



**VSÓ** RÁÐGJÖF



## **FÆRSLA HRINGVEGAR (1-B2\_B4) Í MÝRDAL**

Matsáætlun: Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum

Febrúar 2022



## Efnisyfirlit

<b>1</b>	<b>Inngangur</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum</b>	<b>3</b>
2.1	Umhverfisstofnun	3
2.2	Heilbrigðiseftirlit Suðurlands	3
2.3	Fiskistofa	3
2.4	Minjastofnun Íslands	3
2.5	Náttúrufræðistofnun Íslands	4
2.6	Mýrdalshreppur	5
2.7	Íbúar í Norðurgarði 3A, 3C, 3D og 3B	6
2.8	Náttúruverndarsamtök Suðurlands	6
2.9	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	8
2.10	Landvernd	11
2.11	Grétar Gunnarsson	12
2.12	Marínó Freyr Steinþórsson	12
2.13	Steinunn Þórarinsdóttir	12
2.14	Ágúst Valfells	12
2.15	Örn Þorvaldsson	15
2.16	Jakobína Elsa Ragnarsdóttir	15
	<b>Viðauki   Umsagnir og athugasemdir</b>	<b>16</b>



## 1 Inngangur

Skipulagsstofnun auglýsti matsáætlun um færslu Hringvegjar (1-b2\_b4) í Mýrdal þann 28. desember 2021 og stóð kynningartími til 27. janúar 2022. Á tímabilinu bárust alls 29 erindi, þar af 9 frá lögbundnum umsagnaraðilum (Tafla 1.1).

Í þessu skjali verður gerð grein fyrir atriðum sem komu fram og viðbrögðum Vegagerðarinnar við þeim. Atriðin eru flokkuð eftir aðilum sem sendu inn umsagnir og athugasemdir. Vegagerðin leggur áherslu á að svara þeim athugasemdum og umsögnum sem snúa að efnistöku fyrirhugaðrar umhverfismatskýrslu og hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum vegna færslu Hringvegjar í Mýrdal.

Í einhverjum tilvikum er lítið svo á að efni athugasemdarinnar endurspegli álit eða skoðun viðkomandi og sé því ekki unnt að svara efnislega en verður eftir atvikum svarað á öðrum vettvangi. Í mörgum athugasemdum kemur ýmist fram andstaða eða stuðningur við framkvæmd eða ákveðna valkosti en eðlilegt er að afstaða fólks sé mismunandi gagnvart þeim leiðum sem lagðar eru fram. Jafnframt kemur víða fram álit eða mat aðila um áhrif valkosta á tiltekna umhverfisþætti. Vegagerðin telur ekki tímabært að bregðast við eða svara þeim athugasemdum þar sem eftir er að vinna margvíslegar rannsóknir á umhverfis- og samfélagsþáttum, sem verða grunnur að mati á umhverfisáhrifum valkosta í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar.

Tafla 1.1 Yfirlit yfir aðila sem sendu inn athugasemdir

1	Umhverfisstofnun	16	Landvernd
2	Heilbrigðiseftirlit Suðurlands	17	Grétar Gunnarsson
3	Hafranssóknarstofnun *	18	Julian Burgos *
4	Veðurstofa Íslands *	19	Marínó Freyr Steinþórsson
5	Fiskistofa	20	Reynir Ragnarsson o.fl. *
6	Minjastofnun Íslands	21	Sigríður Steinþórsdóttir *
7	Náttúrufræðistofnun Íslands	22	Steinunn Þórarinsdóttir
8	Húsnæðis- og mannvirkjastofnun *	23	Sunna Guðrún Pétursdóttir *
9	Mýrdalshreppur	24	Vinir Vegfarandans*
10	Íbúar í Norðurgarði 3A, 3C, 3D og 3B	25	Ágúst Valfells
11	Félagið Djúpaleyti	26	Örn Þorvaldsson
12	Náttúruverndarsamtök Suðurlands	27	Jakobína Elsa Ragnarsdóttir
13	Þórir N. Kjartansson *	28	Embla Ýr Bárudóttir *
14	Samtök íbúa og hagsmunaaðila...	29	Kristján Jónsson *
15	Eyjólfur Sigurjónsson *		

\* Umsögn krefst ekki viðbragða

Framsetning athugasemda er með þeim hætti að viðkomandi athugasemdir eru birt og viðbrögð við athugasemdum koma þar fyrir neðan. Í einhverjum tilvikum hefur umsögn verið umorðuð til að draga fram helstu atriði. Hægt er að sjá allar athugasemdir og umsagnir í heild sinni í viðauka.



## 2 Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum

### 2.1 Umhverfisstofnun

Í umsögn kemur fram:

*„Í greinargerðinni kemur fram að nú sé verið að vinna að forhönnun vegar skv. valkosti 1 og „mat á umhverfisáhrifum verði unnið samhliða forhönnun vegarins til að tryggja að horft sé til umhverfissjónarmiða við útfærslu vegarins.“*

[...]

*Umhverfisstofnun telur að þegar mati á umhverfisáhrifum virðist ekki ætlað annað hlutverk en að setja fram tillögu um útfærslu vegarins, t.d. hvort fláar verði 1:2,5 eða 1:3 eða hvort ræsi verða fleiri eða færri, þá er matsferlið orðið lítið annað en formsatriði sem þarf að ljúka áður en ráðist er í framkvæmdir.“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismati framkvæmdarinnar eru sjö valkostir til skoðunar, fjórir þeirra fela í sér jarðgöng í gegnum Reynisfjall en þrír ekki. Þó að stefna hafi verið mörkuð í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps og í samgönguáætlun ber Vegagerðinni að skoða aðra raunhæfa valkosti og bera þá saman með tilliti til umhverfisáhrifa auk þess sem Vegagerðin hefur skyldum að gegna varðandi kröfur um vegtæknileg atriði, greiðfærni, umferðaröryggi og kostnað.

Unnið er að frumdrögum fyrir alla valkostina og verður sambærilegra gagna aflað um valkostina og gerð grein fyrir þeim í umhverfismatsskýrslu.

Vegagerðin mótmælir þeirri túlkun Umhverfisstofnunar að umhverfismatið sé aðeins til málamyndanna.

### 2.2 Heilbrigðiseftirlit Suðurlands

Heilbrigðiseftirlitið gerir ekki athugasemd matsáætlun en bendir á að efnistökusvæðin sem minnst er á í matsáætluninni eru ekki með gild starfsleyfi frá Heilbrigðisnefnd Suðurlands.

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verður m.a. gerð grein fyrir umfangi efnistökusvæða og stöðu þeirra í skipulagsáætlunum og leyfismálum.

### 2.3 Fiskistofa

Í umsögn kemur fram:

*„Fiskistofa leggur til að [...] metið verði hvort fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft áhrif á aðstöðu til veiði. Haft verði samráð við veiðifélag / veiðiréttareigendur“*

**Viðbrögð:** Þessu atriði verður bætt inn í umhverfismatsskýrslu.

### 2.4 Minjastofnun Íslands

Í umsögn kemur fram:

*„Í matsáætlun segir að lagt verði mat á verndargildi fornleifa og gerð grein fyrir áhrifum valkosta á fornleifar innan áhrifasvæða. Bent skal á að skv. 3. Gr. laga um menningarminjar (nr. 80/2012) teljast hvers kyns mannvistarleifar sem menn hafa gert eða mannaverk eru á og eru 100 ára og eldri til fornleifa. Í lögnum er ekki fjallað um mismunandi verndargildi fornleifa.“*





**Viðbrögð:** Til að finna lýsandi vægiseinkunn fyrir áhrif valkosta og draga fram mun milli þeirra í umhverfismatsskýrslu er fornleifafræðingur fenginn til að meta hvort einhverjar fornleifar hafi meira gildi en aðrar að hans áliti, t.a.m. varðandi fágæti eða ástand.

Vegagerðin gerir sér grein fyrir að allar fornleifar eru jafn rétt háar samkvæmt lögum um menningarminjar og að það er Minjastofnun sem gefur að lokum leyfi hvort raska megi fornleifum og/eða hvaða mótvægisáðgerða þurfi að grípa til.

Í umsögn kemur fram:

*„Minjastofnun minnir á að mikilvægt er að í umhverfismatsskýrslu verði staðsetning forleifa og útlínur þeirra sýnd á loftmynd/kort ásamt afmörkun veglína sem skoðaðar verða og annarra mannvirkja sem tilheyra framkvæmdinni. Þannig er auðveldast að meta áhrif framkvæmda á fornleifar“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verða staðsetningar fornleifa ásamt afmörkun veglína og rasks sem mun fylgja framkvæmdinni, staðsettar á loftmynd.

## 2.5 Náttúrufræðistofnun Íslands

Í umsögn kemur fram:

*„Enn er nokkuð ósamræmi í notkun hugtaka þegar kemur að uppskiptingu svæðisins með tilliti til framkvæmdar matsins og ýmist fjallað um athugunarsvæði eða viðmiðunarsvæði. Þetta hafði Náttúrufræðistofnun bent á í fyrri umsögn og þörf er á að samræma betur.“*

**Viðbrögð:** Skerpt verður á hugtakanotkun í umhverfismatsskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„Nýjum valkosti að vegleið, valkosti 4b, var bætt við eftir að umsagnir bárust um drög að matsáætlun og var það eftir að gagnasöfnun var hafin við mat á öðrum valkostum. Mjög mikilvægt er að mati Náttúrufræðistofnunar að tryggt sé að nauðsynleg gagnasöfnun til að meta umhverfisáhrif allra valkosta fari framá fullnægjandi hátt. Þegar valkostum er bætt við síðar í ferlinu er hætt á að þeir séu ekki metnir á sambærilegan hátt og aðrir valkostir sem er bagalegt. Sumum gögnum þarf að safna á vettvangi á tilteknum árstímum t.d. upplýsingar um gróður, fuglalíf og lífríki vatns. Stefnt er að því að kynna umhverfismatsskýrslu að vori 2022. Ef t.d. gögn varðandi áhrif valkosti 4b á mófugla, sem alla jafna er safnað snemmsumars, eru ekki til staðar eða metin ófullnægjandi í samanburði við mat á öðrum valkostum þarf að veita svigrúm til að safna fleiri gögnum. Rýna þarf gögn sem þegar hefur verið safnað gaumgæfilega með tilliti til þessa.“*

**Viðbrögð:** Nýr valkostur er innan athugunarsvæðis, þar sem búast má við beinu raski, og var sent til rannsóknaraðila. Vegagerðin hefur lagt áherslu á það í undirbúningi matsferilsins og rannsókna að miða við svokallað beltisnálgun þannig að hægt sé að breyta valkostum innan athugunarsvæðis gefi niðurstöður umhverfismats, eða aðrir þættir, tilefni til. Viðbótin gefur því ekki tilefni til þess að draga niðurstöður rannsókna í efa.

Í umsögn kemur fram:

*„Þá vill Náttúrufræðistofnun benda á að í umfjöllun um hljóðvist og áhrif sprenginga vegna jarðganga, þarf að leggja mat á hvort og hvernig sprengingar trufla dýralíf, einkum og sér í lagi fuglalíf í Reynisfjalli.“*



**Viðbrögð:** Gerð verður grein fyrir sprengingum og mögulegum áhrifum þeirra á fuglalíf í umhverfismatsskýrslu.

## 2.6 Mýrdalshreppur

Í umsögn kemur fram:

*„Valkostur 4 gerir ráð fyrir að þjóðvegurinn verði lagður fyrir ofan byggðina í Vík. Slíkt kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar enda er vandséð að slíkur vegur gæti uppfyllt kröfur um umferðaröryggi líkt og sléttur láglendisvegur gerir. Þar fyrir utan myndi hann liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og myndi þvera svæði sem nú er verið að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð í austurhluta bæjarins.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin mun tryggja að veghönnunarreglur og þar með kröfur um umferðaröryggi séu uppfylltar í þeim valkostum sem hún leggur til en valkosturinn liggur hærra en vegur um jarðgöng. Gerð verður grein fyrir þessum þáttum í umhverfismatsskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„Sá hluti valkosta 1b sem gerir ráð fyrir að vegurinn verði lagður meðfram fjörunni í Vík sunnan við iðnaðarsvæði kemur aukinheldur ekki til greina að mati sveitastjórnar. Samþykkt hefur verið deiliskipulag fyrir stækkun iðnaðarhverfis. Þessi færsla vegarins myndi að hluta til þvera það svæði og skv. kröfum um veghelgun gera framtíðaruppbyggingu á svæðinu svo næst sem ómögulega. Veglína skv. aðalskipulagi sveitarfélagsins liggur um hringtorg sem byggt var árið 2020 og liggur þar austur ofan við iðnaðarhverfi. Ekki er gert ráð fyrir gangandi umferð yfir þjóðveginn á þeim hluta og fækka má vegtengingum inn á iðnaðarhverfið. Umferð í nýtt íbúðarhverfi norðan við þjóðveginn mun öll fara í gegnum hringtorgið og gert er ráð fyrir að komið verði upp hljóðmön milli þjóðvegjar og íbúðarhverfis.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin vill koma á framfæri að eitt af markmiðum framkvæmdarinnar er að taka þjóðveg út fyrir þéttbýli. Framtíðaráform Mýrdalshrepps gera ráð fyrir íbúðarbyggð norðan við núverandi Hringveg og iðnaðarhverfi sunnan hans og því leggur Vegagerðin áherslu á að hugsað sé til framtíðar og veginum sé fundinn staður sem uppfyllir markmið framkvæmdarinnar.

Í umsögn kemur fram:

*„Taka þarf til greina að vegstytting fyrir stóran hluta þeirra bíla sem aka umvegina í Mýrdal er mun meiri en þeir 3 km sem þjóðvegurinn styttist um enda sparast við færslu vegarins akstur niður Dyrhólaveg (218) og Reynishverfisveg (215).“*

*Ljóst má vera að nýr vegur sem liggur á láglendi mun spara mikið í eldsneytiseyðslu og sparar þannig umtalsvert í mengandi útblæstri sem er í samræmi við stefnu stjórnvalda.“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verður umfjöllun um með hvaða hætti valkostir hafi áhrif á markmið aðgerðaráætlunar stjórnvalda um loftslagsmál og skuldbindingar Íslands í þeim efnum.



## 2.7 Íbúar í Norðurgarði 3A, 3C, 3D og 3B

Í umsögn kemur fram:

*„Til viðbótar nefnum við tillögur um möguleika til úrbóta verði ofangreindir valkostir fyrir valinu.*

- *Lækkun á hámarkshraða í gegnum erfiðustu vegkaflana.*
- *Aukin þjónusta vegagerðar á svæðinu.*
- *Sjóflutningar eða flugfrakt umfram landflutninga til framtíðar.*
- *Breikka erfiða vegkafla og minnka halla og krappar beygjur.*
- *Þungatakmarkanir á ákveðnum árstíðum t.d. vetur.*
- *Girða erfiða vegkafla með hærri vegriðum beggja megin akbrautar og á milli.*
- *Eftirlitsmyndavélar, hraðamyndavélar.*
- *Auka merkingar á vegkafla.*
- *Auka forvarnir fyrir óvana ökumenn við erfiðar aðstæður almennt á íslenskum þjóðvegum.“*

**Viðbrögð:** Í tillögum Vegagerðarinnar er almennt litið til öryggis og greiðfærni. Valkostir 4 og 5 fela í sér umbætur á núverandi vegi með þar til gerðum öryggisaðgerðum s.s. breikkunum en ekki er gert ráð fyrir aðskilnaði akstursstefna. Í umhverfismatsskýrslu verður leitast við að bera saman þjónustu við veginn um Reynisfjall og hún borin saman við þjónustu á láglandi. Flugfrakt og sjóflutningar eru ekki hluti af þeirri framkvæmd sem er í umhverfismati hér og verður því ekki tekið fyrir í umhverfismatsskýrslu.

## 2.8 Náttúruverndarsamtök Suðurlands

Í umsögn kemur fram:

*„Gera þarf í fjárhagsáætlun ráð fyrir aðgerðum sem kæmu í veg fyrir breytingar á vatnsstöðu votlendisins og áhrif á sjávarföll um ósinn. Jafnframt þyrfti að finna viðunandi lausnir á því hvernig koma mætti í veg fyrir röskun á fuglalífi og fari fugla inn í ósinn.“*

**Viðbrögð:** Ofangreind atriði væru hluti af framkvæmd og því hluti af stofnkostnaði, sem gerð verður grein fyrir í umhverfismatsskýrslu. Í umhverfismatsskýrslu verður jafnframt skoðuð þörf og gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum á fuglalíf.

Í umsögn kemur fram:

*„NSS virðast ásýndarmyndböndin sem sett eru fram með matsáætluninni gera ráð fyrir sjónarhorni úr of mikilli hæð; ættu kannski við útsýni úr flutningabíl. Þetta sést greinilega þegar bílar eru í mynd. Að mati samtakanna þyrfti að aðlaga sjónarhornið fólksbílum, sem eru langalgengustu farartækin. Hvernig liti er flóðvarnagarðurinn út þá? Einnig vantar að skýra hvernig vegurinn liti út frá öðrum sjónarhornum, þ.e. ekki einungis frá veginum sjálfum heldur t.a.m. frá Víkurkirkju, þaðan sem myndað hefur verið í bak og fyrir af ljósmyndurum og ferðamönnum, enda stórkostlegt útsýni yfir náttúruperlu og sjarmerandi þorp. Þá hvetja NSS til þess að ásýndarmyndband verði gert fyrir leið 4b, og upplifun m.a. ferðamanna sem koma inn í þorpið höfð í huga – í samhengi við annað sem hér er ritað um tengsl náttúruverndar og ferðaþjónustu.“*

**Viðbrögð:** Ofangreind atriði verða tekin til skoðunar við vinnslu ásýndarmynda og myndbanda. Í umhverfismatsskýrslu verða einnig ásýndarmyndir sem sýna mögulegt útlit



valkosta eftir að framkvæmdum lýkur, frá völdum svæðum þar sem horft er í átt að vegi / jarðgöngum.

Í umsögn kemur fram:

*„NSS gera sérstaka athugasemdi við eftirfarandi orðalag á bls. 3 í matsáætluninni, þar sem fjallað er um forsendur fyrir færslu hringvegjarins í Mýrdal: „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.“ Þessu orðalagi þarf að breyta þar sem núverandi vegur er ekki hálendisvegur. Skoða þarf aðra farartálma, aðstæður vega og veðurfar víðar á Suðurlandsveginum. Þessi texta hljómar sem aðrir farartálmar séu engir. Þá benda NSS á að gera megi grein fyrir því hvers vegna Reyðarfjörður tiltekinn sérstaklega. Að auki segir í inngangi matsáætlunarinnar: „Á hringveginum á Suðurlandsundirlendi er Reynisfjall eina verulega misfellan.“ Þessa staðhæfingu telja samtökin að skorti rök fyrir og því villandi að hafa í inngangi.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin sér ekki ástæðu til breyta orðalagi. Ekki er verið að tala um hálendisveg í textanum. Valkostir sem fela í sér jarðgöng um Reynisfjall liggja lægra í landinu en valkostir sem fylgja núverandi veglínu norður fyrir fjallið. Eins og fram kemur í svari 2.4.3 í viðauka A við matsáætlunar er gert ráð fyrir að bera saman lokanir sem og kostnað við vetrarþjónustu fyrir Reynisfjall við þjónustu og lokanir á láglandinu í kring í umhverfismatsskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„NSS óska eftir því að rannsókn verði gerð á upplifun ferðamanna af núverandi vegi og því hvaða áhrif færsla hringvegjarins er líkleg til að hafa á hana.“*

**Viðbrögð:** Unnin verður úttekt á ferðaþjónustu og útivist og gerð grein fyrir niðurstöðum í umhverfismatsskýrslu. Þar er aflað gagna um viðhorf tiltekinna notendahópa, ferðaþjónustuaðila, ferðamanna og útivistarfólks til valkosta framkvæmdarinnar.

Í umsögn kemur fram:

*„NSS sakna þess að sjá matsáætluninni gerða grein fyrir þeim tilraunaborunum sem gerðar hafa verið í Reynisfjalli.“*

**Viðbrögð:** Enn er verið að vinna að tilraunaborunum í Reynisfjalli og hafa niðurstöður ekki verið teknar saman. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum tilraunaborananna í umhverfismatsskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„NSS leggja áherslu á að [...] ábending frá Veðurstofu Íslands [um drög að matsáætlun] verði tekin af fullri alvöru og málið kannað til hlítar“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir hættumati ofanflóða á svæðinu.



## 2.9 Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal

Í umsögn kemur fram:

*„Við ítrekum og áréttum að miklu skiptir að hlutirnir séu rétt orðaðir, svo þeir séu settir í rétt samhengi. Í inngangi matsáætlunar, þar sem vitnað er í texta úr jarðgangaáætlun (Vegagerðin, 2000), er rætt um núverandi leið við Reynisfjall og sagt að leiðin liggji upp á fjallið að vestanverðu. Landfræðilega er þetta er rangt. Núverandi vegur liggur ekki upp á Reynisfjall eða yfir það, heldur um lágan háls norðan þess og vestan sem nær mest í rúmlega 100 m hæð yfir sjávarmáli. Hér er því hvorki um hálendis- né fjallveg að ræða. Einnig er talað um að vegurinn sé eini farartálminn á Suðurlandsundirlendinu án þess að sú staðreynd sé studd neinum gögnum. Við leggjum til að aflað verði gagna um hversu oft vegurinn lokast vegna slæms veðurs undir Eyjafjöllum, í Öræfum og á Hellisheiði til að samanburðar.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin sá ekki ástæðu til að breyta orðalagi í þessum texta enda um beina tilvitnun að ræða. Þessu orðalagi var breytt á öðrum stöðum í matsáætlun.

Eins og fram kemur í svari 2.4.3 í viðauka A við matsáætlunar er gert ráð fyrir að bera saman lokanir sem og kostnaður við vetrarþjónustu fyrir Reynisfjall við þjónustu og lokanir á láglandinu í kring í umhverfismatsskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„Í matsskýrslu er vísað í Umhverfisskýrslu aðalskipulags Mýrdalshrepps sem gögn til að byggja á og vinna upp úr. Við höfum áður bent á að sú skýrsla á ekki heima í matsskýrslu þar sem hún var unnin af yfirlýstum stuðnings- og baráttumönnum fyrir veglínu 1. Gögn sem notuð eru í matsskýrslu verða að vera unnin af óhlutdrægni og með faglegum vinnubrögðum.“*

**Viðbrögð:** Umhverfismatsskýrsla aðalskipulags er fyrirbyggjandi gagn sem ber að nefna. Hins vegar er umhverfismat framkvæmda mun ítarlegra þar sem nýjum gögnum og rannsóknum verður aflað, samanber rannsóknaráætlun matsáætlunar.

Í umsögn kemur fram:

*„Meðal tilgreindra markmiða breyttrar legu þjóðveggar 1 um Mýrdal er eftirfarandi: „Þjóðvegur út úr þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist í þéttbýli“. Með því er tekið tillit til þess markmiðs Aðalskipulags Mýrdalshrepps 2012-2028 að færa þjóðveg 1 út fyrir þorpið í Vík. Það vekur sérstaka athygli okkar að meðan að Vegagerðin vinnur að því að skoða og meta hvaða kostir séu í stöðunni við að ná því markmiði þá vinnur sveitarfélagið af fullum krafti gegn þessu sama markmiði, líkt og kemur fram í athugasemdum Mýrdalshrepps, en þar segir m.a.: „Valkostur 4 kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar.“*

*Valkosturinn er ekki talinn uppfylla kröfur um umferðaöryggi auk þess sem hann kemur til með að liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og þvera svæði sem verið er að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð.“ Ef valkostur um veg með jarðgöngum er af einhverjum orsökum ekki framkvæmanlegur, þá er sveitarfélagið að deiliskipuleggja íbúðabyggð beint ofan í eina valkostinn sem gefur möguleika á að taka veginn út fyrir þéttbýlið.*

*Skilja má það sem svo að sveitarfélagið sé með vísitandi hætti að beita sér fyrir að ákveðnir veglínukostir verði settir inn. Ennfremur má geta þess að nú í þessum skrifuðu orðum er nýtt Aðalskipulag Mýrdalshrepps í mótun og þar er jafnframt verið að*





*deiliskipuleggja íbúabyggð austur með þjóðvegi 1, við austurenda Víkurþorps og þar með verður þjóðvegur 1 áfram innan þéttbýlisins.*

*Við bendum á að markmið sveitarfélagsins um veg út fyrir þorpið, hefur fallið um sjálft sig og á ekki lengur við, því hvar sem vegurinn kemur þá verður hann alltaf innan þéttbýlisins miðað við stefnu sveitarfélagsins í skipulagsmálum. Því er vinsamlegast beint til Skipulagsstofnunar að skoða þetta mál sérstaklega.“*

**Viðbrögð:** Markmið framkvæmdar með færslu Hringvegjar eru skýr, en mikilvægur hluti umhverfismatsins er m.a. að bera saman umhverfisáhrif valkosta, samræmi þeirra við markmið framkvæmdar og samræmi við skipulagsáætlanir.

Í umsögn kemur fram:

*„Við bendum á í fyrri athugasemdum okkar að mikilvægt væri að gera nýtt hættumatskort vegna ofanflóða. En í matsáætlun er vísað í hættumat 2009. Við teljum mikilvægt að unnið verði í nánu samráði við Veðurstofu Íslands varðandi ofanflóðahættu.“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatskýrslu verður gerð grein fyrir hættumati ofanflóða á svæðinu.

