

FÆRSLA HRINGVEGAR (1-B2_B4) Í MÝRDAL

Viðauki A



Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og
athugasemdum um drög að matsáætlun
Desember 2021





Efnisyfirlit

1	Inngangur	4
2	Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum	5
2.1	Valkostir	5
2.2	Rannsóknaráætlun	25
2.3	Veðurfarslegar aðstæður og náttúruvá	36
2.4	Umferð, umferðaröryggi og greiðfærni	41
2.5	Vinna við mat á umhverfisáhrifum, framsetning gagna og samráð	44
2.6	Kostnaður	47



1 Inngangur

Vegagerðin auglýsti drög að matsáætlun vegna færslu Hringveggar í Mýrdal á heimasíðu Vegagerðarinnar þann 22. desember 2020 og var auglýstur kynningartími til 1. febrúar 2021. Drögin voru auglýst í Dagskránni, Fréttablaði Suðurlands þann 6. janúar 2021. Einnig voru drögin send á umsagnaraðila og óskað eftir umsögnum þeirra. Sett hefur verið upp vefsíða í tengslum við matið þar sem einnig var hægt að senda inn athugasemdir.

Í heild bárust 366 umsagnir og athugasemdir um drög að matsáætlun sem brugðist hefur verið við í tillögu að matsáætlun. Af þessum erindum bárust um 320 athugasemdir í gegnum vefsíðu. Búið er að draga frá þau erindi sem innihéldu engan texta eða bárust bæði í gegnum vefsíðu og í gegnum netfang. Í einhverju tilfellum sendu sömu aðilar inn fleiri en eitt erindi. Sjó erindi bárust frá lögbundnum umsagnaraðilum, þ.e. frá Veðurstofu Íslands, Hafrannsóknarstofnun, Minjastofnun, Mýrdalshrepp, Náttúrufræðistofnun Íslands, Skógræktinni og Landgræðslunni. Vegagerðin þakkar fyrir allar ábendingar sem hafa borist.

Efnistöð umsagna og athugasemda eru víða sambærileg og hafa þær verið flokkaðar eftir viðfangsefnum eftir fremsta megni og gerð grein fyrir helstu viðbrögðum Vegagerðarinnar. Umsögnum og athugasemdum hefur verið skipt upp í eftirtalda flokka:

- Tillögur að valkostum og vinsun valkosta
- Rannsóknaráætlun
- Veðurfarslegar aðstæður og náttúruvá
- Umferð, umferðaröryggi og greiðfærni
- Vinna við mat á umhverfisáhrifum, framsetning gagna og samráð
- Kostnaður

Vegagerðin leggur áherslu á að svara þeim athugasemdum og umsögnum sem snúa að efnistöðum fyrirhugaðrar umhverfismatsskýrslu og hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum vegna færslu Hringveggar í Mýrdal.

Einnig eru sérstaklega dregin fram helstu atriði í umsögnum lögbundinna umsagnaraðila.

Í þeim töflum sem koma hér á eftir hafa umsagnir og athugasemdir verið umorðaðar í mörgum tilvikum til að draga fram helstu atriði og til að minnka umfang texta. Hægt er að sjá allar athugasemdir og umsagnir sem bárust um drögin í heild sinni í viðauka B. Í einhverjum tilvikum er lítið svo á að efni athugasemdarinnar endurspegli álit eða skoðun viðkomandi og sé því ekki unnt að svara efnislega en verður eftir atvikum svarað á öðrum vettvangi.

Í mörgum athugasemdum kemur ýmist fram andstaða eða stuðningur við framkvæmd eða ákveðna valkosti en eðlilegt er að afstaða fólks sé mismunandi gagnvart þeim leiðum sem lagðar eru fram. Jafnframt kemur víða fram álit eða mat aðila um áhrif valkosta á tiltekna umhverfisþætti. Vegagerðin telur ekki tímabært að bregðast við eða svara þeim athugasemdum þar sem eftir er að vinna margvíslegar rannsóknir á umhverfis- og samfélagsþáttum, sem verða grunnur að mati á umhverfisáhrifum valkosta í samræmi við lög um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 og leiðbeiningar Skipulagsstofnunar. Álit um val á valkosti eða áhrif þeirra eru ekki dregin sérstaklega fram í töflum sem koma hér á eftir. Umræður um áhrif valkosta munu fara fram við vinnslu og á kynningartíma umhverfismatsskýrslu þegar rannsóknir á grunnástandi umhverfis og ítarlegri gögn um umfang framkvæmda liggja fyrir og lagt hefur verið mat á áhrifum. Í nokkrum athugasemdum var óskað eftir að meta áhrif framkvæmda á sérstaka umhverfisþætti. Búið er að bæta við matsspurningum og umhverfisþáttum og vill Vegagerðin í því samhengi benda á uppfærða áætlun um gagnaöflun og fyrirhugaðar rannsóknir sem er í matsáætlun.

Vegagerðin þakkar fyrir lýsingar og myndir af staðháttum og aðrar upplýsingar sem bárust um grunnástand og verndargildi svæðis, sem og álit aðila um umfang áhrifa. Þessum upplýsingum verður haldið til haga og munu nýtast við rannsóknir, sem nú eru hafnar, og vinnu umhverfismatsskýrslu þar sem það á við.



2 Viðbrögð Vegagerðarinnar við umsögnum og athugasemdum

2.1 Valkostir

Mat á áhrifum á landslag og ásýnd			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendinga	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.1.1	Landvernd Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS) LEX fyrir hönd eigenda Hótel Dyrhólaeyjar	Lagt er til að lagfæring á núverandi vegi verði viðmiðunarkostur við gerð mats á umhverfisáhrifum í stað valkosta með jarðgöngum.	Vegagerðin vinnur eftir þeirri stefnumótun sem fram kemur í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012 - 2028 og Samgönguáætlun 2020 - 2024. Í mati á umhverfisáhrifum er gerð grein fyrir raunhæfum valkostum og þeir bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Valkostir 4 miða við að núverandi vegur verði lagfærður í þeim tilgangi að hann uppfylli markmið framkvæmda eins og kostur er. Bætt hefur verið við valkosti 5, sem er útfærsla á núllkosti austan Reynisfjalls og valkostum 4 vestan Reynisfjalls. Aflað verður sambærilegra gagna um alla valkosti til að tryggja samanburðarhæfni í umhverfismatinu.
2.1.2	Hrafnhildur Stella Stephens	Í staðinn þarf þá að færa veginn frá Gatnabrún niður á sléttlendið, suður með Reynisfjallinu að bænum Reynir og þaðan áfram að göngunum. Að vestanverðu, til að losna við Skarphól, mætti leggja nýjan veg austan við Geitafjall, suður í Dyrhólahverfi og þaðan svo að Litla-Hvammi á núverandi hringveginn.	Þessi útfærsla stýttir ekki Hringveginn, auk þess sem tengingum myndi ekki fækka en það er áhrifarík leið til að auka umferðaröryggi. Þannig uppfyllir hugmyndin ekki tvenn af fjórum markmiðum framkvæmdarinnar.
2.1.3	Gísli Holgersson	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.	Hérna er líklega átt við valkost 4, nema hugsanlega að færa tenginguna við núverandi Hringveg aðeins norðar. Í umhverfismatsskýrslu verður sambærileg leið til skoðunar og hluti af samanburði valkosta með tilliti til umhverfisáhrifa.



		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.	
2.1.4	Eyjólfur Darri Runólfsson	Það væri mikið skynsamlegra að sleppa því að bora göng í gegnum Reynisfjall og leggja frekar stökk þar sem þjóðvegurinn fer í gegnum Vík í dag.	<p>Stokkur einn og sér uppfyllir í mesta lagi eitt markmið framkvæmdarinnar um þjóðveg út úr þéttbýli.</p> <ul style="list-style-type: none">• Stokkar eru margfalt dýrari en jarðgöng á hvern meter og því ekki kostnaðarlegur ávinningur umfram jarðgöng þar sem stokkurinn þyrfti a.m.k. að vera 1,2 km langur.• Vegstæði í Vík er þröngt sem myndi gera byggingu stokks mjög erfiða.• Tengingar inn í Vík yrðu mjög erfiðar og kostnaðarsamar, og mögulega einungis hægt að tengjast stokknum austan við plássið.• Stokkurinn þyrfti að vera niðurgrafinn, en undirlag er að mestu sandur og grunnvatnsstaða há sem gerir byggingu stokks erfiða og kostnaðarsama framkvæmd. <p>Stokkur í gegnum Vík er því ekki talinn raunhæfur valkostur.</p>
2.1.5	Eyjólfur Jarl Einarsson	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	<p>Göng frá Litla Hvammi og að Rauðahálsi yrðu um 1,6-1,8 km löng og því kostnaðarsöm.</p> <p>Vegtæknilegur ávinningur er ekki talinn nægilegur borið saman við kostnað og aukið rask, samanboreið við núverandi útfærslu á valkosti 4 að lagfæra veg við Skarphól.</p> <p>Rétt er að ef valkostur 4 verður fyrir valinu þarf að lagfæra Reynishverfisveg (215-01) til að anna þeirri umferð sem um hann fer.</p> <p>Sjá svar 2.1.4 varðandi stökk.</p>



2.1.6	Gudjona Eyglo Fridriksdóttir	Ég legg til núverandi veg með lagfæringum á Gatnabrún og aðgerðum til að tryggja umferðaröryggi í þorpinu s.s. göngubrú eða vegstokk.	Lagður er fram valkostur 4 um að bæta veginn um Gatnabrún. Sú aðgerð ein og sér tryggir ekki að litið sé til allra markmiða framkvæmdarinnar s.s. fækkun veltenginga og styttingu Hringvegarins. Göngubrú eða undirgöng undir núverandi veg til að tryggja aðgengi óvarðra vegfarenda er ekki talinn raunhæfur kostur. Hæð undir göngubrú þyrfti að vera a.m.k. 5 m og samanlögð hæð ofan á botn undirganga er um 3,5-4,0 m. Rampur að göngubrú þyrfti að vera með hámarkshalla 5% (1:20). Slík mannvirki myndi því taka mikið pláss, sökum flatlendis í Vík. Undirgöng undir núverandi veg þyrftu að vera niðurgrafin, en í Vík er undirlag að mestu sandur og grunnvatnsstaða há sem gerir slíka framkvæmd erfiða.
2.1.7	Anna Jónsdóttir	Hlýtur að vera hægt að laga núverandi veg án þess að færa hann og breyta þorpinu!	Með vaxandi umferð er lítið pláss fyrir Hringveginn í gegnum Vík, en eins og kemur fram í matsáætlun þarf snið vegarins að vera B12e sem er 12 metra breitt, en þá er ekki gert ráð fyrir gönguleiðum, gatnalýsingu, að- og fráreinum. Vissulega er hægt að laga núverandi veg að einhverju leyti og auka þannig öryggi vegfarenda en greiðfærni vegfarenda verður alltaf takmarkað á meðan vegurinn liggur um þéttbýlið. Vegagerðin minnir á að ein af forsendum framkvæmdar er að þjóðvegur sé tekinn út fyrir þéttbýli. Ákveðið hefur verið að bæta við valkosti 5, sem er útfærsla á valkostum 4 vestan Reynisfjalls og núllkosti austan Reynisfjalls Valkosturinn ekki talinn ákjósanlegur en verður til samanburðar í mati á umhverfisáhrifum.




2.1.8	Björn Georg Björnsson	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.	Sú leið myndi ekki uppfylla eitt af markmiðum framkvæmdarinnar, styttingu Hringvegjarins. Ef leið 4 verður fyrir valinu er talið fýsilegra að laga veginn um Skarphól.
2.1.9	Steingrímur Jón Þórðarson	Nær væri að fara í gegn ef menn vilja endilega bora, þar sem þjóðvegurinn liggur nú þegar, þó það sé lengra og dýrara	Hérna er væntanlega átt við göng frá Gatnabrún sem koma út ofan við þorpið u.þ.b. þar sem tillaga 4 fer frá núverandi Hringvegi. Valkostur um göng frá Gatnabrún að Vík er ekki talinn raunhæfur. Göngin yrði meira tvöfalt lengri en gert er ráð fyrir í öðrum valkostum og því kostnaðarsamari eftir því. Í meðfylgjandi minnisblað (viðauki C) er á ítarlegri hátt gerð grein fyrir erfiðleikum þess að vera með gangamunna til móts við/ofan við Norður Vík. Sjá svör 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng í nyrðri hluta og um mitt Reynisfjall.
2.1.10	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. Án vafa mætti byggja vegskálann meðfram núverandi vegi, þannig að vegfarendur hefðu ávallt val um leið.	Gert er ráð fyrir að athugasemdin snúi að útfærslu á tillögu 4 í drögum að matsáætlun. Vegskáli frá Litlu Heiðarvegi og niður fyrir Grafarhól, eru um 3,5 - 4 km að lengd. Vegskálar eru almennt dýrari en jarðgöng og kostnaðurinn vegna vegskálans yrði umtalsverður eða á stærðargráðunni 15 milljarðar, miðað við 4 milljónir á meter sem gjarnan er notað sem gróft viðmið. Vegskáli myndi að öllum líkindum minnka líkur á útskotum og aðgengi að svæðum í kringum veginn. Ef tryggja þarf aðgengi að svæðum, þá þyrfti mögulega að byggja hliðarvegi með tilheyrandi raski og kostnaði. Vegskáli einn og sér myndi ekki uppfylla öll markmið framkvæmdar, s.s. að færa veg út fyrir þéttbýlið eða fækkun vegtenginga.



