

10. janúar 2020

Nefndasvið Alþingis  
Alþingi við Austurvöll  
150 Reykjavík

Umsögn um eftirfarandi mál:

Mál nr. 434 – Tillaga til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024 (þskj. 598)

Mál nr. 435 – Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 (þskj. 599)

Umsagnaraðili:

Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal

## Umsögn

**Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal** hafa farið yfir tillögur til þingsályktana um fimm ára samgönguáætlun annars vegar og samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034.

Samtökin eru sammála þeim megin markmiðum, sem fram koma í tillögunum um að samgöngur skuli í senn vera greiðar, öruggar, hagkvæmar, umhverfislega sjálfbærar og skuli stuðla að jákvæðri byggðaþróun.

Þar af leiðir að framkvæmdaáætlanir samgönguáætlana þurfa – í ríkari mæli en nú er gert – að forðast aðför að náttúrulegum nytja- og búsvæðum, sem hafa efnahagslegt gildi fyrir ferðaþjónustu og annað atvinnulíf hinna dreifðu byggða.

Í umræddum þingsályktunartillögum er lagt til að settar verið inn á samgönguáætlun aðgerðir sem undirbúa eiga nýja leið hringvegjar um Mýrdal með jarðgöngum um Reynisfjall. **Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal** krefjast þess að sá liður þingsályktunartillagnanna verði felldur út, enda ganga þær hugmyndir þvert á meginmarkmið áætlunarinnar (sjá nánar meðf. greinargerð).

Samtökin benda hinsvegar á þá ótvíræðu kosti, sem úrbætur á núverandi þjóðleið munu hafa fyrir samfélag, samgöngur og atvinnulíf, bæði innan héraðs og utan:

- Með lagfæringu á núverandi leið er valin hagkvæmasta lausn í uppbyggingu og rekstri hringvegjar um Mýrdal. Kostnaður mögulegra eignarnámsbóta vegna upptöku á verðmætum nytjalöndum er lágmarkaður. Í stað þess að valda óafturkræfu tjóni á náttúruperlum og skráðum náttúrvættum eru þau svæði vernduð. En þau eru nú helstu tekjulindir Mýrdælinga og fjölda fyrirtækja innan sveitar og utan vegna sívaxandi náttúruskoðunar ferðamanna sem þangað sækja.
- Vegagerðin hefur á undanförunum áratug sett fram nokkra ágæta kosti til úrbóta á núverandi þjóðleið um Gatnabrún og í Vík, sem leiða munu til aukins umferðaröryggis í samræmi við þær kröfur, sem eðlilegt er að þjóðvegir landsins uppfylli miðað við aukið álag. Á þessari leið

eru engar hættur á móbergshruni, bráðaísingu, sandroki, sjávarflóðum og öðru því um líku, sem augljóst er að fylgja mun hringvegi um Víkurfjöru og bakka Dyrhólaóss.

- 3) Úrbætur á núverandi þjóðleið fela í sér lágmarks tjón á nytjalöndum (til ferðapjónustu og landbúnaðar), sneiða hjá náttúruminum, skaða ekki bú- eða hljóðvist gamla Víkurþorps eða byggða í Reynis- og Dyrhólahverfum, og munu þar af leiðandi draga úr þeim hörðu samfélagslegu átökum, sem vakin voru með áformum um vegalögn yfir fjörur og votlendi sem fram komu fyrir um fjórum áratugum.
- 4) Úrbætur á núverandi þjóðleið (um Gatnabrún og í Vík) hafa verulega þjóðhagslegan og samfélagslegan ávinning og því fyrr sem þeim lýkur, því meiri verður sá ávinningur.

**Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal** fagna því að nú skuli endurbætur á hringvegi um Gatnabrún og í Vík (500 m kr árið 2021) og bygging tvíbreiðrar brúar á Jökulsá á Sólheimasandi (550 m kr árin 2020-2021) hafa verið sett í forgang samgöngubóta í Mýrdal á komandi árum.

Ofangreint álit samtakanna er nánar útskýrt í meðfylgjandi greinargerð og myndrænum viðauka, þar sem rakin er forsaga málsins og þeir þættir sem líta þarf til við þróun samgöngubóta í Mýrdal.

**Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal** óska eftir tækifæri til að hitta umhverfis- og samgöngunefnd vegna ofangreinda þingsályktunartillagna og varðandi efni þessarar umsagnar.

Virðingarfyllt,

Fyrir hönd **Samtaka íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal**

**Ásmundur Sæmundsson**

bóndi og landeigandi í Hryggjum

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

**Eva Dögg Þorsteinsdóttir**

ferðapjónustubóndi og landeigandi í Garðakoti,

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

**Guðni Einarsson**

bóndi í Þórisholti, ferðapjónustueigandi, Svörtu Fjöru í Reynishverfi

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

**Gunnar Á. Gunnarsson**

framkvæmdastjóri, húseigandi á Vatnsskarðshólum

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

**Ólafur Jónsson**

fyrirverandi framkvæmdastjóri, húseigandi í Víkurkaupúni

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

**Steinþór Vigfússon**

ferðapjónustubóndi og eigandi Hótel Dyrhólaeyjar

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

## Greinargerð

Með umsögn Samtaka íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal um mál 434 og 435

Hugmyndir um nýjan hringveg um Mýrdal með jarðgöngum um Reynisfjall eru í dag barn síns tíma, en voru framúrstefnulegar á þeim tíma sem þær komu fram. Á sjötta og sjöunda áratug síðustu aldar var nokkuð rætt um hafnargerð við Dyrhólaey, sem í lok þess tímabils var friðlýst fuglaverndarsvæði og er nú heimsótt af hundruðum þúsunda ferðamanna. Höfn við Dyrhólaey var ætlað að skapa aðstæður til jarðefnaútflutnings, þ.e. vikurs af Mýrdalssandi. Lögð yrði járnbraut af sandinum um jarðgöng gegnum Reynisfjall, sem auk þess gætu þjónað annarri almennri umferð. Í hillingum þeirra hugmynda blöstu við vaxandi þéttbýli í Dyrhólahverfi, iðnaður, þjónusta og fiskvinnsla sem höfnin hefði þjónað. Þannig hefðu jarðgöngin og nýr vegur tengt Víkina og byggðina í Dyrhólahverfi. Helstu talsmenn nýrrar veglínu nú eru þeir sömu og áttu þessar hugmyndir fyrir 40-50 árum. Það er gagnlegt að skilja það í ljósi átaka síðustu ára, en nú eru aðrir tímar. Mikilvægt er að fylgjast með breyttum aðstæðum, atvinnulífi, þekkingu og tíðaranda. Þróun innviða, þar með samgöngumannvirkja, lýtur nú öðrum lögmálum en þá virtust sjálfsögð. Samgöngur eru mál okkar allra, um þær þarf að ríkja samfélagsleg sátt, þær þurfa að þjóna þjóðfélaginu öllu og hafa efnahagslega og náttúrufarslega sjálfbærni að leiðarljósi.

Í þingskjali 434, kafla 4 um fjármál samgönguáætlunar, og töflu 5 í þingskjali 435, er gert ráð fyrir nýrri veglínu um Mýrdal með jarðgöngum. Sú framkvæmd brýtur algerlega í bága við þau markmið sem sett eru fram í samgönguáætlunum. Núverandi vegstæði með lagfæringum fellur hins vegar vel að þeim markmiðum.

