhverfisáhrifum.

Í umsögnum og athugasemdum er bent á ýmsa þætti er varða samanburð leiða og er helst að nefna eftirfarandi: Vegna þeirrar stefnu að nýr vegur skuli hannaður fyrir 90 km/klst er bent á dæmi um nýbyggða vegi svo sem Nesveg vestan Grindavíkur og Hálsasveitarveg við Barnafossa sem felldir eru að landi. Einnig er bent á vegina um Klettsháls og Bröttubrekku sem ekki uppfylli staðla um beygjuradíus og veghalla þó t.d. Klettsháls sé eina tengingin milli sunnanverðra Vestfjarða og SV-lands og þjóni umferð allt árið. Aðrar leiðir séu til uppsveita Árnessýslu en um Gjábyggveg og umferð um hann sé að langmestum hluta umferð ferðamanna að sumarlagi.

Bent er á að 70 km/klst hönnunarhraði sé í samræmi við umferðarhraða í þjóðgarðinum. Fram kemur einnig það sjónarmið að 70 km/klst hönnunarhraði með endurbótum samkvæmt leið 1 valdi sumstaðar meiri spjöllum en ásætlanlegt sé og því eigi að miða lagfæringar á núverandi vegi við lægri hönnunarhraða og fyrst og fremst við hagsmuni ferðamanna. Lægri hraði sé jafnframt til þess fallinn að ná hönnunargildum er varða halla og sjónlengd og þar með umferðaröryggi. Leið 7 henti

ferðmönnum illa, þaðan sé útsýni ekki sambærilegt við leið 1 og það verði erfitt að stoppa á veginum.

Þá er lögð mikil áhersla á að vegagerð á leið 7 valdi óafturkræfum og verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum á Eldborgahraun og sigdældina sem hafi hátt verndargildi og séu hluti af heild sem hafi verndargildi á heimsmælikvarða. Tvöfalt vegakerfi skerði þessar jarðmyndanir óásættanlega og sama gildi um leið 3+1.

Á austursvæðinu er fallist á að leið 3 hafi minna jarðrask í för með sér en leið 1.

Bent er á að áhætta sé tekin með leið 7 vegna nálægðar hennar við hugsanlegt vatnsvinnslusvæði og Þingvallavatn. Bent er á að skoða ætti lausn er kæmi betur á móts við verndarhagsmunum og þjónaði betur samgönguhagsmunum í víðara samhengi og bent á leið sunnan Þingvallavatns í því samhengi. Umsögn sveitarstjórnar er hins vegar skýr, það beri að leggja veg með hönnunarhraða 90 km/klst eftir leið 3+7.

Vegagerðin bendir á varðandi vegstaðla og hönnunarhraða að t.d. hafi ekki verið um annan valkost að ræða við veglagningu um Klettsháls nema þá veggöng sem séu mun dýrari lausn. Hins vegar séu nokkrir ásættanlegir valkostir fyrir láglendisveg á leiðinni milli Þingvalla og Laugarvatns sem uppfylli staðla og auki umferðaröryggi en samanburðarstaðir sem bent sé á í umsögn og athugasemdum séu á engan hátt sambærilegir þeim sem um ræðir við Gjábackaveg. Vegagerðin bendir á að gerðar séu meiri kröfur til stofnvega en tengivega, sem vísað sé til (Nesvegur, vegur um Hálsasveit) og að leyfisveitendur hafa fallist á lagningu vegarins samkvæmt tillögu Vegagerðarinnar um leið 3+7.

Skipulagsstofnun telur megin samanburð leiða snúast um annars vegar lagningu vegar samkvæmt leið 1 eða 2+1 og hins vegar veglagningu samkvæmt leið 3+7 auk áhrifa af núverandi vegi.

Af gögnum Vegagerðarinnar má ráða að leið 1 eða 2+1 hafi minni neikvæð áhrif á jarðmyndanir, landslag, aðgengi ferðamanna að tilteknum stöðum, útsýni, hættu á mengun grunnvatns og á gróður en leið 3+7 og núverandi vegur. Áhrif á fugla og vatnafar á yfirborði séu svipuð en leið 1 hafi meiri neikvæð áhrif á fornleifar og umferð hestamanna og verði ekki eins örugg og greiðfær fyrir vegfarendur auk þess sem hún er ekki í samræmi við stefnu sveitarfélagsins. Vegagerðin telur heildaráhrif þessara kosta mjög svipuð að undanskyldu því að leið 3+7 verði öruggari einkum á vetrum.

