



GJÁBAKKAVEGUR (365) Þingvellir – Laugarvatn

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN

Ágúst 2005

VSÓ RÁÐGJÖF

EFNISYFIRLIT

1.	Inngangur.....	2
2.	Tilgangur framkvæmdar.....	3
3.	Lýsing framkvæmdar	5
3.1	Framkvæmdakostir.....	5
3.1.1	Umferðarspá.....	6
3.2	Jarðvinna, efnistaka og efnislosun	7
3.3	Tímaáætlun og kostnaður	7
3.4	Leyfi sem framkvæmdin er háð.....	7
3.5	Umfjöllun um framkvæmdakosti í matsskýrslu.....	8
4.	Núverandi samgöngur, staðhættir og skipulag.....	8
4.1	Núverandi samgöngur um Gjábakkaveg.....	8
4.2	Staðhættir.....	9
4.3	Skipulag og landnotkun	9
4.3.1	Aðalskipulag	9
4.3.2	Eignarhald	10
4.3.3	Verndarsvæði	10
5.	Framkvæmdaþættir, umhverfisþættir og áherslur í matsskýrslu	11
5.1	Afmörkun áhrifsvæðis.....	12
5.2	Umhverfisáhrif	12
5.3	Samanburður á leiðum	12
5.4	Umferðaröryggi.....	12
5.5	Jarðmyndanir.....	13
5.6	Landslag.....	13
5.7	Fornminjar	13
5.8	Landnotkun.....	13
5.9	Gróðurfar	14
5.10	Fuglalíf.....	14
5.11	Hljóðstig.....	14
5.12	Lofmengun.....	14
5.13	Vatnafar	14
5.14	Útivist og ferðaþjónusta.....	15
5.15	Náttúruvá.....	15
5.16	Mótvægisaðgerðir.....	15
5.17	Kortamál og fyrirliggjandi gögn.....	15
6.	Mat á umfangi umhverfisáhrifa.....	16
7.	Samráð og kynning	17
7.1	Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun.....	17
8.	Matsferli og tímaáætlun	17
9.	Heimildir.....	18

1. Inngangur

Vegagerðin kynnir hér með nýja tillögu að matsáætlun um Gjábakkaveg (365) á milli Þingvalla og Laugarvatns. Fyrirhugaður vegur er um 15 km langur og liggur um þann hluta Bláskógabyggðar sem áður hét Laugardalshreppur og Þingvallahreppur. Þá sneiðir vegurinn í gegnum land Grímsnes- og Grafningshrepps. Í nágrenni fyrirhugaðs vegar eru m.a. Þjóðgarðurinn á Þingvöllum, Gjábakki, Gjábakkahraun, Reyðarbarmur og Laugarvatnsvellir (sjá grunnmyndir 1/2 og 2/2).

Þessi tillaga að matsáætlun er upphaf að nýju matsferli. Skipulagsstofnun hafði þann 23. júní 2003 samþykkt tillögu Vegagerðarinnar að matsáætlun og úrskurðað þann 11. nóvember 2004 að nýr Gjábakkavegur kæmi ekki til með að valda umtalsverðum umhverfisáhrifum. Landvernd, Náttúruverndarsamtök Íslands og Pétur M. Jónasson kærðu úrskurð stofnunarinnar til ráðherra. Umhverfisráðherra úrskurðaði um þessar stjórnýslukærur þann 28. júní 2005 á þann veg að úrskurður Skipulagsstofnunar var felldur úr gildi og að mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar skyldi fara fram að nýju. Í nýju mati á m.a. að gera grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar, svokallaðri leið 1, og bera hana saman við aðra kosti.

Vegagerðin hafði áður hafnað leið 1 vegna umferðaröryggis og vegtækni. Jafnframt var kostnaður við leið 1 meiri en við aðrar leiðir. Þar af leiðandi óskaði Vegagerðin ekki eftir úrskurði Skipulagsstofnunar um þá leið. Hins vegar fjallaði Vegagerðin í matsskýrslu um leið 1 að stærstum hluta til jafns við aðrar leiðir og bar þá leið saman við aðra kosti.

Vegagerðin mun í nýju mati á umhverfisáhrifum leggja fram þær leiðir sem hún telur raunhæfa framkvæmdakosti, þ.e. leiðir 2, 3, 7 og 12a. Jafnframt leggur hún fram leið 1, í samræmi við úrskurð ráðherra, til úrskurðar Skipulagsstofnunar.

Bygging Gjábakkavegar er matsskyld skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og er vísað í lið 10. ii. í 1. viðauka: *Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri. Endurbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd.*

Í fyrirhugaðri matsvinnu verður megin áhersla lögð á bættar samgöngur og umferðaröryggi, landnotkun, landslag, jarðmyndanir og fornminjar. Aðrir þættir í matsvinnu munu snúa að fuglum, gróðri, vatnafari, aðgengi að þjóðgarði og útivistarsvæðum í nágrenninu, útivist og ferðaþjónustu.

VSÓ Ráðgjöf vinnur mat á umhverfisáhrifum fyrir Vegagerðina og undir verkstjórn hennar. Hægt er að nálgast upplýsingar um matsvinnuna á heimasíðu Vegagerðarinnar www.vegagerdin.is og heimasíðu VSÓ Ráðgjafar, www.vso.is. Ábendingum og fyrirspurnum um matsvinnuna og framkvæmdina sjálfa skal beina til:

VSÓ Ráðgjafar
Borgartúni 20,
b.t. Stefáns Gunnars Thors
105 Reykjavík,
stefan@vso.is

Vegagerðarinnar
Borgartúni 7
b.t. Ernu Hreinsdóttur
105 Reykjavík,
ebh@vegagerdin.is

2. Tilgangur framkvæmdar

Megin tilgangur fyrirhugaðrar framkvæmdar er að:

- **Bæta samgöngur:** Nýr Gjábakkavegur á að verða betri vegtenging fyrir íbúa, atvinnu og þjónustu í sameinuðu sveitarfélagi Bláskógabyggðar. Vegurinn á að verða heilsársvegur með bundnu slitlagi með hönnunarhraða 90 km/klst. Nýr og betri vegur kemur til með að stytta ferðatíma milli Laugarvatns og Reykjavíkur.
- **Auka umferðaöryggi:** Nýjum Gjábakkavegi er ætlað að auka verulega umferðaröryggi með því að stuðla að jafnari aksturshraða, sem felst í að uppfylla hönnunarkröfur sem m.a. eru að auka sjónlengdir, afnema krappar beygjur, minnka langhalla, breikka veg og byggja vegaxlir, draga úr hæð vegar yfir sjávarmáli og leggja bundið slitlag.

Jafnframt að nýr Gjábakkavegur stuðli að bættu aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að áfangastöðum í uppsveitum Árnessýslu.

