



Skipulagsstofnun
b.t. Jóhönnu Hrundar Einarsdóttur
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Reykjavík 20. Oktober 2021

Efni: Umsögn Mat á umhverfisáhrifum stækkunar og breytingar á hafnarmannvirkjum í Þorlákshöfn.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst brimbrettafélagi Íslands þann 24. September 2021. Þar er óskað eftir mati á því hvort næginlega sé gert grein fyrir framkvæmdinni, umhverfi hennar, umhverfisáhrifum, mótvægisáðgerðum og vöktun. Jafnframt hvort og þá hvaða atriði Brimbrettafélag Íslands telur þurfa að skýra frekar og hvort þau kalli að hans mati á að framkvæmdin fari í umhverfismat að teknu tilliti til viðmiða í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Jafnframt skal í umsögn gera grein fyrir leyfum sem framkvæmdin er háð og eru á starfssviði umsagnaraðila.

Stjórn Brimbrettafélag Íslands hefur fundað og ályktað eftirfarandi um stækkun og breytingu hafnar í Þorlákshöfn. Við höfnina við Þorlákshöfn er að finna afar sérstæðar grynningar stórra steina sem standa fyrir opnu hafi. Brimbrettafélag Íslands gerir alvarlegar athugasemdir við deiliskipulagsbreytingar fyrir hafnarsvæði Þorlákshafnar vegna fyrirhugaðs snúnings og breikkunar Suðurvararbryggju, sem nú er verið að auglýsa.

Í meðfylgjandi myndbandi (<https://www.youtube.com/watch?v=71B3zjc8YLc&t=4s>) og umsögn má finna upplýsingar um hversu einstakur þessi brimbrettastaður er. Brimbrettamenning á Íslandi hefur í raun orðið til á grunni þess að "aðalbrotið" í Þorlákshöfn er til. Ýmsar hugmyndir hafa verið settar niður á blað í gegnum tíðina varðarndi breytingar á höfninni í Þorlákshöfn. Það var í desembermánuði á síðastliðnu ári sem kynntar voru deiliskipulagsbreytingar á höfninni í Þorlákshöfn. Við það tilefni var Brimbrettafélag Íslands var stofnað. Samkvæmt þeim teikningum sem lágu fyrir á þeim tíma varð ljóst að besta brimbretta alda landssins "Aðalbrotið" yrði öll þar sem stækka átti höfnina til suðurs alla leið að útsýnispallinum með bílaplaninu við "aðalbrotið". Brimbrettafélag Íslands gerði kynningarmyndband (sjá í meðfylgjandi netpósti). Safnaði undirskriftum og þrýsti á stjórnvöld í Ölfus til að vernda sameiginlega hagsmuni Þorlákshafnarbæjar og brimbrettafólks sem kemur hvaðan af úr heiminum til að standa hina heimsfrægu öldu í Þorlákshöfn. Úr varð að fulltrúar Brimbrettafélags Íslands og forsvarsmenn sveitarfélagsins auk fulltrúa vegagerðarinnar komu saman í Ölfus þann 5. febrúar þessa árs. Kynntu fulltrúar Brimbrettafélags Íslands þau verðmæti sem felast í öldu af þeim gæðum sem má finna í Þorlákshöfn. Færðu Brimbrettamenn sveitarfélaginu brimbretti að gjöf og kynntu íþrótt sína. Var brimbrettamönnum vel tekið og reifaðar ýmsar hugmyndir þar sem hagsmunir

allra aðila næðu fram að ganga. Fram kom á fundinum að sjónarmið brimbrettafólks hefðu ekki komið til tals við hönnun deiluskipulagsins.

Síðar á þessu ári komu fram nýjar deiluskipulagsbreytingar á höfninni í Þorlákshöfn þar sem stækkunin er minnkuð og suðurvarargarðurinn ekki færður alla leið að bílaplaninu við aðalbrotið heldur hálf leið. Með þessari breytingu er von á að “aðalbrotið” muni ekki skemmast. **Til að taka þar af allan vafa þarf að framkvæma sjóreiðni líkan sem tekur tillit til margra þátta**, þar með talið endurkast ýmsar öldustefnur í enn fleiri ölduhæðum. Flága á brimgörðum, grófleika brimgarða og fleira. Brimbrettafélag Íslands hefur fengið í raðir sínar sérfræðing á þessu sviði. Simon Mortensen er hafnarsérfræðingur sem meðal annars hefur haldið námskeið fyrir Vegagerðina um hafnarhönnun og fleira. Simon hefur boðist til að reikna út áhrif hafnarstækkunarinnar í Þorlákshöfn í gegnum staðlar reikni líkan sem kallast “optisurf”. Simon Mortensen starfar hjá fyrirtækinu Seaport OXP sem starfrækt er í Ástralíu. Kostnaðurinn við að reikna út þessar breytur er á bilinu 30-50.000.- Evrur. Það er vilji og ósk Brimbrettafélags Íslands að Umhverfisstofnun kosti þetta umhverfismat til að taka af allan vafa að breyting hafnarinnar eins og hún er lögð til nú sé ekki til að rýra gæði “Aðalbrotisins” því það yrði ekki aftur tekið.

