

FÆRSLA HRINGVEGAR (1-B2_B4) Í MÝRDAL

Viðauki B



Umsagnir og athugasemdir um drög að matsáætlun í heild
sinni

Apríl 2021



Reykjavík 6. Janúar 2021

VSÓ Ráðgjöf
Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Borgartúni 20
105 Reykjavík

Efni: Umsögn Mílu um drög að matsáætlun vegna færslu Hringveggar (1-b2_b4) um Mýrdal.

Míla gerir ekki athugasemdir við drögin að matsáætluninni eins og þau eru sett fram en bendir á að fjarskiptalagnir Mílu eru á þessu svæði og áætlaðar framkvæmdir munu óhjákvæmilega hafa áhrif á þær. Einkum er okkur umhugað um stofnlögn ljósleiðara sem er hluti af landshringnum og óskum þess vegna eftir að vera hafðir með í ráðum þegar til framkvæmda kemur.

Nánar snýr þetta á eftirfarandi hátt að leiðunum sem tilgreindar eru:

Leið 1: Míla gerir ekki athugasemd við „Leið 1“ en bendir á að hún mun þvera virkar fjarskiptalagnir á nokkrum stöðum á svæðinu milli Skeiðflatar og Dyrhóla og eins ljósleiðaralögn „Landshringinn“ í Mýrdalnum.

Leið b2: Míla gerir ekki athugasemdir við „Leið 2“ en bendir á að hún eftir sameiningu við „Leið 1“ þverar ljósleiðaralögn, þá sömu og í „Leið 1“.

Leið b4: Míla gerir ekki athugasemdir við „Leið 4“ en bendir á að hún þverar virkar fjarskiptalagnir á tveimur stöðum. Annars vegar koparlögn nærri Gatnabrún og svo ljósleiðaralögn ofan Víkur, þá sömu og í „Leið 1“.

Virðingarfyllt

F.h. Mílu
Jón Hilmarsson
Hönnun
Projects & Engineering
GSM / Mobile +354 858 6212
netfang: jonhil@mila.is



Stórhöfða 22-30 – 110 – Reykjavík – Iceland – <http://www.mila.is>



HAFRANNSÓKNASTOFNUN

Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

VSÓ Ráðgjöf
b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Borgartúni 20
105 Reykjavík

Hafnarfirði 27. 1. 2021

Efni: Færsla Hringveggar um Mýrdal, drög að matsáætlun og áhrif á vatnalífriki.

Í kynningu eru drög að matsáætlun vegna færslu Hringveggar um Mýrdal (VSÓ Ráðgjöf 2020). Þar eru nokkrir valkostir sem m.a. þvera vatnsföll og fara nærri eða yfir Dyrhólaós. Í Dyrhólaósi og ám og lækjum sem í hann renna eru mikilvæg búsvæði fiska og annarra vatnalífvera. Rannsóknir hafa sýnt að í ósnum eru m.a. mikilvægar fæðuvistir sjóbleikju og sjóbirtings. Auk þess sem ósinn er á náttúruminjasrá. Í fyrrgreindum drögum er ekki getið nokkurs mats á áhrifum framkvæmda á vatnalíf í Dyrhólaósi eða nærliggjandi vatnsföllum. Í drögum að matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum er einungis minnst á fuglalíf og annað lífríki. Ekki er vikið sérstaklega að áhrifum á fiska og annað vatnalíf í fyrrgreindum drögum þó svo að sýndar séu veglínur sem liggja með fjöruborði (valkostir 1b og 2) eða þveri Dyrhólaós (valkostur 3). Í drögum að matsáætlun er þess getið að ár og lækir verði ýmist brúaðir eða ræsum komið fyrir en ekki getið neins mats á lífríkisáhrifum þeirra verkþátta. Hafrannsóknastofnun telur mikilvægt að fram fari rannsóknir og sérstakt mat á áhrifum valkosta (veglína) við fyrirhugaðar framkvæmdir á lífríki Dyrhólaóss (áhrif á fiskstofna og fæðudýr þeirra), lífríkisáhrif þverana vatnsfalla (áhrif á ferskvatnsfiska) og lífríkisáhrif efnistöku vegna framkvæmdanna (áhrif á lífríki ferskvatna). Minnt er á að í 33. gr. laga um lax- og silungsveiði segir: „*sérhver framkvæmd í eða við veiðivatn, allt að 100 metrum frá bakka, sem áhrif getur haft á fiskigengd þess, afkomu fiskstofna, aðstæður til veiði eða lífríki vatnsins að öðru leyti, er háð leyfi Fiskistofu*“.

Þessum athugasemdum er hér með komið á framfæri og þess óskað að bætt verði úr.

F.h. Hafrannsóknastofnunar,

Guðni Guðbergsson, sviðsstjóri fersvatnssviðs

Heimildir:

Desember 2020. Færsla Hringveggar (1-B2_B4) í Mýrdal, drög að matsáætlun vegna mats á umhverfisáhrifum. VSÓ Ráðgjöf: 33 bls.

VSÓ Ráðgjöf
(b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir, erla@vso.is)
Borgartúni 20,
105 Reykjavík.

Athugasemdir Fuglaverndar við drög að tillögu að matsáætlun - færslu hringveggar (1) um Mýrdal.

Fuglavernd vill gera eftirfarandi athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun - færslu hringveggar (1) um Mýrdal.

Fuglavernd leggst eindregið gegn valkostum sem fela í sér veglínu á eða við friðuð svæði eða svæði (eða tilnefnd svæði) á náttúruminjaskrá og náttúruverndaráætlun. Einnig veglínur sem hafa neikvæð áhrif á fugla og búsvæði þeirra. Fuglavernd telur því að af þeim kostum sem listaðir eru í kafla 6, Valkostir og valkostagreining, í drögum að matsáætlun Vegagerðarinnar, þá hafi kostir 1, 1b, 2 og 3 í för með sér veruleg neikvæð og varanleg umhverfisáhrif og komi ekki til greina út frá ofangreindum náttúruverndarsjónarmiðum. Félagið telur einnig að skipulagslína vegarins í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps samræmist ekki nútíma hugmyndum um umhverfisvernd, stefnu stjórnvalda í loftslagsmálum og alþjóðlegum skuldbindingum Íslands á sviði náttúruverndar.

Af þessu leiðir að Fuglavernd telur að af þeim kostum sem nú eru til skoðunar og listaðir eru í kafla 6 komi valkostur 4, lagfæringar á núverandi vegi, einn til greina. Sá kostur er væntanlega mun ódýrari og hefur mun vægari umhverfisáhrif í för með sér en kostir 1-3. Einnig fullnægir hann þeim markmiðum að færa þjóðveginn út fyrir þéttbýlið í Vík og auka umferðaröryggi því eins og segir í kafla 3 í drögum: „Flest slysín eru við Gatnabrún og framyfir gatnamótin niður í Reynishverfi og síðan í þéttbýlinu í Vík.“

Í kafla 5.1 Verndarsvæði, bls 8 í drögum segir:

„Í **nágrenni framkvæmdasvæðis** eru að finna svæði sem eru bundin verndarákvæðum (Tafla 5.1 og Mynd 5.2).“ (Leturbreyting Fuglaverndar). Í næstu málsgreinum á eftir og í myndatexta við mynd 5.2. er orðalagið „í **nágrenni framkvæmdasvæðis**“ notað ítrekað.

Fuglavernd telur þetta orðalag ónákvæmt og að hluta til rangt og til þess fallið að slá ryki í augu þeirra sem kynna sér drögin og milda áhrif framkvæmdarinnar á verndarsvæði sem eru til umfjöllunar. Fuglavernd teldi eðlilegra að segja t.d.: **Á og í nágrenni við framkvæmdasvæði** eru að finna svæði sem eru bundin verndarákvæðum.

Þetta sést af lýsingu svæðis 708 á Náttúruminjaskrá:

„708. Dyrhólaós, Loftsalahellir, Reynisdrangar og Reynisfjall, Mýrdalshreppi, V-Skaftafellssýslu. (1) Fjörur, þar með Reynisfjara öll **og grunnsævi í Dyrhólaósi ásamt Loftsalahelli og nánasta umhverfi**. Reynisfjall upp að efstu brúnum, frá Görðum að vestan, suður fyrir fjallið að Króktorfuhaus, ásamt

Reynisdröngum og Hellnaskaga. (2) Í Dyrhólaósi eru sjávarleirur, þær einu á Suðurlandi, með sérstæðum lífsskilyrðum. Loftsalahellir er sögustaður og sérstæður hellir í móbergshamri syðst í Geitafjalli. Fjölbreyttar stuðlabergsm myndanir, hellisskútar og gróskumiklar hlíðar. Mikið fuglalíf. Sögulegar minjar.“

<https://ust.is/nattura/naturuverndarsvaedi/naturuminjaskra/sudurland/>

Þessi lýsing er mjög stytt í töflu 5.1 í drögnum en ekki verður annað séð en að skipulagslínan liggja að hluta innan svæðis sem skilgreint er á Náttúruminjaskrá, svæði 708: „og grunnsævi í Dyrhólaósi ásamt Loftsalahelli og nánasta umhverfi.“ Á mynd 5.2. virðist þetta koma fram þar sem skipulagslínan liggur í gegnum svæði 708 á Náttúruminjaskrá á fleiri stöðum (Mynd 5.2 Fyrirhuguð framkvæmd ásamt helstu verndarsvæðum í nágrenni framkvæmdasvæðis). Enn er samt talað um „verndarsvæði í nágrenni framkvæmdasvæðis“ en myndin talar sínu máli.

Auk þess hefur Náttúrufræðistofnun, 5.4. 2018, tilnefnt stærra svæði (2,9km²) á Náttúruminjaskrá sem er þannig afmarkað: „Mýrlendissvæði upp af vesturhluta Dyrhólaóss, vesturmörk við brekkurætur Geitafjalls, frá Loftsalahelli að framræsluskurði sunnan Skarphóls, þaðan austur um eftir skurðum milli ræktarlands og úthaga, yfir Brandslæk og frá mótum hans og Deildará upp með Deildará til Rauðalækjar og síðan niður með honum til óssins.“ Svæðislýsing: „Framræst mýrlendi í suðvestur- og neðsta hluta Mýrdals upp af Dyrhólaósi. Það heillegasta af mýrum á svæðinu sem lítið eða ekki hefur verið tekið til túnræktar. Frjósamt og lífríkt votlendi með miklu fuglalífi er tengist ósnum. Landbúnaðarsvæði, að mestu nýtt til beitar, lítilsháttar heyskaparland.“ Forsendur fyrir vali: „Síðustu heillegu leifar af votlendi Mýrdals, liggur upp af Dyrhólaósi og tengist honum. Svæðinu mætti gera til góða með endurheimt votlendis þar sem land er ekki nytjað lengur, t.d. undir Geitafjalli. Forgangsvistgerðir á svæðinu eru starungsmýravist og runnamýrarvist á láglandi.“ Ógnir: „Framræsla, túnrækt, hrossabeit, ferðaþjónusta, vegagerð og bílaumferð.“ Aðgerðir til verndar: „Skorður við frekari framræslu, endurheimt votlendis þar sem landnýting leyfir og stilla beit hrossa í hóf. Tryggja þarf að vegagerð, skipulag og uppbygging ferðaþjónustu rýri ekki votlendisvistgerðir.“

<https://www.ni.is/greinar/su-myrdalur>

Sjá einnig kortasjá:

<https://naturuminjaskra.ni.is/index.html?extent=490054.1851%2C322442.3746%2C497680.8149%2C328084.6254%2C3057>

Það er miður að þessa mikilvæga svæðis sem liggur saman við svæði 708 á Náttúruminjaskrá og skipulagslínan sker sé ekki getið í drögum Vegagerðarinnar að matsáætlun.

Austan við Reynisfjall sker svo skipulagslínan annað svæði sem er á Náttúruverndaráætlun 2009 – 2013, Hvannstóð undir Reynisfjalli sem er mikilvægt búsvæði brekkubobba (*Cepaea hortensis*) sem er sjaldgæf tegund landsnigils.

Fuglavernd leggur áherslu á að við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar verði tekið fullt tillit til verndargildis allra þessara svæða auk annarra svæða í nágrenninu.

Í kafla 7.1 Veghönnun, bls 17 segir m.a.: „Ár og lækir verða ýmist brúaðar eða ræsum komið fyrir. Einnig verður vatnasvið svæðisins kannað og **reynt að tryggja að vatnsbúskapur ofan og neðan vegar verði sem líkastur því sem hann er í dag.**“ (Leturbreyting Fuglaverndar).

Fuglavernd telur vandséð hvernig þessum markmiðum verði náð og að þau séu ekki samræmanleg framkvæmd eins og þeirri sem lýst er í kaflanum um Veghönnun og telur einsýnt að áhrif framkvæmdarinnar á vatnabúskap, fugla og búsvæði þeirra verði veruleg.

Jóhann Óli Hilmarsson vann árið 2013 skýrslu um fuglalíf við Dyrhólaós fyrir Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal.

https://fuglavernd.is/wp-content/uploads/2021/01/Dyrholaos_skyrsla_loka.pdf

Því miður er þessarar skýrslu ekki getið í drögum Vegagerðarinnar að matsáætlun en í umræðukafla skýrslunnar segir m.a.: „Landið norðan óssins, frá Geitafjalli að Hellum er mikið raskað, en dregið hefur úr landnotkun og er landið smátt og smátt að færast í fyrra horf, það sem ekki er nýtt sem tún eða rófugarðar. Skurðir stíflast, ósinn bleytir uppí landinu og smám saman koma aftur mýrar, flóar og deiglendi. Verndargildi þess fer því vaxandi.“

Í útdrætti skýrslunnar segir m.a.: „Niðurstöður þessara rannsókna benda til að vegarstæði með bökkum Dyrhólaóss geti haft varanleg og skaðleg áhrif á fuglalíf við ósinn. Margir fuglar nota túnin og mýrarnar kringum ósinn til fæðuöflunar og sækja svo á ósinn til hvíldar eða flýja þangað, ef þeir verða fyrir styggð. Litlar mannaferðir eru um norðanverðan ósinn nú og hafa fuglar þar mikinn frið til varps og annarrar iðju, samhliða því að framræst land á þessu svæði sem ekki er nýtt, er smátt og smátt að blotna upp og færast í fyrra horf. Þetta mundi breytast mikið við tilkomu vegar. Jafnframt er óljóst hvaða áhrif vegur muni hafa á vatnsbúskap og leirurnar í Dyrhólaósi.“

Fuglavernd telur þörf fyrir frekari rannsóknir á fuglalífi svæðisins og að þær gætu gefið tilefni til þess að Dyrhólaós eigi heima á skrá Alþjóða fuglaverndarsamtakanna, BirdLife International, um Alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði (IBA).

Á mynd 6.1. bls. 15 í drögum Vegagerðarinnar að matsáætlun er skyggt viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir og nær það aðeins yfir norðanverðan Dyrhólaós.

Fuglavernd telur að viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir, þar á meðal væntanlegar fuglatalningar, verði að spanna allan ósinn ekki aðeins vikið nyrst og vestast, vaðfuglahóparnir á fartíma flytja sig fram og til baka innan óssins í takti við þau svæði sem flæðir af (sá t.d. skiptingu Dyrhólaóss í talningarsvæði og talningarpunkta á myndum 3 og 4 bls. 6 í skýrslu Jóhanns Óla sem minnst er á hér að ofan). Talningarnar verða að gefa trúverðuga mynd af þeim fuglafjölda sem sækir í ósinn og einnig verður

að telja sæmilega þétt yfir fartímamann (miður apríl til loka maí á vorin, að lágmarki 2 talningar í viku hverri, haustfarið spannar lengra skeið allavega júlí-september og mætti þá hafa strjáltri talningar).

Í niðurstöðu umsagnar Umhverfisstofnunar frá árinu 2006 um svipaðar hugmyndir um legu Hringveggar (1) um Mýrdal og uppi eru nú segir m.a.: „Það er mat Umhverfisstofnunar að leggja eigi áherslu á að vernda Dyrhólaey, Dyrhólaós, fjörur við Dyrhólaey, þ.m.t. Reynisfjöru, og votlendi norðan við Dyrhólaós sem eina heild, enda um að ræða svæði sem er mikilvægt fyrir fuglalíf og svæði sem nýtur vinsælda meðal ferðamanna. Auk þess er þar að finna vistkerfi sem leggja ber áherslu á að vernda samkvæmt stefnumörkun íslenskra stjórnvalda. Stofnunin telur að veglagning yfir Dyrhólaós muni rýra verndargildi svæðisins ... Stofnunin telur að ef vegurinn verður færður eigi að leggja hann þannig að nýr vegur liggi utan við það svæði sem er á náttúruminjasrá, auk þess sem forðast verði að raska votlendi.“

https://www.ust.is/library/Skrar/Umsagnir/Skipulagstillogur/Mydalshreppur_170206.pdf?fbclid=IwAR15llpAQr6zC0JbtmMzJ2rQWnpNS_NKX3wwJAns9cQZfybZ2ZRmTGOPwBs

Fuglavernd tekur heils hugar undir þetta mat og telur að verndargildi svæðisins sem heildar hafi aukist frá því að þessi umsögn var gerð árið 2006 og fari enn vaxandi. Auk þess hafa stjórnvöld síðan markað skýrari stefnu í loftslagsmálum, sem skerpir á áherslum um verndun og endurheimt votlendissvæða, sjá t.d.:

<https://www.skogur.is/static/files/fagradstefna-2019/landnotkun-og-loftslagsmal-stefnumorkun-stjornvalda.pdf>

Fuglavernd telur því að í stað hugmynda um að færa Hringveg (1) að Dyrhólaósi væri nær að stækka og sameina náttúruverndarsvæði í Mýrdal og styrkja verndargildi þeirra með endurheimt votlendis í samvinnu við heimamenn og landeigendur.

Reykjavík 28. janúar 2021

Fyrir hönd stjórnar Fuglaverndar.

Hólmfríður Arnardóttir framkvæmdastjóri.



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

VSÓ Ráðgjöf
Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Borgartúni 20
105 Reykjavík

Reykjavík 29. janúar 2021
MÍ202101-0124/ 6.07 / K.M.

Efni: Færsla Hringveggar (1-B2_B4) í Mýrdal.

Minjastofnun Íslands hefur móttakið bréf Vegagerðarinnar frá 22. des. s.l. þar sem óskað er eftir athugasemdum eða ábendingum um drög að tillögu að matsáætlun ofangreindrar framkvæmdar.

Í drögum að tillögu að matsáætlun segir að áformað sé að færa Hringveg (1-b2_b4) um Mýrdal. 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. Í frummatsskýrslu verða þó bornir saman nokkrir valkostir á legu vegarins. Gerð er grein fyrir valkostunum í kafla 6 í drögum að tillögu að matsáætlun.

Fjallað er um menningarminjar í kafla 9.6 í drögunum. Þar kemur fram að fornleifafræðingur muni skrá fornleifar á þeim svæðum þar sem jarðrask er fyrirhugað. Eigi það við um framkvæmdasvæði vegna veglínu, jarðgangagerð og vinnubúða. Minjastofnun minnir á að skrá þarf fornleifar á áhrifasvæðum allra valkost veglínunnar svo hægt verði að leggja mat á áhrif þeirra á fornleifar.

Í kafla 7.5 kemur fram að ekki liggja fyrir nákvæmir útreikningar á efnisþörf vegna framkvæmdarinnar. Hluti efnis sem þarf til vegagerðar muni koma úr jarðgöngunum en að öðru leyti sé stefnt að því að taka efni úr opnum námum og námum sem eru skilgreindar á aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Minjastofnun minnir á að mögulega þarf fornleifafræðingur að skoða einhver fyrirhuguð efnistökusvæði ef upplýsingar um fornleifar liggja ekki fyrir á þeim.

Í kafla 6.1 í drögunum kemur fram að í mati á umhverfisáhrifum verði athugunarsvæði haft vel rúmt. Unnið verði með svokallaða beltisnálgun í matinu í stað nákvæmrar staðsetningar veglínu svo hægt verði að hnika til veglínunni ef niðurstöður matsins eða önnur atriði gefa tilefni til.

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarmínjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnisýslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga 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 aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Minjastofnun fagnar þessu verklagi enda gefur fornleifaskráning slíkra belta betri mynd af fornleifum í og í nágrenni þeirra veglína sem til skoðunar eru og minnkar líkur á að skrá þurfi ný svæði vegna hugmynda um færslu veglína.

Í kafla 9.6 er m.a. fjallað um framsetningu gagna um fornleifar í frummatsskýrslu. Minjastofnun Íslands gerir ekki athugasemd við það sem þar kemur fram.

Minjastofnun Íslands hefur ekki frekari athugasemdir eða ábendingar um drög að tillögu að matsáætlun ofangreindrar framkvæmdar.

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon
verkefnastjóri

Vegagerðin
Borgartúni 5-7
105 Reykjavík

Reykjavík 25. janúar 2021

Athugasemdir við drög að matsáætlun- FÆRSLA HRINGVEGAR(1-B2_B4)Í MÝRDAL.

Vegagerðin áformar að færa Hringveg(1-b2_b4)um Mýrdal(Mynd 2.1). Í stað þess að vegurinn liggji um Gatnabrún og í gegnum þéttbýlið í Vík er stefnt að því að færa veginn þannig að hann liggji um Dyrhólahverfið suður fyrir Geitafjall, meðfram Dyrhólaós um Reynishverfi og í gegnum Reynisfjall í jarðgöngum sunnarlega í fjallinu. Vegurinn myndi svo liggja sunnan við þéttbýlið í Vík og tengjast núverandi vegi austan við byggðina. Landvernd hefur haft aðkomu að umræðu um þessa framkvæmd um langt ára bil þ.m.t. við gerð Aðalskipulags Mýrdals 2009-2025, nógildandi 2012-2028 og við endurskoðun tímabil fyrir 2019-2031 og fundið ýmsa vankanta á framlögðum hugmyndum. Samtökin telja að mikil náttúrverðmæti séu í húfi sem varða alla landsmenn og munu því áfram beita sér í málinu til verndar íslenskrar náttúru.

Valkostir

Í matsáætlun (sjá kafla 6) er einnig greint frá valkosti, lagfæringu á núverandi vegi. Samkvæmt þingsályktunartillögu um vegaáætlun kostar allt að 15x meira að fara þá leið sem Vegagerðin leggur til en að lagfæra núverandi veg yfir Gatnabrún.

Þessa lýsingu er að finna í skýrslu Vegagerðarinnar um Hringveg um Mýrdal frá 2008 (og er full ástæða til að endurnýta hana í inngangorðum að matsáætlun):

„Í Mýrdalshreppi er gróðursæld, frjósemi og fjölbreytni í gróður-og fuglalífi mikil. Veðurfar er einstaklega milt, 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 Náttúruminjaskrá eru minjar sem ástæða þykir til að friðlýsa samkvæmt náttúruverndaráætlun eða landsvæði, náttúrumyndanir og lífverur, búsvæði þeirra, vistgerðir og vistkerfi sem rétt þykir að vernda.

Dyrhólaey er friðland og fjögur svæði í Mýrdalshreppi eru á náttúruminjaskrá, eins og tilgreint er á bls. 26_ og 27 í skipulagslýsingunni eru það Dyrhólaós, Loftsalahellir, Reynisdrangar og Reynisfjall.

- Dyrhólaós og grunnsævi vegna sjávarleira, þær einu á Suðurlandi, með sérstæðum lífsskilyrðum.
- Loftsalahellir vegna sögustaðar og sérstæðrar hellamyndunar í móbergshamri syðst í Geitafjalli.
- Reynisdrangar og syðsti endi Reynisfjalls vegna fjölbreyttra stuðlabergsmyndana og hellisskúta.
- Reynisfjall vegna gróskumikilla hlíða suðaustanvert í fjallinu.

Samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd njóta sjávarfitjar og leirur verndar.

Þessum náttúruverðmætum má ekki spilla nema að mjög brýn nauðsyn kalli. Ekkert slíkt er fyrir hendi í þessu máli. Það kemur fram í matsáætlun að það væri raunverulegur og góður valkostur að lagfæra núverandi þjóðveg.

Stjórn Landvernd leggur því til að **jarðgagnaleiðin verði ekki aðal valkostur í þessu matsferli. Aðal matskostur verði lagfæring á núverandi vegi þannig að hann þjóni hlutverki sínu sem örugg samgönguleið um Suðurland af sömu gæðum og gengur og gerist almennt á hringveginum.** Enda leggst leiðin um Mýrdal og Gatnabrún ekki af við lagningu svokallaðs láglandisvegar, sú leið verður áfram í notkun. Tvöfalt vegakerfi þýðir að bæði að vetrarþjónusta og viðhald yrði dýrari, áður nefnd núverandi leið myndi færast úr þjónustu Vegagerðarinnar til Mýrdalshrepps. Einnig færi meira ræktarland yrði tekið til vegagerðar, en matvælaframleiðsla er mikilvæg atvinnugrein í Mýrdal.

Erfiður farartálmi?

Á bls. 2 er núverandi hringvegi um Mýrdal lýst sem erfiðum farartálma á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðafjarðar. Ekki eru lagðar fram upplýsingar sem staðfesta þessa fullyrðingu. Lýst er eftir samanburði á lokunartíma þessa hluta þjóðvegans við eftirfarandi staði: undir Ingólfsfjalli, undir Eyjarfjöllum, yfir Mýrdalssand, undir Vatnajökli og lokanir almennt vegna veðurs. Verði þessi fullyrðing ekki rökstudd með samanburðartölum er eðlilegt að fjarlægja hana.

Slysatíðni við Gatnabrún og gatnamót að Reynishverfi

Fram kemur að Gatnabrún er skilgreindur sem hættulegur kafli á hringveginum vegna slysatíðni. Svo virðist sem því valdi í flestum tilfellum útafakstur. Það væri gagnlegt að fá nánari lýsingu á því hvað mætti gera til umbóta á veginum sérstaklega þar til að draga úr útafakstri/slysatíðni þannig að leiðin verði í takti við aðra kafla á þjóðveginum. Einnig væri gagnlegt að fá samanburð við aðra áþekka vegakafla á þjóðvegi 1. Þá þyrfti að greina hvort hringtorg við gatnamótin niður í Reynishverfi geti dregið úr óhappatíðni.

Slysatíðni í þéttbýlinu í Vík

Óhappatíðni á þjóðveginum í þéttbýlinu í Vík er óeðlilega há. Fróðlegt væri að vita hvort á þessum kafla væri sérstaklega erfitt að fá öikumenn til að halda sig við löglegan ökuhraða. Ef ekki liggja fyrir upplýsingar um það, að gera nauðsynlegar mælingar til að varpa ljósi á málið og greina mögulegar lausnir. Göng um Reynisfjall eru í öllu falli ekki forsenda fyrir því að draga úr slysatíðni í þéttbýlinu. Aðrar lausnir til þess að fara framhjá þéttbýlinu eru einnig mögulegar.

Lýsing á staðháttum

Á bls. 8 þarf að bæta lýsingu á staðháttum með eftirfarandi texta sem Veggerðin tók saman á árinu 2008:

„Í Mýrdalshreppi 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.“
(Endurtekning, sjá einnig að framan)

Einnig er mikilvægt að benda á að fyrirhugaðri veglínu er ætlað að liggja yfir bújarðir og ræktunarlönd í Dyrhólahverfi og í Reynishverfi, það er ekki æskileg þróun að rýra ræktunarlönd sem nýtt eru til matvælaframleiðslu.

Þá þarf að greina frá því að Dyrhólaós, leirur og votlendið þar fyrir norðan, eru mikilvægur hluti af vistkerfinu. Mikilvæg búsvæði fugla eru á og við Dyrhólaós og umhverfi hans með leirum, votlendi og lækjum. Þessi hluti svæðisins er í dag utan marka friðlýsingar. Á Ósnum dvelja gæsir í fjaðrafelli. Um fartímann á haustin safnast á ósinn gæsir og álfir sem taka sig upp við fyrstu dagsbirtu og hefja flugið suður á bóginn, sem er tilkomumikil sjón¹.

Verndarsvæði

Í kafla um verndarsvæði þarf að greina frá því að megin reglan við framkvæmdir er að ekki megi hrófla við verndarsvæðum og stöðum á náttúruminjaskrá. Það má aðeins gera ef brýnir hagsmunir eru í húfi. Á Náttúruminjaskrá eru minjar sem ástæða þykir til að friðlýsa samkvæmt náttúruverndaráætlun eða landsvæði, náttúrumyndanir og lífverur, búsvæði þeirra, vistgerðir og vistkerfi sem rétt þykir að vernda. Samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd njóta sjávarfitjar og leirur verndar.

Náttúruvá

Í kaflanum um náttúruvá er mikilvægt að tilgreina væntanlega hækkun sjávarstöðu vegna áhrifa loftslagsbreytinga. Vindstrengir eru algengir við Reynisfjall er það náttúruvá, líkt og þekkt er með vindstrengi við Þjóðveginn undir Eyjafjöllum og Ingólfsfjalli. Þetta á einnig víðar við núverandi Þjóðveg. Þekkt er að snjóflóð hafa fallið úr vesturhlíðum Reynisfjalls m.a. þar sem fyrirhugaður gangnamunni er staðsettur. Allt þetta hefur áhrif á stærð og umfang mannvirkja.

Mat á umhverfispáttum - Sjónræn áhrif

Í matsáætlun kemur fram að fyrstu athuganir bendi til þess að lágmarkshæð vegar þurfi að vera í um 5,7 m.y.s., varnargarður austan við fyrri sandfangarann (við Víkurá) þurfi að vera í um 7,5m.y.s. sem yrði

¹ Sjá nánari lýsingu í skýrslunni Fuglalíf við Dyrhólaós í Mýrdal, Jóhann Óli Hilmarsson, apríl 2013.

kostnaðarsamt því grjótnám er rýrt í Mýrdal. Þetta yrðu því mikil mannvirki og munu hafa mikil áhrif á upplifun og útivist á svæðinu, og þar með líklega ferðaþjónustu. Ferðaþjónusta er mikilvægast atvinnugreinin á svæðinu. Útbúa þarf þrívíddarlíkan sem sýni áhrif mannvirkja á helstu viðkomustaði ferðamanna og gisti staði þeirra. Í framhaldi að meta áhrifin með rannsókn á viðhorfum ferðaþjónustuaðila og gesti á svæðinu. Þessum þætti þarf einnig að bæta við matsspurningar á bls. 23. Auk þess þarf að gera grein fyrir því hvernig efnisnámi verður háttað og umhverfisáhrif þess metin.

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. Þessum þáttum þarf einnig að bæta við matsspurningar á bls. 23.

Í kafla um fuglalíf og annað lífríki á bls. 24, er ekki vísað í skýrsluna Fuglalíf við Dyrhólaós í Mýrdal, Jóhann Óli Hilmarsson, apríl 2013. Þetta er mjög gagnleg heimild sem lýsir rannsókn sem mætti styrkja og bæta í matsferlinu.

Bætur fyrir raskað votlendi

Greina þarf frá því hvernig ákvæði í umhverfisstefnu Vegagerðarinnar um að bæta raskað votlendi við vegagerð með gerð annars votlendis verður uppfyllt. Hvað með þörf fyrir gríðarlega grjóttgarða við gerð láglandisvegar á bökkum Dyrhólaóss og meðfram strandlengju við Vík, þar sem grjóttök eru erfið í Mýrdal??

Að lokum má vísa í ábendingar Landverndar þegar gildandi aðalskipulag var til umfjöllunar².

Virðingarfyllst,

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri Landverndar

²https://eldri.landvernd.is/portals/0/FrettaSkjol/Umsogn%20Landverndar%20um%20adalskipulagstillingu%20Myrdalshrepps_4mai2012.pdf

31. janúar 2021

VSÓ ráðgjöf
b.t. Erlu Bjargar Aðalsteinsdóttur
Borgartúni 20
105 Reykjavík

sent á netfandið: erla@vso.is

Efni: Umsögn um drög að matsáætlun vegna færslu á hringveg í Mýrdal ¹

Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS) eru landshlutasamtök um umhverfis- og náttúruvernd á svæðinu frá Hellisheiði í vestri að Skeiðará í austri. Aðildarfélagar samtakanna eru flestir búsettir eða eiga rætur vítt og breitt um starfssvæði samtakanna.

NSS hafa áður ályktað um áform varðandi breytta legu þjóðveggar 1 um Mýrdal. Í álitni 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. Vegaframkvæmdir af þeim toga eru alger tímaskekkja í íslensku samfélagi í dag.

¹ Færsla hringveggar (1-B2_B4) í Mýrdal, Drög að matsáætlun, mat á umhverfisáhrifum (Vegagerðin & VSÓ ráðgjöf, desember 2020).

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 baráttu 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 endurspeglar 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 náttúruminjaskrá sem þar með hafa vísindalega viðurkennt verndargildi.

Það er mat NSS að veglínan komi til með að hafa neikvæð og óafturkræf áhrif á Dyrhólaey og svæðið þar í kring, sem lýst var sem friðland með auglýsingu í Stjórnartíðindum B, nr. 101/1978. Þar að auki er Dyrhólaós á náttúruminjaskrá, en innan þess svæðis er einnig Loftsalahellir, Reynisdrangar og Reynisfjall. Innan svæðisins sem er á náttúruminjaskrá eru allar fjörur á svæðinu, þar með Reynisfjara öll og grunnsævi í Dyrhólaósi ásamt Loftsalahelli og nánasta umhverfi.

Með hliðsjón af ofangreindu áliti vilja NSS beina eftirfarandi athugasemdum til Vegagerðarinnar og annarra þeirra sem munu vinna að greiningu samgöngukosta í Mýrdal á komandi misserum og árum, varðandi efni fyrirleggjandi draga að matsáætlun:

1. Lagfærð núverandi þjóðleið verði viðmiðunarkostur

Fram fari ítarleg fagleg greining á öllum þáttum mögulegra umhverfisáhrifa, annars vegar á áformaðri breytttri veglínu (sn. skipulagslínu) og hinsvegar á lagfærðri núverandi þjóðleið (sn. valkosti 4). Þótt drög að matsáætlun gefi ástæðu til að ætla að þetta kunnist að verða gert (fyrsta og önnur mgr. kafla 6) ber 9. mgr. (um valkost 4) með sér tvímæli þar sem segir að „umfjöllun um valkost í frummatskýrslu miðast fyrst og fremst sem samanburður í mati á umhverfisáhrifum“.

Þar sem almenn samstaða er um þörf á úrbótum þjóðleiðarinnar um Mýrdal, og ekki hefur verið sýnt fram á brýna nauðsyn þess að skerða með svo róttækum hætti svæði sem njóta ber verndar, leggja NSS áherslu á að sett verði fram með skýrum hætti hvað felst í valkosti 4, þ.e. tillögum að úrbótum á núverandi þjóðleið.

Fram hefur komið, m.a. af hálfu Vegagerðarinnar, að unnt sé að lagfæra núverandi þjóðleið með þeim hætti að öryggismarkmið heilsársvegar séu uppfyllt, með óverulegum áhrifum á umhverfið og aðeins broti af kostnaði samanborið við aðra kosti. NSS leggja því til að lagfærð núverandi þjóðleið verði viðmiðunarkostur við gerð mats á umhverfisáhrifum.

2. Mat á breyttri legu kallar á vísindarannsóknir

Aflað verði ítarlegra gagna og rannsóknir verði gerðar á gróðurfari, dýralífi, votlendi, jarðmyndunum, landslagsheildum, byggðahverfum og menningarþáttum, sem kunna að verða fyrir áhrifum af breyttri legu þjóðveggar um svæðið. Kortleggja þarf með vísindalegum hætti það óafturkræfa tjón sem framkvæmdir munu óhjákvæmilega hafa í för með sér. Veruleg ástæða er til að nefna að skipulagslína (og valkostur 1b) liggja í gegnum, og við, óraskað votlendi í mynni Dyrhólaóss en skv. 61.gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 nýtur votlendi sérstakrar verndar og skal forðast að raska því nema að brýna nauðsyn beri til. Nýframræsla votlendis eykur enn á losun gróðurhúsalofttegunda frá röskuðu landi hérlendis og gengur þannig gegn loftslagsmarkmiðum íslenskra stjórnvalda innan Parísarsamkomulagsins um samdrátt í losun til 2030 og gegn markmiðum um kolefnishlutlaust Ísland 2040.

3. Heildræn áhrif á vistkerfi, landslag og byggðahverfi og ásýnd þeirra

Í níunda kafla draga að matsáætlun eru lagðar fram matsspurningar og áætlun um rannsóknir, sem út af fyrir sig eru nauðsynlegar. Þar er ágætlega skipt niður í aðgreinda kafla þá þætti sem rétt er að rannsaka. Að mati NSS þarf þó sérstaklega að huga að heildarmyndinni, þ.e. hvernig einstakt náttúrufar, gróður, dýralíf, landbúnaður og landslag sem er einstakt á heimsvísu, tvinnast saman í eina heild. Það er þessi landslagheild sem raskast með fyrirhugaðri breyttri veglínu um fjörur og votlendi og gerir skipulagslínuna og aðra valkosti sem liggja um sömu svæði, óásættanlega með öllu.

4. Samráð við náttúruverndarsamtök og önnur samtök almennings

Fyrirhuguð framkvæmd er afar umdeild út frá náttúruverndarsjónarmiðum svo vægt sé til orða tekið. NSS telja að kveða beri skýrar á í matsáætlun um samráð við Landvernd, NSS og önnur náttúruverndarsamtök í héraði og á landsvísu, enda eru náttúruverndarmál á einu svæði í eðli sínu mál þjóðarinnar allrar. Fórnir sem þar eru mögulega færðar eru tjón allrar þjóðarheildarinnar, enda náttúran undirstaða tilvistar okkar allra í nútíð og framtíð.

Virðingarfyllt,
Fyrir hönd Náttúruverndarsamtaka Suðurlands

Þórunn W. Pétursdóttir, formaður



VSÓ Ráðgjöf
b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Borgartúni 20
105 Reykjavík

Gunnarsholti 1. febrúar 2021

Efni: Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun fyrir færslu Hringveggar (1) um Mýrdal

Á vef Vegagerðarinnar liggja frammi drög að tillögu að matsáætlun fyrir færslu Hringveggar (1) um Mýrdal, dagssett 22. 12. 2020. Landgræðslan hefur kynnt sér tillöguna og byggja eftirfarandi athugasemdir stofnunarinnar á lögum um landgræðslu nr. 155/2018, einkum er lýtur að því að vernda, endurheimta og bæta þær auðlindir þjóðarinnar sem fólgnar eru í gróðri og jarðvegi og tryggja sjálfbæra nýtingu lands:

- I. Landgræðslan ítrekar mikilvægi þess að fram fari nákvæm úttekt á vistgerðum og gróðurfari á áhrifasvæði framkvæmdanna líkt og fram kemur í tillögunni, áður en ráðist verður í framkvæmdir.
- II. Stórum hluta votlendis á svæðinu hefur verið raskað. Vegtillögur liggja helst í gegnum og við óraskað votlendi í mynni Dyrhólaóss þar sem skipulagslína og valkostur 1b myndu liggja (sjá meðfylgjandi mynd). Óraskað votlendi samanstendur þar einkum af gulstararflóavist og starungsmýravist. Í því sambandi er rétt að áréttá að óraskað votlendi nýtur sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd nr. 60/2013. Þá má endurheimta raskað votlendi í samræmi við áætlanir íslenskra stjórnvalda sem mótvægisáðgerð við loftslagsvá sem hins vegar er flóknari aðgerð verði vegurinn að veruleika. Að mati Landgræðslunnar mun valkostur 4 hafa minnst áhrif á möguleika til endurheimtar votlendis.

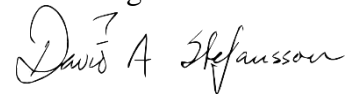


- III. Líkt og fram kemur í tillögunni þá er strandlínan og sandurinn á mikilli hreyfingu en aðstæður þar eru einhverjar þar erfiðustu til landgræðslu á Íslandi. Landgræðsla á sér langa sögu í Víkurfjöru en unnið hefur að sandvörnum og styrkingu gróðurs sem hafa það að meginmarkmiði að draga úr sandfoki og vernda byggðina í Víkurþorpi. Mikilli vinnu og fjármagni hefur verið ráðstafað til að hefta landbrotið og styrkja þann gróður

- í fjörunni sem orðið hefur fyrir skemmdum. Á allra síðustu árum gætir loks árangurs aðgerðanna þar sem gróður hefur aukist og tekið að dreifa úr sér frá gróðurkambinum og út í fjöruna. Ræður þar mestu sjóvarnargarðarnir og ötult starf heimafólks við að græða fjöruna með stuðningi Landgræðslunnar. Því er mikilvægt að gerð verði áætlun um uppgræðslu, frágang, og lagfæringar eftir rask á umhverfi vegstæðisins í fjörunni svo öll sú vinna fari ekki í súginn. Þá er einnig mikilvægt að tryggja að við hönnun vegar og með uppgræðslu sé leitast við að hefta sandfok á veginn sjálfan.
- IV. Með vísan til ákvæðis um að gæta skuli sérstakrar aðgátar við leyfisskyldar framkvæmdir sem geta haft áhrif á gróður og jarðveg og að leitast skuli við að endurheimta vistkerfi þau sem verða fyrir raski, sbr. 13. gr. laga um Landgræðslu nr. 155/2018, vill Landgræðslan beina þeim tilmælum til framkvæmdaaðila að gerð verði skýr áætlun um mótvægisáðgerðir þar sem sambærilegt landsvæði því sem fer undir vegstæðið og veghelgunarsvæði eru endurheimt og helst bætt um betur.

Landgræðslan gerir ekki frekari athugasemdir á þessu stigi við drög að tillögu að matsáætlun fyrir færslu Hringvegar (1) um Mýrdal en er reiðubúin til að veita frekari upplýsingar og ráðgjöf um þá þætti er að verksviði hennar snúa, um jarðvegs- og gróðurvernd, uppgræðslu, vernd og endurheimt votlendis, varnir gegn landbroti og sjálfbæra nýtingu lands, sé þess óskað.

Virðingarfyllst,
f. h. Landgræðslunnar



Davíð Arnar Stefánsson,
sérfræðingur

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Lovísa Guðrún Ásbjörnsdóttir - NI <Lovisa.G.Asbjornsdottir@ni.is>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 15:47
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Re: beiðni um umsögn - Færsla Hringvegar í Mýrdal

Mál: 202012-0038 KHS/OKV/RT/IAS

Umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands vegna matsáætlunar um færslu Hringvegar í Mýrdal

Vísað er í tölvupóst frá 22. desember 2020 þar sem óskað er umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um matsáætlun vegna færslu Hringvegar í Mýrdal. Með tölvupóstinum fylgdu drög að matsáætlun og stutt kynning.

Kynntir eru nokkrir kostir varðandi færslu vegarins ásamt núllkosti. Nokkrar þessara leiða liggja um Dyrhólaós og næsta nágrenni, þ.e. í grennd við friðlandið í Dyrhólaey, fágætt leirusvæði á Suðurlandi og leifar af ríkulegu votlendi í Mýrdal. Einnig eru alþjóðlega mikilvægar fuglabyggðir í grenndinni. Það er því ljóst að um viðkvæmt svæði er að ræða og gætu sumir kostirnir sem kynntir eru valdið verulegu raski á náttúruminum.

Athugunarsvæði þarf að stækka

Fram kemur (kafla 6.1) að athugunarsvæðið verði vel rúmt svo hægt sé að hnika veglínu ef tilefni er til (sjá mynd 6.1). Engu að síður er tilgreint athugunarsvæði einungis látið ná yfir nyrðri hluta Dyrhólaóss og aðeins um 1 km á báðar hendur frá veglínunum þar sem best er og sums staðar er þetta belti örmjótt, t.d. í Reynishverfi, á nyrstu veglínu og í grennd við Vík. Að mati Náttúrufræðistofnunar þyrfti athugunarsvæðið að ná yfir allan ósinn og a.m.k. 1 km út frá fyrirhugðum veglínunum þar sem þær skera ekki þéttbýli. Þess má geta að rannsóknir – sem m.a. hafa verið styrktar af Vegagerðinni – hafa sýnt fram á áhrif vega (umferðar) á fuglalíf í mörg hundruð metra fjarlægð frá fjölförnum vegum, sjá t.d.

<https://www.vegagerdin.is/media/rannsoknir/1800-659-Ahrif-vega-a-thettleika-fugla.pdf>

Vatnsbúskapur Dyrhólaóss gefur einnig tilefni til að hafa vel rúmt um athugunarsvæðið, því stundum stíflast ósinn með tilheyrandi vatnsborðssveiflum og bakvatnsáhrifum langt uppeftir.

Í drögunum kemur fram að ekki liggi fyrir hvernig vegur úr Víkurfjöru yrði tengdur við Hringveginn (bls. 18) og er því tilefni til að stækka athugunarsvæði á þeim slóðum m.a. í ljósi þess að stundum hefur verið mjög mikið kríuvarp austarlega í Vík, jafnvel þúsundir para.

Matsspurningar og rannsóknaráætlun (9. Kafli)

Fram kemur að unnin verði úttekt gróðurfari, vistgerðum og fuglalífi en ekki virðist eiga að skoða lífríki Dyrhólaóss, hugsanlega að undaskildum fuglum.

Gróður

Á mynd 5.2 eru helstu verndarsvæði í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Þar kemur ekki fram svæði í Mýrdal sem Náttúrufræðistofnun Íslands lagði til árið 2018 að fari á framkvæmdaáætlun náttúruminjaskrár (B-hluta), sjá <https://www.ni.is/node/21644>, og er til umfjöllunar hjá ráðuneyti og Umhverfisstofnun. Um er að ræða 2,9 ferkílómetra „mýrlendissvæði upp af vesturhluta Dyrhólaóss, vesturmörk við brekkurætur Geitafjalls, frá Loftsalahelli að framræsluskurði sunnan Skarphóls, þaðan austur um eftir skurðum milli ræktarlands og úthaga, yfir Brandslæk og frá mótum hans og Deildará upp með Deildará til Rauðalækjar og síðan niður með honum til óssins.“ Sjá skjáskot af kortasjá náttúruminjaskrár hér neðar.

Á staðreyndasíðu um tillögusvæðið Mýrdal segir að á svæðinu er “framræst mýrlendi í suðvestur- og neðsta hluta Mýrdals upp af Dyrhólaósi. Það heillegasta af mýrum á svæðinu sem lítið eða ekki hefur verið tekið til túnræktar. Frjósamt og lífríkt votlendi með miklu fuglalífi er tengist ósnum. Landbúnaðarsvæði, að mestu nýtt til beitar, lítilsháttar heyskaparland.”

Að mati Náttúrufræðistofnunar er hér um votlendissvæði með hátt verndargildi að ræða en skv. staðreyndasíðu er þar að finna: „Síðustu heillegu leifar af votlendi Mýrdals, liggur upp af Dyrhólaósi og tengist honum. Svæðinu mætti gera til góða með endurheimt votlendis þar sem land er ekki nytjað lengur, t.d. undir Geitafjalli. Forgangsvistgerðir á svæðinu eru starungsmýravist og runnamýrarvist á láglandi.“

Skv. mynd 6.1 verður nánast allt tillögusvæðið innan skilgreinds athugunarsvæðis vegna vegagerðarinnar. Í kafla 9.1 um matsspurningar og rannsóknaráætlun er tekið fram að í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir því hvort framkvæmd fari um svæði sem Ní hefur lagt til að setja á framkvæmdaáætlun náttúruminjaskrár (B-hluta) vegna gróðurfars. Mögulega væri skýrara ef tillögusvæðið Mýrdalur á B hluta náttúruminjaskrár væri einnig sett fram á mynd 5.2.

Skjáskot af tillögusvæðinu Mýrdal (fjölublá afmörkun) af [kortasjá náttúruminjaskrár](https://natturuminjaskra.ni.is/index.html?extent=490054.1851%2C322442.3746%2C497680.8149%2C328084.6254%2C3057) (<https://natturuminjaskra.ni.is/index.html?extent=490054.1851%2C322442.3746%2C497680.8149%2C328084.6254%2C3057>).



Í kafla 9.1 undir liðnum “Áformuð gagnaöflun” kemur fram í matsspurningum að unnin verði úttekt á vistgerðum og gróðurfari á áhrifasvæði framkvæmdar. Áhrifasvæði mun ekki vera það sama og athugunarsvæði, sem er

heildarsvæðið sem skoðað er í mati á áhrifum sbr. útlitun í kafla 8.2. Á mynd 6.1 er svo notað hugtakið “viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir”. Stofnunin vill áreita að í úttekt fyrir matsáætlun verði viðmiðunarsvæði haft til grundvallar við rannsóknir á lífríki. Í Mýrdal eru þekktir fundarstaðir sjaldgæfra plöntutegunda á og við framkvæmda- og áhrifsvæði. Það, ásamt því að þarna er votlendi með hátt verndargildi, áréttar mikilvægi þess að gerð verði ítarleg úttekt á gróðri innan **viðmiðunarsvæðis** til að meta áhrif framkvæmda. Í megin-texta í kafla 9.1 kemur sömuleiðis fram að athugunarsvæði miðist við “belti meðfram valkostum”. Það er ekki í samræmi við skilgreint viðmiðunarsvæði sbr. umfjöllun í fyrri málsgrein.

Að þessu sögðu er rétt að gera eftirfarandi tillögur að breytingum á efnistöfum mats á áhrifum valkosta. Breytingartillögur eru **rauðmerktar**:

Matsspurningar

- Hvaða vistgerðir eru á áhrifsvæði framkvæmdar og hvert er verndargildi þeirra? Verður: Hvaða vistgerðir eru á **viðmiðunarsvæði** framkvæmdar og hvert er verndargildi þeirra?
- Eru vistkerfi innan áhrifsvæðis sem njóta verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd? Verður: Eru vistkerfi innan **viðmiðunarsvæðis** sem njóta verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd?
- Mun framkvæmd skerða svæði sem nýtur verndar eða telst hafa hátt eða mjög hátt gildi vegna gróðurfars og vistgerða? Verður: Mun framkvæmd skerða svæði sem nýtur verndar eða telst hafa hátt eða mjög hátt **verndargildi** vegna gróðurfars og vistgerða?
- Eru gróðurfélög innan þeirra vistgerða fágæt eða finnast gróðurtegundir á svæðinu sem hafa verið friðlýstar eða settar á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands? Verður: **Eru plöntutegundir sem hafa verið friðlýstar, eru á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands eða aðrar sjaldgæfar tegundir innan viðmiðunarsvæðisins?**
- Hversu umfangsmikið verður beint rask á gróðursvæðum og vistkerfum á áhrifsvæðum valkosta? Hversu varanleg eru áhrifin á gróður og gróðurfélög? Verður: Hversu umfangsmikið verður beint rask **á vistgerðum** á áhrifsvæðum valkosta? Hversu varanleg eru áhrifin á **vistgerðir og flóru?**
- Mun framkvæmd fara um svæði sem Náttúrufræðistofnun hefur lagt til að setja á framkvæmdahluta (B-hluta) náttúruminjaskrár vegna gróðurfars? Verður: Mun framkvæmd fara um svæði sem Náttúrufræðistofnun hefur lagt til að setja á framkvæmdahluta (B-hluta) náttúruminjaskrár vegna **vistgerða?**
- Munu valkostir koma til með að skerða núverandi samspil milli Dyrhólaós og gróðurlendis? Verður: Munu valkostir koma til með að skerða núverandi samspil milli Dyrhólaós og **vistgerða?**
- Fellur framkvæmd að alþjóðlegum samningum um verndun, þ.e. Bernarsamningnum og samningnum um líffræðilega fjölbreytni?

Viðmið

- Lög nr. 60/2013 um náttúruvernd, þ.m.t. 61. gr. náttúruverndarlaga
- Alþjóðlegur samningur um líffræðilega fjölbreytni og Bernarsamningurinn.
- Náttúruminjaskrá, náttúruverndarsvæði og yfirlit yfir friðlýst svæði.
- Stefnum í aðalskipulagsáætlun Mýrdalshrepps 2012-2028.

Fyrirliggjandi gögn um gróðurfar og vistgerðir

- Gróðurkortlagning fyrir umhverfisskýrslu Aðalskipulags Mýrdalshrepps 2012-2028 (Náttúrufræðistofnun Íslands, 2012).

Hér ætti betur við að vísa í Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2012-2028, umhverfisskýrslu sem unnin var af VSÓ, þar sem um óútgefin gróðurkortagögn frá Náttúrufræðistofnun Íslands er að ræða. Ef ætlunin er að vísa í kortgögnin þyrfti annað hvort að vísa nánar í kortið í umræddri skýrslu, t.d. blaðsíðutal eða viðauka, ella vísa í Náttúrufræðistofnun Íslands, óbirt gögn.

Í skýrslunni kemur fram að Náttúrufræðistofnun Íslands hafi árið 2011 yfirfarið gróðurkortlagningu frá 1976, sbr. þessi tilvísun í skýrslu:

„Til þess að bæta úr óvissu og gangnaskorti var Náttúrufræðistofnun Íslands fengin til að vinna gróðurkort sem byggist á frumgögnum frá 1976 og nær yfir stærsta hluta sveitarfélagsins. Vegna þess tíma sem hefur liðið frá kortlagningu svæðisins var farið yfir gróðurkortinu og það staffært. Gögnin sem nú eru til staðar hafa nýst vel í umhverfismatinu til að draga úr óvissu um aðstæður á svæðinu. Byggt á þessum gögnum var unnið vinnukort fyrir umhverfismatið.“

Náttúrufræðistofnun vill leggja áherslu á að þessi kortlagning byggir að megninu til á um 40 ára gömlum gögnum og aðeins hluti þess viðmiðunarsvæðis sem hér er lagt til grundvallar var endurskoðaður fyrir 10 árum. Síðan þá hafa forsendur gróðurkortlagningar breyst en frá árinu 2016 hafa vistgerðir verið grunneining kortlagningar. Að mati stofnunarinnar er full þörf á ítarlegri endurskoðun fyrirbyggjandi vistgerðakorts vegna fyrirhugaðra framkvæmda.

- Vistgerðakort (Jón Gunnar Ottósson, Anna Sveinsdóttir og María Harðardóttir, ritstj., 2016).

Áformuð gagnaöflun

- Unnin verður úttekt á vistgerðum og gróðurfari á áhrifasvæði framkvæmdar. Verður: Unnin verður úttekt á vistgerðum og **flóru á viðmiðunarsvæði** framkvæmdar **með áherslu á framkvæmda- og áhrifasvæði í úttektinni.**

Fuglar

Í matsáætlun er ekki vikið á ágætri úttekt á fuglalífi við Dyrhólaós sem Jóhann Óli Hilmarsson vann og kom út 2013. https://fuglavernd.is/wp-content/uploads/2021/01/Dyrholaos_skyrsla_loka.pdf

Þar kemur fram að mikið af farfuglum fer þar um, m.a. mjög mikið af jaðrakan sem gæti gefið vísbendingar um að ósinn kunni að flokkast sem alþjóðlega mikilvægt viðkomusvæði fyrir þessa tegund. Athuganir Jóhans Óla náðu að litlu leyti til vetrarfugla en ljóst er að að fuglar nýta þetta svæði drjúgan hluta ársins, m.a. sjást þar stórir gæsa hópar síðla hausts, m.a. seint í nóvember samkvæmt fremur takmörkuðum athugunum Náttúrufræðistofnunar. Það er því nauðsynlegt að kanna fugla á svæðinu árið um kring, með tíðum athugunum um fartíma vor og haust.

Leiran í Dyrhólaósi

Nauðsynlegt er að mati Náttúrufræðistofnunar að rannsaka fleiri þætti en fugla í lífríki leirunnar, sem og aðrar fjöruvistgerðir í Dyrhólaósi.

Tími fyrir rannsóknir of knappur

Rannsókn er hafi stöðugleika strandarinnar við Vík og er ætlunin að hún gæti tekið næstu þrjú árin (bls. 20), þ.e. staðið allt til 2024. Öðrum rannsóknum virðist hins vegar ætlaður mun knappari tími, því gert er ráð fyrir kynningu á matsskýrslu haustið 2021, að álit Skipulagsstofnunar liggi fyrir í mars 2022 (bls. 32) og að framkvæmdir hefjist síðla árs 2022 (bls. 20). Þetta setur öllum rannsóknum mjög þröngar skorður, sérstaklega þá fuglarannsóknem sem þurfa að ná yfir allar árstíðir.

Bestu kveðjur,
Lovísa

.....
Náttúrufræðistofnun Íslands / Icelandic Institute of Natural History

Urriðaholtsstræti 6-8, 220 Garðabær.
Sími/Tel: (354) 5 900 500. www.ni.is

From: "Erla Björg Aðalsteinsdóttir" <erla@vso.is>
To: "Móttaka - NI" <Mottaka@ni.is>
CC: "Trausti Baldursson - NI" <Trausti.Baldursson@ni.is>
Subject: beiðni um umsögn - Færsla Hringveggar í Mýrdal
Date: 22.12.2020 14:30:23

Góðan dag

Vegagerðin óskar eftir samráði um drög að matsáætlun vegna færslu Hringveggar í Mýrdal.
Frestur til umsagna er til 1. febrúar 2021.

Sjá nánar meðfylgjandi skjöl.

Kveðja,
Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Umhverfis- og auðlindafræði M.Sc
Umhverfi og skipulag

VSÓ RÁÐGJÖF

Borgartúni 20, 105 Reykjavík, Ísland
sími: 585 9195
netfang: erla@vso.is
heimasíða: www.vso.is

Leiddu hugann að umhverfinu áður en þú prentar út þennan tölvupóst.

Þessi tölvupóstur og viðhengi hans getur innihaldið trúnaðarupplýsingar eingöngu ætlaðar þeim sem hann er stílaður á.
Ef póstur þessi berst fyrir mistök þá vinsamlegast gerið sendanda viðvart og eyðið póstsendingunni.

VSÓ Ráðgjöf
Borgartún 20
IS-105 Reykjavík

Viðtakandi: Erla Björg Aðalsteinsdóttir; erla@vso.is

Meðfylgjandi er umsögn um drög að matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal sem auglýst voru í desember 2020. 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.

1. febrúar 2021

Ásmundur Sæmundsson, kt. 250559-4889
bóndi og landeigandi í Hryggjum
hryggir@simnet.is; s. 893-3628

Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059
ferðapjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,
gardakot@gmail.com; s. 894-2877

Guðni Einarsson, kt. 090857-4799
bóndi í Þórisholti, ferðapjónustueigandi,
Svörtu Fjöru í Reynishverfi
guðni@thorisholt.is; s. 868-7897

Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829
framkvæmdastjóri
og húseigandi á Vatnsskarðshólum
gunnar@tun.is; s. 820-4130



Olafur Jónsson, kt. 130546-2939
fyrirverandi framkvæmdastjóri og
húseigandi í Víkurkaupúni
olafurj@hotmail.com; s. 864-8581

Steinþór Vigfússon, kt. 071160-2469
ferðapjónustubóndi
og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar
sv@dyrholaey.is; s. 8941420

VSÓ Ráðgjöf
Borgartún 20
IS-105 Reykjavík

Viðtakandi: Erla Björg Aðalsteinsdóttir; erla@vso.is

Meðfylgjandi er umsögn um drög að matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal sem auglýst voru í desember 2020. 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.

1. febrúar 2021



Ásmundur Sæmundsson, kt. 250559-4889

bóndi og landeigandi í Hryggjum

hryggir@simnet.is; s. 893-3628



Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059

ferðapjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,

gardakot@gmail.com; s. 894-2877

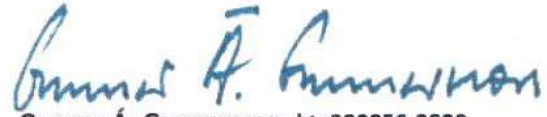


Guðni Einarsson, kt. 090857-4799

bóndi í Þórisholti, ferðapjónustueigandi,

Svörtu Fjöru í Reynishverfi

guдни@thorisholt.is; s. 868-7897



Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829

framkvæmdastjóri

og húseigandi á Vatnsskarðshólum

gunnar@tun.is; s. 820-4130

Ólafur Jónsson, kt. 130546-2939

fyrirverandi framkvæmdastjóri og

húseigandi í Víkurkaupúni

olafurj@hotmail.com; s. 864-8581



Steinþór Vigfússon, kt. 071460-2469

ferðapjónustubóndi

og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar

sv@dyrholaey.is; s. 8941420

VSÓ Ráðgjöf
Borgartún 20
IS-105 Reykjavík

Viðtakandi: Erla Björg Aðalsteinsdóttir; erla@vso.is

Meðfylgjandi er umsögn um drög að matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal sem auglýst voru í desember 2020. 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.

1. febrúar 2021

Ásmundur Sæmundsson, kt. 250559-4889
bóndi og landeigandi í Hryggjum
hryggir@simnet.is; s. 893-3628

Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059
ferðaþjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,
gardakot@gmail.com; s. 894-2877

Guðni Einarsson, kt. 090857-4799
bóndi í Þórisholti, ferðaþjónustueigandi,
Svörtu Fjöru í Reynishverfi
gudni@thorisholt.is; s. 868-7897

Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829
framkvæmdastjóri
og húseigandi á Vatnsskarðshólum
gunnar@tun.is; s. 820-4130

Ólafur Jónsson, kt. 130546-2939
fyrirverandi framkvæmdastjóri og
húseigandi í Víkurkaupúni
olafurj@hotmail.com; s. 864-8581

Steinþór Vigfússon, kt. 071160-2469
ferðaþjónustubóndi
og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar
sv@dyrholaey.is; s. 8941420

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

Umsögn um drög að matsáætlun vegna færslu á hringvegi í Mýrdal

Tilvísun: Færsla hringvegjar (1- B2_B4) í Mýrdal – Drög að matsáætlun (Vegagerðin/VSÓ ráðgjöf, desember 2020)

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 ofangreind drög að matsáætlun sem Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf lögðu fram í desember 2020.

Því er fagnað að lögð verði áhersla á gott samráð við landeigendur og ekki hvað síst að umhverfismatið muni beinast að samanburði umhverfisáhrifa ólíkra valkosta þjóðleiðar.

Eftirfarandi ábendingum vilja samtökin koma á framfæri:

Vakin er athygli á því að vinnubrögð við vinnu aðalskipulags Mýrdalshrepps 2013, er varðar nýja veglínu um Mýrdal, voru mjög gagnrýniverð. Allar helstu stofnanir sem gáfu umsögn um aðalskipulagið höfðu uppi stór varnarorð gegn þeirri veglínu sem sett var inn á aðalskipulagið. Skipulagsstofnun vildi synja skipulaginu hvað varðaði nýja veglínu, en tók það sérstaklega fram að vinnan við aðalskipulagið væri að öðru leyti til fyrirmyndar.

Í bréfi Skipulagsstofnunar frá 16. júlí 2012 til Umhverfisráðuneytis kemur eftirfarandi fram í samantekt um niðurstöðu stofnunarinnar: „ Afstaða Vegagerðarinnar gefur tilefni til að ætla að staðfesting breyttrar veglínu milli Víkur og fjöru sé ekki tímabær. Vestan Reynisfjalls liggur veglínan um svæði sem njóta verndar. Vegna ítrekaðrar og rökstuddrar afstöðu Umhverfisstofnunar sem leggst gegn legu vegarins þar hann muni rýra verndargildi svæðisins sem hann fer um, hafa í för með sér neikvæð áhrif lífríki svæðisins ásamt neikvæðum sjónrænum áhrifum telur Skipulagsstofnun að synja beri eða fresta staðfestingu þess hluta skipulagsins sem tekur til nýrrar veglínu í heild sinni vegna efnisgalla.“

Þáverandi umhverfisráðherra skrifaði undir aðalskipulagið, þvert á öll rök sinna helstu fagstofnana.

Í skipulagsferlinu öllu var lítið samráð haft við landeigendur og aðra hagsmunaaðila. Önnur sjónarmið um aðra kosti er vörðuðu nýjan veg um Mýrdal eða endurbætur á núverandi vegi var ýtt út af borðinu. Sem dæmi var sett á fót nefnd til að meta umhverfisáhrif nýrrar veglínu. Þrír heimamenn voru skipaðir í nefndina og voru þeir allir opinberir talsmenn veglínunnar. Þrátt fyrir ábendingar um mikilvægi þess að skipuð yrði þverfagleg nefnd til að ná fram sem flestum sjónarmiðum í umhverfisskýrslu aðalskipulagsins var því ekki sinnt.

Lögð er áhersla á að við mat á umhverfisáhrifum sé horft til þess að sá þáttur aðalskipulags Mýrdalshrepps er varðar nýja veglínu var unninn með hlutdrægum hætti og þvert á álit margra fagaðila, landeigenda og félagasamtaka. Bent skal á mikilvægi þess að við umhverfismat séu efnisgallar sem þá var bent á, m.a. í álit Skipulagsstofnunar, verði skoðaðir sérstaklega. Jafnframt teljum við mikilvægt að í matsáætlun sé skýrar kveðið á um athuganir á öðrum valkostum.

Í kafla draga að matsáætlun um markmið framkvæmdar er vísað í sömu markmið og koma fram í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012 – 2018:

„megin forsenda sveitarfélagsins fyrir færslu og staðsetningu Hringvegarins er að með því verði hann greiðfær láglendisvegur í stað vegar um hættulegar brekkur og misvindasamt svæði. Auk þess sem vegurinn er færður út úr þéttbýlinu í Vík og styttist um 3 km“.

Í matsáætlun kemur því fram að markmið framkvæmdar felist í eftirfarandi markmiðum:

1. Greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga
2. Umferðaröryggi (lega vegarins) með bættum vegtæknilegum eiginleikum (sjónlengdir, beygjur, halli, fækkun vegtenginga).
3. Þjóðvegur út úr þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist í þéttbýli.
4. Styttling Hringvegar.

Við getum í aðalatriðum tekið undir þessi markmið, en bendum jafnframt á að markmið aðalskipulags falla betur að öðrum veglínukostum heldur en þeirri leið sem lögð er til inn á aðalskipulagi. Við teljum jafnframt að horfa verði til markmiða núverandi samgönguáætlunar um hagkvæmni, jákvæða byggðaðróun og umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Hér verður greint frá þeim þáttum sem við leggjum til að fá aukið vægi í matsáætlun og horft verði til í umhverfismati:

1. Markmið sem snúa að greiðfærni og jákvæðri byggðaðróun

Í markmiðum aðalskipulagsins er talað um greiðfæran láglendisveg. Í því sambandi benda samtökin á að samkvæmt hæðartölum Google maps er vegurinn við Hvammsbæi í 40 m hæð yfir sjó, þaðan upp að Heiðarbæjum hækkar vegðurinn aðeins um 67m, meðan á Hellisheiði hækkar vegurinn um 300 m. Áréttað skal að hér er ekki um fjallveg að ræða og hann liggur ekki yfir Reynisfjall eins og oft er ranglega sagt.

Við teljum nauðsynlegt að gerðar verði athuganir og rannsóknir á eftirfarandi:

- **Hættu á sandfoki** á ströndinni í Vík. Vert er að minna á að vegur á Mýrdalssandi var oft lokaður hér á árum áður vegna sandfoks, í óveðrum fýkur mikill sandur inn í þorpið í Vík þá helst við Mánabraut, skóla og íþróttamannvirki.
- **Áhrif breyttrar legu á ferðapjónustu og aðra þjónustu** sem veitt er í dreifbýli, s.s. pósthjónusta, skólaakstur. Í nýrri samgönguáætlun er sér kafli um greiðar samgöngur, þar kemur fram að samgöngukerfi landsins skuli mynda samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best. Aðgengi fólks að þjónustu og vörum verði tryggt og hreyfanleiki bættur, uppbygging og rekstur samgangna stuðli að eflingu atvinnulífs innan og milli landshluta. Lögð er áhersla á að horft sé til þessarra markmiða samgönguáætlunar og skoðuð sé greiðfærni um Mýrdal og hvaða áhrif aðalskipulagslínan hefði á þá þjónustu sem veitt er í dreifbýlinu. En vert er að benda á að í dag byggir Mýrdalurinn mestmegnis á ferðapjónustu. Jarðir eru landlitlar og bændum hafa gefist tækifæri á að auka tekjur sínar með ferðapjónustu. Segja má að ferðapjónusta sé á nánast öðrum hverjum bæ. Stærsta hótél í Mýrdal, með 150 herbergjum, er staðsett í Mið- Mýrdal. Einnig hafa mörg sprotafyrirtæki risið upp kringum ferðapjónustuna í þorpinu í Vík, því er vert að skoða hvaða veglínukostir stuðla að því að ferðamenn stoppi á svæðinu, kaupir þjónustu í Mýrdal og eflir þannig atvinnulíf og stuðli að jákvæðri byggðaðróun og hvaða veglínukostir eru líklegri til að ferðamenn keyri fram hjá og haldi áfram austur á bóginn. Benda má á að á síðustu áratugum hafa menn keppt við að reisa fyrirtæki sín við þjóðveg 1 í Vík.

