



Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

Skipulagsstofnun
Þóroddur F. Þóroddsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Reykjavík, 24. febrúar 2006

Tilvísun: UST20050800056/bs

Gjábakkavegur (365), Laugarvatn - Þingvellir, Bláskógabyggð. Mat á umhverfisáhrifum

Vísað er til bréfs Skipulagsstofnunar dags. 17. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda framkvæmd.

Í matsskýrslu er framkvæmdasvæðinu skipt í vestur- og austurhluta og eru skiptin um Barmaskarð. Bornir eru saman ýmsir valkostir við endurbyggingu núverandi vegar ásamt ýmsum tengingum við nýbyggingar, auk valkosta Vegagerðarinnar sem á austurhlutanum er leið 3 og leið 7 á vesturhlutanum. Umhverfisstofnun telur að endurbyggð leið 1 austur fyrir Barmaskarð og tenging þaðan sunnan Laugarvatnsvalla að leið 3 sem verði fylgt þaðan austur að Laugarvatni sé vænlegasti kostur í vegagerð á þessu svæði þar sem sú framkvæmd væri á vegsvæði núverandi Gjábakkavegar um Eldborgarhraun.

Umhverfisstofnun telur að í matsskýrslu sé ekki nægjanlegt tillit tekið til nálægðar fyrirhugaðra framkvæmda við Þjóðgarðinn á Þingvöllum. Ekki er fjallað um Gjábakkaveg í samhengi við aðliggjandi vegi né hvernig bregðast eigi við aukinni umferð um Þjóðgarðinn.

Gróður: Umhverfisstofnun telur að samanburður í matsskýrslu á mismunandi valkostum með tilliti til áhrifa á gróður sé villandi.

Í matsskýrslu segir m.a. á bls. 86 um áhrif vegagerðar á gróður ef farin er leið 1: "*Vegagerð á leið 1 mun ekki spilla gróðri jafn mikið og aðrar veglínur sem lagðar eru um gróið áður óraskað land. Núverandi vegur liggur á leið 1 og hefur því þegar markað sín spor þar.*" Þrátt fyrir þetta er leið 1 borin saman við aðrar leiðir í töflum 13.3 og 13.4 á þann hátt að heildarlengd leiðar 1 er tilgreind sem það gróðurlendi sem fer undir veg. Í töflu 13.4 sem heitir í matsskýrslu "*Gróðurlendi sem fara undir leiðir á vesturhluta framkvæmdasvæðis*" kemur fram að gróðurlendi sem fer undir veg skv. leið 1 er í heild 7.220 m, en í texta á bls. 91 kemur fram að frávik frá núverandi vegi á vesturhluta sé alls 3,1 km. Ekki kemur fram í matsskýrslu hvort hér sé um að ræða frávik frá miðlínu eða kanti núverandi vegar.

Samanburður áhrifa mismunandi veglína á gróðurfar

Austursvæði:

Í töflu 13.5 kemur fram að vegagerð skv. leiðum 3 og 7 muni hafa **lítill** áhrif á gróður þrátt fyrir að *"Leið 3 liggir þvert í gegnum hverfisverndað svæði Blöndu og Blöndumýrar."* Fyrirhuguð framkvæmd mun hér hafa áhrif á mýri, en skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skulu mýrar og flóar 3 ha eða stærri njóta serstakrar verndar. Hinsvegar liggur veglína leiðar 1 *"rétt í jaðrinum á Rauðamýri"*. Veglinan fylgir þarna að hluta núverandi vegi. Þrátt fyrir það er talið í matsskýrslu að veglína 1 í jaðri Rauðumýrar stuðli að því að áhrif leiðar 1 á gróðurfar á austursvæðinu eru talin **nokkur**. Hér virðist því gæta misræmis í mati á áhrifum mismunandi veglína á gróður.

Vestursvæði:

Í matsskýrslu segir m.a. á bls. 91: *"Það er mat framkvæmdaraðila að áhrif leiðar 1 á gróðurfar séu **nokkur** og vegur þar þyngst áhrif á samfellt birkikjarr."* Umhverfisstofnun telur hæpið að telja að við núverandi veg sé að finna samfellt óraskað birkikjarr. Hér er verið að vísa til ástands sem var á þessu svæði áður en ráðist var í lagningu núverandi vegar. Áhrif leiðar 7 eru hins vegar talin **lítill** á gróðurfar, þrátt fyrir að hér sé um nýbyggingu að ræða á vel grónu hrauni.

