

Dómskjal nr. 1
Lagt fram í Héraðsdómi
Reykjavíkur 18. júní 2013

STEFNA

Landvernd,
kt. 640971-0459
Þórunnartúni 6
105 Reykjavík

Náttúruverndarsamtök Íslands,
kt. 460697-2049
Hringbraut 121
107 Reykjavík

Náttúruverndarsamtök Suðvesturlands
kt.501111-1630
Austurgötu 29b
220 Hafnarfjörður

og

Hraunavinir,
kt. 480207-1490
Garðatorgi 7
210 Garðabær

Gjöra kunnugt

að samtökin þurfi að höfða mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur á hendur Hreini Haraldssyni, kt. 240649-2849, Silungakvísl 33, 110 Reykjavík, f.h.Vegagerðarinnar, kt. 680269-2899, Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík, til viðurkenningar á því að framkvæmd sú um gerð Álftanesvegar milli Hafnarfjarðarvegar og Bessastaðavegar um þvert Gálgahraun, sem Vegagerðin auglýsti með útboði hinn 7. ágúst 2012 sé ólögmæt.

Dómkröfur:

Stefnendur gera eftirfarandi dómkröfur:

Þess er krafist að viðurkennt verði með dómi að fyrirhuguð framkvæmd Vegagerðarinnar um lagningu svokallaðs nýs Álftanesvegar milli Hafnarfjarðarvegar og Bessastaðavegar, sem Vegagerðin auglýsti með útboði hinn 7. ágúst 2012, sé ólögmæt.

Þá er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiðslu málskostnaðar að mati dómsins eða samkvæmt málskostnaðarreikningi sem áskilinn er réttur til að leggja fram síðar.

Málflutningsumboð:

Undirritaður lögmaður, Skúli Bjarnason hrl., Ingólfsstræti 3, 101 Reykjavík, rekur mál þetta fyrir hönd stefnenda.

Málavextir, málsatvik og málsástæður:

Mál þetta snýst um áform stefnda, Vegagerðarinnar, um gerð nýs Álftanesvegur um svonefnt Gálgahraun þ.e. milli Hafnarfjarðarvegur og Bessastaðavegar. Þann 7. ágúst 2012 efndi Vegagerðin til útboðs vegna framkvæmdarinnar um gerð Álftanesvegur „...milli Hafnarfjarðarvegur og Bessastaðavegar.“, en stefnendur telja þá framkvæmd sem þar er fjallað um ólögmeta eins og nánar verður greint síðar.

Áform um gerð nýs Álftanesvegur hafa staðið lengi, en í Aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 var gert ráð fyrir lagningu Álftanesvegur yfir Gálgahraun. Hinn 7. júní 2000 úrskurðaði Skipulagsstjóri ríkisins um mat á umhverfisáhrifum vegna lagningar Álftanesvegur, frá Engidal að Suðurnesvegi, í Garðabæ og Bessastaðahrepp. Voru metin umhverfisáhrif þriggja veglína, A, B og C og var fallist á leiðir B og C en úrskurðað að leið A þyrfti í frekara mat. Nánar vísast í framlagða matsskýrslu þar um.

Hinn 22. maí 2002 úrskurðaði Skipulagsstofnun svo að nýju um lagningu nýs Álftanesvegur og samhliða um lengingu Vífilsstaðavegar í Garðabæ. Vegna þess hve nýr Álftanesvegur og lenging Vífilsstaðavegar eru tengdar framkvæmdir var lögð fram ein matsskýrsla fyrir báða vegina vegna seinna matsins. Var lögð fram ný veglína, D og hún borin saman við veglínur A og B. Í úrskurði Skipulagsstofnunar segir að framkvæmdin sem kynnt hafi verið í matsskýrslu sé nýr Álftanesvegur frá Hafnarfjarðarvegi „...að hringtorgi nálægt núverandi gatnamótum við Bessastaðaveg og lenging Vífilsstaðavegar frá Hraunsholti að Bala í Garðabæ.“ Var fallist á fyrirhugaða lengingu Vífilsstaðavegar og lagningu Álftanesvegur samkvæmt leiðum A, B, og D og var sem fyrr segir gert ráð fyrir því að vegarlagningin og framlenging Vífilsstaðavegar færu fram samtímis. Af samþykktum kostum hugnaðist stefnda best hin svokallaða leið A sem felur í sér sveigmyndaða leið í gegnum mitt hraunið og að framlenging Vífilsstaðavegar gangi þar þvert í gegn. Þetta er sú leið sem veldur mestu raski eins og fram kemur í úrskurði Skipulagsstofnunar. Fjallað verður um hana hér eftir í máli þessu en hinar koma ekki frekar til skoðunar þó þær hefðu að flestra mati sjálfsagt valdið mun minni umhverfisspjöllum.

Tæpum sjö árum eftir úrskurð Skipulagsstofnunar, eða þann 7. apríl 2009, gaf sveitarfélagið Garðabær svo loks út framkvæmdaleyfi til handa Vegagerðinni fyrir lagningu stofnbrautarinnar Álftanesvegur frá Hafnarfjarðarvegi í Engidal *áð bæjarmörkum* við sveitarfélagið Álftanes, alls 3,8 km. Segir m.a. að veitt leyfi sé til samræmis við niðurstöðu mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar árið 2002. Í lok framkvæmdaleyfisins segir að það falli úr gildi „...ef framkvæmdir hafa ekki hafist innan 12 mánaða frá dagsetningu þess.“ Sá fyrirfram markaði líftími er í samræmi við ákvæði 2. mgr. 15. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr.einnig 3. mgr. 27. gr. eldri skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Hringtorg það sem áður greinir og var ekki hluti af hinni metnu framkvæmd, er allt Álftanesmegin við sveitarfélagamörkin. Var gefið út sérstakt framkvæmdaleyfi vegna þess hluta framkvæmdanna sem lentu innan marka þess sveitafélags, dskj. nr. 7.