2.1.11	Þóra Jónsdóttir	Notið frekar gömlu hugmynd nr. 6 – ofar í landinu en samt í gegnum fjallið. Minna viðhald á vegi – enginn ágangur sjávar.	<p>Hérna er væntanlega átt við sambland af línu 4 og 5 í frumdragaskýrslu Vegagerðarinnar frá 2008. Þannig að vegurinn um Skarphól yrði lagaður og farið svo yfir gróin svæði í Reynishverfi í göngum um mitt Reynisfjall og tengjast svo valkosti 4 í drögum að matsáætlun.</p> <p>Í kjölfar athugasemda við drög að matsáætlun var gerð frumhönnun/skoðun á veglínu sem liggur um mitt Reynisfjall. Austan Reynisfjalls þyrfti að koma út úr göngum beint á brú yfir Víkurá, en þar er gilið nokkuð djúpt. Tenging við núverandi Hringveg yrði þá að vera á túnum Norður Víkur og núverandi Hringvegur færður yfir Víkurá. Nánari lýsing á forhönnuninni og vandkvæðum þessarar staðsetningar á jarðgöngum má sjá í minnisblaði Vegagerðarinnar (viðauki C).</p> <p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðanlega og um mitt Reynisfjall.</p>
2.1.12	Ragnhildur Hrund Jónsdóttir	Við álfum að vel megi skoða að byggja yfir vegkafla þar sem veðrin eru verst. Okkur líst vel á hugmynd 4 um að færa veginn ofan við 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.	<p>Sjá svar 2.1.10 varðandi vegskála.</p> <p>Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.</p> <p>Sjá svar 2.1.6 varðandi göngubrú eða undirgöng.</p> <p>Í kjölfar athugasemda við drög að matsáætlun hefur útfærslu á bleiku leiðinni, þ.e.a.s. frá Skarphól að Gatnabrún verið bætt við sem útfærslu á valkosti 4 í tillögu að matsáætlun og verður hann borinn saman við aðra valkosti með tilliti til umhverfisáhrifa.</p> <p>Yfirleitt er ekki farið í að gera ljósastýrðar göngupveranir nema þar sem tvær eða fleiri akreinar eru í sömu akstursstefnu. Búið er að setja upplýstar gangbrautir með miðeyju þar sem gangandi þarf aðeins að þvera eina akrein í einu.</p>



		 <p>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.</p> <p>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.</p>	
2.1.13	Helgi Eysteinnsson	<p>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. Lengd skálans er nokkuð óljós þar sem ekki er auðvelt að sjá hve stór hluti vegarins mv. valkost 4 lægi í hliðarhalla. 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.</p>	<p>Sjá svar 2.1.10 varðandi vegskála.</p> <p>Hluti af matsferlinu er að skoða veðurfar við allar tillögur að veglínunum. Ef veður og hrunhætta gefa tilefni til mun Vegagerðin bregðast við þ.a. veghönnunarreglur sé uppfylltar.</p> <p>Með hliðsjón af markmiðum framkvæmdarinnar er ekki er talin nægjanlegur ávinningur af því að hafa göng svo norðanlega í Reynisfjalli, en stytting leiðarinnar yrði óveruleg auk þess sem munnar yrðu nokkuð hátt í landinu og lítið lægri heldur en núverandi vegur. Nánari lýsing á forhönnuninni og</p>



Ef þessi lausn er af einhverjum ástæðum ekki fýsileg velti ég því upp hvort kannaðir hafi verið möguleikar á að grafa göng um Gatnabrún 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.



Leiðin lægi svo um núverandi veg, með nauðsynlegum og tilheyrandi endurbótum til að tryggja umferðaröryggi, þangað til komið er að gílinu við gömlu brúnnu í námunda við Grafargil. Þar geri ég ráð fyrir

vandkvæðum þessarar staðsetningar á jarðgöngum má sjá í minnisblaði Vegagerðarinnar (viðauki C).

Göng austur fyrir þorpið í Vík er athyglisverð hugmynd, en tengingar inn í Vík yrðu mjög erfiðar og kostnaðarsamar, og mögulega einungis hægt að tengjast göngunum austan við plássíð. Vestan megin væri líklega eini kosturinn að hafa tengingu við núverandi Hringveg á túnnum Norður Víkur og núverandi Hringvegur færður yfir Víkurá og gangamunni austan við Norður Vík. Þessi útfærsla myndi einungis leysa eitt markmið framkvæmdarinnar um þjóðveg út fyrir þéttbýli.



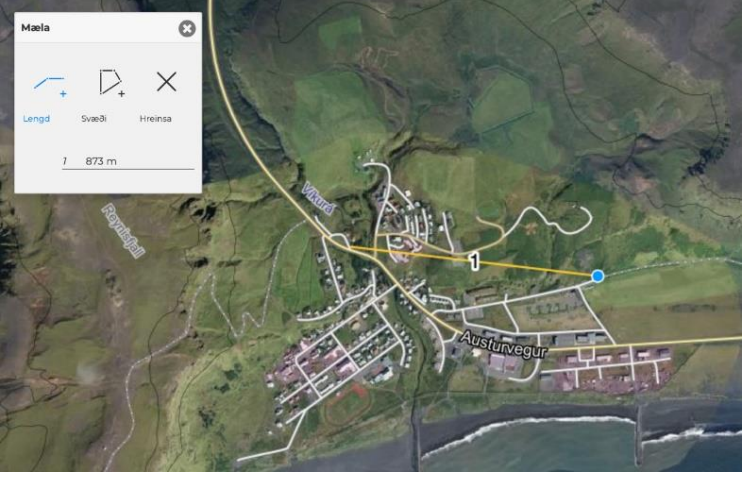
að gera þurfi lagfæringar á veginum til að tryggja enn frekar öryggi og hættu af gilinu. Þegar er þar vegrið á hættulegasta kaflanum en vegurinn er þröngur og varasamur þegar vindasamt er.

Annar kostur er að fara ekki lengra með veginn og grafa göng úr Grafargili (eða í námunda við það) og alveg austur fyrir þorpið. Þessi göng gætu verið á svipuðum slóðum og núverand 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.



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.




		 <p>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. Nú þegar liggur slóði sunnan við þjóðveginn allt frá Brekknavegi að Gatnavegi.</p>	
2.1.14	Örn Þorvaldsson	<p>Undirritaður vill leggja til að farið verði að „0 lausn“ og vill benda á eftirfarandi framkvæmdamáta til úrbóta á núverandi vegi:</p> <ol style="list-style-type: none">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	<ol style="list-style-type: none">1. Vegurinn yfir Hellisheiði er 2+1 vegur. Árið 2018 var ÁDU (meðalumferð á dag yfir árið) niður Kambana yfir 9000 bílar á sólarhring, en á sama tíma var ÁDU undir 4000 bílum á sólarhring um


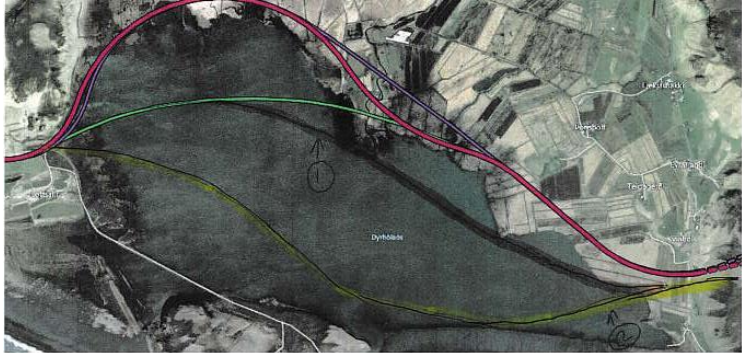


		<p>hefur verið yfir Hellisheiði (sem er í 370 m hæð yfir sjávarmáli) í Skíðaskálabrekkunni og í Kömbunum í bland, en í mun minni útgáfu.</p> <p>2. Vegurinn verði áfram 1 + 1 en breikkuð verði vegbrún hans í báðar áttir (sem nota megi til hjóleiða) ásamt því að setja útskot fyrir vegfarendur, til hvíldar myndatöku og mögulegrar fræðslu um landsvæðið. Vegurinn verði einnig hækkaður þar sem þörf væri á vegna snjóá.</p> <p>3. Yfirborð vegarins, malbikið verði höggið (aðferð þar sem ökumaður nemur/heyrir þegar hann ekur yfir miðlínu eða útlínu vegar) bæði á miðju og á kantana. Vegurinn verði alltaf með fullnægjandi vegmálningu.</p> <p>4. Sett verði víra- vegrið bæði í miðju og í kanti vegarins, þar sem þörf krefst.</p> <p>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.</p>	<p>Mýrdalinn. Vegna þessa er ekki talin þörf á svo breiðu sniði.</p> <p>2. Ef vegurinn yrði endurgerður þyrfti að breikka veginn og laga. Vegagerðin er alltaf tilbúin að skoða nýjar lausnir og möguleika en hjólarein má einungis setja meðfram vegi þar sem umferðarhraði er 70km/klst eða minni (Hönnunarleiðbeiningar um hjóleiðar, Leiðbeiningar sveitarfélaga höfuðborgarsvæðisins og Vegagerðarinnar frá 2019). Einnig er reynt að stuðla að því að vegfarendur stoppi ekki í vegköntum, og alls ekki ef hjólarein er í kanti og því þyrfti mögulega að gera áningarstaði þar sem öruggt er að fara út fyrir Hringveginn.</p> <p>3. Á núverandi Hringvegi er klæðing en ekki malbik og þá er slitlagið of þunnt til að fræsa inn hvinrendur. Ef vegurinn yrði hins vegar malbikaður væri það góð hugmynd.</p> <p>Ávallt er reynt að tryggja að yfirborðsmerkingar séu viðunandi, en þær eiga það til að mást fljótt á vetrum og þá er erfitt að laga þær fyrr en að vori.</p> <p>4. Ef aðskilja á akstursstefnur þarf að breikka veginn umtalsvert, en vegurinn þyrfti að vera 2+1 til þess að tryggja framúrakstur og aðgengi neyðarbíla.</p> <p>Vegrið er sett í kant vegar þar sem aðstæður gefa tilefni til þ.a. öryggi vegfarenda sé sem mest.</p> <p>5. Ef vegurinn verður áfram í gegnum þéttbýlið í Vík þarf að tryggja greiðfærni og öryggi. Skoða þyrfti möguleika á hringtorgi vestan megin við þorpið, en þar er lítið pláss fyrir hringtorg þar sem hallinn inn í hringtorg þarf að vera tiltölulega lítill.</p> <p>Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.</p>
--	--	---	--

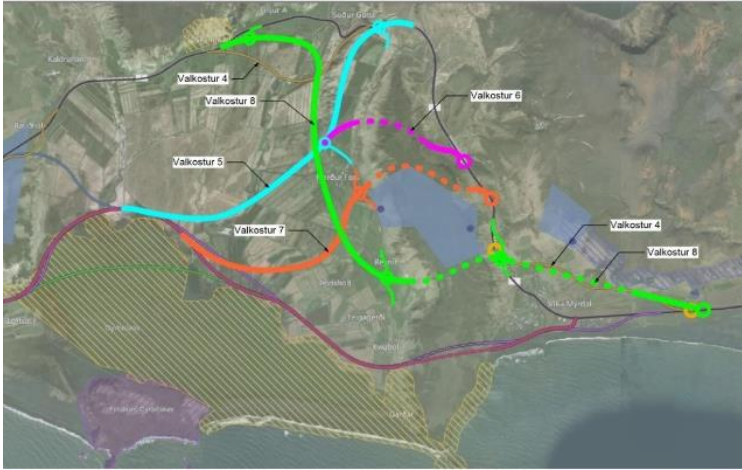


2.1.15	Marinó Freyr	<p>Hef ekki heyrt neinn tala um að bora göng beint inn frá Gatnabrún, og bora út nálægt Vík (4km göng) Eða bora út rétt austan við Vík. (5.5km göng)</p> <p>Hversu löng göng væri hægt að gera frá Gatnabrún, með sama kostnaði og var gert ráð fyrir í veglínunni yfir Mýrdal og göng í Reynisfjalli.</p> 	<p>Í kjölfar athugasemda við drög að matsáætlun og þeim tillögum um valkosti sem hafa verið lagðir fram í því samráðsferli hefur Vegagerðin skoðað á ítarlegan hátt fýsileika þess að staðsetja jarðgöng um mitt Reynisfjall. Sjá nánar viðauka C.</p> <p>Niðurstaðan sýnir að valkostur um göng frá Gatnabrún að Vík er ekki talin raunhæfur. Göngin yrði meira tvöfalt lengri en gert er ráð fyrir í öðrum valkostum og því kostnaðarsamari eftir því. Erfitt er að tengja núverandi veg við göngin bæði að vestan og austan, en líklega myndi tenging í Reynishverfið vera á sama stað og í dag og liggja yfir göngum en ef munni er færður austar þyrfti að gera nýja tengingu að Reynishverfi neðan við Gatnabrún.</p> <p>Bent er á að þessi göng ein og sér myndu ekki ná að uppfylla önnur markmið framkvæmdar og því þyrfti einnig að fara í framkvæmdir til að lagfæra núverandi veg, fækka vegtengingum og færa veg út fyrir þéttbýlið. Sömuleiðis þyrfti að lagfæra Reynishverfisveg svo að hann anní þeirri umferð sem fer um hann að Reynisfjöru.</p> <p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.11 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.</p> <p>Sjá svar 2.1.13 varðandi jarðgöng austan við þorpið í Vík.</p>
--------	--------------	--	---



