

---

## Efnistaka á Mýrdalssandi, Mýrdalshreppi Álit um mat á umhverfisskýrslum

---

### 1 Inngangur

#### 1.1 Framlagning og kynning umhverfismatsskýrslu

Þann 20. júní 2022 lagði E P Power Minerals fram umhverfismatsskýrslu um efnistöku úr Háöldu, austan Hafurseyjar á Mýrdalssandi í Mýrdalshreppi til kynningar og athugunar Skipulagsstofnunar sbr. 23. gr. laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Framkvæmdin og umhverfismatsskýrslan voru auglýst opinberlega þann 12. ágúst 2022 í Lögbirtingablaðinu, Fréttablaðinu og Morgunblaðinu. Umhverfismatsskýrslan lá frammi til kynningar frá 12. ágúst til 26. september 2022 á skrifstofu Mýrdalshrepps, hjá skipulagsfulltrúa Sveitarfélagsins Ölfuss og hjá Skipulagsstofnun. Umhverfismatsskýrslan var einnig aðgengileg á vef Skipulagsstofnunar.

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

#### 1.2 Gögn

##### Framlögð gögn E P Power Minerals

Umhverfismatsskýrsla: Efnistaka á Mýrdalssandi. Umhverfismatsskýrsla. E P Power Minerals og Efla verkfræðistofa, 2. ágúst 2022.

E P Power Minerals lagði fram uppfærða umhverfismatsskýrslu 8. ágúst 2022.

Að loknum kynningartíma umhverfismatsskýrslu bárust Skipulagsstofnun viðbrögð framkvæmdaraðila við umsögnum þann 11. nóvember 2022.

Umsagnir um umhverfismatsskýrslu bárust frá:

- Mýrdalshreppi ódags. sem barst 18. ágúst 2022
- Sveitarfélaginu Ölfusi dags. 30. ágúst 2022
- Sveitarfélaginu Árborg dags. 23. september 2022
- Ásahreppi dags. 21. september 2022
- Rangárþingi eystra dags. 8. september 2022
- Rangárþingi ytra dags. 14. september 2022
- Landgræðslunni dags. 26. ágúst 2022
- Minjastofnun Íslands dags. 27. september 2022
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 26. september 2022
- Samgöngustofu dags. 19. september 2022



- Umhverfisstofnun dags. 30 september 2022
- Vegagerðinni dags. 5. október 2022 og 21. febrúar 2023.

Ekki barst umsögn frá Flóahreppi.

Auk framangreindra umsagna bárust umsagnir frá eftirtöldum aðilum:

- Daníel Óliver Sveinssyni dags. 26. september 2022
- Friðriki Erlingssyni dags. 13. ágúst 2022
- Elíasi Guðmundssyni dags. 25. og 29. september 2022
- Grétu Maríu Grétarsdóttur dags. 23. september 2022
- Guðjóni Þorsteini Guðmundssyni dags. 26. september 2022
- Hákonni Val Haraldssyni og Pernille Ahlmann Jensen ódags. sem barst 26. september 2022
- Hjalta Sigmundssyni dags. 18. ágúst 2022
- Katltrack dags. 20. september 2022
- Landvernd dags. 25. september 2022
- Margréti Mekkin Helgadóttur dags. 26. september 2022
- Ragnari Önundarsyni dags. 15. ágúst 2022
- Samtökum ferðaþjónustunnar dags. 30. september 2022
- Southcoast Adventure dags. 26. september 2022
- Veitingahúsinu Suður-Vík ehf. dags. 26. september 2022
- Þorgerði H. Gísladóttur dags. 26. september 2022