*„Við bendum á að hvergi kemur fram í matsáætlun að rannsaka eigi með jarðborunum bergtegundir og jarðlög Reynisfjalls. Við og aðrir aðilar innan samtaka okkar hafa fengið óljósa vitneskju um boranir í Reynisfjalli. Í einhverjum tilvikum var haft samráð við landeigendur en í öðrum tilvikum ekki. Hér skal enn og aftur ítrekað mikilvægi þess að ekki sé ráðist í framkvæmd slíkra athugana, sem augljóslega hafa jarðrask í för með sér, án skipulegs samráðs og samstarfs við bændur og aðra landeigendur og þannig að haldið sé opnu upplýsingaflæði um framgang þeirra aðgerða. Í því sambandi viljum við benda á að mikið rask og stór sár hafa myndast í Reynisfjall þar sem profuboranir hafa farið fram. Mikilvægt er að þessi sár verði þegar í stað grædd og fyrri ásýnd endurheimt eins og kostur er.“*

**Viðbrögð:** Umræddar rannsóknarboranir eru ekki mats- eða tilkynningaskyldar samkvæmt lögum um umhverfismats áætlana og framkvæmda nr. 111/2021. Vegagerðin tekur undir mikilvægi samráðs og samstarfs við bændur, landeigendur og aðra hlutaðeigandi aðila. Bréf var sent til þeirra sem telja til eignaréttar á umræddu svæði dagsett 30.11.2020 vegna fyrirhugaðra rannsóknaþoranna. Þar kom m.a. fram er reynt verði eftir fremsta megni að halda jarðraski í lágmarki og ganga frá mögulegri slóð eins vel og kostur er, en þó kann að vera að sár verði sjáanlegt.“

Þá var fengið framkvæmdaleyfi til rannsóknarboranna frá Mýrdalshrepp. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum rannsóknarboranna í umhverfismatskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*„Í kafla 9.2 Fuglalíf er ástæða til að minna frekar á hve gríðarlega fjölbreytt og mikið fuglalíf þrífst á þessu svæði. Þótt fuglatalningar eitt ár kunni að gefa hér gagnlega mynd er nauðsynlegt að fuglalífið sé rannsakað til lengri tíma, þar með kortlagning og samhengi þeirra vistkerfa sem fuglalífið og einstakar tegundir þrífast á. Þá viljum við einnig benda á að rannsaka þarf allt fuglalíf austan og sunnan í Reynisfjalli (auk lundabyggðanna).“*

**Viðbrögð:** Í tengslum við umhverfismatið verður gerð úttekt á grunnástandi fuglalífs á svæðinu. Vegagerðin telur fullnægjandi að úttektin nái yfir eitt ár og að athugunarsvæðið nái til svæðis þar sem búast má við raski vegna valkosta og nágrenni þess, í samræmi við viðteknar venjur í fuglarannsóknnum vegna umhverfismats framkvæmda.



Í umsögn kemur fram:

*„Í kafla 9.4 Annað lífríki er talað um búsvæði Brekkubobba. Við bendum jafnframt á að kanna þurfi enn frekar lífríki austan í Reynisfjalli, ekki síst með tilliti til sérstöðu þess hvað varðar fjölbreytni. Áhrif umtalsverðs jarðrasks, sprenginga, borana og gríðarlegrar umferðar á þetta lífríki er nauðsynlegt að rannsaka vendilega í mati á umhverfisáhrifum.“*

**Viðbrögð:** Við vinsun umhverfisþátta í matsáætlun er sérstök áhersla lögð á tegundir og búsvæði sem njóta verndar í umfjöllun um líffræðilega fjölbreytni, sbr. reglugerð 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Þrátt fyrir að annað lífríki og tegundir séu á svæðinu er ekki talin ástæða gera grein fyrir áhrifum á fleiri tegundir en nú er gert ráð fyrir í umhverfismati framkvæmdar.

Í umsögn kemur fram:

*„Kafli matsáætlunar nr. 9.10 Ferðaþjónusta og útivist hefst á þessum orðum: „Töluverð ferðaþjónusta er í Mýrdalshreppi...“. Við teljum að hér sé of vægt til orða tekið og leggjum til að orðalagi verði breytt þannig: „Umfangsmikil og fjölbreytt ferðaþjónusta er rekin í Mýrdalshreppi. Það endurspeglast í þrennu: (1) Atvinnulíf hreppsins byggir nú að stórum hluta á ferðaþjónustu; (2) mikill fjöldi ferðaþjónustufyrirtækja er rekinn í hreppnum á sviðum afþreyingar, gistingar, veitingaþjónustu og greiðasölu, og (3) gríðarlegur fjöldi ferðamanna (innlendra sem erlendra) heimsækir svæðið árlega til að upplifa náttúrufar þess.“*

[...]

*Í kafla 9.10 segir að rætt verði við ferðamenn á svæðinu. Hvorki er minnst á í áformum um gagnaöflun né tekið fram í dálki um rannsóknarspurningar hvernig álit ferðamanna verði fengið fram. Við bendum á mikilvægi þess að rannsaka upplifun ferðamanna og viðhorf þeirra til mögulegra breytinga í kjölfar framkvæmda. Jafnframt þarf að koma betur fram með hvaða hætti þeirra upplýsinga verði aflað.“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verður grunnástandi ferðaþjónustu lýst ásamt mikilvægi þess fyrir atvinnulíf svæðisins. Viðtöl eru tekin við ferðamenn, ferðaþjónustuaðila og útivistarfólksá svæðinu, spurt um notkun þeirra á svæðinu og mögulega upplifun þeirra vegna valkosta. Stuðst er við ásýndarmyndir í viðtölunum.

Í umsögn kemur fram

*„Við fögnum því að hafin sé vinna við ásýndarmyndir í formi þrívíddarmyndbanda, sem sjá má fyrstu merki um á samráðsgátt þessa máls. Dæmið sem fram er komið gefur þó ekki nægilega skýra sýn á það umhverfi sem keyrt er meðfram og hver raunveruleg ásýnd er. Sérstaklega er þó ásýndin villandi þegar komið er austur fyrir Reynisfjall og keyrt eftir fjörunni í Vík. Miðað við það sjónarhorn sem er gefið á akbrautinni má ætla að bílstjóri sitji í flutningabíl af stærstu gerð og þegar húsbíl er mætt þá er hægt að horfa ofan á þak húsbílsins. Þetta gefur skakka mynd af því hvert raunverulegt sjónarhorn hins almenna bílstjóra í venjulegum bíl verður þegar kominn er upp sjóvarnargarður sem er 7,5 m hár, þá má ætla að varla sjáist mikið meira en grjótgardurinn sjálfur. Hér þarf hins vegar að bæta verulega um betur, því að myndbandið gefur einhliða sýn ökumanns á hraðferð sinni eftir einni tiltekinni veglínu. Sýn á akstur eftir öðrum veglínunum vantar, sýn á umhverfið sem veglínu og göngum er komið fyrir í, sýn á þessar veglínur í umhverfinu utan frá, ekki síst frá helstu skoðunarstöðum ferðamanna o.s.frv. vantar algjörlega.“*



**Viðbrögð:** Ofangreind atriði verða tekin til skoðunar við vinnslu ásýndarmynda og myndbanda. Í umhverfismatsskýrslu verða einnig ásýndarmyndir sem sýna mögulegt útlit valkosta eftir að framkvæmdum lýkur, frá völdum svæðum þar sem horft er í átt að vegi / jarðgöngum.

## 2.10

### Landvernd

Í umsögn kemur fram:

*„Þá koma fram góðar hugmyndir og tillögur um hvernig má bæta umferðaröryggi með bótum á núverandi vegi. Í þessu sambandi leggur stjórn Landverndar til að lagt verði mat á hvernig megi nýta skógrækt til að draga úr sviptivindum á veginum norðan og austan við Reynisfjall og með þeim hætti bæta umferðaröryggi með náttúrlegum lausnum.“*

**Viðbrögð:** Veðurfræðingur verður fenginn til að vinna greinagerð um veðurfarslegar aðstæður á svæðinu og veðurfar við valkosti bornir saman í umhverfismatsskýrslu. Í umhverfismatsskýrslu verður skoðuð þörf á mótvægisaðgerðum.

Í umsögn kemur fram:

*„Stjórn Landverndar kallar því eftir því að röðun valkosta verði breytt, að valkostur nr. 4 verði aðal valkostur í matinu og aðrir möguleikar hafðir til samanburðar. Það er deginum ljósara að valkostur 4 hefur alla möguleika á að þjóna hlutverki sem örugg samgönguleið um Suðurland af sömu gæðum og gengur og gerist almennt á hringveginum.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin vinnur eftir þeirri stefnumótun sem fram kemur í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012 - 2028 og Samgönguáætlun 2020 - 2024. Í umhverfismati framkvæmdar eru til skoðunar þeir valkostir sem teljast raunhæfir og eru þeir bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Til að tryggja samanburðarhæfni í umhverfismatinu verður sambærilegra gagna aflað um valkostina.

Í umsögn kemur fram:

*„Áhrifin á landslag og upplifun er sláandi neikvæð í þessum myndum [sem bárust á kynningartíma draga að matsáætlun] og undirstrikar mikilvægi myndrænnar framsetningar í skýrslu um mat á umhverfisáhrifum sem Landvernd telur brýnt að komi skýrt fram í matsáætlun.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin tekur undir um mikilvægi myndrænnar framsetningar, eins og sjá má í lið 2.2.3 í viðauka A við matsáætlun „Vegagerðin mun láta vinna þrívíddarlíkan af valkostum auk þess sem unnar verða ásýndarmyndir sem gefa til kynna útlit jarðganga og vegagerðar eftir að framkvæmdum lýkur.“ Þá bendir Vegagerðin á að umfang á vegskálum og vegagerð á umræddum myndum eru mun meiri en forhönnunargögn Vegagerðarinnar benda til.

Í umsögn kemur fram:

*„Þá minnir stjórnin á að Gamla Víkurþorpið hefur sögulegt gildi sem nýlega var samþykkt af menntamálaráðherra sem Verndarsvæði í byggð. Lýsa þarf því vel hvernig nýr þjóðvegur hefur áhrif á verndargildi þorpsins og lífsgæði þeirra sem þar búa vegna hljóðmengunar, aðgangi að fjöru og útsýni. Mikilvægt er að svara því við hönnun þessarar framkvæmdar hvort þörf sé fyrir hljóðvistarmanir og hvernig aðgangur íbúa og gesta verði að ströndinni. Hvernig breytist útsýni frá gamla þorpinu til sjávar, mun það kúra*



*undir/bakvið hljóðvistarmanir/veggi? Sama gildir einnig um byggðina upp á bökkunum þarfyrr ofan.“*

**Viðbrögð:** Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum hljóðvistarútreikninga og skoðuð þörf á mótvægisaðgerðum. 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 eftir að framkvæmdum er lokið, þ.á.m. frá gamla Víkurþorpinu.

## 2.11 Grétar Gunnarsson

Í umsögn kemur fram tillaga um nýja veglínu sem fer um mitt Reynisfjall, sjá meðfylgjandi mynd í viðauka.

**Viðbrögð:** Fjöl margar tillögur að veglínum bárust þegar drög að matsáætlun var kynnt. Í kjölfar þeirra athugasemda lét Vegagerðin vinna frumhönnun/skoðun á nokkrum veglínum, m.a. um mitt Reynisfjall. Niðurstöður þeirrar vinnu má finna í viðauka C með matsáætlun.

## 2.12 Marínó Freyr Steinþórsson

Í umsögn kemur fram:

*„Var búið að athuga hvort það sé mögulegt að gera göng frá Gatnabrún og til Víkur? Það hafa verið gerð lengri göng á Íslandi.“*

**Viðbrögð:** Fjöl margar tillögur að veglínum bárust þegar drög að matsáætlun var kynnt. Í kjölfar þeirra athugasemda lét Vegagerðin vinna frumhönnun/skoðun á nokkrum veglínum. Niðurstöður þeirrar vinnu má finna í viðauka C með matsáætlun.

Eins og sjá má í lið 2.2.3 í viðauka A við matsáætlun eru göng frá Gatnabrún að Vík ekki talin raunhæfur. Göngin yrði meira en tvöfalt lengri en gert er ráð fyrir í öðrum valkostum og því kostnaðarsamari eftir því. Erfitt er að tengja núverandi veg við göngin bæði að vestan og austan, en líklega myndi tenging í Reynishverfið vera á sama stað og í dag og liggja yfir göngum en ef munni er færður austar þyrfti að gera nýja tengingu að Reynishverfi neðan við Gatnabrún.

## 2.13 Steinunn Þórarinsdóttir

Í umsögn kemur fram:

*„Ég óska eftir því að það verði tekið tillit til þessa verks [För, sem er staðsett í Víkurfjöru] ef um breytingar á nærumhverfi þess verða að ræða. Þá fer ég fram á það að ég verði með í ráðum frá upphafi. Höfundarréttur liggur hjá mér. Þess ber að geta að ríkisstjórnir beggja landa komu að verkefninu á sínum tíma auk Víkur og borgarinnar Hull sem var aðal kostunaraðili og hýsir systurverkið/hinn hluta verksins.“*

**Viðbrögð:** Ef framkvæmdin leiðir af sér að færa þurfi listaverkið För, verður haft full samráð við höfund verksins og sveitafélagið Mýrdalshrepp og leitast við að finna góðan stað fyrir verkið.

## 2.14 Ágúst Valfells

Í umsögn kemur fram:

*Athugasemd við lið 2.3.6 í töflu í viðauka A við matsáætlun. „Hér þarf að gera meira en að meta þörf á að draga úr vindálagi. Ef þörf er á því þarf að meta ávinning og kostnað af trjágróðri og vindgildrum.“*



**Viðbrögð:** Vegagerðin heldur sig við fyrri svar. Þegar samanburðar á valkostum með tilliti til veðurfarslegra aðstæðna liggur fyrir verður metin ávinningur þess draga úr vindálagi.

Í umsögn kemur fram:

*Athugasemd við lið 2.4.4 í töflu í viðauka A við matsáætlun. „Athugasemd er ekki svarað, þ.e. að fjöldi vegtenginga verði ekki einungis hafður að leiðarljósi heldur slysatíðni við hverja vegtengingu til að fá raunverulegan mælikvarða á hættu.“*

**Viðbrögð:** Við svar í lið 2.4.4 í viðauka A við matsáætlun má bæta að skv. kafla 4.1 í veghönnunarreglum Vegagerðarinnar eru tengingar eingöngu leyfðar á mjórri vegtegundum en C10 og ekki á þjóðvegum í þéttbýli. Tengingar eru skilgreindar sem fáfarnar inná- og útafkeyrslur inn á tún o.þ.h. Umferðaröryggisúttekt verður unnin fyrir valkosti og þeir bornir saman. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum í umhverfismatskýrslu.

Í umsögn kemur fram:

*Athugasemd við lið 2.4.11 í töflu í viðauka A við matsáætlun. „Hér þarf að taka tillit til þess að ef vegtollur er um göngin er líklegt að umferð um gamla veginn verði enn mikil, enda leið almennt greiðfær og aðeins lítillega lengri. Þess vegna muni enn vera umtalsverð umferð eftir vegi með margar vegtengingar o.s.v.f. Ávinningur af flutningi get því verið ofmetinn ef gert er ráð fyrir því að öll umferð fari um nýja veglínu. Skoða verður nýja veglínu sem hreina viðbót við manngerða ásýnd í landslagi.“*

**Viðbrögð:** Núverandi Hringvegur verður áfram opin og mun þjónusta um veginn taka mið af þeirri umferð sem um veginn fer. Ef nýr Hringvegur kemur með jarðgöngum mun núverandi Hringvegur hins vegar ekki vera stofnbraut.

Eitt af markmiðum Vegagerðarinnar eru greiðfærar og öruggar samgöngur, ef nýr Hringvegur kemur með jarðgöngum má skoða minni hraða og aðrar takmarkandi aðgerðir við núverandi Hringveg til að auka öryggi vegfarenda.

Skoðað verður samhliða hönnun hvort þörf sé á að greina samsetningu umferðar sem fer um svæðið en þá má greina fjölda fólksbíla, flutningabíla, rúta o.s.frv. Í framhaldinu myndi Vegagerðin uppfæra umferðarspá.

Í umsögn kemur fram:

*„Af samanburði sést að ekki hefur verið brugðist við punktum 1,9 og 13 í því skjali sem sent var með athugasemdum. Þessir punktar eru:*

*Allar tillögur sem hafa komið fram sem miða við göng í gegnum Reynisfjall fela í sér óafturkræfna framkvæmd sem mun hafa áhrif á náttúru og samfélag í Mýrdalshreppi um ókomna tíð. Því er nauðsynlegt að gæta enn meiri varkárni við ákvarðanatöku en þegar um viðsnúanlegar framkvæmdir er að ræða.*

*Veglína í norðurjaðri Dyrhólaóss mun liggja á mótum mýrlendis og sjávarleira. Á þessum mótum er mikið líf í lækjum, tjörnum og ósum Deildarár og Hvammsár. Taka verður til greina að lífríki þessarar randa er allsérstakt og ólíkt því sem er að finna sitt hvorum megin mótanna.*

*Ef nota skal styttingu vegar sem röksemdafærslu fyrir jarðgöngum í gegnum Reynisfjall ber að hafa í huga að til framtíðar munu þau farartæki sem aka þar um líklegast vera*





*knúin rafmagni sem á uppruna sinn í endurnýjanlegri orku og því ekki við hæfi að gera ráð fyrir styttingu vegar leið til minni notkunar á jarðefnaeldsneyti.*

*Varðandi þessi atriði sem er ósvarað má nefna að það er veigamikill munur á framkvæmdum sem eru óafturkræfar [...] og þeirra sem eru í eðli sínu viðsnúanlegar [...]. Því þurfa rök fyrir slíkum aðgerðum að vega mun þyngra en ella og varúðarsjónarmið að vera ríkari. Þá ber að áréttu að öll rönd Dyrhólaóss tekur við breytingum á vatnshæð þegar ósinn er „uppi“ eða „úti“. Ef vegur liggur um röndina, með veghleðslu og endanlegum fjölda ræsa mun streymi gerbreytast og aðstæður fyrir lífríki á mótum mýrlendis og leira einnig. Hvað þriðja punkturn varðar ætti að vera augljóst mál að minni notkun jarðefnaeldsneytis með tilheyrandi útblæstri sé ekki rétt að nota sem hugsanlegan ávinning af styttingu aksturleiðar“*

**Viðbrögð:** Í viðbrögðum við umsögnum og athugasemdum vegna draga að matsáætlun og matsáætlun kemur fram að Vegagerðin leggur áherslu á að svara atriðum sem snúa að efnistöku fyrirhugaðrar umhverfismatskýrslu og hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum vegna framkvæmdar.

Víða hafa komið fram álit eða mat aðila um áhrif valkosta á tiltekna umhverfisþætti sem Vegagerðin telur ekki tímabært að bregðast við eða svara. En eftir er að vinna margvíslegar rannsóknir á umhverfis- og samfélagsþáttum, sem verða grunnur að mati á umhverfisáhrifum valkosta. Í umhverfismatskýrslu verður grein fyrir:

- Lífríki í vatni.
- Uppbyggingu og útfærslu vega sem liggja meðfram eða yfir ósinn og hvernig gætt verður að vatnabúskap.
- Forsendum framkvæmdar, en fleiri ávinningar eru af styttri vegalengdum en minni notkun jarðefnaeldsneytis.

Í umsögn kemur fram:

*„Möguleiki á að leggja einbreiðan þjónustuveg samsíða Hringvegi að norðanverðu á leiðinni milli Skeiðflatar og Gatnabrunnar. Þessi vegur gæti tekið við umferð til og frá sveitabæjum en stórlega fækkað veltengingum við Þjóðveg.“*

**Viðbrögð:** Valkostur 4b felur í sér að umferð sé beint um nýjan veg sem myndi liggja samhliða núverandi Hringvegi um Mýrdal og að núverandi Hringvegur verði hliðarvegur með heim- og túntengingum.

Í umsögn kemur fram:

*„Í matsáætlun er talað um mikinn kostnað þess að leggja Hringveg í stökk í gegnum Vík. Hugsanlega mætti horfa til Miklubrautar með lausn, þ.e. notkun umferðaljósa gangbrautarljósa, göngubrúar eða einfaldrar brúar fyrir biðreiðar til að tryggja örugga umferð yfir Hringveg. Umferð um Miklubraut er mun meiri en umferð um Hringveg í Vík, og skólabörn ganga örugg þar um á leið í t.d. Ísaksskóla, Háteigsskóla og Hlíðaskóla.“*

**Viðbrögð:** Eins og sjá má í lið 2.1.6 og 2.1.12 í viðauka A við matsáætlun eru göngubrú eða undirgöng undir núverandi veg til að tryggja aðgengi óvarðra vegfarenda ekki talinn raunhæfur kostur. Hæð undir göngubrú þyrfti að vera a.m.k. 5 m og samanlögð hæð ofan á botn undirganga er um 3,5-4,0 m. Rampur að göngubrú þyrfti að vera með hámarkshalla 5% (1:20). Slíkt mannvirki myndi því taka mikið pláss, sökum flatlendis í Vík. Undirgöng undir núverandi veg þyrftu að vera niðurgráfin, en í Vík er undirlag að mestu sandur og grunnvatnsstaða há sem gerir slíka framkvæmd erfiða. Þá er yfirleitt



ekki farið í að gera ljósastýrðar göngubveranir nema þar sem tvær eða fleiri akreinar eru í sömu akstursstefnu. Búið er að setja upplýstar gangbrautir með miðeyju þar sem gangandi þarf aðeins að þvera eina akrein í einu.

## 2.15 Örn Þorvaldsson

Í umsögn er lögð fram tillaga að farið verði „0 lausn“ varðandi hringveginn á þessu svæði sem felur í sér m.a. að vegurinn verði endurgerður og breikkaður en áfram 1 + 1 vegur á sama stað og hann er nú. Settar verði veglegar aðreinar á öllum vegamótum og vegurinn hækkaður á völdum stöðum vegna snjóá. Vegrið verði sett þar sem þörf er á hvinrendur höggnað yfir miðlínu og í köntum. Með veginum yrði klæddur hjólastígur og reiðleiðir tengdar saman með undirgöng við Gatnabrún. Útskot yrðu sett á valda staði. Hámarkshraði lækkaður í 70 km/klst þar sem keyrt er niður að Vík, síðan 50 km/klst eftir því sem nær er farið þorpinu og loks 30 km/klst. Þegar komið er í byggðina. Jafnframt er lagt til að á svæðinu öllu og á öllum hringveginum verði hraði lækkaður niður í 80 km/klst. að vetri til. Nánari lýsing á tillögunni er að finna í umsögn í viðauka.

**Viðbrögð:** Að mati Vegagerðarinnar er umrædd tillaga ákveðin útfærsla að valkostum 4 og 4b. Mikilvægur hluti umhverfismatsins er m.a. að bera saman umhverfisáhrif valkosta og samræmi þeirra við markmið framkvæmdar

Í umsögn kemur fram:

*„Ef ótækt þykir að fá umferð hringvegjarins í gegnum Víkurþorp þá [er bent á hugmynd úr fyrri pósti ] varðandi „drög að matsáætlun“ þessarar framkvæmdar um að setja veginn í stökk og tyrfa svo yfir, útbúa þar grænt svæði.“*

**Viðbrögð:** Eins og sjá má í lið 2.1.4 í viðauka A við matsáætlun er stökkur í gegnum þorpið er ekki talin raunhæfur valkostur. Stokkar eru margfalt dýrari en jarðgöng á hvern meter og því ekki kostnaðarlegur ávinningur umfram jarðgöng þar sem stökkurinn þyrfti a.m.k. að vera 1,2 km langur. Vegstæði í Vík er þröngt sem myndi gera byggingu stokks mjög erfiða. Tengingar inn í Vík yrðu mjög erfiðar og kostnaðarsamar, og mögulega einungis hægt að tengjast stokknum austan við plássíð. Stökkurinn þyrfti að vera niðurgrafinn, en undirlag er að mestu sandur og grunnvatnsstaða há sem gerir byggingu stokks erfiða og kostnaðarsama framkvæmd.

## 2.16 Jakobína Elsa Ragnarsdóttir

Í umsögn kemur fram:

*„[Valkosti 1,2 og 3] tel ég vera ígildi eignarnáms á jörðinni.“*

**Viðbrögð:** Vegagerðin mun fylgja lögum og reglugerðum er snerta bótaskyldu.



## Viðauki | Umsagnir og athugasemdir

Skipulagsstofnun  
Jón Ágúst Jónsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík, 19. janúar 2022  
UST202112-256/B.S.  
10.05.03

**Efni: Mat á umhverfisáhrifum. Matsáætlun - Hringvegur um Mýrdal – færsla.**  
**Umsögn**

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dagsett 21. desember 2021 þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda matsáætlun.

Í greinargerðinni kemur fram að nú sé verið að vinna að forhönnun vegar skv. valkosti 1 og „*mat á umhverfisáhrifum verði unnið samhliða forhönnun vegarins til að tryggja að horft sé til umhverfissjónarmiða við útfærslu vegarins.*“

Umhverfisstofnun vill benda á að veglína 1 liggur nærri landsvæðum sem talin eru hafa mjög mikið verndargildi og sækir fjöldi ferðamanna þessa staði heim. Umhverfisstofnun telur að ekki sé unnt að ráðast í endurheimt eða mótvægisáðgerðir til að bæta fyrir umhverfisáhrif veglínu 1. Eina raunhæfa áðgerðin sem getur komið í veg fyrir þessi miklu neikvæðu umhverfisáhrif er að velja veginum annan stað en hér er gert.

Umhverfisstofnun telur að þegar vegur er lagður um einsleitt svæði eins og t.d. Mýrdalssand séu áhrif framkvæmdarinnar nokkurn veginn þau sömu hvar sem vegurinn er staðsettur á svæðinu. Hins vegar er staðsetning vegar um Mýrdal afgerandi hvað varðar umhverfisáhrif framkvæmdarinnar og því er nauðsynlegt að gera grein fyrir raunhæfum valkostum á öðrum stað en veglínu 1 til að forðast þau neikvæðu umhverfisáhrif sem vegur á þeirri leið mun hafa í för með sér.

Umhverfisstofnun telur að þegar mati á umhverfisáhrifum virðist ekki ætlað annað hlutverk en að setja fram tillögu um útfærslu vegarins, t.d. hvort fláar verði 1:2,5 eða 1:3 eða hvort ræsi verða fleiri eða færri, þá er matsferlið orðið lítið annað en formsatriði sem þarf að ljúka áður en ráðist er í framkvæmdir.

Umhverfisstofnun hefur upplýsingar um að líkast til hafi aldrei verið hannaður vegur um Gatnabrún heldur sé núverandi vegur lagfæring eldri vegar sem hafi verið valinn staður á sama hátt og núverandi vegur, þ.e. „settur út eftir auganu“. Umhverfisstofnun telur því að

koma þurfi fram að núverandi vegur sé á engan hátt besta vegtæknilega lausnin á þessum stað og unnt sé að minnka halla og krappar beygjur með nýrri hönnun eins og ráðgert er.