2. Markmið um umferðaröryggi

Bent er á að tryggja verði að lagfæring á vegi eða lagning nýs vegar megi ekki skapa meiri hættu og/eða nýjar hættur. Í markmiðum aðalskipulags Mýrdalshrepps kemur fram að losna þurfi við hættulegar brekkur og misvindasamt svæði. Gatnabrún er helsti farartálmi á þessari leið og þar hafa orðið hræðileg slys og manntjón. Með lagfæringu hennar nást markmið aðalskipulagsins um að losna við hættulegar brekkur. Hvað varðar „misvindasamt svæði“ er bent á að með því að færa veginn niður í Dyrhólahverfi og niður við ós, sé verið að fara á mun verra svæði veðurlega séð, þar sem vindhraði og hviður í Dyrhólahverfi mælast á sama tíma oft hærri en við Reynisfjall.

Lögð er áhersla á mikilvægi þess að skoða vel kosti þess að nýta núverandi vegstæði þar sem aðalskipulagsvegglína getur þvert á móti stuðlað að meiri hættum. Með lagfæringu á núverandi vegi verður hægt að gera varanlega öruggan veg, þar sem náttúruvá, eins og hækkun sjávar, sjógangur, snjóflóð eða hrunhætta eru ekki til staðar. Auk þess sem fram kemur í drögum að matsáætlun er lagt til að sérstaklega verði rannsakað eftirfarandi:

- **Besti, mögulegi kosturinn við lagfæringu Gatabrúnar.** Árum saman hefur fjöldi aðila og einstaklinga barist fyrir því að farið verði í lagfæringar á Gatnabrún. Lögð er áhersla á að skoðaðir verði allir mögulegir möguleikar á að gera Gatnabrún sem greiðfærasta, sem varanlega góðan og öruggan kost að keyra um næstu áratugina. Bera þarf saman þær hugmyndir sem Vegagerðin hefur komið fram með á síðustu áratugum að breytingum á Gatabrún.
- **Vindstyrkur og hviður í Dyrhólahverfi, Reynishverfi og við Dyrhólaós samanborið við veðurfar með bæjum í Mýrdal og við Reynisfjall.** Við bendum á mikilvægi þess að skoða veðurfar í Dyrhólahverfi vel, en aðalskipulagslínan sýnir að vegur færi í gegnum Dyrhólahverfi sunnan Geitafjalls og Gerðafjalls. Við skoðun gagna og samanburði á veðurlagi tveggja veðurstöðva, annars vegar á Vatnsskarðshólum og hinsvegar við Reynisfjall, kemur í ljós að veður eru oft verri og vindhviður oft hvassari í Dyrhólahverfi en við Reynisfjall (sjá mynd 4). Einnig skal bent á mikilvægi þess að skoða annarsvegar veðurfar niður við Dyrhólaós og svo aftur veðurfar meðfram bæjum í Mýrdal. Þegar veður á núverandi vegi er skaplegt, þá á sama tíma ríkur ósinn upp endana á milli.
- **Almennt veðurfar í Mýrdal.** Skoða þarf nánar gögn um veðurfar í Mýrdal síðustu áratugi, en á síðustu árum hefur mjög lítið verið um snjó, og snjóþungir vetur hafa ekki komið í Mýrdalinn lengi.
- **Hækkun sjávar og sjógangur.** Aðalskipulagslína nýrrar veglínu liggur eftir Víkurfjöru sunnan gamla þorpsins, þ.e. óstöðugri brimströnd þar sem vænta má sandfoks og verulegrar óvissu með sjávarstöðu á komandi tímum. Í dag má í óveðrum sjá öldurnar ganga yfir varnargarðinn í Vík. Í matsáætlun þarf að reikna með að gerðir verði útreikningar á mögulegri hækkun sjávar og hvað það muni þýða fyrir vegstæði niður í fjöru og einnig rannsóknir á ölduhæð og hættu á að öldur ógni umferðaröryggi fólks.
- **Bráðáising við Dyrhólaós og í Víkurfjöru.** Aðalskipulagslína gerir ráð fyrir að vegur liggja eftir leirum og bökkum Dyrhólaóss, þar sem vatn flæðir langt upp á land fleiri vikur á ári (sjá myndir 3 og 5); þjóðvegurinn yrði umlukinn vatni þann tíma, en við þær aðstæður er þekkt að myndist svokölluð bráðáising (black ice). Kúagerði er dæmi um slíkt. Bent er á að skoða þurfi hættu á bráðáisingu á þjóðvegi 1 við Dyrhólaós og einnig í Víkurfjöru þar sem mikill úði af sjónum mun liggja yfir vegstæðinu.
- **Nýtt hættumatskort. Hrun og snjóflóð beggja vegna Reynisfjalls.** Í matsáætlun er bent á kort frá Veðurstofu Íslands frá 2009. Við leggjum áherslu á að skoða snjóflóða- og hrunhættu vel á þessu svæði sem aðalskipulagslínan liggur um og gera þurfi nýtt hættumatskort. Bændur í Reynishverfi benda á snjóflóðahættu vestan fjallsins.

3. Markmið um þjóðveg út fyrir þéttbýli sem bætir öryggi og hljóðvist

Í markmiðum Aðalskipulags Mýrdalshrepps er lögð áhersla á mikilvægi þess að þjóðvegurinn fari út fyrir þéttbýlið í Vík. Benda má á að í þessu felst ákveðin mótsögn þar sem aðalskipulagslína fer með þjóðveginn aftur inn í þorpið. Auk þess hefur sveitarfélagið á undanförunum árum unnið að því að skipuleggja byggingarsvæði í austurátt. Ýmsir aðilar hafa keppt við að byggja upp húsnaði og sína þjónustu við þjóðveginn.

Lagt er til að í matsáætlun sé reiknað með skoðun á kostum þess að vegurinn fari (a) áfram í gegnum þorpið í Vík og (b) út af núverandi þjóðleið austan Víkur og þaðan upp fyrir þorpið (valkostur 4), og hvaða möguleikar eru í þeim tveimur kostum til að tryggja öryggi vegfarenda og gangandi.

Aðalskipulagsvegur mun liggja ofan í íþróttamannvirkjum Mýrdalshrepps, grunnskóla og leikskóla. Ljóst er að umferðarhraði yrði þó nokkuð meiri ef vegur liggur sunnan við þorpið og því væri vert að skoða hljóðmengun af umferð í takt við umferðarhraða. Við teljum að leita verði svara við eftirfarandi atriðum í umhverfismati:

- **Hljóðvist úr gangnamunna og af þjóðvegi niður í fjöru.** Skoða þarf hvort gnýr myndist frá gangnamunna vegna umferðar og einnig hljóðvist frá þjóðvegi sem lægi niður í Víkurfjöru á þorpið í Vík með tilliti til þess umferðarhraða sem þar yrði.
- **Áhrif á íþróttamannvirki, grunn- og leiksskóla hvað varðar hljóðvist og öryggi.** Tilfærsla þjóðvegur mun nær skólum og helstu íþróttamannvirkjum er mjög óæskileg. Í matsáætlun er mikilvægt að fá fram hvað þarf til að tryggja öryggi barna og gangandi á því svæði, með tilliti til hraða umferðar og umferðaróhappa.
- **Aukið öryggi með því að veglína verði færð upp fyrir þorpið í Vík.** Matsáætlun þarf að gera ráð fyrir að nánar verði kortlagður ávinningur þess í öryggis- og umhverfistilliti að vegurinn verði færður upp og austur fyrir þorpið í Vík.
- **Aukið öryggi gegnum þorpið á núverandi leið.** Matsáætlun þarf einnig að skoða kosti þess ef vegur verður áfram í gegnum þorpið, hvaða möguleika hefur Vegagerðin til að bæta öryggi ef vegur fer áfram gegnum þorpið í Vík, s.s. undirgöng, stökkur o.fl., kosti þess og galla.
- **Raunverulegar slysatölur á þjóðvegi 1 frá Hvolsvelli að Kirkjubæjarklaustri.** Bent er á að í matsáætlun er villandi að taka fram tölur um öll umferðaróhöpp sem vera inn í þorpinu í Vík, t.d. þegar bakkað er á bíl í stæði eða því um líkt. Birta þarf raunhæfar samanburðartölur sem sýna umferðaróhöpp og slys á veginum frá Hvolsvelli að Kirkjubæjarklaustri á þjóðvegi 1, til að fá sanngjarnan samanburð, en ekki einblína á tölur í Mýrdal og óhöpp innan þorpsins í Vík.

4. Stytting Hringvegur

Stytting hringvegur út frá aðalskipulagslínu er aðeins 3 km. Bent er á að það sé mikið rask og kostnaður fyrir ekki meiri styttingu. Sú stytting sem um ræðir er það lítil að hún réttlætir engan veginn þann gríðarlega kostnað og óafturkræfu umhverfisáhrif semjarðgöng og þjóðvegur eftir fjörum, leirum, ósbökkum og votlendismýrum hefðu í för með sér. Færa verður sterk rök fyrir því af hverju ætti að fara út í þessa framkvæmd fyrir þessa litlu styttingu.

5. Önnur atriði

Við viljum einnig benda á nokkur fleiri atriði sem taka þurfi með skýrari hætti inn í áætlun um mat á umhverfisáhrifum. Einkum horfum við til markmiða samgönguáætlunar Vegagerðarinnar sem snúa að umhverfislega sjálfbærum samgöngum, hagkvæmni o.fl.

5.1. Katla – Geopark

Í mati á umhverfisáhrifum ætti að koma fram hvaða veglína samræmist best markmiðum UNESCO – GEOPARKS, en Mýrdalshreppur tilheyrir ásamt tveimur öðrum sveitarfélögum jarðvanginum Katla UNESCO Global Geopark. Þegar aðgerðaráætlun jarðvangsins fyrir tímabilið 2018-2021 er lesin kemur bert í ljós að boðuð ný veglína gengur þvert gegn markmiðum jarðvangsins, en í áætluninni segir m.a.:

Samfélagsleg sátt um vernd lítt snortinnar náttúrufegurðar og dreifbýlis-/landbúnaðarlandslags. Unnið að bestu lausnum í landslagsarkitektúr við staðsetningu bílastæða og uppbyggingu innviða, til að viðhalda sterkri náttúruupplifun og staðaranda. Unnið markvisst að vakningu um ástand og vernd mikilvægra jarðvætta. Samkomulag um verndaraðgerðir og umsjón á jarðvættum sem ekki hafa lögvernd. Uppbygging innviða og vernd þeirra er tryggð með tilliti til sjálfbærrar nýtingar í ferðamennsku.

5.2. Einstök landslagsheild, votlendi og fuglavernd

Í matsáætlun þarf að koma fram hvaða veglína sé talin valda minnstum skaða á umhverfi og náttúru Mýrdalshrepps. Með hvaða hætti er hægt að gera öruggan veg gegnum Mýrdal án þess að raska þeirri landslagsheild sem Mýrdalurinn er og án þess að gengið sé á þá einstöku náttúru og allt votlendi Dyrhólaóss sem eru bæði heimkynni og viðkomustaður þúsunda fugla á hverju ári. Í því sambandi benda samtökin á skýrslu sem Jóhann Óli Hilmarsson fuglafræðingur fuglafræðingur vann fyrir nokkrum árum um fuglalíf á svæðinu.

Nú á tímum meiri háttar loftslagsbreytinga hlýtur umhverfismat að þurfa að taka tillit til alþjóðlegra skuldbindinga Íslendinga í loftslagsmálum og svara þarf þeirri spurningu hvort veglína sem liggur um fjörur og einstakt votlendi og leirur Dyrhólaóss sé ekki í hrópandi ósamræmi við þær skuldbindingar.

5.3. Hagkvæmni

Eitt af megin markmiðum samgönguáætlunar er hagkvæmar samgöngur. Matsáætlun þarf að gera grein fyrir áætluðum kostnaði við rekstur og gerð nýs vegakerfis, með tilliti til áforma um að veglína aðalskipulags verði sett í einkaframkvæmd. En af svo verður þarf að þjónusta núverandi þjóðleið og halda henni greiðfærri til þess að vegfarendur eigi val um leið án gjaldtöku. Auk þess þarf að sinna ýmis konar þjónustu eins og vöruflutningum, pósthjónustu, skólaakstri o.fl. á núverandi vegi. Samkvæmt samgönguáætlunum mun bygging nýrrar veglínu kosta a.m.k. 12-16 sinnum hærra upphæð en lagfæring á Gatnabrún.

Í áætlun um mat á umhverfisáhrifum þarf að gera ráð fyrir athugunum á eftirfarandi þáttum:

- **Kostnaður við tvöfalt vegkerfi um Mýrdal.** Verði ný veglína byggð hefur tvöföldu vegakerfi verið komið á um Mið-Mýrdal, sem felur ekki aðeins í sér miklar fórnir verðmæts lands í landþróingu héraði, heldur einnig aukinn kostnað við rekstur vegakerfisins.
- **Kostnaður fyrir íbúa að nýta sér göngin.** Í samgönguáætluninni er gert ráð fyrir því að leitað verði leiða til að fjármagna hringveg og jarðgöng um Reynisfjall í samstarfi við einkaaðila, og því má gera ráð fyrir tollhliðum við hinn nýja veg. Samkvæmt útreikningum samtakanna mun það aldrei borga sig fjárhagslega að nota göngin, styttingin er það lítil, að það mun alltaf vera dýrara að borga sig í tollhlið.
- **Áætlun nýting jarðgangna.** Þar sem um einkaframkvæmd er að ræða, þarf vegfarandinn að geta átt val um leið, því þarf Gatnabrún alltaf að vera greiðfær. Æskilegt er að í matsáætlun sé gert ráð fyrir að svara spurningum um hver nýting yrði á jarðgöngunum með það fyrir augum.

5.4. Landeigendur og landareignir innan athugunarsvæðis

Aðalskipulagsveglína myndi fara yfir fjölda bújarða og eignarlanda í Mýrdal og að mati okkar hafa í för með sér gríðarleg spjöll og umtalsverða rýrnun á fasteignum, landi, ræktunarlandi og landi til ferðaþjónustu.

Mælst er til þess að verði samband við landeigendur og farið verði vel yfir hvar veglínur skeri landareignir þeirra. Matsáætlun taki á því hvaða leið muni valda mestu og minnstu raski hjá starfandi bændum og öðrum landeigendum og kanni viðhorf landeigenda til þessa.

Fara þarf betur yfir lista í matsáætlun um landareignir athugunarsvæðis, samtökin sjá að þar vantar a.m.k. tvær jarðir Reynisholt I, II og svo Reynisholt III.

5.5. Fornminjar

Lokið verði við að skrá með ítarlegum hætti allar fornminjar á þeim svæðum sem liggja nærri eða á áhrifasvæðum mögulegra valkosta veglínu. Tekið verði tillit til niðurstöðu fornminjaskráningar þegar kemur að mati á umhverfisáhrifum.

Að lokum viljum við benda á að forsendur fyrir þeirri veglínu sem er inn á aðalskipulagi Mýrdalshrepps eru breyttar og taka þurfi mið af því í matsáætlun, má þar nefna umferðartölur og hlýnandi veðurfar. Í matsáætlun er nauðsynlegt að nánar sé gerð grein fyrir því til hvaða megin laga og lagaákvæða þurfi að taka tillit til við greiningu á áhrifum veglínukosta, þættir sem horfa þarf til við val á veglínukostum, s.s. náttúruverndarlaga, skipulagslaga og stjórnsýslulaga, þar sem gæta þarf jafnræðis og meðalhófs.

Við óskum eftir því að gula línan (veglína 4) verði sérstaklega skoðuð sem framtíðarvegstæði.

Umsögn okkar fylgir viðauki með myndrænni framsetningu og skýringum á nokkrum helstu umhverfisþáttum sem fjallað er um hér að framan.

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; s. 893-3628

Guðni Einarsson, kt. 090857-4799

bóndi í Þórisholti, ferðaþjónustueigandi,
Svörtu Fjöru í Reynishverfi
gudni@thorisholt.is; s. 868-7897

Ólafur Jónsson, kt. 130546-2939

fyrirverandi framkvæmdastjóri og
húseigandi í Víkurkaupþúni
olafurj@hotmail.com; s. 864-8581

Eva Dögg Þorsteinsdóttir, kt. 280577-4059

ferðaþjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,
gardakot@gmail.com; s. 894-2877

Gunnar Á. Gunnarsson, kt. 280856-2829

framkvæmdastjóri
og húseigandi á Vatnsskarðshólum
gunnar@tun.is; s. 820-4130

Steinþór Vigfússon, kt. 071160-2469

ferðaþjónustubóndi
og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar
sv@dyrholaey.is; s. 8941420

Viðauki: Myndir úr Mýrdal

Mynd 1: Reynishverfi – horft frá Presthúsum til Þórisholts, yfir Dyrhólaós til Dyrhólaeyjar, Dyrhólahverfis og Geitafjalls

Mýrdalshreppur er, ásamt Skaftárhreppi og Rangárþingi eystra, aðili að jarðvangnum **Katla UNESCO Geopark**. Af þeim sökum ber sveitarfélaginu skylda til að vernda landslagsheildir og „*stuðla að sátt um verndun lítt snortinnar náttúrufegurðar og dreifbýlis- og landbúnaðarlandslags*“, svo vitnað sé í framkvæmdaáætlun jarðvangsins. Reynis- og Dyrhólahverfi eru einstök dæmi um slíkar byggðir sem rætur eiga allt aftur á landnámsöld. Áformuð veglína þversker báðar byggðir með óafturkræfum áhrifum á samfélag og umhverfi.



Mynd 2: Reynishverfi og Dyrhólaós – Áformað vegarstæði

Reynishverfi hefur verið í byggð allt frá landnámi. Þar er stundaður landbúnaður og ferðaþjónusta. Hverfið er mjög vinsælt skoðunarsvæði tugþúsunda ferðamanna á hverju ári. Leirur Dyrhólaóss eru gríðlönd gríðarlegs fjölda stað- og farfugla og hefur Jóhann Óli Hilmarsson fuglafræðingur og formaður Fuglaverndar nýlega skilað skýrslu um fuglalíf á þessu svæði. Áformuð veglína mundi um aldur og ævi sundra þessu mikilvæga náttúruvætti og skoðunarsvæði.



Mynd 3: Áformuð veglína fer um áhættusamt svæði sjávarflóða, sandfoks og ísingarhættu. Veglínán veldur óafturkræfum fórnnum á nokkrum helstu náttúruskoðunarsvæðum ferðamanna í Mýrdal.

Víkurfjara var útnefnd ein af tíu fegurstu fjörum heims af tímaritinu **National Geographic**. Um hana ganga tugþúsundir ferðamanna ár hvert. Reynisfjall geymir sérstæðar jarðmyndanir, fágæta hagamúsabyggð og ríkuleg fuglabjörg. Fremsti hluti þess, ásamt Dyrhólaóss, votlendi hans og leirum eru á náttúruminjaskrá. Boðuð hraðbraut mun þverskera og valda óafturkræfum fórnnum á öllum þessum svæðum.



Mynd 4: Austur með bæjum séð til Gatnabrúnar

Þjóðvegur 1 vestur frá Vík liggur ekki yfir Reynisfjall, heldur meðfram því og yfir lágan háls sem nær mest rúmlega 100 m hæð yfir sjávarmáli. Gatnabrún er hinsvegar farartálmi vegna þess að í henni eru tvær krappar beygjur. Vegagerðin hefur á undanförunum áratug sett fram nokkra kosti til úrbóta, m.a. einn sem tekur af þessar beygjur. Úrbót á Gatnabrún kostar einungis lítið brot af því sem ný þjóðleið eftir ströndinni myndi kosta. Með strandleið, sem kosta mun marga milljarða í fjárfestingu, auk ótalra fjármuna í viðhalds- og öryggisráðstafanir, kæmu hinsvegar nýjar hættur sem varða ísingu, sandfok og sjávarflóð við óstöðuga brimströnd.



Mynd 5: Dyrhólaós að vetrarlagi

Gríðarlegt vatnsmagn getur safnast upp í Dyrhólaós að vetri til. Þessi mynd er tekin í lok desember 2019 fremst á Geitafjalli sem er austast í Dyrhólahverfi, séð yfir ósinn austur til Reynishverfis og Reynisfjalls (samanber mynd 3).



Mynd 6: Veðurstöðvar við Reynisfjall og á Vatnsskarðshólum í Dyrhólahverfi

Hér eru nokkur skjáskot sem sýna dæmi um veðurlag á þessum tveimur stöðvum, þau sýna að veður eru oft verri í Dyrhólahverfi en við Reynisfjall, á það við um vindhraða og vindkviður, einnig má sjá að oftast munar ekki nema einni gráðu í hitastigi og stundum er jafnvel kaldara í Dyrhólahverfi.

Fullyrðingar um að veðurfar sé betra á aðalskipulagslínu eftir Dyrhólahverfi eiga því ekki við rök að styðjast.



VSÓ ráðgjöf
bt. Erlu Bjargar Aðalsteinsdóttur
Borgartúni 20
105 Reykjavík
erla@vso.is

Dags. 02.02.2021
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2019-0150
0.5.1

Með erindi dags. 22. desember sl. óskaði VSÓ ráðgjöf, f.h. Vegagerðarinnar, eftir samráði við Veðurstofu Íslands um drög að matsáætlun vegna færslu Hringvegjar í Mýrdal.

Svar Veðurstofunnar er sem hér segir:

Sjávarflóð

Á komandi áratugum má gera ráð fyrir verulegum breytingum á ströndinni við Vík vegna landhæðarbreytinga, sjávarstöðubreytinga og ágangs sjávar. Einnig er vel þekkt að ströndin getur færst til vegna efnisburðar ef til Kötluhlaups kæmi. Í drögum að matsáætlun kemur fram að fjaran sé ekki stöðug og því þörf á varnargarði meðfram veginum þar sem hann liggur í Víkurfjöru. Mikilvægt er að betur sé gerð grein fyrir sjóvörnum meðfram veginum og hvernig þær taki tillit til mögulegra breytinga á sjávarstöðu og ströndinni sjálfri. Í þessu samhengi er mikilvægt að minna á viðmiðunarreglur um skipulag á lágsvæðum þar sem fram kemur að gera þurfi ráð fyrir a.m.k. 1 m hækkun sjávarstöðu á öldinni, og einnig er rétt að minna á að á næstu öldum má búast við verulegum sjávar- og landhæðarbreytingum. Tillögum um varnargarð meðfram veginum þyrftu því að fylgja lýsing á því hvernig slíkt mannvirki yrði aðlagð breyttri sjávarstöðu eða auknum ágangi sjávar.

Ofanflóð

Í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, er eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m³ 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.

Virðingarfyllst,



Árni Snorrason
forstjóri VÍ

1. febrúar 2021

Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf

Varðar: Umsögn Kötlu jarðvangs um eftirfarandi mál: Drög að matsáætlun vegna færslu Hringvegur (1-b2_b4) um Mýrdal í samræmi við 8. gr. Laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Vegagerðin hefur óskað eftir umsögn Kötlu jarðvangs vegna skoðunar á færslu Hringvegur (1-b2_b4) um Mýrdal.

Katla UNESCO Global Geopark (Katla jarðvangur) er fyrsti jarðvangur Íslands, stofnaður í nóvember 2010. Hann hefur aðild að netverki evrópskra jarðvanga (EGN: European Geoparks Network) og alþjóðlegu neti hnattræna UNESCO jarðvanga (UGGp; Unesco Global Geoparks). Að baki Kötlu jarðvangs standa þrjú sveitarfélög, Rangárþing eystra, Mýrdalshreppur og Skaftárhreppur, og fylgir svæði jarðvangsins mörkum þessara þriggja sveitarfélaga. Í stjórn jarðvangsins sitja forsvarsmenn þessara sveitarfélaga og fara þeir fyrir skipulagsvaldi á sínum svæðum.

Jarðvangar eru samfelld landfræðileg svæði, þar sem minjum og landslagi sem eru jarðfræðilega mikilvæg á heimsvísu er stýrt eftir heildrænni stefnu um verndun, fræðslu og sjálfbæra þróun. Markmið jarðvangsins er að draga fram sérstöðu svæðisins, þá einkum jarðminjar ásamt öðrum náttúru- og menningarminjum svæðisins, til að auka skilning á verðmætum þess, enda hefur svæðið hlotið viðurkenningu UNESCO fyrir alþjóðlega mikilvægar jarðminjar, sem þykja einstakar á heimsvísu.

Ákveðnar kröfur um verndun og stjórnun UNESCO jarðvanga er skilyrði til að halda vottun sem UNESCO jarðvangur og er framkvæmd reglubundin úttekt til að fylgja eftir að þessum kröfum sé fylgt. Að öðrum kosti geta jarðvangar misst UNESCO vottun sína. Ferðamannastaðir sem eru viðurkenndir af UNESCO eru eftirsóttir m.a. vegna verndunar, sjálfbærni, fræðslu og menningu. Helsta markmið jarðvangsins er því að stuðla að náttúruvernd en ekki síður að sjálfbærri þróun á svæðinu sem í dag byggir að mestu leyti á ferðaþjónustu.

Undanfarin ár hefur ferðaþjónusta orðið að aðal atvinnugrein svæðisins og ein af stoðum samfélagsins. En það er náttúran og fjölbreytileikinn sem laðar helst að. Tækifærum fyrir ferðaþjónustu á svæðinu hefur

fjölgað og eru orðin gríðarlega fjölbreytt. Stór hluti íbúa innan jarðvangsins vinnur við ferðaþjónustu eða aðrar atvinnugreinar tengdar henni. Þjónusta fyrir íbúa hefur aukist samhlíða því.

Katla jarðvangur er staðsettur á einu virkasta eldfjallasvæði heims, þar finnast stórkostlegar landslagsheildir, fjölbreytt lífríki, búsvæði alþjóðlegra mikilvægra fugla, votlendissvæði og rík menning. Vistkerfinu og lífbreytileikanum stafar ógn af ýmsum þáttum, m.a. vaxandi umferð ferðamanna en ekki síður dreifingu byggðar sem sífellt færir sig nær mikilvægum vistkerfum og veldur álagi þar. Þegar áfangastaðaáætlun jarðvangsins var unnin (Nohnik, 2018) kom það sérfræðingum á óvart hversu fjölbreytt svæðið er og allar þær upplifanir sem gestir svæðisins hafa tök á að njóta. Margar rannsóknir hafa sýnt fram á að þeir ferðamenn sem heimsækja Ísland, og þar með Kötlu jarðvang, koma sérstaklega til að upplifa landslagið, fjölbreytni þess og ósnortna náttúru. Landslagið er því helsta aðdráttarafið, og gleymist gjarnan að hugsa um hversu mikil umhverfisleg og vistfræðileg verðmæti það hefur, og ekki síður efnahagsleg. Sameiginleg yfirlýsing með framtíðarsýn jarðvangsins við gerð áfangastaðaáætlunar sem unnin var af öllum helstu hagsmunadílum jarðvangsins segir:

*„Við stefnum að því að ná jafnvægi á milli vistrænna og hagrænna hagsmuna, og hagsmuna upplifunar ferðamanna með því að **vernda hið náttúrulega umhverfi**, stuðla að staðbundinni sjálfbærri þróun til langs tíma, sem styður við og eflir menningu á staðnum og leggur mikla áherslu á **sjálfbæra náttúruferðamennsku** þar sem gildi upplifunar ferðamanna er mikils metið.“* (Nohnik, 2018)

Það er því afar mikilvægt að tryggja að náttúran sé í forgrunni við alla ákvarðanatöku um skipulag og uppbyggingu, að öðrum kosti munu verulegar og jafnvel óafturkræfar afleiðingar verða, ekki aðeins á náttúrunni heldur einnig á stærstu atvinnugrein svæðisins, ferðaþjónustu.

Í jarðvanginum er búið að skilgreina 81 áfangastaði, svokölluð jarðvætti (geosites). Með aðild að UNESCO Global Geoparks hefur stjórn jarðvangsins einsett sér að byggja upp og nýta þessa áfangastaði til að efla sjálfbæra ferðamennsku. Breyting á hringveginum sem hér er lögð til mun hafa mikil áhrif á mörg jarðvætti sem og landslagsheildir, svo ekki sé minnst á vistkerfin og menningarminjar. Þetta mun án efa hafa mikil áhrif á ferðaþjónustu líka og þar með samfélagið og aðra innviði.

Árið 2010 hafnaði þáverandi umhverfisráðherra hugmyndum sveitarstjórnarinnar í Mýrdalshreppi um nýja veglínu Þjóðveg 1 um sveitarfélagið (Thorgils, 2010). Var það í samræmi við tillögur Skipulagsstofnunar, en stofnunin lagði til frestun vegna þess að ekki hafi verið upplýst um áhrif vegarins á náttúru og samfélag. Þá benti stofnunin einnig á það að Dyrhólaey og Dyrhólaós væru á Náttúruminjaskrá (Thorgils, 2010). Nú er ljóst að vegna aukins ferðamannastraums og meðfylgjandi aukningu í umferð um svæðið á síðastliðnum árum eru forsendur hugsanlega aðrar en árið 2010. Þó megi líta á það að tillaga Vegagerðarinnar um bætingu á Þjóðvegi 1 (valkostur 4) í staðinn fyrir færslu hans séu nægar til að svara þeim breyttu aðstæðum og myndi ekki hafa eins alvarleg umhverfisleg áhrif eins og aðrir valkostir.

Margir af mikilvægustu stöðum jarðvangsins, svokölluð jarðvætti, er að finna við hugsanleg framkvæmdasvæði nýrrar veglínu í Mýrdal, en þar má nefna Dyrhólaey, Dyrhólaós, Loftsalahelli, Reynisfjall, Reynisdranga, Reynisfjöru, Víkurfjöru og gamla bæinn í Vík. Það er því mjög mikilvægt fyrir Kötlu jarðvang, og allt samfélagið í Mýrdalshreppi, að vel verði staðið að málum, m.a. við gerð á umhverfismati, mati á áhrifum á upplifun ferðamanna, og álti heimamanna og ferðaþjónustufyrirtækja.

Staðsetning hugsanlegra vegstæða er að áliti jarðvangsins þannig að þær munu setja menningar-, jarð- og fornminjar í hættu og skera í sundur landslagsheildir en að auki valda hugsanlega miklum breytingum á Víkurfjöru, stofna fuglalífi og alþjóðlega mikilvægum votlendssvæðum og búsvæðum fugla í voða, ógna ferðamannaíðnaði innan Víkurþorps og í nágrenni þess, gera upplifun ferðamanna og heimamanna á umhverfinu í kringum veglínuna verri, og rýra bæði útivistarsvæði og náttúrufegurð Víkurþorps. Árið 2015 var Vík orðin að þriðja fjölsóttasta ferðamannastað landsins og voru fjörur, jöklar og fossar listaðir sem helsta aðdráttarafli svæðisins, þar með talin Dyrhólaey, Reynisfjara og Víkurfjara (Freyr Bjarnason, 2015).

Jarðvangurinn lítur því á að áhættan á skemmdum á bæði umhverfinu sem og ásýnd svæðisins vegna þessara framkvæmda og staðsetningu nýrrar veglínu (skipulagslína, valkostir 1b, 2 og 3) sé mikil og ekki ásættanleg og alveg á skjön við stefnu Kötlu UNESCO Global Geopark. Þá vill jarðvangurinn leggja til nýjan valkost, valkost 4b, þar sem Þjóðvegurinn yrði lagaður við Geitafjall, Gatnabrún og í gegnum Vík, en færslu Þjóðvegarins norður fyrir Víkurþorp yrði sleppt. Sá valkostur myndi uppfylla flest þau markmið sem skipulagslínan sækist eftir að uppfylla, en með mun minni áhrifum á umhverfi og ásýnd svæðisins.

Nánari greiningu og hugsanlegum áhrifum á hverju svæði fyrir sig er að finna í hjálagðri greinargerð.

Fyrir hönd Kötlu jarðvangs,



Berglind Sigmundsdóttir, framkvæmdastjóri



Jóhannes Marteinn Jóhanesson, jarðfræðingur

Greinagerð:

1. Loftsalahellir

Loftsalahellir er á náttúruminjaskrá, friðlýst fornleif (Fornleifanefnd, 1990) og í umsjá Minjastofnunar. Hellirinn er viðkvæmur móbergshellir með mikla sögu og þá er nokkuð af fornleifum og jarðminjum í kring, t.d. Gálgaklettur, túngarðar og tóftir (mynd 1). Sem slíkur er hellirinn með mikið aðdráttarafi fyrir ferðamenn og stoppa ferðamenn þar gjarnan til að líta hann augum. Í dag er sú umferð hins vegar í lágmarki, bæði vegna þess að ekki hefur verið byggt upp aðstaða fyrir fólk til að sækja hann heim né hefur verið lögð áhersla á það að kynna hellinn fyrir ferðamönnum. Þá mætti halda því fram að flestir sem sækja hellinn heim eru ferðamenn sem heimsækja Dyrhólaey. Lítið skilti er við Dyrhólaveg og sjá margir skiltið og ákveða að kíkja þar við. Það er mikilvægt fyrir verndargildi hellisins og svæðisins í kring að auka ekki ágang ferðamanna þar án þess að tryggja að svæðið þoli það.

Loftsalahellir er mjög nálægt viðmiðunarsvæði fyrir vegalagninguna og er ljóst að mikil hættu er á að hellirinn verði fyrir hnjaski þar sem vegafuramkvæmdir verða mjög nálægt honum, sama hvort skipulagslínan, valkostur 1b eða 3 verði fyrir valinu. Með færslu hringvegarins færi vegurinn fram hjá hellinum sjálfum og gæti því valdið því að mun fleiri ferðamenn sæki hann heim, með tilheyrandi skemmdum á náttúrunni í kringum hellinn sem og hellinum sjálfum. Í dag er líttill vegaslóði sunnan við hellinn og smá spilda nálægt Dyrhólavegi sem nýtist sem bílastæði. Ef Hringvegurinn verður fluttur þá mun hið nýja vegastæði fara yfir það svæði sem vegaslóðinn og bílastæðið er á og mun því þurfa að bæta aðkomu að svæðinu og byggja upp nýtt bílastæði. Ljóst er að upplifun ferðamanna af heimsókn í Loftsalahellir mun breytast mikið, hvar sem hinn nýi Hringvegur liggur. Aðkoman að hellinum mun breytast úr friðsamlegu umhverfi með náttúruvegurð allt í kring, yfir í að hafa þjóðveg í nokkra metra fjarlægð með tilheyrandi sjón- og hávaðamengun. Útsýnið úr hellinum sjálfum mun einnig verða fyrir miklum skaða þar sem ráðgert er að leggja hinn nýja þjóðveg austan megin við hellinn, en þá mun þjóðvegurinn blasa við úr hellismunanum. Nýi þjóðvegurinn myndi hafa svipuð áhrif á upplifun ferðamanna í Dyrhólaey og er því ljóst að skipulagslína þjóðvegarins, ásamt valkosti 1b og 3 muni hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna á svæðinu.

Þetta gæti þó verið kjörið tækifæri til þess að bæta aðgengi og umhverfið í kringum Loftsalahelli, ef rétt er staðið að því. Með lagningu nýs bílastæðis mætti koma í veg fyrir að bílar leggi á viðkvæmum gróðri og lagning göngustígar upp að hellinu myndi einnig bæta aðstæður við hellinn sem og að hjálpa til við að vernda gróðurinn þar í kring. Varlega þyrfti þó að fara í uppbyggingu við Loftsalahellir þar sem bæði hellirinn sjálfur sem og svæðið í kring er viðkvæmt fyrir ágangi fólks, og þyrfti uppbyggingin að vera samstarfsverkefni margra stofnana, m.a. Minjastofnunar og jarðvangsins.



Mynd 1. Loftsalahellir, ásamt Gálgakletti. Þá má einnig sjá vel hina fjölmörgu túngarða sem eru í nálægð við hellinn, tóftirnar, og núverandi vegaslóða og bilastæði. Mynd frá VSÓ ráðgjöf.

2. Dyrhólaói

Dyrhólaói er á Náttúruminjasrá og þá hefur Náttúrufræðistofnun lagt til að stór hluti mýrlendis norðan við Dyrhólaói verði verndað (Náttúrufræðistofnun Íslands, 2020). Segir m.a. á vef Náttúrufræðistofnunar (Náttúrufræðistofnun Íslands, 2020) að svæðið sé "Frjósamt og lífrík votlendi með miklu fuglalífi sem tengist ósnum." Og "Síðustu heillegu leifar of votlendi Mýrdals, liggur upp af Dyrhólaói og tengist honum. Svæðinu mætti gera til góða með endurheimt votlendis þar sem land er ekki nytjað lengur, t.d. undir Geitafjalli." Þá er þar einnig lagt til að setja frekari skorður við framræslu, að endurheimta ætti votlendi þar sem landnýting leyfi. Enn fremur að framkvæmdir, svo sem vegagerð, skipulag og uppbyggingu ferðaþjónustu, rýri ekki votlendisgerðir. Dyrhólaói er jafnframt eitt af jarðvættum Kötlu jarðvangs og verndargildi óssins og nærumhverfi því hátt (Katla jarðvangur, 2009).

Skipulagslínan, ásamt valkostum 1b og 2 færur meðfram ósnum og valkostur 3 myndi skera ósinn. Ljóst er að allir valkostirnir myndu hafa töluverð áhrif á svæðið og þá sérstaklega valkostur 3. Sama hvaða valkostur yrði fyrir valinu þá þyrfti vegurinn að vera nokkuð hærri en landslagið í kring og líklega með strandvörn af einhverju tagi meðfram sér lónsmegin, þar sem sjávarfalla gæti í lóninu, vatnshæð í ósnum getur hækkað ef útfallið stíflast, og þá getur einnig myndast nokkur alda á lóninu. Reynslan hefur einnig sýnt að ekki er unnt að hafa óvarinn veg við ósinn, en vegurinn í Dyrhólaey var oft grátt leikinn, og er oft enn, vegna öldugangs, íss og flóða. Var ósinn nánast búinn að skola veginum í burtu árið 2001, áður en endurbætur voru gerðar á honum (JBP, 2001), og þá flæðir enn reglulega yfir hann þegar það er hátt í ósinum. Landbrot gæti einnig orðið vandamál og þó svo að ósinn sé ekki stórt svæði, þá getur alda myndast á honum. Aldan, sama hversu smá hún er, mun brjóta upp bakka sem eru ekki styrktir, og hefur fengist reynsla á, t.d. þegar Bessastaðatjörn á Álftanesi var stífluð, en þar hefur smáalda brotið fleiri tugi metra af landi síðan stíflan var byggð árið 1953 (Jóhannes M. Jóhannesson, 2019).

Nýr þjóðvegur við Dyrhólaós mun því hafa mikil umhverfisáhrif í viðkvæmu umhverfi. Votlendið sem er norðan við ósinn er mikilvægt fuglasvæði og mikil hætta er á að það verði fyrir raski, sama hvernig verði staðið að framkvæmdum og gerð vegstæðisins. Í rannsókn á fuglalífi Dyrhólaós frá árinu 2013 fundust 51 fuglategund og reiknaður þéttleiki var 400 pör á hvern ferkílómetra. Að auki voru nokkrar þær fuglategunda sem fundust í rannsókninni á valista Náttúrufræðistofnunar (Jóhann Óli Hilmarsson, 2013). Sýnt hefur verið fram á að vegir geti haft mikil áhrif á fuglalíf, þar sem fuglum fækkar nálægt vegum og fjöldi fugla drepst í árekstrum við bifreiðar (Jóhann Óli Hilmarsson, 2013). Að auki eru leirurnar í Dyrhólaós mikilvægt fæðuöflunarsvæði fugla og því með hátt verndunargildi. Flestar tegundir vaðfugla velja opin búsvæði til varps, og eru margar þessar vaðfuglategunda nokkuð algengar á Íslandi, en fer fækkandi á heimsvísu (Böðvar Þórisson o.fl., 2019). Leirur eru undir sérstakri vernd samkvæmt 57. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 og ætti því ekki að hrófla við þeim, en að auki geta breytingar á vatnsskiptum á leirum valdið mikilli breytingu á lífsskilyrðum þar (Hafðís Sturlaugsdóttir, 2018). Veglínurnar eru einnig nálægt Dyrhólaey, sem er friðlýst, og hefur Umhverfisstofnun t.d. heimild til þess að takmarka umferð um svæðið á varptíma. Enn fremur segir í verndar- og stjórnunaráætlun Dyrhólaeyjar (Umhverfisstofnun, 2014) að „Óheimilt sé að skaða eða trufla dýralíf á hinu friðlýsta svæði“ og að „Verndunin er þó ekki einungis fólgin í verndun fuglalífs, heldur er einnig lögð áhersla á að vernda landslag svæðisins“ (Umhverfisstofnun, 2014). Með því að skaða fuglalíf á svæðinu væri einnig verið að skaða ferðaþjónustu á svæðinu, en nokkuð er um fuglaskoðun við ósinn og m.a. boðið upp á fuglaskoðun fyrir ferðamenn. Skipulagslínan, valkostur 1b, 2, og sérstaklega valkostur 3 gætu því haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir umhverfið við Dyrhólaós, lífríkið þar og á upplifun ferðamanna.

3. Norðurgarðsröðin og Loftsaláröðin

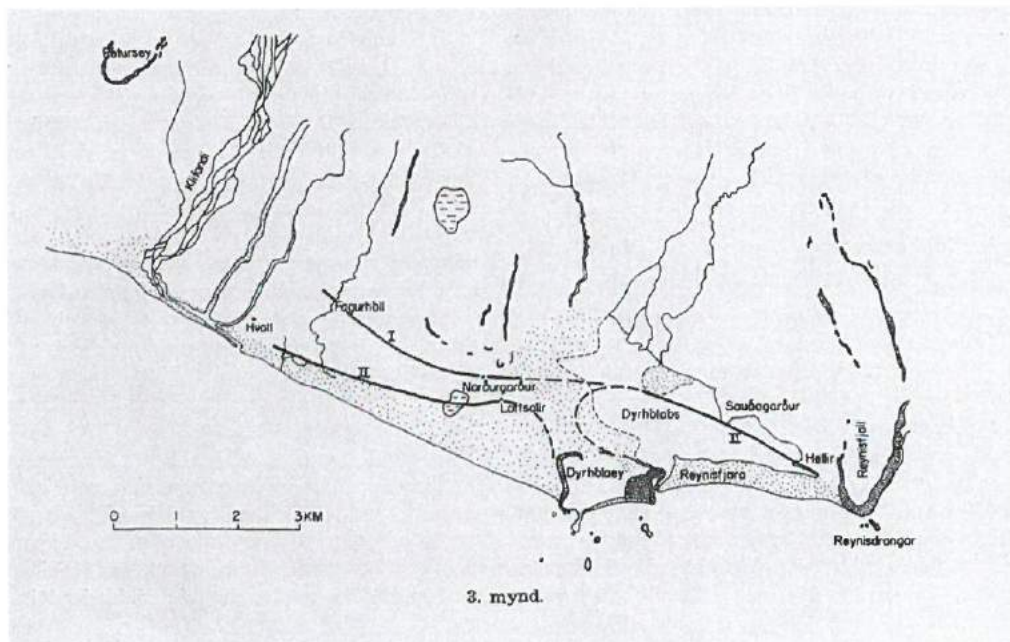
Jarðvangurinn vill vekja sérstaklega athygli á þessum jarðminjum sem eru við Dyrhólaey. Jarðminjarnar eru tvær raðir sandhóla og hafa raðirnar verið nefndar Norðurgarðsröðin og Loftsaláröðin (Trausti Einarsson, 1966). Raðirnar tvær liggja úr austri til vesturs, þar sem Norðurgarðsröðin nær frá vestari hlið Reynisfjalls og út í Dyrhólahverfi, á meðan Loftsaláröðin liggur frá Dyrhólaey út í Dyrhólahverfi (mynd 2). Þessar tvær sandhólaraðir, og fleiri sem gætu leynst þarna, hafa lítt verið rannsakaðar en hafa þó mikið gildi fyrir rannsóknir, sérstaklega sjávarstöðurannsóknir.

Talið er að raðirnar hafi myndast eftir lok síðasta jökulskeiðs við svipaða sjávarstöðuhæð og er nú í dag. Líklegt er að þær sýni þáverandi stöðu strandarinnar og lýsi því þróun strandlínunnar við Dyrhólaey. Raðirnar eru byggðar upp af 6-7 m þykkum foksandi og að hluta til af jökulruðningi. Breiddin á þeim allt að 10 metrar og rísa raðirnar víða hvar upp fyrir landslagið í kring. Raðirnar tvær eru nú að mestu þaktar jarðvegi en víða hefur dýpið á þeim ekki verið athugað (Trausti Einarsson, 1966 og Sigurður Þórarinnsson, 1981).

Þessar jarðminjar eru jarðfræðilega mikilvægar þar sem sandhólar á Íslandi hafa lítt verið rannsakaðir og eru myndunaraðstæður þeirra nátengdum færslum á strandlínunum og gefa því möguleika á rannsóknum. Þá eru þekktir nokkrir hellar í jarðlögunum, hellar sem hafa verið nýttir af mönnum, og því hafa raðirnar sagn- og fornleifafræðilegt gildi líka. Einnig hafa fundist för eftir gróður, hugsanlega melstangir (Einar H. Einarsson, 1985), og gætu raðirnar því einnig sagt til um þróun gróðurþekju á svæðinu við myndun jarðlaganna. Að lokum er hugsanlegt að svokölluð „fenaugu“ séu myndanir tengdar þessum röðum. Fenaugun eru uppsprettur af tæru og góðu drykkjarvatni sem koma upp úr djúpum pyttum sem eru þaktir

kísilgúr (Einar H. Einarsson, 1984). Þessum jarðmyndunum hefur ekki verið gerð greinargóð skil, og þyrfti að rannsaka betur staðsetningu þeirra og verndunargildi.

Skipulagslínan, valkostur 1b og valkostur 3 myndu skera Norðurgarðsröðina og því mikilvægt að kortleggja frekar þessar tvær sandhólaraðir, sem og að athuga hvort fleiri slíkar raðir finnst við hugsanlegt framkvæmdarsvæði við Dyrhólaós. Þá þyrfti einnig að fornleifaskrá hellana sem finnast í röðunum tveimur og kortleggja fundarstaði líffara og fenaugna á svæðinu. Það þyrfti að gerast til að tryggja að minjarnar verði ekki fyrri raski.



Mynd 2. Teiknuð mynd sem sýnir afstöðu sandhólana við Dyrhólaey. Mynd úr Trausti Einarsson, 1966.

4. Þórisholt, Garðar og Reynisfjara

Jarðvangurinn fagnar því að Reynishverfisvegur á að vera óbreyttur og ólíklegt er að framkvæmdir við veglínuna fyrir fyrirhugaðan þjóðveg muni hafa bein áhrif á Þórisholt, Garða og Reynisfjöru. Hins vegar verður að benda á það að upplifun ferðfólks á þessum stöðum gæti versnað vegna breytinga á útsýni um svæðið sem og hljóðmengun mun aukast. Á það sérstaklega við um Reynisfjöru þar sem útsýnið þaðan til norðurs og vesturs er nú falleg sveitarbyggð og Dyrhólaós, en yrði skipt út fyrir útsýni yfir stóran þjóðveg. Hætt er að nýr þjóðvegur brjóti upp þá landslagsheild sem fyrir er á svæðinu og valdi óafturkræfanlegu tjóni á þeirri heild. Þá gæti einnig mikil hættu skapast á nýjum þjóðvegi þar sem Reynisdrangar munu blasa við sjónum vegfarenda á veginum og hætt við að einhverjir freistist til að stoppa á veginum til að ná mynd af dröngunum. Slíkt mætti að sjálfsögðu fyrirbyggja með því að hafa útskot, eða jafnvel bílastæði, við þjóðveginn og hvetur jarðvangurinn til þess að slíkt verði skoðað komi til þess að þessi veglína verði valin.

5. Reynisfjall

Reynisfjall er eitt af jarðvættum jarðvangins og er mikilfenglegt móbergsfjall. Í jarðfræðilýsingu Kötlunar jarðvangs (Katla jarðvangur, 2009) er fjallinu m.a. lýst sem mikilvægu fyrir rannsóknir, fræðslu og sem ferðamannastað. Jarðvangurinn hefur nýtt fjallið meðal annars til kennslu á því hvernig móbergsfjöll og stapar myndast við gos undir jöklum eða í sjó og eru fáir staðir betri til þess vegna jarðmyndana sem finnast í Reynisfjalli og aðgengi að fjallinu. Reynisfjall er á náttúruminjaskrá, nr. 708, og er því lýst yfir í náttúruminjaskrá frá árinu 1983 að verndun landslags- og lífríkis sé æskileg (Eypór Einarsson, 1983). Mikið er af fallegum jarðmyndunum í Reynisfjalli, t.d. bólstrabergi, stuðluðum basaltinnskotum, gígtöppum, hugsanlegum gosrásum, hellisskútum, saltútfellingum, jökulrákum og berghlaupum (Einar H. Einarsson, 1970 og 1975, Gunnar Hoppe, 1982 og Eypór Einarsson, 1983). Tryggja þarf að sem minnst rask verði á þessum myndunum ef verður af gangnagerðinni. Þá vill jarðvangurinn koma því á framfæri að áætluð göng, sérstaklega í valkosti 1b, fara óþarflega nálægt klettinum Blánefi, en sá klettur er vel þekktur í Vík og einstaklega fallega stuðlaður. Kletturinn er þorpinu til sóma og forðast ætti að setja hann í hættu vegna framkvæmdanna.

Reynisfjall og umhverfi þess er mikilvægt fyrir dýralíf á svæðinu. Í fjallinu verpir meðal annars fýll, lundi, svartfugl og rita (Vegagerðin, 2008). Á söndunum umhverfis Vík heldur skúmurinn sig til, en skúmurinn og lundinn eru á valista IUCN (International Union for Conservation of Nature) yfir fugla í bráðri útrýmingarhættu, og eru fýllinn og ritan á valista yfir fuglategundum í hættu og nokkurri hættu. (Náttúrufræðistofnun, 2020) Hugsanlegar framkvæmdir myndu líklega hafa mikil áhrif á fuglalíf við fjallið, þá sérstaklega varp fuglanna, og þarf því að skoða það nánar.

Þá finnst einnig sjaldgæf sniglategund, brekkubobbi, í Reynisfjalli. Í drögum að matsáætlun er sagt á bls. 24 "Í hlíðum Reynisfjalls, Víkurmegin, er hvannastóð sem er á náttúruverndaráætlun 2009-2013 sem búsvæði Brekkubobba, ...". Brekkubobbinn virðist þó vera bundinn við móberg (Trausti Einarsson, 1970) og finnst aðeins undir Eyjafjöllum, í Mýrdalnum og Vestmannaeyjum (Árni Einarsson, 1977). Vegna lítillar útbreiðslu og sérstaks búsvæðis er því mikilvægt að tegundin verði fyrir sem minnstu raski og hefur Náttúrufræðistofnun lagt til að búsvæði hans í Vík í Mýrdal verði friðað (Brekubobbi, 2009). Rannsaka þarf því frekar útbreiðslu brekkubobbans í Reynisfjalli, bæði austan og vestan megin þar sem göngin eiga að koma, til að tryggja það að sniglategundin finnist ekki á þeim svæðum og að búsvæði tegundarinnar verði tryggt.

Reynisfjall er vinsælt útivistarsvæði og kanna þarf hverjar afleiðingarnar af jarðgöngum og nýrri veglínu yrði á nýtingu fjallsins sem útivistarsvæðis. Þá þyrfti að svara því hvort þyrfti að girða af ákveðin svæði á fjallinu, sem væru fyrir ofan jarðgöngin og vegstæðið fyrir neðan. Þá er heldur ekki farið í það hvernig yrði staðið að umferð um fjallið á meðan framkvæmdum stendur yfir, þá sérstaklega á meðan er verið að sprengja fyrir jarðgöngunum. Einnig yrði að rannsaka hver áhrif nýs vegstæðis yrði á hljóðmengun á fjallinu og útsýnið frá því.

Hættumatskort hefur verið gert fyrir Reynisfjall, fyrir ofan Vík (Tómas Jóhannesson og Jón G. Egilsson, 2009). Það hættumat nær þó ekki inn á framkvæmdarsvæðið og því þarf að gera hættumat fyrir hið fyrirhugaða vegarstæði. Skriðuföll eru algeng úr Reynisfjalli og hættan því töluverð, en fjölmög berghlaup, skriður og snjóflóð hafa fallið úr hlíðum þess á undanförunum áratugum (Tómas Jóhannesson og Jón G. Egilsson, 2009 og Magnús M. Magnússon, 1992). Líklegt er, að samhliða aukinni úrkomu vegna loftlagsbreytinga, að berghlaup og skriðuföll aukist hér á landi (Halldór Björnsson o.fl., 2018). Það er því ljóst að gera verður hættumat fyrir vegstæðið og jarðgöngin, bæði austan og vestan megin við Reynisfjall.

Þá þyrfti það að koma skýrt fram til hvaða aðgerðir yrði gripið til að koma í veg fyrir hættuna af skriðuföllum og hvað slíkar aðgerðir myndu fela í sér.

Allar áætlaðar framkvæmdir í og við Reynisfjall eru því mjög líklegar til að hafa neikvæð áhrif á jarðmyndanir, ásýnd fjallsins, lífríki, útivist og upplifun fólks. Reynisfjall hefur hins vegar ekki mikið verið rannsakað, sem er miður, og fagnar jarðvangurinn því að tilraunaboranir eigi að hefjast á næstunni til að athuga styrk bergsins. Hvort sem verður af gangnagerðinni eða ekki, þá er hér kjörið tækifæri til að auka sýnileika jarðfræði Reynisfjalls og skoða mætti möguleikann á því að hafa hluta af borkjarnanum til sýnis á Kötlusetri svo fólk gæti fræðst meira um fjallið.

6. Víkurhamrar

Svipaða sögu er að segja um Víkurhamra og um Reynisfjall, og óþarfi að endurtaka hana hér. Þó vill jarðvangurinn koma fram áhyggjum vegna allra valkosta fyrir nýjum vegi í tengslum við fýlavarpið í Víkurhömrum. Fýllinn (*Fulmaris glacialis*) er á valista yfir fuglategundum í hættu samkvæmt flokkunarkerfi IUCN (International Union of Conservation of Nature). Víkurhamrar eru alþjóðlega mikilvæg sjófuglabyggð og á hverju hausti leitast fýlsungar eftir því að komast út á sjó. Hluti af fýlsungunum kemst ekki alla leið í fyrstu tilraun og setjast þeir gjarnan til á vegum í nágrenni Víkur og færa sig síðan í átt til sjávar. Miðað við núverandi vegaskipan í Vík, er aðeins ein stór umferðaræð sem fýlsungarnir þurfa að fara yfir, sem er þjóðvegurinn. Aðrir vegir eru með minni og hægari umferð og því er ekki eins hættulegt fyrir fýlsungana að fara þar yfir. Með tilkomu nýs þjóðvegar, með meðfylgjandi hljóðmúrum, strandvörnum og hærri hámarkshraða en nú er, er sú erfiða ferð sem fýlsungar eiga fyrir höndum gerð enn erfiðari. Ef af hinum nýja þjóðvegi yrði, þyrfti að skoða það hvernig væri hætt að auðvelda ferð fýlsunga að sjónum, og þá í leið minnka þá hættu sem gæti skapast á hinum nýja þjóðvegi þegar fýlsungar reyna að fara þar yfir.

7. Víkurfjara

Mikið og gott starf hefur verið unnið á undanförunum árum í vörnum gegn ágangi sjávar við Vík. Sú ákvörðun að byggja sandfangara, frekar en venjulegar strandvarnir, á mikið hrós skilið og hefur varðveitt sandfjöruna við Vík í náttúrulegra formi en ella. Sandfangarnir hafa ekki einungis stuðlað að uppbyggingu sandfjörunnar, heldur falla þeir einnig nokkuð vel inn í sitt nánasta umhverfi og orðið að viðkomustöðum ferðafólks þar sem þeir gefa fólki kost að sjá ströndina og Reynisdranga frá sjónarhorni sem væri annars ekki í boði. Þá er einnig aðgengi að fjörunni óbreytt með tilkomu sandfangaranna, og er það mikil kostur fyrir bæði heimamenn og ferðafólk. Með hugmyndinni að hafa þjóðveginn fyrir sunnan Víkurþorp mun þetta fyrirkomulag hins vegar breytast. Ekki er einungis ráðgert að leggja veginn þar um, heldur þyrfti þá einnig að reisa auknar strandvarnir með tilfallandi raski á umhverfinu og er í raun horfið aftur til þeirra hugmynda sem voru hafðar uppi um strandvarnir við Vík áður en núverandi sandfangarar voru reistir.

Samkvæmt drögum að matsáætlun er hið nýja vegastæði af vegtegundinni C10 og því 10 metra breitt og með 6 metra öryggissvæði sitt hvoru megin við hann. Ekki er nefnt í hvaða fjarlægð strandvörnin yrði við veginn en stysta fjarlægð væri 6 metrar ef miðað er við skýrslu Vegagerðarinnar frá árinu 2008 um sama mál (Vegagerðin, 2008). Þá er einnig ekki farið út í það hversu hár hinn nýi varnargarður yrði, en lágmarkshæðin fyrir varnargarðinn yrði 5,7 m.y.s í landhæðakerfinu fyrir varnargarðinn austan megin við fyrri sandfangarann og 7,5 m.y.s. vestan megin. Í frumdrögum um hringveginn um Mýrdal frá 2008

(Vegagerðin, 2008) eru settar upp nokkrar sviðsmyndir og er hámarkshæðin á varnargarði þar 5,9 m (12,3 m í landhæðakerfinu) yfir núverandi flóðvarnargarði, miðað við að vegurinn sé í 6 metra fjarlægð. Ljóst er, sama í hvaða hæð hinn nýi varnargarður verður, að varnargarðurinn muni hafa mikil áhrif á sitt nærsvæði, fjöruna sjálfa, aðgengi að fjörunni, á útsýni úr fjörunni yfir Víkurþorp og útsýni úr Víkurþorpi út yfir Víkurfjöru og Reynisdranga.

Hér fyrir neðan eru þrjár myndir teknar frá þremur vinsælum stoppistöðum til að virða fyrir sér Reynisdranga. Á myndunum vinstra megin má sjá útsýnið þaðan í dag en á þeim hægra megin er búið að setja inn á þær vegg, sem er í um 5,5 m hæð yfir núverandi flóðvarnargarði og um 6 m frá ætluðu vegstæði, ásamt 10 metra breiðum vegi inn á þær. Á þeim má sjá greinilega hversu gífurleg áhrif á útsýnið hið nýja vegstæði og varnargarður gætu haft. Veggurinn sjálfur er ekki ætlaður að sýna hvernig hugsanlegur varnargarður myndi líta út, heldur aðeins að sýna hversu mikil áhrif slíkur varnargarður gæti haft á útsýnið. Þá er hæðin á veggnum miðaður við hámarkshæð varnargarðs sem upp var gefin í skýrslu Vegagerðarinnar frá 2008 (Vegagerðin, 2008), en þar sem ekki var tilgreind hámarkshæð í drögum að matsáætlun var stuðst við hámarkshæðina frá 2008.



Mynd 3. (vinstra megin) Ljósmynd tekin frá bílastæðinu við Víkurkirkju. Á myndinni til hægri er búið að setja vegg í 5,5 m hæð yfir núverandi flóðvarnargarð og vegstæði við suðurhlíð þorpsins inn á. Ljósmynd: Jóhannes M. Jóhannesson. Mynd unnin af Fjara Creative. (Myndin er einnig í Viðauka, þá stærri)



Mynd 4. (vinstra megin) Ljósmynd tekin frá götuendanum við Strandveg í Vík. Á myndinni til hægri er búið að setja vegg í 5,5 m hæð yfir núverandi flóðvarnargarð og vegstæði við suðurhlíð þorpsins inn á. Ljósmynd: Jóhannes M. Jóhannesson. Mynd unnin af Fjara Creative. (Myndin er einnig í Viðauka, þá stærri)



Mynd 5. (vinstra megin) Ljósmynd tekin frá bilastæðinu við Icewear verslunina í Vík. Á myndinni til hægri er búið að setja vegg í 5,5 m hæð yfir núverandi flóðvarnargarð og vegstæði við suðurhlið þorpsins inn á. Ljósmynd: Jóhannes M. Jóhannesson. Mynd unnin af Fjara Creative. (Myndin er einnig í Viðauka, þá stærri)

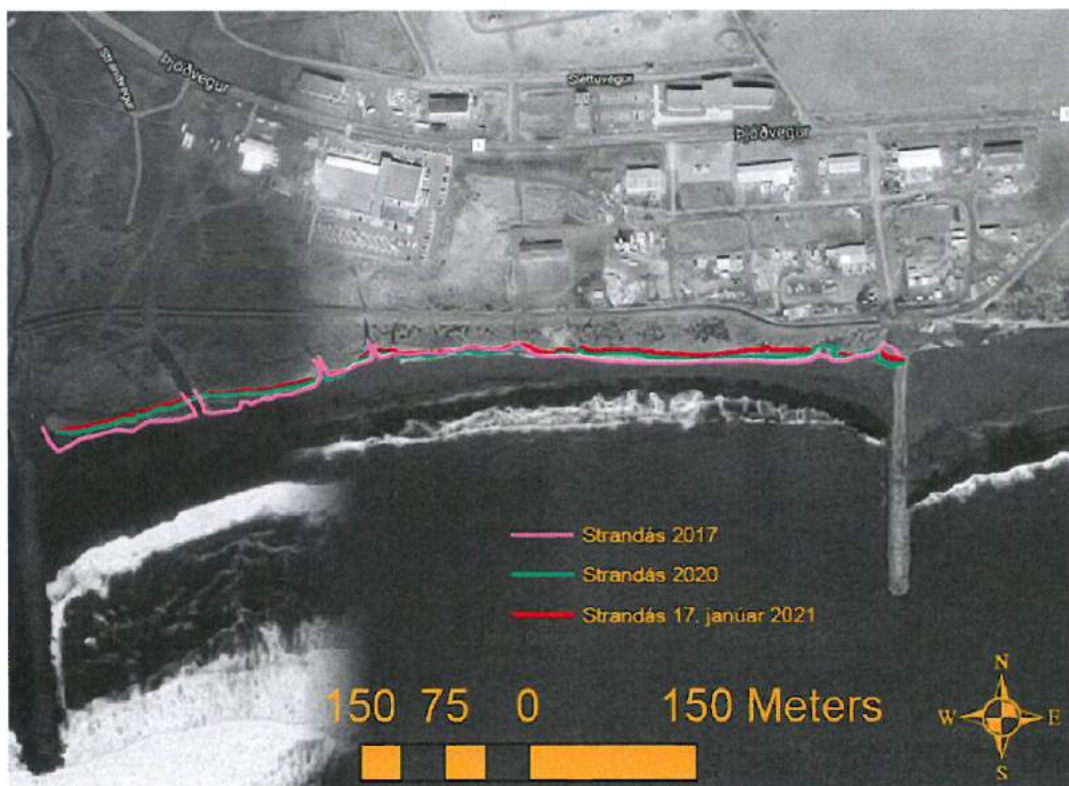
Varðandi hæð og hönnun á sjóvarnargarði við Víkurfjöru vill jarðvangurinn koma á framfæri að Veðurstofan og Almannavarnir eru að vinna að mati á flóðhæð sjávarflóðs vegna goss í Kötlu. Það væri því ekki skynsamlegt að fara að hanna flóðvarnargarð við Vík fyrir en niðurstaða úr þeirri rannsókn liggja fyrir þannig að nýr flóðvarnargarður sé nægjanlega hár til að verja Víkurþorp frá flóðum úr Kötlu. Þá er líklegt að sandfok verði einnig stórt vandamál og ekki er útlistað hvernig ætti að reyna að stöðva það með og eftir tilkomu nýs vegstæðis. Landgræðslan hefur sagt að til að hafa virkar varnir gegn sandfoki þurfi gott pláss á milli strandvarna og byggðar (Helgi Bjarnason, 2009), en ekki er hægt að sjá að slíku yrði náð með þeim hugmyndum sem uppi eru nú um staðsetningu vegarins. Þá var einnig haft eftir þáverandi sveitarstjórn árið 2009 „að við hönnun sjóvarnanna hafi lítt verið hugað að útivistargildi Víkurfjöru sem yfir hundrað þúsund manns heimsæki árlega“ (Gar, 2009). Því þarf að vanda vel við hönnun hugsanlegra strandvarna. Að lokum þá hefur hvergi, hvorki í þessum drögum eða skýrslunni frá 2008 (Vegagerðin, 2008), verið lagt til hvernig staðið verði að frágangi við útrennslið á Víkurá ef til kemur að reisa strandvarnir.

Með tilkomu nýs varnargarðs svo nálægt fjöruborðinu er mikil hættu á því að Víkurfjara verði fyrir miklu raski og jafnvel stórtjóni. Þekkt er að varnargarðar geti haft mikil áhrif sandfjörur mikið þannig að þær hverfa oft þegar flæðir að ásamt því að geta haft áhrif á orkustig strandarinnar og þar með kornastærð hennar. Ekki er nefnt í drögum að matsáætlun hversu breiður varnargarðurinn yrði né hvar hann yrði staðsettur með tilliti til bæði hins nýja vegstæðis né fjörunnar sjálfrar. Hinn nýi varnargarður myndi að öllum líkindum ná út í núverandi fjöru, sérstaklega austan við fyrri sandfangarann. Ef sú yrði raunin gæti það haft mikil áhrif á fjöruna, bæði stytta hana og lækkað, og þá yrði hún jafnvel ekki aðgengileg á flóði. Með því væri verið að eyðileggja það góða starf sem sandfangararnir hafa unnið undanfarin ár sem og að koma í veg fyrir (líklega) að ný sandfjara byggist upp fyrir framan strandvörnina og þar með eyðileggja einn af vinsælli ferðamannastöðum á svæðinu.

Það er hins vegar mjög ánægjulegt að sjá að fara eigi í auknar rannsóknir á stöðuleika strandarinnar og verður forvitnilegt að sjá hvað kemur úr þeim rannsóknum. Þó eru ekki teknar fram hvað þessar rannsóknir fela í sér og þá bregður það frekar spáskt fyrir sjónir að rannsóknin eigi að standa yfir í 3 ár skv. drögum að matsáætlun, en framkvæmdir við nýja veginn og þá hinn nýja varnargarð yrðu væntanlega hafnar fyrir

þann tíma. Þetta þyrfti betri útlistun! Jarðvangurinn vill einnig koma því á framfæri að jarðvangurinn og Víkurskóli byrjuðu nýlega rannsóknarverkefni í Víkurfjöru þar sem fjaran er mæld upp með reglulegu millibili. Ef slíkar upplýsingar kæmu að notum til aðstoðar við rannsóknirnar á Víkurfjöru væri jarðvanginum það ljúft að deila þeim upplýsingum.

Þá er því haldið fram í drögum að matsáætlun að ekkert landrof sé í gangi á milli sandfangaranna og Reynisfjalls og sé það nauðsynleg forsenda veglagningar um fjöruna sunnan þorpsins. Víkurfjara vestan megin við vestari sandfangarann gæti hugsanlega talist í dag vera í jafnvægi og er það mikið fagnaðarefni. Hins vegar er ljóst að fjaran á milli sandfangaranna tveggja er ekki komin í jafnvægi, enda hefur fjaran ekki vaxið jafn mikið út þar og enn brotnar á fjörुकambinum. Starfsmaður jarðvangsins mældi strandásinn nú á dögum og bar saman við loftmyndir frá árunum 2020 og 2017 og má sjá glögglega það landbrot sem enn á sér stað (mynd 6), og þarf reglulega að fylla upp í skörð sem myndast í strandásnum. Forsendur veglagningar eru því brostnar.



Mynd 6. Sýnir staðsetningu strandássins við Víkurfjöru á milli sandfangaranna tveggja. Fjólubláa línan sýnir stöðu strandássins árið 2017, grænbláa línan árið 2020 og rauða línan í janúar 2021. Landrof hefur orðið eftir nánast endilöngum strandásnum, en á stöku stað hefur verið bætt í hann með heyrúllum og jarðefni til að varna frekara landbroti. Loftmynd frá Google map.

8. Víkurþorp

Rannasaka þyrfti hugsanleg áhrif færslu Þjóðvegarsins út fyrir þorpið á ferðamennsku í Vík sjálfri. Nú þegar Þjóðvegurinn liggur í gegnum bæinn er það hvati fyrir marga að stoppa þar og virða fyrir sér náttúrufegurðina sem þar er að finna, ásamt því að versla vörur og þjónustu sem bærinn býður upp á. Ekki þarf mikið út af að bregða til að ferðamannastraumurinn í Vík minnki, bæði vegna framkvæmda við lagningu nýrra veglínu og vegna veglínu sem fer fram hjá þorpinu, með miklu tjóni fyrir ferðaþjónustuna þar. Mikil uppbygging hefur átt sér stað í þorpinu undanfarin ár, að miklu leyti í tengslum við ferðaþjónustu, og er því mikilvægt að þorpið nái inn til sín sem flestum ferðamönnum. Ef Þjóðvegurinn yrði færður þá gæti það haft mikil áhrif á þann fjölda ferðamanna sem sækja Vík heim. Haft var eftir forstöðumanni Kötlueturs árið 2014 „Þorpið Vík hafa margir ekki náð að kynna sér vegna þess að flestir virðast keyra í gegnum þorpið án þess að taka tíma í að kíkja inn í bæinn“ (Gudrunsg, 2014), en síðan þá hefur verið unnið mikið starf til að gera Vík aðlaðandi sem viðkomustað, en hættan er á því að það gangi til baka með nýju vegstæði.