Markmið með lagningu Gjábakkavegar koma fram í samþykkt Alþingis á samgönguáætlun og vegáætlun, vegalögum nr. 45/1994, í staðfestu aðalskipulagi fyrir Laugardalshrepp 2000-2012 og samþykktu aðalskipulagi fyrir Þingvallahrepp 2004-2016.

Markmið með byggingu nýs Gjábakkavegar eru fyrst og fremst að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi. Þessi megin markmið eru sett og samþykkt á Alþingi í samgönguáætlun, en hún er yfirlýsing um stefnu, markmið og leiðir í samgöngumálum. Megin markmið áætlunarinnar eru¹:

- Greiðari samgöngur
- Hagkvæmur rekstur og uppbygging samgangnanna
- Umhverfisvænni samgöngur
- Öruggar samgöngur

Við markmiðssetningu var jafnframt litið til markmiða sem fram komu í aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000 – 2012, sem staðfest var af umhverfisráðherra 22. nóvember 2001. Sambærileg markmið er að finna í samþykktu aðalskipulagi Þingvallahrepps 2004-2016, sem bíður staðfestingar ráðherra.

Í greinargerð með skipulaginu fyrir Laugardalshrepp er lögð rík áhersla á að bæta samgöngur og er heilsársvegur norðan Lyngdalsheiðar (nýr Gjábakkavegur) talinn til forgangsverkefna. Samkvæmt aðalskipulagi Laugardalshrepps er gert ráð fyrir nýrri legu Gjábakkavegar, norðan Lyngdalsheiðar. Í greinargerð með aðalskipulaginu kemur fram að vaxtarmöguleikar byggðar felist í nokkrum þáttum og eru þar fyrst nefndar bættar samgöngur. Þar kemur fram að vaxtarmöguleikar felist m.a. í:

Bættum samgöngum við höfuðborgarsvæðið og nánari tengslum við vegakerfi landsins. Með endurbótum á Gjábakkavegi styttest greiðfær leið til höfuðborgarsvæðisins um allt að 20 km og áframhaldandi vegagerð á Kili og öðrum hálendisleiðum styrkir stöðu Laugarvatns í vegakerfi landsins. Umræddar vegbætur munu styrkja Laugarvatn sem þjónustumiðstöð fyrir ferðamenn um hálendi Íslands og þá ferðamenn sem heimsækja náttúruperlur uppsveita Árnessýslu. Bættar samgöngur við höfuðborgarsvæðið munu ennfremur auka aðdráttarafi svæðisins sem orlofsdvalarsvæði og síðast en ekki síst bæta skilyrði til búsetu í Laugardal.

¹ Samgönguáætlun 2003 – 2014. Samgönguráð.

Stefnumörkun skipulagsins er m.a. að :

“Tengsl byggðarlagsins við höfuðborgarsvæðið og almennt við vegakerfi landsins verði styrkt; forgangsverkefni verði bygging heilsársvegur norðan Lyngdalsheiðar með endurbótum og breyttri legu núverandi Gjábyggavegar.”

Í greinargerð með nýsamþykktu aðalskipulagi Þingvallahrepps 2004-2016 er sett fram sú stefnumörkun að *“Gjábyggavegur verði endurbættur í nýju vegstæði, með það að megin markmiði að tryggja sem bestar og öruggastar samgöngur milli byggðarlaga innan Bláskógabyggðar og við höfuðborgarsvæðið.”* Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að nýr Gjábyggavegur, innan sveitarinnar, liggji samkvæmt leið 7.

Samkvæmt 3. gr. vegalaga nr. 45/1994 kemur fram að þegar lega vegar er ákveðin á staðfestum skipulagsupprætti, eða á annan hátt af þar til bærum skipulagsyfirlöndum, skulu ákvæði vegalaga taka gildi um veglagninguna.

3. Lýsing framkvæmdar

3.1 Framkvæmdakostir

Vegagerðin hefur skoðað fjölmargar mismunandi veglínur. Niðurstaða Vegagerðarinnar er sú að raunhæfir framkvæmdakostir séu leiðir 2, 3, 7 og 12a og verður gerð grein fyrir þeim í matsskýrslu. Einnig verður fjallað um leið 1 í matsskýrslu, til jafns við aðrar leiðir, í samræmi við úrskurð umhverfisráðherra (mynd 3.1).

Framkvæmdasvæðinu er skipt í vestur- og austurhluta. Á vesturhluta eru leiðir 1 og 7 lagðar fram til úrskurðar Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum (grunnmynd 1/2), en á austurhluta eru það leiðir 1, 2, 3 og 12a (grunnmynd 2/2).

Vegagerðin telur að núll-kosturinn, þ.e. óbreytt ástand, sé ekki raunhæfur kostur, þar sem mikil þörf er á samgöngubótum á þessari leið og auka þarf umferðaröryggi til muna. Upplýsingar um framkvæmdakosti eru fengnar úr matsskýrslu fyrir Gjábakkaveg (Vegagerðin 2004).

Hönnunarhraði Gjábakkavegar er 70 eða 90 km/klst eftir því hvaða leið er um að ræða.

Leið 1

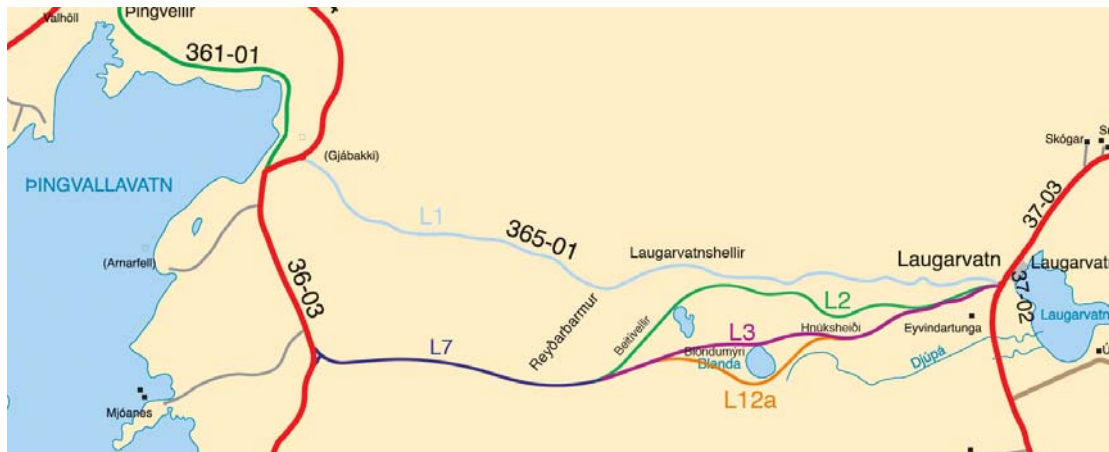
Leið 1 felst í endurbótum á núverandi Gjábakkavegi. Endurbætur felast í því að byggja veginn upp og auka sjónlengdir með því að draga úr halla og kröppum beygjum. Leið 1 fylgir að stærstum hluta núverandi vegstæði á milli Gjábakka og Laugarvatns (mynd 3.1 og grunnmyndir 1/2 og 2/2).

