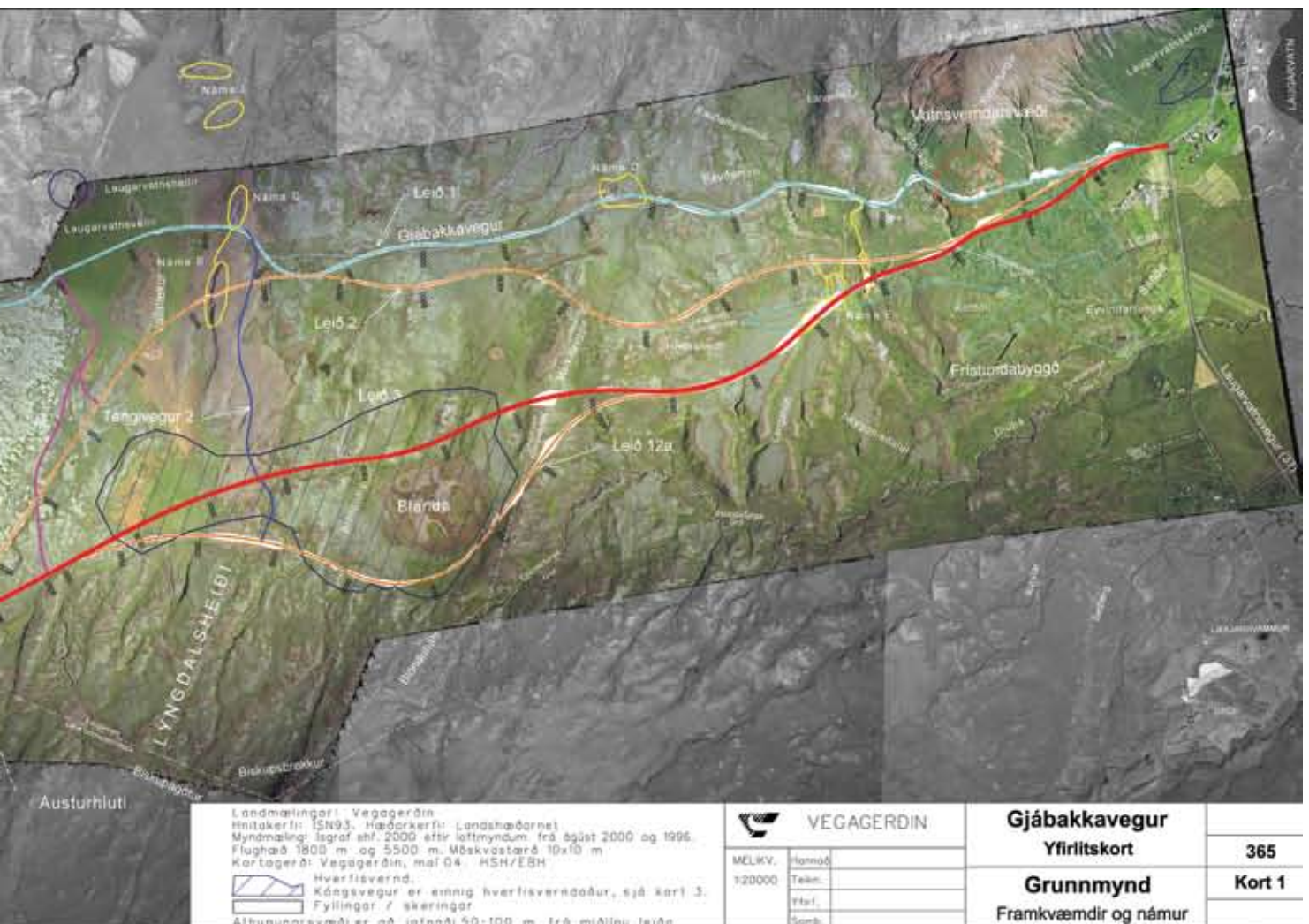


Umhverfisstofnunar þar sem stofnunin taldi að endurbygging núverandi vegar með allt að 70 km/klst hönnunarhraða hefði minnst umhverfisáhrif, umsagnar Þingvallanefndar sem taldi að endurbygging núverandi leiðar, leið 1, félli best að umhverfinu og myndi áfram nýttast sem einstök útsýnisleið umfram aðrar leiðir og á athugasemdum einstaklings og félagasamtaka. Framkvæmdaraðili hafnaði þessari umleitan Skipulagsstofnunar fyrst og fremst af vegtæknilegum ástæðum svo og af þeirri ástæðu að mikil umhverfisspjöll yrðu af endurbyggingu leiðarinnar á ákveðnum hluta og að óforsvaranlegt væri að líta framhjá þessum þáttum við val á veglínu. Taldi Skipulagsstofnun sig ekki hafa lagastoð samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 til að gera þá kröfu til framkvæmdaraðila að hann legði fram til athugunar og úrskurðar kost sem hann teldi ekki koma til greina.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að stofnunin hafi enn ekki metið áhrif endurbyggingar núverandi vegar á fornleifar, þar sem framkvæmdaraðili taldi hann óásættanlegan framkvæmdakost og óskaði ekki eftir úrskurði Skipulagsstofnunar um hann. Fornleifavernd ríkisins telur að hugsanlegt sé að útfæra megi veginn á þann hátt að hann raski ekki fornleifum. Fornleifavernd ríkisins vill ekki taka endanlega afstöðu til leiðar 1 fyrir en og ef sá valkostur kæmi til umfjöllunar í mati á umhverfisáhrifum. Heilbrigðiseftirlit Suðurlands mælir með að málið verði að nýju sett í mat á umhverfisáhrifum m.a. vegna nýrra upplýsinga varðandi hugsanlega nýtingu grunnvatnsstrauma og atriða sem koma fram í þingsályktunartillögum um verndun Þingvallavatns. Landgræðsla ríkisins telur æskilegast að lagfæra leið 1

þar sem sú leið muni valda minni röskun á gróðurlendum. Umhverfisstofnun telur í umsögn sinni að endurbætur á leið 1 miðað við 50-70 km/klst hámarkshraða muni hafa í för með sér umtalsvert minni áhrif á umhverfi og náttúru, jafnframt því að vera betri kostur fyrir ferðamenn sem verða helstu notendur vegarins. Stofnunin bendir einnig á þá niðurstöðu Skipulagsstofnunar að endurbætur á núverandi vegi hefðu minni umhverfisáhrif í för með sér þar sem núverandi vegstæði yrði fylgt að mestu. Þingvallanefnd segir í umsögn sinni að hún hafi frá upphafi talið að uppbygging núverandi vegar Gjábakkavegar, leiðar 1, falli best að umhverfinu af þeim veglínum sem kynntar hafa verið og að vegurinn sé jafnframt söguleg leið og hluti af þjóðgarðsmyndinni frá upphafi.

