

Skjalnúmer	202206074
Mál:	1 B Ásp. 2022
Máttur:	

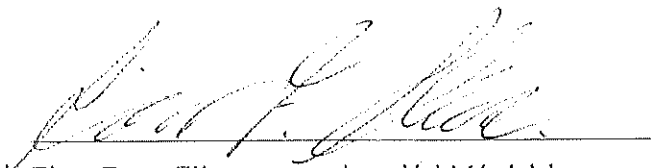
## Efni: Umsögn Mýrdalshrepps við umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi

Sveitarstjórn Mýrdalshrepps setur sig ekki upp á móti efnistöku á Mýrdalssandi. Eigi hún að verða að veruleika er þó ljóst að skipulag hennar getur ekki orðið eins og umhverfismatsskýrsla dags. 02.08.2022 gerir ráð fyrir.

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. Áhrif svo umfangsmikilla landflutninga á hljóðvist í þéttbýli væru enn fremur verulega neikvæð.

Eðlilegt er að horft sé til mögulegra áhrifa starfseminnar á atvinnulíf og nærsamfélagið í ljósi þess rasks sem verður á umhverfi. Skipulag starfseminnar sem umhverfismatsskýrslan 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. Í þeim tilfellum skilar starfsemin engum arði til nærsamfélagsins.

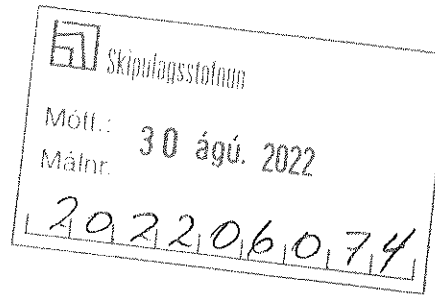
Sveitarstjórn mælist til þess að fyrirkomulag starfseminnar verði endurskoðað og þess í stað gert ráð fyrir að vikrinum verði skipað af ströndinni sunnan við námusvæðið. Sveitarfélagið lýsir sig reiðubúið til viðræðna um hafnargerð, sem gæti enda opnað á möguleika fyrir annars konar atvinnustarfsemi. Þannig mætti koma í veg fyrir veruleg neikvæð áhrif á umferð, hljóðvist og ferðamennsku með því að flytja vikurinn stystu leið með undirgöngum þar sem þvera þarf þjóðveginn. Með slíku fyrirkomulagi væri tryggt að starfsemin skilaði sér í atvinnuuppbyggingu í heimabyggð og verðmætasköpun á efnistökusvæðinu. Enn fremur væri slíkt fyrirkomulag mun frekar í samræmi við tilgang starfseminnar um að gera ferlið sem umhverfisvænast.

  
Einar Freyr Elnarson, sveitarstjóri Mýrdalshrepps



Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b  
105 Reykjavík



Skipulags- og  
byggingarfulltrúi



ÖLFUS

Þorlákshöfn, 30. ágúst 2022  
Málsnúmer: 2108011 Gj  
Kt. umsk. 5902695149

Hafnarberg 1  
815 Þorlákshöfn, Iceland  
+354 480 3800 [olfus.is](http://olfus.is)

Á 37. fundi Skipulags- og umhverfisnefndar Ölfuss 18.8.2022 sl., var neðangreint erindi tekið fyrir.

### Umsögn um efnistöku á Mýrdalssandi og geymslu efnis í Þorlákshöfn fyrir útflutning

Skipulagsstofnun hefur beðið um umsögn sveitarfélagsins um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi. Verkefnið snýst um að flytja vikur á vörubýlum í stórum stíl frá Mýrdalssandi til útskipunar í Þorlákshöfn.

Vikurinn kemur í stað flugösku úr kolaorkuverum við sem hefur verið notaður til þessa við framleiðslu á sementi. Þar sem kolaorkuver eru að loka hvert af öðru þarf að nota svokallaðan sementsklínker í staðinn en við framleiðslu eins tonns af sementsklínker losna 842 kg af af CO<sub>2</sub>. Sementsiðnaður er ábyrgur fyrir 8% af allri CO<sub>2</sub> losun heimsins. Áætlað er að flutningabílar aki um þjóðveginn á 15 mínútna fresti vegna verkefnisins.

Afgreiðsla: Sveitarfélagið Ölfus gaf umsögn um matsspurningu verkefnisins þann 23. ágúst 2021. Þá bókaði skipulags- og umhverfisnefnd eftirfarandi:

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. Ennfremur kom fram í bókuninni þar sem fjallað er um haugsetningu í eða við Þorlákshöfn: Efnishaugurinn verður að vera undir þaki.

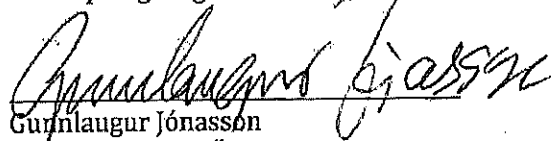
Sveitarfélagið vill taka fram að ekki eru á lausu hentugar lóðir fyrir efnisgeymslu á því svæði sem bent er á sem fyrsti valkostur á athafnasvæði norðan við höfn í Þorlákshöfn. Einnig að sveitarfélagið gerir eftir sem áður kröfu um að að efnisgeymsla í eða við Þorlákshöfn verði í öllum tilvikum að vera yfirbyggð en skjólveggir ekki látnir duga á iðnaðarlóð vestan við bæinn eins og einnig kemur fram í skýrslunni.

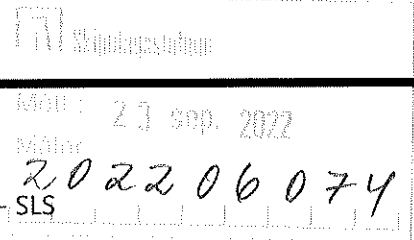
Eftir sem áður sett spurningarmerki við þau áhrif sem verkefnið hefur á lífsgæði íbúa í Þorlákshöfn og Ölfusi og þá fyrst og fremst hvað varðar sjónræn áhrif mannvirkja og umferðarþunga tengdan starfsemi. Einnig er sett spurningarmerki við það hvort íslenskt vegakerfi þoli álagið af svo stórtækum flutningum um vegi landsins. Auk þess er mikilvægt að akstursleið verði skilgreind fyrir fram, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Ennfremur er óskað er eftir að forsvarsmenn verkefnisins kynni verkefnið á opnum íbúafundi í Ölfusi.

Sveitarfélagið Ölfus gerir að öðru leiti ekki athugasemd við skýrsluna eins og hún er sett fram.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,  
f.h. Skipulags- og umhverfisnefndar

  
Guðnlaugur Jónasson  
skipulagsfulltrúi Ölfuss



**From:** Rúnar Guðmundsson <runarg@arborg.is>  
**Sent:** föstudagur, 23. september 2022 15:06  
**To:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS; Skipulagsstofnun - SLS  
**Cc:** Bragi Bjarnason; Fjóla Steindóra Kristinsdóttir  
**Subject:** FW: FW: Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Sæll Sigurður.

Með vísan til tölvupósts frá Skipulagsstofnun 11.8.2022, þar sem óskað er eftir umsögn sveitarfélagsins Árborgar vegna mats á umhverfisáhrifum framvæmdar, þ.e. vegna fyrirhugaðrar, umfangsmikillar efnistöku á Mýrdalssandi, þá var eftirfarandi bókað í skipulags- og byggingarnefnd, og einnig í umhverfisnefnd Árborgar:

**Bókun skipulags- og byggingarnefndar dags. 14.9.2022:**

Sigurður Ásbjörnsson f.h. Skipulagsstofnunar hefur í tölvupósti dags. 11.8.2022 óskað eftir umsögn sveitarfélagsins Árborg á umhverfismatsskýrslu (Mat á umhverfisáhrifum), frá fyrirtækinu EP Power Minerals, vegna fyrirhugaðrar efnistöku á Mýrdalssandi. Skýrslan er aðgengileg og til kynningar á heimasíðu Skipulagsstofnunar. Óskað er eftir að umsagnir berist fyrir 26.september 2022. "Fyrirtækið EP Power Minerals, hér eftir nefnt EPPM til styttingar, hyggur á efnistöku á vikri á Mýrdalssandi austan og suðaustan við Hafursey, svokallaðri Háöldu. Vikurinn verður fluttur út til Evrópu, og mögulega N-Ameríku, þar sem hann verður notaður sem íblöndunarefni í framleiðslu á sementi. Vikrinum verður keyrt til Þorlákshafnar þar sem hann er settur um borð í skip sem siglir með hann til sementsframleiðenda, aðallega í Evrópu. Vikrinum er ætlað að koma í stað kolaösku (e. coal fly ash) úr kolaorkuverum sem notuð hefur verið sem íblöndunarefni í sement um áraraðir. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> að flatarmáli og benda jarðfræðirannsóknir til þess að auðvinnanlegur vikur innan þess svæðis sé um 146 milljónir m<sup>3</sup>. Fyrirhugað er að taka 286 þús m<sup>3</sup> af efni fyrsta árið en að fimm árum liðnum verði búið að auka efnistöku upp í 1,43 milljón m<sup>3</sup> (1 milljón tonn) á ári og er stefnt að því að halda þeim afköstum eftir það. Miðað við þær áætlanir ætti vikurlagið á Mýrdalssandi austan og suðaustan Hafurseyjar að duga til efnistöku í rúmlega 100 ár. Um er að ræða efnistöku og haugsetningu sem nemur meira magni en 500.000 m<sup>3</sup> og er á svæði sem er stærra en 25 ha. Samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda fellur framkvæmdin því undir flokk A, þ.e. framkvæmd sem ávallt er háð umhverfismati, með vísan í tölulíð 2.01 í 1. viðauka laganna."

*Skipulags- og byggingarnefnd Árborgar telur varhugavert að bæta áætlaðri umferð þungaflutninga samkvæmt skýrslu Eflu, við viðkæmt vegakerfi Árborgar. 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. Nefndin telur eðlilegt að reynt verði að finna lausn til útskipunar á vikri nærri efnistökusvæði.*

**Bókun umhverfisnefndar dags. 19.9.2022**

Kynnt umsögn Skipulags- og byggingarnefndar vegna efnistöku á Mýrdalssandi. Skipulags- og byggingarnefnd Árborgar telur varhugavert að bæta áætlaðri umferð þungaflutninga samkvæmt skýrslu Eflu, við viðkæmt vegakerfi Árborgar. 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. Nefndin telur eðlilegt að reynt verði að finna lausn til útskipunar á vikri nærri efnistökusvæði.

*Nefndin tekur undir bókun Skipulags- og byggingarnefndar.*

Með góðri kveðju.

Rúnar Guðmundsson  
Skipulagsfulltrúi Árborgar  
skipulags- og byggingarsvið  
[runarg@arborg.is](mailto:runarg@arborg.is)

---

**From:** Ráðhúspóstur  
**Sent:** 11.08.2022 10:29:42  
**To:** Rúnar Guðmundsson; Helga María Pálsdóttir; Atli Marel Vokes  
**Subject:** FW: Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatskýrslu

**From:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS  
**Sent:** fimmtudagur, 11. ágúst 2022 09:18  
**To:** Mýrdalshreppur ; sveitarstjóri@vik.is; olfus@olfus.is; Gunnlaugur Jónasson ; Ráðhúspóstur DL ; Fjóla Steindóra Kristinsdóttir ; Ásahreppur Ásahreppur ; isleifur@asahreppur.is; Sveitarstjóri Flóahrepps ; arni@floahreppur.is; ry@ry.is; sveitarstjóri@ry.is; hvolsvollur@hvolsvollur.is; anton@hvolsvollur.is; hsl@hsl.is; Sigrún Guðmundsdóttir ; postur@minjastofnun.is; Kristinn Magnússon ; Móttaka - NI ; Snorri Sigurðsson - NI ; samgongustofa@samgongustofa.is; Umhverfisstofnun (ust@ust.is) ; Erna Bára Hreinsdóttir - VG ; Vegagerðin - VG ; Svanur G. Bjarnason - VG ; Gustav Magnús Ásbjörnsson - LAND ; Davíð Arnar Stefánsson - LAND  
**Subject:** Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatskýrslu

Some people who received this message don't often get email from [sigurdur.asbjornsson@skipulag.is](mailto:sigurdur.asbjornsson@skipulag.is).  
[Learn why this is important](#)

Til: Mýrdalshrepps, Sveitarfélagsins Ölfuss, Sveitarfélagsins Árborgar, Ásahrepps, Flóahrepps, Rangárþings eystra, Rangárþings ytra, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Góðan dag

EP Power Minerals hefur lagt fram umhverfismatskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Framkvæmdin felst í umfangsmikilli efnistöku á Mýrdalssandi. Þaðan verður efnið flutt með stórum vörubílum til Þorlákshafnar. Gert er ráð fyrir að fullfermdir bílar aki á um 15 mínútna fresti.

Meðfylgjandi er slóð á umhverfismatskýrslu ofangreindrar framkvæmdar.

[https://www.skipulag.is/media/attachments/Myrdalssandur\\_UHMskyrsla.pdf](https://www.skipulag.is/media/attachments/Myrdalssandur_UHMskyrsla.pdf)

## Gríma Eik Káradóttir - SLS

**From:** Valtýr Valtýsson <valtyr@asahreppur.is>  
**Sent:** miðvikudagur, 21. september 2022 16:44  
**To:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS; Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** RE: Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Hreppsnefnd Ásahrepps tók erindi Skipulagsstofnunar fyrir á 4. fundi sínum sem haldinn var í dag þann 21. september 2022. Eftirfarandi var bókað við þá afgreiðslu:

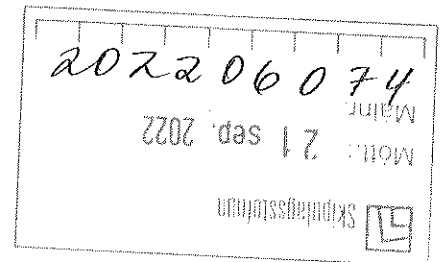
### Efnistaka á Mýrdalssandi, umsagnarbeiðni vegna umhverfismatsskýrslu – 2208030

Á 3. fundi hreppsnefndar Ásahrepps var ákveðið að óska eftir umsögn skipulagsnefndar um umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Skipulagsnefnd hefur skilað inn umsögn sinni, sjá bókun hennar undir 1. dagskrárlið þessa fundargerðar. Lagt fram bréf UTU sem fram kemur umsögn skipulagsnefndar UTU um efnistöku á Mýrdalssandi. Hreppsnefnd Ásahrepps tekur undir bókun skipulagsnefndar UTU.

*Hreppsnefnd Ásahrepps gerir ekki athugasemd við framlagða umhverfisskýrslu sem tekur til efnistöku á Mýrdalssandi. Hreppsnefndin telur að innan skýrslunnar sé á fullnægjandi hátt gert grein fyrir fyrirhugaðri framkvæmd í meginatriðum. Þau atriði skýrslunnar sem taka til áhrifa framkvæmdanna á Ásahrepp taka til aukinnar umferðar þungaflutninga í gegnum sveitarfélagið. Í skýrslunni kemur fram að ætla megi að heildaráhrif á umferð séu nokkuð neikvæð. Hreppsnefndin tekur undir það mat. Þrátt fyrir það mat eru ekki lagðar til mótvægisáðgerðir af hálfu framkvæmdaaðila er varðar aukið álag á Þjóðveg 1, enda má ætla að allar slíkar áætlanir séu í forsvari Vegagerðarinnar og því ekki í höndum framkvæmdaaðila að leggja til áðgerðir sem taka til viðhalds eða úrbóta á Þjóðvegi 1. Að mati hreppsnefndarinnar er ljóst að núverandi Þjóðvegur 1 sem fer um Ásahrepp þolir illa aukna þungaflutninga umfram það sem fyrir er, þótt svo að hlutfallsleg fjölgun ökutækja sem fer um veginn sé ekki mikil í heildina tekið. Þær framkvæmdir sem lýst er í skýrslunni og hugsanleg áhrif þeirra á Ásahrepp eru ekki háðar útgáfu framkvæmda og/eða byggingarleyfa.*

Þessi afgreiðsla hreppsnefndar Ásahrepps staðfestist hér með.

Með bestu kveðju,  
Valtýr Valtýsson  
sveitarstjóri Ásahrepps



**From:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS <Sigurdur.Asbjornsson@skipulag.is>  
**Sent:** 11.08.2022 09:18:34

**To:** Mýrdalshreppur ;sveitarstjori@vik.is ;olfus@olfus.is ;Gunnlaugur Jónasson ;radhus@arborg.is ;fjolask@arborg.is ;Ásahreppur Ásahreppur ;Ísleifur Jónasson ;Sveitarstjóri Flóahrepps ;arni@floahreppur.is ;ry@ry.is ;sveitarstjori@ry.is ;hvolsvollur@hvolsvollur.is ;anton@hvolsvollur.is ;hsl@hsl.is ;Sigrún Guðmundsdóttir ;postur@minjastofnun.is ;Kristinn Magnússon ;Móttaka - NI ;Snorri Sigurðsson - NI ;samgongustofa@samgongustofa.is ;Umhverfisstofnun (ust@ust.is) ;Erna Bára Hreinsdóttir - VG ;Vegagerðin - VG ;Svanur G. Bjarnason - VG ;Gustav Magnús Ásbjörnsson - LAND ;Davíð Arnar Stefánsson - LAND  
**Subject:** Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Til: Mýrdalshrepps, Sveitarfélagsins Ölfuss, Sveitarfélagsins Árborgar, Ásahrepps, Flóahrepps, Rangárbings eystra, Rangárbings ytra, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Góðan dag

EP Power Minerals hefur lagt fram umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Framkvæmdin felst í umfangsmikilli efnistöku á Mýrdalssandi. Þaðan verður efnið flutt með stórum vörubílum til Þorlákshafnar. Gert er ráð fyrir að fullfermdir bílar aki á um 15 mínútna fresti.

Meðfylgjandi er slóð á umhverfismatsskýrslu ofangreindrar framkvæmdar.



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

51	Skipulagsstofnun
Mótt.:	13 okt. 2022
Mátt.:	
202206074	

Hvolsvöllur, 8. september 2022

Tilvísun: 2208063

### Efni: Umsögn um mat á umhverfisáhrifum vegna efnistöku á Mýrdalssandi.

Sveitarfélagið Rangárþing eystra hefur móttengið erindi Skipulagsstofnunar, dags. 11. ágúst 2022, þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum vegna efnistöku á Mýrdalssandi. Þaðan verðu efnið flutt með stórum vörubílum til Þorlákshafnar til útskipunar. Gert er ráð fyrir að fullfermdir bílar aki á um 15. mínútna fresti leiðina á milli Mýrdalssands og Þorlákshafnar.

Í frummatsskýrslu kemur fram að tilgangur framkvæmdar/efnistöku sé að mæta efnispörf fyrir framleiðslu á sementi. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> (ca 1550 ha) að flatarmáli og er gert ráð fyrir að taka 256 m<sup>3</sup> af efni fyrsta árið. Að fimm árum liðnum verði búið að auka efnistöku upp í 1,43 milljón m<sup>3</sup> á ári (ca. 1 milljón tonn). Miðað við fyrrgreindar áætlanir ætti efnistökusvæðið að duga til efnistöku í rúmlega 100 ár.

Gert er ráð fyrir að flutningar efnis verði stundaðir um 280 daga á ári. Þegar að fullum afköstum efnistöku er náð, sem eru um 1 milljón tonn á ári, verða 107 vörubílaferðir á sólarhring frá efnistökusvæði og að hafnarsvæði í Þorlákshöfn, eða að meðaltali ein ferð á korters fresti allan sólarhringinn. Það þýðir að það muni vörubílar fara um veginn á um 7-8 mínútna fresti. Ef að fyrirhugaðar áætlanir verða að veruleika mun umferð þungra ökutækja aukast margfalt á Þjóðvegi 1 o.þ.l. í gegnum þéttbýlið á Hvolsvelli. Við skipulag og hönnun þjóðvega eru áhrif gegnumstreymisumferðar mikilævgur þáttur. Áhrifin eru háð umhverfi vegarins, ss. fjölda gatnamóta, gönguþverana, fjarlægð frá húsum og fjölda óvarinna vegfarenda. Fjöldi þungra ökutækja skiptir þar miklu máli. Samkvæmt deiliskipulagi miðbæjarins á Hvolsvelli eru 4 gönguþveranir á ca 300m löngum kafla 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 skiptis eins og við gönguþveranir. Til dæmis er losun CO<sub>2</sub> u.þ.b. tífalt hærri fyrir vörubíla með tengivagn er fólksbíla (Vegagerðin, 2010). Bílarnir munu aka allan sólarhringinn, þ.e.a.s. einn bill á u.þ.b. 7-8 mínútna fresti. Reikna má með að áhrif hljóðvistar á íbúa nálægt þjóðvegi 1, þá sérstaklega í þeim þéttbýliskjörnum sem um ræðir, séu umtalsverð.

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. Þungt ökutæki, eins og vörubíll með tengivagni, slítur veginum á við 10.000 fólksbíla (Jónsson, 2014). Ef miðað er við 107 ferðir á sólarhring þá er slitið á veginum á við umferð á u.þ.b. 1 milljón fólksbíllum.

Í vinnslutillögu að aðalskipulags Rangárþings eystra 2021-2033 er gert ráð fyrir þeim möguleiga að auka nýtingarmöguleika Landeyjahafnar. Þar er ma. nefndur til sögunnar útflutningur á lausum sand- og vikurefnum. Einnig er gert ráð fyrir uppbyggingu á skemmum og 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 CO<sub>2</sub> ásamt tilheyrandi álagi á þéttbýliskjarnana Hvolsvöll, Hellu og Selfoss.

Virðingarfyllst.



f.h. Rangárbæingis eystra

*Guðmundur Úlfar Gíslason*

---

Guðmundur Úlfar Gíslason  
Skipulags- og byggingarfulltrúi  
Rangárbæingis eystra



## Gríma Eik Káradóttir - SLS

**From:** Haraldur Birgir Haraldsson <birgir@ry.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 1. september 2022 12:09  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Subject:** Skipulags- og umferðarnefnd Rangárþings ytra - 4 : 2208050 - Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Góðan dag

Hér er niðurstaða frá fundi skipulags- og umferðarnefndar Rangárþings ytra sem haldinn var í morgun, 1. september, birt með fyrirvara um staðfestingu sveitarstjórnar en fundur þeirra verður miðvikudaginn 14. september nk.

### 2208050 - Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

*EP Power Minerals hefur lagt fram umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Framkvæmdin felst í umfangsmikilli efnistöku á Mýrdalssandi. Þaðan verður efnið flutt með stórum vörubílum til Þorlákshafnar. Skipulagsstofnun hefur óskað eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar og vísaði Byggðaráð erindinu til umfjöllunar Skipulags- og umferðarnefndar.*

Í samræmi við lög nr. 111/2021 hefur Skipulagsnefnd Rangárþings ytra farið yfir tilkynningu framkvæmdaraðila um efnistöku á Mýrdalssandi ásamt flutningi efnis eftir þjóðvegum á Suðurlandi til hafnar í Þorlákshöfn. Niðurstaða nefndarinnar er að umrædd áform geti haft umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. viðmið í 2. viðauka laga nr. 111/2021, sérstaklega að teknu tilliti til hættu á umferðarslysum, mengunar og ónæðis auk þess sem óvíst er hvort slíkir stanslausir flutningar fram og til baka muni hafa áhrif á burðargetu þjóðvega til framtíðar. Því skuli framkvæmdin háð mati á umhverfisáhrifum. Þær framkvæmdir sem lýst er í skýrslunni og hugsanleg áhrif þeirra eru ekki háðar útgáfu framkvæmda- eða byggingarleyfis.

Samþykkt

Með kveðju,



RANGÁRÞING YTRA

Haraldur Birgir Haraldsson  
Skipulags- og byggingafultrúi

Sími 4887000  
Heimasíða [www.ry.is](http://www.ry.is)  
Facebook /rangarthing-ytra  
Suðurlandsvegi 1-3, 850 Hella

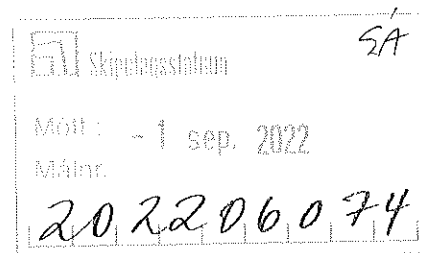


vellöðan fyrir alla



JAFNLAUNAVOTTUN  
2022 - 2025

Þessi tölvupóstur (og viðhengi hans) er eingöngu ætlaður skráðum viðtakanda. Þeim sem fá hann ranglega til sín ber að fara að ákvæðum 9. mgr. 47 gr. laga um fjarskipti nr. 81/2003 og gæta fyllsta trúnaðar. Hvorki má lesa, skrá, afrita né notfæra sér póstin á nokkurn hátt og ber viðkomandi að tilkynna samstundis að hann hafi ranglega borist sér. Loks er þess óskað að tölvupósti þessum og viðhengjum hans verði eytt. Vinsamlegast hugið að umhverfinu áður en tölvupósturinn er prentaður.



## Gríma Eik Káradóttir - SLS

**From:** Jón Valgeirsson <jon@ry.is>  
**Sent:** miðvikudagur, 14. september 2022 15:39  
**To:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Cc:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS; Haraldur Birgir Haraldsson  
**Subject:** Efnistaka á Mýrdalssandi umsagnarbeiðni vegna umhverfismatsskýrslu

Sæll

Sveitarstjórn Rangárþings ytra tók málið fyrir á fundi sínum í dag og bókaði eftirfarandi;

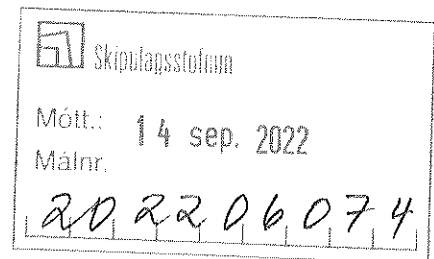
- 23.9 2208050 Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Bókun fundar Sveitarstjórn Rangárþings ytra gerir ekki athugasemdir við framlagða umhverfisskýrslu. Sveitarstjórn telur að greinilega sé brugðist við þeim áhrifum sem umrædd framkvæmd kunni að hafa á umhverfi sitt með þeim hætti að um veruleg neikvæð áhrif verði að ræða. Umhverfisáhrif á sveitarfélagið eru fyrst og fremst fólgin í aukinni umferð þungaflutninga gegnum sveitarfélagið og þar með veruleg aukning á slysaþættu á þjóðvegum gegnum sveitarfélagið. Sveitarstjórn tekur undir mat skýrsluhöfunda að heildaráhrif á umferð séu frekar neikvæð. Þær framkvæmdir sem lýst er í skýrslunni og hugsanleg áhrif þeirra á Rangárþing ytra eru ekki háðar útgáfu framkvæmda- eða byggingarleyfis af hálfu sveitarfélagsins.