Af hluta umsagna og athugasemdum má hins vegar ráða að leið 1 eða 2+1 hafi í heildina minni neikvæð áhrif en leið 3+7 auk áhrifa af núverandi vegi. Megin munur niðurstöðu Vegagerðarinnar og hluta umsagna og athugasemda felst að mati Skipulagsstofnunar í því hvaða vægi hver aðili gefur mismunandi áhrifaþáttum og greinir þar helst á milli í vægi áhrifa á landslag, jarðmyndanir, upplifun ferðamanna og öryggi vegfarenda auk þess sem grundvallarágreiðingur er um þörf á því að umræddur vegur verði hannaður fyrir 90 km/klst.

## 5.9 NIÐURSTAÐA

Vegagerðin hefur tilkynnt lagningu um 16 km langs Gjábackavegar (365) milli Laugarvatns og Þingvalla í Bláskógabyggð. Lagðir eru fram fimm kostir austan Eldborgahrauns, þ.e. leiðir 1, 2, 3, 12a og samsett leið 2+1 og þrír kostir vestur yfir hraunið, þ.e. leiðir 1, 7 og samsett leið 3+1 til athugunar og úrskurðar Skipulagsstofnunar. Valkostur Vegagerðarinnar er samsett leið 3+7.



Leið 2+7 er í samræmi við aðalskipulag Laugardalshrepps og samþykkt aðalskipulag Þingvallasveitar en leið 3+7 er í samræmi við yfirlýsta stefnu sveitarstjórnar. Leið 1 felst í endurbótum á núverandi vegi en uppfyllir ekki áform Vegagerðarinnar um byggingu vegar með 90 km/klst hönnunarhraða og leiðir 2+1 og 3+1 ekki nema að hluta. Hönnunarhraði leiðar 1 er 70 km/klst.

Skipulagsstofnun telur þann kost að leggja veg frá Laugarvatni með Lyngdalsheiði að útfalli Sogsins og um Grafning svo lítið kynntan að stofnunin geti ekki tekið afstöðu til hans.

**Áhrif á umferðaröryggi.** Skipulagsstofnun telur, í ljósi framlagðra gagna Vegagerðarinnar, að nýr vegur, samkvæmt framlögðum framkvæmdakostum, muni auka umferðaröryggi á leiðinni frá Laugarvatni að Þingvallavegi miðað við núverandi aðstæður og muni hafa jákvæð áhrif á samgöngur á ársgrundvelli. Skipulagsstofnun telur að leiðir 1, 2+1 og 3+1 séu lakari kostir m.t.t. umferðaröryggis og vegtæknilegra þátta en leiðir 2+7, 3 eða 12a. Skipulagsstofnun vill vísa til þess sem fram kemur í svörum Vegagerðarinnar við umsögn Umhverfisstofnunar um að hámarks hraði innan þjóðgarðsins á Þingvöllum sé 50 km/klst og sú takmörkun muni ekki breytast með nýjum Gjábakkavegi. Gestum þjóðgarðsins mun fjölga og tryggja þarf öryggi þeirra á vegum jafnt innan þjóðgarðsins sem á leiðum að honum.

**Áhrif á jarðmyndanir, landslag og upplifun ferðamanna.** Skipulagsstofnun telur fyrirhugaða framkvæmd hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir, landslag og upplifun ferðamanna en í mismunandi mæli eftir leiðum.

Vegleiðir liggja að hluta til um sérstæða sigdæld á mótum jarðskorpufleka, yfir Eldborgahraun sem er á heimsvísu sérstætt nútímahraun og nýtur verndar skv. náttúruverndarlögum og um jaðar þjóðgarðsins á Þingvöllum.