Nú er ljóst að þungaiðnaður og útivistasvæði fara ekki vel saman. Hafa brimbrettamenn veitt því athygli að gæði sjávar í Þorlákshöfn er lakara en víðast hvar annars staðar á Reykjanesskaganum. Þetta finna iðkenndur sem hafa sjóin í vitunum. Vikurnámur sem standa við helsta brimbrettastað landsins drenar sitt iðnaðarskólþ ósíað beint ofan í aðalbrotið. Þar myndast oft mikil froða á vatnsyfirborðinu sem ekki er kræsilegt að fá upp í sig. Ofan á þetta gengur skólpið frá Þorlákshafnarbæ ósíað ofan í skötubótina norðan við höfnina. Þar má finna mávager flestum stundum að gæða sér á dömubindum og ýmsu lauslegu sem skolað hefur verið niður um skólperfið. Hafa brimbrettaiðkenndur sem þar hafa farið í sjóinn fengið ýmiss útbrot af menguðum sjónum og orðið veikir. Þegar tekin eru saman þessir mengunarpættir má ljóst vera að ýmislegt má betur fara í Þorlákshöfn. Af þessu tilefni leitaði stjórn Brimbrettafélags Íslands til heilbrigðisstofnunar Suðurlands með fyrirspurn um mælingu á gæðum sjávar í kringum höfnina í Þorlákshöfn. Svör stofnunarinnar komu félagi okkar á óvart en þeir neituðu að mæla gæði sjávar og spurðu hvort við gætum “ekki bara brimað annars staðar”. Því miður er ekki hægt að brima hvar sem er og örfáir staðir í heiminum sem geta státað sig af jafn glæsilegri öldu og Þorlákshafnarbær. Stækkun hafna og aukin umsvif í stóriðju myndu aðeins auka á mengunina sem nú þegar er í ólestri skv ráðnum fulltrúum Ölfus á fundi 5. feb (en þar var vísað í skólpmálin). Gerir Brimbrettafélag Íslands því kröfu á Umhverfisstofnun sem óháður aðili mæli gæði sjávar beggja vegna hafnarinnar þar sem brimbrettaiðkun er stunduð og tryggi að útivistarfólk sé þar ekki í hættu þar nú eða í framtíðinni vegna stækkunar hafnar vegna iðnaðar eða skólps.

Til samantektar óskar Brimbrettafélag Íslands eftir því að vandað verði til verks við hafnarframkvæmdir og tryggt að þær skaði ekki þekktustu brimbrettaöldu Íslands “aðalbrotið”. Þetta er gert með því að fara í umhverfismat á tveim þáttum er snúa að brimbrettaiðkun á svæðinu. Fjármagna þarf ítarlegt mat áhrifum fyrirhugaðra framkvæmda í gegnum Seaport OXP til að taka af allan vafa að stækkun hafnarinnar eyðinleggi ekki eða rýri virkni “aðalbrotisins”. Að auki óskar Brimbrettafélag Íslands eftir að Umhverfisstofnun mæli gæði sjávar og vakti gæði sjávar í kringum höfnina í Þorlákshöfn með tilliti til þeirrar útivistar sem þar er stunduð nú og til framtíðar.

Virðingarfyllt,

Stjórn Brimbrettafélags Íslands

ATHUGASEMDIR VIÐ BREYTINGU Á DEILISKIPULAGI HAFNARSVÆÐIS ÞORLÁKSHAFNAR VEGNA FYRIRHUGAÐS SNÚNINGS OG BREIKKUNAR SUÐURVARARBRYGGJU

-

3. febrúar 2021



**BRIMBRETТАFÉLAG
ÍSLANDS**

Ágæti viðtakandi,

Brimbrettafélag Íslands gerir alvarlegar athugasemdir við deiliskipulagsbreytingar fyrir hafnarsvæði Þorlákshafnar vegna fyrirhugaðs snúnings og breikkunar Suðurvararbryggju, sem nú er verið að auglýsa.

Brimbrettaiðkun á Íslandi er hraðvaxandi íþrótt. Öldurnar á Íslandi eru margar í heimsklassa og á hverju ári bætast fleiri Íslendingar við brimbrettasamfélagið. Árlega koma síðan ferðamenn með það eitt að markmiði að kanna íslensku öldurnar. Meðfram suður- og suðvesturhorni Íslands eru nokkrir góðir brimbrettastaðir; hinsvegar er aldan í Þorlákshöfn, miðað við flesta mælikvarða, heimsklassa brimbrettastaður. Hún er besta, stöðugasta og vinsælasta aldan á landinu.