## 2 Framkvæmd

### 2.1 Framkvæmdalýsing

Í umhverfismatskýrslu kemur fram að E P Power Minerals (EPPM) áformi vikurnám á Mýrdalssandi úr Háöldu, austan og suðaustan við Hafursey. Vikurinn verði fluttur á vörubílum til Þorlákshafnar þar sem hann verði lestaður í skip sem sigli með hann til viðskiptavina í Evrópu og mögulega N-Ameríku. Vikrinum er ætlað að koma í stað kolaösku úr kolaorkuverum sem notuð hafi verið í sement um áraraðir sem íblöndunarefni í stað sementsklinkers. Fyrirhugað efnistökusvæði er 15,5 km<sup>2</sup> að flatarmáli og bendi rannsóknir til þess að auðvinnanlegur vikur innan þess svæðis sé um 146 milljónir m<sup>3</sup>. Nánar er gerð grein fyrir tilhögun efnistökkunnar, nauðsynlegum búnaði og aðstöðu í kafla 3.4 í umhverfismatskýrslu.

### 2.2 Flutningur efnis

Í umhverfismatskýrslu kemur fram að aðkoma að svæðinu sé um gamla þjóðveginn um Mýrdalssand sem hafi verið aflagður og sé í umsjón og eigu landeiganda. Undanfarið hafi vegurinn einkum verið nýttur af ferðamönnum á leið á Hafursey eða að Kötlujökli. Vegurinn tengist við þjóðveg 1 rúmum kílómetra austan við Múlakvísl og þaðan séu um 8 km að efnistökusvæðinu. Gera þurfi endurbætur á veginum áður en þungaumferð verði hleypt á hann. Til greina komi að klæða veginn með bundnu slitlagi. Efnisþörf endurbóta sé um 45 þúsund m<sup>3</sup> og þar af séu um 10 þúsund m<sup>3</sup> sem unnt sé að ná í á Mýrdalssandi sjálfum. Um 35 þúsund m<sup>3</sup> fyllingarefni þarf sem hægt er að sækja í efnistökusvæði í nágrenninu. Mögulega verði tengst þjóðvegi 1 um gamla veginn að Hjörleifshöfða. Bæta þurfi gatnamótin við þjóðveg 1 og verði breytingarnar útfærðar í samráði við Vegagerðina. Líklega muni þurfa að gera aðrein svo vörubílar nái upp hraða áður en þeir sameinist annarri umferð á þjóðveginum.

Fram kemur að á þjóðveginum á Mýrdalssandi taki við um 170 km akstur til Þorlákshafnar. Akstursleiðin fari eftir þjóðvegi 1 að Selfossi þar sem beygt sé inn á Eyrarbyggaveg og áleiðis til



Þorlákshafnar. Til greina komi einnig að aka Gaulverjabæjarveg og Votmúlaveg til að komast hjá því að keyra í gegnum þéttbýlið á Selfossi. Annar möguleiki sé að keyra Urriðafossveg og Hamarsveg og eftir ströndinni að Þorlákshöfn. Afar ólíklegt er að sú leið verði farin, bæði sé hún lengri auk þess séu vegirnir mjóir malarvegir sem henti illa fyrir flutninga. Í framtíðinni, þegar ný brú yfir Ölfusá verði tilbúin, sé mögulegt að keyra Þjóðveg 1 norður fyrir Selfoss áfram til Hveragerðis. Þar verði beygt inn á Þorlákshafnarveg og keyrt áleiðis til Þorlákshafnar.

Í umsögn Vegagerðarinnar kemur fram að líklegast muni flutningar fara um 170 km langa leið um Hringveg, Þorlákshafnarveg og Eyrarbaklaveg þar til ný brú á Ölfusá hafi risið og Þorlákshafnarvegur hefur verið styrktur. Vegagerðin telur aðra kosti síður raunhæfa vegna m.a. burðargetu þeirra og breiddar.

