

MINNISBLAÐ

DAGS.

11.11.2022

SENDANDI

Julian Hälker (EPPM)

Dennis Linnenbrink (EPPM)

Snævarr Örn Georgsson (EFLA)

EFNI

Vikurnám á Mýrdalssandi

DREIFING

Skipulagsstofnun

1. Inngangur

Framkvæmdaraðili hefur yfirfarið umsagnir um umhverfismatskýrslu vegna vikurnáms á Mýrdalssandi. Með hliðsjón af þeim athugasemdum vill framkvæmdaraðili koma eftirfarandi upplýsingum og sjónarmiðum á framfæri áður en lengra er haldið og einstökum spurningum verður svarað.

2. Breytt tíðni ferða

Verkefnið hefur verið í stöðugri skoðun og þróun og eftir ítarlega athugun er ekki talið raunhæft að flytja meira en 500.000 tonn (715.000 m³) af efni landleiðina til Þorlákshafnar á hverju ári. Fyrir utan afköst vegakerfisins er það einkum afkastageta hafnarinnar í Þorlákshöfn og hleðsluhraði í skip sem að takmarkar hve mikið efni er hægt að flytja út. Vinnslumagn verður þá í meira samræmi við aðrar stórar námur á Íslandi, sjá eftirfarandi samanburð:

- Deiliskipulag Vatnsskarðsnámu við Krýsuvíkurveg gerir ráð fyrir efnistöku á 1.000.000 m³ á ári.
- Framkvæmdaleyfi er fyrir efnistöku á samtals 2.200.000 m³ úr Lambafelli við Þrengslaveg.
- Framkvæmdaleyfi er fyrir efnistöku á um 570.000 m³ á ári úr Þórustaðanámu við Þjóðveg 1.
- Framkvæmdaleyfi er fyrir efnistöku á um 540.000 m³ á ári úr Súlum og Stapafelli við Grindavíkurveg

Búast má við að efnistaka hefjist eftir u.þ.b. 5 ár og verði þá um 150.000 tonn á ári. Á þrem til fjórum árum verður hún aukin upp í 500.000 tonn. Við þetta fækkar ökuferðum um helming (niður í 54 ferðir á sólahring) og þegar keyrt er eftir Þjóðvegi 1 má búast við því að mæta vörubíl frá Mýrdalssandi að meðaltali á 30 mínútna fresti.

3. Fyrirhugaðar vegframkvæmdir á flutningsleið

Fyrirhugað er að færa Þjóðveg 1 út fyrir þéttbýli á Selfossi með nýrri brú yfir Ölfusá, á Vík með því að taka veginn niður í fjöruna eða upp fyrir bæinn, og bæði Vegagerðin og Rangárþing Eystra leggja áherslu á að færa veginn út fyrir þéttbýlið á Hvolsvelli. Líklegt er að efnistaka á Mýrdalssandi hefjist eftir u.þ.b. 5 ár og eru mestar líkur á því að ný brú yfir Ölfusá verði tilbúin á þeim tímapunkti, Selfoss ætti því að sleppa alfarið við flutninga ef tímaáætlanir standast. Í Vík er ekki búið að taka ákvörðun um hvor leiðin verður farin en það er í umhverfismatsferli. Hvor leiðin sem verður fyrir valinu mun færa flutningana út fyrir þéttbýlið. Það væri því bara til að byrja með að flutningar færu í gegnum þéttbýlið í Vík en mjög fljótlega færðust þeir út fyrir. Ekki er komin nein tímaáætlun fyrir færslu hringvegarins út fyrir Hvolsvöll en í tillögu að nýju aðalskipulagi Rangárþing Eystra 2020-2032 segir að „*stefnt er að því að færa Suðurlandsveg suð-vestur fyrir þéttbýlið á Hvolsvelli.*“

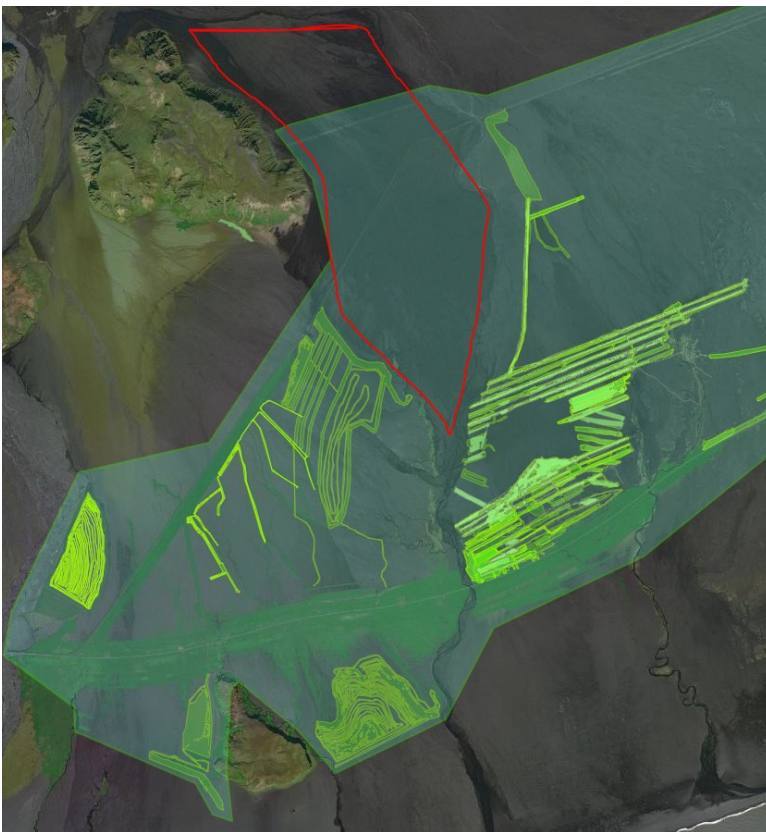
Í samgönguáætlun er gert ráð fyrir því að endurnýja Þjóðveg 1 á vegkaflanum frá Selfossi að Hellu, um 34 km leið, og að á þeim kafla verði aðskildar akstursstefnur.

4. Svör framkvæmdaraðila við innsendum umsögnum um umhverfismatsskýrslu efnistöku á Mýrdalssandi

Umsagnir Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu Ásahrepps og Rangárþings Ytra krefjast engra sérstakra viðbragða af hálfu framkvæmdaraðila.

UMSÖGN HEILBRIGÐISEFTIRLITS SUÐURLANDS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<i>Heilbrigðiseftirlitið vísar efnislega í fyrri umsögn um matsáætlun umhverfismatsins.</i>	Efnislegum atriðum í umsögn heilbrigðiseftirlitsins um matsáætlun hefur verið svarað, annaðhvort í svörum umsagnaraðila við umsögnum um matsáætlun, eða í umhverfismatsskýrslu.

UMSÖGN LANDGRÆÐSLUNNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<i>„Innan efnistökusvæðisins eru áratugagamlar (1978) og kostnaðarsamar sandvarnir Landgræðslunnar (melgresissáning) sem hafa það hlutverk að heft sandfok og verja þjóðveginn fyrir sandfoki.“</i>	Engar sandvarnir eða uppgræðslusvæði eru innan efnistökusvæðisins (sjá mynd 1 hér að neðan).
<i>„Fyrirhugað efnistökusvæði eru í miðju öflugrar sandleiðar sem vísar frá norðri til suðurs á Mýrdalssandi, einkum með vatni í vorleysingum og vindi þegar aðstæður skapast árið um kring“</i>	Efnistökusvæðið er vestan við umrædda sandleið. Háalda er, líkt og nafnið gefur til kynna, hærri en aðliggjandi landslag. Leysingavatn fer mest um Blautukvísl og svæðið austan við hana, líkt og sýnt er á myndinni í umsögn Landgræðslunnar.
<i>„Því væri æskilegt að haft væri samráð við Landgræðsluna og Vegagerðina vegna mótvægisáðgerða vegna framkvæmdanna.“</i>	Framkvæmdaraðili mun hafa samráð við Landgræðsluna um mótvægisáðgerðir þegar nær dregur upphafi efnistöku.



MYND 1 Efnistökusvæðið (rautt) og uppgræðslusvæði Landgræðslunnar (græn). Mynd fengin úr kortasjá Landgræðslunnar.

UMSÖGN MÝRDALSHREPPS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>Sú ályktun að starfsemin hafi óveruleg áhrif á útivist og ferðamennsku eins og hún er skipulögð er röng. Þjóðvegurinn er lífæð ferðamennsku á Íslandi og því er ljóst að sú umferð sem starfsemin gerir ráð fyrir mun hafa veruleg neikvæð áhrif á ferðamennsku og alla almenna umferð á þjóðveginum. Eins er það mat sveitarstjórnar að áhrif á umferð séu verulega neikvæð og að þær ályktanir sem dregnar séu í skýrslunni lýsi miklu skilningsleysi á aðstæðum á þjóðveginum á Suðurlandi.</p>	<p>Aðrar umsagnir og umræða í fjölmiðlum lýsa aðstæðum á þjóðvegi 1 á þá leið að umferð á Suðurlandi sé nú þegar mjög þung og valdi neikvæðum áhrifum. Að ætla skella allri skuld neikvæðra áhrifa umferðarinnar á einn notenda, sem hefur ekki einni sinni hafið starfsemi og verður lítið hlutfall af heildarumferð og er sambærilegt efnisflutningum úr öðrum stórum námum, er ekki sanngjarnt og órökrétt. Það er nú þegar mjög þung umferð á Suðurlandi og því er það mat framkvæmdaraðila að viðbótin og breytingin verði ekki veruleg.</p>
<p>Áhrif svo umfangsmikilla landflutninga á hljóðvist í þéttbýli væru enn fremur verulega neikvæð</p>	<p>Flutningarnir munu flytjast út fyrir þéttbýlið í Vík um leið og framkvæmdum við nýjan þjóðveg í Vík er lokið. Einnig verður skipt yfir í hljóðlátari rafmagns-/vetnisbíla um leið og þeir verða hagkvæmur valkostur. En líkt og kemur fram í mörgum öðrum umsögnum er nú þegar mikil og þung umferð í gegnum Vík og eru því áhrif umferðar á hljóðvist að mestu komin fram, þessir flutningar verða viðbót við þau áhrif en hlutfallslega breytist lítið við auka 100 ferðir dreifðar yfir sólarhringinn.</p>
<p>Skipulag starfseminnar sem umhverfismatskýrslan gerir ráð fyrir býður upp á að fá, ef nokkur störf verði raunverulega staðsett á svæðinu. Flutningastarfsemi getur öll haft höfuðstöðvar annars staðar og sama gildir um þjónustu við slíka starfsemi. 1 þeim tilfellum skilar starfsemin engum arði til nærsamfélagsins.</p>	<p>Nærumhverfi flutningastarfseminnar er öll flutningsleiðin. Þjónusta við bílana verður að öllum líkindum einhversstaðar á leiðinni þar sem kostnaðarsamt væri að keyra öllum bílum í burtu og til baka reglulega. Hvort það verður í Vík eða annarsstaðar er ekki víst. Við efnistökusvæðið sjálft má búast við þónokkrum störfum við vinnu á svæðinu sjálfu. Það mun þurfa stjórnendur vinnuvéla, iðnaðarmenn til að sjá um viðhald vinnuvéla auk færibanda og hleðslustöðva, verkstjóra, staðarhaldara, þjónustufólk í vinnuaðstöðu o.s.frv. Búast má við um 20 beinum störfum á efnistökusvæðinu auk óbeinna og afleiddra starfa á verkstæðum, við viðhald innviða, gisting og veitingar fyrir starfsfólk EPPM o.þ.h.</p>
<p>„Sveitarstjórn mælist til þess að fyrirkomulag starfseminnar verði endurskoðað og þess í stað gert ráð fyrir að vikrinum verði skipað af ströndinni sunnan við námusvæðið. Sveitarfélagið lýsir sig reiðubúið til viðræðna um hafnargerð, sem gæti enda opnað á möguleika fyrir annars konar atvinnustarfsemi.“</p>	<p>Framkvæmdaraðili er í virki athugun á hafnarmöguleikum í nágrenninu og er þakklátur fyrir stuðning heimamanna og Vegagerðarinnar í þeirri athugun. Það er hins vegar stutt á veg komið og er óraunhæft á þessum tímupunkti, umhverfismatið fjallar því um einu raunhæfu flutningsaðferðina sem er í boði. Ef það reynist mögulegt að gera nýja höfn á svæðinu verða það svo umfangsmiklar framkvæmdir að þær myndu þurfa sitt eigið umhverfismat.</p>

UMSÖGN RANGÁRÞINGS EYSTRÁ	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Áhrifin eru háð umhverfi vegarins, ss. Fjöldi gatnamóta, göngubverana, fjarlægð frá húsum og fjöldi óvarinna vegfarenda. Fjöldi þungra ökutækja skiptir þar miklu máli. Samkvæmt deiliskipulagi miðbæjarins á Hvolsvelli eru 4 göngubveranir á ca. 300m löngum kafli á þjóðvegi 1. Ljóst er að hin mikla aukning á umferð þungra ökutækja mun valda umtalsverðum staðbundnum umhverfisáhrifum, eins og td. Hljóð- og loftmengun. Einkum þegar verið er að hemla og taka af stað til vskiptis eins og við göngubveranir.“</p>	<p>Vegagerðin og Rangárþing Eystra stefna að því að taka þjóðveg 1 út fyrir þéttbýlið á Hvolsvelli. Þegar það gerist munu flutningar fara fram hjá þéttbýlinu með afar takmörkuðum áhrifum. Árdagsumferð á þjóðvegi 1 í þéttbýlinu á Hvolsvelli er 4.700 ökutæki og munu vörubílar á vegum framkvæmdaraðila vera lítið hlutfall af heildarumferðarþunga og munu þeir hafa sambærileg áhrif og allir flutningabílar og rútur sem þegar fara í gegnum þéttbýlið.</p>
<p>„Sveitarfélagið Rangárþing eystra gerir athugasemdir við að ekki sé þörf á mótvægisáðgerðum vegna áhrifa á umferð, aðrar en endurbætur á gatnamót aðkomuvegar við þjóðveg 1 á Mýrdalssandi. Ljóst má vera að með svo mikilli aukningu á umferð þungra ökutækja á þjóðvegi 1 muni álag og slit á veginum aukast mikið.“</p>	<p>Núverandi notendur þjóðvegarins slíta veginum mismikið og borga viðhald hans í gegnum skatta og gjöld á eldsneyti og ökutæki, hvort sem það eru flutningafyrirtæki, verktakar, rútufyrirtæki, bílaleigur eða aðrir aðilar, þá eru allir jafnir fyrir lögnum og hafa sama rétt til að nota innviði. Að ætla að setja aukalega kröfur á einn notenda, sem hefur ekki einni sinni hafið starfsemi og verður lítið hlutfall af heildarumferð og er sambærilegt efnisflutningum úr öðrum stórum námum, er ekki sanngjarnt og órökrétt.</p>
<p>„Í vinnslutillögu að aðalskipulags Rangárþings eystra 2021-2033 er gert ráð fyrir þeim möguleiga að auka nýtingarmöguleika Landeyjahafnar. Þar er m.a. nefndur til sögunnar útflutningur á lausum sand- og vikurefnum. Einnig er gert ráð fyrir uppbyggingu á skemmum og</p>	<p>Ef þetta verður að veruleika mun framkvæmdaraðili taka þennan valkost til alvarlegrar skoðunar. Ríkisvaldið þarf þá líka að koma að borðinu og breyta lögum um notkun hafnarinnar.</p>

