

## Hringvegur í Mýrdal

### Álit um umhverfismat framkvæmdar

## 1 Inngangur

### 1.1 Framlagning og kynning umhverfismatsskýrslu

Þann 7. júlí 2023 lagði Vegagerðin fram umhverfismatsskýrslu um færslu Hringvegar í Mýrdal til kynningar og athugunar Skipulagsstofnunar sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Framkvæmdaraðili lagði fram uppfærða umhverfismatsskýrslu 29. nóvember 2023.

Umhverfismatsskýrslan var kynnt með auglýsingu í Morgunblaðinu 1. desember og Búkkollu 6. desember 2023 og var aðgengileg á Skipulagsgátt. Kynningartími var frá 1. desember 2023 til 29. janúar 2024. Vegagerðin kynnti framkvæmdina á opnu húsi í Leikskálum 17. janúar 2024.

Skipulagsstofnun leitaði umsagnar Mýrdalshrepps, Byggðastofnunar, Ferðamálastofu, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Skógræktarinnar (nú Land og skógur), Umhverfisstofnunar og Veðurstofu Íslands.

### 1.2 Gögn

#### Framlögð gögn Vegagerðarinnar

Umhverfismatsskýrsla: Færsla Hringvegar (1-B2\_B4) í Mýrdal. Umhverfismatsskýrsla. Vegagerðin og VSÓ ráðgjöf, nóvember 2023.

Viðaukar með umhverfismatsskýrslu:

- Hnit - Uppdrættir af öllum valkostum samkvæmt frumdrögum og forhönnun.
- Vegagerðin – Greinargerð um jarðfræði og jarðmyndanir.
- Veðurvaktin – Könnun á veðurfari. Hringvegur (1-B2\_B4) um Mýrdal, MÁU.
- Vegagerðin – Samantekt á kostnaði.
- Vegagerðin – Umferðarspá.
- Vegagerðin, Efla og VSÓ Ráðgjöf – Umferðaröryggismat.
- Vegagerðin – Hringvegur um Mýrdal. Vatnafar.
- Páll Marvin Jónsson – Úttekt á lífríki vatns og straumvatna vegna færslu Hringvegar í Mýrdal.
- Náttúrufræðistofnun Íslands – Úttekt á náttúrufari vegna færslu Hringvegar um Mýrdal.
- Hljóðvist Ráðgjöf & Hönnun - Könnun á hljóðvist vegna færslu hringvegar (1-b2\_b4) í Mýrdal.
- Fornleifafræðistofan - Fornleifaskráning í Mýrdalshreppi vegna vegagerðar.
- Rannsóknamiðstöð ferðamála - Úttekt á ferðaþjónustu og útivist vegna færslu Hringvegar í Mýrdal.



## M. Mannvit – Ásýndarmyndir

Að loknum kynningartíma umhverfismatsskýrslu bárust Skipulagsstofnun viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum þann 10. apríl 2024.

### Umsagnir og athugasemdir

Umsagnir um umhverfismatsskýrslu bárust frá:

- Mýrdalshreppi 19. janúar 2024,
- Fiskistofu 25. janúar 2024,
- Hafrannsóknastofnun 7. desember 2023,
- Heilbrigðiseftirliti Suðurlands 29. janúar 2024,
- Húsnæðis- og mannvirkjastofnun 25. janúar 2024,
- Landi og skógi 29. janúar 2024,
- Minjastofnun Íslands 24. janúar 2024,
- Náttúrufræðistofnun Íslands 29. janúar 2024,
- Samgöngustofu 26. janúar 2024,
- Umhverfisstofnun 31. janúar 2024,
- Veðurstofu Íslands 29. janúar 2024.

Ekki bárust umsagnir frá Byggðastofnun og Ferðamálastofu.

Eftirtaldir aðilar lögðu einnig fram umsögn á kynningartíma:

- Auðbert og Vigfús Páll ehf.
- Ársæll Guðlaugsson og Bryndís Fanney Harðardóttir
- Bergsteinn Harðarson
- Birna Kristín Pétursdóttir
- Bjarni Jón Finnsson
- Drífa Bjarnadóttir
- Elín Einarisdóttir
- Garðar Einarsson
- Grímur Björnsson og Valgerður Benediktsdóttir
- Guðrún Lilja Dam Guðrúnardóttir
- Guðrún Ólafsdóttir
- Gunnar Sveinn Gíslason
- Halldór Björnsson Jensen o.fl. hópferðabílstjórar og leiðsögumenn
- Haukur Pálmason
- Helga Ólafsdóttir
- Helgi Jón Davíðsson
- Hótel Dyrhólaey
- Ingi Már Björnsson
- Jóhann Bragi Elínarson
- Jón Björnsson
- Jónas Erlendsson
- Katla Þöll Þráinsdóttir
- Kristín Ólafsdóttir
- Landvernd
- Magnús Örn Sigurjónsson
- Michael Virgil Bishop
- Náttúruverndarsamtök Suðurlands
- Ólafur Þ. Gunnarsson
- Óðinn Gíslason
- Ólafur Tómasson og Vilborg Hjördís Ólafsdóttir
- Reynir Ragnarsson
- Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal
- Sif Konráðsdóttir
- Sigurður Eyjólfur Sigurjónsson
- Sigurður Sigmundsson
- Skaftárhreppur
- Sunna Wiium
- Umhverfis- og skipulagsnefnd Sveitarfélagsins Hornafjarðar
- Þorgerður Gísladóttir
- Þorvaldur Sigurðsson
- Þórir N. Kjartansson, Guðgeir Sigurðsson, Garðar Einarsson, Eyjólfur Sigurjónsson, Birgir Hinriksson, Árni Oddsteinsson, Reynir Ragnarsson, Jóhannes Brandsson, Jóhannes Kristjánsson, Sigurður Ævar Harðarson, Ólafur Þórðarson, Sveinn Þorsteinsson, Magnús Kristjánsson, Guðmundur Elíasson, Áslaug Kjartansdóttir, Björn



Leifur Þórisson, Anna Björnsdóttir og  
Orri Örvarsson

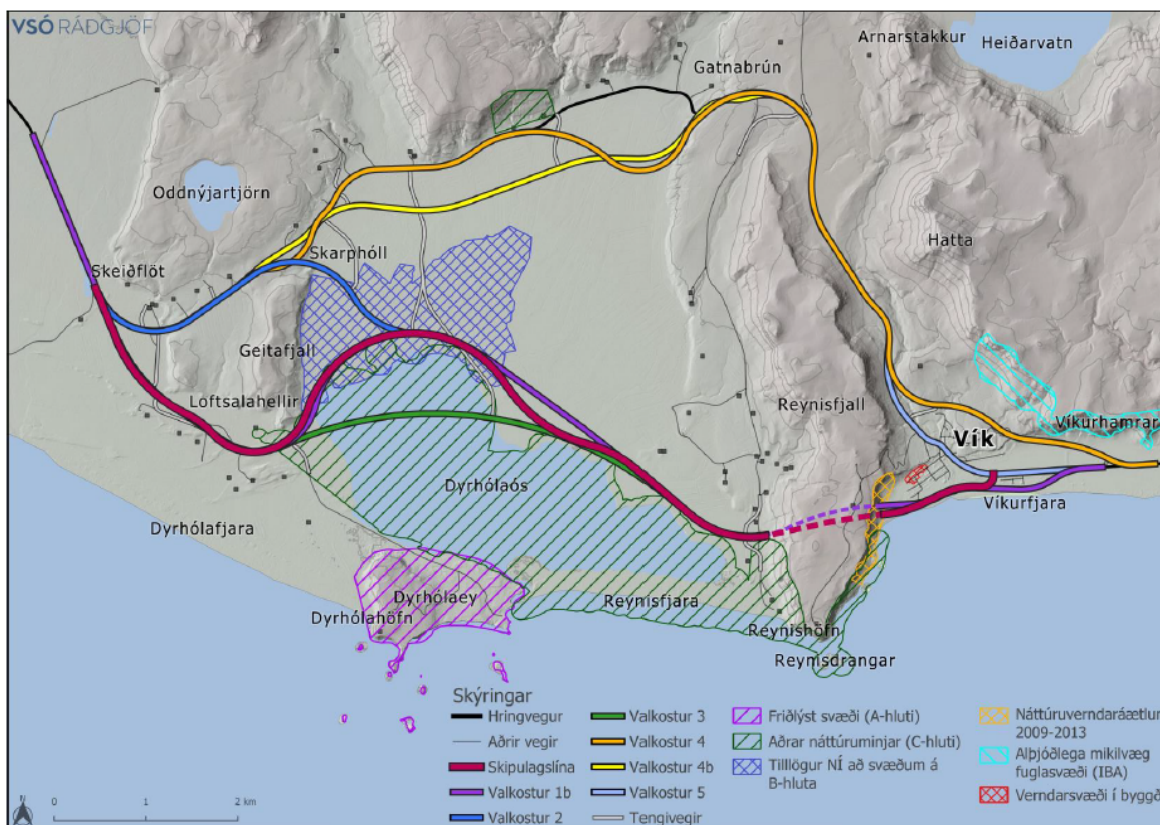
• Æsa Guðrúnardóttir

## 2 Framkvæmd

### 2.1 Framkvæmdalýsing

Fyrirhuguð framkvæmd felst í endurbótum á Hringvegi í Mýrdal á um 16 km kafla milli Skeiðflatar og þéttbýlisins í Vík. Samkvæmt umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar er markmið framkvæmdarinnar að; auka umferðaröryggi, auka greiðfærni, stytta Hringveginn og færa þjóðveginn út úr þéttbýli. Lagt var mat á umhverfisáhrif sex valkosta, auk núllkosta:

- Valkostur 1 er samkvæmt skipulagslínu. Frá Skeiðflöt liggur vegurinn suður fyrir Geitafjall og þaðan meðfram Dyrhólaósi, í jarðgöngum í gegnum Reynisfjall og tengist síðan Vík við verslunarkjarnann. Valkostur 1b er útfærsla á valkosti 1 þar sem legu veglínu hefur verið hnikað til vegna vegtæknilegra atriða og tenging við Vík færð austur fyrir þéttbýlið. Gert er ráð fyrir tengivegi milli Dyrhólaóss og núverandi Hringvegar. Alls krefst valkosturinn 18,2 km vegagerðar, þar af 17,5 km utan núverandi vegstæða.
- Valkostur 2 liggur frá Skeiðflöt norður fyrir Geitafjall, meðfram Dyrhólaósi og í jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Þaðan liggur hann meðfram ströndinni og tengist núverandi Hringvegi austan þéttbýlisins í Vík. Alls krefst valkosturinn 15,1 km vegagerðar, þar af 12,1 km utan núverandi vegstæða.
- Valkostur 3 liggur frá Skeiðflöt suður fyrir Geitafjall þar sem hann þverar Dyrhólaós og fer í jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Hann tengist síðan núverandi Hringvegi austan Víkur. Gert er ráð fyrir tengivegi milli Dyrhólaóss og núverandi Hringvegar. Alls krefst valkosturinn 18,4 km vegagerðar, þar af 17,3 km utan núverandi vegstæða.
- Valkostur 4 felst í lagfæringum á núverandi vegi vestan Víkur og færslu Hringvegar norður fyrir Vík. Tengivegir verða austan og vestan við Vík sem tengja þéttbýlið við Hringveginn. Alls krefst valkosturinn 17,2 km vegagerðar, þar af 9 km utan núverandi vegstæða.
- Valkostur 4b er útfærsla á valkosti 4 vestan við Gatnabrún, þar sem Hringvegur er færður sunnar og núverandi vegur gerður að hliðarvegi. Alls krefst valkosturinn 17,6 km vegagerðar, þar af 9,9 km utan núverandi vegstæða.
- Valkostur 5 felur í sér lagfæringar á núverandi vegi vestan Reynisfjalls (sbr. valkost 4 eða 4b) en Hringvegurinn fer áfram í gegnum Vík. Í þéttbýlinu yrði ráðist í endurbætur á veginum og öryggi hans bætt með fækkun tenginga, aðskilnaði akstursstefna með miðdeili, betri gönguþverunum og að færa gönguleiðir frá Hringvegi og inn í þorpið. Alls krefst valkosturinn 16,9-17,2 km vegagerðar, þar af eru 5,7-6,6 km utan núverandi vegstæða.