Þorlákshafnar-aldan, sem oftast er nefnd Aðalbrotið, er aðgengileg, örugg og hentar flestum iðkendum og þar að auki ein lengsta brimreið sem finnst á Íslandi, jafnvel Evrópu. Einnig er hún eina aldan sem virkar í vestan vindi á svæðinu. Þessi merkilega alda hefur verið sýnd í mörgum kvikmyndum og heimildarmyndum og dregur að sér heimamenn sem og brimbretta ferðamenn. Satt að segja þá er Þorlákshafnar-aldan í augum brimbrettaiðkenda náttúruperla á við Geysi, Gullfoss og Hornstrandir.



BRIMBRETTAIÐKUN Á ÍSLANDI, ALDA ER EKKI BARA ALDA OG HUGSANLEG VERÐMÆTI

Til þess að átta sig á hvað er verið að vernda þarf fyrst að útlista hvað gerir Þorlákshafnarölduna (Aðalbrotið) sérstaka með tilliti til brimreiða.

Til þess að brimbrettastaður geti talist vænlegur þá þarf hann að uppfylla ýmis skilyrði og hafa ákveðna eiginleika. Það sem skiptir helst máli er eftirfarandi (ekki tæmandi):

- Botnlag, hvort sem það er fastur botn (t.d. sker eða grjót) eða sandbotn, þá stýrir botnlagið hvar og hvernig öldur myndast. Í Þorlákshöfn er fastur botn sem hefur þá lögun sem myndar mjög góðar öldur.
- Opið haf og öldustefna ræður tíðni og ákafa brims, það er oftast gott brim á umræddum stað en nokkrum öðrum stað á landinu.
- Straumar ráðast af strandlengjunni/öldugarðinum, strumar á umræddu svæði þykja ekki verulegir, sem leiðir af sér að auðveldara er að komast í öldurnar.
- Vindskilyrði geta stýrt gæði öldu og lengd hennar með tilliti til brimreiða. Oft er mjög hagstæð vindátt í Þorlákshöfn þegar lægðir koma að Suðurlandinu.
- Góð aðkoma eykur aðgengi að auðlindinni fyrir flesta.
- Virkni brims í fjöru sem og flóði, skýrist aðallega af botnlaginu og öldustefnu. Það að staður virki jafnt í flóði sem og fjöru er síður en svo algengt og eykur verðmæti auðlindarinnar enn frekar.

Aðrir þættir sem vert er að nefna er að brotið (brimbrettastaðurinn) virkar bæði með litlum öldum sem og stórum ef öldustefnan er í lagi.

Aðalbrotið í Þorlákshöfn er svokallað punktbrot. Það er staðsett á því svæði þar sem fyrirhuguð stækkun hafnargarðs mun ná til í Þorlákshöfn. Aðalbrotið uppfyllir öll skilyrði sem þarf til að teljast mjög góður brimbrettastaður á heimsvísu. Það sem ræður því er þá helst öldulengd staðarins og hversu virkur hann er. Aðalbrotið er vinsælasti og besti brimbrettastaður á Íslandi.

Enginn sambærilegur staður er á suðvesturhorni landsins þar sem þorri íbúa landsins býr sem og all flestir iðkendur íþróttarinnar. Þess má geta að brimbretta íþróttin hefur nú frá árinu 2020 verið skilgreind sem ólympíuíþrótt og fer ört vaxandi hér á landi.

Vissulega eru aðrir staðir í boði á suðvesturhorninu en þeir eru strandbrot (sandbotn sem er

breytilegur frá degi til dags), eða brot sem brotna á skerjum, sem getur verið varasamt fyrir óreynda brimbrettaiðkendur.

En hvernig virkar þetta? Ferlið er þannig að byrjendur fara á strandsvæði sem eru svæði þar sem sandur er í botninum og læra grunninn að brimreiðum. Þaðan færa þeir sig yfir á svokölluð punktbrot, en þar eru öldur sem brotna á meira dýpi en þær sem brotna á skerjum og eru því öruggari kostur. Þeir sem eru lengra komnir geta síðan farið að brima þar sem öldur brotna á skerjum við lítið dýpi, en til þess þarf mikla reynslu og þekkingu á aðstæðum sem geta komið upp.

Verði það svo að punktbrotið við Þorlákshöfn verði fjarlæggt mun það þýða að byrjendur munu ekki geta vaxið lengra í íþróttinni og hún mun þá líklegast lognast út af með tímanum á suðvesturhorni landsins.

Til samanburðar má nefna hvernig góðir brimbrettastaðir hafa byggt upp heilu bæjarfélögin út um allan heim, en það er eitthvað sem Íslendingar hafa ekki áttað sig á þar sem íþróttin er ný af nálinni hér á landi. Til að mynda erum við ennþá að vinna með fyrstu kynslóð iðkenda á meðan flest önnur ríki heims eru með þriðju og jafn vel fjórðu kynslóð virka í dag.