Ráðuneytið óskaði eftir að framkvæmdaraðili gerði frekar grein fyrir þeim markmiðum sem ná á við gerð Gjábakkavegar, hver setji þau markmið og hvers vegna leið 1, uppbygging núverandi vegar, var fyrirfram ekki talin ná þessum markmiðum og því ekki valkostur í mati á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar. Í umsögn framkvæmdaraðila kemur fram að markmið með lagningu Gjábakkavegar komi fram í samþykkt Alþingis á samgönguáætlun, vegaáætlun og vegalögum nr. 45/1994 og í staðfestu aðalskipulagi fyrir Laugardalshrepp 2000-2012. Meginmarkmið samgönguáætlunar eru greiðari samgöngur, hagkvæmur rekstur og uppbygging samgangna, umhverfsvænni samgöngur og öruggar samgöngur. Einnig var litið til markmiða sem fram koma í aðalskipulagi Laugardalshrepps 2000-2012 en samkvæmt því er gert ráð fyrir nýrri legu Gjábakkavegar norðan Lyngdalsheiðar. Gjábakkavegur er skilgreindur sem stofnvegur sem almennt á



að hanna fyrir 90 km/klst hönnunarhraða en einnig er heimilt að hanna hann fyrir 70 km/klst hönnunarhraða. Áhersla var lögð á að bæta samgöngur og auka umferðaröryggi fyrir vegfarendur auk þess að stuðla að bættu aðgengi ferðamanna og sumarhúsagesta að áfangastöðum í uppsveitum Árnessýslu. Framkvæmdaraðili tekur fram að mögulegt sé að nota lægri hönnunarhraða á vegi en 90 km/klst en mjög sterk rök þurfi til að lækka hann verulega og að almennt sé það ekki gert nema aðstæður krefjist þess vegna t.d. vegalagningar í mjög erfiðu landslagi. Framkvæmdaraðili tekur fram að þar sem margar leiðir eru fyrir hendi varðandi Gjábackaveg þar sem landslagið geri það auðvelt að ná 90 km/klst hönnunarhraða séu ekki forsendur til að hafa hann lægri. Sérstaklega þar sem umferð er áætluð 500 bílar á dag og þar af tiltölulega hátt hlutfall erlendra ferðamanna. Framkvæmdaraðili mótmælir auk þess þeirri staðhæfingu að leið 1 hafi verið hafnað fyrirfram þar sem allar upplýsingar hafi verið lagðar fram um fyrirhugaða vegagerð.

Sú leið sem framkvæmdaraðili hefur valið liggur að hluta til yfir óraskað hraun (leið 7 á vesturhluta svæðisins). Samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 njóta eldvörp, gervigígur og eldhraun sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Ráðuneytið fellst ekki á þá röksemd framkvæmdaraðila að landslag geri það auðvelt að ná 90 km/klst hönnunarhraða og því séu ekki forsendur til að hafa hann lægri. Auk þess skal á það bent að á akvegi innan þjóðgarðsins sem er beint framhald Gjábackavegar er hámarks hraði 50 km/klst.

Við mat á því hvernig skýra eigi það ákvæði 2. mgr. 9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, að ávallt skuli gera grein fyrir helstu framkvæmdarmöguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman, skiptir máli hvort fyrir hendi er framkvæmd sem þjónar sama meginmarkmiði og hin fyrirhugaða framkvæmd. Ef svo háttar til er það álit ráðuneytisins að endurnýjun eða endurbygging fyrirbyggjandi framkvæmdar, í þessu tilviki núverandi vegar, sé einn af þeim möguleikum sem framkvæmdaraðila beri að láta meta nema augljóst sé og hafið yfir allan vafa að slík endurbygging komi ekki til álita.

Fyrir liggur að Gjábackavegur er nú þegar til staðar og gegnir í meginráttum sama hlutverki og fyrirhugaður nýr vegur (leið 7 auk leiðar 2, 3 eða 12a). Ennfremur mun hinn nýi vegur að hluta til fara yfir óraskað hraun sem nýtur sér-

stakrar verndar náttúruverndarlaga. Hér skiptir og máli að samanlögð umhverfisáhrif af byggingu nýs vegar (leið 7 auk leiðar 2, 3 eða 12a) og núverandi vegar hafa ekki verið metin í samanburði við endurbyggingu núverandi vegar (leið 1). Mikilvægt í þessu sambandi er að rask hefur nú þegar orðið vegna núverandi vegstæðis meðan nýtt vegstæði (leið 7) fer yfir óraskað hraun nálægt jaðri Þingvallahljóðgarðs. Þá hefur mikla þýðingu að Þingvallanefnd telur að endurbygging núverandi vegar (leið 1) sé besti kosturinn, en Þingvallanefnd fer með stjórn á þjóðgarðinum á Þingvöllum sbr. 2. gr. laga nr. 47/2004 um þjóðgarðinn á Þingvöllum Ráðuneytið bendir sérstaklega á að framkvæmdaraðili hafi einungis lagt fram einn mögulegan kost vegna þess hluta leiðarinnar þar sem farið er yfir óraskað hraun þrátt fyrir að til staðar sé eldra vegstæði.

Ótvírætt er að endurbygging núverandi vegar Gjábackavegar (leið 1) er ekki kostur sem hefur verið metinn af framkvæmdaraðila samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Með lögnum eru gerðar þær kröfur til framkvæmdaraðila að áður en ákvörðun er tekin um framkvæmd þá láti hann meta umhverfisáhrif helstu framkvæmdarkosta til þess að leiða í ljós helstu umhverfisáhrif þeirra þannig að hægt sé að taka upplýsta afstöðu til hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar.

Með vísun til framangreinds fellst ráðuneytið ekki á þá röksemd framkvæmdaraðila að endurbygging núverandi Gjábackavegar (leiðar 1) sé ekki raunhæfur framkvæmdarkostur og að sú leið geti ekki uppfyllt eðlileg markmið og kröfur sem gera verður til nýs Gjábackavegar. Því telur ráðuneytið að matsskýrsla um umhverfisáhrif Gjábackavegar uppfylli ekki skilyrði 9. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. 8 gr. þeirra, þar sem mælt er fyrir um að gera eigi ávallt grein fyrir helstu framkvæmdarmöguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman. Ráðuneytið telur að ógilda beri hinn kærða úrskurð Skipulagsstofnunar og að fram skuli fara mat á umhverfisáhrifum að nýju þar sem m.a. verði gerð grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar og sá kostur borinn saman við aðra mögulega kosti.

### Úrskurðarorð

Úrskurður Skipulagsstofnunar frá 11. nóvember 2004 um mat á umhverfisáhrifum er hér með felldur úr gildi. Mat á umhverfisáhrifum skal fara fram að nýju þar sem m.a. verður gerð grein fyrir endurbyggingu núverandi vegar og sá kostur borinn saman við aðra kosti.