- 1) Í þingskjali 599, kafla 2.1. *Markmið um greiðar samgöngur* (sbr. 4.1. í þskj. 598), kemur fram að samgöngukerfi landsins skuli mynda samþætta heild sem þjóni íbúum og atvinnulífi sem best. Aðgengi fólks að þjónustu og vörum verði tryggt og hreyfanleiki bættur, uppbygging og rekstur samgangna stuðli að eflingu atvinnulífs innan og milli landshluta.
  - Í dag byggir Mýrdalurinn mestmegnis á ferðþjónustu. Jarðir eru landlitlar og bændum hafa gefist tækifæri á að auka tekjur sínar með ferðþjónustu. Segja má að ferðþjónusta sé á nánast öðrum hverjum bæ. Stærsta hóteli í Mýrdal, með 150 herbergjum, er staðsett í Mið-Mýrdal.
  - Segja má að núverandi vegur sé eins konar lífæð gegnum Mýrdalinn og veitir ferðamönnum gott aðgengi að þeirri ferðþjónustu sem er í boði með bæjunum. Endurbætt núverandi vegstæði með öflugri lagfæringu á Gatnabrún yrði greiðfær vegur og myndi þjóna vel öllum íbúum og ferðamönnum svæðisins.
  - Með því að færa þjóðveginn frá bæjunum niður að ósbökkum og sneiða hjá ferðþjónustubæjum og stærsta hóteli sveitarfélagsins, er verið að skerða aðgengi að og hreyfanleika þeirrar þjónustu sem veitt er í dreifbýlinu. Einnig má geta þess að mörg ný fyrirtæki hafa risið í þorpinu í Vík. Ef vegurinn er færður suður fyrir þorpið mun það hafa neikvæð áhrif á þau meðan fyrirtæki með starfsemi í útjaðrinum fá umferðina til sín, enda hafa menn keppt við að reisa ferðþjónustufyrirtæki við þjóðveg 1.
- 2) Í þingskjali 599 kafla 2.2. *Markmið um öruggar samgöngur* (sbr. 4.2. í þskj. 598) kemur fram að öryggi skuli haft til hliðsjónar við allar ákvarðanir, áherslur og aðgerðir í samgöngumálum óháð

ferðamáta. Í kafla 2.2.2. (þskj. 599) kemur einnig fram að fyrir skuli liggja mat á öryggishlutverki vega m.a. með tilliti til ófyrirséðra atburða, svo sem náttúruhamfara.

Svæðin sem hið nýja vegstæði ætti að fara um eru enn tiltölulega lítt rannsökuð hvað varðar jarðfræði og berghrun, áhættu af völdum sjávar- og ofanflóða, náttúrufar og möguleg áhrif á það. Engu að síður blasa við eftirfarandi vísbendingar um nýjar og/eða auknar hættur samfara þessu vegstæði:

- Hið nýja vegstæði lægi eftir Víkurfjöru sunnan gamla þorpsins, þ.e. óstöðugri brimströnd þar sem vænta má sandfoks og verulegrar óvissu með sjávarstöðu á komandi tímum.
- Jarðgöngin myndu liggja í gegnum móbergsfjall, sem þekkt er af sprungum, hættulegum ofanflóðum og miklu berghruni. Benda má á að á innan við einu ári hafa tvisvar orðið meiri háttar breghrun úr Reynisfjalli.
- Vegur lægi eftir leirum og bökkum Dyrhólaóss, þar sem vatn flæðir langt upp á land fleiri vikur á ári (sjá myndir 3 og 5); þjóðvegurinn yrði umlukinn vatni þann tíma, en við þær aðstæður er þekkt að myndist svokölluð bráðaísing (black ice).
- Vegur færi í gegnum Dyrhólahverfi sunnan Geitafjalls og Gerðafjalls. Við skoðun gagna og samanburði á veðurlagi tveggja veðurstöðva, annars vegar á Vatnsskarðshólum og hinsvegar við Reynisfjall, kemur í ljós að veður eru oft verri og vindhviður oft hvassari í Dyrhólahverfi en við Reynisfjall (sjá mynd 4).

Tilraun til myndbirtingar nýrrar veglínu sem „láglandisvegur“ eru rangar og til þess fallnar að villa um fyrir þeim sem um málið fjalla. Núverandi vegur fer hvarvetna um láglandi, hann liggur lága hálsa og mest í rúmlega 100 m hæð yfir sjó, mesta hækkun hans er 67 m (sjá mynd 4), og með rétt útfærðum lagfæringum hans í Gatnabrún og ráðstöfunum í Vík hefur Vegagerðin sýnt fram á að öryggi vegfarenda verið tryggt í samræmi við alþjóðleg viðmið.