Þann 20. júní 2012, eða rúmlega þremur árum eftir að framkvæmdaleyfið var gefið út, var athygli Skipulagsstofnunar vakin á því að meira en 10 ár væru liðin frá því að stofnunin úrskurðaði um lagningu vegarins og var óskað eftir svari stofnunarinnar um það hvort mat á umhverfisáhrifum þyrfti að fara fram að nýju, dskj. 9. Í svarbréfi Skipulagsstofnunar frá 19. júlí 2012, dskj. 10, segir „... að samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni hafi framkvæmdir við lagningu vegarins hafist árið 2009 með gerð hringtorgs við Bessastaðaveg á bæjarmörkum Garðabæjar og Sveitarfélagsins Álftaness, en framkvæmdir síðar stöðvaðar af fjárhagsástæðum.“. Athyglisvert er að þarna er hringtorgið strax talið *á bæjarmörkum Garðabæjar og Sveitarfélagsins Álftaness*, þó það komi skýrt fram í öllum framlögðum

gögnum og teikningum að allt hringtorgið og talsverður vegarspotti að auki falla innan marka sveitarfélagsins Álftanes og tilheyri því framkvæmdaleyfi þess sveitarfélags. Þó fram hafi komið að auki í gögnum málsins og úrskurði Skipulagsstofnunar að um væri að ræða vegarlagningu að *hringtorginu* féllst stofnunin á þessar skýringar Vegagerðarinnar um að umrætt hringtorg hafi markað upphaf framkvæmda árið 2009 og væri hluti af Álftanesvegi. Komst stofnunin því að þeirri niðurstöðu að ljóst væri að framkvæmdaleyfi fyrir Álftanesvegi hafi verið gefið út og framkvæmdir við hann hafnar áður en 10 ár voru liðin frá úrskurði Skipulagsstofnunar. Lauk bréfi Skipulagsstofnunar frá 19. júlí með því að af þeim sökum „...hafi ekki skapast forsendur fyrir því að stofnunin taki ákvörðun um hvort mat á umhverfisáhrifum skuli fara fram að nýju skv. 1.mgr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, sbr. 2. mgr. 11. gr. sömu laga sem var í gildi þegar úrskurðað var í málinu.“

Skipulagsstofnun auglýsti ekki þessa niðurstöðu sína. Í útboði Vegagerðarinnar sem er til skoðunar í máli þessu segir m.a. svo: „Vegagerðin óskar eftir tilboðum í gerð Álftanesvegar (415), milli Hafnarfjarðarvegar og Bessastaðavegar. Verkið felst í því að leggja nýjan 4 km. langan veg frá Engidal að Fógetatorgi við Bessastaðaveg.“ Samkvæmt útboðinu og útboðslýsingu lítur út fyrir að Vegagerðinni hugnist best kostur sem líkist helst kosti A með sveig inn í mitt hraunið sem jafnframt er sú leið sem hefur mest neikvæð áhrif á umhverfið eins og fram kemur í úrskurði Skipulagsstofnunar. Hin útboðna framkvæmd sker sig hins vegar í verulegum atriðum frá þeirri framkvæmd, leið A, sem heimiluð hefur verið í umhverfismatsúrskurði og undirliggjandi matsskýrslu. Frávikin verða rakin sérstaklega síðar en stefnendur telja að vegna þeirra verði að líta svo á að ekkert umhverfismat liggja að baki útboðinni og fyrirhugaðri framkvæmd.

Ekki voru allir sáttir við þessa niðurstöðu og ritaði Hrafn Sigurðsson, einn íbúa á svæðinu, stofnuninni tölvuskeyti, dags. 7. ágúst 2012, dskj. nr. 11. Í svarbréfi sínu, dags. 16. ágúst 2012, dskj. nr. 12, áréttaði Skipulagsstofnun afstöðu sína um að framkvæmdir hefðu hafist með gerð hringtorgsins. Þá kemur fram í svarbréfi stofnunarinnar að henni beri að horfa til ákvæðis eldri laga hvað varðar mögulega endurskoðun mats á umhverfisáhrifum 10 árum eftir að niðurstæða stofnunarinnar liggur fyrir. Byggir stofnunin álit sitt á bráðabirgðaákvæði núgildandi laga um mat á umhverfisáhrifum um að þegar matsferli framkvæmdar sem undir lögum fellur hefur verið lokið samkvæmt eldri lögum en ekki hafa verið veitt öll leyfi vegna hennar skuli við leyfisveitingu fara samkvæmt þeim lögum. Hún hafi því ekki heimild skv. 6. mgr. 11. gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum til að taka formlega ákvörðun um hvort meta skuli fyrirhugaða framkvæmd að nýju. Stofnunin telji ljóst að gefin hafi verið út framkvæmdaleyfi og framkvæmdir hafnar áður en 10 ár voru liðin frá úrskurði stofnunarinnar vegna hennar.

Fullyrðing Vegagerðarinnar og Skipulagsstofnunar um að framkvæmdir hefðu hafist með lagningu hringtorgsins fær að mati stefnenda ekki staðist og því ljóst að framkvæmdir höfðu í raun ekki hafist innan 10 ára frá útgáfu framkvæmdaleyfis, sbr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Bæði er að engar framkvæmdir höfðu hafist Garðabæjarmegin og svo hitt að margumrætt hringtorg er og hefur aldrei verið hluti af framkvæmdinni, en þjónar því hlutverki að tengja saman akbrautir sem allar hafa verið til staðar og mest á þessum stað í áratugi, enda var fjallað um og tekin ákvörðun um hringtorgið á vettvangi sveitarfélagsins sjálfs, þó Vegagerðin hafi komið að kostnaði þar sem um hluta af stofnbrautarkerfinu er að ræða.

Í framhaldinu sendi lögmaður nánar greindra nágranna við veginn, íbúa í Garðabæ, Vegagerðinni og Garðabæ bréf hinn 1. október 2012, dskj. nr. 13 þar sem þess var krafist að Garðabær óskaði ákvörðunar Skipulagsstofnunar um endurskoðun á umhverfismati í heild eða

að hluta eins og skylt er í þeim tilfellum skv. 1. mgr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Að auki var sett var fram krafa um tafarlausa frestun á fyrirhugaðri lagningu Álftanesvegur um Gálghraun. Í svarbréfi Garðabæjar frá 17. október 2012, dskj. nr.16, er þessu hafnað og er vísað m.a. til 6. mgr. 11. gr. eldri laga, um að engin skylda sé á leyfisveitanda í þessu sambandi. Ekki séu að auki fyrir hendi þær aðstæður sem mælt er fyrir um í 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000. Vegagerðin svaraði svo 22. október 2012, dskj. nr. 18, með þeim hætti að ekki væri unnt að verða við kröfu um frestum framkvæmda þar sem búið væri að bjóða verkið út. Niðurlag bréfs vegamálastjóra er nokkuð sérstakt og verður vikið að því síðar í stefnu, en þar tekur hann fyrirfram af skarið um að ekki sé verið að taka neina ákvörðun með svarinu og því sé ekki um kæránlega ákvörðun að ræða. Hræðsla af þessum toga er að mati stefnenda einkennandi fyrir allt ferlið frá upphafi, málið má ekki fara í eðlilegan og lýðræðislegan farveg. Viðkomandi stjórnvöld hafa ávallt viljað hafa sjálfðæmi um málið, bæði að því er varðar framkvæmdaþætti og stjórnsýslutengd álitæfni.