Virðingarfyllst

Björn Stefánsson  
Sérfræðingur

Axel Benediktsson  
Sérfræðingur





Austurvegur 65 - 800 Selfoss

Sími 480 8250 – Veffang [www.hsl.is](http://www.hsl.is) – Netfang [hsl@hsl.is](mailto:hsl@hsl.is) – Kennitala 480284-0549

**Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík**

Selfossi, 27. janúar 2022  
2112105HS SHJ

**Efni: Færsla hringvegar um Mýrdal - Umsögn um matsáætlun**

Þann 21. desember 2021 móttók Heilbrigðiseftirlit Suðurlands tölvupóst frá Skipulagsstofnu þar sem óskað er eftir umsögn embættisins um tillögu að matsáætlun vegna fyrirhugaðar færslu hringvegarins í Mýrdal og gerð jarðganga í gegnum Reynisfjall.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur farið yfir ofangreinda tillögu að matáætlun fyrir téða framkvæmd og gerir engar athugasemdir við tillöguna sem slíka. Embættið telur að tillagan geri nægjanlega grein fyrir eðli, umfangi og umhverfi framkvæmdarinnar, sem og þeim umhverfisþáttum og valkostum sem matið skal taka til. Þá gerir embættið ekki athugasemdir við hvernig til stendur að vinna úr gögnum til að meta umhverfisáhrif, né heldur fyrirhugaða framsetningu þeirra í frummatsskýrslu. Embættið áskilur sér hinsvegar rétt til að koma fram með ábendingar og athugasemdir á síðari stigum við meðferð málsins.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir starfsleyfi vegna ýmissa verkþátta á meðan á framkvæmdum stendur, s.s. efnisnámi, landmótun (endurnýtingu óvirks jarðvegsúrgangs) og verktakaaðstöðu skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Einnig veitir embættið starfsleyfi fyrir starfsmannabúðir skv. reglugerð nr. 941/2002 um hollustuhætti.

Embættið bendir jafnframt á að ekkert af þeim efnistökusvæðum sem minnst er á í matsáætlunni er með gilt starfsleyfi frá Heilbrigðisnefnd Suðurlands.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurlands,

*Stella Hrönn*

Stella Hrönn Jóhannsdóttir,  
heilbrigðisfulltrúi



# HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

Skipulagsstofnun  
Jón Ágúst Jónsson  
Borgartún 7b,  
105 Reykjavík

12.1.2021

## Efni: matsáætlun um færslu Hringveggar um Mýrdal, umsögn Hafrannsóknastofnunar

Skipulagsstofnun hefur óskað eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringveggar um Mýrdal vegna lögbundins mats á umhverfisáhrifum þeirrar framkvæmdar. Hafrannsóknastofnun gerði athugasemdir um drög að matsáætlun framkvæmdarinnar með bréfi til VSÓ Ráðgjafar, dagsettu 27.1.2021 (VSÓ Ráðgjöf 2021A) og vísast hér til þeirra athugasemda og viðbragða framkvæmdaaðila sem koma fram í fyrirbyggjandi matsáætlun (VSÓ Ráðgjöf 2021B).

Hafrannsóknastofnun telur að brugðist hafi verið við athugasemdum stofnunarinnar á fullnægjandi hátt eins og fram kemur í kafla 9.3 matsáætlunarinnar sem greinir frá áhrifum á lífríki vatns og straumvatna.

F.h. Hafrannsóknastofnunar

---

Benóný Jónsson

## Heimildir

VSÓ Ráðgjöf. (2021A). Færsla Hringveggar (1-B2\_B4) í Mýrdal. Viðauki B. Umsagnir og athugasemdir um drög að matsáætlun í heild sinni (Vísað er til athugasemda Hafrannsóknastofnunar á bls. 1): 227 bls.

VSÓ Ráðgjöf. (2021B). Færsla Hringveggar (1-B2\_B4) í Mýrdal. Matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum: 42 bls.

Skipulagsstofnun  
bt. Jóns Ágústssonar  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík  
[jonagust@skipulag.is](mailto:jonagust@skipulag.is) [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

Dags. 31.01.2022  
Tilv. 5618-0-0005  
Mál 2019-0150  
0.5.1

Með erindi dags. 21. desember sl. óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Veðurstofu Íslands um matsáætlun vegna framkvæmdar við færslu hringvegur í Mýrdal.

Svar Veðurstofunnar er sem hér segir:

Þar sem fram kemur í kafla 6.4 *Náttúruvá* í matsáætluninni að taka á þá þætti náttúruvár sem við eiga rækilega fyrir í umhverfismatskýrslu telur Veðurstofan ekki tilefni til athugasemda á þessu stigi.

Virðingarfyllst,



Árni Snorrason  
forstjóri VÍ



Skipulagsstofnun  
Jón Ágúst Jónsson  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Hafnarfjörður 31. janúar 2022  
Tilv. 2021-12-22-2957/2.4.1

Efni: Varðar fyrirhugaða færslu Hringveggar um Mýrdal

Með tölvupósti þann 22. desember leitar Skipulagsstofnun umsagnar Fiskistofu varðandi tillögu að matsáætlun fyrir fyrirhugaða færslu Hringveggar um Mýrdal. Þekkt er að veiði er í Dyrhólaósi og þar var starfandi Veiðifélag Dyrhólaóss. Veiðihagsmunir kunna því að vera nokkrir, en veiðiskráningu er ábótavant af svæðinu. Mun vegurinn liggja nærri veiðivatninu.

Vegna vegalagningar er gert ráð fyrir verulega umfangsmikilli efnistöku (500-800 þúsund rúmmetrar). Ekki er skýrt hve mikið efni er ráðgert að taka úr tilteknum námum, en að hluta til verði tekið efni úr Múlakvísl og/eða Kerlingadalsá. Efnistaka sú sem hér er fyrirhuguð kann því að vera háð mati á umhverfisáhrifum í samræmi við lög nr. 106/2021 um umhverfismat framkæmda og áætlana, 1. viðauki (2.01). Fram kemur að ef svo ber undir verði gerð grein fyrir mati á áhrifum efnistökkunnar í umhverfismatsskýrslu.

Fram kemur að metið verði hver áhrif framkvæma verði á lífríki í vatni vegna rasks á ám og lækjum sem falla í Dyrhólaós. Í kafla 9.3 er fjallað um lífríki vatns og straumvatna. Þar eru tilteknar matsspurningar. Fiskistofa leggur til að auk þeirra verði metið verði hvort fyrirhugaðar framkvæmdir geti haft áhrif á aðstöðu til veiði. Haft verði samráð við veiðifélag/veiðiréttareigendur. Að öðru leiti telur Fiskistofa að matsáætlun taki til þeirra þátta sem áhrif geta haft á lífríki fiska og viðkomu fiskstofna.

Fiskistofa bendir á að sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á lífríki vatnsins eða aðstæður til veiði eða er háð leyfi Fiskistofu, sbr. 33. gr. laga nr. 61/2006 um lax- og silungsveiði.

Virðingarfyllst,  
Fiskistofa

  
Guðni Magnús Eiríksson  
Sviðsstjóri lax- og silungsveiðisviðs





Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39  
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

[www.minjastofnun.is](http://www.minjastofnun.is)

Kennitala: 440113-0280

Skipulagsstofnun  
Jón Ágúst Jónsson  
Borgartúni 7 b  
105 Reykjavík

Reykjavík 25. janúar 2022  
MÍ202201-0137/ 6.07 / K.M.

## Efni: Færsla Hringvegjar (1-B2\_B4) í Mýrdal.

Minjastofnun Íslands hefur móttakið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 22. des. s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um matsáætlun ofangreindrar framkvæmdar.

Í matsáætlun segir að til skoðunar sé að færa Hringveg (1-b2\_b4) um Mýrdal. Nokkuð margir valkostir á legu og útfærslu vegarins verða til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Í matsáætlun kemur fram að unnið verði með svokallaða beltisnálgun, þ.e. athugunarsvæði vegna áhrifa af beinu raski vegarins verður haft rúmt í þeim tilgangi að hafa svigrúm til að hnika til veglínunni ef niðurstöður matsins eða önnur atriði gefa tilefni til.

Fjallað er um menningarminjar í kafla 9.9 í matsáætlun. Þar segir að fornleifar verði skráðar á áhrifasvæði valkosta. Athugunarsvæðið miðist við belti valkosta. Nánar segir að fornleifafræðingur muni skrá og mæla upp fornleifar á þeim svæðum þar sem jarðrask er fyrirhugað. Það eigi við um framkvæmdasvæði vegna veglínu, jarðgangagerðar og vinnubúða. Í kafla 7.6 er fjallað um efnisþörf og efnistökusvæði. Þar kemur fram að hluti efnis komi úr jarðgöngunum en að öðru leyti sé stefnt að því að taka efni úr opnum námum og námum sem eru skilgreindar á aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Ef magn efnis á hverjum stað fari yfir þau viðmið sem sett eru fram í aðalskipulagi þurfi að fara fram mat á umhverfisáhrifum efnistökkunnar. Minjastofnun minnir á að velja þarf svæði þar sem geyma á efni tímabundið á meðan á framkvæmdum stendur með tilliti til fornleifa.

Í matsáætlun segir að lagt verði mat á verndargildi fornleifa og gerð grein fyrir áhrifum valkosta á fornleifar innan áhrifasvæða. Bent skal á að skv. 3. gr. laga um menningarminjar (Nr.80/2012) teljast hvers kyns mannvistarleifar sem menn hafa gert eða mannaverker eru á og eru 100 ár og eldri til fornleifa. Í lögnum er ekki fjallað um mismunandi verndargildi fornleifa.

*Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnslustigi og ekki kærnlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðili var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.*

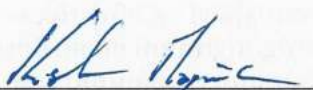
Kristinn Magnússon  
Verkefnastjóri  
[kristinn@minjastofnun.is](mailto:kristinn@minjastofnun.is)



Minjastofnun minnir á að mikilvægt er að í umhverfismatsskýrslu verði staðsetning fornleifa og útlínur þeirra sýnd á loftmynd/kort ásamt afmörkun veglína sem skoðaðar verða og annarra mannvirkja sem tilheyra framkvæmdinni. Þannig er auðveldast að meta áhrif framkvæmda á fornleifar.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við matsáætlun ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti alders, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.* Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: *Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,  
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon  
verkefnastjóri

Afrit sent í tölvupósti:

Jón Ágúst Jónsson ([jon.a.jonsson@skipulag.is](mailto:jon.a.jonsson@skipulag.is))

Skipulagsstofnun ([skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is))

Skipulagsstofnun  
b.t. Jóns Ágústs Jónssonar  
Borgartún 7b  
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 27. janúar 2022  
Tilvísun: 202112-0054  
SS  
SS

### Efni: Umsögn um matsáætlun fyrir færslu Hringveggar um Mýrdal

Vísað er til tölvupósts frá Skipulagsstofnun, dags. 21. desember 2021, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um matsáætlun fyrir framkvæmd Vegagerðarinnar á færslu Hringveggar um Mýrdal.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um drög að matsáætlun þann 1. febrúar 2021. Vísað er í þá umsögn hér á eftir.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér matsáætlunina og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Brugðist hefur verið við flestum ábendingum Náttúrufræðistofnunar sem fram komu í fyrri umsögn um drögin. Bætt hefur verið við á kort og í greinargerð umfjöllun um svæði í Mýrdal sem Náttúrufræðistofnun Íslands lagði til árið 2018 að fari á framkvæmdaáætlun náttúruminjaskrár (B-hluta) og sem áhrifasvæði framkvæmdar liggur um. Þá hefur verið bætt við nýjum umhverfisþætti sem fjallað verður um í umhverfismatinu en það eru áhrif framkvæmdar á lífríki í Dyrhólaósi og í vatnsföllum á svæðinu. Þetta var atriði sem bæði Náttúrufræðistofnun og Hafrannsóknarstofnun lögðu til að yrði bætt við. Enn er nokkuð ósamræmi í notkun hugtaka þegar kemur að uppskiptingu svæðisins með tilliti til framkvæmdar matsins og ýmist fjallað um athugunarsvæði eða viðmiðunarsvæði. Þetta hafði Náttúrufræðistofnun bent á í fyrri umsögn og þörf er á að samræma betur.

Nýjum valkosti að vegleið, valkosti 4b, var bætt við eftir að umsagnir bárust um drög að matsáætlun og var það eftir að gagnasöfnun var hafin við mat á öðrum valkostum. Mjög mikilvægt er að mati Náttúrufræðistofnunar að tryggt sé að nauðsynleg gagnasöfnun til að meta umhverfisáhrif allra valkosta fari fram á fullnægjandi hátt. Þegar valkostum er bætt við síðar í ferlinu er hætta á að þeir séu ekki metnir á sambærilegan hátt og aðrir valkostir sem er bagalegt. Sumum gögnum þarf að safna á vettvangi á tilteknum árstímum t.d. upplýsingar um gróður, fuglalíf og lífríki vatns. Stefnt er að því að kynna umhverfismatsskýrslu að vori 2022. Ef t.d. gögn varðandi áhrif valkosti 4b á mófugla, sem alla jafna er safnað snemmsumars, eru ekki til staðar eða metin ófullnægjandi í samanburði við mat á öðrum valkostum þarf að veita svigrúm til að safna fleiri gögnum. Rýna þarf gögn sem þegar hefur verið safnað gaumgæfilega með tilliti til þessa.



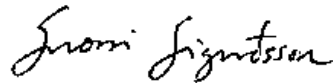
Þá vill Náttúrufræðistofnun benda á að í umfjöllun um hljóðvist og áhrif sprenginga vegna jarðganga, þarf að leggja mat á hvort og hvernig sprengingar trufla dýralíf, einkum og sér í lagi fuglalíf í Reynisfjalli.

Náttúrufræðistofnun gerir að öðru leyti ekki athugasemdir við þá umhverfisþætti sem stefnt er að því að meta, þær matsspurningar og viðmið sem eru til grundvallar eða áform um fyrirhugaða gagnaöflun.

Benda má á að í töflu 6.1 er farið rangt með nafn Náttúrufræðistofnunar Íslands og hún nefnd Náttúrustofnun.

Náttúrufræðistofnun áskilur sér rétt á frekari athugasemdum á síðari stigum.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson  
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs.



## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** þriðjudagur, 25. janúar 2022 09:06  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: FW: Færsla Hringveggar um Mýrdal - beiðni um umsögn  
**Attachments:** image001.png; 20358\_matsáætlun\_tillaga\_211220 .pdf; 20358\_viðbrögð\_ViðaukiA.pdf; 20358\_viðbrögð\_ViðaukiB (1) (2)-compressed.pdf; veglinur valkostir\_ViðaukiC (2).pdf; image001.jpg

---

**From:** Herdís Hallmarsdóttir – HMS <herdis.hallmarsdottir@hms.is>  
**Sent:** 10.01.2022 14:22:07  
**To:** Jón Ágúst Jónsson; Skipulagsstofnun - SLS  
**CC:** Jóhann Ólafsson – HMS <Johann.Olafsson@hms.is>  
**Subject:** FW: Færsla Hringveggar um Mýrdal - beiðni um umsögn

Sæll Jón,

HMS telur ekki ástæðu til þess að skila sérstakri umsögn um matsáætlun færslu Hringveggar um Mýrdal.

Með góðri kveðju,

**Herdís Hallmarsdóttir - HMS**

Teymisstjóri

Starfsumhverfi mannvirkjagerðar

Staðgengill framkvæmdastjóra

Öryggi mannvirkja



Borgartún 21  
105 Reykjavík  
Sími +354 4406400

---

**From:** Jóhann Ólafsson - HMS <Johann.Olafsson@hms.is>  
**Sent:** þriðjudagur, 21. desember 2021 18:37  
**To:** Herdís Hallmarsdóttir - HMS <herdis.hallmarsdottir@hms.is>  
**Subject:** Fwd: Færsla Hringveggar um Mýrdal - beiðni um umsögn

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <[Jon.A.Jonsson@skipulag.is](mailto:Jon.A.Jonsson@skipulag.is)>  
**Sent:** Tuesday, December 21, 2021 5:49:23 PM  
**To:** Jóhann Ólafsson - HMS <[Johann.Olafsson@hms.is](mailto:Johann.Olafsson@hms.is)>  
**Subject:** Færsla Hringveggar um Mýrdal - beiðni um umsögn

Góðan dag,

Vegagerðin hefur sent Skipulagsstofnun meðfylgjandi matsáætlun um ofangreinda framkvæmd, móttekin 20. desember 2021, skv. 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Hér með er óskað eftir að Húsnæðis- og mannvirkjastofnun gefi umsögn um meðfylgjandi matsáætlun ofangreindrar framkvæmdar skv. 21. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Vakin er athygli á því að Vegagerðin hefur útbúið vefsíðu fyrir umhverfismatið. Slóðin er: [vik-hringvegur.netlify.app/](http://vik-hringvegur.netlify.app/)

Í umsögninni þarf eftir því sem við á að koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við það hvernig framkvæmdaraðili hyggst vinna að umhverfismati framkvæmdarinnar, út frá sínu starfssviði, svo sem um skilgreiningu valkosta, gagnaöflun, úrvinnslu gagna, umhverfismat og framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við umhverfismat framkvæmdarinnar. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð.

Umsögnin óskast send Skipulagsstofnun fyrir 27. janúar 2022 á tölvupóstföngin: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is) og [jonagust@skipulag.is](mailto:jonagust@skipulag.is). Athugið að umsagnarbeiðni þessi er eingöngu send rafrænt.

Kv. Jón

---

**Jón Ágúst Jónsson**

Sérfræðingur, svið umhverfismats / Specialist, Environmental Assessment  
Skipulagsstofnun - National Planning Agency  
Borgartún 7b, 105 Reykjavík, Ísland - Iceland  
sími 595 4100

[Jon.A.Jonsson@skipulag.is](mailto:Jon.A.Jonsson@skipulag.is)

[www.skipulag.is](http://www.skipulag.is)

[www.facebook.com/skipulagsstofnun](https://www.facebook.com/skipulagsstofnun)







Mýrdalshreppur

VSÓ Ráðgjöf  
B.t. Erlu Bjargar Aðalsteinsdóttur

Vík 14. apríl 2021

### Málefni: Umsögn um matsáætlun vegna færslu hringvegjar í Mýrdal

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri um matsáætlunar vegna færslu hringvegjar í Mýrdal:

- Valkostur 4 gerir ráð fyrir að þjóðvegurinn verði lagður fyrir ofan byggðina í Vík. Slíkt kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar enda er vandséð að slíkur vegur gæti uppfyllt kröfur um umferðaröryggi líkt og sléttur láglendisvegur gerir. Þar fyrir utan myndi hann liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og myndi þvera svæði sem nú er verið að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð í austurhluta bæjarins.
- Sá hluti valkosta 1b sem gerir ráð fyrir að vegurinn verði lagður meðfram fjörunni í Vík sunnan við iðnaðarsvæði kemur aukinheldur ekki til greina að mati sveitarstjórnar. Samþykkt hefur verið deiliskipulag fyrir stækkun iðnaðarhverfis. Þessi færsla vegjarins myndi að hluta til þvera það svæði og skv. kröfum um veghelgun gera framtíðaruppbyggingu á svæðinu svo næst sem ómögulega. Veglína skv. aðalskipulagi sveitarfélagsins liggur um hringtorg sem byggt var árið 2020 og liggur þar austur ofan við iðnaðarhverfi. Ekki er gert ráð fyrir gangandi umferð yfir þjóðveginn á þeim hluta og fækka má vegtengingum inn á iðnaðarhverfið. Umferð í nýtt íbúðahverfi norðan við þjóðveginn mun öll fara í gegnum hringtorgið og gert er ráð fyrir að komið verði upp hljóðmön milli þjóðvegjar og íbúðahverfis.
- Taka þarf til greina að vegstytting fyrir stóran hluta þeirra bíla sem aka um vegina í Mýrdal er mun meiri en þeir 3 km sem þjóðvegurinn styttist um enda sparast við færslu vegjarins akstur niður Dyrhólaveg (218) og Reynishverfisveg (215).
- Ljóst má vera að nýr vegur sem allur liggur á láglendi mun spara mikið í eldsneytiseyðslu og sparar þannig umtalsvert í mengandi útblæstri sem er í samræmi við stefnu stjórnvalda.

Sveitarstjórn lýsir að öðru leyti ánægju sinni með að hafin sé vinna við umhverfismat framkvæmda vegna færslu hringvegjarins í samræmi við aðalskipulag sveitarfélagsins.

Með kveðju

  
Þorbjörg Gísladóttir  
Sveitarstjórn Mýrdalshrepps



B.t. Skipulagsstofnunar  
Borgartúni 7b, 105 Reykjavík  
Sent á netfang: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

### Varðar: FÆRSLA HRINGVEGAR (1-B2\_B4) Í MÝR DAL.

Kæri viðtakandi,

Undirritaðir eigendur jarða Norðurgarður 3a-3b-3c-3d vilja koma eftirfarandi ábendingum- og athugasemdum á framfæri við Skipulagsstofnun vegna fyrirhugaðra áforma um tilfærslu- og eða endurbætur veglínu í gegnum viðkomandi svæði.

Samkvæmt drögum matsáætlunar frá 2020 (VSÓ) eru markmið framkvæmda eftirfarandi,

- 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 Hringvegar.

Þessar ástæður eru að okkar mati með tilliti til umfangsmikilla umhverfisáhrifa, kostnaðar og áhættuþátta ekki nægilega vel ígrundaðar til þess að fara af stað í slíkar framkvæmdir á svæðinu að undantöldum valkostum 4 -4b eða 5. (Sjá mynd). Hagkvæmast að flestu leyti væri að betrubæta núverandi veglínu að og auka þjónustu vegagerðarinnar á svæðinu. Náttúruverðmæti sem yrðu óneitanlega fyrir óafturkræfum rökunum með fyrirhugaðri skipulagslínu samkvæmt matsáætlun væri Dyrhólaós, Loftsalahellir, Dyrhólaey, Reynisfjara, en þetta eru staðir á náttúruminjaskrá líkt og Dyrhólaey sem er friðlýst Friðland vegna fuglalífs og náttúruvegur svo ekki sé talað um Reynisfjall og svæði austan við fjallið. Á og í nágrenni við fyrirhugað framkvæmdasvæði eru að finna svæði sem eru bundin verndar ákvæðum t.d. svæði nr. 708 Náttúruminjaskrá. Við vekjum athygli á umsögnum fjölmargra aðila sem styðja okkar athugasemdir. Hafrannsóknarstofa, Fiskistofa, Fuglavernd, Katla GeoPark svo einhverjar séu nefndar af þeim ábendingum sem fram hafa komið um að veglínu sé best borgið til frambúðar í núverandi mynd með lagfæringum og alls ekki sunnar núverandi veglínu.



Þeir valkostir sem verða til skoðunar í mati á umhverfisáhrifum ásamt athugasemdasvæði. Nýi valkosturinn, 4b, er gula línan. ■ VEGGEREIN

Við teljum ærna ástæðu til að skoða nánar tölfræði fyrir yfir meðallagi fjölda umferðarslysa á þessum vegkafla á liðnum árum. Líklega má rekja tilfelli til þungaflutninga, vöruflutninga og vöntun á auknu þjónustugi vegagerðarinnar á svæðinu. Haldið hefur verið vel utan um tölfræði umferðarslysa sem sýnd er hér að neðan á mynd en á árunum 2014-18 urðu ekki mörg alvarleg bílslys á svæðinu og ekki á sömu vegköflum. Alls þrjú alvarleg slys hafa orðið á umræddu tímabili þar af eitt banaslys. (Heimild Samgöngustofa). Í viðkomandi slysi var um að kenna hemlunarbúnaði flutningabíls sjá hér [skýrslu](#) Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Umræddur vegkafla (Gatnabrún) er sá hluti núverandi veglínu sem hvað mest þyrfti á úrbótum að halda. Með nýrri veglínu, hærri hámarkshraða 90 kmh mun alvarlegum umferðarslysum líklega fjölga frekar en að fækka en auk þess að fyrirhuguð veglína er ekki að stytta hringveginn upp að neinu marki auk þess sem orkuskipti bifreiða munu koma í veg fyrir útblástursmengun í framtíðinni.

Tafla 3.3 Tegundir slysa á köflum 1-b2, 1-b3 og 1-b4 á Hringvegi á tímabilinu 2014-2018.

Tegundir slysa	Hlutfall af heildarfjölda slysa á kaflanum					
	1-b2		1-b3		1-b4	
	Fjöldi	Hlutfall	Fjöldi	Hlutfall	Fjöldi	Hlutfall
Útafakstur	11	52,4%	1	12,5%	15	37,5%
Ekið á hlið bifreiðar			4	50,0%		
Ekið aftan á	4	19,0%	1	12,5%	3	7,5%
Steinkast	2	9,5%				
Fall af reiðhjól			1	12,5%	1	2,5%
Ökutæki veitur á vegi	1	4,8%			1	2,5%
Ekið á vegrið eða umferðarmerki	1	4,8%			11	27,5%
Ekið á ljósastaur			1	12,5%		
Ekið framan á bifreið	1	4,8%			3	7,5%
Ekið á fastan hlut á akbraut					2	5,0%
Ekið á dýr á akbraut	1	4,8%			4	10%
Samtals	21		8		40	

Úr drögum matsáætlunar:

Aðalvalkostur, sá kostur sem Vegagerðin mun sækja um framkvæmdaleyfi fyrir, verður valinn út frá eftirfarandi atriðum samkvæmt matsáætlun:

- Kröfum um vegtækni og umferðaröryggi samkvæmt vegahandbók og norskra leiðbeininga um jarðgangagerð.
- Þeirri stefnumörkun sem sett er fram í aðalskipulagi sveitarfélags og í samgönguáætlun.
- Kostnaði.
- Umhverfis- og samfélagssjónarmiðum.

Ef farið er í gegnum þau atriði sem hér að ofan eru talin upp í matsáætlun um það hvaða sjónarmið eiga að vera ráðandi þegar valinn verður aðalvalkostur þá færi það þvert á flestar þær kröfur ef velja ætti fyrirhugaða veglínu umfram núverandi veglínu að undanskildum valkosti 4-4b eða 5.

Tillögur okkar sem landeigenda á svæðinu eru hér að neðanverðu í röð eftir því sem við teljum skynsamlegast að ráðast til úrbóta á umræddri veglínu. við hvetjum Skipulagsstofnun- og Vegagerð að skoða tillögurnar en þær eru lagðar til með tilliti til kostnaðar verkefnis, umhverfisáhrifa og umferðaröryggis í huga til framtíðar litið.

1. Skynsamlegasta kostin teljum við þann að halda núverandi veglínu með endurbótum á þeim köflum sem tölfraði Vegagerðarinnar sýna fram á sem áhættusvæði. Í raun er ekkert sem að kallar á annað en úrbætur á núverandi veglínu. Þetta yrði hagkvæmasti valkosturinn sem hægt er að velja til framtíðar að okkar mati. Auk þess teljum við þessa leið eftir úrbætur muni uppfylla þær kröfur sem verkefninu er falið að leysa. Á tímamótum er ávallt gott að skoða afhverju núverandi veglína er eins og hún er en líklega hefur það verið vel ígrundað á þeim tíma sem hún var lögð.
2. Valkostir 4 - 4b eða 5 samkvæmt drögum matsáætlunar teljum við næst skynsömustu valkostina í stöðunni.