UMSÖGN RANGÁRÞINGS EYSTRA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>lagersvæði, m.a. fyrir jarðefni til útflutnings. Útskipun úr Landeyjahöfn myndi draga umtalsvert úr akstri þungra ökutækja á Þjóðvegi 1 og þ.a.l. útblæstri á CO2 ásamt tilheyrandi álagi á þéttbýliskjarnana Hvolsvöll, Hellu og Selfoss.“</p>	

UMSÖGN ÖLFUS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Nefndin setur spurningarmerki við áhrif verkefnisins á lífsgæði íbúa m.a. vegna foks á efni og mikillar umferðar. Einnig er lögð áhersla á að ef af verkefninu verður verði gerðar ráðstafanir til að hindra efnisfok og að efni verði ekki haugsett á hafnarsvæði. Enn fremur kom fram í bókuninni þar sem fjallað er um haugsetningu í eða við Þorlákshöfn: Efnishaugurinn verður að vera undir þaki.“</p>	<p>Líkt og kom fram á fundi með fulltrúum Ölfus þann 30þ ágúst 2022 þá verður efnisgeymsla á Þorlákshöfn yfirbyggð.</p>
<p>„Sveitarfélagið vill taka fram að ekki eru á lausu hentugar lóðir fyrir efnisgeymslu á því svæði sem bent er á sem fyrsti valkostur á athafnasvæði norðan við höfn í Þorlákshöfn“</p>	<p>Nánari viðræður munu fara fram við bæjaryfirvöld í Þorlákshöfn um mögulegar lóðir.</p>
<p>„Eftir sem áður sett spurningarmerki við þau áhrif sem verkefnið hefur á lífsgæði íbúa í Þorlákshöfn og Ölfusi og þá fyrst og fremst hvað varðar sjónræn áhrif mannvirkja og umferðarþunga tengdan starfseminni“</p>	<p>Mannvirki í Þorlákshöfn verða eins og hvert annað atvinnuhúsnæði og mun ekki hafa nein teljandi áhrif. Hvort sem að það fæst lóð norðan við höfnina, eða við Suðurstrandaveg, munu flutningar ekki fara um þéttbýlið í Þorlákshöfn.</p>

UMSÖGN ÁRBORGAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Umferð um Austurveg á Selfossi er nú þegar mjög mikil og telur nefndin ekki koma til greina að bæta við umferð þungaflutninga þar í gegn umfram fyrirséða fjölgun á næstu árum. Skoða þyrfti sérstaklega hvort aðrar leiðir innan Árborgar beri áætlaða umferð þungaflutninga til lengri tíma. Ef áætlanir um efnistöku og útflutning ganga eftir, hlýtur að teljast betri kostur að umferð þungaflutninga fari um nýja brú yfir Ölfusá og nýjan Suðurlandsveg.“</p>	<p>Það er mjög líklegt að efnistaka og flutningur hefjist ekki að ráði fyrir en eftir einhver ár þegar ný brú yfir Ölfusá verður tilbúin og þá verður sú leið farin. Flutningar munu því ekki að fara í gegnum þéttbýlið á Selfossi.</p>

UMSÖGN UMHVERFISSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Því má telja ljóst að forsenda þessara flutninga er að lagður verði nýr vegur um Mýrdal. Því telur Umhverfisstofnun að fjalla eigi um umhverfisáhrif vegna nýs vegar um Mýrdal og vegagerð um Hringveg undir Eyjafjöllum sem teljast verða hluti og forsenda umhverfisáhrifa efnistöku á Mýrdalssandi.“</p>	<p>Framkvæmdir við nýja veglínu á Þjóðvegi 1 um Mýrdal og fram hjá Vík eru búnar að vera á aðalskipulagi Mýrdalshrepps síðan 2013 og hafa ekkert með fyrirhugaða efnistöku að gera.</p>
<p>Einnig auka þessir flutningar uppþýrlun vegryks frá vegyfirborði og stuðla þannig að aukinni svifryksmengun. Stórir bílar eru mun mikilvirkari í að þýrta upp vegryki heldur en litlir bílar. Þessir miklu efnisflutningar fara í gegnum nokkra þéttbýlisstaði og því viðbúið að loftmengun á þeim stöðum muni aukast. Það er mat Umhverfisstofnunar að áhrif efnisflutningana á loftgæði í íbúðabyggð á flutningsleiðinni verði ekki óverulega neikvæð eins og framkvæmdaraðili metur það heldur nokkuð neikvæð til talsvert neikvæð</p>	<p>Þegar efnisflutningar hefjast af alvöru verður ný Ölfusárbrú tilbúin og ekki verður farið í gegnum þéttbýlið á Selfossi. Vænta má að nýr vegur fram hjá Vík verði líka tilbúinn fljótlega og Vegagerðin leggur áherslu á að færa Þjóðveg 1 út fyrir þéttbýlið á Hellu. Flutningar í gegnum þéttbýli verða því mun smærri í sniðum en umsögn Umhverfisstofnunar gefur í skyn. Umferð í gegnum þéttbýli er jafnframt almennt frekar hæg og lítið ryk sem þýrlast upp við þær aðstæður. Nú þegar er mikil umferð stórra bíla, bæði flutningabíla, vörubíla og rúta og á framkvæmdaraðili ekki von á því að aukning í loftmengun af hans völdum verði talsverð.</p>

UMSÖGN UMHVERFISSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„vikur af Mýrdalssandi mun koma í stað sementsgjalls, einnig nefnt sementsklinker. Umhverfisstofnun telur þetta misvísandi þar sem í skýrslunni kemur fram að nú þegar er notuð kolaaska sem íblöndunarefni í stað sementsgjalls og því þegar búið að ná þessum loftslagsávinningi með því að hætta notkun sementsgjalls“</p> <p>„Þessi samanburður er því marki brenndur að framkvæmdalýsingin gerir í raun ekki ráð fyrir að dregið sé úr losun heldur er frekar um það að ræða að viðhalda árangri sem náðst hefur nú þegar í að draga úr losun með notkun á flugösku en þó með nýjum umhverfisáhrifum sem áður voru ekki fyrir hendi.“</p>	<p>Vikurinn verður notaður þegar kolaflugaskan er ekki lengur valkostur. Þegar búið er að takmarka uppsprettu kolaflugösku stendur valið á milli vikursins og sementsklinkers, þess vegna er samanburðurinn á milli þeirra tveggja efna. Ekki er hægt að bera saman við eitthvað sem verður ekki til staðar og ekki hægt að nota.</p>
<p>„Umhverfisstofnun bendir á að vinnsla á nýju efni er ekki í anda hringrásarhagkerfisins, þegar hægt er að nýta efni sem nú þegar fellur til í annarri framleiðslu.“</p>	<p>Það verður ekki hægt að nýta efni úr annarri framleiðslu mikið lengur, sem er í raun ástæðan fyrir því að ráðist er í þetta verkefni.</p>
<p>„Umhverfisstofnun bendir á að ekki liggur fyrir samkomulag við viðkomandi ríki um aukin neikvæð umhverfisáhrif á Íslandi fyrir hugsanlegan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda erlendis.“</p>	<p>Milliríkjasamningar eru utan gildissviðs þessa umhverfismats. En það liggur heldur ekki fyrir samkomulag um að önnur ríki taki á sig öll neikvæð umhverfisáhrif og losun vegna sementsnotkunar Íslendinga.</p> <p>Efnistakan í Litla-Sandfelli er lítill hluti framleiðsluferlis sements, og í raun umhverfisvænasti hluti ferlisins. Aðrar þjóðir munu áfram framleiða klinker og sement og taka á sig miklu meiri umhverfisáhrif vegna notkunar og neyslu Íslendinga á sementi. Ísland er að spara mikla losun í sínu bókhaldi með því að láta aðrar þjóðir framleiða sement fyrir sig.</p> <p>Ef Ísland fer í samninga við aðrar þjóðir þá mun Ísland koma mjög illa út úr því þar sem að aðrar þjóðir framleiða og taka á sig mestalla losun sem að neysla Íslendinga veldur.</p> <p>Prófessor við Háskóla Íslands, og einn af 1.000 áhrifamestu vísindamanna heims á sviði loftslagsmála, lýsir þessu ágætlega í nýlegri grein: https://kjarninn.is/skyring/professor-a-svidi-loftslagsmala-segir-islendinga-stunda-sjalfsblekkingu/</p> <p>Þar lýsir hann hvernig mæld losun innanlands gefur bjagaða mynd af raunverulegri losun þegar framleiðsla og flutningur gerist að langmestu erlendis. Rannsókn hans leiddi í ljós að „kolefnisspor Íslendinga er eitt það hæsta í heimi þegar allar innfluttar vörur eru teknar með í reikninginn, þrátt fyrir hlutfallslega lága kolefnislosun innanlands“.</p> <p>Það að láta aðrar þjóðir taka á sig kolefnislosun fyrir neyslu sína kallar prófessorinn „bókhaldsbrellu“ og „lágkolefnissjónhverfingu“.</p> <p>Umhverfisstofnun ætti því að fara varlega í að krefjast milliríkjasamninga sem fela í sér að taka ábyrgð á eigin neyslu.</p>
<p>„Umhverfisstofnun vekur athygli á því að á bls. 17 í matsskýrslu kemur fram að 1 tonn af vikri sé 1,43 m³ en á bls. 101, þar sem fjallað er um niðurstöður útreikninga sem sýndar eru á mynd 5.39, virðist miðað við 1,17 m³/tonn (48 kg CO₂/tonn en 41 kg CO₂/m³).“</p>	<p>Takk fyrir þessa ábendingu, GaBi forritið notast við kg CO₂/tonn svo öll umfjöllun er rétt en talan sem er birt einu sinni innan sviga þegar sýnd er losun á rúmmeter er röng. Eitthvað hefur farið úrskaiðis við þá umbreytingu.</p> <p>Réttar losunartölur eru því 48 kg CO₂/tonn og 34 kg CO₂/m³.</p>
<p>„Í matsskýrslunni eru einungis metin áhrif á losun á heimsvísu en ekki metin neikvæð áhrif hvað varðar skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum.“</p>	<p>Í þessu umhverfismati er verið að meta áhrif á umhverfi og loftslag. Áhrif á loftslag eru verulega jákvæð. Loftslag og umhverfisáhrif vita ekki hvað landamæri eru.</p>
<p>„Í matsskýrslunni kemur fram (kafli 5.9.2 bls. 99) að ekki sé tekin saman kolefnislosun vinnutækja á Mýrdalssandi þar sem vinna þurfi hráefni í sementsgjall erlendis og áhrifin séu því sambærileg eða minni en áhrif námuvinnslu vegna sementsgjalls erlendis. Umhverfisstofnun bendir á að þessi losun ætti að vera tekin saman, þar sem hún kæmi fram í losunarbókhaldi Íslands og væri undir beinni ábyrgð Íslands og því hluti af skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum.“</p>	<p>Losun frá 5 hjólaskóflum, 5 vörubílum og rafknúnum færriböndum er hverfandi í losunarbókhaldi Íslands.</p> <p>Að ætlast til að þetta fá tæki séu sérstaklega talin fram í losunarbókhaldi Íslands er ekki nauðsynlegt að mati framkvæmdaraðila. Á hverjum degi eru verktakar, fyrirtæki og opinberir aðilar með margfalt stærri vinnuvéla- og ökutækjafloata að störfum um land allt án þess að þurfa að gera sérstaka grein fyrir tækjum sínum í losunarbókhaldi Íslands.</p>

UMSÖGN UMHVERFISSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Umhverfisstofnun bendir á að engin önnur umhverfisáhrif eru rædd undir þessum lið [núllkostur] í skýrslunni en loftslagsmál. Umræðan er því öll á forsendum sementsframleiðslu.“	Það er af því að sementsframleiðsla er forsenda og tilgangur þessa verks. Í núllkosti verður engin breyting á Íslandi og ekkert til að fjalla um, en í sementsframleiðslu þarf að nota annað efni.
„Stofnunin telur mikilvægt að meta áhrif losunar frá vinnuvélum við efnistöku ásamt því að fjalla um áhrif losunar á Íslandi vegna flutninga“	Sjá fyrra svar um að meta þurfi losun 10 vinnutækja í losunarbókhaldi Íslands. Í umhverfismatsskýrslu var fjallað um losun vegna flutninga.
„Umhverfisstofnun telur að loftslagsávinningur sem er ætlað að koma fram í öðru landi gæti ekki talist sem rökstuðningur fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum á Íslandi nema þá að fyrir liggja alþjóðlegir samningar um slíkt.“	<p>Ávinningurinn kemur fram jákvæðum áhrifum á loftslagi jarðar, bæði á Íslandi og erlendis. Þetta er umhverfismat, ekki bókhaldsmat.</p> <p>Loftslag virðir engin landamæri og losun í einu ríki hefur áhrif á öll önnur. Að sama skapi gagnast samdráttur í losun á einum stað öllum öðrum ríkjum.</p> <p>Íslendingar vilja og munu nota sement og því fylgja umhverfisáhrif, við höfum bara látið aðrar þjóðir taka skellin á sig fyrir Ísland hingað til.</p> <p>Þetta viðhorf Umhverfisstofnunar um að vera á móti framþróun og verkefnum sem minnka kolefnislosun nema sparnaðurinn komi sérstaklega fram í sínu eigin bókhaldi er mjög sjálfhverft og skammsýnt ef allar þjóðir væru með þetta viðhorf myndi enginn árangur nást. Þetta er sérstaklega undarlegt viðhorf í ljósi þess að Ísland er eyriki sem að flytur mikið inn svo aðrar þjóðir eru nú þegar að taka á sig losun og umhverfisáhrif sem neysla og innflutningur Íslendinga á byggingarefnum, samgöngutækjum og öðrum hversdagsvörum veldur.</p> <p>Rafvæðing bílaflotans og minnkun í útblæstri bifreiða á Íslandi byggir alfarið á því að aðrar þjóðir séu tilbúnar að stunda námuvinnslu á málmum og öðrum nauðsynlegum jarðefnum. Það getur því ekki verið ásættanlegt að Íslendingar ætlist til að aðrar þjóðir taki á sig mengun og losun í sínu bókhaldi, en svo neitum við að svara í sömu mynt á mun minni skala.</p>

UMSÖGN NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUNAR ÍSLANDS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Bæði þyrfti að sýna ásynd efnistökusvæðisins ofan af Hafursey sem og við rætur fjallsins en t.d. er keyrt meðfram fjallinu sunnanverðu þegar farið er að Kötlujökli“	Myndir 5.25-27 eru teknar með dróna sem er í sömu hæð og toppurinn á austasta hluta Hafurseyjar og sýna útsýnið þaðan yfir efnistökusvæðið. Þegar keyrt er meðfram Hafursey til baka frá Kötlujökli er horft í átt að Háöldu. Fjarlægðin í efnistökusvæðið er um 4,5 km og sökum þess hve landið er flatt er lítil sem engin ásynd ofan á Háöldu. Þegar komið er inn á gamla þjóðveginn er fjarlægðin komin niður í um 1 km en Háalda töluvert hærrí og ekki hægt að sjá ofan á hana. Ferðalangar verða vissulega varir við umferð vinnuvéla og mögulega mun sjást í starfsmannabúðir, fer eftir því hve langt inni á vinnusvæðinu þær verða. Myndin hér að neðan er tekin á aðkomuveginum um 3,5 km frá efnistökusvæðinu og sýnir vel hve flatt svæðið er og hve erfitt er að sjá ofan á landsvæði í fjarlægð. Myndin er tekin með dróna og því í töluvert meiri hæð en augu vegfarenda. Ásynd fólks á jörðinni væri mun minni.
„Við mat á ásynd efnisgeymslu í Þorlákshöfn hefði mátt sýna með ásyndarmyndum hvernig áhrif á landslag verða af efnisgeymslu“	Efnisgeymsla í Þorlákshöfn verður eins og hvert annað atvinnuhúsnæði eða vörugæmsla á skipulagððu iðnaðar- og atvinnusvæði.