Mótvægisáðgerðir gróður:

Um þetta atriði segir m.a. á bls. 92. *"Bætt verður við ræsum undir veg eftir því sem við á þar sem hann liggur um votlendi eða læki til þess að spilla ekki vatnabúskap gróðursvæða."* Umhverfisstofnun bendir á að löng hefð er fyrir því verklagi að þvera ár og læki ýmist með brúm eða ræsum og því sé ekki um mótvægisáðgerð að ræða. Stofnunin telur að ef ráðast eigi í áðgerðir umfram þær að forðast uppistöðu vatns við vegfyllingu skuli gera fyllri grein fyrir þeim í matsskýrslu. Ennfremur segir á bls. 92: *"Þar sem ekki verður öðru komið við verður lagður fljótandi vegur þar sem vegur liggur um votlendi."* Ekki hefur verið sýnt fram á að hér sé um annað en hefðbundin vinnubrögð að ræða, þ.e. lagning fljótandi vegar.

Framkvæmdir á jaðarsvæði Þjóðgarðs

Umhverfisstofnun telur að fyrirætlanir um nýbyggingu vegar með 90 km hönnunarhraða að mörkum Þjóðgarðs sé ekki í samræmi við hámarkshraða innan Þjóðgarðsins. Innan Þjóðgarðsins hefur bundið slitlag verið lagt á vegi án þess að því hafi fylgt verulegar umbætur á plan- og hæðarlegu viðkomandi vega. Skammtímaáhrif fyrirhugaðrar vegagerðar skv. valkosti Vegagerðarinnar munu að öllum líkindum verða þau að gegnumstreymisumferð um Þjóðgarðinn eykst, en þar til viðbótar kemur áætluð fjölgun ferðamanna á Þingvöllum í kjölfar skráningar staðarins á heimsminjaskrá UNESCO. Langtímaáhrif verða líklega þau að farið verði fram á enn frekari framkvæmdir í vegagerð í eða við Þjóðgarðinn á Þingvöllum sbr. athugasemdir á bls. 121 í matsskýrslu.

Umhverfisstofnun hefur í skýrslu sinni "Náttúruverndaráætlun 2004-2008. Aðferðafræði" lagt til að það svæði sem hér um ræðir verði í framtíðinni friðlýst sem Þjóðgarður. Forsendur fyrir verndun svæðisins eru eftirfarandi samkvæmt tillögunni: *"Samansafn helstu gosmyndana á Íslandi. Stapar, móbergshryggir, dyngjur, gigaraðir. Greinileg ummerki plöturéks. Opnar gjár og misgengi. Brunalandslag og jöklar. Þingvallavatn með einstæðu lífríki. Þingvellir einn helsti sögustaður landsins."*

Áhrifasvæði framkvæmdar:

Markmið Vegagerðarinnar með fyrirhugaðri framkvæmd er að koma umferð á sem skemmstum tíma milli höfuðborgarsvæðisins og uppsveita Árnassýslu. Umhverfisstofnun telur að umfjöllun um áhrif framkvæmdarinnar á umferð í næsta nágreanni fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis sé ábótavant. Áhrifasvæðið er skilgreint of þröngt, en í matsskýrslu segir um þetta atriði á bls. 39: *"Áhrif betri og öruggari samgangna geta náð allt frá sveitarfélaginu Bláskógabyggð og til þeirra byggða sem sækja þjónustu þangað."* Áhrifasvæðið með tilliti til umferðar virðist að lang mestu leyti vera bundið við sjálfan Gjábackavegin og íbúa Bláskógabyggðar. Ekki kemur fram að áhrifasvæði framkvæmdarinnar liggur að einum fjölsóttasta ferðamannastað landsins. Þessi þrönga skilgreining áhrifasvæðis er ekki í samræmi við t.d. umfjöllun um ferðamennsku þar sem fram kemur að ferðamenn innlendir og erlendir sem nýta munu Gjábackaveg komi af höfuðborgarsvæðinu og því muni leið þeirra liggja um þjóðgarðinn á Þingvöllum. 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 Árnassýslu.