Tryggja þyrfti einnig að reiðstígur væri við ströndina, undirgöng undir veginn og einhver ráð til að leyfa ferð fólks og hesta niður í fjöru, hvort sem það væri gert með stíg yfir vörnina eða hvort það verði rof í vörninni. Það er ekki útskýrt hvernig eigi að standa að þessu máli, aðeins sagt að tvö undirgöng verði við veginn og verði staðsetning þeirra ákveðin í samráði við sveitarfélagið. Í dag eru sex staðir nú fyrir hendi þar sem fólk kemst auðveldlega niður í Víkurfjöru, og eru þrír af þeim stöðum sérstaklega nýttir af ferðamönnum. Þeir staðir eru við tvö bílastæði vestarlega við Víkurfjöru og við bílastæðið hjá Icewear, en frá þessum stöðum liggja göngustígar út í fjöruna. Enn fremur eru þrír aðrir staðir, aðalega nýttir af heimafólki, þar sem auðvelt er að komast niður í fjöruna. Ef nýr Þjóðvegur kæmi, myndi því aðgengi að fjörunni minnka miðað við núverandi ráðagerðir. Þá er starfrækt fyrirtæki sem býður upp á svifflug frá Reynisfjalli, og margir stunda svifflug sem áhugamál í Vík. Oft er flogið yfir það svæði þar sem skipulagslínan og vegstæði 1b yrðu, og því er spurningin hvort nýtt vegstæði myndi koma í veg fyrir svifflug frá Reynisfjalli?

Þá er enn fremur hættan á því að Vík missi markaðsmynd sína sem svæði með mikla náttúrufegurð vegna framkvæmdanna, sérstaklega vegna taps á útsýni yfir Reynisdranga og að stór Þjóðvegur liggi meðfram þorpinu.

Þá eru fyrirhuguð göng og vegstæði óþarflega nálægt minjasvæði við gamla þorpið í Vík og fer valkostur 1b yfir minjasvæði vestan við Víkurþorp (mynd 7). Ekki er búið að fornleifaskrá svæðið og þarf það að gerast áður en til framkvæmda kæmi.



Mynd 7. Loftmynd sem sýnir hvar skipulagslínan og valkostur 1b liggja sunnan við Vikurborg. Sjá má minjar, töftir og ræktunargarða, sem valkostur1b færir yfir, vinstra megin á myndinn við rætur Reynisfjalls.

9. Náttúruvá

Í drögum að matsáætlun er helsta náttúruvá skilgreind sem eldsumbrot, hlaup og landbrot auk þess sem hættu er á ofanflóðum. Jarðvangurinn hefur farið yfir ofanflóð og landrof í köflunum hér á undan og vill benda á náttúruvá sem ekki var nefnd í drögum, en þær eru hugsanlegar flóðbylgjur vegna berghruns úr Reynisfjalli og stórir jarðskjálftar í tengslum við eldsumbrot í Kötlu.

Ekki hefur verið athugað hversu há flóðbylgja gæti myndast við hrun úr suðaustanverðu Reynisfjalli, sem þá myndi lenda í sjó. Við slíkar aðstæður gæti myndast flóðbylgja sem myndi ganga á land við Vík, en slíkt þyrfti að athuga áður en mat á strandvörnum yrði gert.

Þá þyrfti einnig að gera rannsókn á hver hugsanleg áhrif stórra jarðskjálfta yrðu á hið nýja vegstæði og sérstaklega á jarðgöngin í gegnum Reynisfjall.

10. Umræður um valkosti vegstæða

Samkvæmt drögum að matsáætlun eru markmið framkvæmdanna að (1) tryggja greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga, (2) auka umferðaröryggi með bættum vegtæknilegum eiginleikum (sjónlengdir, beygjur, halli, fækkun vegtenginga), (3) færa þjóðveginn út úr þéttbýli sem bættir öryggi og hljóðvist í þéttbýli og að lokum (4) að stytta hringveginn.

Ekki er séð að neinn af þeim valkostum sem eru í boði uppfylli öll markmiðin, ekki að öllu leyti að minnsta kosti. Skipulagslínan og valkostir 1b, 2 og 3 uppfylla markmið (1) og (4), en ekki markmið (2) og (3) að öllu leyti. Hvað varðar markmið tvö að auka umferðaröryggi þá segir í bréfi frá Erlingi Jenssýni, deildarstjóra áætlana og hönnunar hjá Vegagerðinni, til skipulagsfulltrúa Mýrdalshrepps frá 2009 "Vegagerðin telur umferðaröryggi vegfarenda síður tryggt verði Hringvegurinn sunnan byggðar í Vík en ofan hennar. Eigi síðar en við mat á umhverfisáhrifum þarf álit almannavarnarnefndar á framlögðum veglínunum að liggja

fyrir.”. Hvergi er minnst á það hvert álit almannavarnarnefndar er á veglínunum. Hvað varðar markmið (3) þá liggja þessar veglínur allar mjög nálægt Víkurþorpi og munu því hugsanlega ekki bæta hljóðvist í þéttbýli heldur aðeins færa hana til nær útjöðrum þorpsins. Þá yrðir hljóðvist á útivistarsvæðum, þ.e. Víkurfjöru, mun verða en það er í dag. Þá er fórnarkostnaður náttúrunnar mjög hár fyrir allar þessar veglínur.

Valkostur 4 myndi tryggja markmið (2) og (3) en ekki (1) og (4), en er með mun lægri fórnarkostnað heldur en hinar. Það er í raun aðeins Víkurhamrar sem myndu líða fyrir nýtt vegstæði. Jarðvangurinn vill leggja til að bætt verði við nýjum valkosti, valkosti 4b, þar sem nýju vegstæði um Víkurhamra væri sleppt, en núverandi þjóðvegur við Geitafjall, Gatnabrún og í gegnum Vík, yrði lagaður sbr. þeim hugmyndum sem koma fram í Valkosti 4 og um þjóðveg í gegnum Víkurþorp.

11. Heimildaskrá

Árni Einarsson, 1977. Íslenskir landkuðungar. Náttúrufræðingurinn, 2:65-87

Brekkubobbi, 2009, 8. desember.. *Fréttablaðið*. Sótt af:

<https://timarit.is/page/4437032?iabr=on#page/n17/mode/2up/search/brekkubobbi>

Einar H. Einarsson, 1970. Um hugsanleg íslaus svæði í Mýrdal. Náttúrufræðingurinn, 3-4:251-257

Einar H. Einarsson, 1975. Lútarsalt og uppruni móbergs í Mýrdal. Náttúrufræðingurinn, 1:53-57

Einar H. Einarsson, 1985. Var melgresið fyrsti landnemi flórunnar í Mýrdal? Náttúrufræðingurinn, 2:59-62

Erlingur Jenson, deildarstjóri áætlana og hönnunar, bréf til Gísla Gíslasonar, skipulagsfulltrúi Mýrdalshrepps. 2. júlí 2009. Tilvísun: 2009060032/10.10 EFJ/ Sótt af <https://www.vik.is/Stjornsysla/09-Skipulags-byggingarmal/Adalskipulag/2009-2025/2009-09-23/2009-07-02%20Ums%2520Vegager%C3%B0arinnar.pdf>

Eypór Einarsson, 1983. III Náttúruminjaskrá. Náttúrufræðingurinn, 1-4:55-76

Fornleifanefnd, 1990. *Skrá um friðlýstar fornleifar*. Sótt af:

<https://www.minjastofnun.is/media/skjol-i-grein/fridlysingaskra-med-vidbotum.pdf>

Freyr Bjarnason, 2015, 7. júlí. “Svo eru það útlendingarir sem gefa í” *Dagblaðið Vísir – DV*. Sótt af

<https://timarit.is/page/6801025?iabr=on#page/n7/mode/2up/search/v%C3%ADkurfjara>

Gar, 2009, 9. mars. Sveitastjórnin í Mýrdal ítrekar nauðsyn sjóvarnargarðs. *Fréttablaðið*. Sótt af

<https://timarit.is/page/4111412?iabr=on#page/n9/mode/2up/search/v%C3%ADkurfjara>

Gudrunsg, 2014, 30. maí. Mýrdalur og stórbrotin náttúra. *Morgunblaðið – ferðasumar 2014*. Sótt af

<https://timarit.is/page/6077963?iabr=on#page/n52/mode/2up/search/v%C3%ADkurfjara>

Gunnar Hoppe, 1982. The Extent of the last Inland Ice Sheet of Iceland. *Jökull*, 32:3-11

Halldór Björnsson, Bjarni D. Sigurdsson, Brynhildur Davidsdóttir, Jon Olafsson, Olafur S. Astorsson, Snjolaug Olafsdóttir, Trausti Baldursson og Trausti Jonsson, 2018. Loftlagsbreytingar og áhrif þeirra á

Íslandi – Skýrsla vísindanefndar um loftslagsbreytingar 2018. Veðurstofa Íslands. Sótt af <https://www.vedur.is/media/loftslag/Skyrsla-loftslagsbreytingar-2018-Vefur-NY.pdf>

Helgi Bjarnason, 2009, 19. febrúar. Búast við auknu sandfoki. *Mbl.is*. Sótt af <https://www.mbl.is/greinasafn/grein/1269911/>

JBP, 2001, 28. mars. Vinsæl ferðamannaeið lokast: Vegurinn í Dyrhólaey er nánast uppétinn. *Dagblaðið Vísir – DV*. Sótt af: <https://timarit.is/page/3013782?iabr=on#page/n8/mode/2up/search/dyrh%C3%B3la%C3%B3s>

Jóhannes M. Jóhannesson, 2019. Samspil manns og fjöru á Norðurnesi á Álftanesi síðan á miðri 20. Öld (bakkalárritgerð). Sótt af https://skemman.is/bitstream/1946/32227/1/BA%20Ritger%C3%B0%20J%20J%20hannes_M_J%20hannesson.pdf

Katla jarðvangur, 2009. *Geological description of Katla Geopark project*. Sótt af <http://www.katlageopark.com/media/39154/Geological-report.pdf>

Magnús Már Magnússon, 1992. Snjóflóð á Íslandi Veturinn 1989-1990. *Jökull*, 42:97-101

Náttúrufræðistofnun Íslands, 2020. Mýrdalur. Sótt af: <https://www.ni.is/greinar/su-myrdalur>

Náttúrufræðistofnun Íslands, 2020. Válisti Fugla. Sótt af : <https://www.ni.is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla>

NOHNIK, 2018. Destination Management Plan for Katla UNESCO Global Geopark. Sótt af: <https://www.katlageopark.com/media/81660/DMP-Katla-magazine-LQ.pdf>

Sigurður Þórarinnsson, 1981. Sitthvað úr Suðurlandsferðum. *Jökull*, 31:65-81

Thorgils, 2010, 27. október. Ráðherra þverneitar færslu hringvegarins. *Fréttablaðið*. Sótt af <https://timarit.is/page/5086281?iabr=on#page/n3/mode/2up/search/v%C3%ADkurfjara>

Tómas Jóhannesson og Jón Gunnar Egilsson, 2009. Hættumat fyrir Vík í Mýrdal. Greinagerð með hættumatskort. Veðurstofa Íslands, VÍ 2009-008. Skoðað þann 22. Janúar, 2021. Af Vef: https://www.vedur.is/gogn/snjoflod/haettumat/vik/008_vik_rs.pdf

Trausti Einarsson, 1966. Suðurströnd Íslands og myndunarsaga hennar. *Tímarit Verkfræðingafélag Íslands*, 1-2:1-18

Trausti Einarsson, 1970. Yfirlit yfir sögu Vestmannaeyja. *Náttúrufræðingurinn*, 2:97-120

Vegagerðin, 2008. Hringvegur (1-b2/b4) um Mýrdal. Sótt af: https://www.vik.is/Stjornsysla/09-Skipulags-byggingarmal/Adalskipulag/2009-2025/2009-09-23/1_b2-b4_Fdr_08.11.28_%20frumdr%C3%B6g-lokask%C3%BDrsla.pdf

12. Viðauki



Mynd 3 - stærri



Mynd 4 - stærri



Mynd 5 - stærri

VSÓ Ráðgjöf
b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Borgartúni 20
105 Reykjavík

Akureyri 02.02.2021

Varðar: Færsla Hringveggar (1) um Mýrdal - drög að tillögu að matsáætlun– umsögn Skógræktarinnar

Með tilvísun í matsáætlun sem er í kynningu á heimasíðu Vegagerðarinnar óskar Skógræktin eftir því að koma eftirfarandi á framfæri:

Drögin gera ágætlega grein fyrir þeim valkostum sem á að skoða nánar og kafli 9.1 skýrir frá matsspurningum og fyrirhuguðum rannsóknum til þess að meta áhrif framkvæmda á gróðurfar og vistgerðir. Skógræktin fær því ekki betur séð en að frummatsskýrslan muni fjalla um helstu umhverfisþætti á framkvæmdasvæðinu.

Eins og fram kemur í drögunum í kafla 4.3, þá kemur fram að leyfi Skógræktarinnar þurfi vegna fellingar skóga. Þegar um breytta landnotkun er að ræða, þá er í flestum tilfellum verið að ræða um varanlega eyðingu skógar og er hún skv. lögnum óheimil. Sjá nánar í 18. og 19. gr. umræddra laga:

18. gr.

Fellingarleyfi.

Felling skóga eða hluta þeirra, sbr. 12. tölul. 2. gr., er óheimil nema með leyfi Skógræktarinnar. Umsókn um fellingarleyfi skal vera skrifleg og innihalda upplýsingar um staðsetningu og stærð svæðis, hvaða fellingarkerfi standi til að nota, tímasetningu fellingar og hvernig verði staðið að endurnýjun skógarins. Skógræktin metur hvort umsókn sé í samræmi við viðmið um sjálfbæra skógrækt, sbr. 2. mgr. 17. gr. Heimilt er að binda fellingarleyfi skilyrðum til að tryggja endurnýjun skógar. Aðgerðir við endurnýjun skógarins skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir fellingu.

Skógræktin hefur eftirlit með endurnýjun skóga skv. 1. mgr. Hefjast aðgerðir til endurnýjunar skóga ekki í samræmi við skilyrði fellingarleyfis er Skógræktinni heimilt að beita þvingunarúrræðum, sbr. 22. gr.

19. gr.

Varanleg eyðing skóga.

Varanleg eyðing skóga að hluta eða í heild er óheimil.

Sé varanleg eyðing skógar óhjákvæmileg skal tilkynna Skipulagsstofnun um fyrirhugaða framkvæmd í samræmi við ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum. 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 þessara, svo sem með endurheimt náttúruskógar eða ræktun nýrra skóga, og skal framkvæmdaraðili leita álits Skógræktarinnar á útfærslu mótvægisáðgerða. Mótvægisáðgerðir skulu hefjast eigi síðar en tveimur árum eftir eyðingu.

Sveitarfélag 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 álitinu skal rökstyðja þá ákvörðun sérstaklega.

Ef til kemur að skógur verður ruddur vegna framkvæmdanna minnir Skógræktin á nauðsynlega leyfisveitingu vegna eyðingar skóga. Verkefnið íslensk skógarúttekt (ÍSÚ) sér um að halda til haga og uppfæra upplýsingar á landsvísu um skóglendi Íslands og spá fyrir um þróun þess til framtíðar. Þessar upplýsingar eru margvíslegar en þar er helst að nefna upplýsingar um flatarmál, viðarmagn og viðarvöxt. Í seinni tíð hafa orðið æ mikilvægari upplýsingar um kolefnisforða og kolefnisbindingu eða –losun og líffræðilegan fjölbreytileika skóglendanna. Það er afar mikilvægt að allar upplýsingar um skóglendi sem raskast vegna framkvæmdanna berist til verkefnisstjóra ÍSÚ, Arnórs Snorrasonar á Rannsóknastöð Skógræktar, Mógilsá.

Virðingarfyllt, f.h. Skógræktarinnar



Hrefna Jóhannesdóttir, skipulagsfulltrúi

hrefna@skogur.is

Gamla Gróðrarstöðin,

Krókeyri, 600 Akureyri

Gsm: 626-1016



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 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 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 vegarins 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

VSÓ Ráðgjöf
Erla Björg Aðalsteinsdóttir
erla@vso.is
Borgartúni 20, 105 Reykjavík.

Undirrituð eru fædd og uppalin í Mýrdal og eru eigendur að landi Loftsala, Breiðuhlíðar, Rofa og Reynisholts 1. Við verjum miklum tíma í Mýrdal og er annt 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 Hringvegur eða endurbætur á núverandi vegi.

Við viljum benda á nokkur atriði sem ber að hafa í huga við gerð frummatsskýrslu um breytta legu þjóðvegur 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 fjármögnuð 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 Hringvegur 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 Dyrhólhverfi og Reynishverfi, hefur vegtenging í Dyrhólhverfi þegar verið bætt, en vegtengingu í Reynishverfi er hægt að bæta án færslu á Hringvegi.
6. Þar sem ein af forsendum færslu Hringvegur er að bæta vetrarfærð verður að skoða nákvæmlega hverjar hömlur á umferð eru nú þegar, og hver mögulegur ávinningur af færslu Hringvegur 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. Athuga þer að hinn forni þingstaður Mýrdælinga við Loftsalahelli, sem fyrirhuguð veglína fer um, er á náttúruminjaskrá. Hringvegur yrði fyrirferðarmikill í landslagi á þessum stað.



Mynd 1. Horft til austurs eftir fyrirhuguðu vegstæði Hringvegar 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 ósum, 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 Hringvegar 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, þer 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) ef frekari skýringa er óskað.

Virðingarfyllst,

Matthildur Ólafsdóttir Valfells (kt. 080733-4539)

Sigríður Ásgeirsdóttir (kt. 041042-4279)

Vigfús Ásgeirsson (170548-7369)

erla@vso.is

28.janúar 2021

Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringveggar (1-b2_b4) um Mýrdal.

Komið hefur fram að þegar hafi borist fjöldi athugasemda við fyrirhugaða færslu hringvegarins byggt á neikvæðum áhrifum á Dyrhólaós. Við getum tekið undir þau rök, en viljum beina athyglinni að öðrum þætti, sem er ekki síður mikilvægur.

Það er mikilvægi þess að varðveita fegurð og aðdráttarafi Víkur í Mýrdal, sem ekki síst eru fólgin í óheftum tengslum þorpsins og þeirra sem þangað koma við ströndina. Þessi beini aðgangur íbúa og ferðamanna að fjörunni, sem liggur opin fyrir sjálfu Atlantshafinu, er ómetanlegt sérkenni þessa litla þorps.



Vík í Mýrdal er einn alvinsælasti ferðamannastaður landsins árið um kring. Árið 2018 heimsóttu rúmlega 2,3 milljónir erlendra ferðamanna landið með viðkomu á Keflavíkurflugvelli. **Næstum helmingur þess fjölda, eða 1.2 milljónir, heimsóttu Vík.** Flestir höfðu leitað upplýsinga í vefmiðlum, ferðahandbókum og bæklingum, og höfðu ákveðið að heimsækja Vík áður en til Íslands var komið. Rannsókn á ferðahegðun þeirra sýnir að þótt nálægð við náttúruperlurnar Dyrhólaey og Reynisdranga skipti staðinn miklu máli, skiptir þorpið Vík ekki síður máli. Rúmur helmingur ferðamanna sagði fegurð Víkur og nágrennis vera meginástæðu heimsóknarinnar. **Þar áttu flestir við ströndina (35%)** og Reynisdranga (6%). Þetta endurspeglar styrk Víkur sem ferðamannaseguls. Að meðaltali dvöldu ferðamenn í Vík í um 16 klst og um **40% gistu yfir nótt á staðnum.**

Það þarf því ekki að fjölyrða um mikilvægi ferðaþjónustu fyrir samfélagið í Vík í Mýrdal. Það liggur fyrir að ströndin vegur mjög þungt í aðdráttarafi staðarins. Að spilla einstökum tengslum þorpsins við ströndina, sem eru svo snar þáttur í sérstöðu og fegurð staðarins, með því að setja hringveginn milli þorps og strandar er mjög varhugavert með tillit til efnahagslegs mikilvægis ferðaþjónustu á svæðinu.

Óviða er ágangur sjávar og landbrot jafn alvarlegt og í Vík. Það er mjög mismikið milli tímabila, sem er háð Kötlugosum og magni gjósku og ösku sem eldfjallið steypir í hafið og mynda eins konar varnargarð neðansjávar og getur varið ströndina áratugum saman. Þegar þetta efni hefur dreifst og ver ekki ströndina lengur, hefst tímabil landbrots sem getur numið tugum metra á ári. Sérfræðingar mæla mjög eindregið og alvarlega **gegn varnagörðum sem liggja meðfram ströndinni**, því slíkt loki fyrir eðlilegt flæði sjávar innan garðs og utan, og valdi óbætanlegum skaða á lífríkinu innan garðs. Þar verði dauður sjór og ónýtt strönd.

Að leggja veg meðfram ströndinni kallar á að hann verði allur varinn fyrir ágangi sjávar. Þannig munu mikil varnarmannvirki fylgja veginum. Hann hlýtur líka að verða hækkaður í landinu. Þetta verður því ekki fyrirferðarlítill smávegur milli þorpsins og strandarinnar, heldur uppbyggður hringvegur með fyrirferðarmiklum varnargarði. Hann mun ekki bara loka aðgengi að ströndinni, heldur hafa mikil áhrif á útsýnið til sjávar.

Þetta mun hafa gríðarleg áhrif á ásýnd Víkur, og vinna gegn því sem laðar fólk að staðnum í dag.

Við viljum vekja athygli á því að áform um að leggja hringveginn milli þorps og strandar við Vík í Mýrdal mun vega beint að hagsmunum samfélagsins sem ferðamannastaðar.

Virðingarfyllt

Dr Guðrún Pétursdóttir
Stjórnarformaður Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála

Dr Anna Dóra Sæþórsdóttir
Prófessor í ferðamálafræði og deildarforseti Líf- og umhverfisvísindadeildar H.Í.

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: elsa lif <elsalif0207@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 19:01
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Sæl ég vil velja valkost númer 4. Lagfæring á gamla veginum og vegur færður norður fyrir Vík

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.

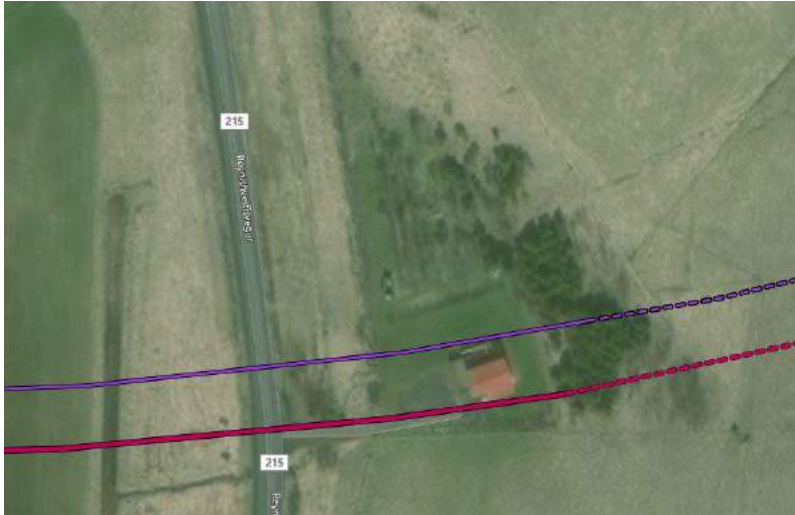
Við undirbúning þess aðalskipulags sendum við, eigendur¹ sumarbústaðarins Djúpaleiti margar athugasemdir við aðalskipulagsdrögin og bentum á að skipulagslínan gerði ráð fyrir því að fyrirhugaður gangnamunni við vestanvert Reynisfjall myndi ganga í gegnum bústað þann sem þar stendur og um leið raska þeirri ræktun sem þar hefur farið fram undanfarin 40 ár, allt frá því bústaðurinn var byggður og land friðað fyrir búfjárbreit árið 1980. Þeim ábendingum var ekki svarað. Aðalskipulagið var afgreitt, með óbreyttri „skipulagslínu“ líkt og sýnt er á vefsíðu Vegagerðarinnar².

Á lóð sumarbústaðarins vex ríflega hálfur hektari af skógi. Hann telst „skógur“ í skilningi laga um skóga og skógrækt (nr. 33/2019)³. 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.

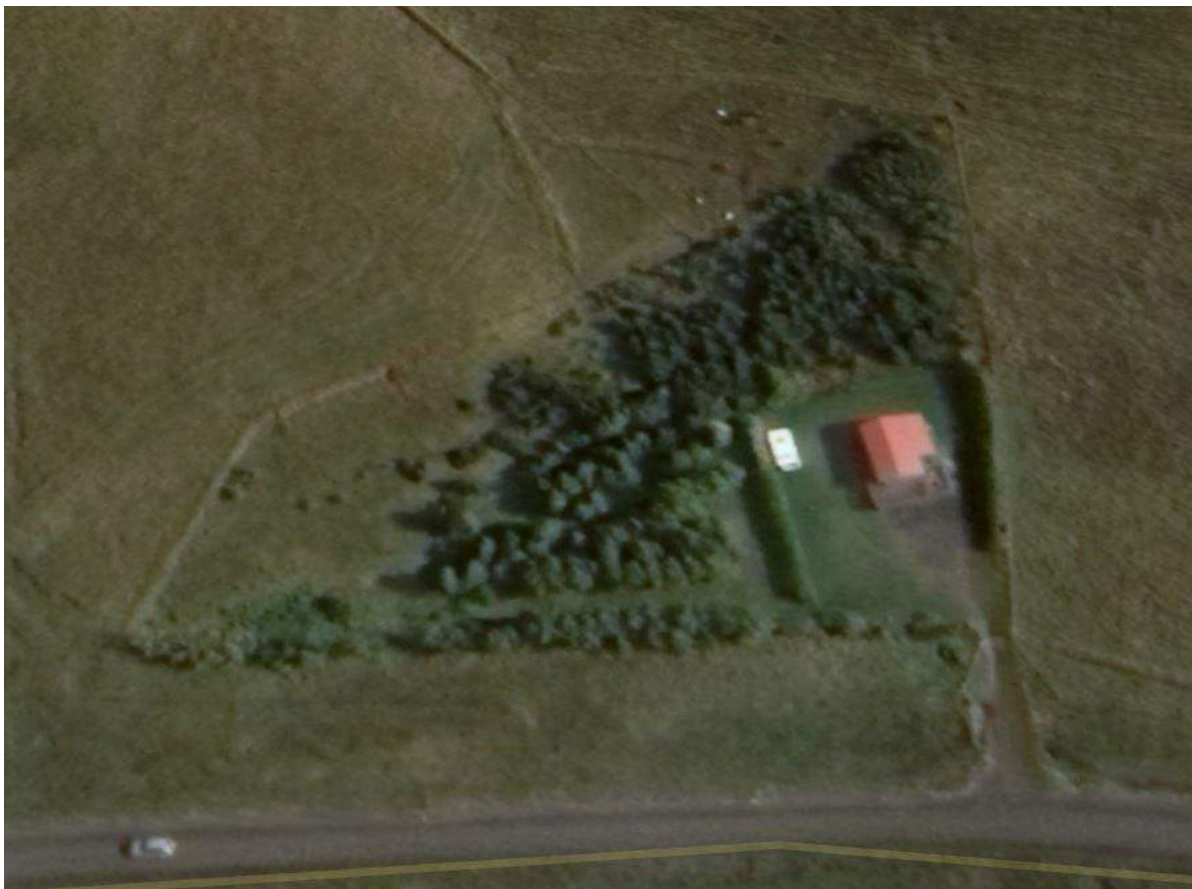
¹ Afkomendur Þorgerðar Einarisdóttur (1901-2003) og Kjartans Einarssonar (1893-1970) í Þórisholti í Mýrdal. Fjöldi afkomenda: 129 (123 á lífi, 6 látnir).

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

³ „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/altext/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 óvíða 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 (*Ulotophyllanthus*). 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 skógarpröst, músarrindil, gullkoll. Einnig er skógurinn athvarf margra tegunda flækingsfugla yfir vetrartímann, einkum á haustin.



4. mynd. Ögurmosi (*Ulotophyllum*) og ókunn fléttutegund á trjábol í Djúpaleiti. Ögurmosi vex sums 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 forgrunnum t.v. sést trjategund 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 örum 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 ætla 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 dómafordæmi 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 m² landi forgörðum⁴. 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 náttúrufari og margháttaða skerðingu á hagsmunum ferðaþjónustu og atvinnuhagsmunum heimamanna í Reynis- og Dyrhólhverfi, 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 uppþyllingum 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 lítið 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).

⁴ Mál nr. 684/2009

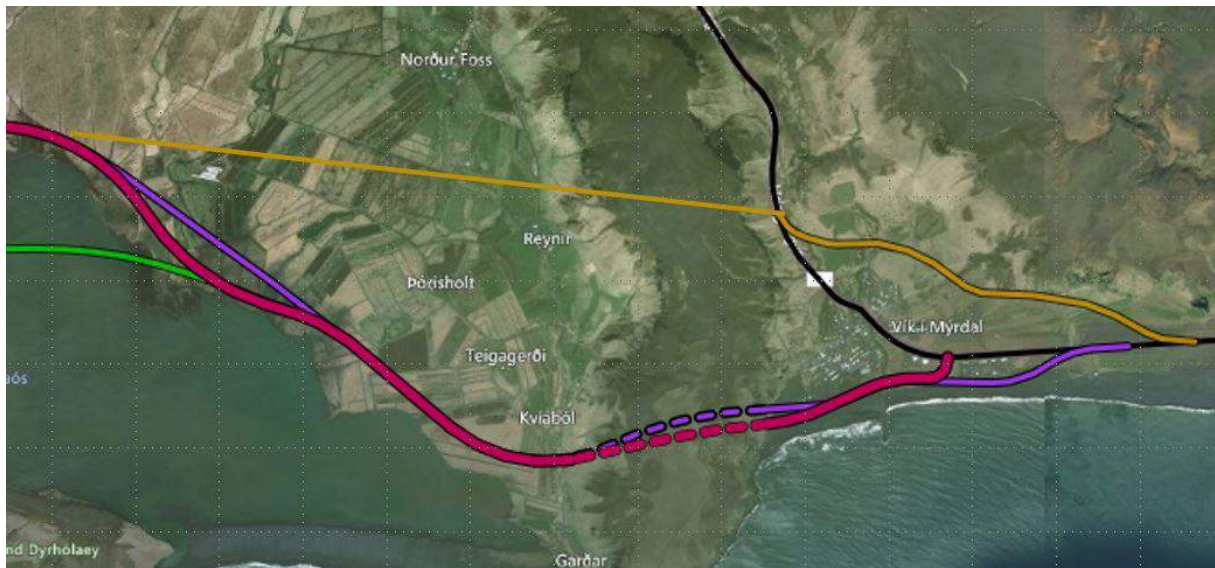
<https://www.haestirettur.is/default.aspx?pageid=347c3bb1-8926-11e5-80c6-005056bc6a40&id=3298a606-b7ca-4222-9255-253bad9398c2>



7. mynd. Flekafloð 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 óyfirtíganlegur 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 sjávargangi 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),

Aðalsteinn Sigurgeirsson (adalsteinnsigurgeirss@gmail.com)

Kjartan Sigurðsson (k.sigurdsson@utwente.nl)

Steinar Kristinsson (steinarkrist@gmail.com)

Unnur Ólafsdóttir (unnurol@gmail.com)

Þorgerður Einarsdóttir (thorgerdureinarsd@gmail.com)

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Helga Brekkan <helga.brekkan@gmail.com>
Sent: laugardagur, 23. janúar 2021 13:00
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Varðandi umhverfismat á göngum í gegnum Reynisfjall og veg á bökkum Dyrhólaóss

Góðan dag

Það eru margar ástæður til að mótmæla þessum framkvæmdum og náttúrspjölum. Ég tel hér nóg að benda á niðurstöður skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar. Þær sýna að það geti haft varanleg og skaðleg áhrif á Dyrhólaós að færa veginn að honum. Ég legg áherslu á að í mati á umhverfisáhrifum verði tekið fullt tillit til fuglalífs og verndargildi Dyrhólaóss.

https://fuglavernd.is/wp-content/uploads/2021/01/Dyrholaos_skyrsla_loka.pdf?fbclid=IwAR35JSXggsE8cyvyhOzTnPlzMXP0eI8xskifGGtOqZ0GYQB76Vs2QrxCMIg

Helga Brekkan
7847899

Athugasemdir við færslu hringveggar (1-B2-B4) í Mýrdal

Drög að matsáætlun.

Núverandi vegur 0.

Þjóðvegurinn er sex metra breiður en þyrfti að verða sjö metrar, auk þess eru engar vegaaxlir.

Ekkert burðarþol og hættulegar beygjur

Margar veltengingar

Einna stjörnu vegur samkvæmt EuroRap, óásættanlegt.

Þjóðvegur 1 klifur þorpið í Vík, og er í raun íbúagata, Mikil slyshætta.

Stenst engar kröfur um nútíma samgöngur

Misvindasamt, ísing og meiri snjór.

Rauð lína skiðulags lína

Góð veltækni, mikið umferðaröryggi, er á Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum.

Vegurinn klifur ekki þorpið.

Fáar veltengingar

Vegaframkvæmd samkvæmt nútíma stöðlum.

Stóraukið umferðaröryggi

Stytting leiðar.

Mikill meirihluta íbúa styður, þrjár sveitarstjórnakosningar 2000-2006, 2006-2010 og 2010-2014

Greiðfær alla dag ársins.

4-5 stjörnu vegur samkvæmt EuroRAP

Fer að stæstum hluta yfir framræst landbúanarland.

Umhverfisskýrsla 2012.

Likleg að Dyrhólaós haldi áfram að brjóta niður bakkana þar til veginum verði náð austan við Sauðgarð. Miðar við það landbrot undanfarin ár.

Blá lína

Góð vegtækni, mikið umferðaröryggi, fellur að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum

Allt það sama og í rauðu línunni

Mosahálsin er farartálmi í dago g verður það í þessari tillögu.

Brekkur og beyjur

Fleiri vegtengingar

Fjölublaa línan

Góð vegtækni, mikið umferðaröryggi, fellur að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum

Allt það sama og í rauðu línunni

Kemur vel til skoðunnar

Meira umferðaröryggi austast í Vík

Græna línan

Góð vegtækni, mikið umferðaröryggi, fellur að Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum

Allt það sama og í rauðu línunni

Meiri skytting

Volteindi ofan vega verður ekki fyrir raski.

Gula línan.

Allt við 0 núverndi þjóðveg, nema hann klifur ekki þorpið.

Undrast mjög tilgangin með að setja þessa línu inn, Var full rætt í 5 ár. bara til að sprengja samfélagið, burtfluttur gegn heimamönnum og til að skemma og spilla málefnalegri umræðu um ágæti hinna veglínanna.

Fer yfir mikið af framræstu landbúnaarlandi.

Þekkt snjóflóða svæði, mikil snjósöfnun á vegstæði getur verið mikill skafrenningur af Höttusvæðinu

Fer yfir framtíðar byggingaland í Norðurvíkurtúninu sem ekki er mikið til af

Austasti vegakaflin mikil sjónmeingun. Milið jarðrask á ósnortu landi. Breyting á ásýnd þorpsins.

Stæðsti hluti vegarins áfram 1 stjörnu vegur óásættanlegt.

Aðeins hluti umferða muni nota þessa leið á austasta hluta leiðarinnar, þ.e. hinir munu fara til Vikur. Lenging á akstursleið.

TILLAGA SEM VAR MARG FELD Í SKIPULAGSVINNUNNI. ÞÓTTI ALLVEG GALIN.

Tillaga 1 (sjá meðf. mynd 1)

Góð vegtækni, mikið umferðaröryggi, er á Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum

Allt það sama og í rauðu linunni að henni.

Ekkert sem bannar framkvæmdir á svæði á náttúrminjasrká.

Svæði norðan vegar yrði gott verndarsvæði fyrir fugla og annað lífríki, eins og vesturósinn vestan við Dyrhólaeyjarveg.

Dyrhólaós myndi hætta að brjóta niður ósbakkanna.

Ekki þyrfti að gera eignarnám jarða.

Fer ekki yfir ræktað land og búsvæði fugla.

Tillaga 2 (sjá meðf. mynd 2)

Góð vegtækni, mikið umferðaröryggi, er á Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2008 og Samgönguáætlun 2020-2024, samræmist umhverfissjóarmiðum og samfélagssjóarmiðum

Allt það sama og í rauðu linunni að henni.

Ekkert sem bannar framkvæmdir á svæði á náttúrminjasrká

Vegur sunnan í ósnum meðfram fjörunni og tengist á skipulagsleiðina við ILoftsalí

Þar færir vegurinn frá byggðinni og minna ónæði af umferðinni

Undirlag undir veg burðarmeira

Útfall Dyrhólaóss nánast komið í þjóðleið þannig minni kostnaður að halda yfirborðu stöðugu

Brú á vegi gæti notast til að lágmarksvatni í ósnum verði ekki of lítið sem nú orðið þórnar næstum alveg þegar útfallið er vel opið

Ósinn er að fyllast upp af framburði og þar sem hann brýtur stöðugt land við ósbakkana og í síðustu eldgosum hefur hann grynnkað mikið er mjög gruggugur lítið líf nema Flundra í honum

Líklega sú leið sem flestir ábúendum-og eða jarðeigendur í reynishverfi yrðu ánægðastir með.

Ekki er vandamál með veginn í ósnum. Komin góð reynsla á veginn út á Dyrhóley sem ekki hefur haggast síðan grjótkurl var sett utan á hann

Ekki þyrfti að gera eignarnám jarða.

Fer ekki yfir ræktað land og búsvæði fugla.

Athugasemd við drög á matsáætlun bls. 2 Mitt mat er að umferð er vanáætluð í töflu 3.1 miðað við útboðsgögn Hringvegur (1-b2) um Vík 2020 (sjá meðfylgandi.)

Tafla 3.1 ADU frá ánnu 2008, 2012 og 2018 ásamt reiknaðri hönnunarumferð sem sýnir lágspá, miðspá og háspá fyrir árið 2045.

	Vegnr.	2008	2012	2018	2045		
					Lág	Mið	Há
Hringvegur vestan Reynisfjalls	1-b4	584	678	2594	3567	3718	3956
Hringvegur í gegnum Vík	1-b3	-	-	3579	4921	5129	5458
Hringvegur austan Víkur	1-b2	431	424	2329	3203	3338	3551

Hringvegur (1-b2) um Vík

Nýtt áringtorg og endurbætur á vegi

Verklýsing

5 UMFERÐ

5.1 Umferð

SDU er meðalumferð á dag yfir sumarmánuðina (júní –september). ÁDU er meðalumferð á dag yfir árið og VDU er meðalumferð á dag yfir vetrarmánuðina (desember-mars). Fyrirliggjandi umferðartölur eru fyrir árið 2018 og var að umferð meðaltali sem hér segir:

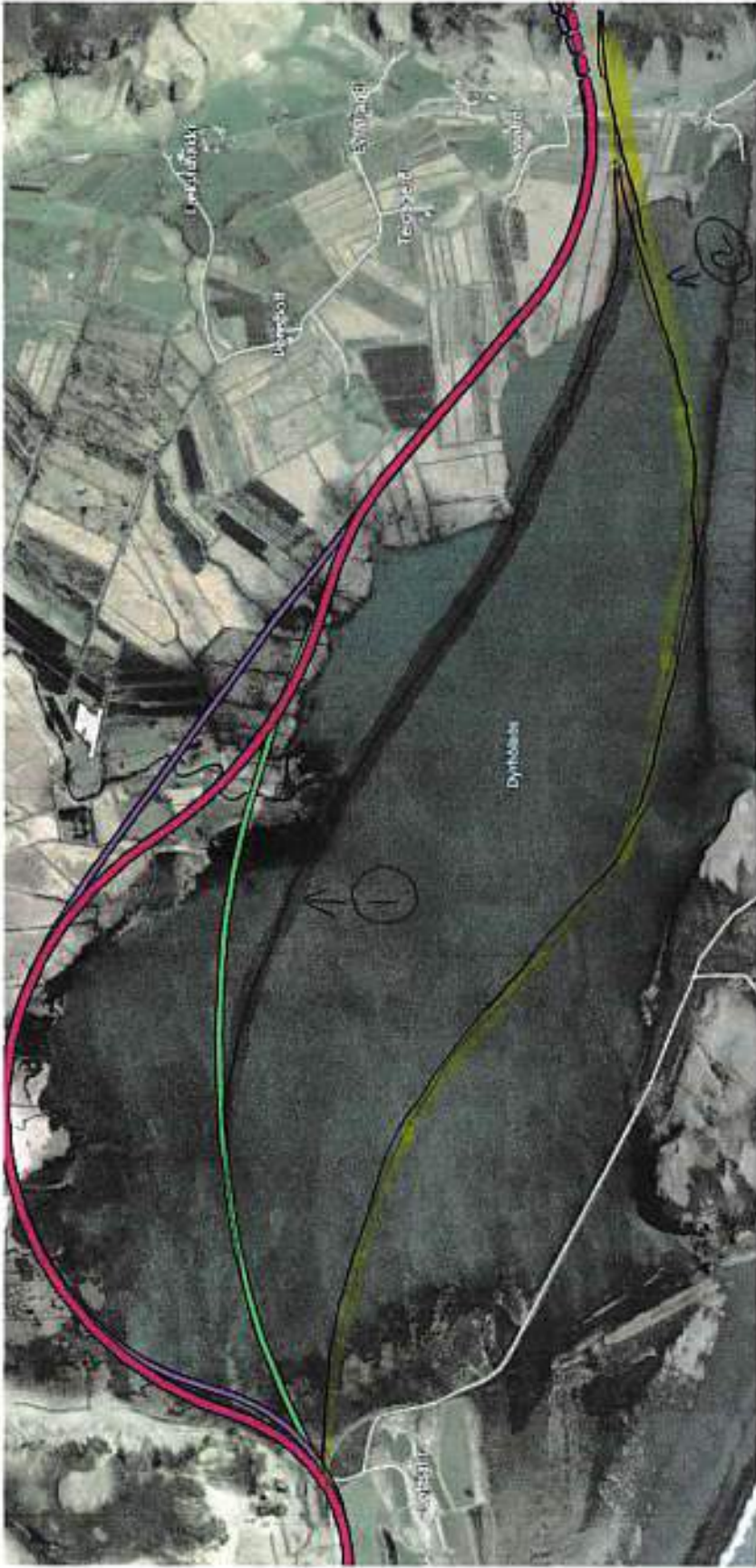
Vegur	ADU	SDU	VDU
1-b3: Hringvegur	3.600	5.700	2200

Jarðeigendur á 50% af Reynishólum og Teigagerði

Vík í Mýrdal 27.01.2021

Brýndis F. Harðardóttir Mennahvart 10 Vík

Ársæll Stefánsson Mennab. 10 Vík



Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Subject: FW: Færsla Hringvegur í Mýrdal

From: Bygg <bygg@vik.is>

Sent: þriðjudagur, 19. janúar 2021 15:47

To: Þorbjörg Sævarsdóttir - VG <thorbjorg.saevarsdottir@vegagerdin.is>

Subject: Færsla Hringvegur í Mýrdal

Sæl Þorbjörg og gleðilegt ár! 😊

Ég fæ athugasemd við matsáætlunin varðandi vatnsverndarsvæði.

Á 25 bl. er merkt Dyrhólahverfisveita í hringum Geitafjalli og það er ekki í samræmi við aðalskipulags Mýrdalshrepps.



Vatnið fyrir Dyrhólahverfisveitu er tekið úr borholu á Eystri-Dyrhólum og þarna er afmarkað brunnsvæði.



Bestu kveðjur,

George Frumuselu

Skipulags- og byggingarfulltrúi

 <p>Mýrdalshreppur Sími: 487 1210 myrdalshreppur@vik.is Austurvegi 17 870 Vík http://vik.is</p>	 <p>Menningarmálastofnun Sameinuðu þjóðanna United Nations Educational, Scientific and Cultural Organisation</p>	 <p>Kattla Hvattraeni jarðvangur UNESCO</p>	 <p>Kattla UNESCO Global Geopark</p>	 <p>JAFNLAUNAVOTTUN 2020 - 2023</p>	 <p>Versa Vottun ÍST 85</p>
--	---	--	--	---	--

Þessi tölvupóstur viðhengi gæti innihaldið trúnaðar upplýsingar og/eda einkamál og er eingöngu ætlaður þeim sem hann er stílaður á. Ef sending þessi hefur ranglega borist má ekki skrá neitt úr póstinum hjá sér eða notfæra sér það á nokkurn hátt. Jafnframt er móttakanda skýlt að gæta fyllsta trúnaðar og tilkynna sendanda að upplýsingar hafi ranglega borist, sbr. fyrirmæli 9. mgr. 47. gr. laga nr. 81/2003 um fjarskipti.

1. Febrúar 2021

VSO Ráðgjöf ehf.
Borgartúni 20,
105 Reykjavík
b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Efni: Athugasemdir vegna færslu Hringvegarins í Mýrdal

Ég vil nýta tækifærið til að koma ábendingum á framfæri varðandi fyrirhugaða færslu Hringvegarins í Mýrdal. Með þessum skrifum vil ég mótmæla fyrirhugaðri staðsetningu, mæla fyrir að fleiri kostir verði teknir til skoðunar við mat á umhverfisáhrifum og lýsa yfir stuðningi við að leið 4, endurbætur á núverandi vegi, verði farin.

Vinsun valkosta

Eitt það mikilvægasta í mati á umhverfisáhrifum er að bera saman alla raunhæfa kosti svo að sem mestu af markmiðum framkvæmdar sé náð fram án þess þó að gengið sé á mikilvæga náttúru. Í ljósi þess vil ég mótmæla því að fyrirfram hafi verið vinsaðir út aðrir gangnakostir gegnum Reynisfjall heldur en þeir sem opnast inn í náttúruparadísina Víkurfjöru. Mér þykja ekki vera sett fram sterk rök fyrir því og einnig eiga ákvarðanir í skipulagi ekki að leiða til þess að ekki séu skoðuð umhverfisáhrif allra kosta og þau borin saman við áhrif fyrirhugaðrar leiðar. Skipulag getur breyst en rask á náttúru er ekki alltaf hægt að bæta.

Ef það að kostnaður aukist telst sem rök til að vinsa veglínu gegnum Geitafjall út fyrirfram, þá hlýtur kostnaður við göng í Reynisfjalli að teljast töluverður ókostur við þá leið. Það að einkaaðilar sjái fyrir sér að ná þeim kostnaði til baka af vegfarendum ætti ekki að villa fólki sýn á vægi þess þáttar. Það borgar alltaf einhver. Hagræðið af minniháttar styttingu sem með þessu fæst set ég stórt spurningamerki við þó að örugglega sé hægt að reikna sig að þeirri niðurstöðu með því að gefa sér hagstæðar forsendur. Hvert er tapið á móti vegna skemmda á náttúruparadís?

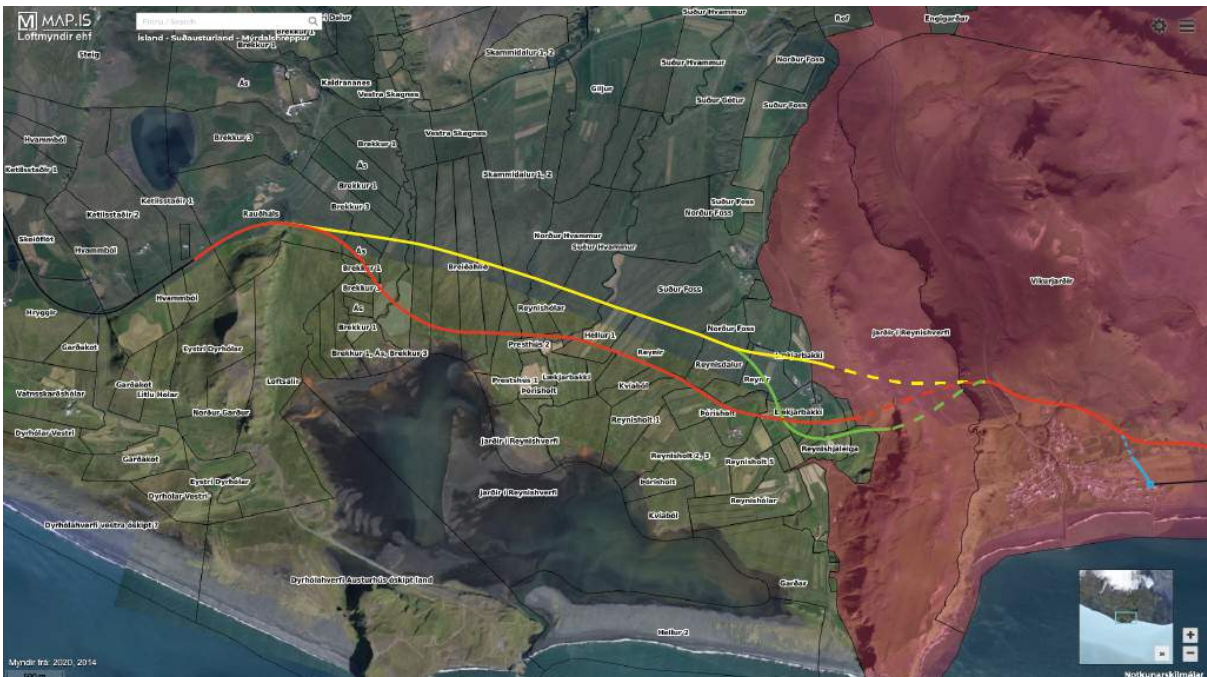
Kostnaðarliðurinn á sjálfsagt ekki eftir að vega þungt úr því sem komið er, en það er um stærri hluti að tefla. Það snýr að því hvar göngunum er ætlað að koma út austan megin. Það er algjörlega óverjandi í mínum huga að raska fjallshlíðinni við Víkurfjöru nokkurs staðar á leiðinni frá sjó að þeim stað sem byggðin stendur. Ef eitthvað er hægt að vinsa út fyrirfram þá eru það í mínum huga allar veglínur sem raska þeirri hlíð og skera í sundur útivistarsvæðið sem undir henni stendur. Áhrif á landslag í þeirri heildarmynd eru fyrirsjáanlega ekki ásættanleg, hvorki af gangnamunna né veginum sjálfum. Það er mikilvægt að fá fljótt fram myndræna framsetningu á því hvernig framkvæmdin mun raunhæft líta út bæði úr návígi og í fjarlægð frá ýmsum sjónarhornum. Hvað raskast mikið land? Hvað verður

það lengi að gróa? Hver verður endanleg útkoma að teknu tilliti til breyttrar hegðunar vegfarenda á svæðinu?

Annar valkostur sem vinsaður er burt fyrirfram er nefndur „Veglína sem fer í göngum um mitt Reynisfjall.“ Það kann að vera að margt vinni gegn þeim möguleika eins og hann var teiknaður, en mér finnst þurfa að rökstyðja betur ef það er svo að engin lega gangna í gegnum fjallið á þessum slóðum teljist sem raunhæfur kostur sem vert sé að meta út frá umhverfisáhrifum til samanburðar við göng niðri í fjöru. Hvað um að láta göngin koma út á þeim slóðum sem valkostur 4 beygjir norður fyrir byggðina og nýta þá línu í framhaldi af göngunum? Mætti þar finna stað fyrir gangnamunna sem ekki væru í of mikilli áhættu vegna hrinhættu? Er það raunverulega svo að hrinhætta á þessum slóðum sé alvarlegri en í Víkurfjöru eða hefði þessi röksemd í vinsun valkosta átt að taka þau göng út af kortinu einnig? Önnur röksemd í matsáætlun er sú að þessi valkostur færi Hringveginn ekki út fyrir þéttbýlið. Sú röksemd fellur með þeirri línu sem ég er að benda á. Eftir stendur þá það eitt í rökstuðningi matsáætlunar að kosturinn mundi skera eignarlönd í Reynishverfi. Er enga ásættanlega veglínu hægt að finna á milli eða í gegnum þau eignarlönd? Víða í hinum valkostunum er farið í gegnum eignarlönd á nýjum stöðum. Ef gangnamunninn vestan megin væri hugsaður töluvert norðar, eða móts við jörðina Lækjarbakka, þá gæti vegurinn legið á löngum kafla á landamörkum. Ef við hins vegar skoðum hana eins og hún hefur verið teiknuð virðist hún hafa það fram yfir aðra kosti að veginn mætti leggja á löngum kafla fyrir ofan Dyrhólaós í vegstæði þar sem nú þegar er akstursleið. Báðar línur þessarar leiðar hafa því ákveðna kosti. Á myndum Mynd 1 og Mynd 2 sjást þessar leiðir teiknaðar gróflega í gulum og rauðum lit, og einnig tilbrigði við þessar leiðir í grænum lit. Nákvæma útfærslu er fyrir fagmenn að skoða en það sem ég vil benda á er að nægjanleg rök hafa ekki verið færð fram fyrir því að ekki eigi að leggja mat á valkost eða valkosti sem færu í gegnum fjallið á þessum slóðum.



Mynd 1. Rauða línan sýnir valkost með jarðgöngum gegnum mitt Reynisfjall sem síðan heldur áfram framhjá þéttbýlinu. Gul lína sýnir valkost með sömu eiginleika nema að hann tekur aðra línu milli eignarlönda. Græn lína sýnir enn aðra leið um eignarlönd. Blá lína sýnir valkost við að fara niður á jafnsléttu án þess að sneiða jafn nærri Víkurkletti. Hluti af þeirri leið gæti verið grafinn í stökk til að áhrif á ámynd landslags verði minni um leið og hallinn yrði ekki of brattur.



Mynd 2. Hér sést hvernig valkostirnir sneiða á milli og í gegnum eignarlönd. Rauða línan fylgir línu þar sem nú þegar er akstursleið frá Hvammsá að Þórsholti. Gula línan er á landamörkum á enn lengri kafla þar norðan við. Græna línan sneiðir með öðrum hætti á milli og í gegnum eignarlönd auk þess sem göngin á þeirri leið geta verið með stysta móti. Græna línan getur hvort heldur sem er verið framhald af þeirri gulu eða rauðu.

Vænlegasti kostur

Í mínum huga liggur beinast við að framkvæma valkosti 4, endurbætur á núverandi vegi, með eða án stutta kaflans sem færir veginn út fyrir bæinn. Ég er opinn fyrir því að hægt sé að sveigja framhjá byggðakjarnanum og fara norðan við bæinn, þó að vegabæturnar af valkosti 4 án þess kafla myndu strax vera til mikilla bóta og kannski leysa vandann að stærstum hluta. Umhverfisáhrif þessarar sveigju norður fyrir þarf þó að meta og legg ég þá til að einnig verði skoðað til samanburðar að leiða veginn niður af brúninni á svæði þar sem nú er nýlega uppgræddur sandfláki, beina leið niður á núverandi þjóðveg og tengjast þar með hringtorgi, sjá Mynd 3. Til að draga enn frekar úr umhverfisáhrifum mætti grafa veginn niður í stökk fram af þessari brún til að fá viðunandi halla á veginn en valda um leið sem minnstum sjónrænum áhrifum þegar búið er að ganga frá jarðveginum yfir stokknum. Sjónræn áhrif af veglínunni sem teiknuð eru í valkosti 4 verða væntanlega þó nokkur og hef ég þá sérstaklega áhyggjur af því eftir því sem nær dregur Víkurkletti. Þess vegna vil ég sjá þá útfærslu sem ég nefni skoða einnig til samanburðar.

Að færa veginn frá þeim stað þar sem nokkur hús standa nærri honum á báðar hliðar yfir á stað þar sem mannvirki standa honum ekki nærri nema á aðra hliðina sýnist mér ekki vera framför sem ætti að hafa mikið vægi. Þarna er ég að bera saman núverandi vegstæði og fyrirhugað vegstæði samkvæmt skipulagslínu. Þegar horft er til þess að nýja línan mun fara nær íþróttamannvirkjum og skóla virðist ávinningurinn orðinn mjög umdeilanlegur. Að vísu er þessu til viðbótar hægt að benda á dálítið villandi framsetningu í vefsíðu Vegagerðarinnar því loftmyndin sem þar er notuð er það gömul að á henni er ekki búið að byggja íbúðarhúsin við Strandveg sem hvað næst standa fyrirhuguðum vegi. Ef skipt er yfir í götukort koma þau ekki heldur fram.



Mynd 3. Bláa línan sýnir valkost við að leiða veginn niður af hæðinni. Slitni hluti línunnar er kafli sem mætti skoða að grafa í stokk til að minnka áhrif á landslag af vegi með vinunandi halla.

Víkurfjara

Hugmyndin um að það sé í lagi að raska Víkurfjörusvæðinu fær mann til að hugsa hvort þeir sem samþykka slíka leið beri ekki skynbragð á fegurð og sérstöðu þess landslags sem þar er. Það er ef til vil ekki fráleitt að svo sé, en því til stuðnings má benda á hvernig skipulagsyfirvöld í Vík hafa leyft byggingu hótels þétt uppvið og beint framan við afskaplega fallegan stað í klettunum sem tjaldsvæðið stendur undir. Margsinnis fór ég þar framhá sem krakki og dáðist að einmitt þeim stað sem nú stendur í skugga hótelsins. Þar eru fallegar sillur sem fuglinn hafði valið sér sem hreiðurstað og mikil synd að á þær varpist nú skuggi hótels sem birgir sýn í báðar áttir bæði fuglum og mönnum.

Ég er algjörlega á því að heimafólk á hverjum stað eigi að hafa mest um málin að segja á sínu svæði, en ef vaninn hefur blindað fólki sýn á sérstöðu þess sem í kringum það er þá verða utanaðkomandi að hafa ráð til að afstýra umhverfisslysum. Það eru fleiri sem bera taugar til svæða en þeir einir sem búa þar hverju sinni. Þar að auki má setja spurningamerki við rétt heimamanna dagsins í dag til að svifta heimamenn allrar framtíðar þeim lífsgæðum sem náttúran hefur á þúsundum ára mótað. Það er rík skylda á framkvæmdaaðila og aðra forvígismenn þessarar framkvæmdar að færa sterk rök fyrir nauðsyn þess að opna göng inn í Víkurfjörusvæðið. Hver er sú staða sem ekki er hægt að búa við sem leysist með göngum í Víkurfjörü en ekki er hægt að koma nægjanlega til móts við með öðrum hætti?

Inni á aðalskipulagi Mýrdalshrepps frá árinu 2009, sem gilda átti til 2025, var gert ráð fyrir gríðarstórum sjóvarnargörðum meðfram allri ströndinni langt austur eftir, eins og sést á Mynd 4. Í ljós hefur komið, eins og bent hafði verið á, að hægt var að leysa vandamálið sem þeim var ætlað að leysa – vandamálið með landeyðinguna – á tryggari hátt og með margfalt minna inngripi. Það var gert með því að byggja garða úti í hafið, þvert á stefnu garðanna í skipulaginu. Þetta er nýlegt dæmi um kostnaðarsamt umhverfisslys sem afstýrt var í Mýrdalshreppi. Í sama skipulagi var sett fram veglína fyrir Hringveginn innan við garðana

gegnum Reynisfjall og þar er sú veglína ennþá í núgildandi skipulagi. Núna er þessi veglína svo lögð fram í matsáætlun sem fyrsti kostur fyrir vegabætur í Mýrdal. Áfram er því sótt að umhverfinu þótt sjórinn hafi gefið eftir í sínum ágangi.



Mynd 4. Myndin er fengin út Aðalskipulagi Mýrdalshrepp 2009-2025, bls. 28.

Rétt er að lokum að víkja aðeins að öryggismálum á fyrirhugaðri leið um Víkurfjöru. Hvernig er hugmyndin að tryggja umferðaröryggi þegar göngin opnast í miðju útivistarsvæði? Hvernig er hugmyndin að tryggja umferðaröryggi þegar göngin opnast í miðri náttúruparadís? Hvernig munu þær ráðstafanir líta út sem tryggja að bílum verði ekki lagt þarna úti í kannti eins og þekkt hefur m.a. á Skógasandi? Það getur tekið ökumenn tíma að átta sig og aðlagast birtuskilyrðum þegar út úr göngunum er komið. Það hlýtur því að vera töluvert umhugsunarefni út frá öryggissjónarmiðum að láta þjóðveg með þannig skilyrðum skerast gegnum náttúruperlu og útivistarsvæði þar sem fólk er upptekið af stórbrotnu landslaginu og náttúruöflunum og veitir veginum kannski minni athygli fyrir vikið. Ekki á það síst við þegar vegurinn liggur þvert fyrir alla gangandi umferð frá þéttbýlinu að ströndinni. Hér er því ekki verið að tala um að vegurinn liggji nærri slíku svæði heldur í gegnum það. Verður minni öryggisógn af þessum skilyrðum en þeim vanköntum sem eru á núverandi vegi og vel má bæta úr?

Ég vona að yfirvöldum beri gæfa til að afstýra þeim náttúruspjöllum sem fyrirhuguð eru og séu áfram opin fyrir því að aðrar leiðir séu til að settu marki. Mannvirki eins og jarðgöng og þjóðvegur eiga á engan hátt heima í Víkurfjöru eða neins staðar á óbyggða svæðinu milli Reynisfjalls og þéttbýlisins í Vík. Ég á von á að vel unnið umhverfismat leiði þá niðurstöðu í ljós og vona einnig að í framhaldinu taki yfirvöld ákvörðun um að falla frá öllum hugmyndum um að leggja Hringveginn sunnan við byggðina í Vík. Jafnframt vona ég og hef fulla trú á að farsæl lausn finnist á öðrum stað.

Virðingarfyllt,
Guðmundur Ágúst Sæmundsson
gudmundur.agust@gmail.com

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Guðrún Lilja Dam Guðrúnardóttir <glilja17@gmail.com>
Sent: sunnudagur, 31. janúar 2021 10:27
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Ný veglínu um mýrdal

Ég styð Bleiku sem aðallínu með þeim breytingum að fara grænu yfir ósinn og fjólubláu sem tengist núverandi vegi austan við þorpið.

Guðrún Lilja Dam Guðrúnardóttir

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Subject: FW: Umsögn v/hringvegur um/undir Reynisfjall !

From: Þorbjörg Gísladóttir <sveitarstjori@vik.is>
Sent: fimmtudagur, 28. janúar 2021 15:00
To: Þorbjörg Sævarsdóttir - VG <thorbjorg.saevarsdottir@vegagerdin.is>
Subject: FW: Umsögn v/hringvegur um/undir Reynisfjall !

Sæl Þorbjörg
Getur þú tekið við þessu.

Bestu kveðjur

Þorbjörg Gísladóttir

Sveitarstjóri Mýrdalshrepps
Austurvegi 17
870 Vík
GSM: 661-6343



Mýrdalshreppur

Sími: 487 1210

myrdalshreppur@vik.is

Austurvegi 17

870 Vík

<http://vik.is>



Þessi tölvupóstur viðhengi gæti innihaldið trúnaðar upplýsingar og/eda einkamál og er eingöngu ætlaður þeim sem hann er stílaður á. Ef sending þessi hefur ranglega borist má ekki skrá neitt úr póstinum hjá sér eða notfæra sér það á nokkurn hátt. Jafnframt er móttakanda skýlt að gæta fyllsta trúnaðar og tilkynna sendanda að upplýsingar hafi ranglega borist, sbr. fyrirmæli 9. mgr. 47. gr. laga nr. 81/2003 um fjarskipti.

From: Mýrdalshreppur <myrdalshreppur@vik.is>
Sent: miðvikudagur, 27. janúar 2021 15:07
To: Þorbjörg Gísladóttir <sveitarstjori@vik.is>
Subject: FW: Umsögn v/hringvegur um/undir Reynisfjall !

From: radius <radius@centrum.is>
Sent: miðvikudagur, 27. janúar 2021 15:05
To: Mýrdalshreppur <myrdalshreppur@vik.is>
Subject: Umsögn v/hringvegur um/undir Reynisfjall !

Ath.: Sveitarstjóri,sveitarstjórn.:

Ég sé að almenningi er boðið að gera umsögn um nýjann veg+göng um Reynisfjall m.m. Kann ekki að skila umsögn í umbeðinn farveg en bið ykkur koma hugleiðing minni á framfæri.

Ég tel að þetta sé mjög þörf framkvæmd og löngu tímabær, en skil líka að þetta er mörgum viðkvæmt viðfangs vegna náttúrufars.

Vegna þessa rís alda athugasemda sem mæla framkvæmdinni í mót.

Ég tel að koma megí á áætlun og aðgerðum vegna framkvæmdarinnar sem fælist í því að.:

Á kafla vegarins þar sem kann að vera viðkvæmt fugla, náttúru eða mannlíf sé komið fyrir sterkum "hraðatakörkunum".

Þetta gæti verið árstíðabundið og tæknivætt og styrkt ströngum sektarheimildum.

T.þ.a.skapa sátt mætti hugsa sér að hluti sekta rynnu til samtaka sem stuðla að viðurkenndri náttúruvernd.

Legg þetta í hugmyndabanka-bestu kveðjur.

Gunnar Gunnarsson Nýhöfn 6 210 Garðabæ-sími 897 6357.

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Helga Einarsdóttir <helgaeinars@internet.is>
Sent: sunnudagur, 31. janúar 2021 20:59
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Breyting hringvegarins Reynisholt 4 Mýrdal

Sæl Erla Björg.

Undirritaðir eigendur vilja koma a framfæri mótmælum varðandi fyrirhugaðar framkvæmdir á hringveginum um Mýrdal.

Til þess er málið varðar.

Við undirrituð eigendur landsskika í Reynisholti 4 , Hvammshreppi Mýrdal V - Skaftafellssýslu mótmælum fyrirhuguðum framkvæmdum vegagerðarinnar á færslu hringvegarins um Mýrdal.
Við mótmælum hugsanlegri skerðingu/yfirtöku á landi í okkar eigu í Reynisholti 4.

Með vinsemd og virðingu.

Sigrún Sesselja Bárðardóttir kt. 030328-4429 Oddný Jóna Bárðardóttir kt. 061031-2279 Bárður Jónsson kt. 111170-5689

Efni: Athugasemd við drög að matsáætlun vegna færslu hringveggar (1) um Mýrdal

Tilfni þessara skrifa er að varpa ljósi á valkosti sem lítið hefur verið fjallað um í meðferð málsins og að kynna til sögunnar hugmyndir sem mér er ekki kunnugt um að hafi komið fram áður.

Nú hef ég kynnt mér málið nokkuð ítarlega á undaförnum vikum og hef enn ekki fundið greinargóðar skýringar á því hvað lá að baki því að valkostur sem fólst í göngum um mitt Reynisfjall var sleginn út af borðinu. Í drögum að matsáætlun er fjallað um lauslega um málið og vísað í Umhverfisskýrslu aðalskipulags Mýrdalshrepps. Ég tel þessar upplýsingar alls ekki tæmandi og hvet ykkur til að nálgast og birta forsendur fyrir því að öðrum tillögum var hafnað.

Tvö mál standa upp úr í máflutningi þeirra sem vilja skipulagslínu eða valkost 1b. Í fyrsta lagi er það Gatnabrún og þær aðstæður sem þar skapast í vondum veðrum og hálfu. Í öðru lagi er það lega vegarins í gegnum þorpið. Væntanlega taka allir undir það að þessar aðstæður eru ekki ákjósanlegar og alls ekki boðlegar til lengri tíma lítið. Það er líka ljóst að síðan að þessar hugmyndir komu fram, og líka síðan að þær fóru á skipulag, hafa orðið gríðarlega breytingar á atvinnuháttum í Mýrdalnum og viðhorfi til náttúruverndar almennt. Á sama tíma hefur orðið gríðarleg þróun í vegagerð og margir vegir hér á landi hafa hlotið gagnngerar endurbætur sem hefur minnkað slysatíðni til mikilla muna. Þessar breytingar á samfélaginu, umhverfisvitund og þróun í vegagerð hljóta að kalla á nýja þarfagreiningu með tilliti til nútíma þarfa og fyrirbyggjandi tækni.

Ég leyfir mér að halda því fram að það séu margar leiðir færar til að vinna bug á aðsteðjandi vanda og slyshættu án þess að fara boðaðar leiðir með tilheyrandi umhverfisraski, áhættu og klofningi í samfélaginu. Hér á eftir fara nokkar uppástungur að valkostum sem vonandi má skoða betur. Ég set þetta fram með þeim fyrirvara að ég hef ekki þekkingu á vegtæknilegum atriðum og veit ekki fyrir víst hvort einhverjar af þessum hugmyndum hafi komið fram áður og hafi verið hafnað með upplýstum ákvörðunum.