- Samþykkt samhljóða.

Kveðja

Jón G. Valgeirsson, sveitarstjóri



Með kveðju,



RANGÁRÞING YTRA

Jón G. Valgeirsson  
Sveitarstjóri

Sími 4887000  
Heimasíða [www.ry.is](http://www.ry.is)  
Facebook [/rangarthing-ytra](https://www.facebook.com/rangarthing-ytra)  
Suðurlandsvegi 1-3, 850 Hella



JAFNLAUNAVOTTUN  
2022 - 2025

Þessi tölvupóstur (og viðhengi hans) er eingöngu ætlaður skráðum viðtakanda. Þeim sem fá hann ranglega til sín ber að fara að ákvæðum 9. mgr. 47 gr. laga um fjarskipti nr. 81/2003 og gæta fyllsta trúnaðar. Hvorki má lesa, skrá, afrita né notfæra sér póstin á nokkurn hátt og ber viðkomandi að tilkynna samstundis að hann hafi ranglega borist sér. Loks er þess óskað að tölvupósti þessum og viðhengjum hans verði eytt. Vinsamlegast hugið að umhverfinu áður en tölvupósturinn er prentaður.



Austurvegur 65 - 800 Selfoss

Sími 480 8250 – Veffang [www.hsl.is](http://www.hsl.is) – Netfang [hsl@hsl.is](mailto:hsl@hsl.is) – Kennitala 480284-0549

**Skipulagsstofnun**  
**Sigurður Ásbjörnsson**  
**Borgartúni 7b**  
**105 Reykjavík**

[sigurdur.asbjornsson@skipulag.is](mailto:sigurdur.asbjornsson@skipulag.is)  
[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

Selfossi, 20. september 2022  
2208044HS SG

### **Efni: Efnistaka á Mýrdalssandi - Umsögn um framkvæmd**

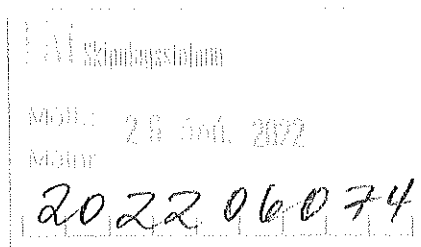
Þann 11. ágúst sl. móttók Heilbrigðiseftirlit Suðurlands bréf Skipulagsstofnunar, þar sem óskað er eftir umsögn embættisins um tilkynningu vegna fyrirhugaðar efnistöku á Mýrdalssandi, Mýrdalshreppi.

Um er að ræða Fyrirtækið EP Power Minerals, hyggurá efnistöku á vikri á Mýrdalssandi austan og suðaustan við Hafursey, svokallaðri Háöldu. Vikrinum verður keyrt til Þorlákshafnar þar sem hann er settur um borð í skip sem siglir með hann til sementsframleiðenda, aðallega í Evrópu. Vikrinum er ætlað að koma í stað kolaösku (e. coal fly ash) úr kolaorkuverum sem notuð hefur verið sem íblöndunarefni í sement um áraraðir. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> að flatarmáli og benda jarðfræðirannsóknir til þess að auðvinnanlegur vikur innan þess svæðis sé um 146 milljónir m<sup>3</sup>. Fyrirhugað er að taka 286 þús m<sup>3</sup> af efni fyrsta árið en að fimm árum liðnum verði búið að auka efnistöku upp í 1,43 milljón m<sup>3</sup> (1 milljón tonn) á ári og er stefnt að því að halda þeim afköstum eftir það. Miðað við þær áætlanir ætti vikurlagið á Mýrdalssandi austan og suðaustan Hafurseyjar að duga til efnistöku í rúmlega 100 ár. Um er að ræða efnistöku og haugsetningu sem nemur meira magni en 500.000 m<sup>3</sup> og er á svæði sem er stærra en 25 ha. Samkvæmt lögum um umhverfismat framkvæmda fellur framkvæmdin því undir flokk A, þ.e. framkvæmd sem ávallt er háð umhverfismati, með vísan í tölulið 2.01 í 1. viðauka laganna.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur farið yfir ofangreinda tilkynningu fyrir téða framkvæmd og bendir efnislega á meðfylgjandi umsögn embættisins um matsáætlun dags. 31. ágúst 2021 vegna efnistökkunnar á Mýrdalssandi.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir efnisnámi starfsleyfi skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Einnig veitir embættið starfsleyfi vegna ýmissa verkþátta á meðan á framkvæmdum stendur, s.s. efnisnámi, landmótun og verktakaaðstöðu skv. ofangreindri reglugerð auk starfsmannabúða skv. reglugerð nr. 941/2002 um hollustuhætti og vatnsveitu skv. reglugerð nr. 536/2001 um neysluvatn.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurlands,



LANDGRÆÐSLAN



Skipulagsstofnun

Bt. Sigurðar Ástbjörnssonar, sérfræðings á sviði umhverfismats  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Gunnarsholti, 26. ágúst 2022

### Umsagnarbeiðni: Efnistaka á Mýrdalssandi

Landgræðslunni barst til umsagnar umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Landgræðslan hefur kynnt sér tillögurnar og byggir umsögn stofnunarinnar á lögum um landgræðslu nr. 155/2018, einkum er lýtur að því að vernda, endurheimta og bæta þær auðlindir þjóðarinnar sem fólgnar eru í gróðri og jarðvegi og tryggja sjálfbæra nýtingu lands.

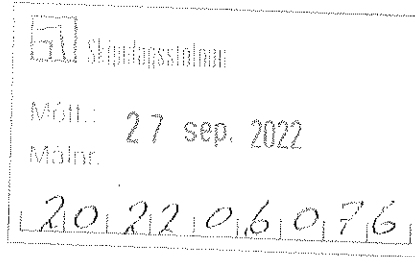
Fyrirhugað efnistökusvæði eru í miðju öflugrar sandleiðar sem vísar frá norðri til suðurs á Mýrdalssandi, einkum með vatni í vorleysingum og vindi þegar aðstæður skapast árið um kring (sjá meðfylgjandi mynd). Innan efnistökusvæðisins eru áratugagamlar (1978) og kostnaðarsamar sandvarnir Landgræðslunnar (melgresissáning) sem hafa það hlutverk að heft sandfok og verja þjóðveginn fyrir sandfoki. Við efnistöku og vinnslu þess má búast að laust efni fari af stað og fjúki í suðurátt með auknu álagi á sandvarnir og þjóðveginn. Því væri æskilegt að haft væri samráð við Landgræðsluna og Vegagerðina vegna mótvægisáðgerða vegna framkvæmdanna.

Landgræðslan gerir ekki frekari athugasemdir við fram lagða umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi en er reiðubúin til að veita frekari upplýsingar og ráðgjöf um þá þætti er að verksviði hennar snúa, um jarðvegs- og gróðurvernd, uppgræðslu, vernd og endurheimt votlendis, varnir gegn landbroti og sjálfbæra nýtingu lands, sé þess óskað.

Virðingarfyllst,  
f. h. Landgræðslunnar,

Davíð Arnar Stefánsson,  
Sérfræðingur

Skipulagsstofnun  
Sigurður Ásbjörnsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík



Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið  
Suðurgata 39 101 Reykjavík  
(354) 570 13 00  
www.minjastofnun.is  
Kennitala: 440113-0280

Reykjavík 27. september 2022  
MÍ202209-0090/6.07/K.M.

## Efni: Efnistaka á Mýrdalssandi.

Minjastofnun Íslands hefur móttengið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 11. ágúst s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Fyrirtækið EP Power Minerals hyggur á efnistöku á vikri á Mýrdalssandi austan og suðaustan við Hafursey, í svokallaðri Háöldu. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> að flatarmáli og benda jarðfræðirannsóknir til þess að auðvinnanlegur vikur innan þess svæðis sé um 146 milljónir m<sup>3</sup>. Vikurinn verður flutt með stórum vörubílum frá efnistökuastað til Þorlákshafnar þar sem hann verður settur í skip og fluttur til sementsframleiðenda, aðallega í Evrópu.

Svæðið þar sem efnistakan er fyrirhuguð er myndað af framburði jökuláa og ótal Kötluhlaupum í gegnum tíðina. Í tillögu að matsáætlun framkvæmdarinnar kom fram að fyrirhugað efnistökusvæði sé á flóðasvæði Mýrdalsjökuls og að síðustu aldir hafi fjöldi jökulhlaupa komið niður sandinn. Flóðin hafi sópa í burtu öllu sem varð á vegi þeirra og skilið eftir margra metra þykk lög af nýju efni. Efnið sem taka eigi ofan af Háöldu hafi orðið til í Kötluhlaupi árið 1823. Fram kom að engar fornleifar sjáist á yfirborði á svæðinu og mjög ólíklegt að fornleifar leynist í sandinum. Í umsögn sinni um tillögu að matsáætlun féllst Minjastofnun á að mjög ólíklegt væri að fornleifar leynist á fyrirhuguðu efnistökusvæði á Háöldu og því var ekki gerð athugasemd við að ekki ætti að fjalla um fornleifar í umhverfismatsskýrslu.


Þó ekki sjáist ummerki eftir menn á sandinum þá hafa leiðir manna legið um hann í gegnum tíðina. Minjastofnun vekur athygli á að í suðaustur enda Hafurseyjar er sæluhús. Auk sæluhússins sem þar er nú uppistandandi má sjá rústir eldri sæluhúsa á svæðinu auk hlaðins gerðis. Minjasvæðið er utan fyrirhugaðs efnistökusvæðis.

Minjastofnun Íslands gerir ekki athugasemd við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á 2. mgr. 24. gr. laga um

*Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðill máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.*

menningarminjar (Nr. 80/2012) sem hljóðar svo: *Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllt,  
f.h. Minjastofnunar Íslands




Kristinn Magnússon  
verkefnastjóri

*Sent í tölvupósti:*

*Sigurður Ásbjörnsson ([sigurdur.asbjornsson@skipulag.is](mailto:sigurdur.asbjornsson@skipulag.is))*

*Skipulagsstofnun ([skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is))*

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b  
105 REYKJAVÍK

 Skipulagsstofnun
Mótt.: 26 sep. 2022
Mátnr. 202206074

Garðabær, 26.9.2022  
Málsnúmer: 202208-0012  
SS

### Efni: Umsögn um umhverfismatsskýrslu efnistöku á Mýrdalssandi.

Vísað er í tölvubréf frá Skipulagsstofnun, dags. 11. ágúst 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um umhverfismatsskýrslu framkvæmdar EP Power Minerals á efnistöku á Mýrdalssandi.

Náttúrufræðistofnun veitti umsögn um matsáætlun framkvæmdarinnar þann 27. ágúst 2021 og er vísað í þá umsögn hér á eftir eins og við á.

Eins og fram kom í umsögn Náttúrufræðistofnunar um matsáætlunina er hér um að ræða gríðarlega umfangsmiklar framkvæmdir og umsvif til framtíðar. Áhrifasvæðið er afar stórt, bæði efnistökusvæðið og áhrifasvæði vegna efnisflutninga á Suðurlandi. Ljóst er að umhverfisáhrifin verða mikil þótt ávinningur í samhengi loftslagsmála sé sannarlega umtalsverður. Vega þarf og meta ávinning og umhverfisáhrif til framtíðar.

Áhrif á gróður eru metin óveruleg neikvæð og tekur Náttúrufræðistofnun undir þá niðurstöðu. Fram kemur að sérfræðingar sem lögðu mat á gróðurfar svæðisins séu ekki sammála kortlagningu vistgerða samkvæmt vistgerðakortlagningu Náttúrufræðistofnunar. Hægt er að taka undir ábendingu um að melgresisbelti meðfram veginum eigi ekki að flokkast sem hrossanálarvist. Hins vegar er ekki tekið undir að svæðið í heild sinni ætti að flokkast sem sanda- og vikravist frekar en auravist. Líklega er svæðið full lítið gróið til að teljast hefðbundin auravist en þar sem um framburð jökuláa og jökulhlaupa er að ræða er það mat Náttúrufræðistofnunar að um eyravistlendi sé að ræða, mögulega eyravist a.m.k. að hluta. Náttúrufræðistofnun mun skoða betur vistgerðakortlagningu svæðisins. Tekið er undir að ekki eigi að fara í uppgræðslu á svæðinu.

Áhrif á fuglalíf voru metin með athugunum á varptíma. Ljóst er að fuglalíf er fábreytt á framkvæmdasvæðinu þó nokkuð sé um sandlóuvarp. Áhrif framkvæmdarinnar á fuglalífið er metið óverulega neikvætt og getur Náttúrufræðistofnun tekið undir þá niðurstöðu. Almennt skal forðast að trufla varp fugla á varptíma.

Áhrif á jarðminjar metin óverulega neikvæð. Ljóst er að áhrif efnistökkunnar á Mýrdalssand verða bein og varanleg. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar um matsáætlun framkvæmdar var greint frá því að „þó sandar finnist víða á Íslandi og um lítinn hluta af heildarflatarmáli jaðrmyndurinnar á Mýrdalssandi er að ræða þá eru sandar af þessum toga sjaldgæfar og merkar jarðminjar á heimsvísu og röskun af þessum toga mun hafa mikil áhrif á heildarmynd jarðminjanna.“ 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.

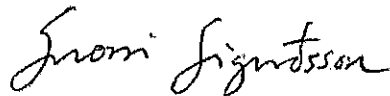


Ítarlega er fjallað um áhrif á landslag og ásýnd í umhverfismatsskýrslunni og bæði sýnileikakort og sjónarhornsljósmyndir notaðar. Helst er að skortir sjónarhornsmýnd frá Hafursey, en flestir myndatökustaðirnir eru úr töluverðri fjarlægð frá framkvæmdasvæðinu. Bæði þyrfti að sýna ásýnd efnistökusvæðisins ofan af Hafursey sem og við rætur fjallsins en t.d. er keyrt meðfram fjallinu sunnanverðu þegar farið er að Kötlujökli sem er sívaxandi ferðamannastaður. Niðurstaðan er sú að áhrifin á ásýnd og landslag eru metin óveruleg þar sem ásýnd svæðisins mun ekki breytast mikið við framkvæmdina, landið mun lækka og mesti sýnileikinn verða af vinnuvélum og færanlegum mannvirkjum. Miðað við umfang framkvæmdasvæðisins væri nærri lagi að meta áhrifin óveruleg-neikvæð og þá sérstaklega úr meiri nánd en fjallað er um í umhverfismatsskýrslunni. Við mat á ásýnd efnisgeymslu í Þorlákshöfn hefði mátt sýna með ásýndarmyndum hvernig áhrif á landslag verða af efnisgeymslu. Það er sérstaklega mikilvægt fyrir svæðið sem kemur til greina vestan við byggðina sem er mun minna raskað og sýnilegra.

Áhrif efnisflutninga á umferð, hljóðvist og loftgæði eru utan fagsviðs Náttúrufræðistofnunar en ljóst er að umfang flutningana mun fela í sér umtalsverð áhrif á næsta umhverfi akleiða. Þess ber að geta að mögulegar akleiðir þær sem liggja fram hjá Eyrarbakka og yfir Ölfusárós fara í gegnum eða í næsta nágrenni við viðkvæm náttúrusvæði sem m.a. hafa verið tilnefnd á B-hluta náttúruminjaskrár.

Náttúrufræðistofnun gerir ekki frekari athugasemdir við umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllt,



Snorri Sigurðsson  
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs





## Gríma Eik Káradóttir - SLS

**From:** Sigrún Henríetta Kristjánsdóttir - SGS <Sigrun.H.Kristjansdottir@samgongustofa.is>  
**Sent:** mánudagur, 19. september 2022 10:14  
**To:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS; Skipulagsstofnun - SLS  
**Cc:** Gunnar Geir Gunnarsson - SGS  
**Subject:** RE: Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Sæll Sigurður,  
Með vísan til neðangreinds erindis.

Samgöngustofa er sammála því mati á umferðaröryggi sem fram kemur í umhverfismatsskýrslunni, og hefur sérstakar áhyggjur af væntanlegri aukningu á framúrakstri á svæðinu sem eykur líkur á umferðarslysum.

Þá er fyrirséð að aukinn umferðarþungi mun hafa áhrif á umferðarmannvirki á leiðinni, sem aftur getur dregið úr umferðaröryggi.

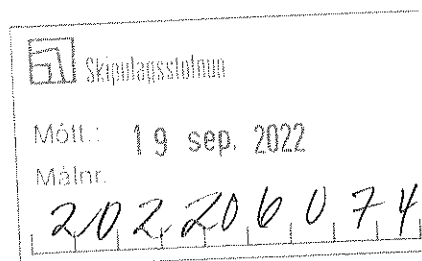
kk Sigrún

Með kveðju / Best regards,  
**Sigrún Henríetta Kristjánsdóttir - SGS**  
Deildarstjóri lögfræðideildar – stjórnsýslu- og þróunarsvið



**Icelandic Transport Authority**  
Ármúli 2, 108 Reykjavík Iceland  
Sími / Phone +354 480 6000  
[www.samgongustofa.is](http://www.samgongustofa.is) / [www.icetra.is](http://www.icetra.is)

Verndum umhverfið, prentum sem minnst  
[Fyrirvari við tölvupóst - email disclaimer](#)



---

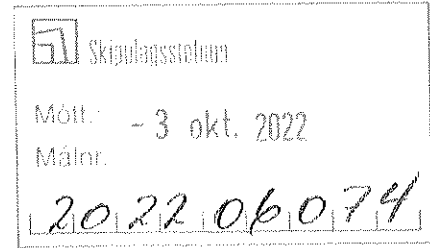
**From:** Sigurður Ásbjörnsson - SLS <Sigurdur.Asbjornsson@skipulag.is>  
**Sent:** 11.08.2022 09:18:32  
**To:** Mýrdalshreppur ; sveitarstjóri@vik.is ; olfus@olfus.is ; Gunnlaugur Jónasson ; radhus@arborg.is ; fjolask@arborg.is ; Ásahreppur Ásahreppur ; isleifur@asahreppur.is ; Sveitarstjóri Flóahrepps ; arni@floahreppur.is ; ry@ry.is ; sveitarstjóri@ry.is ; hvolsvollur@hvolsvollur.is ; anton@hvolsvollur.is ; hsl@hsl.is ; Sigrún Guðmundsdóttir ; postur@minjastofnun.is ; Kristinn Magnússon ; Móttaka - NI ; Snorri Sigurðsson - NI ; Samgöngustofa almennt ; Umhverfisstofnun (ust@ust.is) ; Erna Bára Hreinsdóttir - VG ; Vegagerðin - VG ; Svanur G. Bjarnason - VG ; Gustav Magnús Ásbjörnsson - LAND ; Davíð Arnar Stefánsson - LAND  
**Subject:** Efnistaka á Mýrdalssandi - umsagnarbeiðni v. umhverfismatsskýrslu

Til: Mýrdalshrepps, Sveitarfélagsins Ölfuss, Sveitarfélagsins Árborgar, Ásahrepps, Flóahrepps, Rangárþings eystra, Rangárþings ytra, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Landgræðslu ríkisins, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Góðan dag



Skipulagsstofnun  
Sigurður Ásbjörnsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík



Reykjavík, 30. september 2022  
UST202208-083/B.S.  
10.05.01

### Efni: Mat á umhverfisáhrifum - umhverfismatsskýrsla - efnistaka - Mýrdalssandur. Umsögn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 11. ágúst sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda framkvæmd sem felst í því að á næstu 100 árum verði unnt að taka um 146 milljónir m<sup>3</sup> af vikri við Hafursey. Teknir verða 286.000 m<sup>3</sup> fyrsta árið en aukið á fimm árum í 1,43 milljón m<sup>3</sup> á ári sem eftir það verði árlegur útflutningur. Ráðgert er að aka þessu efni til Þorlákshafnar.

Hér er um margt um óvenjulega framkvæmd að ræða. Áður hafa verið skoðuð umhverfisáhrif efnistöku austan við Hafursey. Á þessu svæði er gríðarlegt magn gosefna. Nokkuð ljóst er að umhverfisáhrif sjálfrar efnistökkunnar verða all nokkur. Hins vegar má gera ráð fyrir að umhverfisáhrifin verði langmest og að sumu leyti óafturkræf vegna efnisflutninga og nauðsynlegra framkvæmda á Hringvegi 1. Auk þess sem hætta mun aukast þar sem ekið verður um þéttbýli auk óþæginda fyrir íbúa þeirra byggðarkjarna sem ekið verður um.

### Vegakerfið

Lengi hefur verið ljóst að áhrif ýmissa framkvæmda sem hafa í för með sér aukna umferð flutningabíla hefur verið gróflega vanmetin þegar að vegakerfi landsins kemur. Þungir bílar eru ráðandi þegar kemur að niðurbroti á burðarlagi vega en niðurbrot burðarlags vex í fjórða veldi af öxulþunga. Fullhlaðinn sex öxla vörubíll slítur því burðarlagi á við 20-30 þúsund fólksbíla. Að mati Umhverfisstofnunar er löngu tímabært að þessi áhrif verði metin og á það sérstaklega við þá framkvæmd sem hér um ræðir þar sem áhrif verða að mestu leyti utan skilgreinds áhrifasvæðis námunnar á Mýrdalssandi og verður í raun á Hringvegi 1 frá Mýrdalssandi að hringtorgi við Hveragerði og þaðan um Ölfus suður að Þorlákshöfn.

Víða eru þjóðvegir að stofni til burðarlitlir vegir sem hafa verið endurbættir ítrekað sem í raun eru aðgerðir sem voru nægjanlegar á sínum tíma auk þess sem áður var unnt að setja á vegi þungatakmörkanir til að draga úr skemmdum á vegum. Síðan strandsiglingar svo gott sem lögðust af hefur álag á vegina aukist ár frá ári og tekið stökk þegar nýjar greinar bætast við eins og t.d. laxeldi þar sem nauðsynlegt er að koma vörunni á markað sem fyrst.

Í dag má víða sjá vegi sem eru stórskemmdir eftir þungaumferð sem þeim vegum var engan veginn ætlað að bera. Vegna aukinna fiskflutninga má segja að hluti Snæfellsnesvegjar á Mýrum sé stórskemmdur og að líkindum nánast ónýtur þar sem ástandið er verst. Sama má segja um Vestfjarðarveg um Saurbæ og Dali vestur að nýbyggingu í Gufudal og að Skálanesi. Vegir eru víða það aflagaðir að djúp hvörf myndast og vegurinn afvatnar sig ekki. Þetta eykur verulega slyshættu á vegaköflum sem eru hvað verstir.

Ekki verður séð hvernig unnt verður að ráða bót á þessum vegum með frekari betrubótum á núverandi vegum. Til að bera þessa umferð þarf að beita aðferðum sem sjá má í nýframkvæmdum á Vestfjarðavegi, þ.e. að sprengja berg og vinna burðarlög í malarvinnslu. Vandséð er hvernig unnt eigi að vera að ráðast í lagfæringar með umferð um vegina meðan á framkvæmdum stendur.

Umhverfisstofnun telur að fjalla þurfi um þessi áhrif sem fela í sér verulegan kostnað fyrir samfélagið auk þeirra umhverfisáhrifa sem felast í efnistöku mikið stærri í sniðum og öðruvísi en gert hefur verið á efnisrýrum svæðum eins og t.d. á Mýrum. Bent skal á lagfæringu á Hringvegi 1 í Reykjadal fyrir um tveimur árum síðan. Sá kafli er þegar farinn að láta á sjá og er kannski komið að endalokum styrkinga á þeim stað.

Hvað snertir þá framkvæmd sem hér um ræðir telur Umhverfisstofnun að ekki verði ekið um þéttbýlið í Vík á núverandi vegi. 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 vegjar um Mýrdal og vegagerð um Hringveg undir Eyjafjöllum sem teljast verða hluti og forsenda umhverfisáhrifa efnistöku á Mýrdalssandi. Ef einungis er ætlunin að skoða námuna sem slíka án afleiddra áhrifa á jarðmyndanir, landslag, samfélög og umferðaröryggi þá er að mati Umhverfisstofnunar verið að líta framhjá þeim miklu og óafturkræfu áhrifum sem fylgja munu efnistöku á Mýrdalssandi.

### **Veglagning um Dyrhólaós**

Á bls. 81 segir að stefnt sé að því að gera göng í gegnum Reynisfjall og ef það verður að veruleika verður efnisflutningurinn í gegnum þau. Umhverfisstofnun bendir á að ef göngin verða að veruleika mun vegurinn að öllum líkindum liggja um Dyrhólaós. Umhverfisstofnun vísar í umsögn stofnunarinnar um endurskoðun aðalskipulags Mýrdalshrepps 2021-2033 þar sem bent var á að veglagning um Dyrhólaós mun að mati stofnunarinnar hafa neikvæð áhrif á verndargildi Dyrhólaóss, Loftsalahellis, Reynisdranga og Reynisfjalls sem eru svæði á náttúruminjasrá auk svæða sem falla undir 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013.

### **Loftgæði**

Í skýrslunni eru áhrif á loftgæði metin óverulega neikvæð m.a. vegna þess að ábreiða verði sett yfir farminn á hverjum vörubíl og því verði ekki fok af farminum við flutning. Umhverfisstofnun bendir á að nú þegar eru í umferðarlögum ákvæði um að hefta skuli fok jarðefna af vörubílum með yfirbreiðslu og mestu áhrif af þessum flutningum á loftgæði eru frá vörubílunum sjálfum, útblæstri þeirra á t.d. sóti og nitroxíð samböndum en einnig efnisögnum frá sliti á bremsuborðum og dekkjum. Einnig auka þessir flutningar uppþryllun vegryks frá vegyfirborði og stuðla þannig að aukinni svifryksmengun. Stórir

bílar eru mun mikilvirkari í að þyrlla 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.