			
2.1.16	Framrás	<p>Tillaga um tvo valkosti sem þvera ósinn frekar.</p> 	<p>Tillaga 1 er að einhverjum hluta innan skraferaðs svæðis sem sýnt er á mynd 6.1 í tillögu að matsáætlun sem sýnir athugunarsvæði vegna áhrifa af beinu raski vegarins. Svæðið er afmarkað rúmt í þeim tilgangi að hafa svigrúm til að hnika til veglínunni ef niðurstöður matsins eða önnur atriði gefa tilefni til.</p> <p>Tillaga 2 er ekki talin álitleg vegna nálægðar við Dyrhólaey sem er friðlýst. Auk þess er með tilliti til markmiða framkvæmdarinnar og vegtæknilegra atriða er ekki talin vera mikill ávinningur í því að færa veglínuna frekar út í ósinn.</p>
2.1.17	Ómar Ragnarsson	<p>Samkvæmt ráðleggingu á vefsíðu Vegagerðar ríkisins óska ég undrritaður 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 liggji um þau göng með hámarkshalla upp á 6-7 % yfir í eystri gangamunna sem yrði nokkurn veginn á núverandi hringvegi.</p> <p>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</p>	<p>Með hliðsjón af markmiðum framkvæmdar er ekki er talinn ávinningur að hafa göng svo norðarlega í Reynisfjalli. Við val á langhalla minnkar umferðaröryggi verulega. Skv. reglugerð (895/2021 um öryggiskröfur fyrir jarðgöng) má langhalla í jarðgöngum ekki vera meiri en 5%.</p> <p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.11 og 2.1.15 varðandi göng norðanlega og um mitt Reynisfjall.</p>




		túnum vestan við göngin en þau, sem hafa verið sýnd á gullitaðri hugmynd á korti að leiðinni.	
2.1.18	Pétur J. Geirsson	<p>Valkostur 4, sem er að finna á upphaflega kortinu, góð og hagkvæm úrlausn sem á fullilega 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.</p>  <p>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 og vegurinn sveigir til austurs og tengist Hringvegi 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 láglandi 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.</p>	<p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.</p> <p>Sjá svar 2.1.13 varðandi jarðgöng austan við þorpið í Vík.</p> <p>Valkostur 5 og 8 munu ekki uppfylla markmið framkvæmdar um styttingu Hringvegjar og er ávinningur þeirra ekki talinn umfram þeirra valkosta sem verða til skoðunar í umhverfismatinu.</p>



	<p>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.</p> <p>Valkostur 7 miðast við að vegurinn liggi sem mest á láglandi 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 umferðarþungan framhjá þorpinu. Valkostir 5 og 7 hafa þann galla að þeir liggja mislangt eftir bökkum Dyrhólaóss og einnig yfir votlendi í Mýrdal.</p> <p>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 austurhluti valkosti 4. Þessi seinni göng munu síðan koma út úr Skerinu austan megin 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 Dyrhólaóss og unnt er. Þessi leið veldur einnig minna raski á ræktartúnum í Mýrdal. Hins vegar styðst þessi úrlausn við tvenn göng, um það bil 1400m löng göng undir</p>	
--	--	--

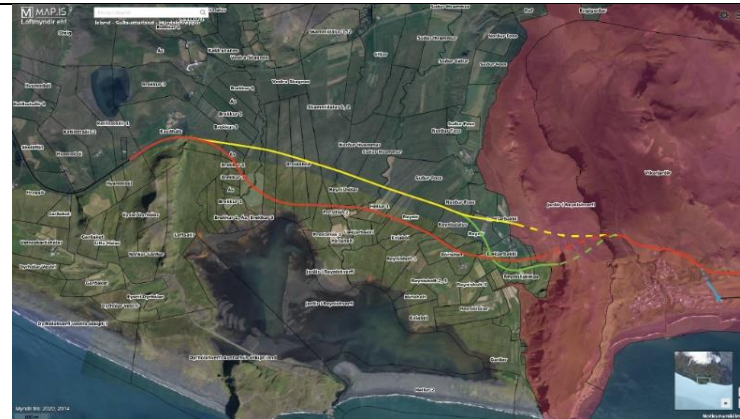


		Reynisfjall og um 1800m löng göng undir Skerið. Lengri göngin undir Skerið hafa í för með sér töluverðan kostnaðarauka sem hægt væri að sleppa með því að notast við austurhluta valkosti 4 á þessum hluta leiðarinnar.	
2.1.19	Félagið Djúpaleyti	Gul lína („Valkostur 5“) sem tengir saman valkosti 1b og 4. Gangnamunninn við vestanvert Reynisfjall færir í gegnum fjallið norðan við bæina Reyni og Lækjarbakka. 	Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.
2.1.20	Jóhann Óli Hilmarsson	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.	Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.
2.1.21	Sigurður Sigursveinsson	Vegna mögulegrar höfnunar á áætlaðri veglínu, og að vandamál kunnir að koma í ljós vegna valkosti 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 göngubrúum yfir þjóðvegin.	Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík. Sjá svar 2.1.6 varðandi göngubrú eða undirgöng.
2.1.22	Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir	Það þarf að taka allan veginn frá nýrri brú yfir Jökulsá á Sólheimasandi til Víkur og færa hann til nútímans. Það þarf að aðskilja akstursteinnur 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.	Valkostur 4 felur í sér lagfæringar á núverandi vegi. Valkosturinn gerir ráð fyrir að færa veginn upp fyrir þorpið. Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.




		Undirrituð munu styðja þá hugmynd að sem lausn í þessu máli kæmu göng frá Gatnabrún til Víkur.	
2.1.23	Guðmundur Ágúst Sæmundsson	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Vegagerðin tekur undir mikilvægi þess að raunhæfir valkostir, með tilliti til markmiða framkvæmdar, séu bornir saman í mati á umhverfisáhrifum. Þeir valkostir sem hafa verið skoðaðir en eru ekki taldir raunhæfir má sjá í viðauka C og mynd 5.2. í matsáætlun.</p> <p>Ekki er talinn ávinningur, með tilliti til kostnaðar og vegtæknilegra atriða, að fara með göng í gegnum Geitafjall þannig að framkvæmdin feli í sér tvenn jarðgöng. Fýsilegra sé að fara með veginn öðru hvoru megin við fjallið.</p> <p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðanlega og um mitt Reynisfjall.</p> <p>Ekki er talinn ávinningur af því að fara með veginn, hvort sem það yrði í göngum eða stökk, niður að Vík, umfram það sem lagt er til á núverandi legu á valkosti 4. Töluverður halli er á þessu svæði og þarf vegurinn pláss svo hann standist vegtæknileg skilyrði.</p> <p>Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.</p> <p>Sjá svar 2.1.13 varðandi jarðgöng austan við þorpið í Vík.</p> <p>Sjá svar 2.1.4 varðandi stökk.</p>





Ég er opin 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 stökknum. 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.



			
2.1.24	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	<p>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, stokkur o.fl., kosti þess og galla.</p> <p>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 áratugin. Bera þarf saman þær hugmyndir sem Vegagerðin hefur komið fram með á síðustu áratugum að breytingum á Gatabrún.</p>	<p>Sjá svar 2.1.4 varðandi stokk.</p> <p>Sjá svar 2.1.6 varðandi göngubrú eða undirgöng.</p> <p>Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.</p> <p>Sjá svar 2.1.13 varðandi jarðgöng austan við þorpið í Vík.</p> <p>Valkostur 4 og 4b felur í sér lagfæringu á núverandi vegi á þann hátt sem uppfyllir markmið framkvæmdar eins og kostur er. Í matsáætlun er gerð grein fyrir öðrum valkostum sem hafa verið til skoðunar en fallið hefur verið frá.</p>
2.1.25	Katla Geopark	<p>Jarðvangurinn lítur á að áhrif valkosta sem fela í sér göng um Reynisfjall við Víkurfjöru séu mikil og ekki ásættanleg og á skjön við stefnu Kötlu Geopark. Jarðvangurinn vill leggja til nýjan valkost, valkost 4b, þar sem Þjóðvegurinn yrði lagaður við Geitafjalla, Gatnabrún og í gegnum Vík, en færslu Þjóðvegarins norður fyrir Víkurþorp yrði sleppt.</p>	<p>Í matsvinnunni verða bornir saman ólíkir kostir um veglínu í Mýrdal, sem hafa mismunandi áhrif. Það er mikilvægt fyrir ákvörðun um veg í Mýrdal að líta til kosti og galla valkosta. Hluti af slíkum samanburði er að fjalla um hvernig þeir falli að stefnu Kötlu UNESCO Global Geopark.</p> <p>Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.</p>



2.1.26	Kristina Hajnikova	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.	Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík. Sjá svar 2.1.6 varðandi göngubrú eða undirgöng.
2.1.27	Gylfi Geirsson	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.	Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.
2.1.28	Vigfús Páll Auðbertsson	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 norðurs- vestur má draga úr brattanum og lengja brekkuna auk þess að draga úr beygjunni 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 fær bætunum og veltengingum fækkar verulega, hallinn 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.	Sjá svar 2.1.12 varðandi að gera núverandi Hringveg um Mýrdal að hliðarvegi og byggja nýja stofnveg. Sjá svar 2.1.10 varðandi vegskála. Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík. Sjá svar 2.1.6 varðandi göngubrú eða undirgöng.
2.1.29	Helgi Eysteinnsson	Nú hef ég kynnt mér málið nokkuð ítarlega á undanförunum 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.	Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.
2.1.30	Helgi Eysteinnsson	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 vefsíðunni. 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	Vegagerðin vinnur eftir þeirri stefnumótun sem fram kemur í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012 - 2028 og Samgönguáætlun 2020 - 2024. Vegagerðin bendir jafnframt á að valkostur 4 gerir ráð fyrir lagfæringum á Gatnabrún og verður sá



		væri engu að síður í þónokkrum halla og skera þyrfti hlífina töluvert sem getur valdið vandkvæðum í skafrenningi.	valkostur borin saman við aðra valkosti með tilliti til umhverfisáhrifa í umhverfismatsskýrslu. Einnig verður leitað áhlits veðurfræðings varðandi veðurfarslegar aðstæður við valkosti.
2.1.31	Vigdís Eva Steinþórsdóttir	Gerð er athugasemd við að aðrar veglínur hafi ekki verið skoðaðar nógu vel hingað til.	Vegagerðin vinnur eftir þeirri stefnumótun sem fram kemur í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012 - 2028 og Samgönguáætlun 2020 - 2024. Í mati á umhverfisáhrifum er gerð grein fyrir öðrum raunhæfum valkostum, með tilliti til markmiða framkvæmdar, og þeir bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Aflað verður sambærilegra gagna um alla valkosti til að tryggja samanburðarhæfni í umhverfismatinu. Einnig er gerð grein fyrir öðrum valkostum sem hafa verið til skoðunar og færð rök fyrir vinsun þeirra.
2.1.32	Vigdís Eva Steinþórsdóttir	Lausnir sem væri hægt að skoða: <ul style="list-style-type: none">○ 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 hringvegjarinnar þar sem það er gert?○ Göng sem byrja hjá Gatnabrún og fara út fyrir austan Vík.	Lagður er fram valkostur 4 um að bæta veginn um Gatnabrún. Sú aðgerð ein og sér tryggir ekki að litið sé til allra markmiða framkvæmdarinnar s.s. fækkun vegtenginga og styttingu Hringvegjarinnar. Með aðskilnaði akstursstefna er oft farið í 2+1 lausn (snið B _{15,5}), en í þessu tilfalli erum að skoða C ₁₀ lausn sem hefur umferðarrým 4DU, 4000 bíla á sólarhring í hæðóttu landi og 7000 bíla á sólarhring á flatlendi. Aðskildar akstursstefnur kalla oft á aukna hliðarvegi þar sem lágmarks fjarlægð milli vegamóta er 1200 metrar fyrir B _{15,5} . Vegagerðin mun setja upp vegrið þar sem þess er talið þörf skv. veghönnunarreglum. Veðurfræðingur verður fenginn til að vinna greinagerð um veðurfarslegar aðstæður á svæðinu og veðurfar við valkosti bornir saman í umhverfismatsskýrslu. Ef þurfa þykir verður farið í mótægisaðgerðir.