Bæjarstjórn Garðabæjar taldi svo rétt að fjalla sérstaklega um framkvæmdaleyfið á fundi sínum hinn 4. október 2012 þar sem segir að ekki sé ástæða til að falla frá fyrri ákvörðun frá árinu 2009 um að heimila framkvæmdir við nýjan Álftanesveg. Segir í bréfi bæjarins til lögmanns íbúa, dags.17. október 2012, dskj. nr. 16, að ljóst sé að framkvæmdaleyfi við nýjan Álftanesveg frá 7. apríl 2009 sé í fullu gildi.

Í tilefni af bréfi lögmanns íbúa frá 1. október til Garðabæjar og Vegagerðar sendi Skipulagsstofnun honum bréf, dags. 16. október 2012, dskj. nr. 15. Þar kom í sjálfu sér ekkert nýtt fram en ítrekað að núgildandi lög eigi ekki við heldur 11. gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum. Í þeim sé ekki gerð krafa um að sveitarfélag óski ákvörðunar Skipulagsstofnunar um mögulega endurskoðun matsskýrslu áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Ítrekar stofnunin að hún telji að framkvæmdaleyfi hafi verið gefið út og framkvæmdir við veginn hafnar áður en 10 ár voru liðin frá úrskurði stofnunarinnar. Af bréfinu verður ekki annað séð en að þessi afstaða staðfesti að ekki sé um að ræða kæránlega ákvörðun stofnunarinnar því þar segir að ekki hafi skapast forsendur fyrir stofnunina til að geta tekið formlega ákvörðun skv. 6. mgr. 11. gr. eldri laga. Það staðfestist enn frekar í svarbréfi stofnunarinnar dags. 23. október 2012, dskj. nr. 21, til lögmanns íbúa frá. 17. október 2012 vegna beiðni um að Skipulagsstofnun tæki formlega ákvörðun um endurskoðun á umhverfismati í heild eða að hluta í samræmi við 1.mgr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Sem fyrr svaraði stofnunin í bréfi dags. 23. október 2012 á þann veg að framkvæmdir hafi hafist áður en 10 ár voru liðin frá úrskurðum stofnunarinnar og því hafi ekki skapast forsendur fyrir Skipulagsstofnun til að geta tekið formlega ákvörðun skv. 6. mgr. 11. gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum.

Í ljósi þess sem að framan greinir sendi lögmaður íbúa 24. október 2012, Vegagerðinni tilkynningu um að framkvæmdaleyfið væri úr gildi fallið, dskj. nr. 20. Þessu erindi svaraði Vegagerðin hinn 2. nóvember 2012, dskj. nr. 21, á þann veg að Skipulagsstofnun hafi með ítarlegum hætti fjallað um hvort uppfyllt séu lagaskilyrði fyrir framkvæmdaleyfi og komist að þeirri niðurstöðu að svo sé með vísan til þess að framkvæmdir samkvæmt gildum leyfum séu þegar hafnar.

Stuttu síðar sendi umhverfisráðuneyti lögmanni íbúa bréf, dags. 8. nóvember þar sem tekið er undir með Skipulagsstofnun um að hér eigi 7. mgr. 11.gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum við og það sé Skipulagsstofnun sem taki afstöðu til þess hvort að skilyrði lagaákvæðisins séu uppfyllt og að meta hvort forsendur séu til staðar fyrir ákvörðun um hvort mat á umhverfisáhrifum skuli fara fram. Stofnunin hafi metið það svo að ekki hafi skapast forsendur fyrir stofnunina til að taka formlega ákvörðun um hvort mat á umhverfisáhrifum

skuli fara fram, sbr. þágildandi 7. mgr. 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Þetta bréf er vísbendingin um að mat stofnunarinnar hafi ekki falið í sér kæránlega ákvörðun.

Þann 19. nóvember 2012 kærði lögmaður íbúa við Mosprýði 1 og 2 og Dalprýði 4 og 8, ákvörðun Vegagerðarinnar um að halda óbreyttum áformum um lagningu nýs Álftanesvegar þrátt fyrir útrunnin framkvæmdaleyfi, dskj. nr. 24. Var þess krafist að úrskurðað yrði að Vegagerðinni væri óheimilt að halda óbreyttum áformum um lagningu nýs Álftanesvegar um svokallað Gálgahraun, nema aflað verði nýrra framkvæmdaleyfa. Í annan stað var þess krafist að kærán frestaði yfirvofandi framkvæmdum þar til endanlegur úrskurður í kærúmalinu hefði verið felldur, en fyrirhugaðar framkvæmdir fela í sér veruleg og óafturkræf umhverfisspjöll. Samkvæmt úrskurði nefndarinnar frá 22. mars 2013, dskj. nr. 27, var málinu vísað frá þar sem kærændur voru ekki taldir eiga þá einstaklingsbundnu og lögvörðu hagsmuni tengda gildi umdeilda framkvæmdaleyfa sem eru skilyrði kærúaðildar. Þá var fallist á með Vegagerðinni að afstaða hennar í bréfi dags. 2. nóvember 2012 fæli ekki í sér kæránlega ákvörðun heldur hefði einungis verið lýst afstöðu stofnunarinnar í málinu.

Stefnendur byggja málssókn sína aðallega á því að hin fyrirhugaða framkvæmd samkvæmt auglýstu útboði Vegagerðinnar hinn 7. ágúst sl. sé ólögmæt þar sem hvorki liggja fyrir umhverfismat né gilt framkvæmdaleyfi. Því er haldið fram af þeirra hálfu að eftir að umhverfismat hefur verið endanlega frágengið með úrskurði þurfi framkvæmdin að falla nákvæmlega að því. Framkvæmdaraðili geti aldrei haft um það sjálfðæmi hvort frávik frá umhverfismati séu heimil. Öll frávik beri að túlka strangt í samræmi við tilgang og markmið laganna. Í máli þessu liggja ekki fyrir umhverfismat sem svarar til þeirrar framkvæmdar sem nú er fyrirhuguð.