MYND 2 Drónamynd tekin af aðkomuvegi með ásýnd í átt að efnistökusvæðinu og Hafursey (uppi til vinstri). Myndin er tekin rúmlega hálfra leið að námunni og sýnir vel hve flatt svæðið er, hve fjarlægðir eru miklar og ásýnd á Háöldu lítil. Augu vegafarenda verða töluvert neðar og með mun skertara útsýni.

„Þó einungis sé stefnt að því að fjarlægja efstu 10 metrana af 120 metra þykku setlagi er flatarmál áhrifasvæðisins gríðarstórt. Náttúrufræðistofnun telur því að áhrifin á jarðminjar ættu frekar að vera metin nokkuð eða talsvert neikvæð fremur en óverulega neikvæð“

Það sem NÍ finnst vera merkilegt við jarðmyndunina er ekki vikurinn sjálfur, efnasamsetning hans eða hvernig hann myndaðist, heldur sú staðreynd að þarna er stór svört sandauðn. Að efnistöku lokinni verður áfram stór svört sandauðn á sama svæði og áhrifin því óveruleg.


Einn stærsti kostur þessarar námu er einmitt hversu stór að flatarmáli hún er en samt með óveruleg áhrif á bæði jarðmyndunina og ásýnd lands, það breytist afskaplega lítið miðað við námu af þessari stærðargráðu. Einnig er lögð áhersla á að einungis er unnið á litlum hluta svæðisins hverju sinni sbr. umfjöllun í lok kafla 3.4.1.

Almenn umfjöllun SAF um ástand vega og áhrif á umferð.

Í umsögn SAF er dregin upp dökk mynd af stöðu þjóðveggar 1 á Suðurlandi og hann m.a. sagður í „döpru ástandi“ og það sé mikil þörf á tafarlausu viðhaldi þar sem vegakerfið anní varla þeirri umferð sem fer um veginn í dag.

Þessi staða á þjóðveginum er án nokkurar aðkomu EPPM. Ferðamennirnir sjálfir eru stór orsakavaldur í þessum aukna umferðarþunga síðustu ár sem og flutningafyrirtæki og hópförðabílar á vegum ferðaþjónustufyrirtækja. Rúmlega 50 ökutækjafærðir fram og til baka á vegi þar sem árdagsumferð telur þúsundir ökutækja mun ekki breyta miklu um umferðarþunga þjóðveggarins eða upplifun vegfarenda.

Að ætla skella allri skuld neikvæðra áhrifa umferðarinnar á einn notenda, sem hefur ekki einni sinni hafið starfsemi og verður lítið hlutfall af heildarumferð og er sambærilegt efnisflutningum úr öðrum stórum námum, er ekki sanngjarnt og örökrétt.

UMSÖGN SAMTAKA FERÐAÞJÓNUSTUNNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„umhverfismat virðist eingöngu miða að því að gestir sjái sem minnst af námuvinnslnni sjálfri, lítið tillit virðist vera tekið til þess að eitt helsta aðdráttarafl ferðamanna sem velja Ísland sem áfangastað er ósnortin náttúra, fámenni og víðátta. Óhætt er að segja að ryk og stöðug umferða vörubíla sé algjör andstaða við þá upplifun.“</p>	<p>Í umhverfismatsskýrslu segir orðrétt: „en þó að vegurinn sjáist ekki þá gildir hið sama ekki um umferðina á veginum, og helstu sjónrænu áhrifin sem má vænta verða líklega ryk sem þyrlast upp á eftir vörubílunum á dögum þegar jörð er þurr“ „Ferðafólk sem er hærra í landinu, t.d. fjallgöngufólk í Hafursey og Hjørleifshöfða, mun geta séð rykið þyrlast upp úr meiri fjarlægð og mögulega geta staðsett hvar vörubílar eru hverju sinni“ „Líklegustu áhrifin eru vegna ryks sem mun þyrlast upp á eftir vörubílum á aðkomuvegi efnistökusvæðisins.“ Framkvæmdaraðili getur því ekki fallist á það að ekki sé tekið tillit til ryks. Þetta ryk verður þó í margra kílómetra fjarlægð frá flestum ferðamönnum og áhrif þess því óveruleg.</p>
<p>„þegar gengið er upp á Kötlujökul við Moldheiði blasir fyrirhugað námusvæði við.“</p>	<p>Framkvæmdaraðili getur ekki fallist á þá fullyrðingu að efnistökusvæðið blasi við. Bílastæðið þaðan sem farið er að Kötlujökli er rauðmerkt á myndinni hér að neðan og einungis allra nyrsti hluti efnistökusvæðisins er sýnilegur, svo gott sem allt svæðið er í hvarfi á bak við Hafursey. Gamlir jökulruðningar á milli hindra einnig útsýnið, sjá mynd aðeins neðar.</p>  <p>MYND 3 Bílastæði við Kötlujökul (rautt) og efnistökusvæðið (appelsínugult).</p>



MYND,
ÞNK

BILASTÆÐIÐ VIÐ KÖTLUJÖKUL.
VIKURALDAN NORÐAN HAFURSEYJAR
SÉST EKKI ÞAÐAN. GAMLA JÖKULRUÐINGA
BER Í MILLI.

MYND 4 Bilastæðið við Kötlujökul. Vikuraldan norðan Hafurseyjar sést ekki vegna gamalla jökulruðninga sem ber í milli.
Mynd: ÞNK

<p>„Svæðið mun einnig sjást vel frá Þjóðvegi 1, frá ánni Skálm, ofan af Höfðabrekkuheiðum á leið inn í Þakgil, og ofan af Hjörleifshöfða“</p>	<p>Í kafla 5.4 var farið skilmerkilega yfir ásýnd og þar kemur skýrt fram, og er m.a. rökstutt með sýnileikamyndum 5.18-5.22, að efnistökusvæðið sést lítið sem ekkert frá Þjóðvegi 1. Þjóðvegur 1 fer yfir Skálm í um 12 km fjarlægð frá efnistökusvæðinu og er það ekki sýnilegt þaðan. Engin byggð eða vegir eru upp með Skálm nema gamli Þjóðvegurinn yfir Mýrdalsand. Leiðin inn í Þakgil er að mestu í hvarfi og á þeim fáu stöðum sem óhindruð sjónlína er á milli er fjarlægðin slík að efnistökusvæðið er lítt sýnilegt, sjá myndir 5.12-5.15 og 5.24. Hjörleifshöfði er í um 10 km frá efnistökusvæðinu og eins og mynd 5.11 sýnir er sýnileiki þaðan lítill. Að halda því fram að efnistökusvæðið sjáist vel frá þessum stöðum er gróft ofmat og villandi.</p>
<p>Hluti landeigenda hyggur einmitt á uppbyggingu ferðaþjónustu m.a. við og á Hjörleifshöfða, allar líkur er á að gestir þeirra horfi beint yfir efnisvinnsluna.“</p>	<p>Samtök Ferðaþjónustunnar höfðu uppi stór orð í umsögn sinni um staðarþekkingu framkvæmdaraðila en virðast sjálf alls ekki gera sér grein fyrir fjarlægðum og sjónarhornum á svæðinu. Gestir á Hjörleifshöfða eru að langmestu að vestan og sunnan í höfðanum, þaðan sést ekkert yfir á efnistökusvæðið. Fari gestir nyrst eða austast á höfðann þá er efnistökusvæðið samt í um 10 km fjarlægð og lítt sýnilegt, alls ekki er verið að horfa beint yfir svæðið. Sjá myndir 5.11 og 5.12 í umhverfismatsskýrslu. Landeigendur ætla að byggja upp og hlúa að ferðaþjónustu á jörðinni og hafa fulla trú á því að þetta fari saman, umferð um Þjóðveg 1 sem er alveg upp við höfðann er margfalt meiri og hávaðasamari en nokkurn tímann umferð frá efnistökkunni.</p>
<p>„Í umhverfismati Eflu og EPPM er því haldið fram að ferðaþjónusta á svæðinu sé ekki heilsársatvinnugrein. Samtökin vilja biðja skýrsluhöfunda um að kynna sér málin betur áður en slíku er haldið fram enda er hún fyrir margt löngu orðin að heilsársatvinnugrein“</p>	<p>Þetta er ekki rétt. Í umhverfismatinu er því hvergi haldið fram að ferðaþjónusta sé ekki heilsársatvinnugrein, heldur að það séu árstíðarbundnar sveiflur. Framkvæmdaraðili stendur við þá fullyrðingu og allar tölur um komur ferðamanna í Leifsstöð sýna að það eru mun meiri umsvif á sumrin en veturna.</p>
<p>„Algjörlega óvíst er hver staða jarðvangsins verður ef að efnistöku verður, en jarðvangurinn fer í gegnum endurmat á 4 ára fresti og mun fyrirhuguð efnistaka augljóslega hafa áhrif á endurmatið.“</p>	<p>Efnistakan tekur einungis agnarlítið brot af jarðmynduninni og landslagið breytist lítið sem ekkert, yfirborð sandsins lækkar bara. Áhrif á jarðvanginn eru minniháttar en innan jarðvangsins eru ótal efnistökusvæði (þar á meðal stór efnistökusvæði í Múlakvísl og önnur tengd Landeyjarhöfn), þrjú þéttbýli og uppbygging þeim tengd, það eru stórar virkjanir fyrirhugaðar og ótal fleiri framkvæmdir sem raska landslagi mun meira. Efnistaka á sandi er síst það sem jarðvangurinn þarf að hafa áhyggjur af.</p>

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Eins og stjórn Landverndar hefur áður bent á, er þrýstingur á verkfræðistofuna að skila því mati á umhverfisáhrifum sem láta framkvæmdina líta betur út, til þess að koma á móts við væntingar viðskiptavinarins (framkvæmdaaðila) um fjárhagslegan ávinning... Til að mynda mætti hugsa sér framkvæmdaaðili fengi ekki sjálfur að velja þann aðila sem framkvæmir matið, að það væri á hendi Skipulagsstofnunar að skipa þann aðila.“</p>	<p>Framkvæmdaraðili er ekki að velja neinn til að framkvæma matið, framkvæmdaraðili er sjálfur að framkvæma matið líkt og lög kveða á um. 18 gr. laga 111/2021 um umhverfismat framkvæmda tekur það skýrt fram að ábyrgðaraðili umhverfismats, og sá sem skal vinna umhverfismatsskýrslu, er framkvæmdaraðili. EFLA verkfræðistofa, og aðrir aðilar sem taka að sér ráðgjöf og aðstoð við gerð umhverfismats, eru ekki einhver utanaðkomandi óháður þriðji aðili sem er að meta umhverfisáhrif heldur er verið að aðstoða framkvæmdaraðila í gegnum ferlið. EFLA verkfræðistofa skilar inn umhverfismatsskýrslu fyrir hönd framkvæmdaraðila og þarf því samþykki EPPM fyrir öllu sem er skrifað. EPPM hefði verið frjálst að vinna umhverfismatsskýrsluna alveg sjálft og skila henni inn í eigin nafni og hafa margir framkvæmdaraðilar gert það í gegnum tíðina. Að því sögðu þá vill EFLA auðvitað halda í trúverðugleika sinn og leggur upp úr að umhverfismatið sé vel unnið. Í þessu tilviki er EFLA verkfræðistofa tilbúin að standa við allt sem kemur fram umhverfismatsskýrslunni.</p>
<p>„Aðrir valkostir gætu verið aðrir efnistökuastaðir, mun minni efnistaka eða áframhaldandi notkun á kolaösku úr kolaorkuverum“</p>	<p>Í umhverfismatsskýrslu er eftirfarandi umfjöllun um aðra efnistökuastaði bæði í kafla 3.1 og 3.3.1: <i>„Alls er búið að kanna 31 vikurnámur í Evrópu, þar af 14 á Íslandi. Hekluvikur er t.d. allt öðruvísi en vikurinn á Mýrdalssandi og uppfyllir ekki gæðakröfur evrópustaðalsins ÍST EN 197-1. Einnig var kannaður vikur úr námum á Azoreyjum, Kanaríeyjum, Sikiley og í Þýskalandi. Til að gera langa sögu stutta, þá er engin önnur vikurnáma í Evrópu sambærileg vikrunum í Háöldu á Mýrdalssandi. Þegar horft er til gæða vikursins, hreinleika vikursins og námunnar, þess magns sem er til staðar, það að engin gróðurhula er til staðar og að nánar er fjarri byggð og truflar lítið, þá er fyrirhuguð vikurnáma á Mýrdalssandi algjörlega einstök og á engan sinn líkan í Evrópu.“</i></p> <p>Áframhaldandi notkun á kolaösku er ekki möguleg þar sem engin kolaaska verður aðgengileg í framtíðinni líkt og fjallað er um í umhverfismatsskýrslu.</p>
<p>„Framkvæmdaaðili ætlar sér að nýta innviði landsins til þungaflutninga án þess að greiða fyrir það meira en skatt af eldsneyti“</p>	<p>Það er það sem öll fyrirtæki landsins gera, líka verktaka- og flutningafyrirtæki sem flytja milljónir rúmmetra úr námum á SV-horni landsins á ári hverju. Enginn greiðir sérstaklega fyrir afnot af þjóðvegum landsins (nema þeir sem fara um Vaðlaheiðargöng).</p>
<p>„Þá hefur framkvæmdaaðili ekki farið í rannsókn á því hvaða kostir standa til boða þegar kemur að kolefnislágum farmflutningum en vetnisdrifnir vörubílar eru skemmst á veg komnir á meðan metan- og rafmagnsflutningabílar eru nú þegar á markaði.“</p>	<p>EPPM hefur skoðað alla þessa kosti og þeir eru ekki raunhæfir valkostir enn sem komið er. Þegar það verður hægt að nota þá verða þeir auðvitað teknir til alvarlegrar skoðunar, en þangað til verða þekktar lausnir að duga. Í lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda er sérstaklega tekið fram að valkostirnir sem eru metnir skuli vera raunhæfir.</p>
<p>„Framkvæmdaaðili hefur ekki farið á ábendingum Landverndar við matsáætlun að skoða möguleika á að skipa efninu út beint frá Kötutanga og draga þannig úr þeim áhrifum landflutninga.“</p>	<p>Sú skoðun er í gangi, en slík skoðun mun taka langan tíma og krefjast rannsókna sem að taka jafnvel einhver ár. Það er því miður ekki raunhæfur valkostur eins og er. Ef það reynist raunhæft og hagkvæmt að ráðast í hafnargerð á svæðinu þá mun sú framkvæmd þurfa að fara í sitt eigið umhverfismatsferli.</p>
<p>„Mýrdalshreppur getur ekki gefið út framkvæmdaleyfi til framkvæmdaaðila fyrr en aðalskipulagi hefur verið breytt til samræmis við þá gríðarlegu efnistöku sem framkvæmdaaðili stefnir að“</p>	<p>Efnistökusvæðið allt eins og það leggur sig, 15,5 km², er búið að vera á síðustu tveim aðalskipulögum Mýrdalshrepps, í alls 20 ár, og búið að fara tvisvar í gegnum umsagnarferli hjá almenningi og stofnunum. Í kafla 2.2.2.1 segir: <i>„Unnin verður breyting á aðalskipulagi þar sem vinnslumagn á ári verður uppfært og nánari upplýsingar um efnistöku settar inn. Útlinum gildandi efnistökusvæðis verður ekki breytt.“</i></p>
<p>„Þá vill Stjórn Landverndar beina því til Skipulagsstofnunar og Mýrdalshrepp að skoða hvort ekki sé eðlilegt að meta þessa framkvæmd samhliða hugmyndum um göng um Reynisfjall. Efnistaka á Mýrdalssandi og flutningur á efni með þeim hætti sem er lýst, er háð því að gerð verði göngum um Reynisfjall.“</p>	<p>Framkvæmdir við nýja veglínu á þjóðvegi 1 um Mýrdal fram hjá Vík og göng í gegnum Reynisfjall eru búnar að vera á aðalskipulagi Mýrdalshrepps síðan 2013 og hafa ekkert með fyrirhugaða efnistöku að gera.</p>