Útivist og ferðaþjónusta: Um útivist á fyrirhuguðu framkvæmarsvæði segir m.a. í matsskýrslu bls. 107: *"Stikuð reiðleið liggur frá Gjábakka og að Kringlumýri."* Á bls. 105 segir hins vegar um reiðleiðir: *"Ef leggja á nýjan Gjábackaveg skv. leið 1, þarf væntanlega að ráðast í gerð reið- og gönguleiðar á svæðinu."* Hér er um ákveðið ósamræmi að ræða. Ef reiðleið er á svæðinu er ekki þörf fyrir aðra reiðleið þótt núverandi vegur verði endurbýggður að hluta.

Ennfremur segir um reiðleiðir í matsskýrslu bls. 110: *"Með því að færa Gjábackaveg til og nýta núverandi veg fyrir ríðandi umferð opnast auðveldari og fljótíðari leið fyrir hestafólk."* Umhverfisstofnun bendir á að ef tilgangurinn er að koma fólki og hrossum sem fljótast milli staða er væntanlega best að keyra skepnur og menn um veginn.

Um núverandi veg segir á bls. 108: *"Eins og fram hefur komið er núverandi vegur aðeins opinn á sumrin og því þjónar hann ekki þörfum ferðaþjónustu nema hluta úr ári."* Í matsskýrslu kemur fram að SDU á núverandi vegi er um 380 bílar en VDU um 20 bílar. (Væntanlega eru þessar tölur settar fram með fyrirvara um að veginum er ekki haldið opnum.) Hafa ber í huga að lang stærstur hluti umferðarinnar fer um þetta svæði að sumarlagi og er þá sama hvort um er að ræða erlenda ferðamenn eða sumarhúsaeigendur.

Einnig má benda á að fyrrnefndar tölur um SDU og VDU eru í samræmi við áætlaðan mun sumar- og vetrarútleigu bílaleigubíla sem er u.þ.b. 15-16:1. Gjábackavegur er og verður væntanlega fyrst og fremst nýttur sem ferðamannavegur að sumarlagi.

Um bættar samgöngur segir m.a. á bls. 110: *"Með nýjum vegi sama hvaða leið verður farin, mun aðgengi að sumarhúsum og annarri ferðaþjónustu austan vegarins batna þar sem vegurinn verður opinn allt árið um kring og vegalengdir styttest. Bygging nýs vegar tengir saman ferðaþjónustusvæði/ferðamannastaði eins og höfuðborgarsvæðið, Þingvelli Laugarvatn, Gullfoss og Geysi og Kjöl. Vegurinn er af mörgum talinn eitt af mikilvægustu verkefnum í ferðaþjónustu á Íslandi"*

Umhverfisstofnun bendir á að nú þegar er fullt aðgengi að uppsveitum Árnassýslu hér er verið að bæta við einum valkosti. Það er ekki rétt að vegalengdir muni styttest sama hvaða leið verður farin, þær munu einungis styttest ef farin verður leið 1. Einnig má 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 verður séð að vegabætur á Gjábackavegi sem slíkar breyti eðli t.d. dagsferða með hópa ferðamanna frá höfuðborgarsvæðinu að Gullfossi og Geysi. Ferðatíminn er nánast hinn sami, þannig að öllu óbreyttu ættu áningastaðirnir í dagsferðum að verða þeir sömu og áður. Umhverfisstofnun telur að órökstudd fullyrðing eins og sú um mikilvægi fyrirhugaðrar vegagerðar eigi ekki heima í skýrslu um mati á umhverfisáhrifum. Ekki er í matsskýrslu sýnt fram á meint mikilvægi framkvæmdarinnar.