Mynd 1. Valkostir í umhverfismati framkvæmdarinnar, ásamt svæðum sem á hvíla verndarákvæði eða aðrar takmarkanir á landnotkun (mynd úr umhverfismatsskýrslu).

Fram kemur í umhverfismatsskýrslu að Vegagerðin leggi til valkost 4 eða 4b vegna þess að þeir uppfylli markmið framkvæmdar, séu hagkvæmir og hafi minni umhverfisáhrif en valkostir 1-3. Heildarefnispörf sé á bilinu 411.000 m<sup>3</sup> til 756.000 m<sup>3</sup>, minnsta efnið þurfi í valkost 1/1b en mest í valkost 4b. Gert er ráð fyrir 198.000 m<sup>3</sup> til 321.000 m<sup>3</sup> efnistöku úr allt að 13 námum sem eru á skipulagi. Jafnframt sé gert ráð fyrir að nýta allt efni úr skeringum og jarðgangagerð. Fram kemur að gert sé ráð fyrir undirgöngum undir Hringveg til að tryggja aðgengi gangandi, hjólandi og hestaumferðar frá þéttbýlinu í Vík að Víkurkjöru (valkostir 1-3) og útivistarsvæðum norðan byggðarinnar (valkostir 4 og 4b). Ár, lækir og skurðir verði ýmist brúuð eða ræsum komið fyrir og reynt að tryggja að vatnsbúskapur ofan og neðan vegar verði sem líkastur því sem hann er í dag. Þar sem valkostir fari um votlendi verði burðarhæft efni lagt beint ofan á votlendið. Ekki sé gert ráð fyrir að grafa skurði til að lækka grunnvatnsstöðu eða gera jarðvegsskipti niður á burðarhæfan botn. Við frágang verði þess gætt að yfirborð raskaðra svæða falli sem best að aðliggjandi landi og skeringar, námur og efnislosunarsvæði mótuð í samræmi við það. Á grónum svæðum verði reynt að græða upp jarðrask með gróðurtegundum sem henti fyrir svæðið. Framkvæmdatími sé áætlaður 3-4 ár vegna valkosta 1-3 og 2-3 ár vegna valkosta 4 og 5.

Fram kemur að í öllum valkostum verði Hringvegurinn af vegtegund C10 á flatlendi utan þéttbýlis. Vegtegundin feli í sér að vegurinn verði 10 m breiður, ein akrein í hvora átt 3,5 metra breiðar og 1,5 m breiðar bundnar axlir með vegfláa að jafnaði 1:4. Valkostir 4, 4b og 5 liggja að hluta til í hæðóttu landi. Þar sé gert ráð fyrir að Hringvegur verði af vegtegund B12. Vegtegundin feli í sér að vegurinn verði 12 m breiður, ein akrein í hvora átt 3,5 metra breiðar, 2 m miðdeilir með vegriði og 1,5 m breiðar bundnar axlir. Gert sé ráð fyrir framúrakstursreinum a.m.k. 20 % af vegkaflanum og auka klifurrein upp brekkur. Skiltaður hámarkshraði verði 90 km/klst utan jarðganga (70 km/klst) og þéttbýlis (50 km/klst). Í valkosti 5 þar sem Hringvegur liggur um þéttbýli sé miðað við vegtegundina B12e. Það feli í sér 12 m breiðan veg, með einni akrein í hvora átt, aðskildar akstursstefnur með 2 m miðdeili og 1,5 metra axlir. Ekki sé gert ráð fyrir gönguleiðum meðfram Hringvegi eða kantsteini.



Fram kemur að valkostir 1/1b, 2 og 3 feli í sér jarðgöng um Reynisfjall. Göngin verði um 1350 m löng, þar af vegskálar um 100 m. Gert sé ráð fyrir að langhalli í göngum verði 2% og hábunga um miðja leið. Um sé að ræða tvíbreið göng, með 3,5 m breiðum akreinum. Göngin verði unnin beggja megin frá en meiri áhersla verði lögð á að vinna þau vestan frá. Olíuskiljum verði komið fyrir við báða gangamunna til að koma í veg fyrir að mengað frárennslisvatn berist frá göngunum á framkvæmda- og rekstrartíma. Fram kemur að þessir valkostir krefjist einnig sjóvarna við Víkurfjöru í formi sandfangara og varnargarðs með veginum.

## 2.2 Frávik frá matsáætlun

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að vegtegundum fyrir valkosti 4, 4b og 5 utan Víkur hafi verið breytt frá matsáætlun úr C10 í B12 þar sem valkostir fara um hæðótt land.

## 2.3 Náttúruvá

Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um ofanflóðahættu, áhrif veðurfars og stöðugleika strandar. Að mati Vegagerðarinnar komi valkostir 1/1b, 3 og 5 best út miðað við mat á áhrifum vegna ofanflóðahættu þar sem veglínur skv. þeim kostum liggja um fæst ofanflóðasvæði. Valkostir 1/1b, 2 og 3 liggja við Víkurströnd en ströndin sé afar útsett fyrir ágangi sjávar. Byggja þyrfti umtalsverðar grjótvarnir meðfram vegi og bæta við þriðja sandfangaranum til að verja ströndina fyrir rofi. Líklegt sé að erfiðara muni reynast að verja ströndina því lengra austur sem farið er. Mikil óvissa fylgi því að byggja innviði á strönd sem Víkurströnd vegna mikils ágangs sjávar og óljóst er hvaða viðhaldsaðgerðir og framkvæmdir þurfi til að viðhalda vegi á þessu svæði í framtíðinni.

Í umsögn Veðurstofu Íslands er ítrekað að í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, sé eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m<sup>3</sup> hlaup hafi orðið þar með nokkurra áratuga millibili. Til að verjast þessu þyrfti gangaskáli að vera á þriðja hundrað metra langur og hannaður til að standast áraun af völdum berghlaups af þessari stærð. Að vestanverðu sé gangamunninn á alræmdu snjóflóðasvæði í vesturhlíðum Reynisfjalls. Tíðni snjóflóða á öðrum leiðum sé mjög lág og vart áhyggjuefni. Telur stofnunin að ef jarðgangaleiðin eigi að koma til álita sem raunverulegur valkostur þurfi að gera nánari grein fyrir hættu á þeirri leið af völdum stórra berghlaupa.

Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir athugasemdina og miðað við þessar ábendingar Veðurstofunnar sé mat Vegagerðarinnar á ofanflóðahættu við gangnamunna í austurhlíðum Reynisfjalla vanmetið. Einnig megi taka undir að mikilvægt sé að gera úttekt á ofanflóðahættu við báða gangnamunna, og verður það gert ef farið verður í jarðgöng.

Með hliðsjón af framangreindu telur Skipulagsstofnun ljóst að valkostir 4, 4b og 5 séu öruggastir m.t.t. ofanflóðahættu og ágangs sjávar.

## 3 Mat á umhverfisáhrifum

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar eru notaðar vægiseinkunnirnar verulega neikvæð, talsvert neikvæð, nokkuð neikvæð og óverulega neikvæð, engin áhrif, óverulega jákvæð, nokkuð jákvæð, talsvert jákvæð og verulega jákvæð umhverfisáhrif. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum á bls. 70-71 í umhverfismatsskýrslunni.

Við umfjöllun um hvern umhverfisþátt hér að neðan eru fyrst dregin saman meginatriði úr mati Vegagerðarinnar á umhverfisáhrifum. Þar á eftir fylgir umfjöllun Skipulagsstofnunar sem byggir á umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar og umsögnum sem bárust á kynningartíma umhverfismatsskýrslu auk annarra gagna.



## 3.1 Áhrif á vatnafar og vatnalíf

### 3.1.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar vegaf framkvæmdir hafi einna helst áhrif á vatnsformfræðilega þætti s.s. straumhraða, vatnshæð, rennsli, setflutninga o.fl. með tilkomu hindrana á borð við brýr, varnargarða og þveranir. Breytingar á vatnsformfræðilegum þáttum geti síðan breytt bæði líffræði og eðlisefnafræðilegum gæðapáttum vatnshlota og þar af leiðandi haft neikvæð áhrif á þau. Valkostir 1/1b til 3 fari um flatlendi og votlendissvæði þar sem árbakkar eru lágir og flóðasvæði víðáttumikið en valkostir 4, 4b og 5 séu innar í landi þar sem árfarvegir eru brattari og oftast með grófari jarðefni í botninum. Valkostir 1/1b, 2 og 3 séu meira inngríp í náttúruleg ferli og hafi þar af leiðandi neikvæðari áhrif á vatnafar en valkostir 4, 4b og 5 sem fylgi að mestu núverandi Hringvegi. Möguleg umhverfisáhrif valkosta 1/1b, 2 og 3 séu helst hækkun vatnsborðs ofan við veglínu í flóðum, breyting á straumhraða og setflutningum í og við vatnsop og breytingar á grunnvatnsstöðu við veg á votlendissvæði. Talið sé að allir valkostir hafi óveruleg áhrif á efnafræðilegt ástand vatnshlota, þ.e.a.s. litlar líkur séu á uppsafnaðri mengun frá umferð og hætta vegna mengunarslysa óveruleg. Vistgerðir við valkosti 1/1b, 2 og 3 hafi hátt verndargildi og séu viðkvæmar fyrir mengun eða breytingum á vatnafari. Enginn valkostur liggur um vatnsverndarsvæði. Að teknu tilliti til mótvægisáðgerða sé það niðurstaða Vegagerðarinnar að valkostir 1/1b, 2 og 3 hafi nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á vatnafar en valkostir 4, 4b og 5 hafi óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif.

Fram kemur að framkvæmdin geti haft áhrif á vatnalíf í Dyrhólaósi, Deildará, Hvammsá og Víkurá. Ef vel er staðið að framkvæmdinni ættu neikvæð áhrif að einskorðast við takmörkun búsvæða sem erfitt er að endurheimta með mótvægisáðgerðum. Framkvæmdirnar ættu ekki að hafa afgerandi áhrif á tilvist helstu tegunda ferskvatnsfiska sem finnast á svæðinu. Áhrif valkosta 1/1b, 2 og 3 felist einkum í töpuðu votlendi vegna lands sem fari undir vegstæðið og hins vegar hindrun á rennsli af votlendinu niður í ósinn. Vatnsbakkinn eða mörk mismunandi vistgerða séu gjarnan mikilvæg búsvæði skordýra, skordýralirfa og jafnvel seiða. Án mótvægisáðgerða geti valkostir ógnað stórum hluta búsvæðis og lífverum sem þrífist þar. Áhrif á vatnalíf séu metin nokkuð til talsvert neikvæð. Valkostir 4, 4b og 5 feli í sér minna inngríp. Ógnin felist helst í mögulegum beinum áhrifum á framkvæmdatíma og þverun Hvammsár 1 km sunnan við núverandi brúarstæði. Áhrif á lífríki Víkurár séu talin lítil vegna þverunar. Áhrif valkosta 4, 4b og 5 á vatnalíf eru metin óveruleg til nokkuð neikvæð.

#### Mótvægisáðgerðir

Fram kemur að vatnsop verði höfð nægjanlega stór og mörg til að hafa sem minnst áhrif á grunnástand vatnshæðar, straumhraða, setflutninga o.fl. Helst sé það breyting á lekt við vegfyllingar, sem gæti haft áhrif á grunnvatnsstöðu, og breyting á vatnshæð ofan við veg í flóðum sem erfitt sé að afstýra. Ekki liggja fyrir hvaða áhrif fljótandi vegir hafi haft á grunnvatnsstöðu og votlendi hér á landi eða hversu langt frá vegi áhrifa gæti, en breyting á grunnvatnsstöðu geti haft áhrif á votlendisgróður.