Frægir brimbretta bæir sem mætti nefna sem hafa byggst upp í kring um einstaka öldu eru:

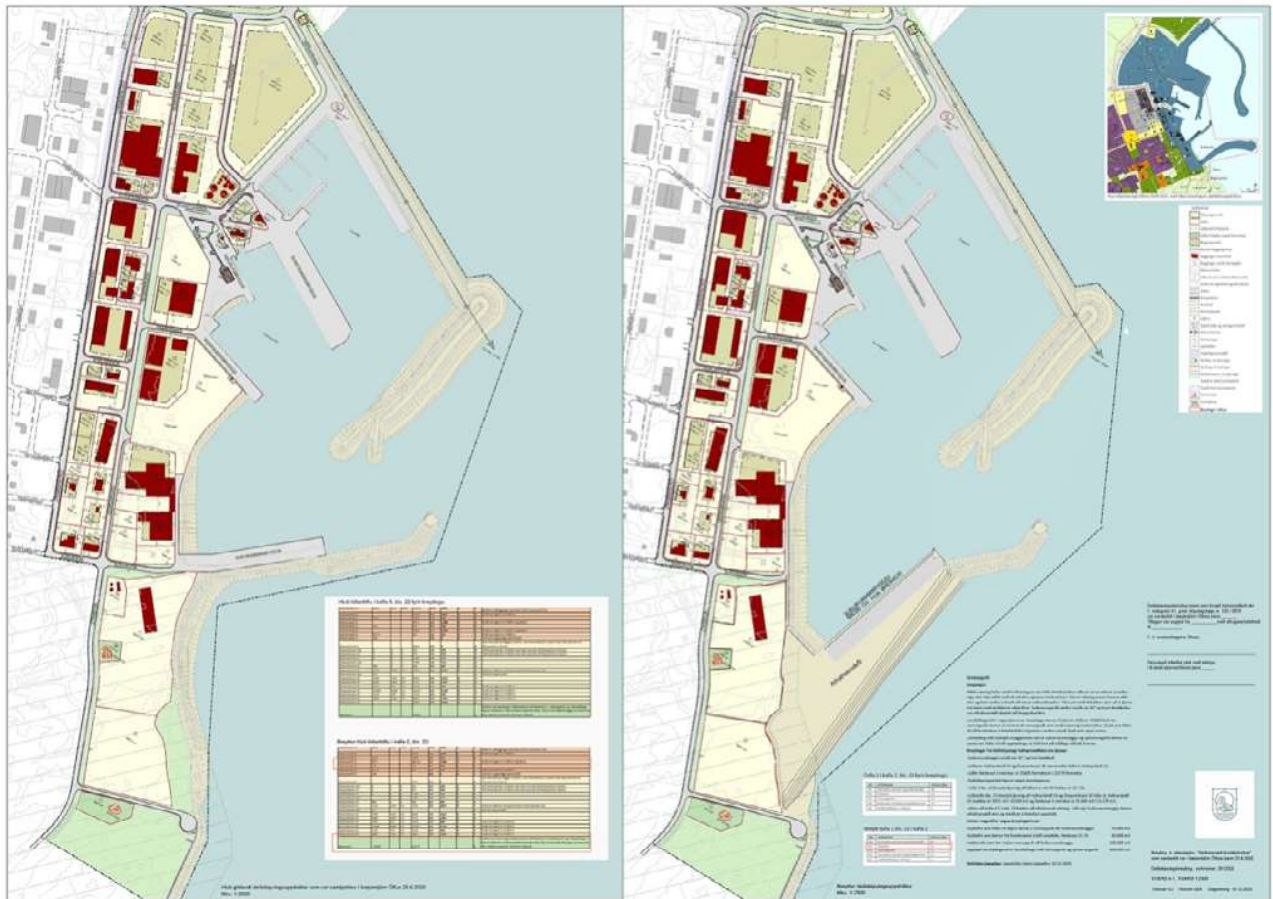
- Surfers paradise, (Coolangatta) Gold Coast í Ástralíu
- Jefferys bay í Suður Afríku
- Cornwall á Englandi
- Raglan í Nýja Sjálandi
- Hossegor og Biarritz í Frakklandi
- San Clemente í Kaliforníu

Þessir staðir eiga það sameiginlegt að í kringum þá þrífst blómlegur ferðaiðnaður, samhliða æskulýðs- og tómstundastarfi fyrir ungmenni.

TILLAGA AÐ DEILISKIPULAGSBREYTINGU OG AFLEIÐINGAR

Í greinargerð deiliskipulagsbreytingar stendur meðal annars:

“Mikil aukning hefur verið á flutningum um Höfn Þorlákshafnar síðustu ár en sökum smæðar eiga stór skip erfitt með að athafna sig innan hafnarinnar. Eins er öldulag innan hennar ekki eins og best verður á kosið við vissar veðuráðstæður. Tilraunir með öldulíkan sýna að úr þessu má bæta með einföldum aðgerðum. Suðurvaragarði verður snúið um 30° og hann breikkaður svo athafnasvæði skapast við bryggjukantinn.”