Fallist dómurinn ekki á að líta beri svo á að ekkert umhverfismat sé fyrir framkvæmdinni halda stefnendur því fram að það umhverfismat sem stefndu hafa vísað til sé háð þeim annmörkum að ekki sé hægt að leggja það til grundvallar að óbreyttu. Ennfremur er framkvæmdaleyfi Garðabæjar löngu úr gildi fallið, bæði samkvæmt skýrum skilmálum í leyfinu sjálfu og einnig samkvæmt lögum eins og nánar verður rakið. Framkvæmdaleyfi Álftaness er sömuleiðis fallið úr gildi að mati stefnenda.

I. Ekkert umhverfismat fyrir framkvæmdunum

Hinar fyrirhuguðu framkvæmdir um gerð Álftanesvegar sem Vegagerðin auglýsti með útboði hinn 7. ágúst 2012 uppfylla ekki skilyrði laga um að umhverfisáhrif þeirra hafi verið metin. Um er að ræða aðra framkvæmd en þá sem Skipulagsstofnun fjallaði um í úrskurði sínum árið 2002.

Framkvæmdin sker sig með eftirfarandi hætti frá þeim kostum sem fjallað var um í umhverfismati því sem liggur fyrir í málinu:

a. Framlenging Vífilstaðavegar: Í fyrirhugaðri útboðsframkvæmd er ekki gert ráð fyrir lengingu Vífilsstaðavegar og tengingu vegarins við Álftanesveg. Þegar um er að ræða jafn umdeilda framkvæmd og raun ber vitni má ekki leika vafi á hvort fram hafi farið tilhlýðilegt mat á umhverfisáhrifum. Leið A í umhverfismatinu, sem byggt er á, gerir ráð fyrir því að Vífilstaðavegurinn verði framlengdur samtímis. Áhrif hinnar breyttu framkvæmdar eru m.a. þau að umferðardreifing verður með allt öðrum hætti á svæðinu. Sjálfsagt mun stefndi halda því fram að framkvæmdin svo breytt hafi minni umhverfisáhrif. Lögum samkvæmt er það hins vegar ekki framkvæmdaraðila að ákvarða

hvort hin breytta framkvæmd samræmist umhverfismati enda ótækt að fela honum slíkt vald. Þegar svo er gera lögin ráð fyrir ákveðinni málsmeðferð sem er að framkvæmdaraðila ber að tilkynna Skipulagsstofnun um hina breyttu framkvæmd skv. 2. mgr. 6. gr. laganna, sjá 13. lið 2. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum. Tekur stofnunin ákvörðun í framhaldi af því um matsskyldu. Umhverfismat lagar sig því ekki að breyttum framkvæmdum heldur þarf að taka sjálfstæða ákvörðun í hvert sinn sem framkvæmd breytist síðar. Það hefur ekki verið gert, enda hefur Vegagerðin ekki tilkynnt Skipulagsstofnun um hina breyttu framkvæmd og Skipulagsstofnun ekki á neinu stigi máls lagt mat á eða tekið ákvörðun um hvort fyrir liggi fullnægjandi mat á umhverfisáhrifum hinnar fyrirhuguðu framkvæmdar. Umrædd framkvæmd Vegagerðarinnar er meðal þeirra sem ávallt eru háðar umhverfismati, sbr. 5. lið 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum 106/2000, sbr. 1. mgr. 5. gr. laganna. Nú ber alls ekki að skilja þessa málsástæðu svo að stefnendur óski eftir framlengingu Vífilstaðveggar. Á því er hins vegar byggt að framkvæmdin án samhliða tengingar er allt önnur framkvæmd en með umræddri tengingu.

b. Tvöföldun í stað fjórföldunar: Þá er gert ráð fyrir tvöfaldri braut í útboðsgögnum en ekki fjórfaldri eins og umhverfismatið gerir ráð fyrir. Það sýnir svo ekki verður um villst að þörfin á framkvæmd af þessu tagi vegna sjónarmiða um umferðarmagn og íbúafjölda er allt önnur en gert var ráð fyrir í upphafi þegar umhverfismatið var gert. Tvöföld braut er augljóslega ekki sama framkvæmd og fjórföld braut en ekkert umhverfismat liggur fyrir um tvöfalda braut.

c. Hringtorg í stað mislægra gatnamóta: Vegamálastjóri hefur greint frá því að hann hafi uppi áform um að sleppa umferðarslaufum og setja hringtorg í þeirra stað. Ekkert umhverfismat er til um slíkt mannvirki og er alls ekki á valdsviði Vegamálastjóra að bregða svo frá hinni metnu framkvæmd sem yrði þá að skoðast sem ný umhverfismatsskyld framkvæmd með sama hætti og gildir um öll önnur frávik undir stafliðum a-c hér að framan.

Samkvæmt framangreindu er ekkert umhverfismat til sem svarar til þeirrar framkvæmdar sem lýst er í útboði Vegagerðarinnar hinn 7. ágúst sl. og eru hinar fyrirhuguðu framkvæmdir því ólögmatar. Ekki er hægt að fallast á sjálfðæmi framkvæmdaraðila um að breytingar séu í þágu umhverfisins. Á því eru auk þess tvær hliðar. Minni og einfaldari framkvæmd er út af fyrir sig sterkt ábendi um stórlega minnkaða þörf á mannvirkinu. Því þyrfti að mati stefnenda einmitt af þessari ástæðu að meta allar forsendur að nýju. Þar hljóta aðrir kostir að koma sterkt inn svo sem endurbætur á núverandi vegi sem aldrei hafa verið skoðaðar af neinni faglegru alvöru en hafa hins vegar verið slegnar út af borðinu án skýringa. Nauðsynlegt er því að kanna aðra kosti til hlítar í samanburði við þá framkvæmd sem Vegagerðin fyrirhugar.