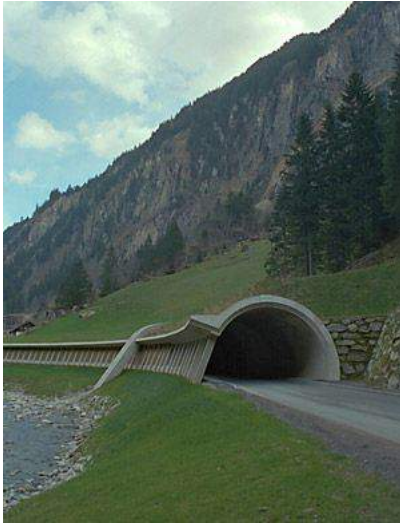
Gatnabrún:

Skv. fyrirbyggjandi upplýsingum um málið var Vegagerðin upprunalega á þeirri línu að gera endurbætur á veginum um Gatnabrún. Ég hef ekki séð neinar skýrslur um þá framkvæmd og ef þær eru til og tækar til opinberrar birtingar hvet ég ykkur til að birta þær í vefsjánni. Það sem hefur þó komið fram er að hægt er að minnka hallann á veginum töluvert og þeir sem gagnrýna þessa leið hafa bent á að vegurinn væri engu að síður í þónokkrum halla og skera þyrfti hlíðina töluvert sem getur valdið vandkvæðum í skafrenningi.

Hugmynd að lausn:

Samhliða þeim útfærslum á endurbótum á veginum um Gatnabrún mætti byggja lokaðan vegskála yfir veginn þar sem hann liggur í halla og undir brattri hlíð. Án ábyrgðar, gæti þessi skáli verið 400-500m að lengd. Svona mannvirki geta fallið mjög vel inn í náttúruna þegar þau eru í halla, þar sem hægt er að bæta jarðvegi

ofan á þau og rækta hann upp. Hér að neðan má sjá mynd af einu slíku mannvirki erlendis. Í þessu tilfelli er skálinn ekki lokaður og veitir því ekki skjól fyrir veðri og vindum en einnig eru til dæmi um sambærilega skála sem eru lokaðir.



Sambærileg lausn hefur líka verið notuð á veginum um Óshlíð á Vestfjörðum. Fyrir liggur að tilgangur þeirra er að verjast grjóthruni en varla er útilokað að nota megi sambærileg mannvirki til að skýla fyrir veðri og vindum við sérstakar aðstæður. Hér að neðan má sjá mynd af einum skálanna á Óshlíðarvegi.



Hér má sjá loftmynd af svæðinu sem vegskáli gæti legið á. Svæði sem stæði í halla er ca. 1 km að lengd en óljóst er af vefsíðni hversu mikilli hliðarhalli er á þessum kafla og hvar væri þörf fyrir vegskála. Þar sem þessi kafla og útfærsla hans er ein helsta ástæða þess að fylgjendur skiplagslínu/1b geta ekki hugsað sér valkost 4 vil ég koma þessum ábendingum í þeirri von um að hægt sé að bæta þennan valkost enn frekar og uppfylla um leið kröfur fylgismanna skipulagslínu/1b um öruggan heilsársveg.



Ef þessi lausn er af einhverjum ástæðum ekki fýsileg velti ég því upp hvort kannaðir hafi verið möguleikar á að grafa göng um Gatnabrunn sem færu upp á hentugum stað í námunda við núverandi veg og kæmu upp á flatanum eða í norður enda Reynisfjalls, þar sem ekki er hætta á grjóthruni. Þessi göng gætu verið á bilinu 1000-1500m löng eftir því um hvorn kostinn ræðir. Það er ekki tilgangur þessara skrifa að staðsetja göngin nákvæmlega, heldur velja upp hugmyndinni og mögulegum kostum í stöðunni. Myndirnar hér að neðan eru af svæðunum sem um ræðir.





Loftmyndin hér að neðan sýnir mögulega staðsetningu ganga og grófa lengd þeirra:



Með einhverjum af ofangreindum lausnum væri búið að lagfæra helsta faratálmann sem er leiðin um Gatnabrún.

Leiðin lægi svo um núverandi veg, með nauðsynlegum og tilheyrandi endurbótum til að tryggja umferðaröryggi, þangað til komið er að gílinu við gömlu brúna í námunda við Grafargil. Þar geri ég ráð fyrir að gera þurfi lagfæringar á veginum til að tryggja enn frekar öryggi og hættu af gílinu. Þegar er þar vegrið á hættulegasta kaflanum en vegurinn er þröngur og varasamur þegar vindasmat er.



Annar kostur er að fara ekki lengra með veginn og grafa göng úr Grafargili (eða í nándunda við það) og alveg austur fyrir þorpið. Þessi göng gætu verið á svipuðum slóðum og núverandi veglína skv. valkosti 4. Þannig væri hægt að bægja umferðinni frá því að liggja í gegnum þorpið og koma alveg í veg fyrir ónæði og hávaða frá umferð inni í þorpinu. Göng sem þessi þyrftu að vera 1500-1700m löng. Hér að neðan má sjá loftmynd og dæmi um eina leið fyrir hugsanlega göng:

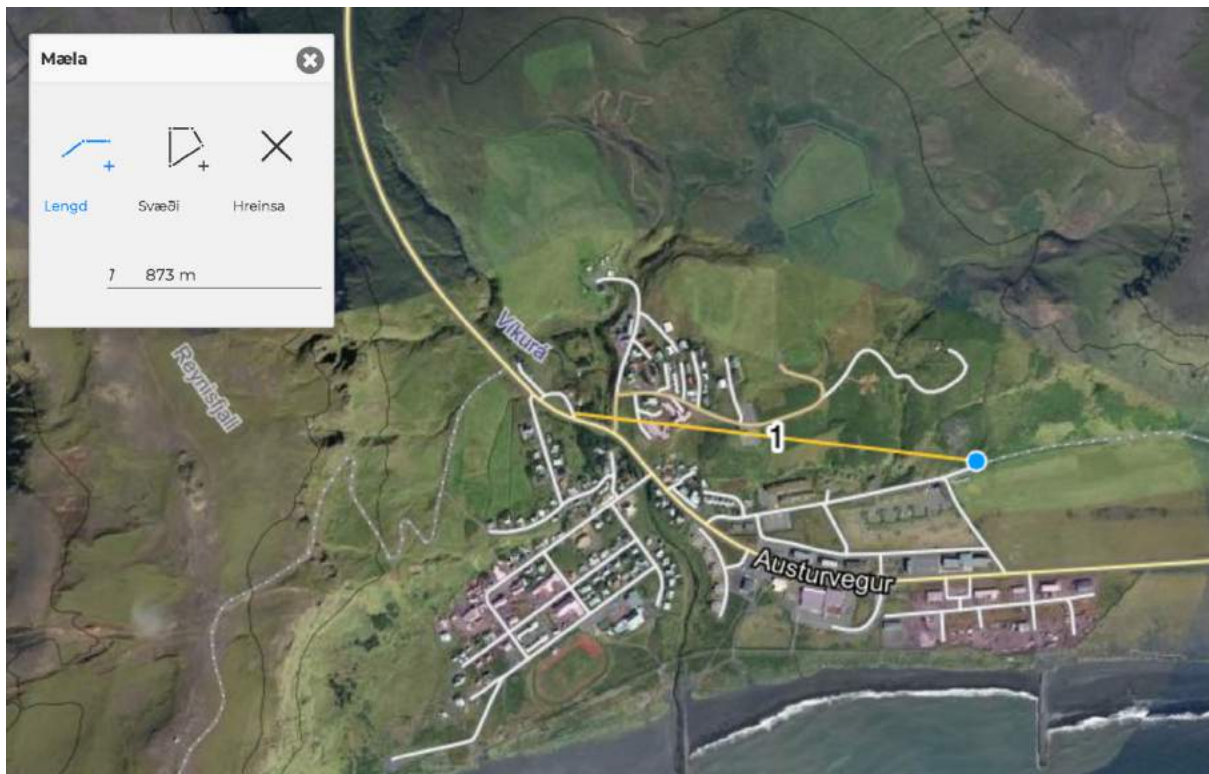


Að lokum má hugsa sér að vegurinn héldi áfram um núverandi vegstæði með tilheyrandi endurbótum, eins og áður hefur verið nefnt, en færi svo í göng í jaðri þorpsins rétt áður en komið er að Víkurá. Þessi kostur er eflaust síðri með tilliti til

Þess að umferðin verður áfram í jaðri bæjarins. Á móti kemur að göngin væru töluvert styttri og væntanlega hagkvæmari fyrir vikið. Hér að neðan má sjá mynd af umhverfinu á því svæði sem gangamuni gæti verið staðsettur ef þessi leið væri farin.



Hér má sjá loftmynd af mögulegri legu og grófri lengd ganganna m.v. þessa lausn:



Auk helstu vankantanna á núverandi legu vegarins sem fjallað er um hér að framan þá hefur það komið fram í máli Vegagerðarinnar að á svæðinu frá Vík og að Litlu

Heiðarvegi séu yfir 60 tengingar við veginn. Þetta getur ekki í neinu tilliti talist gott en á sama tíma er vert að spyrja hvort að eðlilegasta lausnin sé að byggja þá nýjan veg langt frá núverandi vegi. Á Suðurlandsvegi milli Hveragerðis og Selfoss var sambærileg staða uppi en hún var leyst með því að byggja nýjan veg sem liggur samsíða þeim gamla, sem nú þjónar að einhverju leyti hlutverki þjónustuvegar fyrir svæðið. Á umræddu svæði í Mýrdalnum hefði maður haldið að töluvert einfaldara væri að leggja nýjan og betri veg samhliða núverandi vegstæði eða þá að leggja einfaldari malarborna vegi meðfram núverandi vegi sem hefðu tengingar við bæi og hlið en á sama tíma væri lokað fyrir inn- og útakstur á núverandi vegi nema á völdum stöðum þar sem væru tengingar inn á nýju þjónustuvegina. Núþegar liggur slóði sunnan við þjóðveginn allt frá Brekknavegi að Gatnavegi.

Að lokum vil ég vekja athygli á því að í drögum að Matsáætlun Vegagerðarinnar er litið fjallað um áhrif af legu vegarins sunnan við þorpið á hljóðvist. Skv. drögum er gert ráð fyrir því að hámarkshraði á kaflanum frá göngum og austur fyrir Vík sé 70 km/klst. Það er hætt við því að það sé skammgóður vermir að færa þá hægari umferð sem nú fer í gegnum þorpið yfir á veg sem fer mjög nálægt þorpinu með miklu meiri umferðarhraða og vaxandi umferð skv. spám. Sum húsanna við Mánabraut, Ránarbraut og Strandveg verða ekki í nema nokkurra tuga metra fjarlægð frá áformuðu vegstæði, og fæst þeirra ná 200 m fjarlægð frá veginum. Þá er minnst á það að ef hljóðvist verður óviðunandi verði gripið til mótvægisáðgerða. Þær geta tæpast falist í annarri lausn en að byggja mөн eða veggj meðfram veginum. Varla eru margir sem vilja sjá slíkt virki milli bæjarins og sjávar, svo ekki sé talað um hugsanlegan varnargarð sem enn er alveg óljóst hvort að byggist eða ekki. Þarna er mikil hætta á ferðum ef af þessu verður og full ástæða til að brýna matsaðila til að gefa þessum atriðum mjög góðan gaum.

Þær hugmyndir sem hér hafa verið viðraðar eru fyrst og fremst tilraun til að fá umræðu um aðra raunhæfa valkosti sem mótvægi við núverandi áformum. Það er viðbúið að einhverjir vankantar séu á þeim hugmyndum sem hér hafa komið fram. Mér er það þó til efs að þessir vankantar séu meiri og alvarlegri en svo að þeir réttlæti núverandi áform sem ég tel að byggji á gömlum og úr sér gengnum forsendum hvað varðar áhrif á samfélagið, atvinnuvegina og umhverfið. Lausnirnar á samgöngum í Mýrdalnum þurfa að byggja á framtíðarsýn til margra áratuga og þurfa að grundvallast á núverandi ástandi og hugmyndafræði. Þær þurfa að taka mið af nútímatækni, kröfum um öruggan heilsárveg um héraðið og metnaði Mýrdælinga um vöxt og viðgang ferðaþjónustunnar til langrar framtíðar.

Virðingarfyllst,

Helgi I. Eysteinnsson

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Hrafnhildur Stella Stephens <hstellas@gmail.com>
Sent: laugardagur, 16. janúar 2021 17:07
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Færsla Hringvegur (1) um Mýrdal

Reykjavík 10.1.2021.

Agætu ráðamenn og hönnuðir að nýjum vegi í Mýrdal

Eg er fædd og uppalin í Mýrdalnum ,þess vegna er ég að blanda mér í þetta

mál . Í Morgunblaðinu 2 janúar s.l var sýnd tillaga að nýjum vegi um Mýrdal .

Þar var líka sagt að hægt væri að koma á framfæri tillögum og ábendingum um

þessa tillögu vegagerðarinnar sem birt var í blaðinu.

Mér finnst algjörlega útilokað að gera nýjan veg yfir engjar og mýrar, frá

göngunum í gegnum Reynisfjall að Geitafjalli , það mundi skemma ásynd

Mýrdalsins og vera mjög mikill kostnaður, og óþarfi þar sem vegurinn er til

þar sem hann er , liggur meðfram bæjunum ,þar þarf að vera vegur hvort sem er .

En það þarf þá að færa veginn frá Gatnabrún niður á sléttlendið, suður með fjallinu að Reynir

og þaðan áfram að göngunum. Og að vestanverðu , til að losna við Skarphól, að leggja nýjan

veg austan við Geitafjall , suður í Dyrhólahverfi og þaðan svo að Litla-Hvammi á Hringveginn .

Ef að þessu verði breitt ,sem væri þá til þess að ekki þyrfti að aka um neinar brekkur eða fjöll

alla leið austur að Lóni , þó að það tæki aðeins fleiri mínútur ,þá er það alveg þess virði að aka um

fallega og blómlega sveit sem Mýrdalurinn er.

Virðingarfyllt gamall Mýrdælingur. Hrafnhildur Stella Stephens frá Loftsolum í Mýrdal .

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Subject: FW: Snjóflóð úr Reynisfjalli
Attachments: djúpaleiti.jpg



From: Íris Guðnadóttir <irisgudna@gmail.com>
Sent: sunnudagur, 31. janúar 2021 13:33
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir <erla@vso.is>
Subject: Snjóflóð úr Reynisfjalli

Góðan dag,

vegna vinnu við matsáætlun langaði mig að benda á snjóflóðahætta við gangnamuna m.v. skipulagslínu. Þetta er þekkt snjóflóðahættusvæði og eðlilegt að taka tillit til þess við mat á kostum. Sjá meðfylgjandi ljósmynd af litlu flóði. Áður hafa fallið snjóflóð í Reynisfjalli og í nágrenni við Djúpaleiti fóru útihús frá Presthúsum í snjóflóði.

kv. Íris

--

Íris Guðnadóttir
irisgudna@gmail.com
sími: 825 2900

Jóhann Óli Hilmarsson
Símonarhúsum
825 Stokkseyri
johannoli@johannoli.com

VSÓ Ráðgjöf, Erla Björg Aðalsteinsdóttir, erla@vso.is, Borgartúni 20, 105
Reykjavík.

Athugasemdir við drög að matsáætlun – flutningur þjóðveggar 1 um Mýrdal.

Undirritaður vill gera eftirfarandi athugasemdir við skorti á valkostum um Mýrdal.

Eini valkosturinn sem boðið er uppá með göngum er mjög slæmur útfrá náttúruverndarsjónarmiðum og fagurfræðilegum. Fyrir utan hvað höggvið verður í Dyrhólaós og umhverfi hans, er ætlunin að göngin opnast innan við þorpið á Vík, sem er einhver fallegasti staður á landinu. Jafnframt er veginum ætlaður staður mjög nærri hinum vinsæla ferðamannastað Reynisfjöru. Ef það þarf að færa veginn, í stað endurbóta á núverandi vegi, myndi ég vilja sjá veginn ofar í Mýrdal, norðan við Geitafjall og göng norðan við Reyni. Vegurinn lægi þá vel norðan við ósinn, göngin kæmu út norðan við Vík og vegurinn lægi norðan þorpsins, sbr. valkost 4. Þennan valkost vantar í áætlunina.

Heimildaröflun stofunnar hefur verið af skornum skammti. Fyrir utan skýrslur um Dyrhólaey frá Umhverfisstofnun og Náttúrufræðistofnun, hefur verið skautað snyrtilega framhjá skýrslu undirritaðs um fuglalíf í Dyrhólaósi:

https://fuglavernd.is/wp-content/uploads/2021/01/Dyrholaos_skyrsla_loka.pdf

Stokkseyri 31. janúar 2021

Virðingarfyllt
Jóhann Óli Hilmarsson

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Kristina Hajnikova <kristina.hajnikova@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 23:33
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Athugasemdir með matsáætlun

Góðan daginn,

I would like to summarize several points to the proposed road construction. I hope it is OK to write in English, I do speak decent Icelandic but I cannot write it very well.

I have lived in Vík for 11 years now and I am planning to stay in the future. Iceland is a country that has a unique and very fragile ecosystem and nature that fascinate millions of visitors every year. As a person of foreign origin, I cannot begin to stress enough the uniqueness of nature compared to the rest of Europe. The area around Vík is considered one of the prettiest in Iceland and I strongly feel that the proposed road construction would have an extremely negative impact on the overall appeal this area has.

I'm against the proposed tunnel and new way around Dyrhólaeyós. (Valkostir 1-3) I'll try to sum it up why:

1. Road safety

Although I agree that the road can be dangerous at times, I do not think a short stretch of road and an amazingly expensive tunnel is going to solve the dangers. Yes, we get a more level road, but when the weather closes the roads, it is closed from Vík all the way to Seljalandsfoss, not just the "dangerous" part over the mountain. I believe there has not been a single instance when the road was closed only over Reynisfjall - it was always closed in a longer stretch. I work in the rescue team and I have often been part of road closures.

2. Cost

Valkostur 4 costs a fraction of what the other options with the tunnel would cost and it would improve road safety, getting rid of the steep part and sharp turn. This was proposed in the original documentation and would solve the problem of that particular part of the road for a fraction of the cost.

3. Dyrhólaeyós

Dyrhólaeyós is a tidal lagoon that is by its very nature changeable. The water level rises and falls periodically, depending on precipitation and tide. It's known to rise high enough to damage the road to Dyrhólaey - this happened twice in just the last year. It is also a protected area that's vital for migratory birds and fish and gives character to the entire area.

Should road nr 1 be built in such unstable terrain, that would mean draining the area, building some sort of channel that would prevent these periodical floodings and thus completely change the protected ecosystem as it is.

4. Vík

Road nr1 runs through Vík and there is a lot of traffic, yes. Kids from upper parts of Vík need to cross it on the way to school.

Building the tunnel means putting the road directly NEXT to the school and kindergarten, creating a host of other possible dangers. It would also mean restricting access to the beach, a popular and spectacularly beautiful area.

Can traffic safety in the town be ensured by two turnabouts and education? Traffic lights at the pedestrian crossings? All for a fraction of the cost.

I know there is a push to get the road out of the residential areas, but I am not sure the northern variant of Valkostur 4 is a good option. It is on a steep hill with cliffs over the golf course.

I have also seen that there are new planned residential lots just next to the proposed road nr1 after it comes out of the tunnel (eastern part of Vík). Why would we select this option to get the road out of the residential area and then immediately build around it?

5. Reynisfjall - the mountain is not stable

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Kristina Hajnikova <kristina.hajnikova@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 23:50
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Re: Athugasemdir með matsáætlun

Hello Erla,

my apologies, my previous email was sent before I was able to finish it.

To continue, Reynisfall had major landslides in recent years. I am afraid that the tunnel - both the boring and then traffic- would create a lot of tremors and could cause more landslides. The Reynisfjara beach is one of the most popular spots in Iceland and we were just lucky that the landslides did not result in fatalities. Why make the danger worse?

6. Danger of avalanches

The proposed tunnel openings are in known avalanche danger zones.

7. Varnagarður in Vík

The waves can be enormous on Víkurfjara. I have seen waves washing over the road that goes by the sea in front of the shopping centre (and washing people off their feet). To ensure the sea will not endanger the road, I suppose a very tall wall would need to be built and the sea side of it would need to be reinforced in a similar way than the piers that are on the beach right now. This would completely change the nature of the beach, restrict free access to it and make people living in the lower part of Vík miss any sort of view they might have had.

8. Proposed kindergarten and sports centre

Right next to the proposed road in valkostur 1-3 is the sports centre and athletic track, and plans are being drawn to build a new and much needed kindergarten. It should be located next to the existing primary school. The proposed road would be in the way.

Also, do we want to have the road right next to a school with 100 children of various ages. The beach and area around it is a popular spot for outdoor activities and recreation - the proposed road would put an end to that.

I welcome the opportunity to express my points regarding this matter. Since I came to Vík, the road and tunnel has always been a controversial and sensitive topic and I have to say I do not quite understand the politics behind it, but there is a lot of it. I have a feeling that the 'pro-tunnel' part of Vík is very vocal and overwhelms all others. I trust that the study that you are doing will be professional and will assess all areas without an insider bias, ensuring we will get what is really best for the area - both people and nature.

Með kveðju,
Kristína Hajniková
260586-4679
7773617

On Mon, 1 Feb 2021 at 23:33, Kristina Hajnikova <kristina.hajnikova@gmail.com> wrote:

Góðan daginn,

I would like to summarize several points to the proposed road construction. I hope it is OK to write in English, I do speak decent Icelandic but I cannot write it very well.

I have lived in Vík for 11 years now and I am planning to stay in the future. Iceland is a country that has a unique and very fragile ecosystem and nature that fascinate millions of visitors every year. As a person of foreign origin, I cannot begin to stress enough the uniqueness of nature compared to the rest of Europe. The area around Vík is considered one of the prettiest in Iceland

and I strongly feel that the proposed road construction would have an extremely negative impact on the overall appeal this area has.

I'm against the proposed tunnel and new way around Dyrhólaeyós. (Valkostir 1-3) I'll try to sum it up why:

1. Road safety

Although I agree that the road can be dangerous at times, I do not think a short stretch of road and an amazingly expensive tunnel is going to solve the dangers. Yes, we get a more level road, but when the weather closes the roads, it is closed from Vík all the way to Seljalandsfoss, not just the "dangerous" part over the mountain. I believe there has not been a single instance when the road was closed only over Reynisfjall - it was always closed in a longer stretch. I work in the rescue team and I have often been part of road closures.

2. Cost

Valkostur 4 costs a fraction of what the other options with the tunnel would cost and it would improve road safety, getting rid of the steep part and sharp turn. This was proposed in the original documentation and would solve the problem of that particular part of the road for a fraction of the cost.

3. Dyrhólaeyós

Dyrhólaeyós is a tidal lagoon that is by its very nature changeable. The water level rises and falls periodically, depending on precipitation and tide. It's known to rise high enough to damage the road to Dyrhólaey - this happened twice in just the last year. It is also a protected area that's vital for migratory birds and fish and gives character to the entire area.

Should road nr 1 be built in such unstable terrain, that would mean draining the area, building some sort of channel that would prevent these periodical floodings and thus completely change the protected ecosystem as it is.

4. Vík

Road nr1 runs through Vík and there is a lot of traffic, yes. Kids from upper parts of Vík need to cross it on the way to school.

Building the tunnel means putting the road directly NEXT to the school and kindergarten, creating a host of other possible dangers. It would also mean restricting access to the beach, a popular and spectacularly beautiful area.

Can traffic safety in the town be ensured by two turnabouts and education? Traffic lights at the pedestrian crossings? All for a fraction of the cost.

I know there is a push to get the road out of the residential areas, but I am not sure the northern variant of Valkostur 4 is a good option. It is on a steep hill with cliffs over the golf course.

I have also seen that there are new planned residential lots just next to the proposed road nr1 after it comes out of the tunnel (eastern part of Vík). Why would we select this option to get the road out of the residential area and then immediately build around it?

5. Reynisfjall - the mountain is not stable

Vegagerðin
Þorbjörg Sævarsdóttir
Sent á netfangið thorbjorg.saevarsdottir@vegagerdin.is

Selfossi, 29. janúar 2021.

Efni: Athugasemdir vegna færslu Hringvegjar í Mýrdal

Til LEX hafa leitað Steinþór Vigfússon, kt. 071160-2469, og Margrét Ebba Harðardóttir, kt. 271060-2979, eigendur einkahlutafélagsins Hótel Dyrhólaey ehf., og falið okkur að gæta hagsmuna sinna í tilefni af áformum um færslu Hringvegjar um Mýrdal. Eru með bréfi þessu gerðar athugasemdir við tillögur að færslu á Hringvegi í Mýrdal fyrir hönd umbjóðenda okkar.

Fyrir liggur að ákveðið hefur verið að ráðast í breytingar á Hringvegi um Mýrdal. Hafa í því samhengi verið lagðar fram nokkrar tillögur að nýjum veglínunum. Sú veglína sem skipulögð hefur verið felur í sér þær breytingar að Hringvegurinn yrði færður suður fyrir Geitafjall, meðfram Dyrhólaós, í jarðgöng gegnum Reynisfjall sem kæmu út sunnan við Vík og sameinaðist núverandi vegi austan við byggðina. Var þessi veglína samþykkt í aðalskipulag Mýrdalshrepps árið 2013 þrátt fyrir að málið væri afar umdeilt á meðal íbúa svæðisins. Þá hefur verið gert ráð fyrir fjármagni í Samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024, til undirbúnings á vegagerð og jarðgangagerð í gegnum Reynisfjall.

Í drögum að matsáætlun kemur fram að helstu markmið framkvæmdanna sé að greiða fyrir umferð á veturna, auka umferðaröryggi með bættum vegtæknilegum eiginleikum, færa þjóðveginn úr þéttbýli og stytta hringveginn.

Umbjóðandi minn telur þó, þrátt fyrir göfug markmið, að umræddar breytingar feli í sér meiri skaða en úrbætur. Telur hann að breyting vegarins muni fela í sér gríðarlegt og óafturkræft umhverfistjón auk þess sem það kemur til með að hafa verulega neikvæð áhrif á ferðamannaþjónustu á svæðinu og þar með valda honum beinu fjártjóni. Verður nú gerð ítarlegri grein fyrir framangreindum athugasemdum.

1. Umhverfissjónarmið.

Gerðar eru ýmsar athugasemdir varðandi umhverfisáhrif sem breytingin mun fela í sér. Er þar um að ræða óafturkræfar breytingar sem hafa veruleg áhrif náttúru svæðisins.

Í lögum um náttúruvernd nr. 60/2013 koma fram ýmsar meginreglur sem hafa skal til hliðsjónar þegar ákvarðanir geta haft áhrif á umhverfi og náttúru, en í 7. gr. laganna segir að við töku ákvarðana sem áhrif hafa á náttúruna skulu stjórnvöld taka mið af þeim meginreglum og sjónarmiðum sem fram koma í 8-11. gr. laganna. Í 8. gr. er mælt fyrir að ákvarðanir stjórnvalda skulu byggjast á vísindalegri þekkingu á verndarstöðu og stofnstærð tegunda, útbreiðslu og verndarstöðu vistgerða og vistkerfa og jarðfræði landsins. Þá skal og tekið mið af því hver áhrif ákvörðunarinnar muni verða á þessa þætti. Skal sú krafa jafnframt vera í samræmi við eðli ákvörðunar og væntanlegra áhrifa hennar á náttúruna. Þá segir ennfremur í 9. gr. að þegar

tekin er ákvörðun á grundvelli laganna, án þess að fyrir liggja með nægilegri vissu hvaða áhrif hún hefur á náttúruna, skal leitast við að koma í veg fyrir mögulegt og verulegt tjón á náttúruverðmætum.

Ljóst er að í Mýrdal er mikið votlendissvæði og þrífst þar mikið dýralíf og viðkvæm náttúra. Má þar einna helst nefna fuglalíf og ýmis náttúrufrýrbæri eins og hraun, leirur og sjávarfitjar. Er því ljóst að með því að ráðast í vegagerð um svæðið skapast veruleg hættu á að framkvæmdir muni raska þeirri stórbrotnu náttúru sem þar finnst. Er því ljóst að hafa verður í huga framangreind ákvæði laga um náttúruvernd og tryggja að allar ákvarðanir sem teknar eru séu teknar á grundvelli vísindalegra athuganna og mati á þeim áhrifum sem ákvörðun um veglínu mun hafa á náttúru svæðisins.

Þá kemur fyrirhugaður vegur til með að liggja að hluta til innan svæðis sem er á náttúruminjasrá. Er það ekki að ástæðulausu sem Dyrhólaós hefur verið flokkað sem svæði á náttúruminjasrá, en þar finnst náttúra sem telst einstök á heimsvísu og er áhugi ferðamanna á svæðinu skýr birtingarmynd þess. Í náttúruminjasrá segir meðal annars um svæðið;

„Dyrhólaós, Loftsalahellir, Reynisdrangar og Reynisfjall, Mýrdalshreppi, V-Skaftafellssýslu. (1) Fjörur, þar með Reynisfjara öll og grunnsævi í Dyrhólaósi ásamt Loftsalahelli og nánasta umhverfi. Reynisfjall upp að efstu brúnum, frá Görðum að vestan, suður fyrir fjallið að Króktorfuhaus, ásamt Reynisdröngum og Hellnaskaga. (2) Í Dyrhólaósi eru sjávarleirur, þær einu á Suðurlandi, með sérstæðum lífsskilyrðum. Loftsalahellir er sögustaður og sérstæður hellir í móbergshamri syðst í Geitafjalli. Fjölbreyttar stuðlabergsmyndanir, hellisskútar og gróskumiklar hlíðar. Mikið fuglalíf. Sögulegar minjar.“

Það skýtur því skökku við að ætla að ráðast í jafn umfangsmiklar vegaframkvæmdir sem að hluta til eru innan svæðis á náttúruminjasrá. Þá má benda á að skv. 3. mgr. 37. gr. umhverfislaga nr. 60/2013, ber að forðast að raska svæðum eða náttúrumyndunum sem skráðar hafa verið á C-hluta náttúruminjasrár nema almannahagsmunir krefjist þess og annarra kosta hafi verið leitað. Telja verður afar hæpið að hægt sé að færa rök fyrir því að slíkt eigi við í þessu tilviki þar sem vel væri hægt að fara í vægari breytingar sem raska umhverfi ekki jafn mikið en draga samt sem áður úr umferðarhættu á svæðinu, líkt og rakið verður í kafla 3.

Þá er einnig gerð athugasemd við þær áætlanir að göng í gegnum Reynisfjall endi sunnan við Vík, og að gert sé ráð fyrir að veglínan fari meðfram Víkurfjöru þar til hún sameinast Hringvegi aftur. Telja verður að þessar áætlanir séu einnig verulega varhugaverðar og ljóst að ef framangreint vegstæði verður að veruleika mun Víkurfjara verða fyrir varanlegum skemmdum. Gera má ráð fyrir að ef farið verði í framangreindar framkvæmdir muni mikið rask eiga sér stað og sjónmengun verði gríðarleg. Er því fyrirséð að Víkurfjara muni ekki verða jafn aðlaðandi staður fyrir ferðamenn og hún hefur verið í kjölfar framkvæmdanna. Þar að auki má nefna að áformuð veglína er sunnan við syðstu hús á Vík og því gríðarlega nálægt sjó, með tilheyrandi hættu sem því fylgir.

Að framangreindu virtu verður að telja að fyrirhugaðar framkvæmdir á veglínu feli í sér hættu á verulegu og óafturkræfu tjóni á náttúru sem er einstök á heimsvísu. Þá mæla ákvæði laga um náttúruvernd nr. 60/2013, í raun gegn því að fyrirhuguð veglína verði að veruleika og ljóst er að gæta þarf fyllstu varúðar varðandi umhverfi og náttúru þegar kemur að ákvarðanatöku um veglínuna.

2. Áhrif á ferðamannþjónustu.

Auk framangreindra áhrifa sem fyrirhuguð veglína mun hafa á umhverfi svæðisins hefur umbjóðandi minn lýst yfir áhyggjur af þeim áhrifum sem vegurinn muni hafa á ferðamannþjónustu. Árlega leggja fleiri hundruð þúsund manns leið sína um svæðið og hafa margir íbúar svæðisins lifibrauð sitt af þjónustu við ferðamenn. Óumdeilt er að umhverfi svæðisins og ferðamannaíðnaður á svæðinu haldast í hendur, þar sem helstu aðdráttarafi á svæðinu eru staðir eins og Dyrhólaey, Reynisfjara, Víkurfjara og þá hefur stórbrotið fuglalíf við Dyrhólaós og í björgum á svæðinu laðað að fuglaáhugamenn. Er það því einna helst náttúruupplifun sem dregur fólk að svæðinu og gerir það að verkum að ferðamenn dvelja þar yfir nokkurn tíma. Telja verður ljóst að með fyrirhugaðri veglínu muni bæði verða gríðarleg sjón- og hljóðmengun. Er slíkt til þess fallið að hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna og er hætt við því að áhugi ferðamanna á svæðinu dvíni. Með auknum mannvirkjum eins og vegi um svæðið skemmist hin ósnerta náttúra sem ferðamenn sækja í og skapast þar með hætta á að ferðamenn sækji svæðið í minni mæli, með skelfilegum afleiðingum fyrir rekstraraðila í ferðamannþjónustu. Er því nauðsynlegt að taka þessi sjónarmið sérstaklega til athugunar við ákvarðanatöku um staðsetningu veglínunnar.

Umbjóðendur mínir eiga og reka Hótel Dyrhólaey og telja þau ljóst að vegurinn muni fela í sér skaðleg áhrif á rekstur þeirra. Með hinum fyrirhuguðu breytingum verður hótel umbjóðenda minna við lítið notaðan sveitaveg. Ljóst er að vegtenging mun færast töluvert vestar og yrði í um þriggja kílómetra fjarlægð frá vegamótum að hótelinu. Leiðir það til þess að hótelið verður meira úr leið fyrir ferðamenn, minna verður um ferðamenn sem dvelja á hótelinu þar sem þeir eiga leið hjá og þá er hætta á að aðgengi að hótelinu skerðist þar sem þjónusta við veginn minnkar t.d. viðhald, snjómokstur o.s.frv. Þá hefur útsýnið á hótelinu fengið mikið lof frá þeim sem þar dvelja og hafa gestir bæði nefnt það við umbjóðendur mína sem og hrósað því sérstaklega í athugasemdum á bókunarsíðum. Þar sem útsýnið felur í sér mikið víðerni og ósnerta náttúru telja umbjóðendur mínir ljóst að með því að færa veginn líkt og fyrirhugað er, muni vegurinn skerða það útsýni verulega og þar hafa neikvæð áhrif á upplifun viðskiptavina.

Að öllu framangreindu virtu telja umbjóðendur mínir ljóst að fyrirhuguð breyting á vegi muni hafa verulega íþyngjandi áhrif á hótelstarfsemi þeirra og beinlínis leiða til beins fjárhagslegs tjóns. Verður að hafa það í huga við mat á fyrirhugaðri framkvæmd og valkostum.

3. Aðrir kostir í stöðunni

Umbjóðendur mínir gera þær athugasemdir við fyrirhugaða framkvæmd að valinn verði annar kostur en samkvæmt skipulagslínu. Er einna helst lagt til að valkostur 4 verði fyrir valinu eða núllkostur, þannig að núverandi vegur verði endurbýgður.

Í vegalögum nr. 80/2007, er fjallað um Hönnun, lagningu og viðhald vega í VIII. kafla. Þar segir í 41. gr. að „við lagningu og viðhald vega skal þess gætt að ekki sé valdið meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er til að unnt sé að ná markmiðum vegalagningarinnar á sem hagkvæmastan hátt og þannig að öryggi umferðar verði sem mest.“ Felur framangreint ákvæði þannig í sér eins konar meðalhöfssjónarmið um að ekki skuli valda meiri áhrifum á umhverfi en nauðsynlegt er.

Ljóst er að með hinni fyrirhuguðu veglínu virðist hins vegar sem sjónarmið um að velja vægasta kostinn til þess að ná markmiði framkvæmdanna séu hunsuð. Líkt og rakið hefur verið felur

veglínan í sér gífurlega kostnaðarsamar framkvæmdir sem stefna náttúru, umhverfi og ferðamannaíðnaði svæðisins í hættu.

Í drögum að matsáætlun má sjá að lagðir hafa verið til ýmsir aðrir valkostir fyrir veglínu. Valkostur 4 felur í sér lagfæringar á núverandi vegi, en þó með úrbótum á þeim veghlutum sem helst verið hafa til vandræða. Er þannig um að ræða úrbætur við Geitfjall þannig að aðstæður verði lagaðar í brekkunni niður í Mýrdalinn. Þá yrðu einnig gerðar úrbætur við Gatnabrún þannig brekkan upp verður ekki jafn brött heldur yrði farið með lengri slóða í hlíðinni. Yrði þar með gerðar úrbætur á þeim köflum vegarins sem valdið hafa mestri hættu, án þess þó að fórna náttúru svæðisins og setja ferðamannþjónustu í óþarfa hættu. Einnig er ljóst að sá valkostur fæli í sér margfalt hagkvæmari lausn, sem næði þó helstu markmiðum framkvæmdanna. Þá fæli núllkostur í sér óbreytt ástand á legu vegarins. Umbjóðendur mínir hafa árum saman verið hlynntir því og talað fyrir því að endurbyggja veginn í Mýrdal á núverandi leið. Væri í því samhengi hægt að gera ýmsar ráðstafanir til þess að gera veginn öruggari á þeim stöðum þar sem mest hætta skapast.

4. Samantekt

Með vísan til alls þess er hér hefur verið rakið er farið fram á það að framangreindar athugasemdir þurfi að koma til mats við mat á áhrifum framkvæmdanna. Verði þannig að taka sérstakt tillit til þess hvaða áhrif vegurinn mun hafa á umhverfi, náttúru og ferðamannþjónustu á svæðinu. Einnig er lagt til að skoðað verði með ítarlegum hætti vægari kostir til þess að lagfæra veginn um Mýrdal. Að lokum eru sérstaklega ítrekuð framangreind lagasjónarmið sem fram koma í ákvæðum laga um náttúruvernd og vegalaga.

Sé þörf frekari upplýsinga eða skýringa þá verða þær fúslega veittar, verði eftir því leitað.

Virðingarfyllst,

LEX lögmannsþjónusta



Óskar Sigurðsson hrl.

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Subject:

FW: Vegur um Mýrdal - athugasemd



Góðan dag,

langaði að senda inn þessa hugmynd til ykkar, í stað þess að gera nýja veglínu yfir Mýrdalinn.

Hef ekki heyrt neinn tala um að bora göng beint inn frá Gatnabrún, og bora út nálægt Vík (4km göng) Eða bora út rétt austan við Vík. (5.5km göng)

Miðað við það hvernig fólk talar í Mýrdalnum um þetta mál, þá væri þetta sá valkostur sem myndi gera alla ánægða.

Fólk í Vík fær umferðina úr þorpinu, fólk sleppur við þetta vonða veður við Reynisfjall, og Mýrdalurinn fær að vera í friði.

Hversu löng göng væri hægt að gera frá Gatnabrún, með sama kostnaði og var gert ráð fyrir í veglínunni yfir Mýrdal og göng í Reynisfjalli?

Takk fyrir.

-Marínó Freyr.



Þorbjörg Sævarsdóttir

Verkfræðingur
Hönnunardeild

thorbjorg.saevarsdottir@vegagerdin.is

Engineer, Phd.

[+354 522 1231](tel:+3545221231)
[+354 699 7913](tel:+3546997913)

Vegagerðin
Icelandic Road and
Coastal Administration

Borgartún 5-7, 105 Reykjavík
vegagerdin.is

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Ómar Þ. Ragnarsson <omar.th.ragnarsson@ruv.is>
Sent: föstudagur, 29. janúar 2021 18:57
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Ca 1,5 km jarðgöng undir Gatnabrún.

Góðan dag.

Samkvæmt ráðleggingu á vefsíðu Vegagerðar ríkisins óska ég undritaður eftir því að koma á framfæri þeirri hugmynd að veglinu nýs vegar um Mýrdal, að byggður verði upphækkaður vegarkafli úr vestri að gangamunna í Gatnabrún, og að nýr vegur liggi um þau göng með hámarkshalla upp á 6-7 % yfir í eystri gangamunna sem yrði nokkurn veginn á núverandi hringvegi.

Komast mætti af með álíka löng göng og rætt hefur verið um undir Reynisfjall vestur af Vík, ca 1,5 km, og með beinni upphækkaðri línu leiðarinnar Gatnabrún mætti komast að með minni spjöll á túnum vestan við göngin en þau, sem hafa verið sýnd á gullitaðri hugmynd á kortiað leiðinni.

Með bestu kveðjum og óskum um farsæla lausn málsins.

Ómar Þ. Ragnarsson.

Kt. 160940 4929

Fróðengi 11

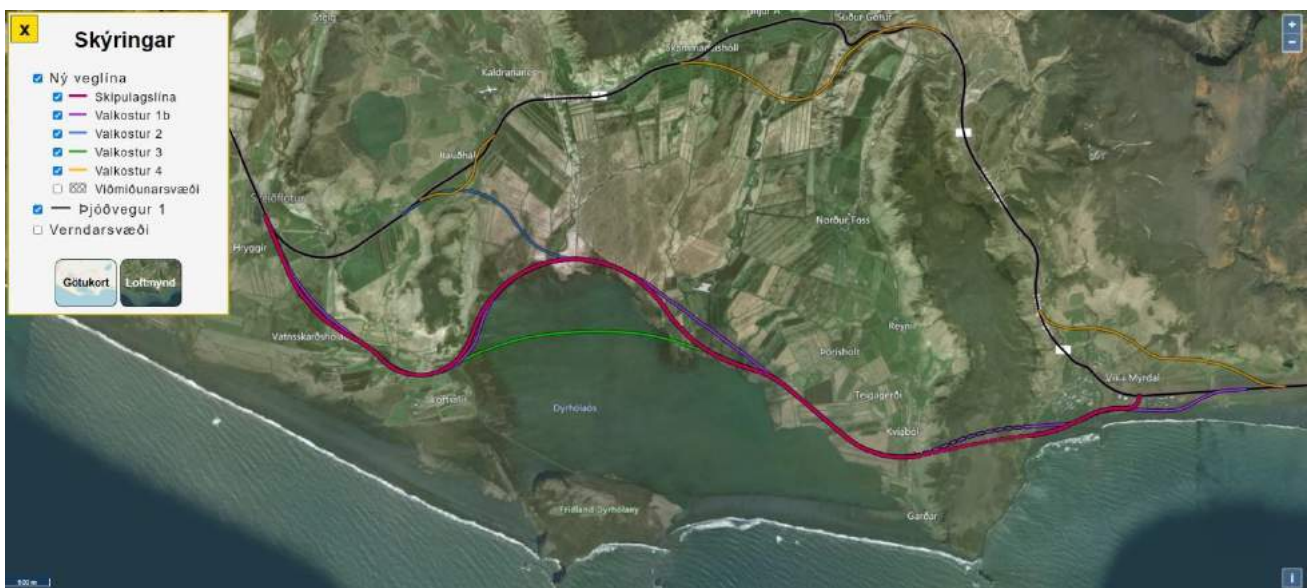
112 Reykjavík.

Athugasemdir vegna færslu Hringvegar um Mýrdal og gerð jarðganga í gegnum Reynisfjall

Ég vil koma á framfæri athugasemdum mínum og tillögum í sambandi við áform um færslu Hringvegarins / Þjóðvegs 1 þar sem hann liggur um Mýrdal og gerð jarðganga í gegnum Reynisfjall með tilheyrandi lagningu Hringvegarins sunnan við Víkurþorp.

Færsla þjóðvegarins í Mýrdal virðist að miklu leiti stjórnað af staðsetningu jarðganga í gegnum Reynisfjall sunnan við Vík. Þessi tilfærsla er ætluð að leysa vandamál í sambandi við aksturskilirði að vetrarlagi um Gatnabrún og að veita akandi umferð framhjá byggðinni í Vík.

Á kortinu á vefsíðni sem sett hefur verið upp í sambandi við þessar fyrirhuguðu framkvæmdir eru sýndir fjórir valkostir um legu Hringvegarins ásamt núverandi staðsetningu og áformaðri legu samkvæmt skipulagi. Skipulagslínan ásamt valkostum 1b, 2 og 3 liggja ýmist fyrir sunnan eða norðan Geitafjalls í vestanverðum Mýrdal, en sameinast síðan rétt fyrir austan Geitafjall við norðanverða strandlínu Dyrhólaóss, nema valkostur 3 sem liggur þvert yfir Dyrhólaós, frá sunnanverðu Geitafjalli og sameinast skipulagslínu vegarins við miðjan norðanverðan Dyrhólaós.



Hringveginum er síðan ætlað að liggja rétt fyrir ofan norðaustanvert fjöruborð Dyrhólaóss í átt að sunnanverðu Reynisfjalli í Reynishverfi, þar sem jarðgöng munu vera byggð í austurátt í gegnum Reynisfjall samkvæmt skipulagi og mun gangnamunninn austanmegin verða nálægt fjörukambi Víkurfjörú, en valkostur 1b sýnir göngin liggja um það bil 75m norðar.

Samkvæmt skipulagi mun þjóðvegurinn liggja mjög nálægt fjörukambinum í um 600m vegalengd þar til hann þétt upp við suðurjaðar íþróttavallarins í Vík. Valkostur 1b liggur eilítið norðar nær þorpinu, en sameinast skipulagslínunni við íþróttavöllinn. Þessar tvær leiðir munu síðan liggja á sama stað til austnorðausturs í átt að Víkurá, en þar skammt frá liggja þessar leiðir beint í austur. Skipulagslínan beygir síðan beint til norðurs, um 750m frá íþróttavellinum (400m frá Víkurá), þar sem vegurinn mun tengjast núverandi Hringvegi 1. Vefsíðin sýnir hinsvegar valkost 1b halda áfram í austurátt eina 600m þar sem hann beygir í norðaustur og tegist Hringvegi 1 um 600m fyrir austan núverandi iðnaðarhverfi.

Það einkum tvennt sem mælir gegn því að flytja þjóðveginn þetta sunnarlega í Mýrdalnum og svo nálægt bökkum Dyrhólaóss. Í fyrsta lagi þá er þarna mikið fuglalíf sem er ítarlega gerð grein fyrir í skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar frá 2013 um fuglalíf við Dyrhólaós og er óþarfi að tíunda frekar í þessari samantekt, en þess má þó geta að þessi skýrsla telur 51 tegund fugla á þessu svæði, auk þess sem skýrslan bendir á að vegstæði með bökkum Dyrhólaóss gæti haft varanleg og skaðleg áhrif á fuglalíf við ósinn.

Í öðrulagi er undirlendið í Mýrdal í sjálfu sér mýrlendi þó svo að mest af þessu landsvæði hafi verið ræst fram til túnræktunar. Mér skilst að grunnvatnshæð sé há á þessu svæði og eins að það sé djúpt niður á fast í þessu mýrlendi. Því mun vegagerð, sérstaklega þetta neðarlega í Mýrdal, verða erfið og kostnaðarsöm.

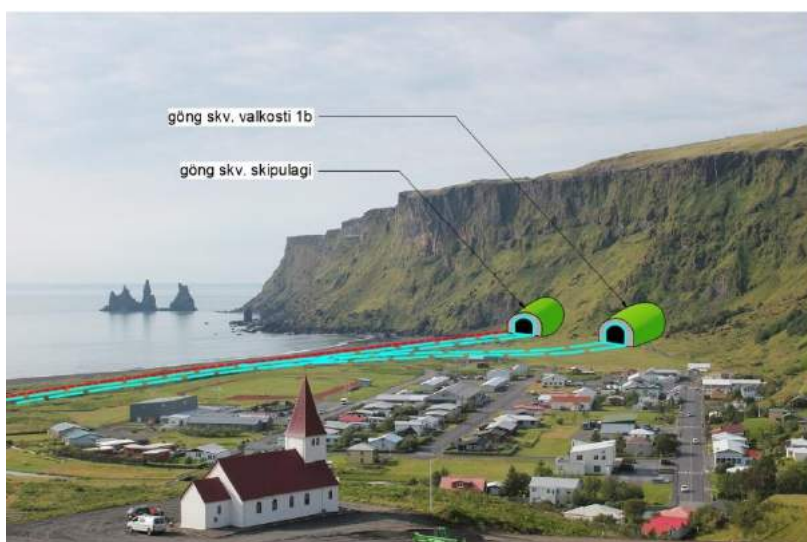
Þau áform að staðsetja Hringveg 1 suðvestan og sunnan við Víkurþorp hefur valdið ugg hjá mörgum og ekki að ósekju. Fjaran og þorpið er samstæð heild sem yrði rofin með lagningu þjóðvegjar á þessum stað. Aðgengi að fjörunni þarf að vera óhindrað, en það er einmitt þessi nálægð og tenging þorps og fjöru sem gerir Vík sérstakan stað sem laðar að ferðamenn frá öllum heimshornum.

Ég tel að lagning þjóðvegjar milli fjöru og þorps sé afar slæmur kostur og að hér sé um hreint skemmdarverk að ræða með tilheyrandi sjónmengun og náttúruspjöllum. Fjaran beint suðvestur af þorpinu, þar sem fjall og fjara mætast, er vinsæll staður meðal ferðamanna, ekki síst vegna nálægðar og aðdráttarfls Reynisdranga á þessum stað.

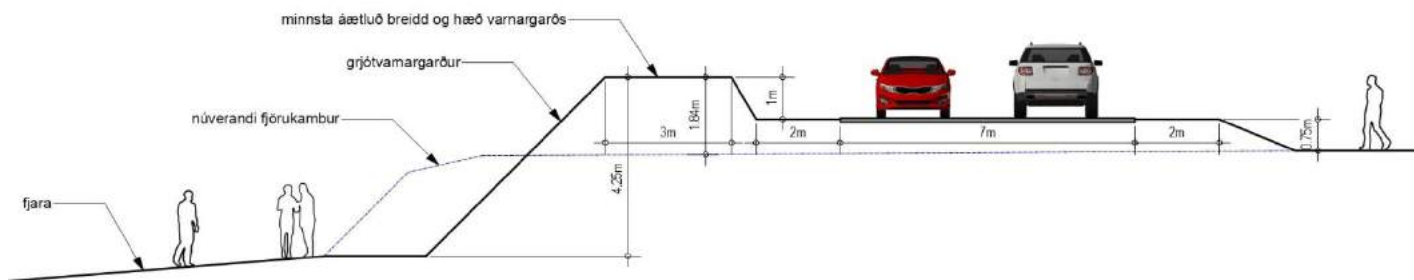


Það þarf ekki að efast um það að uppfærslur af erlendum ferðahandbókum mundu fljótt varpa annarri og síður fagarri mynd af Víkurþorpi og nánasta umhverfi, en nú er gert, eða að sleppa að fjalla um Vík að nokkru ráði.

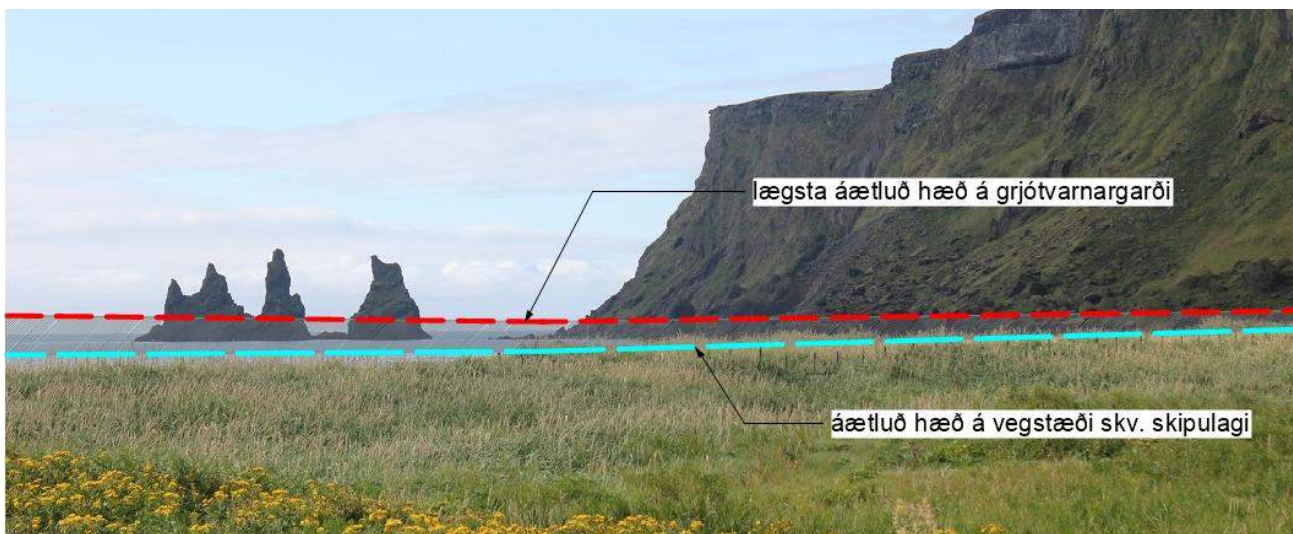
Hér fyrir neðan eru nokkrar myndir þar sem ég hef teiknað útlínur á vegstæðinu samkvæmt skipulagslínu ásamt tilheyrandi grjótvargarði inn á ljósmyndir og eru settar fram til að sýna fram á þá sjónmengun sem hlytist af þessari framkvæmd.



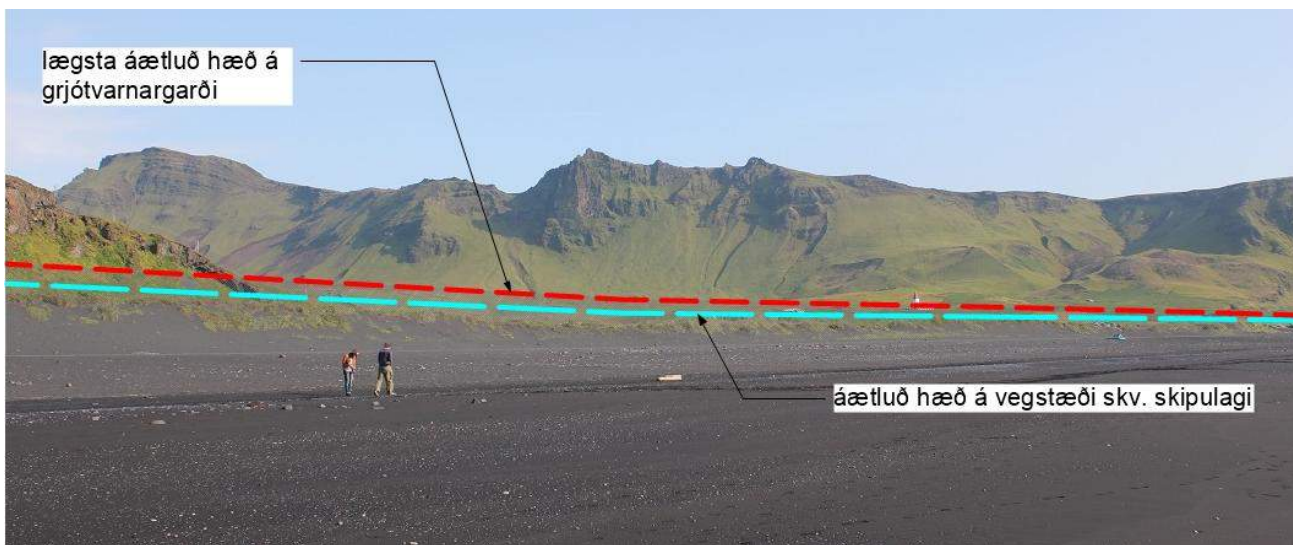
Mydin hér til vinstri sýnir í grófum dráttum stærð og staðsetningu gangnamunnanna samkvæmt skipulagslínu og valkosti 1b, ásamt vegstæðum sem tengjast þessum jarðgöngum. Það er afar líklegt að gangnamunnarnir þurfi að standa vel fram úr fjallshlíðinni vegna hættu á grjóthruni úr fjallinu.



Teikningin hér fyrir ofan sýnir áætlað dæmigert þversnið í gegnum Hringveg 1 samkvæmt skipulagslínu þar sem vegurinn stendur sem næst fjörukambinum. Gert er ráð fyrir að vegstæðið standi að meðaltali um 0,75m yfir nærliggjandi landi og að sjálf akbrautin verði 7m breidd með 2m breiðum vegöxlum. Teikningin sýnir grjótnargarð sjávarmegin við veginn, sem er 1m hærri en vegstæðið og 3m breiður að ofan, sem er trúlega minnsta mögulega stærð varnargarðs á þessum stað.



Myndin hér fyrir ofan sýnir útlínur vegstæðis samkvæmt skipulagslínu og hæð grjótnargarðs eins og hún er sýnd á teikningunni efst á þessari blaðsíðu. Þegar horft er á átt að dröngunum frá suður jaðri þorpsins þá er greinilegt að varnargarðurinn mun skyggja verulega á Reynisdranga og að sjóndeildarhringurinn mun hverfa á bakvið varnargarðinn.



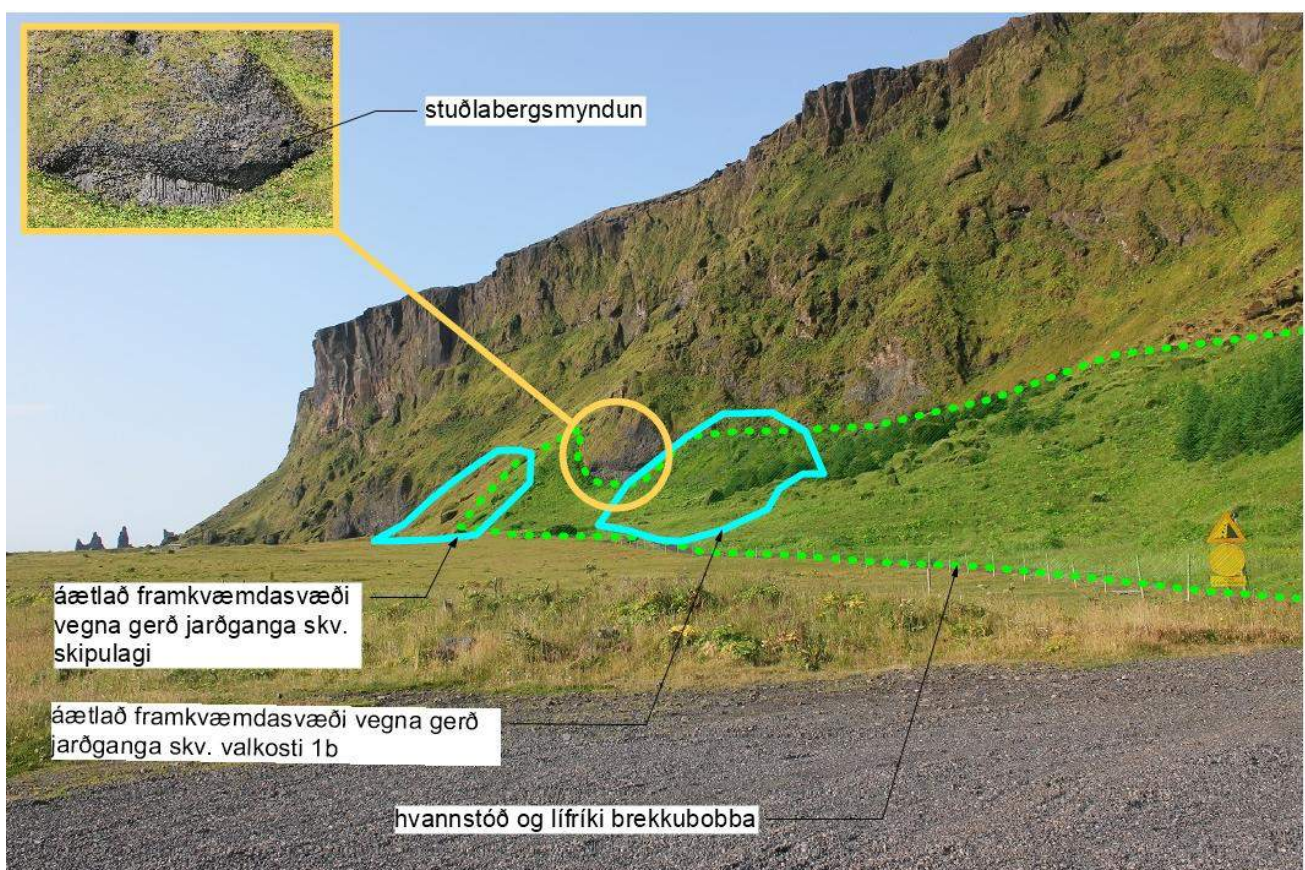
Myndin hér fyrir ofan sýnir einnig útlínur vegstæðis samkvæmt skipulagslínu og áætlaða hæð grjótnargarðsins þegar horft er úr fjörunni í átt til Víkurþorps. Það er afar líklegt að útsýni í átt að Skerinu og Víkurkirkju mun hverfa að mestu ef ekki öllu.

Skýrsla Vegagerðarinnar er sögð nefna áningarstað / bílastæði fyrir fjöruna í Vík, en mér er ekki ljóst hvort þetta bílastæði verði fjörumegin eða þorpsmegin við Þjóðveginn. Ef bílastæðið er áætlað fjörumegin við veginn, þá þyrfti staðið að vera mjög nálægt Reynisfjalli vegna takmarkaðs pláss á þessu svæði. Þetta fyrirkomulag vekur spurningu um umferðaröryggi þar sem akstur inn og útaf bílastæðinu yrði staðsettur mjög nálægt mynni ganganna.

Vegagerðin nefnir einnig í skýrslu sinni að göng verð gerð undir veginn, væntalega til þess að tengja þorpið við fjöruna að einhverju leiti. Þá vaknar sú spurning hversu hátt vegstæðið þurfi að standa til þess að þetta fyrirkomulag virki og ennfremur hversu mikil sjónmengun hlýst af, jafnframt því hvort útsýni í átt til Reynisdranga muni hverfa að fullu frá vissum sjónarhornum.

Þótt svo að göng verði lögð undir veginn fyrir fótgangandi eins og áformað er, þá þýðir það ekki endilega að allir sem leggja leið sína niður í fjöruna fari um þessi göng. Hitt finnst mér líklegra að þeir ferðamenn sem dvelja á hótelum og öðrum gististöðum í þorpinu muni velja sér stystu leið yfir veginn og niður í fjöruna, sem mun hafa í för með sér aukna slyshættu en núverandi fyrirkomulag.

Það verður ekki framhjá því gengið að töluverð umhverfisspjöll munu hljóta af þessari framkvæmd. Ég hef getið fyrir í þessari samantekt áhrif á fuglalíf í Mýrdal, en það er einnig ljóst að umhverfisspjöll munu einnig eiga sér stað í austanverðu Reynisfjalli. Myndin hér fyrir neðan sýnir áætlað framkvæmdasvæði fyrir gerð jarðganga samkvæmt skipulagi og eins samkvæmt valkosti 1b. Þó má áætla að jarðrask við þessar framkvæmdir nái útfyrir þau svæði sem merkt eru á myndinni og muni hafa mjög neikvæð áhrif á svæði þar sem hvönn vex sem er jafnframt lífríki brekkubobba, sjaldgæfrar sniglategundar sem einkum finnst á þessu mjög takmarkaða svæði.



Myndin hér fyrir ofan sýnir á útlínur áætlaðra framkvæmdasvæða vegna gerð jarðganga og það svæði þar sem hvannstóð finnst, sem er jafnframt lífríki sniglategundarinnar brekkubobba. Á þessum stað finnst sérstök stuðlabergsmyndun sem er staðsett mjög nálægt áætluðum framkvæmdasvæðum. Myndin er tekin vestast í þorpinu og það er líklegt að það takmarkaða útsýni í átt að Reynisdröngum muni hverða að öllu með tilkomu Þjóðveggar á þessum stað.

Í sambandi við náttúruspjöll, þá er vert að hafa í huga hljóðmengun bæði frá vegi og göngum og þeirra áhrifa sem hávaði frá umferð mun hafa á fuglalíf í Reynisfjalli.

Þar sem ég er fyrir löngu orðinn þreyttur á fólki sem mótmælir framkvæmdum án þess að bera nokkuð fram og bendir einungis á hið klassíska "eitthvað annað", þá langar mig að viðra nokkrar hugmyndir sem gætu leitt að betri úrlausn á þessari framkvæmd. Í þessu sambandi þá er hér fyrir neðan að finna nokkra valkosti sem hafa verið teiknaðir inn á kortiðs sem er á vefsíðni.



Í fyrsta lagi þá er valkostur 4, sem er að finna á upphaflega kortinu, góð og hagkvæm úrlausn sem á fillilega rétt á sér. Þessi úrlausn kemur til með að bæta veginn um Gatnabrún til muna og mun einnig flytja Hringveg 1 norður fyrir Víkurþorp, þar sem hann mun liggja norðan við bæina Norður-Vík og Suður-Vík, sem og einnig fyrir norðan kirkjugarðinn. Þessi vegur liggur síðan í austurátt niður brún Skersins og tengist þjóðveginum fyrir sunnan Víkurklett.

Valkostur 5 tengist skipulagslínu og valkosti 2 rétt fyrir austan Deildará í vestri og liggur þaðan í austur og norðaustur í átt að bökkum Reynishverfis. Þaðan liggur þessi leið eftir brún bakkanna að Gatnabrún uns vegurinn sveigir til austurs og tengist Hringveigi 1 fyrir norðan Reynisfjall. Þessi leið getur tengst valkosti 2 og er því á mjög stuttum kafla í nánd við Dyrhólaós. Valkostur 5 mun liggja að stórum hluta á snjólétu láglendi í Mýrdal þar sem loftlagsáhrifa sjávar gætir. Vegalengdin þar sem þessi leið byrjar að rísa við bakka Reynishverfis þar til hábungunni er náð norðan við Reynisfjall er um 2,5km að lengd, þannig að um langa og mjög hægt rísandi brekku verður að ræða.

Valkostir 4 og 5 liggja báðir heiðina norðan Reynisfjalls þar sem fannfergis og sterkra vinda getur gætt. Ég hef því bætt við valkosti 6 sem tengist valkosti 5 í vestri fyrir norðan bæinn Norður Foss í Reynishverfi og liggur í sveig til austurs í átt að hlíðum Reynisfjalls, þar sem vegurinn mun liggja í 1100m löngum jarðgöngum með sveig til suðausturs uns vegurinn kemur út úr fjallinu í sömu stefnu í um 450m uns þessi leið tengis Hringvegi 1 í um 2400m fjarlægð norður af Víkurþorpi.

Valkostur 7 miðast við að vegurinn liggji sem mest á láglendi með gangatenginu við Hringveg 1 nær Vík. Þessi leið tengist skipulagslínu skammt fyrir vestan Hvammsá í víðri beygju inn í land til suðausturs, austurs og norðausturs þar til vestur hlíðum Reynisfjalls er náð stuttu fyrir sunnan bæinn Suður Foss. Þar mun vegurinn liggja í 1500m löngum jarðgöngum sem sveigjast frá norðausturs til suðausturs og eftir um það bil 250m löngum opnum vegarkafli þar til þessi leið tengist Hringvegi 1 um 1,5km norður af Víkurþorpi.

Valkostir 5, 6 og 7 byggjast á því að austurhluti valkosti 4 verði byggður, sem mun taka megin umferðarpungan framhjá þorpinu. Valkostir 5 og 7 hafa þann galla að þeir liggja mislangt eftir bökkum Dyrhólaóss og einnig yfir votlendi í Mýrdal.

Að lokum vil ég varpa fram hugmynd um valkost 8 sem tengist núverandi hringvegi í vestri við bæinn Skammadalshól og liggur þaðan í austurátt uns vegurinn beygir til suðurs undir bökkum Reynishverfis. Vegurinn liggur síðan í víðri beygju til austurs fyrir austan bæinn Þórisholt í átt að Reynisfjalli. Þar mun vegurinn fara inn í 1400m löng göng of mun koma út úr fjallinu austanmegin rétt við núverandi hringveg, um 600m fyrir norðan Vík með tengingu til suðurs og norðurs áður en vegurinn fer inn í önnur göng í beinni línu til austurs, sem mun liggja meira eða minna á sama stað og austurhluta valkosti 4. Þessi seinni göng munu síðan koma út úr Skerinu austanmegin og mun leiðin liggja eftir opnum vegi í beinni línu uns vegurinn tengist núverandi þjóðvegi fyrir sunnan Víkurklett.

Valkostur 8 liggur yfir þurrara svæði nyrst í Mýrdal og meðfram bökkum Reynsihverfis eins fjarri Dyrhólaós og unnt er. Þessi leið veldur einnig minna raski á ræktartúnum í Mýrdal. Hinsvegar styðst þessi úrlausn við tvenn göng, um það bil 1400m löng göng undir Reynisfjall og um 1800m löng göng undir Skerið. Lengri göngin undir Skerið hafa í för með sér töluverðan kostnaðarauka sem hægt væri að sleppa með því að notast við austurhluta valkosti 4 á þessum hluta leiðarinnar.

Persónulega þá er ég allmennt hlynntur framkvæmdum og ekki síður framandi tillögum, þó get ég enganveginn stutt þessi áform eins og þau eru sett fram samkvæmt skipulagslínu og valkosti 1b. Ég tel þessa valkosti það grófa og vanhugsaða að um hrein skemmdarverk sé að ræða, þar sem ekkert tillit hefur verið tekið til viðkvæmra náttúrusvæða, áhrifa af sjónmengun og eins hvernig tenging Víkurþorps við fjöruna er sniðgengin og eyðilögð. Ég get því ekki setið hljóður hjá og óska eindregið að þessar framkvæmdir verði teknar til ýtarlegrar endurskoðunar.