Leið 2

Leið 2 er í samræmi við aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012. Veglínan tengist Laugarvatnsvegi (37) á núverandi gatnamótum við Laugarvatn. Þessi leið liggur nokkuð samsíða en sunnar en núverandi vegur og sveigir til suðurs um Beitivelli að Reyðarbarmi (mynd 3.1 og grunnmynd 2/2).

Leið 3

Leið 3 tengist Laugarvatnsvegi (37) á sama stað og leið 2 en liggur lítið eitt sunnar. Hún fer skammt sunnan við Kolhól, sker Lönguhlíð og þaðan yfir í Markahrygg og í gegnum Blöndumýri og þaðan að Reyðarbarmi (mynd 3.1, grunnmynd 2/2).



Mynd 3.1 Mögulegar veglínur Gjábakkavegar (365)

Leið 12a

Leið 12a liggur eins og leið 3 að því undanskyldu að hún krækir suður fyrir Blöndumýri, en liggur þó í jaðri suðausturhluta hennar (mynd 3.1, grunnmynd 2/2).

Leið 7

Leið 7 liggur frá Reyðarbarmi til vesturs og tengist Þingvallavegi (36) norðan Miðfells (mynd 3.1, grunnmynd 1/2). Leið 7 er í samræmi við samþykkt aðalskipulag Þingvallahrepps 2004-2016.

Tafla 3.1 Nokkrar kennitölur um leiðir á vesturhluta

		0-kostur	Leið 1	Leið 7
Lengd	km	7,2	6,7	6,2
Hönnunarhraði	km/klst	-	70	90
Mesti langhalli	%	5,0	5,0	5,0
Mesta hæð	m y.s.	305	305	213
Skeringar	þ.m ³		40	20
Efnispörf úr námum	þ.m ³		155	75
Lengd yfir 200 m y.s.	km	5,2	5,2	3,2
Kostnaður	m.kr.		255	230

Heimild: Vegagerðin 2004

Tafla 3.2 Nokkrar kennitölur um leiðir á austurhluta

		0-kostur	Leið 1	Leið 2	Leið 3	Leið 12a
Lengd	km	8,5	9,0	9,0	8,3	8,7
Hönnunarhraði	km/klst	-	70	90	90	90
Mesti langhalli	%	14,0	10,0	7,0	6,0	6,0
Mesta hæð	m y.s.	242	242	232	207	204
Skeringar	þ.m ³		90	30	300	330
Efnispörf úr námum	þ.m ³		295	380	55	45
Lengd yfir 200 m y.s.	km	4,2	4,2	2,9	2,8	1,1
Kostnaður	m.kr.		385	360	345	365

Heimild: Vegagerðin 2004

3.1.1 Umferðarspá

Gert er ráð fyrir vaxandi umferð um Gjábakkaveg í framtíðinni m.a. vegna betri vegar og styttingar vegalengdar á milli Laugarvatns og Reykjavíkur um 20 km. Þá mun aðsókn að

Þjóðgarðinum á Þingvöllum eflaust aukast eftir að hann varð hluti að heimsminjaskrá UNESCO.

Spá Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir að umferð um óbreyttan veg verði um 250 bílar á sólarhring árið 2010 en um nýjan Gjábakkaveg verði umferðin á bilinu 400 til 500 bílar á sólarhring.

3.2 Jarðvinna, efnistaka og efnislosun

Áætlanir um efnispörf vegarins gera ráð fyrir um 470 til 580 þúsund m³ eftir því hvaða leið verður valin (töflur 3.1 og 3.2).

Töluverð efnislosun verður vegna framkvæmdarinnar sem unnt er að nota til lagningar vegarins. Í matsskýrslu verða upplýsingar um magn skeringa og hvernig það verður notað til vegagerðar. Námur og útvíkkun á skeringum sem verða til skoðunar í matsskýrslu eru merktar hér sem A, C, D, E, F, G, H, I, J, K og L (tafla 3.3 og grunnmyndir 1/2 og 2/2).

Tafla 3.3 Mögulegar námur vegna framkvæmdarinnar

Náma	Tegund	Staðsetning	Notuð í leiðir
A	Gömul náma	Við Litla-Reyðarbarm.	1, 2, 3, 7, 12a
C	Gömul náma	Á Laugarvatnsvöllum, norðan núverandi vegar.	1, 2, 3
D	Gömul náma	Nokkuð vestan við Rauðamýri, við núverandi veg.	1, 2, 3, 12a
E	Ný náma	Við Hnúksheiði, sunnan núverandi vegar.	1, 2, 3, 12a
F	Útvíkkun á skeringum	Norðan Kolhóls, austan Rauðagils.	1, 2, 3, 7, 12a
G	Ný náma	Norðan Kolhóls, austan Rauðagils.	1, 2, 3, 7, 12a
H	Ný náma	Við Hnúksheiði	1, 2, 3, 12a
I	Ný náma	Jökulruðningshryggur vestan við Kringlumýri	7
J	Gömul náma	Skriður í vesturhlíðum Miðfells	7
K	Gömul náma	Meðfram hlíðum Stóra Dímons	1
L	Gömul náma	Áreyrar ofarlega á Laugarvatnsvöllum	1, 2, 3

3.3 Tímaáætlun og kostnaður

Gert er ráð fyrir að fjárveitingu til framkvæmda við lagningu Gjábakkavegar í samgönguáætlun fyrir tímabilið 2005 til 2008. Kostnaður við verkið er áætlaður um 570 til 640 milljónir króna eftir því hvaða leið verður valin.

3.4 Leyfi sem framkvæmdin er háð

Fyrirhugaður Gjábakkavegur og efnistaka vegna lagningar hans er háð framkvæmdaleyfi frá Bláskógabyggð, skv. skipulags- og byggingarlögum nr. 73/1997. Gert er ráð fyrir að búið verði að staðfesta aðalskipulag Þingvallahrepps 2004-2016 áður en sótt verður um framkvæmdaleyfi til Bláskógabyggðar.

Í 5. gr. laga nr. 74/2004 um þjóðgarðinn á Þingvöllum kemur fram að “Óheimilt er að gera nokkurt jarðrask eða reisa mannvirki innan þjóðgarðsins á Þingvöllum nema að fengnu samþykki Þingvallanefndar og tekur bann þetta m.a. til húsabygginga, vegagerðar, lagningar raf- og símalína, borunar eftir vatni, töku jarðefna og vinnslu auðlinda úr jörðu og ræktunarframkvæmda. Þingvallanefnd er heimilt að binda samþykki á framkvæmdum innan þjóðgarðsins þeim skilyrðum sem hún telur nauðsynleg vegna friðunar samkvæmt lögum þessum” Ef Vegagerðin mun byggja veg innan þjóðgarðsmarka verður sótt um leyfi til Þingvallanefndar. Eingöngu leið 1 er innan þjóðgarðsins á Þingvöllum (grunnmynd 1/2).