Efnistökusvæðið er nú þegar á þekktu sandfokssvæði þannig að áhrif foks frá jarðefnum frá námunni eru óveruleg í því samhengi. Umhverfisstofnun telur að helstu áhrifin á loftgæði séu frá flutningi efnis frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar.

### **Loftslagsáhrif vegna framleiðslu sements (kafli 5.9 og kafli 7)**

Í samantekt skýrslunnar um áhrif framkvæmdarinnar á loftslag (bls. 7) kemur fram að árlega muni kolefnislosun minnka um 800 milljón kg CO<sub>2</sub> ígilda vegna steypuframleiðslu þegar búið sé að taka losun vegna flutninga með í reikninginn, þar sem vikur af Mýrdalssandi mun koma í stað sementsgjalls, einnig nefnt sementsklínker. 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. Framboð af kolaösku muni hins vegar dragast verulega saman þar sem stefnt sé að því að loka kolaorkuverum í Þýskalandi. Vikurinn eigi því að koma í veg fyrir aukningu notkunar sementsgjalls samhliða því, með neikvæðum áhrifum á losun CO<sub>2</sub>. Vikurinn frá Mýrdalssandi er þó ekki eina hugsanlega hráefnið sem gæti leyst kolaöskuna af hólmi, eins og fjallað er um hér neðar í umfjöllun um hringrásarhagkerfið.

Í skýrslunni er lauslega farið yfir framleiðslu á sementi af þeirri gerð sem gæti verið framleitt úr námu á Mýrdalssandi. Til að framleiðslunnar er notað sementsgjall. Sementsgjall inniheldur mikið kalk. Við framleiðsluna hefur víða um heim verið notaður bræddur kalksteinn. Kalksteinninn afoxast í kalk í sementsgjallinu og veldur ferlið því beinni losun CO<sub>2</sub> og einnig er um að ræða óbeina losun vegna orkuþarfar. Þess má geta að í sementsverksmiðjunni sem starfrækt var á Akranesi um árabíl var notaður skeljasandur í stað kalksteins. Sá ferill olli því einnig sambærilegri losun CO<sub>2</sub>.

Hægt er að draga úr losun CO<sub>2</sub> með því að nota hráefni sem ekki eru sérstaklega afoxuð, þ.e.a.s. brennd í ofni, með tilheyrandi orkunotkun og losun CO<sub>2</sub> í ferlinu. Þetta felur í sér að efnunum er þá blandað í sementið í stað gjallsins. Samkvæmt skýrslunni er flugaska úr kolaorkuverum bæði hentugt og vinsælt íblöndunarefni. Framboð á því efni muni þó smátt og smátt minnka vegna væntanlegrar útfösunar kolaorkuvera og því sé hugað að öðrum möguleikum. Samkvæmt skýrslunni á t.d. að loka kolaorkuverum í Þýskalandi að fullu árið 2038.

Skýrslan segir að heppilegt íblöndunarefni megi mögulega finna í vikri í Mýrdalssandi og er það því kynnt sem staðgönguefni fyrir flugöskuna. Í kafla 3.1 í skýrslunni er fjallað um eiginleika efnisins og af hverju framkvæmdaaðilar telja vikurinn sérstaklega heppilegan sem óbrennt hráefni í sement.

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. Með notkun efnis sem fellur til nær framleiðslustað lokavörunnar má þannig bæði nýta úrgang og draga

verulega úr efnisflutningum. Umhverfisstofnun bendir á að í júní 2021 kom út stefna umhverfis- og auðlindaráðherra í úrgangsmálum (*Í átt að hringrásarhagkerfi*). Líkt og þar kemur fram er hringrásarhagkerfið mikilvægt til að auka sjálfbærni og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Með því að halda úrgangi sem fellur til í hringrás með endurvinnslu, í stað þess að farga honum, sé mögulegt að draga úr auðlindanotkun. Ekki er hér um að ræða umsögn um mat á umhverfisáhrifum sementsframleiðslunnar sjálfrar, en þar sem forsenda efnistökkunnar er að vikurinn verði nýttur í stað kolaflugösku er rétt að benda á að nýting þess efnis sem nú þegar fellur til í Evrópu, en er ef til vill ekki endurnýtt í dag heldur urðað, fellur betur að stefnu stjórnvalda hérlendis um hringrásarhagkerfi og auðlindanýtingu. Mikil áhersla er, bæði hjá íslenskum stjórnvöldum og innan Evrópusambandsins, á að hringrásarhagkerfið sé haft til hliðsjónar í allri ákvarðanatöku. Víða er einnig unnið af því að koma iðnaðarleifum af ýmsu tagi í sementsframleiðslu. Til viðbótar við áður nefnda flugösku úr kolaorkuverum fellur t.d. til efni við brennslu heimilissorps<sup>1</sup> eða bruna lífmassa, líkt og tímbers<sup>2</sup>, sem í dag er urðað en væri mögulega hægt að nota<sup>3</sup>.

Samkvæmt matsskýrslunni er áætlað að efnistaka verði að fimm árum liðnum 1,43 milljón m<sup>3</sup> (1 milljón tonn) á ári. Til samanburðar kemur fram að um 842 kg af CO<sub>2</sub> fari út í andrúmsloftið við hefðbundna framleiðslu, framleiðslu úr kalkstein, á einu tonni af sementsgjalli ef 40% af losuninni er reiknuð frá orkuþörf. Þetta skili sér í því að efnistakan minnki árlega kolefnislosun um 800 kg af CO<sub>2</sub> ígildi fyrir hvert kg framleiðslu, sem alls geri 800 milljón kg CO<sub>2</sub> ígilda á ári, þegar búið er að taka losun vegna flutninga með í reikninginn. 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. Umhverfisstofnun bendir á að ekki liggur fyrir samkomulag við viðkomandi ríki um aukin neikvæð umhverfisáhrif á Íslandi fyrir hugsanlegan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda erlendis. Ekki liggur heldur fyrir lífsferilsgreining sem sýnir fram á þann ávinning sem gert er ráð fyrir.

### Loftslagsáhrif vegna efnistöku og flutnings

Í matsskýrslunni eru einungis metin áhrif á losun á heimsvísu en ekki metin neikvæð áhrif hvað varðar skuldbindingar Íslands í loftslagsmálum. Enginn vafi er því á að þeir efnisflutningar sem rætt er um í skýrslunni muni hafa áhrif til aukningar losunar hér á landi.

Gera má ráð fyrir að framkvæmdin hafi áhrif á losunarbókhald Íslands á þrjá vegu: Losun gróðurhúsalofttegunda vegna olúbruna vinnuvéla við námavinnslu á Mýrdalssandi, vegna olúbruna vörubíla við vikurflutninga frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar og vegna olúbruna við skipaflutninga vikurs til meginlands Evrópu.

Umhverfisstofnun vekur athygli á því að á bls. 17 í matsskýrslu kemur fram að 1 tonn af vikri sé 1,43 m<sup>3</sup> en á bls. 101, þar sem fjallað er um niðurstöður útreikninga sem sýndar eru á mynd 5.39, virðist miðað við 1,17 m<sup>3</sup>/tonn (48 kg CO<sub>2</sub>/tonn en 41 kg CO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>).

1 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214509521001443>

2 <https://link.springer.com/article/10.1007/s12649-020-01339-0>

3 <https://pub.norden.org/temanord2022-542/#>

Umræðan hér að neðan miðast við þær tölur sem rekstraraðili setur fram í kafla 5.9.6 og á mynd 5.39, en stofnunin bendir á að ef forsendurnar sem fjallað er um á bls. 17 eiga við í staðinn breytast þessar tölur svo því nemur.

Í matsskýrslunni kemur fram (kafla 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 losunarbókhalda Íslands og væri undir beinni ábyrgð Íslands og því hluti af skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum. Ekki kemur fram í skýrslunni hversu mikil olía væri notuð og stofnunin hefur því ekki forsendur til að meta þessa losun en heildarlosun vegna tækja og véla á Íslandi er í dag um 60 kt CO<sub>2</sub> íg á ári.

Losun gróðurhúsalofttegunda vegna vikurflutninga með vörubílum frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar kæmi fram í losunarbókhalda Íslands (ekki þó ljósgrái hluti súlunnar, á mynd 5.39 í matsskýrslu, sem snýr að díselframleiðslunni). Milljón tonna árleg framleiðsla myndi því valda losun um 9-10 milljón kg CO<sub>2</sub> íg. Þetta væri hluti af losun á beinni ábyrgð Íslands. Til samanburðar er losun á beinni ábyrgð Íslands nú um 2700 kt CO<sub>2</sub> íg (2700 milljón kg CO<sub>2</sub> íg.) Þetta nemur því um 0,35% af losun á beinni ábyrgð Íslands, eða 1,2% af losun frá vegasamgöngum. Losunin frá vikurflutningunum væri um 5% af losun vegna umferðar stórra bíla. Ísland hefur skuldbundið sig í gegnum EES-samstarf við ESB og Noreg til draga úr losun á beinni ábyrgð Íslands um 29% árið 2030 miðað við árið 2005. Það jafngildir samdrætti upp á 1000 kt CO<sub>2</sub> íg (1000 milljón kg CO<sub>2</sub> íg) þegar kemur að árlegri losun. Auk þess hefur Ísland sett sér sjálfstætt markmið í stjórnarsáttmálanum<sup>4</sup> frá nóvember 2021 um að draga úr losun um 55% árið 2030 m.v. árið 2005 en þá þarf að ná samdrætti upp á 1300 kt CO<sub>2</sub> íg.

Í losunarbókhalda Íslands er haldið utan um losun vegna alþjóðasiglinga byggt á olíusölu á Íslandi. Gróflega má því segja að helmingur losunar alþjóðasiglinga til og frá landinu sé talinn á Íslandi. Skýrslan tekur þessa losun saman í miðdálki á mynd 5.39 og virðist ca. 23-24 kg CO<sub>2</sub> íg/m<sup>3</sup> = 27-28 kg CO<sub>2</sub> íg/tonn af vikri. Milljón tonna árleg framleiðsla myndi því losa um 27-28 milljón kg CO<sub>2</sub> íg. Það væri því um 14 milljón kg CO<sub>2</sub> íg vegna þessara ferða. Til samanburðar var losun vegna alþjóðasiglinga í losunarbókhalda Íslands um 78 kt CO<sub>2</sub> íg = 78 milljón kg CO<sub>2</sub> íg árið 2020.

Eins og er þá er losun vegna alþjóðasiglinga undanskilin frá skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum. Vert er þó að nefna að mögulega mun þetta breytast á næstu árum með fyrirhugaðri breytingu á tilskipun um evrópska viðskiptakerfið með losunarheimildir (ETS), þar sem alþjóðasiglingar munu falla undir tilskipunina.

### Umræða um núllkost (kafla 3.3.2)

Umhverfisstofnun bendir á að engin önnur umhverfisáhrif eru rædd undir þessum lið í skýrslunni en loftslagsmál. Umræðan er því öll á forsendum sementsframleiðslu.

<sup>4</sup> <https://www.stjornarradid.is/rikisstjorn/stjornarsattmali/>

### Niðurstaða

Samantekið felur verkefnið í sér að vinna með námuvinnsluaðferðum staðgönguefni fyrir flugöskuna. Efnið getur virkað sem heppilegt óbrennt íblöndunarefni í sementsgjall en nokkuð vel er í lagt að fullyrða að verkefnið snúist um að „minnka kolefnislosun“ eins og það er orðað í skýrslunni (bls. 7 og 106) þar sem verkefnið snýr ekki að því að minnka losun heldur fremur að viðhalda núverandi losun frá sementsframleiðslu sem á sama tíma eykur losun á Íslandi.

Þessi framkvæmd er sérstæð að því leyti að áhrifasvæði hennar auk efnistökusvæðis á Mýrdalssandi er allur Hringvegur 1 frá Mýrdalssandi að hringtorgi við Hveragerði og þaðan um Ölfus til Þorlákshafnar. Þessi mikla umferð vikurflutningabíla um þessa vegi og þéttbýli mun hafa í för með sér aukna slysaættu, verri loftgæði auk óþæginda vegna hávaða þar sem þessir bílar fara um þéttbýli. Hér er ekki verið að tjalda til einnar nætur heldur væri hér um að ræða flutninga sem mögulega gætu staðið yfir áratugum saman. Umhverfisstofnun hefur hér að ofan reynt að rökstyðja nauðsyn þess að skoða í þessari framkvæmd afleiðd áhrif framkvæmdarinnar og er þar um að ræða endurbyggingar á þeim hluta Hringvegarins sem lélegastur er á leið þessara þungaflutninga. Taka verður með í reikninginn þau umhverfisáhrif sem óhjákvæmilega munu fylgja efnistöku og raski vegna vegagerðar sem þessir flutningar munu kalla á. Svona miklir efnisflutningar eiga að mati Umhverfisstofnunar einungis að fara fram á skilgreindum námuvegum þar sem ekki er blandað saman miklum efnisflutningum og almennri umferð.

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.

Í skýrslunni eru einungis tekin til skoðunar möguleg áhrif á loftslag á heimsvísu en ekki skoðuð þau áhrif sem framkvæmdin hefði á losun Íslands og skuldbindingar landsins í loftslagsmálum. Stofnunin telur mikilvægt að meta áhrif losunar frá vinnuvélum við efnistöku ásamt því að fjalla um áhrif losunar á Íslandi 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 liggi alþjóðlegir samningar um slíkt.

Virðingarfyllst,

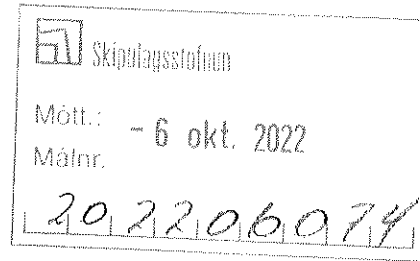
Agnes Þorkelsdóttir,  
*sérfræðingur*

Sverrir Aðalsteinn Jónsson,  
*teymisstjóri*

**Skipulagsstofnun**

Borgartún 7b  
105 Reykjavík  
[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

Sigurður Ásbjörnsson  
[sigurdur.asbjornsson@skipulag.is](mailto:sigurdur.asbjornsson@skipulag.is)

**Efnisstaka á Mýrdalssandi, umhverfismatsskýrsla.**

Úr erindi Skipulagsstofnunar:

„Skipulagsstofnun fer fram á að umsagnaraðilar veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Umsagnaraðilar skulu gefa álit sitt í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í umhverfismatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisáðgerðir og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð.“

Vegagerðin hefur mótttekið og yfirfarið umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi í sveitarfélaginu Mýrdalshreppi, sem unnin er af Eflu verkfræðistofu dags. 2. 8. 2022.

Samkvæmt lögum um Vegagerðina nr. 120/2012 skal stofnunin stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum. Í umsögn þessari eru þættir í umhverfismatsskýrslu rýndir og fjallað er um þætti sem Vegagerðin telur að ekki hafi verið gerð grein fyrir í matsskýrslu, eða á ófullnægjandi hátt. Vegagerðin leitast við að þjónusta alla þá starfsemi í landinu sem nýta þarf þjóðvegi landsins. Í þessu tilviki er um óvenju umfangsmikla þungaflutninga að ræða og telur Vegagerðin rétt að gera sérstaklega grein fyrir hvaða áhrif þeir munu hafa á samgöngumannvirki og umferð og þeim kostnaði sem fellur til vegna nauðsynlegra framkvæmda og viðhalds.

Í umhverfismatsskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á umferð og hljóðvist metin nokkuð neikvæð.

Síða 1/5

**Vegagerðin**  
Suðurhrauni 3  
210 Garðabæ  
+354 522 1000

vegagerdin  
@vegagerdin.is

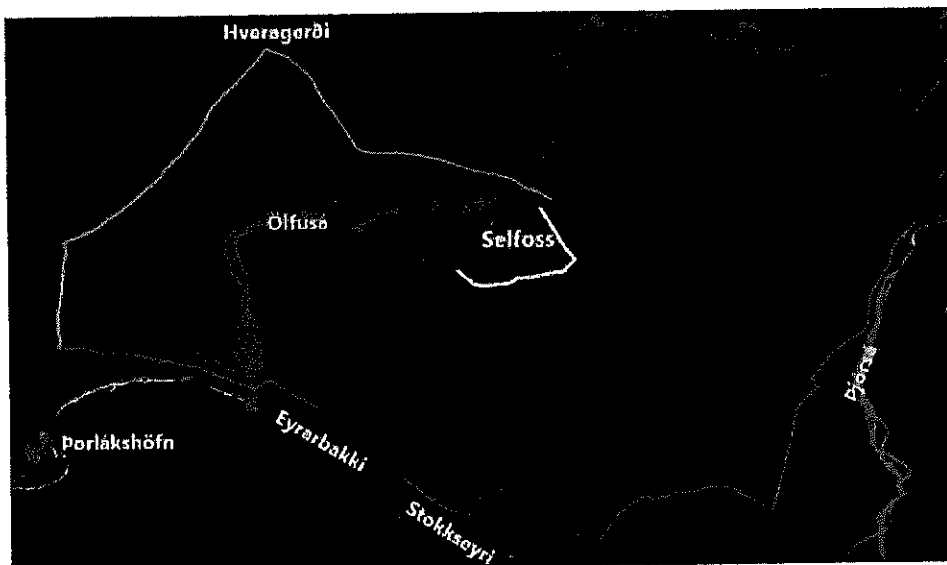


Í erindi Vegagerðarinnar, dags. 14. 9. 2021, vegna tillögu að matsáætlun óskaði Vegagerðin eftir upplýsingum frá framkvæmdaraðila vegna tengingar við þjóðveg við lagersvæði í Þorlákshöfn og frekara samráði varðandi leiðarval og umferðaröryggi. Frekara samráð var ekki viðhaft fyrr en umhverfismatsskýrsla var send til umsagnar. Vegagerðin er leyfisveitandi fyrir öllum framkvæmdum innan veghelgunarsvæða sbr. vegalög nr. 80/2007. Ef ástæða er talin til og í samræmi við reglugerð um stærð og þyngd ökutækja nr. 155/2007 hefur Vegagerðin heimild til að setja þungatakmörk á vegi.

### Leiðarval

Í umhverfismatsskýrslu eru lagðar fram nokkrar leiðir fyrir fyrirhugaða þungaflutninga. Vegagerðin miðar í umsögn sinni við að umferð fari um 170 km langa leið um Hringveg, Þorlákshafnarveg og Eyrarbaklaveg (rauð lína á mynd hér að neðan) þar til ný brú á Ölfusá er komin og Þorlákshafnarvegur hefur verið styrktur (græn lína). Vegagerðin telur aðra kosti síður raunhæfa vegna m.a. burðargetu þeirra og breiddar.

Slíða 2/5



Vegagerðin

Mynd 1. Mynd 3.6. úr Umhverfismatsskýrslu, mögulegar akstursleiðir

### Umferð

Gert er ráð fyrir að eftir að fullum afköstum við vikurflutningana verður náð munu 164 ferðir á dag (ÁDU<sub>p</sub>), að meðaltali yfir árið, verða farnar eftir þjóðveginum milli námu og hafnar. Í helmingi þeirra ferða er um tóman bíl að ræða. Þungaumferð hér á landi er oft nærri 10% af heildarumferð á þjóðvegum. Sé gengið út frá að svo sé á umræddum vegum má gera ráð fyrir að hlutfall þetta hækki í 15-20%. Aukning þungaumferðar af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir getur haft áhrif á samfélagslega þætti svo sem mengun, hávaða og ferðamennsku auk umferðaröryggis og niðurbrots vega.

## Umferðaröryggi

Vegagerðin leggur áherslu á mikilvægi þess að farmur sé tryggður og að dekk séu þvegin áður en ekið er inn á þjóðvegi.

Ákveðin staðir á vegakerfinu eru síður til þess fallnir, hvað umferðaröryggi varðar, að auka þungaumferð svo verulega eins og hér um ræðir. Vegagerðin hefur jafnan lagt áherslu á að þjóðvegir liggja utan þéttrar byggðar en ásókn í byggð meðfram þjóðvegum er mikil. Ákveðin hættu fylgir ávallt blöndun á þungaumferð og umferð óvarinna vegfarenda þó svo að hraðatakörk séu virt. Hér má sérstaklega nefna þéttbýlin í Vík, Hvolsvelli, Hellu og Selfossi. Til langs tíma telur Vegagerðin ekki ásættanlegt að svo umfangsmikil þungaumferð sem hér um ræðir fari í gegnum þéttbýli. Á skipulagsáætlunum er gert ráð fyrir að Hringvegur verði færður út fyrir þéttbýlið á Vík og á Selfossi og Vegagerðin leggur áherslu á að Hringvegur muni í framtíðinni liggja utan við þéttbýlið á Hvolsvelli. Erfiðara er um vik að færa Hringveg út fyrir þéttbýlið á Hellu en Vegagerðin leggur áherslu á að þar sem þjóðvegur liggur um þéttbýli séu tengingar við hann fáar sem og gönguþveranir yfir hann. Þjóðvegur þverar gönguleið skólabarna í þéttbýlinu í Vík og á Selfossi.

Vegagerðin bendir á að Hringvegur austan Markarfljóts er um 6,5-7,0 m að breidd á köflum og er því mjórri en veghönnunarreglur fyrir nýja vegi segja fyrir um. Hringvegur um Gatnabrún getur talist erfiður fjallvegur en hann liggur í allt að 119 m hæð yfir sjávarmáli, á honum eru krappar beygjur og um 12% langhalli. Þar hafa orðið alvarleg slys, m.a. þar sem flutningabílar hafa farið út af vegi.

Veruleg viðbótarumferð þungra ökutækja á þessum hluta Hringvegar mun hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi. Ætla má að sú aukning þungaumferðar sem tilgreind er í umhverfismatsskýrslu geti valdið því að umferðarslysum fjölgi um 6-9 slys á ári næstu ár. Búast má við samfélagslegum kostnaði við fjölgun slysa sem því nemur.

### **Aukið slit og niðurbrot vegar vegna aukinnar þungaumferðar**

Þungaumferð brýtur vegi hraðar niður en umferð fólksbíla og nær niðurbrotið langt niður í vegbygginguna sem gerir viðhaldið ekki einungis tíðara heldur einnig umfangsmeira. Við samanburð á ökutækjum með tilliti til áhrifa á niðurbrot vegna má vísa til þess að niðurbrot vegar af fulllestuðum flutningabíl samsvari niðurbroti af um 10.000 fólksbílum. Niðurbrot vegna er jafnframt háð þáttum svo sem dekkjastærð, loftþrýstingi og veðurfari. Ljóst er að sú aukning á þungaumferð sem hér um ræðir mun hafa umtalsverð áhrif á niðurbrot vegna og flýta þyrfti bæði viðhaldsaðgerðum, endurbyggingu vegna og framkvæmdum sem nú þegar eru á áætlun. 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 vegna aukinnar þungaumferðar.

Gera þarf ítarlegri greiningar á vegum til að spá fyrir um endingu þeirra miðað við fyrirhugaða aukningu þungaumferðar.

Þjóðvegir á Íslandi eru hannaðir miðað við áætlaða umferð 20 árum eftir að mannvirki er tekið í notkun. Reynslan hefur sýnt að á stofnvegum í umsjá Vegagerðarinnar er æskilegt að endurnýja klæðingar slitlög á 6-7 ára fresti en malbiksslitlög á 10-14 ára fresti. Þetta er þó háð umferð og á við þegar þungaumferð er áætluð um og undir 10%. Aukin þungaumferð mun m.a. valda því að niðurbrot vega verður hraðara og viðhaldsþörf eykst. Umfang viðhalds á slitlögum er háð fjárveitingum hverju sinni.

-----  
Síða 4/6

Malbik er slitsterkara yfirborðsefni en klæðing og eykur jafnframt á burð vegarins en aðeins umferðarmestu þjóðvegirnir eru með malbikuðu yfirborði. Frá höfuðborgarsvæðinu er Hringvegur malbikaður langleiðina austur að Þjórsá og um 4 km eru malbikaðir á Hringvegi við vegamót við Landveg (26).

### **Fyrirhugaðar framkvæmdir**

Vegagerðin vísar í gildandi samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 varðandi fyrirhugaðar framkvæmdir. Á umræddri leið er gert ráð fyrir eftirfarandi framkvæmdum:

- Ný brú er fyrirhuguð á Ölfusá og gert er ráð fyrir að hún verði tekin í notkun árið 2026.
- Kaflinn frá Selfossi að Skeiðavegamótum er á 2. tímabili samgönguáætlunar eða á árunum 2025-2029
- Kaflinn frá Skeiðavegamót að Hellu er á 3. tímabili áætlunarinnar.
- Áætlanir gera ráð fyrir að Vegagerðin muni bjóða út styrkingar og endurbætur á Þorlákshafnarvegi (38), frá Hveragerði að þrengslavegi, sumarið 2025-6.

-----  
Vegagerðin

Fyrirhuguð aukning í þungaflutningum mun líklega hafa áhrif á ofangreindar áætlanir hvað varðar val á breidd vega, uppbyggingu og val á slitlagi. Þessir þættir munu valda því að framkvæmdakostnaður verður hærrí en nú er gert ráð fyrir. Mögulega þarf að flýta framkvæmdum á samgönguáætlun á ofangreindum vegarköflum. Jafnframt þarf að gera ráð fyrir að endurbyggja þurfi kafla af Hringvegi sem ekki eru komnir á áætlun. Ætla má að kostnaður við endurbyggingu núverandi vegarkafli í 9m breiðan veg með malbiki geti verið á bilinu 80-200 m.kr. á hvern km af vegi háð umfangi. Áætlun heildarupphæð

gæti numið allt að 7,0 ma. kr. miðað við verðlag ársins 2022. Kostnaðarauki vegna fyrirhugaðrar aukinnar þungaumferðar gæti numið um 30-50% af heildarupphæðinni.

Kostnaður vegna viðhalds slitlaga á hvern km er við núverandi aðstæður áætlaður á 1-1,5 m. kr. á ári. Æskilegt væri að malbika lengri kafla fyrr en áætlanir gera ráð fyrir ganga áætlanir um þungaflutninga vegna námuvinnslu eftir. Gera má ráð fyrir að kostnaður vegna viðhalds á slitlagi aukist þar sem viðhald á malbiki er kostnaðarsamara en viðhald á klæðingu. Viðhaldskostnaður á umræddri leið getur orðið 2,5-3,5 m. kr. á ári á hvern km af vegi. Þá er miðað við að yfirborð sé malbik og að endingartími þess sé 12 ár.