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Rétt er að ítreka að breytingar á skipulagi sveitafélaga eru stefnumótandi samtal sveitastjórna við íbúana þar sem íbúarnir eiga að hafa færi á því að koma fram sínum sjónarmiðum um hvernig sveitafélagið þróast til framtíðar“</p>	<p>Efnistökusvæðið allt eins og það leggur sig, 15,5 km², er búið að vera á síðustu tveim aðalskipulögum Mýrdalshrepps, í alls 20 ár, og búið að fara tvisvar í gegnum umsagnarferli hjá almenningi og stofnunum.</p>
<p>„Nóg er til af kolaösku í heiminum og mun verða næstu áratugina. Því má nota hana til að ná sama markmiði. Staðreyndin er sú að minna en 10% af þeirri kolaösku sem framleidd er í dag er nýtt.“</p>	<p>Þetta er ekki rétt. Í fyrsta lagi þá er kolaaska ekki það sama og kolaaska, hún er mjög mismunandi af gæðum og að halda því fram að öll kolaaska í heiminum sé nýtanleg í sement er rangt. Kolaaska er jafnframt nýtt í marga aðra hluti og í dag er næstum 100% af flugösku í Þýskalandi endurnýtt og í Frakklandi er 90,5% af flugösku endurnýtt¹. Í Evrópu er öll flugaska sem er hæf í sement nú þegar nýtt í sement.</p>
<p>„Þrátt fyrir að rétt sé eins og fram kemur í matsskýrslu, að Þýskaland og fleiri lönd í Evrópu stefni á að brenna engum kolum árið 2040 er nauðsynlegt að halda því til haga að 6 lönd í Evrópu sem nýta kol, hafa ekki sett sér slík markmið. Kolaaska verður því á markaðnum í miklu magni næstu tvo áratugi hið minnsta í Evrópu og í heiminum amk. til 2060“</p>	<p>Á hverju Landvernd byggir þessa staðhæfingu er ráðgáta, því staðreyndin er sú að sementsframleiðendur í Evrópu leita logandi ljósi að efni til að koma í stað flugösku. Það er ekki að ástæðulausu að tvö alþjóðleg stórfyrirtæki eru með áform um að ná í íblöndunarefni í sement á Íslandi. Pólland, stærsti kolanotandi þeirra landa sem hafa ekki nein markmið um að hætta að nota kol, endurnýtir nú þegar 80% af þeirri flugösku sem til fellur¹. Ef Landvernd getur fundið 20 ára birgðir af ónotaðri sementshæfri flugösku á meginlandi Evrópu stutt frá viðskiptavininum, þá er mikill auður fólgin í þeim fundi. Þá má benda á að samkvæmt heimild Landverndar eru einungis 5 lönd sem ætla að halda áfram að nota kol, ekki 6.</p>
<p>„Stjórn Landverndar vill beina því til framkvæmdaáðila að skoða vandlega hvort ekki megi geyma þá kolaösku sem nú fellur til þannig að hægt sé að nýta hana í steypuframleiðslu langt fram eftir þessari öld“</p>	<p>Í fyrsta lagi þá fellur ekki til neitt umframmagn af sementshæfri flugösku. Í öðru lagi, á hverju ári eru um 1.930.000.000 tonn af flugösku notuð í sement í Evrópu¹. Að geyma birgðir til margra áratuga, tugi milljarða af tonnum, er ekki raunhæfur valkostur.</p>
<p>„Þá virðist heimildum ekki bera saman um magn losunar frá sementsframleiðslu. Framkvæmdaáðili tiltelur mun hærri losun en aðrar heimildir sem tilgreina 590 kg/tonn sement“</p>	<p>Þessi heimild Landverndar er 590 kg/tonn fyrir framleitt sement, ekki klinker. Þetta eru tveir ólíkir hlutir þar sem sement er klinker auk annarra efna (t.d. kolaösku) sem að draga niður losunina per tonn. Í heimildinni sem framkvæmdaraðili notar kemur fram að losun í Evrópu vegna framleiðslu á sementi sé rétt rúmlega 600 kg/tonn, sem er mjög nærri lagi því sem heimild Landverndar segir. Sjá mynd 5.8 á bls 23 í heimild [4] í umhverfismatsskýrslu. Í þessa heimild Landverndar vantar jafnframt kolefnislosun vegna námuvinnslu við að afla leirs og kalksteins og flytja í sementsverksmiðjur.</p>
<p>„Á bls. 28 er umfjöllun um steypunotkun vegna Hjúkrunarheimilis í Árborg. Algjörlega er óljóst hvað þetta kemur málinu við en í dæminu sem nefnt er er gert ráð fyrir því að eingöngu sé hægt að nota vikur og sleppa sementsklinkers alveg þrátt fyrir að á bls. 27 komi fram að aðeins er hægt að nota 300 kg af vikri á móti 1 tonni af sementi“</p>	<p>Þessi umfjöllun er til að setja tölurnar í umhverfismatsskýrslunni í stærðarsambandi sem að almenningur skilur. Í staðinn fyrir að tala bara um samhengislaus tonn og rúmmetra sem fólk á erfitt með að átta sig á, þá er þetta tilraun til að setja stærðirnar í sambandi svo að fólk átti sig á því hve mengandi steypa og sement virkilega er. Hvergi í þessu dæmi er því haldið fram að hægt sé að skipta út sementi og vikur í hlutföllunum 1:1. Eingöngu er fjallað um losun af völdum steypunotkun í þessum þrem byggingum neðst á bls. 27.</p>

¹ Recycling of Coal Fly Ash as an Example of an Efficient Circular Economy: A Stakeholder Approach
https://www.researchgate.net/publication/352489903_Recycling_of_Coal_Fly_Ash_as_an_Example_of_an_Efficient_Circular_Economy_A_Stakeholder_Approach

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Mikilvægasta aðgerðin til að draga úr losun frá steypu í byggingum er að hanna og byggja með efnum sem valda sem minnstri losun. Margar nýjar lausnir eru við sjóndeildarhringinn þegar kemur að kolefnishlutlausum byggingum. Með tilliti til þess að vikurinn getur ekki komið í stað sementsklínkers, aðeins dregið úr notkun þeirra, og að nóg verður til af kolaösku í Evrópu á næstu tveimur áratugum eru engin umhverfisávinningur af verkefninu og því ekki hægt að réttlæta efnistöku á þeim forsendum“</p>	<p>Miðað við stöðuna á byggingarmarkaðinum í dag er töluvert í að slíkar nýjar lausnir verði venjan en ekki undantekningar. Íslensk stjórnvöld skrifuðu nýlega undir rammisamning við samband íslenskra sveitarfélaga um uppbyggingu á 35.000 íbúðum næstu 10 árin og stefnir allt í að þær verði hefðbundnar steinsteyptar byggingar, svo ekki sé talað um brýr, hafnir, atvinnuhúsnæði og ýmis mannvirki sem öll eru úr steypu.</p> <p>Eins og staðan er í dag er allt sement sem notað er á Íslandi unnið og framleitt erlendis og því lítil hvari til að breyta til, allir virðast sáttir með að láta aðrar þjóðir taka á sig umhverfisskellinn fyrir neyslu okkar. Með því að færa hluta framleiðsluferlisins hingað til Íslands mun fólk sjá hluta áhrifanna sem fylgja því að nota sement og það mun vonandi leiða til framþróunar í íslenskum byggingariðnaði.</p> <p>Steypa verður samt mikið notuð áfram næstu áratuginum jafnvel þó notkun annarra byggingarefna aukist, og því er mikilvægt að sú steypa sem er notuð sé framleidd með sem lægstu kolefnisspori.</p> <p>Röngum fullyrðingum um ofgnótt sementshæfrar kolaösku í Evrópu hefur þegar verið svarað.</p>
<p>„Með tilliti til þess að vikurinn getur ekki komið í stað sementsklínkers, aðeins dregið úr notkun þeirra“</p>	<p>Er Landvernd á móti aðgerðum sem að draga úr notkun hins mjög svo mengandi sementsklínker um allt að 30% af því að þær eru ekki 100%? Þetta er mjög undarleg röksemdarfærsla. Á ekki að gera neitt til að draga úr kolefnislosun fyrr en við getum allt í einu komið í veg fyrir 100% losunar?</p>
<p>„Á bls. 28 er tekið fram að við full afköst verði til 20 störf á Myrdalssandi og 105 tengd akstri. Áhrifin á samfélagið í Vík geta orðið mjög neikvæð en nú þegar hefur þurft að flytja inn mikið vinnuafli erlendis frá til að sinna störfum í ferðapjónustu við Vík.“</p>	<p>EPPM er alþjóðlegt fyrirtæki með starfsemi í mörgum löndum og mismunar ekki starfsfólki eftir uppruna né gerir það athugasemdir við þjóðerni starfsólks.</p>
<p>„Stöðug umferð flutningabíla allan sólarhringinn mun breyta ásýnd og friðsæld þorsins til hins verra“</p>	<p>Nú þegar er stöðug umferð um þjóðveginn í Vík. Við flutningana mun hún aukast um innan við 5%.</p> <p>Umsagnir reyna að draga upp mynd af þéttbýlum á leiðinni sem litlum friðsælum þorpum en á sama tíma er því haldið fram að umferðin sé nú þegar mjög þung og að þjóðvegurinn sé kominn yfir þolmörk og geti ekki tekið við meiri umferð.</p>
<p>„Stjórn Landverndar telur því að Skipulagsstofnun verði að hafna matskýrslunni sem ófullnægjandi, enda ekki um raunverulega valkostagreiningu að ræða þegar eingöngu er fjallað um útvaldar leiðir til efnisflutninga en ekki aðra kosti til að mæta þörfum fyrir efni sem í hlut á“</p>	<p>Sjá fyrri svör um valkosti, allir þeir valkostir sem Landvernd nefnir eru óraunhæfir.</p>
<p>„Á blaðsíðum 36, 37 og 39 kemur fram að á efnistökuverði í rekstri allt að 5 hjólaskóflur, allt að 5 vörubílar sem flytja efni í móttökustöð, tvö eða fleiri hreyfanleg matarafæribönd, móttökustöð með mótunarsíló sem að flytur efnið eftir færbandi í hleðslustöð, hleðslustöð sem getur hlaðið tvo flutningabíla samtímis, ásamt starfsmannaáðstöðu, rotþró, borholu og uppbyggðum vegum. Um verður því að ræða verulega mikla starfsemi á áður óröskuðu svæði sem veldur mikilli truflun. Auk þess er hættu er á olíuslysi, bæði á leiðinni og frá olíutanki sem verður á efnistökusvæði bls. 37. Þessi hættu er ekki metin í matskýrslu“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Svæðið er ekki alveg óraskað, mjög áberandi fyrirverandi þjóðvegur og þráðbein manngerð melgresisbelti skera Háöldu þvert og endilangt auk þess að rafmagnslína fer gegnum svæðið. Sjá mynd hér fyrir neðan. - Hvort að 10 vinnutæki teljist mikil starfsemi er matsatriði, framkvæmdaraðili telur svo ekki vera. - Í hverju þessi mikla truflun felst sem Landvernd vísar til er óljóst og algjörlega órókstutt. Þetta er afar fáfarið svæði og varla nokkur sála á ferli í marga kílómetra radíus. - Líkur á olíuslysi eru hverfandi og afleiðingarnar litlar. Fjallað var um olíuslys og vatnsvernd í matsáætlun og féllst Skipulagsstofnun á það að ekki þyrfti sérstaka umfjöllun í umhverfismatskýrslu.



MYND 5 Göngufólk á austurenda Hafurseyjar (til vinstri) sér nú þegar mjög áberandi mannana verk þegar horft er yfir Háöldu. Ná þessi manngerðu varnargarðar yfir marga kílómetra og eru mun meira áberandi en vinnuvélar sem verða á afmörkuðu svæði sandsins hverju sinni. Einnig sést raflína sunnan við gamla veginn. Svæðið er því ekki óraskað eins og haldið er fram í umsögn Landverndar. Mynd: Bing maps.