Leitað verður eftir leyfi Fornleifaverndar ríkisins ef raska eða hylja þarf fornminjar við lagningu vegarins samkvæmt lögum nr. 107/2001 um þjóðminjar.

3.5 Umfjöllun um framkvæmdakosti í matsskýrslu

Í matsskýrslu verður fjallað um alla helstu framkvæmdaþætti og kennitölur mismunandi leiða, s.s. lýsing á veglínu, vegflokkur, lengd, breidd, hönnunarhraði, langhalli, sjónlengdir, hábogar, lágbogar og planbogar. Gerð verður grein fyrir hæð vegar yfir sjó, veghæð, vegfláum, öryggissvæðum og frágangi.

Í matsskýrslu verður skýrt frá efnisþörf framkvæmdarinnar, magn skeringa og efnistöku m.t.t. þeirra leiða sem eru til skoðunar. Fjallað verður um mögulegar námur, val á námum og gerð grein fyrir umfangi fyrirhugaðrar efnistöku. Gerð verður grein fyrir frágangi náma og jarðrasks á framkvæmdartíma.

4. Núverandi samgöngur, staðhættir og skipulag

4.1 Núverandi samgöngur um Gjábackaveg

Umferð um núverandi Gjábackaveg var um 170 ÁDU (ársdagsumferð) árið 2000. Umferð um veginn má í grófum dráttum skipta í tvo flokka. Annars vegar eru það ferðamenn og þeir sem sækja í orlofshús í nágrenninu og hins vegar er það umferð vegna tengingar sameinaðra hreppa Bláskógabyggðar, sem eru Laugardalshreppur, Þingvallahreppur og Biskupstungnahreppur.

Íslenskir ferðamenn, einkum frá höfuðborgarsvæðinu, sækja í auknu mæli í stækkandi frístundabyggðir Bláskógabyggðar og tenging upp á hálendið frá núverandi Gjábackavegi nýtur vaxandi vinsælda. Erlendir ferðamenn ferðast einnig um Gjábackaveg á leið sinni milli Þingvallapjóðgarðs og ferðamannstaða austan Laugarvatns.

Á tímabilinu 1990-1999 urðu alls 16 umferðaróhöpp á Gjábackavegi. Fjöldi óhappa á milljón ekna km (óhappatíðni) á sama tímabili var 2,10 á meðan meðalóhappatíðni á þjóðvegum utan þéttbýlis var 1,02. Óhappatíðni með meiðslum á fólki var á þessu tímabili 1,30 á Gjábackavegi en á sama tíma mældist landsmeðaltalið 0,40. Af þessum tölum má sjá að brýnt er að bæta umferðaröryggi á þessari leið.

Núverandi vegur er aðallega notaður um sumartímamann enda lokast hann oft frá fyrstu snjóum og fram í apríl/maí vegna þess hve lítið uppbyggður hann er og erfitt að viðhalda því þjónustustigi sem vetrarumferð krefst. Tafla 4.1 er yfirlit um fjölda lokunardaga á núverandi Gjábackavegi á tímabilinu 1999 til 2004.

Tafla 4.1 Fjöldi lokunardaga á núverandi Gjábakkavegi 1999-2004

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Fjöldi lokunardaga	164	133	159	121	87	117

Heimild: Vegagerðin 2004

4.2 Staðhættir

Sá helmingur fyrirhugaðs vegar sem er nær Þingvöllum liggur um hraunlandslag í suðurjaðri stórs eldbrunnins svæðis. Hraunið sem nefnist Gjábakkahraun er fremur slétt og mosavaxið. Hraunið dregur nafn sitt af landnámsjörðinni Gjábakka (grunnmynd 1/2). Á þessari leið eru vel varðveittir móbergshryggir og stapar frá ísöld, gígaraðir, dyngjur, hraun, hrauntraðir, hraunhellar og ýmsar jarðmyndanir frá nútíma. Hluti af hugsanlegu framkvæmdasvæði er innan Þjóðgarðsins á Þingvöllum.

Um miðja veginni milli Þingvalla og Laugarvatns rís fjallið Reyðarbarmur og er í því Barmaskarð sem núverandi vegur liggur um. Austan við Reyðarbarm liggur núverandi vegur um Laugarvatnsvelli, sem eru vallendisflatir á heiðinni (grunnmynd 2/2). Norðan við vellina eru Laugarvatnshellar, en búið var í þeim til ársins 1922. Svæðið á þessum hluta leiðarinnar einkennist af grasi- og lyngivaxinni heiði með berum melum inn á milli. Vottendisflákar eru nokkrir og má þar helst nefna Blöndumýri og Kringlumýri (grunnmynd 2/2).

Nokkuð er um gilskorninga, smáar ár og læki á svæðinu næst Laugarvatni (m.a. Djúpa, Litlaá, Sandá). Hlíðin sem vegurinn liggur um niður í Laugardalinn er kjarri vaxin.

Við Gjábakka eru rústir eyðibýlis og í nágrenni þess eru margvíslegar minjar. Meðfram núverandi vegi liggur Kóngsvegurinn, sem byggður var árið 1907 vegna komu Friðriks konungs VIII. Er hann að hluta til notaður sem reiðleið í dag.

Mikil sumarbústaðabyggð er í Bláskógabyggð og var fjöldi sumarbústaða um 1.600 í árslok 2003. Samkvæmt Hagstofu Íslands var íbúafjöldinn í Bláskógabyggð alls 888 árið 2004. Þéttbýli er við Laugarvatn og voru íbúar þar 167 1. desember 2004 (Hagstofa Íslands 2005).

4.3 Skipulag og landnotkun

4.3.1 Aðalskipulag

Fyrirhuguð framkvæmd er í landi Bláskógabyggðar (þeim hluta sem áður tilheyrði Þingvallahreppi og Laugardalshreppi), auk þess að fara um land Grímsnes- og Grafningshrepps. Grímsnes- og Grafningshreppur er landeigandi í þeim hluta hreppsins sem vegurinn fer um en Bláskógabyggð fer með skipulagsmálin (grunnmynd 1/2 og 2/2).

Aðalskipulag fyrir Laugardalshrepp 2000 – 2012 var staðfest 22. nóvember 2001. Skipulagið nær til u.þ.b. helmings fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og er veglína 2 í samræmi við það. Ef önnur veglína verður valin þarf að breyta aðalskipulagi Laugardalshrepps. Veglínurnar fara aðallega um svæði sem er skilgreint sem óbyggt svæði en einnig, næst Laugarvatni, um landbúnaðarsvæði, svæði ætlað til frístundabyggðar og hverfisvernduð svæði.