Eins og fyrr segir hefur Vegagerðin sérstakar áhyggjur að aukinni þungaumferð á þjóðvegum um þéttbýli. Með nýrri brú yfir Ölfusá og uppbyggingu Þorlákshafnarvegar má beina umferð út fyrir þéttbýlið á Selfossi. Lengra er í framkvæmdir fram hjá þéttbýlinu í Vík en þar eru byggingar innan veghelgunarsvæðis meðfram þjóðvegi.

Síða 5/5

Ofangreindur kostnaður er gróf áætlun og miðað er við verðlag árs 2022. Óvissa er veruleg þar sem líkön og útreikningar Vegagerðarinnar gera ekki ráð fyrir slíkri aukningu þungaumferðar sem hér um ræðir.

### Niðurstaða

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. Mikilvægt er að ástand vega verði ásættanlegt fyrir fyrirhugað viðbótarálag samkvæmt umhverfismatsskýrslu. Til að tryggja viðunandi ástand vegakerfisins þyrfti að flýta framkvæmdum sem lagðar hafa verið til á samgönguáætlun, endurbyggja stærri hluta Hringvegar og auka fjármagn til viðhalds.

Vegagerðin

Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á umferð verði verulega neikvæð en ekki nokkuð neikvæð eins og segir í matsskýrslu. Vega-gerðin kallar eftir frekara samráði og samvinnu við framkvæmdaraðila.

Virðingarfyllt  
f.h. Vegagerðarinnar

Guðmundur Valur Guðmundsson,  
framkvæmdastjóri Þróunarsviðs

SGB/EBH/MSJ/EFJ/BHJ/PS/KHGu

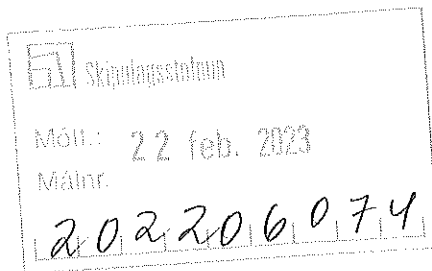
**Skipulagsstofnun**

Borgartún 7b

105 Reykjavík

[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)

Sigurður Ásbjörnsson

[sigurdur.asbjornsson@skipulag.is](mailto:sigurdur.asbjornsson@skipulag.is)**Umsögn vegna umhverfismatsskýrslu fyrir efnistöku á Mýrdalssandi og efnisflutninga frá Mýrdalssandi til Víkur.**

Vegagerðin hefur mótttekið og yfirfarið umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi í sveitarfélaginu Mýrdalshreppi, sem unnin er af Eflu verkfræðistofu dags. 2. 8. 2022. Þann 17.1.2023 bárust Vegagerðinni nýjar upplýsingar varðandi tilhögun framkvæmda og er gerð grein fyrir þeim í minnisblaði Eflu verkfræðistofu dags. 11.11.2022. Þar kemur fram að ökuferðum með efni fækki um helming eða niður í 54 ferðir á sólarhring miðað við umhverfismatsskýrslu. Jafnframt eru gerðar athugasemdir varðandi mat Vegagerðarinnar á fjölgun umferðarslysa vegna aukinnar þungaumferðar.

Vegagerðin hefur yfirfarið breytingar á tilhögun framkvæmda og athugasemdir við umsögnina og er ný umsögn í stað fyrri umsagnar frá 5.10.2022.

**Inngangur**

Úr erindi Skipulagsstofnunar:

„Skipulagsstofnun fer fram á að umsagnaraðilar veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Umsagnaraðilar skulu gefa álit sitt í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í umhverfismatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisáðgerðir og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð.“

Samkvæmt lögum um Vegagerðina nr. 120/2012 skal stofnunin stuðla að öruggum, sjálfbærum, greiðum og hagkvæmum samgöngum.

Í umsögn þessari eru þættir í umhverfismatsskýrslu rýndir og fjallað er um þætti sem Vegagerðin telur að ekki hafi verið gerð grein fyrir í matsskýrslu, eða á ófullnægjandi hátt. Vegagerðin leitast við að þjónusta alla þá starfsemi í landinu sem nýta þarf þjóðvegi landsins. Í þessu tilviki er um óvenju umfangsmikla þungaflutninga að ræða og telur Vegagerðin rétt að

Síða 1/5

Vegagerðin  
Suðurhrauni 3  
210 Garðabæ  
+354 522 1000

vegagerdin  
@vegagerdin.is

gera sérstaklega grein fyrir hvaða áhrif þeir munu hafa á samgöngumannvirki og umferð og þeim kostnaði sem fellur til vegna nauðsynlegra framkvæmda og viðhalds.

Í umhverfismatsskýrslu eru áhrif framkvæmdarinnar á umferð og hljóðvist metin nokkuð neikvæð.

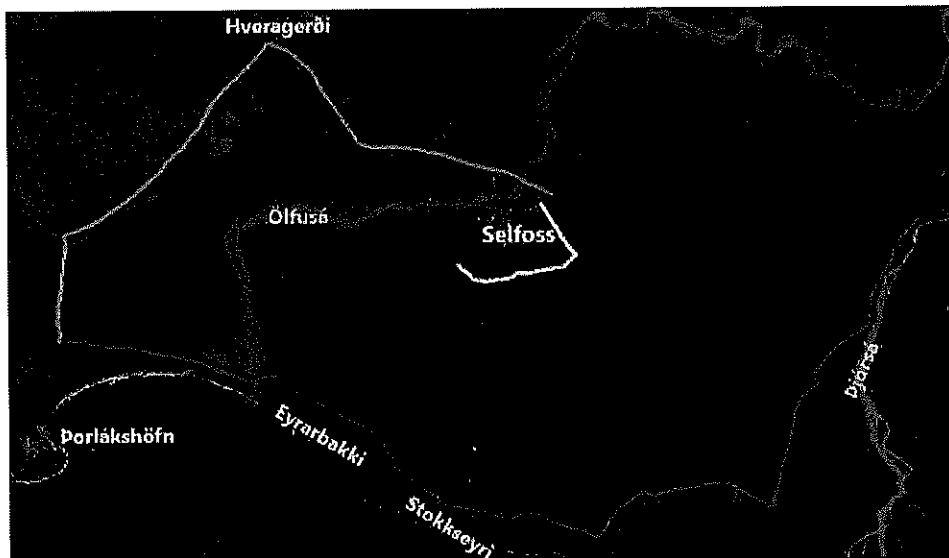
Í erindi Vegagerðarinnar, dags. 14. 9. 2021, vegna tillögu að matsáætlun óskaði Vegagerðin eftir upplýsingum frá framkvæmdaraðila vegna tengingar við þjóðveg við lagersvæði í Þorlákshöfn og frekara samráði varðandi leiðarval og umferðaröryggi.

Frekara samráð var ekki viðhaft fyrir en umhverfismatsskýrsla var send til umsagnar. Vegagerðin er leyfisveitandi fyrir öllum framkvæmdum innan veghelgunarsvæða sbr. vegalög nr. 80/2007. Ef ástæða er talin til og í samræmi við reglugerð um stærð og þyngd ökutækja nr. 155/2007 hefur Vegagerðin heimild til að setja þungatakmarkanir á vegi.

### Leiðarval

Í umhverfismatsskýrslu eru lagðar fram nokkrar leiðir fyrir fyrirhugaða þungaflutninga. Vegagerðin miðar í umsögn sinni við að umferð fari um 170 km langa leið um Hringveg, Þorlákshafnarveg og Eyrarbakkaveg sbr. rauð lína á mynd 1, þar til ný brú á Ölfusá er komin og Þorlákshafnarvegur hefur verið styrktur sbr. græn lína á mynd 1. Vegagerðin telur aðra kosti síður raunhæfa vegna m.a. burðargetu þeirra og breiddar.

Síða 2/5



Mynd 1 er skjáskot af mynd 3.6. úr Umhverfismatsskýrslu, mögulegar akstursleiðir

### Umferð

Gert er ráð fyrir að eftir að fullum afköstum við vikurflutningana verður náð munu 164 ferðir á dag (ÁDU), að meðaltali yfir árið, verða farnar eftir þjóðveginum milli námu og hafnar. Í helmingi þeirra ferða er um tóman bíl að ræða. Þungaumferð hér á landi er oft nærri 10% af heildarumferð á þjóðvegum. Sé gengið út frá að svo sé á umræddum vegum má gera ráð fyrir að hlutfall þetta hækki í 15-20%. Aukning þungaumferðar af þeirri stærðargráðu sem hér um ræðir getur haft áhrif á samfélagslega þætti svo sem mengun, hávaða og ferðamennsku auk umferðaröryggis og niðurbrots vega.

## Umferðaröryggi

Ákveðnir staðir á vegakerfinu eru síður til þess fallnir, hvað umferðaröryggi varðar, að auka þungaumferð svo verulega eins og hér um ræðir. Vegagerðin hefur jafnan lagt áherslu á að þjóðvegir liggja utan þéttrar byggðar en ásókn í byggð meðfram þjóðvegum er mikil. Ákveðin hætta fylgir ávallt blöndun á þungaumferð og umferð óvarinna vegfarenda þó svo að hraðatakmark séu virt. Hér má sérstaklega nefna þéttbýlin í Vík, Hvolsvelli, Hellu og Selfossi. Til langs tíma telur Vegagerðin ekki ásættanlegt að svo umfangsmikil þungaumferð sem hér um ræðir fari í gegnum þéttbýli. Á skipulagsáætlunum er gert ráð fyrir að Hringvegur verði færður út fyrir þéttbýlið á Vík og á Selfossi og Vegagerðin leggur áherslu á að Hringvegur muni í framtíðinni liggja utan við þéttbýlið á Hvolsvelli. Erfiðara er um vík að færa Hringveg út fyrir þéttbýlið á Hellu en Vegagerðin leggur áherslu á að þar sem þjóðvegur liggur um þéttbýli séu tengingar við hann fáar sem og göngubveranir yfir hann. Þjóðvegur þverar gönguleið skólubarna í þéttbýlinu í Vík og á Selfossi.

Vegagerðin bendir á að Hringvegur austan Markarfljóts er um 6,5-7,0 m að breidd á köflum og er því mjórri en veghönnunarreglur fyrir nýja vegi segja fyrir um. Hringvegur um Gatnabrún getur talist erfiður fjallvegur en hann liggur í allt að 119 m hæð yfir sjávarmáli, á honum eru krappar beygjur og um 12% langhalli. Þar hafa orðið alvarleg slys, m.a. þar sem flutningabílar hafa farið út af vegi.

Veruleg viðbótarumferð þungra ökutækja á þessum hluta Hringvegur mun hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi. 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. Búast má við samfélagslegum kostnaði við fjölgun slysa sem því nemur.

Breytingar framkvæmdaraðila á tilhögun framkvæmda gera ráð fyrir fækkun ökuferða um helming. Búast má við að fjölgun umferðarslysa verði því um 3-5 slys á ári næstu ári miðað við aukna umferð. Framkvæmdaraðili gerði athugasemd við mat Vegagerðarinnar í minnisblaði sínu frá 11.11.2022. Í þeirri umsögn telur framkvæmdaraðili ekki með óhöpp heldur einungis skráð slys. Meðalslysafíðni á þjóðvegakerfinu árið 2021 var 0,5 slys/milljón eigna kílómetra og er þar átt við samanlögð slys og óhöpp. Gera má ráð fyrir að aukinn akstur vegna efnisflutninga sé um 10 milljón km / ári. Miðað við þær forsendur má gera ráð fyrir um 5 slysum á hverju ári vegna aukinnar umferðar. Vegagerðin telur því að þetta mat sé nokkuð raunhæft.

Vegagerðin leggur áherslu á mikilvægi þess að farmur sé tryggður og að dekk séu þvegin áður en ekið er inn á þjóðvegi.

## Aukið slit og niðurbrot vegar vegna aukinnar þungaumferðar

Þungaumferð brýtur vegi hraðar niður en umferð fólksbíla og nær niðurbrotið langt niður í vegbygginguna sem gerir viðhaldið ekki einungis tíðara heldur einnig umfangsmeira. Við samanburð á ökutækjum með tilliti til áhrifa á niðurbrot vega má vísa til þess að niðurbrot vegar af fulllestuðum flutningabíl samsvari niðurbroti af um 10.000 fólksbílum. Niðurbrot

vega er jafnframt háð þáttum svo sem dekkjastærð, loftþrýstingi og veðurfari. Ljóst er að sú aukning á þungaumferð sem hér um ræðir mun hafa umtalsverð áhrif á niðurbrot vega og flýta þyrfti bæði viðhaldsaðgerðum, endurbyggingu vega og framkvæmdum sem nú þegar eru á áætlun. 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 vegna aukinnar þungaumferðar.

Gera þarf ítarlegri greiningar á vegum til að spá fyrir um endingu þeirra miðað við fyrirhugaða aukningu þungaumferðar.

Þjóðvegir á Íslandi eru hannaðir miðað við áætlaða umferð 20 árum eftir að mannvirki er tekið í notkun. Reynslan hefur sýnt að á stofnvegum í umsjá Vegagerðarinnar er æskilegt að endurnýja klæðingaslitlög á 6-7 ára fresti en malbiksslitlög á 10-14 ára fresti. Þetta er þó háð umferð og á við þegar þungaumferð er áætluð um og undir 10%. Aukin þungaumferð mun m.a. valda því að niðurbrot vega verður hraðara og viðhaldsþörf eykst. Umfang viðhalds á slitlögum er háð fjárveitingum hverju sinni.

Síða 4/5

Malbik er slitsterkara yfirborðsefni en klæðing og eykur jafnframt á burð vegarins en aðeins umferðarmestu þjóðvegirnir eru með malbikuðu yfirborði. Frá höfuðborgarsvæðinu er Hringvegur malbikaður langleiðina austur að Þjórsá og um 4 km eru malbikaðir á Hringvegi við vegamót við Landveg (26).

### Fyrirhugaðar framkvæmdir

Vegagerðin vísar í gildandi samgönguáætlun fyrir árin 2020-2034 varðandi fyrirhugaðar framkvæmdir. Á umræddri leið er gert ráð fyrir eftirfarandi framkvæmdum:

- Ný brú er fyrirhuguð á Ölfusá og gert er ráð fyrir að hún verði tekin í notkun árið 2026.
- Kaflinn frá Selfossi að Skeiðavegamótum er á 2. tímabili samgönguáætlunar eða á árunum 2025-2029
- Kaflinn frá Skeiðavegamót að Hellu er á 3. tímabili áætlunarinnar.
- Áætlanir gera ráð fyrir að Vegagerðin muni þjóða út styrkingar og endurbætur á Þorlákshafnarvegi (38), frá Hveragerði að Þrengslavegi, sumarið 2025-6.

Vegagerðin

Fyrirhuguð aukning í þungaflutningum mun líklega hafa áhrif á ofangreindar áætlanir hvað varðar val á breidd vega, uppbyggingu og val á slitlagi. Þessir þættir munu valda því að framkvæmdakostnaður verður hærrí en nú er gert ráð fyrir. Mögulega þarf að flýta framkvæmdum á samgönguáætlun á ofangreindum vegarköflum. Jafnframt þarf að gera ráð fyrir að endurbyggja þurfi kafla af Hringvegi sem ekki eru komnir á áætlun. Ætla má að kostnaður við endurbyggingu núverandi vegarkafli í 9m breiðan veg með malbiki geti verið á bilinu 80-200 m.kr. á hvern km af vegi háð umfangi. Áætluð heildarupphæð gæti numið allt að 7,0 ma. kr. miðað við verðlag ársins 2022 miðað við 108 ferðir með efni. Kostnaðarauki vegna fyrirhugaðrar aukinnar þungaumferðar gæti numið um 30-50% af heildarupphæðinni eða um 2 - 3,5 ma.kr. Endurmat framkvæmdaraðila gerir ráð fyrir helmingi færri ökuferðum á sólarhring með efni eða 54 ferðum á sólarhring. Það er mat Vegagerðarinnar að kostnaðarauki vegna þeirrar umferðaraukningar gæti verið um 15-30% af áætlaðri heildarupphæð eða um 1 – 2 ma.kr.



Kostnaður vegna viðhalds slitlaga á hvern km er við núverandi aðstæður áætlaður á 1-1,5 m. kr. á ári. Æskilegt væri að malbika lengri kafla fyrir en áætlanir gera ráð fyrir ganga áætlanir um þungaflutninga vegna námuvinnslu eftir. Gera má ráð fyrir að kostnaður vegna viðhalds á slitlagi aukist þar sem viðhald á malbiki er kostnaðarsamara en viðhald á klæðingu. Viðhaldskostnaður á umræddri leið getur orðið 2,5-3,5 m. kr. á ári á hvern km af vegi. Þá er miðað við að yfirborð sé malbik og að endingartími þess sé 12 ár.

Eins og fyrr segir hefur Vegagerðin sérstakar áhyggjur að aukinni þungaumferð á þjóðvegum um þéttbýli. Með nýrri brú yfir Ölfusá og uppbyggingu Þorlákshafnarvegjar má beina umferð út fyrir þéttbýlið á Selfossi. Lengra er í framkvæmdir fram hjá þéttbýlinu í Vík en þar eru byggingar innan veghelgunarsvæðis meðfram þjóðvegi.

Ofangreindur kostnaður er gróf áætlun og miðað er við verðlag árs 2022. Óvissa er veruleg þar sem líkön og útreikningar Vegagerðarinnar gera ekki ráð fyrir slíkri aukningu þungaumferðar sem hér um ræðir.

Síða 5/5

## Niðurstaða

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. Mikilvægt er að ástand vega verði ásættanlegt fyrir fyrirhugað viðbótarlag samkvæmt umhverfismatskýrslu.

Til að tryggja viðunandi ástand vegakerfisins þyrfti að flýta framkvæmdum sem lagðar hafa verið til á samgönguáætlun, endurbyggja stærri hluta Hringvegjar og auka fjármagn til viðhalds.

Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á umferð verði verulega neikvæð en ekki nokkuð neikvæð eins og segir í matskýrslu. Vegagerðin kallar eftir frekara samráði og samvinnu við framkvæmdaraðila.

Vegagerðin

Virðingarfyllst

f.h. Vegagerðarinnar

Guðmundur Valur Guðmundsson,  
framkvæmdastjóri Þróunarsviðs

SGB/EBH/MSJ/EFJ/BHJ/PS/KHGu

## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

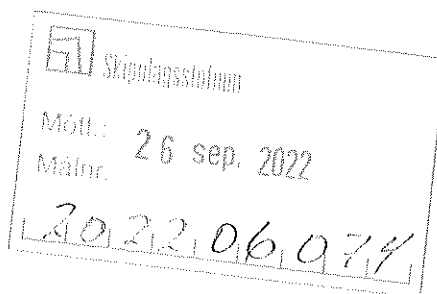
---

**Frá:** Black Crust Pizzeria <blackcrustpizzeria@gmail.com>  
**Sent:** mánudagur, 26. september 2022 22:46  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Athugasemdir við umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi sem EP Power Minerals hafa lagt fram.

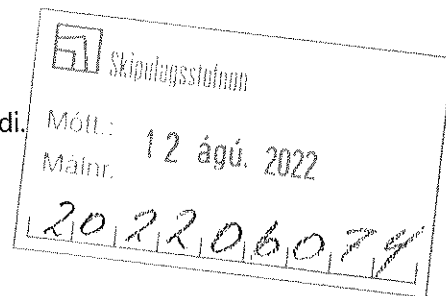
### Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi

Undirritaður rekur veitingastaðina Black Crust Pizzeria og Soup Company í Vík. Vík í Mýrdal er einn af þremur vinsælustu áfangastöðum ferðamanna á Íslandi. Flestir ferðamenn sem sækja Ísland heim koma til að skoða ósnortna náttúru landsins. Jöklarnir, fjöllin, fossar og svartir sandar hafa allt í bland gríðarlegt aðdráttarafl. Ferðaþjónusta í Vík er ein aðal atvinnugreinin. Hún hefur skapað ótal störf síðustu árin og sækir fólk í að flytja til Víkur til að lifa og starfa því svæðið er einstakt og mikla vinnu að hafa í tengslum við hana. Undirritaður telur að þungaflutningar vegna vikurvinnslu fari ekki saman við þá uppbyggingu í ferðaþjónstu sem hefur átt sér stað í Vík síðustu ár. Slík framkvæmd muni einvörðungu hafa neikvæð áhrif á rekstrargrundvöll ferðaþjónstu í Vík sem og á samfélagið allt.

Virðingarfyllt,  
Daníel Óliver Sveinsson  
301085-3119  
7789717



**Frá:** Friðrik Erlings <fridrik07@gmail.com>  
**Sent:** laugardagur, 13. ágúst 2022 14:09  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Umsögn um skýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi.  
**Flokkar:** Vistað í OneCRM; 202206074  
**One:** -1



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. Enda bærust engar athugasemdir. Eðlilega ekki. En nú má sjá umhverfismatsskýrslu frá Eflu á vef Skipulagsstofnunar, [skipulag.is](http://skipulag.is)  
Frestur til athugasemda er til 26. september 2022.

Skýrslan uppfyllir áreiðanlega allar kröfur verkfræðilegrar hugsunar, og lagabókstafs um umhverfismat, en það er hrollvekjandi að sjá að íbúar á Suðurlandi virðast ekki vera hluti af því umhverfi sem þessi tröllaukna starfsemi hefur mögulega áhrif á. Auðvelt er að benda á hið augljósa, að fasteignaverð í þéttbýlum á Suðurlandi mun hríðfalla þegar malartrukkar æða gegnum Vík, Hvolsvöll, Hellu og væntanlega Selfoss, á nokkurra mínútna fresti allan sólarhringinn, árið um kring.

Í skýrslunni metur Efla það svo að aukning umferðar og hljóðvistar vegna malartrukkanna hafi „Nokkuð neikvæð áhrif“ eða svosem miðlungs áhrif, miðað við að flokkarnir fyrir ofan heita: „Talsverð neikvæð áhrif“ „Veruleg neikvæð áhrif“ og „Óvissa.“ - Hér hefur framkvæmdaraðilinn, Steag Power Minerals, augljóslega fengið að setja fingrafarið sitt í skýrsluna. Heilbrigð skynsemi segir að slík tröllaukin viðbót umferðar á Suðurlandsvegi hafi veruleg óvissuáhrif; í besta falli verulega neikvæð áhrif. Allt annað er fals og lygi.

Úr kafla 5.5.5. Lýsing á áhrifum bls. 80:

„Miðað við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári eru það 107 ferðir yfir sólarhringinn, eða rúmlega 3 ferðir fyrir hvern vörubíl. Unnið verður á þrískiptum vöktum svo þessar 107 ferðir dreifast yfir allan sólarhringinn, að meðaltali þýðir það ný ferð á um korters fresti allan sólarhringinn. Ein ferð þýðir fullur bíll til Þorlákshafnar og tómur til baka, það munu því vörubílar fara um veginn á um 7-8 mín fresti.“

Ef Norðmenn geta reist olíuborpalla í Norðursjó, þá ættu Íslendingar að geta reist pall úti fyrir Mýrdalssandi þar sem sandinum yrði dælt beint í skip. Geti Íslendingar það ekki, þá er rétt að leita tilboða í það verk erlendis frá, því þessi aukning umferðar á Suðurlandsvegi er fullkomlega galin frá öllum sjónarmiðum: efnahagslegum, umferðaröryggislegum, félagsfræðilegum og mannvistarfræðilegum, svo nokkur atriði séu nefnd - og ætti með fullum rétti að vera „pólítískur ómöguleiki.“

Núverandi ríkisstjórn hefur verið dugleg að skipta sér af allskyns málum er varða hina ýmsu hliðar almannaheilla, mannréttinda ofl. og ítrekað hafa ýmsir ráðherrar stigið fram opinberlega til að ræða sérstök mál, -jafnvel málefni einstaklinga- til verja ýmsar ákvarðanir eða jafnvel gagnrýna samráðherra sína. Nú þegar allir íbúar á Suðurlandi eiga von á slíkum hamförum sem lýst er fjálglega í skýrslunni - þá er þögnin algjör. Og af einhverjum dularfullum ástæðum þegja allir sveitarstjórnarmenn þunnu hljóði.

Meira úr kafla 5.5.5. Lýsing á áhrifum bls. 80:

„Þó að hver bíll um sig muni hafa óveruleg áhrif þá magnast áhrifin upp þegar 30 slíkir eru á ferðinni á hverjum degi. Bílarnir eru langir sem mun erfiða framúrakstur fyrir aðra bíla og takmarka skyggni fram á veginn fyrir þá sem á eftir koma. Samkvæmt reglugerð 155/2007 mega vörubílar með tengivagn mest vera 18,75 m á lengd, til samanburðar mega rútur mest vera 15 m á lengd. Skv. umferðarlögum 77/2019 er hámarkshraði flutningabíla á leiðinni 90 km/klst utan þéttbýlis á vegum með bundnu slitlagi (annar 80 km/klst) en 50 km/klst í þéttbýli, er það sami hámarkshraði og gildir um alla aðra umferð.“

Meira úr sama kafla, bls 81.

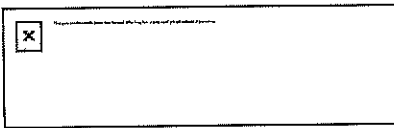
„Fyrir íbúa og aðra í nágrenni flutningsleiðarinnar þá má búast við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá, mismikilli eftir því hve nálægt veginum umræddur aðili sé. Þó keyrt sé hægt þegar farið verður í gegnum þéttbýli þá eru vörubílar af þessari stærð ekki heppilegir til innanbæjaraksturs.“

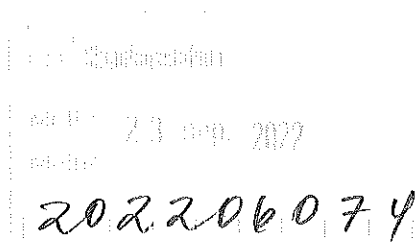
Geta lesendur séð fyrir sér fyrstu ferðahelgina í júní á Suðurlandsvegi? Verslunarmannahelgina? Eða hina linnulausu sumarumferð bílaleigubíla, fólksbíla íbúa, ferðapjónustubíla, jeppa, rúta, hljólreiðamanna, vélhjóla - að ekki sé talað um aðra atvinnu-umferð á Suðurlandsvegi, s.s. traktora, hestakerra, vöruflutningabíla, reglulegra bílalesta til og frá Landeyjarhöfn [o.sv.fr](http://o.sv.fr) að ónefndum lögreglu-, slökkviliðs og sjúkrabílum í neyðarakstri.

