
Hringvegur í Mýrdal

Álit um matsáætlun

1 Inngangur

Þann 20. desember 2021 barst Skipulagsstofnun matsáætlun Vegagerðarinnar vegna Hringvegar í Mýrdal samkvæmt 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, sbr. lið 10.07 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Mýrdalshrepps, Byggðastofnunar, Ferðamálastofu, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Skógræktarinnar, Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands um matsáætlun Vegagerðarinnar.

2 Gögn lögð fram

Matsáætlun framkvæmdaraðila: Færsla Hringvegar (1-B2_B4) í Mýrdal. Matsáætlun. VSÓ ráðgjöf og Vegagerðin, desember 2021.

Umsagnir um matsáætlun bárust frá Mýrdalshreppi 28. janúar 2022, Fiskistofu 31. janúar 2022, Hafrannsóknastofnun 12. janúar 2022, Heilbrigðiseftirliti Suðurlands 27. janúar 2022, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun 25. janúar 2022, Minjastofnun Íslands 25. janúar 2022, Náttúrufræðistofnun Íslands 27. janúar 2022, Umhverfisstofnun 19. janúar 2022, Veðurstofu Íslands 31. janúar 2022, Ágústi Valfells 27. janúar 2022, Ásmundi Sæmundssyni, Evu Dögg Þorsteinsdóttur, Guðna Einarssyni, Gunnari Á. Gunnarssyni, Ólafi Jónssyni, Steinþóri Vigfússyni og Samtökum íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal 27. janúar 2022, eigendum Norðurgarða 3a, 3b, 3c og 3d 22. janúar 2022, Emblu Ýr Bárudóttur 26. janúar 2022, Erni Þorvaldssyni 27. janúar 2022, Eyjólfri Sigurjónssyni 25. janúar 2022, félaginu Djúpaleiti 27. janúar 2022, Grétari Gunnarssyni 10. janúar 2022, Jakobínu Elsu Ragnarsdóttur 27. janúar 2022, Julian Burgos 26. janúar 2022, Kristjáni Jónssyni 2. apríl 2021, Landvernd 26. janúar 2022, Marinó Frey Steinþórssyni 10. janúar 2022, Náttúruverndarsamtökum Suðurlands 27. janúar 2022, Reyni Ragnarssyni o.fl. 27. janúar 2022, Sigríði Steinþórsdóttur 26. janúar 2022, Steinunni Þórarinsdóttur 14. janúar 2022, Sunnu Guðrúnu Pétursdóttur 26. janúar 2022, Vinum vegfarandans 25. janúar 2022 og Þóri N. Kjartanssyni 27. janúar 2022.