Aðrir valkostir í drögum matsáætlunar koma ekki til greina að okkar mati.

Til viðbótar nefnum við tillögur um möguleika til úrbóta verði ofangreindir valkostir fyrir valinu.

- Lækkun á hámarkshraða í gegnum erfiðustu vegkaflana.
- Aukin þjónusta vegagerðar á svæðinu.
- Sjóflutningar eða flugfrakt umfram landflutninga til framtíðar.
- Breikka erfiða vegkafla og minnka halla og krappar beygjur.
- Þungatakmarkanir á ákveðnum árstíðum t.d. vetur.
- Girða erfiða vegkafla með hærri vegriðum beggja megin akbrautar og á milli.
- Eftirlitsmyndavélar, hraðamyndavélar.
- Auka merkingar á vegkafla.
- Auka forvarnir fyrir óvana ökumenn við erfiðar aðstæður almennt á íslenskum þjóðvegum.

Með kærri kveðju,

Arnar Geirsson. Norðurgarður 3A  
Brynjar Geirsson. Norðurgarður 3C  
Logi Geirsson. Norðurgarður 3D  
Nína Geirsdóttir. Norðurgarður 3B

Reykavík, 27. jan. 2022

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b, 105 Reykjavík  
skipulag@skipulag.is

**Efni: Færsla Hringveggar um Mýrdal / Umhverfismat - matsáætlun í kynningu. Umsögn félagsins Djúpaleiti, eigenda sumarbústaðar í landi Hellna I (Djúpaleiti, F2187955), um matsáætlun vegna færslu Hringveggar (1) um Mýrdal**

Umsögn þessi um matsáætlun er send Skipulagsstofnun í nafni félagsins Djúpaleiti, kt. 6209201690). Félagsmenn Djúpaleitis eru eigendur<sup>1</sup> og þeirra afkomendur að sumarbústað ásamt skógi í landi Hellna I í Reynishverfi í Mýrdal. Landspildan sem bústaðurinn Djúpaleiti<sup>2</sup> stendur á og sem skógurinn vex á er í eigu Þórishts ehf. (kt. 6806050250; pósthfang: Þórisht, 871 Vík). Árið 1980 var gerður lóðarleigusamningur (erfðafestusamningur) og gildir hann til 99 ára, eða til næstu 59 ára.

Árið 2013 var Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028 samþykkt í sveitarstjórn, með nýrri veglínu Hringveggar um Mýrdal sem fara skyldi meðfram bökkum Dyrhólaóss, þaðan um jarðgöng sunnarlega í Reynisfjalli og þaðan um veg sem lægi meðfram fjöruborðinu sunnan við byggðina í Vík. Í nýrri matsáætlun framkvæmdarinnar, sem Vegagerðin hefur nú lagt fram til Skipulagsstofnunar, kemur hvergi fram að sú leið sem dregin er upp á aðalskipulagi sveitarfélagsins sé aðalvalkostur. Fögnum við þeirri breytingu og þökkum jafnframt þeim sem það unnu fyrir vel unna matsáætlun.

Fyrri „aðalvalkostur“ (jarðgöng í gegnum Reynisfjall vestanverðu á þeim stað sem Djúpaleiti er í dag) sést vel á meðfylgjandi mynd Birnu Viðarsdóttur sem tekin var í janúar 2022. Þar sem sést dökkur flötur fyrir miðri mynd vex skógur. Þar er jafnframt sumarbústaðurinn (Djúpaleiti).



<sup>1</sup> Afkomendur Þorgerðar Einarsdóttur (1901-2003) og Kjartans Einarssonar (1893-1970) í Þórisht í Mýrdal. Fjöldi afkomenda: 129 (123 á lífi, 6 látnir).

<sup>2</sup> Ath. að í skjölum Vegagerðarinnar hefur heiti félagsins „Djúpaleiti“ misritast sem „Djúpaleyti“. „Djúpaleyti“ er merkingarleysa. „Djúpaleiti“ er hins vegar fornt örnefni þess staðar sem sumarbústaðurinn Djúpaleiti stendur á.

Í Viðauka 1 við matsáætlun segir „eftir er að vinna margvíslegar rannsóknir á umhverfis- og samfélagsþáttum, sem verða grunnur að mati á umhverfisáhrifum valkosta í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar.“ Félagið Djúpaleiti treystir því að ákvörðun um færslu hringavegar um Mýrdal byggist á því að tekið verði tillit til þeirra mörgu og veigamiklu sjónarmiða sem komið hafa fram gegn jarðgöngum í gegnum Reynisfjall og þeim náttúruspjöllum sem vegur um Dyrhólaós myndi hafa í för með sér og að hún leiði til þess að „skipulagslínan“ hverfi úr sögunni. Fram hafa farið tilraunaboranir í Reynisfjalli vegna fyrirhugaðrar jarðgangnagerðar. Niðurstöður þeirra hafa enn ekki verið birtar opinberlega, en mikilvægt er að þær liggi fyrir áður en ákvörðun verði tekin um hvort sú framkvæmd verði skoðuð af alvöru.

Félagið Djúpaleiti leggur til að skoðaður verði, sem aðalvalkostur, sá sem er í senn kostnaðarminnstur og óumdeildastur: leið 4b. Jafnframt verði leitað leiða til þess að gera þá leið þannig úr garði að hún leiði til sem mests umferðaröryggis fyrir vegfarendur, t.d. með „náttúrulegri lausn“: skógrækt við Reynisfjall til að draga úr vindi og skafrenningi.

Að öðru leyti vísast til umsagnar okkar um drög að tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringvegar (1) um Mýrdal frá 1. feb. 2021 (hjálagt).

Virðingarfyllst, f.h. félagsins Djúpaleiti,



Aðalsteinn Sigurgeirsson ([adalsteinnsigurgeirss@gmail.com](mailto:adalsteinnsigurgeirss@gmail.com))

Kjartan Sigurðsson ([k.sigurdsson@utwente.nl](mailto:k.sigurdsson@utwente.nl))

Steinar Kristinsson ([steinarkrist@gmail.com](mailto:steinarkrist@gmail.com))

Unnur Ólafsdóttir ([unnurol@gmail.com](mailto:unnurol@gmail.com))

Þorgerður Einarsdóttir ([thorgerdureinarsd@gmail.com](mailto:thorgerdureinarsd@gmail.com))



Reykavík, 31. jan. 2021

VSÓ Ráðgjöf,  
b.t. Erlu Bjargar Aðalsteinsdóttur  
Borgartúni 20,  
105 Reykjavík

**Efni: Athugasemdir og ábendingar eigenda sumarbústaðar í landi Hellna I (Djúpaleiti, F2187955) um drög að tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringveggar (1) um Mýrdal**

Umsögn þessi og ábendingar um drög að tillögu um matsáætlun er send VSÓ Ráðgjöf í nafni félagsins Djúpaleiti, kt. 6209201690). Félagsmenn Djúpaleitis eru eigendur og þeirra afkomendur að sumarbústað ásamt skógi í landi Hellna I í Reynishverfi í Mýrdal. Landspildan sem bústaðurinn Djúpaleiti stendur á og sem skógurinn vex á er í eigu Þórisholts ehf. (kt. 6806050250; pósthfang: Þórisholti, 871 Vík). Árið 1980 var gerður lóðarleigusamningur (erfðafestusamningur) og gildir hann til 99 ára, eða til næstu 60 ára.

**1. Eignatjón vegna fasteignar, skógar og umhverfistjón vegna eyðingar skógar við gerð jarðgangna**

Árið 2013 var Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028 samþykkt í sveitarstjórn, með nýrri veglínu Hringveggar um Mýrdal sem fari um jarðgöng sunnarlega í Reynisfjalli og þaðan um veg sem lægi meðfram fjöruborðinu sunnan við byggðina í Vík.

Við undirbúning þess aðalskipulags sendum við, eigendur<sup>1</sup> sumarbústaðarins Djúpaleiti margar athugasemdir við aðalskipulagsdrögin og bentum á að skipulagslínan gerði ráð fyrir því að fyrirhugaður gangnamunni við vestanvert Reynisfjall myndi ganga í gegnum bústað þann sem þar stendur og um leið raska þeirri ræktun sem þar hefur farið fram undanfarin 40 ár, allt frá því bústaðurinn var byggður og land friðað fyrir búfjárbætt árið 1980. Þeim ábendingum var ekki svarað. Aðalskipulagið var afgreitt, með óbreyttri „skipulagslínu“ líkt og sýnt er á vefsíðu Vegagerðarinnar<sup>2</sup>.

Á lóð sumarbústaðarins vex ríflega hálfur hektari af skógi. Hann telst „skógur“ í skilningi laga um skóga og skógrækt (nr. 33/2019)<sup>3</sup>. Hann er fjölbreyttur að tegundasamsetningu og trén af ýmsum aldri, þó flest um fertugt. Mest er þar af sitkagreni (*Picea sitchensis*), ásamt stafafuru (*Pinus contorta*), birki (*Betula pubescens*), alaskaösp (*Populus balsamifera* ssp. *trichocarpa*) og fjölda annarra tegunda trjáa og runna.

<sup>1</sup> Afkomendur Þorgerðar Einarisdóttur (1901-2003) og Kjartans Einarssonar (1893-1970) í Þórisholti í Mýrdal. Fjöldi afkomenda: 129 (123 á lífi, 6 látnir).

<sup>2</sup> Vefsíða Vegagerðarinnar vegna færslu hringveggar um Mýrdal <https://vik-hringvegur.netlify.app/?fbclid=IwAR0E4N9IGh3WDN5F--L1jsuewTqx9co6vcOQtptvoz3XbWTF6sZ97jrj1x5E>

<sup>3</sup> „Skógur: Land, a.m.k. 0,5 ha að flatarmáli og minnst 20 m breitt, þar sem ríkjandi trjágróður nær a.m.k. tveggja metra hæð fullvaxinn og er með minnst 10% krónuþekju.“ – skilgreining í 2. gr. laga um skóga og skógrækt (nr. 33/2019). <https://www.althingi.is/alttext/stjt/2019.033.html>. Skógurinn í landi Hellna I uppfyllir öll þau skilyrði til að teljast „skógur“ skv. lögum.





1. mynd. Hér sést hvernig áformuð gangnagerðarframkvæmd mun að óbreyttu skerast í gegnum um húsið og skóginn. Væntanlega munu framkvæmdir raska margfalt breiðara svæði en línurnar gefa til kynna – hugsanlega yfir alla lóðina. Fjólublátt: Valkostur 1b Rauðbleikt: Skipulagslína



2. mynd. Sumarbústaðarlóðin Hellnar I (Djúpaleiti). Skógur þar þekur ríflega hálfan hektara og er fjölbreyttur af trjátegundum og lífríki sem annars sést óvída í Mið-Mýrdal og nánast ekkert í Reynishverfinu. Í öllu landinu hafa verið gróðursett tré, utan grasflatar í kringum húsið. Mynd: af Google Earth.

Þessi skógur er mikilvægt búsvæði margra tegunda staðfugla af tegundum sem háð eru skóglendi (þ.á.m. fyrir rjúpu (*Lagopus muta*), skógarþröst (*Turdus iliacus*), músarrindil (*Troglodytes troglodytes*) og glókoll (*Regulus regulus*). Slíkar tegundir eiga mjög undir högg að sækja í Mýrdal - vegna hve lítið er þar af skógi. Á stofnum trjána vex víða fremur sjaldgæf mosategund; ögurmosi (*Uloa phyllantha*). Hann vex að jafnaði á klettum við sjó, en á þessum stað hefur hann víða tekið sér

bólfestu í trjám – sem er sjaldgæft á landsvísu. Innan skógarins er annað lífríki (plöntur, smádýr, mosar, fléttur) fjölbreytt þrátt fyrir smæð hans, en sú líffræðilega fjölbreytni er enn órannsökuð.



3. mynd. Rjúpa (*Lagopus muta* eða *L. mutus*) heldur til allt árið í skóginum í Djúpaleiti og hefur oft orpið þar. Rjúpan nýtir sér skóginn sem skjólgjafa og vörn gegn afræningjum yfir vetrartímann. Þessi mynd var tekin í janúarmánuði árið 2015. Í skóginum er mikið fuglalíf. Þar er athvarf margra staðfugla sem háðir eru skóglendi sem búsvæði, einkum yfir varptímann. Má þar nefna skógarþröst, músarrindil, gullkoll. Einnig er skógurinn athvarf margra tegunda flækingsfugla yfir vetrartímann, einkum á haustin.





4. mynd. Ögurmosi (*Ulotophyllum*) og ókunn fléttutegund á trjából í Djúpaleiti. Ögurmosi vex summs staðar á landinu á klettum við sjó, en í Djúpaleiti hefur hann víða tekið sér bólfestu í trjám – sem er fágætt fyrirbæri á landsvísu.



5. mynd. Skógurinn í Djúpaleiti er tegundafjölbreyttur og hefur verið vel um hann hirt. Í bakgrunni sést 40 ára gamall blandskógur af sitkagreni og stafafuru sem náð hefur góðum þroska á þessum stað. Í forgrunninum t.v. sést trjátegund sem er afar sjaldgæf á Íslandi; snælenja (*Nothofagus antarctica*), frá syðsta odda Suður-Ameríku (Eldlandi, Tierra del Fuego).



6. mynd. Sami staður og að ofan, við upphaf skógræktar (árið 1981).

Samkvæmt 19. gr. áðurnefndra laga um skóga og skógrækt (nr. 33/2019) er varanleg eyðing skóga að hluta eða í heild óheimil. Samkvæmt sömu grein sömu laga, skal tilkynna Skipulagsstofnun um fyrirhugaða framkvæmd í samræmi við ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum, sé varanleg eyðing skógar álitin óhjákvæmileg. Skipulagsstofnun leitar um það efni umsagnar Skógræktarinnar.

Komi til varanlegrar eyðingar skógar, skal framkvæmdaraðili ráðast í mótvægisáðgerðir til að draga úr eða koma í veg fyrir neikvæð áhrif á umhverfið af eyðingu skógarins, með hliðsjón af markmiðum laga um skóga og skógrækt, svo sem með ræktun nýrra skóga í stað þeirra sem eytt er. Skal framkvæmdaraðili leita álits Skógræktarinnar á útfærslu mótvægisáðgerða. Mótvægisáðgerðir skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.

Sveitarfélag (í þessu tilviki Mýrdalshreppur) skal leita álits Skógræktarinnar á framkvæmd sem felur í sér varanlega eyðingu skógar áður en ákvörðun er tekin um útgáfu framkvæmdaleyfis. Ákveði sveitarfélag að heimila framkvæmd sem Skógræktin leggst gegn í áliti sínu skal rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega.

Í tilviki skógarins í landi sumarbústaðarins að Hellnum I (Djúpaleiti), má áætla að þar vaxi 1000-1500 tré. Þau tré eru öll við góða heilsu og flest í örur vexti. Verði (a) sá valkostur fyrir valinu, að leggja jarðgöng í gegnum Reynisfjall vestanvert þar sem sumarbústaðurinn stendur nú og (b) að Skógræktin heimili eyðingu þess skógar sem þar vex fyrir, má áætla að þar geti orðið verulegt tjón á trjágróðri vegna framkvæmda, ef ekki altjón. Tjónið yrði ekki aðeins umhverfislegt eða tilfinningalegt, heldur einnig fjárhagslegt - fyrir framkvæmdaraðilann (Vegagerðina) - þegar kæmi að bótagreiðslum fyrir umrætt tjón. **Eigendur munu þá krefjast hæstu mögulegu bóta, vísa í fyrri dómaförðæmi og byggja kröfu sína á smásöluverði samsvarandi trjáa á almennum markaði. Í dómi Hæstaréttar í máli**



Skógræktarfélag Reykjavíkur gegn Kópavogsbæ árið 2010, vegna skemmda á trjágróðri sem varð vegna framkvæmda við nýja vatnsveitulögn, fóru 559 tré á um það bil 3.600 m<sup>2</sup> landi forgörðum<sup>4</sup>. Skógræktarfélag Reykjavíkur kærði verknaðinn og krafðist bóta. Byggði félagið bótakröfu sína á mati á smásöluverði þeirra á almennum markaði. Hæstiréttur dæmdi Skógræktarfélaginu fullar bætur fyrir þau tré sem farið höfðu forgörðum. Með vöxtum námu þessar bætur 37 m kr. árið 2010. Áætla má að greiddar bætur vegna trjágróðursins sem fara mun forgörðum vegna gangnagerðar í gegnum Reynisfjall muni nema minnst 100 milljónum kr. Þá bótakröfu á reyndar eftir að meta, að fengnu mati óháðra matsmanna. Til viðbótar kæmu tjónabætur frá Vegagerðinni vegna eyðileggingar á sumarbústaðnum – sem einnig á eftir að meta af þar til bærum matsmönnum. Hugsanlega einnig vegna annars tjóns; að eigendur sumarhússins væru sviptir þeim yndisgarði sem felst í dvöl í þessum sælureit og vanefnda á leigusamningnum um lóðina næstu 60 ár. Auk þess kæmu bætur vegna eignarnáms á landinu til landeigandans, Þórisholts ehf.

## **2. Leiðir til þess að tryggja öryggi umferðar um Hringveg 1 um Mýrdal – ábendingar um fleiri valkosti.**

Í skýrslu VSÓ-ráðgjafar („FÆRSLA HRINGVEGAR (1-B2\_B4) Í MÝRDAL. Drög að matsáætlun“) segir í inngangi:

„Áformað er að færa Hringveg(1-b2\_b4) um Mýrdal (Mynd 2.1). Í stað þess að vegurinn liggja um Gatnabrún og í gegnum þéttbýlið í Vík er stefnt að því að færa veginn þannig að hann liggja suður fyrir Geitafjall, meðfram Dyrhólaós og í gegnum Reynisfjall í jarðgöngum sunnarlega í fjallinu. Vegurinn myndi svo liggja sunnan við Vík og tengjast núverandi vegi austan við byggðina.“ (bls. 1)

Færsla á hringveginum - með þeim hætti sem að framan er lýst - hefði í för með sér margháttað umhverfistjón, tjón á náttúruferð og margháttaða skerðingu á hagsmunum ferðaþjónustu og atvinnuhagsmunum heimamanna í Reynis- og Dyrhólahverfi, svo sem vikið er að í skýrslunni. Sú færsla mun aðeins leiða til styttingar hringvegarins um 3 km og enn er óljóst hvort sú dýra framkvæmd muni bæta að ráði umferðaröryggið frá því sem nú er. Jafnframt hefur því verið lýst, að kostnaður vegna endurbóta á núverandi þjóðvegi um Mýrdal (Valkostur 4) yrði aðeins lítið brot (15%) af þeim kostnaði sem nýr vegur (Valkostur 1b) með nýjum uppfyllingum á mýrum og leirum við Dyrhólaós, jarðgöng um Reynisfjall og brimbrjótur við Víkurfjöru mun kosta.

Við – félagið Djúpaleiti – höfum engar forsendur til þess að meta hvor leiðin (endurbætur á núverandi vegarstæði norðan Reynisfjalls (Valkostur 4) eða ný leið (Valkostur 1b) – eða aðrar hugsanlegar leiðir - sé fýsilegri þegar litið er á málið frá öllum hagrænum, umhverfislegum og félagslegum sjónarmiðum. Könnun á fýsileika þessara valkosta hlýtur að byggjast á faglegu mati verkfræðinga Vegagerðarinnar – ekki leikmanna.

Við viljum samt benda á að staðsetning gangnamunna á þeim stað þar sem nú stendur sumarbústaðurinn Djúpaleiti hefur í för með sér rækilega hættu á að snjóflóð falli á gangnamunna eða þjóðveginn. Ofan við sumarbústaðinn og í næsta nágrenni hafa oft fallið snjóflóð, síðast í desembermánuði 2011 (7. mynd).

<sup>4</sup> Mál nr. 684/2009

<https://www.haestirettur.is/default.aspx?pageid=347c3bb1-8926-11e5-80c6-005056bc6a40&id=3298a606-b7ca-4222-9255-253bad9398c2>





7. mynd. Flekaflóð sem féll á girðinguna ofan við sumarbústaðinn Djúpaleiti í desembermánuði 2011. Áður hafa oft fallið stærri snjóflóð á sömu slóðum (Mynd: Birkir Grétarsson)

En ef það er gefin forsenda, t.d. pólitísk, að (a) jarðgöng í gegnum Reynisfjall sé eina færa leiðin til þess að tryggja umferðaröryggi; (b) að núverandi „fjallvegur“ norðan við Reynisfjall (sem liggur hæstur í 119 m h.y.s.) sé ófyrstíganlegur þröskuldur fyrir vegfarendur að vetrarlagi og (c) að þjóðvegur 1 megi ekki skera í sundur þorpið í Vík (að vegurinn um Vík verði að liggja annað hvort við fjöruborðið á Víkursandi sunnan Víkurþorps (skv. skipulagslínu eða leið 1b) eða ofan byggðar, skv. leið 4. Þá blasir við annar möguleiki til gangnagerðar sem lægi norðan við bæina Lækjarbakka og Reyni í Reynishverfinu (auðkenndur með gulri línu á 8. mynd). Lengd ganganna yrði sú sama og með Valkosti 1b og við það myndu sparast m.a. umtalsverðir fjármunir við gerð brimbrjóts í Víkurfjöru, til þess að verja þar veginn fyrir sjónum og hækkandi sjávarstöðu og sömuleiðis vegna minni efnisflutningar við gerð vegar í eða við Dyrhólaós. Ef ætti að verja nýjan veg á Víkurfjöru fyrir ágangi sjávar, yrði að flytja mikið magn af grjóti um langan vega. Efnið sem fengist við að bora gat í gegnum Reynisfjall yrði að mestu móberg sem ekki myndi nýtast betur til að verja veginn fyrir sjávangangi en basaltsandurinn í fjörunni.

Vegagerð nærri Dyrhólaós og í Reynishverfi færi þá að mestu fram á þurrlandi með litlum vegarhalla og tiltölulega litlum efnisflutningum. Eystri gangnamunninn og vegurinn frá honum í austurátt myndi þá liggja beint í áttina að eystri hluta Valkosts 4, þ.e. ofan byggðar í Víkurþorpi. Þeim vegi yrði aldrei ógnað af t.d. hækkandi sjávarstöðu vegna bráðnandi jökla á norðurslóðum eða við suðurskautið, a.m.k. ekki næstu öldina.



8. mynd. Gul lína („Valkostur 5“) sem tengir saman valkosti 1b og 4. Gangnamunninn við vestanvert Reynisfjall færir í gegnum fjallið norðan við bæina Reyni og Lækjarbakka.

Leggjum við eindregið til að þessi valkostur verði metinn á fyrstu stigum matsins, ásamt öðrum þeim valkostum sem lagðir hafa verið til grundvallar við gerð matsáætlunarinnar (valkostirnir „skipulagslína“, 1b, 2, 3 og 4), sbr. „Á fyrsta stigi matsins er mótuð matsáætlun, skilgreindar framkvæmdir sem ætlað er að meta, gerð grein fyrir helstu áhrifaþáttum framkvæmda og vinsaðir út þeir umhverfisþættir sem lögð verður áhersla á. Miðað er að skýrri framsetningu mats á umhverfisáhrifum og að uppfylla kröfur laga um mat á umhverfisáhrifum.“

Virðingarfyllt, f.h. eigenda sumarhúss og skógar (félagsins Djúpaleiti),

Adalsteinn Sigurgeirsson ([adalsteinnsigurgeirss@gmail.com](mailto:adalsteinnsigurgeirss@gmail.com))

Kjartan Sigurðsson ([k.sigurdsson@utwente.nl](mailto:k.sigurdsson@utwente.nl))

Steinar Kristinsson ([steinarkrist@gmail.com](mailto:steinarkrist@gmail.com))

Unnur Ólafsdóttir ([unnurol@gmail.com](mailto:unnurol@gmail.com))

Þorgerður Einarsdóttir ([thorgerdureinarsd@gmail.com](mailto:thorgerdureinarsd@gmail.com))

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

netf. skipulag@skipulag.is

Suðurlandi, 27. janúar 2022

## **Efni: Athugasemdir Náttúruverndarsamtaka Suðurlands við matsáætlun fyrir færslu hringvegjar um Mýrdal**

Vegagerðin hefur lagt fram matsáætlun til Skipulagsstofnunar vegna umhverfismats á færslu hringvegjar um Mýrdal, sem auglýst er á heimasíðu Skipulagsstofnunar með athugasemdafrest t.o.m. dagsins í dag. Stjórn Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS) hefur kynnt sér efni tillögunnar og gerir með erindi þessu eftirfarandi athugasemdir við hana.

Þann 31. janúar 2021 sendu NSS inn umsögn við tillögu að matsáætluninni, þar sem settar voru fram ýmsar athugasemdir. Fyrir viðbrögð við þeim er þakkað. NSS fagna því sérstaklega að tekið hafi verið tillit til athugasemda samtakanna og fjölda annarra umsagnaraðila um að bæta við nýjum valkosti, þ.e. leið 4b.

NSS eru virk landshlutasamtök um umhverfis- og náttúruvernd á svæðinu frá Hellisheiði í vestri að Skeiðarársandi í austri. Aðildarfélagar samtakanna eru flestir búsettir eða eiga rætur vítt og breitt um starfssvæðið. NSS óska eftir því að vera á lista umsagnaraðila og hagaðila í matsferlinu.