Í viðbótarupplýsingum frá EPPM sem bárust með svörum við umsögnum kemur fram að áform um flutninga hafi verið endurskoðuð. Eftir ítarlega athugun sé ekki talið raunhæft að flytja meira en 500.000 tonn (715.000 m<sup>3</sup>) af efni landleiðina til Þorlákshafnar á hverju ári. Fyrir utan afköst vegakerfisins sé það einkum afkastageta hafnarinnar í Þorlákshöfn og hleðsluhraði í skip sem takmarki hve mikið efni sé hægt að flytja út í einu. Búast megi við að efnistaka hefjist eftir u.þ.b. 5 ár og verði þá um 150.000 tonn á ári. Á þrem til fjórum árum verði hún orðin 500.000 tonn. Við þetta fækki ökuferðum um helming (niður í 54 ferðir á sólahring) og þegar keyrt sé eftir Þjóðvegi 1 megi búast við því að mæta vörubíl frá Mýrdalssandi að meðaltali á 30 mínútna fresti. En upphafleg áform eins og þau voru kynnt í umhverfismatsskýrslu gerðu ráð fyrir tvöföldu magni og tíðari ferðum sem því nemur eða 1,5 milljónum efnis á ári og fullfermdum vörubíl á 15 mínútna fresti.

### 2.3 Efnisgeymsla í Þorlákshöfn

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að í Þorlákshöfn verði vikurinn geymdur þar til flutningaskip flytji hann úr landi. Áætlað sé að það þurfi geymslupláss fyrir allt að 12.000 tonn (allt að 18.000 m<sup>3</sup>) af vikri. Líkleg staðsetning lagersvæðisins sé óákveðin, en fyrsti kostur séu lóðir á athafnasvæði norðan við höfnina, fjarri íbúabyggð í bænum. Þaðan sé stutt að höfninni svo mögulegt væri að setja upp rafknúid lokað færiband sem flytti efnið niður á hafnarbakka. Efnislagerinn yrði yfirbyggður til að verja efnið fyrir veðri og vindum og myndu vörubílar keyra inn og losa sig þar við farminn. Reynist ekki mögulegt að fá lóð við höfnina komi helst til greina lausar iðnaðarlóðir sem séu um 2,5 km vestan við bæinn. Verði niðurstaðan að efnisgeymslan endi þar er líklegt að skjólveggir og skýli yfir hluta lagersins yrðu látin duga sökum fjarlægðar frá þéttbýli. Þessi staðsetning krefst þess jafnframt að efninu sé ekið niður á höfn í skip, yrði þá farið eftir Suðurstrandarvegi norður fyrir þéttbýlið og þaðan inn á hafnarsvæðið. M.v. að skip taki 9.000 tonn í hverri ferð þurfi um 270 ferðir með vörubíl niður á bryggju, en það taki 6 vörubíla um sólahring að fylla slíkt skip. Fram kemur að viðræður við yfirvöld um lóðirnar séu hafnar.

Í umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss er bent á að ekki séu á lausu hentugar lóðir fyrir efnisgeymslu á því svæði sem bent er á sem fyrsti valkostur á athafnasvæði norðan við höfn í Þorlákshöfn.

Í svörum EPPM kemur fram að nánari viðræður munu fara fram við bæjaryfirvöld í Þorlákshöfn um mögulegar lóðir. Hvort sem að það fáist lóð norðan við höfnina, eða við Suðurstrandaveg, muni flutningar ekki fara um þéttbýlið í Þorlákshöfn.

### 2.4 Valkostir

Í umhverfismatsskýrslu EPPM kemur fram að aðalvalkostur er sá sem hefur verið lýst hér að framan og felur í sér vikurnám á allt að 500.000 tonnum á ári til framleiðslu á sementi í stað flugösku úr kolaorkuverum. Ef ekki tekst að finna efni í stað flugöskunnar þurfi að notast við svokallaðan sementsklinker. Við framleiðslu á einu tonni af sementsklinker losni 842 kg af CO<sub>2</sub> sem sé stærsti þátturinn í því að sementsiðnaðurinn er ábyrgur fyrir um 8% af allri CO<sub>2</sub> losun í heiminum.