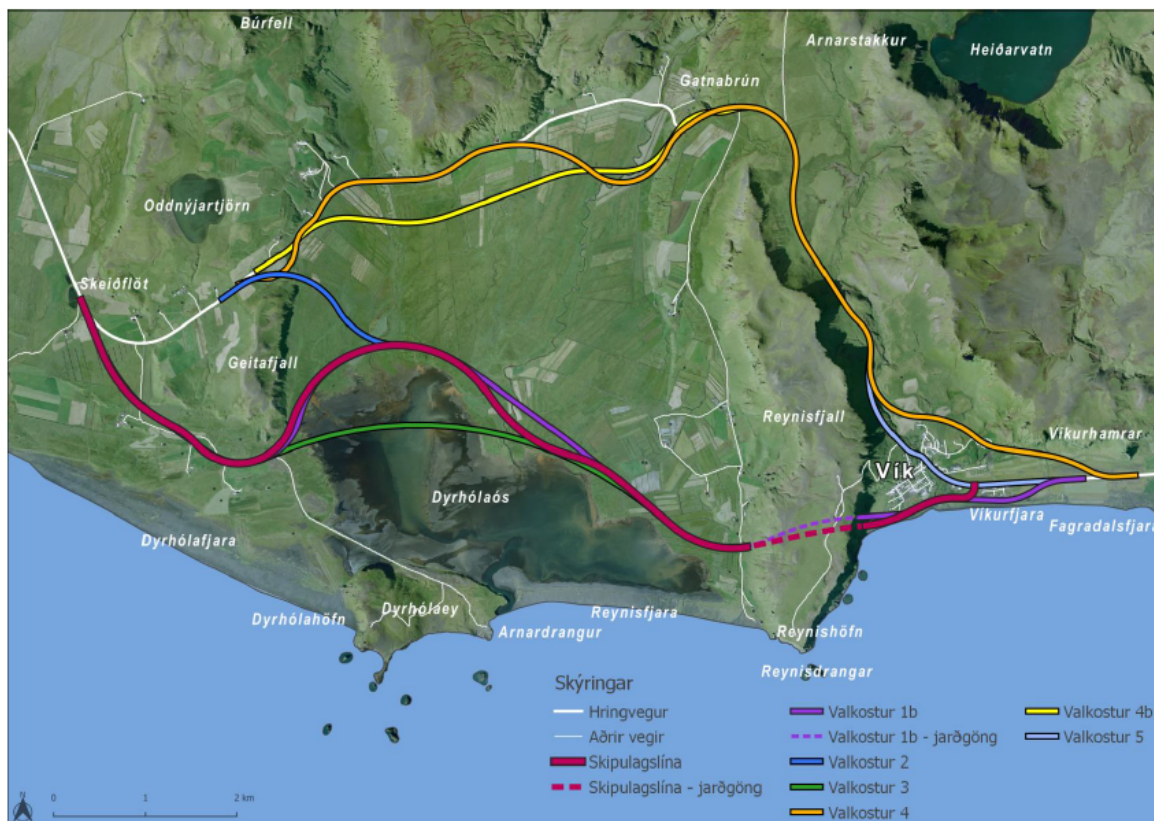
Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 24. febrúar og 2. mars 2022.

3 Framkvæmd og umhverfisáhrif

Í matsáætlun Vegagerðarinnar eru kynnt áform um breytingar á Hringvegi í Mýrdal á um 13 km kafla milli Skeiðflatar og þéttbýlisins í Vík og gerð grein fyrir hvernig Vegagerðin hyggst standa að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.



Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að ein megin forsenda framkvæmdarinnar sé að gera veginn að greiðfærum láglandisvegi. Lagðir eru fram sjö valkostir um legu vegarins sem lagt verði mat á í umhverfismatsskýrslu (Mynd 1). Ráðgert er að framkvæmdir geti hafist árið 2023 og geti tekið um 3 ár. Um framkvæmdalýsingu vísast að öðru leyti til matsáætlunar Vegagerðarinnar.



Mynd 1 Valkostir sem Vegagerðin kynnr í matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum Hringvegur í Mýrdal (mynd úr matsáætlun Vegagerðarinnar). Það sem auðkennt er sem „Skipulagslína“ er nefnt valkostur 1 í texta.

Að neðan er gerð grein fyrir atriðum sem fjalla þarf um í umhverfismatsskýrslu umfram það sem tilgreint er í matsáætlun Vegagerðarinnar eða leiðir beint af kröfum í 21. gr. laga nr. 111/2021 og reglugerð nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Markmið og forsendur framkvæmdar

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að markmið framkvæmdarinnar felist í:

- Greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga.
- Umferðaröryggi (lega vegarins) með bættum vegtæknilegum eiginleikum (sjónlengdir, beygjur, halli, fækkun vegtenginga).
- Þjóðvegur út úr þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist í þéttbýli.
- Stytting Hringvegur.