Heilbrigð skynsemi segir að þessari trukkaumferð megi ekki undir nokkrum kringumstæðum hleypa á Suðurlandsveg. Svo nú er það spurningin, hvort heilbrigða skynsemi sé nokkurs staðar að finna hjá þeim yfirvöldum sveitarfélaganna og landsins sem hafa með þetta mál að gera. Annars er ekki útilokað að íbúar á Suðurlandi reisi götuvígi og stöðvi alla umferð um Suðurlandsveg. Efnistakan í slíka aðgerð almennings á Suðurlandi gerir ekki kröfur um umhverfismat.

Virðingarfyllt,  
Friðrik Erlingsson

**Friðrik Erlingsson**  
Verkefnastjóri Oddafélagsins  
Sími: 863 7004





Vík í Mýrdal  
25.09.2022

Berist til:  
Skipulagsstofnun

Vegna:

Athugasemd við umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi sem EP Power Minerals hafa lagt fram.

Sem fasteignaeigandi á allmörgum eignum í Vík þá mótmæli ég fyrirhuguðum flutningum á vikri frá Mýrdalssandi um þjóðveg 1 í gegn um Vík. Við Austurveg 15 og Austurveg 25 stendur húsnaði okkar örfáa metra frá þjóðveginum 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. Ég óttast, ef gefið verður leyfi fyrir þessum gríðarlegu þungaflutningum allan sólarhringinn, verði óíbúðarhæft í þessum íbúðum sem eru næst þjóðveginum vegna hljóðmengunnar og hristings sem skapast oft af þungaumferð sem þessari. Einnig ber að lýta til áhrifa sem sem vikurflutningarnir í gegnum þorpið munu hafa á lækkun fasteignaverðs á svæðinu.

Að því sögðu þá hvetjum við Skipulagsstofnun til að hafna því alfarið að þessi þungaumferð fari um þorpið Vík í Mýrdal.

Virðingafyllst,  
fh. Pís ehf. (eignarhaldsfélag)

Elías Guðmundsson

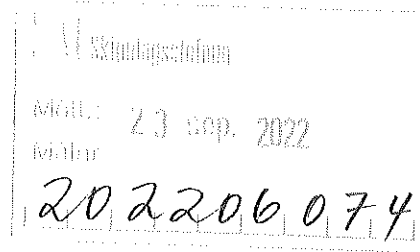
Eigandi og framkvæmdastjóri

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)



## Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi

Til kynningar er umhverfismatsskýrsla vegna efnistöku á Mýrdalssandi. Skriflegar umsagnir skulu berast Skipulagsstofnun eigi síðar en 26. september 2022.

Undirritaður rekur Hótel Vík í Mýrdal, VíkApartments, Ströndin restaurant og Víkurskála. Fyrirtækið sem rekur er E Guðmundsson ehf. Við höfum verið í starfsemi í Vík síðan 2007. Við erum með gistirými fyrir 260 gesti og veitingahlutinn tekur talsvert meira til sín. Nýting hefur verið mjög góð undanfarin ár að frá töldu covid ári.

Vík í Mýrdal er vinsæll áfangastaður ferðamanna allt árið um kring og er ferðaþjónusta ein megin atvinnugreinin í Vík í Mýrdal. 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 árstíðasveiflan er minni á Suðurlandi en annars staðar á landinu. Um 40% þessara gesta dvöldu yfir nótt í Vík. Ein helsta ástæða heimsóknar á svæðið var *náttúra og fegurð staðar* og flestir ætluðu í *gönguferð* eða *fuglaskoðun*. Yfir 90% gesta kom til Víkur á bílaleigubíl eða öðrum ferðamáta á eigin vegum.<sup>1</sup>

Undirritaður hefur kynnt sér fyrirhugaða framkvæmd eins og henni er lýst í matsskýrslunni og mat framkvæmdaraðila á áhrifum hennar. Undirritaður telur að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á starfsemi hótelsins, sem og ferðaþjónustu í Vík og gerir því þær athugasemdir sem nánar er fjallað um hér að neðan.

Í matsskýrslunni kemur fram að aðalvalkostur feli í sér efnistöku á allt að 1 milljón tonna af vikri árlega sem fluttur verði landleiðina til Þorlákshafnar til útflutnings. Tímarammi verkefnisins er heil öld.

Fram kemur að unnið verði alla daga vikunnar nema á sunnudögum og lögbundnum frídögum, allan ársins hring nema mánaðarhlé í kringum áramót. Miðað er við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári, allan sólarhringinn, samtals 214 ferðir á dag. Það þýðir að á tæplega 7 mínútna fresti mun flutningabíll keyra um Vík stærstan hluta ársins, ýmist fulllestaður eða tómur. Ætla má að bíllinn verði með tengivagn sem getur verið allt að 18,75 m á lengd.

Undirritaður telur að umferð í slíku umfangi muni hafa verulega neikvæð áhrif á samfélagið í Vík til langs tíma.

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.

<sup>1</sup> <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/kannanir/atta-stadir-2018/rmf-vik-2018.pdf>

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.

## Efnistaka

Í matsskýrslunni kemur fram að aðkoma að efnistökusvæðinu á Mýrdalssandi verði um gamla þjóðveginn, sem helst sé nýttur af ferðamönnum á leið í Hafursey eða að Kötlujökli. Vegurinn er á sandi alla leiðina en til greina komi að klæða veginn með bundnu slitlagi. Annar valkostur sé að tengjast þjóðvegi 1 um gamla veginn að Hjörleifshöfða. Samkvæmt matinu kallar aðkoman á úrbætur á gatnamótunum við þjóðveg 1.

Í matinu kemur fram að efnistökusvæðið verði sýnilegt frá þjóðvegi 1. Einnig að það verði greinilegt úr austurhluta Hafurseyjar. Fjallgöngufólk á Hafursey muni sjá umsvifin og verði fyrir ásýndaáhrifum.

Aðkomuvegurinn er sýnilegur fjallgöngufólki á Hafursey, einkum vegna gróðursins við hann. Umferð flutningabíla mun fanga athyglina og auka neikvæð áhrif af veginum á upplifun göngufólksins. Möguleg rykmengun og vélahljóð munu ýta undir áhrifin og raska þeirri kyrrð sem einkennir svæðið í dag. Í dag er vegurinn er fáfarinn en stöðug umferð flutningabíla mun umbylta upplifun ferðamanna á svæðinu sem einkum leitast eftir kyrrð og einstakri sýn á víðáttu landslagsins. Í matinu kemur fram að til greina komi að hafa vinnuvélar í dökkum litum til að minnka sýnileika þeirra. Undirritaður telur að það sé ekki síður hreyfing ökutækja, umferðarhljóð og rykmökkur sem geti raskað upplifun ferðamanna.

Framkvæmdaraðili metur að áhrif á landslag og ásýnd séu óverulega neikvæð, einkum vegna þess að yfirborð svæðisins breytist lítið, það einfaldlega lækki en verði áfram dökkur flatur sandur. Ef lítið er til tímaramma verkefnisins má ætla að um verulegt vanmat sé að ræða og óvíst hvenær aðeins *dökkur flatur sandur* einkenni landið. Næstu öldina mun svæðið einkennast af efnisvinnslu og -flutningum er, sem líklegt til að hafa neikvæð áhrif á upplifun á svæðinu og draga úr aðdráttarafli þess. Ímynd svæðisins getur laskast og þar með grundvöllur ferðapjónustunnar sem er ein aðal atvinnugreinin í Mýrdalshreppi.

## Umferð

Í umhverfismatinu er fjallað um hlutfallslega aukningu umferðar á flutningsleið framkvæmdarinnar. Ekki er fjallað um hver þolmörk tiltekinna svæða eru gagnvart aukinni umferð. Umferðarpungi á þjóðveginum í gegnum Vík er nú þegar verulegur og hefur töluverð áhrif á öryggi, sem og upplifun, þeirra sem búa og dvelja í Vík. Mat framkvæmdaraðila er að heildaráhrif á umferð séu nokkuð neikvæð. Undirritaður telur að um verulegt vanmat sé að ræða, einkum í þéttbýlinu í Vík, þar sem að við núverandi umferð bætist flutningabíll með tengivagn á tæplega 7 mínútna fresti allan sólarhringinn. Svo virðist sem áhrifamatið taki aðeins til flutningsleiðarinnar sem heildar, þó fjallað sé um það í matinu að vörubílar af þessari stærð séu ekki heppilegir til innanbæjaraksturs og að búast megi við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá. Tekið er undir að þá fullyrðingu en svo virðist sem vægi þess þáttar sé lítil í sjálfu áhrifamatinu. Áhrif af umferðaraukningu á þjóðvegi utan og innan þéttbýlis eru gjörólík, ekki síst þegar um svo umfangsmikil farartæki er að ræða. Í umhverfismatinu er bent á að stór og þung ökutæki hafi meiri áhrif en sambærilegur fjöldi fólksbíla. Hafa ber einnig í huga að áhrif slíkra farartækja eru umtalsvert meiri þegar ekið er um þéttbýli í miklu návígi við fólk og byggingar.

Í umhverfismatinu er talið mögulegt að umferð vörubíllanna muni hægja á annarri umferð, s.s. í hlykkjóttu og bratta veginum yfir Reynisfjall og í þéttbýlinu, þar sem búast má við að umferðin sé hægari og jafnvel stopp á álagstímum yfir daginn. Í matinu er því talið ólíklegt að keyrt verði á leyfilegum hámarkshraða í gegnum þéttbýli, auk þess sem hringtorg og/eða hraðahindranir hægi á allri umferð. Í matinu kemur einnig fram að fyrir íbúa og aðra í nágrenni flutningsleiðarinnar megi búast við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá, mismikilli eftir því hve nálægt veginum umræddur aðili sé. Ekkert er fjallað um þá röskun sem getur orðið á daglegum athöfnum og starfsemi í þéttbýli vegna umferðartafa og áhættu fyrir bæði akandi og gangandi vegfarendur. Byggðin í Vík er beggja vegna þjóðvegarsins og munu bæði íbúar og gestir þurfa þvera veginn til að við daglegar athafnir.

Gríðarlegur fjöldi ferðamanna ferðast um Suðurlandið og austur fyrir Vík. Í umhverfismatinu kemur fram að framúrakstur sé mun erfiðari þegar um svo langa bíla er að ræða og skyggni fram á veginn fyrir þá sem á eftir koma sé takmarkað. Ekki er fjallað um það í matinu að þessir flutningabílar verða á akreinum í báðar áttir þannig að vegfarendur munu einnig mæta flutningabíl á korters fresti. Það mun auka verulega á slyshættu við framúrakstur. Ætla má að ákveðinn hluti ferðamanna muni veigra sér við að ferðast á þessu svæði.

Framkvæmdaaðili hyggst ekki að ráðast í sérstakar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á umferð aðrar en að endurbæta gatnamót aðkomuvegar við þjóðveg 1 á Mýrdalssandi og telur ekki þörf á öðrum endurbótum á leiðinni.

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. Aukin umferð þungflutninga mun einnig hafa talsvert neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda á þjóðveginum og þannig hafa áhrif á búsetuskilyrði og rekstrargrundvöll ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi.

### Hljóðvist í Vík

Í umhverfismatinu kemur fram að líklegt sé að hávaði frá þjóðveginum sé nú þegar til ama í Vík og að því sé unnið að því að finna honum aðra leið í gegnum þéttbýlið. Skv. gildandi aðalskipulagi og kynntri vinnslutillögu að endurskoðuðu aðalskipulagi Mýrdalshrepps er gert ráð fyrir að nýr þjóðvegur liggja að austan frá hringtorginu vestan Hótel Krúu 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.<sup>2</sup> Færsla þjóðvegarsins 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.

Fram kemur í matinu að heildarbreyting í hljóðstigi í Vík verði ekki mikil en að mögulega verði áhrifin greinilegri sökum þess að hluti flutninganna verði að næurlagi, þegar umferð er öllu jöfnu lítil. Einnig muni umferð um hringtorg og hraðahindranir og breytingar á umferðarhraða framkalla aukinn hávaða og að slíkur hávaði sé hlutfallslega meiri frá stórum flutningabílum en fólksbílum. Í matinu kemur einnig fram að reiknað sé með að umferð muni aukast jafnt og þétt á næstu árum og því muni hlutur vikurflutninganna í heildarumferð fara stöðugt minnkandi og áhrifin dvína. 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. Ferðaþjónustan er

<sup>2</sup> <https://www.vik.is/is/allar-frettir/adalskipulag-myrdalshrepps-2021-2033>



sérlega viðkvæm fyrir slíkum áhrifum. Það á ekki síst við um hótél- og gistinguþjónustu, þar sem gestir vænta næturkyrðar.

### **Loftgæði**

Í umhverfismatinu er fjallað um að umferð sé uppspretta loftmengunar en áhrifin séu líklega breytileg eftir árstíðum og veðurfari og því hvort bílar séu almennt á nagladekkjum. Á stilltum sumardögum þegar álagstími er í umferðinni megi búast við að útblástur bíla sem mjakist hægt í gegnum þéttbýli hafi áhrif á loftgæði í nánast umhverfi. Fram kemur einnig að þungir bílar slíti vegum mun meira en minni bílar. Áhrifin verði líklega breytileg eftir árstíðum og veðurfari og því hvort bílar séu almennt á nagladekkjum.

Í umhverfismatinu kemur fram að vikurflutningurinn verði hrein viðbót við núverandi umferðaráhrif. Fram kemur einnig að flutningabílar munu ganga fyrir dísel, a.m.k. til að byrja með. Í matinu er þó ekki fjallað sérstaklega um áhrifin á loftgæði í þéttbýli, s.s. í Vík. Mat framkvæmdaraðila er að heildaráhrif á loftgæði verði óverulega neikvæð. 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. Áhrif á ferðþjónustu í Vík geta því verið nokkuð neikvæð.

### **Útivist og ferðamennska**

Í umhverfismatinu kemur fram að ekki verði nein röskun á ferðamannstöðum og svæðum, aðgengi að þeim stöðum verði annað hvort óbreytt eða betra, möguleikar til nýtingar á þeim í framtíðinni breytist ekki, fjöldi ferðamanna sem verði fyrir áhrifum sé ekki mikill. Það sé því mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á útivist og ferðamennsku séu óverulega neikvæð. Fram kemur að þeir framkvæmdaðættir sem búast megi við að hafi helst áhrif á útivist og ferðamennsku er efnistakan sjálf á Mýrdalssandi, sem verði sýnileg fjallgöngufólki sem gengur á Hafursey. Einnig að umferð á aðkomuveginum hafi áhrif á ferðafólk á leið að Hafursey og Kötlujökli eða Hjörleifshöfða sunnan þjóðveggar.

Undirritaður vekur athygli á að ferðþjónusta er ein megin atvinnugreinin í Mýrdalshreppi. Í Vík í Mýrdal er rekin öflug ferðþjónusta, s.s. hótél-, veitinga- og afþreyingarekstur sem skapar mikilvægan grundvöll fyrir fjölbreytta ferðþjónustu í hreppnum og á stærra svæði. Eins og áður hefur komið fram er hótél- og gistinguþjónusta sérlega viðkvæm fyrir þeirri röskun sem vikurflutningarnir er líklegir til að valda. Áhrif á ferðþjónustu geta því verið víðtæk og verulega neikvæð. Áhrifin eru einnig til afar langs tíma.

## Lokaorð

Undirritaður telur að framkvæmdin eins og henni er lýst í umhverfismatsskýrslunni muni hafa verulega neikvæð áhrif á rekstrargrundvöll ferðaþjónustu í Vík, sem og samfélagið allt. Í okkar fyrirtæki eru yfir 120 starfsmenn að jafnaði og búsetuskilyrði eru gríðarlega mikilvæg þar sem flest okkar fólk er aðflutt. Framkvæmdin mun að öllum líkindum hafa neikvæð áhrif á búsetuskilyrði í Vík.

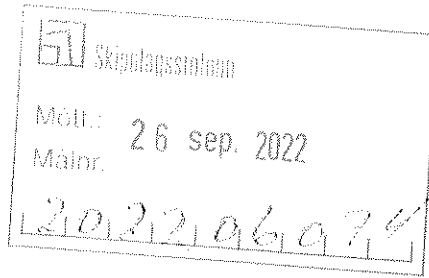
Framkvæmdin er líkleg til að skaða ímynd svæðisins og raska þeirri upplifun sem ferðamenn sækjast eftir á svæðinu. Helsta atvinnuuppbygging hefur verið í ferðaþjónustu undanfarið og skiptir það vöxt og viðhald samfélagsins gríðarlegu máli eins og flestum er ljóst sem til svæðisins þekkja. Með því að leyfa þessa efnistöku og flutninga því fylgjandi sbr.fyrirliggjandi gögn, þá er verið að sóa meiri hagsmunum fyrir minni.

Vík í Myrdal, 29.09.2022

FH. E Guðmundsson ehf.

Elías Guðmundsson

Eigandi og framkvæmdastjóri



23. september 2022

## Efni: Athugasemdir við Umhverfismat – Efnistaka á Mýrdalssandi

Í tengslum við umhverfismat Eflu á Efnistöku á Mýrdalssandi vill Arctic Adventures koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

*Í skýrslunni kemur fram eftirfarandi: „Ekki verður nein röskun á ferðamannstöðum og svæðum, aðgengi að þeim stöðum verður annaðhvort óbreytt eða betra, möguleikar til nýtingar á þeim í framtíðinni breytast ekki, fjöldi ferðamanna sem verður fyrir áhrifum er ekki mikill, vegalengdir að ferðamannastöðunum hlaupa á kílómetrum og ekki er bein sjónlína á milli. Það er því mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á útivist og ferðamennsku eru óverulega neikvæð.“*

Ferðaþjónusta sem byggir á upplifun af ósnortinni náttúru er grundvöllur fyrir byggðinni sem byggst hefur upp í Vík í Mýrdal og nágrenni. Þungaflutningar og efnistaka fara ekki saman með ferðaþjónustu.

Þrátt fyrir að ekki sé bein sjónlína að fyrirhuguðum framkvæmdum frá núverandi ferðamannastöðum þá er ljóst að ferðamenn munu verða mjög varir við efnistöku. 7,5 mínútur á milli flutningabíla (ásamt annarri umferð sem nú þegar er til staðar), meira sandfok og breytt ásýnd 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. Það leiðir að lokum til þess að færri koma, færri hafa atvinnu og byggðin verður brothætt. Það verða allir ferðamenn sem heimsækja suðurströndina fyrir áhrifum af þessari framkvæmd og því er um mjög mikla áhættu að ræða fyrir íslenskt samfélag. Ferðaþjónusta er ein af grunn atvinnugreinum þjóðarinnar og sérstaklega á þessu svæði.



Það er mikil áhætta sem er tekin ef leyfa á efnistöku á þessu svæði þar sem svæðið byggir að öllu leyti á ferðþjónustu.

Athyglisvert er að ekki sé leitað til ferðþjónustuaðila á svæðinu við gerð umhverfismatsins (alla vega er ekki vitnað í þá) eins og framkvæmdaraðilann sem leggur sjálfur mat á á áhrifin á útivist og ferðamennsku og segir þau óveruleg. Áhrif af framkvæmdinni munu verða talsverð, ekki aðeins mun náttúran láta á sjá heldur mun framkvæmdin hafa neikvæð áhrif á samfélagið.

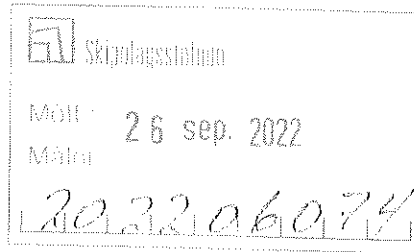
Áhrif á loftslag heimsins er samkvæmt útreikningum í skýrslunni jákvætt og verður það ekki dregið í efa. Þó er ljóst að áhrif á losun Íslands mun aukast því um mengandi framkvæmd er að ræða fyrir Ísland sem aftur hefur neikvæð áhrif á þá ímynd sem byggð hefur verið upp af Íslandi sem hreinu landi með ósnortinni náttúru.

Einnig má benda á að áætlað er að svæðið sem treystir í dag algjörlega á ferðþjónustu og önnur störf sem tengd eru henni fái 20 störf við þessa framkvæmd. Það er lítil ávinningur sé horft til þess hversu mörg störf ferðþjónustan hefur skapað og áhættusamt að fórna þeim ávinningi sem verður raunin með framkvæmdinni.

Fyrir hönd Arctic Adventures hf.

*Gréta María Grétarsd.*

Gréta María Grétarsdóttir, forstjóri



Vík í Mýrdal  
26.09.2022

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi.

Undirritaður er fasteignaeigandi að Austurvegi 10 í Vík í Mýrdal. Austurvegur 10 stendur við Þjóðveg 1 sem liggur gegnum þorpið í Vík. Austurvegur 10 er einbýlishús og þar er fólk með fasta búsetu allt árið um kring.

Í skýrslunni er fjallað um efnistöku á Mýrdalssandi sem nemur um 1 milljóna tonna af vikri á hverju ári. Hugmyndin er að flytja vikurinn um Þjóðveg 1 til Þorlákshafnar til útflutnings. Fram kemur að efninu verði ekið frá Mýrdalssandi um Þjóðveg 1 alla daga ársins nema sunnudaga, rauða daga og að hlé verði gert um áramót í mánuð. Þá standa eftir um 280 dagar sem gera 214 ferðir á dag. Það þýðir að á tæplega 7 mínútna fresti keyrir stór vörubíll með tengivagn gegnum Víkurþorp.

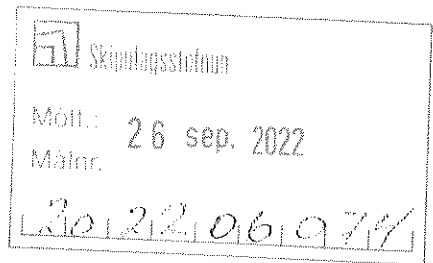
Í skýrslunni er talað um að íbúar og aðrir í nágrenni verði fyrir truflun af völdum flutningabíla gegnum þorpið en ekkert er fjallað um þá truflun, röskun eða hættu sem kann að skapast fyrir aðra umferð og þá sérstaklega gangandi. Í Vík er byggð báðu megin við Þjóðveginn og þurfa því íbúar oft að fara yfir veginn til að sækja þjónustu, vinnu, skóla eða í öðrum erindagjörðum.

Í skýrslunni er talað um breytingu á hljóðstigi í Vík og mögulega verði áhrifin einhver þar sem umferð verður allan sólarhringinn. Ekkert er fjallað um hvort umferð hafi áhrif á svefngæði hjá íbúum sem búa við veginn eða hvort umferð og ónæði geti haft áhrif á fasteignaverð húsnaðis við hann.

Undirritaður telur að framkvæmdin eins og henni er lýst í umhverfismatsskýrslunni muni hafa verulega neikvæð áhrif á íbúa í Vík og fasteignaeigendur. Ónæði af umferð allan sólarhringinn hefur mögulega áhrif á svefngæði íbúa ásamt því eru líkur á að fasteignaverð húsnaðis við Þjóðveg 1 muni lækka sökum þess. Framkvæmdin mun því hafa neikvæð áhrif á búsetuskilyrði í Vík.

---

Virðingarfyllt  
Guðjón Þorsteinn Guðmundsson  
Katlitrack ehf.  
Austurvegi 16  
870 Vík



Til þeirra sem málið varða,

Eftir að hafa lesið umhverfismatsskýrsluna varðandi efnistöku á Mýrdalssandi, verðum við að viðurkenna að við höfum þónokkrar áhyggjur af afleiðingunum ef framkvæmdin fær leyfi.

Þetta er gríðarlega stórt verkefni, sem mun hafa afleiðingum á umhverfi og fólk sem býr á Suðurlandi langt fram í tímann, jafnvel á kynslóðir sem eru ekki enn þá fæddar. Umhverfismatsskýrslan er umfangsmikil, en það eru samt nokkur mikilvæg atriði sem hafa ekki verið nefnd, og en nokkur atriði þar sem við leyfum okkur að vera mjög ósammála höfundum, sérstaklega hvað varðar áhrif á umferð þegar efni er flutt frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar.

Óháð því hvaða leið er valin mun umferð af þessari stærðargráðu hafa miklar afleiðingar öll samfélögin á leiðinni, hvort sem er Hvolsvöll og Hellu, Stokkseyri og Eyrabakka, eða Selfoss og Þorlákshöfn. Hér er talað um að truckur er sendur af stað frá Mýrdalssandi á 15 mínútna fresti allan sólahring alla daga ársins, og snúa við með sömu tíðni. Og þetta á vegum sem eru nú þegar undir álagi með mikilli umferð.

Það kemur fram í skýrslunni að eina leiðin frá Mýrdalssandi á Árborg er á Þjóðvegi 1, og að hann er einbreiður allan leið. Svo er talað um nokkra leiðir í gegnum Árborg. Bláa leiðin fer af Þjóðveginum við Þjórsá og beint í gegnum Gaulverjabæ og þéttbýlið á Stokkseyri, og síðan framhá Eyrabakka. Í skýrslunni kemur fram að vegurinn á þessi leið gæti alls ekki tekið við svona miklum umferð, og að það eru nokkur hættuleg gatnamót á leiðinni, sérstaklega á Eyrabakka. Rauða leiðin fer beint í gegnum aðalgötunni á Selfossi, þar sem það er nú þegar meira umferð en vegurinn er hannaður fyrir. Gula leiðin fer framhá Selfoss, en vegurinn þar er ómalbikaður, og gæti ekki tekið við umferð á þessu stigi. Græna leiðin er ekki hægt að nota ennþá, því vegurinn er ekki tilbúinn, og á þeirri leið væri líka vandamál með hættuleg gatnamót.

Samt stendur á blaðsíðu 82 í umhverfismati: "Ekki er fyrirhugað að ráðast í sérstakar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á umferð aðrar en að endurbæta gatnamót aðkomuvegar við þjóðveg 1 á Mýrdalssandi í samráði við Vegagerðina. Ekki er talin þörf á öðrum endurbótum á leiðinni."