## Greinargerð Vegagerðarinnar vegna úrskurðar umhverfisráðherra

6. júlí 2005

**Efni: Athugasemdir við úrskurð umhverfisráðherra um stjórnslukæru vegna úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 12. nóvember 2004 um mat á umhverfisáhrifum vegna Gjábackavegar.**

### Athugasemdir við kafla I: Málsvik og hin kærða ákvörðun

1. Orðalag síðustu setningar kaflans er mjög undarlegt, en þar segir: „Þann 8. júní 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 Gjábackavegar.“ Gefið er

í skyn að Vegagerðin hafi ákveðið að fara ekki að lögum við mat á umhverfisáhrifum og á það er alls ekki hægt að fallast. Eins og kemur fram í eftirfarandi athugasemdum hefur Vegagerðin ávallt unnið matið á umhverfisáhrifum Gjábackavegar í samræmi við lög nr. 106/2000, reglugerð nr. 671/2000 og Evrópu-tilskipun nr. 97/11/EB um mat á umhverfisáhrifum. Að mati Vegagerðarinnar hefði ráðuneytið einnig átt að fara í vettvangsferð með Vegagerðinni til þess að gæta jafnræðis. Vegagerðin hefði þá fengið tækifæri til þess að greina frá forsendum fyrir ákvörðun sinni að tilkynna ekki leið 1 til athugunar Skipulagsstofnunar, á framkvæmdasvæðinu sjálfu og skýra út fyrir og sýna ráðuneytinu helstu vankanta leiðar 1.

## Athugasemdir við kafla II: Kæruatriði og umsagnir um þau

2. Almenn er ekki mikið að segja um þennan kafla, þar sem í honum er fyrst og fremst vísað í kærur og umsagnir um kæruatriði. Í kaflanum er lögð áhersla á að kærundur telji að fella eigi úrskurðinn úr gildi þar sem hann uppfylli ekki lög um mat á umhverfisáhrifum, vegna þess að leið 1 var ekki tilkynnt til athugunar Skipulagsstofnunar. Athugasemdir verður þó að gera við þær umsagnir sem ráðuneytið vísar í. Eina tilvísunin í álit Vegagerðarinnar er í svari við álitsumleitan ráðuneytisins, dags. 4. janúar 2005, um hver setji markmið með byggingu nýs Gjábakkavegar og af hverju leið 1 hafi fyrirfram verið hafnað. Hvergi er getið þeirra viðamiklu gagna og upplýsinga sem Vegagerðin lagði fram um leið 1 í matsskýrslu. Þessi gögn voru að stærstum hluta til jafns við þau sem lögð voru fram um þá framkvæmdakosti sem Vegagerðin telur að nái settum markmiðum með framkvæmdinni. Gögn um leið 1 snéru að vegtæknilegum þáttum, efnistöku, fornminjum, gróðurfari og fuglum, landslagi, útivist og ferðamennsku, jarðmyndunum, samræmi við gildandi skipulag o.fl. Þessum upplýsingum var komið á framfæri í matsskýrslu þrátt fyrir að í matsáætlun hafi ekki verið gert ráð fyrir nokkurri umfjöllun um leið 1 í matsvinnunni. (sjá m.a. Viðauka 1 sem fylgdi svari Vegagerðarinnar til ráðuneytisins og er samantekt á allri umfjöllun matsskýrslu um leið 1).
3. Í umsögnum Vegagerðarinnar um kæruatriði, sem sendar voru til ráðuneytisins, var lögð megin áhersla á að mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar hafi verið í fullu samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum. Varðandi forræði Vegagerðarinnar að velja þá framkvæmdakosti sem hún vill kynna til athugunar var vísað til fyrri úrskurða umhverfisráðherra. Í úrskurði umhverfisráðherra dags. 13. 5. 2002 um mat á umhverfisáhrifum jarðganga og vegagerðar á norðanverðum Tröllaskaga milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar kemur skýrt fram að forræðið á vali á framkvæmdakostum er á höndum framkvæmdaraðila. „Eins og áður segir er mati á umhverfisáhrifum m.a. ætlað að tryggja að áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmd, sem kann að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, hafi farið fram mat á umhverfisáhrifum framkvæmdar, sbr. 1. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Á framkvæmdaraðila hvílir samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laganna sú skylda til að gera tillögu til Skipulagsstofnunar um fyrirhugaða framkvæmd með matsáætlun eins snemma á undirbúningsstigi framkvæmdar og kostur er. Framkvæmdaraðila ber síðan að gera skýrslu um mat á umhverfisáhrifum hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar til Skipulagsstofnunar í samræmi við matsáætlun, sbr. 9. gr. laganna. Framkvæmdaraðili ber ábyrgð á mati á umhverfisáhrifum fyrirhugaðrar framkvæmdar og ber kostnað af því, sbr. 14. gr. laganna. Þannig hefur framkvæmdaraðili samkvæmt framangreindu forræði á því hvaða tillögu að framkvæmd hann leggur til og ber ábyrgð að öðru leyti á framkvæmdinni. Það er síðan hlutverk Skipulagsstofnunar að meta umhverfisáhrif þeirrar framkvæmdar sem framkvæmdaraðili hefur lagt til í matsskýrslu sinni og kveða upp rökstuddan úrskurð um hvort fallast skuli á fyrirhugaða framkvæmd með eða án skilyrða, eða leggjast gegn

*henni vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa, sbr. 2. mgr. 11. gr. laganna.*

*Með vísan til þess sem að framan er rakið er það hlutverk Skipulagsstofnunar og eftir atvikum ráðherra að taka afstöðu til umhverfisáhrifa þeirrar framkvæmdar sem framkvæmdaraðili leggur til og meta hvort þau séu umtalsverð eða ekki. . . . Eins og gerð er grein fyrir hér að framan stendur vilji framkvæmdaraðila ekki til Fljótaleiðar þar sem hún uppfyllir ekki þau markmið sem að er stefnt með framkvæmdinni. Áform framkvæmdaraðila standa því til Héðinsfjarðarleiðar og þeirra markmiða sem þeirri leið er ætlað og lýst hefur verið hér að framan. Tillögur kæranda að vegleiðum, leið 1 og leið 2 falla síður að þessum markmiðum. Að mati ráðuneytisins er það ekki hlutverk Skipulagsstofnunar og eftir atvikum ráðherra, samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum að taka afstöðu í úrskurði sínum til slíkra tillagna þar sem með því væri forræði á framkvæmdinni fært frá framkvæmdaraðila til Skipulagsstofnunar eða ráðherra. Hins vegar ber að taka afstöðu til umhverfisáhrifa þeirrar framkvæmdar sem framkvæmdaraðili leggur til og þjóna því markmiði sem hann stefnir að með framkvæmdinni.“*