Skipulagsstofnun gerir athugasemdir við að flutningur þjóðvegur út úr þéttbýlinu sé sett fram sem markmið framkvæmdarinnar. Að mati stofnunarinnar ættu markmið með framkvæmdinni að lúta að atriðum eins og öryggi, hljóðvist og þeirri þjónustu sem veginum er ætlað að sinna fyrir samfélagið á svæðinu og umferð um svæðið, fremur en að fela í sér tiltekna valkosti um legu vegarins. Í matsáætlun eru ekki lögð fram gögn sem rökstyðja þörfina á þessu markmiði eða sýnt



fram á að ekki sé unnt að ná fram ásætlanlegu öryggi og hljóðvist í þéttbýlinu með endurbótum á núverandi vegi og viðeigandi útfærslu hans og hönnun, svo sem með tilliti til umferðarhraða.

Í matsáætluninni segir jafnframt: „Stefnt er að því að vegurinn verði greiðfær og öruggur láglandisvegur. Láglandisvegur um Mýrdal við Dyrhólaós er talinn bæta umferðaröryggi og útrýma erfiðum farartálma í vetrarveðrum á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðarfjarðar.“

Í umsögnum um matsáætlun er m.a. bent á að vegurinn liggur nú um háls sem er mest í rúmlega 100 m hæð yfir sjávarmáli og geti ekki talist hálendis- eða fjallvegur. Í umsögnum er lagt til að aflað verði gagna um hversu oft Hringvegurinn lokast vegna slæms veðurs undir Eyjafjöllum, í Örafum og á Hellisheiði til samanburðar.

Í frekari upplýsingum frá Vegagerðinni kemur fram að gert sé ráð fyrir að í umhverfismatsskýrslu verði lokanir og kostnaður við vetrarþjónustu við Reynisfjall borið saman við láglandið í kring.

Skipulagsstofnun tekur undir framangreindar ábendingar. Mikilvægt er að forsendur framkvæmdarinnar séu settar fram á hlutlægan hátt og staðhæfingar studdar gögnum. Í umhverfismatsskýrslu þarf að leggja fram upplýsingar um hversu oft, hve lengi og hvers vegna Hringveginum við Reynisfjall er lokað árlega, t.d. sl. 10 ár, og bera saman við aðra kafla á Hringveginum milli Reykjavíkur og Reyðarfjarðar sem stundum er lokað, s.s. Hellisheiði, Eyjafjöll og Örafi. Í vetrarveðrum getur færð spillst á stórum svæðum og fleiri en einum stað. Skipulagsstofnun telur ástæðu til að í umhverfismatsskýrslu komi fram upplýsingar um hversu oft lokanir við Reynisfjall eru hluti af víðtækari lokunum og hversu oft umræddur vegkafla við Reynisfjall er eina lokunin á Hringveginum um Suðurland.

Í matsáætlun er fjallað um umferð og umferðaröryggi á núverandi Hringvegi í Mýrdal. Um er að ræða mikilvæga forsendu fyrir framkvæmdinni. Í umfjöllun um forsendur framkvæmdarinnar er birt yfirlit um slys og slysatíðni á árunum 2014-2018. Ekki er gerð grein fyrir því af hverju umrætt tímabil var valið. Skipulagsstofnun telur að yfirlit yfir lengra tímabil gefi betri mynd af slysatíðni, sem og að nýta nýjustu upplýsingar. Sama á við um umferðartalningar, sem eru eingöngu birtar fyrir árin 2014-2018. Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um umferð og umferðaröryggi með hliðsjón af fyrirliggjandi upplýsingum í gagnagrunnum Vegagerðarinnar og Samgöngustofu. Ef ekki er notast við nýjustu gögn þarf að rökstyðja það sérstaklega.

Valkostir

Umhverfisstofnun bendir á, í umsögn um matsáætlun Vegagerðarinnar, að veglína samkvæmt valkosti 1 liggi nærri landsvæðum með mikið verndargildi og sem eru fjölsótt af ferðamönnum. Umhverfisstofnun telur að ekki sé unnt að ráðast í endurheimt eða mótvægisáðgerðir til að bæta fyrir umhverfisáhrif veglínna samkvæmt valkosti 1. Telur stofnunin nauðsynlegt að gera grein fyrir öðrum raunhæfum valkostum til að forðast þau neikvæðu umhverfisáhrif sem vegur samkvæmt valkosti 1 mun hafa í för með sér.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin hafi sjö valkosti til skoðunar í umhverfismati framkvæmdarinnar. Unnið sé að frumdrögum fyrir alla þá valkosti og verði sambærilegra gagna aflað um þá og gerð grein fyrir þeim í umhverfismatsskýrslu.