Skipulagsstofnun telur að við veglagningu samkvæmt leið 7 verði ekki komist hjá neikvæðum áhrifum á ósnortna landslagsásýnd svæðisins milli Litla-Reyðarbarmis og Þingvallavegar, sem er hluti af fyrrnefndri sigdæld, en í ljósi stærðar sigdældarinnar í heild sinni verði áhrif nýs vegar þar ekki veruleg neikvæð. Áhrif leiðar 7 á Eldborgahraun verða verulega neikvæð og óafturkræf þar sem leiðin sker hraunið fjarri öðrum mannvirkjum. Auk þess leggjast við þessi áhrif af leið 7 áhrif það rask sem þegar er orðið vegna núverandi vegar sem verður til frambúðar. Þar sem áferð hraunsins á fyrirhugaðri vegleið 7 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 að því marki að þau verði ekki umtalsverð í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Skipulagsstofnun telur að í því skyni að draga úr áhrifum efnistöku þurfi að takmarka magn efnis sem tekið yrði úr námum í Litla-Reyðarbarmi og í Miðfelli og hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag og frágang.

Skipulagsstofnun telur að við veglagningu samkvæmt leið 1 eða 2+1 muni einnig verða aukið rask á landslagi og jarðmyndunum frá því sem nú er, m.a. á Eldborgahrauni innan sigdældarinnar. Það helgast af því að bæði þarf að útvíkka vegsvæði leiðar 1 þar sem því er fylgt og að á um helmingi leiðar 1 þarf að leggja veginn um nýtt vegstæði. Þetta er óháð því hvort leið 1 verður fylgt alla leið eða farin leið 2+1. Við þetta leggjast áhrif af efnistöku úr móbergshryggnum Stóru Dímon sem þarf að takmarka eins og kostur er. Skipulagsstofnun telur að röskun á umhverfi við leið 1 eða 2+1 verði töluverð og er það einnig stutt í athugasemdum og umsögn þar sem lögð er áhersla á að vegurinn verði með minni hönnunarhraða en 70 km/klst sem hefði í för með sér að núverandi vegi væri fylgt betur.

Skipulagsstofnun telur að útsýni ferðamanna frá nýjum Gjábakkavegi samkvæmt leið 7 verði mun minna og fábrotinara en af núverandi vegi, m.a. yfir Þingvallasvæðið, auk þess sem vegurinn muni hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna sem eiga leið um núverandi veg, þar sem nýr vegur mun skera ósnortna landslagsheild sunnan núverandi vegar. Samkvæmt framlögðum gögnum Vegagerðarinnar mun almenn umferð aukast á svæðinu á næstu árum. Einnig má gera ráð fyrir að ferðamönnum á svæðinu muni fjölga vegna skráningar Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Verði vegur ekki lagður samkvæmt leið 1 eða 2+1 er ljóst að vegalengdir sem vegfarendur þurfa að fara til að koma við á helstu áningarstöðum á svæðinu munu lengjast töluvert. Skipulagsstofnun telur viðbúið að þrýst verði á um að núverandi vegur milli Laugarvatnshella og Gjábakka verði áfram opin fyrir umferð ökutækja. 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.

Skipulagsstofnun telur að verði nýr vegur lagður samkvæmt leið 7 sé mikilvægt að hugsanlegar endurbætur á núverandi vegi miðist eingöngu við hæga umferð ferðamanna að sumarlagi.

Leið 3+1 hefur hliðstæð áhrif og leið 7 hvað varðar áhrif á ósnortna landslagsásýnd svæðisins vestan Litla-Reyðarbarms en hún mun fara um mun úfnara hraunasvæði í Eldborgahrauni og upp mun meiri bratta og því hafa meiri neikvæð sjónræn áhrif verði af leið 7.

Skipulagsstofnun 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 hafi ekki veruleg neikvæð áhrif í för með sér.

Skipulagsstofnun telur með tilliti til áhrifa framkvæmdarinnar á landslag, jarðmyndanir og upplifun ferðamanna að ásættanlegast væri að leggja ferðamannaveg sem mest í núverandi vegstæði um Laugarvatnsvelli að Gjábakka með 50 km/klst hönnunarhraða. Í ljósi þess að slíkur vegur fellur ekki að markmiðum sveitarstjórnar og Vegagerðarinnar telur Skipulagsstofnun leið 3+7, með eða án lágmarksendurbóta á núverandi vegi, næst besta kost.