Sem íbúar í Árborg, sem notum daglega þá vegi sem eru talað um hér, og sjáum áhrifin sem núverandi umferð hefur, 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 öllum daglega og liggur frá Stokkseyri til Selfoss virðist ekki þola núverandi umferðarpunga og er farið að sjá á honum verulega þó svo að ný klæðning var sett á hann fyrir um ári síðan.

Annað sem er talað um í skýrslunni er hljóðmengun. Hér er vísað í kröfum til hljóðstigs 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 truckur keyra í gegnum þéttbýli á 7 mínútna fresti. Á blaðsíðu 89 í skýrslunni kemur fram að það kemur til greina að takmarka hraða flutningabíla innan þéttbýli og "þegar flutningabílar sem ganga fyrir öðrum umhverfisvænni orkugjöfum, t.d. vetni, verða raunhæfur möguleiki, mun EPPM skoða það alvarlega að skipta út díselknúnum flutningabílunum. Það ætti að minnka áhrif á hljóðvist umtalsvert." Ekki er hægt að segja hvort það mun taka 2, 10 eða 50 ár að skipta út díselknúnum flutningabílunum, og þess vegna hversu lengi íbúar á leiðinni mundi þurfa að lifa með hávaða.

Í skýrslunni er tekið mat af hvað umferðin á leiðinni er umfangsmikil í dag, og hversu mikið þetta verkefni mun bæta við, en 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 og að stöðug umferð flutningabíla allan sólahringinn mun auka verulega á hana.

Ekki hefur heldur verið tekið tillit til þess hvaða efnahagslegar afleiðingar aukin umferðapungu 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 samfélögin okkar.

Umferðin ein og sér mun hafa miklar neikvæðar afleiðingar fyrir lífsgæði fólks og fyrir efnahagslífið, bæði á vettvangi einkaaðila og sveitafélaga í mörg ár fram í tímann. 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 flutningabíllar keyra á 7 mínútna fresti gegnum þorpið og skerða umferðaröryggi verulegar fyrir börn og gangandi. Auk þess mun verkefnið vinna námuvinnsla á 10 hektara stóru svæði í miðju fallegustu náttúru Íslands, og fyrir hvað? CO2 reikningur þýsks stór fyrirtækis lítur aðeins betur út og sveitafélagið sem selur jörðina fær góða útborgun. Í okkur augum er það ekki verðsins virði.

Með bestu kveðjur

Hákon Valur Haraldsson, verkfræðingur MSc, íbúi á Stokkseyri

Pernille Ahlmann Jensen, eðlisfræðingur PhD, íbúi á Stokkseyri

## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

**Frá:** Hjalti Sigmundsson <hjaltis@rst.is>  
**Sent:** fimmtudagur, 18. ágúst 2022 14:18  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Efnistaka á Mýrdalssandi - umsögn  
**Viðhengi:** Rafknúnir atvinnubílar.pdf

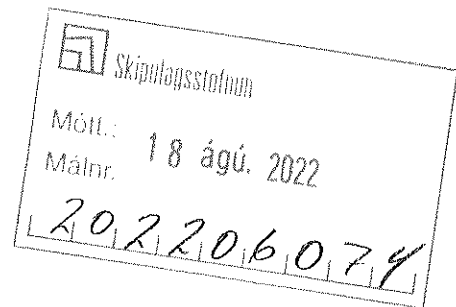
Það kemur mér á óvart að hvergi sé minnst á þann möguleika að nota rafknúna flutningabíla í stað dísil bíla, sérstaklega í ljósi þess að RST Net hefur kynnt EP Minerals og Eflu fyrir áformum sínum um uppbyggingu megavatta hleðslustöðva í Þorlákshöfn. Þróun á nýjum megavatta hleðslustaðli (Megawatt Charging System eða MCS, sjá [hér](#)) er í fullum gangi, reiknað er með að staðallinn verði tilbúinn árið 2024. Nú þegar eru uppi áform í Evrópu um uppsetningu megavatta stöðva sem verða komnar í rekstur árið 2024 (sjá til dæmis [hér](#)).

Miðað við gefnar forsendur um fjölda bíla og akstursfjarlægð í fullum afköstum má áætla að flutningabílar þurfi um 3,5 milljónir lítra af olíu á hverju ári sem hefur skaðleg áhrif á umhverfið og rímar illa við loftslagsmarkmið stjórnvalda. Eldsneytiskostnaður, miðað við 300 kr. á lítra, nemur því um einum milljarði króna á hverju ári. Ef allir bílarnir myndu keyra á rafmagni þyrfti um 12,5 GWh af raforku á ári. Fyrst að vetnisbílar voru nefndir í matskýrslunni er við hæfi að benda á að ef bílarnir væru vetnisknúnir þyrfti að minnsta kosti tvöfalt meiri orku en ef þeir væru rafknúnir vegna þess að orkutap er mun meira hjá vetnisbílum en rafbílum (sjá nánar [hér](#)). Að knýja bílana á raforku myndi lækka eldsneytiskostnað um helming sem réttlætir herra innkaupaverð á rafbílum og uppbyggingu innviða og hleðslustöðva. Innviðirnir munu einnig nýtast öðrum flutningsaðilum á svæðinu, sem munu aukast umtalsvert á næstu árum.

Ég legg til að möguleiki á nýtingu rafknúinna flutningabíla verði tekinn alvarlega til skoðunar, því það er ekki eins fjarstætt og flestir halda (sjá yfirlit um framboð rafmagns flutningabíla í viðhengi). Ég hef því sent tölvupóst á Julian Halker hjá EP Minerals þar sem ég óskaði eftir að við myndum skrifa undir sams konar viljayfirlýsingu og undirritaður var við önnur frumkvöðlafyrirtæki, sem sérhæfa sig í vetnislausnum, þess efnis að flutningabílar sem ganga fyrir rafmagni verða raunhæfur möguleiki, muni EP Minerals skoða það alvarlega að skipta út díselknúna flutningabílunum.

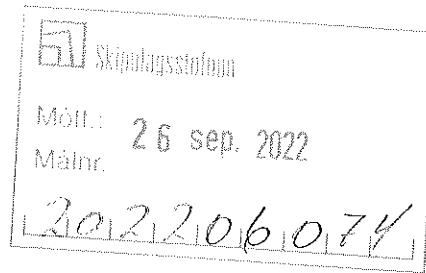
Bestu kveðjur / Best regards,  
**Hjalti Sigmundsson**  
Verkefnastjóri orkuskiptalausna  
*Hagfræðingur MSc.*

RST Net ehf, Álfhelli 6, 221 Hafnarfjörður  
+354 577-1050 | +354 787-2007 | [hjaltis@rst.is](mailto:hjaltis@rst.is) | [www.rst.is](http://www.rst.is)





Berist til:  
Skipulagsstofnun



Vík í Mýrdal  
20.09.2022

Efni:

**Athugasemdir við umhverfismatskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi sem EP Power Minerals hafa lagt fram.**

Meðfylgjandi eru athugasemdir ferðaþjónustufyrirtækisins Katlatrack ehf. í Vík í Mýrdal. Starfsemi Katlatrack felst í jöklaferðum á breyttum hópferðabifreiðum og buggy-bílum að þjóðlendunni Kötlujökli, sem stendur norðan við Mýrdalssand, þar sem fyrirhuguð námuvinnsla er.

Undirritaður hefur af því verulegar áhyggjur að áform þessi muni hafa gríðarlega neikvæð áhrif á það frumkvöðlastarf sem unnið hefur verið í atvinnuuppbyggingu og afþreyingu við þjóðlenduna Kötlujökul. Líklegt er að svo umfangsmikil starfsemi muni hafa veruleg áhrif á upplifun ferðamanna á þessu svæði sem einkennist af víðáttu og kyrrð.

Nokkur ferðaþjónustufyrirtæki starfa á svæðinu og þjófða upp á afþreyingarferðir inn að Kötlujökli allt árið um kring. Áætla má að þessi starfsemi skapi í dag á milli 40-50 heilsársstörf, auk afleiddra starfa. Þessi uppbygging á þjónustu við ferðamenn hefur styrkt grunnstoðir Mýrdalshrepps og samfélagið í Vík. Í dag er þetta stærsta afþreyingarþjónusta sem í boði er frá Vík.



Ferðaþjónustubifreiðar við Kötlujökul

Í samantekt umhverfismatskýrslunnar segir um umhverfisáhrif á útivist og ferðamennsku (bls. 7):

*„Ekki verður nein röskun á ferðamannstöðum og svæðum, aðgengi að þeim stöðum verður annaðhvort óbreytt eða betra, möguleikar til nýtingar á þeim í framtíðinni breytast ekki, fjöldi ferðamanna sem verður fyrir áhrifum er ekki mikill, vegalengdir að ferðamannastöðunum hlaupa á kílómetrum og ekki er bein sjónlína á milli. Það er því mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á útivist og ferðamennsku eru óverulega neikvæð.“*

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 og byggir á návígi við ósnortna náttúru og friðsæld þessa stórbrotna og einstaka svæðis. Virðing og umhyggja fyrir svæðinu er því höfð að leiðarljósi og fer námuvinnsla þar engan veginn saman. Í skýrslunni kemur fram að fjöldi ferðamanna sem verði fyrir áhrifum sé ekki mikill. Það er rangt mat, því fjöldinn sem þarna fer um á degi hverjum getur numið nokkrum hundruðum. Ferðaþjónustan er ein stærsta atvinnugreinin í hreppnum og því ætti að skoða sérstaklega áhrif framkvæmdarinnar á hana. Svo

virðist sem þáttur ferðaþjónustunnar sé verulega vanmetinn í framlagðri umhverfismatsskýrslu. Allt bendir til að framkvæmdin muni hafa gríðarleg áhrif á þá starfsemi sem er á svæðinu.

Í kafla 5.6.6 í matsskýrslunni kemur fram að á Mýrdalssandi verði stunduð efnistaka þar sem í dag sé engin starfsemi. Einnig er í skýrslunni tilgreint að staðsetning efnistökusvæðisins sé fjarri umferð og byggð. 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, en þeir leggja einmitt áherslu á náttúrupplifun. Mati á áhrifum framkvæmdarinnar á þætti eins og upplifun, fágæti landslags, náttúru, náttúruminjar og sögu svæðisins er ábótavant í skýrslunni. Auk þess er æskilegt, þegar um svo umfangsmikla framkvæmd er að ræða, að meta einnig áhrif á ásýnd Íslands og ímynd þess í stóra samhenginu og til langs tíma.



*Séð yfir fyrirhugað námusvæði frá Kötlujökli.*

Í kafla 4.2 í skýrslunni eru tilgreindir þeir umhverfisþættir sem eru líklegir til að verða fyrir áhrifum af framkvæmdinni, en menningarminjar og saga eru ekki þar á meðal og er sá þáttur því ekki metinn. Rétt er að benda á að fyrirhugaðar framkvæmdir rjúfa gamla þjóðleið sem enn er í notkun og hafa þannig áhrif á menningarsögu svæðisins.

Gamli þjóðvegurinn yfir Mýrdalssand sem fyrirhugað er að nýta sem aðkomuveg að efnistökusvæðinu, er gömul þjóðleið og hefur til dagsins í dag verið notaður sem vegur að þjóðlendu Íslendinga. Margir keyra veginn að sumarlagi enda stórkostlegt landslag og miklar andstæður þegar komið er austur að

Hafursey, sem er ekki ólík Mælifelli norðan Mýrdalsjökuls. Iðagrænt móbergsfjall, Hafursey, sem stendur á svörtum sandinum. Hestamenn nýta einnig þennan veg til að komast ríðandi yfir Mýrdalssand. Nýting vegarins varðar því hagsmuni allra Íslendinga.

Gamli þjóðvegurinn er gamall ríkisvegur og hefur síðustu ár verið þjónustaður og viðhaldið af þeim fyrirtækjum sem á jöklinum starfa. Fram kemur í matsskýrslunni að vegurinn sé í eigu og umsjón EP Power Minerals. Rétt er að benda á að gamli þjóðvegurinn um Mýrdalssand var tekinn í notkun 1955 þegar hlaup kom í Múlakvísi og brú við Selfjall tók af í flóðinu. Sá vegur var byggður upp af íslenska ríkinu og notaður þar til nýr vegur um Mýrdalssand var tekinn í notkun upp úr 1990. Ekki verður annað séð en að íslenska ríkið hafi keypt vegstæðið yfir Mýrdalssand þegar farið var í veglagningu árið 1955. Ekki er hægt að finna í neinum gögnum að ríkið hafi endurselt vegstæðið eða veginn. Vafi leikur því á eignarhaldi EPPM á gamla þjóðveginum og hvort þeir hafi rétt á að rjúfa hann þar sem fyrirhugað námusvæði liggur.

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 náttúrufegurð og kyrrð; hvorki á framkvæmdatíma vegagerðar né á vinnslutíma efnistöku.

Í kafla 5.5 er fjallað um umferð og áhrif hennar á tiltekna þætti. Fram kemur að miðað sé við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári og að ferðirnar verði 107 í hvora átt, yfir allan sólarhringinn, sem þýði að vörubílar muni fara um veginn á um 7-8 mín fresti. Engin umfjöllun er um áhrif þessarar umferðar á upplifun ferðamanna sem leið eiga um veginn að þjóðlendunni, þar sem stöðugur straumur þungaflutninga verður. Ekki er heldur fjallað um áhrif á öryggi ferðamanna á þessari leið. Ljóst er áhrifin verða talsverð enda vegurinn að stærstum hluta einbreiður.

Í matsskýrslunni er tilgreint að efnistökusvæðið sé ekki sýnilegt frá Kötlujökli og hafi ekki áhrif á ferðaþjónustu og upplifun ferðamanna á jökulinn. Það er þó fjarri lagi, eins og myndir 5.13 til 5.16 í matsskýrslunni gefa til kynna. Þegar gengið er upp á jökulinn við Moldheiði þá blasir fyrirhugað námusvæði við. Efnistökusvæðið mun jafnframt sjást vel frá þjóðvegi 1. Frá ánni Skálm að Dýralækjarskerjum blasir námusvæðið við fyrir norðan veginn. Námusvæðið mun sjást ofan af Höfðabrekkuheimum á leið inn í Þakgil, á leið inn að Kötlujökli, ofan af Hjörleifshöfða og svo mætti lengi telja. Einnig mun það blasa við öllum þeim sem um gamla þjóðvegin fara hvort sem er akandi, gangandi eða ríðandi. Sýnileiki svæðisins er því vanmetin í umhverfismatinu en ekki ofmetin eins leitt er líkum að í skýrslunni.

Í skýrslunni er einnig tilgreint að sýnileiki efnistökusvæðisins sjálfs muni ekki breytast mikið en að þar verði aðstaða fyrir starfsmenn, færiband og hleðslustöð ásamt vinnuvélum. Sökum staðsetningar, þ.e. legu í landinu og fjarlægðar frá umferð og byggð, þá verði sýnileiki vinnuvéla og mannvirkja á efnistökusvæðinu afar takmarkaður og að svo til eingöngu fjallgöngufólk á Hafursey sjái umsvifin og verði fyrir ásýndaáhrifum. Helst séu það skærgulur litur vinnuvéla sem verði sýnilegur og því komi til greina að hafa þær dökklitaðar eins og sandinn. 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 náttúrukyrrðinni á Kötlujökli. Að sama skapi mun rykmengun frá starfsemi fanga athyglina og raska

Því stórbrotna útsýni sem er af jöklinum. Í skýrslunni kemur fram að hætta á rykmengun sé einkum bundin við þurrviðri en það er einmitt þegar yfirsýn yfir sandinn og víðáttuna er sem best.



Í kafla 3.1.1 í matsskýrslunni segir:

*“Það er mikilvægt markmið EPPM að framkvæmdin sé unnin í sátt og samlyndi við heimamenn og mun EPPM leggja sig fram um að koma fram við landið og íbúa af virðingu.”*

Þetta er því miður ekki reynsla undirritaðs síðastliðin tvö ár, en hótanir hafa borist frá forsvarsmönnum EPPM um gjaldtökur og lokanir að þjóðlendunni Kötlujökli. Lítið bendir til þess að framhaldið verði með öðrum hætti en það sem á undan hefur gengið.

*Gróinn sanddalur sem stendur sunnarlega á fyrirhuguðu námusvæði á Mýrdalssandi. Í þessum gróna dal er að finna vatnsuppsrettu.*

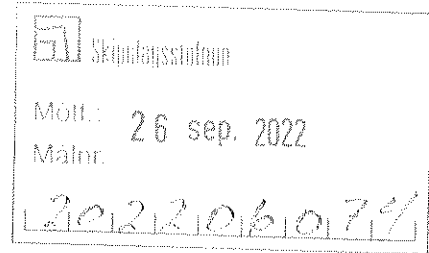
Undirritaður telur að áhrif af efnistöku á Mýrdalssandi, eins og henni er lýst í umhverfismatsskýrslunni, muni hafa verulega neikvæð áhrif á umhverfið og muni þannig kippa stoðum undan þeirri ferðaþjónustu sem byggð hefur verið upp og stunduð er á svæðinu. Ferðaþjónusta er ein megin atvinnugreinin í Mýrdalshreppi og því mun framkvæmdin geta haft víðtæk áhrif á samfélagið í heild. Efnistaka í svo miklu umfangi, bæði í tíma og rúmi, getur haft varanleg neikvæð áhrif á landsvæðið og jafnvel landið í heild.

---

Virðingarfyllt  
Guðjón Þorsteinn Guðmundsson  
Katlatrack ehf.  
Austurvegi 16  
870 Vík

Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

Sent með tölvupósti á: [skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)  
Afrit: Sveitafélagið Ölfus og Mýrdalshreppur



Reykjavík, 25. september 2022

### Efni: Matsskýrsla um efnistöku á Mýrdalssandi

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér ofangreinda matsskýrslu. Stjórn Landverndar bendir á að samtökin standa nú fyrir undirskriftasöfnun gegn efnistökkunni<sup>1</sup> og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Aðal tilgangur mats á umhverfisáhrifum er að varpa ljósi á raunveruleg áhrif framkvæmda á umhverfið svo almenningur sem og opinberir leyfisveitendur hafi góðar forsendur til að meta áhrif framkvæmdar og starfsemi á samfélag, náttúru og umhverfi til bæði skemmri og lengri tíma.

Stjórn Landverndar telur, að verkfræðistofan Efla sem annaðist gerð umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi fyrir framkvæmdaaðila, hafi fallið í þá gryfju að leggja áherslu á að réttlæta framkvæmdina. Dæmi um þetta er algjör skortur á umfjöllun um svifryksmyndun vegna slits á vegum og umfjöllun um útivist, val á viðmiðum við að reikna út kolefnisspor og undanbrögð í umfjöllun um áhrif á landslag, ásýnd og jarðmyndanir.

### Almennar athugasemdir

#### Áhrif metin of væg eða ýkt

Verkfræðistofan Efla fyrir hönd framkvæmdaaðila metið alla neikvæða umhverfisþætti framkvæmdarinnar sem lítilvæga en þá jákvæðu sem mjög mikilvæga. Ítrekað hafa verkfræðistofur fyrir hönd framkvæmdaaðila metið umhverfisáhrif framkvæmda mjög væg. Sagan hefur sýnt að álit Skipulagsstofnunar er oftast á þá leið að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar séu mun alvarlegri en verkfræðistofa/framkvæmdaaðili hafa metið.

Reynslan sýnir að það er löngu tímabært að breyta fyrirkomulagi mats til að bæta úr þessum alvarlega ágalla. 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 mótis við væntingar viðskiptavinarins (framkvæmdaaðila) um fjárhagslegan ávinning. Skipulagsstofnun verður að vera vakandi fyrir þessu og þyrfti að beita sér fyrir því að lögum um umhverfismat verði breytt á þann veg að sá sem framkvæmir mat á umhverfisáhrifum njóti meira sjálfstæðis. 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.

Það er ekki hlutverk matsskýrslu að réttlæta framkvæmd heldur skal þar koma skýrt fram hver umhverfisáhrif af framkvæmdinni eru. Í þessu tilviki verða áhrif á landslag, ásýnd og jarðmyndanir

<sup>1</sup> Áskorun: Höfnum námuvinnslu á Mýrdalssandi og Þrengslum. - Landvernd

óneitanlega mikil og óafturkræf þar sem mikið magn jarðefna er fjarlægt og flutt úr landi, og því ekki hægt að komast að þeirri niðurstöðu að þau séu óveruleg, eins segir í matsskýrslu.

#### *Mótvægisáðgerðir og valkostir*

Stjórn Landverndar telur að framkvæmdaaðili sýni mjög lítinn vilja í verki til að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar þar sem engir valkostir eru lagðir fram nema um aðrar akstursleiðir og engar mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar. Aðrir valkostir gætu verið aðrir efnistökuáðir, mun minni efnistaka eða áframhaldandi notkun á kolaösku úr kolaorkuverum. Jafnframt ætlar framkvæmdaaðili ekki að leggja í neinar mótvægisáðgerðir vegna kolefnislosunar, sandfoks, hljóðmengunar, slits á vegum eða svífryksmyndunar vegna umferðar. Framkvæmdaaðili ætlar sér að nýta innviði landsins til þungaflutninga án þess að greiða fyrir það meira en skatt af eldsneyti. 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. Framkvæmdaaðili hefur ekki farið á ábendingum Landverndar við matsáætlun að skoða möguleika á að skipa efninu út beint frá Kötlutanga og draga þannig úr þeim áhrifum landflutninga.

#### *Skipulag*

Skipulagshlið málsins er óleyst. Mýrdalshreppur getur ekki gefið út framkvæmdaleyfi til framkvæmdaaðila fyrir en aðalskipulagi hefur verið breytt til samræmis við þá gríðarlegu efnistöku sem framkvæmdaaðili stefnir að og deiliskipulag fyrir svæðið gefið út (bls. 25). 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. Ellegar mun umferð þungaflutninga um þorpið í Vík verða mest áberandi einkenni staðarins. 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. Það eru vafalaust margir í báðum sveitafélögum, Ölfusi og Mýrdalshrepp, auk sveitarfélaga þar á milli, sem ekki vilja að sveitafélagi þeirra verði breytt í þungaflutningasvæði eða námuvinnslusvæði.

#### **Sértækar athugasemdir**

##### *Losun gróðurhúsalofttegunda*

Ástæða framkvæmdarinnar er að sögn framkvæmdaaðila að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá notkun á steinsteypu með því að draga úr notkun á sementsklinkers. Í dag er dregið úr nokkun á semnetsklinkers með því að nota kolaösku frá kolaorkuverum en bruni kola þarf að fara mjög hratt minnkandi í heiminum til þess að afstýra verstu hamförum hættulegra loftslagsbreytinga. Fullyrt er að vikurinn á Mýrdalssandi komi í stað kolaöskunnar sem íblöndunarefni (bls.17 og 26 í matsskýrslu). Verkfræðistofan hefur fyrir hönd framkvæmdaaðila reiknað út að komi vikurinn á Mýrdalssandi í stað sementsklinkers muni draga verulega úr losun gróðurhúsalofttegunda þar sem framleiðsla á honum losar mikið af gróðurhúsalofttegundum. Þetta stenst ekki skoðun. 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. 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<sup>2</sup>. Kolaaska verður því á markaðnum í miklu magni næstu tvo áratugi hið minnsta í Evrópu og í heiminum amk. til 2060<sup>3</sup>. Stjórn Landverndar vill beina því til framkvæmdaaðila 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. Það væri í anda hringrásarhagkerfisins, myndi spara mikla losun gróðurhúsalofttegunda og væri auk þess staðsett mun nær væntanlegum kaupendum á meginlandi Evrópu.

Stjórn Landverndar telur því að Skipulagsstofnun þurfi að yfirfara útreikninga í matsskýrslu um væntan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda af framkvæmdinni og taka tillit til þess að vikurinn kemur í stað úrgangsefnis frá kolaorkuverum sem verða til taks hið minnsta næstu tvo áratugin en ekki sementsklinkers nema óbeint. Því er efnistaka upp á 1 milljón tonna af vikri óraunhæf og í raun í andstöðu við markmiðið um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda næstu tvo áratugin.

Framkvæmdaaðili virðir að vettugi þau neikvæðu áhrif sem framkvæmdin mun hafa á losun gróðurhúsalofttegunda frá Íslandi og ætlar sér ekki einu sinni að kolefnisjafna losun frá flutningum innanlands. Losun af flutningum eingöngu áætla framkvæmdaaðili 48 þús tonn CO<sub>2</sub>e (bls. 101) á ári, eða yfir 10% af þeim 364 þúsund tonna samdrætti sem ríkisstjórnin ætlar sér að eigi sér stað í losun frá samgöngum á landi árið 2030<sup>4</sup>. Framkvæmdaaðili ætlar ekki í neinar mótvægisáðgerðir við þessu og virðist ekki hafa kynnt sér framfarir í vöruflutningum með kolefnislágum orkugjöfum eins og metan og rafmagn. Eingöngu kemur fram í matsskýrslu að ef framkvæmdaaðila þyki fýsilegt að skipta yfir í vetnisbíla, sem eru skemmst á veg komnir í þróun og alla innviði skortir á Íslandi, munu þeir gera það.

Þá virðist heimildum ekki bera saman um magn losunar frá sementsframleiðslu. Framkvæmdaaðili tiltelur mun hærri losun en aðrar heimildir sem tilgreina 590 kg/tonn sement<sup>5</sup>.

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.

Mikilvægasta áðgerðin 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<sup>6</sup>. Með tilliti til þess að vikurinn getur ekki komið í stað sementsklinkers, 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.