			<p>Vegagerðin er alltaf opin fyrir nýjungum og mun skoða málið ef þurfa þykir.</p> <p>Sjá svör 2.1.9, 2.1.11, 2.1.15 og 2.1.17 varðandi göng norðarlega og um mitt Reynisfjall.</p>
2.1.33	Mýrdalshreppur	<p>Valkostur 4 kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar. Valkosturinn er ekki talinn uppfylla kröfur um umferðaöryggi auk þess sem hann kemur til með að liggja um framtíðar byggingar- og útivistarsvæði í efri hluta bæjarins og þvera svæði sem verið er að deiliskipuleggja fyrir nýja íbúðabyggð.</p>	<p>Vegagerðin mun tryggja að veghönnunareglur séu uppfylltar í þeim valkosti sem hún mun leggja til.</p>
2.1.34	Mýrdalshreppur	<p>Valkostur 1b, sem gerir ráð fyrir að vegurinn verði lagður meðfram fjörunni í Vík sunnan við iðnaðarsvæði, kemur ekki til greina að mati sveitarstjórnar. Þar hefur verið samþykkt deiliskipulag fyrir stækkun iðnaðarsvæðis sem valkosturinn þverar.</p> <p>Veglína skv. aðalskipulagi liggur um hringtorg sem byggt var árið 2020 og liggur þar austur ofan iðnaðarhverfis. Ekki er gert ráð fyrir gangandi umferð yfir þjóðveginn á þeim hluta og fækka má veltengingum inn á iðnaðarhverfið. Umferð í nýtt íbúðarhverfi norðan við þjóðveginn mun öll fara í gegnum hringtorgið og gert er ráð fyrir að komið verði upp hljóðmön milli þjóðveggar og íbúðarhverfis.</p>	<p>Vegagerðin vill koma á framfæri að eitt af markmiðum framkvæmdarinnar er að taka þjóðveg út fyrir þéttbýli. Framtíðaráform Mýrdalshrepps gera ráð fyrir íbúðarbyggð norðan við núverandi Hringveg og iðnaðarhverfi sunnan hans og því leggur Vegagerðin áherslu á að hugsað sé til framtíðar og veginum sé fundinn staður sem uppfyllir markmið framkvæmdarinnar.</p>

2.2 Rannsóknaráætlun

Mat á áhrifum á landslag og ásýnd			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.1	Íris Guðnadóttir	<p>Tillögur að staðsetningum ásýndarmynda:</p> <ul style="list-style-type: none">• Dyrhólaey, vinsæll ferðamanna og ljósmyndastaður.• Reynisfjara, vinsæll ferðamanna og ljósmyndastaður.• Þórisholt, búið að leggja vinnu í skipulag og hönnun á ferðamanna og gístistað. Ný veglína dregur mjög	<p>Vegagerðin mun hafa þessar tillögur að ásýndarmyndum til hliðsjónar við val á staðsetningum við vinnslu umhverfismatsskýrslu.</p>



		<p>úr útsýni frá bæjarstæðinu að Dyrhólaey og Reynisfjöru.</p> <ul style="list-style-type: none">• Suðurbrún Reynisfjalls, vinsæll ferðamanna og ljósmyndastaður.• Víkurkirkja, vinsæll ferðamanna og ljósmyndastaður.• "Verslunarmiðstöðin" helsta stopp ferðamanna í Vík m.t.t. sölu og þjónustu. Mikil uppbygging á þessu svæði undanfarin ár, gagngert til að þjónusta ferðamenn. M.a. gert út á aðgengi að Víkurfjöru og útsýni yfir Reynisdranga.• Loftsalahellir, ferðamannastaður og friðaðar fornminjar.	
2.2.2	Jón Ómar Finnsson Sólrún Jónsdóttir Ágúst Valfells	Óskað er eftir þrívíddarmyndum eða líkanamyndum sem sýna mögulegt útlit valkosta eftir að framkvæmdum lýkur.	Vegagerðin mun láta vinna þrívíddarlíkan af valkostum auk þess sem unnar verða ásýndarmyndir sem gefa til kynna útlit jarðganga og vegagerðar eftir að framkvæmdum lýkur.
2.2.3	Landvernd	Landvernd telur mikilvægt að útbúið sé þrívíddarlíkan sem sýni áhrif mannvirkja á helstu viðkomustaði ferðamanna og gististaði þeirra. Óskað er eftir að matsspurningu þess efnis verði bætt við. Einnig kemur fram að mikilvægt sé að svara því hvort þörf verði fyrir hljóðvistarmanir og hvernig aðgangur íbúa og gesta verði að ströndinni.	Vegagerðin mun láta vinna þrívíddarlíkan af valkostum auk þess sem unnar verða ásýndarmyndir sem gefa til kynna útlit jarðganga og vegagerðar eftir að framkvæmdum lýkur. Þær greiningar verða einnig nýttar við mat á áhrifum á ferðþjónustu og útivist. Þegar hljóðvistarútreikningum er lokið liggja fyrir upplýsingar um hvort, hvar og hvernig verði gripið til mótvægisáðgerða. Gert er ráð fyrir undirgöngum á tveimur stöðum að Víkurfjöru til að tryggja aðgengi íbúa og gesta. Gerð verður grein fyrir þessum þáttum í umhverfismatskýrslu.
2.2.4	Pétur Pétursson	Gera þarf grein fyrir hvernig vegstæði mun hafa áhrif á sjávarsýn frá Vík	Í umfjöllun um landslag og ásýnd verður fjallað um mögulega breytingu á sjávarsýn frá Vík.



2.2.5	Sigurður Sigursveinsson.	Bendir á landslagssamning Evrópu	Landslagssamningi Evrópu hefur verið bætt sem viðmiði inn í kafla 9.11 um rannsóknaráætlun landslags og ásýndar.
2.2.6	Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS)	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.	Í mati á áhrifum á landslag verður gerð grein fyrir helstu landslagsheildum, þar sem hver landslagsheild hefur ákveðin hliðstæð einkenni og gildi hennar metið.
2.2.7	Ágúst Valfells	Veghönnun verður að taka mið af hárrí vatnsstöðu þegar Dyrhólaós er „uppi“. Þetta veldur því að vegur mun vera allhár og áberandi í landslagi við Loftsalahelli.	Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir ásýnd valkosta frá Loftsalahelli.
Mat á áhrifum á ferðaþjónustu og útivist			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.8	Pétur Pétursson Vilborg Einarsdóttir Sigurður Sigursveinsson Ágúst Valfells	Kanna þarf áhrif skipulagslínu á upplifun ferðamanna og íbúa í Reynishverfi. Skoða þarf áhrif frá þeim gistiheimilum sem fyrir eru. Bent er á að Víkurfjara hefur verið á lista yfir 10 fegurstu fjörur heims (National Geographic). Kanna þarf upplifun ferðamanna við Víkurfjöru. Hluti upplifunarinnar er ásýnd byggðarinnar þegar sýn opnast til hafsins í veginum ofan þorpsins. Nýta þarf ásýndarmyndir og upplýsingar um umhverfisáhrif við skoðunarkönnun meðal ferðamanna.	Vegagerðin hefur uppfært kafla 9.10 í matsáætlun Ferðaþjónusta og útivist í samræmi við athugasemd.
2.2.9	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Gera þarf athuganir á áhrifum breyttrar legu á ferðaþjónustu og aðra þjónustu sem veitt er í dreifbýli, s.s. pósthjónusta, skólaakstur.	Lagt verður mat á áhrif framkvæmdar á ferðaþjónustu, sjá nánar um nálgun mats á áhrifum á ferðaþjónustu og útivist í kafla 9.10 í matsáætlun. Ekki er búið að taka ákvörðun um þjónustustig vegarins en leiðin verður hins vegar ekki stofnvegur ef nýr Hringvegur kemur með jarðgöngum. Tryggt verður að allir bæir verði



			tengdir við þjóðvegakerfið þ.a. hægt sé að veita opinbera þjónustu.
2.2.10	Anna Dóra Sæþórsdóttir og Guðrún Pétursdóttir	Benda á mikilvægi ferðaþjónustu fyrir samfélagið í Vík í Mýrdal og í að áform um að leggja hringveginn milli þorps og strandar við Vík í Mýrdal mun vega beint að hagsmunum samfélagsins sem ferðamannastaðar.	Vegagerðin gerir sér grein fyrir mikilvægi ferðaþjónustu á svæðinu. Lagt verður mat á áhrif framkvæmdar á ferðaþjónustu, sjá nánar um nálgun mats á áhrifum á ferðaþjónustu og útivist í kafla 9.10 í matsáætlun.
Mat á áhrifum á hljóðvist			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.11	Íris Guðndóttir Sigríður Karlsdóttir Steinþór vigfússon og Margrét Harðardóttir Helgi Eysteinnsson Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Leggja þarf mat á hljóðvist þar sem umferð fer fram hjá þorpinu. Bent er á að vegurinn liggur fram hjá íþrótt-, skóla- og leiksskólavæði. Hús við Mánabraut, Ránarbraut og Strandveg munu standa nálægt veginum. Athugasemd er gerð við að sem mótvægisáðgerð yrði byggð mön eða vegg meðfram veginum. Skoða þarf hvort gnýr myndist frá gangamunna vegna umferðar og einnig hljóðvist frá þjóðvegi sem lægi niður í Víkurfjöru á þorpið í Vík með tilliti til þess umferðarhraða sem þar yrði.	Unnir verða hljóðvistarkort sem sýna áætlaða hljóðvist við valkosti. Ef útreikningar sýna að hljóðvist fari yfir viðmið sem sett eru fram í reglugerð nr. 724/2008 um hávaða við þá staði sem hér eru nefndir mun það koma fram á kortunum og í mati á áhrifum. Útreikningar á hljóðvist taka mið af umferðarspá, sem er til 2045. Ef hljóðvist fer yfir fyrrnefnd viðmið verða settar fram mótvægisáðgerðir vegna þess. Útfærsla mótvægisáðgerða fer eftir hljóðvistinni og aðstæðum á svæðinu.
2.2.12	Vilborg Einarsdóttir	Bendir á að Víkurfjara hefur verið á lista yfir 10 fegurstu fjörur heims (National Geographic). Leggja þarf mat á upplifun á svæðinu út frá hljóðvist.	
2.2.13	Íris Guðndóttir	Óskað er eftir hljóðvistarmælingum við Þórisholt. Mun umferð yfirgnæfa sjávarnið við bæinn?	
2.2.14	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Óskað er eftir hljóðvistarmælingum við sumarhúsið Sigdal til ársins 2045.	
Mat á áhrifum á gróður og lífríki			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar



2.2.15	Erla Bil Bjarnardóttir	Gerð er athugasemd við að votlendi og leirur við Dyrhólaós sé ekki einnig skilgreint sem mikilvæg búsvæði fugla, líkt og svæðið austan Víkur.	Náttúrufræðistofnun Íslands hefur skilgreint Víkurhamra sem alþjóðlega mikilvægt fuglasvæði byggt á viðmiðum Alþjóðlegu fuglaverndarsamtakanna, BirdLife International. Votlendi og leirur við Dyrhólaós hefur ekki fengið þá skilgreiningu. Afmörkun alþjóðlegra mikilvægra fuglasvæða, þ.e. svæðisins við Víkurhamra, er fengin frá landupplýsingum Náttúrufræðistofnunar Íslands.
2.2.16	Landvernd	Gera þarf grein fyrir hvernig Vegagerðin hyggst bæta raskað votlendi.	Í umhverfismatsskýrslu verður lagt mat á umfang áhrifa þ.m.t.. rask á votlendi og metið fyrir hvern umhverfisþátt hvort þörf sé á mótvægisáðgerðum og hvernig þeim verður háttað.
2.2.17	Jóhann Óli Hilmarsson Fuglavernd Landvernd Náttúrufræðistofnun Íslands Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Athugasemd er gerð við að ekki sé getið um skýrslu Jóhanns Óla Hilmarssonar um fuglalíf við Dyrhólaós í drögum að matsáætlun.	Vegagerðin hefur uppfært tillögu að matsáætlun á þann hátt að skýrsla Jóhanns Óla er hluti af gögnum fyrir umfjöllun um fuglalíf.
2.2.18	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Bent er á mikið mófuglalíf við sumarhúsið við Sigdal og flugleið kríu eftir læknum úr Sigdal þar sem krían virðist vera í ætisleit.	Þessar upplýsingar hafa verið sendar rannsóknaraðilum sem sjá um fuglarannsóknir.
2.2.19	Gunnar Gunnarsson	Leggur fram tillögu að mótvægisáðgerð, að komið sé fyrir sterkum hraðatakörkunum til að draga úr áhrifum á viðkvæmt fugla, náttúru- og mannlíf.	Vegagerðin mun hafa ábendingu um hraðatakmarkanir til hliðsjónar við gerð umhverfismatsskýrslu og mótun mótvægisáðgerða.
2.2.20	Náttúrufræðistofnun Íslands	Telur að rannsóknartími fyrir fuglarannsóknir, sem þurfa að ná yfir allar árstíðir, sé of knappur.	Vegagerðin bendir á að tímalína matsins, sem var sett fram í drögum að matsáætlun, var sett fram eftir að Vegagerðin hafði ráðfært sig við Náttúrufræðistofnun Íslands um nauðsynlegar rannsóknir, m.a. vegna fuglalífs. Vegagerðin hefur uppfært tímalínu matsferlisins með tilliti til ábendingar Náttúrufræðistofnunar.