3) Í þingskjali 599, kafla 2.3. *Markmið um hagkvæmar samgöngur* (sbr. 4.3. í þskj. 598), kemur fram að leita skuli hagkvæmustu lausna í uppbyggingu og rekstri samgöngukerfis. Í kafla 2.3.10 kemur fram að áfram verði skoðaðar fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar stórra framkvæmda, m.a. í samstarfi við einkaaðila og með innheimtu veggjalda.

- Samkvæmt samgönguáætlunum mun bygging nýrrar veglínu kosta a.m.k. 12-16 sinnum hærri upphæð en lagfæring á Gatnabrún. Hún mun því hafa í för með sér ónauðsynleg fjárhagsleg útlát fyrir hið opinbera og þar með skattborgara landsins og jafnframt leiða til fjárútláta og tekjutaps fyrir sveitarfélagið.
- 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.
- Með hinni nýju veglínu myndi þjóðleiðin (hringvegur) eingungis stytta um 3 km samkvæmt aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028. Rekstrarkostnaður miðast við að þjónusta nýjan veg, en við bætast tengivegir og núverandi hringvegur. Hagkvæmi samgöngumannvirkja á svæðinu mun því ljóslega minnka. Með lagfæringu núverandi hringvegar er valin hagkvæmasta lausn mála sem felur jafnframt í sér minnsta mögulega rekstrarkostnað.

- Sú stytting sem um ræðir er það lítil að hún réttlætir engann veginn þann gríðarlega kostnað og þá miklu og óafturkræfu framkvæmd að gera jarðgöng og leggja veg yfir ós og votlendismýrar.
  - 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. Þar sem núverandi þjóðleið – ekki síst með áformuðum úrbótum í Gatnabrún og í Vík – mun geta þjónað framtíðar umferð af öryggi og hagkvæmni án vegtolla, er fjárhagslega óskynsamlegt að þjóna vegfarendum upp á annan kost, sem útheimtir gjald við hverja för án nokkurs umtalsverðs ábata í samanburði við að aka núverandi veg (sjá kafla 5).
- 4) Í þingskjali 599, kafla 2.4. *Markmið um umhverfislega sjálfbærar samgöngur* (sbr. 4.4. í þskj. 598), kemur fram að við hönnun, framkvæmd, rekstur og viðhald mannvirkja skuli tekið tillit til umhverfissjónarmiða, en einnig er tekið fram að horft verði til afleiðinga loftslagsbreytinga.
- Ný veglína mun hafa gríðarleg óafturkræf áhrif á landslags- og náttúrufarsheild héraðsins sem er ein megin undirstaða ferðaþjónustunnar. Hún kann því að hafa ófyrirséð neikvæð áhrif á fjárhagsgrundvöll helstu vaxtargreinar atvinnulífs og tekna á svæðinu. Vakin er athygli á því að engar rannsóknir hafa farið fram á því hvaða áhrif slíkar fórnir kunni að hafa á ferðaþjónustu svæðisins, viðhorf ferðamanna og þar með tekjur og lífsviðurværi íbúanna.
  - Mýrdalshreppur tilheyrir ásamt tveimur öðrum sveitarfélögum jarðvanginum **Katla UNESCO Global Geopark**. Samkvæmt aðgerðaráætlun jarðvangsins fyrir tímabilið 2018-2021, gengur ný veglína, þvert á markmið jarðvangsins, en þar kemur m.a. eftirfarandi fram:
 