Stefnendur leggja á það áherslu að skýra beri lög og aðrar réttarheimildir um umhverfismat þannig að fullkomið samræmi og speglun sé á milli framkvæmdar og mats. Þar sem framkvæmd sú sem boðin var út 7. ágúst 2012 víki í verulegum atriðum frá fyrirliggjandi umhverfismati verði að líta svo á að ekkert umhverfismat liggja að baki framkvæmdinni svo breyttri og sé framkvæmdin þar með ólögmat sbr. 10. lið 1. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, sbr. 1. mgr. 5. gr. laganna.

II. Útrunnið framkvæmdaleyfi.

Verði litið svo á úrskurður Skipulagsstofnunar frá 2002 liggi til grundvallar fyrirhuguðum framkvæmdum eru þær engu að síður ólögðar þar sem þær byggja ekki á gildu framkvæmdaleyfi. Það framkvæmdaleyfi sem gefið var út hinn 7. apríl 2009 af Garðabæ er útrunnið bæði samkvæmt skilmálum í því sjálfu og 15. gr. skipulagslaga nr. 123/2010. Þessu til stuðnings er enn fremur 1. mgr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum sem verður ekki túlkuð á annan hátt en svo að framkvæmdaleyfi falli sjálfkrafa úr gildi hafi framkvæmdir ekki hafist innan 10 ára frá umhverfismati.

Vegagerðin hefur hins vegar haldið því fram að framkvæmdir hafi hafist með gerð hringtorgs og því sé leyfið í fullu gildi. Fráleitt er að halda slíku fram. Hringtorgið og góður 200 metra spotti að auki er alfarið inni á yfirráðasvæði allt annars framkvæmdaleyfis, framkvæmdaleyfis Álftaness. Að auki er hringtorgið sjálfstæð framkvæmd óháð gerð vegarins og hefur ekki verið sýnt fram á annað. Nægir hér að vísa til úrskurðar Skipulagsstofnunar frá 22. maí 2002 þar sem framkvæmdinni er lýst með vísun til kynningar í matsskýrslu með eftirfarandi hætti: „Nýr Álftanesvegur frá Hafnarfjarðarvegi að hringtorgi nálægt núverandi gatnamótum við Bessastaðaveg og lenging Vífilsstaðavegar frá Hraunsholti að Bala í Garðabæ.“.

Það er því hafið yfir allan vafa að hringtorgið er ekki og var ekki hluti af hinni matsskyldu framkvæmd. Útboð Vegagerðarinnar í ágúst sl. vegna lagningar Álftanesvegar sýnir líka eitt og sér að framkvæmdir við veginn hafa aldrei hafist hvað sem líður fullyrðingum um annað. Framkvæmdaleyfi Garðabæjar hefur aldrei haft neitt með hringtorg þetta að gera.

Yfirlýsingar Vegagerðarinnar, sem Skipulagsstofnun og Garðabær hafa tekið undir um að framkvæmdir hafi hafist með gerð hringtorgsins, bera hins vegar vott um þá hörku og óbilgirni sem einkennt hefur málflutning stjórnvalda og vilja til að fara á svig við lög og reglur. Það getur og ekki þjónað tilgangi laganna að hefja einhverjar framkvæmdir sem eiga þar að auki ekkert skylt við hina matsskyldu framkvæmd og taka svo upp þráðinn aftur mörgum árum síðar.

Þessi skortur á vilja til samráðs og samvinnu birtist einnig í því að í stað þess að eiga samvinnu við hagsmunaaðila og náttúruverndarsamtök um að ná sátt í málinu virðast stjórnvöld hafa sameinast í því að þvæla málinu til að koma í veg fyrir að hagsmunaaðilar geti leitað réttar síns. Beitt hefur verið ýmsum brögðum eins og áður er rakið, stjórnvöld hafa komið sér hjá því að taka formlegar stjórnsýsluákvæðanir, sem kallar á tilkynningu þeirra eða auglýsingu, en hafa jafnframt lýst því yfir að tiltekna skjallagar ákvæðanir séu ekki kærnanlegar. Á það er að benda að þetta framferði eitt og sér stangast á við markmið laganna um mat á umhverfisáhrifum þar sem segir í c-lið 1. gr. að það sé m.a. að stuðla að samvinnu þeirra aðila sem hafa hagsmuna að gæta eða láta sig málið varða. Óumdeilt að framkvæmdir hófust aldrei Garðabæjarmegin á gildistíma framkvæmdaleyfisins og hefur ekki einu sinni verið reynt að halda því fram.

Með sama hætti halda stefnendur því fram að framkvæmdaleyfið Álftanesmegin sé einnig útrunnið þó annmarkar Garðabæjarleyfisins séu augljósari.

III. Ófullnægjandi umhverfismat.

1. Meira en 10 ár frá umhverfismati.

Verði litið svo á úrskurður Skipulagsstofnunar frá 2002 liggi til grundvallar fyrirhuguðum framkvæmdum er ljóst að þær eru ólögðar enda hafa þær ekki hafist innan tilskilins tíma,

eða innan 10 ára frá umhverfismati Skipulagsstofnunar, sbr. 1. mgr. 12. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum. Hinn 22. maí 2012 voru liðin 10 ár frá umhverfismati Skipulagsstofnunar. Eins og fram kemur í málavaxtalýsingu fór útboð Vegagerðarinnar fram að þeim tíma liðnum en útboðið sjálft er í raun sjálfstæð yfirlýsing og sönnun þess að engar framkvæmdir hafi hafist vegna vegarins. Lög um mat á umhverfisáhrifum áskilja að þegar liðin eru meira en tíu ár frá umhverfismati, án þess að framkvæmdir hafi hafist, skuli fara af stað endurskoðunarferli, skv. 1. mgr. 12. gr. Í því felst að Garðabæ sem leyfisveitanda ber skylda til að óska eftir ákvörðun Skipulagsstofnunar um hvort endurskoða skuli matsskýrslu áður en leyfi er veitt fyrir framkvæmdum, eins og segir í greininni. Það hefur ekki verið gert vegna Álftanesvegar. Á þetta var bent af hálfu íbúa í bréfi til Garðabæjar og Vegagerðarinnar hinn 1. október sl. Eins og fram kemur í málavaxtalýsingu svaraði Garðabær því erindi með því að vísa til 6. mgr. 11. gr. eldri laga um mat á umhverfisáhrifum um að engin skylda hvíldi á bænum í þessu sambandi og taldi sér því ekki bera lagaskylda til að óska eftir slíkri ákvörðun. Að þeirri óvissu um hvor lögini eigi við eldri eða nógildandi verður vikið að síðar.