4. Ekkert af ofangreindri umfjöllun Vegagerðarinnar um leið 1 og rökstuddu álitu Vegagerðarinnar um forræði hennar yfir vali á framkvæmdakostum hefur ratað inn í II. kafla úrskurðarins, þó að úrskurðurinn snúist í grundvallaratriðum um forræði Vegagerðarinnar til þess að velja þá kosti sem hún vill leggja fram til athugunar Skipulagsstofnunar. Hér verður að telja að verulega sé hallað á Vegagerðina og að ekki hafi verið gerð nægileg grein fyrir málstað allra aðila hvað umfjöllun um valkosti varðar. Í þessum hluta úrskurðarins kemur ekki fram umfjöllun Vegagerðarinnar um þær upplýsingar sem lágu fyrir um leið 1 í matsáætlun og matsskýrslu, umfjöllun matsins og niðurstaða um aðra kosti sem felldir voru úr matsskýrslu, samráð Vegagerðarinnar við leyfisveitendur um veglínur eða umfjöllun eða túlkun umhverfisráðuneytisins á álitu ICOMOS á vegagerð innan þjóðgarðsins. Allt eru þetta atriði sem hafa á einn eða annan hátt áhrif á niðurstöðu matsskýrslu, matsferlið og rökstuðning Vegagerðarinnar í matsvinnunni. Að þessu leyti verður því að telja að ekki sé gerð grein fyrir öllum nauðsynlegum þáttum málsins, sem hefur síðan áhrif á umfjöllun um niðurstöðu ráðuneytisins um kæruatriði.
5. Hvað varðar álitsumleitan ráðuneytisins til Vegagerðarinnar (bréf dags. 4. janúar 2005) kemur fram að það telur að Vegagerðin hafi afskrifað leið 1 fyrirfram og þannig gefið í skyn að Vegagerðin hafi ekki skoðað þennan valkost nægilega, þrátt fyrir hina viðamiklu umfjöllun Vegagerðarinnar um leið 1 í matsskýrslu (sjá Viðauka 1, skv. tölulið 4).
6. Eins og fram hefur komið er í úrskurði ráðherra lítið um tilvísanir í gögn frá Vegagerðinni. Hins vegar er í fjölda skipta vísað í umsagnir og álit Þingvallanefndar, sem í raun og veru hefur ekki beina aðkomu að málinu, þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir eru utan þjóðgarðsmarka.
7. Í allri umfjöllun ráðherra um kæruatriði og umsagnir

um þau er hvergi vísað til, eða tiltekinn faglegur rök-  
stuðningur ráðherra þess efnis að Skipulagsstofnun hafi  
ekki fylgt lögum um mat á umhverfisáhrifum eða lagt  
fram sérfræðiálit þess efnis að mat Vegagerðarinnar  
á leið 1 uppfyllir ekki þau markmið sem sett voru  
með framkvæmdinni, s.s. vegtæknileg og umferðar-  
öryggisleg markmið. Eingöngu er vísað til þess að  
umhverfisráðherra sé ekki sammála Vegagerðina hvað  
þetta mat varðar og að umhverfisráðherra telji að leið  
1 nái megin markmiðum áformaðrar framkvæmdar. Í  
úrskurði umhverfisráðherra er engin frekari skýring  
gefin á þessu álitni eða hvað séu megin markmið í  
huga ráðherra. Vegagerðin hlýtur að gera þá kröfu að  
vísað sé í faglegt mat og greindar forsendur fyrir því  
að sérfræðiálit hennar er dregið í efa. Rétt er að benda  
á að það er viðkomandi fagráðherra, í þessu tilviki  
samgönguráðherra sem sker úr um það hvort markmið  
framkvæmdarinnar náist eða ekki.

### Athugasemdir við III. kafla

8. III. kafla er ekki að finna í úrskurði ráðherra.

### Athugasemdir við IV. kafla : Niðurstaða um kæruatriði

9. Samkvæmt tilvísunum ráðherra í 8. og 9. gr. laga nr.  
106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, frumvarpi til  
laga um mat á umhverfisáhrifum sem lagt var fram á  
125. löggjafarþingi 1999-2000 og Evróputilskipun nr.  
97/11/EB um mat á umhverfisáhrifum er ekkert sem  
vísar til þess að mat á umhverfisáhrifum Gjábakka-  
veggar hafi ekki uppfyllt kröfur laganna.  
Ráðherra tekur undir þá skoðun Vegagerðarinnar og  
Skipulagsstofnunar að framkvæmdaraðili hafi forræði  
yfir þeim framkvæmdakostum sem hann vill tilkynna  
í mat á umhverfisáhrifum. En vísar til þess að lögin  
um mat á umhverfisáhrifum setji framkvæmdaraðila  
ákveðnar skorður. Með hliðsjón af rökstuðningi ráð-  
herra er ekki hægt að sjá að tilvísun hans í lagagreinar  
og frumvarp styðji niðurstöðu úrskurðar.  
Áherslan í úrskurðinum er lögð á ákvörðun Vega-  
gerðarinnar um að tilkynna ekki leið 1 til athugunar  
Skipulagsstofnunar. Í umfjöllun síðar í úrskurðinum er  
ýmislegt tínt til s.s. að hluta rök Vegagerðarinnar fyrir  
þeirri ákvörðun að leggja ekki fram leið 1 til athugunar,  
umsagnir Þingvallanefndar, Fornleifaverndar ríkisins,  
Landgræðslu ríkisins o.fl. sem snúa m.a. að umfangi  
áhrifa leiðar 1.
10. Samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum  
ber að gera grein fyrir helstu möguleikum sem til  
greina koma. Vegagerðin gerði það í matsskýrslunni.  
Jafnframt ber að nefna að í matsvinnu var bætt við  
nýjum veglínunum og aðrar felldar út. Allt voru þetta  
leiðir sem voru til skoðunar og aflað var upplýsinga  
um. Þær leiðir sem komu svo til greina að mati fram-  
kvæmdaraðila voru kynntar í matsskýrslu, en aðrar  
eingöngu til samanburðar.
11. Allar upplýsingar lágu fyrir um valkosti og leið 1,  
eins og gerð var grein fyrir með Viðauka 1 í umsögn  
Vegagerðarinnar um kæruatriði. Það er hægt að fallast  
á mikilvægi þess að bera saman framkvæmdakosti við  
mat á umhverfisáhrifum. Það var gert í matsskýrslu,  
með umfjöllun um þær leiðir sem voru til skoðunar,  
þ.e. leiðir 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8 og 12 a og v. Ítarleg

umfjöllun var í matsskýrslu um leiðir 1, 2, 3, 7 og  
12a. Helstu áhrifum þessara leiða var gerð skil í mats-  
skýrslu á þann hátt að unnt var að bera saman kosti og  
leggja mat á umhverfisáhrif þeirra. Þótt að Vegagerðin  
hafi ekki tilkynnt leið 1 sem valkost til athugunar  
Skipulagsstofnunar, kynnti hún og fjallaði um þessa  
leið í matsskýrslu að mestu leyti til jafns við þær leiðir  
sem hún lagði fram. Það er því ekki hægt að halda því  
fram að skort hafi á upplýsingar við mat á umhverfis-  
áhrifum.