*Samfélagsleg sátt um vernd lítt snortinnar náttúrufegurðar og dreifbýlis-/landbúnaðarlandslags. Unnið að bestu lausnum í landslagsarkitektúr við staðsetningu bílastæða og uppbyggingu innviða, til að viðhalda sterkri náttúruupplifun og staðaranda. Unnið markvisst að vakningu um ástand og vernd mikilvægra jarðvætta. Samkomulag um verndaraðgerðir og umsjón á jarðvættum sem ekki hafa lögvernd. Uppbygging innviða og vernd þeirra er tryggð með tilliti til sjálfbærrar nýtingar í ferðamennsku.*
  - Á tímum loftslagsbreytinga er ný veglína um Mýrdal sem liggur um fjörur og einstakt votlendi og leirur Dyrhólaóss í hrópandi ósamræmi við alþjóðlegar skuldbindingar Íslands í umhverfismálum.
  - Með því að lagfæra núverandi vegstæði tryggjum við umhverfislega sjálfbærar samgöngur. Sjálfbærni felur í sér að hagnýta auðlindir okkar og núverandi innviði með þeim hætti að umhverfi okkar verði skilað til komandi kynslóða í jafngóðu eða betra ásigkomulagi en þegar við tókum við því. Með vegalögn eftir Víkurfjörur og eftir leirum Dyrhólaóss er eitt helsta aðdráttarafl héraðsins – óspillt og friðuð náttúra – skaðað til allrar framtíðar, landið rúið því sem skapar okkur og komandi kynslóðum tekjur.
- 5) Í þingskjali 599, kafla 2.5. *Markmið um jákvæða byggðapróun* (sbr. 4.5. í þskj. 598), kemur fram að markmiðið sé fyrst og fremst að bæta búsetugæði, samgöngur séu eins greiðar, áreiðanlegar, hagkvæmar og öruggar og kostur er.
- Ný veglína myndi fara yfir fjölda bújarða og eignarlanda í Mýrdal og að mati samtakanna hafa í för með sér gríðarleg spjöll og umtalsverða rýrnun á fasteignum, landi, ræktunarlandi og landi

til ferðapjónustu. Við slík spjöll – ef af framkvæmdum verður – munu landeigendur og eigendur fasteigna ekki una, m.a. í ljósi þess að aðrir möguleikar eru til úrbóta á samgönguleiðum sem eru hagkvæmari, svo og í ljósi dóma sem fallið hafa um sambærileg mál.

- Ný veglína lægi eftir Víkurfjöru sunnan þorpsins og myndi þar af leiðandi þrengja verulega að þeirri byggð, svo og nýjum íþróttamannvirkjum sem þar eru staðsett.
- Horfa þarf til þess að úrbætur á núverandi þjóðleið fela í sér lágmarks tjón á nytjalöndum og sneiða hjá náttúruminum, og munu þar af leiðandi draga úr þeim miklu samfélagslegu átökum, sem vakin voru upp fyrir rúmum áratug.
- Það verður alltaf mjög kostnaðarsamt að nýta nýjan veg samanborið við núverandi leið, því eins og áður sagði er styttingin aðeins 3 km. Á það jafnt við um heimamenn, flutningafyrirtæki og ferðamenn. Fyrir all marga íbúa í Mið-Mýrdal er stytting jafnvel enn minni ef hún yrði þá einhver. Með vegtollu verður lagður viðbótar skattur á alla íbúa Mýrdalshrepps, sem dregur mjög úr búsetugæðum. Ekki hefur verið gerð athugun á fjárhagslegum áhrifum slíkra veggjalda, en neðangreint dæmi gefur vísbendingu um hvað hér kann að vera í húfi fyrir þá íbúa sem oftast aka þjóðveg 1. Í ljósi niðurstöðu þess dæmis spyrja samtökin hvernig áform um breytta þjóðleið með álganingu vegtolla fái samrýmst markmiðum samgönguáætlunar um hagkvæmni, greiðfærni og bætt búsetuskilyrði.

#### Dæmi:

Í Dyrhólahverfi býr fjögurra manna fjölskylda. Börnin sækja skóla og tómsundur til Víkur. Heimilisfaðirinn sækir vinnu til Víkur 5 sinnum í viku og færi því a.m.k. 10 sinnum um tollhlið. Annað barnið sækir félagsmiðstöð tvisvar í viku og því þarf að aka honum til (skutla) og frá (sækja), samtals 8 sinnum um tollhlið. Sama máli gegnir um hitt barnið sem sækir félagsmiðstöð vikulega og íþróttæfingar vikulega, sem útheimtir að farið sé um tollhlið 8 sinnum á viku. Þá má reikna með allt að 6 ferðum vikulega um tollhlið vegna ýmiss konar annarra erinda. Samtals er því farið 32-svar sinnum um tollhlið á hverri dæmigerðri viku. Margfeldi þess af 52 vikum er 1664, og ef hver ferð um tollhlið kostar 500 krónur er um að ræða árlegan kostnað að upphæð krónur 832.000.

Ef um 3 km styttingu er að ræða sparast 3 km í akstri. Ef við reiknum út kostnað fyrir þessa fjölskyldu að aka þessa 3 km sem styttingunni nemur, 1664 ferðir á ári, þá eru það 4992 km á ári sem sparast. Ef við reiknum með bíl sem eyðir 8 lítrum á hundraði, þá er hann að eyða 399 lítrum á ári þessa 3 km. Reiknum með að bensínlíterinn sé 234 kr, og eyðsluálag bílsins sé 25 kr/líter þá er það eyðsla upp á 103.341 kr/ári. Þetta þýðir að skatturinn sem lagður er á eina fjölskyldu hér er 728.659 kr. Ef þeir sem fara í gegn ætla að koma út á sléttu ætti að kosta 62 krónur í gegnum tollhliðið.

	<b>Núverandi vegur 1664 ferðir</b>	<b>Vegur með jarðgöngum 1664 ferðir</b>
<b>Sparnaður</b>		3 km = 103.341 kr/ári
<b>Kostnaður</b>	3km = 103.341 kr/ári	832.000 kr/ári
<b>Mismunur</b>		728.659 kr/ári

Að lokum skal vísað til umsagna Vegagerðarinnar, Siglingastofnunar, Veðurstofunnar og Umhverfisstofnunar, sem hver með sínum hætti höfðu uppi sterk varnaðarorð um áform um að þessa fyrirhuguðu nýju veglínu. Allt frá því að áform þessi voru lögð fram hafa þau vakið formleg andmæli fjölda almennasamtaka og einstaklinga, sem eiga hagsmuna að gæta. Einnig skal vísað til álits Skipulagsstofnunar dags. 16. júlí 2012, sem taldi ríkar forsendur fyrir því að þessum þætti aðalskipulagsins væri synjað eða frestað sakir efnisgalla, ófullnægjandi áhættumats, vísbendinga um neikvæð umhverfisáhrif, andstöðu fagstofnana og ófullnægjandi samráðs við landeigendur.

**Viðauki: Myndir úr Mýrdal**

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

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





## Mynd 2: Reynishverfi og Dyrhólaós – Áformað vegarstæði

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



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

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



**Yfirlitsmyndir yfir votlendi Dyrhólaóss**

Blá lína merkir vatnasvæði ósinn 6. 4. 2018. Á veturna fer ósinn oft mjög hátt upp. Með nýri veglínu (fjólublá lína á mynd) myndi vatn umlykja veg á löngum köflum með tilheyrandi hættu á braðaböngu og hættulegum akstursskiptum, ens og við höfum horft upp á í Ljósavatnsskarði.



Mynd tekið 6. Apríl, 2018 utan af Gestafjall. Ósinn sést að vera í þessum hæð í um eina viku. Hér má sjá fjólubláa línu sem táknar veglínu aðal skipulagsins og rauða lína táknar línu sem menn hafa til með vísan í mynd hér að tilfarðan af síðu samtakanna vefs vegfarandans. Á rauðu línunni má áætla að vatndýpið sé um 1,5 - 1,8 m.

Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal eru grasrótarhreyfing þeirra sem vilja ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í sátt við umhverfi, lífríki og samfélag.

#### Mynd 4: Austur með bæjum séð til Gatnabrúnar

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



---

Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal eru grasrótahreyfing þeirra sem vilja ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í sátt við umhverfi, lífríki og samfélag.



**Mynd 5: Dyrhólaós að vetrarlagi**

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



---

Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal eru grasrótahreyfing þeirra sem vilja ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í sátt við umhverfi, lífríki og samfélag.