2. Þróun mála frá umhverfismati.

Á þeim langa tíma sem liðinn er frá því að umhverfismat vegna lagningar Álftanesvegar var gert hefur mikið vatn runnið til sjávar. Ástæðan fyrir því að sett eru tímamörk á gildistíma umhverfismats með áskilnaði um endurskoðun matsskýrslu að liðnum 10 árum frá mati, er sú að hlutir þróast hratt. Þetta gildir bæði um löggjöf á þessu sviði og öðru því sem umhverfismatið lýtur að. Þannig geta allar forsendur breyst á tíu árum. Þá breytast viðhorf almennings sem lætur sig nú varða málefni umhverfisins meira en nokkru sinni. Þetta undirstrikar nauðsyn þess að endurskoðun umhverfismatsins fari fram með reglubundum hætti og ekki sjaldnar en á tíu ára fresti eins og lögini kveða á um. Að öðrum kosti geta þau öðlast eilíft líf.

a. Byggðaþróun

Eitt af því sem hefur tekið miklum breytingum frá því að umhverfismatið vegna lagningar Álftanesvegar var gert er þróun byggðar. Allar forsendur um byggðaþróun eru nú gjörbreyttar. Í úrskurði Skipulagsstofnunar frá 2002 er vísað til matsskýrslu um að í aðalskipulagi Garðabæjar 1995-2015 sé við lok árs 2015 gert ráð fyrir umtalsverðri byggð á Garðaholti þar sem fjöldi íbúa geti orðið 5.000-7.000 í 1.700-1.900 íbúðum og að uppbyggingu íbúðarbyggðar ljúki eftir árið 2015. Engin uppbygging er hafin í Garðaholti og allt óvíst um hana. Að því er umferðina varðar þá segir í umhverfismatinu að 4800 bílar fari um núverandi veg á sólahring, en árið 2024 sé gert ráð fyrir 29000 bílum á sólahring. Árið 2012 fóru um 5600 bílar á sólahring um Álftanesveg. Umferðaraukning í líkingu við það sem gert er ráð fyrir í skipulaginu er því ekki engan veginn raunhæf. Allar forsendur eru því brostnar og því þarf að endurskoða matsskýrslu og skoða að auki aðra og umhverfisvænni kosti.

b. Réttarþróun innanlands

Réttarþróun á sviði umhverfismála á þeim 11 árum sem liðin eru er talsverð. Lögum um mat á umhverfisáhrifum hefur margsinnis verið breytt auk annarra breytinga á innlendri löggjöf í tengslum við samningsskuldbindingar okkar að þjóðarétti.

c. Alþjóðleg þróun umhverfisréttar og skuldbindingar Íslands í því sambandi

Eins og kunnugt er hefur Evrópulöggjöf sem Ísland er skuldbundið af sætt stöðugri endurskoðun og bíður nú ný heildartilskipun um mat á umhverfisáhrifum sem tekin var upp í

EES-samninginn árið 2012 þess að vera leidd í lög. Sú þróun endurspeglar og þá viðhorfsbreytingu sem átt hefur sér stað á þessum tíma en tilgangurinn með þeim breytingum sem gerðar hafa verið hefur m.a. verið sá að styrkja aðkomu almennings að þessu flókna ferli. Aðkoma almennings er undirstaðan í því að meta umhverfisáhrif framkvæmda. Því þarf ferlið að vera opið og stjórnvísland skýr.

Síðast en ekki síst skiptir fullgilding Árósasáttmálans svokallaða miklu en hann öðlaðist gildi í byrjun árs 2012 að því er Ísland varðar. Hefur Ísland með fullgildinguna hans tekist á hendur þá skuldbindingu að tryggja aðgang frjálsra félagsamtaka sem stuðla að umhverfisvernd og uppfylla kröfur skv. landslögum að endurskoðunarleið fyrir dómstólum og/eða öðrum óháðum og hlutlausum aðila. Hafa ákvæði hans verið leidd í lög í áföngum. Einnig varð mikilvæg réttarbót með upptöku tilskipunar Evrópuþingsins og ráðsins 2003/35/EB frá 26. maí 2003 um þátttöku almennings, að því er varðar gerð tiltekinn skipulags- og framkvæmdaáætlana um umhverfið í EES-samninginn árið 2012. Öll helstu ákvæði hennar hafa verið tekin upp í lög hér á landi. Skýra verður 16. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991 með hliðsjón af þessum skuldbindingum að því er varðar aðild og lögvarða hagsmuni.

d.Þróun í viðhorfi almennings til verndunar umhverfis og menningarsögulegra minja

Ekki er orðum aukið að bylting hefur orðið á allra seinustu árum í viðhorfi almennings til verndunar náttúru og menningarsögulegra minja. Ekkert formlegt tillit er tekið til slíkra viðhorfsbreytinga ef umhverfismat fær ekki endurskoðun og enginn farvegur tryggður til þess að koma slíkum sjónarmiðum að.

e.Náttúruminjaskrá

Vert er að minna á að Búrfellshraun í heild, sem hið svokallaða Gálagraun er partur af, hefur verið tekið á náttúruminjaskrá og var það gert árið 1996 í tengslum við fyrstu hugmyndir í skipulagi um vegagerð um hraunið. Gálagraun er svokallað eldhraun, en þau njóta verndar samkvæmt a. lið 1. mgr. 37. gr. laga um náttúruvernd nr. 44/1999, sbr. nú a. lið 2. mgr. 57. gr., sbr. 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

3. Tilgangur og markmið laga um mat á umhverfisáhrifum

Stefnendur benda á að leiki einhver vafi á um að framkvæmd um lagningu Álftanesvegar sé lögmæt ber umfram allt að hafa tilgang og markmið laga um mat á umhverfisáhrifum að leiðarljósi, sem er að meta umhverfisáhrif framkvæmda áður en leyfi fyrir þeim er veitt. Í stefnu þessari hafa verið færð rök fyrir því að svo hafi ekki verið gert því ekki hafi verið fylgt lögbundinni skyldu um endurskoðun á matsskýrslu þar sem liðin eru meira en 10 ár frá umhverfismati án þess að framkvæmdir hafi hafist. Ekki hefur legið í augum uppi hvort um kæránlegar ákvarðanir stjórnvalda hefur verið að ræða og ef svo er ber að auglýsa þær í samræmi við lagaáskilnað og meginregluna um þátttöku almennings í þessu ferli. Það hefur ekki verið gert. Aðferðafræðin að baki mati á umhverfisáhrifum byggir á því að ekki sé dreginn taumur þeirra sem að framkvæmdinni standa á kostnað umhverfisins og réttinda hagsmunaaðila, almennings og samtaka þeirra. Því er ekki að heilsa í þessu máli og hefur framganga stjórnvalda einkennst af valdhroka og algeru viljaleysi til að láta umhverfið njóta vafans. Leiki vafi á því hvort umhverfismatið sé fullnægjandi ber að hafa tilgang laganna að leiðarljósi.