Pétur J. Geirsson
Arkitekt RIBA

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Einar Kristinn <prestshus2@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 00:18
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: ábending vegna nýrrar veglínu í Mýrdal

Góðan dag

Ég teiknaði upp mynd af nýrri hugmynd að veglínu og ætlaði að láta það fylgja ábendingunni sem ég sendi inn en það var ekki valkostur að láta mynd fylgja svo ég sendi hana hér,



kv Ragnhildur
Prestshúsum 2, 871 Mýrdal.

VSÓ Ráðgjöf

b.t. Erla Björg Aðalsteinsdóttir

erla@vso.is

Borgartúni 20, 105 Reykjavík.

Undirritaðir eigendur að sumarhúsi og aðliggjandi landi kennt við Sigdal í Mýrdalshreppi fögnum því að fá að taka þátt í skoðun á mögulegum breytingum á þjóðvegi 1 gegnum Mýrdal og Víkurkaupþún. Þetta svæði er okkur kært og vel kunnugt eftir fjölmargar heimsóknir í sumarhúsið og nágrenni þess í yfir 50 ár, auk þess sem sterk ættarbönd tengja okkur Vík. Eins er okkur vel kunnugt um að óskatillaga Vegagerðarinnar um veg norðan Dyrhólaóss er umdeild, ekki síst í meðal heimamanna.

En við bendum hér með á nokkur atriði sem mætti reifa í frummatsskýrslu vega í Mýrdal.

1. Sýna skilgreiningu á hvað er hálendisvegur og láglandisvegur á Íslandi. Einkum hvort flokka eigi veg sem fer hæst í 110 mys sem hálendis- eða fjallveg. Orðalag um vegstæði í matsáætlun taki mið af því, og forðist að bera saman veglínur út frá skilgreiningu hálendis- og láglandisvega ef 110 m veghæð telst vera láglandisvegur. Sjá t.d. fyrstu málsgrein í kafla 3 um útrýmingu fjallvegur.
2. Eins að fá rökfræðilega og landfræðilega greiningu á því hvort núverandi þjóðvegur 1 fari yfir Reynisfjall, okkar tilfinning er að hann fari utan um það. VSÓ finni betra örnefni sem lýsi núverandi vegi frá Gatnabrún að Vík en Reynisfjall og noti í matinu.
3. Ræða í matsskýrslu, sem núllkost, að bíða með ákvörðun um veglínu 1 þar til Katla gýs næst og meta nýtt vegstæði út frá þeirri strandlínu sem þá verður
4. Ræða í matsskýrslu hvort og hvernig hönnun veglínu norðan Dyrhólaóss taki mið af hnatthlýnun og sjávarstöðubreytingum
5. Fá mat á vindstyrk við allar veglínur, gert með landslagsaðlöguðum veðurlíkönum og veðursagnfræði. Meta í framhaldinu hvaða veglínur eru bestar og verstar með tilliti til vindálags á faratæki.
6. Í þessu sambandi má eins skoða hvort trjágróður virki sem vindhönnun á erfiðum köflum. VSÓ er velkomið að skoða þá trjábeðju sem við höfum komið upp kringum sumarbústaðinn í Sigdal, á ansi hreint vindasömum stað og myndar frábært skjól við bústaðinn.
7. Rýnt verði í lokanatölfræði þjóðvegur 1 milli Markarfljóts og Kúðafljóts. Skoðað og skráð hvenær veðurlokanir eru eingöngu á leiðinni milli Víkur og Skeiðflatar, og hvenær á allri leiðinni.
8. Í sagnfræðiumfjöllun vegarins um Gatnabrún er rétt að kanna hvort vegargerðin hafi einhvern tímann sótt um framkvæmdaleyfi hjá Mýrdalshreppi til endurbóta á þeim kafla en ekki fengið. Segja þá frá því.
9. Í kafla 7.8 um sjávarföll er óljóst hvort ströndin sunnan Víkur var eða er óstöðug. Okkar mat er að stöndin sé stöðug eða í framvexti eftir gerð varnargarðanna tveggja, og fer vel á að það verði skoðað.
10. Gangamunni austan Reynisfjalls virðist eiga að koma á skriðusvæði, sjá mynd 5.5. Fjalla beri um það.

11. Ef leið 1 verður unnin í einkaframkvæmd, fjalla um hvernig þeir sem aka norðan frá, gegnum Reynishverfi, komist yfir gjaldskylda veginn að Reynisfjöru.
12. Okkar grunur er að veglína 1 verði svo umdeild að margir muni ekki vilja aka hana af prinsipp ástæðum, og kjósi því að nota núverandi veg áfram. Skoða hvernig það falli að markmiðum einkafjármögnunar og hvort það hafi áhrif á hagkvæmni leiðarinnar.
13. Volgt, 20 °C heitt vatn fannst tiltölulega grunnt í nokkru magni í borholu við Norður Vík. Skoða má hagkvæmni þess að virkja það í snjóbræðslu á veglínu 4. Eða hafa menn á 24 klst vetrarvakt að salta og moka veginn þegar þörf krefur.
14. Nefna hvort lagfæring á veginum upp Gatnabrún kalli á sérstakt umhverfismat og ef ekki, hvernig framkvæmdatími og kostnaður þar verði í samanburð við leið 1.

Þá eru það atriði sem snúa að Sigdal og leið 4.

1. Sýnd verði vegtenging af leið 4 norðan Víkur til sumarhússins
2. Sýnt verði helgunarsvæði Vegagerðarinnar með veginum
3. Reynt verði að meta hljóðvist í sumarhúsinu frá veginum allt til ársins 2045
4. Mikil flugleið kríu er eftir læknum úr Sigdal, vestan bústaðarins. Virðist leiðin vera varakostur kríunnar í ætisleit á sumarkvöldum og þannig sérlega mikilvæg kríunni þau ár sem sandsíli skortir úr hafi. Skoðað verði hvort veglínan truflí þessa ætisleið kríunnar.
5. Þá skoði fuglafræðingar það mikla mófuglalíf sem er kringum sumarhúsið, einkum sérlega líflegt varp þrasta og hrossagauka í lúpínubreiðunni sem þarna er.

Með vinsemd

Valgerður Benediktsdóttir (kt 290165 3269) og Grímur Björnsson (kt 070660 5639), eigendur og umráðamenn sumarhússins í Sigdal.

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Sigríður Karlsdóttir <sigrika@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 23:08
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: Ábendingar vegna færslu hringvegar um Mýrdal

Vildi senda inn ábendingar varðandi færslu hringvegar um Mýrdal.

Ég hef fylgst með málinu úr fjarska í nokkurn tíma en ég er uppalin í Vík og á foreldra sem búa þar. Hef búið í Noregi frá 2013 og er nýlega flutt aftur til Íslands. Hef þannig nokkra hugmynd um staðarhætti og aðstæður í Mýrdal, en eins hef séð bæði vel og illa gerðar gangnaframkvæmdir á vesturhluta Noregs þar sem ég bjó. Ég vildi því koma ábendingum á framfæri. Ég er eins og mál standa, og með þá valkosti sem liggja fyrir nú, á móti tillögum um færslu vegar að sjó og tel að rök gegn því séu mörg og vegi meira en rökin með. Eins virðist mér að ekki hafi farið fram eðlileg umræða og málsmeðferð um tillögu að lagfæringu á núverandi vegstæði, og vildi ég því óska þess að Vegagerðin tæki það til athugunar og setji nú meiri vinnu í og kynni þá hugmynd með betri hætti en áður hefur verið gert.

Ef teknir eru þeir þættir sem hafðir eru til hliðsjónar mati er að mínu mati nokkuð greinilegt við lestur draga að matsáætlun sem Vegagerðin gefur út í desember 2020 að í öllum flokkum koma fram rök gegn gangnaframkvæmd. Gróðurfar og vistgerðir verða fyrir umtalsverðum áhrifum, einkum votlendi vestan Reynisfjalls, og ekki hægt að sjá fyrir endanleg áhrif vegagerðar gegnum mýrlendi þar og áhrif á fuglalíf og vistkerfi. Meta þarf einnig stöðugleika vegstæðis í slíku mýrlendi ef ekki stendur til að ræsa það fram. Austan megin fjallsins er sérstök flóra einnig bæði í fjallinu og fjöru, hvannarbreiður í fjallinu og melgresis bakkar í fjöru sem síðustu ár hefur mikið verið lagt í að græða upp til að sporna við landrofi sjávar. Í þessum bökkum einnig viðkvæmur og sérstakur fjörgugróður og arfi sem ég hef ekki þekkingu til að segja hve sjaldgæfur er, en myndi ætla að þessa flóru þyrfti að tegundgreina og rannsaka betur. Sérstakt fuglalíf í Dyrhólaey, Dyrhólaós og mýrlendi þar, og eins í Víkurhömrum kemur fram í greinagerð Vegagerðarinnar að er friðlýst friðland fuglalífs og alþjóðlega mikilvægt svæði. Jarðmyndanir sem nefndar eru í skýrslunni eru hellar og gróskumiklar hliðar sem eðli málsins samkvæmt verða fyrir óafturkræfu hnjaski, en einnig þarf að athuga að hrúnhætta er mikil í hömrum. Þannig myndi ég telja að erfitt sé að meta hættu á hrúni bæði við framkvæmdir og sprengingar í fjallinu, og eins síðar. Sjálf uppalin í Vík veit ég að óskrifuð regla er að ekki vera í nálægð við "Hrapið", en það er svæðið austan í fjallinu kallað af heimamönnum, þegar byrjar að frysta að vetri og eins á leysingatímum að vori. Ég hef rekið augun í að þetta hefur verið notað sem rök gegn vegstæði norðar í fjallinu og eins á hluta "gulu leiðarinnar" niður úr þorpinu austanverðu. Nýlega gekk ég á fjallið og tók t.d. eftir stærðar sprungu sem gengur með hömrunum austan í fjallinu og það er bara tímaspursmál hvenær bergið losnar þarna frá og veldur hrapi, og ég tel að bergið í fjallinu öllu sé þess eðlis að hrúnhætta muni aldrei hverfa. Skoða þyrfti hversu oft hrún verða og við hvaða aðstæður, mikil jarðvirkni er á svæðinu og jarðskjálftavirkni sem einnig getur haft áhrif. Áhrif á ferðapjónustu og útiivist þarf ekki að eyða mörgum orðum í að sannfæra nokkurn um að verða fyrir skaðlegum áhrifum vegna þessa, ásýnd bæjarins og aðgangur að fallegustu náttúrperlu svæðisins skert. Varðandi hljóðvistarþáttinn geri ég ráð fyrir að gerðar verði úttektir á áhrifum á nánasta umhverfi gangnamunnans Víkurmegin sem skv teikningum kemur fram nálægt skóla, leikskóla og íþróttasvæði og meta þarf hljóðvist á þessum svæðum vegna niðs eða umferðarhjóða frá nýju vegstæði (https://www.vegvesen.no/_attachment/61416/binary/14123). Þar sem helstu rök um færslu vegstæðis að sjó er að vegur þar er öruggari heilsársvegur en vegur um Gatnabrún þarf að skoða nákvæmlega og greina á hvaða köflum á veginum flest tjón og slys verða og við hvaða aðstæður. Ef veglína 4 er ekki talin uppfylla þær kröfur þarf að athuga við hvaða aðstæður skapast hætta og hvornig væri hægt að leggja veginn eða lagfæra til að koma í veg fyrir að þær aðstæður skapist? Hver er kostnaður við þær lagfæringar í samanburði við gangnagerð? Þegar vegi er vegna veðurs og aðstæðna lokað í Gatnabrún, er mögulega illviðri einnig og ófærði á fleiri vegaköflum á suðurlandsundirlendi og þannig ekki hægt að einblína á Gatnabrún sem farartálmann í þessu samhengi. Náttúruvá eru t.d. sandfok og ágangur sjávar sem er margir metrar á ári. Við mat á byggingu sjávarvarnarmargarðs þyrfti að skoða mat og áætlanir sem gerðar voru vegna þeirra sjávargarða sem nú hafa þegar verið reistir á svæðinu. Hafa áætlanir staðist um stöðvun landrofs? Hafa garðarnir skilað þeim árangri sem lagt var upp með og áætlað þegar þær framkvæmdir voru hafnar? Ef ekki þarf að taka til skoðuna af hverju áætlanir við strandlengjuna ekki standast, hefur það með stöðugleika og í raun ófyrirsjáanlegar breytingar hafstrauma og framburð jarðefna að gera? Árið 2015 var svæðið samþykkt sem hluti af UNESCO's Global Geoparks vegna sérstæðu sinnar í alþjóða samhengi og ég geri ráð fyrir að UNESCO samfélagið sé upplýst um fyrirhuguð plön við vegnaframkvæmdina.

Mikið skrifað á stuttum tíma á seinustu stundu.

Gangi ykkur vel í ykkar vinnu og ég vona að þið komist að góðri niðurstöðu sem flestir geta verið sáttir við nú og um ókomna tíð.

Kveðja
Sigríður Karlsdóttir

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

From: Sigridur Karlsdóttir <sigrika@gmail.com>
Sent: mánudagur, 1. febrúar 2021 23:24
To: Erla Björg Aðalsteinsdóttir
Subject: viðbót við ábendingar um færslu hringvegur um Mýrdal

Varðandi hljóðvistarþátt tel gríðarlega mikilvægt að skoða hljóð frá gangnamunna Víkurmegin og nálægð við byggð, íþróttasvæði og skóla. Mín reynsla frá Noregi er að hávaðamengun fylgir göngum almennt, bæði frá umferð og veðri.

Eins og ég hef túlkað gögn frá Vegagerðinni er umferðaröryggi í göngum almennt verra en á þeim kafla sem verið er að bæta.

Kveðja Sigríður

Ábendingar um drög að tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringvegjar um Mýrdal

1)

Tafla 8.1 Merkt verði við alþjóðlega samninga í línu um landslag og ásýnd, sbr. <https://www.skipulag.is/skipulagsstofnun/frettir/landslagssamningur-evropu-tekur-gildi-her-a-landi>

2)

Í kafla 5.1 um verndarsvæði er ekki vikið að verndarsvæðum í byggð en að mínu mati er vegna nálægðar framkvæmdasvæðis eðlilegt að horft sé til nýlegrar skilgreiningar á vesturhluta Víkurþorps sem verndarsvæðis í byggð, sbr. <https://www.minjastofnun.is/verndarsvaedi-i-byggd/>

3)

Kafla 9.8 Landslag og ásýnd. Mikilvægt er að leitað verði leiða til að meta áhrif nýs vegar á upplifun erlendra ferðamanna, en þeir hafa langmest áhrif á hagsæld ferðaþjónustunnar og þar með núverandi byggðar í Mýrdalnum til lengri tíma. Hluti upplifunarinnar er ásýnd byggðarinnar þegar sýn opnast til hafsins í veginum ofan þorpsins. Sú upplifun glatast við veglínu með ströndinni.

4)

Vakin er athygli á því að áherslurnar á jarðgöng í gegnum Reynisfjall eru frá þeim tíma sem umfang ferðamenskunnar í byggðarlaginu var einungis brot af því sem nú er. Segja má því að ýmsar forsendur umhverfisskýrslu aðalskipulagsins 2012, og þar með ákvörðunar veglínunnar, séu úreltar því í henni var teft saman mati á hagsmunum þáverandi ferðaþjónustu og náttúruverndar annars vegar og samgönguöryggis hins vegar. Margfalt meiri hagsmunir felast nú í ferðaþjónustunni í dag og því mikilvægt að fram fari endurmat á forsendum skipulagsins.

5)

Í umhverfisskýrslunni kemur m.a. fram eftirfarandi staðhæfing: M.a. var bent á að bæta megi umferðaröryggi vegarins nægilega til þess að hann uppfylli kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi. Sveitarfélag Mýrdalshrepps telur að veðurfarslegar aðstæður um Reynisfjall gera ekki kleift að hafa þar öruggan heilsársveg. Mikilvægt er að í samanburði valkosta nú geri Vegagerðin skýra grein fyrir því með hvaða hætti bæting á núverandi vegstæði uppfylli kröfur Vegagerðarinnar um umferðaröryggi, t.d. með gögnum um veghalla og samanburði á veðuraðstæðum við Fjallsendann borið saman við t.d. sviptivinda undir Eyjafjöllum (t.d. við Hvamm og Steina). Ekki verður séð að álit „Sveitarfélag Mýrdalshrepps“ um að ekki sé kleift að hafa þar öruggan heilsárveg sé rökstutt.

6)

Vakin er athygli á því að sveitarfélagið Blönduós stendur í vegi fyrir því að gerður verði vegur um svokallaða Svínvatnsleið sem stytta mundi hringveginn um allt að fjórtán kílómetrum. Blönduós heldur því dauðahaldi í hringveginn í gegnum bæinn meðan Mýrdalshreppur metur það mikils að losna við hringveginn. Mikilvægt er vegna þessara ólíku sjónarmiða mismunandi sveitarfélaga að vandað sé sérstaklega til faglegs mats á áhrifum fyrirhugaðra veglínna á náttúrufar, umferðaröryggi og ferðaþjónustu.

7)

Vegna mögulegrar höfnunar á áætlaðri veglínu, og að vandamál kunní að koma í ljós vegna valkosta 4, er lagt til að einnig verði skoðaður valkostur 4a, þ.e. með núverandi legu um þorpið og hugsanlegri lækkun á vegstæðinu fyrir ofan þorpið og göngubrúm yfir þjóðveginn.

Athugasemd í tengslum við áform um færslu hringvegar um Mýrdal.

Ég undirrituð vil byrja á því að lýsa yfir ánægju með þá faglegu vinnu sem nú virðist vera að hefjast af hendi Vegagerðarinnar varðandi áform um færslu hringvegar um Mýrdal.

Það vekur furðu að þrátt fyrir umsagnir Umhverfisstofnunar, Skipulagsstofnunar og Vegagerðarinnar á sínum tíma sem og athugasemdir Landverndar bæði við samgönguáætlun og aðalskipulag í Mýrdalshreppi, þá hafi ráðherra gefið samþykki sitt fyrir færslu hringvegarins og gerð jarðgangna í gegnum Reynisfjall. Ef af þessu verður tel ég að ráðamenn geri sig seka um óafturkræfanleg náttúruspjöll við eina fegurstu strandlengju landsins. Strandlengju sem ferðamenn hafa flykkst að til að skoða auk þeirra náttúruperla sem við hana standa.

Núverandi samgönguráðherra sagði í viðtali í fréttum RÚV 31.01. sl. að það væri stefna (hans) að bora í gegnum fjallgarða með umferðaröryggi í huga. Í þessu sambandi má benda á að Reynisfjall hefur ekki að því er ég best veit verið skilgreint sem fjallgarður eða fjallvegur. Hvað umferðaröryggi varðar og að taka þjóðveg út úr þéttbýli, sem eru tvö af markmiðum Vegagerðarinnar með framkvæmdum, bendi ég á að hvoru tveggja næst með þeim vegabótum sem tilgreindir eru í Valkosti 4. Eftir að hafa kynnt mér þetta mál eftir bestu getu, styð ég eindregið þann valkost Vegagerðarinnar bæði með náttúruverndarsjónarmið og einnig umferðaröryggi í huga.

Ég vil hvetja Vegagerðina til að láta gera sem allra fyrst þrívíddar líkan / líkön sem geta gefið fólki betri möguleika á að meta þau sjónrænu áhrif sem tillögurnar, ekki síst Skipulagslína, myndu hafa. Þau vega einnig þungt að mínu mati.

Reykjavík 1.02.2021.

Sólrún Jónsdóttir
Hofteigi 16, 105 Rvk.

Athugasemdir Steinþórs Vigfússonar og Margrétar Harðardóttur v. fyrirhugaðrar vegalagningar og gangna í Mýrdal

Vegagerðin hefur hafið undirbúning að áformaðri færslu hringvegarins í Mýrdal. Unnið er eftir aðalskipulagi Mýrdalshrepps frá árinu 2013 þar sem ný veglína var sett inn á aðalskipulag. Athygli vakti að veglínin hlaut samþykki yfirvalda eftir að flestir umsagnaraðilar voru á móti staðsetningu veglínunnar og málið raunar herfilegt dæmi um misbeitingu valds. Misbeitingu þess mikla skipulagsvalds sem sveitarfélögum er gefið.

Hópur fólks í Mýrdal einsetti sér að koma þessari umdeildu veglínu inn í aðalskipulag hvað sem það kostaði og sama hvað eða hver þyrfti undan að láta á þeirri leið. Hópur þessi vann sigur í sveitarstjórnarkosningum árið 2010 með naumum meirihluta.

Strax var hafist handa með helsta stefnumálið. Ráðin var verkfræðistofa sem þekkt er fyrir að ná árangri í að koma umdeildum hlutum fram. Síðan var unnið skipulega að því að mæða veglínunni í gegnum kerfið. Flest öllum athugasemdum umsagnaraðila var hafnað af hálfu skipulagsnefndar Mýrdalshrepps. Þær voru léttvægar fundnar af verkfræðistofunni og meirihluta sveitarstjórnar sem skipaði bæði í skipulagsnefndina, og umhverfisnefndina sem meta skyldi áhrif nýrrar veglínu á náttúruna.

Engu skipti þó vegurinn eigi að fara um jaðar Dýrhólaóss en það svæði er á náttúruminjaskrá og einnig um Víkurfjöru, sem liggur í augum uppi að verður ekki venjuleg íslensk fjara eftir fyrirhugaða framkvæmd. Þar fyrir utan sker vegurinn bújarðir og spillir ræktunarlendi, m.a. þeirra fáu jarða þar sem enn er stundaður alvöru kúabúskapur í Mýrdal. Sjónræn áhrif vegarins á víðerni beggja vegna fjallsins verða gríðarleg og mjög neikvæð. Og það eru einhverjar verstu afleiðingar þessa umhverfisslyss ef af verður. Eitthvað sem ekki er hægt á bæta á neinn hátt. Og mun fyrirsjáanlega hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustuna í Mýrdal. Sem þó er aðalatvinnuvegur íbúanna.

Fáir áttu von á að skipulagið yrði staðfest af hálfu þáverandi umhverfisráðherra í andstöðu við álit Skipulagsstofnunar, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar ásamt fleirum en það gerðist nú samt og síðan hafa veglínusinnar í Mýrdalshreppi unnið málið áfram.

Það er margsannað, því miður, að með því að hafa nógu hátt og endurtaka sömu ósannindin nógu oft fara fleiri og fleiri að trúá vitleysunni. Og það hefur heldur betur gerst í þessu máli. Nýja veglínin er kynnt sem láglandisvegur þó að núverandi leið um Mýrdal fari aðeins upp í rúmlega 100 metra hæð yfir sjó og geti því a.m.k. ekki talist hálendisvegur.

Sagt er að eitt megin markmið færslu vegarins sé að færa veginn út fyrir þorpið í Vík. Staðreyndin er hinsvegar sú að vegurinn er færður suður fyrir þorpið. Gallinn er bara sá að það er ekki pláss fyrir þjóðveg 1 sunnan Víkurþorps svo vel sé. Atlantshafið er einfaldlega of nálægt byggðinni, með einhverri kraftmestu haföldu í heimi þar sem öldurnar skella á Víkurfjöru. Vegurinn verður því að vera nálægt syðstu húsum og verður m.a í ca 100 metra fjarlægð frá grunnskólanum með tilheyrandi hávaða og svífryki. Sunnan vegarins verður væntanlega að vera grjótmúr í ca 7-8 metra hæð til að reyna að stoppa brimið. Svo er færslan út fyrir þorpið ekki meiri en svo að gert er ráð fyrir að vegurinn komi í hringtorg við verslunarkjarnann í Vík. Enda augljóst að Víkurþorp á tilveru sína að þakka umferðinni og verslun og þjónustu við þá sem um veginn fara. Í þokkabót eru uppi hugmyndir um frekara skipulag þorpsins til austurs meðfram ströndinni. Þessi fyrirhugaði vegur mun því alls ekki

Athugasemdir Steinþórs Vigfússonar og Margrétar Harðardóttur v. fyrirhugaðrar vegalagningar og gangna í Mýrdal

Þjóna þeim kynnta tilgangi að færa umferðina út fyrir Vík. Ef farin verður veglínan í aðalskipulaginu verður of miklu fórnað.

Þannig liggur veglínan suður fyrir Geitafjall sem hljóta að vera fyrstu mistökinn. Viðurkennt er að sunnan Geitafjalls er mjög misvindasamt. Veglínan er einnig allt of nálægt Loftsalahelli og Þinghól og fer yfir svæði á Náttúrumínjaskrá sunnan og austan Geitafjalls. Veglínan er þarna á löngum köflum í flóðfari Dyrhólaóss og verður því oft á ári umflotin vatni, með tilheyrandi hættu á hálfu. Engar líkur eru á minni sviptivindum á leið austur með ósnum, en á núverandi vegi við Reynisfjallsendann.

Þar sem fyrirhuguð veglína er dregin með Dýrhólaósi fer hún um landbúnaðarland og votlendi. Þá sker veglínan í sundur búsvæði fugla á leið sinni meðfram ósnum í áttina að Reynisfjalli.

Áður en inn í göngin kemur vestanmegin Reynisfjalls er snjóflóðahætta en það er þó ekkert miðað við hrunhættuna þegar austur úr göngunum kemur Víkurmegin. Reynisfjall er þekkt fyrir stór og mikil grjóthrun sunnan til í fjallinu. Þegar út úr göngunum kemur Víkurmegin er stutt í byggðina og hætt við hávaðamengun og svifryksmengun. M.a er grunnskólinn eins og áður segir örskammt frá hraðbrautinni. Hætta er á að vegurinn á stundum lokist vegna sandfoks úr Víkurfjöru. Og spurning hve hár brimvarnargarðurinn þarf að vera svo hið sama eigi ekki við um brim.

Það er hægt að gera veginn um Mýrdal góðan án þessara óafturkræfu fórna. Og þeim 7 – 10 milljörðum sem þetta umhverfisslys mun kosta er betur varið í að endurbyggja núverandi veg.

Það er staðreynd að það þarf að stefna að 2+1 vegi til Víkur á næstu árum og ekkert sem mælir á móti að núverandi leið með endurbótum og tilfæringum geti ekki þjónað vel.

Versti kaflinn á núverandi leið um Mýrdal er Gatnabrún. Þar hlykkjast vegurinn upp úr dalnum í alltof bröttu sniði með hættulegum beygjum. Þetta er svo auðvelt að laga að það er til hreinnar skammar að það hafi ekki verið framkvæmt. Beygjurnar teknar af og vegurinn lækkaður í ca 6% halla. Vegagerðin hefur haft áhuga á því að laga þennan kafla og árið 2015 voru milljónir áætlaðar í þessa lagfæringu. En þá stoppaði meirihluti sveitarstjórn Mýrdalshrepps framkvæmdina með fordæmalausri aðgerð. Þetta mun vera eina sveitarstjórn Íslandssögunnar sem hefur farið bónleið að stjórnvöldum þess efnis að leggja ekki peninga í framfarir í þeirra heimabyggð.

Það þarf að taka allan veginn frá nýrri brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi til Víkur og færa hann til nútímans. Breikka veginn og minnka hallann í brekkunum á leiðinni. Það þarf að aðskilja akstursstefnur á leiðinni frá Gatnabrún til Víkur. Vilji menn enn taka veginn út fyrir þorpið í Vík er einfaldast að fara upp fyrir þorpið og koma niður austan við það, þar er hægt í raun að færa veginn út fyrir þorpið. Vegagerðin hefur gert um þetta tillögur sem mætti útfæra

Það er misvinda í vissri átt á þessu vegstæði eins og víða annarsstaðar. Því mætti setja upp vindgildirur á verstu staði og planta síðan miklu magni af trjám meðfram veginum í hæfilegri fjarlægð.

Athugasemdir Steinþórs Vigfússonar og Margrétar Harðardóttur v. fyrirhugaðrar vegalagningar og gangna í Mýrdal

Undirrituð munu styðja þá hugmynd að sem lausn í þessu máli kæmu göng frá Gatnabrún til Víkur. Þau eru að vísu lengri en fyrirhuguð göng í aðalskipulagi. En á móti sparast mikil vegagerð um svæði sem er algjörlega óásættanlegt að leggja veg um.

Í ljósi þáttar VSÓ í að koma umræddri veglínú í Aðalskipulag Mýrdalshrepps lýsum við efasemdum með að VSÓ komi að umhverfismati veglínunnar.

Að lokum er því mótmælt að farið sé í umhverfismat og hönnun veglínú í sömu framkvæmdinni. Ekkert umhverfismat getur réttlætt að leggja veg eftir aðalskipulagslínunni og engar mótvægisáðgerðir geta bjargað málinu.

Veglína hringvegjar í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps er unnin af yfirgangi gagnvart fólki, atvinnulífi og náttúru Mýrdals og henni ber að hafna í umhverfismati.

Ási, Mýrdal
30.1.2021

Steinþór Vigfússon kt. 071160-2469
Margrét Harðardóttir. Kt. 271060-2979

Steinþór Vigfússon
Margrét Harðardóttir

Punktar um láglandisveg og göng undir Reynisfjall.

- A. Skipulagslína valkostur 1b-jarðgöng og valkostur 3:
Lang besti kosturinn með smá breytingu (Kort Vegagerðar mynd 1)
Mesti umferðarsparnaðurinn næst með þessari leið (Mynd 1a)
Best hvað varðar umferðaröryggi. Stórfækkar veltengingum. Fögur fjallasýn.
Bætt aðgengi að sögustaðnum Loftsalahelli.
- B. Valkostur 1b-veg lína í Víkurfjöru:
Ekki tímabært fyrr en landbrot hefur verið stöðvað á þessu svæði. (Mynd 2)
- C. Valkostur 2:
Má skoða en línan sunnan Geitafjalls er mun betri.
- D. Valkostur 4: Falleinkun.
Tekur ekki af hættulegasta kaflann á leiðinni, þar sem flest umferðaróhöpp verða. (Mynd 3)
Fer yfir framtíðar byggingasvæði. Lendir inná þekkt snjóflóða og grjóthrunssvæði. (Mynd 4)
Fækkar lítið veltengingum á þjóðveg. Fer yfir eða mjög nærri aðal vatnsbóli Víkurþorps.
Spillir ró og friðhelgi kirkjugarðsins.

Varðandi lið A:

Vesturhluti Dyrhólaóss hefur verið að fyllast upp á undanförunum árum og ekki annað séð en sú þróun muni halda áfram. (Mynd 5) Eftir tiltölulega fá ár myndi leiran ofan við það sem græna línan er teiknuð verða að mestu uppgróin eins og raunin varð á þegar vegurinn út í Dyrhólav var gerður. Þar er nú sunnan vegarins, mikil fuglparadís í blautu graslandi með mörgum litlum tjörnum. Það að auki má leiða getum að því að undirstaða undir veg sé mun betri þarna en uppi í mýrarfeninu norð-vestan Óssins, þar sem skipulagslínan er teiknuð. Þegar útfall Óssins lokast flæðir hann yfir þetta svæði en vegna þess hvað flatt þetta er verður dýpi þarna varla meira en 1,3-1,5m að hámarki. (Þyrfti að rannsaka betur) Á þessari leið þyrfti líka færri ræsi fyrir ár og læki. Umhverfisáhrif að þessari leið eru sáralítill, að mati undirritaðs, sem hefur alið allan sinn aldur í Mýrdalnum og fylgst þar með náttúrufari. Þegar talað er um dýrmætar sjávarleirur fyrir farfugla, þarf að hafa í huga að mjög oft eru þessar leirur á kafi í vatni að vorinu þegar farfuglar eru að koma. Þá er á mörkunum að hægt sé að kalla leirurnar í vestur Ósnum sjávarleirur því þar er seltustig orðið mjög lágt. (Þarf að rannsaka) Mófuglar, sund og vaðfuglar hefa ekki staðbundin hreiðurstæði ár frá ári og þ.a.l. verður veldur vegur þarna þeim lítilli truflun. Í sambandi við þetta má geta þess að undirritaður er áhugasamur fuglaljósmyndari og hefur fylgst grannt með fuglalífi í Mýrdal í marga áratugi. Áhrif á votlendi eru nánast engin þar sem mest allt graslandi í vegstæðinu hefur verið grafið og þurrkað fyrir áratugum. Umhverfisáhrif austan fjallsins sömuleiðis lítill. Brekkubobbar og hvannstóð hefur verið nefnt en búsvæði bobbanna er mjög stórt svo gangnamunni og vegskáli ætti ekki að breyta miklu þar um. (Mynd 6)

Hvönn er allsstaðar í miklum vexti í Mýrdal, síðan að sauðfjárbreit minnkaði, svo til vandræða horfir. Umhverfisáhrif eru því að mínu áliti lítill en sjónræn áhrif og upplifun fólks er mismunandi og erfitt að leggja mat þar á.

Ath.

Grjótvörn í Víkurfjöru vestan Víkurá???

Andstæðingar framkvæmdarinnar hafa talað um að þörf væri á margra metra háum grjótgarði, sem jafnvel byrgði sýn til sjávar og Reynisdranga, til að verja veginn fyrir sjógangi á svæðinu milli Víkurár og Reynisfjalls. Undirritaður hefur verið búsettur í Vík í sextíu ár og á þeim tíma hefur sjór aldrei náð upp að áætluðu vegstæði, hvað þá núna þegar fjaran milli eldri sandfangarans og Fjallsins virðist komin í jafnvægi, hefur færst töluvert fram og hækkað til mikilla muna.

Varðandi samanburð á veðurhæð er veðurstöð Vegagerðarinnar innan Reynisfjalls langt því frá að vera á veðrasamasta staðnum í fjallaskarðinu milli Höttu og Reynisfjall. Sunnar og nær þorpinu er miklu byljóttari vindur sem oft kemur úr mismunandi áttum. Þetta skekkir samanburð við aðrar veðurstöðvar eins og Vatnsskarðahóla sem talsvert er notað í þessum tilgangi.

Þá má benda á mikilvægi þess hvað viðbragðsaðilar yrðu miklu fljótari á vettvang ef og þegar eitthvað gerist vestan Reynisfjalls, sérstaklega þegar vetrarfærð er. Hef sjálfur reynslu af því sem fyrrverandi slökkviliðsstjóri þegar stór bruni varð úti í Mýrdal og við þurftum að fara gamla veginn í hálfu og snjó.

Sp. Vegna kostnaðaráætlunar.

Kostnaður v.Dýrafjarðargöng og veg 8,7 milljarðar 8,1km. vegur 6,5km göng = 13,7km.

Áætlun vegur og göng í Mýrdal 6,5-8 milljarðar c.a. 12 km vegur 1,3km göng = 13,3km

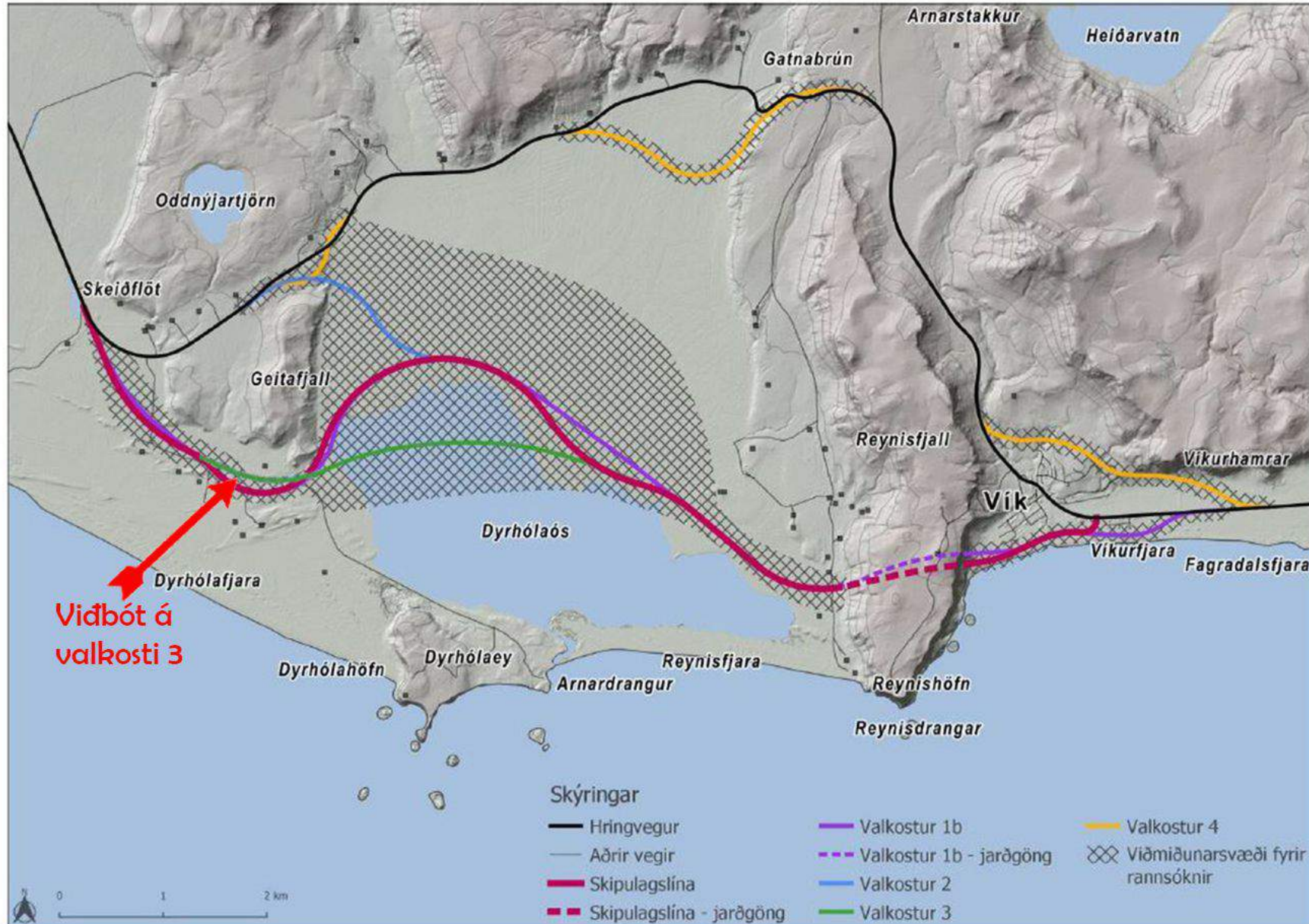
Vík 28.jan 2021

Þórir N. Kjartansson Bakkabraut 14, 870 Vík.

Email: thoirnk@simnet.is



Mynd 1



Sparnaður þriggja mánaða í eknum kílómetrum og krónum væri áætlaður láglandisvegur með göngum í gegn um Reynisfjall kominn í notkun

Forsendur: Umferð júlí, ágúst, september 2017 samkvæmt umferðarteljurum.

Stytting á Þjóðvegi 1, 3km x meðalumferð þessara mánaða:

330.000 bílar x 3km = 990.000 km

Á þessum mánuðum fóru í Reynisfjöru 93.000 bílar en þar myndu sparast 10km akstur p.r. bíl

93.000 bílar x 10km = 930.000 km

Á Dyrhólaeyjarvegi er ekki teljari en varlegt er að áætla að þangað fari fjórði hver bíll sem myndi spara 2,5 km akstur

82.500 bílar x 2.5 km = 206,250 km.

Heildarsparnaður í eknum kílómetrum þessa þrjá mánuði hefði þá orðið 2.126.000 km.

Samtals: 2.126.000 km

Umreiknað í krónum samkvæmt ökutaxta ríkisins kr. 116,- þarna er miðað við gjald fyrir fólksbíl fyrstu 10þús km. sem er mjög hóflegt þar sem talsverður hluti umferðarinnar eru stórir bílar

2.126.000 km x 116,- = kr. 246.616.000,-

Ef við gefum okkur að líftími bíls sé c.a. 200þús/km akstur hafa þarna verið keyrðir út að óþörfu allt að ellefu bílar á þessu þriggja mánaða tímabili

**Árssparnaður. 8,5 millj. km.
og í kr. c.a. 1. milljarður**

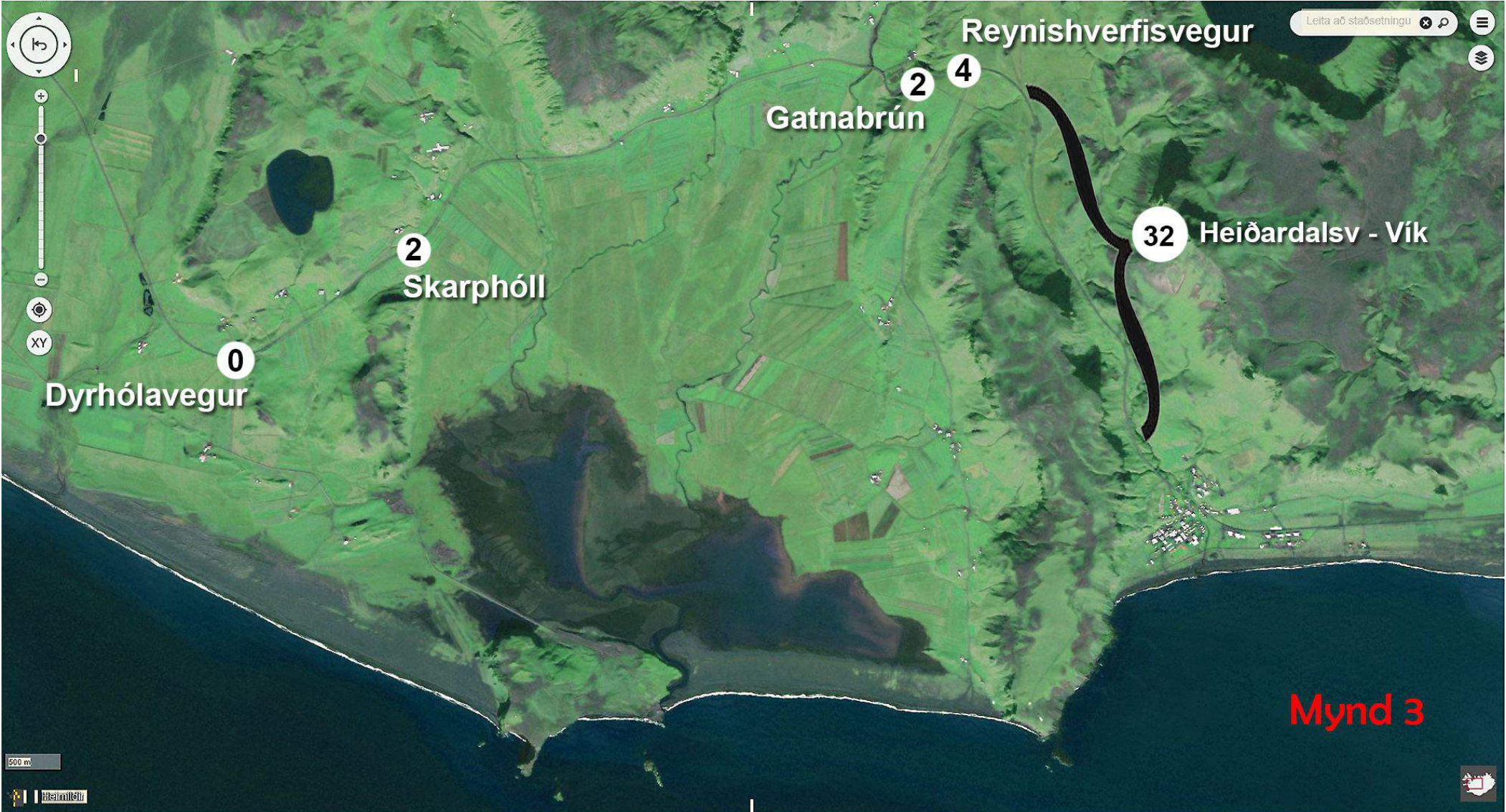
Hver ávinningurinn yrði í útblæstri og mengun læt ég öðrum eftir að reikna út.

Mynd 1a

Mynd 2

Febrúar 2020





Aðstoð við umferðaróhöpp milli Dyrhólaeyjarvegur og Víkur, 2018 samkv. samantekt Framrásar ehf. Kort.

- 2 í Skarphól
- 2 í Gatnabrún
- 4 við gatnamót Reynishverfisvegur
- 32 frá Heiðardalsvegi til Víkur

Sláandi dæmi um hvað mörg umferðaróhöpp verða í fjallaskarðinu upp af Víkurþorpi en þar er mjög illviðrasamt og misvinda, ásamt því að þar er miklu oftár hálka, snjór og krapí en á láglendinu

Mynd 4



*Brekkurnar undir Snjókömbum eru þekktar fyrir bæði snjóflóð og grjóthrun.
Veglínan í Valkosti 4 fer um þetta svæði*

Mynd 5



Nýr
Þjóðvegur

Dyrhólaeyjarvegur

Mynd 6

Búsvæði brekkubobba í austurhlíðum Reynisfjalls





*Áskorun um breytingu
veglínu í Mýrdal.*

21. janúar 2008.

Til hreppsnefndar Myrdalshrepps --- Áskorun

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Myrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegir nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar áliti að liggja sem hér segir í meginráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kærni vegur yfir Víkurá sunnan þorspins til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletis og Garða, þaðan í sveig vestrur engjábakka ofan Dyrhólóss, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þungafutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beiða sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegir nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Þórunn Þorsteinsdóttir	Stofnabrekku	010852-3239
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	2506407569
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	2506407569
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	270246-4008
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	160242-4189
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	130343-3959
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	090629-5399
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	070805-2989
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	021243-3109
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	280928-7599
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	021153-4949
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	080329-2679
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	070571-3669

Til hreppsnefndar Myrdalshrepps --- Áskorun

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Myrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegir nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar áliti að liggja sem hér segir í meginráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kærni vegur yfir Víkurá sunnan þorspins til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletis og Garða, þaðan í sveig vestrur engjábakka ofan Dyrhólóss, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þungafutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beiða sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegir nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	301058-5009
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	130647-6819
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	190760-5619
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	041184-2139
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	280162-4349
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	080588-2059
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	310760-2699
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	230109-4249
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	300452-3619
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	301042-7049
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	11131-2789
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	030540-4259
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	181037-4039

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Myrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegir nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar áliti að liggja sem hér segir í meginráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kærni vegur yfir Víkurá sunnan þorspins til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletis og Garða, þaðan í sveig vestrur engjábakka ofan Dyrhólóss, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þungafutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beiða sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegir nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Helga Þorsteinsdóttir	Vík	050650-2519
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	190259-4719
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	070957-5909
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	170440-7499
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	130444-4749
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	270243-3109
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	021250-3509
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	10065-4449
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	271154-5699
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	270448-4999
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	010146-2679
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	010266-4359
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	100383-3799

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Myrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegir nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar áliti að liggja sem hér segir í meginráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kærni vegur yfir Víkurá sunnan þorspins til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletis og Garða, þaðan í sveig vestrur engjábakka ofan Dyrhólóss, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þungafutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beiða sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegir nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	300434-6099
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	271258-2999
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	290155-5769
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	201061-5559
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	270747-3539
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	211040-2119
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	040238-8019
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	021065-2939
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	091262-4839
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	140050-4199
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	010729-4449
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	080724-4209
Þórunn Þorsteinsdóttir	Vík	230857-4039

Íbúðabyggð í Vík. Ný veglína ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kæmi vegur yfir Víkurá sunnan þorpsins til vesturs, sunnan íbrótavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletts og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrdólaðs, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægr og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slyshættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguflutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slyshættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Ing. Þorgerður Óskv. 22	87016	270581-5769
Brynn Þórisse Víkur	87016	270553-5849
Þrönn Lárusdóttir Pétursdóttir	161258	3859
Helga Þorláksson Mjartveit	301140	3989
Guðrún Þórunn Siglín 3	16252	4729
Þórunn Þorláksson Kirkjuveg 4	02047	7769
Sabine Þóra V. Kehlsteßner II	17183	3329
Vatnundur Þórunnsson	20028	4429
Alexander Guðmundsson	KE050474	4539
Ástgeirur Þorgerður	050943	4889
Þorgerður Á. Þorláksson	230148	2169
Selvingur Þorláksson	220636	2019

nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slyshættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúðabyggð í Vík. Ný veglína ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kæmi vegur yfir Víkurá sunnan þorpsins til vesturs, sunnan íbrótavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletts og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrdólaðs, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægr og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slyshættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguflutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slyshættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Helga Þorláksson	111146	4389
Ólafur Þorláksson	230796	3705
Anna R. Friðjónsdóttir Sæturíkuney 10B	020346	3889
Sunnveva Edith Fjeldstad	300783	4009
Þorgerður Þorláksson	190979	8349
Þorgerður Þorláksson	181237	2169
Margrét Ulf Ógungsdóttir	050397	2679
Þorgerður Þorláksson	280180	3869
Vignabjörg Ársæl	190285	2279
Ólafur Þorláksson	380882	5679
Þorgerður Hlíta	130387	2919
Guðrún Þorláksson	031157	4989
Lurana Óskvörð	210470	2219

Til hreppsnefndar Mýrdalshrepps — Áskorun

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Mýrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slyshættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúðabyggð í Vík. Ný veglína ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kæmi vegur yfir Víkurá sunnan þorpsins til vesturs, sunnan íbrótavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletts og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrdólaðs, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægr og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slyshættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguflutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slyshættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Anna H. Elv	Höfubekku	040481-2149
Þórunn Þorláksson	090331	3459
Sigrún W. Víkurbrú 10a	160665	2399
Nílanthi Reyna Víkurbrú 10a	280273	2529
Þorgerður Þorláksson Víkurbrú 20	110665	4549
Þorgerður Högnad Víkurbrú 30a	070663	5479
Þorgerður Þorláksson Víkurbrú 28	101075	7009
Þorgerður Þorláksson Víkurbrú 14	110326	3919
Þorgerður Þorláksson Víkurbrú 26	151261	3609
Þorgerður Þorláksson	100366	4369
Þorgerður Þorláksson	160134	3139
Þorgerður Þorláksson	100138	3609
Þorgerður Þorláksson	020234	5639

Til hreppsnefndar Mýrdalshrepps — Áskorun

Undanfarin ár hefur verið unnið að aðalskipulagi Mýrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum. Einn mikilvægasti þáttur í þeirri vinnu snýr að samgöngum og kemur þar einkum til álita lega þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggastar samgöngur hér og minnka slyshættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars færa hana úr íbúðabyggð í Vík. Ný veglína ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kæmi vegur yfir Víkurá sunnan þorpsins til vesturs, sunnan íbrótavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reyrisfjall og komið út milli Djúpaletts og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrdólaðs, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægr og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slyshættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguflutningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mjög á slyshættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Þorgerður Þorláksson	011157	4749
Þorgerður Þorláksson	011035	2219
Þorgerður Þorláksson	010526	4699
Þorgerður Þorláksson	060875	4559
Þorgerður Þorláksson	191178	4759
Þorgerður Þorláksson	010825	3939
Þorgerður Þorláksson	190953	4679
Þorgerður Þorláksson	040279	2959
Þorgerður Þorláksson	11095	2249
Þorgerður Þorláksson	050555	4299
Þorgerður Þorláksson	290353	3789
Þorgerður Þorláksson	220653	4209
Þorgerður Þorláksson	140761	2499

Undanfarin er hefur verið unnið að aðaleiðputagi Myrdalshrepps samkvæmt skjalagæðgum. Einn málvægsast þáttur í þeirri vinnu er að samgöngum og kemur þar einkum til álta laga þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gírbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætli að okkar áliti að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurakála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan Þróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Fløyrisfall og komið út milli Djúpselís og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrbólades, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnarvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguáhringur um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Bryndís J. Harald	Mánabrand 10	190759-3855
Sigrún Kristín	Mánabrand 12	081244-2199
Sigrún Tómas	Mánabrand 2	190954-5449
Sambit M. Ólafsson	Vilurbrand 2	180285-2309
Ánn Gunnarsson	Austurvegi 17	170773-3249
Guðlaug Þorvaldsson	Austurvegi 19	250972-3859
Þórunn Ólafsson	Helgustígur 4	2811303759
Sigrún Þorvaldsson	Hustuvegi 25	2510753249
Linda Þorvaldsson	Austurvegi 25	031165-3849
Lýra M. Ólafsson	Hæðin 2	071055-5479
Elfríður Þorvaldsson	Hæðin 2	2009597209
Þorvald Þorvaldsson		0606524659
Sólveig Sigr. Gunnarsd.		050886-2479

Til hreppnefndar Myrdalshrepps - Askurum

Undanfarin er hefur verið unnið að aðaleiðputagi Myrdalshrepps samkvæmt skjalagæðgum. Einn málvægsast þáttur í þeirri vinnu er að samgöngum og kemur þar einkum til álta laga þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gírbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætli að okkar áliti að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurakála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan Þróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Fløyrisfall og komið út milli Djúpselís og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrbólades, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnarvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguáhringur um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Jón Legeirsson	Sunnubrand 9	211156-4659
Gunnar Halldórsson	Mánabrand 15	0412495369
Þorbjörn Ólafsson	Mánabrand 9	081198-2795
Guðrún Þorvaldsson	Gudni 1	140655-4069
Þorbjörn Þorvaldsson	Hæðin 2	291151-4229
Þorbjörn Þorvaldsson	Hæðin 2	021165-4109
Þorbjörn Þorvaldsson	Hæðin 2	0867-8159
Ást Þorvaldsson	Hæðin 2	251267-5229
Sigrún Þorvaldsson	Hæðin 4	
Þorbjörn Þorvaldsson	Bellus. Vg.	151165-5219
Sigrún Þorvaldsson	Hæðin 2	2608-312759
Keistinn Svafarsdóttir		204755929
Þorbjörn Þorvaldsson	Sigtún 8	2502665969

Undanfarin er hefur verið unnið að aðaleiðputagi Myrdalshrepps samkvæmt skjalagæðgum. Einn málvægsast þáttur í þeirri vinnu er að samgöngum og kemur þar einkum til álta laga þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gírbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætli að okkar áliti að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurakála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan Þróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Fløyrisfall og komið út milli Djúpselís og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrbólades, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnarvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguáhringur um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Sigrún Þorvaldsson	Sigtún 10	100555-5529
Ása Gísladóttir	Sigtún 10	281277-4059
Þorbjörn Þorvaldsson	Sigtún 10	300185-8279
Alborg Sveinadóttir	Sigtún 5	2411804259
Þorbjörn Þorvaldsson	Sunnubrand 9	1010434449
Þorbjörn Þorvaldsson	Kerlingardal	10174-5529
Sigrún Þorvaldsson	Vilurbrand 6	151176-4299
Ánn Þorvaldsson	Mánabrand 10	010687-2769
Kristín Þorvaldsson	Bullabrand 3	220776-4689
Ólafur Egið Kolbeinsson	Herjólasmúli	220186-2109
Victoria Þorvaldsson	Kerlingardal	271072-2369
Þorbjörn Þorvaldsson	Sunnubrand 7	020184-2139
Kristín Þorvaldsson		040687-2139

Undanfarin er hefur verið unnið að aðaleiðputagi Myrdalshrepps samkvæmt skjalagæðgum. Einn málvægsast þáttur í þeirri vinnu er að samgöngum og kemur þar einkum til álta laga þjóðvegur nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka slysahættu vegna slaukinnar umferðar svo sem kostur er þarf að gírbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúabyggð í Vik. Ný veglina ætli að okkar áliti að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurakála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan Þróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Fløyrisfall og komið út milli Djúpselís og Garða, þaðan í sveig vestr enjabakka ofan Dyrbólades, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnarvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. - Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað slysahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gífurleg þunguáhringur um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á slysahættu.

Undirritaðir íbúar Myrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Myrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðvegur nr. 1 um Myrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Ólafur Þorvaldsson	Hæðin 6	200959-4659
Þorbjörn Þorvaldsson		1103458179
Þorbjörn Þorvaldsson		280448-2149
Þorbjörn Þorvaldsson		231252-2589
Þorbjörn Þorvaldsson		1404464679
Þorbjörn Þorvaldsson		131176-5979
Þorbjörn Þorvaldsson		120476-5529
Þorbjörn Þorvaldsson		291266-3719
Þorbjörn Þorvaldsson		160978-5899
Þorbjörn Þorvaldsson		140377-5119
Þorbjörn Þorvaldsson		2411474449
Þorbjörn Þorvaldsson		040171-3009
Þorbjörn Þorvaldsson		130567-4019

mikilvægast þáttur í þeirri vinnu enj. að samgöngum nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka sýsahættu vegna slaukunar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúðabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reynisfjall og komið út milli Djúpalætis og Garða, þaðan í sveig vestur engjabakka ofan Dyrhólaósa, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað sýsahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gíturlegir þungafötuningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á sýsahættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðveg nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Haldór Ólafsson Bergarhólfur		161124-4119
Gudni Karason Háfr		060547-2119
Jón Rún Guðjónsdóttir, Hraunhól 7, Háfr		070573-5219
Ólafur Halldórsson		070157-3419
Agla Þróttsson Háfr		030366-5309
Þorlák Þórsson Stofuvörðinn		270564-3219
Sigríður Steinmáttel Örná		17-0468-4229
Benedikt Lög, Hjartarson Kjarulf		281181-2979
Hannan Þórsdóttir		311875-3489
Þorgeir K. Þorláksson		280779-2409
Árnheiður Skaftan		031058-4819
Þjáttfrið Johannesson Fark		070561-4509
Valur Stefán		160457-6279

mikilvægast þáttur í þeirri vinnu enj. að samgöngum og komur þar einokum til áttu laga þjóðveg nr. 1. Til að tryggja sem öruggast samgöngur hér og minnka sýsahættu vegna slaukunar umferðar svo sem kostur er þarf að gjörbreyta veglinu um sveitina og meðal annars fara hana úr íbúðabyggð í Vik. Ný veglina ætti að okkar átt að liggja sem hér segir í megindráttum:

Frá hringtorgi vestan Víkurskála kemur vegur yfir Víkurá sunnan þorpans til vesturs, sunnan íþróttavallar að Blánefi, þar í jarðgöng gegnum Reynisfjall og komið út milli Djúpalætis og Garða, þaðan í sveig vestur engjabakka ofan Dyrhólaósa, sunnan við Þinghól og þaðan í stefnu sunnanvert við Múla, þar sveigt til hægri og komið á núverandi hringveg nr. 1 austur af Hryggjum. Sjá meðfylgjandi upprátt.

Vegurinn um Gatnabrún er nú metinn í sjötta sæti hvað sýsahættu varðar á þjóðvegi nr. 1 umhverfis landið. Slaukin almenn umferð og gíturlegir þungafötuningar um þrönga umferðargötu gegnum Víkurþorp er með öllu óvönandi og eykur þar mýg á sýsahættu.

Undirritaðir íbúar Mýrdalshrepps og hagsmunaaðilar skora á sveitarstjórn Mýrdalshrepps að beita sér fyrir breytingu á veglinu þjóðveg nr. 1 um Mýrdalinn á þann hátt sem hér er lagt til.

Nafn	Heimilisfang	Kennitala
Gaia Schulz	Sigtún 5	010276-2339
Eivka Pauler	Sigtún 5	190353-2499
B. Jónni Þóris	Víkurbýggð 30a	040870-5799
Þóris Þórisson	Kerlingadal	170562-3739
Þóris Þórisson	Þrássafelli	250968-4219
Sigríður Jakob Jónsson	Sigtún 5	280579-3489

Soffa Jónsson	040281-2149	Alfabratn
Jón Þorvaldsson	050350-3129	Garður
Sigríður Bergsson	160349-2959	
Ólafur Þórsson	170659-2669	
Þorgeir Þórisson	061255-2579	
Ólafur Þórisson	091032-4229	
Ríkharður Garðsson	190470-3979	
Ólafur Garðsson	140256-4719	
Kári Þórisson	230587-3969	
Ólafur Þórisson	090751-7809	
Ólafur Þórisson	100268-3299	
Þorgeir Þórisson	140875-5039	
Þorgeir Þórisson	051071-5579	
Ólafur Þórisson	230360-7669	
Sigríður Þórisson	220160-3519	
Ólafur Þórisson	070864-2989	
Ólafur Þórisson	061040-4620	
Ólafur Þórisson	060944-4419	
Hafþór Þórisson	140159-2639	
Ólafur Þórisson	270684-3319	
Haldór Halldórsson	300563-5409	
Ólafur Þórisson	091069-4749	
Ólafur Þórisson	120565-5329	

Ólafur Þórisson	181157-2509	
Sigríður Ólafsdóttir	231285-2619	
Sigríður Háfr	220872-3419	
Ólafur Þórisson	230574-4809	
Ólafur Þórisson	010572-5319	
Sigríður Háfr	060158-3209	
Ólafur Þórisson	300721-5129	
Ólafur Þórisson	110749-7249	
Ólafur Þórisson	300158-6179	
Eygrún Halla Jónsdóttir Freysnesi	050289-2149	
María Ólafsdóttir	250588-2849	
Ólafur Þórisson	150248-7369	
Haldór Þórisson	021057-2319	
Jóhannes H. Ólafsson	280970-3799	



Til atþingunar

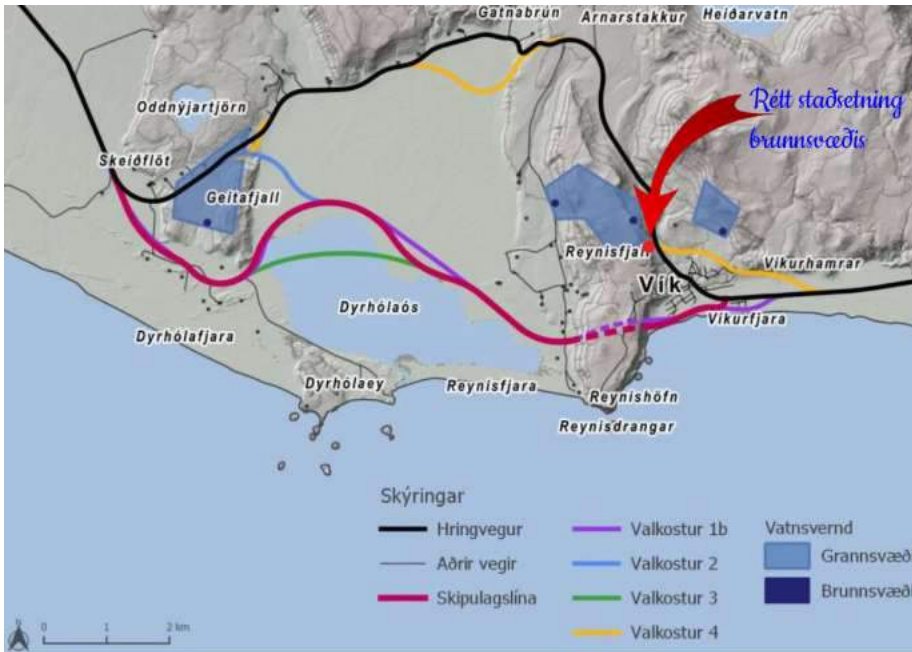
Þessar áskoranir með bætta veglína um Mýrdalinn voru afhentar sveitarstjórn Mýrdalshrepps á fundi í Leikskálinum 21 janúar 2008

(Til hvada aðila sundi sveitarstjórn þess til að sanna óstöðvadan vilja fólksins og til að vinna málinu framgöng?)

Undirskriftir 210 íbúa Mýrdalshrepps, vörubílstjóra og hópferðabílstjóra sem vilja stuðla að bættum og öruggari samgöngum um Mýrdal, til hagsbóta fyrir Mýrdælinga og alla sem fyrir austan okkur búa.

Erla Björg Aðalsteinsdóttir

Subject: FW: smá viðbót.
Attachments: Vatnsverndarsvæði.jpg



From: Þórir Kjartansson <thorirk@simnet.is>
Sent: miðvikudagur, 3. febrúar 2021 12:05
To: thorbjorg.saevarsdottir@vegagerdin.is; Erla Björg Aðalsteinsdóttir <erla@vso.is>
Subject: smá viðbót.

Sælar báðar.

Sýnist að brunnsvæðið á vatnsverndarsvæði Víkur sé ekki rétt staðsett á kortinu í drögunum að matsáætluninni. Það er nánast undir veginum inn úr Fjalli. Setti það inn með rauða punktinum og örinni sem vísar á hann.

Bkv. Þórir N. Kjartansson, Vík



Virus-free. www.avast.com

Vegagerðin
Borgartún 5-7
105 Reykjavík

31. Janúar 2021

Umsögn um:

Færsla hringvegar (1) í Mýrdal - drög að tillögu að matsáætlun

Umsagnaraðili:

Vigdís Eva Steinþórsdóttir

Ég vil vísa í fræðslufund Landverndar í samstarfi við Náttúruverndarsamtök Suðurland og heimamenn, þar sem ýmislegt fróðlegt kom fram. Meðal annars fór ég þar sem erindi (sjá 33:30) og glæurnar frá þeim fundi fylgja með í viðhengi. Þar tala ég um hvernig klíkuskapur hefur potað rauðu veglínunni í gegn og komist upp með að hunsa að skoða aðrar leiðir og jafnvel koma í veg fyrir áætlaðar bætur á núverandi vegi.

Hér er upptaka af fundinum:

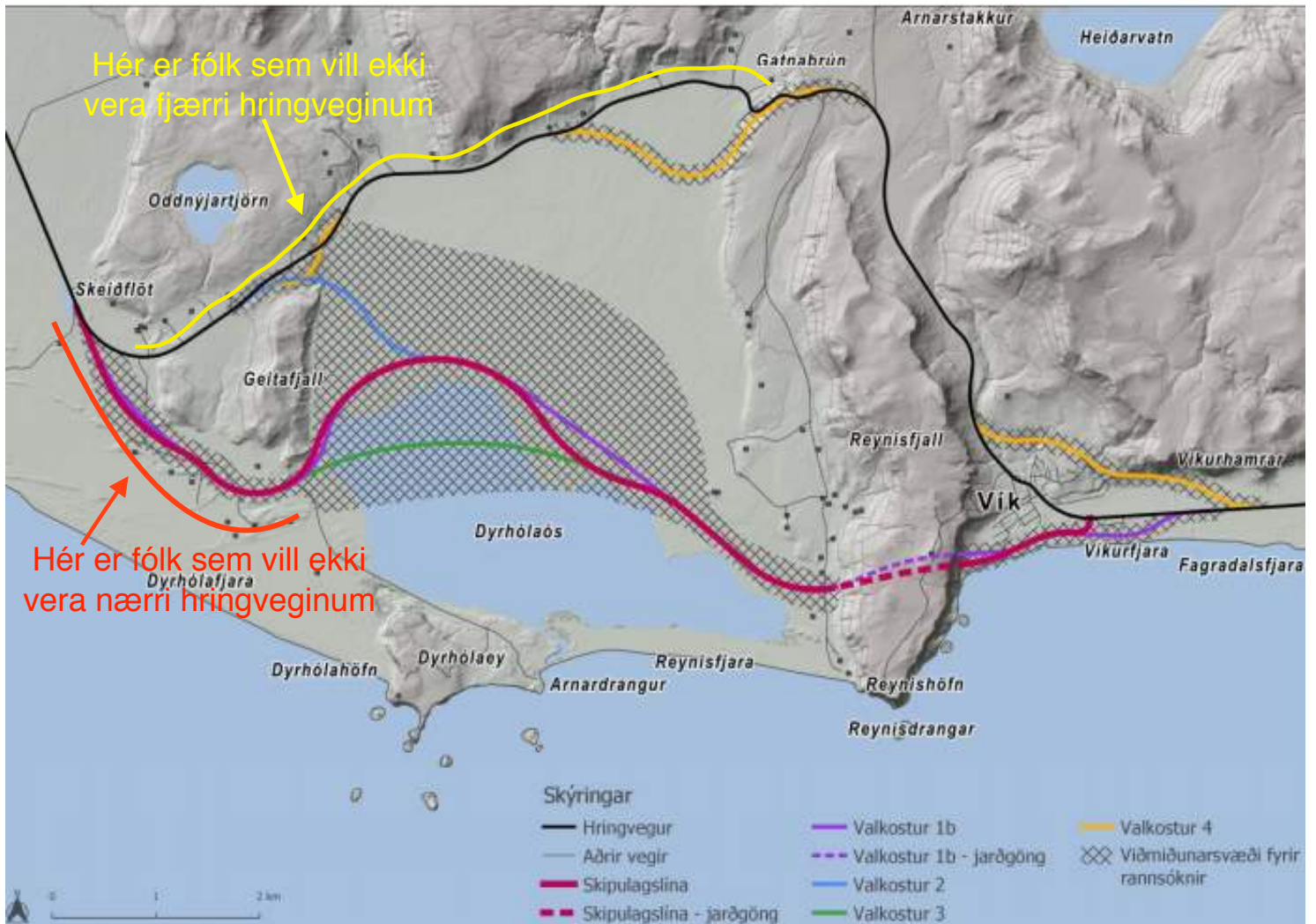
<https://fb.watch/3msYqTvk8L/>

Hér er hlekkur að google drive möppu með upplýsingum sem ég hef safnað hingað til kringum þetta mál:

https://drive.google.com/drive/folders/1mZcux6XoW-u0xt1O58gBil-f0E_nB4MI?usp=sharing

Það þarf að vanda virkilega valið á þessari veglínu, ekki bara vegna umhverfispátta heldur vegna fólksins sem býr á svæðinu og þeirra sem munu búa þar í framtíðinni. Heimamenn jafnt sem ferðamenn njóta góðs af náttúrunni.