Áhrif Gjábackavegar á ferðaþjónustu: Um þetta atriði segir í matsskýrslu bls. 111: "*Að mati framkvæmdaraðila munu jákvæð áhrif nýs Gjábackavegar á ferðaþjónustu í nágrenni framkvæmdarsvæðisins verða nokkur til talsverð. Þar vegur hvað mest áhrif á bættar samgöngur milli fjölfarinna staða.*"

Umhverfisstofnun vill benda á að hér virðist sem höfundar matsskýrslu beri saman núll-kost og nýjan Gjábackaveg. Umhverfisstofnun telur að þessi fullyrðing eigi jafnt við um leið 1 sem og valkost Vegagerðarinnar, enda telur framkvæmdaraðili að jákvæð áhrif vegagerðar skv. leið 1 á samgöngur og umferðaröryggi séu **nokkur**. Væntanlega eru áhrif leiða 1 og 7+3 á samgöngur nokkuð áþekkt að undanskildum þeim tveimur mínútum sem fljótlegri er að fara leið 7+3 en leið 1.

Skólar á Laugarvatni: Umhverfisstofnun vill vekja athygli á ósamræmi í matsskýrslu og skýrslu Háskólans á Akureyri um skólahald á Laugarvatni. Um skóla segir m.a. á bls. 109 í matsskýrslu: "*Á Laugarvatni hafa byggst upp öflugar menntastofnanir.*" Um sömu skóla segir hins vegar á bls. 14 í skýrslu Háskólans á Akureyri, Tillögur um fyrirkomulag skólamála í Bláskógabyggð: "*Skólarnir hafa átt undir högg að sækja síðustu ár. Húsmæðraskólinn lagðist af, verulega dró úr aðsókn að Menntaskólanum á Laugarvatni og endanlega fjaraði undan Héraðsskólanum.*"

Kóngsvegur, fornminjar og náttúruminjar: Umhverfisstofnun vill benda á að í matsskýrslu er fjallað um Kóngsveg eins og um sambærilegt mannvirki og núverandi Gjábackaveg sé að ræða, þ.e. veg sem sé samfelldur á milli Gjábacka og Laugarvatns. Í Eldborgarhrauni er Kóngsvegurinn t.d. einungis sýnilegur á þremur stöðum utan núverandi vegar. Væntanlega nær hverfisvernd Kóngsvegar og vegstæðis hans einungis til þessara kafla. Á vegstæði núverandi Gjábackavegar er hvorki að finna Kóngsveg né vegstæði hans. Ef telja á að Kóngsveg sé enn að finna í núverandi Gjákkavegi mætti t.d. með sömu rökum alfriða Aðalstræti í Reykjavík fyrir allri gatnagerð. Umhverfisstofnun telur ekki að þeir kaflar Kóngsvegarins sem enn fyrirfinnast í Eldborgarhrauni útiloki endurbyggingu Gjábackavegar. Umhverfisstofnun telur að við mat á umhverfisáhrifum Gjábackavegar sé ekki fjallað á sambærilegan hátt um fornleifar og náttúruminjar með tilliti til verndargildis. Ekki er í umfjöllun um þessi fyrirbæri tekið mið af þeirri staðreynd að unnt er að ganga úr skugga um verndar- og upplýsingagildi fornleifa með rannsóknnum, en þessi kostur er ekki fyrir hendi ef raska á náttúruminum. Í skýrslu fornleifafræðings sem er fylgiskjal með matsskýrslu kemur fram að ekki sé ástæða til að friðlýsa neinar þeirra minja sem er að finna við núverandi Gjábackaveg, minjarnar teljast ekki hafa hátt minjagildi og að unnt sé að skrá og kanna viðkomandi minjar.

Í matsskýrslu kemur fram að Eldborgarhraun hafi verndargildi á heimsvísu, en þrátt fyrir það er talin ástæða m.a. vegna minja við núverandi Gjábackaveg 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. Nær óþekkt er að fjallað sé um í matsskýrslum þann möguleika að kanna eða rannsaka fornleifar eða gömul mannvirki sem raska þarf vegna framkvæmda.

Heilsársvegur: Í matsskýrslu kemur fram að ráðgert sé að byggja heilsársveg milli Gjabakka og Laugarvatns. Heilsársvegur er ekki skilgreindur sem slíkur, en væntanlega er hér átt við veg með ákveðinni burðargetu jafnframt því að Vegagerðin hafi ákveðið að þjónusta veginn að vetrarlagi. Umhverfisstofnun vill benda á að ekkert ætti að vera því til fyrirstöðu að núverandi eða endurbyggður Gjabakkavegur vestan Barmaskarð teldist heilsársvegur að undanskilinni ákvörðun um þjónustustig vegarins.