12. Ráðherra telur í úrskurði sínum að lög um mat á  
umhverfisáhrifum setji framkvæmdaraðila ákveðnar  
skorður um hvað sé skoðað í tillögu að matsáætlun og  
matsskýrslu og vísar hann í frumvarp til laga um mat  
á umhverfisáhrifum. Eins og kom fram í lið 9 hér að  
framan hefur ráðherra ekki fært fyrir því rök hvernig  
matsvinna Vegagerðarinnar hafi ekki uppfyllt kröfur í  
lögum um mat á umhverfisáhrifum. Vert er að benda  
á að það voru einnig nýmæli í lögum nr. 106/2000 að  
skv. 11. gr. er Skipulagsstofnun heimilt að leggja  
gegn framkvæmd vegna umtalsverðar umhverfisáhrifa  
eða óska eftir ítarlegri mati á ákveðnum þáttum. Vilji  
framkvæmdaraðili, sem ber ábyrgð á mati á umhverfis-  
áhrifum, tilkynna fáa mögulega kosti, jafnvel einn, ber  
hann einnig ábyrgð á því að mögulegt sé að þessum  
kostum verði hafnað eða óskað eftir ítarlegri mati.  
Allar upplýsingar um mögulegar leiðir lágu fyrir í  
mati á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar og því allar  
forsendur til staðar til þess að leggja mat á það hvort  
kostir Vegagerðarinnar hafi umtalsverð umhverfisáhrif.  
Það er ekki unnt að sjá að endurupptaka málsins bæti  
nokkru við í mati á umhverfisáhrifum, annað en að  
Skipulagsstofnun beri einnig að úrskurða um leið 1.  
Þar sem samanburður var gerður í matsskýrslu milli  
þessara leiða er ekki hægt að sjá að Skipulagsstofnun  
geti breytt niðurstöðu sinni hvað varðar umfang  
umhverfisáhrifa leiðar 7.
13. Ráðherra vísar nokkrum sinnum í umsagnir þess efnis  
að umhverfisáhrif á leið 1 séu minni eða minnst, m.v.  
aðrar leiðir sem voru til skoðunar. Það er vandséð hver  
sé tilgangur með þessum tilvísunum, þar sem það eru  
ekki rök í mati á umhverfisáhrifum að einhver kostur  
kunni að hafa minni eða minnst umhverfisáhrif. Mat  
á umhverfisáhrifum felst í því að leggja mat á það  
hvort umhverfisáhrif tiltekinnar framkvæmdar sem  
framkvæmdaraðili áformar séu umtalsverð eða ekki, og  
hvort unnt sé með aðgerðum að draga úr neikvæðum  
áhrifum með aðgerðum. Umsagnir ýmissa aðila um  
kæruatriði þar sem fjallað er um umfang umhverfis-  
áhrifa leiða 1 í samanburði við aðrar leiðir hafa því  
ekkert að segja um það hvort Vegagerðinni beri að  
fjalla um leið 1 og varpa engu ljósi á þá niðurstöðu  
ráðherra að taka ekki gild sérfræðirök Vegagerðarinnar.  
Ef ráðherra ætlar að fjalla um áhrif leiðar 1 í úrskurðin-  
um, þá hefði einnig átt að fjalla um þær umsagnir sem  
töldu leið 1 vera síðri en leiðir 3 og 7. Jafnframt hefði  
átt að fjalla um þær upplýsingar sem komu fram í  
matsskýrslu um áhrif leiðar 1.
14. Lítið er gert úr sérfræðiáliti Vegagerðarinnar á þeim  
atriðum sem snúa að vegtækni og umferðaröryggi.  
Einnig eru rök Vegagerðarinnar einfölduð og jafnvel  
tekin úr samhengi. Sem dæmi má nefna 2. mgr. á bls.

8 í úrskurðinum en þar segir: „Sú leið sem framkvæmdaraðili hefur valið liggur að hluta til yfir óraskað hraun (leið 7 á vesturhluta svæðisins). Samkvæmt 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 njóta eldvörp, gervigigar og eldhraun sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Ráðuneytið fellst ekki á þá röksemd framkvæmdaraðila að landslag geri það auðvelt að ná 90 km/klst. hönnunarhraða og því séu ekki forsendur til að hafa hann lægri.“

Ráðherra rökstyður hvergi af hverju ekki er fallist á röksemdir framkvæmdaraðila um vegtækni og umferðaröryggi. Eingöngu er greint frá því að ekki sé fallist á rökin. Það verða að teljast óvönduð vinnubrögð þar sem Vegagerðin er í raun hvoru tveggja framkvæmdaraðili og sérfræðistofnun um vegagerð og öllu sem henni viðkemur. Hvað varðar veglagningu á vegi með 90 km/klst hönnunarhraða er það ljóst að þar sem leið 7 liggur um flatara land en leið 1, er efnisþörf minni, þ.e. minna þarf af skeringum og fyllingum.

15. Umsögn og álit Pingvallanefndar er gert mjög hátt undir höfði á meðan lítið er gert úr umsögn og álit Bláskógabyggðar. Engu að síður er leið 7 utan þjóðgarðsmarka, og Bláskógabyggð fer með skipulagsvald og leyfisveitingar í sveitarfélaginu, hvort sem er innan sem utan þjóðgarðsins, t.d. þarf Bláskógabyggð að veita framkvæmdaleyfi fyrir nýjum Gjábakkavegi, hvort sem hann er innan eða utan þjóðgarðs. Í staðfestu aðalskipulagi fyrir Laugardalshrepp og drögum að aðalskipulagi fyrir Pingvallahrepp er gert ráð fyrir að nýr Gjábakkavegur verði endurbyggður skv. leiðum 7 og 2 og að núverandi Gjábakkavegi verði breytt í göngu- og reiðleið.