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að við veghönnun verði m.a. farið eftir leiðbeiningum norsku Vegagerðarinnar. Í því ljósi bendir Skipulagsstofnun á að leiðbeiningar norsku Vegagerðarinnar um umhverfismat samgönguframkvæmda gera ráð fyrir fjögurra þrepa nálgun við skoðun valkosta við skipulag og hönnun samgöngumannvirkja. Fyrsta þrepið felst í að skoða lausnir sem geta minnkað ferðapörf og haft áhrif á val á ferðamáta. Næsta þrep felst í að skoða aðgerðir sem nýta núverandi innviði og ökutæki betur. Þriðja þrepið felst í skoðun á minni bætingum og endurbyggingu á núverandi innviðum og fjórða þrepið að ráðast í umfangsmiklar endurbætur eða



nýjar veglínur.¹ Þetta er nálgun sem samræmist vel almennri faglegri túlkun á því hvernig skilgreina ber og fjalla um valkosti við umhverfismat framkvæmda. Í tilviki þeirrar framkvæmdar sem hér er ræðir fela sumir valkostir sem Vegagerðin kynnir í matsáætlun í sér umfangsmiklar framkvæmdir sem fara um svæði með hátt verndargildi og hafa hátt gildi með tilliti til ferðamennsku og útivistar. Skipulagsstofnun telur ríka ástæðu til að beita framangreindri þrepanálgun við skilgreiningu og umhverfismat valkosta. Það getur meðal annars varðað valkosti í eða við núverandi vegstæði, þar sem leitast er við að leysa þau vandamál sem eru á vegkaflanum, svo sem varðandi öryggi, hljóðvist og vetrarfærð með viðeigandi útfærslu og hönnun viðkomandi vegkafla. Á það sérstaklega við um valkost í gegnum þéttbýlið í Vík.

Frekari útfærsla, hönnun og gagnaöflun fyrir alla raunhæfa valkosti þarf að fara fram með sambærilegum hætti. Jafnframt þarf að meta alla valkosti með sambærilegum hætti í umhverfismatsskýrslu.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að meta útfærslu á Hringvegi í gegnum þéttbýlið í Vík sem tekur mið af og tillit til umhverfis vegarins þar. Þjóðvegir um þéttbýli með breiðu götuþversniði geta klofið sundur byggð og samfélag, dregið úr gæðum hins byggða umhverfis og aukið vegalengdir gangandi og hjólandi vegfarenda. Í umhverfismatsskýrslu þarf að setja fram valkost 5 með götusniði sem tekur mið af því að um er að ræða götu í þéttbýli. Dæmi um þéttbýlismiðaða gatnahönnun getur t.a.m. varðað vandaðar gönguþveranir í plani og lækun leyfilegs hámarkshraða ásamt aðgerðum til að draga úr hraða.

Samgöngukostnaður

Í viðbrögðum Vegagerðarinnar við umsögnum um matsáætlun kemur fram að gerð verði grein fyrir stofnkostnaði framkvæmdarinnar í umhverfismatsskýrslu og horft til kostnaðar við val á veglínu.

Skipulagsstofnun telur að fjalla eigi um stofn- og rekstrarkostnað allra valkosta í umhverfismatsskýrslu. Við mat á rekstrarkostnaði þarf einnig að taka tillit til rekstrarkostnaðar núverandi vegs sem verður áfram í rekstri ásamt mögulega nýjum vegtengingum, þegar það á við.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að bera saman lengd Hringvegarins og ferðatíma fyrir vegfarendur eftir ferðamáta fyrir alla valkosti.