4. Eldri eða nógildandi lög?

Loks er þess að geta að stjórnvöld hafa skapað algera réttaróvissu með því að vera tvístígandi um hvort eldri lög eða nógildandi lög um mat á umhverfisáhrifum eiga við í máli þessu. Vísaði Skipulagsstofnun til að mynda bæði til eldri laga og yngri í bréfi stofnunarinnar frá 19. júlí sl. að því er varðar endurskoðun á umhverfismati. Slíkt er algerlega ófullnægjandi þegar opinber stofnun á í hlut og í húfi er lögbundinn réttur almennings til að taka þátt í matsferlinu. Síðar hefur stofnunin haldið sig við þá lögskýringu að eldri lög gildi um endurskoðun matsins. Bréf Skipulagsstofnunar hafa ennfremur verið með þeim hætti að útilokað er að átta sig á hvort með þeim hafi verið tekin kæránleg ákvörðun. Meginreglan er hins vegar sú að ákvarðanir sem teknar eru skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum ber að auglýsa, eigi ferlið að vera opið og gagnsætt þannig að opnað sé fyrir kærnumöguleika. Nægir hér að vísa til 12. gr. laganna. Skipulagsstofnun hefur hins vegar komið sér hjá því að taka kæránlega ákvörðun í þessu máli um endurskoðun á umhverfismati eða matsskýrslu og með þeim hætti hindrað aðkomu handhafa hagsmuna og samtaka þeirra að málinu. Vakna óneitanlega spurningar um hvort með því sé verið að forðast frekari tafir á framkvæmdinni. Stefnendur hefur sömuleiðis meðvitað forðast að taka kæránlegar ákvarðanir eins og framlögð bréf hans bera glöggt vitni um, sbr. t.d. dskj. nr. 20.

Því liggur fyrir að ekki er hægt að styðja þær fyrirhuguðu framkvæmdir sem auglýstar voru með útboði 7. ágúst 2012 við umhverfismat það sem gert var árið 2002 þar sem það á annað tveggja ekki við framkvæmdir þær sem boðnar voru út eða þá að umhverfismatið er úr gildi fallið. Stefnendur telja raunar að hvoru tveggja eigi við.

Af öllu þessu leiðir að fallist virðulegur dómur ekki á að *ekkert* umhverfismat sé fyrir framkvæmdinni sé núverandi umhverfismati svo ábótavant að það leiði til sömu niðurstöðu.

Tilfni málssóknar

Baráttan um hraunið er búin að standa lengi og hafa andstæðingar framkvæmdarinnar á stundum villst í vöndunarhúsi flókinnar stjórnýslu sem einkennt hefur þennan málaflökk. Oftar en ekki hefur formið tekið völdin af efninu. Í því samhengi er sláandi að bera saman gildistíma mata og leyfa annars vegar og svo hina litlu kæruglugga þar á eftir. Nái menn ekki inn í kærugluggann einhverra hluta vegna vaknar spurningin um það hvort viðkomandi stjórnýslugjörningur öðlist þar á eftir eilíft líf. Slíkt er auðvitað ótækt. Aukin heldur liggur heldur ekki alltaf í augum uppi hvort teknar hafa verið kæránlegar ákvarðanir en meginreglan er sú að þær þurfi að auglýsa enda snýst mat á umhverfisáhrifum um að tryggja aðkomu og þátttöku hagsmunaaðila í ferlinu. Málsmeðferð stjórnvalda í forsögu þessa dómsmáls er óviðunandi og hefur hún öðru fremur einkennst af því að sniðganga lögbundinn rétt hagsmunaaðila til aðkomu að ferlinu, þ.m.t. til aðgangs að kærúrræðum. Því er nauðsynlegt að láta reyna á efnisrétt í máli þessu enda standa hvorki réttarfarslög né sérlög gegn því að leita efnisúrlausnar beint fyrir dómi eins og mál þetta liggur fyrir.

Stefnendur eru allir umhverfisverndarsamtök af þeim toga sem tryggð er aðild að dómsmálum sem tengjast tilgangi félaganna, sbr. 16. gr. einkamálalaga nr. 91/1991, 4. gr. laga 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála og 13. gr. laga nr. 131/2011 um breytingu á ýmsum lögum vegna fullgildingar Árósasamningsins. Stefnendur hafa þannig bæði aðild og lögvarða hagsmuni af málssókn þessari.

Lagatilvísanir:

Stefnendur vísa m.a. til; einkamálalaga nr. 91/1991, eml., m.a. 16. og 24. gr.laganna, laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, einkum 12. gr. laganna, skipulagslaga, nr. 123/2010 sérstaklega 3. mgr. 3. gr., 14., 15. og 53. gr., eldri skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, laga nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið, einkum 3. gr., laga nr. 131/2011 um breytingu á ýmsum lögum vegna fullgildingar Árósasamningsins, laga nr. 130/2011 um úrskurðarnefnd umhverfis- og auðlindamála, einkum 4. gr., laga um náttúruvernd nr. 44/1999, einkum a- liðar 1. mgr. 37. gr., sbr. nú a.-lið 2. mgr. 57. gr., sbr. 3. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, laga nr. 23/2006 um upplýsingarétt um umhverfismál og Stjórnarskrá lýðveldisins Íslands, nr. 33/1944, einkum, 70. gr. Um málskostnað vísast til XXI. kafla eml.