2.2.21	Ágúst Valfells.	<p>Óskað er eftir að gerðar verði straumfræðihermanir og greinargott og rökstutt mat á áhrifum breytts streymis á lífríki óssins.</p> <p>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.</p>	<p>Við framkvæmdir verða ár og lækir ýmist brúaðar eða ræsum komið fyrir. Vatnasvið svæðisins verður kannað og í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir aðferðum til að tryggja að vatnsbúskapur ofan og neðan vegar verði sem líkastur því sem hann er í dag.</p> <p>Úttekt verður gerð á lífríki í Dyrhólaós og lagt mat á áhrif valkosta þar á.</p>
2.2.22	Félagið Djúpaleyti Íris Guðnadóttir	<p>Gerir athugasemd við að vegalína fari í gegnum skógrækt á svæðinu.</p> <p>Er einhver vegtæknileg ástæða fyrir að línan þarf að fara þarna í gegn?</p>	<p>Nákvæm lega veglínu liggur ekki fyrir og miðast hún við hvar hægt er að staðsetja jarðgöng. Unnið er að rannsóknarborunum vegna jarðganga.</p> <p>Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir hvort rask verði á skógræktarsvæði, hvert umfang þess verður og mögulegum mótvægisáðgerðum. Afla þarf leyfis hjá Skógræktinni ef fella þarf skóg, samanber lög nr. 22/ 2019 um skógrækt.</p>
2.2.23	Skógræktin	<p>Skógræktin telur að drögin gera ágætlega grein fyrir þeim valkostum sem á að skoða nánar sem og hvernig verður staðið að rannsóknum og mati á áhrifum á gróðurfar og vistgerðir.</p> <p>Skógræktin bendir á að ef til kemur að skógur verður ruddur vegna framkvæmdanna þarf leyfisveitingu vegna eyðingar skóga. Bent er á verkefnið íslensk skógarúttekt (ÍSÚ). Allar upplýsingar um skóglendi sem raskast vegna framkvæmdanna berist til verkefnisstjóra ÍSÚ.</p> <p>Einnig er bent á að felling skóga eða hluta þeirra er óheimil nema með leyfi Skógræktarinnar.</p>	<p>Vegagerðin mun hafa samráð við Skógræktina um næstu skref þegar niðurstaða er komin um hvort fella þurfi skóg og hvert umfang þess þá er.</p>
2.2.24	Hafrannsóknarstofnun Náttúrufræðistofnun Íslands	<p>Gera athugasemd um að ekki sé gert ráð fyrir í drögum að matsáætlun að fjalla um og gera grein fyrir áhrifum á fiska og annað vatnalíf þó valkostir komi til með að þvera Dyrhólaós, ár og læki og komi til með að liggja um fjöruborð.</p>	<p>Í ljósi ábendinga Hafrannsóknarstofnunar og Náttúrufræðistofnunar Íslands hefur umhverfisþætti um lífríki vatns og straumvatna verið bætt við tillögu að matsáætlun. Sjá nánar fyrirhugaða nálgun að matinu í kafla 9.3.</p>



		Hafrannsóknastofnunin telur mikilvægt að rannsóknir fari fram og lagt mat á áhrif á Dyrhólaós (áhrif á fiskstofna og fæðudýr þeirra), lífríkisáhrif þverana vatnsfalla (áhrif á ferskvatnsfiska) og lífríkisáhrif efnistöku vegna framkvæmdanna (áhrif á lífríki ferskvatna).	
2.2.25	Fuglavernd Náttúrufræðistofnun Íslands (NÍ)	Telja að viðmiðunarsvæði fyrir rannsóknir verði að spanna allan ósinn vegna fuglalífs og vatnabúskapar. NÍ segir að vatnsbúskapur Dyrhólaóss gefur einnig tilefni til að hafa vel rúmt um athugunarsvæðið. Fuglavernd telur að taka eigi mið að rannsóknum Jóhanns Óla Hilmarssonar við fuglatalningar. Telja þyrfti sæmilega þétt yfir fartímann.	Vegagerðin bendir á að skraferað svæði á mynd 6.1 er aðeins athugunarsvæði fyrir beint rask. Í matinu verður unnið með svokallaða beltisnálgun, þ.e. að athugunarsvæði vegna áhrifa af beinu raski vegarins verður haft vel rúmt í þeim tilgangi að hafa svigrúm til að hnika til veglínunni ef niðurstöður matsins eða önnur atriði gefa tilefni til. Áhrif sem fela ekki í sér beint rask, s.s. áhrif á fuglalíf, vatnafar, hljóðvist eða ásýnd er annars eðlis og er gerð grein fyrir þeim athugunarsvæðum í viðeigandi undirköflum í kafla 9 um matsspurningar og rannsóknaráætlun. Vatnasvið svæðisins verður kannað. Vegagerðin mun fela rannsóknaraðilum að afla fyrirbyggjandi gagna og rannsókna um fuglalíf á svæðinu og vinna nauðsynlegar rannsóknir til að gera grein fyrir grunnástandi fuglalífs á svæðinu. Fuglalíf verður kannað á tímabilinu mars – nóvember og sérstök áhersla verður lögð á fartíma og náttstaði gæsa yfir vetrartímann.
2.2.26	Náttúrufræðistofnun Íslands	Bendir á 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.	Í úttekt á fuglalífi verða þessar rannsóknir hafðar til hliðsjónar.
2.2.27	Náttúrufræðistofnun Íslands	Segir að í drögunum komi fram að ekki liggi fyrir hvernig vegur úr Víkurfjöru yrði tengdur við Hringveginn. Tilefni sé að stækka athugunarsvæði á þeim slóðum m.a. í ljósi þess að stundum hefur verið mjög mikið kríuvarp austarlega í Vík, jafnvel þúsundir para.	Tveir valkostir koma til greina um tengingu við Hringveginn úr Víkurfjöru. Annars vegar að tengjast veginum við hringtorg í Vík, skv. aðalskipulagi og hins vegar að fara með tenginguna austan við þéttbýlið. Kríuvarp austarlega í Vík verður hluti af rannsóknum á fuglalífi.



2.2.28	Landgræðslan	Bent er á þá vinnu og fjármagn sem hefur verið ráðstafað til að hefta landbrot í Víkurfjöru. Mikilvægt sé að gerða séu áætlanir um uppgræðslu, frágang, og lagfæringar eftir rask. Vísað er í lög um Landgræðslu nr. 155/2018 og bent á að gera þurfi áætlun um mótvægisáðgerðir þar sem sambærilegt landsvæði því sem fer undir vegstæðið og veghelgunarsvæði eru endurheimt og helst bætt um betur.	Í umhverfismatsskýrslu verður metið fyrir hvern umhverfisþátt fyrir sig hvort þörf eða möguleiki sé á mótvægisáðgerðum og gerð grein fyrir í hverju þær felast og hver beri ábyrgð á þeim. Þá verður einnig gerð grein fyrir vöktunaráætlunum ef þess gerist þörf.
2.2.29	Landgræðslan	Landgræðslan ítrekar mikilvægi rannsókna á vistgerðum og gróðurfari á áhrifasvæði framkvæmdanna. Votlendi er að stórum hluta raskað en valkostir 1-3 munu þó fara um óraskað votlendi sem nýtur sérstakrar verndar. Endurheimta megi votlendi í samræmi við áætlanir íslenskra stjórnvalda sem mótvægisáðgerð við loftslagsvá sem kann að vera flókin aðgerð. Að mati Landgræðslunnar mun valkostur 4 hafa minnst áhrif á möguleika til endurheimtar votlendis.	Í umhverfismatsskýrslu verður unnin rannsókn á vistgerðum og gróðurfari á áhrifasvæðis framkvæmda og valkostir bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa. Þar verður jafnframt metin þörf á mótvægisáðgerðum og þær útfærðar.
2.2.30	Náttúrufræðistofnun Íslands	Náttúrufræðistofnun bendir á að kortlagning í umhverfisskýrslu Aðalskipulags Mýrdalshrepps 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.	Vegagerðin tekur undir að rannsaka þurfi nánar vistgerðir og gróður á áhrifasvæði framkvæmdar. Unnin verður ný úttekt á vistgerðum og gróðurfari sbr. kafla 9.1 í matsáætlun um hvernig verður staðið að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar á gróðurfari og vistgerðir.
2.2.31	Þórir Kjartansson	Með umsögn fylgja upplýsingar um staðhátalýsingar, búsvæði brekkubobba, snjóflóðahættu, forsögu og umferðaröryggi.	Vegagerðin þakkar fyrir gögnin og munu þau nýtast við vinnu umhverfismatsskýrslu og mats á umhverfisáhrifum.
2.2.32	Kristina Hajnikova	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.	Vatnasvið svæðisins verður kannað og í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir aðferðum til að tryggja að vatnsbúskapur ofan og neðan vegar verði sem líkastur því sem hann er í dag.
Mat á áhrifum á fornleifar			



	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.33	Minjastofnun	Minjastofnun minnir á að skrá þarf fornleifar á áhrifasvæðum allra valkosta. Einnig þarf skráning fornleifa að liggja fyrir á fyrirhuguðum efnistöðum. Minjastofnun fagnar því verklagi að unnið verður með svokallaða beltisnálgun. Sú skráning mun gefa betri mynd af fornleifum í og í nágrenni þeirra veglína sem til skoðunar eru. Minjastofnun gerir ekki athugasemd við fyrirhugaða framsetningu gagna í umhverfismatsskýrslu.	Umsögn kallar ekki á viðbrögð Vegagerðarinnar.
2.2.34	Íris Guðnadóttir	Athuga með mögulegar fornleifar við Sauðargarð.	Fornleifar verða skráðar á því svæði þar sem búast má við raski. Miðað er við skraferað svæði á mynd 6.1 í tillögu matsáætlun. Svæðið er haft rúmt til að hafa sveigjanleika á hnika til veglínu ef þörf þykir.
2.2.35	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	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.	Fornleifar verða skráðar á því svæði þar sem búast má við raski. Miðað er við skraferað svæði á mynd 6.1 í tillögu matsáætlun. Minjastofnun Íslands mun gefa umsögn um umhverfismatsskýrslu og ef fyrirséð er að fornleifar raskist vegna framkvæmda mun Minjastofnun skilgreina nauðsynlegar mótvægisáðgerðir eða leiðbeina um næstu skref. Ekki má raska fornleifum nema með leyfi Minjastofnunar sbr. lögum nr. 80/2012 um menningarminjar.
Mat á áhrifum á loftslag			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.36	Vilborg Einarsdóttir.	Spurt er um heildar kolefnisspor skipulagslínu í samanburði við aðra valmöguleika?	Bætt hefur verið við umhverfisþætti þar sem lagt verður mat á áhrif valkosta á loftslag og skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum, þar á meðal verndun votlendis. Sjá nánar kafla 9.13 í tillögu að matsáætlun.
2.2.37	Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS)	Aflað verði ítarlegra gagna og rannsóknir verði gerðar umhverfisþáttum. Sérstaklega er bent á röskun á votlendi sem eykur enn á losun gróðurhúsalofttegunda og gengur þannig gegn loftslagsmarkmiðum íslenskra stjórnvalda	



		innan Parísarsamkomulagsins um samdrátt í losun til 2030 og gegn markmiðum um kolefnishlutlaust Ísland 2040.	
2.2.38	Fuglavernd	Bendir á að stjórnvöld hafa markað skýrari stefnu í loftslagsmálum, sem skerpir á áherslum um verndun og endurheimt votlendissvæða.	
2.2.39	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	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.	Í matinu verður unnið með svokallaða beltisnálgun, þ.e. að athugunarsvæði vegna áhrifa af beinu raski vegarins verður haft vel rúmt í þeim tilgangi að hafa svigrúm til að hnika til veglínunni ef niðurstöður matsins eða önnur atriði gefa tilefni til. Loftslagi hefur verið bætt við sem umhverfisþætti og í umhverfismatsskýrslu verður umfjöllun um samræmi framkvæmdar við skuldbindingar og aðgerðaráætlun stjórnvalda í loftslagsmálum, sjá nánar kafla 9.13 í matsáætlun.
Mat á áhrifum á landnotkun			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.40	Atli Rafn Hróbjartsson og Katrín Waagfjörð	Benda á að valkostir 1 og 2 fari yfir ræktuð tún. Ekki sé erfitt að hnika til valkosti 1 svo hann sneiði fram hjá ræktuðum túnum og að þar séu mikið til uppgrórar leirur en ekki botnlaus mýri.	Í umhverfismatsskýrslu verður ræktað land kortlagt, lagt mat á áhrif valkosta á ræktuð tún og gerð grein fyrir mögulegum mótvægisáðgerðum. Þessu hefur verið bætt inn í kafla 9.12 í tillögu að matsáætlun.
2.2.41	Íris Guðnadóttir	Gera ætti grein fyrir umfangi þess landbúnaðarlands sem er að tapast og hlutfalli þess m.v. allt landbúnaðarland í hreppnum.	
2.2.42	Íris Guðnadóttir	Óskað er eftir mati á áhrifum veglínu á skipulagða frístundabyggð í landi Þórisólts og Reynisólts.	Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir skilgreindri landnotkun samkvæmt skipulagsáætlunum innan áhrifasvæðis valkosta. Einnig verður ferðaþjónusta kortlögð og lagt mat á áhrif valkosta á ferðaþjónustu í frummatsskýrslu.