Mikilvægur þáttur matsvinnunnar var samráð við helstu leyfisveitendur á framkvæmdasvæðinu til þess að finna ásættanlegan framkvæmdakosti fyrir alla aðila. Bláskógabyggð lagði áherslu á að fá leið 12, sem færi frá suðurhluta Reyðarbarms að Gjábakka. Sveitarfélagið var mótfallið leið 1, enda kemur sú stefnumörkun fram í aðalskipulagi Laugardalshrepps. Pingvallanefnd lagði áherslu á að nýr vegur færi út úr landi Gjábakka, þótt hún hefði einnig lýst vilja um að endurbyggja núverandi veg. Samráðsnefnd um skráningu Pingvalla á heimsminjaskrá taldi mikilvægt að vegurinn færi út fyrir þau mörk þess svæðis sem sótt væri um, en það eru þjóðgarðsmörkin. Í matsskýrslu segir m.a. í kafla 5.1 á bls. 5: „Þá ber sérstaklega að geta þess að mikil umræða hefur átt sér stað um legu Gjábakkavegar að vestanverðu og voru á tímabili þrjár leiðir til umræðu, leið 7, 8 og 12v (mynd 5.2) auk þess sem fjallað hefur verið um leið 1. Vegagerðin hefur haft samráð um hentugasta vegstæðið við Pingvallanefnd, Bláskógabyggð og samráðsnefnd um skráningu Pingvalla á heimsminjaskrá UNESCO. Niðurstaða samráðs er að þessir aðilar fallast allir á leið 7, en samstaða náðist ekki um aðrar leiðir. Vegagerðin leggur því leið 7 fram til athugunar Skipulagsstofnunar og er ekki fjallað um leiðir 8 og 12v nema þar sem það á við, enda er það í samræmi við samráð Vegagerðarinnar við helstu hagsmunaaðila.“ Þar sem vilji Pingvallanefndar og samráðsnefndar um skráningu Pingvalla á heimsminjaskrá var þess eðlis að færa vegstæðið út fyrir þjóðgarðsmörk, ákvað sveitarstjórn Bláskógabyggðar þann 13. maí 2004

eftirfarandi : „Sveitarstjórn Bláskógabyggðar samþykkir að nú þegar verði hafist handa við veglagningu Lyngdalsheiðavegar (vegleið 7 og 3) þar sem að ákvörðun Pingvallanefndar er sú að vegurinn skuli liggja utan Gjábakkalands. Sveitarstjórn hvetur til samvinnu allra aðila svo veglagningunni ljúki hið fyrsta. Vegstæðið verður auglýst strax í samræmi við skipulagslög á aðalskipulagsuppráttum.“

16. **Í úrskurðinum kemur fram að ávallt skuli gera grein fyrir helstu framkvæmdarmöguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman, skiptir máli hvort fyrir hendi er framkvæmd sem þjónar sama meginmarkmiði og hin fyrirhugaða framkvæmd.** Ef svo háttar til er það álit ráðuneytisins að endurnýjun eða endurbygging fyrirbyggjandi framkvæmdar, í þessu tilviki núverandi vegar, sé einn af þeim möguleikum sem framkvæmdaraðila beri að láta meta nema augljóst sé og hafið yfir allan vafa að slík endurbygging komi ekki til álita. Ráðherra fullyrðir að endurnýjun eða endurbygging fyrirbyggjandi framkvæmdar skuli vera einn af þeim möguleikum sem framkvæmdaraðili beri að láta meta nema augljóst sé og hafið yfir allan vafa að slík endurbygging komi ekki til álita. Vegagerðin færði sterk rök fyrir því af hverju hún telji leið 1 ekki ná meginmarkmiðum fyrirhugaðrar framkvæmdar. Þau rök hafa verið ítrekuð í öllu matsferlinu. Hvergi er hægt að sjá að í lögum og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum að túlkun ráðherra sé í samræmi við lög eða leiðbeiningar. Í lögum um mat á umhverfisáhrifum er sérstaklega tekið fram að gera skuli grein fyrir núll-kosti, með það að sjónarmiði að framkvæmdaraðili rökstyðji þörf og nauðsyn framkvæmda. Hvergi er getið þess að endurbygging núverandi framkvæmda skuli sjálfkrafa vera kostur sem framkvæmdaraðila beri að tilkynna til úrskurðar, nema hann sýni fram á að enginn vafi geti verið um að slík framkvæmd komi ekki til greina. Í frumvarpi með lögum um mat á umhverfisáhrifum kemur fram að helstu breytingar frá gildandi lögum felast í því að lagt er til, í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar, **að framkvæmdaraðili geri grein fyrir helstu möguleikum sem hann hefur kannað og til greina koma**, svo sem varðandi tilhögun og staðsetningu. Í 7. lið 1. gr. tilskipunar Evrópuráðsins nr. 97/11/EB kemur fram: Í upplýsingum þeim, sem framkvæmdaraðila er skylt að leggja fram samkvæmt 1. mgr., komi fram að minnsta kosti eftirfarandi atriði:
- lýsing á framkvæmdinni ásamt upplýsingum um stað, hönnun og umfang framkvæmdanna,
  - lýsing á fyrirhuguðum ráðstöfunum til að koma í veg fyrir, draga úr, og, ef hægt er, ráða bót á verulegum skaðlegum áhrifum,
  - öll gögn sem nauðsynleg eru til þess að greina og meta helstu áhrif sem framkvæmdirnar eru líklegar til að hafa á umhverfið,
  - **yfirlit yfir aðra kosti sem framkvæmdaraðilinn hefur kannað ásamt helstu forsendum fyrir vali hans, að teknu tilliti til umhverfisáhrifa,**
  - almenn samantekt um upplýsingarnar í undirliðunum hér að framan.

1 Þingskj. nr. 644 sem lagt var fram á 125. löggjafarþingi 1999-2000.

Í 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 segir:

„Í matsskýrslu skal tilgreina þau áhrif, uppsöfnuð og samvirk, bein og óbein, sem fyrirhuguð framkvæmd og starfsemi sem henni fylgir kann að hafa á umhverfi og samspil einstakra þátta í umhverfinu. Þá skal gera grein fyrir því hvaða forsendur liggi til grundvallar matinu. Lýsa skal þeim þáttum fyrirhugaðrar framkvæmdar sem líklegast er talið að geti valdið áhrifum á umhverfið, þar á meðal umfangi, hönnun og staðsetningu, samræmi við skipulagsáætlanir og fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum. **Ávallt skal gera grein fyrir helstu möguleikum sem til greina koma og umhverfisáhrifum þeirra og bera þá saman.** Loks skal gera stutta og skýra samantekt um matsskýrsluna og niðurstöðu hennar.“

Samkvæmt þessu er það alveg ljóst að tillaga að matsáætlun og matsskýrsla Vegagerðarinnar um Gjábakkaveg fylgir að öllu leyti lögum um mat á umhverfisáhrifum og er jafnframt í samræmi við tilskipun Evrópuráðsins nr. 97/11/EB. **Í matsskýrslu var gerð grein fyrir helstu möguleikum, sem voru leiðir 2, 3, 4 (12a) og 7. Einnig var gerð grein fyrir þeim kostum sem Vegagerðin hefur skoðað, s.s. leiðir 1, 6, 8 og 12v. Í matsskýrslu var gerð grein fyrir forsendum fyrir vali framkvæmdaraðila, að teknu tilliti til vegtækni, kostnaðar og umhverfisáhrifa.** Eins og kemur fram í töluhlíð 15 hér að ofan var samráð við leyfisveitendur og helstu hagsmunaaðila stór þáttur í matinu. Byggt á því samráði var m.a. fallið frá leið 6 og 12v, sem og ljóst var að Bláskógabyggð vildi ekki endurbyggingu núverandi vegar. Það er því ekki hægt að sjá mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar hafi stangast á eða ekki fullnægt kröfum sem koma fram í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 eða tilskipun Evrópuráðsins nr. 97/11/EB. Vegagerðin er því ósamála úrskurði ráðherra í grundvallaratriðum hvað varðar túlkun hans á lögum, reglugerð og tilskipun Evrópuráðsins um mat á umhverfisáhrifum. Að mati Vegagerðarinnar hefði úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum Gjábakkavegar átt að standa óbreyttur.