### 3.1.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögnum Hafrannsóknastofnunar og Umhverfisstofnunar er bent á lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Bendir Umhverfisstofnun m.a. á að meta þurfi áhrif framkvæmdarinnar á gæðapætti þeirra vatnshlota sem um ræðir og hvort framkvæmdin geti leitt til þess að þau nái ekki umhverfismarkmiðum sínum.

Í svörum Vegagerðarinnar er fjallað nánar um yfirborðs- og grunnvatnshlot á áhrifasvæðinu og möguleg áhrif framkvæmdarinnar á þau. Niðurstaða Vegagerðarinnar er að valkostir séu ekki



líklegir til að hafa þau áhrif að yfirborðs- og grunnvatnshlot nái ekki umhverfismarkmiðum sínum, en valkostir geti haft áhrif á vatnsformfræðilega þætti yfirborðsvatnshlota.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að við þveranir á vatnsföllum sé mikilvægt að rjúfa ekki samfellu og raska ekki fiskgengd. Telur stofnunin einnig æskilegt að gerðar hefðu verið rannsóknir á smádýralífi í ánum á svæðinu sem fyrirhugaðar veglínur koma til með að þvera. Jafnframt bendir stofnunin á að margar þeirra 13 náma sem eru taldar líklegar til efnistöku séu í eða við árfarvegi. Stofnunin telji að þegar þannig hátti til þurfi að fjalla um áhrif efnistökkunnar á fisk eða lífríki vatns, enda geti efnistaka í árfarvegi haft mikil áhrif á vatnalíf.

Í svörum Vegagerðarinnar er tekið undir mikilvægi þess að ekki verði röskun á fiskgengd. Óvíst sé hvaða námur verði notaðar og er það ástæðan fyrir því að ekki voru gerðar rannsóknir á námusvæðum, en það verði gert þegar endanlegur valkostur liggja fyrir.

### 3.1.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við niðurstöðu Vegagerðarinnar um vægi áhrifa fyrir einstaka valkosti en bendir á að við leyfisveitingu til framkvæmda á grundvelli skipulagslaga skal leyfisveitandi tryggja að leyfið sé í samræmi við þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í vatnaáætlun, sbr. 3. mgr. 28. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Hafrannsóknastofnunar um að fjalla þurfi um umhverfisáhrif efnistökkunnar en ljóst er að í umhverfismatsskýrslu er takmörkuð umfjöllun um efnistöku og efnistökusvæði og ekki er lagt mat á áhrif efnistöku á hina mismunandi umhverfisþætti. Telur stofnunin að áður en framkvæmdaleyfi verður gefið út þurfi efnistaka vegna framkvæmdarinnar að hafa hlotið málsmeðferð hjá Skipulagsstofnun samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

## 3.2 Áhrif á gróðurfar og vistgerðir

### 3.2.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar kemur fram að beint rask á vistgerðum verði á bilinu 32 ha (valkostur 2) til 49 ha (valkostur 4b). Þar af verði rask á votlendi frá 2,8 (valkostir 4 og 5) til 8,2 ha (valkostur 1/1b). Þá myndi valkostur 3 raska 3,9 ha af leirum og valkostur 1/1b 0,4 ha. Fram kemur að valkostir 1/1b, 2 og 3, sem fara meðfram eða yfir Dyrhólaós, myndu skerða umfangsmikið svæði sem sé viðkvæmt fyrir breytingum. Þeir komi til með að raska vistkerfum sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd auk þess að raska vistgerðum með mjög hátt verndargildi, vistgerðum á lista Bernarsamningsins og forgangsvistgerðum. Auk þess muni vistkerfi raskast sem hafa að geyma tegundir sem eru á válista og/eða friðlýstar, þ.e. munkahettu, safastör og loðgresi. Valkostur 1/1b kunni að hafa óbein áhrif á fjöruvistgerðir í Dyrhólaósi verði breytingar á flæði næringarefna frá landi til sjávar. Valkostur 2 liggja að stórum hluta eins og valkostur 1/1b en fari norðan Geitafjalls, sem dragi úr raski á votlendi. Valkostur 3 muni raska með beinum og óbeinum hætti skeraleirum sem eru með mjög hátt verndargildi. Þverun óssins sé líkleg til að valda óbeinum áhrifum á bæði fjöru- og votlendisvistgerðir ofan þess og búsvæði fágætra plöntutegunda. Áhrif valkosta 1/1b, 2 og 3 kunni að vera varanleg og óafturkræf að hluta. Miðað við viðkvæmni svæðis eru áhrif valkosta 1/1b og 2 metin talsvert til verulega neikvæð og áhrif valkostar 3 verulega neikvæð.

Fram kemur að valkostur 4 komi til með að raska grösugum brekkum við Skarphól. Áhrifin séu tiltakanleg þar sem veglínan fari um lítt raskaða starungsmýravist undir Gatnabrún og blómrika blómgresisvist í brekkunni upp af mýrinni. Valkostur 4b feli í sér meira rask á framræstu landi og túnnum frá Skarphóli að Gatnabrún en valkostur 4. Ofan Gatnabrúnar séu víðfeðmar starungsmýrar á heiðinni norður af Reynisfjalli sem lítt hafi verið raskað. Á því svæði sé að mestu leyti gert ráð fyrir endurbótum á núverandi Hringvegi og áhrif verði því fremur takmörkuð. Ofan við Vík, austan Reynisfjalls, raski valkostir 4 og 4b skógrækt. Neðan við Gatnabrún fari valkostur 4 að mestu um



svæði sem er að miklu leyti raskað með framræslu. Á þessum kafla komi valkostur 4b til með að raska heillegri starungsmýravist og gulstararflóavist milli Brandslækjar og Deildarár, auk áhrifa á mýrar og blómgresisbrekkur við Gatnabrún. Valkostur 4 sé talinn hafa nokkuð neikvæð áhrif og valkostur 4b nokkuð til talsvert neikvæð áhrif. Valkostur 5 geti verið sambærilegur valkosti 4 eða 4b vestan Reynisfjalls en fari í núverandi vegstæði í gegnum þorpið. Valkostur 5 sé metinn hafa nokkuð neikvæð áhrif á gróður og vistgerðir.

### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu verður leitast við að lágmarka áhrif á gróður með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdartíma. Gróin svæði, votlendi og skóglendi verði endurheimt á móti þeim svæðum sem ekki verður komist hjá að raska við framkvæmdirnar. Ef valkostir 1/1b, 2 eða 3 verði fyrir valinu þarf að vakta áhrif framkvæmda á votlendið umhverfis Dyrhólaós. Til að takmarka áhrif á votlendi verði fljótandi vegur lagður um það.

### **3.2.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu**

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að skoða þurfi hvort ástæða sé til að varðveita einstaka friðlýstar plöntutegundir þar sem vaxtarstöðum þeirra er raskað og þá hvernig það verði gert.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki séu friðlýstar plöntutegundir á veglínunum þeirra valkosta sem Vegagerðin leggur til. Ef önnur leið verði farin verði leitast við að hlífa þeim plöntum eða, eftir því sem þörf er á, farið í aðgerðir til að varðveita plönturnar í samráði við Umhverfisstofnun.

Í umsögnum kemur fram að sandleirur Dyrhólaóss eigi nú lítið skylt við sjávarleirur vegna þess að vesturhluti Óssins sé stöðugt að fyllast upp, gróður sæki hratt fram og landris sé á svæðinu. Í vestur-Ósnum gæti varla lengur flóðs eða fjöru. Þetta séu steindauðar sandleirur og fuglar hafi þangað ekkert að sækja nema kannski til að hafa þar næturdvöl.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ósinn sé skilgreindur sem leirulón en einkenni leirulóna séu víðáttumiklar leirur sem komi fram þegar lágsjávað er. Selta geti verið mjög breytileg og ræðst af magni ferskvatns sem renni í lónið sem og innstreymi sjávar sem hvorutveggja geti verið mjög breytilegt. Leirur Dyrhólaóss flokkist sem skeraleirur að stærstu leyti en einkenni þeirra sé fremur fínkornótt set, seltulítill sjór flæði yfir og gróður lítill eða enginn. Setfjörur séu almennt líflitlar á yfirborði en það hafi lítið um það að segja hvað lifi í setinu. Rannsókn hafi leitt í ljós að lítið líf hafi verið á yfirborði og ífána ekki fjölbreytt en í setinu fundust burstaormar, ánar, þráðormar og marflær. Í úttekt Náttúrufræðistofnunar Íslands á fuglalífi voru jafnframt oft stórir hópar vaðfugla í fæðuöflun á svæðinu á fartíma, einkum við norðan- og vestanverðan ósinn.

### **3.2.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar**

Að mati Skipulagsstofnunar er valkostur 5 í veglínu valkostar 4 vestan Reynisfjalls heppilegastur m.t.t. áhrifa á gróður og vistgerðir. Einkum vegna þess að hann krefst minnstrar vegagerðar utan núverandi vegstæðis, hefur engin áhrif á búsvæði plantna sem eru friðlýstar eða á válista og hefur minnst áhrif á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar og vistgerðir með hátt verndargildi. Samt sem áður kemur valkosturinn til með að raska varanlega tæpum 3 ha af votlendi sem nýtur sérstakrar verndar og telur Skipulagsstofnun að þar megi geri ráð fyrir talsvert neikvæðum staðbundnum áhrifum. Valkostur 5 í veglínu valkostar 4b vestan Reynisfjalls krefst meiri vegagerðar utan núverandi vegstæðis og raskar jafnframt meira af votlendi sem nýtur sérstakrar verndar. Valkostir 4 og 4b hafa einnig í för með sér rask á landi ofan Víkur, austan Reynisfjalls. Samkvæmt sérfræðiskýrslu raska þeir m.a. búsvæðum friðlýstra tegunda sem eru á válista, þ.e. munkahettu við Víkurá og hagabrúðu við Sigdal. Í þessu samhengi má einnig benda á að framandi og ágengar tegundir geta breiðst út meðfram vegum. Að mati Skipulagsstofnunar koma allir ofangreindir





valkostir til með að hafa talsvert neikvæð staðbundin áhrif á gróður þar sem veglínur fara um votlendi sem nýtur sérstakrar verndar og búsvæði friðlýstra plöntutegunda.

Skipulagsstofnun tekur í meginráttum undir mat Vegagerðarinnar á áhrifum valkosta 1-3 á gróður og vistgerðir. Allir liggja valkostirnir um svæði sem er verðmætt í gróðurfarslegu tilliti. Þar finnast vistgerðir með mjög hátt verndargildi og tegundir sem eru friðlýstar eða á valista. Dyrhólaós nýtur sérstakrar verndar skv. 61. gr. laga um náttúruvernd sem vatn yfir 1000 m<sup>2</sup> og leirur hans njóta einnig verndar skv. sömu grein laganna. Þá hefur Náttúrufræðistofnun Íslands lagt til að votlendið norðan Dyrhólaóss fari á náttúruminjaskrá sem síðustu heillegu leifar af votlendi Mýrdals. Í sérfræðiskýrslu kemur fram að slík svæði séu viðkvæm fyrir þverunum og gera megri ráð fyrir að valkostir 1-3 hafi í för með sér óbein áhrif á votlendið þar sem vegurinn geti valdið breytingum á vatnsflæði um votlendið og breytingum á vatnsflæði við fallaskipti sem geta haft áhrif á tegundir sem hafa aðlagð sig að aðstæðum við ósinn. Í sérfræðiskýrslu er jafnframt bent á að þrátt fyrir að reynt verði að tryggja eðlilegt flæði vatns séu líkur á að erfitt verði að viðhalda náttúrulegum kerfum og virkni vistgerða í óbreyttri mynd. Ákveðin óvissa er því til staðar um þessi áhrif. Hins vegar er ljóst að allir þrír valkostirnir koma til með að hafa varanleg neikvæð áhrif á vistkerfi og plöntutegundir sem njóta verndar og eru viðkvæm fyrir vegagerð. Skipulagsstofnun telur að þverun óssins samkvæmt valkosti 3 hefði neikvæðari áhrif á gróðurfar en að leggja veginn um jaðar hans, einkum vegna áhrifa á fjörur og leirur auk þess sem hann getur haft áhrif á vatnsflæði á stærra svæði. Í ljósi umfangs skerðingar á vernduðum vistkerfum og búsvæðum friðlýstra plantna er það mat Skipulagsstofnunar að valkostur 3 geti haft staðbundið verulega neikvæð áhrif á gróðurfar og vistgerðir og valkostir 1/1b og 2 staðbundið talsvert til verulega neikvæð áhrif.