NSS vekja áfram athygli á og leggja ríka áherslu á eftirfarandi þætti, sem fram komu í athugasemdum samtakanna við matsáætlunartillöguna fyrir ári síðan:

NSS hafa áður ályktað um áform varðandi breytta legu þjóðvegjar 1 um Mýrdal. Í álit samtakanna um þetta mál 21. nóvember 2005 segir m.a.:

*„Mýrdalur er mjög landþröngt hérað, en jafnframt eru svæði þau sem tillögur um nýja veglínu snerta mjög verðmæt frá náttúrufarslegu sjónarmiði, bæði á landsvísu en ekki síður á alþjóðavísu. Ströndin, sjávarhamrarnir, sjávarleirurnar, ósinn, fuglalífið, gamla þorpið í Vík og hin fornu byggðahverfi sveitarinnar eru eftirsótt til útivistar, ljósmyndunar og náttúruskoðunar, og tugir þúsunda ferðamanna sækja þetta svæði þess vegna á hverju ári. Mörg kennileiti, svo sem Víkurfjara, Reynisdrangar og Dyrhólaey eru þekkt um allan heim. Dyrhólaós, leirur hans og votlendi hafa mikla þýðingu fyrir fjölbreytt fuglalíf árið um kring,*

*en einkum þó á vorin og fram á haust. Svæðið hefur því ómetanlegt náttúruverndargildi en ekki síður gífurlegt efnahagslegt gildi fyrir atvinnulíf og ferðaþjónustu, bæði í Mýrdal og í landinu almennt. Líta ber á það sem forgangsverkefni í skipulagsgerð að vernda þessi svæði gegn hverskonar raski og óafturkræfum framkvæmdum.“*

Hugmyndir um þessa veglínu komu í upphafi frá framkvæmdamönnum í hreppnum fyrir um 40 árum síðan og var tilgangur þeirra ekki einungis að stuðla að bættu umferðaröryggi, heldur ekki hvað síst að auka tekjur sveitarfélagsins í ferðaþjónustu. Á þeim tíma sem liðinn er frá fyrstu hugmyndum þá hefur veruleiki íslenskrar ferðaþjónustu og staða ferðaþjónustu í hreppnum gjörbreyst og mun veglínan liggja um eða mjög nálægt nokkrum þekktustu náttúruperlum landsins, frá Dyrhólaey að Reynisfjalli og um ströndina við þéttbýlið í Vík og raska þeim.

Félagsmenn í NSS sem búa í Mýrdalshreppi, eða eru fæddir þar, hafa komið til máls við stjórn NSS og lýst yfir vanlíðan sinni og óánægju yfir því að hafa þurft að vera í sífelldri varnarstöðu gagnvart þeim öflum sem harðast hafa beitt sér fyrir þessum framkvæmdum og gert athugasemdir við það hversu erfitt er að standa í áratugalangri baráttu í svo litlu sveitarfélagi sem Mýrdalshreppur er. Stjórn NSS vill benda á að þessháttar togstreita framkvæmda og verndarafla sé alltof algeng á Íslandi, togstreita og barátta sem oft nær yfir fleiri kynslóðir og áratugi.

NSS vekja athygli á því, hve saga þessara áforma er stráð hættumerkjum, sem því miður hafa stundum fylgt pólitískum ákvörðunum. Við gerð aðalskipulags Mýrdalshrepps gerðu margar stofnanir, þ.m.t. Umhverfisstofnun, Siglingastofnun og Skipulagsstofnun, athugasemdir þar sem lagst var gegn þessari nýju veglínu. Áformin bera með sér skort á faglegum forsendum, skort á samráði við hagsmunaaðila og tillitsleysi gagnvart álitsgerðum stjórnstofnana og samtaka almennings. Áform um hina breyttu veglínu hafa verið réttlætt með vafsömum fullyrðingum um umferðaröryggi, greiðfærni og fjárhagslegan ávinning. Þá liggur nú fyrir að gerðar hafa verið tilraunir til að koma í veg fyrir að ráðist verði í nauðsynlegar úrbætur á núverandi þjóðleið um svæðið.

NSS telja áformin [um veglínu um Dyrhólaós] endurspegla löngu úreltar hugmyndir um fyrirkomulag samgöngumannvirkja, sem stangist á við (1) viðurkennd markmið Íslands í umhverfis- og loftslagsmálum, m.a. hvað varðar verndun votlendis og strandsvæða, (2) umhverfismarkmið samgönguáætlunar, (3) verndarmarkmið Kötlu jarðvangs, (4) vistvæna ferðaþjónustu og auðlindagrundvöll hennar, (5) umhverfisímynd eins af vinsælustu ferðamannasvæðum Suðurlands, (6) aðgát og öryggissjónarmið sem hafa ber við umgengni og framkvæmdir nærri sjávarströndum á tímum loftslagsbreytinga og (7) lagareglur um náttúruvernd þar sem ný veglína mun valda umtalsverðri röskun á svæðum á náttúruverndarskrá sem þar með hafa vísindalega viðurkennt verndargildi.

Í beinu framhaldi leggja NSS eftirfarandi athugasemdir vegna matsáætlunarinnar við framanritað:

### **1. Friðlandið Dyrhólaey og umhverfi**

Dyrhólaey var lýst friðland með auglýsingu í Stjórnartíðindum B, nr. 101/1978. Auð auki eru Dyrhólaós, Loftsalahellir, Reynisdrangar og Reynisfjall á náttúruverndarskrá sökum stórfenglegs landslags og jarðmyndana, líffræðilegs fjölbreytileika, tegunda á valista, votlendis, ríks fuglalífs og sögulegra minja. Innan svæðisins sem er á náttúruverndarskrá eru einnig fjörunnar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði; Reynisfjara öll og grunnsævi í Dyrhólaósi.



NSS ítreka þá sýn sína að veglínan komi til með að skerða og hafa neikvæð og óafturkræf áhrif á Friðlandið í Dyrhólaey og nærsvæði. Við skoðun þess valkostar að færa veglínuna í ósinn þarf að gera ráð fyrir lágmarks röskun á vistkerfi svæðisins. Landfyllingar, skurðgröftur og aðrar aðgerðir sem geta haft áhrif á vatnsbúskap óssins yrðu með öllu óviðunandi. Gera þarf í fjárhagsáætlun ráð fyrir aðgerðum sem kæmu í veg fyrir breytingar á vatnsstöðu votlendisins og áhrif á sjávarföll um ósinn. Jafnframt þyrfti að finna viðunandi lausnir á því hvernig koma mætti í veg fyrir röskun á fuglalífi og fari fugla inn í ósinn.

## 2. Leið 4b

NSS telja leið 4b góða, þar sem með henni er vegtengingum fækkað, Gatnabrún löguð og vegurinn tekinn út úr þéttbýli með mun minna raski á náttúru og umhverfi en sú leið sem sett er fram í gildandi aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Samtökin benda í þessu samhengi sérstaklega á að grundvallar undirstaða ferðaþjónustunnar, sem fjölmargir íbúar Mýrdals hafa lifibrauð sitt af, er einmitt sem óspilltust náttúra svæðisins, sem engan afslátt má gefa af virðingu fyrir.

## 3. Ásýndarmyndbönd með tölvugerðum líkönum af mögulegri ásýnd miðað við valkost 1b

NSS virðast ásýndarmyndböndin sem sett eru fram með matsáætluninni gera ráð fyrir sjónarhorni úr of mikilli hæð; ættu kannski við útsýni úr flutningabíl. Þetta sést greinilega þegar bílar eru í mynd. Að mati samtakanna þyrfti að aðlaga sjónarhornið fólksbílum, sem eru langalgengustu farartækin. Hvernig liti er flóðvarnagarðurinn út þá? Einnig vantar að skýra hvernig vegurinn liti út frá öðrum sjónarhornum, þ.e. ekki einungis frá veginum sjálfum heldur t.a.m. frá Víkurkirkju, þaðan sem myndað hefur verið í bak og fyrir af ljósmyndurum og ferðamönnum, enda stórkostlegt útsýni yfir náttúruperlu og sjarmerandi þorp. Þá hvetja NSS til þess að ásýndarmyndband verði gert fyrir leið 4b, og upplifun m.a. ferðamanna sem koma inn í þorpið höfð í huga – í samhengi við annað sem hér er ritað um tengsl náttúruverndar og ferðaþjónustu.

## 4. Orðalag - forsendur matsáætlunar

NSS gera sérstaka athugasemdi við eftirfarandi orðalag á bls. 3 í matsáætluninni, þar sem fjallað er um forsendur fyrir færslu hringvegarins í Mýrdal: „*Stefnt er að því að vegurinn verði greiðfær og öruggur láglendisvegur. Láglendisvegur um Mýrdal við Dyrhólaós er talinn bæta umferðaröryggi og útrýma erfiðum farartálma í vetrarveðrum á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðarfjarðar.*“ Þessu orðalagi þarf að breyta þar sem núverandi vegur er ekki hálandisvegur. Skoða þarf aðra farartálma, aðstæður vega og veðurfar víðar á Suðurlandsveginum. Þessi texta hljómar sem aðrir farartálmar séu engir. Þá benda NSS á að gera megi grein fyrir því hvers vegna Reyðarfjörður tiltekinn sérstaklega. Að auki segir í inngangi matsáætlunarinnar: „Á hringveginum á Suðurlandsundirlendi er Reynisfjall eina verulega misfellan.“ Þessa staðhæfingu telja samtökin að skorti rök fyrir og því villandi að hafa í inngangi.



## 5. Heimamenn og ferðamenn

NSS óska eftir því að rannsókn verði gerð á upplifun ferðamanna af núverandi vegi og því hvaða áhrif færsla hringvegarins er líkleg til að hafa á hana. Samtökin benda á að samfélagið í Mýrdalnum reiðir sig heilmikið á ferðaþjónustu, og telja NSS að breyta þurfi orðalagi í kafla matsáætlunar nr. 9.10 Ferðaþjónusta og útivist; „Töluverð ferðaþjónusta er í Mýrdalshreppi...“ sem að mati samtakana er ansi vægt til orða tekið. Ferðaþjónustufyrirtæki nýta það aðdráttarafl sem falleg, óspillt náttúran hefur á viðskiptavini sína; fólk sem flykkist í Mýrdalinn fyrir þær sakir. Það sem hefur áhrif á náttúruna hefur sannarlega áhrif á íbúa og gesti svæðisins. NSS benda sérstaklega á að yfir helmingur íbúa sem búsettir eru í Mýrdalshreppi nú er af erlendu bergi brotinn, og hafa flestir þeirra flust þangað til að vinna í ferðaþjónustu.

## 6. Jarðboranir og umhverfismat

NSS sakna þess að sjá matsáætluninni gerða grein fyrir þeim tilraunaborunum sem gerðar hafa verið í Reynisfjalli.

## 7. Náttúruvá

NSS leggja áherslu á að eftirfarandi ábending frá Veðurstofu Íslands verði tekin af fullri alvöru og málið kannað til hlítar:

*„Bent er á að í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, er eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m<sup>3</sup> hlaup hafa orðið þar með nokkurra áratuga millibili. Til að verjast þessu þyrfti gangnaskáli að vera á þriðja hundrað metra langur og hannaður til að standast áraun af völdum berghlaups af þessari stærð. Að vestanverðu er gangnamuninn á alræmdu snjóflóðasvæði í vesturhlíðum Reynisfjalls“.*

(Færsla hringvegur (1-B2\_B4) í Mýrdal; efni á vefslóðinni <https://vik-hringvegur.netlify.app/pdf/Vi%C3%B0aukiB-compressed.pdf>).

Að því sögðu fylgir hér mynd af hruni sem varð úr Reynisfjalli í byrjun desember 2021, þar sem áætlað er að gangnamunni verði (sjá næstu bls.):



Virðingarfyllt,  
f.h. Náttúruverndarsamtaka Suðurlands

Soffía Sigurðardóttir  
formaður



Vík 26.01.2022



**Athugasemdir vegna matsáætlunar Vegagerðarinnar/VSO um láglandisveg um Mýrdal og jarðgöng undir Reynisfjall. Sendandi: Þórir N. Kjartansson, Bakkabraut 14 870 Vík**

Eftir að hafa rennt í gegnum þær athugasemdir sem þegar hafa borist kemst ég ekki hjá því að láta í ljósi undrun vegna allra þeirra rangfærslna og furðulegra tillagna til breytinga, sem þar er að finna í stað málefnalegra raka. Athyglisvert og auðséð er að yfirgnæfandi meirihluti þessara athugasemda er frá fólki sem ekki er hér búsett enda blasir þar við að þetta fólk talar um hlutina af takmarkaðri staðþekkingu þó nokkrir hafi einhver ættartengsl við hingað eða átt hér heima fyrir löngu síðan. Tiltölulega fáir heimilisfastir hér í sveitarfélaginu mæla gegn framkvæmdinni enda vissa fyrir því að stór meirihluti þeirra sem, hér eiga lögheimili eru fylgjandi þessu framfara máli. En það er eins og svo oft að þeir sem eru óánægðir láta meira í sér heyra en þeir sem eru ánægðir.

Þá virðist það orðin viðtekin venja hjá þeim stofnunum og samtökum sem jafnan senda inn umsagnir um slíkar framkvæmdir að mála skrattann á vegginn og hafa ekkert nema neikvæðni og hræðsluáróður til málanna að leggja. Þar virðist aldrei lítið á manninn sem hluta af því umhverfi og heild sem við og náttúran umhverfis okkur er. Meira að segja virðist bætt aðgengi og styttri vegalengdir að sumum náttúruperlunum sem fólk vill heimsækja vera áhyggjuefni. Lítið þýðir að vera með eftirsóttar náttúruperlur, sem laða að túrista, ef enginn má nálgast þær og upplifa. Þó fuglapar þurfi hugsanlega að flytja hreiðrið sitt um 10-20m vegna vegafamkvæmda virðist sumum það meira áhyggjuefni en umferðaröryggi og fækkun slysa á því fólki sem um veginn fer. Þó er vert að benda á að fuglalíf í sambýli við menn og umferð þrífst yfirleitt ágætlega og í austurhluta Víkurkaupþúns verpir krian þúsundum saman og einnig er þar mikið varp af hettumáfi og talsvert af spóa, tjaldi og stelk. Það sem hefur valdið fækkun hjá kríunni hér, er ekki umsvif mannsins heldur ætisskortur í sjónum, sem blessunarlega hefur þó orðið stór breyting á til batnaðar s.l. þrjú ár.

Undirritaður hefur áður sent inn athugasemdir og meðmæli með þessari þörfu framkvæmd, sem að mínu áliti hefur lítil sem engin áhrif á fuglalíf, votlendi, Dyrhólaós, hvað þá fjarstæðukenndar fullyrðingar um að þetta hafi neikvæð áhrif á náttúruvætti og sögustaði eins og Loftsalahelli, Dyrhólaey, Reynisfjöru, Reynisdranga og sumir seilast jafnvel svo langt að tala um Baðstofuhelli og grafarró Sveins Pálssonar. Hans ró yrði einmitt miklu betur borgið með nýjum vegi, það sem núverandi Reynishverfisvegur liggur fast við gamla kirkjugarðinn á Reyni en nýji vegurinn a.m.k. kílómeter í burtu. Eini fjölsótti staðurinn sem þetta heggur nærri er Víkurfjara en að mínu áliti vega kostirnir við framkvæmdina miklu þyngra en ókostirnir, ef það hefur þá nokkur áhrif á upplifun fólks þar auk þess sem vegur fast sunnan byggðarinnar í Vík yrði nánast sem ein gata til viðbótar í þorpinu.

Þá er í nokkrum af þessum athugasemdum að finna furðulegar rangfærslur, þó ég fullyrði ekki að slíkt sé vísvitandi fram sett. T.d. tölvugerð mynd af gangnamunnum austan í Reynisfjalli og frá öðrum aðila himinhár grjótgarður sem algerlega felur Reynisdranga, séð frá bílastæðum við þjónustumiðstöð Icewear og lægri byggð þorpsins. Þar virðist vera blandað saman áætlaðri hæð sjóvarnar, 7,5m yfir sjó en þeirri hæð virðist þarna vera bætt ofan á gamla sjóvarnargarðinn sem yrði sem næst áætlaðri veghæð. Í nokkrum innsendum athugasemdum lýsir fólk áhyggjum af skertu aðgengi að Víkurfjöru, þrátt fyrir áætluð undirgöng undir veginn. Þeir hinir sömu virðast samt ekki hafa áhyggjur af skólabornum og öðrum íbúum Víkur sem alla daga þurfa að þvera þjóðvegin, sem í dag sker þorpið í tvennt. Vegna þess hefur oft legið við stórslysum á undanförunum árum.

Í fyrri athugasemd minni sem ég sendi inn var minnst á vatnsból Víkurbúa, sem er, þó undarlegt sé, undir þjóðveginum í fjallshlíðinni innan við þorpið. Það yrði óbreytt við valkosti 4 og 5.

Nýr valkostur, 4b er fráleit viðbót við margar furðulegar, sem fyrr eru komnar til umsagnar. Þarna er áætluð 6 km nýlögð á vegi, þar af c.a. 5 km yfir eitt blautasta mýrlendi sem fyrirfinnst á þessu svæði. En þessi valkostur með valkosti 5 sem framhald eru svo fjarri lagi að ég er satt að segja undrandi á að nokkrum sem vill láta taka sig alvarlega í þessu máli, skuli láta þetta frá sér fara. T.d. þyrfti að fylla undir veginn í Grafargili sem er 35-40m djúpt á þessu svæði eða brúa það með brú sem þyrfti að vera 150-200m löng. Áður en þessi leið myndi svo tengjast Þjóðveginum aftur er áætlað að hann liggi í gegnum eitt besta framtíðar byggingaland þorpsins og neðan undir Snjókömbunum sem er alþekkt snjóflóða og grjóthrunssvæði eins og ég hef bent á í fyrri umsögn. Þessi leið myndi leysa fátt af þeim vanköntum sem eru á núverandi vegi, nema taka umferðina út úr þorpinu. Á móti kæmi að yrði þetta gert myndi umferðin fara svo langt frá Víkurþorpi að þjónustuaðilar þar yrðu fyrir stórtjóni vegna minnkandi viðskipta við þá sem um veginn fara.

Andstæðingar þessarar framkvæmdar gera mikið úr því að sjónvörn með veginum verði svo há að hún loki alveg fyrir útsýni úr þorpinu til hafs og jafnvel Reynisdrangar verði ekki sýnilegir, eins og minnst er á hér framar. Eftir áætlun Vegagerðarinnar er áætluð hæð á þessari sjónvörn austan Víkurár 7,5m.y.s. Miðað við það yrði hæðin nær því sem punktalínan á meðfylgjandi mynd (Mynd 1) sýnir. Hitt er svo annað mál að framtíðar sjóvarnir á þessu svæði hljóta að þurfa að verða framar og nær sjónum og í þær þarf strax að ráðast, burtséð frá öllum áformum um væntanlega vegagerð og þá yrði hugsanlega engin þörf á grjótvörn í líkingu við þetta. Vestan Víkurár er engin þörf á slíki grjótvörn enda hefur sjór aldrei komið að væntanlegu vegstæði þar síðan að melgresið hækkaði landið.

Í athugasemdum Veðurstofunnar er sagt að til að gera veginn öruggan fyrir berghlaupum út Reynisfjalli þurfi vegskálinn austan megin að vera á þriðja hundrað metra frá fjallinu. Ekki geri ég lítið úr hættu af grjóthruni en bendi á myndirnar sem hér fylgja, sýna annan raunveruleika. Engar grjótskriður sem fallið hafa og eru sýnilegar hér í austurhlíðum fjallsins fara neitt í líkingu við þessa vegalengd út á sléttlendið. Það stæsta sem sögur fara af og féll 1829 nær varla meira en 150m frá fjallsrótum. Athyglisvert er einnig að í gegnum aldirnar hefur nánast ekkert hrun verið úr fjallinu á þeim stað sem gangnamunninn er áætlaður í dag nema einstakir steinar sem liggja örskammt frá hömrunum. (Sjá meðf. myndir no. 2 og 3)

Virðingarfyllst;  
Þórir N. Kjartansson  
021243-3109  
Bakkabraut 14, 870 Vík





100m

**X** Áætluð staðsetning  
gangnamunna

Myn  
PNK



sfjalls

50 m

200m

230m

3

1.

5

6

7

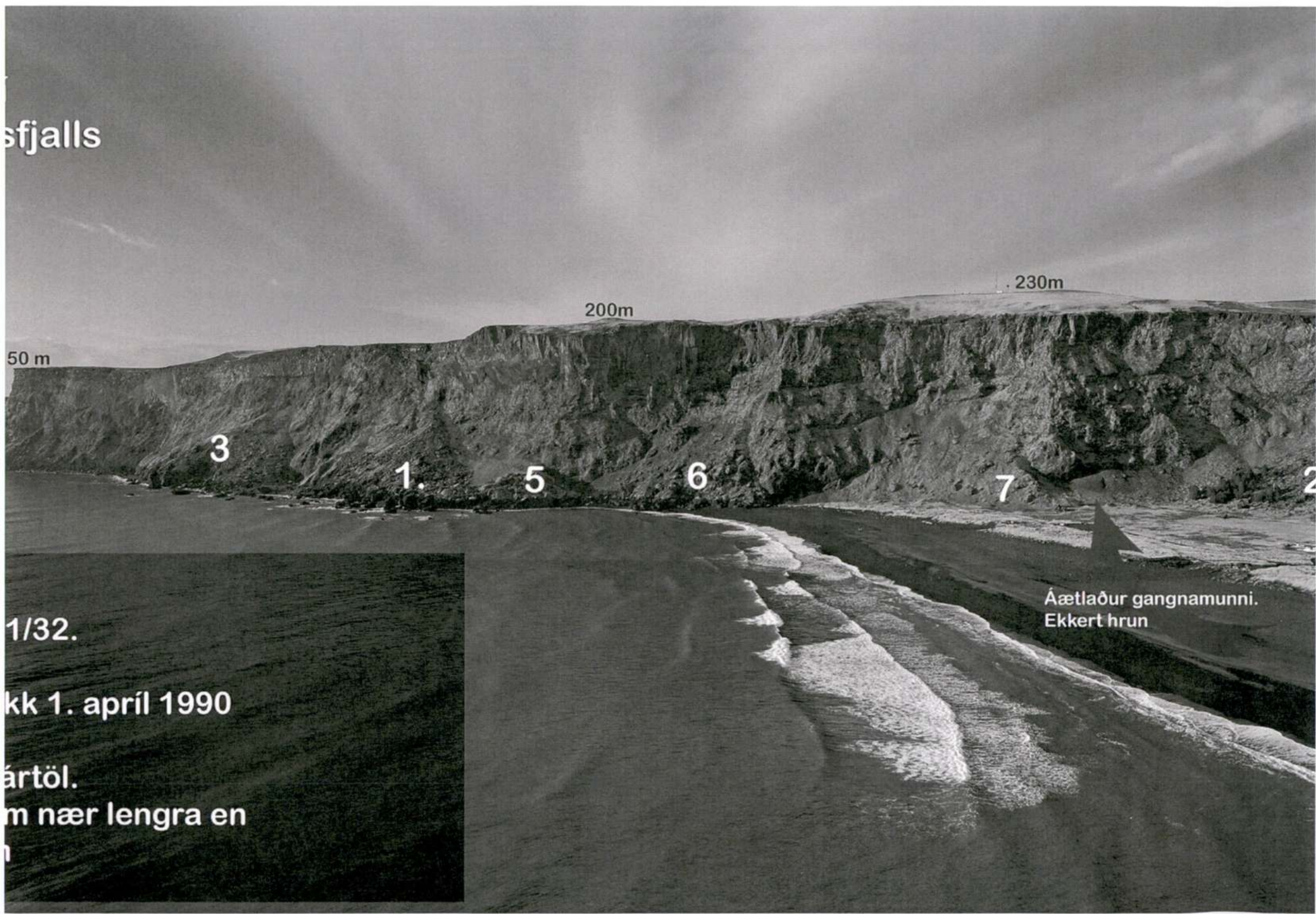
2

1/32.

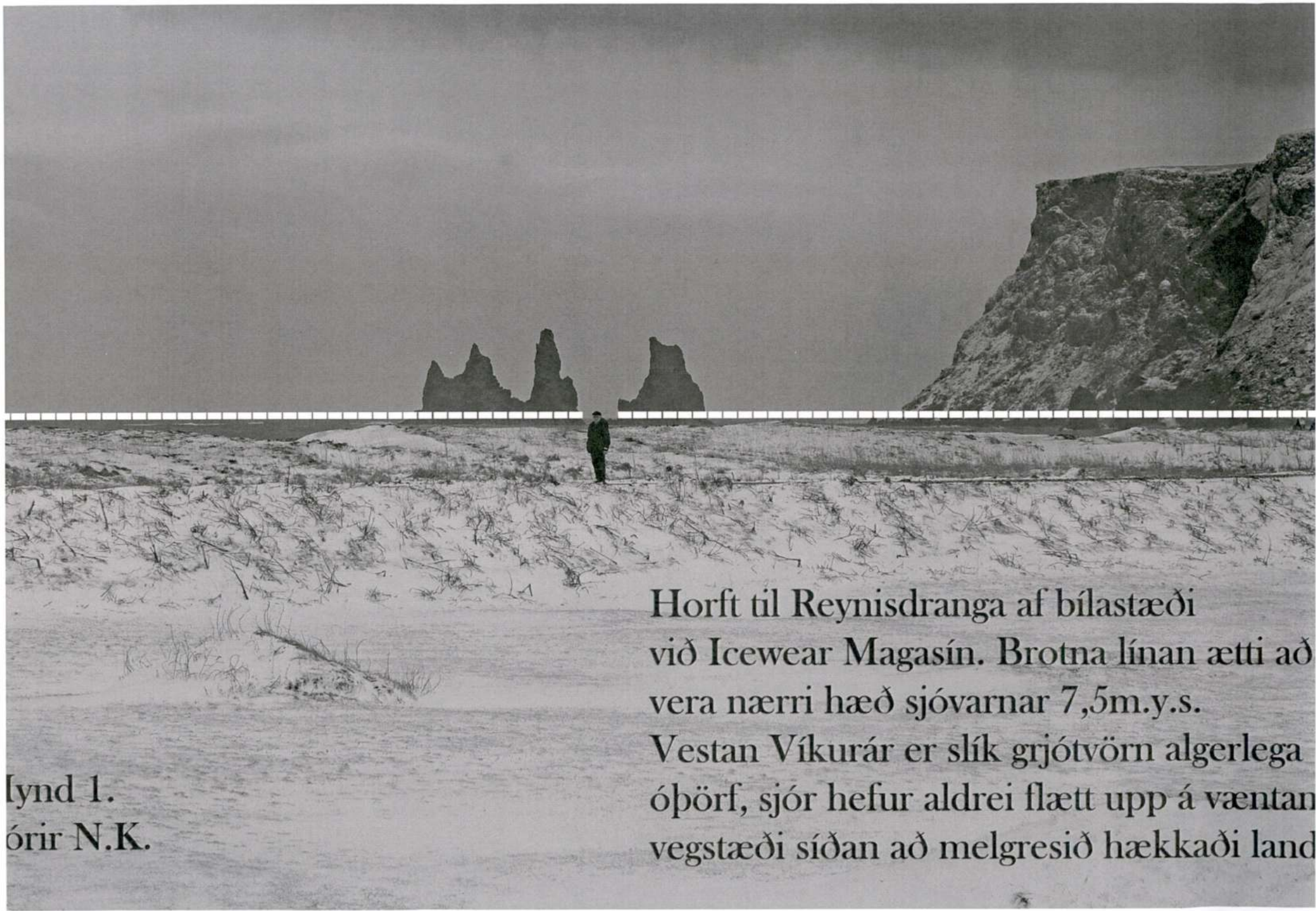
kk 1. apríl 1990

ártöl.  
m nær lengra en

Áætlaður gangnamunni.  
Ekkert hrún







Horft til Reynisdranga af bílastæði við Icewear Magasín. Brotna línan ætti að vera nærri hæð sjóvarnar 7,5m.y.s. Vestan Víkurár er slík grjótvörn algerlega óþörf, sjór hefur aldrei flætt upp á væntan vegstæði síðan að melgresið hækkaði land

lynd 1.  
órir N.K.