Bláskógabyggð hefur samþykkt aðalskipulag Þingvallahrepps 2004-2016 og er beðið staðfestingar umhverfisráðherra. Samkvæmt skipulaginu er gert ráð fyrir veglínu 7 á vesturhluta framkvæmdasvæðisins.

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við áherslur aðalskipulags Laugardalshrepps og samþykkt aðalskipulag Þingvallahrepps. Nánar verður fjallað um forsendur bættra

samgangna í matsskýrslu. Hluti þeirra efnistökusvæða sem koma til greina vegna framkvæmdarinnar eru í samræmi við gildandi aðalskipulagsupprætti Laugardalshrepps.

Ekki eru fyrirbyggjandi upplýsingar um samþykkt deiliskipulag á svæðinu.

Í umfjöllun í matsskýrslu um skipulagsmál verður fjallað nánar um fyrirbyggjandi aðalskipulag Laugardalshrepps og stöðu skipulags Bláskógabyggðar. Gerð verður grein fyrir núverandi landnotkun í nágrenni framkvæmdar og hvernig vegurinn samræmist skipulagsáætlun.

Leitað verður álits Bláskógabyggðar og Þingvallanefndar um aukningu umferðar innan þjóðgarðsins.

4.3.2 Eignarhald

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er að mestu í eigu opinbera aðila. Land Miðfells og hluti frístundabyggðar við Laugarvatn er hins vegar í einkaeigu (grunnmyndir 1/2 og 2/2).

4.3.3 Verndarsvæði

Hluti framkvæmdasvæðisins er innan þjóðgarðsins á Þingvöllum og þess svæðis sem er á heimsmínjaskrá UNESCO. Stærra svæði er innan vatnsverndarsvæðis Þingvallavatns, skv. lögum nr. 85/2005 um verndun Þingvallavatns og vatnasviðs þess.

Votlendissvæðin Blöndumýri og Kringlumýri eru skv. aðalskipulagi Laugardalshrepps skilgreind sem hverfisvernduð. Þá er Kóngsvegurinn-Gjábakkavegurinn hverfisverndaður skv. aðalskipulagi Laugardalshrepps og samþykktu skipulagi Þingvallahrepps. Samkvæmt síðarnefnda skipulaginu er allt vatnasvið Þingvallavatns hverfisverndað og hverfisvernd er á ásynd Þingvallasvæðisins, vatnsins og þjóðgarðsins.

5. Framkvæmdaþættir, umhverfisþættir og áherslur í matsskýrslu

Þeir þættir framkvæmdar sem helst eru taldir geta valdið umhverfisáhrifum eru:

- Bygging vegar, þ.e. áhrif vegna lagningu vegar.
- Rekstur vegar, þ.e. umferð, umferðaröryggi og hávaði.

Í matsskýrslu verður megin áherslan lögð á bættar samgöngur og umferðaröryggi, jarðmyndanir, landslag, fornminjar og landnotkun. Einnig verður fjallað um aðra þætti s.s. gróður, fugla, vatnafar, hljóðvist, útivist og ferðaþjónustu en þessir þættir teljast ekki til megin þátta matsvinnunnar og er sú afstaða byggð á því matsferli sem endaði í júnílok 2005 með úrskurði umhverfisráðherra. Megin forsendur matsins koma fram í töflu 5.1.

Tafla 5.1 Forsendur matsins

Umhverfisþættir	Forsendur
Umferðaröryggi	Stuðst við öryggismat Vegagerðarinnar og samanburðartölur við aðra sambærilega vegkafla. Til grundvallar er samgönguáætlun 2003-2014. Mat umferðarsérfræðinga hjá Línuhönnun á umferðaröryggi.
Bættar samgöngur	Hönnunarstaðlar Vegagerðarinnar. Samanburður á veglínunum m.t.t. ákveðinna hönnunarforsendna og aðstæðna. Horft er til samgönguáætlunar 2003-2014. Hluti af umfjöllun um vegtækni snýr að veðurfari og færð á hugsanlegum veglínunum. Þar verður m.a. stuðst við mat sérfræðinga á þessu sviði.
Jarðmyndanir	Mat sérfræðinga Vegagerðarinnar á áhrifum á jarðmyndanir. Lög um náttúruvernd nr. 44/1999, m.a. 37. gr. um landslagsgerðir sem njóta sérstakrar verndar. Áhersla lögð á verndargildi einstakra jarðmyndana á áhrifasvæði.
Landslag og sjónræn áhrif	Matið byggist á breytingum á ásýnd svæðisins sem vegurinn fer um. Áhersla lögð á byggingu og útlit nýs vegar í áður óröskuðu landslagi, skerðingu ósnortinna víðerna og sérstakra landslagsgerða skv. náttúruverndarlögum nr. 44/1999.
Fornleifar	Matið byggir á álit Fornleifafræðistofunnar á áhrifum á minjar, skráningu og kortlagningu minja. Þjóðminjalög nr. 107/2001.
Landnotkun	Forsendur matsins snúa að fyrirliggjandi skipulagsáætlunum og þá hvort Gjábakkavegur sé í samræmi við þær og þau markmið sem þar koma fram, m.a. með hliðsjón af samgöngum, útivist, uppbyggingu sumarþústaðabyggðar, uppbyggingu ferðaþjónustu og verndarsvæða. Lög nr. 74/12004 um þjóðgarðinn á Þingvöllum. Skráning Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO og álit sérfræðistofnunar þess, ICOMOS, á vegaframkvæmdum á svæðinu.
Náttúrufar	Mat sérfræðinga Náttúrufræðistofnunar Íslands á áhrifum á gróðurfar og fuglalíf. Áhersla lögð á verndargildi einstakra plöntutegunda og gróðursamfélaga, fuglategunda á áhrifasvæði. Útbreiðsla tegunda á svæðisvísu og landsvísu. Tekið tillit til viðkomandi laga og reglugerða, auk alþjóðlegra samninga og sáttmála sem Ísland er aðili að.
Hljóðvist	Forsendur mats á hljóðstigi byggja á reglugerð um hávaða nr. 933/1999 og umferðarspá. Hljóðstig umferðar verður reiknað út fyrir vegkafla sem næstir eru frístundabyggð og borið saman við gildandi kvaðir. SoundPlan og samnorræna reiknilíkanið fyrir umferðarhávaða verða notuð.
Vatnafar	Stuðst við afmörkun vatnsverndarsvæða í skipulagsáætlunum, auk annarra gagna um vatnaskil á áhrifasvæðinu og laga nr. 85/2005 um Þingvallavatn og vatnasvið þess. Reglugerð um neysluvatn nr. 536/2001 og reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns með síðari breytingum.