17. Ekki kemur fram tilgangur með tilvísunum ráðherra í umsagnir Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landgræðslu ríkisins og Umhverfisstofnunar. Fornleifaverndin telur að hugsanlegt sé að útfæra leið 1 á þann hátt að hún raski ekki fornleifum, en vill ekki taka afstöðu til leiðar 1 fyrir en og ef sá valkostur kæmi til umfjöllunar í mati á umhverfisáhrifum. Hér ber þess að geta að allar upplýsingar lágu fyrir um áhrif leiðar 1 á fornminjar og var m.a. gerður samanburður á áhrifum leiða 1 og leiða 3 og 7. Það liggur því fyrir að Fornleifaverndin lagðist a.m.k. ekki gegn þeirri afstöðu og niðurstöðu framkvæmdaraðila hvað varðar áhrif leiðar 1 á fornminjar. Það verður að teljast undarleg stjórnsýsla að Fornleifavernd sé falið það verkefni að útfæra Gjábakkaveg m.t.t. fornminja. Heilbrigðiseftirlit Suðurlands mælir í umsögn til ráðuneytisins með því að málið verði sett að nýju í mat á umhverfisáhrifum m.a. vegna nýrra upplýsinga

varðandi hugsanlega nýtingu grunnvatnsstrauma og atriða sem koma fram í þingsályktunartillögum um verndun Þingvallavatns. Ekki er vitað til þess að nýjar upplýsingar hafi komið fram. Í matsskýrslu var fjallað um þingsályktunartillöguna, hugsanlega nýtingu grunnvatnsstrauma og möguleg áhrif mismunandi leiða á grunnvatnsstraumana metin. Nýtt mat mun ekki bæta við nýjum upplýsingum.

Landgræðsla ríkisins telur æskilegt að lagfæra leið 1 þar sem sú leið muni valda minni röskun á gróðurlendum. Sú ástæða ein og sér dugar á engan hátt til þess að taka nýja leið til athugunar í mati á umhverfisáhrifum, enda voru umhverfisáhrif mismunandi leiða ekki talin hafa veruleg áhrif á gróðurlendi að mati Skipulagsstofnunar eða umsagnaraðila við athugun á matsskýrslu.

Umhverfisstofnun telur að leið 1 komi til með að hafa umtalsvert minni áhrif á umhverfi og náttúru og jafnframt að vera betri kostur fyrir ferðamenn sem helstu notendur vegarins. Hér fjallar sérfræðistofnun um náttúrufar um málefni sem heyra ekki undir sérfræðisvið hennar, þ.e. ferðamál. Ráðherra vísar ekki til umsagnar Ferðamálaráðs, dags. 26. júlí 2004, um áhrif leiðar 1 á ferðamenn: „Bættar vegasamgöngur, stytting leiða og dreifing umferðar frá Reykjavík í uppsveitir á suðurlandi ætti að auka öryggi ferðafólks og styrkja byggðir og þjónustu á svæðinu. Á síðustu árum hefur orðið gífurleg fjölgun ferðafólks á landinu og líklega er umrætt svæði það sem fjölgunin hefur orðið hvað mest, kemur þar helst tvennt til, fleiri erlendir ferðamenn fara í stuttar skoðunarferðir útfra Reykjavík og í öðru lagi hefur frístundahúsum fjölgað gífurlega á svæðinu. Það er því mikilvægt að leiðir séu greiðar og vegir á svo fjölförnum stöðum sem mest lausir við beygjur og mishæðir, m.t.t. þess er mælt með tillögu Vegagerðarinnar að fara leið 7 og 3.“

18. Verulegs misskilnings virðist gæta hjá ráðherra hvað varðar forsendur um hönnunarhraða, sbr. töluhlíð 14. Þá er óljós tilgangur með tilvísun ráðherra í 37. gr. náttúruverndarlaga nr. 44/1999 þess efnis að leið 7 fari yfir óraskað hraun. Í úrskurði Skipulagsstofnunar kom fram „Að mati stofnunarinnar verða áhrif af veglagningu samkvæmt leið 7 á Eldborgahraun, sem er á heimsvísu sérstætt nútímahraun, verulega neikvæð og óafturkræf. Þar sem áferð hraunsins er að jafnaði slétt telur stofnunin að með því að skilgreina framkvæmdasvæði þröngt og halda stærð öryggissvæðis í lágmarki megi draga úr áhrifum veglagningar á hraunið þannig að þau verði ekki umtalsverð í skilningi laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.“
19. Ráðherra telur að samanlögð umhverfisáhrif nýs vegar (leiðar 7 auk leiðar 2, 3 og 12a) og núverandi vegar hafa ekki verið metin í samanburði við endurbyggingu núverandi vegar (leið 1). Í matsskýrslu var fjallað ítarlega um leið 1, en ekki fjallað um hana í niðurstöðu kafla matsins þar var eingöngu fjallað um þær leiðir sem lagðar voru fram til athugunar. Slík nálgun er í fullu samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum og frumvarp þess. Leið 1 var hluti af allri matsvinnunni og var hún og umhverfisáhrif hennar borin saman við aðrar leiðir. Í frumvarpinu stendur og vísar ráðherra í þessa málsgrein í úrskurði sínum : „Helstu

breytingar frá gildandi lögum felast í því að lagt er til í samræmi við ákvæði tilskipunarinnar [97/11/EB innskot ráðuneytisins] að framkvæmdaraðili geri grein fyrir helstu möguleikum sem hann hefur kann- að 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.“



**Daniel Árnason**  
forstöðumaður rekstrardeildar  
Vegagerðarinnar skrifar

## Víraleiðarar við Flókadalsá, tilraun

Nýlegar var sett upp víravegrið á 160 m löngum kafla meðfram Borgarfjarðarbraut (50) norðan við brúna yfir Flókadalsá. Um er að ræða fjögurra víra vegrið frá BRIFEN sem tengt er við brúarhandrið annarsvegar og í sérstakt víravegriðsankeri hinsvegar. Verkefnið er styrkt af rannsóknarsjóði Vegagerðarinnar.