## Skipulagsstofnun

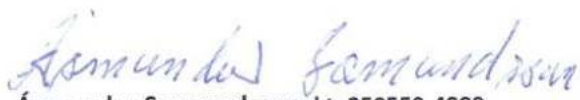
Borgartúni 7b

105 Reykjavík

Berist til: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

Meðfylgjandi er umsögn um matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal. Umsögnin er undirrituð persónulega fyrir hönd okkar sex einstaklinga sem tilgreind eru hér fyrir neðan og eiga hagsmuna að gæta í þessu máli og jafnframt fyrir hönd *Samtaka íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal*. En þau samtök hafa verið virk í umræðu og hagsmunagæslu um þetta mál allt frá því að hún komst á skrið árið 2005.

26. janúar 2022



Ásmundur Sæmundsson, kt. 250559-4889

bóndi og landeigandi í Hryggjum

[hryggir@simnet.is](mailto:hryggir@simnet.is); s. 893-3628



Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059

ferðabjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,

[gardakot@gmail.com](mailto:gardakot@gmail.com); s. 894-2877

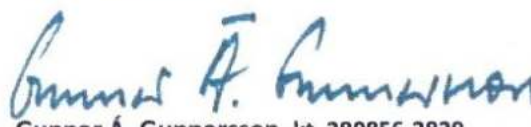


Guðni Einarsson, kt. 090857-4799

bóndi í Þórisholti, ferðabjónustueigandi,

Svörtu Fjöru í Reynishverfi

[guдни@thorisholt.is](mailto:guдни@thorisholt.is); s. 868-7897



Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829

framkvæmdastjóri

og húseigandi á Vatnsskarðshólum

[gunnar@tun.is](mailto:gunnar@tun.is); s. 820-4130



Olafur Jónsson, kt. 130546-2939

fyrirverandi framkvæmdastjóri og

húseigandi í Víkurkaupúni

[olafuri@hotmail.com](mailto:olafuri@hotmail.com); s. 864-8581



Steinþór Vigfússon, kt. 071460-2469

ferðabjónustubóndi

og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar

[sv@dyrholaey.is](mailto:sv@dyrholaey.is); s. 8941420

Afrit sent Vegagerðinni, Borgartúni 5-7, 105 Reykjavík.



# Umsögn um matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal

## Tilvísun:

<https://www.skipulag.is/skipulagsstofnun/mal-i-kynningu/safn/faersla-hringvegar-um-myrdal>

- Færsla hringvegar (1-B2\_B4) í Mýrdal – Matsáætlun
- Viðauki A. Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum við drög að matsáætlun
- Viðauki B. Umsagnir og athugasemdir við drög að matsáætlun
- Viðauki C. Skoðun á valkostum

## Umsagnaraðilar:

- **Ásmundur Sæmundsson, Eva Dögg Þorsteinsdóttir, Guðni Einarsson, Gunnar Á. Gunnarsson, Ólafur Jónsson og Steinþór Vigfússon.**
- **Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal.**

## Inngangur

Við sem að þessari umsögn stöndum höfum farið yfir ofangreinda matsáætlun sem Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf hafa nú lagt fram til Skipulagsstofnunar. Einnig höfum við farið yfir viðbrögð við athugasemdum um drög að matsáætlun og viðauka um veglínukosti.

Við vísum í og ítrekum fyrri umsögn okkar um drög að matsáætlun í janúar 2021, en greinargerð þeirrar umsagnar nær yfir alla þá þætti sem samtökin leggja megináherslu á.

Við fögnum því að brugðist hefur verið við mörgum ábendingum, sem fram komu um drög að matsáætlun.

Það eru þó enn nokkrir þættir sem við bendum á varðandi matsáætlun, og verða þeir raktir hér fyrir neðan. Þá munum við einnig fjalla sérstaklega um veglínur sem til umræðu eru og þá kosti sem við teljum best samrýmast markmiðum sem matsáætlun – svo og samgönguáætlun og skuldbindingar þjóðar og sveitarfélags í umhverfismálum – byggja á.

## Athugasemdir

### Um inngang og forsendur matsáætlunar

Við ítrekum og áréttum að miklu skiptir að hlutirnir séu rétt orðaðir, svo þeir séu settir í rétt samhengi. Í inngangi matsáætlunar, þar sem vitnað er í texta úr jarðgangaáætlun (Vegagerðin, 2000), er rætt um núverandi leið við Reynisfjall og sagt að leiðin liggji upp á fjallið að vestanverðu. Landfræðilega er þetta er rangt. Núverandi vegur liggur ekki upp á Reynisfjall eða yfir það, heldur um lágan háls norðan þess og vestan sem nær mest í rúmlega 100 m hæð yfir sjávarmáli. Hér er því hvorki um hálendis- né fjallveg að ræða.

Einnig er talað um að vegurinn sé eini farartálminn á Suðurlandsundirlendinu án þess að sú staðreynd sé studd neinum gögnum. Við leggjum til að aflað verði gagna um hversu oft vegurinn lokast vegna slæms veðurs undir Eyjafjöllum, í Örafum og á Hellsheiði til að samanburðar.

Hins vegar erum við sammála því að Gatnabruin sé helsti farartálmi á núverandi þjóðleið um Mýrdalinn og að þar sé endurbóta þörf til bættra og öruggari samgangna.

## Gögn notuð við vinnu í umhverfismati

Í matskýrslu er vísað í Umhverfisskýrslu aðalskipulags Mýrdalshrepps sem gögn til að byggja á og vinna upp úr. Við höfum áður bent á að sú skýrsla á ekki heima í matskýrslu þar sem hún var unnin af yfirlýstum stuðnings- og baráttumönnum fyrir veglínu 1. Gögn sem notuð eru í matskýrslu verða að vera unnin af óhlutdrægni og með faglegum vinnubrögðum.

## Markmið framkvæmdar

Meðal tilgreindra markmiða breyttrar legu Þjóðvegur 1 um Mýrdal er eftirfarandi: „Þjóðvegur út úr þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist í þéttbýli“. Með því er tekið tillit til þess markmiðs Aðalskipulags Mýrdalshrepps 2012-2028 að færa þjóðveg 1 út fyrir þorpið í Vík.

Það vekur sérstaka athygli okkar að meðan að Vegagerðin vinnur að því að skoða og meta hvaða kostir séu í stöðunni við að ná því markmiði þá vinnur sveitarfélagið af fullum krafti gegn þessu sama markmiði, líkt og kemur fram í athugasemdum Mýrdalshrepps, en þar segir m.a.:

*„Valkostur 4 kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar. Valkosturinn er ekki talinn uppfylla kröfur um umferðaöryggi auk þess sem hann kemur til með að liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og þvera svæði sem verið er að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð.“ (Innsk.: okkar undirstrikun.)*

Ef valkostur um veg með jarðgöngum er af hverjum orsökum ekki framkvæmanlegur, þá er sveitarfélagið að deiliskipuleggja íbúðabyggð beint ofan í eina valkostinn sem gefur möguleika á að taka veginn út fyrir þéttbýlið. Skilja má það sem svo að sveitarfélagið sé með vísitandi hætti að beita sér fyrir að ákveðnir veglínukostir verði settir inn.

Ennfremur má geta þess að nú í þessum skrifuðu orðum er nýtt Aðalskipulag Mýrdalshrepps í mótun og þar er jafnframt verið að deiliskipuleggja íbúabyggð austur með þjóðvegi 1, við austurenda Víkurþorps og þar með verður þjóðvegur 1 áfram innan þéttbýlisins.

Við bendum á að markmið sveitarfélagsins um veg út fyrir þorpið, hefur fallið um sjálft sig og á ekki lengur við, því hvar sem vegurinn kemur þá verður hann alltaf innan þéttbýlisins miðað við stefnu sveitarfélagsins í skipulagsmálum.

Því er vinsamlegast beint til Skipulagsstofnunar að skoða þetta mál sérstaklega.

## Hættumatskort – ofanflóð

Við bendum á í fyrri athugasemdum okkar að mikilvægt væri að gera nýtt hættumatskort vegna ofanflóða. En í matsáætlun er vísað í hættumat 2009. Við teljum mikilvægt að unnið verði í nánu samráði við Veðurstofu Íslands varðandi ofanflóðahættu. En eftirfarandi athugasemd barst frá Veðurstofu Íslands og vakti það sérstaka athygli okkar:

*„Bent er á að í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, er eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m<sup>3</sup> hlaup hafa orðið þar með nokkurra áratuga millibili. Til að verjast þessu þyrfti gangnaskáli að vera á þriðja hundrað metra langur og hannaður til að standast áraun af völdum berghlaups af þessari stærð. Að vestanverðu er gangnamuninn á alræmdu snjóflóðasvæði í vesturhlíðum Reynisfjalls.“*

## Jarðfræðirannsóknir og jarðboranir

Við bendum á að hvergi kemur fram í matsáætlun að rannsaka eigi með jarðborunum bergtegundir og jarðlög Reynisfjalls. Við og aðrir aðilar innan samtaka okkar hafa fengið óljósa vitneskju um boranir í Reynisfjalli. Í hverjum tilvikum var haft samráð við landeigendur en í öðrum tilvikum ekki. Hér skal enn og aftur ítrekað mikilvægi þess að ekki sé ráðist í framkvæmd slíkra athugana, sem augljóslega hafa

jarðrask í för með sér, án skipulegs samráðs og samstarfs við bændur og aðra landeigendur og þannig að haldið sé opnu upplýsingaflæði um framgang þeirra aðgerða.

Í því sambandi viljum við benda á að mikið rask og stór sár hafa myndast í Reynisfjall þar sem prufuboranir hafa farið fram. Mikilvægt er að þessi sár verði þegar í stað grædd og fyrri ásynd endurheimt eins og kostur er.

### **Gróðurfar, fuglalíf og annað lífríki á svæðinu**

Í kafla 9.2 *Fuglalíf* er ástæða til að minna frekar á hve gríðarlega fjölbreytt og mikið fuglalíf þrífst á þessu svæði. Þótt fuglatalningar eitt ár kunni að gefa hér gagnlega mynd er nauðsynlegt að fuglalífið sé rannsakað til lengri tíma, þar með kortlagning og samhengi þeirra vistkerfa sem fuglalífið og einstakar tegundir þrífast á. Þá viljum við einnig benda á að rannsaka þarf allt fuglalíf austan og sunnan í Reynisfjalli (auk lundabyggðanna).

Við fögnum því að gera eigi rannsóknir á vatnabúskap og lífríki í ám, lækjum og Dyrhólaós, svo og á áhrifum mismunandi veglína á hann, sbr. kafla 9.3 *Lífríki vatns og straumvatna*.

Í kafla 9.4 *Annað lífríki* er talað um búsvæði Brekkubobba. Við bendum jafnframt á að kanna þurfi enn frekar lífríki austan í Reynisfjalli, ekki síst með tilliti til sérstöðu þess hvað varðar fjölbreytni.

Áhrif umtalsverðs jarðrasks, sprenginga, borana og gríðarlegrar umferðar á þetta lífríki er nauðsynlegt að rannsaka vendilega í mati á umhverfisáhrifum.

### **Ferðapjónusta, ferðamenn og viðhorf þeirra**

Kafla matsáætlunar nr. 9.10 *Ferðapjónusta og útivist* hefst á þessum orðum: „*Töluverð ferðapjónusta er í Mýrdalshreppi...*“. Við teljum að hér sé of vægt til orða tekið og leggjum til að orðalagi verði breytt þannig:

*„Umfangsmikil og fjölbreytt ferðapjónusta er rekin í Mýrdalshreppi. Það endurspeglast í þrennu: (1) Atvinnulíf hreppsins byggir nú að stórum hluta á ferðapjónustu; (2) mikill fjöldi ferðapjónustufyrirtækja er rekinn í hreppnum á sviðum afþreyingar, gistingar, veitingaþjónustu og greiðasölu, og (3) gríðarlegur fjöldi ferðamanna (innlendra sem erlendra) heimsækir svæðið árlega til að upplifa náttúrufar þess.“*

Um fjölda ferðamanna má líkast til styðjast við gögn frá Ferðamálastofu. Við mat á umhverfisáhrifum ber að undirstrika að mikill hluti ferðamanna sem í Mýrdalinn kemur hefur þar viðdvöl í þeim tilgangi að njóta þessa svæðis – ekki fyrst og fremst til að aka þar í gegn með sem skjótustum hætti. Viðhorf ferðamanna til mjög róttækra breytinga á ásynd og umhverfi, sem mögulega hafa í för með sér breytingar á upplifun, eftirspurn og dvöl á svæðinu, hljóta því að skipta talsverðu máli við mat á umhverfisáhrifum.

Í kafla 9.10 segir að rætt verði við ferðamenn á svæðinu. Hvorki er minnst á í áformum um gagnaöflun né tekið fram í dálki um rannsóknarspurningar hvernig álit ferðamanna verði fengið fram. Við bendum á mikilvægi þess að rannsaka upplifun ferðamanna og viðhorf þeirra til mögulegra breytinga í kjölfar framkvæmda. Jafnframt þarf að koma betur fram með hvaða hætti þeirra upplýsinga verði aflað.

### **Ásynd og þrívíddarmyndbönd**

Við fögnum því að hafin sé vinna við ásyndarmyndir í formi þrívíddarmyndbanda, sem sjá má fyrstu merki um á samráðsgátt þessa máls.

Dæmið sem fram er komið gefur þó ekki nægilega skýra sýn á það umhverfi sem keyrt er meðfram og hver raunveruleg ásynd er. Sérstaklega er þó ásyndin villandi þegar komið er austur fyrir Reynisfjall og keyrt eftir fjörunni í Vík. Miðað við það sjónarhorn sem er gefið á akbrautinni má ætla að bílstjóri sitji í flutningabíl af stærstu gerð og þegar húsbíl er mætt þá er hægt að horfa ofan á þak húsbílsins. Þetta gefur skakka mynd af því hvert raunverulegt sjónarhorn hins almenna bílstjóra í venjulegum bíl verður

þegar kominn er upp sjóvarnargarður sem er 7,5 m hár, þá má ætla að varla sjáist mikið meira en grjótgardurinn sjálfur.

Hér þarf hins vegar að bæta verulega um betur, því að myndbandið gefur einhliða sýn ökumanns á hraðferð sinni eftir einni tiltekinni veglínu. Sýn á akstur eftir öðrum veglínunum vantar, sýn á umhverfið sem veglínu og göngum er komið fyrir í, sýn á þessar veglínur í umhverfinu utan frá, ekki síst frá helstu skoðunarstöðum ferðamanna o.s.frv. vantar algjörlega.

### **Viðauki – veglínukostir**

Við höfum jafnan lagt áherslu á að farin verði leið endurbóta á núverandi þjóðleið þar sem sú leið lágmarkar röskun á umhverfi, landnytjum (til landbúnaðar, ferðaþjónustu og afþreyingar), lífríki og byggðahverfum, og er kostnaðarminnst fyrir alla hlutaðeigandi aðila og þjóðarbúið.

Við fögnum því að í matsáætlun hefur verið bætt nýjum vegkosti, sem er ný og bætt útfærsla á endurbótum núverandi þjóðleiðar. Við teljum vegkost þennan (4b) álitlegastan og að hann ná þeim markmiðum sem matsáætlun byggir á. Lína 4b er góð framtíðarlausn á þeim vanda sem Gatnabrún hefur skapað gegnum árin. Leið 4b tryggir greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga, þar sem við losnum við krappar beygjur Gatnabrúnar. Lega þess vegar eykur umferðaröryggi m.a. með fækkun vegtenginga inn á þjóðveg 1, auk þess verður um einhverja styttingu að ræða. Lína 4b getur náð framangreindum markmiðum, hér er um mun ódýrari kost að ræða, minna jarðrask og rask á vernduðum og viðkvæmum svæðum, auk þess sem við losnum við það óöryggi sem vegur við suðurströnd Íslands er.

Sé það raunverulega ásetningur yfirvalda að færa umferð þjóðleiðar út fyrir þéttbýlið í Vík er ekki að sjá aðra leið en þá sem sýnd er með veglínu 4, sem liggur ofan Víkurþorps. En svo sem fyrr er bent á í þessari umsögn hefur skipulagsvaldi Mýrdalshrepps verið beitt með þeim hætti að því markmiði verður ekki náð. Við teljum því blasa við að þjóðvegurinn muni áfram liggja í gegnum þorpið, og því viljum við benda á mikilvægi þess að undirbúnar verði athuganir og áætlanir um aukið öryggi gangandi og akandi fólks sem um þann vegarkafla fer.

Virðingarfyllst,

Fyrir hönd okkar persónulega og samtaka íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal,

**Ásmundur Sæmundsson, kt. 250559-4889**

bóndi og landeigandi í Hryggjum  
[hryggir@simnet.is](mailto:hryggir@simnet.is); s. 893-3628

**Guðni Einarsson, kt. 090857-4799**

bóndi í Þórisholti, ferðaþjónustueigandi,  
Svörtu Fjöru í Reynishverfi  
[gudni@thorisholt.is](mailto:gudni@thorisholt.is); s. 868-7897

**Ólafur Jónsson, kt. 130546-2939**

fyrirverandi framkvæmdastjóri og  
húseigandi í Víkurkaupúni  
[olafurj@hotmail.com](mailto:olafurj@hotmail.com); s. 864-8581

**Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059**

ferðaþjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,  
[gardakot@gmail.com](mailto:gardakot@gmail.com); s. 894-2877

**Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829**

framkvæmdastjóri  
og húseigandi á Vatnsskarðshólum  
[gunnar@tun.is](mailto:gunnar@tun.is); s. 820-4130

**Steinþór Vigfússon, kt. 071160-2469**

ferðaþjónustubóndi  
og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar  
[sv@dyrholaey.is](mailto:sv@dyrholaey.is); s. 8941420



Enn og aftur fagna ég því að nú er farið að bora fleiri könnunnar holur vegna fyrirhugaðra jarðganga í gegnum Reynisfjall. Það er von mín að þessar athuganir leiði til þess að áætlanir um nýjan láglandisveg um Mýrdal verði að veruleika. Ég hef áður lýst skoðun minni á að þarna sé um stórt framfaraskerf í samgöngubótum og umferðaröryggi.Ég vil ekki trúa því að vegagerð og ráðamenn fari að gera nýjan veg með fram nú verandi vegi.Með bæjum, um Gatnabrún, fram úr fjallsenda undir sprungnum móbergshömrum milli fjallaskarða þar sem veðravítin gerast verst með miklum byljum sem hafa tekið bæði stóra og minni bíla á loft sem hafa þar af leiðandi lent á hliðinni og stundum hafnað ofan í gilskorningum. Síðan að fara um fram tíðar byggingarland Víkurkauptúns, innundir kirkjugarðinn, niður skerin fyrir ofan tjaldsvæðin, fýla byggðina og niður á golfvöll.(flottasti golfvöllur landsins segja sumir).Hvar ætli þessi veglína sem hefur nú verið bætt við sem valkosti standi þegar hún er rædd með umhverfissjónarmið til hliðsjónar? Hvað með neysluvatn Víkurbúa er því ekki ógnað ef þessi fjallabaksleið yrði valin?Það hefur áður verið bent á að með göngum gegnum Reynisfjall væri bætt öryggi vegna bráðaútkalla t.d. slökkviliðs, læknis eða sjúkrabíls. Hver mínúta getur skipt sköpum,allir þessir fyrrnefndu bráðaaðilar eru til húsa í Vík.Þá má einnig minnast á hana Kötlu gömlu sem er hér í bakgarðinum hjá okkur. það gæti alveg færst líf í þá gömlu með tilheyrandi öskufalli,við slíkar aðstæður væri það mikið öryggismál að hafa meira en þessa einu leið inn úr Víkinni.Það má vel sjá í öskulögin þar sem grafið hefur verið fyrir húsbyggingum hér upp í túnum í Vík. Maður sem bjó alla sína tíð hér í Vík sagði mér að móðir sín hefði verið vinnu kona í Kerlingardal 1918 þegar katla gaus síðast, Þá var svo mikið öskufall að hún sá ekki hendur sínar á milli fjós og bæjar.Ég er ekkert að gera lítið úr því umróti og miklu breytingum sem verða við gerðar láglandisveg um Mýrdal ásamt jargöngum í gegnum Reynisfjall, hjá því verður ekki komist.En það kemur á móti að þar verður góð samgöngubót fyrir komandi framtíð.

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b,  
105 Reykjavík

Sent með tölvupósti á: skipulag@skipulag.is

26. janúar 2022

## Matsáætlun vegna umhverfismats á færslu Hringvegur um Mýrdal Tillaga frá Vegagerðinni dagsett í desember 2021, unnin af VSÓ ráðgjöf.

Stjórn Landvernd hefur kynnt sér framangreinda áætlun, en vísar jafnframt í bréf sitt til Vegagerðarinnar frá 25. janúar 2021.

Mjög margar (366) vel rökstuddar athugasemdir hafa komið fram um aðalvalkost að gera nýjan veg um Dyrhólaósinn og jarðgöng um Reynisfjalli og austur um vegstæði við sjávarsíðuna. Þetta vegastæði mun hafa afar neikvæð áhrif á lífríki, landslag og upplifun ferðmanna. Um það er tæplega deild. Auk þess vofir yfir alvarleg náttúruá eins og fram kemur í umsögn Veðurstofunnar<sup>1</sup>.

Í hinum óvenju mörgu og vönduðu innsendum athugasemdum við tillögu að matsáætlun koma fram vel rökstuddar ábendingar um að ekki sé augljóst að markmiðum um aukið umferðaröryggi verði náð með því að flytja Hringveginn í þetta áformaða vegstæði, sem nefnist skipulagslína í mynd á bls. 10 í matsáætluninni. Þá koma fram góðar hugmyndir og tillögur um hvernig má bæta umferðaröryggi með bótum á núverandi vegi. Í þessu sambandi leggur stjórn Landverndar til að lagt verði mat á hvernig megi nýta skógrækt til að draga úr sviptivindum á veginum norðan og austan við Reynisfjall og með þeim hætti bæta umferðaröryggi með náttúrlegum lausnum.

---

<sup>1</sup> „Ofanflóð í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, er eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m<sup>3</sup> hlaup hafa orðið þar með nokkurra áratuga millibili. Stærstu hlaupin hafa mælst á jarðskjálftamælum og þau hafa skilið eftir sig margra tuga metra háar tungur sem greinanlegar eru á hæðarlínukortum. Til að verjast þessu þyrfti gangnaskáli að vera á þriðja hundrað metra langur og hannaður til að standast áraun af völdum berghlaups af þessari stærð. Að vestanverðu er gangnamuninn á alræmdu snjóflóðasvæði í vesturhlíðum Reynisfjalls.“

Stjórn Landverndar minnir enn og aftur að eftirfarandi lýsingu sem er að finna í skýrslu Vegagerðarinnar um Hringveg um Mýrdal frá 2008:

*„Í Mýrdalshreppi er gróðursæld, frjósemi og fjölbreytni í gróður-og fuglalífi mikil. Veðurfar er einstaklega mildt, jafnt á sumri sem að vetri. Í Reynisfjalli og Dyrhóley eru þekkt kennileiti og búsvæði fjölda fuglategunda. Austan undir Reynisfjalli dafna ótal mörg afbrigði blóma-og grastegunda en hvergi annars staðar á landinu vaxa jafn margar tegundir á einum stað. Ströndin í Vík og Reynisfjara eru taldar meðal fegurstu stranda Evrópu með Reynisdröngum í austri og Dyrhólaey í vestri og eru því vinsæll staður kvikmynda-og auglýsingagerðarmanna, bæði innlendra og erlendra. Hafnleysa er í öllum Mýrdalnum og því sjósókn æði torsótt.“*

Á áformuðu vegstæði um Dyrhólaós og göng um Reynisfjall eru náttúrminjar á Náttúruminjaskrá sem ástæða þykir til að friðlýsa samkvæmt náttúruverndaráætlun. Landvernd fór vel yfir þetta í bréfin sínu 25. Janúar 2021. Dyrhólaey, yndislegt friðland og vinsæll áningarstaður, mun liggja að áformuðu vegstæði. Bæði náttúru og vinsælum áningarstöðum ferðamanna verður spillt með vegagerð samkvæmt skipulagslínu.

Lög kveða á um að náttúruverðmætum megi ekki spilla nema að mjög brýn nauðsyn kalli.

Í tillögu að matsáætlun kemur fram að góðir valkostir eru fyrir hendi. Valkostir sem valda munu mun minni skaða en vegur um Dyrhólaós með göngum um Reynisfjall. Valkostir sem bæta munu umferðaröryggi til muna. Valkostir sem eru mun ódýrari í framkvæmd. Valkostur sem felur í sér að ekki þarf að viðhalda þarf tvöföldu vegakerfi með vetrarþjónustu og viðhaldi og fórn á ræktarlandi.

Vegagerðin getur því ekki með neinum haldbæru rökum sagt að brýn nauðsyn kalli á að náttúruverðmætum verði spillt. Með því að fara fram með matið á þessum forsendum eru brotin ákvæði náttúruverndarlaga um „brýna nauðsyn“. Reikna má fastleg með að Vegagerðin geti ekki fyrir dómsstólum sýnt fram á að brýn nauðsyn kalli á vegagerð skv. skipulagslínu.

Stjórn Landverndar kallar því eftir því að röðun valkosta verði breytt, að valkostur nr. 4 verði aðal valkostur í matinu og aðrir möguleikar hafðir til samanburðar. Það er deginum ljósara að valkostur 4 hefur alla möguleika á að þjóna hlutverki sem örugg samgönguleið um Suðurland af sömu gæðum og gengur og gerist almennt á hringveginum.

Stjórn Landverndar hefur áður vakið athygli á mikilvægi þess að sýna sjónræn áhrif vegagerðar. Vísi að þessu er að finna í athugasemdum Katla Geopark og athugasemdum Péturs J. Geirssonar arkitekts sem Vegagerðin bærust við kynningu á tillögu að matsáætlun. Áhrifin á landslag og upplifun er sláandi neikvæð í þessum myndum og undirstrikar mikilvægi myndrænnar framsetningar í skýrslu um mat á umhverfisáhrifum sem Landvernd telur brýnt að komi skýrt fram í matsáætlun.