5.1 Afmörkun áhrifasvæðis

Áhrifasvæði framkvæmdarinnar skiptist í þrjú svæði:

- i. Áhrif á umhverfisþætti sem lenda undir vegi og eru í nágrenni vegstæðis (50 m frá veglínu).
- ii. Áhrif á landslag, þar sem vegurinn kemur til með að skera tiltölulega óraskað hraun eða svæði. Áhrifasvæðið vegna landslags nær víða út fyrir næsta nágrenni vegarins.
- iii. Áhrif betri og öruggari samgangna geta náð allt frá sameinaða sveitarfélaginu Bláskógabyggð og til þeirra byggða sem sækja ýmsa þjónustu þangað.

5.2 Umhverfisáhrif

Þar sem það á við verður gerð grein fyrir jákvæðum og neikvæðum áhrifum á þá umhverfisþætti sem getið er í köflum 4.2 til 4.9 á eftirfarandi hátt:

- Bein áhrif
- Óbein áhrif
- Skammtímaáhrif
- Langtíma/varanleg áhrif
- Óafturkræf áhrif
- Afturkræf áhrif
- Heildaráhrif

5.3 Samanburður á leiðum

Í matsskýrslu verður gerður samanburður á umhverfisáhrifum mismunandi vegstæða og niðurstöður birtar í lok hvers kafla. Samanburðurinn verður notaður til þess að velja ákjósanlegasta vegstæðið m.t.t. bættra samgangna, umferðaröryggis og umhverfis.

Þá leggur framkvæmdaraðili í lok vinnunnar mat sitt á möguleg umhverfisáhrif með tilliti til athugana og umfjöllunar sérfræðinga. Auk þess að leggja sitt mat á heildaráhrif framkvæmda á umhverfið, þar með talið bættar samgöngur og umferðaröryggi.

Samanburður verður ávallt gerður á milli annars vegar leiða 1, 2, 3 og 12a og hins vegar milli leiða 1 og 7. Samanburður á mati á heildaráhrifum framkvæmda mun snúa að leið 1 og leið 7, með tengingu við leið 2, 3 og 12a.

Markmið framkvæmdarinnar eru m.a. að bæta samgöngur. Í matsskýrslu verður gerður samanburður á leiðum m.t.t. vegtæknilegra þátta sem eru langhalli, efnisþörf, hæð yfir sjó, veghæð, hönnunarhraði, vegalengdir og kostnaður.

Upplýsingar um vegtækni mismunandi leiða mun að stærstum hluta byggja á gögnum frá Vegagerðinni, sem flest hafa verið birt í matsskýrslu Vegagerðarinnar um Gjábakkaveg frá árinu 2004.

5.4 Umferðaröryggi

Eitt af markmiðum framkvæmdarinnar er að bæta umferðaröryggi. Við samanburð á öryggi leiða verður lögð áhersla á hönnunarhraða, mesta bratta, sjónlengdir og veghæð yfir landi. Einnig verður gerð grein fyrir mismunandi hættu á vegleiðum m.t.t. hálfu og snjóá.

5.5 Jarðmyndanir

Vegagerðin hefur unnið að athugun mögulegra áhrifa á jarðmyndanir og gert kort sem sýnir jarðmyndanir á áhrifasvæði framkvæmdanna. Jarðfræðikort af svæðinu í kvarða 1:250.000 voru lögð til grundvallar við athugun og kortlagningu jarðmyndana.

Vegna þess hve stór hluti fyrirhugaðra framkvæmdar liggur um hraunlandslag er áhersla lögð á hugsanleg áhrif á sérstakar jarðmyndanir. Þar er helst að nefna þær jarðmyndanir sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd, en það eru eldhraun. Gerð verður grein fyrir þeim hraunhellum og gígum sem vitað er um á áhrifasvæðinu. Að öðru leyti verður stuðst við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 og þær athugasemdir og umsagnir sem bárust við athugun á henni.

Í matsskýrslu verður jarðmyndunum á áhrifasvæðinu lýst, gerð grein fyrir sérstöðu þeirra á svæðinu og lagt mat á áhrif mismunandi leiða á þær.

5.6 Landslag

Vestari helmingur Gjábakkavegar kemur til með að liggja að mestu um hraunlandslag en austari helmingurinn mögulega um votlendissvæði og svo um lækkandi heiðalandslag. Í matsskýrslu verður fjallað um áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á þessar landslagsgerðir.

Áhersla verður lögð á mögulega skerðingu landslagsheilda og ósnortinna víðerna. Sérstakt tillit verður tekið til ákvæða um landslagsvernd í lögum um náttúruvernd og verndargildis jarðmyndana skv. umfjöllun sérfræðinga Vegagerðarinnar og tillögu Náttúrufræðistofnunar um verndun jarðmyndana í Náttúruverndaráætlun.

Athugun á mögulegum áhrifum á landslag verður byggð á umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004, umsögnum og athugasemdum sem borist hafa vegna áhrifa Gjábakkavegar á landslag, myndrænni framsetningu af ásýnd mismunandi leiða í landslaginu og niðurstöðum um áhrif á jarðmyndanir. VSÓ Ráðgjöf hefur umsjón með mati á áhrifum Gjábakkavegar á landslag.

5.7 Fornminjar

Umfjöllun um fornminjar nær til skráningar fornminja og menningarminja innan áhrifasvæðis fyrirhugaðs Gjábakkavegar og tengdra framkvæmda, s.s. tengivega og efnistökusvæða. Skráning fornminja var unnin af Fornleifafræðistofunni.

Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir rituðum heimildum um svæðið og skoðaðar sérstaklega heimildir um fornleifar í eða við áætlaðar veglínur/efnisnámur. Fyrir liggur kort af hugsanlegum veglínunum og öllum þekktum fornleifum í nágrenni þeirra.

Að öðru leyti verður stuðst við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 og þær athugasemdir og umsagnir sem bárust við athugun á henni. Í matsskýrslunni verður mat lagt á áhrif vegaf framkvæmda á fornminjar.

5.8 Landnotkun

Í umfjöllun í matsskýrslu um skipulagsmál verður fjallað nánar um staðfest aðalskipulag Laugardalshrepps og samþykkt aðalskipulag Þingvallahrepps. Gerð verður grein fyrir núverandi landnotkun í nágrenni framkvæmdar og hvernig vegurinn samræmist skipulagsáætlun.

Fjallað verður um þau verndarsvæði sem eru í nágrenni við framkvæmdasvæði og hugsanleg áhrif framkvæmda á þau. Helstu verndarsvæðin eru þjóðgarðurinn á Þingvöllum, sem er

jafnframt á heimsminjaskrá UNESCO, vatnsverndarsvæði Þingvallavatns og hverfisvernduð svæði.

Í matsskýrslu verður fjallað um leiðir á framkvæmdasvæðinu og áhrif framkvæmda á þær, aðkomu að þjóðgarðinum og tengingu upp á hálendið meðfram Tintron og hvernig þeim verði háttað m.t.t. mismunandi leiða. Þá verður fjallað um mögulegt tvöfalt vegakerfi verði ekki ráðist í endurbyggingu núverandi vegar. Að öðru leyti verður stuðst við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 og þær athugasemdir og umsagnir sem bárust við athugun á henni.