Til vinstri: Gildandi deiliskipulag, samþykkt 25.06.2020

Til hægri: Tillaga að deiliskipulagsbreytingu dagsett 10.12.2020

Ef deiliskipulagsbreytingin verður framkvæmd í núverandi mynd er ljóst að verulegar breytingar verða á briminu á svæðinu. Hluti af aðalbrotinu mun fara undir nýjan varnargarð og restin af brotinu er í hættu vegna breytinganna. Þar ber helst að nefna að endurkast brims af varnargarði sem og breytingum á straumum meðfram strandlengju/varnargarði. Hvort tveggja getur dregið úr tíðni og gæðum brims, sem og gert aðstæður mun hættulegri. Sjá

skýringarmyndir hér að neðan.

Við teljum að útfæra megi stækkunina á höfninni betur en núverandi tillaga gerir ráð fyrir. Með réttri nálgun er hægt að taka tillit til þeirrar auðlindar sem er til staðar án þess að stækkun hafnarinnar eða bætt hafnaraðstaða lýði fyrir. Forsenda fyrir því að vel takist er að samvinna verði á milli framkvæmdaraðila og hagsmunaaðila.

Með tiltölulega litlum tilkostnaði er hægt að gera ítarlegar rannsóknir með stafrænum líkönum af svæðinu og með sérfræðipækkingu af hafstraumum og brimi (þá sérstaklega með tilliti til hafnargerðar sem og brimreiða) er hægt að vernda þetta einstaka útivistarsvæði og stækka höfnina á sama tíma.



Til vinstri: Núverandi brimbrettasvæði (Aðalbrotið) í Þorlákshöfn

Til hægri: Til hægri: áhrif fyrirhugaðra breytinga

Í meðfylgjandi viðhengi: Thorlákshöfn Port Expansion Surfing Amenity Impacts er frum-álitsgjöf Simon Brandi Mortensen, sérfræðings í hafnargerð hjá Seaport OPX og DHL group. Að mati hans, sem byggir á sérfræðipækkingu á hafnargerð sem og hönnun og greiningu á brimbrettastöðum (artificial reef), getur umrædd hafnarframkvæmd (í þeirri mynd sem hún er kynnt í deiliskipulagsbreytingunni) valdið stórskaða á Aðalbrotinu. Hann hvetur til frekari rannsókna og samvinnu hagsmunaaðila svo hægt sé að lágmarka áhrif framkvæmdanna á brimreiðasvæðið.

UMHVERFISMAT

Brimbrettafélag Íslands telur að gera þurfi mun betri grein fyrir áhrifum framkvæmda á umhverfið og samfélag. Fyrirhuguð framkvæmd fellur undir lög nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, og deiliskipulagsbreytingin undir lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Í deiliskipulagsbreytingunni er lítil sem engin umfjöllun um áhrif framkvæmdar og því er ekki unnt að taka afstöðu til hennar eða samþykkja hana á þeim forsendum. Nauðsynlegt er að fyrirliggi mun ítarlegri gögn og umfjöllun um möguleg áhrif, þar með talið á núverandi nýtingu svæðisins. Í slíkri umfjöllun er mikilvægt að fjalla um þau gæði sem eru á svæðinu, núverandi nýtingu og möglegri framtíðarnýtingu, sem getur meðal annars verið í stóraukinni ferðaþjónustu. Mikilvægur þáttur í umhverfismati er að tryggja að dregið sé úr neikvæðum umhverfisáhrifum. Brimbrettafélagið telur að það sé hægt að vinna að stækkun hafnarinnar án þess að valda óafturkræfu raski á einstökum brimbrettastað.

Í Aðalskipulagi 2012-2022 hefur ekki verið gert ráð fyrir menningarlegum sjónarmiðum vegna skorts á upplýsingum og samráðsleysis við útivistarfólk á svæðinu. Þar hefur ekki verið gerð grein fyrir ferðaþjónustu tækifærum tengdum sérstakri náttúru Þorlákshafnar. Mögulegt er að skipulagsyfirvöld hafi ekki gert sér grein fyrir verðmætum hennar á þeim tíma.

Þá er óskað eftir því að skipulagsyfirvöld í sveitarfélaginu Ölfuss, hafi hagsmuni útivistarsvæða að leiðarljósi við skipulag og gerðar endurnýjaðs aðalskipulags í komandi framtíð.



Brimbréttaiðkun er fyrir fólk á öllum aldri

ÓSKAÐ EFTIR SAMRÁÐI OG SÁTT VIÐ BRIMBRETТА SAMFÉLAG Á ÍSLANDI

Við hjá Brimbrettafélagi Íslands skiljum mikilvægi þess að breyta núverandi hafnarsvæði í Þorlákshöfn, en gerum jafnframt þá eðlilegu kröfu að hugað sé að sérstöðu svæðisins samhliða slíkri breytingu. Það er mikilvægt að breytingin rýri ekki til muna lífsgæði þeirra fjölmörgu sem nýta svæðið til útivistar. Brimbrettastaðurinn í Þorlákshöfn hefur mikla sérstöðu á Íslandi, þar sem það hefur að geyma merk kennileiti brimbrettasamfélagsins á Íslandi. Í reynd mætti lýsa Þorlákshöfn sem hjarta íslenska brimbrettasamfélagsins.