Það þarf að taka tillit til fólksins sem býr í hinum eiginlega Mýrdal, ekki bara fólksins í Vík. Það ekki hægt að segja til um hvort það sé meiri hluti heimamanna sem vilji rauðu/bleiku línuna eða ekki. Ég hvet Vegagerðina til að skoða þær leiðir sem raska minnst náttúru og friði í samfélaginu. Bætur á núverandi vegi, gula veglínun eða skoða aðrar leiðir eins og göng sem byrja hjá Gatnabrún og fara út fyrir austan Vík - til að halda friði og sátt í Mýrdalnum.



Umhverfismat

Ég þarf að setja spurningamerki við að VSÓ sjái um umhverfismatið. Sveitastjórnin fékk VSÓ til liðs við sig til að koma skipulagslínunni (rauðu) á framfæri. Ég tel því VSÓ hlutdræga í afstöðu sinni í þessu máli og að það gæti orðið til þess að umhverfismat sem var áður talið neikvætt fyrir umhverfi og fólk, verði allt í einu metið að það sé í góðu lagi að leggja þarna veg. Því markmið VSÓ er eflaust að fá þessa (rauðu) veglínu framkvæmda.

Rauða veglínan / skipulagslína

Ég hef reynt að setja mig í spor þeirra sem vilja fá rauðu veglínuna:

Afhverju rauða veglínan?

- **Gatnabrún er brött og þar eru hættulega beygjur. Vont veður á milli Gatnabrunar og Víkur.**
Það þarf að skoða valkosti sem raska ekki náttúru og mannlífi of mikið.
Lausnir sem væri hægt að skoða:
 - Laga Gatnabrún (mér skilst að það sé hægt að koma henni í 6% halla?)
 - Aðskildar akstursstefnur
 - Fleiri vegrið
 - Náttúrulegar lausn: skógrækt við Reynisfjall til að draga úr vindi
 - Það er til ný tækni þar sem hiti undir vegum. Gæti þetta verið fyrsti partur hringvegarins þar sem það er gert?
 - Göng sem byrja hjá Gatnabrún og fara út fyrir austan Vík.
- **Styttir hringveginn um 3 km**
 - Miklu fórnað fyrir litla styttingu
- **Vegurinn liggur ekki í gegnum allt þorpið í Vík.**
 - Á rauðu veglínunni fer vegurinn ekki út fyrir allt þorpið
 - Skoða leiðina á gulu línunni - taka veginn upp fyrir þorpið.
 - Vegurinn myndi ekki liggja inn í Vík ef það væru göng frá Gatnabrún og út fyrir þorpið að austanverðu.
 - Skoða afleiðingar þess að taka veginn út úr þorpinu. Munu færri stoppa í Vík? Áhrif á ferðaþjónustu. Stoppa hvort eð er flestir í Vík sem fara þessa leið? Verður meiri hávaði frá veginum ef hann ferð framhjá þorpinu (keyrt á meiri hraða)?

Það er fólk sem trúir að rauða veglínan sé besti kosturinn og sum þeirra hafa barist fyrir því í áratugi. Hugmyndin um þessa veglínu er gamall draumur, og vegurinn var bara partur af honum. Áður fyrr var samfélagið í Mýrdal fátækt. Þá var dreynt um að ferja sand/möl af Mýrdalssandi í höfn í Dyrhólaey. Það yrði greið leið þarna á milli með gögnum í gegnum Reynisfjall. Fólk sá fyrir sér að heilmikil byggð og líf myndi myndast í Dyrhólahverfi. En þessi draumur gekk ekki eftir. Höfnin kom aldrei í Dyrhólaey og mun líklegast aldrei verða að raunveruleika. Enda er Dyrhólaey friðlýst. En það er enn fólk í dag sem vill þessa veglínu og ég virði það að fólk hefur mismunandi skoðanir.

Það heldu líka sumir að það væri góð hugmynd að gera almenningsalerni og bílaplan á krúvarpinu í Dyrhólaey. Dyrhólaey er friðað fuglasvæði. En samt er þetta framkvæmt. Það var sagt að krían myndi bara færa sig. Og hún gerði það svo sannarlega. Það er ekkert krúvarp lengur í Dyrhólaey. Í staðinn erum við með klósett sem falla ekki vel í umhverfið og bílaplan sem er varla stærra en það gamla. Það þarf að skoða svona hugmyndir frá A til Ö áður en þær eru framkvæmdar. Og ennþá betur þegar það kemur að svo stórkostlegum framkvæmdum eins og er í núverandi aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Aðrir valkostir um veglínu hafa ekki verið skoðaðir nógu vel hingað til.

Í vor varð ég vitni af því að fjöldi álfta héldu til á Dyrhólaós. Ég man ekki eftir að hafa séð svona mikið af álft þarna áður. Svo las ég frétt um að það væri vegna þess að það væri svo lítið af ferðamönnum, þ.e. lítil umferð á veginum upp á Dyrhólaey. Svo ég velti því fyrir mér, ef vegurinn þar er nógu mikil truflun við fuglalíf, hvernig verður það þá þegar það er kominn þjóðvegur hinum megin við ósinn líka (eða yfir hann)? Við ættum heldur að einbeita okkur að endurheimta votlendi við ósinn. Þar eru tún sem hafa ekki verið í notkun í langann tíma.

Nú er árið 2021, við ættum að vera búin að læra að lifa í sátt og samlyndi við náttúruna. Við viljum öll góðar samgöngur. Bætum þær með náttúruna, dýrin og fólk í huga. Rauða línan krefst óafturkræfra framkvæmda - því ber að rannsaka aðra valkosti vel áður en ráðist er í slíkar framkvæmdir.

Virðingarfyllt,
Vigdís Eva Steinþórsdóttir
Frá Ási í Mýrdal

vigdisevas@gmail.com

S: 8674778

Láglendisvegur með göngum í gegnum Reynisfjall.

Ég get ekki annað en fagnað því að til stendur að Vegagerðin nú í byrjun árs framkvæmi könnunarborun í Reynisfjalli vegna fyrirhugaðra jarðgangna. Ég hef lengi verið fylgjandi því að það komi láglendisvegur meðfram Dyrhólaós og jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Þegar sameining Dyrhólahrepps og Hvammshrepps fór fram 1983-84 var það eitt af framtíðarþróun samgöngumála hér í sveit enda var það full ástæða og er enn í dag til bóta á samgöngum og ekki síst til að bæta umferðaröryggi. Ég ætla aðeins að lýsa því hvers vegna mín skoðun er þessi, árið 1969 byrja ég að sjá um skólaakstur í Dyrhólahreppi og síðar Mýrdalshreppi sem stóð í 49 ár, tel ég mig hafa nokkra reynslu af færð og veðri á þessum akstursleiðum. Þegar veður voru vond hvasst og jafnvel snjócoma kom iðulega upp í huga minn hvernig skyldi vera inn í Vík núna (Fjallsenda) það kom fyrir að það var ekkert verst í Fjallsendanum gat verið öllu verra í Hvolseyjum og Steigarodddum og jafnvel austur með bæjum en oftast en ekki var varasamasta veðrið frá Gatnabrún og niður fyrir Selhrygg og Skjónugil. Verður svo misvinda enda hafa margir misst rúður, skemmt lakk á bílum sínum á þessari leið og lent utanvegar. Við Skjónugil tók húsbíl á loft í einni vindgusu og lenti ofan í gilbotni, húsið allt í tætlum en fólkið sat eftir í flakinu sem betur fer lítið slasað. Í annað skipti tók skólabílinn útaf þarna í einni vindgusunni en sem betur fer hafnar hann á mjóum hrygg á milli skorninganna og urðu hvorki slys á börnum né bílsstjóra. Þá hugsa ég að bílstjórnarnir á flutningabílunum hjá kaupfélagi Skaftfellinga séu ekki búnir að gleyma því er þeir urðu stopp vegna ófærðar inn í Vík og stóðu í skjóli við bílpallinn að ráða ráðum sínum þá gekk svo mikið á að þeir ákváðu að koma sér frá bílnum, rétt er þeir voru komnir frá bílnum tekst hann á loft og á hliðina þar sem þeir stóðu áður og svo mætti áfram telja. En til allrar guðslukku hafa menn að mestu sloppið stórslysalaust þótt oft hafi ekki mátt á milli sjá. Í snjóatíð var oft vond færð inn í Fjallsenda og gat verið skafrenningur dag eftir dag og erfið færð en þegar þú komast út að Gatnabrún blasti Dyrhólaey og ósin við og nánast snjólaust meðfram ósnum. Þá var mér oft hugsað til þess að nú væri gott að göng væru komin í gegnum Reynisfjall með vegi meðfram ósnum. Það getur munað æði miklu á hitastigi fyrir innan Reynisfjall eða niður á láglendinu og getur verið hálka og ísing uppi en frostlaust þegar neðar kemur. Enda kom oft fyrir í snjóatíð að bílar sem komu úr vesturátt komust að Litla-Hvammi eða Mosaháls en ekki lengra vegna ófærðar, varð þá fólk að gista á næstu bæjum. Kom það fyrir að fólk kom og gisti á mínu heimili, eins voru það þeir sem að austan komu, komust til Víkur allt ófært inn í Vík og urðu þeir að gista þar eða snúa við. Oftast var þetta eina nótt en gátu fylgt ýtu eða veghefli daginn eftir, kom fyrir að menn þurftu að bíða nokkra daga vegna ófærðar. Sem betur fer hefur lítið reynt á þetta í seinni tíð þar sem hafa orðið snjóléttir vetrar en ekki ætla ég að treysta því að svo verði í ókominni framtíð. Eitt atvik situr mér alltaf í minni, var að koma frá Skógum með skólabörn úr sundi til Víkur á 40-manna rútu nánast fulla og var hvasst af norðaustan, gekk allt vel á auðum vegi austur í Gatnabrún. Þegar kom upp í c.a miðja brekku byrjar ísing og smá snjófukt, gengur allt vel upp, þegar upp kemur skellur rokhрина á bílinn og tekur hann með sér út í kantinn. Mitt mat er algjör heppni að rútan fór ekki á hliðina út fyrir veg, eflaust situr þetta atvik í mér með börnin í bílnum þó þetta sé ekki eina skiptið þar sem ég var smeykur inn í Vík. Við skólabílstjórar til margra ára höfum stundum sagt að það megi þakka fyrir það lán yfir okkur að hafa ekki lent í alvarlegum áföllum með skólabörnin. Ég vil ekki trúá öðru en foreldrar sem búa vestan Reynisfjalls og senda börn sín í skóla til Víkur muni líða betur ef láglendisvegur væri kominn með göngum í gegnum Reynisfjall og þurfa ekki að fara inn fyrir Fjallsenda í slæmu veðri og færð. Ég geri mér fulla grein fyrir því að það verður breyting á ásýnd landsins hér eins og víða þar sem miklar framkvæmdir eiga sér stað, en þar sem göng og nýir vegir hafa verið gerðir er vel og snyrtilega frá öllu gengið og efast ég ekki um að þannig yrði frágengið hér, ekki kæmi mér það á óvart ef opnaðist ný fögur náttúruleg sýn frá nýjum vegi meðfram Dyrhólaós fyrir vegfarendur. Það hefur verið talað um að vel megi laga og endurbyggja veginn frá Götum og til Víkur þannig hann yrði nánast eins og

láglandisvegur. Það er rétt það má laga veginn en veðurlagið inn í Vík hef ég ekki trú á að neinn breyti og hæðarmismunur verður eftir því sem áður með snjó og ísingu. Það hefur verið talað um að þessi hæðarmismunur væri ekkert meiri en sumstaðar á Höfuðborgarsvæðinu og þar um slóðir, það er svo sem rétt en ósjaldan höfum við heyrt í fréttum RÚV þegar snjóar í Reykjavík að þar er allt að verða ófært í efri-byggðum Reykjavíkur vegna hálfu og snjó. Þessar hugleiðingar mínar set ég á blað vegna þess að óskir um að menn láti í ljós skoðun sína á vegamálum í Mýrdal, það er mín skoðun að þessi framkvæmd verði til að stórbæta umferðaröryggi á svo margan hátt t.d landslega, veðurfarslega og allar tengibrautir inn á núverandi veg frá Skeiðflöt til Víkur sem eru minnsta kosti 60 eða fleiri. Ég hef stundum sagt í gamni og alvöru að líklega næ ég ekki að lifa það að getað ekið í gegnum göng í Reynisfjall en enginn veit sína æfi fyrir en öll er. Eitt hefur hvílt á mér en það er bráðaútkall og hef ég það af eigin reynslu hvað það getur skipt miklu máli að það gangi fljótt og snuðrulaust fyrir sig eins og t.d læknir, sjúkrabíll eða slökkvilið, það getur skipt sköpum að þurfa ekki að bíða eftir snjóruðningstæki til að fara á undan inn úr Vík. Að lokum vil ég segja að ég vona að ekki fari þessi þarfa framkvæmd í einhverskonar Teigsskógarævintýri og teygist til margra ára og vil ég að lokum taka undir greinargerð samstarfsnefndar vegna sameiningu Dyrhólahrepps og Hvammshrepps þar sem meðal annars segir „með jarðgöngum gegnum Reynisfjall væri rutt úr vegi einni verstu hindruninni vegna snjó á vetrarsamgöngum á Suðurlandi allt til Hornafjarðar“ og í dag má segja allt til Reyðarfjarðar.

Fyrirverandi skólabílstjóri,
Eyjólfur

Vegir og valkostir í Mýrdal

Umsögn og athugasemdir til Vegagerðarinnar, vegna hugmynda um vegabætur í Mýrdal.

Ég er mikill áhugamaður um bættar samgöngur í Mýrdal og fylgjandi láglandisvegi með göngum í gegnum Reynisfjall.

Tel mig hafa nokkra reynslu af þeim málum. Var ýtumaður í 20 ár bæði sem starfsmaður Vegagerðarinnar og seinna, sem verktaki hjá Vegagerðinni við snjómokstur og vegagerð. Síðar lögregluvarðstjóri í V Skaftafellssýslu í önnur 20 ár og mest af báðum þessum tímabilum formaður björgunarsveitarinna Víkverja í Vík.

Sem ýtumaður í 20 ár get ég nefnt fjölmörg dæmi, sem mæla á móti því að stóla á núverandi veg sem aðal þjóðveg um Mýrdalinn og tek aðeins nokkur dæmi:

Á fyrri árum þegar vegurinn var án slitlags voru hálku blettir ekki eins hættulegir og núna. Einu snjómoksturstækin voru jarðýta og góður veghefill með tönn og drifi á öllum hjólum. Ég man eftir tímabilum þegar hefillinn hafði nóg að gera við að halda veginum opnum og ég nóg að gera við að ryðja út snjó ruðningum frá heflinum. Sárásjaldan þurfti að fara lengra en frá Vík og vestur fyrir Gatnabrún. Eftir það var fær vegur allt til Reykjavíkur. Jafnvel þó ekkert snjóaði hér í Vík var stanslaus skafrenningur á veginum hér inn í Vík sem við köllum. Núna síðustu ár hefur minna snjóað en Vegagerðin hefur samt haft nóg að gera við að hálkuverja þessar brekkur og beygjur frá Vík og vestur fyrir Gatnabrún og sjaldnast þurft að fara lengra. Þó að sumir vilji kalla þetta láglandisveg þá er og verður hann alltaf með þessari hækkun og lækkun um 100 metra sem gerir með 7% til 10% halla um 1000 til 1300 metra langa brekku. Þrátt fyrir þessar hálku varnir kemur það marg oft fyrir að ísing myndast skyndilega og óvænt á þessari leið. Reyndi það síðast á eigin skinni fyrir rúmum mánuði síðan er ég fór til Reykjavíkur snemma morguns. , Í löngu brekkunni ofarlega var flutningabifreið kyrrstæð og ökumaðurinn utan við hana. Ég ætlaði að stöðva og tala við bílstjórann en þarna var slík hálka að bifreiðin rann þá stjórnlaust. Ég varð því að slaka á bremsunum og halda mínu striki niður brekkuna. Það hlýtur að vera taugastrekkjandi fyrir atvinnubílstjóra, á vetrartíma, að vera alltaf með kvíða hvort þeir komist þennan svokallaða láglandisveg um Mýrdalinn milli Hveragerðis og Austfjarða.

Sem björgunarsveitarmaður í yfir 40 ár, get ég nefnt fleiri dæmi:

Við fórum fjölmörg útköll til þess að sækja fólk og farþega í bifreiðar sem voru fastar „hér inn í fjalli“ eða inní Vík sem við köllum. Stundum meira að segja til þess að ná í vistir sem voru í bifreiðunum. Síðustu vetur hafa verið snjóléttari, en umferðin mun meiri. Björgunarsveitin hefur marg oft þurft að aðstoða lögregluna og vegagerðina við vegalokun vegna roks og misvinds á þessu svæði Einnig hefur björgunarsveitin margsinnis verið kölluð út vegna slysa

og bílveltna í Gatnabrún. Þó ekki væri færð um að kenna það væri hægt að sýna margar myndir því til sönnunnar.

Sem Lögregluvarðstjóri í Vestur Skaftafellssýslu í 20 ár get ég einnig nefnt mörg dæmi, sem sýna það og sanna að þessi vegaspotti frá Vík og allt vestur að Litla-Hvammí er núna hættulegasti kafli þjóðvegans og hringvegans allt frá Hveragerði til Austfjarða. Dæmin eru mörg en ástæðurnar sömu og í fyrri dæmum. Snjóþyngsli, hálka, grjóthrun, vindkviður, brekkur og beygjur auk þess að bremsur hafa bilað á leið niður Gatnabrún.. Jafnframt er þetta sá kafli sem einna auðveldast er að laga til frambúðar með stuttum jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Það yrði ófyrirgefanleg skammsýni og umhverfisslys ef farið yrði í það að lagfæra Gatnabrúnaveginn og ætla honum að verða framtíðarvegur. Hann getur auðveldlega þjónað sýnu hlutverki, óbreyttur, sem innan sveitar hringvegur. Það geta engar pöddur, plöntur, lífríki eða ásýnd réttlætt það að taka ekki öruggasta vegkostinn. Tveir vegir og tveir möguleikar eru alltaf öruggari en einn vegur og einn möguleiki. Alltaf getur eitthvað það skeð sem orsakar að loka þurfi fyrir umferð. Þá er gott að hafa hjáleid..

Staðleysur og Staðreyndir:

Það er staðleysa að á fyrirhuguðu vegstæði við ósinn séu viðkvæmar sjávarleirur. Staðreyndin er að Dyrhólaós er miklu frekar líkur stjórnlausu miðlunarlóni. Á árinu 2014 fékk ég góðan og grandvaran bónda sem býr í Reynishverfi nærri Ósnum, til að skrá niður þegar Ósinn opnaðist og lokaðist sem skeði margsinnis á árinu. Niðurstaðan var sú að Ósinn stóð uppi (sem sem við köllum þegar útfall hans er lokað) í alls 212 daga, með stuttum opnum tímabilum á milli, þetta árs tímabil. Ósinn lokast oftast í brim veðrum og gallinn er sá að það er nánast ógjörningur að opna hann þar til að hann hefur hækkað það mikið að hæðarmunur er orðinn nokkur á milli hans og sjávarins. Þar duga ekki venjuleg sjávarföll. Þetta orsakar það að fuglar sem verpa nærri Ósnum þegar hann er úti missa oft hreiður sín ef Ósinn lokast á varptímabili. Ósinn verður þá nær seltulaus og líkari miðlunarlóni orkuvers heldur en sjávar ósi. Það er varla hægt að tala um viðkvæmar sjávarleirur sem ekki njóta sjávarflæða í 212 daga á árinu. Einnig er unt að benda á það að útfall Ósins er það grunnt að flóðs og fjöru gætir mjög lítið í Ósnum og nánast ekki hægt að merkja það við norðurmörk Ósins. Það að stinga niður skóflu og finna með því einhverja pöddu eða lífveru, réttlætir ekki að þar með megi ekki gera veg um svæðið. Það er staðleysa (þvæla) að það þurfi sprengt grjót út blágrýtis námu til þess að verja veginn undir ósbökkunum að norðan. Uphækkaði vegurinn niður í Dyrhólaey sýnir að það dugar hörpuð mól úr Klifanda Ós megin. Sá vegur sýnir einnig að það er ekkert líf ós megin við veginn en nokkuð stöðugt votlendi vestanmegin, með miklu fuglalífi. Það sýnir þá einnig að halda megi nokkuð stöðugu votlendi norðan vegar yfir ósinn þó að ýmist sé þurrt eða vott Ós megin. Það er einnig staðleysa eða ókannað að undir þessu vegstæði undir ósbökkunum se botnlaust dýki. Vegir hafa verið lagðir um allar mýrar í Ölvusi með fergingu. Er einhver ástæða til að ætla að þetta undirlag sé verra? . Það verður vitanlega kannað. Það er einnig staðleysa að það þurfi að grjótverja með 4 metra háum grjótgarð á milli vegar og strandarinnar, austan við Reynisfjallið. Þar

verður enginn grjótgarður og sjálf fjaran fær að njóta sín eins og hún er það er einnig staðleysa að vegurinn hafi einhver slæm áhrif á náttúru minjar eins og Loftsalahelli eða skemmi útsýni til annara náttúruperla í grenndinni. Það er einnig vafasamt að fullyrða að fólk hafi orðið fyrir einelti eða hafi orðið að flytja héðan vegna ofsóknar af afstöðu sinni gegn göngum. Sumt fólk þolir einfaldlega ekki að rökræða um hluti, eða að þurfa að lúta vilja meirihluta og lítur á slíkt sem ofsóknir. Það er einnig staðleysa að hljóðmengun verði meiri í Vík við það að umferðin komi út úr göngum og meðfram ströndinni, heldur en hún er frá núverandi vegi.

Fórnir:

Þeir sem eru á móti nýjum vegi og göngum gegnum Reynisfjall halda því gjarnan fram að fórnarkostnaðurinn sé of mikill. Ef bornar eru saman tvær meðfylgjandi loftmyndir af þessum tveim mögulegu kostum, sem mælt er með sjást eftirfarandi staðreyndi: Vegabætur við Gatnabrún á mynd 1 sýna að nýr vegur fer yfir 14 framræstar spildur á jörðum Gilja og Gatna og flestar ræktaðar. Á mynd tvö færi nýr vegur yfir 8 spildur flestar óræktaðar og gæti sneitt hjá sumum ef að vegurinn lægi að mestu undir ósbökkunum og verndaði þá um leið ósbakkana fyrir frekari landeyðingu. Þarna eru fórnir síst minni við lagfæringu á gamla veginum. Það er svo mjög einstaklingsbundið hvernig menn líta á veg í landslagi. Yfirleitt finnst mér vel lagður vegur frekar fegra landslagið heldur en vera þar til líta, enda má saman jafna vegakerfi landsins við æðakerfi líkamans. Þá má benda á að útsýni frá nýjum vegi verður með miklu fegurri fjallasýn. Til dæmis. mun hótél Dyrhólaey blasa við frá nýja veginum en sést ekki frá núverandi vegi. Ég get því ekki séð að það sé nein ásýndar fórn eða umhverfis fórn af nýja veginum, frekar en bara plast dúkar yfir heilu landspildurnar. Þetta ber bara vott um líf á þessu landi.. Sú furðulega hugmynd að ætla sér að laga umferðina í gegnum þorpið með vegi þvert yfir Víkurgilið, eftir Norðurvíkurtúninu, upp Suðurvíkurtúnið norður fyrir kirkjugarðinn, niður hamrana þar og yfir golf völlinn. Koma svo aftur á Þjóðveginn austur undir Víkurkletti. Kalla þetta svo allt láglandisveg. Ég held að þetta væri meiri fórn heldur en Víkurbúar vildu taka á sig og kallaði á nýtt skipulag á þorpinu.

Ávinningar:

Þjóðvegurinn styttist um 3 til 4 kílómetra. fyrir þá sem eru á leið austur eða vestur án sérstakra erinda hér. Fyrir Reynishverfinga sem sækja vinnu eða verslun í Vík spara þeir 8 km akstur í hverri ferð með því að fara um göngin og spara sér 13 km í hverri ferð. ef þeir þyrftu svo að auki að aka austur að Víkurkletti og þaðan til Víkur. Ferðamaður sem ætlar að fara í Svörtu fjöru á leið austur eða vestur sparaði sér minnst 10 km akstur. Á eðlilegum degi eins og var fyrir „Kófið“ væri þetta um 20.000 km aksturs sparnaður á dag. Fyrir ferðamann sem bæði ætlaði til Dyrhólaeyjar og í Svörtu fjöru væri vegstyttingin um 20 km. Það hlýtur að muna um það til kolefnis minnkunar og teljast til ávinnings. Þá er það óumdeilanlegt að ísing á vegi í brekkum og beygjum er margfalt hættulegri en á láréttum vegi. Þó að deila

megi um það hvort vegurinn fyrir Reynisfjall sé hálendis- eða láglendis- vegur Þá er það staðreynd að um 100 metra hækkun og lækkun er að ræða. 100 metra hækkun á rúmulega einum km. er á við þriggja km akstur á láréttum vegi og það er líka ávinningur. Hvað lífríkinu viðvíkur þá teldi ég það til ávinnings ef vegurinn gæti varnað Ósnum að flæmast hátt upp á mýrarnar í tíma og ótíma með tilheyrandi eyðingu á fuglavarpi þar. Ef vegurinn gæti svo einnig varið ósbakkana fyrir landbroti og eyðingu er það einnig ávinningur. ,i mínum huga eru ávinningarnir við nýjan veg margfalt meiri en fórnirnar.

Þá er eitt enn sem ég hef ekki leitt hugann að fyrr en ég sá myndir af skriðunum á Seyðisfirði. Ef skoðaðar eru hlíðar Reynisfjalls ofan núverandi vegar þá má sjá að þar hafa fallið margar og miklar skriður í aldanna rás . Sennilega í miklum vatnsveðrum. Vegurinn er víða í þessari skriðuhættu. Ég læt fylgja með þessum pistli smá bækling sem áhugamenn um bættar samgöngur í Mýrdal gáfu út. Hann sýnir glögg með þeim undirskriftum heimamanna, sem eru á baksíðunni, vilja meirihlutans. Ég læt fylgja með nokkrar myndir, sem sýna betur en mörg orð hagræðið af vegi með göngum í gegnum fjallið. Ég læt einnig fylgja með þessum pistli myndir teknar af veginum hér austan við Fjallið, merktar frá A til G ..Þar sjást víða grænni litaskil. Félagar í Lionsklúbbum Suðra hafa ásamt fjölskyldum sínum á undanförunum 50 árum grætt upp með áburðagjöf og fræsáningu flest þau rof og sár sem myndast höfðu í austur hlíðum Reynisfjalla af völdum skriðufalla á liðnum öldum. , Þær einar segja mér að það er löngu tímabært að gera hér annan veg, sem býður ekki upp á þessar hættur. Tveir vegir eru alltaf öruggari en einn, þegar um enga aðra hjáleik er að ræða.

Pistill þessi er skrifaður eftir rafrænan fræðslufund á netinu 22. 1. 2021 sem haldin var um þessi málefni á vegum Landverndar, Náttúruverndarsamtaka Suðurlands , hagsmunasamtaka um betri byggð í Vík, og Vígðísi Steinþórsdóttur ásamt fulltrúa Vegagerðarinnar.

Kynningarfundur var einnig með rafrænum upplýsingafundi um sömu mál 3 dögum síðar. Þar var boðið upp á umræðufund og að koma með skriflegar athugasemdir 27.1. nk. Sem ég nýti mér hér með og kem með þessi gögn á þennan fund.

Virðingarfyllst,

með þökk fyrir gott samstarf við vegagerðina og vegagerðarmenn á liðnum áratugum

Reynir Ragnarsson.

Kt. 160134-3139



A

B



6

Skriðusár

Skriða

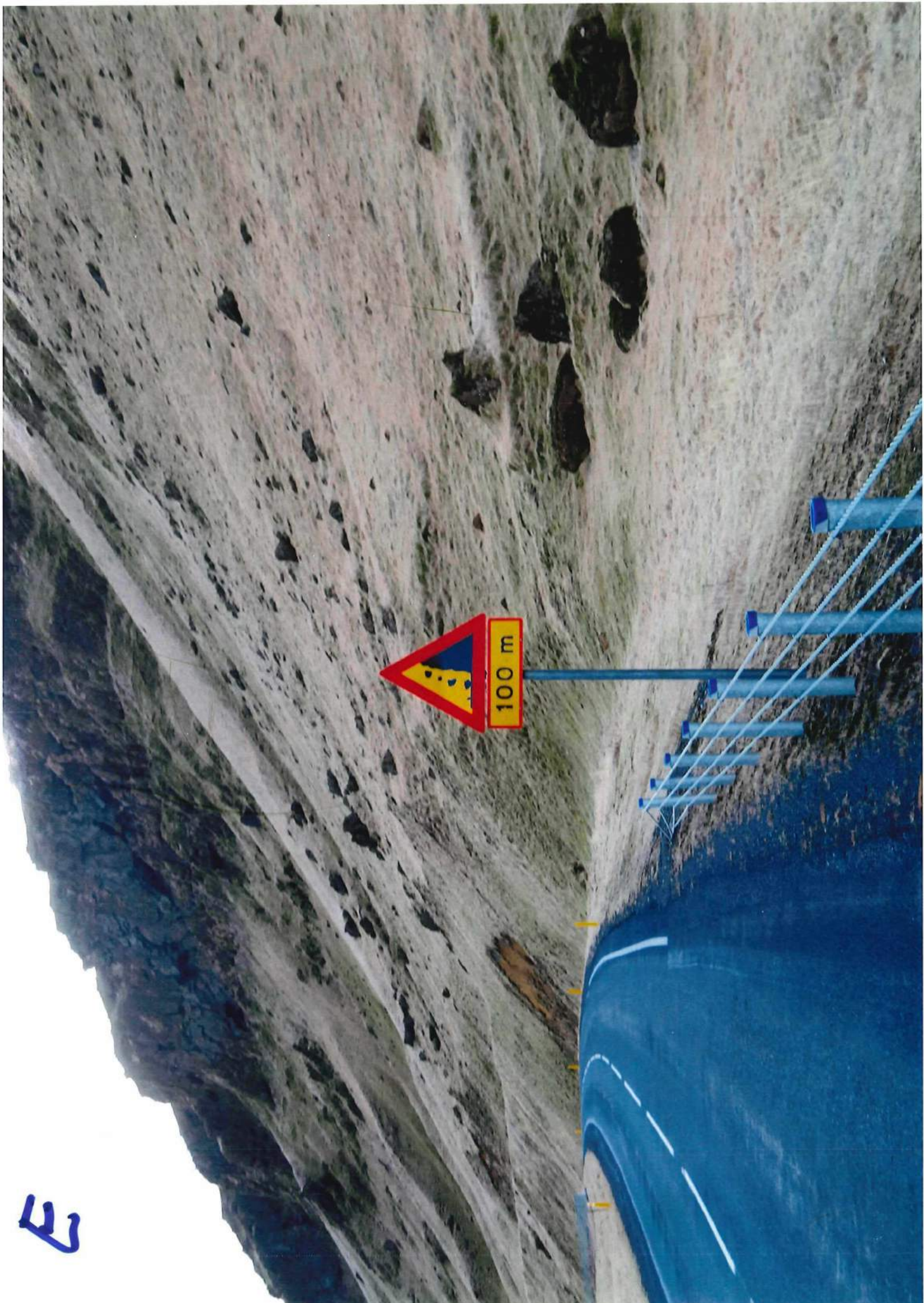
Vatnsból

Víkur



D





43



F

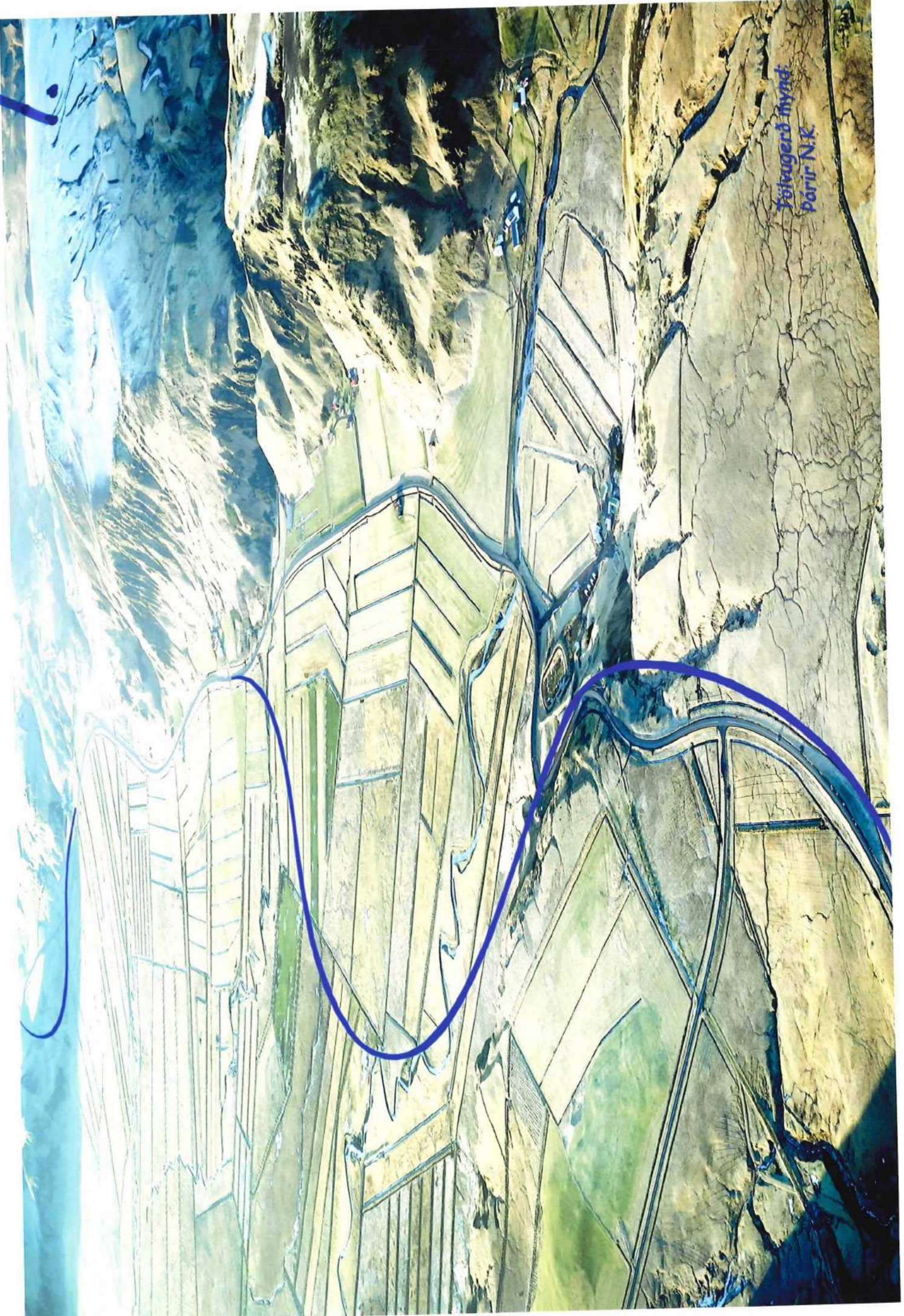
3



H

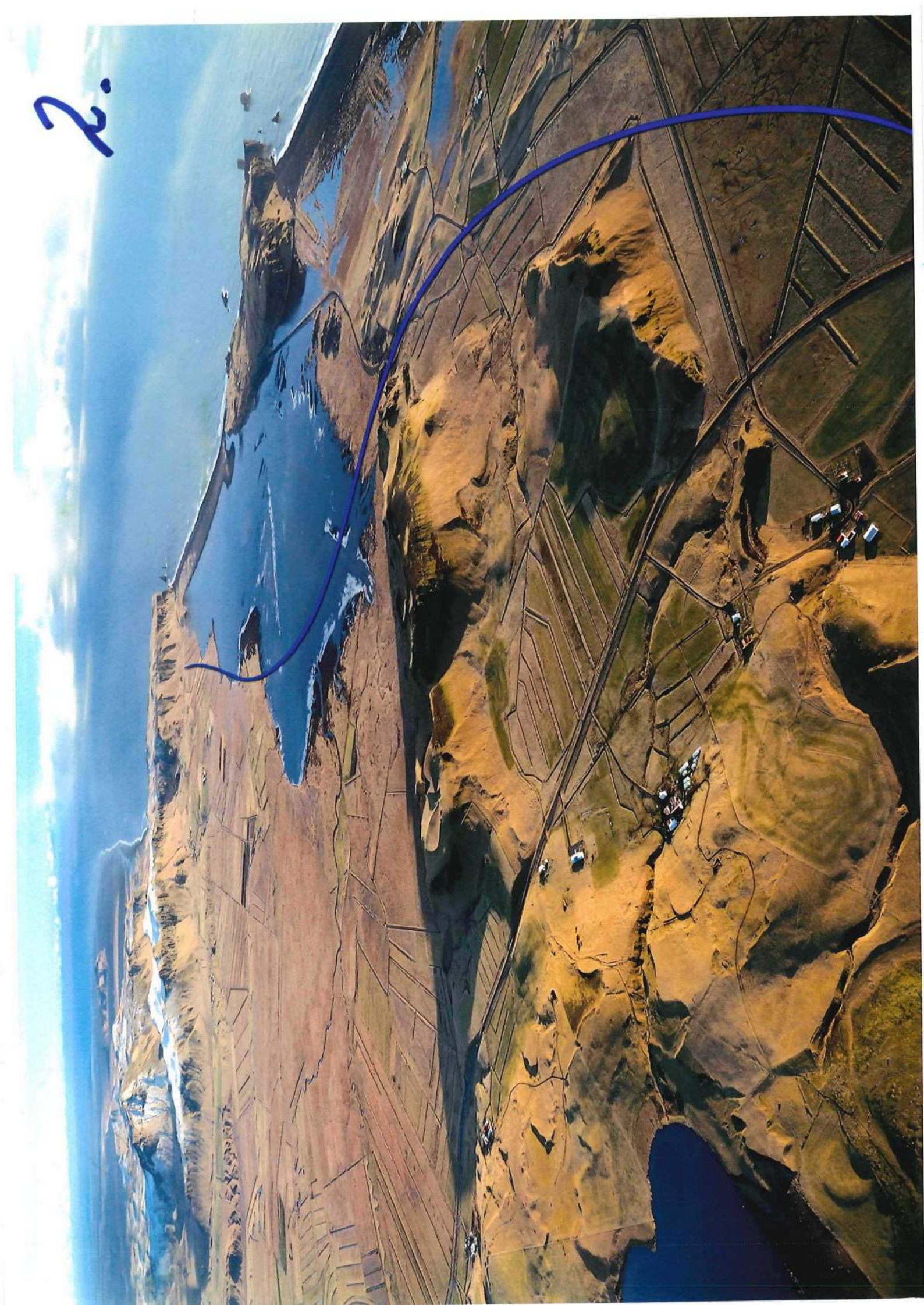


7

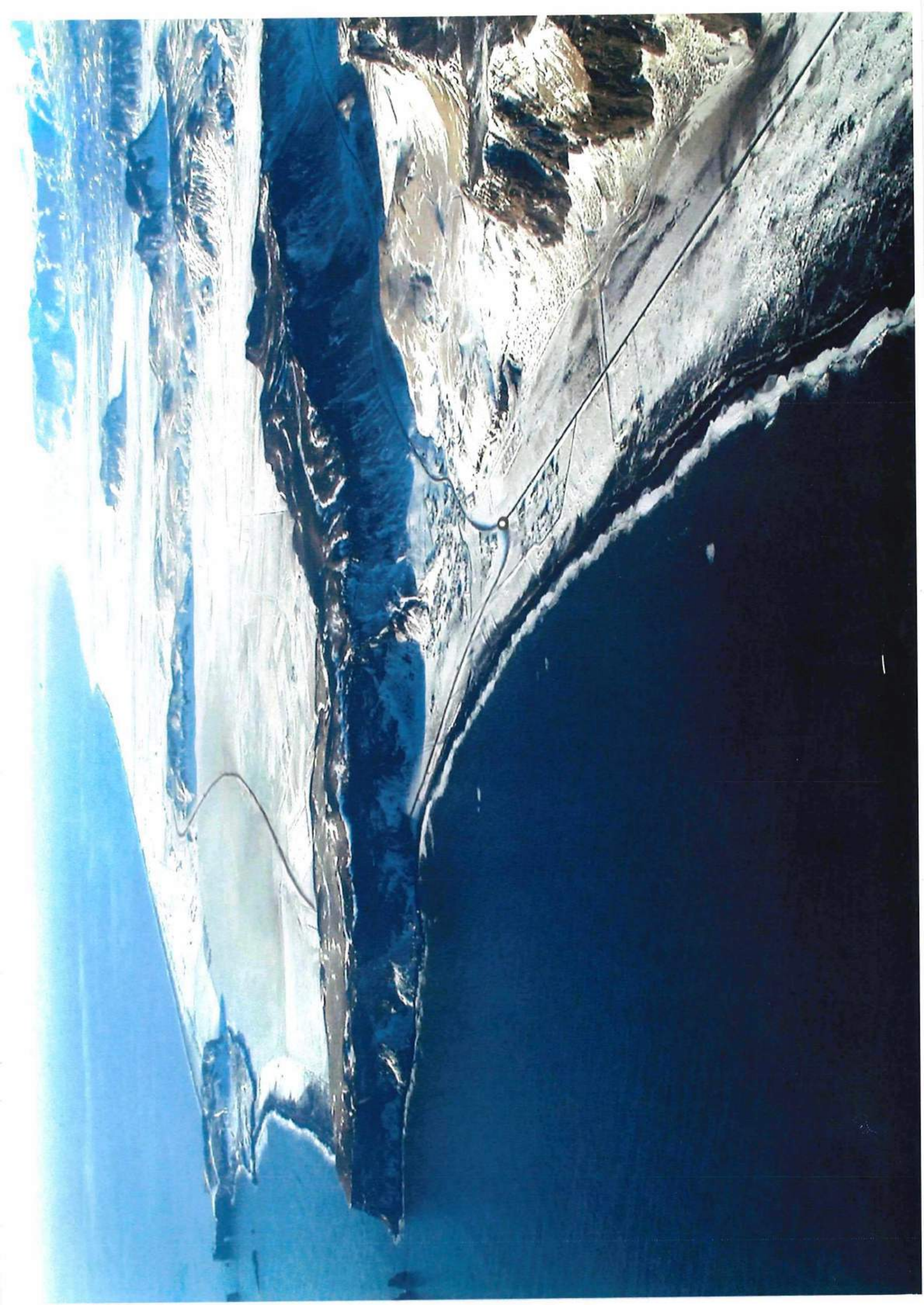


Þéivagerð mynd.
Þórir N.K.

2.









Column1	Column2	Column3
Færsla Hringvegar um Mýrdal. Drög að matsáætlun. Athugasemdir úr vefsjá		
nr	name	message
1	Erla Bil Bjarnardóttir	Varðandi mikilvæg búsvæði fugla í Mýrdal er einungis merkt við svæði austan Víkur þorps. Á votlendi og leirum Dyrhólaóss er fjölskrúðugt fuglalíf. Samanber fuglatalningarskýrslu Fuglalíf við Dyrhólaós í Mýrdal - apríl 2013 eftir Jóhann Óla Hilmarsson.
2	Björn Georg Björnsson	Víkurfjara var á sínum tíma valin ein af fegurstu fjörum heims af tímaritinu National Geography. Hún er aðaladráttarafl Víkur sem viðkomustaðar. Ég óttast að með lagningu Hringvegar 1 um Víkurfjöru verði hún eyðilögð, bæði sem staður til að dvelja og njóta beint og eins tilskyndar. Hæð vegarins verður 5-6 m yfir sjávarmáli og mun byrgja sýn frá þorpinu í Vík fyrir þeim sem þar búa og eiga leið um. Þegar ekið er austur um Hringveginn sést yfirleitt lítt eða ekki til sjávar en það er stórfengleg sýn að aka inn í Vík um Grafargil og sjá Atlantshafið blasa við. Þá taka margir ákvörðun um staldra við og aka inn í bæinn og skoða sig um. Viðbúið er að með fyrirhuguðum Hringvegi verði þessi aðkoma úr sögunni og sjöppurnar verði viðkomustaðurinn í Vík.
3	Björn Þór Björnsson	Ég mótmæli harðlega þessum áætlunum. Að setja göng og þjóðveg þarna á milli þorpsins og fjörunnar rífur í tvennt tengingu íbúa við náttúruna. Þetta eru óafturkræf umhverfisspjöll. Auk þess er fjaran við Vík í Mýrdal heimspekt náttúruperla og eyðilegging á henni væri algjört rothögg á ferðamannaiðnaðinn sem Víkverjar treysta nú nær alfarið á. Ég óska þess að þetta verði endurskoðað. Ekki gera þetta!
4	Úlfur	Þessar framkvæmdir eru óafturkræf umhverfisspjöll. Skaðinn yrði gífurlegur fyrir lífríkið á svæðinu og fyrir ferðamenskuna, sem Vík byggir á nær alla sína afkomu.
5	Garpur Dagsson	Ég tel fyrir neðan allar hellur að grafa göng í gegnum þetta fjall og kljúfa svo fjöruna frá þorpinu.
6	Marianna Friðjónsdóttir	Galín hugmynd. Náttúruspjöll. Hlýtur að vera til önnur leið. Vinsamlegast endurskoðið.
7	Brynjar Björnsson	Þetta má ekki gerast! Þetta er algjör umhverfiseyðilegging Ekki gera göng í gegnum Reynisfjall!

Ég vil undirstrika skoðun mína á „hugsuðum“ breyttum þjóðveg niður til Víkur þorpsins: ELSTA leiðin gegnum Grafargilið niður til Víkur þorpsins bar af öllum VEGUM. Gamla leiðin lá um Grafargilið með snertingu við túnið Leyni, sem snart Norðurvíkurtúnið að norðan verðu og niður Delaskörðin var fallegasta leiðin niður til Víkur þorpsins. Frá Leyni sérðu Víkurklett, Víkurbaðstofuna til austurs og Hjörleifshöfða. Strandlengjuna með hvítflissandi sjávarrönd til Reynisdranga og Reynisfjalls, þar sem fuglaniðurinn frá fjallinu gleymist engum, sem búið hefur og eiga minningar úr Víkurþorpinu. Kirkjugarðurinn og Víkurkirkjan á Skerinu eru dáð fyrir legu sína. Gamla Víkur þorpið á langa sögu minninga fortíðar um Viðskipti og Bændur. Timburhúsin, Íbúðarhúsin, Verslanir, Læknasetur, Alþingismenn, Sýslumenn og Forseta frambjóðandi Gísli Sveinsson, sem ákvað staðsetningu Víkurkirkju og kirkjugarðsins. EKKI má gleyma veru Bandaríkjamanna og Breta á stríðsárunum uppi á BÖKKUM og niðri á FITINNI. BRÚ YFIR GRAFARGILIÐ væri góð lausn í stað jarðganga gegnum friðsælt Reynishverfið. Það væri „smart“ hjá Víkurbúum að vera fyrstir til að AFÞAKKA jarðgöng gegnum friðsælt Reynishverfið og semja við Ríkið um nýja leið niður til Víkurþorpsins, sem er aðeins brot af kostnaði við jarðgöng. ÖNNUR leið og hugsanlega sú besta, er að beygja útaf hjá GRAFARHÓL og fara niður í VÍKINA austanmegin við kirkjugarðinn, austanmegin við „nýju“ hótelin, sem ekki eiga að vera fyrirmynd af „betri“ Vík. Sagan og gamla Víkin eiga vinninginn af dásemd Víkurþorpsins um alla framtíð. Gamla Víkurþorpið er einstakt, sem á langa sögu. Vakið yfir „gömlu“ húsunum í Víkur þorpinu að viðbættum timburhúsum í ÍSLANDS mynd, sem fara vel við gamla þorpið og öldur hafsins. BRÚIN á Víkuránni inn í VÍKURþorpið er „heilagt“ í minningu margra. Verslunin, Viðskiptin, Sláturhúsin og Sýslumaðurinn og þekktir Læknar og Alþingismenn og Prestar tengjast gömlu fallegu VÍKINNI, Víkurþorpinu. Verjum gömlu góðu VÍKINA og gömlu myndina. Ég heyrði fuglaniðinn frá Reynisfjallinu í Long Beach í Californíu, þegar maður lyngdi augunum árið 1956-1959 og hugsaði til Víkur. Ég-var um 20ára gamall og keyrði þar truck og trailor við gatnagerð í Californíu. Takk fyrir að lesa þessar línur. Gísli Holgersson.

Ps. Ég óttast veginn hjá Dyrhólaós meðfram hafinu og særoki, sem gerið veginn lífshættulegan að vetri til?

8 Gísli Holgersson

Góðan dag, Ekki eyðileggja náttúru með þessum hætti. Finnið aðra lausn.

9 Guðrún Sigfúsdóttir

Með kveðju

10 Friðrik Þór Halldórsson

Reynis-Víkurfjara og Reynisfjall er ein af dýrmætustu náttúruperlum landsins. Ekki láta nokkra mjög freka heimamenn reka þetta í gegn. Þeir eru gamaldags og hafa ekki séð fegurðina í fanginu. Þeir horfa einungis á eina slæma beygju á gatnabrún í Mýrdalnum, vissulega er hún varasöm en það má örugglega gera veginn betri og hættuminni fyrir brot af því sem jarðgöngin kosta. Fjaran sitt hvoru megin við fjallið er talin ein af þeim fallegust í heimi, ansi líklegt að hennar fái ekki notið með hraðbrautinni á milli hennar og þorpsins. Eru kaupmenn kannski að þrýsta á að fá veginn nær verslunarmiðstöðinni? Þetta er hagsmunamál mjög fárra háværra karla sem öskra alltof hátt en virðast ná einhverjum eyrum sem er með ólíkindum. Ekki láta frekjuna eyðileggja náttúrna og fuglalífið í Mýrdalnum og Víkurþorpi.

Hin friðsæla fjara þar sem allir geta notið tengsla við náttúruna viku fyrir umferðarpunga og vörubílar á ógnarhraða, með tilheyrandi raski fyrir fólk og fugla. Sér í lagi mun þetta herja á lundann, sem er með mikið varp í Reynisfjalli. Þetta er aðráttarafl fyrir túrista og íslendinga sem mun skemmast.

11 Þórhildur Jónsdóttir

Skaðinn yrði gífurlegur fyrir lífríkið á svæðinu og auðvitað fyrir ferðamenskuna sem þorpið byggir á nær alla sína afkomu. Fólk munar ekkert um að keyra gamla góða veginn. Þessi framkvæmd er ekki hugsuð út frá hagsmunum íbúa þarna, íslenskra og erlendra ferðamanna eða náttúrunnar.

12 Grímur Kolbeinsson

Algjör bliðun að eyðileggja þessa náttúru.....

13 Ólafur Jens Ólafsson

Þetta er agaleg framkvæmd, klýfur Vík frá fjörunni og göng í gegnum Reynisfjall er hræðilegt rask.

14 Sigríður Guðmundsdóttir

Mikil umhverfisspjöll. Vanvirðing við náttúruna og skaði fyrir lífríkið þarna. Á bara að eyðileggja þetta svæði? Og fyrir hvern...túrista?? Ömurleg:

Náttúrulegur harmleikur er skipulagður í Mýrdal. Það að láta sér detta í hug að þvera Mýrdalinn með þjóðvegi 1, setja hann í göng í gegnum Reynisfjall og áfram þvert yfir ströndina hjá gamla þorpinu í Vík og beint að verslunarmiðstöðinni ber einfaldlega vott um algert hugsunarleysi, heimsku og yfirgengilega frekju og vanvirðingu gagnvart íslenskri náttúru og dýralífi. Þessi fáránlegi gjörningur myndi skilja eftir sig skelfilegt ör á einum fallegasta landshluta Íslands, ör sem á aldrei eftir að gróa heldur verða minnisvarði um heimsku og vanhugsun lítils hóps fólks sem er orðið of vant stórfenglegri fegurðinni til þess að átta sig á afleiðingunum. Þessi strönd hefur verið á listum erlendra fjölmiðla yfir fegurstu strendur heims. Það er sorgleg staðreynd að fólk sem býr í fegurð áttar sig ekki alltaf á eigin gæfu heldur þarf aðkomufólk, jafnvel utan úr heimi, til þess að opna augu þess og kenna þeim að meta stórfenglegt umhverfi.

Og þetta snýst ekki eingöngu um einstaka náttúru. Dýralífið á þessu svæði er stórfenglegt, sér í lagi fuglalífið, með lundann í broddi fylkingar, sem lætur Reynisfjall iðna af lífi og erlendir ferðamenn flykkjast að til skoðunar og myndatöku. Jafnvel sniglarnir í Mýrdalnum eru frægir fyrir einstakt útlit og stærð.

Þessi dýrgripur þjóðarinnar allrar er í hættu. Þessari fegurð verður skipt út fyrir steiptan þjóðveg þar sem fólksbílar, rútur og fullhlaðnir vörubílar munu þvera þessar náttúruperlur á ógnarhraða með viðeigandi hávaða, hættum og mengun. Gróður, dýr og fólk munu hopa. Þetta yrðu algjörlega óafturkræf umhverfisspjöll. Tjónið yrði gífurlegt fyrir vistkerfið á svæðinu og auðvitað fyrir ferðaþjónustuna sem þorpið hefur byggt næstum allar tekjur sínar á. Það væri óskandi að fólk gerði sér grein fyrir að án fegurðarinnar verða engir ferðamenn og á hverju ætlar þorpið þá að lifa? Hverjir eiga að stoppa, fá sér pylsu og kaupa minjagripa.... ef fólk hefur ekki áhuga á umhverfisspjöllum og fer annað?

Vík er ekki í einkaeigu, hún er gersemi okkar allra. Fólk flykkist að þessu svæði alls staðar að úr heiminum til þess að upplifa og njóta einstakrar fegurðar. Það hefur enginn rétt á því að tortíma henni, þetta ótrúlega náttúruundur verður að varðveita.

Margrét Þórðardóttir

070466-3849

15 Margrét Þórðardóttir

16 Guðfinnur

Til háborinnar skammar. Verndum náttúruna!

- Þessi framkvæmd er á engan hátt réttlætanlegt og yrði um stórfelld og óafturkræf náttúruspjöll og röskun á dýralífi að ræða. Fréttir af sölu Hjörleifshöfða um daginn til þýsks sandnámufyrirtækis var áfall og ég spyr mig hvenær er nóg komið fyrir fólk með ekkert vit á neinu sem heitir náttúruvernd og né heila hugsun hvað varðar framtíðarkynslóðir. Það er eitthvað sem segir mér að þetta tvennt hangi á sömu spýttunni. Getur verið að umrætt erlent námufyrirtæki sem nýlega eignaðist Hjörleifshöfða á algjöru djókverði sé að fá súpergóða þjónustu frá íslenska ríkinu sem lætur gera risastórt gat í Reynisfjall til að auðvelda sandflutninga? Vegurinn kemur til með að skera Víkurfjöru frá bænum og þetta tvennt, stórfelld námavinnslu öðru megin og gat í fjallinu hinu megin mun gera eitt fallegasta bæjarstæði landsins að ljótu iðnaðasvæði. Ef þetta heldur svona áfram verðum við brátt með land sem hrynur af öllum ferðamannalistum og enginn vill heimsækja.
- 17 Kristin Þórðardóttir
- Hræðileg staðsetning fyrir nýjan hringveg. Vík í Mýrdal er náttúruperla sem ber að varðveita, ekki breyta svo ferðamenn þurfi ekki að keyra aðeins lengra.
- 18 Maria Palsdóttir
- Please do not destroy that beautiful place on earth for the new road and take the alternative one, which has less impact on nature!
- 19 Christiane Stockmann

Hi,

I contact you regarding the new road and tunnel you plan to build in the south coast.

This will cause catastrophic and irreversible damages to the nature and wildlife, especially in the fragile ecosystem of the area.

What about the birds nesting all around Reynisfall and Vik? What about puffins, one of the jewels of Iceland? (which are also unbelievable and intelligent birds). What of the black sand beach of Vik, a historical symbol of Iceland, which is one of the most beautiful beaches on the planet?

Why don't you want to open your eyes, once and for all and protect Mother Nature? (Especially in Iceland).

We all depend on nature. And you should know this better than other countries.

Why wouldn't you leave the treasures you have intact, or at least work harder on their absolute protection and conservation, instead of destroying more and more of the natural habitats and extraordinary fragile ecosystems?

Why is it always about avidity and greed?

One day, you will understand that the human race needs to stop to intervene and destroy all around it for monetary purpose.

This project is extremely wrong. And you are wrong to be willing to sacrifice the treasure of your country, nature, for the benefit of your pockets.

I say NO, NO to massive destruction towards our fragile nature. We will fight to make you understand that your project is absurd above all.

Regards,

Romain Charrier

Nature, wildlife photographer and certified drone pilot

www.romain-charrier.com

+33602058179

20 Romain Charrier

La priorité numéro 1 devrait être la protection de ce territoire et cet écosystème hors du commun et non faciliter le tourisme. Par ailleurs c'est justement cette nature préservée et ces grands espaces naturels qui ne sont pas encore défigurés par les infrastructures qui attire et captive. Je suis normande et voir nos cotes défigurées par les constructions, les routes est un vrai regret. À l'heure où la protection de l'environnement est une urgence, évitons de permettre à de tels projets réellement traumatisant pour la biodiversité de cet espace et défigurant le paysage, de voir le jour !

21 Maéva Mestres

22 Kim Alisa Holldorf

Please don't do that! The beach is unique and so so beautiful!

I, Camille Lopez, protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

23 Camille Lopez

I, Le Beller Hugo,

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

24 Le Beller Hugo

I, Alice Gueguin

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

25 Alice Gueguin

I, Maxime Willemart

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

26 Maxime Willemart

I Emmanuelle Lahoulette,

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

27 Lahoulette

Það má alls ekki spilla Dyrhólaósi og umhverfi hans meira en orðið er. Þetta er mjög sérstakt svæði og á engan sinn líka í þessari sveit. Ósabakkarnir og leirurnar geyma fugla og plöntulíf og fegurð og rósemd laust við skarkala, umferð og læti nútímans. Farfuglar dvelja þar vor og haust. Í ósnum veiðist gómsætt bleikja og urriði og jafnvel lax. Þeir sem vilja svokallaðan láglandisveg um mýrarnar/ ósabakkana, telja að þannig verði komist hjá vondum vetrarveðrum. Ég vil benda á að þarna suðurfrá verður mjög hvasst og mikil ísing. Þar hafa rafmagnslínur sópast niður í gegnum tíðina, oft. Það væri hræðilegt umhverfisslys að leggja hraðbraut þarna, nú er nóg komið af slíku. Varðandi hugmyndir að veglínunum finnst mér nr.4 sú eina sem eitthvert vit er í. Einnig finnst mér að á meðan svo margt annað í vegakerfi okkar er meira áriðandi, einbreiðar brýr, hættulegir fjallvegir útum allt land, sé þetta eitthvað sem ekki ætti að fara í forgang.

28 Sigríður Steinþórsdóttir.

I, Mat Vinet protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

29 Mat Vinet

Ef það er borað gegnum þetta fjall þá er þetta eftir að drepa túrista á þessu svæði og myndi mikla hljóðmengun nær ströndinni sem og fjallinu sem er mikið dýra líf í.

30 Daniel Guðni

Ég starfa sem ljósmyndari og við markaðssetningu á fallega landinu okkar. Hugmynd um að setja þjóðveg þarna er fráleit. Þetta er svæði þar sem fólk stundar hestamennsku, ég og heimamenn Paraglide-um yfir svæðinu þar sem yrði þjóðvegur. Fullt af fólki fer niður á svörtu ströndina til að njóta náttúrunnar og þjóðvegur við ströndinna myndi gjörsamlega skemma náttúrupplifun. Ég vona innilega að þetta verði ekki að veruleika.

31 Ása Steinarsdóttir

I, Justine

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

32 Justine Peilley

I, Christiane Stockmann,

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

33 Christiane Stockmann

34 Kjell Tauscher

U can't destroy this beautiful nature. It is not okay to plan a road where don't have to be a road.

There's no similiar nature in the world as in Iceland and it should be preserved and protected. The new road isn't necessary for the people and it hurts the nature and landscape without any good reason. Vik i Myrdal is a special place and I have been spending a lot of time there, even thinking about moving there. This damaging of the nature does change my opinion about the whole area, making it far less attractive. It also shows the whole world how much the land respects its own nature - how can you expect others respect when you lack it yourself. Please protect the nature.

Regards,

Anniina Saari

With big amour and respect for Iceland and its exceptional nature and culture.

From Finland

35 Anniina Saari

Hi, the reason you can not make this new road is because the way the roads are built in Iceland are done to have an element of surprise and adventure because you don't see the beauty of it right away you have to get down and walk to it . If you put the road people will just pass by and not even care or say black beach check saw it from the car and well that's not what we want. Please listen and let's keep it how it is.

36 Kristin Gudjonsdottir

Hi. I would like to put my comments here. As one of the traveller before in Iceland, I think the proposal of new highway should not be materialised as it will greatly impact the natural environment there especially the very scenic black sand beach. I hope this can be taken into consideration of improving current route 1 condition rather than doing a new cut through.

37 Kenneth Ngan

Don't ruin this piece of nature! People have plenty of time to drive around it. You can never go back and restore it..

38 Kim Godschalk

I think that it is really unfaire for the planet, the nature and citizens! Just leave the nature alone... enough dissasters are happening righth now, the Earth doesn't need a new one.

39 Amaia

Please don't destroy the beautiful nature by building a road through it!

40 Feline

The tunnel and the road will destroy the view and the nature.

41 Julius Günther

The road that exist is good and we dont need a new one.

I don't live in Iceland and I understand that because of that what I have to say may not mean as much to you. But Iceland is in my opinion the most beautiful country I've ever seen. Building this road and tunneling through the rock will destroy some of what makes Iceland my favorite country. Please don't ruin the natural beauty of this island.

42 Jessica Corless

Don't do this highway!

The nature is precious, please don't ruin her!

43 Martina

We need her to live better and she needs us not destroying her.

44 Alberto

This is HORRIBLE. Please stop destroying the nature

45 Johanna

Please don't destroy the beautiful landscape. Maybe there is another way to improve the traffic system.

Please don't ruin the nature even further. There are already very few wild places left in the world. We need to stop going through the world like we are the only ones living here.

You are better than that Iceland!

46 Dominika Podbilska

Greetings from Sweden se

This area is such an amazing place as it is. I went there as a tourist and it was amazing. I'm planning to come back but not if you destroy the uniqueness of you beautiful landscape. If I want to see an Highway, I stay at home !

47 Camille

Please, don't do it! What we love about Iceland is not only landscapes but how environment preservative Icelandics are.

Hello,

A natural tragedy is being planned on the south coast of Iceland:

Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village Vík and the stunning black beach, leaving an ugly scar that can never be mended.

The beach has often been on the foreign media's lists of the most beautiful beaches in the world.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature and wildlife.

Please can give up on this project which would distort the beauty of the landscape, the ecosystems that live there.

Cordially,

Joséphine MOREL

48 Joséphine MOREL

Karún Herborg

49 Guðmundsdóttir

Þetta er eyðilegging á náttúruverlu. Vinsamlegast endurskoðið nauðsyn þess að færa veginn þangað.

50 Amelia

This is an absolute tragedy. For the convince of quick travel, wildlife, natural beauty and ecosystems will be ruined. Absolutely do not continue further with this highway project. As someone who came to visit in 2019, the longer road to the Black Sand Beach was no issue at all. If provided a seclusive experience that this project would take away from. As a highway design engineer, I understand the project needs, however I disagree with the outcome proposed.

51 Megan Puhl

Please do not place a road here. Iceland is one of the last true havens of nature and this would ruin wildlife habitats as well as this sacred space.

52 Jan Dyreholt Bjørge

Please reconsider your plans!! Don't destroy nature!

53 Matylda Gajda

Please don't ruin Vík by building the highway. Its one of the most beautiful parts of Iceland and getting there does not require new road. Please protect the nature

54 Erin Garces

Dont destroy a natural space such as that please

55 Aybike

Please do not build the tunnel and road that will ruin the beach and nature.

56 Tyra

Please don't put those roads there. Iceland is so beautiful and there is no reason to interrupt that beauty with roads cutting through nature. Please.

57 Celina

its shit

58 Mausam

Please do not build a highway here and maintain the beauty of this amazing beach and country

59 Elisa

drill there would be a scandalous tragedy

60 Debora

We have a duty to leave the nature intact. God has given us this beautiful beach with its surroundings. And because we already destroyed so many nature in the world, we have to try to leave these beaches intact.

61 Elena

Please don't ruin the beauty of Iceland with roads and tunnels. Let the wildlife prosper there. You have a beautiful country, there is no need to swap the astonishing nature with human-made ugliness.

62	Vinitha	I do not support the building of the tunnel in such a beautiful place. I don't understand the need for one in such a less populated region. People who really love to visit there will come anyway.
63	Morelle	Leave the natural beauty of this place untouched!!! A highway would ruin it, don't do it for the tourists.
64	Bryndís Skarphéðinsdóttir	Þetta er óþarfi því þetta er ein af náttúruparadísimum Íslands, aðdráttarafl túrista og á skilið að vera ósnortið. Of verðmætt svæði dýralífs og náttúruvegurðar séð.
65	Sergio	Do not want the tunnel
66	Sabrina Dedler	Please don't do this tunnel!
67	Lorena	The nature has to be protected!
68	Gemma Tedaldi	The road proposals and tunnel for Vík and across the black sand beaches are awful. That landscape is full of biodiversity and nature that can't be found elsewhere in Iceland and to disrespect that and destroy that would be unlawful.
69	Mallory	This road would be a natural disaster in so many ways. Part of the beauty of visiting Iceland unobstructed experiences within nature- this road will deter that indefinitely.
70	Joseph Diedhiou	I, Joseph Diedhiou protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it. Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.
71	Haley Kelley	Disturbing the natural beauty of the beach and drilling through the mountain would be such a disappointment.
72	Sandra	Please don't destroy this beautiful natural heritage!
73	lilja jonsson	Do not build the highway through Reynisfjall!!! Please Takk fyrir
74	Rachel Boswell	I am writing in opposition of the highway plan through Myrdalur valley, the tunnel through Reynisfjall mountain, and the highway near Reynisfjara beach. The entire appeal as tourist and traveler to Iceland is to find beautiful unmarred landscapes like these, and a highway in these areas would be a tragedy and would greatly decrease the value of these landscapes. Additionally, the highway would have a greater ecological impact than the roads in place today. Please reconsider and preserve the magnificent landscape that is yours now before it is too late.
75	Guillem	Don't want this to happen, preserve nature!!
76	Shawn	Do not build this road and destroy your country's beauty!!!
77	Giacomo	You are destroying nature! Don't do it!

- I write today with grave concern for the proposed highway and tunnel to be built near Vik, through the Reynisfjall mountain. This stunning beach and mountain are currently pristine, and are some of the most beautiful areas I've visited in Iceland. When I first visited Iceland in 2016, I couldn't believe how untouched the natural landscapes were - and that is the main reason I have since flown back to Iceland multiple times, to see such gorgeous, unaltered nature. That's also the reason my friends and family visit Iceland as well - to see nature that hasn't yet been destroyed. I'm so saddened that one of the most beautiful beaches in the world would be tainted by a highway and tunnel. It's very horrifying, and I hope you will reconsider before marring and scarring such a unique and amazing place with an ugly road that isn't even necessary. It is so disrespectful to the land, to the environment, and to both Icelanders and tourists alike who respect and revere Iceland's nature. It's why we spend so much money visiting your country! Not to see highways or tunnels but to immerse ourselves in nature that is unlike anything else in the world. I sincerely hope you will reconsider this tragic plan and leave Vik and the surrounding landscape and wildlife untouched.
- 78 Renu Linberg
- Please don't ruin the nature by building a highway next to our unbelievable beautiful black sand beach and creating a tunnel in the mountain! This would be a disaster for our beautiful Icelandic nature in the South coast.
- 79 Arta B
- 80 Tijana
- Do not build that road over there! Leave the most beautiful Island in the world just as it is now! Please please!
- As an tourist, I absolutely loved the vik village with its beautiful nature. A highway would totally ruin the experience. I absolutely love the way through the small mountains around vik, a tunnel, even if it's faster, can't keep up with the other road with its beautiful scenery. Please make me come back many more times by not building a highway there. Thanks.
- 81 Lars
- 82 Eden
- Please don't hurt the beautiful Icelandic land, wildlife and scenery with this road
- Það er alveg stranglega bannað að setja veg í gegnum þetta landslag fyrir sunnan. Það er gjörsamlega glórulaust að skemma allt þetta fallega fyrir veg sem sparar ekki neitt af viti. Það eru miklu fleiri vandamál sem vegagerðin má pæla í áður en þetta verður hugdetta. Aldrei gera þetta. Bætiði frekar Þjóðveginn þar sem hann er en að breyta honum.
- 83 Almar Ómar Dervic
- Please don't built the highway and the tunnel
- 84 Moritz
- The nature is more important and soo beautiful.
- Please do not disturb the black sand beach in vik, it's so precious to our community. We would love to preserve it just the way it is.
- 85 Dagmar
- 86 Arna Falkner
- Ekki fara að eyðileggja þessa fallegu strönd, algjörlega ónauðsynlegt!

