



# Framkvæmda- fréttir 17. tbl. /05



Almannaskarðsgöng, gangamunni að sunnan á vígsludegi 24. júní 2005.



**Hreinn Haraldsson**  
framkvæmdastjóri þróunarviðs  
Vegagerðarinnar skrifar

## Almannaskarð, vígsla jarðganga

Það mun hafa verið fyrir rúmum 75 árum, þann 18. nóvember 1929 sem fyrsta bifreiðin ók hjálparlaust yfir Almannaskarð. Það var bifreið Kaupfélags Austur-Skaftfellinga sem ók með fjölda farþega frá Höfn og yfir í Lón. Árið áður hafði reyndar annar vörubíll farið um skarðið, en þurfti til þess töluverða

hjálp. Fram að þessum tíma hafði verið hestagata um skriðuna og klettabeltin allt uppí háskarðið, væntanlega alveg frá landnámstíð. Vegurinn var smásaman bættur eftir 1930, ekki síst eftir að stórvirkar vinnuvélar komu til sögunnar. Þó má segja að vegurinn hafi ætíð verið nokkur farartálmi vegna grjóthruks árið um kring, auk þess sem leiðin hefur oft verið erfið að vetri til vegna hálku og snjóá, einkum stærri bifreiðum, sem fer ört fjölgandi á vegakerfinu eins og allir þekkja. Auk þess hefur þetta verið brattasti hluti Hringvegarins, með um 17% halla.

Hugmyndir um betrubætur á þessum hluta vegakerfisins hafa lengi verið til skoðunar. Fyrst og fremst horfðu menn þá til að þess að minnka brattann upp skriðuna að sunnanverðu með því að lengja vegskeringuna til muna til vesturs. Óneitanlega hefði sá kostur valdið mjög áberandi ummerkjum

**Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar 17. tbl. 13. árg. nr. 406 11. júlí 2005**

Ritstjórn  
og umsjón útgáfu:  
**Viktor Arnar  
Ingólfsson**  
Ábyrgðarmaður:  
**Gunnar Gunnarsson**  
Prentun: Gutenberg

Ósk um áskrift sendist til:  
**Vegagerðin**  
**Framkvæmdafréttir**  
**Borgartúni 7**  
**105 Reykjavík**  
(bréfsími 522 1109)  
eða [vai@vegag.is](mailto:vai@vegag.is)

Vegagerðin gefur út Framkvæmdafréttir til að kynna útboðsframkvæmdir fyrir verktökum. Fyrirhuguð útboð eru kynnt, útboðsauglýsingar eru birtar og greint er frá niðurstöðum og samningum. Auk þess er í blaðinu annað það fréttafni sem verður til hjá stofnuninni og talið er að eigi erindi til verktaka. Áskrifendur eru m.a. verktakar, verkfræðistofur og fjölmiðlar. Áskrift er endurgjaldslaus.



*Almannaskarðsgöng, vígsla 24. júní 2005. Sturla Böðvarsson samgönguráðherra klippir á borða til merkis um að göngin séu tekin í notkun. Jón Rögnvaldsson vegamálastjóri aðstoðar.*

í landslaginu, auk þess sem einhver hættu hefði áfram verið á grjóthruni og snjóspýjum á veginn.

Aðstæður til jarðgangagerðar undir Almannaskarð voru fyrst skoðaðar lítillega í aðdraganda Jarðgangaáætlunar Vegagerðarinnar, sem birt var í janúar árið 2000. Áfram var þó einkum miðað við að vegurinn yrði endurbyggður í skriðunni með mun minni halla en gamli vegurinn, enda miðuðust fjárveitingar í vegáætlun við opinn veg en ekki jarðgöng. Á vegáætlun 2000-2004 var veitt af liðnum stórverkefni 50 m.kr. árið 2003 og 65 m.kr. árið 2004 til vegagerðar um Þvottár- og Hvalnesskriður og Almannaskarð, ósundurliðað.



*Skaravörður við vígsluna var Karen Lind Ingólfssdóttir. Heiðursmenn Vegagerðarinnar voru þeir Jón Helgason og Þorleifur Olsen.*

Á almennum fundi sem haldinn var á Hótel Höfn í lok janúar 2002, og sem Egill Jónsson fyrrverandi alþingismaður ásamt fjórum félögum stóðu að, var rætt ítarlega um þá valkosti sem skoðaðir höfðu verið varðandi framtíðarveg um Almannaskarð. Í lok fundarins var samþykkt að beina eindregnum tilmælum til Alþingis og ríkisstjórnar um að stefna að gerð jarðganga undir skarðið, og líklega má segja að þessi fundur hafi markað nokkuð þá stefnu sem málið tók síðan.

Það sem skipti sköpun varðandi framkvæmdir við Almannaskarð var samþykkt ríkisstjórnarinnar snemma árs 2003 um að láta auka veg framkvæmdir næstu 18 mánuðina þar á eftir, meðal annars til að stuðla að eflingu atvinnutækifæra fram til þess tíma að áhrifa af stóriðjuframkvæmdum færi að gæta til fulls. Fjármagn til þessara framkvæmda kom frá sölu ríkiseigna. Þar var meðal annars ákveðið að veita 500 milljónum króna til gangagerðar undir Almannaskarð. Með þessari ákvörðun var ljóst að jarðgöng yrðu valin í stað nýs vegar um skriðuna. Með því að velja jarðgöng er horft til langrar framtíðar. Umhverfisáhrifin eru miklu minni, hættu á grjóthruni og snjóflóðum er úr sögunni, og umferðaröryggið er mun meira.

Í vegáætlun 2003-2006 voru þær fjárhæðir sem fyrir voru á vegáætlun sameinaðar og settar á árið 2004, 122 m.kr. uppfært til verðlags. Þá var í vegáætlun 2005-2008 veitt 97 m.kr. til framkvæmda við göng undir Almannaskarð, og samtals koma því 219 m.kr. til þessara framkvæmda af hefðbundnum liðum í vegáætlun þessara ára. Loks var í fjárukalögum ársins 2004 veitt 375 m.kr. til verkefnisins. Með 500 milljón króna viðbótarfé ríkisstjórnarinnar voru heildarfjárveitingar til jarðganganna þannig tæplega 1.100 m.kr., en af því koma aðeins rúmar 200 milljónir af hefðbundnu vegafé. Jarðgöngin hafa



*Almannaskarðsgöng, mynd tekin í norður.*

Því ekki nein áhrif á önnur framkvæmdaáform á svæðinu, þar eð ódýrustu lausnir við endurbætur á opnum vegi um Almannaskarð hefðu kostað mun meira en 200 milljónir. Þótt endanlegt kostnaðaruppgjör liggi ekki fyrir virðist ljóst að verkið allt rúmist innan fjárveitinga, og heildarkostnaður er nokkru lægri en upphaflega var áætlað.

Stutt lýsing á mannvirkjum er þannig að jarðgöngin sjálf eru 1.146 m á lengd og steiptir forskálar eru 162 m þannig að göngin í heild teljast 1.308 m. Í útboði voru vegir utan ganga 4,1 km en á síðari stigum var ákveðið að endurbyggja einnig veginn áfram til vesturs, um Dynjanda, þannig að heildarlengd nýrra vega utan ganga er um 5,5 km.

Verkið var boðið út í desember 2003 og tilboð opnuð í janúar 2004. Af 5 verktökum buðu Héraðsverk og Leonhard Nilsen og Sönnar lægst, um 780 m.kr., eða 91% af kostnaðaráætlun. Vinna hófst í lok mars 2004 eða fyrir tæpum 15 mánuðum. Jarðgangagröftur hófst fyrir nánast réttu ári síðan, eða 16. júní 2004 og lokasprengring var 8. október. Gangagröfturinn gekk mjög vel allan tímann þrátt fyrir misjafnar jarðfræðilegar aðstæður, og lauk mun fyrr en upphaflegar áætlanir gerðu ráð fyrir. Meðal annars var sett Íslandsmet í gerð sprengdra ganga þegar göngin lengdust um 105 metra á einni viku með einum vinnuflokki. Eftir gegnumbrot hefur verið unnið við lokastyrkingar, vatnsvarnir, frárennsliskerfi, raflagnir og lýsingu, vegagerð innan og utan ganga, frágangi steyptra vegskála ásamt landmótun og frágangi alls svæðisins sem raskað var við framkvæmdirnar. Auk aðalverktakana sem áður voru nefndir unnu undirverktakar að afmörkuðum þáttum, G. Þorsteinsson á Höfn við vegskálabyggingar, Rafmenn á Akureyri við rafbúnað og Malarvinnslan á Egilsstöðum sá um malbikun. Það hefur verið staðið vel að verki á öllum vígstöðv-

um og bæði norskir og íslenskir starfmenn verktakanna eiga hrós skilið. Og framkvæmdirnar hafa gengið slysalaut fyrir sig, sem auðvitað er mest um vert. Fyrirtækið Geotek ehf. sá um framkvæmdaefirlit fyrir Vegagerðina og starfsmenn þess hafa einnig unnið mjög faglega að sínum þætti.

Undirbúningur og hönnun mannvirkja var í höndum Vegagerðarinnar og ýmissa ráðgjafa hennar. Fjöldamörg fyrirtæki og einstaklingar koma að verki eins og þessu frá upphafi undirbúnings til formlegrar opunar. Nú í verklok vill Vegagerðin flytja þeim öllum sínar bestu þakkir fyrir



*Fyrsti bíll sem ók í gegnum Almannaskarðsgöng eftir vígslu var Ford vörubifreið árgerð 1930. Þessi bíll var einn af þeim fyrstu sem óku um gamla veginn yfir skarðið og fór ótal sinnum þar um á langri starfsævi.*



Almannaskarðsgöng. Útsýni úr syðri gangamunnum er til Vatnajökuls.

frábærlega vel unnin störf. Hönnuðum og öðrum sem unnu að undirbúningi, verktökum og undirverktökum, eftirliti, og þeim mörgu starfsmönnum Vegagerðarinnar sem komið hafa að verkinu á einn eða annan hátt.

Að lokum vil ég óska þess að þessi nýju mannvirki stuðli að greiðri og öruggri umferð og verði íbúum svæðisins og vegfarendum öllum til heilla um ókomin ár.

*Grein þessi er að mestu samhljóða ávarpi sem höfundur flutti á Hótel Höfn eftir víslu ganganna.*

## Leiðbeinandi hámarkshraði

Vegagerðin hefur ákveðið að setja upp merki sem sýna leiðbeinandi hámarkshraða og verða þau sett upp við stofnvegi landsins. Þetta verkefni er eitt verkefna umferðaröryggisáætlunar til ársins 2008, sem var samþykkt á Alþingi sem hluti samgönguáætlunar á síðasta vori. Merkið er upplýsingamerki og sett upp með öðrum merkjum sem gefa til kynna hvað er framundan. Slík merki verða sett upp á þeim stöðum á vegum landsins, þar sem ástæða þykir til að vekja athygli á að akstur á leyfðum hámarkshraða sé óráðlegur vegna akstursaðstæðna, sem geta verið krappar beygjur, blindhæðir, brattar brekkur eða annað það sem hætta getur fylgt. Þannig verður settur lægri leiðbeinandi hámarkshraði á slíkum stöðum. Ákvörðun um hvar merkin eru sett upp er m.a. tekin á grundvelli útreikninga á beygjum og þannig fundinn hæfilegur hraði. Í júlímánuði í ár er gert ráð fyrir að merkja þjóðveg 1, aðalvegi á Snæfellsnesi, Ólafsfjarðarveg, Norðausturveg að Húsavík, Seyðisfjarðarveg, Norðfjarðarveg, Vestfjarðaveg að Reykhólasveitarsvegi, Suðurfjarðaveg og helstu aðalvegi á Suður- og Vesturlandi. Á næsta ári verða svo allir aðrir stofnvegir merktir. Markmiðið með því að setja þessi merki upp er að auka umferðaröryggi og jafnframt þægindi vegfarenda. Á undanförunum missurum hefur meðalhraði á vegum landsins aukist en á svo miklum hraða þarf lítið útaf að bera ef ekki á illa að fara. Fjöldi erlendra ferðamanna aka um vegi landsins og vonir standa til að þessi ráðstöfun auki öryggi þeirra.



Æskilegur ökuhraði um Kambabrekkuna er 60 km/klst.

## Umhverfisráðherra fellir mat á umhverfisáhrifum úr gildi

Nýr vegur á milli Laugarvatns og Þingvallavatns hefur verið í mati á umhverfisáhrifum sl. tvö ár. Í maí 2003 var lögð fram tillaga um matsáætlun og í júlí 2004 var lokið við gerð matsskýrslu og hún lögð fyrir Skipulagsstofnun. Þann 11. nóvember 2004 úrskurðaði Skipulagsstofnun að fallist væri á framkvæmdina með skilyrðum. Þessi úrskurður var kærður til umhverfisráðherra sem nú hefur fellt úrskurð Skipulagsstofnunar úr gildi. Mat á umhverfisáhrifum skal fara fram að nýju.

Þetta er um margt athyglisverð málalok og því efni til

### Úrskurður:

Ráðuneytinu barst þann 15. desember 2004 kæra Péturs M. Jónassonar, þann 21. desember 2004 kæra Náttúruverndarsamtaka Íslands og þann 22. desember 2004 kæra Landverndar vegna úrskurðar Skipulagsstofnunar, frá 11. nóvember 2004, um mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar.

### I. Málsvik og hin kærða ákvörðun

Þann 11. nóvember 2004 kvað Skipulagsstofnun upp úrskurð sinn vegna mats á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar (365), Laugarvatn - Þingvellir, Bláskógabyggð. Skipulagsstofnun féllst á alla þá kosti sem framkvæmdaraðili óskaði eftir að færu í mat á umhverfisáhrifum vegna fyrirhugaðrar lagningar Gjábakkavegar frá Laugarvatni til Þingvalla í Bláskógabyggð samkvæmt leiðum 2, 3, og 12a á austurhluta svæðisins og leið 7 á vesturhluta þess og tengiveg T2 að Laugarvatnsvöllum með skilyrðum.

Ráðuneytið fór í vettvangsferð með kæranda Pétri M. Jónassyni þann 19. mars 2005. Ráðuneytið átti fund með Sigurði Oddssyni þjóðgarðsverði þann 2. maí 2005 til að fara yfir afstöðu Þjóðgarðsnefndar sem á þeim tíma hafði ekki sent inn umsögn sína. Þann 8. maí 2005 átti ráðuneytið fund með Vegamálastjóra þar sem hann gerði nánar grein fyrir þeirri ákvörðun Vegagerðarinnar að meta ekki samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum endurbyggingu núverandi Gjábakkavegar.

### II. Kæruatriði og umsagnir um þau.

Pétur M. Jónasson gerir þá kröfu að umhverfisráðherra láti framkvæma nýtt óháð mat á leið 1 sem er sú leið er fylgir gamla Kóngsveginum, núverandi vegarstæði, með minni hönnunarhraða til samanburðar við mat það sem Vegagerðin hefur gert á leið 3 + 7 með 90 kílómetra hraða. Rök kæranda fyrir kröfu sinni eru að leið 1 hafi verið hafnað fyrirfram og því dragi kærandi niðurstöðu matsins í efa.

Náttúruverndarsamtök Íslands gera þá kröfu að hafna beri öllum útfærslum sem metnar voru í mati á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar þar sem allar útfærslur nema endurbætur á núverandi Gjábakkavegi (leið 1) hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Landvernd gerir þá kröfu að ráðherra felli hinn kærða úrskurð úr gildi og vísi málinu til Skipulagsstofnunar til nýrrar meðferðar þar sem endurbygging núverandi leiðar, leið 1, fái efnislega umfjöllun til jafns við leið 7. Jafnframt að metið yrði við nýja málsmeðferð hvaða áhrif það hefði á samgöngu-ur á svæðinu ef vegur sunnan Þingvallar yrði byggður sem afkastamikil samgönguleið.

Kærandur gera allir þá kröfu að úrskurður Skipulagsstofnunar verði felldur úr gildi þar sem framkvæmdaraðili hafi ekki metið

að kynna úrskurðin sérstaklega hér í blaðinu. Matsskýrslu Vegagerðarinnar má finna á vef Vegagerðarinnar:

[http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/fr\\_umhverfismat\\_gjabakkavegur.html](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/pages/fr_umhverfismat_gjabakkavegur.html)

Hér á eftir fer úrskurður umhverfisráðherra eins og hann er birtur á vefsíðu ráðuneytisins. Athygli er vakinn á að enginn kafli er merktur númer 3, kafli 4 kemur á eftir kafla 2. Stafsetning ráðuneytisins er látin halda sér.

Þar fyrir aftan er birt greinargerð Vegagerðarinnar vegna þessa úrskurðar.

samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum endurbætur á núverandi Gjábakkavegi, nefnd leið 1. Landvernd bendir á að „bætt leið 1“ hafi ekki fengið skoðun sem valkostur þar sem Vegagerðin hafi hafnað henni án fullnægjandi röksemda. Bendir kærandi á að þegar svo mikil náttúruverðmæti eru í húfi sé það óásættanlegt að allir raunhæfir kostir til vegabóta séu ekki kannaðir með fullnægjandi hætti. Einnig telur kærandi Landvernd, að ósamræmi sé í svörum Vegagerðarinnar á því hvers vegna endurbætt leið 1 sé ekki raunhæfur kostur. Víða haldi Vegagerðin því fram að leið 1 sé ekki ásættanleg af vegtæknilegum ástæðum eða öryggisástæðum en einnig að mikið rask muni fylgja því að laga veginn.

Ráðuneytið óskaði með bréfum dagsettum 4. janúar 2005 eftir umsögnum frá Skipulagsstofnun, Bláskógabyggð, Fornleifavernd ríkisins, Ferðamálaráði Íslands, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Þingvallanefnd og Vegagerðinni um fram komnar kærur. Var umsagnaraðilum veittur frestur til 24. janúar 2005 til að senda inn umsagnir sínar. Þann 16. febrúar 2005 sendi ráðuneytið ítrekun til Þingvallanefndar og Ferðamálaráðs Íslands um að frestur til að skila inn umsögnum væri liðinn og þeim gefinn viðbótar frestur til 21. febrúar til að skila inn umsögnum.

Í umsögn Skipulagsstofnunar frá 3. febrúar 2005 segir:

„Skipulagsstofnun vill vekja athygli á því að Vegagerðin taldi endurbættu leið 1, ekki koma til greina og var hún því hvorki lögð fram sem framkvæmdakostur í tillögu að matsáætlun né í matsskýrslu sbr. ákvæði 8. gr. laga nr. 106/2000 um að í tillögu að matsáætlun skuli lýsa öðrum möguleikum sem til greina koma og ákvæði 9. gr. laganna um að í matsskýrslu beri ávallt að gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina koma.

Þegar athugun Skipulagsstofnunar stóð yfir óskaði stofnunin eftir því við Vegagerðina, með bréfi dags. 6. október 2004 (fylgiskjal 1), að endurskoðuð yrði sú ákvörðun að leggja ekki fram til athugunar Skipulagsstofnunar veglínu samsetta úr leið 1 að vestan með 70 km/klst hönnunarhraða og leið 2 að austan, með 90 km/klst hönnunarhraða, þannig að sú veglína, ásamt kostum 2, 3, 7 og 12a sem kynntir voru í matsskýrslu, lægi fyrir til úrskurðar Skipulagsstofnunar. Þetta erindi var sent í kjölfar umsagnar Umhverfisstofnunar þar sem fram kom að leið 1, þ.e. endurbygging núverandi vegar með allt að 70 km/klst hönnunarhraða, hafi minnst umhverfisáhrif og að með vandaðri hönnun sé hægt að draga töluvert úr áhrifum leiðar 1 á jarðmyndanir. Erindið byggði einnig á umsögn Þingvallanefndar, þar sem fram kemur að nefndin hafi frá upphafi talið að uppbygging núverandi vegar, leiðar 1, falli best að umhverfinu og að núverandi vegur muni áfram nýtast sem einstök útsýnisleið umfram aðrar leiðir og á

athugasemddum einstaklings og félagasamtaka sem einnig lýstu þeirri skoðun að veglagning skv. leið 1 hefði minnst umhverfisáhrif, einkum á vesturluta svæðisins. Í framangreindu bréfi Skipulagsstofnunar til Vegagerðarinnar kom einnig fram að svo virtist að samkvæmt töflum 6.1 og 6.2 í matsskýrslu stæðist leið 1 vegstaðal fyrir vegflokk C1 og 70 km/klst hönnunarhraða vestan Barmaskarðs og að í Barmaskarði virtist vegurinn á mörkum þess að standast vegstaðal fyrir 70 km/klst hönnunarhraða þar sem langhalli skv. fyrirbyggjandi hönnun færi í 10% en hámark skv. vegstaðli er 9%. Ennfremur taldi Skipulagsstofnun í framangreindu bréfi, að ekki væri ljóst hvort og þá hvernig núverandi vegur yrði nýttur eftir að nýr vegur kæmi skv. leið 7 og að ekki væri ljóst hvort núverandi vegur yrði áfram opinn fyrir bílaumferð frá Gjábakka að Tintron/vegi að Bragabót og jafnvel alla leið að Laugarvatnshellum, vegna t.d. hagsmuna ferðapjónustu. Þannig yrði tvöfalt vegakerfi á svæðinu sem gæti þýtt breyttar forsendur varðandi umferð á nýjum vegi (leið 7) og einnig fyrir markmið um að draga úr slysatíðni á leiðinni milli Laugarvatns og Þingvalla sem gæti kallað á lagfæringar á núverandi vegi í framtíðinni, sem ferðamannavegi.

Vegagerðin féllst ekki á framangreinda beiðni Skipulagsstofnunar, með bréfi sínu dags. 25. október 2004 (fylgiskjal 2), með þeim rökum að það væri fyrst og fremst af vegtæknilegum ástæðum sem Vegagerðin teldi leið 1 ekki ásættanlega og því ekki forsvaranlegt að leggja hana fram sem valkost í matsskýrslu, hvorki eina sér né samsetta með öðrum kostum. Að gefnum vissum forsendum svo sem um samspil halla og óhappatíðni annars vegar og planboga og óhappatíðni hins vegar væri ljóst að leið 1 með 70 km/klst hönnunarhraða gæti ekki talist eins öruggur kostur og leið 7. Við vandaða hönnun bæri að gæta þess að sam-

hljómur væri í vali á hönnunargildum vegarins. Vegstaðall gefi lágmarksgildi en ekki æskileg gildi. Mikil umhverfisspjöll yrðu við lagningu leiðar 1 um Laugarvatnsvelli, Barmaskarð, við helli í vegkanti og í námunda við jafn fjölsóttu ferðamannastaði og Laugarvatnshella. Á köflum vestan Reyðarbarms yrðu miklar skeringar og töluverðar fyllingar í hrauninu. Óforsvaranlegt væri að líta framhjá þessum þáttum við val á veglínu.“

Í umsögn Skipulagsstofnunar kemur einnig fram að hún telji sig ekki hafa lagastoð samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum til að þvinga framkvæmdaraðila til að leggja fram til athugunar og úrskurðar kost sem framkvæmdaraðili telur ekki koma til greina og hann ætlar sér ekki að framkvæma. Í þessu sambandi má einnig benda á að ekki komu fram athugasemdir frá leyfisveitendum, öðrum umsagnaraðilum og almennungi hvað varðar framlagða kosti við gerð matsáætlunar vorið 2003. Þá þegar kom fram í matsáætlun Vegagerðarinnar (bls. 1) að það væri stefna Vegagerðarinnar að Gjábyggavegur yrði heilsársvegur með bundnu slitlagi og hönnunarhraða 90 km/klst og að leið 1, með 70 km/klst hönnunarhraða, væri ekki lögð fram sem framkvæmdakostur. Skipulagsstofnun telur matsáætlunarstigið æskilegan tímupunkt til að koma að athugasemddum við að tiltekinn framkvæmdakostur sé þá þegar útilokaður. Skipulagsstofnun vill einnig benda á að á meðan Vegagerðin vann að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar barst Skipulagsstofnun, 26. september 2003, afrit af mótmælum, við lagningu hraðbrautar (90 km/klst.) í gegnum Þjóðgarðinn á Þingvöllum í stað Gjábyggavegar (nr. 365), til Vegagerðarinnar frá einum kæranda, Péttri M. Jónassyni. Var tekið á þessari athugasemd í matsskýrslunni, sbr. kafla 5.1 á bls. 5.

Skipulagsstofnun telur að stofnunin hafi sinnt skyldum sínum skv. 8. og 9. gr. laga nr. 106/2000 um að í matsáætlun



Núverandi Gjábyggavegur.

og matsskýrslu skuli lýsa öðrum möguleikum sem til greina koma og að farið hafi verið að lögum hvað þetta varðar og því sé ekki forsenda til að fella úrskurð stofnunarinnar frá 11. nóvember 2004 úr gildi.

Í umsögn Bláskógabyggðar dagsett 20. janúar 2005 segir að sveitarstjórn hafi frá upphafi tekið undir það viðhorf Vegagerðarinnar að uppbygging núverandi leiðar sé með öllu óásættanleg fyrst og fremst með tilliti til öryggisþátta en einnig vegna áhrifa á náttúru landsins.

Umhverfisstofnun gagnrýnir í umsögn sinni að ekki hafi verið metinn sá framkvæmdarkostur að endurbyggja veg um Gjábakka með minni hönnunarhraða og í öðrum vegflokki. Ljóst hafi verið að leið 1 uppfylli ekki vegtæknilega sömu kröfur á sama hátt og leið 7 en markmið framkvæmdarinnar séu skilgreind með þeim hætti að þeim verði ekki að fullu náð nema farið sé að tillögum Vegagerðarinnar. Umhverfisstofnun gagnrýnir að í matskýrslu sé ekki leitast við að svara spurningunni um hvort unnt sé að endurbyggja Gjábakkaveg á ásættanlegan hátt heldur hvort unnt sé að leggja á vegstæði núverandi Gjábakkavegar veg sambærilegan þeim vegi sem leggja á samkvæmt leið 7. Umhverfisstofnun telur að Skipulagsstofnun sé ekki unnt að komast að þeirri niðurstöðu nema að báðir kostirnir séu bornir saman sem raunhæfir valkostir.

Fornleifavernd ríkisins bendir á í umsögn sinni dagsett 20. janúar 2005 að hún hafi ekki fjallað um áhrif leiðar 1 á fornleifar þó stofnunin hafi getið þess í umsögn sinni að sá vegkostur hefði meiri áhrif á fornleifar en aðrir kostir sem kynntir voru í skýrslunni. Fornleifavernd ríkisins telur sig ekki geta tekið afstöðu til leiðar 1 fyrr en og ef sá valkostur kæmi til umfjöllunar í mati á umhverfisáhrifum.

Í umsögn Landgræðslu ríkisins dagsett 24. janúar 2005 segir að stofnunin vilji taka undir þau rök að æskilegt hefði verið að setja lagfærða leið 1 sem valkost í mati á framkvæmdunum þar sem sú leið valdi mun minni röskun á gróðurlendum.

Í bréfi dagsettu 4. janúar 2005 óskaði ráðuneytið eftir nánari rökstuðningi Vegagerðarinnar um hvaða markmið það voru sem ætlað var að ná við gerð nýs Gjábakkavegar, hver setji þau markmið og hvers vegna leið 1 var fyrirfram ekki talin ná þessum markmiðum og þar af leiðandi ekki talin valkostur í mati á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar. Í umsögn Vegagerðarinnar um þetta atriði segir að markmið með lagningu Gjábakkavegar komi fram í samþykkt Alþingis á samgönguáætlun, vegaáætlun og vegalögum nr. 45/1994 og í staðfestu aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000-2012. Fram kemur að meginmarkmið samgönguáætlunar eru greiðari samgöngur, hagkvæmur rekstur og uppbygging samgangna, umhverfisvænni samgöngur og öruggar samgöngur. Vegagerðin vísar einnig í aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012 þar sem lögð er rík áhersla á bættar samgöngur og að bygging heilsársvegur norðan Lyngdalsheiðar með endurbótum og breytt lega núverandi Gjábakkavegar sé ætlað að ná því markmiði. Vegagerðin bendir jafnframt á að Gjábakkavegur skuli vera stofnvegur í grunnneti landsins og því séu gerðar ríkar kröfur til umferðaröryggis. Á grunni þessara gagna og gildandi vegalaga eru þau markmið sett fram í tillögu að matsáætlun og matsskýrslu að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi jafnframt að stuðla að bættu aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að áfangastöðum í uppsveitum Árnessýslu. Vegagerðin bendir á að forsundur fyrir því að leið 1 var í frumvinnunni ekki talinn raunhæfur kostur voru kröfur um umferðaröryggi, lega vegar í landi og arðsemi. Telur Vegagerðin hvað varðar Gjábakkaveg að margar leiðir

séu fyrir hendi, og þar sem landslagið geri það auðvelt að ná 90 km/klst hönnunarhraða séu ekki forsundur til að hafa hann lægri, ekki síst þegar haft sé í huga að umferð sé áætluð um 500 bílar á dag og þar af sé tiltölulega hátt hlutfall erlendra ferðamanna og fólksflutningabifreiða.

Í umsögn Þingvallanefndar til ráðuneytisins dagsett 15. júní 2005 kemur fram að nefndin hafi frá upphafi málsins talið að uppbygging núverandi Gjábakkavegar (leið 1) falli best að umhverfinu af þeim veglínunum sem kynntar hafa verið. Vegurinn sé jafnframt söguleg leið og hluti af þjóðgarðsmyndinni frá upphafi. Einnig að leið 1 bjóði upp á „...tengingar við einstaka útsýnisstaði yfir jarðmyndanir svæðisins, svo sem legu Atlantshafshryggjarins um Þingvelli, hreyfingu jarðskorpufleka heimsálfanna og tugi eldstöðva sem mótað hafa svæðið allt frá Heklu, um Lyngdalsheiði og Hengil, til Skjaldbreiðar og Kálfstinda.” Nefndin vísar einnig um nánari afstöðu nefndarinnar í bréf framkvæmdastjóra Þingvallanefndar til Skipulagsstofnunar sem dagsett er 14. september 2004.

Þær umsagnir sem höfðu borist ráðuneytinu voru sendar þann 24. febrúar til athugasemda kæranda. Umsögn Þingvallanefndar barst ráðuneytinu ekki fyrr en 15. júní 2005 og taldi ráðuneytið ekki þörf á að senda hana til athugasemda kæranda enda hefði slíkt leitt til frekari tafa á að ráðuneytið úrskurðaði um kröfur kæranda. Athugasemdir kæranda Péturs M. Jónassonar við umsagnir sendar þann 24. febrúar 2005 bárust ráðuneytinu með bréfi dagsettu 7. mars 2005 en þar ítrekar kærandi kröfur sínar og tekur m.a. undir umsögn Umhverfisstofnunar.

Í athugasemdum Landverndar við fram komnar umsagnir frá 7. mars 2005 bendir Landvernd á að megin forsenda kærðu samtakanna er að leið 1 hafi ekki verið metin sem raunhæfur kostur og því hefði ekki verið hægt að taka upplýsta ákvörðun í málinu. Samtökin gagnrýna þau viðhorf Vegagerðarinnar að náttúruverndarsjónarmið séu ekki fullgildar ástæður til að miða hraða við hönnun vegar við. Ekki er fallist á að í þessu tilviki skuli miða hámarkshraða við aksturshegðun ökumanna en ekki aðstæður til að hanna veg sem miðaður er við að takmarka náttúruverndargildi svæðisins. Landvernd telur að valkostur sé sá kostur sem skilar nægilega raunhæfum markmiðum framkvæmdarinnar og þá verði að skoða þann möguleika óháð því hvort framkvæmdaraðili vilji það eða ekki.

#### IV. Niðurstaða um kæruatriði

Ráðuneytið tekur fyrst til athugunar kröfu kæranda um að úrskurður Skipulagsstofnunar verði ógiltur þar sem leið 1, endurbygging núverandi vegar, hafi ekki verið metin í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum sem raunhæfur kostur.

Í lögum um mat á umhverfisáhrifum 106/2000 er gerð krafa um, sbr. 1. mgr. 8. gr. þeirra, að framkvæmdaraðili geri tillögu að matsáætlun eins snemma á undirbúningsstigi framkvæmdar og kostur er. Í tillögu framkvæmdaraðila ber honum að lýsa framkvæmdinni, framkvæmdarsvæði og öðrum möguleikum sem til greina koma og hvernig framkvæmd samræmist skipulagsáætlunum. Samkvæmt 2. mgr. 8. gr. laganna er Skipulagsstofnun heimilt að hafna tillögu að matsáætlun en stofnuninni ber þá að rökstyðja ákvörðun sína og gera grein fyrir því sem hún telur ábótavant. Í 2. mgr. 9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum þar sem fjallað er um innihald skýrslu um mat á umhverfisáhrifum hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar segir: „Ávallt skal gera grein fyrir helstu möguleikum sem til

greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman.“ Í 1. mgr. 10. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum kemur fram að Skipulagsstofnun hefur heimild til að meta hvort skýrsla um mat á umhverfisáhrifum uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í 9. gr. og séu í samræmi við matsáætlun skv. 8. gr. Samkvæmt þessu hefur ráðuneytið ótvírætt þá heimild að leysa úr því hvort fyrirbyggjandi matsáætlun og matskýrsla séu í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum.

Lög um mat á umhverfisáhrifum og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum, nr. 671/2000 gefur framkvæmdaraðila rúmt svigrúm til að ákveða hvaða framkvæmdarkosti hann telur að til greina komi. Ráðuneytið hefur ítrekað í úrskurðum sínum, þar á meðal frá 16. febrúar 2003 um mat á umhverfisáhrifum lagningu hringvegjar um Norðurárdal, Kjálkavegi-Heiðarsporði í Akrahreppi og úrskurði frá 13. maí 2002 um mat á umhverfisáhrifum jarðgangna og vegagerðar á norðanverðum Tröllaskaga milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, að framkvæmdaraðili hafi forræði yfir hvaða framkvæmdarkosti hann telji að uppfylli markmið framkvæmdarinnar og beri því að skoða í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Ráðuneytið telur þrátt fyrir þetta að lög um mat á umhverfisáhrifum setji forræði framkvæmdaraðila ákveðnar skorður þar sem lögin gera kröfu um það hvað skoðað sé í tillögu að matsáætlun og í skýrslu um mat á umhverfisáhrifum. Í frumvarpi til laga um mat á umhverfisáhrifum sem lagt var fram á 125 löggjafarþingi 1999-2000 segir um ofangreinda 9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum : „Helstu breytingar frá gildandi lögum felast í því að lagt er til í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar [97/11/EB innskot ráðuneytisins] að framkvæmd-

araðili geri grein fyrir helstu möguleikum sem hann hefur kannað og til greina koma, svo sem varðandi tilhögun og staðsetningu. Nýmæli þetta hefur mikla þýðingu því samanburður á helstu möguleikum er ein helsta forsendan fyrir því að raunveruleg umhverfisáhrif hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar séu metin.“ Í reglugerð um mat á umhverfisáhrifum segir í c lið 13. gr. að framkvæmdaraðila beri að leggja fram uppdrátt af mögulegri staðsetningu framkvæmdar og áhrifasvæðis hennar, og skv. e lið sömu greinar segir að honum beri að leggja fram upplýsingar um mögulega framkvæmdakosti sem til greina koma, m.a. núll-kost, þ.e. að aðhafast ekkert, greina frá umfangi og tilhögun annarra kosta og staðsetningu þeirra.

Eins og áður segir telur ráðuneytið að lög um mat á umhverfisáhrifum setji forræði framkvæmdaraðila á því hvaða framkvæmdakosti hann meti skv. lögnum nokkrar skorður og að ráðuneytinu beri að meta hvort við mat á umhverfisáhrifum Gjábackavegar hafi framkvæmdaraðili uppfyllt kröfur laganna þegar hann ákvað að meta ekki umhverfisáhrif endurbyggingar á núverandi Gjábackavegi (leið 1).

Í máli þessu tók framkvæmdaraðili þá ákvörðun áður en matsáætlun var lögð fram að endurbygging núverandi leiðar 1 uppfylli ekki þau markmið sem sett eru fyrir framkvæmdinni. Eftir að skýrsla um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar var lögð fram óskaði Skipulagsstofnun eftir því að endurskoðuð yrði sú ákvörðun framkvæmdaraðila að leggja ekki fram til athugunar veglínu samsetta úr leið 1 að vestan með 70 km/klst hönnunarhraða og leið 2 að austan með 90 km/klst hönnunarhraða þannig að sú leið lægi til grundvallar úrskurði Skipulagsstofnunar. Var þessi ósk lögð fram í kjölfar umsagnar