#### *Uppbygging atvinnu*

Á bls. 28 er tekið fram að við full afköst verði til 20 störf á Mýrdalssandi og 105 tengd akstri. Áhrifin á samfélagið í Vík geta orðið mjög neikvæð en nú þegar hefur þurft að flytja inn mikið vinnuafli erlendis

<sup>2</sup> [Europe's coal exit - Europe Beyond Coal : Europe Beyond Coal \(beyond-coal.eu\)](https://www.beyond-coal.eu/)

<sup>3</sup> [China Wants To Go Carbon-Neutral — And Won't Stop Burning Coal To Get There : NPR](https://www.npr.com/2021/03/23/974844111/china-wants-to-go-carbon-neutral-but-wont-stop-burning-coal)

<sup>4</sup> [Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum - Aðgerðir íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030 \(stjornarradid.is\)](https://www.stjornarradid.is/loftslagsmalum-aðgerðir-íslenskra-stjórnvalda-til-að-stuðla-að-samdrætti-í-losun-gróðurhúsalofttegunda-til-2030)

<sup>5</sup> <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20430779.2011.579357>

<sup>6</sup> <https://www.mckinsey.com/industries/chemicals/our-insights/green-growth-avenues-in-the-cement-ecosystem>

frá til að sinna störfum í ferðapjónustu við Vík. Stöðug umferð flutningabíla allan sólarhringinn mun breyta ásynd og friðsæld þorpsins til hins verra. Framkvæmdin dregur því úr lífsgæðum og aðdráttarafli þorpsins fyrir ferðafólk og getur því haft neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi sem fyrir er. Því gæti framkvæmdin fækkað störfum í Mýrdalshreppi en ekki fjölgað þeim.

#### *Valkostir*

Í kafla 3.3.1 á að fjalla um aðra valkosti en því miður fullnægir matsskýrsla framkvæmdaraðila ekki skilyrðum laga um valkostagreiningu. Hér hefði þurft að gera ráð fyrir valkostum þar sem um er að ræða m.a. minni efnistöku, geymslu á kolaösku á næstu árum í Evrópu til að eiga sem íblöndun í sement og aðra staði til efnistöku og að taka efnið beint út í skip frá Mýrdalssandi með dælingu frá Kötluanga. Stjórn Landverndar telur því að Skipulagsstofnun verði að hafna matsskýrslunni 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 efnið sem í hlut á.

#### *Truflun*

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 færibaldi í hleðslustöð, hleðslustöð sem getur hlaðið tvo flutningabíla samtímis, ásamt starfsmannaaðstöðu, rotþró, borholu og uppbyggðum vegum. Um verður því að ræða verulega mikla starfsemi á áður óróskuðu svæði sem veldur mikilli truflun. Auk þess er hættu er á olíuslysi, bæði á leiðinni og frá olútanki sem verður á efnistökusvæði bls. 37. Þessi hættu er ekki metin í matskýrslu.

#### *Umhverfisáhrif – gróður*

Ónefndir sérfræðingar komast að annarri niðurstöðu en vistgerðakort NÍ segir til um um gróðurfur 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.

Stjórn Landverndar mótmælir því sem fram kemur á bls. 52 um að áhrif á gróður verði tímabundin. Fjarlægja á gríðarlegt magn af jarðefnum, mikil hættu 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.

#### *Umhverfisáhrif- fuglalíf*

Á bls. 55 í matskýrslu 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.

#### *Umhverfisáhrif – jarðmyndanir*

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 (sjá tilvísun á bls. 52). 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.



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.

#### *Umhverfisáhrif – landslag og ásýnd*

Gríðarleg áhrif verða á landslag og ásýnd og þar með á útivist og ferðaþjónustu. Mikil og mjög sýnileg atvinnustarfsemi á svæði þar sem áður var engin starfsemi hefur gríðarleg áhrif. Gögn sem lögð eru til grundvallar eru eingöngu skýrsla verkfræðistofu og ljósmyndir, en frekari gagna þarf að afla fyrir svo stórtækt inngríp í íslenska náttúru.

Starfsemin 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. Þær síðast töldu eru gríðarlega áhrifaríkar þar sem gengið er um óbyggðir og náttúrufegurð og víðsýni er með eindæmum. Námuvinnslan hefur því afar neikvæð áhrif á landslag og ásýnd hið minnsta næstu 100 árin. Þá hefur stóðug umferð flutningabíla allan sólarhringinn neikvæð áhrif á landslag og ásýnd um allt Suðurland. Meta þarf áhrif starfseminnar á Mýrdalssandi en ekki bara efnistöskuna sjálfa. Umfjöllun efst á bls. 73 bendir til að framkvæmdaaðili og Efla geri sér ekki grein fyrir þessu, m.a. þar sem rætt er um rykmengun af akstri vörubíla en ekki umferðina sjálfa. 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.

Stjórn Landverndar hafnar því alveg, af ástæðum sem að ofan eru taldar, að áhrif á landslag og ásýnd verði óveruleg, heldur verða þau veruleg neikvæð.

#### *Umhverfisáhrif – umferð*

Það vantar nauðsynlegar upplýsingar um svifryksmengun frá akstri vörubíla allan sólarhringinn um mjög umferðapung svæði. Svifryksmengun vegna slits á vegum er margfalt meiri vegna svo þungra bíla heldur en fólksbíla og því eru áhrifin miklu mun meiri heldur en hlutfall af núverandi umferð segir til um, þó það hlutfall sé auðvita mjög hátt vegna aðeins einnar framkvæmdar. Þungaflutningar á 7-8 mínútna fresti eru mjög þyngjandi fyrir vegakerfið. Ekki er hægt að miða við fjölda ökutækja því áhrif þungaflutninga á vegakerfið og mengun eru verri í veldisvexti. Þannig getur einn flutningabíll með 80% hleðslu valdið sliti á við 9.000 fólksbíla<sup>7</sup>. Hér skortir verulega á raunsanna umfjöllun í matskýrslu.

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.

Neðst á bls. 81 er því haldið fram að ekki sé um neinn annan valkost að ræða en að fara með þungaflutninga þá leið sem framkvæmdaaðili hefur valið. Það er rangt því núllkostur er alltaf í boði og einnig að draga verulega úr efnisnáminu. Sjá umfjöllun um valkosti ofar í þessari umsögn.

Eins og áður ætlar framkvæmdaaðili ekki að ráðast í neinar mótvægisáðgerðir vegna efnisnámsins. Hann ætlar samt að fullasta vegakerfið með tilheyrandi svifryksmengun, loftslagsáhrifum og viðhaldskostnaði fyrir íslenska skattborgara. Eins um aðra þætti, er niðurstaða matsins allt of væg, áhrif á umferð verða veruleg en ekki nokkuð neikvæð eins of skýrsluhöfundar halda fram.

<sup>7</sup> 949/135 svar: slit flutningabíla á vegum | Þingtíðindi | Alþingi (althingi.is)

### Umhverfisáhrif – hljóðvist

Bæði efnistakan sjálf en alveg sérstaklega þungaflutningar á þjóðvegi og í gegnum þéttbýli allan sólahringinn veldur mikilli truflun. Framkvæmdaaðili hefur ekki hugsað sér að gera neinar ráðstafanir vegna þessa. Aftur, hlutfall af mestu daglegu heildarumferð eins og fjallað er um í töflu 5.7 er ekki gott viðmið þar sem þungaflutningarnir eru mun hávaðasamari og munu eiga sér stað allan sólahringinn. Þá er það skrytín réttlætning að vandinn sem þungaflutningarnir skapa verði minni með væntri aukinni umferð í framtíðinni (bls. 87). Þessi hugarleikfimi með hlutfallsreikning er í raun broslæg. 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.

Aftur hefur verkfræðistofan komist að allt of jákvæðri niðurstöðu fyrir framkvæmdina í mati sínu á umhverfisáhrifum.

### Umhverfisáhrif - loftgæði

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<sup>8</sup>. Þá getur sandfok orðið verulegt bæði frá flutningum og vinnslu á Mýrdalssandi og í Þorlákshöfn.

Mótvægisáðgerðir sem tilgreindar eru í kafla 5.7.7 eru ekki mótvægisáðgerðir heldur sjálfsagður hlutur af framkvæmdinni. Krefja ætti framkvæmdaaðila um verulega uppgræðslu lands til að hefta sandfok ef af framkvæmdinni verður. Stjórn Landverndar telur samt sem áður að áhrif á loftgæði af framkvæmdinni séu það neikvæð að ekki sé hægt að samþykkja hana. Landvernd bendir á að áhrif af svifryksmengun í þéttbýli hafa ekki verið metin.

### Umhverfisáhrif – útivist og ferðamennska

Í þessum kafla er ekki fjallað um áhrif á útivist, eingöngu um ferðamennsku. 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. Eins og fram hefur komið í kaflanum um landslag og ásýnd, verða áhrif framkvæmdarinnar á útivist á vinsælum gönguleiðum frá Þakgill, á Hjörleifshöfða og Hafursey mjög neikvæð.

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 íslenskri náttúru er heildarupplifun og hávaði og mannvirki eyðileggja þá upplifun. Þessi umfjöllun sýnir að verkfræðistofan fyrir hönd framkvæmdaraðila er ekki fær um að meta áhrif af stórum framkvæmdum á útivist, enda er það ekki gert í þessum kafla. Útivistarmöguleikar skerðast verulega þar sem landslag og ásýnd frá Hjörleifshöfða, Hafursey og gönguleiðum á Mælifell og upp meðfram Kötlujúkli skerðast verulega. Óbyggðaupplifun sem fæst á gönguleiðinni á Mælifell og Austurréttarfréttarleið hverfur.

Hér verður að gera kröfu á framkvæmdaraðila um mótvægisáðgerðir og gera kröfu um að hann fjalli ítarlega um áhrif á útivist en ekki bara ferðapjónustu. Þó útivist og ferðapjónusta séu tengd og neikvæð áhrif á útivist hafi neikvæð áhrif á ferðapjónustu er ekki um sama hlut að ræða.

<sup>8</sup> MergedFile (stjornarradid.is)

Stjórn Landverndar hafnar því að áhrif á útivist og ferðapjónustu af iðnaðarstarfsemi í lítt raskaðri náttúru sem mikið er nýtt til útivistar geti verið annað en verulega neikvæð.

#### *Umhverfisáhrif – loftslag*

Fjallað er um áhrif á loftslag ofar í þessum kafla. Vegna þess að vikurinn á Mýrdalssandi á að leysa kolaösku af hólmi eru útreikningar sem fram koma í þessum kafla um verulega jákvæð áhrif á loftslag í besta falli misvísandi. Hægt er að safna upp kolaösku sem til fellur frá kolaorkuverum næstu árin og því þarf ekki að fara í efnisnám á Mýrdalssandi vegna loftslagsáhrif amk. næstu tvo áratugina. Þá verður að gera lágmarkskröfur um að framkvæmdaaðili kolefnisjafni efnisflutninga, dragi verulega úr umfangi þeirra og skoði af alvöru aðrar leiðir en vetnisbíla til að flytja efni innanlands ef af framkvæmdinni verður.

#### **Lokaorð**

Stjórn Landverndar telur að ávinningurinn af þessari framkvæmd sé mjög lítill amk. næstu áratugina og sé lítið til allra samfélagsþáttu eru áhrif framkvæmda án efa neikvæð. Framkvæmdaaðili ætlar sér að slíta innviðum á kostnað skattborgara án þess að grípa til neinna mótvægisáðgerða, spilla útsýni og upplifun á vinsælum útivistarsvæðum og auka á svifryksmengun í þéttbýlum á Suðurlandi.

Skipulagsstofnun ætti að senda þessa matskýrslu aftur til framkvæmdaaðila og krefja hann um að gera raunverulega valkostagreiningu og skipuleggja mótvægisáðgerðir við þeim neikvæðu umhverfisáhrifum sem framkvæmdin veldur. Gera ætti kröfu um nytja- og kostnaðargreiningu þar sem allir þættir eru teknir með. Þá ætti stofnunin að skoða vandlega þann freistnivanda sem verkfræðistofur eru í þegar kemur að því að meta áhrif framkvæmda á umhverfi en þær komast yfirleitt að því að umhverfisáhrifin séu mun minni en álit Skipulagsstofnunar segir síðan til um.

*Með vinsemd og virðingu,*

*fh. stjórnar Landverndar*

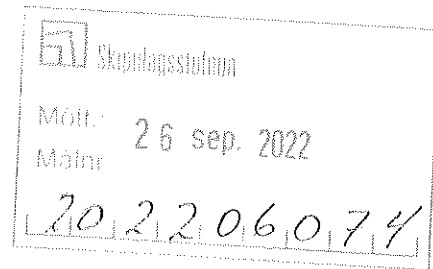
Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri

## Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

[skipulag@skipulag.is](mailto:skipulag@skipulag.is)



Vík í Mýrdal, 26.9.2022

### Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku á Mýrdalssandi

Undirritaður er hóteltjóri á Hótel Kría sem er staðsett í Vík í Mýrdal. Hótel Kría opnaði í júlí 2018 og er með 73 herbergi, veitingastað og bar. Við hótelið starfa að meðaltali 30 starfsmenn allt árið og eru flestir starfsmenn fastráðnir til lengri tíma og eru þar af leiðandi að byggja upp sína framtíð á svæðinu. Nýting herbergja síðustu 12 mánuði er rúmlega 75% eða tæplega 30.000 gestir en þar af eru íslendingar 4%. Það gefur því augaleið að Vík í Mýrdal er vinsæll meðal erlendra ferðamanna sem og Suðurlandið allt og mikil atvinna sem skapast af þeirri þjónustu sem þörf er á fyrir þennan fjölda ferðamanna sem eru að ferðast.

Vík í Mýrdal er vinsæll áfangastaður ferðamanna allt árið um kring og er ferðaþjónusta ein megin atvinnugreinin í Vík í Mýrdal. 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 árstíðasveiflan er minni á Suðurlandi en annars staðar á landinu. Um 40% þessara gesta dvöldu yfir nótt í Vík. Ein helsta ástæða heimsóknar á svæðið var náttúra og fegurð staðar og flestir ætluðu í gönguferð eða fuglaskoðun. Yfir 90% gesta kom til Víkur á bílaleigubíl eða öðrum ferðamáta á eigin vegum.<sup>1</sup>

Undirritaður hefur kynnt sér fyrirhugaða framkvæmd eins og henni er lýst í matsskýrslunni og mat framkvæmdaraðila á áhrifum hennar. Undirritaður telur að framkvæmdin muni hafa verulega neikvæð áhrif á starfsemi hótelsins, sem og ferðaþjónustu í Vík og gerir því þær athugasemdir sem nánar er fjallað um hér að neðan.

Í matsskýrslunni kemur fram að aðalvalkostur feli í sér efnistöku á allt að 1 milljón tonna af vikri árlega sem fluttur verði landleiðina til Þorlákshafnar til útflutnings. Tímarammi verkefnisins er heil öld.

Fram kemur að unnið verði alla daga vikunnar nema á sunnudögum og lögbundnum frídögum, allan ársins hring nema mánaðarhlé í kringum áramót. Miðað er við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári, allan sólarhringinn, samtals 214 ferðir á dag. Það þýðir að á tæplega 7 mínútna fresti mun flutningabíll keyra um Vík stærstan hluta ársins, ýmist

<sup>1</sup> <https://www.ferdamalastofa.is/static/files/ferdamalastofa/kannanir/atta-stadir-2018/rmf-vik-2018.pdf>

fulllestaður eða tómur. Ætla má að bíllinn verði með tengivagn sem getur verið allt að 18,75 m á lengd.

Undirritaður telur að umferð í slíku umfangi muni hafa verulega neikvæð áhrif á samfélagið í Vík til langs tíma.

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.

Ekki er fjallað í matinu um aðra útflutningsleið en um Þorlákshöfn, en leiðin þangað er ein sú umferðaþyngsta á landinu, hún liggur um fjóra þéttbýlisstaði og helstu ferðamannaleiðir landsins.

### Efnistaka

Í matsskýrslunni kemur fram að aðkoma að efnistökusvæðinu á Mýrdalssandi verði um gamla þjóðveginn, sem helst sé nýttur af ferðamönnum á leið í Hafursey eða að Kötlujökli. Vegurinn er á sandi alla leiðina en til greina komi að klæða veginn með bundnu slitlagi. Annar valkostur sé að tengjast þjóðvegi 1 um gamla veginn að Hjörleifshöfða. Samkvæmt matinu kallar aðkoman á úrbætur á gatnamótunum við þjóðveg 1.

Í matinu kemur fram að efnistökusvæðið verði sýnilegt frá þjóðvegi 1. Einnig að það verði greinilegt úr austurhluta Hafurseyjar. Fjallgöngufólk á Hafursey muni sjá umsvifin og verði fyrir ásýndaáhrifum.

Aðkomuvegurinn er sýnilegur fjallgöngufólki á Hafursey, einkum vegna gróðursins við hann. Umferð flutningabíla mun fanga athyglina og auka neikvæð áhrif af veginum á upplifun göngufólksins. Möguleg rykmengun og vélahljóð munu ýta undir áhrifin og raska þeirri kyrrð sem einkennir svæðið í dag. Í dag er vegurinn er fáfarinn en stöðug umferð flutningabíla mun umbylta upplifun ferðamanna á svæðinu sem einkum leitast eftir kyrrð og einstakri sýn á víðáttu landslagsins. Í matinu kemur fram að til greina komi að hafa vinnuvélar í dökkum litum til að minnka sýnileika þeirra. Undirritaður telur að það sé ekki síður hreyfing ökutækja, umferðarhljóð og rykmökkur sem geti raskað upplifun ferðamanna.

Framkvæmdaraðili metur að áhrif á landslag og ásýnd séu óverulega neikvæð, einkum vegna þess að yfirborð svæðisins breytist lítið, það einfaldlega lækki en verði áfram dökkur flatur sandur. Ef lítið er til tímaramma verkefnisins má ætla að um verulegt vanmat sé að ræða og óvíst hvenær aðeins *dökkur flatur sandur* einkenni landið. Næstu öldina mun svæðið einkennast af efnisvinnslu og -flutningum er, sem líklegt til að hafa neikvæð áhrif á upplifun á svæðinu og draga úr aðdráttarafli þess. Ímynd svæðisins getur laskast og þar með grundvöllur ferðaþjónustunnar sem er ein aðal atvinnugreinin í Mýrdalshreppi.

## Umferð

Í umhverfismatinu er fjallað um hlutfallslega aukningu umferðar á flutningsleið framkvæmdarinnar. Ekki er fjallað um hver þolmörk tiltekinna svæða eru gagnvart aukinni umferð. Umferðarþungi á Þjóðveginum í gegnum Vík er nú þegar verulegur og hefur töluverð áhrif á öryggi, sem og upplifun, þeirra sem búa og dvelja í Vík. Mat framkvæmdaraðila er að heildaráhrif á umferð séu nokkuð neikvæð. Undirritaður telur að um verulegt vanmat sé að ræða, einkum í þéttbýlinu í Vík, þar sem að við núverandi umferð bætist flutningabíll með tengivagn á tæplega 7 mínútna fresti allan sólarhringinn. Svo virðist sem áhrifamatið taki aðeins til flutningsleiðarinnar sem heildar, þó fjallað sé um það í matinu að vörubílar af þessari stærð séu ekki heppilegir til innanbæjaraksturs og að búast megi við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá. Tekið er undir að þá fullyrðingu en svo virðist sem vægi þess þáttar sé lítil í sjálfu áhrifamatinu. Áhrif af umferðaraukningu á Þjóðvegi utan og innan þéttbýlis eru gjörólík, ekki síst þegar um svo umfangsmikil farartæki er að ræða. Í umhverfismatinu er bent á að stór og þung ökutæki hafi meiri áhrif en sambærilegur fjöldi fólksbíla. Hafa ber einnig í huga að áhrif slíkra farartækja eru umtalsvert meiri þegar ekið er um þéttbýli í miklu návígi við fólk og byggingar.

Í umhverfismatinu er talið mögulegt að umferð vörubíllanna muni hægja á annarri umferð, s.s. í hlykkjóttu og bratta veginum yfir Reynisfjall og í þéttbýlinu, þar sem búast má við að umferðin sé hægari og jafnvel stopp á álagstímum yfir daginn. Í matinu er því talið ólíklegt að keyrt verði á leyfilegum hámarkshraða í gegnum þéttbýli, auk þess sem hringtorg og/eða hraðahindranir hægi á allri umferð. Í matinu kemur einnig fram að fyrir íbúa og aðra í nágrenni flutningsleiðarinnar megi búast við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá, mismikilli eftir því hve nálægt veginum umræddur aðili sé. Ekkert er fjallað um þá röskun sem getur orðið á daglegum athöfnum og starfsemi í þéttbýli vegna umferðartafa og áhættu fyrir bæði akandi og gangandi vegfarendur. Byggðin í Vík er beggja vegna Þjóðvegarsins og munu bæði íbúar og gestir þurfa þvera veginn til að við daglegar athafnir.

Gríðarlegur fjöldi ferðamanna ferðast um Suðurlandið og austur fyrir Vík. Í umhverfismatinu kemur fram að framúrakstur sé mun erfiðari þegar um svo langa bíla er að ræða og skyggni fram á veginn fyrir þá sem á eftir koma sé takmarkað. Ekki er fjallað um það í matinu að þessir flutningabílar verða á akreinum í báðar áttir þannig að vegfarendur munu einnig mæta flutningabíl á korters fresti. Það mun auka verulega á slyshættu við framúrakstur. Ætla má að ákveðinn hluti ferðamanna muni veigra sér við að ferðast á þessu svæði.

Framkvæmdaaðili hyggst ekki að ráðast í sérstakar mótvægisáðgerðir vegna áhrifa á umferð aðrar en að endurbæta gatnamót aðkomuvegar við Þjóðveg 1 á Mýrdalssandi og telur ekki þörf á öðrum endurbótum á leiðinni.

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. Aukin umferð þungflutninga mun einnig hafa talsvert neikvæð áhrif á öryggi vegfarenda á Þjóðveginum og þannig hafa áhrif á búsetuskilyrði og rekstrargrundvöll ferðaþjónustu í Mýrdalshreppi.

## Hljóðvist í Vík

Í umhverfismatinu kemur fram að líklegt sé að hávaði frá þjóðveginum sé nú þegar til ama í Vík og að því sé unnið að því að finna honum aðra leið í gegnum þéttbýlið. Skv. gildandi aðalskipulagi og kynntri vinnslutillögu að endurskoðuðu aðalskipulagi Mýrdalshrepps er gert ráð fyrir að nýr þjóðvegur liggi að austan frá hringtorginu vestan Hótel 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.<sup>2</sup> Færsla þjóðvegarsins mun því ekki breyta áhrifum af umferð á þessi svæði, þ.m.t. Hótel Kríu.

Fram kemur í matinu að heildarbreyting í hljóðstigi í Vík verði ekki mikil en að mögulega verði áhrifin greinilegrí sökum þess að hluti flutninganna verði að næturlagi, þegar umferð er öllu jöfnu lítil. Einnig muni umferð um hringtorg og hraðahindranir og breytingar á umferðarhraða framkalla aukinn hávaða og að slíkur hávaði sé hlutfallslega meiri frá stórum flutningabílum en fólksbílum. Í matinu kemur einnig fram að reiknað sé með að umferð muni aukast jafnt og þétt á næstu árum og því muni hlutur vikurflutninganna í heildarumferð fara stöðugt minnkandi og áhrifin dvína. 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. Ferðaþjónustan er sérlega viðkvæm fyrir slíkum áhrifum. Það á ekki síst við um hótél- og gistiþjónustu, þar sem gestir vænta næturkyrrðar.

## Loftegæði

Í umhverfismatinu er fjallað um að umferð sé uppspretta loftmengunar en áhrifin séu líklega breytileg eftir árstíðum og veðurfari og því hvort bílar séu almennt á nagladekkjum. Á stilltum sumardögum þegar álagstími er í umferðinni megi búast við að útblástur bíla sem mjakist hægt í gegnum þéttbýli hafi áhrif á loftgæði í nánast umhverfi. Fram kemur einnig að þungir bílar slíti vegum mun meira en minni bílar. Áhrifin verði líklega breytileg eftir árstíðum og veðurfari og því hvort bílar séu almennt á nagladekkjum.

Í umhverfismatinu kemur fram að vikurflutningurinn verði hrein viðbót við núverandi umferðaráhrif. Fram kemur einnig að flutningabílar munu ganga fyrir dísel, a.m.k. til að byrja með. Í matinu er þó ekki fjallað sérstaklega um áhrifin á loftgæði í þéttbýli, s.s. í Vík. Mat framkvæmdaraðila er að heildaráhrif á loftgæði verði óverulega neikvæð. Undirritaður telur að umferð díselknúinna þungflutninga geti haft talsverð neikvæð áhrif á loftgæði í Vík, einkum vegna svífryks vegna vegslits og útblásturs díselbíla. Þeir ferðamenn sem sækja þetta svæði heim, sækjast gjarnan eftir hreinu og heilnæmu lofti. Áhrif á ferðaþjónustu í Vík geta því verið nokkuð neikvæð.

---

<sup>2</sup> <https://www.vik.is/is/allar-frettir/adalskipulag-myrdalshrepps-2021-2033>

## Útivist og ferðamennska

Í umhverfismatinu kemur fram að ekki verði nein röskun á ferðamannstöðum og svæðum, aðgengi að þeim stöðum verði annað hvort óbreytt eða betra, möguleikar til nýtingar á þeim í framtíðinni breytist ekki, fjöldi ferðamanna sem verði fyrir áhrifum sé ekki mikill. Það sé því mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á útivist og ferðamennsku séu óverulega neikvæð. Fram kemur að þeir framkvæmdaþættir sem búast megi við að hafi helst áhrif á útivist og ferðamennsku er efnistakan sjálf á Mýrdalssandi, sem verði sýnileg fjallgöngufólki sem gengur á Hafursey. Einnig að umferð á aðkomuveginum hafi áhrif á ferðafólk á leið að Hafursey og Kötlujökli eða Hjörleifshöfða sunnan Þjóðvegjar.

Undirritaður vekur athygli á að ferðaþjónusta er ein megin atvinnugreinin í Mýrdalshreppi. Í Vík í Mýrdal er rekin öflug ferðaþjónusta, s.s. hótél- og veitingarrekstur sem skapar mikilvægan grundvöll fyrir fjölbreytta ferðaþjónustu í hreppnum og á stærra svæði sem og fjölda starfa. Eins og áður hefur komið fram er hótél- og gistiþjónusta sérlega viðkvæm fyrir þeirri röskun sem vikurflutningarnir er líklegir til að valda. Áhrif á ferðaþjónustu geta því verið víðtæk og verulega neikvæð. Áhrifin eru einnig til afar langs tíma.