2.2.43	Íris Guðnadóttir	Bendir á nytjar í ósnum og á mýrunum og spyr hvernig aðgengi landeiganda verði háttað.	Leitað verður upplýsinga um nytjar á áhrifasvæði valkosta og lagt mat á áhrif valkosta í umhverfismatsskýrslu. Þessu hefur verið bætt inn í kafla 9.12 í tillögu að matsáætlun.
2.2.44	Íris Guðnadóttir	Hefur farið fram greining á nauðsynlegum vegtengingum við skipulagslínu eða aðra valkosti? Gera þarf grein fyrir kostnaði og stærð og umfangi þeirra í umhverfinu. Lagt er til að gerðar verði tölvuteikningar sem sýna tengingu við Reynishverfisveg og Reynisfjöru, tengingu milli Víkur og Víkurfjöru, og tengingu við Dyrhólaey.	Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir staðsetningum, umfangi og kostnaði vegtenginga við valkosti. Vegagerðin þakkar ábendingar um staðsetningu ásýndarmynda. Þessar tillögur verða hafðar til hliðsjónar við val á staðsetningum við vinnu umhverfismatsskýrslu.
2.2.45	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Óskað er eftir að sýndar verði vegtenging af leið 4 til sumarhússins við Sigdal og veghelgunarsvæði með veginum.	
2.2.46	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Matsáætlun taki á því hvaða leið muni valda mestu og minnstu raski hjá starfandi bændum og öðrum landeigendum og kanni viðhorf landeigenda til þessa.	Í umhverfismatsskýrslu verður ræktað land kortlagt út frá fyrirbyggjandi gögnum og aflað gagna um nytjar á svæðinu.
Áhrif á jarðmyndanir			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.2.47	Katla Geopark	Jarðvangurinn leggur fram ítarlegar upplýsingar um hlutverk hans, grunnástand jarðminja og annarra umhverfisþátta og mögulegum áhrifum framkvæmdar.	Vegagerðin þakkar fyrir gögnin og munu þau nýtast við vinnu umhverfismatsskýrslu og mats á umhverfisáhrifum.
Áhrif á vatnafar			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.3.48	Fuglavernd	Fuglavernd telur vandséð að hægt verði að tryggja að vatnsbúskapur ofan og neðan vegar verði sem líkastur því sem hann er í dag.	Í umhverfismatsskýrslu verður vatnasvið svæðisins kannað og nánar gerð grein fyrir hvernig þverunum lækja og árfarvega verður háttað. Skerpt hefur verið á þessum þætti í kafla 9.5 í matsáætlun og matsspurningu bætt við um áhrif valkosta á samspil Dyrhólaóss og gróðurlendis.
Verndarsvæði			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar



2.2.49	Sigurður Sigursveinsson Landvernd	Bent er á að vesturhluti Víkurporps hefur verið skilgreint sem Verndarsvæði í byggð.	Svæðinu hefur verið bætt inn í kafla 5.1 um verndarsvæði í samræmi við athugasemd. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð nánar grein fyrir verndargildi svæðis og lagt mat á áhrif valkosta á svæðið.
2.2.50	Pórir Kjartansson George Frumuselu	Bent er á að vatnsvernd er vitlaust merkt inn á kort.	Í samræmi við athugasemd hafa landupplýsingar verið uppfærðar á mynd 9.1 í tillögu að matsáætlun og í vefsíðu.
2.2.51	Fuglavernd Náttúrufræðistofnun Íslands	Fuglavernd gerir athugasemd við að ekki sé fjallað um svæði sem Náttúrufræðistofnun hefur tilnefnt á Náttúruminjaskrá. Fuglavernd bendir á annað svæði sem er á Náttúruverndaráætlun 2009 – 2013, Hvannstóð undir Reynisfjalli sem er mikilvægt búsvæði brekkubobba.	Í drögum að matsáætlun kemur fram í kafla 5.1 að í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir öðrum svæðum / náttúruvæðingum sem njóta verndar, þ.m.t. svæðum sem hafa verið settar á Náttúruverndaráætlunir og svæðum sem Náttúrufræðistofnun Íslands hefur lagt til að verði sett á framkvæmdaáætlun (B-hluta) náttúruminjaskrár. Þessum svæðum hefur verið bætt inn á mynd 5.2, sem sýnir verndarsvæði, í matsáætlun.
2.2.52	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	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 landlagsheild 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 matsáætlun setur Vegagerðin fram áætlun sína um hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar, t.a.m. hvaða rannsóknir verða gerðar og hvaða valkostir verða til skoðunar. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum rannsókna, lagt mat á umhverfisáhrif valkosta og þeir bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa.

2.3 Veðurfarslegar aðstæður og náttúruvá

Veðurfarslegar aðstæður			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.3.1	Vigfús Páll Auðbertsson.	Bent er á vestan Reynisfjalls sé mikið veðravíti. Í hvassri austan og norðaustanátt sé verra veður í Reynishverfi en með bæjunum þar sem núverandi vegur er. Í þeim áttum fýkur vatnið í strókum í Dyrhólaósi.	Veðurfræðingur verður fenginn til að vinna greinagerð um veðurfarslegar aðstæður á svæðinu og veðurfar við valkosti bornir saman í umhverfismatsskýrslu.



		Bendir á að ekki sé mikill munur á milli veðurstöðva á Vatnsskarðshólum og veðurstöðvar í fjallsenda (Reynisfjalli).	Þessum ábendingum verður komið áfram til veðurfræðingsins.
2.3.2	Pórir Kjartansson	Bendir á að veðurstöð Vegagerðarinnar innan Reynisfjalls langt því frá að vera á veðrasamasta staðnum í fjallaskarðinu milli Höttu og Reynisfjall.	
2.3.3	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson Ágúst Valfells	Fara þarf fram mat á vindstyrk við allar veglínur og meta með tilliti vindálags á farartæki.	
2.3.4	Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir	Telja það mistök að veglína liggi suður fyrir Geitafjall. Sunnan Geitafjalls er mjög misvindasamt. Við Dyrhólaós verður veglínun umflotin vatn oft á ári með tilheyrandi hálfku. Engar líkur séu á að minni sviptivindar séu á leið austur með ósnum, en á núverandi vegi við Reynisfjallsendann.	
2.3.5	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Við bendum á mikilvægi þess að skoða veðurfar í Dyrhólahverfi vel, en aðalskipulagslína 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. 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. 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.	
2.3.6	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Skoða þarf hvort hægt sé að draga úr vindálagi við núverandi veg t.a.m. með trjágróðri eða vindgildrum.	



	Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir Ágúst Valfells		
Náttúruvá			
	Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar
2.3.7	Íris Guðnadóttir Kristina Hajnikova	Benda á að sprengingar og aukin umferð kunna að hafa í för með sér hrun úr Reynisfjalli, t.a.m. úr suðurhlíð Reynisfjalls þar sem ferðamenn eru gjarnan.	Vegagerðin mun skoða mögulegan titring frá gangagerðinni og umferð við mögulega hrúnhættu.
2.3.8	Haukur Pálmason	Bendir á hættu af skriðuföllum á núverandi vegi og leið 4 undir hlíðum Reynisfjalls og Grafarhól og hvort rannsaka þurfi það svæði með tilliti til hættu af aurskriðum.	Í samræmi við ábendingar verður í umhverfismatsskýrslu gerð grein fyrir hættumati ofanflóða á svæðinu og þekktum ofanflóðasvæðum. Gerð verður grein fyrir áhrifum þeirra á útfærslu valkosta.
2.3.9	Íris Guðnadóttir Kristina Hajnikova Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir Félagið Djúpaleyti Landvernd	Bendir á snjóflóðahættu við gangnamuna vestan megin. Áður hafa fallið snjóflóð í Reynisfjalli og í nágrenni við Djúpaleyti fóru útihús frá Presthúsum í snjóflóði. Ofan við sumarbústaðinn Djúpaleyti féll síðast snjóflóð í desember 2011.	Þessum ábendingum verður komið áfram til rannsókaráðila.
2.3.10	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson Sigríður Karlsdóttir	Gangamunni austan Reynisfjalls virðist eiga að koma á skriðu- og hrúnsvæði.	
2.3.11	Veðurstofa Íslands	Bent er á að í austurhlíðum Reynisfjalls, þar sem gangamunni er fyrirhugaður, er eitt þekktasta skriðufallasvæði landsins. Allt að 1.000.000 m ³ hlaup hafa orðið þar með nokkurra áratuga millibili. Til að verjast þessu þyrfti gangnaskáli að vera á þriðja hundrað metra langur og hannaður til að standast áraun af völdum berghlaups af þessari stærð. Að vestanverðu er gangnamuninn á alræmdu snjóflóðasvæði í vesturhlíðum Reynisfjalls.	



2.3.12	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	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.	
2.3.13	Póra Jónsdóttir og Björn G Björnsson Pétur Pétursson Ágúst Valfells Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Gera þarf grein fyrir mögulegum áhrifum ef Katla gýs aftur. Myndi það sópa burt skipulagslínu og valkosti 1b? Hvað gerist þegar göngin lokast vegna flóða og Vík einangrast? Skoða þarf möguleikann á að bíða með ákvörðun um staðsetningu veglínu þar til Katla gýs næst.	Núverandi Hringvegur verður áfram til staðar, skv. aðalskipulagi Mýrdalshrepps. Í umhverfismatsskýrslu verða teknar saman upplýsingar um áhrif mögulegs Kötuhlaup á nýjan veg og hvernig flóttaleiðir verða tryggðar.
2.3.14	Ágúst Valfells Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Gera þarf ráð fyrir áhrifum hnattrænnar hlýnunar og hærri sjávarstöðu á veg sem liggur nær sjó en núverandi Hringvegur.	Rannsókn er hafin á stöðugleika strandarinnar og í þeirri rannsókn er m.a. horft til hækkunar sjávarstöðu. Rannsóknin mun standa yfir til 2022. Gerð verður grein fyrir fyrstu niðurstöðum þeirrar rannsóknar í umhverfismatsskýrslu.
2.3.15	Sigríður Karlsdóttir Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir Vilborg Einarsdóttir Jón Ómar Finnsson Vigfús Páll Auðbertsson Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Bent er á að við Víkurfjöru sé mikið sandfok og landbrot í gangi. Skoða þurfi hvort garðarnir séu að ná þeim árangri sem lagt var upp með. Hætta er á að vegurinn geti lokast vegna sandfoks eða brims. Spurt er hvort tjón sem á eftir að verða á bílum á þessu svæði vegna sandfoks yrði á ábyrgð Vegagerðarinnar. Gera þarf athuganir á hættu á sandfoki á ströndinni í Vík	Rannsókn er hafin á stöðugleika strandarinnar og í þeirri rannsókn er m.a. horft til hækkunar sjávarstöðu. Rannsóknin mun standa yfir til 2022. Mögulegt sandfok verður skoðað samhliða öðrum veðurathugunum. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum þessarar vinnu í umhverfismatsskýrslu.
2.3.16	Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Skipulagslína er á löngum köflum í flóðfari Dyrhólaóss og verður því oft á ári umflotin vatni með tilheyrandi hættu á hálfu. Aðalskipulagslína gerir ráð fyrir að vegur liggji eftir leirum og bökkum Dyrhólaóss, þar sem vatn flæðir langt upp á land fleiri vikur á ári. Hætta er á bráðáisingu.	Möguleg ísing á vegi við Dyrhólós verður skoðuð samhliða öðrum veðurathugunum. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum þessarar vinnu í umhverfismatsskýrslu.