Umferðaröryggi

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að í umhverfismatsskýrslu verði gerð grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á umferðaröryggi í Mýrdal. Ekki kemur fram hvernig það verður metið. Umferðaröryggi er jafnframt eitt af markmiðum framkvæmdarinnar en þar virðist það einkum miðast við vegtæknileg atriði sem gera bifreiðum auðvelt um vik að keyra hratt (stórir beygjuradíusar og fækkun vegtenginga). Lítið er rætt um umferðaröryggi gangandi og hjólandi vegfarenda í og við þéttbýlið í Vík. Þau áhrif þarf að meta varðandi allar veglínur, því þó svo að valkostur 5 sé eini valkosturinn í gegnum þéttbýlið þá skera aðrar veglínur á bein tengsl þéttbýlisins við ströndina og fjallshlíðar ofan bæjarins.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að meta áætlaða breytingu á slysafjölda (sundurliðað í banaslys, alvarleg slys, slys með litlum meiðslum og óhöpp án meiðsla) og áætlaða breytingu á slysakostnaði (sundurliðað í slys á fólki og eignatjón) fyrir alla framlagða valkosti. Matið þarf að ná til allra vegfarenda, þ.e. akandi, gangandi og hjólandi.

¹ Sjá t.d. bls. 30 í Håndbok V712, Konsekvensanalyser, sem eru leiðbeiningar norsku Vegagerðarinnar um hvernig standa skal að umhverfismati samgönguf framkvæmda.



Landslag og ásýnd

Í matsáætlun Vegagerðarinnar kemur fram að útbúin verða ljósmyndapör sem sýna mögulegt útlit valkosta fyrir og eftir framkvæmdir. Leitast verði við að velja staði á vegum, við mannabústaði, á þekktum ferðaþjónustu-/útivistarsvæðum eða á öðrum þekktum stöðum þar sem fólk dvelur eða á leið um og er líklegt til að koma auga á viðkomandi framkvæmdir.

Í umsögnum um matsáætlun Vegagerðarinnar hefur verið haldið fram að þrívíddarmyndband sem gefið var út við kynningu matsáætlunar hafi verið villandi. Myndbandið gefi einhliða sýn ökumanns á hraðferð eftir einni tiltekinni veglínu. Sýn á akstur eftir öðrum veglínunum vanti, sem og sýn á umhverfið sem veglínu og göngum er komið fyrir í, og sýn á þessar veglínur í umhverfinu utan frá, ekki síst frá helstu skoðunarstöðum ferðamanna o.s.frv..

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ofangreind atriði verði tekin til skoðunar við vinnslu ásýndarmynda og myndbanda. Í umhverfismatsskýrslu verði einnig ásýndarmyndir sem sýna mögulegt útlit valkosta eftir að framkvæmdum lýkur, frá völdum svæðum þar sem horft er í átt að vegi /jarðgöngum.

Skipulagsstofnun tekur undir fram komnar ábendingar. Mikilvægt er að kynningarefni gefi sem réttasta mynd af framkvæmdinni og áhrifum hennar á landslag og ásýnd. Þannig er eðlilegt að kynningarmyndbönd sem eiga að endurspeglar sýn frá vegi miðist við sjónarhorn hins almenna bílstjóra. Skipulagsstofnun vill einnig benda á að stofnunin hefur nú til meðferðar tvær umhverfismatsskýrslur frá Vegagerðinni þar sem ásýndarmyndir eru af mjög misjöfnum gæðum. Stofnunin áréttar mikilvægi þess að beitt sé viðurkenndri aðferðafræði og vandað til verka við gerð líkanmynda. Í umhverfismatsskýrslu þarf að birta ásýndarmyndir í góðum gæðum af öllum valkostum. Fyrirhugað framkvæmdasvæði liggur í mikilli nálægð við vinsæla ferðamannastaði. Í ljósi þess að mikill fjöldi fólks getur orðið fyrir áhrifum af framkvæmdinni telur Skipulagsstofnun æskilegt að útbúa sýnileikakort sem sýna hvaðan veglínur og bifreiðar sem aka eftir þeim verða sýnilegar. Hafa þarf samráð við Skipulagsstofnun við val á staðsetningum fyrir ásýndarmyndir, áður en umhverfismatsskýrslu er skilað inn, sbr. 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Samfélag