5.9 Gróðurfar

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur unnið að gróðurfarsrannsóknum fyrir matsvinnuna og gert gróðurkort fyrir áhrifasvæðið. Stuðst verður við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 þar sem sérfræðingar á vegum Náttúrufræðistofnunar Íslands hafa aflað upplýsinga og metið áhrif fyrirhugaðrar vegagerðar á gróðurfar. Í matsskýrslunni frá árinu 2004 var gerð grein fyrir skráningu háplanta á áhrifasvæðum mismunandi leiða og fjallað um þá staði þar sem gróðurfar er sérstætt á einhvern hátt, t.d. votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

5.10 Fuglalíf

Stuðst verður við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 og þær athugasemdir og umsagnir sem bárust við athugun á henni. Umfjöllun matsskýrslu byggir að öllu leyti á athugun Náttúrufræðistofnunar Íslands um fuglalíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði. Í matsskýrslunni var greint frá fuglalífi í og við vegstæði. Fjallað var um fuglalíf áhrifasvæðis, birtur tegundalisti og umfjöllun um sérstöðu fuglalífs á svæðinu.

5.11 Hljóðstig

Stuðst verður við umfjöllun matsskýrslu frá árinu 2004 og þær athugasemdir og umsagnir sem bárust við athugun á henni. Fyrirhugaður Gjábakkavegur mun að hluta til liggja um eða í nágrenni fyrirhugaðrar frístundabyggðar við Laugarvatn, skv. aðalskipulagi Laugardalshrepps, sjá grunnmynd 2/2. Í matsskýrslu var gerð grein fyrir hljóðstigi umferðar og dynlínukort unnið fyrir fyrirhugaða frístundabyggð. Mat á hljóðstigi var byggt á útreikningum í forritinu SoundPlan 5.6 og samnorræna reiknilíkaninu fyrir umferðarhávaða.

5.12 Loftmengun

Ekki er talið að umferð um Gjábakkaveg komi til með að valda verulegri loftmengun. Er það mat m.a. byggt á umferðaspá, legu vegar í landi og langhalla. Minni langhalla og afnám krappra beygja kemur til með að jafna umferðarhraða ökutækja sem dregur úr losun mengandi efna. Styttling vegalengdar á milli Reykjavíkur og Laugarvatns kemur til með að leiða af sér minni útblástur frá bifreiðum og bundið slitlag dregur úr myndun svifryks. Þar af leiðandi telur Vegagerðin að fyrirhuguð framkvæmd komi frekar til með að draga úr losun mengandi efna í andrúmsloftið en að hún valdi verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum. Ekki verður fjallað um loftmengun í matsskýrslu um Gjábakkaveg.

5.13 Vatnafar

Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir öllum vatnsverndarsvæðum og vatnaskilum á áhrifasvæðinu og fjallað um möguleg umhverfisáhrif og nauðsynlegar öryggisráðstafanir. Kaldavatnslindir eru í suðurhlíðum Laugarvatnsfjalls vestan við byggðina og er vatnsmiðlunargeymir staðsettur skammt frá núverandi Gjábakkavegi. Vatnsverndarsvæði er

skilgreint í kringum lindirnar og geyminn. Samkvæmt aðalskipulagi Laugardalshrepps eru þessi vatnsverndarsvæði utan framkvæmdarsvæðis þar sem þær veglínur sem lagðar eru til liggja fjær verndarsvæðinu.

Þar sem það á við verður greint frá mögulegum umhverfisáhrifum á vatnagerðir s.s. læki, ár og vötn og viðeigandi mótvægisaðgerðir lagðar til.

Fjallað verður um áhrif mismunandi leiða á vesturhluta framkvæmdasvæðisins á vatnsverndarsvæði Þingvallavatns.

5.14 Útivist og ferðaþjónusta

Gjábakkavegur kemur til með að liggja um framtíðar frístundabyggð við Laugarvatn (grunnmynd 2/2). Að öðru leyti liggur vegurinn ekki um skilgreint útivistarsvæði.

Í matsskýrslunni verður nánar fjallað um þá útivist sem stunduð er á framkvæmdasvæðinu. Þá verður fjallað um tengingu núverandi vegar við útivistarsvæði í nágrenninu, en talsverð umferð hestamanna, jeppa- og vélsleðamanna mun vera um Gjábakkaveg. Gerð verður grein fyrir áhrifum mismunandi leiða á þessa tegund útivistar.

Gerð verður grein fyrir jákvæðum áhrifum heilsársvegar á ferðaþjónustu.

5.15 Náttúruvá

Í aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000-2012 er lauslega greint frá líkum á jarðskjálftum á svæðinu en lítill hluti Gjábakkavegar liggur í jaðri suðurlandsskjálftabeltisins. Þá er talað um hættu á skriðuföllum og snjóflóðum úr hlíðum Laugarvatnsfjalls, en fyrirhugaður Gjábakkavegur liggur ekki um skilgreint hættusvæði aðalskipulagsins. Ekki verður fjallað sérstaklega um náttúruvá í matsskýrslu.

5.16 Mótvægisaðgerðir

Á ýmsum stigum matsvinnu geta komið fram mótvægisaðgerðir, sem eru lagðar til af framkvæmdaraðila, sérfræðingum, umsagnaraðilum, landeigendum eða öðrum aðilum sem hagsmuna eiga að gæta. Ef til þess kemur að ráðgerðar verði mótvægisaðgerðir vegna framkvæmdar verður þeim lýst í matsskýrslunni í hverjum kafla fyrir sig auk þess sem í lok skýrslunnar verður samantekt á öllum þeim aðgerðum sem Vegagerðin hyggst ráðast í til þess að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð umhverfisáhrif.

5.17 Kortamál og fyrirliggjandi gögn

Í matsskýrslu verða þau kort og myndir sem fylgdu matsskýrslu árið 2004 til þess að kynna fyrirhugaða framkvæmd og möguleg áhrif hennar. Kort og myndir sem koma fram í matsskýrslu eru a.m.k. eftirfarandi:

- Yfirlitskort af framkvæmdum: veglínur, efnistökusvæðum, skeringum, tengivegum, frístundabyggð, vatnsverndarsvæðum og örnefnum.
- Gróðurkort.
- Kort af jarðfræði og jarðmyndunum.
- Landslagskort.
- Fornminjakort.
- Dynlínukort af fyrirhugaðri frístundabyggð.

- Ljósmyndir af áhrifasvæðinu, sem sýna veglínur í landslagi og ljósmyndir af efnistöðustöðum og afmörkun vinnslusvæða.