Þegar breyta á byggð á grónum svæðum er mjög mikilvægt að það sé gert í samráði og sátt við íbúa, hagsmunaaðila og þá landnýtingu sem fyrir er. Við vörum eindregið við því að deiliskipulagsbreytingar séu gerðar á kostnað almannagæða, útivistarsvæða og menningarlíf íbúa.

Við skorum á yfirvöld að falla frá deiliskipulagsbreytingum sínum á hafnarsvæði Þorlákshafnar vegna fyrirhugaðs snúnings og breikkunar Suðuvararbryggju í núverandi mynd og vinna málið í sátt og samráði við íbúa og hagsmunaaðila. Brimbrettafélagið er reiðubúið til að vinna með sveitarfélaginu og hafnarstjórn til að tryggja sambýli atvinnu og útivistar á þessu svæði.



Steinarr Lár
Formaður Brimbrettafélag Íslands

PETTA BRÉF ER UNNIÐ AF:

**DAVID INGI BUSTION, MASTERSNEMI Í ARKITEKTÚR
DANA MARLIN, PHD., EFNAFRÆÐINGUR
EGILL ÖRN BJARNASON, HÚSASMIÐUR OG VERKTAKI
LÁRUS HELGI LÁRUSSON, PHD., VERKFRÆÐINGUR
MARCOS ZOTES, ARKITEKT FAÍ
STEINARR LÁR, FORSTJÓRI**

FLEIRI UPPLÝSINGAR UM BRIMBRETTAFÉLAG ÍSLANDS FINNAST Á

BBFI.IS

KYNNINGARMYNDABAND UM ÞESSI EFNI ER AÐ FINNA Á

[HTTPS://WWW.BBFI.IS/?WIX-VOD-VIDEO-ID=7A7B140F83FB4560B4B54F9695197106&WIX-VOD-COMP-ID=COMP-KKLA2P1C3](https://www.bbfi.is/?wix-vod-video-id=7A7B140F83FB4560B4B54F9695197106&wix-vod-comp-id=comp-kkla2p1c3)



**BRIMBRETТАFÉLAG
ÍSLANDS**



**VIÐAUKI I - FRUM ÁLITSGJÖF SIMON BRANDI MORTENSEN,
HAFNARGERÐAR SÉRFRÆÐINGS HJÁ SEAPORT OPX
OG DHI GROUP**

Att: Dr Larus Helgi Larusson

Seaport OPX Pty Ltd
Suite 104, 25 Elkhorn Avenue

4217 Surfers Paradise
Australia

T 61 7 5564 0916
F 61 7 5564 0946

Sbm@dhigroup.com
www.dhigroup.com

A.C.N.: 625 590 409
A.B.N.: 17 625 590 409

Ref:
Phone Conversation 1st Feb
2021

Init:
SBM

Date:
2 Feb 2021

Concerning potential adverse impacts caused by proposed Port Expansion of Thorlakshofn Port.

To whom it may concern.

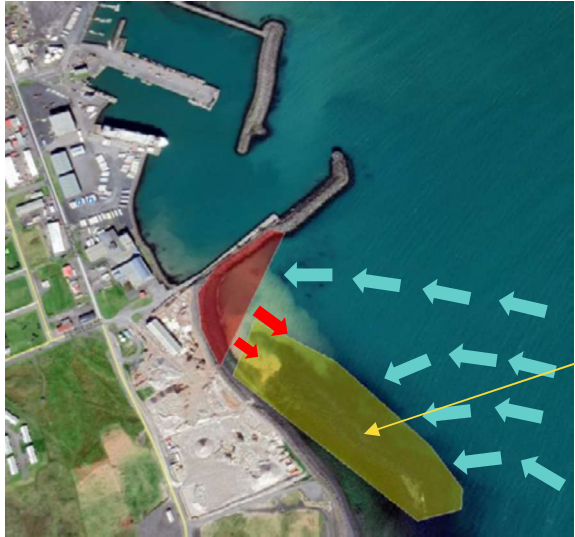
My name is Simon and I am a ports and coastal engineering expert with 14 years' experience working for the global engineering consultancy company DHI A/S. I am a specialist in water wave mechanics and port optimization and I have carried out numerous projects around the world investigating impacts on surf quality from the Port of Hanstholm (DK) to Port of Wellington (NZ). I am the designer of the recent award winning artificial surfing reef for Palm Beach (AU) and lead architect of the physics based port optimization system NCOS ONLINE. I am one of the only engineering professionals to ever have been awarded the Engineers Australia's Top Innovative Engineers twice. In 2007 I trained the Icelandic Maritime Administration in numerical wave modelling where we worked on projects in the Ports of Husavik and Vestmannaeyjar.