**Áhrif á gróður og fugla.** Skipulagsstofnun telur að nýlagning Gjábakkavegar, samkvæmt framlögðum kostum, muni óhjákvæmilega valda raski á gróðri og fuglalífi en að áhrifin verði ekki veruleg. Hins vegar verður ekki komist hjá því að veglagning samkvæmt 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 telur að neikvæð áhrif leiðar 1 eða 2+1 á birkikjarr verði meiri en af öðrum leiðum. Áhrif leiða 1 eða 2+1 verði minni á votlendi en af öðrum leiðum. Skipulagsstofnun telur að áhrifin verði nokkur þar sem vegurinn verði ekki nema að hluta byggður í núverandi vegstæði og lagfæring á honum þar mun einnig hafa töluvert rask á gróðri í för með sér.

Skipulagsstofnun leggur áherslu á að gróðri verði ekki raskað utan vegfyllingar og lágmarks skeringa.

**Áhrif á vatnafar.** Skipulagsstofnun telur að áhrif veglagningar og umferðar á vatnsgæði á svæðinu skv. öllum leiðum verði ekki veruleg. Ljóst er að verðmæti felast í grunnvatni á svæðinu sem neysluvatni og að óspilltur efnabúskapur og lífríki Þingvallavatns hefur mikið gildi. Bent hefur verið á að minni hætta kunní að vera af mengun frá umferð á leið 1 en leið 7 og má líta svo á að ef núverandi vegur sem ferðamannaleið tekur við hluta umferðar í framtíðinni sé með því dregið úr hættu á hugsanlegri vatnsmengun. 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 þurfi með hugsanlegri mengun á vatnasviði Þingvallavatns af völdum umferðar, uppblásturs, 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.

**Áhrif á hljóðvist.** 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 og 12a, breyti sveitarstjórn Bláskógabyggðar mörkum fyrirhugaðrar frístundabyggðar í landi Eyvindartungu í aðalskipulagi, þannig að unnt verði að halda hljóðstigi þar innan viðmiðunarmarka.

**Áhrif á fornleifar.** Skipulagsstofnun telur að neikvæð áhrif leiðar 1 eða 2+1 á fornleifar verði meiri en af öðrum leiðum en þau verði ekki veruleg, samanber umsögn Fornleifaverndar ríkisins, enda þarf framkvæmdaraðili að fylgja skýrum mótvægisáðgerðum sem stofnunin gerði grein fyrir í umsögn sinni.

**Staða skipulags og leyfisveitinga.** Skipulagsstofnun bendir á eftirfarandi varðandi stöðu skipulags og leyfisveitinga vegna fyrirhugaðrar lagningar Gjábakkavegar:

1. Leiðir 1, 3 og 12a, hluti leiðar 7, 2+1 og 3+1, tengivegur að Laugarvatnshellum og námur E, G, H og I og hluti námu K við Stóru Dímon eru ekki í samræmi við Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012. Veglagning og efnistaka samkvæmt ofangreindum kostum kallar því á breytingu á aðalskipulaginu.
2. Leið 7 er í samræmi við samþykkt Aðalskipulag Bláskógabyggðar, Þingvallasveit 2004-2016 svo og náma J við Miðfell en aðalskipulagið gerir ráð fyrir að þeim hluta námu K við Stóru Dímon sem er innan þess verði lokað.
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 samkvæmt 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 öllum framlögðum leiðum 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 öllum framlögðum leiðum og lagningu tengivegar að Laugarvatnsvöllum, með eftirfarandi skilyrðum:

1. Vegagerðin þarf að skilgreina öryggis- og framkvæmdasvæði fyrirhugaðs vegar, í samráði við Umhverfisstofnun, eins þröngt og kostur er einkum þar sem vegurinn liggur um hraunasvæði.
2. Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku úr námum í Litla-Reyðarbarmi (náma A), Stóru Dímon (náma K) og í Miðfelli (náma J) og hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag efnistökkunnar og frágang.
3. Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir sem fram koma í umsögn stofnunarinnar 7. febrúar 2006.
4. Vegagerðin þarf að leggja fljótandi veg yfir votlendi, samkvæmt leið 12a, til að draga úr áhrifum á votlendi auk þess sem endurheimta þarf, í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir, votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast. Áður en framkvæmdir hefjast þarf Vegagerðin 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 28. júní 2006.

Reykjavík, 24. maí 2006.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir