

## Lyngdalsheiðarvegur 15. Október 2010

### Undirbúningur

Byrjað var að forvinna fyrstu hugmyndir að nýjum veglínunum fyrir nýjan Gjábakkaveg í kringum árið 2000 og þá í tengslum við vinnslu aðalskipulags fyrir Laugardalshrepp.

Á árinu 2002 hófst svo vinna fyrir alvöru hjá Vegagerðinni að frumdrögum fyrir nýjan Gjábakkaveg og voru þá skoðaðir nokkrir kostir fyrir væntanlega veglínu sem farið yrði með í mat á umhverfisáhrifum.

### Mat á umhverfisáhrifum

Hafin var vinna við mat á umhverfisáhrifum vegna framkvæmdarinnar fyrri hluta árs 2003 og var VSÓ Ráðgjöf fengin til að halda utan um það verk undir verkstjórn Vegagerðarinnar.

### Matsáætlun

Tillaga að matsáætlun var lögð inn til Skipulagsstofnunar í maí 2003 og var samþykkt þar þann 24. júní það ár. Ýmsir aðilar voru fengnir til að gera rannsóknir á umhverfisþáttum framkvæmdarinnar. Aðaláhersla var lögð á umfjöllun um landslag, fornminjar, gróður, fuglalíf, jarðminjar, skipulag og landnotkun, útivist og ferðamennsku svo og hljóðstig, umferðaröryggi og vatn.

### Matsskýrsla

Matsskýrsla var svo tilbúin á fyrri hluta ársins 2004 og þann 16. júlí samþykkti Skipulagsstofnun að auglýsa matsskýrslu Vegagerðarinnar um Gjábakkaveg, þar sem hún væri í samræmi við matsáætlun og lög um mat á umhverfisáhrifum. Nokkrar útfærslur á Gjábakkavegi voru til athugunar og var haft samráð við helstu hagsmunaaðila til þess að stuðla að ásættanlegu vegstæði og hafði það m.a. þau áhrif að nýr vegur, skv. kröfu þjóðgarðsyfirvalda, skildi alfarið vera utan marka þjóðgarðsins á Þingvöllum eða þess svæðis sem nú er skráð á heimsminjaskrá Sameinuðu þjóðanna.

### Úrskurður Skipulagsstofnunar

Með úrskurði sínum þann 11. nóvember 2004 féllst Skipulagsstofnun svo á lagningu Gjábakkavegar frá Laugarvatni að Gjábakka. Úrskurður Skipulagsstofnunar var í samræmi við niðurstöðu matsskýrslu og fallist var á allar veglínur sem lagðar voru fram í skýrslunni. Skipulagsstofnun setti í úrskurði sínum eftirfarandi skilyrði:

1. Vegagerðin þarf að þrengja öryggis- og framkvæmdasvæði fyrirhugaðs vegar eins þröngt og kostur er, einkum þar sem hann liggur um hraunasvæði, í samráði við Umhverfisstofnun.
2. Vegagerðin þarf að lágmarka efnistöku og vanda til fyrirkomulags hennar og frágangs efnistökusvæða í Litla-Reyðarbarmi, austan Beitivalla og í Miðfelli í samráði við Umhverfisstofnun.
3. Vegagerðin þarf við lagningu vegar skv. Leið 12a að leggja fljótandi veg til að draga úr áhrifum á votlendi auk þess er mikilvægt að Vegagerðin endurheimti votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast í samráði við hlutaðeigandi landeigendur og sveitarstjórnir. Áður en framkvæmdir hefjast þarf framkvæmdaraðili að bera áætlun um endurheimt votlendis undir Umhverfisstofnun.

## Úrskurður Skipulagsstofnunar kærður til Umhverfisstofnunar

Nokkrir aðilar, þar á meðal Landvernd, Náttúruverndarsamtök Íslands og fleiri kærðu úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisstofnunar, sem úrskurðaði þann 28. júní 2005 að úrskurður Skipulagsstofnunar væri felldur úr gildi og nýtt mat á umhverfisáhrifum skyldi fara fram. Í nýju mati átti m.a. að gera grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar, svokallaðri leið 1 og bera hana saman við aðra kosti.

### Nýtt matsferli

Í kjölfarið var hafin vinna við nýja matsáætlun og þar með byrjað á nýju matsferli. Ný matskýrsla var tilbúin í janúar 2006 en í henni voru metin áhrif af átta framkvæmdakostum. Niðurstaða matsins var sú að á heildina litið væru áhrif hinna mismunandi leiða Gjábakkavegar á umhverfið ekki mikil. Áhrif á einstaka umhverfisþætti voru frá því að vera jákvæð eða engin, upp í talsverð neikvæð áhrif, en í flestum tilfellum teljast áhrifin lítil til nokkur. Þeir umhverfisþættir sem verða fyrir mestum áhrifum á framkvæmdasvæðinu eru umferðaröryggi, landslag, jarðmyndanir, gróður og vatnafar. Áhrifin eru þó mismunandi eftir leiðum. Varðandi neikvæð áhrif er helst um að ræða sjónræn áhrif nýs vegar í lítt röskuðu landi, skerðingu á eldhrauni og votlendi sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr.

Náttúruverndarlaga. Byggt á samanburði leiða m.t.t. vegtækni, kostnaðar, umferðaröryggis, landnotkunar og umhverfisáhrifa lagði Vegagerðin til að nýr Gjábakkavegur yrði lagður samkvæmt leið 3 og 7. Það var jafnframt mat Vegagerðarinnar að þeir framkvæmdakostir sem höfðu verið kynntir til athugunar í mati á umhverfisáhrifum komi ekki til með að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

### Síðari úrskurður Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun féllst á framkvæmdina með úrskurði sínum 24. maí 2006 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, Stóra-Dímon og í Miðfelli og hafa samráð við Umhverfisstofnun um fyrirkomulag efnistökkunnar og frágang.
3. Vegagerðin þarf að fara að tillögum Fornleifaverndar ríkisins um mótvægisáðgerðir.
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 sveitarstjórn, votlendi á Suðurlandi til jafns við það flatarmál sem raskast. Áður en framkvæmdir hefjast þarf Vegagerðin að bera áætlun um endurheim votlendis undir Umhverfisstofnun.

### Úrskurður Umhverfisstofnunar

Sem fyrr var úrskurður Skipulagsstofnunar kærður til Umhverfisstofnunar og með úrskurði sínum þann 10. maí 2007 kvað hann svo: Úrskurður Skipulagsstofnunar frá 24. maí 2006 um mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar er staðfestur að viðbættu eftirfarandi skilyrði:

5. Vegagerðinni er skylt að láta gera mælingar á ákomu loftaðborinnar köfnunarefnismengunar áður en framkvæmdir hefjast og í a.m.k. 5 ár eftir að framkvæmdum líkur og gera samanburð við aðrar mælingar sem gerðar hafa verið á svæðinu. Vegagerðinni ber að hafa samráð við Umhverfisstofnun um slíkar mælingar og mat á þeim.

## Útboð framkvæmda

Þar sem nýi vegurinn liggur ekki lengur um land Gjábakka var sú ákvörðun tekin að nefna veginn Lyngdalsheiðarveg þó svo hann liggir rétt norðan við sjálfa Lyngdalsheiðina og hefur það heiti verið notað síðan.

Framkvæmdaleyfi fyrir framkvæmdinni var samþykkt í byggðaráði Sveitarfélagsins Bláskógabyggðar 1. apríl 2008 og var útboð auglýst í apríl 2008 og var í framhaldi af því gengið til samninga við Klæðningu efh og skrifað undir verksamning 4. júlí 2008. Verktaki lenti hinsvegar í fjárhagserfiðleikum á fyrri hluta árs 2009 og kom um þriggja mánaða stöpp í framkvæmdir, sem lauk með því að gerður var viðaukasamningur við verksamning um framsal verksins til frá Klæðningu ehf til að Vélaleigu AP ehf og lauk við verkið.

## Verkframkvæmd

Markmið framkvæmdarinnar er að bæta samgöngur í Bláskógabyggð og auka umferðaröryggi með því að uppfylla hönnunarkröfur, draga úr hæð yfir sjávarmáli og leggja bundið slitlag á veginn. Jafnframt er nýjum vegi ætlað að bæta aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að vinsælum áningar- og ferðamannastöðum.

Heildarvegalengd Lyngdalsheiðavegar er um 15 km frá Laugarvatni að Þingvallavegi við Miðfell. Að auki var byggður nýr tengivegur frá Lyngdalsheiðarvegi að gamla Gjábakkavegi um 1,7 km langur sem nýtast mun þeim sem vilja aka að Laugarvatnshelli. Einnig var innifalið í verkinu að gera hringtorg við Laugarvatn og tvo áningastaði við Lyngdalsheiðarveg. Efnisflutningar í veginn allan voru um 800.000 m<sup>3</sup> sem tekið var úr skeringum í vegstæði og námum. Vegurinn er 7,5 m breiður með mesta halla 5,4 % og krappasta beygjan er 650 m.

Áætlaður heildarkostnaður vegna verksins er 1.260 m.kr.

Þar af er kostnaður vegna hönnunar, eftirlits, mats á umhverfisáhrifum og umsjón um 135 m.kr.

Efniskostnaður um 160 m.kr.

Kostnaður vegna rannsókna um 20 m.kr.

## Helstu aðilar verksins

Vegagerðin sem er verkkaupi hafði umsjón með undirbúningi og hönnun vegarins og hafði Erlingur Jensson deildarstjóri áætlaða og hönnunarkaupna á Suðursvæði umsjón með undirbúningi. Erna Bára Hreinsdóttir verkefnisstjóri á Veghönnunardeild Vegagerðarinnar hafði með höndum verkefnisstjórn vegna mats á umhverfisáhrifum, verkhönnun og gerð útboðsgagna. Verkhönnun var unnin af Veghönnunardeild Vegagerðarinnar og Jarðfræðideild Vegagerðarinnar sá um allan jarðfræðilegan undirbúning. Fulltrúi verkkaupa með framkvæmdinni var Sigurður Kr. Jóhannsson deildarstjóri Nýframkvæmda á Suðursvæði. VSÓ ráðgjöf annaðist umsjón framkvæmda og eftirlit. Umsjónarmaður var Einar Stefánsson en eftirlitsmaður var Ásberg Ingólfsson.

Mikil og góð samvinna við allan undirbúning og á framkvæmdastigi var við Bláskógabyggð, Umhverfisstofnun og Þingvallanefnd en í góðu samráði við Þingvallanefnd hefur að undanförmu m.a. verið unnið að tillögum að aðgerðum til að halda umferðarhraða niðri í gegnum þjóðgarðinn.

Helstu sérfræðingar sem komið hafa að mati á umhverfisáhrifum eru; Fornleifafræðistofan annaðist fornleifaskráningu. Náttúrufræðistofnun Íslands gerði rannsóknir á gróðri og fuglalífi. Vegagerðin annaðist jarðfræðirannsóknir. Línuhönnun (nú EFLA) vann mat á umferðaröryggi. Orion Ráðgjöf gerði mat á vindafari, snjósöfnun, vetrarumferðaröryggi og hugsanlegum snjóflóðum á leiðinni.

Að rannsóknum vegna ákomu loftaþborinnar köfnunarefnismengunar hafa komið Raunvísindastofnun Háskólans og Veðurstofan og hefur það verið unnið í góðri samvinnu við Umhverfisstofnun. Einnig hefur verkfræðistofan Vegsýn komið að skýrslugerð vegna þeirrar vinnu.

Verktaki var eins og áður segir Klæðning í upphafi en Vélaleiga AÞ ehf tók við verkinu á miðju ári 2009 þegar búið var að vinna um 1/3 af verkinu. Verkefnisstjórar af hálfu Vélaleigu AÞ voru Eiður Haraldsson og Guðmundur Sigurðsson en Guðmundur Ágústsson var verkstjóri á verkstað.

Helstu undirverktakar voru: Ræktunarsamband Flóa og Skeiða ehf, Hlaðbær Colas, Vatnsskarðsnámur.