Aðalvalkostur Vegagerðarinnar er að leggja veginn samkvæmt valkosti 4 eða 4b. Líkt og fram kemur að ofan skerða báðir þessir valkostir búsvæði friðlýstra plantna. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að reynt verði að lágmarka áhrif framkvæmdarinnar á friðlýstar plöntur og búsvæði þeirra og tekur undir ábendingu Náttúrufræðistofnunar Íslands um að skoða þurfi sérstaklega hvort og þá hvernig unnt sé að varðveita einstaka plöntutegundir sem eru friðlýstar þar sem vaxtarstöðum þeirra er raskað. Stofnunin bendir á að samkvæmt auglýsingu nr. 1385 um friðun æðplantna, mosa og fléttna er bannað að aflífa, eyðileggja eða valda á annan hátt skaða á einstaklingum friðaðrar tegundar. Skipulagsstofnun telur að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfis þurfi að leggja fram mótvægisáðgerðir, til að draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar á friðlýstar plöntur og búsvæði þeirra, sem unnar hafa verið í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Umhverfisstofnun.

### 3.3 Áhrif á fuglalíf

#### 3.3.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að verði valkostir 1/1b, 2 og 3 fyrir valinu sé hætt á mikilli röskun fuglalífs þar sem að með þessum veglínunum væri farið yfir mikilvæga varp- og viðkomustaði margra tegunda. Áhrifin felist einkum í uppbroti á samfellu og virkni votlendis og leira sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum nr. 60/2013 um náttúruvernd. Þar séu tegundir fugla á valista og/eða ábyrgðartegundir sem verði fyrir áhrifum. Stór hluti áhrifasvæðisins sé nokkuð heillegt votlendi sem myndi heildstæða einingu við Dyrhólaós og standi undir mjög háum varpþéttleika fjölda tegunda. Þrátt fyrir að nágrenni óssins hafi verið raskað með framræslu séu skurðir víða fullir af vatni og tiltölulega lítill hluti svæðisins undir mikilli landnotkun. Fjöldi fuglategunda reiði sig á svæðið til fæðuöflunar á fartíma og leirurnar við ósinn séu sérstaklega mikilvægar fyrir fugla á þeim tíma. Bent er á að það sé mat Náttúrufræðistofnunar Íslands að skoða þurfi mikilvægi Dyrhólaóss sem viðkomustaðar fyrir fugla í ljósi þess að leirur séu fágætar á Suðurlandi og því afar brýnt að fæðustöðvum þar verði ekki raskað. Veglínukostir 4 og 4b fari yfir land sem nú þegar hafi að verulegu leyti verið breytt frá upprunalegu ástandi og sneiði hjá mikilvægum búsvæðum fugla.



Færri tegundir verði fyrir áhrifum sem eru á valista og/eða eru ábyrgðartegundir en ef hinir veglínukostirnir yrðu fyrir valinu. Valkostur 5 sé sambærilegur valkostum 4 og 4b vestan Reynisfjalls en felur að öðru leyti ekki í sér nýtt rask. Metur Vegagerðin áhrif valkosta á fuglalíf þannig að valkostir 1/1b, 2 og 3 hafi verulega neikvæð áhrif, valkostir 4 og 5 óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif og valkostur 4b nokkuð neikvæð áhrif.

### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Til að lágmarka neikvæð áhrif framkvæmdanna á dýralíf verður reynt að skerða óraskað land sem minnst og græða fljótt og vel upp sár sem myndast t.d. í vegfláa við veglagningu.

### **3.3.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu**

Í umsögnum er gerð athugasemd við að ekki hafi verið talin ástæða til að fara í punkttalningar þar sem valkostur 4 liggur ofan Víkur og með Bæjum vestan Reynisfjalls.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Náttúrufræðistofnun Íslands hafi unnið úttekt á fuglalífi á áhrifasvæði valkosta. Forgangsröðun á punktum fyrir fuglatalningar hafi tekið mið af viðkvæmni svæðis og þekkingu sem m.a. hafi verið aflað í umfangsmiklum punkttalningum um land allt í mismunandi vistgerðum. Út frá vistgerðum sé hægt að segja með umtalsverðu öryggi hvaða mófuglar séu varpfuglar á svæðinu. Ofan Víkur megi reikna með lægri þéttleika mófugla en vestan Reynisfjalls sökum halla, vistgerða og nálægðar við byggð og umferðarpungan veg. Fram kemur að Dyrhólaós og bakkar hans séu taldir mikilvægir fyrir fuglalíf. Fjöldi fuglategunda reiði sig á svæðið til fæðuöflunar á fartíma og séu leirurnar við ósinn sérstaklega mikilvægar fyrir fugla á þeim tíma.

### **3.3.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar**

Skipulagsstofnun telur að valkostur 5 í veglínu valkostar 4 vestan Reynisfjalls hefði minnst áhrif á fugla, enda er það sá valkostur sem hefur í för með sér minnsta eyðingu og uppbrot á búsvæðum fugla. Telur stofnunin að áhrif valkostarins á fuglalíf verði óveruleg. Aðrir valkostir norðan Reynisfjalls, þ.e. valkostur 4, valkostur 4b og valkostur 5 í veglínu valkostar 4b vestan Reynisfjalls, krefjast meira vegagerðar utan núverandi vegstæðis og telur stofnunin að þeir geti haft nokkuð neikvæð áhrif á fuglalíf. Valkostir 1/1b, 2 og 3 liggja allir um búsvæði sem njóta sérstakrar verndar og eru mikilvæg fyrir margar tegundir fugla, m.a. ábyrgðar- og valistategundir. Líkt og Náttúrufræðistofnun hefur bent á þá eru leirur fágætar á Suðurlandi og telur stofnunin valkostina geta haft áhrif á flæði vatns um votlendið og virkni vistgerða. Skipulagsstofnun tekur því undir niðurstöðu Vegagerðarinnar um að valkostir 1/1b, 2 og 3 geti haft staðbundið verulega neikvæð áhrif á fuglalíf á svæðinu.

## **3.4 Áhrif á hljóðvist**

### **3.4.1 Mat Vegagerðarinnar**

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að útreikningar sýni að hljóðstig hafi verið yfir viðmiðunarmörkum við 5 íbúðarhús í dreifbýli árið 2018. Samkvæmt núllkosti og valkosti 5 megi búast við að hljóðstig verði yfir viðmiðunarmörkum við 8 hús í dreifbýli árið 2045. Hljóðvist við íbúðarhús í dreifbýli batni mest við valkosti 1/1b, 2 og 3 en þar fari hljóðstig ekki yfir mörk við nein hús. Við valkosti 4 og 4b fari hljóðstig yfir mörk við þrjú hús í dreifbýli. Í þéttbýlinu komi neikvæð áhrif helst fram við núllkost og valkost 5 árið 2045. Í öllum tilfellum fækki heildarfjöldi bygginga sem séu útsettar fyrir háu hljóðstigi ef þjóðvegur er færður, hvort sem hann verði færður norður eða suður fyrir byggðina. Við leikskóla og skóla sé áætlað að hljóðstig hækki fyrir valkosti 1/1b, 2 og 3 en haldist þó innan viðmiðunarmarka. Hækkun verði á hljóðstigi á verndarsvæði í byggð vegna valkosta 1/1b, 2 og 3, en hljóðstig á þeim stöðum verði þó innan og/eða við viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða. Við Loftsalahelli megi búast við hækkun á hljóðstigi miðað við núverandi



ástand fyrir valkosti 1/1b og 3 og sömuleiðis við Víkurfjöru fyrir valkosti 1/1b, 2 og 3. Þar megi búast við að hljóðstig vegna sjávarniðs yfirgnæfi alla jafna hljóð frá umferð. Reynisfjara og Dyrhólaey séu í yfir 300 m fjarlægð frá valkostum og því verði hljóðstig þar vegna umferðar undir viðmiðunarmörkum. Helstu áhrif á hljóðvist á framkvæmdartíma séu talin verða vegna umferðar þungra ökutækja og hávaða við borun, sprengingar og fleygun við gerð jarðganga fyrir valkosti 1/1b, 2 og 3. Áhrif á framkvæmdartíma séu staðbundin og afturkræf. Með mótvægisáðgerðum megi draga úr áhrifum. Breyting verði á hljóðvist, einkum vegna valkosta 1/1b, 2, og 3, og séu áhrif þeirra metin nokkuð neikvæð. Valkostir 4 og 4b séu taldir hafa óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif og valkostur 5 nokkuð neikvæð áhrif sem komi einkum fram innan þéttbýlis.

#### Mótvægisáðgerðir

Fram kemur að gripið verði til mótvægisáðgerða á þeim stöðum þar sem hljóðstig verði yfir mörkum reglugerðar um hávaða nr. 724/2008 og kröfum í staðli ÍST 45:2016. Mótvægisáðgerðir geti falist í gerð jarðvegshljóðmana eða landmótunar, gerð hljóðskerma (veggja) á milli vegar og móttaka eða endurbótum á gluggum eða gleri. Á framkvæmdatíma verði unnið í samræmi við reglugerð nr. 724/2008 um hávaða og hraði þungra ökutækja á framkvæmdasvæðinu takmarkaður við 50 km/klst.

#### **3.4.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu**

Í umsögnum er bent á að í umhverfismatsskýrslu er ekki fjallað um áhrif á hljóðvist í sumarhúsinu í Sigdal, sem er í um 40 m fjarlægð frá miðlínu Hringvegar. Sumarhúsið er ekki á hljóðvistarkortum en kortin bendi til þess að hljóðvist verði óbærileg af veglínu 4. Betur færi að segja í matsskýrslunni að sumarhúsið í Sigdal þurfi að víkja fyrir veglínu 4, og forðast að skilja eigendur hússins eftir í óvissu.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að landnotkun við sumarhúsið sé skilgreind sem frístundabyggð í aðalskipulagi og því séu viðmiðunarmörk við húsvegg 45 dB(A) sbr. reglugerð nr. 724/2008 um hávaða. Hljóðstig við sumarhúsið í Sigdal komi til með að vera yfir þeim mörkum og bregðast þurfi við með mótvægisáðgerðum. Mögulegum mótvægisáðgerðum sé lýst nánar í kafla 16.2 í umhverfismatsskýrslu. Jafnframt séu tækifæri til að hnika til veginum á þessum kafla til að draga enn frekar úr áhrifum á hljóðvist.

#### **3.4.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar**

Skipulagsstofnun telur að þessi framkvæmd hafi lítil áhrif á þróun umferðar um Hringveginn og umferð um veginn muni aukast í framtíðinni óháð því hvort af framkvæmdinni verði. Í grunninn má því gera ráð fyrir að hljóðmengun frá sjálfum Hringveginum verði nokkuð sambærileg fyrir og eftir framkvæmdir. Helstu áhrif framkvæmdar á hljóðvist snúa því að legu mismunandi valkosta, þ.e. hvar hávaða mun gæta. Í sérfræðiskýrslu er gert ráð fyrir að hljóðstig við núllkost verði yfir viðmiðunarmörkum reglugerðar um hávaða við 8 íbúðarhús í dreifbýlinu árið 2045 gangi umferðarspár eftir, þar af 5 við Hringveginn og 3 við Reynishverfisveg. Með færslu Hringvegar fjær byggð samkvæmt valkostum 1/1b, 2 og 3 fer hljóðmengun við öll íbúðarhús í dreifbýli undir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða. Á móti eykst hljóðmengun á svæðum sem í dag eru óbyggð. Telur stofnunin að áhrif valkosta 4, 4b, 5+4 og 5+4b á hljóðvist við íbúðarhús í dreifbýli yrðu almennt nokkuð sambærileg við núllkost en heldur minni á þeim köflum þar sem valkostirnir víkja frá núverandi veglínu vestan Reynisfjalls. Þar sem valkostir 4b og 5+4b víkja frá veglínunni á lengri kafla hafa þeir aðeins minni áhrif á íbúðarhús. Í þéttbýlinu telur Skipulagsstofnun að áhrif valkosta 5 verði sambærileg við núllkost, enda fylgir hann núverandi veglínu í gegnum þéttbýlið. Vegna fyrirséðrar umferðaraukningar má þó gera ráð fyrir að áhrifin í þéttbýlinu verði neikvæðari en þau eru í dag. Almennt ætti hljóðvist að vera betri í þéttbýlinu í öðrum valkostum, þ.e. valkosti 1/1b, 2, 3, 4 og 4b, þar sem þeir gera allir ráð fyrir færslu Hringvegar út úr þéttbýlinu.