Þá vísa stefnendur til tilskipunar nr. 85/337/EBE um mat á áhrifum sem tiltekna framkvæmdir á vegum hins opinbera eða einkaaðila kunna að hafa á umhverfið og tilskipun 97/11/EB um breytingu á tilskipun 85/337/EBE, tilskipunar 2003/35/EB um þátttöku almennings að því er varðar gerð tiltekinn skipulags- og framkvæmdaáætla í tengslum við umhverfismál og um breytingu á tilskipunum 85/337/EBE og 96/61/EB að því er varðar þátttöku almennings og aðgang að réttlátri málsmeðferð, tilskipunar 2003/4/EB um almennan aðgang að upplýsingum um umhverfismál og niðurfellingu á tilskipun ráðsins 90/313/EB og samnings um aðgang að upplýsingum, þátttöku almennings í ákvarðanatöku og aðgang að réttlátri málsmeðferð í umhverfismálum sem gerður var í Árósum 25. júní 1998.

Framlagning:

- Nr. 1. Stefna þessi.
- Nr. 2. Skrá yfir framlögð skjöl.
- Nr. 3. Útboðsgögn Vegagerðarinnar og Framkvæmdafréttir Vegagerðarinnar, vegna útboðs á gerð Álftanesveg, 14. tbl., dags. 7. ágúst 2012.
- Nr. 4. Úrskurður Skipulagsstofnunar vegna mats á umhverfisáhrifum, dags. 22. maí 2002, ásamt undirgögnum.
- Nr. 5. Úrskurður Skipulagsstjóra ríkisins vegna mats á umhverfisáhrifum, dags. 7. júní 2000, ásamt undirgögnum.
- Nr. 6. Framkvæmdaleyfi Garðabæjar fyrir lagningu stofnbrautarinnar Álftanesveg, dags. 7. apríl 2009.
- Nr. 7. Framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins Álftaness fyrir lagningu stofnbrautarinnar Álftanesveg, dags. 4. júní 2009.
- Nr. 8. Uppdráttur að skipulagstillögu, Almenna verkfræðistofan, nóvember 2002.
- Nr. 9. Bréf Skipulagsstofnunar til Garðabæjar, dags. 26. júní 2012.
- Nr. 10. Bréf Skipulagsstofnunar til Hrafns Sigurðssonar, dags. 19. júlí 2012.
- Nr. 11. Tölvupóstur Hrafns Sigurðssonar til Skipulagsstofnunar, dags. 7. ágúst 2012.
- Nr. 12. Svar Skipulagsstofnunar við tölvupósti Hrafns Sigurðssonar, dags. 16. ágúst 2012.
- Nr. 13. Bréf lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til formanns bæjarráðs Garðabæjar og vegamálastjóra, dags. 1. október 2012.
- Nr. 14. Bréf lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til formanns bæjarráðs Garðabæjar og vegamálastjóra, dags. 10. október 2012.
- Nr. 15. Bréf Skipulagsstofnunar til lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. dags. 16. október 2012.
- Nr. 16. Bréf bæjarritara Garðabæjar til lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. dags. 17. október 2012.
- Nr. 17. Bréf lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl., til Skipulagsstofnunar dags. 17. október 2012.
- Nr. 18. Svar Vegagerðar við bréfi lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl., dags. 22. október 2012.
- Nr. 19. Bréf Skipulagsstofnunar, til lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl., dags. 23. október 2012.

- Nr. 20 Tilkynning lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til vegamálastjóra um brottfallið framkvæmdaleyfi, dags. 24. október 2012.
- Nr. 21 Svar Vegagerðar til lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl., dags. 2. nóvember 2012.
- Nr. 22 Bréf umhverfissráðuneytis til Málþings, dags. 8. nóvember 2012.
- Nr. 23 Bréf lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til skipulagsstjóra Garðabæjar, dags. 19. nóvember 2012.
- Nr. 24 Kæra lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, ásamt fylgigögnum, dags. 19. nóvember 2012.
- Nr. 25 Bréf Einars Farestveit, hdl. f.h. Vegagerðarinnar, til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, dags. 21. desember 2012.
- Nr. 26 Athugasemdir Skúla Bjarnasonar, hrl. til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, ásamt gögnum dags. 19. mars 2013.
- Nr. 27 Úrskurður úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, dags. 22. mars 2013.
- Nr. 38 Bréf lögmanns íbúa, Skúla Bjarnasonar, hrl. til vegamálastjóra, dags. 8. apríl 2013.
- Nr. 29 Greinargerð Vegagerðar, til ráðherra, dags. 16. maí 2013.
- Nr. 30 Bréf innanríkisráðherra til vegamálastjóra, dags. 22. maí 2013.
- Nr. 31 Blaðagrein, „Deilt um Álftanesveg og Gálgahraun“, Fréttablaðið, bls. 8, 28. maí 2013.
- Nr. 32 Blaðagrein, „Umhverfismatið rennur út í ágúst“, DV, bls. 14, 31.maí-2. júní.
- Nr. 33 Athugasemdir Hraunavina við greinargerð Vegamálastjóra, dags. 4. júní 2013.

Skýrslutökur:

Ekki liggur fyrir á þessu stigi hverja stefnendur munu leiða fyrir dóminn en stefnendur áskilja sér rétt til þess að leiða fyrir dóminn, auk aðila, sérfræðinga og vitni eftir því sem tilefni verður til undir rekstri málsins og áskilja sér einnig rétt til þess að koma að nýjum gögnum, málsútlitunum og málsástæðum.

Fyrirkall:

Fyrir því stefnist hér með vegamálastjóra, Hreini Haraldssyni, kt. 240649-2849, Silungakvísl 33, 110 Reykjavík, f.h. Vegagerðarinnar, kt. 680269-2899, Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík, til þess að mæta á dómþingi Héraðsdóms Reykjavíkur sem haldið verður í dómsal nr. 102 í Dómhúsinu við Lækjartorg, Reykjavík, þriðjudaginn, 18. júní 2013, kl. 10:00 **árdegis**, er mál þetta verður þingfest, til þess þar og þá, ef ekki verður sátt í málinu, að sjá skjöl og skilríki í dóm lögð, á sókn sakar og dómkröfur að hlýða, til sakar að svara og leggja fram gögn af sinni hálfu. Ef ekki verður mætt af hálfu stefnda við þingfestingu málsins má búast við að útivistardómur gangi í málinu.

Stefnufrestur er 3 sólarhringar.

F. u. Skúla Bjarnasonar

Reykjavík, 4. júní 2013

f.h. stefnenda,

hrl. *Ragnvaldur A. Þorsteinsson*
Skúli Bjarnason, hrl.