6. Mat á umfangi umhverfisáhrifa

Í umfjöllun framkvæmdaraðila um umfang áhrifa eru notuð hugtökin lítil, nokkur, talsverð og mikil áhrif til að flokka áhrifin eftir styrk og mikilvægi þeirra. Mörk þessara flokka geta verið óljós. Tilgangur með þessari flokkun er að setja fram á samræmdan hátt mat framkvæmdaraðila á áhrifum á umhverfisþætti. Slík framsetning þjónar einnig þeim tilgangi að geta gert skýra grein fyrir heildarniðurstöðu matsvinnu. Til viðmiðunar hafa hugtökin verið lauslega skilgreind í töflu 6.1. Þess ber að geta að skilgreiningar í töflu 6.1 eiga ekki við mat á bættum samgöngum og umferðaröryggi, þess í stað verður gerður innbyrðis samanburður á veglínunum hvað þetta varðar. Í matsskýrslu verður einnig tekið tillit til leiðbeininga Skipulagsstofnunar um vægi umhverfisáhrifa.

Tafla 6.1 Skilgreining á áhrifum í matsskýrslu

Umfang áhrifa	Skýring
Lítill	<p>Áhrifin eru ekki áberandi og yfirleitt tímabundin.</p> <p>Breytingar í umhverfinu eru ekki ápreifanlegar.</p> <p>Framkvæmd hefur litlar afleiðingar og áhrif sem verða breyta ekki gerð og einkenni umhverfisins í grundvallaratriðum.</p> <p>Engin breyting á landnotkun.</p>
Nokkur	<p>Breytingar eru að einhverju leyti ápreifanlegar/áberandi.</p> <p>Ekki um grundvallarbreytingu að ræða á einkennum umhverfis/umhverfisþáttar.</p> <p>Smávægileg áhrif á landnotkun en ekki breyting.</p> <p>Áhrif á umhverfið kunna að verða óafturkræf.</p> <p>Áhrif verða staðbundin.</p>
Talsverð	<p>Áberandi breyting í umhverfinu.</p> <p>Áhrif kunna að verða óafturkræf.</p> <p>Einkennandi þættir umhverfisins/umhverfisþáttar breytast.</p> <p>Breyting á landnotkun.</p> <p>Áhrif kunna að verða á svæðis- og landsvísu.</p>
Mikil	<p>Mjög áberandi breytingar.</p> <p>Verulegar breytingar á umhverfinu, sem eru í flestum tilfellum óafturkræfar.</p> <p>Einkennandi þættir umhverfisins/umhverfisþáttar breytast.</p> <p>Veruleg breyting á landnotkun.</p> <p>Áhrif kunna að verða á svæðis-, lands- og/eða heimsvísu.</p>

7. Samráð og kynning

Heimasíða verður kynnt fyrir verkefnið, www.vegagerdin.is og www.vso.is, þar sem almenningi og umsagnaraðilum gefst tækifæri á að nálgast upplýsingar um framkvæmd, stöðu matsins, tillögu að matsáætlun og matsskýrslu.

Í matsskýrslu verður gerð grein fyrir því samráði og þeim kynningum sem farið hafa fram í matsvinnunni, s.s. greint frá opnum fundi, samráði við Bláskógabyggð, Þingvallanefnd, samráðsnefnd um skráningu Þingvalla á heimsminjaskrá UNESCO og helstu athugasemdum og umsögnum sem borist hafa í matsferlinu.

Á heimasíðu gefst almenningi tækifæri á að bera fram athugasemdir og fyrirspurnir.

Samráðs- og umsagnaraðilar í matsvinnunni geta verið:

Sveitarstjórn Bláskógabyggðar	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
Þingvallanefnd	Leyfisveitandi og umsagnaraðili
Umhverfisstofnun	Umsagnaraðili
Landgræðsla ríkisins	Umsagnaraðili
Fornleifavernd ríkisins	Umsagnaraðili
Heilbrigðiseftirlit viðkomandi sveitarfélags	Umsagnaraðili
Ferðamálaráð Íslands	Umsagnaraðili
Landeigendur	

7.1 Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun

Tvær athugasemdir bárust við drög að tillögu að matsáætlun sem kynnt var á heimasíðu Vegagerðarinnar.

Fyrri athugasemdin fjallaði um þann möguleika á að sameina leið 3 og 1 um námu A að þjóðgarðsmörkum og að farið verði út úr þjóðgarði rétt sunnan núverandi vegar þar sem 100 m geti skipt verulegu máli. Þá sé leið 7 alvarleg mistök auk þess sem leið 1 um Barmaskarð sé óviðunandi kostur til uppbyggingar á númtíma samgöngumannivirkjum.

Seinni athugasemdin var frá sérfræðingi í hellarannsóknum. Hann bendir á nauðsyn þess að velja vegastæðið með tillit til þekkra hella annars vegar og síðan þegar veglínán hefur verið valin þurfi að fá sérfræðing í hraunhellum til að rannsaka vegstæðið og nágrenni með tilliti til ófundinna hella.

8. Matsferli og tímaáætlun

Tillaga að matsáætlun verður send til Skipulagsstofnunar um miðjan ágúst. Gert er ráð fyrir að ákvörðun stofnunarinnar um áætlunina liggja fyrir um miðjan september. Sjálf matsskýrslan verður síðan lögð fram í september eða október og í kjölfar þess hefst athugunartími Skipulagsstofnunar. Samkvæmt þessari tímaáætlun er óvissa um það hvort Skipulagsstofnun muni úrskurða um framkvæmdina skv. núverandi lögum um mat á umhverfisáhrifum eða gefa álit á matsskýrslu skv. breyttum lögum um mat á umhverfisáhrifum, sem taka gildi 1. október 2005.

9. Heimildir

Hagstofa Íslands. 2005. *www.hagstofa.is:*

<http://www.hagstofa.is/?pageid=625&src=/temp/mannfjoldi/byggdakjarnar.asp>

Helgi Torfason, Ingvar Atli Sigurðsson. 2002. *Verndun jarðminja á Íslandi. Tillögur vegna náttúruverndaráætlunar 2002*; Reykjavík, Náttúrufræðistofnun Íslands, 47 bls.

Oddur Hermannsson, Pétur H. Jónsson, Haraldur Sigurðsson. 2001. *Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012, greinargerð*; Laugardalshreppur.

Oddur Hermannsson, Pétur H. Jónsson, Haraldur Sigurðsson. 2001. *Aðalskipulag Laugardalshrepps 2000-2012 (uppdráttur 1:50.000)*; Laugardalshreppur.

Milli fjalls og fjöru. Oddur Hermannsson, Pétur H. Jónsson, Haraldur Sigurðsson. 2005. *Aðalskipulag Bláskógabyggðar. Þingvallasveit 2004-2016. Greinargerð : stefnumörkun og skipulag*. Febrúar.

Vegagerðin. 2004. *Gjábakkavegur (365). Laugarvatn – Þingvellir. Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. VSÓ Ráðgjöf, júlí 2004.*