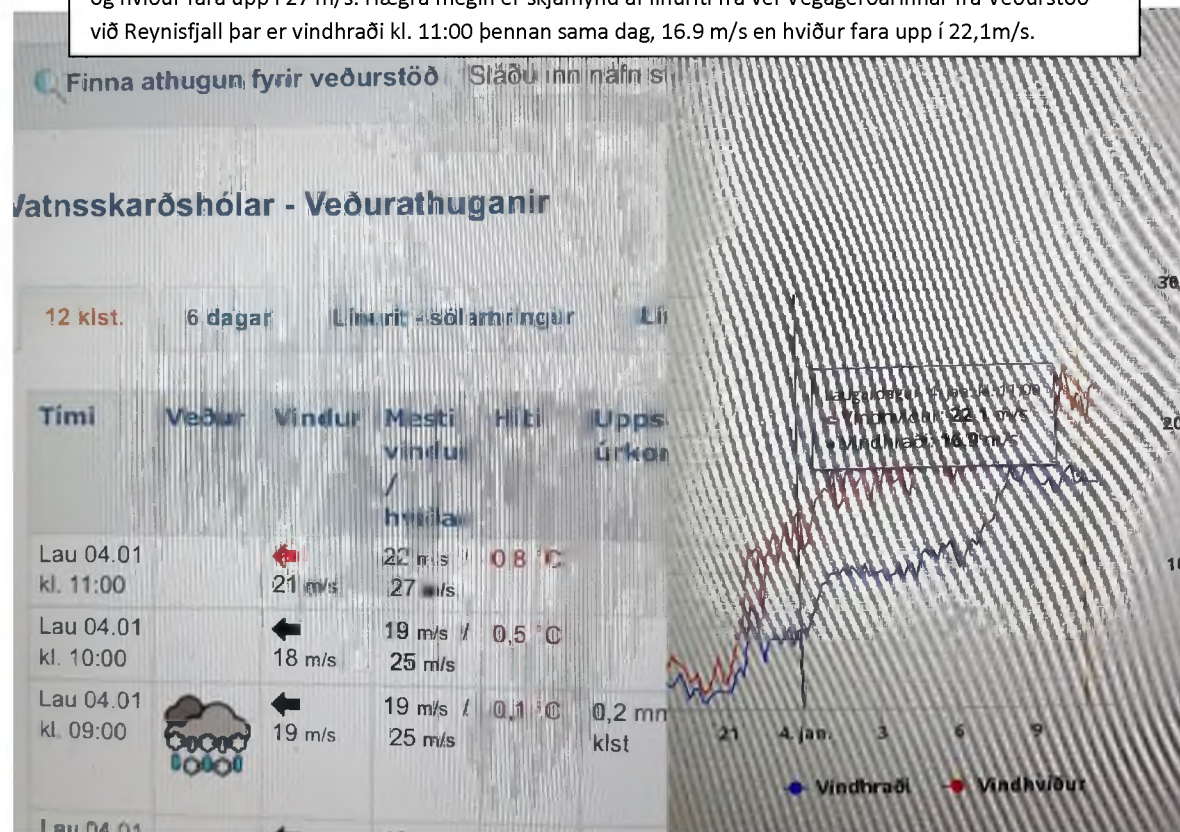
**Mynd 6: Veðurstöðvar við Reynisfjall og á Vatnsskarðshólum í Dyrhólahverfi**

Þrjú nýleg dæmi um veðurlag á þessum tveimur stöðvum sýna að veður eru oft verri í Dyrhólahverfi en við Reynisfjall.

Fullyrðingar um að veðurfar sé betra á nýrri leið hringvegjar eftir Dyrhólahverfi en á núverandi hringvegi eiga ekki við rök að styðjast.



Hér fyrir neðan má sjá skjámyndir frá Laugardeginum 4. Janúar 2020. Myndin vinstra megin er tekin af vef Veðurstofunnar frá veðurstöð á Vatnsskarðshólum, sjá má kl. 11:00 þennan dag er mesti vindur 22 m/s og hviður fara upp í 27 m/s. Hægra megin er skjámynd af línuriti frá vef Vegagerðarinnar frá Veðurstöð við Reynisfjall þar er vindhraði kl. 11:00 þennan sama dag, 16.9 m/s en hviður fara upp í 22,1m/s.



Samtök íbúa og hagsmunaaðila í Mýrdal eru grasrótahreyfing þeirra sem vilja ábyrgar skipulags- og samgöngubætur í sátt við umhverfi, lífríki og samfélag.