Skipulagsstofnun telur mikilvægt að gripið verði til viðeigandi mótvægisáðgerða þar sem hljóðstig fer yfir mörk reglugerðar um hávaða. Telur stofnunin að með slíkum áðgerðum ætti að vera unnt að halda áhrifum allra valkosta á hljóðvist innan marka reglugerðarinnar. Ljóst er hins vegar að á framkvæmdatíma muni útivistarfólk og íbúar verða fyrir ónæði og því mikilvægt að daglegur framkvæmdatími taki mið af kröfum reglugerðar um hávaða.

### 3.5 Áhrif á ferðapjónustu og útivist

#### 3.5.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að ferðapjónusta sé mikilvægasta atvinnugreinin í Mýrdalshreppi og væntingar séu um áframhaldandi vöxt greinarinnar. Helsta aðdráttarafli svæðisins séu afar fjölsóttir áfangastaðir á landsvísu eins og t.d. Dyrhólaey, Reynisfjara og Víkurfjara. Útivistarfólk nefndi einnig Reynisfjall, Grófargil, Sögulegu Vík (gönguleið um þorpið), golfvöllinn og skíðaiðkun ofan golfvallar og tjaldsvæðis. Viðhorf til framkvæmdarinnar séu ekki á eina lund en í viðtölum beindust umræður oft á tíðum að valkostum 1/1b, 2 og 3. Til að mynda komu fram viðhorf um að þessir valkostir komi til með að bæta samgöngur um svæðið meðan aðrir telja að núverandi Hringvegur sé ekki mikill farartálmi. Fram komu áhyggjur um að valkostirnir geti haft áhrif á rekstrargrundvöll fyrirtækja á svæðinu meðan aðrir sáu tækifæri á frekari notkun svæðisins við núverandi Hringveg. Viðmælendur í öllum notendahópum höfðu áhyggjur af röskun framkvæmda á náttúru Mýrdalsins og aðgengi að fjölsóttum áfangastöðum. Hljóðvist og ásýndarbreytingar voru nefndar sem helstu áhyggjur um neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna og útivistarfólks.

Fram kemur að allir valkostir séu taldir hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á ferðapjónustu og útivist. Valkostir 1/1b til 4b komi til með að raska svæðum og breyta aðgengi ferðamanna og útivistarfólks að svæðum. Fyrir valkosti 1/1b, 2 og 3 eigi það við um Víkurfjöru en fyrir valkosti 4 og 4b séu það svæðin ofan við Vík og Grófargil. Valkostir 4 og 4b komi jafnframt til með að raska golfvöllinum. Valkostir 1/1b til 3 liggja um viðkvæmt svæði vegna náttúrufars vestan Reynisfjalls sem var í viðtölum nefnt sem hluti af staðarímynd svæðisins í heild. Ofangreindir valkostir feli í sér breytingar á ásýnd og komi til með að sjást vel frá byggð, gönguleiðum og fjölförnum áfangastöðum og útivistarsvæðum. Helstu áhrif valkosta 5 á ferðapjónustu og útivist felist í aðgerðum á veginum innan Víkur. Framkvæmdir kunni að skerða aðgengi ferðamanna um svæðið þar sem ekki sé pláss fyrir gangbrautir meðfram þjóðvegi sem kunni að hafa áhrif á upplifun ferðamanna sem og aukning umferðar og þungaumferðar um þorpið.

#### Mótvægisáðgerðir

Fram kemur að með góðri hönnun og skipulagi, auk vandaðra vinnubragða á framkvæmdatíma megi leitast við að lágmarka áhrif á ásýnd svæðis og upplifun þeirra sem fari þar um. Við framkvæmdir verði röskun gróðurs haldið í lágmarki. Jarðvegi og gróðri verði haldið til haga og jafnað yfir röskuð svæði eins fljótt og kostur er. Við frágang á skeringum og haugsetningasvæðum verði svæðin færð í sem upprunalegast horf. Reynt verði að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi. Gert er ráð fyrir tvennum undirgöngum undir veglínu við þéttbýlið til að tryggja aðgengi að ferðapjónustu- og útivistarsvæðum í valkostum 1/1b, 2, 3, 4 og 4b.

#### 3.5.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögnum er bent á að leið 4 muni þvera brekku sem hefur verið notuð sem skíðabrekka þorspins í áratugi, m.a. með skíðalyftu sem var í eigu ungmennafélagsins.

#### 3.5.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að valkostur 5 hafi minnst áhrif á ferðapjónustu og útivist. Valkosturinn fylgir að mestu núverandi veglínu Hringvegur og þar sem hann víkur frá henni vestan Reynisfjalls er ekki



að vænta áhrifa á vinsæla ferðamanna- eða útivistarstaði. Í þéttbýlinu í Vík er helsti munurinn á valkosti 5 og núllkosti sá að valkostur 5 felur í sér endurbætur á veginum og öryggi hans, m.a. með betri göngubverunum og færslu gönguleiða frá Hringvegi inn í þorpið. Að mati Skipulagsstofnunar ætti valkosturinn því að hafa óveruleg áhrif á ferðþjónustu og útivist samanborið við núllkost, óháð því hvort hann fylgi veglínu 4 eða 4b vestan Reynisfjalls.

Aðrir valkostir, þ.e. 1/1b, 2, 3, 4 og 4b, liggja allir nærri vinsælum útivistar- og/eða ferðamannastöðum og telur Skipulagsstofnun að þeir geti allir haft mikil neikvæð áhrif á ferðþjónustu og útivist vegna neikvæðra áhrifa sem fylgja lagningu þjóðvegjar nærri slíkum stöðum. Hringveginum fylgja bæði sjónræn áhrif og hljóðmengun auk þess sem hann getur skert aðgengi að svæðum og breytt notagildi þeirra. Þá getur færsla Hringvegjar út fyrir þéttbýlið haft neikvæð áhrif á verslun og þjónustu í Vík. Með vísan til framangreinds telur Skipulagsstofnun að lagning veglínu og grjótnargarða við Víkurfjöru samkvæmt valkostum 1/1b, 2 og 3 geti haft talsvert neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem nýta svæðið, einkum vegna sjónrænna áhrifa og hljóðmengunar en líka vegna breytts aðgengis. Þessir valkostir liggja einnig nokkuð nærri Reynisfjöru og Dyrhólaey og geta því haft einhver neikvæð áhrif á upplifun gesta á þessum stöðum auk þess sem ásókn í staðina kann að aukast þegar Hringvegurinn hefur verið færður nær þeim. Sama gildir um Loftsalahelli í tilfelli valkosta 1/1b og 3. Skipulagsstofnun telur að valkostir 4 og 4b komi til með að hafa neikvæð áhrif á upplifun, aðgengi og nýtingu fólks á útivistar- og ferðamannastöðum norðan Víkur, s.s. Grófargili, golfvelli, gönguleiðum og svæði til skíðaiðkunar. Með undirgöngum ætti að vera unnt að draga úr neikvæðum áhrifum vegjarins á aðgengi að flestum þessum svæðum. Þar sem veglína þessara valkosta liggur um golfvöllinn og sker hann í tvennt má gera ráð fyrir að færa þurfi hluta golfvallarins til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif á golfiðkun. Þá getur veglína skv. valkosti 4 einnig haft neikvæð áhrif á skíðaiðkun ef veglínan kemur til með að þvera skíðabrekku þorpsins.

## 3.6 Áhrif á landslag og ásjón

### 3.6.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að allir valkostir komi til með að breyta landslagi og ásjón athugunarsvæðisins. Framkvæmdin komi til með að hafa bæði afturkræfar og óafturkræfar breytingar í för með sér og muni sumar þeirra valda varanlegum breytingum á landslagi. Neikvæð áhrif séu að hluta til hægt að lágmarka með því að beita mótvægisáðgerðum. Fram kemur að valkostur 5 feli í sér minnstu áhrifin þar sem hann felur í sér minni breytingu frá núverandi ástandi miðað við aðra valkosti. Utan Víkur fer umfang áhrifa valkosta 5 eftir því hvort hann tengist valkosti 4 eða 4b. Valkosturinn er metinn hafa nokkuð neikvæð áhrif á landslag og ásjón.

Fram kemur að valkostir 4 og 4b komi til með að breyta landslagi við Víkurhamra sem eru eitt af kennileitum Víkur. Valkostirnir fari um lítt raskað svæði ofan við þorpið og breyti ásjón Víkurár og gílinu sem hún rennur um. Við Gatnabrún muni valkostur 4 auka við núverandi skeringar og fyllingar sem koma til með að vera áberandi á svæðinu. Valkostur 4b brjóti landslagsheildina meira upp þar sem hann liggja fjær fjöllum og liggja um landbúnaðarland og votlendi. Áhrif valkosta séu staðbundin en svæðið kunnir að vera viðkvæmt fyrir breytingum vegna náttúrufars og jarðmyndana. Valkostir séu taldir hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á landslag og ásjón.

Fram kemur að valkostir 1/1b til 3 komi til með að brjóta upp landslagsheild í Vík þar sem vegur liggur milli fjöru og þorps. Óveruleg breyting verði á ásjón frá götum innan Víkur, sunnan við núverandi Hringveg, en framkvæmdin komi til með að sjást vel norðan vegjarins. Staðbundið rask verði á Reynisfjalli, einu af helstu kennileitum svæðisins. Við Dyrhólaós komi valkostir til með að brjóta upp landslagsheildina þar sem veglína fari um landbúnaðarland og votlendi. Vegurinn komi þó til með að vera lítt áberandi í landslaginu frá byggð við núverandi Hringveg, Reynishverfi eða Dyrhólaey vegna fjarlægðar, að undanteknum valkosti 3 sem muni skera sig meira úr umhverfi sínu.



Valkostir 1/1b til 3 séu taldir hafa talsvert neikvæð áhrif á landslag og ásýnd en þeir fari um svæði sem telst vera viðkvæmt fyrir breytingum vegna gróðurfars og jarðmyndana.

### Vöktun og mótvægisáðgerðir

Fram kemur að mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á landslag og ásýnd lands felist í að móta skarpar brúnir fyllinga, skeringa og við haugsetningarsvæði þannig að þær séu ávalar og í samræmi við nærliggjandi umhverfi. Leitast verði við að útlit skeringa endurspegli línur og form í nærliggjandi landslagi. Gengið verði frá fláum þannig að þeir falli sem best að umhverfi sínu og halli sé ekki brattari en 1:2. Einnig verði yfirborð aflagðra svæða aðlagð að landinu til að auðvelda framvindu gróðurs. Loks verði leitast við að draga úr neikvæðum sjónrænum áhrifum framkvæmdarinnar við frágang.