<p>„Ónefndir sérfræðingar komast að annarri niðurstöðu en vistgerðakort Ní segir til um um gróðurfar á svæðinu. Nauðsynlegt er að skýra frá niðurstöðum þeirra eða vísa í birtar skýrslur um hvernig og hvers vegna ónefndu sérfræðingarnir eru í mótsögn við vistgerðakort sem opinberari aðilar hafa unnið eftir viðurkenndum aðferðum.“</p>	<p>Jóhann Óli Hilmarsson, Björn Hjaltason og Alex Máni Guðríðarson sáu um lífríkisrannsóknir. Beðist er velvirðingar á því að skýrslan fylgdi ekki með í heild sinni sem viðauki, en Náttúrufræðistofnun Íslands og Skipulagsstofnun fengu send eintak. Í umsögn NÍ er tekið undir athugasemdir þeirra að hluta og mun stofnunin skoða betur vistgerðarkortlagningu svæðisins.</p>
<p>„Stjórn Landverndar mótmælir því sem fram kemur á bls. 52 um að áhrif á gróður verði tímabundin. Fjarlægja á gríðarlegt magn af jarðefnum, mikil hætta er á auknu sandfoki og framkvæmdin á að standa yfir í heila öld. Sandfokið getur valdið verulegum gróðurskemmdum eins og Íslendingar þekkja vel. Jafnframt telur Stjórn Landverndar nauðsynlegt að framkvæmdaaðili fari í mótvægisáðgerðir vegna rasks á gróðri og áhrifum vegna aukins sandfoks á gróður með landgræðslu“</p>	<p>Rask á gróðri er hverfandi líkt og kemur fram í umhverfismatsskýrslu og Náttúrufræðistofnun tekur undir í sinni umsögn. Framkvæmdaraðili telur ekki þörf á mótvægisáðgerðum. Líkt og kemur fram í svari við umsögn Landgræðslunnar þá er fok af svæðinu að mestu úr þurrum farvegi Blautukvíslar og öðrum þurrum leysingarfarvegum austan við Háöldu. Ekki er talið að mikil fokhætta sé af völdum efnistökkunnar né að áhrif af henni verði veruleg, efni á Háöldu er grófari en þurr og fínn framburður á aurunum austan við svæðið.</p>
<p>„Á bls. 55 í matsskýrslu er vitnað í niðurstöður tveggja daga rannsóknar á fuglum, sem eingöngu voru með mánaðarmillibili. Stjórn Landverndar beinir því til Skipulagsstofnunar að hún taki afstöðu til þess hvort um sé að ræða fullnægjandi rannsókn á fuglalífi.“</p>	<p>Þeir aðilar sem sáu um fuglarannsóknir hafa mikla reynslu í þeim efnum og eru fullfærir um að meta sjálfir hvort fleiri heimsóknna hefði verið þörf. Þeir mátu það ekki nauðsynlegt enda fuglalíf afar fábreytt. Náttúrufræðistofnun gerði enga athugasemd við aðferðafræði lífríkisrannsókna né niðurstöður þeirra.</p>

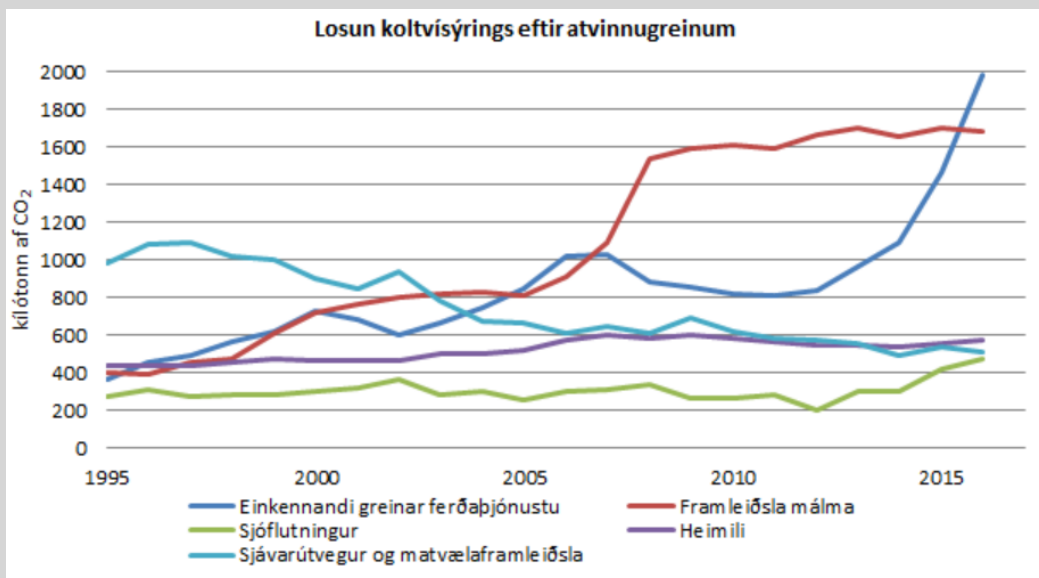
UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Svæðið hefur hátt verndargildi á heimsvísu skv. Ní sem framkvæmdaaðili vísar í til að sýna fram á lítil áhrif á gróður en hefur svo „gleymt“ þegar kemur að umræðu um jarðmyndanir“</p>	<p>Það sem gerir þetta svæði merkilegt er að þetta er svört sandauðn. Í umsögn Ní um matsáætlun segir m.a.</p> <p>„Þetta svæði hefur töluvert eigið gildi ekki síst því það er svo ógróið“</p> <p>Vikurinn sjálfur, efnasamsetning hans eða hvernig hann myndaðist er ekki það sem er merkilegt, heldur sú staðreynd að þarna er stór svört og ógróin sandauðn. Útlitið og ásýndin er það sem er merkilegt. Að efnistöku lokinni verður áfram stór svört og ógróin sandauðn á sama svæði og áhrifin því óveruleg.</p>
<p>„Rask á eldhrauni eins og við vinnslu- og geymslusvæði við Þorlákshöfn er óheimilt skv. 61. Gr. Náttúruverndarlaga nema brýna nauðsyn beri til. Hér er ekki um að ræða brýna nauðsyn, því áhrif á loftslag eru hverfandi hið minnsta næstu tvo áratugi og lengur ef framkvæmdaaðili safnar þeirri kolaösku sem nú fellur til í Evrópu.“</p>	<p>Allar framkvæmdir í Þorlákshöfn eru á eldhrauni, það er óhjákvæmilegt. Röngum fullyrðingum um ofgnótt sementshæfrar kolaösku í Evrópu hefur þegar verið svarað.</p>
<p>„Að fjarlægja 146 milljón rúmmetra af sandi getur aldrei haft óveruleg áhrif heldur eru þau veruleg. Framkvæmdaaðili og Efla ættu að vera heiðarleg með þetta“</p>	<p>Framkvæmdaraðili telur sig vera heiðarlegan og dregur ekkert úr umfangi efnistökkunnar. En áhrif efnistökkunnar ráðast af fleiri þáttum en bara efnismagni. Þess má geta að efnistakan dreifist yfir heila öld og árleg efnistaka verður af þekkttri og sambærilegri stærðargráðu og aðrar stórar námur á Íslandi. Svæðið í dag er svört sandauðn og að efnistöku lokinni verður hún áfram svört sandauðn nema yfirborðið aðeins lægra. Efnistakan er bara lítið brot úr prósentu af öllum framburði á Mýrdalssandi.</p> <p>Framkvæmdaraðili stendur við mat sitt um að áhrif á jarðmyndunina Mýrdalssand séu óveruleg.</p>
<p>„Gríðarleg áhrif verða á landslag og ásýnd og þar með á útivist og ferðapjónustu. Mikil og mjög sýnileg atvinnustarfsemi á svæði þar sem áður var engin starfsemi hefur gríðarleg áhrif“</p>	<p>Framkvæmdaraðili getur ekki tekið undir þessar órökstuddu fullyrðingar um að áhrif á landslag og ásýnd verði „gríðarleg“ né að atvinnusstarfsemi verði „mjög sýnileg“.</p> <p>Ásýndarmyndir og umfjöllun í kafla 5.4 sýna að mjög fáir munu nokkurn tímann sjá eða verða varir við efnistökkuna sjálfa.</p>
<p>„Starfsemi á Mýrdalssandi verður sýnileg frá mörgum gönguleiðum þar sem upplifunin af landinu verður mun neikvæðari þar sem námuvinnslan sést vel m.a. frá göngu á Hafursey, Hjörleifshöfða og gönguleiðum frá Þakgili eins og göngu á Mælifell og Afréttarleið“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suðurhluti efnistökusvæðið mun sjást frá Hafursey. Gönguleiðin er minnst í um 4 km fjarlægð frá svæðinu og það má deila um það hversu vel grafa eða vörubíll sést úr slíkri fjarlægð. - Gönguleiðin á Hjörleifshöfða er á höfðanum vestanverðum og efnistökusvæðið er ekki sýnilegt. Þegar komið er upp á topp Hjörleifshöfða er efnistökusvæðið í um 10 km fjarlægð og alls ekki „vel“ sýnilegt. - Efnistökusvæðið er ekki sýnilegt í Þakgili og nágrenni líkt og sést á mynd 5.12. Á einhverjum fjallstindum er bein loftlína á milli en þá er fjarlægðin slík að vinnuvélar á jörðinni í 10 km fjarlægð eru vart sýnilegar
<p>„Starfsmannaaðstaða, færribönd, vélar, vörubílar og skurðgröfur (sjá upptalningu neðst á bls. 73) að störfum allan sólahringinn munu sjást vel frá þeim vinsælu gönguleiðum sem áður voru nefndar“</p>	<p>Vinnusvæðið mun sjást þegar komið er upp á Hafursey í 4 km fjarlægð. Á hinum gönguleiðunum mun það ekki sjást. Vinnuvélar og tæki á jörðinni sjást ekki né trufla einhvern sem er í 10 km fjarlægð.</p> <p>Til samanburðar ef notið er útsýnisins af svölum Perlunnar þá er urðunarstaðurinn á Álfsnesi í um 10 km fjarlægð.</p>
<p>„Það vantar nauðsynlegar upplýsingar um svifryksmengun frá akstri vörubíla allan sólahringinn um mjög umferðapung svæði“</p>	<p>Líkt og Landvernd segir þá er mjög mikill umferðapungur nú þegar. Við þær aðstæður er umferð í gegnum þéttbýlin á leiðinni hægfara og lítið svifryk myndast.</p> <p>Einnig er vísað aftur í umfjöllun hér í upphafi þess efnis að þjóðvegur 1 verði færður út fyrir þrjú af fjórum þéttbýlum á leiðinni.</p>
<p>„Landvernd vill einnig vekja athygli á því að þessi framkvæmd setur aukin þrýsting á að göng verði gerð í gegnum Reynisfjall með tilheyrandi náttúruspjöllum til að létta umferðapunga vegna hennar af þorpinu í Vík. Það verður því að meta áhrifin af þeirri vegagerð samfara þessu mati“</p>	<p>Framkvæmdir við nýja veglínu á þjóðvegi 1 um Mýrdal og fram hjá Vík eru búnar að vera á aðalskipulagi Mýrdalshrepps síðan 2013 og hafa ekkert með fyrirhugaða efnistöku að gera.</p>

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Með þyngri umferð verða þungaflutningarnir stærra vandamál og ekki má draga úr þeim vanda með því að bera hann saman við umferðarspár um sem gefa til kynna að hann verði hlutfallslega minni.“	Framkvæmdaraðili getur ekki fallist á þetta sjónarmið, það þarf að horfa á umferðaraukningu sem hlutfall af núverandi umferð og umferðarspám. Framkvæmdin gerist ekki í tómarúmi. Það sýnir líka að ekki er hægt að taka einn notanda þjóðvegarins og kenna honum um slæmt ástand og umferðarþunga þegar aðstæður væru hvort sem er sambærilegar án hans eða jafnvel verri í náinni framtíðinni.
„Aftur hefur verkfræðistofan komist að allt of jákvæðri niðurstöðu fyrir framkvæmdina í mati sínu á Umhverfisáhrifum“	Aftur er það ítrekað að það er framkvæmdaraðili sem að framkvæmir og ber ábyrgð á umhverfismatinu samkvæmt lögum, EFLA verkfræðistofa er eingöngu í ráðgjafarhlutverki til að aðstoða framkvæmdaraðila í gegnum ferlið.
„Hér vantar alla umfjöllun um svifryksmengun af umferð flutningabíla en sú mengun verður veruleg. Slit á vegum vegna hvers þungaflutningabíls er á við 9.000 fólksbíla. Þá er rétt að geta þess að áætlað hefur verið að um 80 manns látist á hverju ári vegna svifryksmengunar og helsta uppspretta þess er umferð“	Sjá fyrri svör um svifryksmengun. Uppspretta þessarar mengunar sem veldur heilsufarsvandræðum er umferð á höfuðborgarsvæðinu. Ekki er hægt að leggja að jöfnu svifryks- og nituroxíðmengun eftir stöðuga umferð tugþúsunda bíla á höfuðborgarsvæðinu saman við 100 vörubílaferðir dreift yfir allan sólarhringinn.
„Þá getur sandfok orðið verulegt bæði frá flutningum og vinnslu á Mýrdalssandi og í Þorlákshöfn“	Framkvæmdaraðili getur ekki tekið undir þessa órökstuddu fullyrðingu. Fjallað var um öll þessi atriði í kafla 5.7.
„Mótvægisáðgerðir sem tilgreindar eru í kafla 5.7.7 eru ekki mótvægisáðgerðir heldur sjálfsagður hlutur af framkvæmdinni.“	Það hefur samt sem áður þýðingu að tiltaka þessar mótvægisáðgerðir í umhverfismatsskýrslu þó að þær séu að mati Landverndar sjálfsagðar. Það er auk þess alls ekkert sjálfgefið að öll færðbönd séu yfirbyggð svona fjarri allri byggð eða umferð.
„Krefja ætti framkvæmdaraðila um verulega uppgæðslu lands til að hefta sandfok ef af framkvæmdinni verður.“	Ef til kemur alvarlegt sandfok umfram það sem telst náttúrulegt á svæðinu þá verða mótvægisáðgerðir unnar í samráði við Landgræðsluna.
„Landvernd bendir á að áhrif af svifryksmengun í þéttbýli hafa ekki verið metin“	Slík mengun er metin óveruleg sökum lítills umferðarhraða, yfirbreiðslu á farmi og færslu þjóðvegur út fyrir þéttbýli á þrem af fjórum þéttbýlisstöðum á leiðinni.
„Í þessum kafla er ekki fjallað um áhrif á útivist, eingöngu um ferðamennsku.“	Framkvæmdaraðili getur ekki tekið undir þessa fullyrðingu Landverndar. Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um gönguleiðir á Hafursey, Hjörleifshöfða og reiðleið eftir gamla þjóðveginum auk ásýndarmynda frá leiðinni inn í Þakgil. Þetta eru leiðir sem að fólk fer aðallega á eigin vegum og því óhætt að flokka þá undir almenna útivist en ekki skipulagða ferðaþjónustu.
„Gert er ráð fyrir því að það skipti mestu máli hversu mikill fjöldi hefur möguleika á að sjá viðkomandi náttúru en það er rangt. Matið snýst um áhrifin á núverandi útivist og ferðamennsku, ekki fjölda ferðamanna“	Framkvæmdaraðili getur ekki tekið undir þessa fullyrðingu Landverndar, það skiptir vissulega máli hve margir verða fyrir áhrifum. Það sést best á því að Landvernd sjálf hamrar á því hvað allar gönguleiðir séu vinsælar og ferðamannastaðir fjölsóttir.
„verða áhrif framkvæmdarinnar á útivist á vinsælum gönguleiðum frá Þakgili, á Hjörleifshöfða og Hafursey mjög neikvæð“	Efnistökusvæðið er ekki sýnilegt frá gönguleiðinni upp á Hjörleifshöfða og vart greinanlegt á gönguleiðum í nágrenni við Þakgil sökum fjarlægðar. Vinnslusvæðið mun sjást af gönguleiðinni upp á Hafursey, en sökum fjarlægðar og hve fáfarinn þessi gönguleið er þá eru áhrifin metin óveruleg.



UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Á bls. 98 í matskýrslu er rætt um að göngufólk á Hafursey sé hvort sem er að horfa í aðrar áttir en á efnistökusvæðið sjálft. Gönguferð í íslenskrí náttúru er heildarupplifun og hávaði og mannvirki eyðileggja þá upplifun.“</p>	<p>Á bls. 98 er eftirfarandi umfjöllun um áhrif á fjallgöngufólk sem gengur upp á Hafursey.</p> <p>„Ásýndaráhrif af vinnuástöðu og vinnuvélum á efnistökusvæðinu verða einhver, en fjarlægðin dregur úr þeim áhrifum auk þess sem aðalútsýnið er til norðvesturs í átt að Mýrdalsjökli og til suðurs yfir sandinn í átt að Hjörleifshöfða og sjónum. Ryk frá vörubílum á aðkomuvegi mun líklega vera það sem fjallgöngufólk á Hafursey mun verða hvað mest vart við en í margra km fjarlægð eru þau áhrif óveruleg“</p> <p>Hvergi er sagt að göngufólk „sé hvort sem er að horfa í aðrar áttir“.</p> <p>Framkvæmdaraðili stendur við þá staðhæfingu að aðalútsýnið af vestasta hluta Hafursey, þar sem gönguleiðin er, sé til vesturs að Mýrdalsjökli og suður að Hjörleifshöfða og sjónum.</p>
<p>„Útivistarmöguleikar skerðast verulega þar sem landslag og ásýnd frá Hjörleifshöfða, Hafursey og gönguleiðum á Mælifell og upp meðfram Kötlujökli skerðast verulega. Óbyggðaupplifun sem fæst á gönguleiðinni á Mælifell og Austurréttarafréttarleið hverfur.“</p>	<p>Útivistarmöguleikar skerðast ekkert, ef e-ð er batna þeir þar sem aðgengi að Hafursey batnar með betri veg.</p> <p>Óbyggðaupplifun mun ekki breytast samanber fyrri svör um litla sem enga ásýnd frá þessum stöðum.</p>
<p>„Stjórn Landverndar hafnar því að áhrif á útivist og ferðaþjónustu af iðnaðarstarfsemi í lítt raskaðri náttúru sem mikið er nýtt til útivistar geti verið annað en verulega neikvæð.“</p>	<p>Háalda og nágrenni er ekki mikið nýtt til útivistar. Stærstan hluta ársins er engin manneskja í margra kílómetra radius.</p>
<p>„Framkvæmdaáðili ætlar sér að slíta innviðum á kostnað skattborgara“</p>	<p>Öll fyrirtæki og allir einstaklingar sem að nota og aka um þjóðvegi landsins slíta innviðum sem fjármagnaðir eru af skattgreiðendum. Framkvæmdaraðili verður sjálfur einn þessara skattgreiðenda.</p>

UMSÖGN VEGAGERÐARINNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Ætla má að sú aukning þungaumferðar sem tilgreind er í umhverfismatskýrslu geti valdið því að umferðarslysum fjölgi um 6-9 slys á ári næstu ár.“</p>	<p>Ekki er ljóst á hverju þessi spá er byggð. Í slysagrunni Samgöngustofu eru skráð 171 slys á 10 ára tímabili (1.1.12 – 31.12.21) á þjóðvegi 1 frá Selfossi að afleggjaranum að efnistökusvæðinu. Inni í þessari tölu eru banaslys, alvarleg slys og slys með litlum meiðslum.</p> <p>Af þessum 171 slysum voru 18 þar sem vörubifreið kom við sögu að einhverju leiti. Það eru innan við tvö slys á ári.</p> <p>Framkvæmdaraðila finnst að Vegagerðin þurfi að rökstyðja það betur hvernig hún fær út að fjöldi slysa þar sem vörubifreiðar komi við sögu muni margfaldast langt umfram umferðaraukningu.</p>
<p>„Ljóst er að sú aukning á þungaumferð sem hér um ræðir mun hafa umtalsverð áhrif á niðurbrot vega og flýta þyrfti bæði viðhaldsaðgerðum, endurbýggingu vega og framkvæmdum sem nú þegar eru á áætlun“</p>	<p>Aðrar umsagnir keppast við að draga upp dökka mynd af umferðarþunga á Suðurlandsvegi og segja að vegurinn anni ekki umferð sem sé mjög þung nú þegar og að aðgerða sé þörf.</p> <p>Ef að þessi framkvæmd verður til þess að flýta fyrir því að íbúar Suðurlands fái langþráðan endurbættan þjóðveg þá gætu það talist jákvæð samfélagsleg áhrif.</p>
<p>„Jafnframt geta endurbætur orðið dýrari en gert er ráð fyrir samkvæmt gildandi áætlunum þar sem mögulega þarf að gera auknar kröfur til breiddar, burðar vega og slitlaga“</p>	<p>Ökutækin verða innan leyfilegra stærðar- og þyngdarmarka.</p>
<p>„Ófullnægjandi ástand vega hefur neikvæð áhrif á umferð og umferðaröryggi og hefur þar með jafnframt neikvæð áhrif á rekstraröryggi þeirra aðila sem reiða sig á öruggar og greiðar samgöngur.“</p>	<p>Framkvæmdaraðili ber ekki ábyrgð á ástandi þjóðvega á Íslandi ekki frekar en aðrir notendur.</p>
<p>„Vegagerðin kallar eftir frekara samráði og samvinnu við framkvæmdaraðila“</p>	<p>Framkvæmdaraðili fundaði með Vegagerðinni í lok ágúst 2022 og áframhald verður á því samráði sem EPPM telur mjög jákvætt og velkomið.</p>

UMSÖGN ARCTIC ADVENTURES	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„7,5 mínútur á milli flutningabíla (ásamt annarri umferð sem nú þegar er til staðar), meira sandfok og breytt ásjón landsins vegna efnistöku verða staðreynd. Þetta er ekki mynd sem laðar ferðamenn að, ferðamenn koma til að sjá ósnortna náttúru og iðnaður sem hefur mengandi áhrif á landið fer ekki saman við ósnortna náttúru og þar með íslenska ferðaþjónustu. Framkvæmdin mun hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna.“</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Líkt og kemur fram í upphafi þessa skjals hefur ferðum verið fækkað um helming. Vegfarendur á Þjóðvegnum munu því mæta vörubíl frá Mýrdalssandi á u.þ.b. hálf tíma fresti. - Ásjón landsins mun breytast mjög lítið og er sýnileg mjög fáum líkt og áður hefur verið fjallað um. - Framkvæmdaraðili er ekki sammála því að þessi framkvæmd hafi mengandi áhrif á landið. Eina mengunin er losun frá ökutækjum sem er nákvæmlega sama mengun og ferðamennirnir sem ferðast um landið skilja eftir sig. Árið 2018 tók ferðaþjónustan fram úr málmframleiðslu sem mest mengandi atvinnugrein Þjóðarinnar, sjá mynd hér fyrir neðan. Það er því ófugsniúð að ferðaþjónustufyrirtæki ásaki aðra um að kolefnislosun þeirra hafi mengandi og neikvæð áhrif. - Ferðamenn á Suðurlandsvegi mæta öðrum ökutækjum á hverri einustu mínútu og stundum oft á mínútu, að mati framkvæmdaraðila þá eru hefðbundnir vörubílar á hálf tíma fresti ekki að fara að breyta upplifun ferðamanna mikið.
<p>„Það leiðir að lokum til þess að færri koma, færri hafa atvinnu og byggðin verður brothætt.“</p>	<p>- Framkvæmdaraðili getur ekki tekið undir þetta svartsýna viðhorf og hefur trú á því að Íslensk ferðaþjónusta sé það sterk að hún þoli að vörubíll keyri um Suðurlandsveg á kortersfresti.</p>
<p>„Það verða allir ferðamenn sem heimsækja suðurströndina fyrir áhrifum af þessari framkvæmd og því er um mjög mikla áhættu að ræða fyrir íslenskt samfélag.“</p>	<p>Að mati EPPM þá eru 100 auka vörubílaferðir á vegi þar sem ársdagsumferð er þúsundir ökutækja ekki mikil áhrif og áhættan lítil. Þess má geta að allir ferðamenn á leið að Kleifarvatni, Seltúni og Krýsuvíkurbjargi frá Höfuðborgarsvæðinu keyra fram hjá einni stærstu námu landsins, Vatnsskarðsnámu, þar sem gert er ráð fyrir allt að 1 milljón m³ efnistöku á ári. Það eru miklir efnisflutningar frá námunni og hún blasir við vegfarendum. Það virðist hafa lítil áhrif á ferðamenn.</p>
<p>„um mengandi framkvæmd er að ræða fyrir Ísland sem aftur hefur neikvæð áhrif á þá ímynd sem byggð hefur verið upp af Íslandi sem hreinu landi með ósnortinni náttúru“</p>	<p>Þetta er verulega jákvæð framkvæmd fyrir loftslagið og mun hafa mjög jákvæð áhrif á orðspor Íslands sem þátttakanda í baráttunni gegn kolefnislosun á heimsvísu. Erlendir ferðamenn gera sér grein fyrir því að loftslag virðir engin landamæri og verða líklega sérstaklega ánægðir ef samdrátturinn kemur fram í þeirra löndum.</p>



MYND 6 Ferðaþjónustan er sú atvinnugrein á Íslandi sem að losar mest af CO₂. Ferðamennirnir sjálfir eru því uppspretta mestu mengunar á Íslandi og að mati framkvæmdaraðila er lítil hættu á því að kolefnislosun með aðra uppsprettu hafi áhrif á fjölda ferðamanna.
Mynd: <https://hagstofa.is/utgafur/frettasafn/umhverfi/losunarbokhald-atvinnugreina-og-heimila-1995-2016/>

UMSÖGN KATLATRACK	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Vandséð er hvernig framkvæmdaraðili kemst að þessari niðurstöðu, þar sem honum ætti að vera kunnugt um þá starfsemi sem er á svæðinu og mikilvægi hennar fyrir atvinnulíf í Mýrdalshreppi. Ferðaþjónustufyrirtæki hafa á síðustu 10-12 árum byggt upp ferðamennsku á þjóðlendunni Kötlujökli“</p>	<p>Framkvæmdaraðila er kunnugt um þessa starfsemi og metur sem svo að hún muni áfram geta starfað með góðum árangri. Hluti landeigenda ætlar sjálfur að taka þátt í þessari starfsemi og byggja upp enn frekar.</p>
<p>„Allt bendir til að framkvæmdin muni hafa gríðarleg áhrif á þá starfsemi sem er á svæðinu.“</p>	<p>Framkvæmdaraðila getur ekki tekið undir þetta sjónarmið og finnst að þarna þyrfti að rökstyðja og útskýra betur hvað þetta „allt“ er.</p>
<p>„Rétt er að benda á að ferðaþjónustufyrirtækin og ferðamenn fara um gömlu þjóðleiðina sem liggur yfir Mýrdalssand til að komast að þjóðlendunni Kötlujökli. Efnistaka mun því hafa bein og varanlega áhrif á landslag og ásýnd og upplifun þeirra ferðamanna sem um svæðið fara“</p>	<p>Það er rétt að aðkomuveginum verður deilt með öðrum aðilum. Það að mæta einum eða tveim vörubílum á þessum 7 km vegi er ekki að fara að hafa teljandi áhrif á upplifun ferðamanna af landslagi og ásýnd og telur framkvæmdaraðili að hér sé dregin upp alltof dökk mynd.</p>
<p>[Mynd 2 í umsögn] „Séð yfir fyrirhugað námusvæði frá Kötlujökli.“</p>	<p>Á myndinni sem birt er í umsögn Katlatrack sést afar lítið, ef nokkuð, af efnistökusvæðinu. Svarti sandurinn sem sést á myndinni er við nyrsta odda Hafurseyjar og er utan efnistökusvæðisins. Á myndinni hér að neðan er bílastæðið við Kötlujökul merkt með rauðum punkt og innan rauða hringsins er svarti sandurinn sem sést á myndinni. Útsýni frá Kötlujökli mun svo gott sem ekkert breytast þar sem efnistökusvæðið er nánast allt í hvarfi á bak við Hafursey. Myndin sem Katlatrack birtir í umsögn sinni sýnir þetta mjög vel.</p>  <p>MYND 7 Bílastæðið við Kötlujökul, sandurinn sem sést á myndinni í umsögn Katlatrack og efnistökusvæðið.</p>  <p>MYND 8 Mynd af heimasíðu Katlatrack sem að sýnir aðstæður við Kötlujökul. Ekki sést í neinn sand við rætur Hafurseyjar sökum jökulruðninga. Til að ná mynd eins og Katlatrack birtir í umsögn sinni þarf að fara töluvert upp á jökulinn, og þá sést samt ekki í efnistökusvæðið. Mynd: Katlatrack.</p>

UMSÖGN KATLATRACK	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Vafi leikur því á eignarhaldi EPPM á gamla þjóðveginum og hvort þeir hafi rétt á að rjúfa hann þar sem fyrirhugað námusvæði liggur“	Enginn vafi er á eignarhaldi, Vegagerðin er búin að afsala sér veginum og er hann nú á forræði landeigenda.
„Í matsskýrslunni kemur fram að gera þurfi endurbætur á veginum áður en hann þoli þungaumferð og að gera þurfi fyllingar á nokkrum stöðum auk þess sem laga undirlag og burðarlag. Vegurinn verði ein akrein með reglulegum útskotum á 500 m fresti svo að bílar geti mæst. Til greina komi einnig að klæða veginn með bundnu slitlagi. Engin umfjöllun er um áhrif þessa á aðkomu að þjóðlendunni og upplifun ferðamanna sem sækja svæðið heim til að upplifa náttúruvegur og kyrrð; hvorki á framkvæmdatíma vegagerðar né á vinnslutíma efnistöku.“	Kyrrðin mun aukast til muna við að keyra á vegi sem er búið að endurbyggja og verður viðhaldið til að aksturinn sé sem auðveldastur. Ef sett verður bundið slitlag munu þægindin og kyrrðin aukast enn frekar.
„Engin umfjöllun er um áhrif þessarar umferðar á upplifun ferðamanna sem leið eiga um veginn að þjóðlendunni, þar sem stöðugur straumur þungaflutninga verður.“	Framkvæmdaraðili er ekki sammála því að það verði stöðugur straumur. Ferðamenn sem keyra þennan 7 km vegkafla sem verður sameiginlegur geta átt von á því að mæta einum eða tveim vörubílum. Það er ekki að fara að skemma upplifun ferðamanna að mati framkvæmdaraðila.
„Í matsskýrslunni er tilgreint að efnistökusvæðið sé ekki sýnilegt frá Kötlujökli og hafi ekki áhrif á ferðarþjónustu og upplifun ferðamanna á jökulinn. Það er þó fjarri lagi, eins og myndir 5.13 til 5.16 í matsskýrslunni gefa til kynna.“	Ferðamenn þurfa að fara vel upp á jökulinn til að sjá svæðið, mun ofar og norðar en ferðamenn fara þegar verið er að skoða íshellana í Kötlujökli.
„Efnistökusvæðið mun jafnframt sjást vel frá þjóðvegi 1. Frá ánni Skálm að Dýralækjarskerjum blasir námusvæðið við fyrir norðan veginn“	Það er fjarri lagi að efnistökusvæðið sjáist á þessum vegkafla, hvað þá að það sjáist vel. Sjá mynd hér að neðan sem tekin er á brúnni yfir Skálm og mynd 5.22 í frummatsskýrslu. Brúin yfir Skálm er í um 11,5 km fjarlægð frá allra austasta enda efnistökusvæðisins.