It has come to my attention that Thorlakshofn Port may be considering a major expansion that includes the infilling of a substantial land reclamation and rock armouring to the south east of the port. I have included a concept draft drawing below and marked the proposed expansion in a red polygon. Please note that I have not been given access to official drawings. Areas are based on approximate assumptions only.

The unique coastal bathymetry adjacent to the Port is hosting one of Iceland's most iconic and most consistent surf breaks. I have marked the approximate surfing area in a yellow polygon. Large waves originating from the south will refract on the nearshore bathymetry and break as they propagate on a slightly oblique angle to the coast, which creates very good surfing conditions. I have marked approximate incident wave directions in blue arrows.

I am concerned that the proposed expansion might:

- a) Significantly increase wave reflection which will propagate into the surfing area, where they could potentially significantly degrade surfing quality and safety.
- b) Could potentially create a localized scour area of deeper water in the north western end section of the surfing area, which would reduce the maximum length of surf ride.



I fully appreciate socio-economic positive impact of the proposed port expansion. However due to the potentially significant adverse quality impacts to one of Iceland's best surf spots, I urge all stakeholder groups to work together to carry out a quality impact assessment study that

- a) Establish an advisory group that represents all major stakeholders
- b) Quantify potential impacts to surfing amenity due to the port expansion
- c) Investigate suitable options for mitigation to be incorporated into the design in case that adverse impacts are found to be substantial.

To my understanding, there are still locally based coastal engineering experts in Iceland that will be able to undertake b) which could be carried out using either physical or non-linear numerical modelling. Our organization is of course happy to assist with advice if needed.

Best regards,

Simon Brandi Mortensen

MSc, CPEng, RPEQ, Coastal Engineering
Managing Director, SeaPort OPX Pty Ltd
Director Maritime, DHI Australia Pty Ltd
sbm@dhiigroup.com, +61 421114779

**Skipulagsstofnun**

Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Sérfræðingur
Borgartún 7b, 105 Reykjavík
johanna.h.einarsdottir@skipulag.is
skipulag@skipulag.is

**Efni: Matsfyrirspurn vegna fyrirhugaðra framkvæmda við
Þorlákshöfn**

Vegagerðin hefur mótttekið erindi Skipulagsstofnunar dags. 24. 9. 2021 þar sem óskað er eftir að Vegagerðin gefi umsögn um framkvæmdir á hafnarmannvirkjum í Þorlákshöfn. Vísað er í gögn frá Eflu dags. 18. 8. 2021; Greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu.

Vegagerðin er ekki framkvæmdaraðili í umræddu verki heldur sveitarfélagið Ölfus, nánar tiltekið Hafnarsjóður Þorlákshafnar. Það er því ekki rétt sem fram kemur í gögnum að Vegagerðin standi fyrir fyrirhuguðum breytingum á hafnarmannvirkjum, framkvæmdir eru því ekki í höndum siglingarviðs Vegagerðarinnar.

Vegagerðin telur umfang og eðli fyrirhugaðrar framkvæmdar ekki þess eðlis að framkvæmdin kalli á mat á umhverfisáhrifum. Vegagerðin telur að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni í innsendum gögnum.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar
Erna Bára Hreinsdóttir
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Síða 1/1

Vegagerðin
Borgartún 5-7
105 Reykjavík
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

Skipulagsstofnun
Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Hafnarfirði, 12.10.2021
MFRI: 2021-09-0249

Efni: Umsagnarbeiðni – Breyting á hafnarmannvirkjum í Þorlákshöfn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 24. september 2021, þar sem óskað er eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar vegna tilkynningar Vegagerðarinnar og sveitafélagsins Ölfus um framkvæmd sem kann að vera háð mati á umhverfisáhrifum, skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Í umsögninni skal koma fram eftir því sem við á, hvort Hafrannsóknastofnun telji að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni, umhverfi hennar, umhverfisáhrifum, mótvægisáðgerðum og vöktun eftir því sem við á. Einnig hvort Hafrannsóknastofnun telji að einhver atriði þarfnist frekari skýringa og ef svo er, hvaða atriði það eru og hvort þau kalli á að framkvæmdin fari í umhverfismat að teknu tilliti til viðmiða í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Framkvæmdarsvæðið er nú þegar raskað vegna hafnarmannvirkja. Um er að ræða tilfærslu á Suðurvararbryggju um 35° til að bæta öldulag og auðvelda stærri skipum að athafna sig innan hafnarinnar. Einnig stendur til að lengja Suðurvarargarð til að bæta öldulagið innan hafnarinnar enn frekar. Til stendur að endurnýta grjót úr varnargarðinum sem nú er til staðar ásamt því að nýta tilfallandi efni eftir framkvæmdir við fiskeldislóð í nágrenninu.

Hafrannsóknastofnun gerir ekki athugasemdir við framkvæmdina.