### **3.6.2 Niðurstaða Skipulagsstofnunar**

Skipulagsstofnun tekur í megindráttum undir mat Vegagerðarinnar. Ef horft er til þeirra valkosta um veglínu sem Vegagerðin leggur fram þá er ljóst að nýr vegur mun verða mun meira áberandi í landslaginu en núverandi vegur þar sem hann verður hærri, breiðari og með meiri skeringar og fyllingar. Að mati Skipulagsstofnunar hefur valkostur 5 minnst áhrif á landslag og ásýnd þar sem hann fylgir að miklu leyti núverandi vegi. Samkvæmt áskýndarmyndum virðist valkostur 4 krefjast mun meiri skeringa við Gatnabrún en valkostur 4b og geta áhrif valkosta 4 orðið talsvert neikvæð þar. Skipulagsstofnun telur að betur færi að leggja valkost 4 samkvæmt veglínu valkosta 4b um Gatnabrún m.t.t. áhrifa á ásýnd. Annars má almennt gera ráð fyrir að áhrif valkosta 5 verði nokkuð neikvæð. Austan Reynisfjalls koma valkostir 4 og 4b til með að verða áberandi í landslagi sem hefur ferðabjónustu- og útivistargildi og má því gera ráð fyrir að áhrif þessara valkosta á landslag og ásýnd verði nokkuð til talsvert neikvæð. Valkostir 1/1b, 2 og 3 liggja allir um land sem hefur hátt verndargildi og er viðkvæmt fyrir breytingum og geta því haft talsvert neikvæð áhrif á landslag og ásýnd. Á framkvæmdatíma verða breytingar áberandi en þau áhrif verða að hluta tímabundin en varanleg áhrif fara eftir því hvernig til tekst með frágang. Skipulagsstofnun telur að ganga verði út frá því að Vegagerðin viðhafi vandaðan frágang til þess að draga eins og kostur er úr áberandi áhrifum á röskuðum svæðum utan vega.

## **3.7 Áhrif á landnotkun**

### **3.7.1 Mat Vegagerðarinnar**

Í umhverfismatskýrslu kemur fram að valkostur 1 sé í samræmi við stefnumótun sem Mýrdalshreppur setur fram í aðalskipulagi sínu 2021-2033. Valkostur 1b sé útfærsla á valkosti 1 og að stórum hluta í samræmi við stefnumótun Mýrdalshrepps. Valkostir 2 og 3 séu að hluta til í samræmi við stefnumótun Mýrdalshrepps. Valkostir 4, 4b og 5 séu ekki í samræmi við stefnumótun Mýrdalshrepps. Fyrir alla valkosti, utan valkost 1, sé þörf á breytingu á aðalskipulagi Mýrdalshrepps.

Fram kemur að Mýrdalshreppur hafi í matsferlinu og í samtali við Vegagerðina komið fram ábendingum sínum um að hann telja að valkostir 4 og 4b, sem fara fyrir ofan byggðina komi ekki til greina þar sem þeir liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og myndu þvera svæði sem verið sé að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð í austurhluta bæjarins. Jafnframt telji sveitarfélagið að valkostur 1b, komi heldur ekki til greina þar sem hann fari að hluta til um iðnaðarsvæði og geri framtíðaruppbyggingu á svæðinu svo næst sem ómögulega.

Fram kemur að valkostir 1/1b, 2 og 3 fari meira en aðrir valkostir um svæði sem á hvíla verndarákvæði eða hafa verið lögð til á framkvæmdahluta náttúruminjasrár (Mynd 1). Þessir valkostir fari sömuleiðis meira um lönd í einkaeigu. Valkostir 1/1b, 2, 3 og 4b fari þó nokkuð um ræktuð tún en valkostur 4 sé að mestu leyti í sama vegstæði vestan Reynisfjalls. Austan fjallsins fari valkostir 4 og 4b ofan við þorpið og raski þar ræktuðum túnum og skógræktarsvæði. Fram kemur



að við verkhönnun verði hægt að hnika til veglínnum til að draga úr eða koma í veg fyrir rask á ræktuðu landi og nánari útfærsla verði unnin í samráði við landeigendur. Valkostur 5 sé að mestu leyti í sama vegstæði. Valkostir 1/1b, 2 og 3 feli í sér meiri styttingu á Hringvegi en aðrir valkostir, en almennt sé styttingin talin lítil fyrir alla valkosti. Valkostir 1/1b, 2 og 3 feli í sér styttri ferðatíma til vinsælla áningarstaða, svo sem Reynisfjöru og Dyrhólaey og dragi úr álagi sem hefur myndast vegna ferða á þessa staði á Reynisvegi og Dyrhólavegi. Metur Vegagerðin áhrif valkostar 5 á landnotkun nokkuð neikvæð en áhrif annarra valkosta nokkuð til talsvert neikvæð.

### 3.7.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Mýrdalshrepps er bent á að samkvæmt núgildandi aðalskipulagi þveri valkostir 4 og 4b, austan Grafarhóls, framtíðar byggingarland þéttbýlisins í Vík. Sveitarfélagið undirritaði nýverið samkomulag við ríkið um uppbyggingu íbúðarhúsnæðis til næstu 10 ára en það sé ljóst að ekki væri hægt að vinna samkvæmt þeim áætlunum ef lagður yrði vegur samkvæmt valkostum 4 og 4b. Í umsögnum er einnig bent á að valkostir 4 og 4b liggi um ræktunarlönd.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að valkostir 4/4b sneiði aðeins inn á reit ÍB5 og þveri svo reit ÍB9 undir Víkurhömrum. Telur Vegagerðin að líklega væri hægt að aðlaga valkosti 4/4b þannig að þeir færu ekki inn á þessa reiti.

### 3.7.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar er ljóst að framkvæmdin kemur til með að hafa ýmis neikvæð áhrif á landnotkun. Eðli málsins samkvæmt má gera ráð fyrir að áhrifin verði meiri eftir því sem nýlagning vega er meiri. Skipulagsstofnun telur að valkostur 5 í veglínu valkostar 4 hafi minnst áhrif, enda fylgir hann að miklu leyti núverandi vegi. Þar sem valkosturinn víkur frá núverandi vegi fer hann einkum um landbúnaðarsvæði og telur Skipulagsstofnun að áhrifin geti orðið nokkuð neikvæð þar. Valkostur 5 í veglínu valkostar 4b hefur heldur meiri áhrif vegna viðbótarrasks á landbúnaðarsvæði. Báðir fara valkostirnir um ræktað land. Skipulagsstofnun telur jákvætt að Vegagerðin áformi að hliðra til veglínna til að lágmarka þessi áhrif, enda samræmist það markmiðum jarðalaga að tryggja svo sem kostur er að land sem er vel fallið til búvöruframleiðslu sé varðveitt til slíkra nota. Aðrir valkostir hafa meiri áhrif á landnotkun. Valkostir 1/1b, 2 og 3 fara um svæði sem á hvíla verndarákvæði og valkostir 4 og 4b fara m.a. um framtíðar byggingarland þéttbýlisins í Vík og útivistarsvæði bæjarins (sjá kafla 3.5). Þar sem Vegagerðin telur líklegt að hægt sé að hliðra valkostum 4 og 4b út fyrir byggingarlandið ættu áhrif á það ekki að verða veruleg. Með vísan til mögulegra neikvæðra áhrifa valkosta 1/1b, 2 og 3 á fuglalíf (sjá kafla 3.3) og leirur (kafla 3.2) telur Skipulagsstofnun að valkostirnir geti haft staðbundið verulega neikvæð áhrif á verndargildi þess hluta svæðis nr. 708 á C-hluta náttúruminjasrár (Mynd 1) sem sem snýr að Dyrhólaósi, þ.e. sjávarleirum og fuglalífi. Jafnframt telur stofnunin að lagning vegar samkvæmt valkostum 1/1b og 2 um votlendið norðan Dyrhólaóss, sem Náttúrufræðistofnun Íslands hefur lagt til sem svæði á B-hluta náttúruminjasrár sem síðustu heillegu leifar af votlendi Mýrdals, myndi brjóta upp votlendið og rýra verulega verndargildi þess, sbr. einnig umfjöllun í kafla 3.2.

## 3.8 Áhrif á samfélag og umferðaröryggi

### 3.8.1 Mat Vegagerðarinnar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að niðurstaða umferðaröryggismats sé að allir valkostir bæti umferðaröryggi til muna frá núverandi ástandi með fækkun tenginga inn á Hringveginn og lagfæringum á vegtæknilegum atriðum, s.s. langhalla, beygjum, hábogum og sjónlengdum. Rýnar telji að valkostur 1/1b sé æskilegastur m.t.t. umferðaröryggis, en valkostir 2, 3, 4 og 4b komi einnig vel til greina. Leiðir sem innifeli valkost 5 séu lakastar og uppfylli ekki markmið framkvæmdarinnar um að færa þjóðveginn út fyrir þéttbýli. Eftir að umferðaröryggismatið lá fyrir var heildarfjöldi slysa og umferðaróhappa áætlaður fyrir alla valkosti miðað við áætlaða umferð árið 2045. Matið náði til



allra vegfarenda og allra tegunda slysa. Niðurstaðan var á þá leið að valkostir 1/1b, 2, 3, 4 og 4b yrðu með sambærilegan fjölda slysa eða 14-17 slys á ári, valkostur 5 með 25 slys á ári og núllkostur með 35 slys á ári. Gróflega megi áætla að um 10-20 % af mögulegum slysum séu með meiðslum og 80-90 % án meiðsla, þ.e. eingöngu eignatjón.

Fram kemur að sambýli þjóðvegaumferðar og þéttbýlis geti verið áskorun og almennt séu tvær megin leiðir færar til að mæta áskorunum. Annars vegar að fara í aðgerðir á þjóðveginum og umhverfi hans og hins vegar að gera hjáleik fram hjá þéttbýlinu fyrir þjóðveginn þegar gegnumstreymisumferð er farin að þyngja þéttbýlinu og vegfarendum. Valkostir taki mið af þessu. Valkostir 1/1b til 4b feli í sér að þjóðvegur sé færður út fyrir þéttbýli. Þessir valkostir séu líklegir til að draga úr þeim hindrunaráhrifum og neikvæðu áhrifum sem hafi skapast með þjóðvegi í gegnum bæinn. Valkostirnir séu því líklegir til að hafa jákvæð áhrif á samfélag hvað varðar öryggi og gæði byggðar. Valkostir 1/1b, 2 og 3 séu jafnframt líklegir til að bæta tengingar við önnur svæði að vetrarlagi út af færri lokunum á veginum vegna veðurs meðan valkostir 4 og 4b feli í sér litlar breytingar hvað það varði. Valkostir 1/1b til 4b rammi þorpið inn og skerði tengingu þess við ferðabjónustu- og útivistarsvæði. Valkostir 1/1b, 2 og 3 skerði tengingu við Víkurfjöru og valkostir 4 og 4b skerði tengingu við hlíðina fyrir ofan þorpið þar sem útivist er stunduð. Undirgöng dragi úr þessum áhrifum í öllum ofangreindum valkostum. Metur Vegagerðin áhrif valkosta 1/1b, 2 og 3 talsvert jákvæð en áhrif valkosta 4 og 4b nokkuð til talsvert jákvæð.

Fram kemur að valkostur 5 feli í sér áframhaldandi umferð í gegnum þorpið með breytingum á veginum til að koma betur til móts við kröfur um umferðaröryggi. Vegurinn verði breiðari og með miðeyju. Þrátt fyrir betrubætur á veginum m.t.t. öryggis komi hindrunaráhrif, þ.e. fyrir fólk sem þarf að þvera veginn, til með að verða áfram milli staða sitt hvorum megin vegar. Samkvæmt fyrirbyggjandi drögum að útfærslu verði þveranir fyrir óvarða vegfarendur á fjórum stöðum innan þorpsins. Valkosturinn breyti lítið núverandi ástandi og fyrirséð að hindrunaráhrif muni aukast með aukinni umferð. Valkosturinn sé metinn hafa óveruleg áhrif á samfélag. Bent er á að það sé eitt af markmiðum framkvæmdar að færa þjóðveg út fyrir þéttbýli, en þjóðvegir í þéttbýli hafi margþætt hlutverk sem greiðfær vegur fyrir alla umferð (þar á meðal vöruflutninga) sem tengi saman byggðalög og innanbæjarumferð með óvörðum vegfarendum. Afar erfitt sé að samþætta umferð stórra bíla við þær væntingar sem gerðar eru til umferðar óvarinna vegafarenda og tryggja um leið umferðaröryggi.