Kaflinn sem valinn var, liggur í vægum boga upp frá brúnni yfir Flókadalsá. Vandamál vegna snjósöfnunar inn á veg hafa verið töluverð á þessum stað og var staðsetningin valin m.a. af þeirri ástæðu. Talið er að snjósöfnun inn á veg sé mun minni af völdum víravegriðs heldur en hefðbundins W-vegriðs.

Starfsmenn Vegagerðarinnar í Borgarnesi önnuðust uppsetninguna og brúavinnuflokkur Vegagerðarinnar frá Hvammstanga annaðist mótasmíði og steypu á vegriðsankeri. Stoðirnar voru reknar niður í jarðveg, utan 5. hvernar stoðar sem borað var fyrir, steyppt í holuna og sérstökum stýrihólki fyrir stoð komið fyrir.

Uppsetning gekk vel og komu ekki upp nein óvænt atvik.

Talið er að víravegrið séu að jafnaði 20% ódýrari uppkomin, heldur en hefðbundin W-vegrið.



Ankeri sem festir enda víravegriðsins. Á myndinni eru frá vinstri talið: Bjarni H. Johansen rekstrarstjóri í Borgarnesi, Sigurður Hallur Sigurðsson og Guðmundur Sigurðsson brúasmíðir frá Hvammstanga.



Neðri vírarnir leggjast utan á stoðirnar á víxl.



Ankerin komin á sinn stað.



Vegriðið tilbúið.

## Yfirlit yfir útboðsverk

Þessi listi er stöðugt til endurskoðunar og geta dagsetningar og annað breyst fyrirvaralaust. Það eru auglýsingar útboða sem gefa endanlegar upplýsingar. Fremst í lista er númer útboðs í númerakerfi framkvæmdaedeildar. Rautt númer = nýtt á lista

Fyrirhuguð útboð	Auglýst: dagur, mánuður, ár
05-050 Norðausturvegur (85) um Laxá hjá Laxamýri, vegtenging	06
05-047 Hringvegur (1), Arnórstaðamúli	05
05-046 Veigastaðavegur (828), Hringvegur - Eyjafjarðarbraut eystri	05
05-044 Norðausturvegur (85), Arnarstaðir - Kópasker	05
05-048 Hlíðarvegur (917) hjá Fossvöllum	05
05-045 Kísilvegur (87), slitlagsendi á Grímsstaðaheidi - sæluhús	05
05-049 Upphéraðsvegur (931) um Ormarsstaðaá	05
05-041 Sólheimavegur (354), Eyvík - Sólheimar	05
05-039 Suðurstrandarvegur (427), vegtenging við Þorlákshöfn	05
05-042 Þingskálavegur (268), ræsi	05
05-034 Vestmannaeyjaferja 2006-2010	05
05-038 Garðskagavegur (45) um Sandgerði	05
05-037 Krísuvíkurvegur (42), Hraunhella - Hamranes	05
05-036 Nesvegur (425), Reykjanes - Staður	05
05-019 Efnisvinnsla á Norðvestursvæði 2005-2006, vestrhluti	05
05-003 Reykjanesbraut (41), Laugarnesvegur - Dalbraut (færsla Sæbrautar)	05
03-009 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki	05
03-092 Reykjanesbraut (41), Fífuhvamsvegur - Kaplakriki, eftirlit	05
04-006 Hringvegur (1) um Norðurárdal í Skagafirði	05
00-054 Hallsvegur (432), Fjallkonuvegur - Víkurvegur	05
04-072 Garðskagavegur (45) um Ósabatna	05

Auglýst útboð	Auglýst:	Opnað:
05-040 Holtsvegur (314) og Arnarbælisvegur (375)	11.07.05	26.07.05
05-033 Yfirlagnir á Norðvestursvæði, malbik	27.06.05	12.07.05

Útboð á samningaborði	Auglýst:	Opnað:
05-032 Arnarnesvegur (411), hringtorg við Fífuhvamsveg og Bæjarbraut	06.06.05	21.06.05
05-030 Snæfellsnesvegur (54), um Grundarfjörð, öryggisaðgerðir	06.06.05	21.06.05
05-029 Hringvegur (1), við Borgarnes, tenging við Digranesgötu	23.05.05	07.06.05
05-027 Lagfæring axla á Hafnarfjarðarvegi	23.05.05	07.06.05
04-044 Hringvegur (1), hringtorg við Norðlingavað	17.05.05	31.05.05
04-031 Ísafjörður skrifstofa, viðbygging og breytingar	17.05.05	30.05.05

Útboð á samningaborði frh.	Auglýst:	Opnað:
05-002 Yfirlagnir á Suðvestursvæði 2005, malbik	09.05.05	24.05.05
05-015 Sérmerkingar á Suðvestursvæði 2005	04.04.05	14.04.05
Samningum lokið	Opnað:	Samið:
04-004 Útnesvegur (574), Gröf - Arnarstapi <i>Stafnafell ehf.</i>	24.05.05	23.06.05
05-025 Yfirlagnir á Suðursvæði, malbik <i>Malbikunarstöðin Höfði hf.</i>	21.06.05	27.06.05

## Auglýsingar útboða

### Holtsvegur (314) og Arnarbælisvegur (375)

05-040

Vegagerðin óskar eftir tilboðum í gerð Arnarbælisvegur (375) í Ölfusi og Holtsvegur (314) hjá Stokkseyri, alls 1,5 km. Auk nýbygginganna skal setja nýtt ræsi í Valhallarlæk sem einnig er á Holtsvegi.

Helstu magntölur eru:

Fyllingar	3.220 m <sup>3</sup>
Fláafleygar	570 m <sup>3</sup>
Skeringar	3.930 m <sup>3</sup>
Neðra burðarlag, óunnið efni	5.245 m <sup>3</sup>
Efra burðarlag, unnið efni	1.260 m <sup>3</sup>
Ræsi	108 m
Girðingar	2.800 m
Tvöföld klæðing	9.630 m <sup>2</sup>

Verki skal að fullu lokið 1. október 2005.

Útboðsgögn verða seld hjá Vegagerðinni Breiðumýri 2 á Selfossi og Borgartúni 7 í Reykjavík (móttaka) frá og með mánudeginum 11. júlí 2005. Verð útboðsgagna er 4.000 kr.

Skila skal tilboðum á sömu stöðum fyrir kl. 14:00 þriðjudaginn 26. júlí 2005 og verða þau opnuð þar kl. 14:15 þann dag.



Framkvæmdir við nýjan kafla Hringvegur í Svínahrauni. Í baksýn má sjá Hveradalabrekkuna. Myndin er tekin 16. júní 2005.