## 2.5 Forsaga

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að hugmyndir um vikurnám á þessu svæði séu ekki nýtilkomnar og hafi efnistökusvæðið í heild sinni verið í aðalskipulagi Mýrdalshrepp í tæp 20 ár. Árið 2002 hafi verið unnið mat á umhverfisáhrifum fyrir vikurnámið og lauk því ferli með úrskurði Skipulagsstofnunar 26. ágúst 2002.

## 3 Mat á umhverfisáhrifum

Í umhverfismatsskýrslu EPPM eru notaðar vægiseinkunnirnar verulega neikvæð, talsvert neikvæð, nokkuð neikvæð og óverulega neikvæð, engin áhrif, óverulega jákvæð, nokkuð jákvæð, talsvert jákvæð og verulega jákvæð umhverfisáhrif. Gerð er grein fyrir vægiseinkunnum á bls. 44 - 46 í umhverfismatsskýrslunni. Skipulagsstofnun notar sömu einkunnir í þessu álit.

Við umfjöllun um hvern umhverfisþátt hér að neðan eru fyrst dregin saman meginatriði úr mati EPPM á umhverfisáhrifum. Þar á eftir fylgir umfjöllun Skipulagsstofnunar sem byggir á umhverfismatsskýrslu EPPM og umsögnum sem bárust á kynningartíma umhverfismatsskýrslu auk annarra gagna.

### 3.1 Áhrif á gróður og fugla

#### 3.1.1 Mat framkvæmdaraðila

Í umhverfismatsskýrslu EPPM er mat á fuglalífi byggt á fyrirliggjandi vistgerðarkortlagningu Náttúrufræðistofnunar Íslands og vettvangsskoðunum. Fram kemur að efnistakan muni algjörlega raska yfirborði efnistökusvæðisins á meðan efnistaka stendur. Litlum hluta svæðisins verði raskað hverju sinni. Gróður á svæðinu muni eyðast með efnistökunni. Tegundir á svæðinu séu fáar og strjálár en lítil breyting hafi orðið í fjölbreytni tegunda síðustu 20 ár. Tegundir sem fundust á svæðinu sumarið 2021 séu algengar plöntur og engin á valista eða friðuð. Vistgerðir hafi sömuleiðis lágt verndargildi.

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að niðurstöður fuglakönnunar sýni að fuglalíf á svæðinu sé afar fátæklegt. Tvær fuglategundir sem fundust á athugunarsvæðinu séu á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands yfir tegundir í hættu þ.e. kjói og skúmur, en skúmur er í bráðri hættu. Af skúmum sást hins vegar einungis til þriggja einstaklinga fljúga yfir sandinn. Áhrif efnisvinnslunnar á fuglalíf eru metin neikvæð en tímabundin og muni einungis vara á meðan efnistaka standi yfir, helst vegna truflunar fremur en röskun búsvæða. Einungis sé þó unnið á litlum hluta efnistökusvæðisins hverju sinni svo stærstur hluti svæðisins verði ekki fyrir neinum áhrifum á hverjum tímapunkti.

Þá kemur fram að þar sem stærstur hluti efnistökusvæðisins sé alveg gróðurlaus, engar plöntur fundust sem séu á valista eða friðaðar og að verndargildi vistgerða sé lágt, lítil breyting verði á búsvæði fugla þá er það mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á gróður og fugla séu óverulega neikvæð.

#### 3.1.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að stofnunin taki undir mat framkvæmdaraðila um að áhrif framkvæmdar á gróður verði óverulega neikvæð. Náttúrufræðistofnun tekur einnig undir með framkvæmdaraðila um að ekki eigi að fara í uppgræðslu á svæðinu.

#### 3.1.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Fyrirhugað framkvæmdasvæði er lítt gróið og sá litli gróður sem þar er að finna er mjög slitróttur. Hvergi er um samfellda gróna flekki að ræða utan melgresisrákar sem fylgir gamla þjóðveginum. Að



sama skapi er ekki um að ræða svæði sem eru líkleg búsvæði fugla. Skipulagsstofnun er líkt og Náttúrufræðistofnun Íslands sammála framkvæmdaraðila um að áhrif fyrirhugaðrar efnistöku á gróður og fugla verði óverulega neikvæð.