Í matsáætlun Vegagerðarinnar er ekki gert ráð fyrir mati á áhrifum framkvæmdarinnar á samfélagið í Vík. Í umsögnum um matsáætlunina er bent á að gamla Víkurþorpið hefur sögulegt gildi sem staðfest hefur verið af menntamálaráðherra sem verndarsvæði í byggð. Jafnframt að lýsa þurfi vel hvernig nýr þjóðvegur hefur áhrif á verndargildi þorpsins og lífsgæði íbúa í Vík vegna hljóðmengunar, aðgengis að fjöru og útsýnis. Mikilvægt sé að svara því við hönnun framkvæmdarinnar hvort þörf sé fyrir hljóðmanir, hvernig aðgengi íbúa og gesta verði að ströndinni og hvernig útsýni breytist frá gamla þorpinu til sjávar.

Í svörum Vegagerðarinnar við umsögnum kemur fram að gerð verði grein fyrir niðurstöðum hljóðvistarútreikninga og skoðuð þörf á mótvægisáðgerðum. Gert er ráð fyrir tvennum undirgöngum til að tryggja aðgengi gangandi, hjólandi og ríðandi umferðar frá Vík og niður í Víkurfjöru. Gert er ráð fyrir að vinna ásýndarmyndir valinna svæða þ.á.m. frá gamla Víkurþorpinu.

Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um og meta áhrif allra valkosta á útivist og tómsundur íbúa Víkur. Við slíkt mat þarf að meta tengsl við og gæði nálægra útivistarsvæða sem og útsvæða í þéttbýlinu og gæði tenginga fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Ofangreint mat á áhrifum á samfélagið í Vík þarf m.a. að byggja á viðhorfskönnun meðal íbúa til mismunandi valkosta.



Ferðapjónusta og útivist

Matsáætlun Vegagerðarinnar gerir ráð fyrir að í umhverfismatsskýrslu verði útivistarsvæði og helstu áningar- og viðkomustaðir ferðamanna í nágrenni framkvæmdasvæðis skilgreind og lagt mat á áhrif valkosta á þau. Grunnástand ferðapjónustu og mögulegar framtíðarspár verði skilgreind út frá viðtölum við ferðapjónustuaðila og ferðamenn á svæðinu. Lagt verði mat á ásýnd staða, öryggistilfinningu og aðgengi.

Auk framangreinds telur Skipulagsstofnun að meta þurfi áhrif á ferðapjónustu og útivist með því að ráðast í viðhorfskönnun meðal ferðamanna og ferðapjónustuaðila á svæðinu til mismunandi valkosta.

Verndarsvæði

Í umsögnum við matsáætlun er bent á að veglína í norðurjaðri Dyrhólaóss muni liggja á mótum mýrlendis og sjávarleira.

Skipulagsstofnun minnir á að votlendi yfir 2 ha að stærð og leirur njóta sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga um náttúruvernd og forðast ber að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til. Ef framkvæmdin hefur áhrif á svæði sem njóta sérstakrar verndar þarf að rökstyðja brýna nauðsyn þess að raska svæðunum í umhverfismatsskýrslu.

4 Niðurstaða

Í samræmi við 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða matsáætlun Vegagerðarinnar ásamt umsögnum og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim.