F.h. Hafrannsóknastofnunar



Rakel Guðmundsdóttir



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Skipulagsstofnun
Jóhanna Hrund Einarsdóttir
Borgartúni 7 b
105 Reykjavík

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Reykjavík 5. október 2021
MÍ202110-0030/ 6.07 / K.M.

Efni: Breyting á hafnarmannvirkjum í Þorlákshöfn.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 24. sept. s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um hvort ofangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Í skýrslu Sveitarfélagsins Ölfuss segir að til standi að lengja svokallaðan Suðurvaragarð í Þorlákshöfn um 200 metra til austurs. Þá verði Suðurvarabryggja endurbyggð og snúið um 35°. Framkvæmdasvæðið sem um ræðir eru innan athafnasvæðis hafnarinnar í Þorlákshöfn. Öllu svæðinu hefur áður verið raskað og eingöngu er verið að breyta útfærslu á núverandi grjótnavarnargarði og áföstum hafnarbakka og lengja hafnargarð til að skapa lægi innan hafnarinnar.

Áætlað er að grjótmagn sem þurfi í varnargarða verði um 135.000 m³. Þar af verður hægt að endurnýta um 70.000 m³ úr núverandi varnargarði. Það sem á vantar kemur frá framkvæmdum á fiskeldislóð í nágrenninu en þegar hefur farið fram umhverfismat fyrir framkvæmdum á þeirri lóð.

Fjallað er um fornleifar í kafla 4.4 í skýrslunni. Þar segir að framkvæmdin sé öll í sjó eða á áður röskuðu svæði. Áhrif á fornleifar séu metin engin. Ef svo fari að einhverjar fornminjar finnast við framkvæmdina verði Minjastofnun gert viðvart.

Árið 1999 kom út skýrsla Fornleifastofnunar Íslands ses, *Fornleifaskráning í Ölfushreppi I. Fornleifar í Þorlákshöfn*. Þar má sjá að á svæðinu sem nú tilheyrir hafnarsvæðinu stóðu áður ýmis mannvirki. Þeirra á meðal má nefna Þorlákshafnarbæinn (ÁR-548:001) sem stóð þar sem nú er Hafnarskeið 6, 8a og 8b, kirkju (ár-548:002) sem stóð þar sem nú er Hafnarskeið 8, brunn (ÁR-548:008) sem stóð

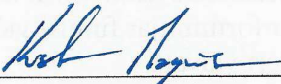
Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnisýslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 getur aðili 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.

þar sem nú er Hafnarskeið 6, Norðurvararflór/uppsátur (ÁR-548:017) sem stóð þar sem nú er Hafnarskeið 8a og Suðurvararflór/uppsátur (ÁR-548:018) sem stóð þar sem nú er Hafnarskeið 2. Þá hafa varirnar, Suðurvör (ÁR-548:013), Þorláksvör (ÁR-548:015) og Norðurvör (ÁR-548:016) allar horfið vegna framkvæmda við höfnina.

Minjastofnun Íslands vekur athygli á að vestan og suðvestan við fyrirhugað framkvæmdasvæði við Suðurvaragarð og Suðurvararbryggju, eru leifar verbúðar, Hraunhúðir (ÁR-548:048) og stekks, Réttarstekks (ÁR-548:020). Staðsetningu og útlínur tóftanna má sjá á deiliskipulagsupprætti hafnarsvæðisins.

Minjastofnun Íslands telur að fornleifum ætti ekki að stafa hættu af fyrirhugaðar framkvæmdum við breytingar á Suðurvarargarði og Suðurvararbryggju í höfninni í Þorlákshöfn. Stofnunin telur að framkvæmdin skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Bent skal á 2. mgr. 24. gr. laga um 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.*

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands



Kristinn Magnússon
verkefnastjóri



Skipulagsstofnun
v/Jóhanna Hrund Einarsdóttir

Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Þorlákshöfn, 5. október 2021
Málsnúmer: 2109046 GJ
Kt. umsk. 5902695149

Hafnarberg 1
815 Þorlákshöfn, Iceland
+354 480 3800 olfus.is

Á 294. fundi Bæjarstjórnar Ölfuss 30.9.2021 sl, var neðangreint erindi tekið fyrir.

Umsögn um matstilkynningu vegna hafnar í Þorlákshöfn

Skipulagsstofnun biður um umsögn sveitarfélagsins vegna greinargerðar með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu sem Skipulagsstofnun fékk vegna fyrirhugaðra framkvæmda við höfnina í Þorlákshöfn.

Sveitarfélagið hefur farið yfir framlögð gögn og telur að nægjanlega sé gerð grein fyrir umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar í greinargerðinni og að ekki sé þörf á að framkvæmdin fari í mat á umhverfisáhrifum.

Þetta tilkynnist hér með.

Virðingarfyllt,
f.h. Bæjarstjórnar Ölfuss

Gunnlaugur Jóhannsson
skipulagsfulltrúi Ölfuss