## 3.2 Áhrif á jarðmyndanir

### 3.2.1 Mat framkvæmdaraðila

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að efnistakan felist í að allt að 146 milljónir m<sup>3</sup> af vikri verði fjarlægð varanlega. Hins vegar endurnýist vikurinn með tíðum jökulhlaupum ef miðað er við jarðsögulegan tíma, en Kötluhlaupið 1918 hafi eitt og sér talið borið fram allt að 1.200 milljónir m<sup>3</sup> af efni. Hér sé þó reiknað með að jarðmyndunin endurnýist ekki og að efnið verði fjarlæggt varanlega. Berggrunnurinn á Mýrdalssandi sé á um 10-25 m dýpi undir sjávarmáli og því liggja ofan á honum allt að 120 m þykkt lag af sandi, vikri og öðrum framburði. Það sé því verið að fjarlægja agnarsmátt hlutfall jarðmyndunarinnar. Auk þess nýtur vikurinn ekki verndar og er nokkuð algengur á svæðinu og utan þess. Efnistakan muni hafa bein og varanleg áhrif á setmyndunina á Mýrdalssandi. En þegar horft sé til þess að um er að ræða agnarsmátt hlutfall af heildarjarðmynduninni og að yfirborð hennar muni lækka um 10 m þegar hún er um 120 m þykk, telur framkvæmdaraðili að heildaráhrif á jarðmyndanir verði óverulega neikvæð.

### 3.2.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands er bent á að sandar af þessum toga séu sjaldgæfar og merkar jarðminjar á heimsvísu og röskun af þessum toga muni hafa mikil áhrif á heildarmynd jarðminjanna. Þó einungis sé stefnt að því að fjarlægja efstu 10 metrana af 120 metra þykku setlagi sé flatarmál áhrifsvæðisins gríðarstórt. Náttúrufræðistofnun telji því að áhrifin á jarðminjar ættu frekar að vera metin nokkuð eða talsvert neikvæð fremur en óverulega neikvæð.

### 3.2.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að varanleg eyðing jarðmyndunar af þeirri stærðargráðu sem ráðgert er með fyrirhugaðri efnistöku geti ekki talist óverulega neikvæð í skilningi laga um umhverfismat framkvæmda og áætlaða. Þó svo að ekkert bendi til þess að síðasta Kötluhlaupið hafi skilað sér niður Mýrdalssand þá er ekki hægt að líta á fyrirhugaða efnistöku öðru vísi en sem varanlegt brottnám jarðefna. Skipulagsstofnun tekur undir með ábendingum Náttúrufræðistofnunar um alþjóðlegt fágæti sanda og metur áhrif efnistökkunnar á jarðmyndanir talsvert neikvæð.

## 3.3 Áhrif á landslag og ásýnd

### 3.3.1 Mat framkvæmdaraðila

Í umhverfismatsskýrslu eru birtar ásýndarmyndir frá völdum stöðum s.s. Þjóðvegi 1, Hafursey og Höfðabrekkuheidi. Einnig er birt kort sem sýnir hvaðan sjáist til framkvæmdasvæðis skv. fræðilegum sýnileika. Fram kemur að það sem er mest áberandi er annars vegar námusvæðið sjálft með þeim búnaði sem þar verður. Hins vegar er aðkomuvegurinn frá Þjóðvegi að námu með sinni miklu umferð stórra vörubíla sem verður mjög áberandi. Efnistökusvæðið muni verða áberandi fyrir þá sem nota aðkomuvegin til að ferðast um efri hluta Mýrdalssands einkum þá sem ganga á Hafursey eða heimsækja Kötlujökul. Efnistökusvæðið og aðkomuvegurinn ná yfir stórt svæði, aðkomuvegurinn sé um 8 km langur og efnistökusvæðið um 7 km langt frá nyrstu til syðstu marka. Það komi því ekki á óvart að fræðilegi sýnileikinn ná yfir stórt svæði.