Vatnsvernd og vatnsnýting: Lög um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess voru samþykkt á Alþingi 2005. Tilgangur þessara laga er að stuðla að vendun lífríkis Þingvallavatns og vatnasviðs þess. Í 3. gr. laganna segir: *"innan verndarsvæðisins er óheimilt að gera nokkuð það sem getur spillt vatni eða mengað það, bæði yfirborðsvatn og grunnvatn."*

Varðandi framtíðar vatnsnýtingu á svæðinu er ljóst að leið 7 mun liggja töluvert nær hugsanlegum vatnstökustöðum en leið 1 og því er meiri hætt á að mengun frá umferð berist út í neyrluvatn ef vegur verður lagður skv. leið 7.

Valkostir:

Leið 1 vestari hluti: Eins og fram kemur í matsskýrslu er vestari hluti framkvæmdarsvæðisins viðkvæmastur hvað varðar áhrif á landslag. Umhverfisstofnun telur að á þessum kafla og austur fyrir Barmaskarð eigi að endurbyggja veginn á vegstæði núverandi vegar. Hér yrði um svipaða endurbyggingu að ræða og fyrirhuguð er á Nesvegi vestan Grindavíkur á kaflanum Reykjanes-Staður.

Umhverfisstofnun telur að vegagerð á þessum stað muni hafa minnst neikvæð umhverfisáhrif í för með sér þar sem nýtt er framkvæmdasvæði sem þegar er fyrir hendi og leitast verður við að fella veginn að landi eins og kostur er. Sem dæmi um slíka framkvæmd skal t.d. bent á veg um Skolladal við Barnafossa í Hálsasveit, þar sem leitast hefur verið við að fella veginn að einkennandi landformum.

Fram kemur í matsskýrslu að ríflega 100 % meira magn þurfi til endurbyggingar vegar skv. leið 1 frá Gjabakka að Barmaskarði, en nýbyggingu vegar skv. leið 7 eða um 155.000 m³ á leið 1 á móti 75.000 m³ á leið 7. Ekki kemur fram í matsskýrslu af hverju þessi munur stafar. Í skýrslu Orion bls. 6 segir eftirfarandi um snjómagm á þeim leiðum sem hér um ræðir: *"Þó að reiknað væri með meira snjómagm í landinu umhverfis leið 1 þar sem hún liggur hvað hæst um Eldborgarhraun má aftur á móti gera ráð fyrir talsverðum flutningi á snjó til suðurs inn á svæðið umhverfis veglínu 3+7 vegna þess að N-átt er langatkvæðamesta skafrenningsátt á svæðinu...Út frá þessu mætti álykta að skafrenningsáraun og snjódypt á landi sé nokkuð sambærileg á milli leiða 1 og 3+7. Skoðun á landslagi getur bent til þess að snjócoma frá SA-átt yfir Lyngdalsheiðardýngjuna skili meiri snjó á landið umhverfis veglínu 3+7 við Kringlumýri og hamraselshæðir sem liggja þá hlémegin dýngjunnar, en á leið 1 í Eldborgarhrauni þrátt fyrir að hún liggji hærra."*

Umhverfisstofnun telur með hliðsjón af ályktunum Orion ekki ástæðu til að byggja veg á leið 1 á annan hátt upp úr landi en fyrirhugað er á leið 7. Stofnunin vill ennfremsur benda á eftirfarandi ummæli Vegagerðarinnar á Ísafirði um snjómokstur á Vestfjörðum: *"Rétt er að ítreka að nú til dags. eru það ekki snjóþyngsli, sem teffa eða hindra snjómokstur eða akstur um vegina, heldur yfirleitt skyggnið."* (Vestfjarðavegur: Bjarkalundur-Eyri. Mat á umhverfisáhrifum, bls. 19)

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 er á vegi með meiri hönnunarhraða.