### 3.8.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í mörgum umsögnum, m.a. sveitarstjórnar Skaftárhrepps, umhverfis- og skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Hornafjarðar og hópferðabílstjóra, er farið fram á láglendisveg með jarðgöngum í gegnum Reynisfjall. Helstu rök með slíkum láglendisvegi eru öryggis- og greiðfærnisjónarmið en einnig er bent á aksturssparnað. Í umsögnum er einnig gerð athugasemd við umferðaröryggi og greiðfærni valkosta sem liggja um Gatnabrun, þ.e. valkostir 4, 4b og 5 og bent á að mörg umferðaróhöpp verði í fjallaskarðinu upp af Víkurþorpi. Þar sé illviðrasamt og misvinda og mun oftár hálka, snjór og krapí en á láglendinu. Nefna margir sviptivinda í því samhengi sem geta verið hættulegir stærri bifreiðum. Þá breyti þessir valkostir engu um veglokanir að vetri til. Fram kemur að tíðni umferðaróhappa á núverandi vegi sé vanmetin í umhverfismatsskýrslu ef horft sé til fjölda útkalla björgunarsveita og dráttarbílabjónustu. Í umsögn Mýrdalshrepps kemur fram að sveitarstjórn telji valkosti 4 og 4b í engu samræmi við markmið framkvæmdar og ekki komi til greina að veita framkvæmdaleyfi fyrir þeim. Einnig er bent á að valkostir 4-5 hafi neikvæð áhrif á byggðapróun og útivistarsvæði, m.a. golfvöll. Í öðrum umsögnum er mælt með valkostum 4-5, einkum vegna neikvæðra áhrifa valkosta 1-3 á náttúrufar og ásýnd lands. Þar er m.a. velt upp þeim möguleikum að nýta trjárækt til að draga úr sviptivindum á veglínunum valkosta 4-5, byggja vegskála yfir illviðriskafnann og útbúa undirgöng undir þjóðveg í valkosti 5 þar sem Víkurá rennur undir veginn.





Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram vegur út fyrir þéttbýli auki greiðfærni umferðar sem á ekki erindi í þéttbýlið og vegkaflinn um Reynisfjall lokist fyrst og fremst vegna mikils vinds. Bent er á að líklega verði ekki mikil breyting á lokunum milli landshluta með jarðgöngum vegna lokana sitthvoru megin við Reynisfjall, þ.e. annars vegar á milli Markarfljóts og Steina og hins vegar á Mýrdalssandi. Vegagerðin sé meðvituð um að slysaskráning gefi ekki fullkomna mynd af umferðaróhöppum á vegkaflanum þar sem almennt séu ekki öll umferðaróhöpp skráð en það eigi við um alla vegi á landinu. Í valkostum 4 og 4b felist umtalsverðar umbætur sem muni auka umferðaröryggi og greiðfærni til muna. Einhver sveigjanleiki sé til að aðlaga veglínu að skipulagi en það verði áskorun að uppfylla kröfur um umferðaröryggi, hljóðvist o.fl. ef þéttbýli vex sitthvoru megin við Hringveginn skv. valkosti 4/4b. Tillaga um vegskála hafi komið fram á kynningartíma matsáætlunar en verið vinsuð frá vegna kostnaðar. Undirgöng undir Hringveg í Vík þyrftu mikið pláss og erfitt að koma þeim fyrir sökum nálægðar þéttbýlis við Hringveg og landfræðilegra aðstæðna. Þetta verði metið nánar ef haldið verður áfram með valkosti 5.

Í umsögnum er einnig gerð athugasemd við að ekki sé lagt lagt mat á það hvaða hlutfall af umferðinni í gegnum Vík muni færast af núverandi vegi gegnum þorpið og yfir á veglínu 4/4b. Slík tilfærsla umferðar út úr byggðinni sýnist höfuðforsenda þess að Vegagerðin mæli með valkosti 4/4b. Bent er á að þorpið sé vinsæll áfangastaður ferðamanna og allar líkur til þess að umferðin fari um Víkurkaupþún hvort sem er. Sannist hið gagnstæða, megi ætla að slík tilfærsla umferðar verði ferðamannaíðnaðinum í Vík efnahagslegur skellur.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki var gerð greining á gegnumstreymisumferð um þéttbýlið í Vík fyrir umhverfismatið sem gæti gefið vísbendingu um hvert hlutfall umferðar myndi nýta sér hjáleid framhá þéttbýlinu. Slík greining verði gerð ef haldið verði áfram með valkosti 4 og 4b ofan við þéttbýlið.

### 3.8.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Að mati Skipulagsstofnunar munu allir framlagðir valkostir hafa jákvæð áhrif á samfélag og umferðaröryggi. Valkostur 5 fylgir núverandi Hringvegi í gegnum þéttbýlið. Til að bæta umferðaröryggi er m.a. gert ráð fyrir að fækka tengingum, bæta gönguþveranir og breikka veginn. Rífa þarf eitt til þrjú hús og færa gangbrautir inn í þéttbýlið. Ljóst er að einhver breyting verður á umferð gangandi, hjólandi og akandi vegfarenda innan þéttbýlisins. Vegagerðin áætla að slysum og óhöppum muni fækka nokkuð við þessar breytingar. Valkosturinn mun því hafa nokkuð jákvæð áhrif á umferðaröryggi sem munu að mati Skipulagsstofnunar hafa jákvæð áhrif á samfélag, samanborið við núllkost. Betri gönguþveranir ættu einnig að auðvelda samgang á milli þorpshluta sitthvoru megin vegar. Að öðru leyti má gera ráð fyrir að valkosti 5 hafi lítil áhrif á umferð í gegnum bæinn, hljóðvist, loftgæði, verslun og þjónustu, útivist og þróun byggðar, samanborið við núllkost. Líkt og Vegagerðin bendir á þá viðheldur valkosti 5 þeim neikvæðu áhrifum sem fylgja þjóðvegi um þéttbýli og viðbúið er að þau muni aukast samhliða aukinni umferð um Hringveginn.

Samkvæmt áætlunum Vegagerðarinnar mun slysum og óhöppum fækka töluvert með valkostum 1/1b, 2, 3, 4 og 4b og má því gera ráð fyrir að þeir hafi talsvert jákvæð áhrif á umferðaröryggi. Samgöngur innan þéttbýlisins verða einnig auðveldari og almennt ættu gæði byggðar að aukast þó svo að valkostir 1/1b, 2 og 3 liggi nokkuð nærri byggðinni. Ljóst er að vetrartengingar vestur fyrir Reynisfjall munu batna með áformuðum jarðgöngum samkvæmt valkostum 1/1b, 2 og 3 en líkt og Vegagerðin bendir á breytir það litlu fyrir þá sem eru á lengri ferð um Suðurland. Valkostir 4 og 4b hafa hins vegar lítil áhrif á vetrarlokanir. Valkostir 1/1b, 2 og 3 torvelda aðgengi að Víkurfjöru og geta haft talsvert neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem nýta svæðið (sjá kafla 3.5). Aftur á móti geta valkostir 4 og 4b haft neikvæð áhrif á útivist og þróun byggðar (sjá kafla 3.5 og 3.7). Þá telur Skipulagsstofnun óvissu um hversu mikið umferð, þ.m.t. þungaflutninga- og hópferðabifreiða, í gegnum Vík muni minnka með valkostum sem gera ráð fyrir að flytja Hringveginn út fyrir þéttbýlið þar sem allir sem vilja stoppa í Vík munu áfram keyra inn í bæinn. Telur Skipulagsstofnun því



mikilvægt að gripið verði til aðgerða til að bæta umferðaröryggi í þéttbýlinu, jafnvel þó að Hringvegurinn verði fluttur út fyrir það.

Aðalvalkostur Vegagerðarinnar er að leggja veginn samkvæmt valkosti 4 eða 4b. Af umsögnum er ljóst að miklir sviptivindar geta skapast á þessum veglínunum ofan Víkur. Telur Skipulagsstofnun tilefni til að kanna nánar hvort mögulegt sé að draga úr áhrifum vinds á þessum vegkafla, t.d. með trjágróðri eða vindskermum.

### 3.9 Áhrif á aðra umhverfisþætti

Í umhverfismatsskýrslu er auk ofangreindra umhverfisþátta fjallað um áhrif framkvæmdanna á loftgæði, jarðmyndanir, menningarmínjar, brekkubobba og loftslag. Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við umfjöllun um þessa umhverfisþætti í umhverfismatsskýrslu. Hér að neðan er gerð grein fyrir mati Vegagerðarinnar á áhrifum á umhverfisþættina.

#### 3.9.1 Mat Vegagerðarinnar á áhrifum á loftgæði

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að helstu áhrif á loftgæði séu tímabundin og komi fram á framkvæmdatíma, einkum vegna sprenginga og þungaumferðar í tengslum við vega- og jarðgangagerð, efnisflutninga og aðra vinnu. Í þurru veðri geti einnig komið talsvert ryk frá vegagerð og landmótun. Búast megi við því að áhrif á loftgæði á framkvæmdatíma séu svipuð á milli valkosta og bundin við nágrenni framkvæmdasvæða. Á rekstrartíma felist loftmengun á þjóðvegum helst í losun mengunarefna með útblæstri frá bílum og sliti á malbiki. Betri hæðarlega vegar og stytting leiða hafi almennt í för með sér minni útblástur frá ökutækjum. Breyting á legu veglínunni felir í sér að áhrif á loftgæði frá umferð færast til. Framkvæmd sé líkleg til að draga úr loftmengun þar sem brekkur verði meira aflíðandi. Jarðgöng undir Reynisfjall dragi auk þess úr umferð ökutækja, fólksbíla og þungaflutninga um brekkur. Fram kemur að rykmyndun sé mjög veðurháð og því gæti verið nauðsynlegt í nágrenni við byggð að vera með mótvægisáðgerðir til að draga úr rykmyndun á þurruviðrisdögum t.d. með því að bleyta í safnhaugum, þrifa bíla áður en þeir yfirgefi framkvæmdasvæði o.þ.h. Sérstaklega þurfi að gæta að þessu í kringum Vík, m.a. við jarðgangavinnu austan í Reynisfjalli, og í nágrenni við fjölsóttu ferðamannastaði. Gæta þurfi helst að mótvægisáðgerðum þar sem framkvæmdasvæði / námur séu í nágrenni við byggð. Einnig sé miðað við að reyna að takmarka umferð þungra bíla um þéttbýlið í Vík eins og kostur er. Metur Vegagerðin áhrif allra valkosta á loftgæði óveruleg.

#### 3.9.2 Mat Vegagerðarinnar á áhrifum á jarðmyndanir

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að þeir valkostir sem fari í göngum í gegnum Reynisfjall, þ.e. valkostir 1-3, séu taldir hafa nokkuð til talsvert neikvæð áhrif á stuðlaberg og hellisskúta í Reynisfjalli. Sunnan við báða gangamunna sé svæði 708 á C-hluta náttúruvinnjaskrár sem auki verndargildi nokkuð auk þess sem fjallið sé einnig á lista Kötlu jarðvangs yfir mikilvæga staði. Valkostir 1/1b og 3 séu taldir hafa talsvert neikvæð áhrif á sandsteinshóla, svokallaða Norðurgarðsröð Dyrhóla sem sé innan framangreinds svæðis 708. Veglínur 1/1b og 3 fari suður fyrir Geitafjall, þar sem Loftsalahellir er, sem einnig er á svæði 708 auk þess að vera á lista Kötlu jarðvangs yfir mikilvæga staði. Valkostir 1/1b og 3 taki ekki til umfangsmikils svæðis en svæðið kunnir að vera viðkvæmt fyrir breytingum, einkum Loftsalahellir og svæðið við hann því að hætta sé á aukinni umferð fólks í hellinn með meðfylgjandi raski. Áhrif valkosta 1/1b og 3 á jarðmyndanir eru metin talsvert neikvæð. Valkostur 2 muni, líkt og valkostir 1/1b og 3 hafa áhrif á stuðlaberg/hellisskúta í Reynisfjalli en feli í sér minna rask á ofangreindum jarðmyndunum. Áhrif valkosta á jarðmyndanir séu metin nokkuð til talsvert neikvæð. Valkostir 4 og 4b fari yfir flúðir og smáfossa ofan við Vík sem njóti verndar samkvæmt 61. grein laga um náttúruvernd. Einnig séu Skammadalskambar norður af valkosti 4 á C-hluta náttúruvinnjaskrár og lista Kötlu jarðvangs yfir mikilvæga staði. Áhrif af þessum valkostum séu metin nokkuð neikvæð á jarðmyndanir. Valkostur



5 sé metinn hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir. Til að lágmarka neikvæð áhrif á jarðmyndanir verður reynt að fella framkvæmdasvæðið sem best að aðliggjandi landi. Við frágang á skeringum verði svæðin færð í sem upprunalegast horf.