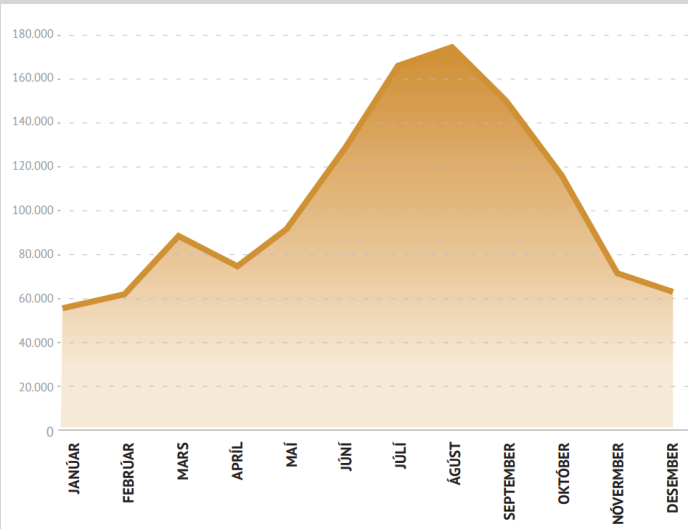


MYND 9 Horft í átt að Hafursey og Mýrdalsjökli af brúnni yfir Skálm. Efnistökusvæðið sést ekki. Mynd: Já.is

„Námusvæðið mun sjást ofan af Höfðabrekkuheiðum á leið inn í Þakgil“	Leiðin inn í Þakgil er að mestu í hvarfi og á þeim fáu stöðum sem óhindruð sjónlína er á milli er fjarlægðin slík að efnistökusvæðið er lítt sýnilegt, sjá myndir 5.12-5.15 og 5.24.
--	--

UMSÖGN KATLATRACK	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„ofan af Hjörleifshöfða“	Hjörleifshöfði er í um 10 km frá efnistökusvæðinu og eins og mynd 5.11 sýnir er sýnileiki þaðan lítill.
„svo mætti lengi telja“	Svo má ekki lengi telja, sýnileiki efnistökusvæðisins er mjög lítill og fáir sem sjá það og enn færi sem hafa komið þangað.
„Sýnileiki svæðisins er því vanmetin í umhverfismatinu en ekki ofmetin eins leitt er líkum að í skýrslunni“	Framkvæmdaraðili getur ekki fallist á að sýnileikinn sé vanmetinn í umhverfismatinu og hefur fært mikil rök fyrir því í formi ásýndarmynda og sýnileikakorta. Umfjöllun um ofmat snérist um fræðilegum sýnileika, en það er forrit sem mælir sýnileika eingöngu út frá hæðarlínum í forritinu og tekur ekki tillit til mannvirkja, gróðurs eða annara staðbundinna aðstæðna sem rata ekki inn á hæðarlínur. Forritið segir t.d. að efnistökusvæðið sjáist frá ströndinni sem er einfaldlega ekki rétt, upphækkaður þjóðvegur 1 og mikil melgresibelti meðfram honum skyggja á, auk þess sem fjarlægðin er slík að mannsaugað greinir ekki atriði á flatrí jörðinni þó að bein loftlína sé á milli.
„Rétt er að benda á það að hreyfing vinnuvéla mun draga að sér athyglina og hljóðmengun er líkleg til að raska upplifun þeirra sem ferðast í ósnortnu landslagi og náttúrukyrðinni á Kötlujökli“	Allt efnistökusvæðið og aðkomuvegur er svo gott sem í hvarfi á bak við Hafursey. Við skoðun á íshellunum í Kötlujökli verða ferðamenn ekki varir við efnistöku.
„hótanir hafa borist frá forsvarsmönnum EPPM um gjaldtökur og lokanir að þjóðlendunni Kötlujökli.“	Þetta er ekki rétt. Íslenskir heimamenn frá Vík eiga 10% jarðarinnar á móti EPPM og hafa þeir stofnað fyrirtækið Viking Park Iceland ehf. sem ætlar að byggja upp ferðaþjónustu á jörðinni. Öll umræða um gjaldtöku er frá leigjendum þeirra komin. EPPM ætlar að leyfa þessum heimamönnum að byggja upp ferðaþjónustuna í friði og skiptir sér ekki að því að öðru leyti en að ætla sér að vera góður granni. Enginn fulltrúi EPPM hefur nokkurn tímann verið í samskiptum við Katlatrack og hótað né svo mikið sem minnst á gjaldtöku. EPPM leggur mikla áherslu á að Skipulagsstofnun gerir sér grein fyrir því að hér er um misskilning að ræða og að EPPM hefur ekki átt í neinum samskiptum né haft neina aðkomu að þessu máli. Þess má geta að fulltrúar Viking Park hafa ekki talað um að loka þjóðlendunni né loka aðgangi að Hjörleifshöfðajörðinni, eingöngu taka gjald af umferð á vegi sem landeigendur þurfa að byggja upp og viðhalda. Þess má líka geta að á heimasíðu Katlatrack segir eftirfarandi um ‘The hidden mountains tour’: <i>„Our guides have special access to private land, so your tour will be a one-of-a-kind experience only available with Katlatrack.“</i> Svo það er greinilega vel þekkt á svæðinu að ferðaþjónustufyrirtæki, þar á meðal Katlatrack, loki einkalöndum fyrir annarri umferð. Engin slík lokun er fyrirhuguð af íslenskum eigendum Viking Park svo EPPM viti til, en sú starfsemi er skýrt aðskilin EPPM.
[Mynd 3 í umsögn] „Gróinn sanddalur sem stendur sunnarlega á fyrirhuguðu námusvæði á Mýrdalssandi. Í þessum gróna dal er að finna vatnssupprettu“	Þessi sanddalur og uppsprettur eru utan efnistökusvæðisins.
„og muni þannig kippa stoðum undan þeirri ferðaþjónustu sem byggð hefur verið upp og stunduð er á svæðinu.“	Framkvæmdaraðili fellst ekki á þessi sjónarmið og vitnar í fyrri svör. Þess má geta að Íslenskir heimamenn og meðeigendur að Hjörleifshöfðajörðinni sjá mikil tækifæri í ferðamennsku á svæðinu og hyggja á mikla uppbyggingu þrátt fyrir efnistöku. Þeir þekkja svæðið vel og vita að hún er vart sýnileg frá öllum helstu ferðamannastöðum svæðisins, t.d. íshellunum í Kötlujökli, vesturhluta Hafurseyjar og Hjörleifshöfða.

UMSÖGN PÍS EHF.	SVÖR FRAMKVÆMDARADILA
<p>„Við Austurveg 15 og Austurveg 25 stendur húsnæði okkar örfáa metra frá þjóðvegnum sem liggur í gegnum Vík þar sem öll umferð fer um. Í dag er þegar mikið ónæði af þungaumferð sem fer í gegnum þorpið og ekki er á þetta bætandi hvað þá með auknum næturakstri“</p>	<p>EPPM ber ekki ábyrgð á staðsetningu þjóðveggarins né byggð meðfram honum og getur lítið aðhafst í þeim málum. Líkt og segir í byrjun skjalsins er búið að minnka flutninga um helming og færsla þjóðveggarins út fyrir þéttbýlið í Vík er í umhverfismatsferli. Þetta tvennt saman mun draga mikið úr áhrifum umferðar á íbúa Víkur.</p>
UMSÖGN HÁKONS VALS HARALDSSONAR OG PERNILLE AHLMANN JENSEN	SVÖR FRAMKVÆMDARADILA
<p>„getum við ekki ímynda okkur hvernig væri hægt að bæta við svo mikilli trukkaumferð án þess að þurfa að fara í mjög miklum endurbótum á hverri þeirri leið sem yrði valinn. Sá vegur sem við ökum daglega og liggur frá Stokkseyri til Selfoss virðist ekki þola núverandi umferðarþunga og er farið að sjá á honum verulega þó svo að ný klæðning var sett á hann fyrir um ári síðan.“</p>	<p>Almennt viðhald og endurnýjun þjóðvegarkerfis Íslands eru endurbætur sem að EPPM ber ekki ábyrgð á og getur ekki framkvæmt.</p> <p>Ef það er rétt sem segir í umsögninni að vegirnir þoli ekki núverandi umferð áður en EPPM hefur starfsemi þá er ekki hægt að kenna EPPM um það né krefja EPPM um endurbætur á vegum vegna skemmda sem aðrir eru að valda. Ef notendur eiga að kosta viðhald og uppbyggingu vega þá þurfa allir notendur að taka þátt, t.d. með vegtollum, ekki gengur að mismuna notendum.</p> <p>Að því sögðu mun EPPM notast við nýja Ölfusárbrú og því ekki notast við veginn frá Selfossi að Stokkseyri.</p>
<p>„Hér er vísað í kröfum til hljóðstígs frá atvinnustarfsemi samkvæmt reglugerð nr. 724/2008 um hávaða, og er gefið viðmiðunarmörk fyrir hljóðstig í íbúahúsnæði 30 dB. 30 dB samsvarar hvíslaðu samtali. Það er frekar erfitt að ímynda sér hvernig væri hægt að ná niður fyrir þessi viðmiðunarmörk þegar trukkur keyra í gegnum þéttbýli á 7 mínútna fresti.“</p>	<p>Hér er um að ræða jafngildishljóðstig yfir heilan sólarhring, ekki staka punktmælingu.</p>
<p>„Ekki hefur heldur verið tekið tillit til þess hvaða efnahagslegar afleiðingar aukin umferðarþungi getur haft á húsnæðisverð á svæðinu. Mörg okkar sem búum á svæðinu höfum valið það vegna þess að hér er rólegt, börnin okkar alast upp í fallegu náttúrulegu umhverfi og geta leikið sér úti á öruggan hátt. Það mun ekki vera hægt ef þetta verkefni fær leyfi, og umferðin aukast svona mikið í gegnum litlu samfélagin okkar.“</p>	<p>Á öðrum stað segir í umsögninni:</p> <p>„það er okkar mat að ekki sé tekið nægilegt mark á að Árborg sé eitt hraðast vaxandi sveitafélag landsins, og að umferðin á og í kringum Selfossi, Stokkseyri og Eyrarbakka mun aukast mikið á komandi ár“</p> <p>Umferð mun því aukast mikið sama hvað og ekki hægt að skella skuldinni alfarið á EPPM. EPPM er hluti af þeirri vaxtarþróun í auknum umsvifum á Suðurlandi sem fjallað er um í umsögninni og munu allir notendur bera ábyrgð á aukinni umferð, ekki bara EPPM.</p>
<p>„Húsið okkar og mörg önnur standa mjög nálægt götunni á Stokkseyri og er meirihluti hennar vistgata þar sem börn fara um. Það mun minna verulega kosti við að búa á Stokkseyri og minna virði eigna mikið ef flutningabílar keyra á 7 mínútna fresti gegnum þorpið og skerða umferðaröryggi verulegar fyrir börn og gangandi.“</p>	<p>EPPM getur svo gott sem fullýrt að ekki verður keyrt í gegnum Stokkseyri, sá valkostur var eingöngu hafður með til að uppfylla lagalega skyldu um að fjalla um raunhæfa valkosti í umhverfismatinu.</p>
<p>„fyrir hvað? CO₂ reikningur þýskis stór fyrirtækis lítur aðeins betur út“</p>	<p>Loftslag jarðarinnar, og þar með loftslagið á Íslandi, mun líta betur út. Loftslagsbreytingar eru hnattrænt vandamál. Í dag taka þjóðir á meginlandi Evrópu á sig alla kolefnislosun vegna sementsneyslu Íslendinga svo bókhald Íslands er í miklum plús miðað við hvernig það væri ef Ísland framleiddi sementið sitt eigið sement. Þökk sé þessum fyrirtækjum lítur bókhald Íslands betur út.</p>