Leið 7: Umhverfisstofnun telur að vegagerð skv. þessari leið muni hafa óafturkræf og verulega neikvæð umhverfisáhrif í för með sér. Hér er verið að gera nýtt mannvirkjabelti í Eldborgarhrauni, en um það hraun segir m.a. í matsskýrslu bls. 64: *"Það eykur enn á verndargildi Eldborgarhraunsins að það hefur komið úr gígaröð í stað eins gígs og það gerir hraunið sérstakt á heimsvísu."*

Eldborgarhraun er jarðmyndun sem njóta skal verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Einnig má benda á að í stefnumörkun ríkisstjórnarinnar "Velferð til framtíðar" segir m.a. á bls. 39: *"Forgangsmál er að vernda jarðmyndanir og kerfi sem eru sjaldgæf og óvenjuleg á heimsmælikvarða."*

Umhverfisstofnun vill ennfremsur benda á að fyrirhuguð veglína liggur um sigdæld, en um það fyrirbæri segir m.a. í matsskýrslu bls. 66: *"Sigdældin er ein fárra sigdælda á úthafshrygg í heiminum sem er vel sýnileg á landi og er því sérstaða hennar mikil og verndargildi hátt."*

Umhverfisstofnun hefur áður vakið athygli á því að vegir eins og sá sem fyrirhugað er að leggja skv. leið 7 henta ákaflega illa þörfum ferðamanna þar sem erfitt getur verið að stoppa og leggja bílum vegna umferðarhraða og hæðar vegar yfir landi.

Samsett leið 3+1: Umhverfisstofnun telur að leið 3+1 eins og hún er kynnt í matsskýrslu muni hafa umtalsverð og óafturkræf áhrif á Eldborgarhraun. Stofnunin telur að samsett leið 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 vatnssuppestöðu á Laugarvatnsvöllum.

Vegur um Barmaskarð: Eins og fram kemur í matsskýrslu er talið erfitt að leggja veg um Barmaskarð með ásættanlegum halla. Umhverfisstofnun vill benda á að Vegagerðin hefur á undanförunum árum talið ásættanlegt að leggja vegi þar sem kröfur vegstaðals um lengdarhalla eða minnstu beygjuradíusa eru ekki uppfylltar. Dæmi þar um eru vegir um Klettsháls og Bröttubrekku.

Þeir agnúar sem yrðu á vegi um Barmahlíð ef ekki yrði leitast við að upphefja áhrif landhalla kæmu hugsanlega fram í verri vetrarfærð. Umhverfisstofnun vill benda á að umferð um Gjábakkaveg er að langmestum hluta umferð ferðamanna að sumarlagi og auk þess sem unnt er að fara aðra leið milli höfuðborgarsvæðisins og uppsveita Árnessýslu. Hér er því ólíku saman að jafna ef litið er til vegar eins og t.d. Vestfjarðavegar á Klettshálsi sem er eina vegtengingin að vetrarlagi milli sunnanverðra Vestfjarða og SV-lands. Þrátt fyrir það þykir ásættanlegt að leggja þar veg sem ekki uppfyllir kröfur vegstaðals.

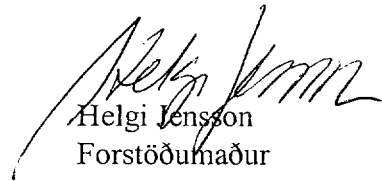
Stofnunin vill ennfremur benda á að í matsskýrslu kemur fram að lægri hönnunarhraði á leið 1 muni að einhverju leyti milda þá annmarka sem gætu verið á plan og hæðarlegu vegar á leiðinni.

Veglínur á austursvæði: Á þessum hluta leiðarinnar eru ekki jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar. Gróðurfar og önnur vistkerfi eru áþekk nema á leiðum 2 og 12a sbr fyrri umsögn Umhverfisstofnunar. Stofnunin fellst á rök Vegagerðarinnar að vegagerð skv. leið 1 austan Barmaskarðs muni kalla á aukið jarðrask og meiri efnistöku í samanburði við leið 3. Umhverfisstofnun telur að ásættanlegt sé að leggja nýjan veg skv. leið 3 sbr. umsögn stofnunarinnar um mat á umhverfisáhrifum Gjábackavegar dags. 2. september 2004.

Niðurstaða: 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 er sérstakt á heimsvísu telur stofnunin að forðast ætti að mynda nýtt framkvæmdabelti í hraunið og að endurbyggja eigi þess í stað núverandi Gjábackaveg í Eldborgarhrauni með 70 km hönnunarhraða.

Virðingarfyllt


Björn Stefánsson


Helgi Jónsson
Forstöðumaður