2.3.17	Veðurstofa Íslands	<p>Bendir á að á komandi áratugum má gera ráð fyrir verulegum breytingum á ströndinni við Vík vegna landhæðarbreytinga, sjávarstöðubreytinga og ágangs sjávar.</p> <p>Mikilvægt er að betur sé gerð grein fyrir sjóvörnum meðfram veginum og hvernig þær taki tillit til mögulegra breytinga á sjávarstöðu og ströndinni sjálfri.</p> <p>Minnt er á viðmiðunarreglur um skipulag á lágsvæðum þar sem fram kemur að gera þurfi ráð fyrir a.m.k. 1 m hækkun sjávarstöðu á öldinni.</p>	<p>Rannsókn er hafin á stöðugleika strandarinnar og inn í þeirri rannsókn er áhrif vegna hækkunar sjávarstöðu. Rannsóknin mun standa yfir til 2022. Gerð verður grein fyrir fyrstu niðurstöðum þeirrar rannsóknar í umhverfismatsskýrslu.</p> <p>Hönnun sjóvarna meðfram veginum mun taka mið af ofangreindri rannsókn og verður nánar gerð grein fyrir sjóvörnum og mögulegri ásýnd í umhverfismatsskýrslu.</p>
2.3.18	Landvernd	<p>Í kaflanum um náttúruvá er mikilvægt að tilgreina væntanlega hækkun sjávarstöðu vegna áhrifa loftslagsbreytinga.</p>	<p>Rannsókn er hafin á stöðugleika strandarinnar og inn í þeirri rannsókn er áhrif vegna hækkunar sjávarstöðu. Rannsóknin mun standa yfir til 2022. Gerð verður grein fyrir fyrstu niðurstöðum þeirrar rannsóknar í umhverfismatsskýrslu.</p>
2.3.19	Landvernd	<p>Greina þarf frá þörf fyrir gríðarlega grjótgarða við gerð láglendisveggar á bökkum Dyrhólaóss og meðfram strandlengju við Vík, þar sem grjóttök eru erfið í Mýrdal.</p>	<p>Eins og fram kemur í drögum að matsáætlun verður stærra grjót sem þarf í sjóvarnir tekið við Eystri Sólheima. Annað efni í veginn mun koma úr jarðgöngunum og opnum námum sem eru skilgreindar á aðalskipulagi Mýrdalshrepps.</p> <p>Gerð verður grein fyrir efnisþörf og forhönnun grjótvarnar við Vík og Dyrhólaós í umhverfismatsskýrslu.</p>
2.3.20	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	<p>Með lagfæringu á núverandi vegi verður hægt að gera varanlegan öruggan veg, þar sem náttúruvá, eins og hækkun sjávar, sjógangur, snjóflóð eða hrunhætta eru ekki til staðar.</p>	<p>Vegagerðin vinnur nú að mati á umhverfisáhrifum samhliða forhönnun. Grundvöllur þeirrar vinnu er að skoða og bera saman valkosti m.a. með tilliti til náttúruvá. Lagfæring á núverandi vegi er einn af valkostum matsins.</p>
2.3.21	Mýrdalshreppur	<p>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.</p>	<p>Í umhverfismatsskýrslu verður umfjöllun um með hvaða hætti valkostir hafi áhrif á markmið aðgerðaráætlunar stjórnvalda um loftslagsmál og skuldbindingar Íslands í þeim efnum.</p>



2.3.22	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal Kristina Hajnikova	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. 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.	Sjá svar 2.3.15. Sjá svar 2.3.17.
2.3.21	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Með athugasemd fylgir viðauki með upplýsingum um staðhætti, náttúruvá og veðurfar.	Vegagerðin þakkar fyrir gögnin og munu þær nýtast við vinnu umhverfismatsskýrslu og mats á umhverfisáhrifum.
2.3.22	Þórir Kjartansson	Grjótvörn í Víkurfjöru vestan Víkurár? 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.	Hönnun sjóvarna meðfram veginum mun taka mið af rannsókn á stöðugleika strandarinnar og verður nánar gerð grein fyrir sjóvörnum og mögulegri ásýnd í umhverfismatsskýrslu.
2.3.23	Reynir Reynisson	Með athugasemd fylgja upplýsingar um staðhætti og ofanflóðahættu.	Vegagerðin þakkar fyrir gögnin og munu þær nýtast við vinnu umhverfismatsskýrslu og mats á umhverfisáhrifum.

2.4 Umferð, umferðaröryggi og greiðfærni

Umferð, umferðaröryggi og greiðfærni		
Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar



2.4.1	Íris Guðnadóttir	Óskað er eftir tölum um flutninga, þungaflutninga og fjarvinnu. Ekki sé talið að iðnaður sé að nota þessa leið að ráði og að í mesta lagi sé verið að flytja mjólk frá bæjum og fisk frá Höfn í Hornafirði auk vista fyrir íbúa. Einnig er bent á að fjarvinna sé að aukast og fjarvinna sé að færast í vöxt.	Skoðað verður samhliða hönnun hvort þörf sé á að greina samsetningu umferðar sem fer um svæðið en þá má greina fjölda fólkabíla, flutningabíla, rúta o.s.frv.
2.4.2	Guðmundur Ágúst Sæmundarson	Spyr hvernig hugað verði að öryggismálum þar sem göngin koma til með að opnast í miðju útivistarsvæði (Víkufjöru). Hvaða ráðstafanir verða gerðar til að tryggja að bílum verði ekki lagt út í kanti þarna á svæðinu? Bendir á að það geti tekið öikumenn tíma til að átta sig og aðlagast birtuskilyrðum. Vegurinn muni liggja þvert fyrir alla gangandi umferð frá þéttbýlinu að ströndinni.	Ekki er gert ráð fyrir að öikumenn geti stöðvað við Hringveginn nema á áningarstöðum, og verður því líklega heildregin kantlína sem gefur til kynna að óheimilt er að stöðva í kanti. Við hönnun jarðganga er leitast við að minnka áhrif mismunandi birtu eins og kostur er. Gert er ráð fyrir tveimur undirgöngum undir Hringveg þar sem hann liggur meðfram Vík til að tryggja aðgengi óvarða vegfarandi að fjörinni.
2.4.3	Íris Guðnadóttir Ágúst Valfells Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Óskað er eftir tölulegum upplýsingum um ferðatálmanir og að þær tölur verði bornar saman við aðrar staðsetningar þar sem vegur lokast vegna veðurs.	Í umhverfismatsskýrslu verða lokanir sem og kostnaður við vetrarþjónustu fyrir Reynisfjall teknar saman og bornar saman við þjónustu og lokanir á láglandinu í kring.
2.4.4	Ágúst Valfells	Í umfjöllun um fjölda vegtenginga þarf að setja fjöldann í samhengi við slysatíðni. Flestar þessar vegtengingar eru við fáfarna slóða og heimreiðar. Hægt er að bæta vegtengingar án þess að færa Hringveg.	Almennt er meiri hættu á slysum við tengingar og þekkt umferðaröryggisaðgerð að fækka tengingum sérstaklega við breiða vegi þar sem umferðarhraði er hár. Vegna þessa er mikilvægt að huga vel að útfærslum gatnamóta. Við C ₁₀ veg eins og ráðgert er að byggja í Mýrdal þarf lágmarksfjarlægð milli vegamóta að vera milli 600-1200 metrar.
2.4.5	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	Ef leið 1 verður unnin í einkaframkvæmd, fjalla um hvernig þeir sem aka norðan frá, gegnum Reynishverfi, komist yfir gjaldskylda veginn að Reynisfjöru.	Aðgengi að Reynisfjöru verður tryggt frá Reynishverfisvegi, en gert er ráð fyrir hringtorgi vestan megin við Reynisfjall sem tengir Reynishverfisveg við nýjan Hringveg. Í umhverfismatsskýrslu verður nánar gerð grein fyrir vegtengingum.
2.4.6	Sigurður Sigursveinsson.	Færa þarf ítarlegri rök fyrir af hverju ekki sé hægt að bæta megi umferðaröryggi núverandi vegar. Það sé ekki	Sjá svar 2.1.7 varðandi veg í gegnum Vík.



		næginlegt að Sveitarfélag Mýrdalshrepps telji að veðurfarslegar aðstæður um Reynisfjall gera ekki kleift að hafa þar öruggan heilsársveg.	Sjá kafla 5.1 í matsáætlun.
2.4.7	Landvernd	Óskað er eftir ítarlegri upplýsingum um slysatíðni og veðurfarslegum aðstæðum við núverandi veg. Óskað er eftir ítarlegri rökstuðningi fyrir því að núverandi vegi um Mýrdal sé lýst sem erfiðum farartálma.	Í umhverfismatskýrslu verður gerð ítarlegri grein fyrir forsendum framkvæmdar, þ.á.m. slystatíðni. Veðurfræðingur verður fenginn til að vinna greinagerð um veðurfarslegar aðstæður á svæðinu og veðurfar við valkosti bornir saman í umhverfismatskýrslu. Í umhverfismatskýrslu verður vetrarþjónusta og lokanir teknar saman og bornar saman við þjónustu og lokanir á láglendinu í kring sem og farið yfir núllkost sem er vegurinn sem liggur um Mýrdal í dag.
2.4.8	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal Kristina Hajnikova	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. Áhrif á íþróttamannvirki, grunn- og leiksskóla hvað varðar hljóðvist og öryggi. Tilfærsla þjóðvegjar 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. 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.	Valkostur 4 gerir ráð fyrir færslu vegar upp fyrir þorpið. Valkostir verða bornir saman með tilliti til umhverfisáhrifa í umhverfismatskýrslu. Unnin verður greining á umferðaröryggi valkosta, fyrir akandi, gangandi og hjólandi umferð. Gerð verður grein fyrir niðurstöðum hennar í umhverfismatskýrslu.
2.4.9	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Bent er á að í matsáætlun er villandi að taka fram tölur um öll umferðaróhöpp sem verða inn í þorpinu í Vík, t.d. þegar bakkað er á bíl í stæði eða því um líkt. Birta þarf raunhæfar	Í töflu 3.2 í tillögu að matsáætlun kemur fram meðalslysatíðni á Hringvegi (1-b2, 1-b3 og 1-b4) sem hér eru til umfjöllunar samanborið við aðra þjóðvegi í dreifbýli



		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 þorsins í Vík.	og Þjóðvegum í þéttbýli utan höfuðborgarsvæðis. Orðalag í matsáætlun hefur verið lagfært.
2.4.10	Frá samráðsfundi	Slökkviliðsstjóri spyr hvernig öryggismálum verður háttað við göngin. Verður búnaður til taks beggja vegna við göngin ef óhapp á sér stað og göngin lokast í aðra áttina?	Vegagerðin mun fylgja reglum og leiðbeiningum og skoða öryggismál jarðganga sérstaklega þ.a. öryggi vegfarenda verði tryggt. Haft verður samráð með viðeigandi aðilum s.s. slökkviliðsstjórum.
2.4.11	Ágúst Valfells	Taka þarf 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.	Núverandi Hringvegur verður áfram til staðar, skv. aðalskipulagi Mýrdalshrepps.
2.4.12	Mýrdalshreppur	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 Reynisveg (215).	Vegagerðin mun hafa þetta til hliðsjónar við vinnu umhverfismatskýrslu.
2.4.13	Sigríður Karlsdóttir	Eins og ég hef túlkað gögn frá Vegagerðinni er umferðaröryggi í göngum almennt verra en á þeim kafla sem verið er að bæta.	Uunnin verður greiningu á umferðaröryggi valkosta og gerð grein fyrir niðurstöðum hennar í umhverfismatskýrslu.
2.4.14	Framrás	Telur að umferð sé vanáætluð í töflu 3.1	Skv. umferðartölum Vegagerðarinnar er umferðin rétt fyrir árið 2018 í töflu 3.1.
2.4.15	Pétur J. Geirsson	Spurt er úti í útfærslu og staðsetningu áningarstaða og undirganga við Víkurfjöru í tengslum við umferðaröryggi og sjónmengun.	Í hönnun vegar, sbr. valkostum 1-3, er gert ráð fyrir undirgöngum og áningarstað við Víkurfjöru. Útfærsla á þeim verður unnin í samráði við sveitarfélagið og verður gerð grein fyrir þeim í umhverfismatskýrslu.