### 3.9.3 Mat Vegagerðarinnar á áhrifum á menningarminjar

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að ekki sé afgerandi munur á milli valkosta hvað varði áhrif á fornleifar. Alls voru skráðar 99 fornleifar og komi valkostir til með að raska á bilinu 7 – 17 þeirra. Samkvæmt yfirlitstöflum í umhverfismatsskýrslu getur framkvæmdin m.a. haft áhrif á garða, götur, rústir, bæjarhól, uppsprettu, kálgarða og mógrafir. Flestar þeirra fornleifa sem verða fyrir áhrifum eru með lágt minja- og varðveislugildi. Valkostir 1/1b og 3 komi þó til með að raska fornleifum sem hafi hátt minja- og varðveislugildi að mati Fornleifafræðistofnunarinnar, þ.e. eyðibýlinu Svetta í Dyrhólavverfi. Samkvæmt yfirlitstöflum eru jafnframt skráðar rústir með talsvert minja- og varðveislugildi í veglínunum valkosta 2, 4 og 4b. Valkostur 5 er talinn hafa óveruleg áhrif á fornleifar, valkostur 2 óveruleg til nokkuð neikvæð áhrif, valkostir 4 og 4b nokkuð neikvæð áhrif og valkostir 1/1b og 3 nokkuð til talsvert neikvæð áhrif. Leggur Vegagerðin til mótvægisáðgerðir fyrir einstakar fornleifar, byggt á tillögum Fornleifafræðistofnunar.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands er fjallað um einstaka fornleifar innan framkvæmdasvæðisins og kröfur stofnunarinnar um mótvægisáðgerðir til verndar minjum. Einnig bendir stofnunin á að mögulega séu óskráð svæði innan áhrifasvæðis einhverra valkosta, s.s. hliðarvegir. Þegar búið sé að velja hvaða leið verði farin þurfi að kanna hvort á henni séu svæði sem á eftir að skrá fornleifar á. Komi það í ljós þurfi að fá fornleifafræðing til að skrá umrætt svæði og bera niðurstöður skráningarinnar undir Minjastofnun sem þá ákveði hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum á viðkomandi svæðum og hverjar þær skuli vera. Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að Vegagerðin muni fara í þær mótvægisáðgerðir sem Minjastofnun Íslands leggur fram og hafa samráð við stofnunina um tilhögun þeirra. Í umsögnum er einnig bent á að vaðsteinar séu nærri fyrirhuguðum eystri gangamunna en í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að umræddur staður sé ekki líklegur til að verða fyrir áhrifum.

### 3.9.4 Mat Vegagerðarinnar á áhrifum á brekkubobba

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að valkostir 1/1b, 2 og 3 komi til með að raska búsvæðum sniglategundarinnar brekkubobba austan Reynisfjalls. Áhrifin séu staðbundin en á svæði sem sé líklegt til að vera viðkvæmt fyrir breytingum. Áhrifin geti verið neikvæð og að einhverju leyti óafturkræf. Áhrif valkosta 1/1b, 2 og 3 séu metin nokkuð til talsvert neikvæð. Valkostir 4 til 5 þveri ekki búsvæði brekkubobba og eru áhrif þeirra metin óveruleg. Fram kemur að mikilvægt sé að lágmarka eins og kostur er allt rask á búsvæðum brekkubobba.

### 3.9.5 Mat Vegagerðarinnar á áhrifum á loftslag

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að losun gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum hafi aukist undanfarin ár samhliða hagvexti og vexti ferðaþjónustunnar. Árið 2020 séu vegasamgöngur helsta uppsprettan sem falli undir beina ábyrgð Íslands, eða 33%. Helstu áhrifaþættir framkvæmdarinnar felist í byggingu vega og jarðganga, rekstri og viðhaldi vega, styttingu vegalengda og raski á gróðurlendi. Óverulegur munur sé á kolefnisspori valkosta, en það verði á bilinu 120.000 tonn CO<sub>2</sub> (valkostur 5+4) til 155.200 tonn CO<sub>2</sub> (valkostur 3). Metur Vegagerðin áhrif allra valkosta á loftslag óveruleg.

## 4 Skipulag og leyfi

Valkostur 1 er í samræmi við Aðalskipulag Mýrdalshrepps 2021-2033. Aðrir valkostir eru ekki í samræmi við aðalskipulagið og kalla á breytingar á því. Gera þarf breytingar á gildandi deiliskipulagi



vegna útfærslu allra valkosta sem settir eru fram um legu Hringvegjar, einnig valkostar 1. Skipulagsstofnun mælir með að áður en gefin verða út leyfi til framkvæmda verði unnið deiliskipulag svo sem vegna vinnubúða, efnislosunarsvæða, athafnasvæða, aðstöðumannvirkja og frágangs við gangamunna. Þar verði einnig sett fram ákvæði um frágang einstakra framkvæmdasvæða, lýsingu, merkingar, þveranir og annað eftir því sem við á.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Mýrdalshrepps samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig þarf leyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands samkvæmt reglugerð um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit, Fiskistofu samkvæmt lögum um lax- og silungsveiði, Minjastofnunar Íslands samkvæmt lögum um menningarminjar, Skógræktarinnar samkvæmt lögum um skóga og skógrækt, og Orkustofnunar samkvæmt vatnalögum.

## 5 Niðurstaða

Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar um Hringveg í Mýrdal sem lögð var fram samkvæmt 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Skipulagsstofnun telur að umhverfismatskýrslan uppfylli skilyrði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Í umhverfismatskýrslu Vegagerðarinnar eru kynnt áform um breytingar á Hringvegi í Mýrdal á um 16 km kafla milli Skeiðflatar og þéttbýlisins í Vík og gerð grein fyrir umhverfisáhrifum framlagðra valkosta (Mynd 1). Valkostirnir krefjast 5,7-17,5 km vegagerðar utan núverandi vegstæða. Skoðaðir voru þrjú valkostir með jarðgöngum í gegnum Reynisfjall sem ýmist lágu suður fyrir Geitafjall og meðfram Dyrhólaósi (valkostur 1), norður fyrir Geitafjall og meðfram Dyrhólaósi (valkostur 2) eða suður fyrir Geitafjall og þvert yfir Dyrhólaós (valkostur 3). Einnig voru skoðaðir tveir valkostir fyrir Hringveg norður fyrir þéttbýlið í Vík, annað hvort um núverandi veglínu vestan Reynisfjalls (valkostur 4) eða nýja veglínu sunnan við hana (valkostur 4b). Loks var lagt mat á einn valkost sem fólst í endurbótum á núverandi Hringvegi í gegnum þéttbýlið í Vík (valkostur 5) og þá annað hvort um veglínu valkostar 4 eða 4b vestan Reynisfjalls.

### Forsendur, aðferðir og ályktanir Vegagerðarinnar

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana skal í áliti Skipulagsstofnunar fjalla um forsendur, aðferðir og ályktanir um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í umhverfismatskýrslu framkvæmdaraðila. Við mat á umhverfisáhrifum Hringvegjar í Mýrdal hefur Vegagerðin aflað ítarlegra upplýsinga um grunnástand þeirra umhverfisþátta sem líklegir eru til að verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni og byggir matið að miklu leyti á niðurstöðum sérfræðiskýrslna. Að mati Skipulagsstofnunar er umhverfismatskýrslan vönduð og til þess fallin að varpa ljósi á umhverfisáhrif framkvæmdarinnar.

### Umhverfisáhrif

Fyrir liggur að allir framlagðir valkostir koma til með að bæta umferðaröryggi og ljóst að nýr vegur mun verða mun meira áberandi í landslaginu en núverandi vegur. Skipulagsstofnun telur valkost 5 ákjósanlegastan m.t.t. áhrifa á náttúrufer. Helstu neikvæðu áhrif valkostarins felast í áhrifum á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar, landbúnaðarland og landslag. Vegurinn myndi þó áfram liggja í gegnum þéttbýlið í Vík og þannig viðhalda þeim neikvæðu áhrifum á samfélag sem fylgja þjóðvegi um þéttbýli. Skipulagsstofnun telur valkosti 1-3 sísta vegna mikilla neikvæðra staðbundinna áhrifa á náttúrufer, einkum gróðurfar og fuglalíf við Dyrhólaós. Einnig getur lagning veglínu og bygging grjótnargarða við Víkurfjöru haft talsvert neikvæð áhrif á upplifun þeirra sem nýta svæðið. Þessir valkostir eru jafnframt óheppilegir m.t.t. náttúruvár.



Aðalvalkostur Vegagerðarinnar er að leggja Hringveginn norður fyrir Vík samkvæmt valkosti 4 eða 4b. Þessir valkostir krefjast meira rasks á landi ofan Víkur samanborið við valkost 5, m.a. á svæðum friðlýstra plöntutegunda, og geta haft neikvæð áhrif á útivist og byggðaþróun. Skipulagsstofnun telur valkost 4 heppilegri en valkost 4b vegna þess að hann krefst minni vegagerðar utan núverandi vegstæðis vestan Reynisfjalls. Skipulagsstofnun telur óvissu um hversu mikið umferð í gegnum Vík muni minnka við færslu Hringvegarins norður fyrir þéttbýlið þar sem allir sem vilja stoppa í Vík munu áfram keyra í gegnum bæinn. Telur Skipulagsstofnun því mikilvægt að gripið verði til aðgerða til að bæta umferðaröryggi í þéttbýlinu, þó svo að Hringvegurinn verði fluttur norður fyrir það. Af umsögnum er ljóst að miklir sviptivindar geta skapast á þessum veglínunum ofan Víkur. Telur Skipulagsstofnun tilefni til að kanna nánar hvort mögulegt sé að draga úr áhrifum vinds á svæðinu, t.d. með trjágróðri eða vindskermum. Jafnframt telur Skipulagsstofnun mikilvægt að gripið verði til viðeigandi mótvægisáðgerða þar sem hljóðstig fer yfir mörk reglugerðar um hávaða.

Varðandi nánari umfjöllun um framkvæmdatilhögun, umhverfisáhrif og mótvægisáðgerðir vísast til 3. kafla hér að framan og umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu Vegagerðarinnar.

### **Leyfisveitingar og skilyrði**

Skipulagsstofnun minnir á að við leyfisveitingu til framkvæmda á grundvelli skipulagslaga skal leyfisveitandi tryggja að leyfið sé í samræmi við þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í vatnaáætlun, sbr. 3. mgr. 28. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.

Í umhverfismatsskýrslu er takmörkuð umfjöllun um efnistöku og efnistökusvæði og ekki er lagt mat á áhrif efnistöku á hina mismunandi umhverfisþætti. Skipulagsstofnun telur að áður en framkvæmdaleyfi verður gefið út þurfi efnistaka vegna framkvæmdarinnar að hafa hlotið málsmeðferð hjá Skipulagsstofnun samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Skipulagsstofnun telur að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfis þurfi að leggja fram mótvægisáðgerðir, til að draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðarinnar á friðlýstar plöntur og búsvæði þeirra, sem unnar hafa verið í samráði við Náttúrufræðistofnun Íslands og Umhverfisstofnun.

Loks telur Skipulagsstofnun að það þurfi að vera skýrt, að áður en kemur að útgáfu framkvæmdaleyfa, hafi farið fram fornleifarannsókn á endanlegu áhrifasvæði fyrirhugaðra framkvæmda og niðurstöður rannsóknanna verið bornar undir Minjastofnun Íslands.

Reykjavík, 22. júlí 2024

Jakob Gunnarsson

Jón Ágúst Jónsson