Við vinnslu og framsetningu umhverfismatsskýrslu þarf að:

1. **Markmið og forsendur.** Leggja fram upplýsingar um hversu oft, hve lengi og hvers vegna Hringveginum við Reynisfjall er lokað árlega, t.d. sl. 10 ár, og bera saman við aðra kafla á Hringveginum um Suðurland sem stundum er lokað, s.s. Hellisheiði, Eyjafjöll og Öræfi. Fram komi hversu oft lokanir við Reynisfjall eru hluti umfangsmeiri lokana og hversu oft umræddur vegkafla við Reynisfjall er eina lokunin á Hringveginum um Suðurland.
2. **Markmið og forsendur.** Fjalla um umferð og umferðaröryggi með hliðsjón af fyrirliggjandi upplýsingum í gagnagrunnum Vegagerðarinnar og Samgöngustofu. Ef ekki er notast við nýjustu gögn þarf að rökstyðja það sérstaklega.
3. **Valkostir.** Útfæra, hanna og afla gagna fyrir alla raunhæfa valkosti með sambærilegum hætti. Jafnframt þarf að meta alla valkosti með sambærilegum hætti í umhverfismatsskýrslu.
4. **Valkostir.** Meta útfærslu á Hringvegi í gegnum þéttbýlið í Vík sem tekur mið af og tillit til umhverfis vegarins þar. Þjóðvegir um þéttbýli með breiðu götubversniði geta klofið sundur byggð og samfélag, dregið úr gæðum hins byggða umhverfis og aukið vegalengdir gangandi og hjólandi vegfarenda. Í umhverfismatsskýrslu þarf að setja fram valkost 5 með götusniði sem tekur mið af því að um er að ræða götu í þéttbýli. Dæmi um þéttbýlismiðaða gatnahönnun getur t.a.m. varðað vandaðar gönguveranir í plani og lækun leyfilegs hámarkshraða ásamt aðgerðum til að draga úr hraða.
5. **Samgöngukostnaður.** Fjalla um stofn- og rekstrarkostnað allra valkosta. Við mat á rekstrarkostnaði þarf einnig að taka tillit til rekstrarkostnaðar núverandi vegs sem verður áfram í rekstri ásamt mögulega nýjum veltengingum, þegar það á við.
6. **Samgöngukostnaður.** Bera saman lengd Hringvegarins og ferðatíma fyrir vegfarendur eftir ferðamáta fyrir alla valkosti.



7. **Umferðaröryggi.** Meta áætlaða breytingu á slysafjölda (sundurliðað í banaslys, alvarleg slys og slys með litlum meiðslum) og áætlaða breytingu á slysakostnaði (sundurliðað í slys á fólki og eignatjón) fyrir alla framlagða valkosti. Matið þarf að ná til allra vegfarenda, þ.e. akandi, gangandi og hjólandi.
8. **Landslag og ásýnd.** Birta ásýndarmyndir í góðum gæðum af öllum valkostum. Í ljósi þess að mikill fjöldi fólks getur orðið fyrir áhrifum af framkvæmdinni telur Skipulagsstofnun æskilegt að útbúa sýnileikakort sem sýna hvaðan veglínur og bifreiðar sem aka eftir þeim verða sýnilegar. Hafa þarf samráð við Skipulagsstofnun við val á staðsetningum fyrir ásýndarmyndir, áður en umhverfismatsskýrslu er skilað inn, sbr. 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana.
9. **Samfélag.** Fjalla um og meta áhrif allra valkosta á útivist og tólmstundir íbúa Víkur. Við slíkt mat þarf að meta tengsl við og gæði nálægra útivistarsvæða sem og útisvæða í þéttbýlinu og gæði tenginga fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Ofangreint mat á áhrifum á samfélagið í Vík þarf m.a. að byggja á viðhorfskönnun meðal íbúa til mismunandi valkosta.
10. **Ferðapjónusta og útivist.** Meta áhrif á ferðapjónustu og útivist með því að ráðast í viðhorfskönnun meðal ferðamanna og ferðapjónustuaðila á svæðinu til mismunandi valkosta.
11. **Verndarsvæði.** Ef framkvæmdin hefur áhrif á svæði sem njóta sérstakrar verndar þarf að rökstyðja brýna nauðsyn þess að raska svæðunum í umhverfismatsskýrslu.

Reykjavík, 8. apríl 2022

Jakob Gunnarsson

Jón Ágúst Jónsson