2.5 Vinna við mat á umhverfisáhrifum, framsetning gagna og samráð

Vinna við mat á umhverfisáhrifum og framsetning gagna		
Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar



2.5.1	Frá samráðsfundi	Bent er á að um 40% íbúa á svæðinu hafa ekki íslensku sem móðurmál. Óskað er eftir því að kynningarefni verði einnig á ensku.	Í matsferlinu verður þess gætt að hafa hluta af kynningarefni og stuttar samantektir einnig á ensku.
2.5.2	Ágúst Valfells Valgerður Benediktsdóttir og Grímur Björnsson Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Gerð er athugasemd við orðanotkun þar sem talað er um „fjallveg“ eða sagt að vegurinn fari „yfir Reynisfjall“. Bent er á að á þessu svæði liggur Hringvegurinn um Skeifnadal milli Reynisfjalls og Höttu og er í um 110 – 120 m.y.s.	Úr þessu hefur verið bætt í tillögu að matsáætlun.
2.5.3	Vigdís Eva Steinspórsdóttir Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir	Athugasemd er gerð við að VSÓ Ráðgjöf komi að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdar þar sem þau komu einnig að gerð Aðalskipulags Mýrdalshrepps 2012 – 2028. Þau hljóti því að hafa hagsmuni að gæta sem gæti haft áhrif á niðurstöðu matsins.	Vegagerðin mun standa að undirbúningi framkvæmdarinnar í samræmi við lög og reglugerðir sem gilda um framkvæmdina. Vinna við mat á umhverfisáhrifum fellst m.a. í öflun ítarlegra rannsókna á umhverfisáhrifum frá fjölmörgum sérfræðingum, samanburði umhverfisáhrifa valkosta og umsögnum og athugasemdum fagstofnana, fagaðila, íbúa og annarra hagaðila um niðurstöður samanburðar. Ákvörðun um aðalvakost mun m.a. byggja á upplýsingum sem safnað er, lögum um mat á umhverfisáhrifum, vegalög og lög um náttúruvernd.
2.5.4	Steinþór Vigfússon og Margrét Harðardóttir	Því er 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.	Umrædd framkvæmd er á Samgönguáætlun 2020 - 2024. og ber Vegagerðinni því að hefja undirbúning. Vegagerðin vinnur nú að mati á umhverfisáhrifum samhliða forhönnun. Með því að vinna mat á umhverfisáhrifum samhliða forhönnun er auðveldara að bregðast við ef niðurstöður mats gefa tilefni til frekar en að breyta forhönnun eftir að henni er lokið.
2.5.5	Fuglavernd	Fuglavernd gerir athugasemd við orðanotkun. Fuglavernd telur eðlilegra að segja t.d.: Á og í nágrenni við framkvæmdasvæði eru að finna svæði sem eru bundin verndarákvæðum.	Vegagerðin þakkar ábendinguna. Úr þessu hefur verið bætt í tillögu að matsáætlun.
2.5.6	Landvernd	Óskað er eftir ítarlegri staðháttalýsingu og vitnað í texta úr frumdrögum Vegagerðarinnar frá 2008. Einnig er óskað	Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir staðháttum, verndargildi svæðis og grunnástandi umhverfisþátta á mun



		eftir ítarlegri lýsingu á verndargildi svæða og að gerð sé grein fyrir bújörðum og ræktunarlöndum í Dyrhólahverfi og Reynishverfi. Þá er bent á mögulega náttúruvá við fyrirhugað vegstæði.	ítarlegri hátt en gert er í drögum og tillögu að matsáætlun. Vegagerðin mun nýta þær umhverfislýsingar sem koma fram í athugasemdum Landverndar við gerð umhverfismatsskýrslu.
2.5.7	Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS)	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.	Vegagerðin hyggst hafa aukið samráð en gert er ráð fyrir í matsferlinu sbr. lög nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sjá nánar kafla 10.2 í matsáætlun. Náttúruverndarsamtökum hefur verið bætt við lista yfir samráðsaðila. Tekið skal fram að listinn er ekki tæmandi.
2.5.8	Náttúrufraeðistofnuna Íslands	Bendir ósamræmi vegna notkunar á orðunum áhrifasvæði, athugunarsvæði og viðmiðunarsvæði. Lögð er fram tillaga að breyttri orðanotkun í texta.	Skerpt hefur verið á umræddri orðanotkun í tillögu að matsáætlun.
2.5.9	Míla	Gerir ekki athugasemd við drögin en bendir á að fjarskiptalagnir Mílu séu á áhrifasvæði valkosta. Óska eftir samráði þegar kemur til framkvæmda.	Vegagerðin þakkar ábendinguna. Samráð verður haft við Mílu þegar til framkvæmda kemur.
2.5.10	Hafrannsóknarstofnun	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“	Gerð er grein fyrir þessu í kafla 4.3 í tillögu að matsáætlun um leyfi sem framkvæmdin er háð.
2.5.11	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	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	Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir hvernig framkvæmdin samræmist öðrum áætlunum og stefnumótun á svæðinu, þ.á.m. aðgerðaáætlun Katla Geopark.
2.5.12	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal Náttúruverndarsamtök Suðurlands (NSS)	Gera athugasemdir um hvernig staðið var að vinnubrögðum við vinnu Aðalskipulags Mýrdalshrepps 2013 er varðar nýja veglínu um Mýrdal. 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	Umrædd framkvæmd er á Samgönguáætlun 2020 - 2024. og ber Vegagerðinni því að hefja undirbúning. Vegagerðin vinnur nú að mati á umhverfisáhrifum samhliða forhönnun. Grundvöllur þeirrar vinnu er að skoða og bera saman valkosti m.a. með tilliti til markmiða með framkvæmdinni, umhverfisáhrifa, umhverfissjónarmiða og samfélagsáhrifa. Til skoðunar verða ólíkir valkostir, sem er til þess fallið að draga fram mismunandi áhrif veglína í Mýrdalnum. Einn af



		<p>sem horfa þarf til við val á veglínukostum, s.s. náttúruverndarlaga, skipulagslaga og stjórnsýslulaga, þar sem gæta þarf jafnræðis og meðalhófs.</p> <p>NSS telja áformin endurspegla löngu úreltar hugmyndir um fyrirkomulag samgöngumannvirkja, sem stangist á við (1) viðurkennd markmið Íslands í umhverfis- og loftslagsmálum, m.a. hvað varðar verndun votlendis og strandsvæða, (2) umhverfismarkmið samgönguáætlunar, (3) verndarmarkmið Kötlu jarðvangs, (4) vistvæna ferðabjónustu 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.</p>	<p>þeim valkostum sem er til skoðunar er sá sem er sýndur er í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps.</p> <p>Vegagerðin telur að þau áhersluatriði sem NSS telur upp í athugasemd sinni falli vel að þeirri matsvinnu sem er framundan í verkefninu.</p>
2.5.13	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	<p>Í sagnfræðiumfjöllun vegarins um Gatnabrún er rétt að kanna hvort Vegagerðin hafi einhvern tímann sótt um framkvæmdaleyfi hjá Mýrdalshreppi til endurbóta á þeim kafla en ekki fengið. Segja þá frá því.</p>	<p>Vegagerðin hefur ekki sótt um framkvæmdaleyfi til sveitarfélagsins vegna endurbóta vegarins við Gatnabrún. Í mati á umhverfisáhrifum felur einn af valkostunum, valkostur 4, í sér lagfæringar á núverandi vegi þ.á.m. á veginum við Gatnabrún.</p>
2.5.14	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	<p>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.</p>	<p>Listinn í matsáætlun yfir landareignir á athugunarsvæðinu hefur verið uppfærður.</p>
2.5.15	Sigríður Karlsdóttir	<p>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 vegaf framkvæmdina.</p>	<p>Katla jarðvangur er einn samráðsaðila verkefnisins og gáfu umsögn sína um drög að matsáætlun.</p>

2.6 Kostnaður

Kostnaður		
Samráðsaðili	Helstu atriði umsagnar eða ábendingar	Viðbrögð Vegagerðarinnar



2.6.1	Íris Guðnadóttir	<p>Vinna þarf kostnaðarmat á þeim kostnaði 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.</p> <p>Kostnaðarmat vegna uppbyggingu nýja vegarins um mýrlendið við Dyrhólaós á móti lengri göngum. T.d. göng frá Gatnabrún.</p>	Gert verður kostnaðarmat vegna mismunandi valkosta í matsferlinu, og þar með talið valkost 4 sem er lagfæring á núverandi vegi.
2.6.2	Ágúst Valfells	Hver er kostnaður við að hafa snjóruðnings/söltunartæki til taks til að halda veginum opnum?	Í umhverfismatsskýrslu verður tekin saman kostnaður við vetrarþjónustu fyrir Reynisfjall og hún borin saman við þjónustu á láglandinu í kring.
2.6.3	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson	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.	
2.6.4	Valgerður Benediksdóttir og Grímur Björnsson Pétur Pétursson	<p>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.</p> <p>Það er mikilvægt að kanna hvort heimamenn og ferðamenn munu velja gamla þjóðveginn frekar en að aka um fyrirhuguð göng.</p>	<p>Umrædd framkvæmd, þ.e. undirbúningur hennar, er á Samgönguáætlun 2020 - 2024 og ber Vegagerðinni að vinna í samræmi við hana.</p> <p>Vegagerðin mun setja fram stofnkostnað valkosta í umhverfismatsskýrslu en að öðru leyti telur Vegagerðin að umfjöllun um fjármögnun eða hagkvæmni framkvæmdar eigi ekki heima í mati á umhverfisáhrifum sbr. 3. gr. lið m í reglugerð nr. 660/2015 um mat á umhverfisáhrifum. Slík umræða eigi heima á öðrum vettvangi.</p>
2.6.5	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	<p>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.</p> <p>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</p>	<p>Einnig er bent á að fjármögnun á framkvæmdinni sjálfri liggur ekki fyrir. Undirbúningur framkvæmdar er í gildandi samgönguáætlun og þar kemur jafnframt fram að leitað verði leiða til að fjármagna framkvæmd í samstarfi við einkaaðila. Sú vinna hefur ekki farið fram.</p>



		svara spurningum um hver nýting yrði á jarðgöngunum með það fyrir augum.	
2.6.6	Þórir Kjartansson	Spurt er um kostnað. Kostnaður vegna Dýrafjarðarganga 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	Þegar hönnun leiðarinnar er komin lengra og búið að rannsaka nánar mismunandi valkosti verður hægt að meta kostnað framkvæmdarinnar betur. Gerð verður grein fyrir áætluðum kostnaði valkosta í umhverfismatsskýrslu. Að einhverju leyti er erfitt er að bera saman mismunandi jarðgöng en þar sem jarðgöng um Reynisfjall fara um móbergsfjall í veikara bergi en er t.d. á Vest- og Austfjörðum má búast við auknum kostnaði. Inn í áætlunum vegna vegar um Mýrdal er einnig gert ráð fyrir kostnaði vegna sjóvarna.
2.6.7	Félagið Djúpaleyti	Benda á að Vegagerðin er bótaskyld ef framkvæmd skemmir trjágróður og/eða vegna eyðileggingar á sumarbústaðnum Djúpaleyti.	Vegagerðin mun fylgja lögum og reglugerðum er snerta bótaskyldu.
2.6.8	Valgerður Benediktsdóttir og Grímur Björnsson	Nefna hvort lagfæring á veginum upp Gatnabrunn kalli á sérstakt umhverfismat og ef ekki, hvernig framkvæmdatími og kostnaður þar verði í samanburð við leið 1.	Valkostur 4 felur í sér lagfæringu vegar við Gatnabrunn, ásamt öðrum lagfæringum á núverandi vegi svo hann samræmist betur markmiðum framkvæmdar. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir áætluðum kostnaði valkosta.
2.6.9	Sigríður Karlsdóttir	Hvað þarf að gera til að veglína 4 uppfylli nauðsynlegar kröfur? Hver er kostnaður við þær lagfæringar í samanburði við gangnagerð?	
2.6.10	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í Mýrdal	Stytting hringvegjar 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 sem framkvæmdin hefur.	Vegagerðin bendir á að stytting Hringvegjar sé aðeins eitt af markmiðum framkvæmdar. Mikilvægt sé að huga að öllum markmiðum framkvæmdar þegar hugað er að kostnaði og umhverfisáhrifum. Framkvæmdin mun einnig fela í sér greiðfærni á veturna fyrir alla umferð og vöruflutninga og bætt umferðaröryggi. Einnig má benda á að valkostir sem fela í sér jarðgöng um Reynisfjall geta falið í sér styttri vegalengdir til vinsæla áfangastaða á svæðinu t.d. Reynisfjöru og Dyrhólaey.



2.6.11	Samtök íbúa og hagsmunaaðila um ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í 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 landþröngu héraði, heldur einnig aukinn kostnað við rekstur vegakerfisins.	Í umhverfismatsskýrslu verður tekin saman kostnaður við framkvæmdir og við vetrarþjónustu fyrir Reynisfjall og hún borin saman við þjónustu á láglandinu í kring.
--------	--	--	---