Hey, I'm from Switzerland. I know, I've never been in Iceland and I think, I can't do something with that what I'm doing. But it would mean so much to me, if you wouldn't build that road and the tunnel.

Nature gave us all what we needed to live. And we steal everything from it. We build and build and build... just for us.

Don't you think, it's time to give something back?

I know, you have to build that, I guess.

But you have such a wonderful nature! Stop doing that. I'm sure, all of us will find an other option and a solution for it.

It would mean so much. For me. And for so many more people.

I know, this is maybe crap, what I'm writing here, and no one ever gonna read that. But if yes... please thought about the words, I was saying!

87 Lena

88 Tunnel

Don't ruin Vík!!!!

Hi, if you build this road, you will lose a tourist in me and many others. This is one of the last natural lands on earth. Do not begin to ruin it, we all know this will only spark the start of nationwide industrialisation. I am from the UK but I am looking for a mountainous, small population land, scandinavia? alaska? iceland? to settle and live. I will seriously reconsider Iceland.

89 GEORGE SIMMONS

90 Abigail A Alder

Please don't ruin the beautiful landscape with an ugly highway!

91 Florian

Please do not build a highway and a tunnel in this beautiful piece of nature!

92 Lubna Driouech

No highway please!

93 Anna

Please don't build the road there. You would destroy the beautiful nature and landscape!

94 Katrin Krapp

Please do not build a tunnel and highway on the black beach in Vík, protect the perfect nature!

95 Melissa

Please don't ruin this natural beauty with a road

Dear All

I heard about the plans about the new road, destroying the black beach as it is today.

I was really shocked to hear that as I always saw Iceland as a place where nature is being respected, especially in such special locations.

Even though I am not from Iceland, I fell in love with the country at first sight and therefore I decided to raise my voice when I heard about these plans.

I would really appreciated those could be re-thought in order to save this incredible landscape.

Kind regards,

Nils

96 Nils-Ole Kühl

This would be a natural disaster to build a highway so close to the beautiful beach. I have been to Iceland before (Ireland) and the road inland was no issue and it made coming upto the town of Vik and the beach even more exciting. Please please don't ruin this beautiful beach.

97 Stephanie McCool

98 Antonia Storr

Please don't destroy this magical place

99	Chloe	We ask that you please reconsider your building of new roads and tunnels. This would monumentally change the beautiful and timeless land that is this beach. Don't ruin what you cannot change. Please.
100	Daniel	Don't build the road
101	Isabel	Please do not break the beauty of the landscape and disturb nature and wildlife with the project
102	Antoine	WTF is this idea?! What about the nature around here? The wildlife? The beach? Have we not learned a thing with 2020?!
103	Marco Mosterman	The area near Vik where you are planning a new road and tunnel is such a stunning place. Please leave it like that. You can only ruin it once, please don't.
104	Philip Carr	Very sad to hear about proposals for a new tunnel and road near Vik. It's such a beautiful area with unspoiled nature and having a road so close to it will destroy the natural beauty and the reasons why tourists like me visit your beautiful country. I hope the money can be spent elsewhere to preserve your amazing country's beauty.
105	Sophia Jung	Do not build that highway trough Vik! This is beautiful nature and one of the only reasons I want to see this amazing country! Please save the nature - it's unique
106	Anna Sander	Please don't do that.
107	Jonas	It makes no sense lol
108	Sydney	I've been traveling to Iceland for years and have always appreciated the natural beauty of the south coast. Particularly, the drive to Reynisfjara and Vik. It would be an absolute shame to ruin this beauty and would detract me from visiting.
109	Erika	Official complaint about the disturbance of wildlife. Road/highway should be push further inland.
110	Zoe Turner	Hæ hæ, ég heitir Zoe og ég er frá Þýskalandi. Pabbi minn býr í Reykjavík. Ég tala bara smá íslensku, svo ég ætla tala ensku. I've been in Iceland so many times already and everytime I'm impressed about the nature and how untouched it is. Although a lot of tourists came in the last years, there are only a few differences I've seen. Which doesn't mean that they aren't bad but it seems like the nature is more important than all of these foreign people driving through Iceland. Your plan to drill such a big hole in this remarkable mountain next to Vik and build a new highway would make the experience to visit this cute little village and this wonderful beach, which is already not the same since a lot of tourists are running around there, even worse. The quality of this area would sink so much. The existing road is good enough and I don't see the need for a new road and these big building plans. I hope you will change your plans and see that there are so many people who won't like the new street and tunnel. I can't imagine about how the residents of Vik have to feel. A very bad idea! Please decide for the nature - the uniqueness of Iceland.
111	Hannah	It destroys the beautiful nature

112 Amanda Bishop

I do not believe that a road should be placed in this area. I'm not from Iceland, but I've always wanted to travel there and have plans to whenever restrictions are lifted. I think it would be a huge mistake to place the road in this area for several reasons. For one, this area is still very natural and it would interfere with the environment and wildlife in this area. Also, I know for a fact that part of what makes people wanted to go to Iceland is how natural it still is and I believe that if you begin to mess with the natural areas that bring tourists in, then you will likely end up losing a lot of tourists to this area. Which in turn will end up causing the town of Vik to lose tourists and the entire country of Iceland will lose tourists money from this. Leave it alone please. Thanks for listening.

113 Jennifer Nelson

Don't ruin this beautiful place

114 Rachel - Australian

As a tourist to Iceland in January 2019 and it now being my absolute favourite place. I highly recommend not building the proposed tunnel/highway that will be located by the black sand beach. You will be damaging wildlife and the natural beauty of the land. I believe that Iceland should not feel as though they need to create more easily accessible views for tourists - as a tourist myself I am willing to go that extra mile and hike to see beautiful sites.

115 Alina

Please do not destroy the beautiful natural landscape of Iceland. It is one of the most amazing countries I have ever visited and it's important to remain untouched by the development and industrialised century we live in. The people that want to visit Iceland will be extremely satisfied with the pristine beaches and will appreciate its unique landscape even more. There are enough roads already in this world that have done major damage to nature. Do not follow that example and leave Iceland as it is: wild! Thank you

116 svenja

Please don't build the road. Some spectacular nature and an impressive location for tourists and photographs would be forever destroyed.

117 Peter

It would destroy one of just a few left wonderful places

118 Hilary

Even as a tourist, I would be against the highway and disrupting nature. There are so many things going wrong in the world and this would only add to it. Don't disturb this amazing and unique landscape.

119 Evi Niederauer

Nobody needs a highway at this place.

Here you can come down and find back to your roots. Please - Let this place be magical !!!

120 Helga Bryndís Ernudóttir

Þessi vegur mun gjörsamlega eyðileggja eina af okkar fallegustu náttúruperlum. Þessi breyting er ekki nauðsynleg á neinn hátt og mun bæði skemma fyrir ferðamannaiðnaðinum og kosta peninga fyrir skattgreiðendur.

121 Vincent

You can't destroy nature and wildlife like this! I have visited Iceland a few years ago and this place is amazing... Don't build a highway on the south coast please! You have an amazing country which promotes ecology and neutral carbone... Don't ruin all of that! Be smart, it's time to preserve wildness and Iceland is such an amazing place for that!

122	Pascal "Kalle" Gietmann	No Tunnel
123	Diego Scheibling	Iceland should remain as a rolemodel for conservation of natural habitats. Therefore I strongly disagree with the construction plans of the highway, since there is already a good road.
124	Carina Schmid	No tunnel petition
125	Sara Tanzer	I am against the new road/tunnel through this village.
126	Alena	I think it would be a shame to ruin this incredible, magnificent and magic place by building a highway there. It would ruin how special and adventurous this beach is. It would take yet another extremely beautiful NATURAL place off this earth, that is already far too industrial.
127	Johanna	Don't build the new highway
128	Bart Vliegenthart	Lets not ruin the most beautiful beach I have ever seen.
129	Giulia Bacis	Please don't build the highway! Don't ruin the special chance you have to conserve a real natural place like that!
130	Freya Petersen	Dear icelandic road administration. Please do not bulit this tunnel through Vik beach and mountains. This place is unique and insanely beautiful. You should protect it and be proud of it. Do not make the same mistakes other countries did. I have been there a couple of years ago and also from "mobile" driving experience I do not see the need for a tunnel. The existing road is great and fast. I am just a tourist, but I beg you, keep Iceland unique and protect the nature. No tourist wants to see a destroyed black beach. You can be lucky to live in such an amazing country.
131	Michaela Hofer	Please don't destroy the Black Sand Beach! We visited Iceland in 2019 and would like to come back to that beautiful beach after the pandemic. Hope it's still there then...
132	Daan henning	It is beautiful don't make a road trough it
133	Elena	This is crazy, you can't destroy nature and this beautiful black beach!
134	Vibeke Thoresen	Mér þykist mjög leitt að eyðilegga íslensk náttúruna á þennan hátt. Þetta er mjög dýrmætt svæði sem við eigum að verma.
135	Antonia Wittmann	The tunnel would disrupt wildlife and destroy de beautiful scenery of Iceland!
136	Ayb	As a tourist who loves Iceland and all of Iceland's natural beauty, I think it would be truly devastating to build a tunnel and highway at this location. I feel that it would take away from its natural, untouched, majestic views and feelings and instead make it less appealing. Please do not do this. Thank you
137	Geórgia	This road is not necessary! I'm Georgia and I live in Brazil! I've been to Iceland myself and I feel disturbed by that information about a tunel and road.. can't imagine what the people who live there is thinking about it.. not to mention that it will change the natural look of the beach and the animals will feel it too. I'm no expert, but that's not right!
138	Kristin Drexler	not sure what to write her, bc i don't speek any icelandic, but i'd like to say that this road would destroy such a beautiful part if natuer. don't do it 

139 Mike Wutzler

Don't so this pleased!

Ég ólst upp í þorpinu og þekki það mjög vel. Að setja göng í gegnum Reynisfjall og veg eftir fjörunni eru náttúruspjöll að verstu sort. Hins vegar er nauðsynlegt að fæara veginn frá því sem nú er, þannig að mér hugnast leið fjögur, þar sem vegurinn er lagður fyrir "ofan" þorpið. Ég hef ferðast up t.d. í Cornwall þar sem fræga þorpið Port Isaac er (m.a. frægt fyrir að vera tókustaður þáttanna um Dr. Martin). Þar er þorpið lokað fyrir utanaðkomandi bílaumferð, en risastór bílastæði eru fyrri utan það (gjaldskyld að sjálfsögðu). Þar leggur fólk og nýtur þess að ganga um þorpið og sýna sig og sjá aðra, skoða náttúruna og fræga tókustaði. Inni í þorpinu eru svo veitingastaðir og göngustígar um allt og í gamalli sjóbúð er búið að útbúa nútímaleg og skínandi hrein salerni (gjaldskyld). Upplifunin að koma í þetta þorp var ólýsanleg og mér verð hugsað til míns gamla þorps og hve þetta fyrirkomulag myndi henta vel þar - ef vegurinn yrði fyrst færður ofan við þorpið.

140 Aðalheiður Olgudóttir

141 Lena

I would like to post a complaint against building a tunnel and a road next to the beautiful black beach in Vik.

Please, do not destroy the south coast of Iceland this way... This place is one of the most beautiful locations on the world and i do believe that the infrastructure can be planned in a different way, that wouldn't have influence at the natural beauty of South Coast!

142 Oliwia

143 Florian Becker

Hi. I'm a touristic guide, very often in Iceland. Please do not destroy your unique nature. It's the reason why we love your country. Please!! Kær kveðja, Florian

144 Maria Palm

Please, not build the new road in Vik, you will destroy nature and its beauty.

145 Chiara

this project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature and wildlife. it will leave an ugly scar that can never be mended.

146 Christian

Don't take the beach away

147 Christin Korb

Hello, I've heard from your plans to build a Highway & tunnel through Vík and the Dyrhólaey. Please don't destroy this beautiful nature and magical place with this infrastructure project! It is perfect as it is and most of the tourists love Iceland as it is and for the raw nature! Please don't destroy the beach of Vík! Thank you! Best regards Christin from Germany

148 Christy Benning

I think it would be a travesty to the natural wildlife in Iceland if this plan was to go ahead. I have travelled round Iceland and found it one of the most beautiful country to visit.

149 Monika from Canada

Please reconsider the new roadway planned through Vik and along the iconic black beach. I fell in love with Iceland the moment I stepped out of the plane back in 2013 and even had a second trip to your stunning land in 2015. I felt that the Icelandic people care deeply for their land and treasure it so much more than other places in the world and that fact made me adore it that much more. So I'm in disbelief that a major roadway is being considered through middle of Vik and changing it's stunning beach. Please reconsider; the land is precious and beloved the way it is.

150 Bart

Thank you for kindly, Monika

151 Natascha Klein

Don't do it. It will ruin the nature.

Vinsamlegast ekki eyðileggja náttúruna!

152 Daniel Ernst	<p>ekki eyðileggja fallegu náttúruna þína Please do not destroy such a beautiful zone of your country.</p> <p>I've been twice in Iceland, I love your country.</p>
153 Corina Bogdan	Is not worth to destroy the beautiful nature , the black sand beach and the mountains for a highway.
154 Daniela	Please keep your beautiful nature untouched
155 Philip	Please stop ruining this beautiful area with such roads. Thank you
156 Steingrímur Dúi Másson	Allt þetta svæði fyrir neðan Þjóðveg 1 er ein dýrmætasta náttúruperla þessa lands og það myndi skerða þetta svæði sem náttúruperlu að leggja Þjóðveg 1 þarna ennþá nær nágrenni Reynisfjöru. Þetta er glapræðishugmynd og ber að finna aðra lausn.
157 Liam	Just don't do it
158 Sigríður Steinþórsdóttir.	<p>Það má alls ekki spilla Dyrhólaósi og umhverfi hans meira en orðið er. Þetta er mjög sérstakt svæði og á engan sinn líka í þessari sveit. Ósabakkarnir og leirurnar geyma fugla og plöntulíf og fegurð og rósemd laust við skarkala, umferð og læti nútímans. Farfuglar dvelja þar vor og haust. Í ósnum veiðist gómsæt bleikja og urriði og jafnvel lax. Þeir sem vilja svokallaðan láglandisveg um mýrarnar/ ósabakkana, telja að þannig verði komist hjá vondum vetrarveðrum. Ég vil benda á að þarna suðurfrá verður mjög hvasst og mikil ísing. Þar hafa rafmagnslínur sópast niður í gegnum tíðina, oft. Það væri hræðilegt umhverfisslys að leggja hraðbraut þarna, nú er nóg komið af slíku. Varðandi hugmyndir að veglínunum finnst mér nr.4 sú eina sem eitthvert vit er í. Einnig finnst mér að á meðan svo margt annað í vegakerfi okkar er meira áriðandi, einbreiðar brýr, hættulegir fjallvegir útum allt land, sé þetta eitthvað sem ekki ætti að fara í forgang.</p>
159 Malia Robinson	PLEASE do not build the road or the pipeline! Don't ruin these beautiful places.
160 Shelby	Please do not build the proposed highway/tunnel through this beautiful part of the country. The current road is more than enough and contributes to the beauty of finding the area. It would ruin the area!
161 M M	We must preserve this pristine environment. This is not a necessary action, anyway people can drive on the current route!
162 Lana Tannir	<p>I, Lana Tannir protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it. Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.</p>
163 Guðjón Sverrisson	Mér finnst þetta ekki góð hugmynd og alveg óþarfi. Allt of nálægt fallegum náttúruperlum. Margir aðrir vegir sem þurfa lagfæringar.

164 Iris Birgisdottir

Þetta yrði hræðileg framkvæmd! Þvílík spilling sem það yrði á þessu fallega svæði! Nei takk. Getum við plís passað upp á þessa náttúruferlu.

165 Jeanette

Si not build the tunnel

166 Michaela Mackovcinova

The roads in Iceland are nowhere busy enough to need a highway and additional roads that would ruin such a beautiful landscape. The road from the beach is not that far as not to disturb the natural beauty of the beach and the experience when you go visit Iceland. When I visited Iceland what I loved most about it is the nature, not so many roads and you get to enjoy everything that the country has to offer. Don't ruin one of the main tourists attractions with an ugly highway and the sound of cars near the beach. If you go to Iceland you go for the whole experience, not the convenience. Don't build the tunnel and additional roads!!

167 Mackayla W.

Please do not move the road closer to the coast. You would be ruining the beach, and the amount of trash and pollution would be devastating to the area.

168 Chelsea

I've been a tourist to Iceland twice before, and the most amazing and valuable thing about Iceland is the nature, beauty, and the unashamed pride the nation has for this unbelievably valuable feature. I've loved going to Vik, and visiting Reynisfjara, and remember it fondly as where I knew I was with the man I would marry. This place would be ruined with a highway going through it. Please do not attack this precious space. Please do not go forward with this highway.

169 Jess

That beach is one of the most beautiful in the world!!! I wouldn't dare touch it!!! Find another route which there are clearly more!!! How dare you ruin such a beautiful beach with your entitlement!!!! Iceland would lose a lot of tourists. And we all know that's MONEY!!!

170 Julia Fjeldsted

Iceland is the country of my birth and I love it with all of my being. Iceland should continue to be an example to the rest of the world of how to respect nature, the environment and the animals that use it. Building a road through this beautiful landscape will forever change how Iceland is perceived to the people who love its pure and environmental stance on so many other aspects.

171 Connor Liversidge

Keep the beach

172	Nicole Miller	<p>Allow Iceland to maintain it's raw, natural beauty and do not build this road! My husband and I were married in the church just up the road from Reynisfjara beach and what drew us to that area was the awe inspiring beauty of the area. Vík and Reynisfjara are such amazing places for tourists to visit and I understand the draw of creating a road so people can more easily move between the two places but the road connecting Vík and Reynisfjara is not a hindrance to one's journey, instead it is a welcome journey that sets the scene for becoming engulfed in the beauty that the mountain, cliffs, trolls, and ocean that place has to offer. I cannot imagine this being a positive plan of action for the locals, the community, the wildlife, the landscape or the tourists coming to Iceland to see the raw, natural beauty that is Reynisfjara, Vík and Iceland as a whole. Reynisfjara is always at the top of the most beautiful beaches in the world and Vík is the beacon of adorable Icelandic villages that foreigners see. With both of those achievements in mind, I cannot imagine ruining this remarkable landscape just for simple convenience. Please listen keep Iceland as untouched as possible and all will benefit! Thank you.</p>
173	Zoe	<p>As someone who does not live in Iceland but loves to visit because of its secluded and rural beauty, I think the proposed highway and tunnel would be an atrocity in this beautiful country. It would deter me from visiting that part of the island and ruin the beautiful habitat and ecosystem that thrives there. I think this is a horrible idea and should be stopped immediately.</p>
174	Lindsey Pyles	<p>Please don't do this. It will ruin the uniqueness and peace your country brings.</p>
175	Melania	<p>Please don't build a highway right next to the beach. Respect our planet, we humans have already so many comforts, we really don't need a highway there.</p>
176	Caitlin	<p>This is a tragedy to this beautiful land and nature and will several impact and decrease tourism. The impact this will have on wildlife and the natural beauty of the land. Do not touch the mountain and the beach ! Leave nature un peace.</p>
177	Héloïse	<p>Existed road is enough</p>
178	Jacqueline	<p>Filing a complaint about drilling a hole through the mountain in Vík and destroying nature's beautiful creation. I've always admired Iceland for respecting its nature but creating a highway contradicts all of that.</p>
179	Sonia	<p>The planned road would destroy the Reynisfjara beach. I truly hope the plans will be reconsidered with that in mind.</p>
180	Iwar	<p>Don't build the road. It will ruin nature.</p>
181	Jimmy	<p>Please, save our planet and stop the road extension through the black beach project.</p>
182	Jenni Köhle	<p>Please do not build this road and the tunnel! I visited your beautiful country and exactly this place in 2020. It would destroy your lovely landscape forever. I love Iceland and the people and I love how the Icelandic people behave with their stunning nature. Best Wishes from Germany - Jenni</p>
183	Sarah	<p>Please, don't distort the landscape!</p>
184	Sofie	<p>Nature is more worth than getting from a to b faster</p>

185	Anja Lehtinen	I have been informed that there is a plan to build a tunnel and a highway that could disrupt the landscape by Reynisfara. Please reconsider this. Hello I totally disagree with this project of a high Road near the black beach!
186	Floriane Oddone	You have to find an other place for it!! Don't destroy your précieux nature, please
187	Harpa Hall	Þessi vegur og göng mun eyðileggja náttúruna, vinsamlegast endurskoðið áætlunina
188	Emma Emphoux	Please no tunnel and highway in Myrdal
189	Réka	Build a tunnel to the beach will ruin its ecosystem and that nice place.
190	Arnaud Carrère	This is not a good Idea. Let the black beach as it IS please
191	Jannis	Why would you destroy this beautiful place. The mountain the beach, the village. I don't understand it. I would like drive longer, than driving over the beach. As a resident in Iceland, and a lover of the country, this project will definitely destroy something that makes part of Iceland's soul: nature/landscape. I understand that the point is to have a shortcut but this one will destroy landscape and birdlife. Please, do not go further with this project! Apply the money that this will cost to improve some roads in the East, Nort and Westfjords.
193	Tómas Jónsson	Fyrirhuguð gangagerð og lagning þjóðveggar við Víkurfjöru eru að mínu mati ekkert annað en náttúruspjöl. Við erum að tala um eitt fallegasta bæjarstæði á landinu og ekki að ástæðulausu að þetta er einn mest heimsótti ferðamannastaður á landinu. Ég hvet þá sem einhverju ráða varðandi þessa framkvæmd til að íhuga vel hvort ekki séu aðrir valmöguleikar í stöðunni sem ekki fela í sér jafn mikla eyðileggingu og þessi göng munu valda
194	Sarah	Iceland is one of my favourite places to visit. This is because of the nature and rugged landscapes. Please do not build the tunnel and road that will destroy this beautiful natural area.
195	Pauline Heger	Hi from Germany! Read today you are planning a highway through the famous black beach? I hope I heard wrong. Please don't destroy another fragile eco environment for cars, that will be irrelevant in 20-50 years. And cutting through a village? Is no one learning? This is insanity. Regards
196	Roosa	If you make that highway you will ruin your truisms!! The Icelandic nature is so unique so I highly recommend that you don't build that highway...!
197	Janice Wu	Please do not ruin Iceland and its beautiful little town of Vik with this highway.
198	Andreas Reeb	Please do not ruin this area and Icelandic heritage the with a new road/tunnel. I was fortune to visit the area in Jan 20 and enjoyed it a lot. This would delete the magic of this place...:-)

199 Anna Greif

Don't destroy nature please! It's not worth it 🙏
We need to accept, that we are JUST humans, not the most important thing on earth.

200 Ívar Björnsson

Gjörðsamlega galin hugmynd þar sem verið er að skemma stórkostlega fjöru og umhverfi. Færið veginn ofar, ferðamaðurinn sækir til landsins vegna náttúrunnar, ekki til að bruna á 100 km hraða í gegnum alla bæi. Einhver mestu náttúruspjöll í sögu landsins ef það verður farið í þessar framkvæmdir. Magnað hvað það er verið að stytta leið á Suðurlandi í stað þess að laga aðra vegi á landinu sem eru í hræðilegu ástandi. T.d. Vestfirðir þar sem fólk er að deyja hægri og vinstri.

201 Sarien Van Dromme

You are destroying nature! Please don't do this 😞😞

202 Maria

I used to live in Iceland for my semester abroad and I am fascinated by the beauty of the country. So please don't destroy the beautiful landscape with building a new highway!
Best from Munich

203 Lorène Morezzi

I, Lorène Morezzi
protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.
Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

204 Lorène Morezzi

I, Lorène Morezzi
protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.
Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

205 Jessica dogan

I, JESSICA FROM SUITZERLAND
protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.
Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

206 Anne-Charlotte Nasles

I, Anne-Charlotte Nasles, protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

207 Eyjólfur Darri Runólfsson

Daginn,

Ég tel að áætlun um að leggja veg í gegnum fjöruna í Vík, ásamt göngum í gegnum Reynisfjall, sé afar slæm hugmynd.

Í fyrsta lagi þá er fjaran ein af þeim náttúruperlum Íslands sem hefur fengið hvað mesta umfjöllun í ýmsum erlendum miðlum. Fjaran hefur t.d. verið í hópi 10 fallegustu stranda í heimi skv. Lonely Planet, eins stærsta ferðamiðils í heiminum. Þessi jákvæða umfjöllun hefur virkað sem gífurlegt aðdráttarafi fyrir Vík í Mýrdal, og þ.a.l. hefur efnahagslíf bæjarins stækkað gífurlega síðustu ár. Bygging ganga og vegs við ströndina myndi leggja efnahagslega framtíð svæðisins í hættu, ásamt því að skaða eitt fallegasta náttúrusvæði Íslands.

Í öðru lagi þá væri framkvæmd við stór göng í gegnum Reynisfjall óþarfi. Það væri mikið skynsamlegra að sleppa því að bora göng í gegnum Reynisfjall og leggja frekar stokk þar sem þjóðvegurinn fer í gegnum Vík í dag. Þannig væri hægt að spara mikinn pening ásamt því að tryggja öryggi bæjarbúa. Færð á svæðinu er almennt góð og að mínu mati er ekki hægt að rettlæta kostnað jarðganga í gegnum Reynisfjall þegar svæði eins og Vest- og Austfirðir eru að glíma við vegi sem eru margfalt torfærari.

Að mínu mati þá er væri skynsamlegast að fara í minni framkvæmdir og nýta þann veg sem nú þegar er til staðar. Það myndi ekki hafa óafturkræf neikvæð áhrif á náttúru og efnahag svæðisins, ásamt því að framkvæmdin yrði margfalt ódýrari og auðveldari.

I, Justine

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

208 Justine Peilley

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

209 Þorsteinn Egilsson

Það má ekki gerast að göng komi í gegnum Reynisfjall og Þjóðvegur í fjöruna! Átta mig á að það þarf að bæta veginn sem er í dag, en þá er valkostur #4 betri og í raun eina raunhæfa lausnin til framtíðar. Hin leiðin felur í sér óafturkræf umhverfisspjöll sem eru óásættanlegt.

210 Le houelleur Laurent

I, Laurent le houelleur

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

211 Jean Rousseau

Ísland er einstakt náttúruundur með hreinu lofti og ósnortinni náttúru. Samt getur náttúran auðveldlega skemmst með röngum og þröngsýnum ákvörðunum eins og þessu ríkisstjórnarverkefni. Þetta er ástæðan fyrir því að ég er ekki sammála því.

212 Camille Demaimay

I, CAMILLE DEMAIMAY

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

I, Léa Pham Van, protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

213 Léa Pham Van

Þetta svæði státar af stórbrotinni náttúru og friðsæld. Ég á margar minningar um að ganga með þabba mínum lítinn stíg meðfram hinu græna og tilkomumikla Reynisfjalli, framhá gömlum kofum úr torfi niður á fjöruna. Þar var leikið sér í svörtum sandinum, horft á lundana og dáðst að hinum einstöku Reynisdröngum. Það er enginn staður sem mér finnst fallegrí. Það eru margir sem eru sömu skoðunar, enda hefur fjaran oft lent á listum erlendra fjölmiðla yfir fegurstu strandir heims. Þetta ómetanlega náttúruundur á nú að stinga á hol og kljúfa í tvennt.

Nú er fyrirhuguð færsla Hringvegarins um Mýrdal og göng í gegnum Reynisfjall. Þetta þýðir að Þjóðvegur 1 mun þá fara í gegnum eitt fegursta fjall landsins og liggja svo beint við fjöruna, meðfram henni, og kljúfa þannig Víkurfjöru frá þorpinu sjálfu. Í staðinn fyrir lítinn stíg og friðsæla fjöru þar sem íbúar og gestir geta notið tengsla við náttúruna verður umferðarþungi og vörubílar á ógnarhraða, með tilheyrandi raski fyrir fólk og fugla. En eins og flestir vita er okkar helsta andlit, lundinn, með mikið varp í Reynisfjalli.

Þessar framkvæmdir eru óafturkræf umhverfisspjöll og ólýsanleg vanvirðing við náttúruna og þá sem hennar vilja njóta. Þetta má ekki gerast.

Ég get varla lýst harminum í hjarta mínu yfir þessum áætlunum. Hér á einfaldlega að gata fjallið og skera fjöruna frá umheiminum. Skaðinn yrði gífurlegur fyrir lífríkið á svæðinu og auðvitað fyrir ferðamenskuna sem þorpið byggir á nær alla sína afkomu. Verðmæti Reynisfjalls og fjörunnar verður aldrei lýst með orðum, og þetta á að eyðileggja.

Þetta er ótækt! Eini mögulegi valkosturinn í er að halda þróðveginum einsog hann er eða í mesta lagi velja valkost 4.

Ef af þessum breytingum verður þá mun Vegagerðin vera ábyrg fyrir mögulegri eyðingu á mikilvægum varpstað Lundans, skemma stóran part af fegurstu náttúru Íslands og fá Íslensku þjóðina á móti sér.

214 Ólöf Helga Adolfsdóttir

I, Laure

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

215 Laure Fouissac

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

I, Pierre-Emmanuel Le Grand

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended.

This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

216 Pierre-Emmanuel Le Grand

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

217 Hjalti Sveinsson

Göng og vegur um ströndina eru náttúruspjöll af verstu sort.

Undiritadur er ættadur fra brekkum i mýrdal og ólst upp á Sudur Hvammi i Mýrdal. Undiritadur er búsettur i Danmörku og menntadur byggingaverkfrædingur fra Sdu i óðinsvéum.

Mér finnst ótrulegt ad thad eigi ad skemma eina mestu nátturuperlu landsins med framkvæmd sem ekki stytir thjodveg landsins meira en thetta.Eg vona innilega ad framkvæmdin verdi endurskodud.

218 Ingvar Omarsson

Afsakid erlent lykklabord.

I, Pauline Barré

protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland: Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the stunning wildlife and black beach, which will only leave an ugly scar that can never be mended. This project is irreversible environmental damage and indescribable disrespect to nature, wildlife and those who want to enjoy it.

219 Pauline Barré

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

- 220 Petra Destroying this beautiful landscape would be a horroristic decision. In my opinion it would decrease the number of visitors since they could not see the beach in its natural beauty. Please, preserve it rather than destroy it. It worths a ton lot more than a freaking highway.
Að eyðileggja þetta fallega landslag væri hryllileg ákvörðun. Að mínu mati myndi það fækka gestum þar sem þeir gætu ekki séð ströndina í náttúrufegurð sinni. Vinsamlegast varðveitið það frekar en að eyðileggja það. Það er mikils virði tonn meira en æði þjóðvegur.
- 221 Weronika Do not create the infrastructure at this location, please. I'm sure it can be located somewhere else and the natural beauty of South Coast of Iceland can be saved!
Að grafa göng undir Reynisfjall og færa veginn sunnar og í gegnum Víkurfjöru er nú meiri vitleysan hjá ykkur.
- 222 Hákon J Helgason Þetta skipulag mun hafa gífulega neikvæð áhærif á náttúru sem við eigum að vernda og ég er alfarið á móti þessum framkvæmdum ykkar.
- 223 Unnur Jónsdóttir Finnst þetta vera algjör umhverfisspjöll og er 100% á móti þessari áætlun. Á ættir að rekja í Víkina, eyddi mikið af æsku minni þar og kem reglulega í heimaókn til fjölskyldunnar. Get ekki ímyndað mér að þurfa að koma mér yfir hraðbraut eða undirgöng með miklum umferðarpunga til að fara með dóttur mína í fjöruna. Hvernig væri að byrja á því að setja góðar hraðahindranir og aðrar lauanir til að hægja á umferðinni í gegnum bæinn. Það virkar í öðrum bæjarfélögum.
- 224 Reynir Reynisson Ég er ekki sáttur við að það sé borað í mitt fjall! NEI
- 225 Una Björk Unnarsdóttir Mér þykir það hræðileg tilhugsun að leggja eigi veg/göng í gegnum Reynisfjall og skemma þannig ásýnd bæjarsins og ég tala nú ekki um fjöruna sem ein sú fallegasta á Íslandi.
- 226 Íris Dögg Jóhannesdóttir Hræðileg náttúruspjöll að setja göng í gegnum Reynisfjall
- 227 Elin Tomasdóttir Eg tel að það sé algjör skemmd á einni fallegustu strönd í heimi að leggja veg um Fjöruborðið fyrir sunnan Víkur þorpið. Þessi fjara hefur verið eitt aðal aðdráttarafl ferðamanna til Víkur og ferðamenn koma til þessa að sjá og hlusta á brimið en ekki bilagný. Það má endurbæta núverandi leið, valkostur 4.

228 Tamara Kelley

I am a tourist who enjoys traveling and exploring Iceland. In 2019 I had the privilege to travel to South Iceland where I spent time in Vik and exploring the beautiful black sand beaches and beauty the area and nature have to offer. I have some major concerns about the addition of this new highway and fear the damage it will do to the ecosystem and the beauty of the area. One of the major appeals of traveling to Iceland is the pristine and almost untouched nature. South Iceland is one of the most popular travel locations and I think adding a highway to these areas will cause irreversible damage and take away from what so many people travel from around the world to come see. Not only will it cause damage from the construction of a bridge and drilling a tunnel, the addition of a new highway can risk dangerous pollution and runoff into fragile ecosystems. Cars can leave substances like oil and other fluids on roads, but also a new study has recently emerged stating that tire tread can leave tiny plastic polymers that get into the ecosystem. While this will always be a risk with any road, adding a new highway to a location that is already accessible will increase the pollution factor and the construction will have devastating effects on such a beautiful area.

With tourism being a large part of the Icelandic economy, I hope you will consider the importance of preserving such a wonderful area. I have traveled the highway to access Vik and I found it to be a very easy and enjoyable drive. I don't think the addition of a new highway will be worth it.

229 Nicolas Beraud

I, Nicolas Beraud, protest against the plans of moving the ringroad on the south coast of Iceland : Highway through Mýrdalur valley, a tunnel through Reynisfjall mountain and a highway on Reynisfjara beach that will cut through the village and the important wildlife and black beach.

This project is irreversible environmental damage.

Please keep in mind that Iceland is a unique natural wonder with its clean air and untouched nature. Yet, nature can easily be damaged with wrong and narrow minded decisions such as this governmental project.

230 Gunnur Martinsdóttir Schlüter

Ég er starfandi leiðsögumaður og keyri reglulega Suðurlandið með ferðamenn. Eins og þjóðvegurinn liggur núna fæst Mýrdalur að haldast óbreyttur og öll sú náttúrufegurð sem þar blasir við án allrar sjónmengunar. Rétt er að það brekkurnar sem finna má í Þjóðveginum geta verið hættulegar, sem og keyrsla í gengum þorpið Vík veldur bæði hljóðmengun og getur líka verið hættulegt og finna má lausn. Hins vegar að bora í gegnum Reynisfjall og hreyfa þar með við því fallega fjalli finnst mér vera ofaukið.

Ég hef nú þegar sent inn eina athugasemd en hún var illa skrifuð, svo að hér með sendi ég aðra með sterkari rökfærslu.

Ef nauðsyn ber að breyta hringveginum er æskilegt að gera það svo að sem minnst verði hreyft við náttúrunni og til þess að halda kostnaði í lágmarki. Því tel ég volkost 4, þar sem unnið er að því að færa veginn frá hættumestu stöðum hringvegarins, bestan. Ég er leiðsögumaður og fer reglulega Suðurlandið með ferðamönnum. Að bora í gegnum Reynisfjall væri mikil synd og verið væri að hrófla við náttúrunni að óþörfu. Enn væri að hluta til keyrt í gegnum þorpið Vík sem og aðkoman niður í þorpið núna er ægifögur og spennandi og ágæt eins og hún liggur núna. Bændum í Reynishverfi eru margir hverjir ekki sáttir við planaðar breytingar. Er nauðsyn er að breyta þjóðvegi er ég á því að það verði gert með valkosti 4.

231 Gunnur Martinsdóttir Schlüter

Kv. Gunnur

232 Björg Jonsdóttir

Það eru hræðilega mistök að skilja Víkurfjöru frá bænum. Þetta svæði ætti að vera friðað einkum vegna lundans.

Ég ætla að vona að það verði aldrei neitt úr þessum vega- gangnaframkvæmdum. Ég trúi því ekki að umhverfismat fáiast fyrir þennan óskapnað.

Ef af þessu verður er búið að eyðileggja þetta fallega þorp, til að stytta hringveginn um einhverja metra.

Hvernig væri að gera eitthvað nýtilegt fyrir þennan pening?

Virðingarfyllt

233 Sigurður Sævarsson

Sigurður

Tilhugsunin um tilfærslu þjóðvegarins í gegnum Reynisfjall og fjöruna við Vík er svo hryllileg að maður er gráti næst við tilhugsunina.

Fjölskylda mín hefur átt lítið hús í Vík í hátt í heila öld, eða síðan langafi minn byggði húsið. Húsið stendur rétt við hlíðar Reynisfjalls og með nálægustu húsum við fjöruna.

Vík í Mýrdal er einstakur staður sem er alltaf jafn friðsælt og fallett að heimsækja. Það sem gerir þennan stað að því sem hann er, er þessi náttúruperla sem fjaran, drangarnir og klettarnir í Reynisfjalli eru. Fuglalífið í klettunum er eitt og sér svo stórmerkilegt að það ætti að gleyma þessari hugmynd.

Persónulega er tenging mín við staðinn svo mikið mikið stærrí en að um sé að ræða ferðamannaparadís eða náttúruperlu. Þessi staðsetning var griðarstaður og í miklu uppáhaldi hjá föður mínum og afa. Þarna gengum við um á hverju sumri frá því að ég fæddist. Nú í sumar lést faðir minn ungur að aldri, ekki orðin fimmtugur, og afi minn fyrir nokkrum árum síðan. Ég var svo heppinn að fá að heimsækja fjöruna með föður mínum rétt áður en hann lést. Það er minning sem mun lifa með mér að eilífu. Það eru því engar ýkjur þegar ég segi að ég sé gráti næst við tilhugsunina um að skemma þennan stað með þjóðvegi.

Mikið innilega vona ég að betri lausn verði fundin á málinu.

Virðingarfyllt,

234 Kristján Helgi Olsen Ævarsson

Kristján Helgi Olsen Ævarsson

Vegur í gegnum Reynisfjall og Reynisfjöru mun gjörsamlega leggja í rúst eina af helstu náttúruperlum Íslands. Ég hef ekki tekið þessum áformum alvarlega þar til nú, þar sem ég hélt að hér hlyti að vera um grín að ræða. Ég trúi hreinlega ekki að vegagerðinni sé alvara með þessum áformum, þar sem vegurinn yfir heiðina er langt frá því að vera það háskalegur að það réttlæti þessi óafturkræfu umhverfisspjöll sem yrðu við þessa framkvæmd.

Ég á mjög erfitt með að trúa að ekki séu til einfaldari, náttúruvænni og langtum kostnaðaminni möguleikar í stöðunni heldur en þessi áform leggja til.

Í Vík stoppar nánast hver einasti ferðamaður sem á leið um Suðurland. Þar kaupir fólk veitingar og aðra þjónustu og ganga niður í Reynisfjöru til þess að njóta óspilltrar náttúru, ótrúlegrar kyrrðar og nálægðar við fuglalíf. Það sér hver heilvita maður að með göngum í gegnum fjallið og þjóðvegi meðfram fjörunni er óspillt náttúra og kyrrð úr sögunni, að ekki sé nefnd sú ótrúlega áhætta sem yrði tekin með fuglalífið í fjallinu, sem nú þegar er viðkvæmt og má enganvegin við slíku áhlaupi.

Ég hef dvalið í Vík á hverju einasta ári síðan ég var 10 ára gömul, er fjölskylda mín fékk aðgengi að æskuheimili föður míns við rætur Reynisfjalls. Við höfum ferðast til Víkur á öllum tímum árs, svo við erum ekki eingöngu kunnug þessum vegakafli að sumri til.

Þessi vegakafli er ekki sambærilegur vegum annarstaðar á landinu, þar sem íbúar verða innlyksa í fleiri, fleiri daga á ári hverju og leggja líf sitt að veði til þess að komast til vinnu í öðrum bæjarfélögum, svo sem á Seyðisfirði og Siglufirði. Er ekki brýnna að ganga til verks á þeim stöðum, þar sem þörfin er virkileg, íbúar hafa barist fyrir framkvæmdinni árum saman og ekki er verið að rústa náttúruperlum landsins.

Mér þykir þessi tillaga alger fyrri! Ég vona svo heitt og innilega að fulltrúar Vegagerðarinnar sjái hve stórvægilegum náttúruspjöllum þessi áform myndu valda og sjái sóma sinn í því að falla frá þeim.

Með virðingu,

235 Sigrún Sævarsdóttir-Griffiths

Sigrún Sævarsdóttir-Griffiths

236 Guðlaugur Leifsson

Göng í gegnum Reynisfjall mun valda óafturkræfum skemmdum á vinsælum gönguleiðum um náttúruna og skemma þá náttúruvegurð sem þarna er til staðar

237 Ragnhildur

Óafturkræf náttúruspjöll að leggja göng gegnum Reynisfjall og eyðileggja þannig fjöruna.

238 Emil Þórsson

Valkostur 4 er eini augljósi kosturinn í stöðunni fyrir mér. Reynishverfi og nærumhverfi Dyrhólaeyjar á ekki að raska og þá sérstaklega ekki útsýni og dýralífi á svæðinu sem sannarlega er mikið. Fyrir venjulegan mann sem horfir á þessa yfirlitsmynd yfir valkosti sér að kostnaður hlýtur að vera einna minnstur við að velja valkost nr 4 sem og auðvitað kostnaður náttúru og dýralífs á svæðinu. Aðskilnaður Víkur og fjörunnar þeim megin við fjallið er svo annað sem maður vill ekki sjá. Þetta fallega þorp sem er gaman að rölta um og niður í fjöru og skoða Reynisdrangana þeim megin frá.

Niðurstöður rannsóknar Jóhanns Óla Hilmarssonar frá 2013 benda til að vegarstæði með bökkum Dyrhólaóss geti haft varanleg og skaðleg áhrif á fuglalíf við ósinn. Margir fuglar nota túnin og mýrarnar kringum ósinn til fæðuöflunar og sækja svo á ósinn til hvíldar eða flýja þangað, ef þeir verða fyrir styggð. Litlar mannaferðir eru um norðanverðan ósinn nú og hafa fuglar þar mikinn frið til varps og annarrar iðju, samhliða því að framræst land á þessu svæði sem ekki er nýtt, er smátt og smátt að blotna upp og færast í fyrra horf. Þetta mundi breytast mikið við tilkomu vegar. Jafnframt er óljóst hvaða áhrif vegur muni hafa á vatnsbúskap og leirurnar í Dyrhólaósi. Í þessu sambandi skal bent á að skv. 61. gr. laga nr. 60/2013 njóta leirur og sjávarfitjar sérstakrar verndar

239 Guðmundur Björnsson

Ég var að frétt af þessum fyrirhuguðu breytingum að leggja veg sem skerst í gegnum fjallið og ströndina með Vík, ég mótmæli þessu stranglega! Fjölskylda okkar hefur átt steinhlaðið ættarhús þarna í meira en hundrað ár sem við öll heimsækjum reglulega yfir árið hvert ár og göngum frá því út að strönd og njótum útsýnisins yfir Reynisfjall og dragnana. Þessi breyting myndi eyðileggja alla kyrrð og ró á þessum hluta svæðisins, auka til muna hraðferð á gönguslóðum og ofar öllu eyðileggja þessa fallegu náttúrumynd og perlu sem þetta svæði er. Gangi þessi framkvæmd áfram þá mun ég nýta öll mín sambönd við þá þingmenn sem ég þekki, vinsamlegast finnið betri valkost og ekki knýja svona í þágu ferðamannastraums, við eigum að passa uppá náttúruperlur Íslands.

Vinsemd

240 Arnar Freyr Arnarsson

Arnar Freyr Arnarsson

Ég á hús í Vík og eyði þar öllum mínum frítíma. Nú á fjarvinnutímum höfum við hjónin dvalið mun meira í Víkinni og stefnum á að flytja þangað við starfslok. Uppáhaldsstaðurinn okkar fjölskyldunnar er friðsæla svarta fjaran með flestum plöntutegundum sem má finna á einum stað á Íslandi. Fjaran dregur að fjölda ferðamanna og er vinsæl til myndatakna. Hún hefur verið nefnd ein fegursta strönd heims. Það mun breyta miklu fyrir okkur ef upphaldsstaðurinn verður eyðilagður með miklum mannvirkjum og umferðarpunga. Það er furðulegt að þetta eigi að gera undir yfirskini samgöngubóta og það þvert á mat vegagerðarinnar sjálfrar. Núverandi veg má auðveldlega bæta. Ég legg til núverandi veg með lagfæringum á Gatnabrún og aðgerðum til að tryggja umferðaröryggi í þorpinu s.s. göngubrú eða vegstokk. Með þessu móti má líka spara umtalsvert fjármagn og nota í vegaf framkvæmdir þar sem þeirra er raunverulega þörf. Fjárhagsleg áhætta við göngin er líka meiri vegna þess að vegurinn styttist svo til ekki neitt. Flesta daga ársins mun fólk því ekki velja að greiða fyrir að fara þessa leið. Þetta gerðist t.d. við Vaðlaheiðargöng þó styttingin sé meiri þar.

Nú er ótalið raskið sem verður við Dyrhólaósinn og vangaveltur um mögulega hálfu á veginum sem mun liggja við sjó s.s. Kúagerði. Ég óttast líka að misskilnings gæti hjá stjórnvöldum um að sátt sé um þessar framkvæmdir í sveitinni. Mjög skiptar skoðanir eru um þetta mál og óskiljanlegt að fara eigi í svona umdeildar og óafturkræfar aðgerðir. Fyrir hvað? Losna við leið sem liggur 117m yfir sjó.

241 Gudjona Eyglo Fridriksdóttir

242 Anna Jónsdóttir

Skemmir útsýnið, göng valda hávaða og mun líklegast verða til þess að fleiri hundruði fugla hverfi úr Reynisfjalli. Laga núverandi veg er ódýrara og minni náttúruspjöll. Er samt ekki hrifin af ykkar valkosti um lagfæringu núverandi vegar, en samt skárri en göng. Hlýtur að vera hægt að laga núverandi veg ÁN ÞESS að færa hann og breya þorpinu!

243 Oddný Runólfsdóttir

Veggöng um Reynisfjall eru óafturkræf náttúruspjöll. Leið 3 Gul er besti kostur með lagfæringu á vegi um Gatnabrún. Auk þess að vera mikið ódýrara ég mótmæli þessari gangnagerð harðlega.

244 Birna Pétursdóttir

Ég bý á Giljum ásamt fjölskyldu minni, við erum með sauðfjárbúskap u.þ.b. 600 fjár og erum með stærsta búið í Mýrdalshreppi. Núverandi Hringvegur klífur beitar og ræktunarland okkar í sundur og skapar það stórhættu fyrir vegfarendur og okkur þegar við rekum féð yfir og eftir veginum sem við þurfum að gera mjög oft, síðustu ár hafa verið mjög erfið vegna aukinnar umferðar. Lagfæring á Gatnabrún (gulalínan) mun fara á öðrum stað þvert yfir ræktað land okkar, næt öll okkar tún og nágranna okkar sem við höfum fensið að nýta bæði til beitar og heyöflunar, og reikna ég með að sauðfjárbúskapur á Giljum muni leggjast af við slíka aðgerð.

Við eigum líka jörðina Fjós og nær hún framm í Dyrhólaós, eigum við veiðirétt í ósnum sem ég hef nýtt mér, hef vaðið í ósnum á vöðlum og lagt netið mitt þar sem Hringvegurinn (grænalínan) á að liggja, þar er bara harður sandbotn og mjög grunnt vatn. Þarna er mjög fallett útsýni til allra átta og mun ekki skemma neitt landið að fara þar yfir en að fara upp á mýrunum þar fyrir ofan mun vera mikið meira rask. Ósinn er á náttúruminnjaskrá og var settur þar án þess að spurja landeigendur einu orði um það. Ég tel því grænulínuna góðann kost. Landeigandi að Fjósum og Giljum, kveðja Birna.

245 Birna Pétursdóttir

Það er orðið bráðnausnlegt að leggja nýjan Þjóðveg um mið Mýrdalinn sem er EKKI með óteljandi útafleggjörum og hafa sér sveitavegi fyrir okkur bændur sem búum við Þjóðveginn. Það þarf einn sveitaveg fyrir Reynishverfið, einn sveitaveg fyrir Dyrhólahverfið og einn sveitaveg með bæjum (frá Götum að Litla-Hvammi). Ástandið er orðið óboðlegt og stórhættulegt bæði fyrir okkur bændur, skepnurnar okkar, bílaumferðina og aðra vegfarendur í núverandi mynd með allri þessari umferð (eins og hún var orðin 2016-2019 og reikna ég með að verði aftur á líka eftir Covid). Að hafa þetta svona áfram til frambúðar, kindur, hesta, dráttarvélar og hevvinnutæki með annari umferð á Þjóðvegi 1 endar ekki vel.

Ég vel Göng og nýjan Hringveg (grænulínuna),

bóndi og landeigandi bæði að Fjósum og Giljum, kveðja Birna.

246 Birna Pétursdóttir

Ég tel að bændur í Dyrhólahverfi verði mun sáttari við Þjóðveg 1 fyrir framan Geitafjall ef þeir fá sveitaveg við hliðina á Þjóðveginum og reint sé að fara sem minst yfir ræktuð tún.

247 Margrét Teitsdóttir

Göng undir Reynisfjall og ný veglína í Mýrdal er óskiljanleg framkvæmd. Óafturkræf náttúruspjöll

248 Jón Ásgeir Eyjólfsson

Göng í gegnum Reynisfjall og vegstæði fyrir sunnan Vík óásættanleg

Mér er tregt um tungu að hræra er ég legg fram mótmæli vegna fyrirhugaðra ganga gegnum Reynisfjall. Þetta geri ég í nafni forfeðra minna sem bjuggu í Reynishólum frá 1865 og í nafni afkomanda minna. Alla mína bernsku var talað um að hægt væri að laga Gatnabrún þannig að ekki yrði tjón á náttúruminum. Að gera hraðbraut á þessu sögulega svæði þar sem Sveinn Pálsson, náttúrufræðingur og læknir alls Suðurlands á sér hvílastað að ekki sé talað um Baðstofuhelli þar sem Jón Steingrímsson bjó fyrst, er gróft skemmdarverk og særir marga. Mér segir svo hugur að fleiri séu mótfallnir þessu en meðmæltir svo ekki sé talað um allan kostnaðinn þetta er óráðsía að alla verstu gerð. Í nafni náttúruverndar mótmæli ég þessu yfirgangi gagnvart grandvöru fólki sen elskar þetta svæði sem ekki er bara þjóðgærsemi heldur á heimsmælikvarða.

Virðingarfyllt

Guðrún Björk Tómasdóttir

2809533269

249 Guðrún Tómasdóttir

250 Haukur Pálmason

Mig langar að minnast á hættu af skriðuföllum á núverandi vegi og leið 4 undir hlíðum Reynisfjalls og við grafarhól og benda á hvort þurfi að ransaka þær hlíðar og það svæði með tilliti til hættu af aurskriðum.

251 Eyjólfur Jarl Einarsson

Legg til göng gegn um Geitafjall sem byrja sirka við Litla hvamm og enda við Rauðháls. Fylgja svo valkosti 4 varðandi Gatnabrún. Breikka og bæta veg meðfram Reynisfjalli og leggja þjóðveg í stökk gegnum Víkur þorp þar sem hann er í dag

252 Eyjólfur Jarl Einarsson

Smá endurbætur á fyrri tillögu:

Legg til göng gegn um Geitafjall sem byrja sirka við Litla hvamm og enda milli Rauðháls og Brekkna 3. Fylgja svo valkosti 4 varðandi Gatnabrún. Breikka og bæta veg meðfram Reynisfjalli. Setja upp vegrið meðfram veginum og leggja þjóðveg í stökk gegnum Víkur þorp þar sem hann er í dag

Verði skipulagslínan og þeir valkostir sem varða gerð jarðgangna um Reynisfjöru í gegnum Reynisfjall yfir í Víkurfjöru að veruleika hef ég eftirfarandi athugasemdir sem eigandi húss í Vík sem ég dvel í í 2-3 mánuði á ári: Það að draga þjóðveginn úr þéttbýli hefur sína kosti. Hins vegar að draga hann niður í fjöruna, hefur mikla ókosti. Það svæði sem þeir sem kjósa að nýta til útivistar, sem búa í Vík eða dvelja þar til lengri eða styttri tíma, er fjaran og hrapið (undir fjallinu). Að þurfa að fara yfir eða undir (geri þá fastlega ráð fyrir því að það verði gerð undirgöng undir veginn verði hann að veruleika) þjóðveg 1 til að njóta einna fallegust náttúruperlu Íslands (og heimsins) Víkurfjöru og Reynisdranga, dregur verulega úr upplifuninni. Þetta myndi draga úr því að ferðamenn færu inn í þorpið til að ganga niður í fjöruna. Það hefði áhrif á þá matsölustaði og söfn sem eru inni í þorpinu.

2. Barnaskólinn, leikskólinn, íþróttahúsið og sundlaugin eru steinsnar frá því ar sem leggja á þjóðveg 1. Þetta er leiksvæði ungra barna í vík í Mýrdal, hvort sem þau búa þar að staðaldri eða dvelja þar líkt og börnin í minni fjölskyldu. Leiksvæðið er til fyrirmyndar, en að bílar myndu keyra þar við á 90 km hraða hefði mikil áhrif á veru ungra barna í frímínútum eða á möguleika þeirra til að nýta sér íþróttavelli á svæðinu í sínum frítíma. Ekki væri óhætt að hleypa börnunum einum út á svæðið, sem verður að teljast hið mest aðlaðandi fyrir börnin sem koma úr borginni að fá að gera. Foreldrum barna sem leika sér á svæðinu yrði ekki rótt og þyrfti að væntanlega að leggja í miklar framkvæmdir til að koma í veg fyrir að börnin kæmust auðveldlega út af svæðinu, upp á veginn. Svo ekki sé talað um hljóðmengun sem hlytist af umferðinni fyrir þá sem nýta svæðið til útiveru, bæði börn og fullorðna. Þá ber að minnast á að hestaleiga á svæðinu nýtir svæðið til útreiðatúra sem eru einstakir á heimsmælikvarða. Sú upplifun yrði ekki eins ef riðið væri uppvið þjóðveg 1. Mikið fuglalíf er í hrapinu og á hrapið sér mikla sögu og eru til sérstök hagsmunasamtök um það og varðveislu þess. Þetta er gríðarlega fallegt svæði, sem yrði bókstaflega eyðilagt ef göng kæmu í gegnum fjallið. Ég ætla ekki að setja mig í spor íbúa í Vík, enda bý ég ekki þar að staðaldri þó ég dvelji þar mikið. Á þeim fjölmörgu ferðum sem ég hef ekið til Víkur og mín fjölskylda, í hvaða veðrum sem er, hefur Gatnabrún aldrei verið ófær. Taka verður til greina hversu oft vegurinn er ófær, t.a.m. í samanburði við aðra hluta þjóðveg 1, vega hagsmunina við jarðgöng í gegnum reynisfjalli á móti þeim hagsmunum við að vegurinn sé ófær í e-n tíma á hverju ári.

Líta verður jafnframt á hagsmuni þeirra sem eru hlynntir gerð jarðgangna og þeirra sem ekki eru það. Þeir sem eru hlynntir hafa persónulegra hagsmuna að gæta, t.d. að geta flutt eigin vörur fljótar og án takmarkana frá Vík og svæðinu þar austan við. Fara verður varlega í að taka þá hagsmuni til greina við matið.

Mitt atkvæði fer til Valkostar 4. Það er lang skynsamlegasti kosturinn í stöðunni.

253 Hildur Sunna Pálmadóttir

Tel að leið 4 gula línan sé besti kosturinn. Má fara suður fyrir Geitafjall og svo strax aftur inn á núverandi veglínu og svo áfram eins og gula línan segir. Skemmir minnst og kostar minnst. Númer eitt er að hlífa Dyrhólaósnum og Víkurfjöru. Það sem fylgismenn gangna í gegn um Reynisfjall kalla fjallveg er 120 m yfir sjávarmáli, eða eins og efri byggðir í Breiðholti. Fáránlegt. Með gulu línunni fáum við góðan og öruggan veg og hlífum náttúruperlum Mýrdals.

254 Björn Georg Björnsson

Ég er ættaður úr Vík í Mýrdal og við fjölskyldan eigum afdrep í litlu húsi í Vík þar sem langafi Sæmundur Bjarnason og langamma Oddný Runólfsdóttir bjuggu. Við heimsækjum þetta litla hús mörgum sinnum á ári og njótum þess að röltu meðfram Reynisfjalli framhjá gömlu kartöflugörðunum og klifrum ætíð upp í stuðlabergsskúta í fjallinu þar sem er dásamleg útsýn frá þorpinu yfir melgresið og til sjávar þar sem ströndin teygir sig óendanlega langt til austurs.

Þaðan er haldið áfram göngu niður á strönd. Stöðug umferð fugla úr fjallinu er út á haf, lundi, fýll og fleiri tegundir sem gera upplifunina enn tilkomumeiri. Síðan er gengið eftir fjörunni og sest niður og hlustað á brimið og fuglahljóðin. Þarna týnist tíminn eins og segir í laginu fallega. Þetta er algjörlega einstakur staður sem á engan sinn líkan.

Ef þarna ætti að koma þjóðvegur útúr Reynisfjalli þvert yfir þessa paradís væri verið að eyðileggja allt sem tengist þessari upplifun, hún væri einfaldlega ónýtt að öllu leyti. Fallegi stuðlabergsskútinn yrði að öllum líkindum á þeim stað þar sem göngin eru teiknuð koma útúr fjallinu. Þarna yrfði sjónmengun, hljóðmengun og mengandi útblástur bifreiða og flutningabíla sem þarna færu brunandi um. Að reyna að njóta friðarins á rölti meðfram ströndinni meðfram þjóðvegi er bara engin leið. Að sitja í fjörunni með barnabörnum að leik, hlaupandi frjáls um ströndina og byggja sandkastala og hoppa fram af melgresinu og kútveltast niður í fjöru væri einfaldlega ekki í boði lengur um ókomna tíð.

Svo eru það ferðamennirnir sem við höfum sífelld meiri tekjur af. Þeir eru líka partur af þessu dæmi öllu. Ég vinn við kvikmyndagerð og hef farið með marga útlendinga á þessar slóðir til að mynda og upplifa og það eru alltaf sömu viðbrögðin sem ég fæ frá þeim. Þeir verða algjörlega orðlausir yfir þessari fegurð og enginn þeirra hefur upplifað neitt þessu líkt og þeir hafa ferðast um allan heim.

Gott dæmi er þegar Japani sem hafði gengið berfættur þvert yfir landið til Skagafjarðar og til baka niður Sprengisand og um Fjallabak niður til Víkur þar sem fór hans endaði, grét af þeirri upplifun sem hann varð fyrir þegar hann kom í Víkurfjöru og átti engin orð yfir þeirri gleði sem þyrmdi yfir hann þarna í fjörunni. Ég get nefnt fjölmörg dæmi og eitt þeirra var að menn sem voru að gera heimildarmynd um ferðalag sitt á Íslandi ákváðu þegar þeir sáu Víkurfjöru að þarna væri kjörið að taka upp senu þar sem aðalleikarinn er einn með sjálfum sér að ganga um fjöruna til að ná þessu nógu vel var ákveðið að mynda með dróna til að upplifunin af þessari víðáttumiklu fegurð kæmist til skila.

Annað dæmi á öðrum stað, en það var í fjörunni sem liggur vestan við Dyrhólaey þar sem einnig á að eyðileggja með þjóðvegi samkvæmt þessu skipulagi. Þarna var ég með Bandarískum leikstjóra sem hafði farið til 65 landa í vinnu sinni á marga fallegustu staði heims. Þarna gengum við saman í fjörunni í nánast algjörri þögn, bara brim og fuglar, Mýrdalsjökull blasti við og svo fjaran endalaus og Dyrhólaey ekki langt undan. Hann féll á hnén og fórnaði höndum og sagðist aldrei hafa upplifað aðra eins fegurð og friðsæld nokkurs staðar í heiminum. Þetta var mjög sterk andleg upplifun sem hann varð fyrir og hann var lengi að jafna sig og talaði ekki um annað það sem eftir var ferðarinnar.

256 Úlfur Alexander Einarsson Það sem ég er að reyna að benda á er erfitt að færa í orð, þetta er ekki hægt að setja upp í Excel skjal heldur verða menn að upplifa þetta á eigin skinni til að átta sig á hinu raunverulega verðmæti sem hér á í hlut. Og verðmætin eru svo sannarlega í krónum talið líka, alveg gríðarleg. Þessi framkvæmd má einfaldlega ekki eiga sér stað eins og hún er upp sett í skipulagslínu, valkosti 1b, 2 og 3 þar sem farið er í gegnum Reynisfjall á fallegasta hluta fjallsins. Nær væri að fara í gegn ef menn vilja endilega bora, þar sem þjóðvegurinn liggur nú þegar, þó það sé lengra og dýrara. Ég er viss um að afkomendur okkar allra væru til í að leggja í púkkið til að koma í veg fyrir þetta slys, já og allir ferðamennirnir sem eiga eftir að koma. Framtíðin er að fylgjast með og mun ekki fyrirgefa svona lagað.

257 Katrín Erla Friðriksdóttir Ég mótmæli harðlega fyrirhuguðum áformum um göng í gegnum Reynisfjall. Þetta er ólýsanleg vanvirðing við náttúruna og þá sem hennar vilja njóta. Einnig yrði skaðinn gífurlegur fyrir lífríkið á svæðinu og að sjálfsögðu ferðamenskuna sem þorpið byggir á nánast alla sína afkomu. Verðmæti Reynisfjalls og fjörunnar verður aldrei lýst með orðum.

258 Bjarki Harðarson Ég mótmæli þjóðvegi um Mýrdal og göngum í gegnum Reynisfjalls vegna hræðilegrar náttúruspillingar.

259 Bjössi Þett ógnar dýralífi og náttúrunni, hættiði þessu djöfulsins rugli hálfvitarnir ykkar. Það er ekkert að veginum inni Vík.

260 Lind Einarisdóttir Algjörlega fráleitt að skemma þessa náttúruperlu með þessum hætti.

261 Helgi Hrafn Jónsson Komið þið sæl,
Í guðanna bænum ekki láta slík náttúruspjöll eiga sér stað eins og að færa vegstæði þjóðvegur nr 1 fyrir neðan byggðina - fjaran og allt nærumhverfi hennar er raunverulega einn fegursti staður á jarðríki; sannkölluð náttúruperla. Þarna áum við fjölskyldan oft á hverju ári á leið í Meðallandið, og njótum þess að eiga viðskipti í bænum.

261 Helgi Hrafn Jónsson Ég mótmæli þessum áformum harðlega.
Virðingarfyllst. Helgi Hrafn Jónsson

262 Ólafur Hauksson Hefur verið skoðað að byggja frekar vegskála yfir þann hluta núverandi vegar sem er erfiðastur yfirferðar í vallyndum veðrum? Jafnvel þó að slíkur vegskáli þyrfti að vera 2-3 km langur, þá má vera ljóst að hann yrði margfalt ódýrari en fyrirhuguð gangagerð og tilheyrandi rask.

262 Ólafur Hauksson Án vafa mætti byggja vegskálann meðfram núverandi vegi, þannig að vegfarendur hefðu ávallt val um leið.

Grétar Már Ragnarsson Ég mótmæli harðlega fyrirhuguðum framkvæmdum vegna skaða sem þær munu valda á ósnortna náttúru og fuglalíf.

263 Amazeen

264 Sævar Steinn Guðmundsson Ég mótmæli fyrirhuguðum framkvæmdum vegna áhrifa á náttúru, dýralíf og mannlíf í þorpinu.

265 Sigrún Karls Kristínardóttir Ég mótmæli fyrirhuguðum framkvæmdum vegna áhrifa á náttúru, dýralíf og mannlíf í þorpinu.

Margrét Aðalheiður Ég mótmæli fyrirhuguðum framkvæmdum vegna áhrifa á náttúru, dýralíf og mannlíf í þorpinu. Þessar

266 Þorgeirsdóttir framkvæmdir eru ekki með hag íbúa og umhverfis í brjósti.

Þrátt fyrir að ég hafi mikinn skilning á samgöngubótum þykir mér inngripið í náttúru svæðisins og þorpið sjálft of mikið.

Hvað hefur breyst hjá Vegagerðinni, hvernig stendur á að Vegagerðin er farin að hanna veg á veglínu sem hún hafnaði fyrir örfáum árum síðan.

Það að láta sér detta til hugar að leggja þjóðveg á óstöðuga sandströnd ber vott um mikið ábyrgðarleysi, sem er eins og við mátti búast komið frá þeim hópi eldri borgara í Mýrdalshrepp sem börðu þessa veglínu inn á aðalskipulag sveitafélagsins.

Getur vegagerð tekið ábyrgð á vegi sem er lagður á sandströnd svo nálægt sjó og tryggt öryggi vegfarenda sem munu fara þar um í öllum veðrum. Í hvassri suðvestan átt er svo mikill sandbilur þarna á væntanlegu vegstæði að heimamenn fara alls ekki þangað.

Þarna kemur sandurinn beint upp úr fjörunni þannig að það er ekki nokkur leið að verjast honum, það er vel þekkt í Vík að sandur berst alla leið upp í þorpið og stundum þannig að það þarf að moka honum burt með stórum vinnuvélum.

Ef Vegagerð hagnar og setur veg á þetta svæði, er þá allt það tjón sem á eftir að verða á bílum á þessu svæði vegna sandfoks væntanlega á ábyrgð Vegagerðarinnar.

Annað sem er ófyrirséð er að veginn þarf að verja fyrir Atlandshafinu til næstu 100 ár, það er vel þekkt að stöndin hefur farið mun nær þorpinu en hún er nú.

Um aldamótin 1900 voru einungis rúm 100 metrar til sjávar frá fremstu húsum í Vík. Siglingastofnun var búin að gera ransóknir á sjávarbotninum fyrir utan Vík, þar er sjávarbakki sem skilur að grunnið og djúpsjóinn, þessi bakki kemur nær landi sem nemur um einum til tveimur metrum á hverju ári sem mun skila úthafsöldunni nær vegstæðinu á hverju ári með stærri landöldu og aukinni hættu á sjávarflóðum.

Mýrdalsmeginn við Reynisfjall liggur skipulagslína um allört veðravíti, í hvassri austan og norðaustanátt er miklu verra veður í Reynishverfi en með Bæjunum þar sem núverandi vegur er, oft þegar ég er á ferðinni í hvassri austan og norðaustan átt er ágætis ferðaveður á núverandi láglandisvegi frá Skarphól að Gatnabrún en á sama tíma fýkur vatnið í stórum strókum á Dyrhólaósi, frá austri til vesturs, það eitt segir mér sem atvinnubílstjóra og framkvæmdastjóra Flutningafyrirtækis að þar sem vatn er farið að fjúka af stöðuvötnum er ekki ferðaveður fyrir stóra flutningabíla.

Eins er auðvelt að bera saman veðurstöðina í fjallsenda og veðurstöðina á Vatnsskarðshólum og þar kemur fram að það er síst betra veðurfar á Vatnsskarðshólum, vindhviður oft meiri og þar liggur veglínan þvert á vindhviðu áttia, austan og nortaustanátt, þannig að á skipulagslínunni er mun lengri vegkafli sem verður með hættulegum vindhviðum allt frá Reynishverfi að Skeiðflöt, það er ekki samkvæmt markmiðum aðalskipulagsins.

Hitt er svo enn alvarlegra mál, sem snýr að þeim óafturkræfu náttúru spjöllum sem þessi aðalskipulags veglína og systur hennar, hafa í för með sér og við sem íbúar höfum engan rétt til að spilla þessu stórkostlega umhverfi,

Veglínan sem er á aðalskipulagi liggur yfir sjávarleirur sem njóta verndar, Gróðursælar nýræktir nytja- og garðlönd Bænda sem reiða afkomu sína á þessi svæði.

Allar jarðir í Mýrdal eru landlitlar með tilliti til ræktanlegs lands.

Þar að auki kljúfa þessar veglínur hina Dýrmætu strönd sem Víkurfjara er, frá þorpínu og spilla þar með þeirri náttúruferlu sem þessi heild er, frá fjöru til Jökulls Þetta á einnig við í Mýrdalnum með upplifun allra þeirra sem koma á Dyrhólaey og fara í Reynishverfi, þessar veglínur 1 - 3 spilla allar þessari náttúru heild sem þær eru lagðar yfir.