## Lokaorð

Undirritaður telur að framkvæmdin eins og henni er lýst í umhverfismatsskýrslunni muni hafa verulega neikvæð áhrif á rekstrargrundvöll ferðaþjónustu í Vík, sem og samfélagið allt. Framkvæmdin er líkleg til að skaða ímynd svæðisins og raska þeirri upplifun verulega sem ferðamenn sækjast eftir á svæðinu. Framkvæmdin mun án efa hafa neikvæð áhrif á búsetuskilyrði í Vík og atvinnuuppbyggingu á svæðinu þar sem ferðaþjónusta er gullegg samfélagsins.

Margrét Mekkin Helgadóttir

Hótelstjóri Hótel Kríu



## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

**Frá:** Ragnar Öundurson <ragnaron@simnet.is>  
**Sent:** mánudagur, 15. ágúst 2022 10:40  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Vikurflutningar frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar

**Flokkar:** Vistað í OneCRM; 202206074  
**One:** -1

Nú eru að hefjast gríðarlegir þungaflutningar frá Hjörleifshöfða til Þorlákshafnar, með vikur til útflutnings. Stór hluti hringvegarins mun "fletjast út" og þjóðin þurfa að borga viðhald hans.

Hönnuðir ættu að skoða náttúrulegar "straumhafnir" sem halda dýpi öldum saman. Straumfjörður á Mýrum vestan Borgarness er eitt besta dæmið. Þar var kaupstaður áður fyrr. Sameiginlegt með straumhöfnum eru miklar "flæður" fyrir innan, sem tryggja höfninni mikinn sjávarfallastraum sem viðheldur dýpinu. Landeyjahöfn hefur engar flæður.

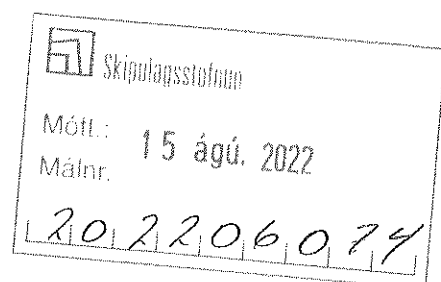
Með suðurströndinni er viðvarandi og ráðandi straumur til vesturs með sandburði. Þeir sem veitt hafa lax í net í gegnum árin vita að sé grjótgarður gerður frá landi út í strauminn myndast yfirþrýstingur þar sem straumurinn fellur á garðinn, en undirþrýstingur neðan við. Afleiðingin er að straumurinn við enda garðsins fær aukinn hraða og leitar inn á við neðan við garðinn. Hann ber með sér sand af þessari ástæðu. Þetta gerist við eystri garð Landeyjahafnar. Aðfallsstraumurinn ber sandinn svo inn í höfnina og á „liggjandanum" sest sandurinn til botns og situr eftir á útfallinu. Höfnin eða innsiglingin grynkar.

Leiðin til að vinna gegn þessu er annars vegar að láta straum falla á mótí aðfallsstraumnum og hins vegar að láta sterkan útfallsstraum viðhalda dýpinu. Eina leiðin til að gera þetta á viðráðanlegu og réttlætanlegu kostnaðarverði er að nýta náttúrulegar flæður. Þær eru við Ingólfshöfða, í Mýrdal og við Holtsós. Spurningin er hvar "náttúrufórni" yrði minnst?

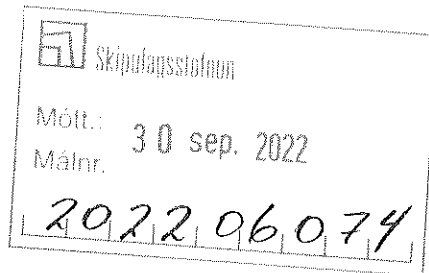
Þetta er auðvitað „hugarflug" án tengingar við kostnaðar- og hagkvæmnisútreikninga. Það er hins vegar nauðsynlegt að fólk skilji vandann til að unnt verði að nálgast raunhæfar lausnir. Að hjakka í sama farinu á ekki að vera valkostur. Að láta svona gríðarlega breytingu, sem vikurflutningarnir verða, afskiptalaus, á ekki heldur að vera valkostur.

Yrði Holtsós fyrir valinu mundi höfnin nýtast Vestmannaeyjum vel.

--  
Kveðja,  
Ragnar Öundurson



Skipulagsstofnun  
Skipulag@skipulag.is  
Borgartún 7B  
105 Reykjavík



30. september 2022

### Efni: Efnistaka á Mýrdalssandi

Þann 11. ágúst 2022 kynnti Skipulagsstofnun umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi á heimasíðu sinni. Skýrslan hefur verið tekin til skoðunar á vettvangi SAF - Samtök ferðaþjónustunnar og vilja samtökin koma eftirfarandi athugasemdum um skýrsluna og fyrirhugaða framkvæmd á framfæri.

Umhverfismatsskýrslan er umfangsmikil enda gríðarlegt magn af efni sem fyrirhugað er að flytja frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar á næstu 100 árum líkt og skýrsla tilgreinir. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>3</sup> og benda rannsóknir til þess að auðvinnanlegur vikur innan þess svæðis sé um 146 milljónir m<sup>3</sup>. Miðað við árlega áætlun um vikurtöku ætti vikurlagið að duga til efnistöku í rúmlega 100 ár.

Áætlað er að nota vikurinn sem íblöndunarefni í sement. Samkvæmt útreikningum Eflu mun árleg vinnsla upp á milljón tonn af vikri minnka losun úr sementi árlega um 842.000 tonn af CO<sub>2</sub>. Það samsvarar losun allra vegasamgangna á Íslandi árið 2020 og því er um að ræða öfluga aðgerð í loftslagsmálum.

Samkvæmt umhverfisskýrslunni er markmið EEPM (framkvæmdaraðila) að framkvæmdin sé unnin í sátt við nærsamfélagið. Áætlað er að við efnistöku skapist 22 tímabundin störf við undirbúninga framkvæmdar, 24 varanlega störf þegar efnistaka hefst og að störfum muni síðan fjölga upp í allt að 135 þegar fullum afköstum er náð. Þar af verða 20 störf á Mýrdalssandi, 105 tengd akstri og flutningum og 10 störf í Þorlákshöfn. Þá búast framkvæmdaraðilar við afleiddum störfum á svæðinu.

Þrátt fyrir væntanleg jákvæð áhrif í loftslagsmálum á heimsvísu og fjölgun starfa á svæðinu þarf að skoða þessa stórhugu framkvæmd í nánara samhengi við þau áhrif sem verða af framkvæmdinni á suðurlandi frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar.

### Samgöngur

#### Áhrif á vegakerfi

Í skýrslu Samtaka iðnaðarins (SI) „Innviðir á Íslandi 2021 – ástand og framtíðarhorfum“ er varpað ljósi á stöðu innviða á Íslandi<sup>1</sup>. Í skýrslunni er fjármögunarþörf innviða metinn og núverandi staða innviða gefin einkunn á bilinu 1-5 eftir ástandi. Miðað við mat skýrsluhöfunda er ástand vegakerfisins og fráveitna verst og fá þessir innviðir

<sup>1</sup> [https://www.si.is/media/\\_eplica-uppsetning/Innvidir-a-Islandi\\_skyrsla\\_opnur.pdf](https://www.si.is/media/_eplica-uppsetning/Innvidir-a-Islandi_skyrsla_opnur.pdf)

ástandseinkunina 2. Samkvæmt skýrslunni er þörf á tafaralausum viðbrögðum í viðhald við vegakerfið og þörfin metin á um 160-180 milljarðar króna.

Þar kemur fram að stórir hlutar þjóðvegakerfisins uppfylla ekki lágmarksviðmið né viðhaldskröfur. Lítil endurnýjun hefur verið á brúm undanfarin ár og stór hluti þeirra standast ekki reglur hvað varðar burðarþol og umferðaröryggi. Sí áætlað að fjárfærsla vegna reglubundins viðhalds þjóðvegakerfisins sé um 15 milljarðar á ári en samkvæmt samgönguáætlun 2020-2034 er áformað að verja um 11 milljarðar ári til viðhalds.

Miðað við áætlanir um efnistöku er ætlunin að 30 flutningabílar, hver um sig um 30 til 35 tonn eigi eftir að keyra milli Mýrdalssands og Þorlákshafnar 280 daga á ári. Ætlunin er að keyra efni allan sólahringinn á korters fresti, en ein ferð er skilgreind sem fullur bíll til Þorlákshafnar og tómur til baka. Því munu flutningabílar fara um veginn á 7 til 8 mínútna fresti og bætast við þann fjölda flutningabíla sem þegar fer um veginn í að flytja fisk og annan vöruflutning.

Ef horft er til áætlaðrar efniskeyslu, fjölda og þyngd bíla, ástand vegakerfisins og fjárfestingu ríkisins í viðhaldi á vegakerfinu er augljóst að áhrif efnistökkunnar á vegakerfið eiga eftir að verða verulega neikvæð. Vegakerfi sem nú þegar er í döpru ástandi og fjármagnað töluvert undir áætlaðri fjármögnunarþörf.

### **Áhrif á umferðaröryggi og nærsamfélag**

*„Áhrif framkvæmdar sem talin eru skerða eða rýra gildi tiltekins eða tiltekinna umhverfisþátta á beinan eða óbeinan hátt eða auka umfang núverandi áhrifa að því marki að þau valda ónæði, óþægindum, heilsutjóni eða auknu raski.“<sup>2</sup>*

Samkvæmt umhverfisskýrslu Eflu munu efnisflutningur hafa nokkuð neikvæð áhrif á umferð. Skilgreining Eflu á neikvæðum áhrifum eru að þau; valda ónæði, heilsutjóni og auknu raski. Flutningnum fylgir aukið álag á vegi, aukinn umferðarþungi og neikvæð áhrif á umferðaröryggi sem nú þegar er ekki næginlega gott á þessari leið. Leiðin er nú þegar einn vinsælasti ferðamannavegur landsins enda nokkrir af vinsælustu áfangastöðum landsins á leiðinni. Í dag annar vegakerfið milli Selfoss og Mýrdalshrepps varla þeirri umferð sem um hann fer.

Vegurinn um Vík er ekki talinn vera til fyrirmyndar. Í mars árið 1999 samþykkti Alþingi þingsályktun um mótun langtímaáætlunar um gerð jarðganga á Íslandi. Í jarðgangaáætlun (Vegagerðin, 2000) segir um svæðið „Hringveginum á suðurlandsundirlendi er Reynisfjall eina verulega misfellan. Snjór er þar stundum til trafala, og leiðin upp á fjallið að vestanverðum, um svonefnda Gatnabrún, er brött.“<sup>3</sup> Í sömu heimild kemur fram að slysatíðni á veginum um Vík væri yfir meðaltali. Hringvegurinn liggur nú um Gatnabrún og að hluta í 10 til 12 prósent halla með varhugaverðum beygjum. Einnig liggur hann í gegnum þéttbýlið í Vík.

Það að bæta við svo mikilli umferð þungaflutninga getur ekki átt sér stað við núverandi aðstæður og myndi það vafalaust hafa neikvæð áhrif á öryggi á hringveginum og það sérstaklega í kringum Vík.

Íbúar og gestir við flutningsleiðina alla, frá gatnamótum á Mýrdalsandi að Þorlákshöfn, geta búið við truflun í hvert sinn sem að vörubíll fer hjá. Jafnvel þó að keyrt verði hægt í

<sup>2</sup> Bls. 45

<sup>3</sup> <https://skipulag.eplca.is/media/attachments/Umhverfismat/1757/202101082%20-%20Hringvegur%20um%20M%C3%BDrdal%20-%20Mats%C3%A1%C3%A6tlun.pdf>

gegnum þéttbýli eru vörubílar af þessari stærð fyrirferðamiklir í umferðinni og valda bílstjórum minni bíla óöryggi líkt og umhverfismatið tekur fram.

Akstursleiðin liggur í gegnum 7 sveitafélög og 4 þéttbýliskjarna. Í öllum þessum þéttbýliskjörnum, líkt og í dreifbýlinu við akstursleiðin, hefur öflug ferðaþjónusta byggst upp síðasta áratuginn. Meðal annars er fjöldi gististaða sem liggja þétt við akstursleiðina. Óvíst er hver áhrif efnisflutninga mun verða á þessa uppbyggingu, önnur en neikvæð. Líklegast er að áhrifin magnist upp í slæma umfjöllun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á rekstrarðaðila ferðaþjónustu á svæðinu og áfangastaðinn Ísland.

### Áhrif á ferðaþjónustu

Samkvæmt umhverfismati verða bein áhrif efnistöku á ferðaþjónustu á svæðinum óveruleg. Náman sjálf verður staðsett austan við Hafursey en akstursleiðin að Kötlujökli er vestan við Hafursey og er náman því ekki í beinni sjónlínu nema fyrir göngufólk á Hafursey. Íslenskir meðeigendur EPPM hyggja á uppbyggingu á ferðaþjónustu bæði við og á Hjörleifshöfða og við Kötlujökul. Mun sá rekstur vera óskildur námuvinnslu og mun EPPM ekki eiga neina aðkomu að þeirri uppbyggingu.

Í dag fara nokkur hundruðgestir á dag í skipulagðar ferðir í íshella við Kötlujökul. Samkvæmt umhverfismati er ólíklegt að þessir gestir muni verða fyrir áhrifum af efnistöku. Þá tilgreinir umhverfismatið að námusvæðið sé ekki sýnilegt frá Kötlujökli en hluti þess og aðkomuvegur er sýnilegt frá gönguleiðinni upp á Skálafjall á Hafursey. Ryk og umferð vörubíla er að öllum líkindum það sem gestir verða hvað mest varir við, sér í lagi þegar ekið er um gamla þjóðveginn sem EPPM hyggst nota til flutninga.

Það er áhugavert að umhverfismat virðist eingöngu miða að því að gestir sjái sem minnst af námuvinnslnunni sjálfri, lítið tillit virðist vera tekið til þess að eitt helsta aðdráttarafi 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. Þá er augljóst að höfundar umhverfismatskýrslunnar þekkja lítið til staðhátta á svæðinu. Þegar gengið er upp á Kötlujökul við Moldheiði blasir fyrirhugað námusvæði við. Svæðið mun einnig sjást vel frá þjóðvegi 1, frá ánni Skálm, ofan af Höfðabrekkuheiðum á leið inn í Þakgil, og ofan af Hjörleifshöfða. Hluti landeigenda hyggur einmitt á uppbyggingu ferðaþjónustu m.a. við og á Hjörleifshöfða, allar líkur er á að gestir þeirra horfi beint yfir efnisvinnslna. Að því sögðu draga samtökin í efa þau orð að áhrif efnistökkunnar á ferðaþjónustu á svæðinu sé óveruleg.

Í dag er gamli þjóðvegurinn merktur sem reiðleið á aðalskipulagi en hann verður ónothæfur sem reiðleið vegna hættu sem myndast ef hestar og vörubílar deila vegi. Fyrir þá sem nýta sér veginn mun upplifun breytast til hins verra.

Stærsti hluti tekna í ferðaþjónustu verður til á höfuðborgarsvæðinu, Reykjanesi og suðurlandi. 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.

Ferðaþjónusta í Mýrdalshrepp er umfangsmikil. Atvinnugreinin er sú stærsta á svæðinu, en staðgreiðsluskyldar launagreiðslur í ferðaþjónustu í sveitafélaginu árið 2019 voru rúmlega milljarður króna. Óhætt er að segja að ferðaþjónusta hafi gjörbreytt bæjarmynd sveitafélagsins og sé í raun stærsta byggðaraðgerð svæðisins þar sem launþegum í ferðaþjónustu fjölgaði um 172 á árunum 2010-2019. Sá fjöldi stendur fyrir 87% af heildarfjölgun launþega í sveitafélaginu á tímabilinu. Þá eru ótaldir aðrir starfsmenn

ferðaþjónustufyrirtækja á svæðinu sem ekki eru búsettir í sveitafélaginu. Mýrdalshreppur er ekki einsdæmi um jákvæð áhrif ferðaþjónustu á svæðinu en alla akstursleiðina hefur byggst upp ýmiskonar ferðaþjónusta, bæði í þéttbýli og dreifbýli.

Ferðaþjónusta í Vík mun sannarlega finna fyrir áhrifum af flutningnum enda flutningsleiðin í gegnum bæinn. Tvö hótél liggja þétt við veginn og þriðja einungis 150 m frá veginum. Svipaða sögu er að segja af öðrum þéttbýlisstöðum sem flutningsleiðin liggur í gegnum s.s. Selfoss, Hellu og Hvolsvelli.

Katla Jarðvangur var stofnaður árið 2010 af sveitafélögum á svæðinu og var innleiddur í alþjóðlegt net jarðvanga innan UNESCO árið 2015. Jarðvangurinn er sá fyrsti sinnar tegundar á Íslandi, en jarðvangurinn þekur um 9% af flatarmáli Íslands. 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.

Eins og áður sagði munu efnisvinnsla og flutningarnir hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu, hversu neikvæð þau verða er óljóst.

### Lokaorð

Landnámsjörðin Hjörleifshöfði er nefnd eftir Hjörleifi Hróðmarsyni, fósturbróður Ingólfs Arnarsson. Síðustu árin hefur ferðaþjónusta á jörðinni aukist með vinsælum íshellaferða í Kötlujökli. Þar fara hundruð gesta daglega í skipulagðar ferðir.

Nýir eigendur jarðarinnar hafa hug á að vinna vikur til útflutnings. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> að flatarmáli og er fyrirhugað að taka um milljón tonn árlega næstu 100 árin. Efnistökuverður flutt með 30 vörubílum, sem fara um akstursleiðina á 7-8 mínútu fresti 280 daga á ári til Þorlákshafnar. Þaðan verður siglt með efnistöku til meginlands evrópu þar sem efnistöku er notað til íblöndunar á sementi.

Ljóst er að efnistökan sjálf hefur neikvæð áhrif á landareignina og þá ferðaþjónustu sem þar er stunduð. Neikvæðust verða samt áhrif af flutningum en flutningarnir fara í gegnum 7 sveitafélög og 4 þéttbýliskjarna, framhjá fjölda gisti- og veitingarstaða með tilheyrandi truflun, sliti á vegakerfi og neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

Suðurland er eitt mest heimsótt svæði landsins meðal ferðamanna og hefur ferðaþjónusta vaxið gríðarlega á svæðinu síðasta áratuginn. Í þeim sveitafélögum sem akstursleiðin liggur í gegnum bjuggu árið 2019 um 1300 manns sem starfa í ferðaþjónustu. Atvinnutekjur þessara starfsmanna voru tæpir 5.9 milljarðar árið 2019 og af þeim fengu sveitafélögin yfir milljarð í útsvarstekjur. Heildarskatttekjur þessara 7 sveitafélaga sem akstursleiðin liggur í gegnum af ferðaþjónustu árið 2019 voru um einn og hálfur milljarður.

Fjöldi gistinátta árið 2019 í þessum sveitafélögum voru tæplega 650 þúsund. Suðurland stendur fyrir um fjórðung af öllum gistináttum á landinum og er ásamt höfuðborgarsvæðinu og Reykjanesi sá hluti landsins með minnstu árstíðarsveifluna. Ferðaþjónusta í landshlutanum er fyrir töluverður síðan orðin heilsársatvinnugrein sem tryggir stórum hluta íbúa svæðisins atvinnu allt árið í kring. Þá eru ótalin afleidd störf á svæðinu vegna ferðaþjónustu.

Áætlað er að 20 störf skapist við efnistöku á Mýrdalssandi, 10 störf í Þorlákshöfn og 105 störf tengd akstri og flutningum. Erum við, sem áfangastaður tilbúin að veðja þeim góða árangri ferðaþjónustu á svæðinu á að neikvæð áhrif efnistökuverðu svo lítil að þau komi ekki niður á öðrum atvinnugreinum?

Erum við tilbúin að veðja óverulegum tekjum tveggja sveitafélaga fyrir atvinnuuppbyggingu síðustu ára í öllum 7 sveitafélögum?

Samtökin áskilja sér rétt að koma frekari ábendingum á framfæri á síðari stigum ef tilefni gefst til.

*Virðingarfyllst*

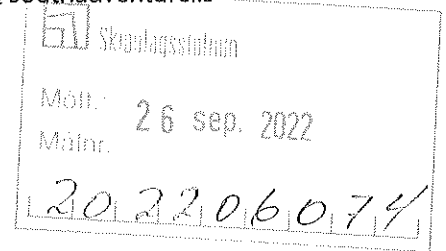
*F.h. Samtaka ferðapjónustunnar*

*Ágúst Elvar Bjarnason*

*Ágúst Elvar Bjarnason, verkefnastjóri*

## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

**Frá:** Southcoast Adventure - Ársæll Hauksson <info@southadventure.is>  
**Sent:** mánudagur, 26. september 2022 23:45  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Efnistaka á Mýrdalssandi



Athugasemd við umhverfismatskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi frá EP Power Minerals

EP Power Minerals hafa lagt fram umhverfismatskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi og gera þar afar lítið úr áhrifum sem þær framkvæmdir munu hafa á ferðaþjónustu sem í dag og síðustu ár hefur verið stunduð við Kötlujökul, mitt fyrirtæki og nokkur önnur flytja ferðamenn að Kötlujökli í íshellaferðir allt árið á breyttum torfærubílum og höfum við þungar áhyggjur af fyrirhuguðum framkvæmdum og áhrifum þeirra á upplifun okkar gesta.

EP Power Minerals hyggjast nýta gamla þjóðveginn um Mýrdalssand fyrir sína starfsemi og taka þar fram að hann sé í eigu þeirra en þar er um þjóðleið að ræða sem er í eigu Íslenska ríkisins, vegurinn hefur síðustu ár verið þjónustaður af ferðaþjónustufyrirtækjum sem hann nýta og 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.

Hljóðvist. Í skýrslu EP Power Minerals kemur fram að "Á efnistökusvæðinu sjálfu munu vissulega verða til nýjar manngerðar hljóðuppsprettur þar sem í dag eru engar" veldur það okkur töluverðum áhyggjum að það muni hafa áhrif á okkar starfsemi ef að friðsæld og kyrrð hálandisins 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.

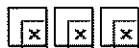
EP Power Minerals taka einnig fram í skýrslunni að þeim sé það mikilvægt að vinna framkæmdina í sátt og samlyndi við heimamenn og að þeir muni koma fram við landið og íbúa af virðingu, því miður er það ekki það viðhorf sem að við höfum mætt af þeirra forsvarsmönnum heldur þvert á móti hroka, hótunum og rógburði.

Er það beiðni mín fyrir hönd Southcoast Adventure og ferðaþjónustunar á svæðinu að Skipulagsstofnun taki til greina þau áhrif sem fyrirhuguð efnistaka á svæðinu mun hafa á fyrirtækin sem eru starfandi þar í dag.

Virðingarfyllt



Ársæll Hauksson  
Owner & CEO  
T: +354 8673535 | M: +354 8673535  
E: info@southadventure.is |  
[www.southadventure.is](http://www.southadventure.is)  
Ormsvellir 19 | 861 Hvolsvöllur - Iceland



*The content of this email is confidential and intended for the recipient specified in message only.*

*It is strictly forbidden to share any part of this message with any third party, without a written consent of the sender.*

*If you received this message by mistake, please reply to this message and follow with its deletion.*

## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

---

**Frá:** Suður Vík <sudurvik@gmail.com>  
**Sent:** mánudagur, 26. september 2022 23:55  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** Umsögn vegna fyrirhugaðrar efnistöku á Mýrdalssandi

Góðan daginn, vinsamlegast komið umsögn þessari til þess er málið varðar.

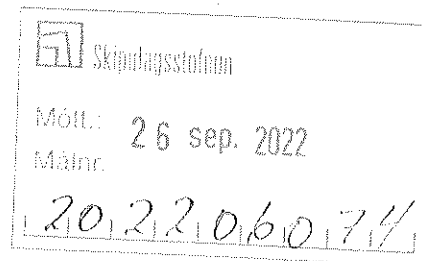
Ég sem atvinnurekandi í Vík í Mýrdal geri alvarlegar athugasemdir við fyrirhugaða efnisflutninga frá Mýrdalssandi um Þjóðveg 1 miðað við umhverfismatsskýrslu Eflu um málið.

Umferðarþunginn er mikill nú þegar og stórauknir þungaflutningar í gegnum þorpið, allan sólarhringinn, eru hvorki íbúum hér né gestum þjóðandi. Neikvæð áhrif vegna þessa yrðu gríðarleg og ímynd samfélagsins og Mýrdalshrepps sem ferðamannastaðar myndi skaðast til langframa.

Þetta hefði mikil neikvæð áhrif á mitt fyrirtæki sem stendur nærri þjóðveginum innan þorpsins bæði vegna sjón- og hljóðmengunar, auk þess sem ekki er hægt að tryggja öryggi þeirra vegfarenda sem leggja leið sína í mitt fyrirtæki.

F.h. Veitingahússins Suður-Vík ehf.  
Þorgerður H. Gísladóttir

*Veitingahúsið Suður-Vík ehf.*  
*Suðurvíkurvegur 1, 870 Vík*  
*kt. 670812-0140*  
*[sudurvik@gmail.com](mailto:sudurvik@gmail.com)*  
*8642959*





## Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

---

**Frá:** Þorgerður Gísladóttir <thorgerdur13@gmail.com>  
**Sent:** mánudagur, 26. september 2022 23:42  
**Til:** Skipulagsstofnun - SLS  
**Efni:** umsögn vegna fyrirhugaðrar námuvinnslu á Mýrdalssandi

Góðan daginn, vinsamlegast komið umsögn þessari til þess er málið varðar:

Ég geri alvarlegar athugasemdir við fyrirhugaða efnisflutninga frá Mýrdalssandi um þjóðveg 1 miðað við umhverfismatsskýrslu Eflu um málið.

Sem íbúi í Vík í Mýrdal og foreldri ungra barna sem þurfa að fara yfir þjóðveg 1 þar sem hann liggur í gegnum Víkurþorp, til að ganga í skóla, get ég ekki látið bjóða mér þá auknu umferð sem fyrirhuguð námuvinnsla felur í sér skv. skýrslunni. Umferðarþunginn er mikill nú þegar og stóruknir þungaflutningar í gegnum þorpið, allan sólarhringinn, eru hvorki íbúum hér né gestum bjóðandi. Neikvæð áhrif vegna þessa á íbúa Mýrdalshrepps yrðu gríðarleg og ímynd samfélagsins yrði ekki bætt.

Mbk.  
Þorgerður H. Gísladóttir  
Mýrdalshreppi