Þá minnir stjórnin á að Gamla Víkurþorpið hefur sögulegt gildi sem nýlega var samþykkt af menntamálaráðherra sem *Verndarsvæði í byggð*. Lýsa þarf því vel hvernig nýr þjóðvegur hefur áhrif á verndargildi þorpsins og lífsgæði þeirra sem þar búa vegna hljóðmengunar, aðgangi að fjöru og útsýni. Mikilvægt er að svara því við hönnun þessarar framkvæmdar hvort þörf sé fyrir hljóðvistarmanir og hvernig aðgangur íbúa og gesta verði að ströndinni. Hvernig breytist útsýni frá gamla þorpinu til sjávar,



mun það kúra undir/bakvið hljóðvistarmanir/veggi? Sama gildir einnig um byggðina upp á bökkunum þar fyrir ofan.

Að lokum má vísa í ábendingar Landverndar þegar gildandi aðalskipulag var til umfjöllunar<sup>2</sup>.

Virðingarfyllt,

f.h. stjórnar Landverndar

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri Landverndar

---

<sup>2</sup>[https://eldri.landvernd.is/portals/0/FrettaSkjol/Umsogn%20Landverndar%20um%20adalskipulagstillingu%20Myrdalshrepps\\_4mai2012.pdf](https://eldri.landvernd.is/portals/0/FrettaSkjol/Umsogn%20Landverndar%20um%20adalskipulagstillingu%20Myrdalshrepps_4mai2012.pdf)



## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

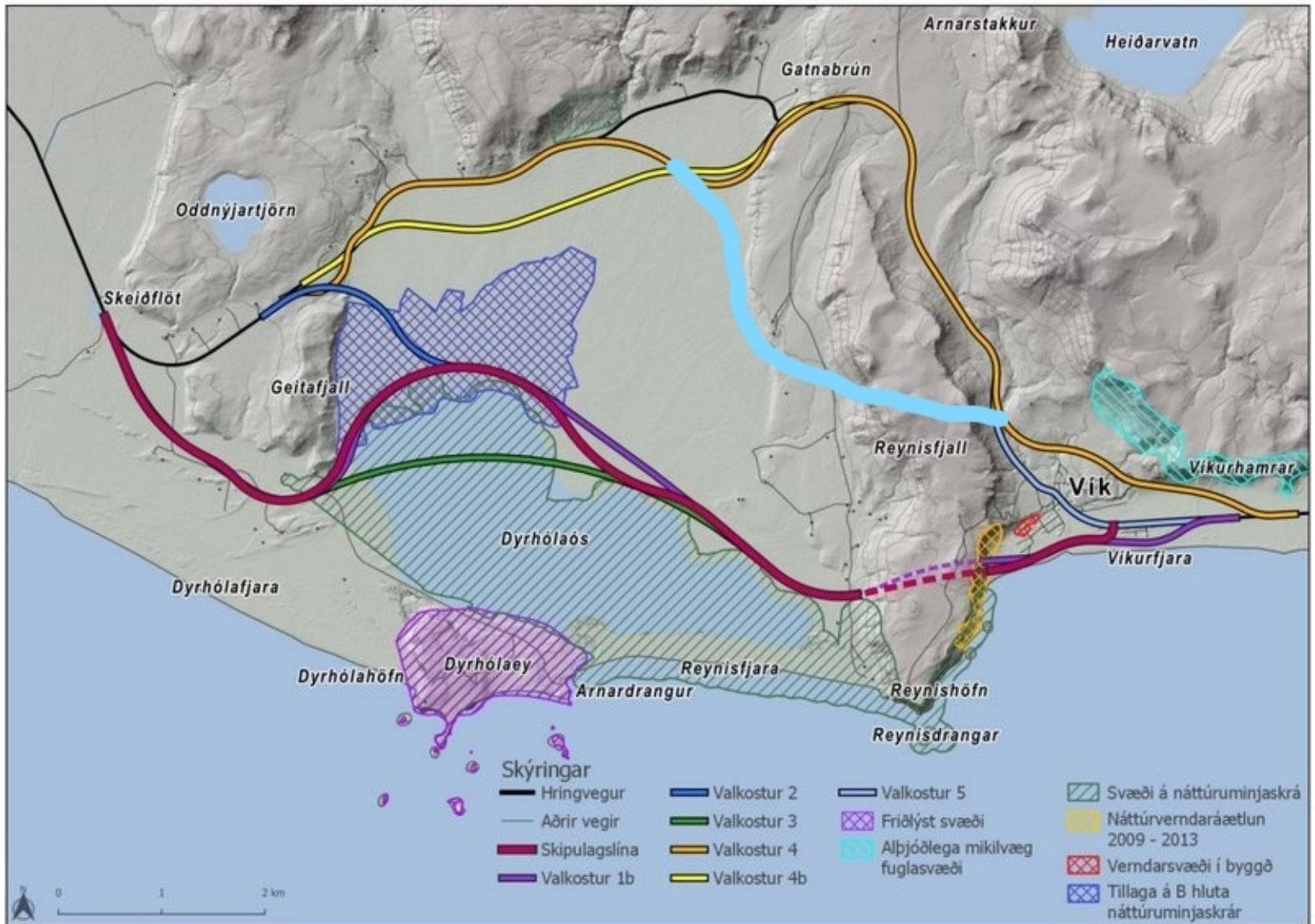
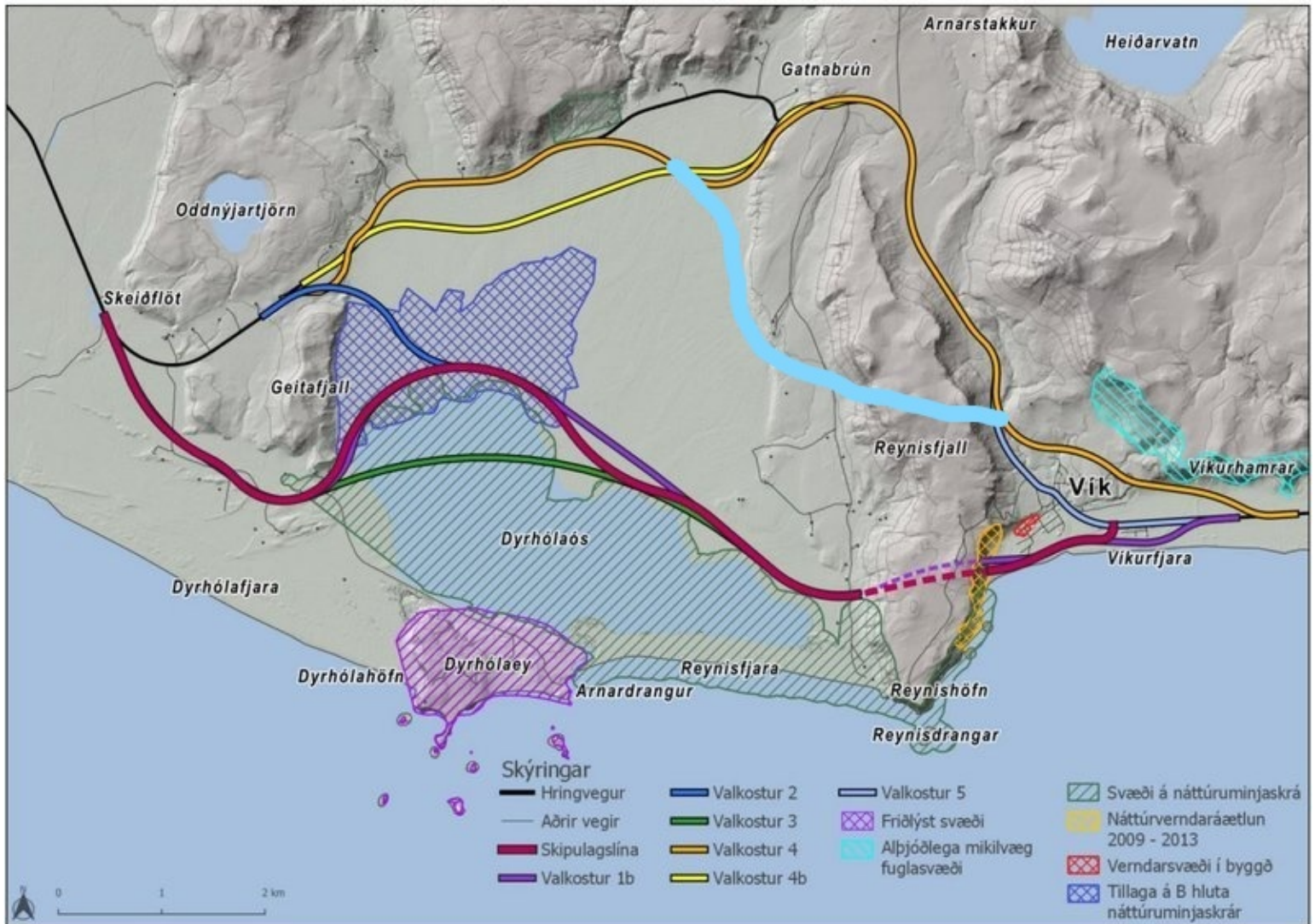
**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** þriðjudagur, 25. janúar 2022 09:05  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Athugasemd Grétars Gunnarssonar, Veglína í Mýrdal  
**Attachments:** InkedVikurvegur-kostir\_og\_verndarsvaedi\_mynd6.2.width-800\_LI.jpg

---

**From:** Gretar Gunnarsson <gretarsg@gmail.com>  
**Sent:** 10.01.2022 11:33:43  
**To:** Vegagerðin - VG; Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemd Grétars Gunnarssonar, Veglína í Mýrdal

Mig langaði að kasta mink inn í hæsnakofann með þessari tillögu að veglínu um Mýrdal með göngum í gegnum Reynisfjall sem er ljósbláa línun sem ég teiknaði inn á myndina. Tek það fram að línun sem ég teiknaði er svona sirka hvar vegurinn og göngin í gegnum fjallið myndi liggja.

Kv. Gretar



## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 27. janúar 2022 14:30  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Julian Burgos Comments about the proposal for a tunnel under Reynisfjall

---

**From:** Julian Burgos - HAFRO  
**Sent:** 26.01.2022 09:52:47  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Julian Burgos Comments about the proposal for a tunnel under Reynisfjall

Dear Sir or Madam,

My apologies for writing in English. My Icelandic is still not good enough for this purpose.

I would like to register my comments about the proposal to modify Road 1 in the vicinity of Vík. Some of the proposed alternatives involve constructing a new portion of the road on the shores of Dyrhólaós, and a tunnel through Reynisfjall.

I understand the need to improve the current road. Nevertheless, building a new road and a tunnel on one of Iceland's most visited natural areas is a terrible idea. Every year thousands of tourists visit Dyrhólaey and Reynisjara attracted by their scenic beauty and natural life. The area is hábitat for numerous species of seabirds and fish. The likely environmental and visual impacts of a road through this area are likely to be high.

Please consider accepting proposals 4 or 4b in thre Vegagerðin plan, which consist either of improving the current road or to make relatively small modifications to the path of Road 1, which are likely to be less costly and have a much smaller impact on this area. Please reject proposals 1-3 which involve building a new road on the shore of Dyrhólaós and a tunnel through Reynisfjall.

Thank you for your attention to this matter,

Julian Burgos  
kt. 231170-2869

## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** þriðjudagur, 25. janúar 2022 09:04  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Athugasemd Marinós Freys Umsögn

---

**From:** Marinó Freyr <marinofreyrs@gmail.com>  
**Sent:** 10.01.2022 12:48:31  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemd Marinós Freys Umsögn

Góðan dag,

Vildi bara taka það fram að ég Marinó Freyr Steinþórsson er á móti nýrri veglínu yfir Mýrdalinn og göngum í Reynisfjalli.

Var búið að athuga hvort það sé mögulegt að gera göng frá Gatnabrún og til Víkur? Það hafa verið gerð lengri göng á Íslandi.

Það verður allavega að lagfæra núverandi veglínu vegna þess að margir heimamenn munu halda áfram að nota þann veg.

Endilega skoðið þann möguleika og fleiri. Það þykir svo mörgum vænt um Mýrdalinn. Ég veit að þetta svæði er allt sundur skorið með skurðum og girðingum, en að fá veg nr.1 þarna væri full langt gengið að mínu mati.

Ég vil bara að allir séu sáttir með loka útkomu.  
Finnst svo leitt þegar allir eru að rífast um þetta.

Takk fyrir.  
-Marinó



## Viðbót við athugasemdir og ábendingar vegna nýrrar veglínu 23.1.22

Frá því að ég skrifaði fyrri athugasemdir hefur vegagerðin birt einn valmöguleika í viðbót vegna áskoranna.

Ég hef einnig séð fjölda umsagna, sem mæla með þessum nýja möguleika, nánast eins og eftir þöntonun. Ég efast um að allir þeir sem skrifa undir í nafni ýmissa félaga og samtaka, með þessum nýja möguleika, hafi til þess umboð, eða hafi borið áróður sinn undir samþykkt félags meðlima sinna. Valmöguleiki þessi er nefndur leið 4 og leið 4b. Undrar mig að sjá þar jákvæða umsagnaraðila, sem ættu að hafa einhverja þekkingu á svæðinu sem þeir eru að fjalla um eða að minnsta kosti kunna að lesa í hæðarlínur á korti.. Ég vil reyna að lýsa þessum valmöguleika leið 4 og þeim annmörkum, sem ég tel á henni:

Vestan megin fer vegurinn út af núverandi vegi austan við Mosahálsinn, niður bæjargilið hjá Rauðhálsbænum og síðan svo til beina línu yfir á núverandi veg að og upp Gatnabrunn. Yfir framræstar túnskákir og nytjalönd bæjanna Brekkna, Skagness, Skammadals, Skammadalshóls, Gilja, Suður og Norðurhvamms, Gatna og fleiri eldri býla, sem eiga þarna nytja lönd. Mörgum sinnum meiri landspjöll á ræktuðu þurrkuðu landi heldur en vegur með Ósnum myndi valda. Síðan farið eftir núverandi vegi undir bröttum grjóthruns hlíðum Grafahöfuðs, .

Hjá Skjónugili sveigir vegurinn af núverandi vegi yfir Grafargil um 30 til 40 metra djúpu gili um 150 til 200 metra breitt. Þar yrði að brúa stórkostlega hengibrú yfir gilið á öflugasta vindhviðukaflanum á allri leiðinni, (sem gæti þó verið afturkræft samkvæmt nýjustu tísku.), Síðan þyrfti að sprengja fyrir veginum í austurhlíð gilsins, sem er að mestu úr móklöpp, þar til komið væri á Norður-Víkur túnið og færi þar eftir því og eyðilegði það tún sem framtíðar bæjarsvæði Víkurkaupþúns. Þá færi vegurinn aftur í langri brekku frá Delaskörðum og upp í um 80 metra hæð norðan eða sunnan Víkurkirkjugarðs. Síðan í langri brekku úr um 80 metra hæð og niður Víkurhamra niður á jafnsléttu austur undir Víkurkletti. Þaðan þyrfti svo að fara til baka til Víkur um 2 km leið.

Fyrir Reynishverfinga myndi þetta lengja leiðina um minnst 2 km úr 8 km í 10 km aðra leiðina og hefðu þeir þá jafnframt farið tvisvar frá nánast sjávarmáli up í 80 til 100 metra hæð á leið sinni til Víkur.. Leið sem er um 2 km láréttur vegur um göng í gegnum fjallið.

Þetta telja fjölmargir umsagnar aðila vænlegasta vegakostinn og safnað hefur verið fjölda undirskrifta með þessum valkosti. Undirskrifta fjölda útlenskra nafna, sem enginn veit hvort búa hér eða erlendis. Hverjir hafa til dæmis gefið stjórn Kötlu jarðvangs heimild til að skrifa undir meðmæli með þessari leið 4? Einnig fjöldi brottfluttra, sem ýmist hafa lítil eða engin tengsl eða aðeins huglæg tengsl og vilja engu breyta frá sinni hugsýn. Fólki, sem eftir umsögnum þeirra, virðist hafa fengið þær upplýsingar að verið væri að eyðileggja Víkurkaupþún og Reynisfjall með fyrirhuguðum göngum og láglandisvegi. Upphrópunum um óafturkræf spjöll. Eins og það megi hvergi sjást að okkar kynslóð og áar hafi byggt upp innviði þessa lands frá grunni. Núna virðist það krafa að hægt sé að rífa allt niður og skila landinu eins og það var fyrir okkar daga. Samt með þau sjónarmið að rannsaka verði að fyrirhugaðar framkvæmdir skemmi nú ekki neinar fornminjar eins og gömul beitarhús, hrútakofa, eða kartöflugarða. Er ekki einhver þversögn í þessu?'

Það þarf samt ekki mikla skarpskyggni til þess að sjá tilgang allra þessa öfgahópa, sem mæla eindregið með leið 4. Aðfarirnar eru svipaðar og bankafléttur fyrir hrun: Fyrst skal fara í fyrri áfanga áætlunarinnar, . Beinan veg þvert yfir mýrarnar, í einu sniði upp Gatnabrun og sniðið haft með þeim veghalla sem Vegerðin getur samþykkt. Ekkert skeytt um ísingarhættu, saltaustur, Vindkviður eða snjóþyngsli. **Norðan Reynisfjalls skal vegurinn vera.** Með þessari nýju vegarfórn þvert yfir Mýrdalinn skal girða fyrir allar hugmyndir um láglandis veg og göng í gegnum Fjallið til eilíðar.

Þá á eftir að friða Víkurbúa með veg framhjá þorpinu og hefst þá síðari hluti framkvæmdarinnar. Það er gert með þessari fáránlegu veglínu Yfir Grafargil og upp fyrir kirkjugarð. Lítur vel út sem næstum bein lína á loftmynd eða korti. Við nánari skoðun er hún samt óframkvæmanleg. Þó að Víkurbúar samþykktu leið 4 í upphafi umhugsunarlaust myndu þeir aldrei samþykkja þessa fáránlegu leið þegar kæmi að þessum áfanga í gerð þessar leiðar 4. Það gerði samt ekkert til því að nú væri búið að girða fyrir gangnaleiðina og Víkurbúar sætu uppi með gerðan hlut. **Þetta er plottið við hugmyndina um veglínu 4**

Þá er mjög undarlegt að í umsögnum á móti veggöngum er ýmist klifað á að aðeins sé um þriggja km styttingu vegarins sé að ræða, eða slíkt er ekki nefnt. Ekkert minnst á að samkvæmt umferðatalningum Vegagerðarinnar 2018 og 2119, fyrir „kóvið“, fer um 2/3 umferðarinnar einnig niður í Svörtufjöru og um 1/3 einnig á Dyrhólaey. Miðað við þessar tölur og umferðarmynstur á nýjum láglandisvegi við Dyrhólaós og í göngum í gegnum Fjallið myndu sparast um 20 km á hverja bifreið, sem færir gangna leiðina. Miðað við umferðar tölur Vegagerðarinnar yrðu þetta um 8 milljónir km. á ári í tíma og aksturs sparnaði. Er það ekki nokkuð tillag til umferðar hagræðingar og kolefnis sparnaðar.

Ég hef reynt með þessum athugasemdum að sýna fram á annmarka á þessum valkosti. Ef menn trúu ekki varnaðar orðum mínum þá bið ég þá hina sömu að kynna sér þennan valkost með eigin augum og af eigin skynsemi..

Ég mæli því eindregið með því að vegagerðin verði trú og staðföst þeim viðmiðum sem best standast framtíðarkröfur og Evrópu staðla til framtíðar þjóðvegur okkar nr. 1 **Hrinveginum um landið.** Láti ekki blekkjast af falshugmyndum frá einhverjum öfga samtökum með furðulegum feigðarspám um eyðileggingu á lífríki Íslands og órökstuddum upphrópunum um óafturkræft umhverfisslys ef stærsti farartálminn á sjálfum aðal þjóðvegi landsins á Suðurlandi er lagfærður til framtíðar umferðar.

Nýr vegur með göngum í gegnum Reynisfjall er mikil, og sem betur fer, óafturkræf framkvæmd til styrkingar á innviðum landsins. Framlag okkar kynslóðar, ásamt fleiru óafturkræfu, til komandi kynslóða,

Reynir Ragnarsson, kt. 160134-3139 ásamt öðrum hér undirrituðum:

fh. *Ósa Guðrúnardóttir*  
fh. *Haukur Pálmarsson*

*Reynir Ragnarsson*  
*Gisti D. Reynirsson*  
*Þorgeirur H. Gísladóttir*  
*Gunnar Guðmundsson*  
*Ólafur Gíslason*  
*Sunnandiann*

## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 27. janúar 2022 14:28  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Sigríður Steinþórsdóttir Veglína í Mýrdalshreppi.

---

**From:** Sigríður Steinþórsdóttir <siggast@simnet.is>  
**Sent:** 26.01.2022 23:32:27  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Sigríður Steinþórsdóttir Veglína í Mýrdalshreppi.

Veglína 4b er langbesti kosturinn. M. Kveðju.... Sigríður Steinþórsdóttir (2209494639)



## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** þriðjudagur, 25. janúar 2022 09:07  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Athugasemd Steinunnar Thórarinsdóttur  
**Attachments:** 5. Voyage, Vík, Iceland.jpeg; 4. Voyage. Hull, UK.jpeg; För - skilti.pdf

---

**From:** Steinunn Thorarinsdottir <steinunn@steinunnth.com>  
**Sent:** 14.01.2022 12:21:03  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemd Steinunnar Thórarinsdóttur

Góðan dag

Ég er myndhöggvari og eitt af verkum mínum För er staðsett í Víkurfjöru. Listaverkið tengist systurverki sem staðsett er í Hull í Bretlandi og er því í raun eitt listaverk í 2 löndum. Verkið var sett upp árið 2006 og er gert til minningar um sjómenn sem fórust við suðurströndina en margir þeirra voru Bretar. Einnig er verkið tileinkað 1000 ára sameiginlegri sögu siglinga milli landanna tveggja. Ég vil benda Skipulagsstofnun á tilvist þessa verks í fjörunni. Meðfylgjandi eru 2 myndir, önnur frá Víkurfjöru og hin frá Hull í Bretlandi. Einnig í viðhengi áletrun við verkið sem sýnir hverjir komu að málinu á sínum tíma, kostuðu það, merkingu verksins og tilurð þess.

Ég óska eftir því að það verði tekið tillit til þessa verks ef um breytingar á nærumhverfi þess verða að ræða. Þá fer ég fram á það að ég verði með í ráðum frá upphafi. Höfundarréttur liggur hjá mér. Þess ber að geta að ríkisstjórnir beggja landa komu að verkefninu á sínum tíma auk Víkur og borgarinnar Hull sem var aðal kostunaraðili og hýsir systurverkið/hinn hluta verksins.

Kveðja

Steinunn Þórarinsdóttir

Steinunn Thórarinsdóttir

[www.steinunnth.com](http://www.steinunnth.com)

Tel: +354 8611633





# Steinunn Þórarinsdóttir 2006



## FÖR

För er listaverk sem sameinar tvö lönd, með systurstyttu í Hull í Bretlandi.

Verkið er táknmynd þeirra tengsla sem hafa skapast af verslun og siglingum á milli Íslands og Hull í yfir þúsund ár. Listaverkið För er virðingarvottur við sjómenn sem hafa horfst í augu við hættur hafsins í gegnum aldirnar. Stytturnar eru einnig minnisvarði um þá sem látið hafa lífið á Norður-Atlantshafinu sem skilur löndin að.

Árið 2006, þrjátíu árum eftir lok þorskastríðsins, var Steinunni Þórarinsdóttur falið að skapa listaverkið til minningar um langvarandi tengsl á milli landanna tveggja. Báðar stytturnar horfa til hafsins til merkis um að hafið sem aðskilur eyjarnar er um leið verslunarleið sem sameinar þær.



## VOYAGE

Voyage is an artwork uniting two countries with a sister statue in Hull in the United Kingdom.

It symbolizes the bond created by more than a thousand years of sea trading between Hull and Iceland. The sculpture is a tribute to fishermen and other seafarers who, over centuries, have braved the perils of the sea. They are also a memorial to those whose lives have been claimed by the hostile waters of the North Atlantic.

In 2006, thirty years after the ending of the last of the cod wars, Steinunn Thorarinsdottir was commissioned to create the sculpture to commemorate the long-standing links between our two countries. Both figures face out to the sea to emphasize that the waters dividing our islands are also the trade routes that unite.



Stjórnarráð Íslands  
Forsætisráðuneytið



Mýrdalshreppur







## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 27. janúar 2022 14:27  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Sunna Pétursdóttir Færsla Hringvegur um Mýrdal  
**Attachments:** image0.jpeg; image1.jpeg

---

**From:** Sunna Petursdottir <sunnapeturs@gmail.com>  
**Sent:** 26.01.2022 22:10:04  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Sunna Pétursdóttir Færsla Hringvegur um Mýrdal

Góða kvöldið,

Ég vil koma með mínar athugasemdir varðandi fyrirhugaða færslu á hringvegi, og þá aðallega varðandi skipulagslínu, tillögu 1 og 1b. Þetta er algjörlega út í hött að fara að bora í gegn um Reynisfjallið. Bæði er fjallið viðkvæmt frá jarðfræðilegum sjónarmiðum (mikið um grjóthrun síðustu ár ofan í fjöru), sem og viðkvæmt með tilliti til fuglalífs, en í Reynisfjalli er lundi sem er friðaður hér á landi. Einnig er mikið fýlsvarp í fjallinu.

Í Reynishverfinu hefur einnig verið brandugluhreiddur á síðustu árum. Sjá myndir (mjög lélegar en teknar 17. Júní 2011 á gamlan lélegan síma, frá Reynishólum og niður í átt að Þórisholti) Þekkt er að fuglar snúi aftur á varpstöðvar þó þeir yfirgefi þær í einhvern tíma. Branduglan er sjaldgæfur fugl hér á landi og að sjálfsögðu friðaður.

Reynishverfið er fjölfarið af hundruðum þúsunda ferðamanna á hverju ári sem koma þarna til að bera fyrir sig náttúruna. Að bora í gegn um fjallið mun spilla gríðarlega þessari náttúru og gæti fælt burt fuglinn sem ferðamaðurinn vill virða fyrir sér.

Ósinn er einnig gríðarlega mikilvægur fyrir vaðfuglana á svæðinu og galið að fara að hefja vegaframkvæmdir þarna!! Þarna kenndi frændi mér að þekkja fuglahljóðin, því þarna er fuglaparadís. Svo yrði ekki ef hringveginum væri skellt þarna yfir hverfið...

Ég vona að það verði tekið mark á þessum athugasemdum og að veginum verði haldið norðan við Reynisfjallið.