Það er vel hægt að ná fram öllum markmiðum um umferðaröryggi og greiðfærni með endurbótum á núverandi vegstæði.

Með smávægilegri hliðrun á veginum um Skarphól til norðus- vestur má draga úr brattanum og lengja brekkuna auk þess að draga úr beyjunni við Brekkur 1 svo með því að fara smávægilegan sveig til suðurs austan við Skagnes og fara þar út á mýrarnar með mjúkum sveig í átt að Gatnabrún kemur fram veglína með löngum sjónlengdum og talsverð stytting á vegalengd, vegurinn færir fjær bæjunum og vegtengingum fækkar verulega, hallin í Gatnabrún verður minniháttar og stefnan góð þannig að flutningabílar geta haldið fullri ferð alla leið. svo mætti hliðra veginum til frá Reynishverfisvegi og fara neðan undir bakkanum sem vegurinn liggur um núna og þá um leið komin í skjólsælla veður.

Ef vill væri svo einfalt að setja vegskála frá Selhrygg að Skjónugili ca. 1 - 1,5 km. láta svo veginn fara áfram í gegnum þorpið í Vík en setja upp vegrið, Göngubrú og undirgöng fyrir gangandi vegfarendur til að auka öryggi þeirra.

Auðbert og Vigfús Páll ehf er tæplega 50 ára vöruflutningafyrirtæki með mikla reynslu af ferðum í öllum veðrum á svæðinu frá Vík til Reykjavíkur. Á þeirri leið í Austan og norðaustan- norðvestan stormun eru Eyjafjöll sá staður sem oftast er ekki fært að fara vegna Veðurhæðar um næst þar á eftir er Hellisheiði vegna snjósöfnunar svo Skógar og Sólheimasandur Veðurhæð og snjósöfnun, þar næst Steigaroddar(frá Klifanda að Skeiðflöt) þegar það er orðið illfært þar vegna vinds er líka orðið hæpið að fara frá Gatnabrún til Víkur engin af þeim veglínunum sem vegagerðin hefur til skoðunar breitir þessu ástandi nema mögulega lína 4 með þeirri útfærslu sem ég lísti hér fyrir ofan.

Með Bestu kveðju

Vigfús Páll Auðbetsson

268 Vigfús Páll Auðbertsson

framkv.st. Auðbert og Vigfús Páll ehf

269 Þórunn María Einarsdóttir

Ég mótmæli fyrirhuguðum framkvæmdum um Mýrdal, vegna áhrifa á náttúru, dýralíf og mannlíf í þorpinu.

Ég vil mótmæla harðlega að nýr vegur verði lagður fyrir sunnan þorpið í Vík og jarðgöngum í gegnum sunnanvert Reynisfjall og veg fyrir ofan Dyrhólaós. Tel að þetta sé algjör eyðilegging á þeirri náttúruferlu sem er að finna í fjörunni í Vík auk nátturunnar við Dyrhólaós. Ég hef samt fullan skilning á að fólk vilji umferðina framhjá þorpinu og að losna við veginn fyrir norðanvert Reynisfjall um Gatnabrún, en tel að það sé hægt að leysa á annan hátt eins og kemur að hluta til fram í öðrum valkostum. Finnst þó vanta þann möguleika að fara með göngin í gegnum fjallið rétt fyrir innan þorpið og þannig losna við veginn um Gatnabrún og ekki síður veginn inn með fjallinu að austanverðu sem getur oft verið erfiður vegna veðurs.

270 Gylfi Geirsson

Athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna færslu Hringveggar (1-b2_b4) um Mýrdal. Komið hefur fram að þegar hafi borist fjöldi athugasemda við fyrirhugaða færslu hringveggarins byggt á neikvæðum áhrifum á Dyrhólaós. Við getum tekið undir þau rök, en viljum beina athyglinni að öðrum þætti, sem er ekki síður mikilvægur.

Það er mikilvægi þess að varðveita fegurð og aðdráttarafl Víkur í Mýrdal, sem ekki síst eru fólgin í óheftum tengslum þorpsins og þeirra sem þangað koma við ströndina. Þessi beini aðgangur íbúa og ferðamanna að fjörunni, sem liggur opin fyrir sjálfu Atlantshafinu, er ómetanlegt sérkenni þessa litla þorps.

Vík í Mýrdal er einn alvinsælasti ferðamannastaður landsins árið um kring. Árið 2018 heimsóttu rúmlega 2,3 milljónir erlendra ferðamanna landið með viðkomu á Keflavíkurflugvelli. Næstum helmingur þess fjölda, eða 1.2 milljónir, heimsóttu Vík. Flestir höfðu leitað upplýsinga í vefmiðlum, ferðahandbókum og bæklingum, og höfðu ákveðið að heimsækja Vík áður en til Íslands var komið. Rannsókn á ferðahegðun þeirra sýnir að þótt nálægð við náttúruperlurnar Dyrhólaey og Reynisdranga skipti staðinn miklu máli, skiptir þorpið Vík ekki síður máli. Rúmur helmingur ferðamannanna sagði fegurð Víkur og nágrennis vera meginástæðu heimsóknarinnar. Þar áttu flestir við ströndina (35%) og Reynisdranga (6%). Þetta endurspeglar styrk Víkur sem ferðamannaseguls. Að meðaltali dvöldu ferðamenn í Vík í um 16 klst og um 40% gistu yfir nótt á staðnum.

Það þarf því ekki að fjölyrða um mikilvægi ferðapjónustu fyrir samfélagið í Vík í Mýrdal. Það liggur fyrir að ströndin vegur mjög þungt í aðdráttarafli staðarins. Að spilla einstökum tengslum þorpsins við ströndina, sem eru svo snar þáttur í sérstöðu og fegurð staðarins, með því að setja hringveginn milli þorps og strandar er mjög varhugavert með tillit til efnahagslegs mikilvægis ferðapjónustu á svæðinu.

Óvíða er ágangur sjávar og landbrot jafn alvarlegt og í Vík. Það er mjög mismikið milli tímabila, sem er háð Kötlugosum og magni gjósku og ösku sem eldfjallið steypir í hafið og mynda eins konar varnargarð neðansjávar og geta varið ströndina áratugum saman. Þegar þetta efni hefur dreifst og ver ekki ströndina lengur, hefst tímabil landbrots sem getur numið tugum metra á ári.

Sérfræðingar mæla mjög eindregið og alvarlega gegn varnargörðum sem liggja meðfram ströndinni, því slíkt loki fyrir eðlilegt flæði sjávar innan garðs og utan, og valdi óbætanlegum skaða á lífríkinu innan garðs. Þar verði dauður sjór og ónýtt strönd.

Að leggja veg meðfram ströndinni kallar á að hann verði allur varinn fyrir ágangi sjávar. Þannig munu mikil varnarmannvirki fylgja veginum. Hann hlýtur líka að verða hækkaður í landinu. Þetta verður því ekki fyrirferðarlítill smávegur milli þorpsins og strandarinnar, heldur uppbyggður hringvegur með fyrirferðarmiklum varnargarði. Hann mun ekki bara loka aðgengi að ströndinni, heldur hafa mikil áhrif á útsýnið til sjávar.

Þetta mun hafa gríðarleg áhrif á ásýnd Víkur, og vinna gegn því sem laðar fólk að staðnum í dag.

Við viljum vekja athygli á því að áform um að leggja hringveginn milli þorps og strandar við Vík í Mýrdal mun vega beint að hagsmunum samfélagsins sem ferðamannastaðar.

Virðingarfyllt

Dr Guðrún Pétursdóttir

Stjórnarformaður Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála

Guðrún Pétursdóttir, Anna
271 Dóra Sæþórsdóttir

Dr Anna Dóra Sæþórsdóttir

Prófessor í ferðamálafræði og deildarforseti Líf- og umhverfivísindadeildar H.Í.

272 Magnus Thorstenn

Ég er einn af eigendum sumarbústaðs í landi Prestshúsa í Mýrdal. Ég mótmæli fyrirhuguðum breytingum á þjóðveginum sem liggur um Mýrdal, þá sérstaklega þeim áformum um að færa veginn nær Dyrholaós og gera jarðgöng í gegnum Reynisfjall. Mín skoðun er sú að nýr vegur mun hafa neikvæð áhrif á umhverfi Reynishverfis og nánast eyðileggja þá náttúruperlur sem Reynisfjara og Dyrholaós eru. Ég sé ekki nauðsyn þess að fórna þeim á altari "meiri hraða." Það er ekkert að því að sumir vegir, eins og núverandi vegur til Víkur séu soldið erfiðir. Það sama á við um Kampana og fleiri. Slíkir vegir eru íslenskir vegir og það er engin nauðsyn að breyta þeim í 'autobahn'. Ég tel að Valkostur 4 sé betri lausn og meir í takt við umhverfi og sögu Myrdals.

30 . janúar 2021, Hvolsvelli

Þjóðvegur í Víkurfjöru með göngum gegnum Reynisfjall

Ég vil leyfa mér að mótmæla eindregið áformum um að þjóðvegurinn um Vík verði lagður í Víkurfjöru og að jarðgöng verði gerð í Reynisfjall vegna þjóðvegarins á þeim stað. Þessi áform eru glapræði og náttúruspjöll ekki síst í ljósi þess að mun betri, hagstæðari og umhverfisvænni kostur er í boði. Víkurfjara er einstök náttúruvin sem íbúar Víkur njóta og gestir sem þangað koma heillast af. Þarna njóta menn friðsældar og samveru við náttúru landsins þar sem hún sýnir sína bestu kosti. Allsstaðar er ríkulegt dýralíf og ægifagurt Reynisfjallið rís stundum ögrandi yfir þeim sem það nálgast en er þó ávalt heillandi. Þar eru Reynisdrangarnir og sjórinn sem á það til að verða afar máttugur þegar hafrótið nær sér upp og rífur kyrrðina. Þetta er stórkostleg náttúrusköpun og fegurð sem enginn mannlegur máttur hefur leyfi til að ógna á nokkurn hátt. Það væri skömm sem ekki er hægt að bæta. Ekki stíga þessi ógæfuspor.

Á undanförunum árum hefur með fjölgun ferðamanna orðið mikil uppbygging í Vík og Mýrdalnum. Þakka ber sérstaklega mikilli náttúrufegurð sem er alls staðar og allt um kring. Saga fólksins er líka sérstök þar sem kynslóðirnar hafa lengst af þroukað við talsverða einangrun umlukin stórflyótum og hafnleysi. Allt þetta hefur aðdráttarafl fyrir ferðamenn og margir íbúar hafa undanfarið kostað miklu til við að geta tekið vel á móti gestunum. Ferðaþjónusta er orðin stór atvinnugrein. Víkurfjara hefur afar mikið aðdráttarafl og þangað streymir fólk sem nýtur áningar í Vík. Þar er minnisvarði um útlenska sjómenn sem komu um langan veg. Nú þarf líka að reisa á þessum stað veglegan minnisvarða um íslenska sjómenn sem réru úr fjörunni til að draga björg í bú. Þessir menn sýndu æðruleysi og seiglu til að komast af með það sem lífið bauð uppá.

Í fjallinu fyrir ofan fjöruna hafa orðið gríðarlegar grjótskriður. Eftir stendur nú tilkomumikil uppgröin Urðin og Hraði. Sennilega er ekki ráðlegt að ónáða bjargfuglinn og fjallið með sprengingum sem gætu komið af stað óþarfa grjótskriðum sem hafa verið afar stórvaxnar í þessu fjalli. Ferðamenn framtíðarinnar munu áfram og í vaxandi mæli sækja í ósnortna Víkurfjöru sem virðist bókstaflega soga til sín fólk. Þannig mun ef rétt er á haldið fjölbreytt fjárfesting í nýjum atvinnuvegi skila arði. Ekki bregðast ykkar miklu ábyrgð. Í skýrslu frá VSO RÁÐGJÖF í desember 2020 varðandi Mat á umhverfisáhrifum er tillaga um annað mun hagstæðara og betra vegstæði. Valkostur 4 heitir sá kostur sem ég tel afar skynsamlegan. Þessi leið er ofan byggðar í Vík og er öll mjög tilkomumikil hvort sem ekið er til austurs eða vesturs milli Víkur og vegamótanna við Skeiðflöt. Þetta fagra landslag skiptir miklu máli og laðar marga vegfarendur til að vilja dvelja á svæðinu. Þannig verða þá til viðskipti í ferðaþjónustu sem skipta orðið svo miklu fyrir afkomu íbúanna og samfélagsins. Í dag er ekki lengur aðalatriðið að flytja dauða vöru fljótt um styðstu leið sem völ er á. Í bílunum er lifandi fólk sem nýtur ferðarinnar og sem íbúarnir vilja eiga samskipti við. Í Vík og Mýrdalnum sjálfum er búið að fjárfesta mjög mikið til að geta tekið vel á móti ferðamönnum og þá skipti aðgengi og sýnileiki frá Þjóðveg 1 miklu máli þegar staðarval var ákveðið. Það er ekkert eftirsóknaveitt að aka nú inn í jarðgöng í þessu einstaklega fagra umhverfi og það er heldur ekki til þýði að jarðefni úr jarðgangnagerð sé hlaðið upp ofan á fagurt landslagið. Jarðgöng eru mjög þýðingarmikil þar sem samgöngur eru torfærar eða hættulegar yfir háar heiðar. Slíkt á ekki við í Mýrdalnum þó vissulega væri gott að bæta þjóðveginn.

En með því að velja Valkost 4 verður til besta og líklega ódýrasta vegabótin sem er öll byggð á mjög traustu og föstu landi en ekki á landfræðilega ungri sandfjöru sem hefur á seinni árum eins og elstu menn muna verið

ýmist að hlaðast upp eða hverfa. Þurft hefur miklar og stöðugar ráðstafanir til að sandurinn skolist ekki burt en þar með gengi sjórinn aftur upp að byggðinni sem sjálf hefur á seinni árum verið sífellt að þokast nær sjónum. Þegar menn hófu fyrst að byggja á Fitinni sem svo var kölluð, þar sem Sunnubrautin er nú, þá mun presturinn í Víkurkirkju hafa lagt út frá því í stólræðu að „nú byggðu menn á sandi“. Einhver varúð fylgir slíkum orðum sem er skynsamlegt að hafa í huga. Víkurfjara er í núverandi mynd mikill segull á fólk, þá sem búa á svæðinu og hjá ferðamönnum þar sem hún heillar og slær í gegn. Upphækkaður grjótvarinn vegur á þessum stað hefur önnur og óæskileg áhrif sem á lítið skylt við óspillta náttúru. Byggðin á sandinum verður þá umlukin hærra landi á alla vegu eins og hún væri ofan í skál. Þar er ekki gott að vera. Frá byggðinni á sandinum séð verður útsýnið skert, brimið og skipin verða síður sýnileg svo og Reynisdrangarnir þar sem rómað sólsetur mun líklega láta á sjá. - Þessi vegaframkvæmd er ekki í þágu ferðaþjónustu sem hefur dafnað vel í Mýrdalnum. En í hverra þágu þá? Göng í einkaframkvæmd? Sæmundur Holgersson, kt.080546-4679

Athugasemd til Vegagerðarinnar

Nú stendur til að bora göng í gegn um Reynisfjall og leggja þjóðveginn eftir endilöngum sjávarkambinum við Víkurfjöru og aðskilja ströndina og þorpið. Þetta er eyðilegging á einni fallegustu strönd í heimi (skv. tímaritinu National Geographic) en hún er helsta aðdráttarafi ferðamanna til Víkur.

Sjávarströndin er síbreytileg og gera þarf mikinn varnargarð til að vernda veginn sem verður um 11 m breiður og 7 m hár, eða eins og þriggja hæða hús. Ásýndin verður skelfileg með veginn og umferðina þarna.

Fjarlægðin upp að þorpinu er mjög lítil og vegurinn mun liggja mjög nálægt barnaskólanum. Víkurbúar og ferðamenn eiga að fá tvö "rör" undir veginn til að komast í fjöruna!

Og hvað með Kötlugos og flóð sem fylgja þeim? Hefur einhver hugsað um það? Hvað gerist þegar göngin lokast vegna flóða og Vík einagrast?

Veljið leið 4 sem hlífir náttúrunni mest og kostar minnst, og hættið við göng og veg um Víkurfjöru.

274 Póra Jónsdóttir

Póra Jónsdóttir

Nú stendur til að bora göng í gegn um Reynisfjall og leggja þjóðveginn eftir endilöngum sjávarkambinum við Víkurfjöru og aðskilja ströndina og þorpið. Þetta er eyðilegging á einni fallegustu strönd í heimi (skv. tímaritinu National Geographic) en hún er helsta aðdráttarafi ferðamanna til Víkur.

Sjávarströndin er síbreytileg og gera þarf mikinn varnargarð til að vernda veginn sem verður um 11 m breiður og 7 m hár, eða eins og þriggja hæða hús. Ásýndin verður skelfileg með veginn og umferðina þarna.

Fjarlægðin upp að þorpinu er mjög lítil og vegurinn mun liggja mjög nálægt barnaskólanum. Víkurbúar og ferðamenn eiga að fá tvö "rör" undir veginn til að komast í fjöruna!

Og hvað með Kötlugos og flóð sem fylgja þeim? Hefur einhver hugsað um það? Hvað gerist þegar göngin lokast vegna flóða og Vík einagrast?

Veljið leið 4 sem hlífir náttúrunni mest og kostar minnst, og hættið við göng og veg um Víkurfjöru.

275 Björn G Björnsson

Ég hef hagsmuna að gæta vestan til á svæðinu, þar sem ég er ættuð þaðan og á hluta í Garðakoti 201756 sem eru þrjár spildur sem myndu allar klofna í tvennt og lítið standa eftir ef að farið væri eftir skipulagslínunni og þ.a.l. valkost 1b og 3.

Ég tel enga skynsemi í því að færa veginn niður fyrir Geitafjallið, styttingin er engin og þessi vegkafla hefur ekki verið farartálmi.

Búið er að leggja veg innan landareinarinnar okkar og komið rafmagn og vinnuskúr og verið að undirbúa byggingu tveggja sumarhúsa sem hafa útsýni yfir Dyrhóley og Reynisdrangana. Með tilkomu vegar þarna yrði þjóðvegur eitt rétt framan við sumarhúsin og beitarhólfinn yrðu nokkur lítil hólf, vatnslaus að hluta.

Nokkur atriði væri hægt að nefna sem ég tel ekki til bóta vestan til eru:

-Mikið mýrarfen við ósinn og sunnan við Geitafjall og sunnan og vestan við Vesturgerði

-Farið verður í gegnum þetta byggð og sumarbústaðabyggð

-Framkvæmdin klífur mjög margar litlar landareignir (m.a. Dyrhóla, Garðakot 1, Garðakot 2 (sumarbústaðaland), Litlu-Hóla og Vatnsskaðrshóla og Hryggi)

-Farið er yfir svæði á náttúruminjaskrá með miklu fuglalífi

-Mjög nálægt Loftsalahelli og Gálgakletti sem er á náttúruminjaskrá

-Í mikilli nálægð við friðlýst svæði kringum Dyrhóley

-Miklar vindhviður sunnan við Vesturgerði (89m) og Geitafjall (154m), örugglega mun meiri heldur en fyrir norðan garðana í norðaustan og austan átt, þar sem það er þrenging á milli fjallanna/garðanna. (Siðasata vetur fauk þung kerra þarna tvisvar sinnum samtals 66m.

Ég mæli með valkosti 4, endurbætta núverandi leið.

Ég tel að með skipulagslínunni sé verið að fórna of miklu fyrir of lítið.

Virðingarfyllst

276 Jarprúður Þórarinsdóttir

Jarprúður Þórarinsdóttir

277 Íris Guðnadóttir

Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum

lýkur. Tillaga að staðsetningu: Dyrhólaey, vinsæll frðamanna og ljósmyndastaður.

278 Íris Guðnadóttir

Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum

lýkur. Tillaga að staðsetningu: Reynisfjara, vinsæll frðamanna og ljósmyndastaður.

279 Íris Guðnadóttir

Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum

lýkur. Tillaga að staðsetningu: Þórisholt, búið að leggja vinnu i skipulag og hönnun á ferðamanna og gististað.

Ný veglína dregur mjög úr útsýni frá bæjarstæðinu að Dyrhólaey og Reynisfjöru.

280 Íris Guðnadóttir

Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum

lýkur. Tillaga að staðsetningu: Suðurbrún Reynisfjalls, vinsæll frðamanna og ljósmyndastaður.

281 Íris Guðnadóttir

Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum

lýkur. Tillaga að staðsetningu: Víkurkirkja, vinsæll frðamanna og ljósmyndastaður.

282 Magnus Bödvarsson	<p>Hef áhyggjur af áhrifum vegalagningar við Dyrhólaós, aðallega á fuglalíf á svæðinu sem er mikið, sérstakt og viðkvæmt. Þá verður af þessu bæði hávaðamengun og birtuáhrif af umferð að kvöld-og næturlagi fyrir mig í Presthúsum.. þetta mun hafa alvarleg áhrif á lífríki svæðis sem er á náttúruminjaskrá UNESCO.</p> <p>Að auki tel ég ekki fýsilegt að leggja veg svo nærri fjörunni í Vík sem er ákaflega óöruggt vegstæði og að auki að fórna íþróttasvæði bæjarins.</p> <p>Þá mun þetta gera aðgengi að Víkurfjöru mun erfiðara fyrir heima- og ferðamenn og hafa verulega skaðleg áhrif á dýralíf og gróðurfar við sunnanvert Reynisfjall.</p> <p>Hættuleg hugmynd sem að auki er rándýr, lagfærum veginn sem þegar er til staðar.</p>
283 Íris Guðnadóttir	<p>Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum lýkur. Tillaga að staðsetningu: "Verzlunarmiðstöðin" helsta stopp ferðamanna í Vík m.t.t. sölu og þjónustu. Mikil uppbygging á þessu svæði undanfarin ár, gagnert til að þjónusta ferðamenn. M.a. gert út á aðgengi að Víkurfjöru og útsýni yfir Reynisdranga.</p>
284 Íris Guðnadóttir	<p>Ljósmyndir sem sýna mögulega ásýnd valinna svæða eftir að framkvæmdum lýkur. Tillaga að staðsetningu: Loftsalahellir, ferðamannastaður og friðaðar fornminjar.</p>
285 Íris Guðnadóttir	<p>Áhrif nýrrar veglínu á skipulagða frístundabyggð í landi Þórisholts. Merkt F6 í Aðalskipulagi Mýdalshrepps. Áhrif m.t.t. hljóðvistar og útsýnis. Verður frístundabyggð möguleg yfir höfuð vegna nálægðar við veg?</p>
286 Íris Guðnadóttir	<p>Áhrif nýrrar veglínu á skipulagða frístundabyggð í landi Reynisholts 1. 6 ha svæði merkt F4 í Aðalskipulagi Mýdalshrepps. Áhrif m.t.t. hljóðvistar og útsýnis. Verður frístundabyggð möguleg yfir höfuð vegna nálægðar við veg?</p>
287 Íris Guðnadóttir	<p>Hljóðvist í Þórisholti og útsýni frá Þórisholti.</p> <p>Óska eftir hljóðvistarmælingum í nágrenni veglínunnar nánar tiltekið í Þórisholti. Í Þórisholti er búið að skipuleggja uppbyggingu á ferðamannaiðnaði. Búið er að leggja í vinnu og kostnað við hönnun, teikningar, deiliskipulag og fleira. Ljóst er að ný veglina hefur gífurleg áhrif á útsýni frá bænum og mögulega mikil áhrif á hljóðvist þar einnig. Við hönnun og skipulag hefur verið horft til útsýnis yfir Reynisfjöru og Dyrhólaeyjar. Það mun verulega skerðast með háum vegi sem byrgja mun það úrsýni.</p> <p>Áhrif á hljóðvist frá sjónum þ.e. ölduniðinn - í vissum vindáttum er sjávarniðurinn áberandi í Þórisholti, það er vinsælt meðal ferðamanna og sjávarniður er talinn hafa heilandi og róandi áhrif og er þetta hluti af sjarma staðarins. Er mögulegt að mæla hljóðvistarleg áhrif vegarins á sjávarniðinn, munu hár vegur minnka eða koma í veg fyrir þessi umhverfishljóð?</p>
288 Íris Guðnadóttir	<p>Hljóðvist í þorpinu, þegar þjóðvegur með hærri hraða fer framhjá þorpinu hlýtur það að hafa áhrif á hljóðvist í byggð kringum þjóðveginn. Nú vill sveitarfélagið skipuleggja byggð meðfram nýrri veglínu.</p>
289 Íris Guðnadóttir	<p>Athuga með mögulegar fornleifar við Sauðargarð.</p>

290 Íris Guðnadóttir

Hvernig verður með aðgengi landeigenda að nytjum í landi sínu, hvernig verður með aðgengi að leirunum m.t.t. fýlaveiði, netaveiði í Ósnum, gæsaveiði á mýrunum við leirurnar, útivist á ósnum frá leirunum t.d. kajak, veiði í Hvammsá. Verður gert ráð fyrir undirgöngum eða afleggjurum þarna á veglínunni. Í dag er vegur niður með Hvammsá og út á leirurnar

291 Íris Guðnadóttir

Áhrif veglínu á sjávarleirur sem eru á náttúruminjaskrá. Þarna er mikill fjöldi fugla, kríur, æðarkollur, mófuglar. Annað lífríki í ósnum sem ég kann ekki að nefna og er augljóslega mikilvægur hluti í fæðukeðju fuglanna.

292 Íris Guðnadóttir

Veglína liggur um landbúnaðarland, helstu atvinnuvegir Mýrdælinga eru ferðaþjónusta og landbúnaður. Mýrdalurinn er landlítill sveit. Gera ætti grein fyrir umfangi þess landbúnaðarlands sem er að tapast og hlutfalli þess m.v. allt landbúnaðarland í hreppnum.

293 Íris Guðnadóttir

Af hverju er línan gegnum eina skóginn á svæðinu? Er einhver vegtæknileg ástæða fyrir að línan þarf að fara þarna í gegn?

294 Íris Guðnadóttir

Hefur farið fram greining á nauðsynlegum vegtengingum við skipulagslínu eða aðra valkosti? Nýjar veglínur liggja um bújarðir og ræktarland. Ný veglína sker einnig á tenginguna við fjörur. Hefur verið farið greiningu á umferðarmannvirkjum sem þarf til að gera slíkar vegtengingar? Dæmi tenging þorpsins í Vík við fjöruna, tenging Reynishverfisvegjar við Þjóðveg, hringtorg? Nauðsynlegt er að fá upp á yfirborðið kostnað við slík mannvirki en ekki síst stærð og umfang í umhverfinu. Þar er nausynlegt að mínu mati að gera tölvuteikningar sem sýna m.a. tengingu við Reynishverfisveg og Reynisfjöru, tengingu milli Víkur og Víkurfjöru, tengingu við Dyrhólaey.

295 Íris Guðnadóttir

Kostnaðarmat sem þarf að skoða: Kostnaður sem bætist á vegagerðina og/eða sveitarfélagið vegna þess að áfram þarf að sjá um vegtengingar við þessa bæi sem eru við Þjóðveg nr. 1 í dag og því þarf áfram að halda við þeim vegi sem nú er til staðar.

Kostnaðarmat vegna uppbyggingu nýja vegarins um mýrilenið við Dyrhólaós vs. lengri göng. T.d. Göng frá Gatnabrún.

296 Íris Guðnadóttir

Tölulegar upplýsingar um ferðatálma

Í forsendum fyrir færslu hringvegarins er talað um núverandi Þjóðveg sem erfiðan ferðatálma í vetrarveðrum á leiðinni frá Hellisheiði til Reyðarfjarðar, dæmi:

119 m hæð ys. Er þetta hæsti punktur vegarins á leiðinni frá Hellisheiði að Reyðarfirði?

Hvernig eru tölulegar upplýsingar um þetta, hvenær er lokað við Reynisfjall vs. þegar lokað er undir Eyjafjöllum eða í Öræfunum? Ég myndi vilja sjá fjölda lokunardaga á þessum vegkafla Hellisheiði til Reyðarfjarðar. Hvernig er lokunardagur skilgreindur er það stuttur tími dags, heill dagur eða hvað? Þarna mætti setja upp töflu þar sem bornar eru saman lokanir á nokkrum stöðum frá Hellisheiði að Reyðarfirði. T.d. Hellisheiði, Þrengsli, Ingólfsfjall, Eyjafjöll, Sólheimasandur, Norðan við Reynisfjall, Mýrdalssandur, Öræfi, Þvottáskriður, Öxi, Fjarðarheiði, Breiðdalsheiði... Í þessum samanburði þyrfti að koma fram ef lokun tengist annarri t.d. Lokað við Vík af því að það er svo hvasst undir Eyjafjöllum o.s.frv.

Álit frá frístundahúss eiganda í Mýrdal.

Í mínu nánasta umhverfi í Reynishverfi mun nýr vegur við eða yfir ósinn breyta sumarhúsinu okkar, sem við erum að gera upp, í vegasjoppu, svo það sé sagt. Hljóð- og sjónmegun umferðarinnar á hringvegi og við gangnamunann vestan Reynisfjalls mun gera okkur fjölskyldunni ókleift að njóta náttúrunnar og friðsældarinnar sem við elskum við sveitina okkar.

Nýr vegur við ósinn eða yfir hann og göng í gegnum Reynisfjall tel ég að muni hafa gífurleg óafturkræf áhrif á fuglalíf og votlendi í Mýrdal sem við vitum að er einstakt á þessu svæði.

Sjónmengunin Víkur megin af vegi fyrir neðan byggð við fjöruna verður svo mikil að það er erfitt að setja í orð. Hafið og sandurinn á þessum slóðum er einn af fáum stöðum þar sem þessi fegurð er við áningarstað með svona mikla breidd í þjónustu. Yfirleitt eru fjörrur landsins ekki í byggð og því einstakt að geta gengið niður í fjöruna eftir að hafa notið þjónustunnar í Vík. Ég get ekki fullyrt það en Vík er líklega eina hafnarlaus sjávarþorpið á landinu við Hringveginn og það gerir það einstakt.

Áhrif hljóðmengunar gangnamunnans á friðsæld og náttúrefegurð beggja vegna Reynisfjalls verður mjög mikil og vil ég því sérstaklega minna á að meta hljóðmengun. Víkurmegin má búast við bergmáli þegar stærri bílar koma út úr og fara inn í gangnamunann sem mun glymja yfir þorpinu, Reynishverfismegin mun hljóðmengunin bitna mest hjá okkur í Harðavelli og ábúendur í Presthúsum og Görðum. Það verður ekki hægt að ræðast við úti við á pallinum hjá okkur. Það er sannarlega mikil umferð á Reynishverfisvegi þegar ferðamennskan er í hámarki en sú umferð er aldrei þungaflutningar og sú umferð hefst upp úr 9 á morgnanna og er að mestu lokið um kvöldmat.

Áhrifin á ferðamenskuna verða gífurleg, Reynisfjara verður vegastopp sem umbreytir upplifuninni algjörlega, ein fallegasta akstursleið landsins, að aka Mýrdalinn þar sem hringvegurinn er núna og horfa yfir ósinn, á Dyrhólaey og drangana mun fara fram hjá ferðamönnum sem og upplifunin að keyra niður í Vík og horfa yfir bæinn þar sem svarta fjaran kallar á mann mun gera það að verkum að ferðamenn keyra bara áfram, framhjá Vík. Það er því miður bara þannig. Vík er áningarstaður náttúrunnar vegna og ferðamennskan er aðalatvinnugrein Mýrdælinga. Göng og ferðamennska munu ekki fara vel saman.

Síðast en ekki síst ber að nefna að það er algerlega óhæft í nútímanum þegar við vitum það sem við vitum um náttúruvernd og ábata náttúrunnar fyrir þjóðina að reisa þetta mannvirki, veg og göng. Kostnaðurinn er svakalegur og þörfin engin þörfin á Vestfjörðum, Austfjörðum og Norðurlandi þar sem heilu bæjarfélögin eru innlyksa í marga daga á ári er svo miklum meiri að það er engin leið að afsaka það að setja göng í gegnum Reynisfjall með þessum tilkostnaði fyrir þjóðina og náttúruna. Vegin um gatnabrun er hægt að laga og gula línun af tillögunum er sú sem ég myndi kjósa heilshugar.

Og kærar þakkir fyrir að gera okkur svona auðvelt fyrir að senda álit, það er vel að því staðið.

Sigrún Erla Sigurðardóttir
Eigandi að Harðavelli í Reynishverfi

298 Íris Guðnadóttir

Tölur um flutninga, þungaflutninga og Fjarvinna.

Enginn eða mjög lítilliðnaður er að nota þessa leið að ráði. eru til tölur um það eða spár, nú er í mesta lagi verið að flytja mjólk frá bæjum og fisk frá Höfn í Hornafirði auk vista fyrir íbúa. eru til einhverjar greiningar, tölur eða spár um þungaflutninga? Nú er árið 2021 og fjarvinna hefur færst mikið í vöxt, fjarfundir, kominn er ljósleiðari í sveitarfélagið. Ef veður er válynd hversu mikil samfélagsleg áhrif hefur það að fólk haldi sig bara heima dagspart?

299 Teitur Hjaltason

Nú gefst frábært tækifæri til þess að eyðileggja ekki einhverja mögnuðustu náttúruperlu landsins og raska viðkvæmu lífríki. Vegur í gegnum mýri, fjall, fuglavarp, fjöru og bæ mun engu skila nema umhverfisslysi og nóturleika á þessum yndislega stað sem hefur verið eitt mesta aðdráttarafl landsins fyrir íslendinga og ferðamenn. Ég sé engan ávinning af svona framkvæmd en allt vinna með því að láta Reynisfjall og perlur þess ósnortið.

300 Íris Guðnadóttir

Titringur vegna sprenginga í Reynisfjalli.

Nú féllu haustið 2019 stórar skriður úr suðurhlíð Reynisfjalls og féllu í Reynisfjöru þar sem fjöldi ferðamanna er jafnan staddur. Skömmu áður en það gerðist flugu lofrýmisgæslu-herþotur lágflug sunnan við fjallið og var talað um það meðal íbúa að það hefði drunið í fjallinu. Þetta tvennt gerðist með svo stuttu millibili að það má alveg leiða líkur að því að þetta tengist. Er hægt að skoða möguleg áhrif sprenginga á suðurhlíð Reynisfjalls? Þetta er verndað svæði, gífurlega vinsælt meðal ferðamanna. Það myndi hafa mikil og óafturkræf áhrif ef þarna yrði hrun vegna sprenginga. Í þessu samhengi er einnig mikið um sprungur og laust grjót í hrapinu svokallaða fyrir ofan Vík. Munu sprengingar hafa áhrif þar?

Nú virðis ætlunin að fara með þjóðveginn um ströndina fyrir neðan Vík. Ég tel þessa staðsetningu á vegstæði verulega óheppilega. Vegurinn fer yfir viðkvæmt svæði og ásýnd bæjarstæðisins í Vík verður fyrir verulegu fagurfræðilegu tjóni þegar búið er að slíta ströndina frá bæjarstæðinu með hraðbraut.

Ég myndi halda að mun eðlilegra væri að fara með veginn "upp fyrir" bæinn (eins og ég valdi) í stað þess að sker hann á þennan hátt í sundur.

301 Ólafur Pétur Ragnarsson

Mér þykir vænt um ásýnd þorpsins og umhverfis þess enda er ég ættaður þaðan, á þarna skyldmenni og hemsæki svæðið reglulega.

302 Póra Jónsdóttir

//Nota hugmynd 6//Notið frekar gömlu hugmynd nr. 6 – ofar í landinu en samt í gegnum fjallið. Minna viðhald á vegi – enginn ágangur sjávar.

//Náttúrspjöll//Aðrir sjá um að fylla inn í þennan lið. Mér finnst Kjánalegt á 21. öldinni að leggja þjóðveg 1 rétt við vel þekkta náttúruparadís.

//Ógn við Öryggi-Ágangur sjávar//Ekki forsvarandlegt að leggja veginn svona nálægt Atlantshafinu austan Reynisfjalls. Sjór gengur langt upp á land í ofsaveðrum. Ekkert garaní á að þessi vegur lifi þetta af. Sér þetta virkilega enginn?

Sjá Siglingamálastofnun:

Ölduálag og flóðahætta: Ölduálag við strönd framan við Vík er eitt það mesta sem getur orðið hér við land. Landið framan Víkurhamra er að mestu mótað af sandframburði úr Kötlugosum. Jarðvegur því laus og ná öldustraumar að hreyfa til botnefni niður á tuga metra dýpi. Fram að Kötlugosi (1904-1919) var mikið landbrot og lá þá vegurinn uppundir Víkurhömrumpar sem Klettsvegur er í dag. Eftir Kötlugosið 1918 færðist ströndin við Vík fram um 500 til 600 m en um árið 1970 tók strandlínan aftur að færast nær byggðinni. Var landbrotið einna mest á árunum 1989- 1994, en þá voru suðvestlægar vindáttir ríkjandi. Landrof framan við Víkurkaupþún er nú orðið 350 til 450 m frá því ströndin tók að hopa.

//Stanslaus uppbygging vegar á mýrlendi//Í ljósi þess hversu mýrlent er þarna, engin klöpp, þá má ætla að það verði stanslaus vinna að halda þessum vegi á floti. Atvinnuskapandi.

Ég Jakobína Elsa eigandi og ábúandi Görðum reynishverfi.

303 Jakobína Elsa Ragnarsdóttir

Mótmæli skipulagslínu og valkosti 1b þar sem hún skiptir jörðinni minni í tvennt. Þessi náttúruparadís verður eyðilögð með þeim sjónrænu áhrifum og hljóðmengun sem fylgir þjóðvegi 1. Svo tel ég að þessar veglínur muni hafa mjög neikvæð áhrif á það mikla fuglalíf sem á þessu svæði er.

304 Anna Sigríður Jóhannsdóttir

Allir valkostir sunnan Reynisfjalls og í göngum í gegnum fjallið hafa í för með sér mikla sjónmengun og hávaðamengun fyrir Dyrhólahverfi og Reynishverfi. Útsýni að Dyrhólaey sem sérstætt kennileiti á svæðinu er stórvægilega truflað. Ætla má að bæði fuglalíf í friðlandi Dyrhólaeyjar og hömrum Reynisfjalls verði laskað sem og annað dýralíf í og við Dyrhólaós. Útsýni að Reynisdröngum frá Vík sem einstakt aðdráttarafl ferðamanna mun einnig missa sitt vægi og einkennandi fuglakvak sjófuglanna mun drukna í umferðanið.

#1 Það er mikilvægt að kanna hvort heimamenn og ferðamenn munu velja gamla þjóðveginn frekar en að aka um fyrirhuguð göng. Því gæti hjálpað að kynna fyrirhugað veggjald samhliða því að spyrja þessa tvo markhópa hvorn veginn þeir muni velja. Þetta er sambærileg könnun og unnin var vegna Vaðlaheiðarganga.

#2 Það þarf að meta áhættuna af því að náttúran sópi burt Skipulagslínu og valkosti 1b þar eð fjaran hefur færst mikið til undanfarna áratugi og við vitum ekki hvaða áhrif gos í Kötlu hefur eða að ekki gýs aftur í Kötlu.

#3 Skyggir fyrirhugað vegstæði á sjávarsýn íbúa í Vík? Flestir íbúar Víkur búa niðri á láglandinu, þar sem fyrirhugaður vegur kemur á milli þorpsins og sjávarsýnarinnar. Ölduhæð og nálægð við sjóinn mun krefjast verulegrar veghæðar sbr. fyrri rannsóknir Siglingamálastofnunar. Það er mikilvægt að kanna hvort íbúar og ferðamenn sætta sig við skert útsýni, þ.e. þetta kann að þrengja að atvinnumöguleikum heimamanna.

#4 Kanna þarf áhrif Skipulagslínu á upplifun ferðamanna og íbúa í Reynishverfi. Spillir þetta vegstæði upplifun ferðamanna sem gista á þeim gistiheimilum sem fyrir eru í hverfinu og njóta þess að horfa yfir mýrarnar og Dyrhólaós? Slík skerðing á upplifun kann að hamlar atvinnuþróun í sveitarfélaginu.

305 Pétur Pétursson

Kanna þarf sandfok á skipulagslínu í Víkurfjöru. Það er þekkt að sandur fýkur inn í þorpið og myndar jafnvel skafli við hús og í görðum. Sandfok skemmir bíla.

306 Vilborg Einarsdóttir

Víkurfjara hefur verið á lista yfir 10 fegurstu fjörur heims (National Geographic). Kanna þarf hvaða áhrif skipulagslína hefur á upplifun á þessu einstaka og ómetanlega svæði, bæði sjónrænt og út frá hljóðvist.

307 Vilborg Einarsdóttir

Hvert væri heildar kolefnisspor skipulagslínu í samanburði við aðra valmöguleika?

308 Vilborg Einarsdóttir

Góðan dag, ég tel skipulagslínuna vera þá einu sem er hægt að ná fram þeim markmiðum sem lúta að öryggi vegfarenda og greiðfærni allt árið. Ekki spillir fyrir henni að ná fram verulegri styttingu á leiðinni. Það er einnig mín skoðun að heppilegast væri að fara yfir ósleiruna (leið 3 græn lína). Enn það hefði í för með sér enn meiri styttingu sem og að hægt væri að hafa veginn norðar í Dyrhólahverfi með þeirri leið. Þegar talað er um ásýnd með þeirri leið yfir leiruna get ég á engan hátt séð mun á því og þeim vegi sem nú þegar liggur yfir ósinn út í Dyrhólaey. Ekki er ég fuglafræðingur en hef nokkuð mikil kynni haft af ósnum í gegnum tíðina sem veiðimaður og síðar bóndi frá 2006 og er mín reynsla að hvergi er meira fuglalíf en einmitt meðfram veginum út í Dyrhólaey. Þetta tel ég stafa af því að fugllinn leitar skjóls frá vargi þar sem umferð er og eru reyndar mörg dæmi þess t.d. við Holtsós, austur í Lóni og fleiri staði í mætti nefna. Þar sem ég er fæddur og uppalinn í Vík og alið mín börn þar upp til ársins 2006 veit ég af eigin reynslu að algjörlega óásættanlegt er að þurfa að senda börn til skóla yfir þjóðveginn sem klífur Víkina í tvennt. Það eina sem hægt er að telja fram sem áhrif af því að fara með veginn sunnan byggðar í Vík og losna við umferð í gegnum þorpið eru sjónræn áhrif. Ég met líf og limi fólks meira en þau sjónrænu áhrif. Að lokum vil ég fordæma þá kosti sem teiknaðir eru upp sem valkosti 4 (gul lína) þeir eru ekkert nema tilgangslaust jarðrask sem gera jarðir hér í sveit óbyggilegar til búskapar en bæta lítið sem ekkert af þeim fjölmörgu vandamálum sem eru á núverandi vegi.

309 Ingi Már Björnsson

Ég og maðurinn minn búum í Prestshúsum 2 í Reynishverfi. Við höfum ekki verið alveg á móti göngum en viljum skoða aðra valmöguleika til hlítar. Við álitum að vel megi skoða að byggja yfir vegkafla þar sem veðrin eru verst. Okkur líst vel á hugmynd 4 um að færa veginn ofanvið þéttbýlið í Vík. En við viljum færa veginn frá Rauðhálsi að Götum aðeins sunnar en núverandi vegur liggur. Við settum 2 nýjar línur á kort, önnur krefst stuttra gangna í gegnum Geitafell. Þá finnst okkur líka möguleiki að hafa veginn áfram í gegnum Vík, en laga legu og umgjörð mikið, sérstaklega niður brekkuna. Þar mætti fjarlægja gömlu stöðina og Gístiheimlilið Árhús til að rýmka fyrir veginum. 2 hús eru ekki mikill fórnarkostnaður á móti eignaupptökunni sem veglagning í gegnum jarðir í búskap er.

Gamli vegurinn í gegnum Vík verður væntanlega ekki aflagður og því er allt í lagi að gera ráðstafanir sem bæta umferðaröryggi mikið strax. með því að byggja gögnubrú, setja umferðarljós eða grafa undirgöng til að auðvelda gangandi vegfarendum að komast yfir veginn.

310 Ragnhildur Hrund Jónsdóttir

Við búum á Brekkum 1 og rekum þar kúabú.

Nokkrar af fyrirhuguðum veglínunum um Mýrdalinn liggja yfir land sem við ábúendur á Brekkum 1 höfum keypt, ræktað og gert að túnum með tilheyrandi vinnu og kostnaði. Brekkur 1 er ekki landmikil jörð og ef við ætlum að reka áfram bú af þeirri stærð sem við erum með í dag megum við ekki við því að missa þetta land.

Valkostur 2 (blá línan) kæmi mjög illa við okkur þar sem hann sker þvert yfir ræktuð tún. Skipulagslínan (rauða línan) sker einnig ræktuð tún hjá okkur en ekki þarf að hnika henni mikið til suðurs til að sneiða hjá okkar landi. Eins myndum við telja að það væri svæði sem betra væri að fara með veg um þar sem þar eru mikið til uppgrónar leirur en ekki botnlausar mýrar eins og rauða lína fer að hluta yfir og vegurinn yrði beinni.

Atli Rafn Hróbjartsson og Katrín
311 Waagfjörð

Það er okkar ósk að tekið verði tillit til þessa við ákvörðun um veglínu og hvetjum við ykkur til að hafa samband við okkur landeigendur og koma á staðinn til frekari upplýsinga um þetta svæði.

312 Katla Margrét Aradóttir

Þar sem skipulagslína og valkostur 1b fer á milli Reynisfjöru og Víkur hefur það neikvæð áhrif á náttúruna sem væri óafturkræf. Vegurinn mun einnig hafa slæm áhrif á fuglalífið í Dyrhólós og Reynisfjalli.

Athugasemd við drög „tillögu að matsáætlun“ vegna

færslu Hringvegar (1) um Mýrdal og Vík

Til Vegagerðarinnar til og með 1. febrúar 2021.

Undirritaður telur framkvæmdin valda miklu raski á umhverfinu algjörlega að óþörfu.

Undirritaður er andvígur breytingu hringvegarins samkvæmt tillögum 1, 2, 3 og 4 af eftirfarandi ástæðum:

1. Vegna gífurlegra náttúruspjalla með lagningu vegarins um Mýrdalinn og um sandblauta Dyrhólaósa með skurðgreftri og þurrkun lands og með lagningu vegarins vestan og sunnan byggðarinnar í Vík auk ljótrar ásýndar gangnamunna báðum megin Reynisfjalls, ásamt þeim skemmdum sem til verða af stórfeldlri efnistöku vegefnis, ásamt stórgrýti í varnargarða framkvæmdarinnar.
2. Vegna mikilla óafturkræfra skemmda á búsvæði fugla sem framkvæmdin veldur og munu vara um alla framtíð og með auknu fugladrápi með tilkomu vegarins sem liggur á fjörुकantinum, varpstað þeirra, einkum Kríu og Sandlóu. Þetta skiptir kannski ekki máli fyrir sveitarstjórnina, því muna má að fyrir tuttugu til þrjátíu árum þá var Kríuvarp með Hringveginum austur frá þorpinu en þá lét sveitarstjórnin ekki svo lítið sem að setja viðvörunarskilti til varnar Kríuungunum sem þar voru, um að lækka hraðann, svo vegurinn var allur þakinn líkum!
3. Vegna útlitslegra skemmda og þeirrar kyrrðar sem tapast í Mýrdalnum og nágrenni Víkur í Mýrdal fyrir bæði íbúa og ferðamenn, því í staðin fyrir fuglasöng kemur umferðagnýr og aukin mengun.
4. Vegna upplifunar sem tapast fyrir vegfarendur, innlenda sem erlendra ferðamenn á ferðum sínum um Suðurlandið, Mýrdalinn og umhverfi Víkur.
5. Vegna þess að vegfarendur eru þvingaðir til að fara um landið í jarðgöngum á ferðum sínum, í stað þess að fara um heiðar og dali landsins sér til skemmtunar og eða ferða tengdri vinnu.
6. Vegna þess að undir Hringveginn fer aukið landsvæði sem annars nýtist bændum í Mýrdal til búskapar og íbúum Víkur og þeim sem þar dvelja til íþróttar, gönguferða og útivistar (er spurning um að njóta lands en ekki níða).
7. Vegna þess að Suðurlandið er frekar snjólétt og peningar til að bæta samgöngur vegna snjóá með jarðgöngum eru takmarkaðir eigi frekar að fara í vegaviðgerðir, vegaframkvæmdir og jarðgangnagerð þar sem þörfin er meiri, sem er mjög líklega annarstaðar á landinu eins og Vestur og Austurlandi (gleymum ekki Kjalarnesinu og Vatnsnesinu).

8. Vegna þess að undirritaður vill ekki sóa peningunum landsmanna í þessa framkvæmd, heldur bæta umferðaröryggi á annan hátt á Suðurlandi eins og með breikkun einbreiðra brúa og útskota til að stöðva ökutæki (v. útsýnis hvíldar eða símanotkunar). Einnig leggur undirritaður til uppsetningu færanlegra hraðamyndavéla hjá Vík og annarstaðar á Suðurlandi sem fluttar væru óreglulega til á milli svæða. Auk þess vill undirritaður benda sveitarstjórnnum og Vegagerðinni á að áhugahópur um umferðaröryggi (frá Evrópskri stofnun) hafi verið á ferðinni á Íslandi fyrir nokkrum árum og lagt til ýmsar tillögur til Vegagerðarinnar að bættu umferðaröryggi sem vert væri að skoða með aðgerðir í huga fyrir næsta sumar. Undirritaður vill einnig sérstaklega mæla með sandburði að vetri til þegar ísing og glerhálsa myndast frá Vík í bæði austur og vestur.

9. Vegna þess að þurfa sem Íslendingur að standa undir kostnaði á eins skemmandi framkvæmd, sem er undirrituðum til mikils ama. Undirritaður hvetur Vegagerðina til að upplýsa um kostnað og samanburð allra lausna til þess að sjá hver útkoman yrði ef farið væri að „0 lausn“ með þeim úrbótum sem að undirritaður leggur þar til.

10. Vegna þess mikla kolefnisspors sem framkvæmdinni fylgir og þeirrar kolefnislosunar sem votlendis þurrkun tengd framkvæmdinni veldur til allrar framtíðar. Hvað með framkvæmdina með tilliti til þeirra samninga sem Ísland hefur skuldbundið sig til að framfylgja í tengslum við kolefnis hlutleysis (minni losun kolefnis) rúmast þessi aðgerð innan þess samnings? Undirritaður hvetur Vegagerðina til að upplýsa um kolefnisspor hverrar lausnar fyrir sig ásamt þeirri losun sem mun verða árlega og um alla framtíð varðandi það.

--- Undirritaður vill leggja til að farið verði að „0 lausn“ og vill benda á eftirfarandi framkvæmdamáta til úrbóta á núverandi vegi:

1. Að á svipaðan hátt verði staðið að lagfæringu á veginum við Gatnabrún og til Víkur (sem er í 120 m hæð yfir sjávarmáli) eins gert hefur verið yfir Hellisheiði (sem er í 370 m hæð yfir sjávarmáli) í Skíðaskálabrekkunni og í Kömbunum í bland, en í mun minni útgáfu.
2. Vegurinn verði áfram 1 + 1 en breikkuð verði vegbrún hans í báðar áttir (sem nota megi til hjólreiða) ásamt því að setja útskot fyrir vegfarendur, til hvíldar myndatöku og mögulegrar fræðslu um landsvæðið. Vegurinn verði einnig hækkaður þar sem þörf væri á vegna snjóá.
3. Yfirborð vegarins, malbikið verði höggið (aðferð þar sem ökumaður nemur/heykir þegar hann ekur yfir miðlínu eða útlínu vegar) bæði á miðju og á kantana. Vegurinn verði alltaf með fullnægjandi vegmálningu.
4. Sett verði víra- vegrið bæði í miðju og í kanti vegarins, þar sem þörf krefst.
5. Þar sem vegurinn kemur niður í átt að Vík verði hraðinn lækkaður fyrst í 70 km/kl. síðan í 50 og loks í 30 km þegar komið er inn í byggðina. Við aðkomuna 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 inn í þorpið.

Í lokin:

Undirritaður telur þessa framkvæmd um hvaða leið verði farin, eigi ekki að vera einkamál sveitarstjórnarinnar í Vík, né agn stjórnmalamanna viðkomandi kjördæmis. Ákvörðunin eigi að vera lýðræðislega tekin af öllum landsmönnum og með leiðsögn þeirra samtaka og stofnana samfélagsins sem stofnaðar hafa verið til þess. Undirrituðum kemur í hug hvort umliðið umhverfismat við Hornafjörð og síðan ákvörðun um flutning vegarins sem svo tekin var af sveitarstjórninni, sé eitt af því sem meðal annars varð þess valdandi að Ísland lenti í 17. sæti (það er að segja þetta neðarlega á listanum) yfir minnst spilltu ríki veraldar, en þar viljum við að sjálfsögðu, vera í einu af efstu sætunum!

Að keyra um Suðurland frá Hvolsvelli og austur til Hornafjarðar hefur verið skemmtiferð hjá undirrituðum hingað til (sem voru vinnuferðir á góðum naglalausum vetrardekkjum) og óskar undirritaður þess að svo verði áfram fyrir alla vegfarendur leiðarinnar. En jarðgöng gegnum Reynisfjall munu setja svartan blett á þessa leið! Munum að áratugurinn 2021 til 2030 sem er áratugur Sameinuðu þjóðanna um endurheimt vistkerfa, er hafinn. Áratugurinn er ákall um verndun og endurheimt vistkerfa um allan heim í þágu fólks og náttúru. Þar sem rík áhersla er lögð á samvinnu og samstarf um að setja móður jörð alltaf í fyrsta sætið. Tillögur um veglínur 1, 2, 3, og 4 eru í andstöðu við það!

P.S. Í tilefni þess hvað undirritaður er neikvæður og mótfallinn meiri hluta þeirra lausna sem boðið er uppá 1-4 þá vill hann leggja til eina lausn til viðbótar nr. 5. Hún væri fyrir þá sem vilja sneiða framhjá Víkur þorpi, sem er ein af ástæðum þessara óskiljanlegu og stórkallalegu breytinga sem meirihlutinn í Vík vill gera á Mýrdalnum. Hún er svona; Hringvegurinn sem nú liggur í gegnum Víkur þorp væri lagður í lokaðan stokk neðanjarðar (sem væri úr steinsteypu t.d strengjasteypueiningum í þaki og einnig væri hægt að nota skriðmót), sem svo kæmi upp úr jörðinni í um 1/2 km austan byggðarinnar. Ofan stokksins, til hliðar og yfir lægu væru svo vegir og náttúrulega hannaðir garðar sem tilheyrðu innanbæjarþjónustukerfi þorpsins. Þó að þetta hljómi heimskulega (svo undirritaður þori varla að setja þetta niður á blað) þá gæti þetta verið meiri skynsemi og ódýrara aðferð, en að farið verði með veg talsvert fyrir ofan byggð yfir gil og hálsa, ofan kirkjunnar og austur fyrir byggðina, eins og tillaga 4 austari hluti hennar hljóðar uppá. En eins og góður maður sagði eitt sinn er ríkisfyrirtæki sem hann starfaði hjá byggði (gluggalausa) neðanjarðar byggingu í Reykjavík og sprengdi marga metra niður í Öskuhlíðina fyrir starfstöð, af óskiljanlegri ástæðu; kom hann með skýringuna „það er vegna þess, að það er meira pláss neðanjarðar í Reykjavík“ og þetta sama um „ríkið og plássíð neðanjarðar“ mun einnig eiga við um þessar framkvæmdir í Mýrdal, í gegnum Reynisfjalli og við Vík.

313 Örn Þorvaldsson

Kópavogi 1. febrúar 2021, Örn Þorvaldsson.

314 Einar Gunnlaugsson

Ég leggst gegn leiðum 1 og 2. Mér hugnast ekki að leggja göng gegnum Reynisfjall.

315 Jón Ómar Finnsson

Hef miklar efasemdir vegna mikilla hljóðmengunar í fjallinu, 2m hækkunar á vegstæði miðað við sandöldu sem er til staðar og grjótvörn á vegi. Hvernig væri að vegagerðin léti gera þrívíddar mynd af útliti. Hefur verið skoðað hvað þessi vegur gæti verið lokaður marga daga á ári vegna sandfoks.

Aðförin að Mýrdalnum

Af ærnum ástæðum mótmæli ég þessu hugmyndum: að vaða með hraðbraut um hið fagra og friðsæla Dyrhólahverfi, út yfir forardýkin við Dyrhólaós, gengum sveitaperluna Reynishverfi, inn í gegnum móbergsstapann Reynisfjall, út í gegnum Hraði í Vík, með fjöruborði þar fram fyrir Víkurþorp.

Svo ég komi að tengingu minni sérstakri við þetta svæði og hvers vegna mér er einstaklega annþ um það, sem og hvað mér gengur til, er frá því að segja, auk þess að vera mægður við rótgróna fjölskyldu og ætt þar á slóðum allt frá Sveini Pálssyni lækni í Suður-Vík og komu eldprestins í héraðið og þó enn lengur, hef ég um langt skeið lagt sérstaka rækt við sögu svæðisins, sem ég álit að eigi sér ekki sinn líka hvað varðar náttúrfar og sögu.

Hina sérstæðu sögu svæðisins, alveg sérstaklega varðandi sjósóknina þaðan hef ég stúderað í þaula og fjallað um í riti og í mastersverkefni í Hagnýtri menningarmiðlun, (slóð: Thesis: "Sjósókn við brimsanda. Vefmiðlun menningarsögu. Sjósókn úr Mýrdal" | Skemman).

Verkefnið vann ég undir handleiðslu Eggerts Þórs Bernharðssonar prófessors, sem gerði sér ferð með mér á svæðið ásamt kvikmyndatökumanni til að taka þar upp viðtöl við aldna fræðapuli á svæðinu um sjósóknina á hinum fjórum útróðrarstöðum í Mýrdal, sem hluta af lokaverkefni og sem þátt í vefmiðlunarverkefni mínu. Vefurinn er <http://sjosokn.wordpress.com/> - en lokaður þar til hann yrði tekinn til miðlunar. Á vefnum er öll grunnvinna varðandi miðlun sjósóknarsögunnar og fjöldi sögulegra heimilda, en þó aðeins sýnishorn þeirra til að gefa sýn á hið þaulkannaða sögulega og fræðilega efni sem leitað hefur verið uppi og fylla má vefinn af. Útræðin þarna í Mýrdalnum voru verstöðvar og þangað var sótt úr allri Vestur-Skaftafellssýlu bjargræði sveitanna. Sjósóknin við brimsandana þar var einsstæð í landinu hvað aðstæður varðaði og næsta land framundan Suðurskautslandið.

Ég sé nú að þetta söguvið verkefni míns muni fordjarfast af þessum framkvæmdum, einir þrír útróðrarstaðir og nánasta svæði, sem einmitt eru helstu náttúruvætti og aðdráttarafl ferðamanna, Dyrhólaey, Reynisfjara og Víkursandur. Með þessu verður rofin sú friðsæla sveitasæla - sú fornu sögulóð þar sem Hverfingar og aðrir Mýrdælingar gengu sína sjógötu með bösl sín og afla verður rist í sundur af ígildi flugbrautar.

Mýrdalurinn er einstök náttúruvin við gervalla Suðurströndina. Svæðið er einstök perla og ekki aðeins hér á landi, exótískt eins og útlendingar orða það, og á sér engan líka – á heimsvísu. Nútíma brambolt á þar ekki heima. Það sem gerir slíka staði „exótíska“ er torveld og hrjúf aðkoma, óspillt af nútíma þægindum og mannvirkjum.

Upphaf þorpsmyndunar í Vík byggðist á sjósókn frá sandinum og uppúr því varð Vík þjónustustaður fyrir sveitirnar allar í kring, alla Vestur-Skaftafellssýslu. Á því byggðu þorpsbúar jafnan. Svæðið er vettvangur og sögusvið þessarar útgerðar, upp- og útskipunar sem var einstök lílega á heimsvísu, og lífsbjargarviðleitni forfeðranna. Svæðið hefur verið tiltöluleg óspjallað frá fyrsta fari, svo enn má sjá þar hinar upprunarlegu aðstæður. Um sjóslýs við útróður úr þessari fjöru orti Sigurður Eggerts sýslumaður, sem bjó undir Bökkunum, saknaðarsálm íslenskra sjómanna, Alfaðir ræður.

Með auknum samgöngum á land á síðari áratugum dróst þessi undirstöðupáttur atvinnulífsins saman. Það er svo upp á síðkastið að Víkin og nágrenni að verulegu leyti hefur reitt sig á ferðamennsku og reyndar fullkomlega úr hófi, svo að bæði byggðin og mannlífið þar hefur verið kaffært af því, hið heillandi yfirbrað Víkurinnar horfið í skuggann. Eigi að síður er staðurinn allur eitt hið sérstæðasta umhverfi sem getur og mun byggja á einmitt því sem þar er til skoðunar, vonandi í hófstillingu, en er nú í stórhættu. Með þessum tilfæringum verður aðdráttaraflíð, Víkufjaran, Hraðið og Drangarnir skaðað svo rækilega að það missir aðgengi sitt og sitt náttúrulega og ósnortna yfirbragð. Hver sá sem gengur út í Hraðið og út undir Blánef hlýtur að verða bergnuminn – en hætt er við að á það falli við að hafa hraðbraut á tröllvöxnum sjóvarnargörðum á vinstri hönd og langan veggangaskála framundan í stað Bássins og Dranganna. Er með ólíkindum að staðarbúar sjái hag sínum betur borgið með að fordjarfa svo eigin „túristaattrakksjón“ og tekjulind.

Sama á við um veginn allan í gegnum Mýrdalinn, að hann mun svipta svæðið allt flekkleysi sínu og óskiljanlegt hvernig heimamenn þessu máli hlyntir hugsa það mál. Því verður ekki trúað að almenningur hér í landi geti hugsað sér þessi hermdarverk á svæðinu og að fámennur þrýstihópur á svæðinu fái að hafi sitt fram. Þetta svæði er engin einkaeign nokkurra einstaklinga né heldur staðarbúa yfirleitt. Þetta er þjóðgarsemi. Mér er kunnugt um viðhorf þeirra sem mest nota núverandi vegarstæði og mest mæðir á um flutninga um svæðið, að þeir kannast lítt við vandkvæðin sem á því eru talin – varðandi torleiði eða veðurfar - , og að ekki megi þá komast af með einfaldari lausnir þar sem það ætti þá við, og jafnframt kostnaðarminni. Einnig mun ekki vera þrýstingur annars staðar af landinu – svo sem að austan – um þessar aðgerðir.

Þeim sjónarmiðum hefur verið komið á framfæri og ég mun ekki fjölyrða um þau atriði. Ýmsir eiga erfitt með að sætta sig við að búa og viðurkenna að þeir búi á Íslandi við íslenskar aðstæður og dreymir um hraðbrautir og stórborgaaðstæður hvar sem er í fámenni íslensks dreifbýlis. Þar er ríkjandi það viðhorf að líta á hverja misjöfnu í landslagi sem fyrir verður, oft á tíðum hrein náttúrvætti, sem óþæga hindrun og fyrirstöðu sem eigi að ryðja úr vegi – hvað sem það kostar. Illt er ef Vegagerðin er sama sinnis. Yfirgang þeirra sem krefjast þess að aka á fullri ferð, jafnvel ofsahraða, í gegnum svæðið, þennan stutta spöl sem þarna er um að ræða, eins og „með Bæjum“, sem kallað er (Skagnes – að Gatnabrún), á ekki að líða. Fremur ætti að setja hraðatakmarkanir innan svæðisins frá Skeiðflöt að Múlakvísl – með undanþágu fyrir sjúkraflutninga og björgunarsveitir í knýjandi aðstæðum. Nokkrar fáfarnar og stuttar heimreiðar geta ekki talist tilefni slíkra ofurtilburða sem hér er lagt til og illskárra að sneið hjá þeim með einfaldari hætti, eða frekar búa svo um hnúta að eigi skapist þar hætta. “Ávinningurinn” af þessu, ef ávinning skyldi kalla, verður seint unninn upp, þrír kílómetrar og fjárhæð að ígildi Vaðlaheiðarganga (líklegur framúrakstur ekki talinn með). Slíkan fjáraustur væri nær að nýta í þarfari og brýnni verkefin. Fyrirætlunin að þetta verði einkaframkvæmd gerir málstaðinn ekki betri. Illur grunur lætur jafnframt á sér kræla, að þarna sé verið þjóna undir sandfluttningatrúka af Hjörleifshöðalandi.

Að lokum:

Sú hugmynd og fyrirætlun að leggja hraðbraut út í gegnum Hraði og út á brimfjöruna þar, sem og yfir fúamýra kviksyndi Mýrdalsins á bökkum Dyrhólaóss, og eyðileggja þá himnesku sýn sem er þar yfir að líta, rista Dyrhólhverfið og Reynishverfið unaðsreiti friðsældar í sundur, með einnig öllum þeim tilfæringum og raski, umróti og sjóvarnargörðum sem því fylgir, er blöskranleg.

Það verður ekki skilið að hið opinber láti hafa sig í svona ósvinnu, gróf spjöll einstakrar náttúru og sögulegs umhverfis auk hrikalegrar sóunar á almannafé.

Þessum athugasemdum hef ég orðið að hespsa af í snarhasti þar sem mér var ekki kunnugt um að komið væri að þessum skilafresti og hefði viljað gera efninu ýtarlegri skil.

1. febrúar 2021 Hjalti Þórisson

2851250-4809

316 Hjalti Þórisson

Rerouting the northern part is a good idea to make it safer in winter conditions. The tunnel seems to me a bad idea as the wide road and new sea wall will cut the village off from the beach, the view of Reynisdrangar, and from the beach the view of the church and Mýrdalsjökull will be blocked. Many people live in and visit Iceland and Vík for the untouched nature and natural surroundings which this would destroy. It would also disrupt businesses in the local area which have the beautiful natural surroundings as a selling point (e.g. horse riding tours and paragliding) and this would negatively effect the locals who run and work at these businesses.

317 Hilary Tricker

318 Runólfur Þór Runólfsson

Ég vil lýsa yfir áhyggjum mínum af fyrirhuguðum vegaf framkvæmdum með gati í gegnum Reynisfjall. Áhyggjuefni að það eigi að fara í svona dýra framkvæmd sem skilar svona litlum vegbótum. Ég hef starfað við flutninga í 35 ár þ.á.m. keyrði ég vörubíl á þessu svæði. Gatnabrún hefur breyst mikið á þessum tíma og ég veit að hún er lítill farartálmi auk þess sem hægt er að laga hana með litlum tilkostnaði. Mér finnst óhugsandi að það eigi að eyðileggja eina fegurstu strönd með því að leggja veg þvert yfir fjöruna og við íþróttasvæði þorpsbúa. Hef einnig áhyggjur af áhrifum þessa á hljóðmengun, áhrif á fuglinn í fjallinu sem og áhrif á ferðamanninn en þorpið á allt sitt undir honum. Ég er fæddur þarna og uppalinn, á núna hús í þorpinu og hyggst flytja til Víkur við starfslok þannig að ég nota veginn mikið og þetta skiptir mig og fjölskyldu mína miklu mæli.

319 Ari Freyr Steinþórsson

Ströndin við Vík er ein fallegasta strönd landsins og er eitt helsta aðdráttaraflið í Vík. Vegur við ströndina myndi rústa þeim sjarma sem ströndin býr yfir. Ég kys heldur lagfæringu skv. appelsínugulu leiðinni sem færi ofan bæjar.

320 Erna Gudny Aradóttir

Ég er persónulega mjög mikið á móti þessum vegi í gegnum fjallið. Víkurströnd og drangarnir eru að mínu mati fallegasta náttúruperla Íslands og mikið verður leiðinlegt að sjá þessa einstöku náttúru eyðileggjast með þessum vegi. Ég hef alla mína ævi átt tengsl við Vík og farið þangað nokkrum sinnum á ári síðan ég var ung og fer ennþá, ég væri virkilega leið og sár að sjá þessar breytingar. Burt séð frá mínu persónulega mati, þá myndi ég halda að ferðamannþjónusta myndi hríðfalla, þar sem helsta náttúruperla Víkur væri farinn. Ekki væri hægt að stoppa og njóta fallegu Reynisfjöru eins og áður var, og er vegur (ef ég skil þetta rétt, sem væri rosa hár útaf flóði og fjöru) sem væri alveg onaní ströndinni. Ég er mest hlynnt því að fara eftir Valkosti 4 (gulu línunni) og laga núverandi veg, og þar af leiðandi gera hann að öruggum veg fyrir bæjarbúa Víkur, ásamt ferðamönnum og landsmönnum á ferðalagi sínu. Einnig fer sá vegur fyrir ofan bæinn og þar af leiðandi ekki hraðbraut svona nálægt bænum, eins og væri ef vegurinn færi í gegnum fjallið. Ég vona svo innilega af öllu hjarta að breyting verður á þessum framkvæmdarplönunum og ein helsta og fallegasta náttúruperla Íslands fái ennþá að lifa. Þetta er ekki afturkræft.