UMSÖGN ELÍASAR GUÐMUNDSSONAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Skv. Ferðavenjukönnun Ferðamálastofu var áætlaður fjöldi erlendra ferðamanna í Vík og Reynisfjöru árið 2018 var um 1.254 þúsund. Rúm 60% þeirra komu utan hásumartímans, þannig að árstíðsveiflan er minni á Suðurlandi en annars staðar á landinu.“</p>	<p>Það er rétt að árstíðsveifla er minni á Suðurlandi en annarsstaðar, hún er samt enn töluverð eins og sést á þessu súluriti sem birt er í skýrslunni sem vitnað er í.</p>  <p>MYND 10 Fjöldi ferðamanna í Vík og Reynisfjöru og dreifing þeirra yfir árið. Um 3x fleiri koma yfir hásumarið en háveturinn.</p>
<p>„Ósamræmi er í uppgefnum fjölda vinnsludaga í skýrslunni, en það er einn af megin áhrifaþáttum framkvæmdarinnar fyrir okkar starfsemi. Í kafla 3.4.1 Efnistaka og tækjabúnaður kemur fram að vinnslan vari í 249 daga ári. Í kafla 3.5.2 Flutningur til Þorlákshafnar og kafla 5.5.5 Lýsing á áhrifum (vegna umferðar) er miðað við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári. Mismunurinn er heill mánuður“</p>	<p>Efnisvinnsla og efnisflutningur er ekki það sama. Það er hægt að vinna efnið á efnistökusvæðinu hraðar en hægt er að flytja það í burtu, þess vegna eru fleiri flutningsdagar en vinnsludagar.</p>
<p>„Ekki er fjallað í matinu um aðra útflutningsleið en um Þorlákshöfn, en leiðin þangað er ein sú umferðabyngsta á landinu, hún liggur um fjóra þéttbýlisstaði og helstu ferðamannaleiðir landsins.“</p>	<p>Skv. lögum um framkvæmd umhverfismat þarf að fjalla um raunhæfa valkosti. Það er mat framkvæmdaraðila að engir aðrir raunhæfir útflutningsmöguleikar komi til greina að svo stöddu. Það stendur svo til að þjóðvegur 1 fari út fyrir Vík, Selfoss og Hvolsvöll.</p>
<p>„Næstu öldina mun svæðið einkennast af efnisvinnslu og -flutningum er, sem líklegt til að hafa neikvæð áhrif á upplifun á svæðinu og draga úr aðráttarafli þess.“</p>	<p>Einungis verður unnið á litlu hluta svæðisins hverju sinni sbr. umfjöllun í lok kafla 3.4.1. Mjög fáir verða fyrir upplifun af völdum efnistökkunnar sökum lítils sýnleika og EPPM og íslenskir meðeigendur, sem hyggjast byggja upp ferðaþjónustu á jörðinni, hafa fulla trú á ferðaþjónustu á svæðinu. Ein sandnáma sem varla sést er ekki að fara að kollvarpa aðráttarafli Suðurstrandarinnar.</p>
<p>„Ekki er fjallað um það í matinu að þessir flutningabílar verða á akreinum í báðar áttir þannig að vegfarendur munu einnig mæta flutningabil á korters fresti. Það mun auka verulega á slyshættu við framúrakstur.“</p>	<p>Framkvæmdaraðili er ekki sammála þessari fullyrðingu. Þegar vörubíll kemur á móti er auðveldara að sjá hann heldur en lítinn fólksbíl og því minni líkur á að einhver taki fram út þegar vörubíll er að koma á móti.</p>
<p>„Undirritaður telur að umferð flutningabíla um Vík hafi verulega neikvæð áhrif á daglegar athafnir íbúa og gesta. Umferðin ógnar öryggi vegfarenda, sérstaklega þeirra sem þurfa að þvera veginn.“</p>	<p>Öll umferð hefur neikvæð áhrif á daglegar athafnir íbúa og gesta í Vík. Í umsögninni segir að</p> <p>„Umferðarþungi á þjóðvegnum í gegnum Vík er nú þegar verulegur og hefur töluverð áhrif á öryggi, sem og upplifun, þeirra sem búa og dvelja í Vík“</p> <p>Þessi áhrif eru því þegar komin fram án nokkurrar aðkomu EPPM. Líkt og segir í þyrjun skjalsins er búið að minnka flutninga um helming og færsla þjóðvegans út fyrir þéttbýlið í Vík er í umhverfismatsferli. Þetta tvennt saman mun draga mikið úr áhrifum umferðar á íbúa Víkur.</p>

UMSÖGN ELÍASAR GUÐMUNDSSONAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Skv. gildandi aðalskipulagi og kynntri vinnslutillögu að endurskoðuðu aðalskipulagi Mýrdalshrepps er gert ráð fyrir að nýr þjóðvegur liggja að austan frá hringtorginu vestan Hótels Kríu og þaðan niður fyrir byggðina til vesturs undir Reynisfjall. Helstu atvinnusvæði þéttbýlisins og framtíðar uppbyggingarsvæði eru austan hringtorgsins og verslunar- og miðsvæði liggja umhverfis það. Færsla þjóðvegarins mun því ekki breyta áhrifum af umferð á þessi svæði, þ.m.t. íbúðum við Sléttuveg 8, sem er Hótelíbúðablokk sem liggur alveg við hringtorgið.“	Valkostir 1b og 4b í umhverfismati Vegagerðarinnar, sem nú er unnið að, fara báðir austur fyrir allt þéttbýli í Vík.
„Undirritaður getur ekki tekið undir það að áhrifin muni dvína þó hlutfall annarrar umferðar aukist og telur því að áhrif af auknum hávaða vegna flutninga geti orðið verulega neikvæð í Vík til langs tíma.“	Hlutur í heildaráhrifum mun dvína, því meiri sem umferðin er þeim mun minni hluti hávaða mun koma frá ökutækjum á vegum EPPM. Það er ekki bara hávaði frá ökutækjum EPPM, önnur ökutæki skapa líka hávaða og þeim mun fjölga.
„Undirritaður telur að umferð díselknúinna þungflutninga geti haft talsverð neikvæð áhrif á loftgæði í Vík, einkum vegna svifryks vegna vegslits og útblásturs díselbíla. Þeir ferðamenn sem sækja þetta svæði heim, sækjast gjarnan eftir hreinu og heilnæmu lofti.“	Umferð í gegnum þéttbýli, á meðan vegurinn fer þar um, verður hægt og vegslit því í lágmarki. Sama má segja um útblástur. Ferðamenn sem dvelja þétt upp við þjóðveg 1 geta sagt sér það sjálfir að það verði útblástur frá ökutækjum, en þúsundir ökutækja fara þar um á degi hverjum. Fjær veginum, þar sem flestir ferðamenn dvelja eru áhrif á loftgæði hverfandi ef nokkur. Einnig verður skipt yfir í hljóðlátari og útblásturslausa rafmagns-/vetnisbíla um leið og þeir verða hagkvæmur valkostur.
„Framkvæmdin er líkleg til að skaða ímynd svæðisins“	Það að Íslendingar séu að leggja til efni í umhverfisvænt sement sem mun koma í veg fyrir mikla kolefnislosun í heiminum er líklegt til að auka hróður og ímynd svæðisins að mati framkvæmdaraðila.

UMSÖGN GUÐJÓNS ÞORSTEINS GUÐMUNDSSONAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
Almenn umfjöllun um áhrif á íbúa Víkur.	Árdagsumferð um Vík er nú þegar 2.300 ökutæki og þau áhrif sem lýst er í umsögninni að miklu leyti nú þegar komin fram, þó þau muni vissulega aukast við meiri umferð eðli málsins samkvæmt. Líkt og segir í byrjun skjalsins er búið að minnka flutninga um helming og færsla þjóðvegarins út fyrir þéttbýlið í Vík er í umhverfismatsferli. Þetta tvennt saman mun draga mikið úr áhrifum umferðar á íbúa Víkur, vonandi sem fyrst.

UMSÖGN HÓTEL KRÍU	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
Sama umsögn og hjá Elíasi Guðmundssyni	Sjá svör við umsögn Elíasar Guðmundssonar.

UMSÖGN BLACK CRUST PIZZERIA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Undirritaður telur að þungaflutningar vegna vikurvinnslu fari ekki saman við þá uppbyggingu í ferðabjónstu sem hefur átt sér stað í Vík síðustu ár. Slík framkvæmd muni einvörðungu hafa neikvæð áhrif á rekstrargrundvöll ferðabjónstu í Vík sem og á samfélagið allt.“	Árdagsumferð um Vík er nú þegar 2.300 ökutæki og umferð stórra ökutækja þónokkur nú þegar. Áhrif mikillar umferðar eru að miklu leyti nú þegar komin fram, þó þau muni vissulega aukast við meiri umferð eðli málsins samkvæmt. Líkt og segir í byrjun skjalsins er búið að minnka flutninga um helming og færsla þjóðvegarins út fyrir þéttbýlið í Vík er í umhverfismatsferli. Þetta tvennt saman mun draga mikið úr áhrifum umferðar á íbúa Víkur, vonandi sem fyrst. Pizza staður í Vík má auk þess eiga von á auknum viðskiptum í tengslum við starfsemi og starfsmenn EPPM.

UMSÖGN FRÍÐRIKS ERLINGSSONAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Í stað þess að senda öllum íbúum á Suðurlandi eitt sms og benda þeim á að kynna sér drög að matsáætlun vegna efnistöku á Mýrdalssandi og vörubílaaksturs allan sólarhringinn, árið um kring eftir Suðurlandsvegi, birti verkfræðistofan Efla, í samstarfi við framkvæmdaraðilann, Steag Power Minerals, eina dvergauglýsingu í Dagskrá Suðurlands, þann 19. maí 2021 - í aðdraganda Eurovision og sveitarstjórnarkosninga“</p>	<p>EPPM, né nokkur annar, hefur ekki heimild til sjálfvirkra sendinga á smáskilaboðum í alla farsíma Suðurlands. Slíkt er einungis notað af Almannaöörnum þegar hættu steðjar að.</p> <p>Samkvæmt þágildandi lögum þar að auglýsa tillögu að matsáætlun og venjan var að auglýsa í dagblaði með góða dreifingu á áhrifasvæði framkvæmdar. Dagskránni er dreift frítt um allt Suðurland frá Hveragerði austur í Skaftárhrepp og uppfyllti því allar kröfur.</p> <p>Almenningi gafst svo aftur tækifæri til að gera athugasemdir við matsáætlun þegar Skipulagsstofnun auglýsti tillöguna 11. ágúst 2021.</p> <p>Í núgildandi umhverfismatslögum nr. 111/2021 er engin krafa um kynningu á tillögu að matsáætlun áður en hún er send inn til Skipulagsstofnunar. Kynningarferlið fór því fram úr kröfum núgildandi laga þar sem almenningur fékk tvö tækifæri til að koma athugasemdum sínum á framfæri en ekki bara einu sinni eins og núgildandi lög gera ráð fyrir.</p>
<p>„Nú þegar allir íbúar á Suðurlandi eiga von á slíkum hamförum sem lýst er fjálglega í skýrslunni“</p>	<p>Að bæta við rúmlega 100 vörubílaferðum á veg þar sem árdagsumferð er nú þegar þúsundir ökutækja, eru ekki hamfarir.</p> <p>Umferð um Suðurlandsveg hefur verið að aukast, og mun halda áfram að aukast óháð þessu verkefni.</p>
<p>Geta lesendur séð fyrir sér fyrstu ferðahelgina í júní á Suðurlandsvegi? Verslunarmannahelgina? Eða hina linnulausu sumarumferð bílaleigubíla, fólksbíla íbúa, ferðapjónustubíla, jeppa, rúta, hjólréiðamanna, vélhjóra - að ekki sé talað um aðra atvinnu-umferð á Suðurlandsvegi, s.s. traktora, hestakerra, vöruflutningabíla, reglulegra bílalesta til og frá Landeyjarhöfn o.s.v.fr. að ónefndum lögreglu-, slökkviliðs og sjúkrabílum í neyðarakstri.“</p>	<p>Þetta er gott dæmi sem sýnir að EPPM mun ekki bera ábyrgð á nema litlum hluta af umferðinni á veginum. Svo lengi sem að ökutæki EPPM uppfylla kröfur um leyfilega stærð og þyngd hafa þau jafn mikinn rétt á að nota þjóðvegina og allir hinir þúsundir notenda.</p>

UMSÖGN RST NET	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>Um fjöllum um rafknúna flutningabíla</p>	<p>EPPM mun skoða það alvarlega að skipta yfir í rafknúna flutningabíla þegar þeir verða raunhæfur og hagkvæmur valkostur.</p>

UMSÖGN RAGNARS ÖNUNÐARSONAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>Um fjöllum um hafnaraðstæður á Suðurströndinni</p>	<p>Framkvæmdaraðili er að skoða hafnarmöguleika í nágrenninu. Það er hins vegar stutt á veg komið og er óvíst með mögulegar lausnir á þessum tímapunkti, umhverfismatið fjallar því um einu raunhæfu flutningsaðferðina sem er í boði að svo stöddu.</p> <p>Ef það reynist mögulegt að gera nýja höfn á svæðinu verða það svo umfangsmiklar framkvæmdir að þær myndu þurfa sitt eigið umhverfismat.</p>

UMSÖGN SOUTHCOAST ADVENTURE	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„EP Power Minerals hyggjast nýta gamla þjóðveginn um Mýrdalssand fyrir sína starfsemi hugmyndir þeirra um að gera hann einbreiðan munu vissulega hafa truflandi áhrif á okkar starfsemi sérstaklega í ljósi fjölda stórra ökutækja sem þeir munu hafa á svæðinu.“</p> <p>„veldur það okkur töluverðum áhyggjum að það muni hafa áhrif á okkar starfsemi ef að friðsæld og kyrrð hálendisins verði raskað með nýjum manngerðum hljóðuppsprettum og einnig verður það að teljast furðulegt að í skýrslunni er rangfærsla þar sem sagt er að "á móti kemur eru fáir ef nokkrir til þess að verða fyrir áhrifum af völdum þeirra" það stenst engan veginn í ljósi þess að á svæðinu er fjöldi ferðamanna í skipulögðum ferðum á vegum ferðaþjónustuaðila auk talsverðs fjölda fólks sem ferðast um svæðið á eigin vegum.“</p> <p>„EP Power Minerals taka einnig fram í skýrslunni að þeim sé það mikilvægt að vinna framkvæmdina í sátt og samlyndi við heimamenn og að þeir muni koma fram við landið og íbúa af virðingu, því miður er það ekki það viðhorf sem að við höfum mætt af þeirra forsvarsmönnum heldur þvert á móti hroka, hótunum og rógburði.“</p>	<p>Vegurinn verður ekki gerður einbreiður, hann er einbreiður. Sjá t.d. mynd 2 í þessu skjali.</p> <p>Vegurinn er um 7 km og þegar ferðaþjónustuaðilar og aðrir keyra hann geta þeir átt von á því að mæta 1-2 vörubílum. Það ætti ekki að trufla starfsemi annara.</p> <p>Gröfur að moka vikri á Háöldu framkalla ekki það mikinn hávaða að það berist að Kötlujökli eða upp á hálendi. Háalda er afar stór, hljóð frá gröfum og vörubílum berst ekki margra kílómetra leið, sérstaklega ekki þegar unnið er með laust og mjúkt efni eins og vikur.</p> <p>Framkvæmdaraðili stendur við þá staðhæfingu að fáir verði fyrir áhrifum, langflestir ferðamenn svæðisins fara vestur fyrir Hafursey og þar eru áhrifin lítil sem engin, Kötlujökull og aðstaðan þar er svo gott sem algjörlega í hvarfi á bak við Hafursey.</p> <p>Það fer ekki fjöldi fólks um Háöldu, hvorki á eigin vegum né í skipulögðum ferðum.</p> <p>Enginn starfsmaður eða fulltrúi frá EPPM hefur nokkurn tímann átt í samskiptum við Southcoast Adventure. Líklega er að hér sé verið að rugla EPPM saman við einhverja aðra sem að tala alls ekki fyrir hönd fyrirtækisins. EPPM leggur mikla áherslu á að starfa í sátt og samlyndi við heimamenn og sýna landi og þjóð virðingu.</p> <p>EPPM leggur mikla áherslu á að Skipulagsstofnun gerir sér grein fyrir því að hér er um misskilning að ræða og að EPPM hefur ekki átt í neinum samskiptum né haft neina aðkomu að þessu máli.</p>

UMSÖGN ÞORGERÐAR H. GÍSLADÓTTUR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>Almenn umfjöllun um áhrif á íbúa Víkur.</p>	<p>Árdagsumferð um Vík er nú þegar 2.300 ökutæki og þau áhrif sem lýst er í umsögninni að miklu leyti nú þegar komin fram, þó þau muni vissulega aukast við meiri umferð eðli málsins samkvæmt.</p> <p>Líkt og segir í byrjun skjalsins er búið að minnka flutninga um helming og færsla þjóðvegans út fyrir þéttbýlið í Vík er í umhverfismatsferli. Þetta tvennt saman mun draga mikið úr áhrifum umferðar á íbúa Víkur, vonandi sem fyrst.</p>