Bestu kveðjur,

Sunna Guðrún Pétursdóttir  
Leiðsögumaður, kvikmyndagerðamaður og tíður gestur í Reynishverfið (Reynishóla)









**Athugasemdir og ábendingar vegna matsáætlunar Vegagerðarinnar/VSO, um breytta veglínu um Mýrdal með göngum undir Reynisfjall.**

**Sendandi: „Vinir Vegfarandans“, sem er félagsskapur nokkurs hóps íbúa í Mýrdalshreppi, sem í mörg ár hefur barist fyrir bættum og öruggari samgöngum í sveitarfélaginu.**

Geta má þess að allir í þessum félagsskap eru búsettir í Mýrdalshreppi og gjörþekkja allar aðstæður og náttúrufer. Þ.á.m. eru atvinnubílstjórar og skólabílstjórar sem hafa keyrt gamla þjóðveginn í áratugi og oftast en tölu verður á komið og gjörþekkja allar aðstæður sem þar geta skapast.

1. Að okkar mati hefur veglínan sem er inni á aðalskipulagi Mýrdalshrepps yfirgnæfandi kosti umfram alla aðra valkosti, þó með þeirri breytingu að sjálfsagt væri að taka inn þá breytingu sem er „valkostur 3“ (græn lína)
2. Þessi lína hefur yfirburði umfram aðrar, hvað varðar umferðaröryggi, styttingu vegarins og þá um leið sparnað í akstri. Engar brekkur, láglendisvegur sem verður margfalt oftast auður og hákulaus en á veginum sem liggur inn með Reynisfjalli, upp í 120m hæð en þar myndast ótrúlega oft krapa og háka þó autt sé með sjónum. (sjá meðf. mynd) Þá flyst hann í útjaðar þorpsins en liggur ekki í gegnum það með tilheyrandi slyshættu ásamt því að stórfækka vegtengingum. Komi til bruna og/eða slyss vestan Reynisfjalls í illverði og erfiðri færð, tryggir það líka að björgunarlið verður miklu fljóttara á staðinn, frekar en að fara gamla þjóðveginn.
3. Við tókum undir áður innsendar ábendingar frá Þóri N. Kjartanssyni, sem sýna svo ekki verður um villst hvar flest umferðaróhöpp og slys verða á þeim kafla sem leggst af verði þessi veglína valin. Einnig umferðartölur frá 2017 sem sanna að það ár hefðu sparast u.þ.b. 8,5millj. Km í akstri hefði nýr vegur og jarðgöng verið komin. Reikna má með að þegar covid verður liðið hjá verði þessi sparnaður fljótlega ekki minni en 9millj.km á ári.
4. Það liggur í augum uppi að þetta mál varðar ekki eingöngu okkur Mýrdælinga. Um þennan veg fara t.d. allir þungaflutningar til alls Suð-Austurlands og Austfjarða. Einnig á ferðaþjónustan gríðarlegra hagsmuna að gæta í öruggum samgöngum jafnt vetur sem sumar en þetta er nú orðin lang stæsta atvinnugreinin á öllu þessu svæði. Þá má bæta því við að okkar álit er að umhverfisáhrif yrðu sára lítil við þessar framkvæmdir og kostirnir veða þar margfalt þyngra.

F.h. Vina vegfarandans



Bjarni Jón Finnson

formaður





17. okt. 2021. Algeng skilyrði þar sem Ósbakkarnir eru auðir (væntanlegt vegstæði) en snjór og krapi inn með Reynisfjalli. Þennan dag fuku 20 bílar út af veginum þar á 4-6 klst. (Innfelldar myndir)





**Umsögn um matsáætlun Vegagerðarinnar vegna umhverfismats á færslu Hringvegur um Mýrdal.**

Til þeirra er málið varðar,

Í bréfi þessu er að finna afmarkaða umsögn um matsáætlun Vegagerðarinnar. Ekki er á færi undirritaðs að bregðast við matsáætlun í heild, en hér verður annars vegar gerð grein fyrir viðbrögðum Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum í drögum að matsáætlun sem undirritaður sendi fyrir hönd Matthildar Ólafsdóttur Valfells, Sigríðar Ásgeirsdóttur og Vigfúsar Ásgeirssonar þann 1. febrúar 2021 (fylgir sem viðhengi í sama tölvupósti og þetta skjal). Hins vegar verður komið með nokkrar viðbótar athugasemdir Við matsáætlun.

Margt gagnlegt og sumt gagnrýniverrt kom í þeim fjölmörgu umsögnum sem bárust vegna draganna en ekki er tóm til að taka undir eða andmæla því hér.

Til einföldunar er gerð samanburðartafla þar sem viðbrögð Vegagerðarinnar (Viðauki A í matsáætlun) eru borin saman við umsögn í 13 liðum sendi inn 1. febrúar 2021.

**Viðbrögð Vegagerðar við athugasemdum. Samanburður við 13 liði umsagnar.**

Grein í töflu í Viðauka A	Liður (1 – 13) í innsendri umsögn	Athugasemd
2.2.2	11	
2.2.7	8	
2.2.8	11	
2.2.21	10	
2.3.3	7	
2.3.6	7	Hér þarf að gera meira en að meta þörf á að draga úr vindálagi. Ef þörf er á því þarf að meta ávinning og kostnað af trjágróðri eða vindgildrum.
2.3.13	12	
2.3.14	12	
2.4.3	6, 7	
2.4.4	5	Athugasemd er ekki svarað, þ.e. að fjöldi vegtenginga verði ekki einungis hafður að leiðarljósi heldur slysatíðni við hverja vegtengingu til að fá raunverulegan mælikvarða á hættu.
2.4.11	2, 3	Hér þarf að taka tillit til þess að ef vegtollur er um

		<p>göngin er líklegt að umferð um gamla vegin verði enn mikil, enda leið almennt greiðfær og aðeins lítilla lengri. Þess vegna muni enn vera umtalsverð umferð eftir vegi með margar veltengingar o.s.v.f. Ávinningur af flutningi geti því verið ofmetinn ef gert er ráð fyrir því að öll umferð fari um nýja veglínu.</p> <p>Skoða verður nýja veglínu sem hreina viðbót við manngerða ásýnd í landslagi.</p>
2.5.2	4	
2.6.2	7	

Af samanburði sést að ekki hefur verið brugðist við punktum 1, 9 og 13 í því skjali sem sent var með athugasemdum. Þessir punktar eru:

- *Allar tillögur sem hafa komið fram sem miða við göng í gegnum Reynisfjall fela í sér óafturkræfa framkvæmd sem mun hafa áhrif á náttúru og samfélag í Mýrdalshreppi um ókomna tíð. Því er nauðsynlegt að gæta enn meiri varkárni við ákvörðunartöku en þegar um viðsnúanlegar framkvæmdir er að ræða.*
- *Veglína í norðurjaðri Dyrhólaóss mun liggja á mótum mýrlendis og sjávarleira. Á þessum mótum er mikið líf í lækjum, tjörnum og ósum Deildarár og Hvammsár. Taka verður til greina að lífríki þessarar randar er allsérstakt og ólíkt því sem er að finna sitt hvorum megin mótanna.*
- *Ef nota skal styttingu vegar sem röksemdafærslu fyrir jarðgöngum í gegnum Reynisfjall, ber að hafa í huga að til framtíðar munu þau farartæki sem aka þar um líklegast vera knúin rafmagn sem á uppruna sinn í endurnýjanlegri orku og því ekki við hæfi að gera ráð fyrir að stytting vegar leið til minni notkunar á jarðefnaeldsneyti.*

Varðandi þessi atriði sem er ósvarað má nefna að það er veigamikill munur á framkvæmdum sem eru óafturkræfar, eins og tillaga að flutningi á vegi um Dyrhólaós og gerð gangna um Reynisfjall, og þeirra sem eru í eðli sínu viðsnúanlegar eins og t.d. að setja upp útvarpsmastur sem auðvelt er að fjarlægja eða rekstur fiskimjölsverksmiðju með tilheyrandi rýrnun á loftgæðum sem hættir þegar rekstri verksmiðjunnar lýkur. Því þurfa rök fyrir slíkum aðgerðum að vega mun þyngra en ella og varúðarsjónarmið að vera ríkari. Þá ber að áréttta að öll rönd Dyrhólaóss tekur við breytingum á vatnshæð þegar ósinn er „uppi“ eða „úti“. Ef vegur liggur um röndina, með veghleðslu og endanlegum fjölda ræsa mun streymi gerbreytast og aðstæður fyrir lífríki á mótum mýrlendis og leira einnig. Hvað þriðja punktin varðar ætti að vera augljóst mál að minni notkun jarðefnaeldsneytis með tilheyrandi útblæstri sé ekki rétt að nota sem hugsanlegan ávinning af styttingu akstursleiðar.

Þó svo að athugasemdir frá undirrituðum snúi einkum að neikvæðum áhrifum á Dyrhólaós, Reynishverfi og Víkurfjöru er rétt að benda á tvö atriði sem taka ætti tillit til í matsáætlun er varðar umferðaröryggi vestan Reynisfjalls og í Vík.

1. Möguleiki á að leggja einbreiðan þjónustuveg samsíða Hringvegi að norðanverðu á leiðinni milli Skeiðflatar og Gatnabrunar. Þessi vegur gæti tekið við umferð til og frá sveitabæjum en stórlega fækkað veltengingum við þjóðveg.
2. Í matsáætlun er talað um mikinn kostnað þess að leggja Hringveg í stokk í gegnum Vík. Hugsanlega mætti horfa til Miklubrautar með lausn, þ.e. notkun umferðarljósa, gangbrautarljósa, göngubrúar eða jafnvel einfaldrar brúar fyrir bifreiðar til að tryggja örugga umferð yfir Hringveg. Umferð um Miklubraut er mun meiri en umferð um Hringveg í Vík, og skólabörn ganga örugg þar um á leið í t.d. Ísaksskóla, Háteigsskóla og Hlíðaskóla.

Virðingarfyllt,

Ágúst Valfells (kt. 080170-5729).



VSÓ Ráðgjöf  
Erla Björg Aðalsteinsdóttir  
[erla@vso.is](mailto:erla@vso.is)  
Borgartúni 20, 105 Reykjavík.

Undirrituð eru fædd og uppalin í Mýrdal og eru eigendur að landi Loft sala, Breiðuhlíðar, Rofa og Reynisholts 1. Við verjum miklum tíma í Mýrdal og er annað um náttúru og samfélag í sveitinni. Við erum þakklát fyrir að geta komið með ábendingar um atriði sem ber að taka til greina við ákvörðunartöku um áform um breytta legu Hringveggar eða endurbætur á núverandi vegi.

Við viljum benda á nokkur atriði sem ber að hafa í huga við gerð frummatsskýrslu um breytta legu þjóðveggar um Mýrdal.

1. Allar tillögur sem hafa komið fram sem miða við göng í gegnum Reynisfjall fela í sér *óafturkræfa* framkvæmd sem mun hafa áhrif á náttúru og samfélag í Mýrdalshreppi um ókomna tíð. Því er nauðsynlegt að gæta enn meiri varkárni við ákvörðunartöku en þegar um viðsnúanlegar framkvæmdir er að ræða.
2. Allar tillögur sem miða við göng í gegnum Reynisfjall fela í sér nauðsyn þess að núverandi vegi milli Skeiðflatar og Víkur verði einnig viðhaldið, því yrði ný veglína í gegnum Reynisfjall hrein viðbót í fórnarkostnaði vegna umhverfis- og samfélagsáhrifa, en einnig í viðhaldskostnaði samgangna um Mýrdal.
3. Taka ber til greina að ef göng eru fjármöggnuð af einkaaðilum og gjaldskyldu komið á, mun áfram þurfa að tryggja að önnur akstursleið framhjá þeim verði tryggð allan ársins hring.
4. Gæta þarf þess að gera magnbundinn samanburð og forðast gildishlaðin orð. Sem dæmi má nefna að í forsendum fyrir færslu Hringveggar um Mýrdal í drögum að matsáætlun er talað um að „útrýma eina fjallveginum og erfiðum farartálma í vetrarveðrum á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðarfjarðar“. Hér mætti benda á að vegurinn norðan Geitafjalls er mest í um 60 metra hæð. Það er svipað og hæð Öskjuhlíðar, en liggur nokkru hærra en Bústaðavegur í Reykjavík. Að sama skapi liggur Hringvegurinn um Skeifnadal milli Reynisfjalls og Höttu (ekki yfir Reynisfjall) í 120 metra hæð, sem er sama hæð og Hörðukór í Kópavogi liggur í.
5. Talað er um fjölda vegtenginga, einkum á vegkafla 1-b4, en nauðsynlegt er að setja þá tölu í samhengi við þá slysatíðni sem kemur fram á bls. 4 – 5 í drögum að matsáætlun. Þ.e. að flestar þessar vegtengingar eru við fáfarna slóða og heimreiðar. Hvað varðar fjölfarnari vegtengingar, í Dyrhólahverfi og Reynishverfi, hefur vegtenging í Dyrhólahverfi þegar verið bætt, en vegtengingu í Reynishverfi er hægt að bæta án færslu á Hringvegi.
6. Þar sem ein af forsendum færslu Hringveggar er að bæta vetrarfærð verður að skoða nákvæmlega hverjar hömlur á umferð eru nú þegar, og hver mögulegur ávinningur af færslu Hringveggar kynni að vera, enda virðist andstaða sveitarstjórnar á valkosti 4 einkum vera vegna þess að hún telur þann valkost ekki vera raunhæfan vegna vetrarfærðar. Eftirfarandi þarf að koma fram:
  - a. Hversu oft er vegurinn milli Skeiðflatar og Víkur lokaður og af hvaða völdum.
  - b. Hversu oft er vegurinn milli Skeiðflatar og Víkur lokaður þegar Hringvegur undir Eyjafjöllum og/eða yfir Mýrdalssand er ekki lokaður.
7. Í tengslum við vetrarfærð á vegleið frá Gatnabrún til Víkur þarf einnig að huga að efirfarandi þáttum:
  - a. Hver er kostnaður við að hafa snjóruðnings/söltunartæki til taks til að halda veginum opnum?



- b. Hvernig er vindálagi á veginum háttað? Hvaða möguleikar eru á að skapa skjól með skógrækt eða vegskýli á þeim vegköflum sem vindálag er iðulega yfir viðmiðunarmörkum?
8. Veghönnun verður að taka mið af hárrí vatnsstöðu þegar Dyrhólaóss er „uppi“. Þetta veldur því að vegur mun vera allhár og áberandi í landslagi. Mynd 1 að neðan sýnir aðstæður við Þinghól niður af Loftsalahelli þegar ósinn er „uppi“.



Mynd 1. Horft til austurs eftir fyrirhuguðu vegstæði Hringvegur við Þinghól niður af Loftsalahelli þegar ósinn er „uppi“.

9. Veglína í norðurjaðri Dyrhólaóss mun liggja á mótum mýrlendis og sjávarleira. Á þessum mótum er mikið líf í lækjum, tjörnum og ósum Deildarár og Hvammsár. Taka verður til greina að lífríki þessarar randar er allsérstakt og ólíkt því sem er að finna sitt hvorum megin mótanna.
10. Upphækkaður vegur á jaðri Dyrhólaóss mun óhjákvæmilega hafa allveruleg áhrif á vatnsflæði í ósnum, þó svo að ræsum verði komi fyrir á leiðinni. Gera þarf straumfræðihermanir og greinargott og rökstutt mat á áhrifum breytts streymis á lífríki óssins.
11. Vegstæði sunnan byggðar í Vík mun fara um Víkurfjöru og líklega vera áberandi í landslagi á þeim vinsæla ferðamannastað, ekki síður en í landslagi vestan Reynisfjalls. Nauðsynlegt er að gera tölvumyndir sem sýna greinilega hvernig vegur mun koma fram í landslagi. Í ljósi mikilvægis ferðamennsku fyrir efnahag Mýrdælinga væri ráðlegt að gera skoðanakönnun meðal ferðamanna um viðhorf til Hringvegur í Víkurfjöru sem nýtti slíkar tölvumyndir og upplýsingar um umhverfisáhrif.
12. Gera þarf ráð fyrir áhrifum Kötlugosa, hnattrænnar hlýnunar og hærri sjávarstöðu á veg sem liggur nær sjó en núverandi Hringvegur.
13. Ef nota skal styttingu vegar sem röksemdafærslu fyrir jarðgöngum í gegnum Reynisfjall, þarf að hafa í huga að til framtíðar munu þau farartæki sem aka þar um líklegast vera knúin

rafmagni sem á uppruna sinn í endurnýjanlegri orku og því ekki við hæfi að gera ráð fyrir að stytting vegar leið til minni notkunar á jarðefnaeldsneyti.

Vinsamlegast hafið samband við Ágúst Valfells ([agust.valfells@gmail.com](mailto:agust.valfells@gmail.com)) ef frekari skýringa er óskað.

Virðingarfyllt,

Matthildur Ólafsdóttir Valfells (kt. 080733-4539)

Sigríður Ásgeirsdóttir (kt. 041042-4279)

Vigfús Ásgeirsson (170548-7369)

**Undirritaður vill leggja til að farið verði að „0 lausn“ varðandi hringveginn á þessu svæði og vill benda á eftirfarandi framkvæmdarmáta til úrbóta á núverandi vegi**

**Kafli 1.** Að “veglega” (öruggt- vandað- mikið í lagt ) verði staðið að lagfæringu á veginum í gegnum Mýrdalinn, en hann verði samt sem áður áfram 1 + 1 vegur og á sama stað og hann er nú. Nánari lýsingu á vega framkvæmdinni sjálfri, má sjá hér í kafla 3. Settar verði “veglegar” aðreinar á öllum gatnamótum (þar sem ekið er út af og yfir veginn) á stöðum eins og: heimkeyrslum til sveita bæja og til annara staða á svæðinu Ketilsstaðavegur, Reynishverfisvegur, Litlu Heiðarvegur o.s.f.

Undirritaður vill til nánari skýringa (við orðið “veglegt” hér í kafla 1) benda á að gatnamótin vestan Selfoss, þar sem Biskupstungnabraut tengist núverandi Suðurlandsvegi, þar eru eins og undirritaður nefnir “vegleg”, örugg gatnamót sem ekki hafa valdið slysum svo vitað sé!

Undirritaður vill aftur á móti benda á að annarsstaðar í Ölfusinu sem dæmi á gatnamótunum þar sem ekið er út af Suðurlandsvegi að bænum Hvoli vegur 3760. Þar hefur í áratugi verið “lélegur” frágangur gatnamóta ef svo má segja og í raun hafa mest öll umferðarmannvirki og merkingar sem eiga að tilheyra gatnamótum skort algjörlega. En fyrir nokkrum árum varð þar dauðaslys, slys sem leiddi síðar til dauða! Eftir það voru gatnamótin í Ölfusinu lagfærð en á þann máta sem dugar alls ekki, þar var vegurinn breikkaður með útskoti við gatnamótin án nokkurra frekari merkinga, svo að einhverjir vegfarendur, í misskilningi notuðu útskotið sem kerrustæði!

**Kafli 2.** Við Gatnabrún, heiðina (sem er í 120 m hæð yfir sjávarmáli) og hallann niður til Víkur verði gert eins og gert var Skíðaskálabrekkunni og í Kömbunum í bland, en í langtum minni útgáfu og verði áfram sem 1 + 1 vegur (með breidd 1+1 og sniði), þar sem umferðin þar er meira en helmingi minni en á Hellisheiðinni.

Vegurinn um Mýrdalinn og frá Gatnabrún til Víkur verði endurgerður breikkaður og lagaður, en verði áfram sem 1 + 1 vegur, en breikkuð verði vegbrún hans í báðar áttir sem væri t.d fyrir vegfarendur í bilana tilfellum bifreiða. Ásamt því að setja útskot á fallegum og öruggum stöðum (einn í Mýrdalnum og annar milli Gatnabrúnar og Víkur) til hvíldar myndatöku og mögulegrar fræðslu um landsvæðið á völdum stöðum. Þessum útskotum fylgi sér aðrein með merkingu bæði á veginum sjálfum og með skilti í nokkurri fjarlægð áður en komið væri að staðnum (sjá kafla 1 um veglegar aðreinar á gatnamótum). Vegurinn verði einnig hækkaður þar eins og þörf væri á, vegna snjóá. Vegurinn verði malbikaður alla leið, með miðlungs grófu malbiki og síðan



verði höggnað hvinrendur (aðferð þar sem ökumaður nemur/heyfir þegar hann ekur yfir miðlínu eða útlínu vegar) bæði á miðju vegar og á kantana hans. Vegurinn verði alltaf með fullnægjandi vegmálningu, strax að vori, en of seint er að mála vegi seinnipart sumars! Settt verði víra-vegrið í kanti vegarins, þar sem þörf væri á og aðstæður gefa tilefni til, vegna hæðar vegarins og öryggis vegfarenda, sem að mest má vera!

Með veginum (en utan hans) verði lagður hjólastígur “klæddur klæðningu” hjólreiðastígur sem væri lagður í gamla vegarstæðið frá 19... (sjá má gamla brú yfir Víkurá) í djúpu gili norðan Víkur, Grafargili. Hjólastígurinn lægi með bílveginum að norðan verðu yfir heiðina og lægi í gegnum undirgöng við Gatnabrún en (t.d.) að sunnanverðu í Mýrdalnum og að Dyrhólavegi og Litlahvammsvegi (núna í þessum áfanga).

Á svæðinu verði einnig tengdar saman reiðleiðir eins og milli Litlu Heiðar vegarins gegnum undirgöng við Gatnabrún og í Mýrdalinn við bæinn Giljur (að mig minnir) á jarðræktar veg sem liggur þar til suðurs og sveigir síðan í vestur og kemur þar að Dyrhólavegi. En við Gatnabrún kæmu undirgöng fyrir hesta, reiðhjól og gangandi vegfarendur.

**Kafli 4.** Þar sem hringvegurinn kemur svo niður í átt að Vík verði hraðinn lækkaður fyrst í 70 km/kl. síðan í 50 og loks í 30 km og þegar komið er inn í byggðina en 30 km hraði verði alstaðar í Víkurþorpi. Við að komuna til Víkur verði einnig sett hraðaskilti/myndavél sem segi til um hraðann jafnframt því að ef hraðinn fer yfir hámarkshraða (t.d. 60 km) þá verði sektað og hraðasektirnar verði samstundis sendar ökumanni viðkomandi bifreiðar rafrænt. Sett verði veglegt og gott hringtorg um leið og komið er á sléttlendið í Víkur þorpi, við enda Víkurbrautar. Sett verði vegleg göngu- og hjólreiðabru (sömugerðar og er yfir Hringbrautina í Reykjavík sem dæmi) yfir þjóðvegin við austurenda Víkurbrautar.

**Kafli 5.** Ef **ótækt** þykir að fá umferð hringvegarins í gegnum Víkurþorp þá vill undirritaður benda á hugmynd sína í fyrri pósti varðandi varðandi “drög að matsáætlun” þessarar vegaframkvæmdar um að setja veginn í stökk og tyrfa svo yfir, út búa þar grænt svæði. Sú hugmynd er í anda þess sem hefur verið hugsað um, að setja Miklubraut í stökk við Klambratúnið.

Á öllu svæðinu sem og á öllum hringveginum leggur undirritaður til að hraði á hringveginum verði að **vetri lækkaður niður í 80 km** á klukkustund!

Kveðja með óskum um vel lukkað verkefni á þessum stað, jafnt fyrir menn sem og dýralíf.

Kópavogi 27 janúar 2022, Örn Þorvaldsson.



## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** mánudagur, 28. febrúar 2022 15:41  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Athugasemd Jakobínu Elsu Ragnarsdóttur v/Hringveggar í Mýrdal

---

**From:** Jakobína Elsa Ragnarsdóttir <elsaragnars@simnet.is>  
**Sent:** 27.01.2022 23:55:43  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemd Jakobínu Elsu Ragnarsdóttur

Góða kvöldið

Með valkostum 1,2 og 3 er jörðinni minni skipt í tvennt og tala nú ekki um ef hringtorgi verður komið þarna eins og er sýnt í áskýnd.  
Þetta tel ég vera ígildi eignarnáms á jörðinni.

Virðingarfyllt

Jakobína Elsa Ragnarsdóttir  
Görðum  
Mýrdal

## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Jón Ágúst Jónsson <Jon.A.Jonsson@skipulag.is>  
**Sent:** mánudagur, 28. febrúar 2022 15:40  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir; Þorbjörg Sævarsdóttir - VG  
**Subject:** FW: Athugasemdir Emblu Ýr Bárudóttur v/Hringvegur í Mýrdal

---

**From:** Embla Ýr Bárudóttir <emlabarudottir@gmail.com>  
**Sent:** 26.01.2022 22:55:47  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemdir Emblu Ýr Bárudóttur

Sem náttúruunnandi vil ég eindregið mæla gegn fyrirhugaðri lagningu þjóðvegur gegnum Reynisfjall og um Dyrhólaós. Þarna er mikil náttúrufegurð sem hefur mikið aðdráttarafl og yrði eyðilögð með þessum áformum. Ég dvel reglulega í húsi vina minna á Reynishólum og get ekki ímyndað mér hverslags náttúruspjöll það yrðu að leggja þjóðveginn um ósinn, fjöruna og í gegnum fjallið. Kaflinn sem styttist með þessu getur tæplega verið þess virði.

Virðingarfyllt,  
Embla Ýr Bárudóttir

## Erla Björg Aðalsteinsdóttir

---

**From:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir  
**Sent:** þriðjudagur, 1. mars 2022 21:01  
**To:** Erla Björg Aðalsteinsdóttir  
**Subject:** FW: Hringvegur í Mýrdal  
**Attachments:** PastedGraphic-1.tiff

---

**From:** Iceland Discovery <[kristjan@icelanddiscovery.is](mailto:kristjan@icelanddiscovery.is)>  
**Sent:** 02.04.2021 08:53:17  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Athugasemd Kristján Jónssonvegna tillagna um nýjan veg gegnum Reynisfjall

Góða daginn

Hugmyndir sem lúta að færslu hringvegar með göngum undir Reynisfjall eru afar glæfralegar. Vegurinn myndir nánast eyðileggja hina fallegu bæjarmynd Víkur með laggingu vegar milli strandar og þorpsins. Ströndin þarna er einstæð í náttúru Íslands og ný þjóðbraut þar um væri stórkostlegt slys.

Virðingarfyllt,

Kristján Jónsson



[Member of The Bespoke Travel Club](#)

[Private travels, the comfortable way with expert guidance](#)

---

[Kristján Jónsson, Manager](#)  
[icelanddiscovery.is](http://icelanddiscovery.is)