Fram kemur að venjulega væri það mikið inngrip í landslag að lækka yfirborð 15,5 km<sup>2</sup> svæðis um allt að 10 m. Aðstæður á fyrirhuguðu efnistökusvæði séu þó um margt sérstakar og þegar horft er til þess að yfirborð svæðisins breytist lítið, það lækki en verði áfram dökkur flatur sandur, og að



staðsetning svæðisins fjarri umferð og byggð geri það að verkum að mjög fáir munu verða varir við breytingu, þá er það mat framkvæmdaraðila að áhrifin verði óveruleg þó að þau nái yfir stórt svæði og séu varanleg.

### 3.3.2 Umsagnir um umhverfismatskýrslu

Í umsögn Katlatrack kemur fram að fleira en litur vinnuvéla ráði mestu um ásýndaráhrif framkvæmdanna. Hreyfing vinnuvéla muni draga að sér athyglina og hljóðmengun sé líkleg til að raska upplifun þeirra sem ferðist í ósnortnu landslagi og náttúrukyrrðinni á Kötlujökli. Að sama skapi muni rykmengun frá starfseminni fanga athyglina og raska því stórbrotna útsýni sem er af jöklinum.

### 3.3.3 Umfjöllun Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að fyrirhuguð efnistaka úr Háöldu á Mýrdalssandi hafi bein neikvæð áhrif á þau landform sem sandurinn myndar á svæðinu. Búast má við því að stór hluti efnistökusvæðisins muni bera merki um mannlegar athafnir á meðan efnisvinnslan stendur. Fyrirhuguð efnistaka á svæðinu er um margt frábrugðin hefðbundnum námum. Fyrst ber að nefna að svæðið er óhemju stórt og framkvæmdatíminn mjög langur. Ef áformin ganga eftir þá mun fjöldi fólks búa við starfsemina svo kynslóðum skiptir. Á móti vegur að efnið sem á að vinna er mjög einsleitt. Svarti vikurinn hefur t.d. ekki ljósari veðrunarkápu á yfirborði eins og algengt er á jarðefnum og því verður engin litabreyting á svæðinu þegar hluta þess er mokað í burtu.

Námusvæðið er utan alfaraleiða og því varla sýnilegt þeim sem leið eiga um Hringveg eða inn í þakgil en þeir sem ferðast um veginn að Hafursey munu óhjákvæmilega verða varir við þær vélar, vörubíla og búnað sem eru í notkun á Mýrdalssandi. Skipulagsstofnun telur að áhrif á ásýnd verði nokkuð neikvæð en varanleg breyting verði á landslagi svæðisins sem hafi í för með sér talsvert neikvæð áhrif.

## 3.4 Áhrif á vegi og umferðaröryggi

### 3.4.1 Mat framkvæmdaraðila

Samkvæmt gögnum EPPM er áætlað að til að byrja með muni 16 flutningabílar sjá um að flytja 150 þúsund tonn árlega til Þorlákshafnar. Er þá miðað við að hver bíll taki 33,5 tonn (48 m<sup>3</sup>). Eftir því sem afköstin aukist fjölgi flutningabílunum og þegar fullum afköstum verði náð, 500.000 tonn árlega (715.000 m<sup>3</sup>), sé búist við því að þeir verði orðnir 30 talsins. Miðað við að flutningar verði stundaðir um 280 daga á ári séu það 54 ferðir yfir sólarhringinn. Flutningarnir standi allan sólarhringinn, að meðaltali þýði það ný ferð á um 27 mínútna fresti allan sólarhringinn. Ein ferð þýði bíll með fullfermi til Þorlákshafnar og tómur til baka, það munu því vörubílar fara um veginn á um 13 mín fresti. Bílarnir séu langir sem muni erfiða framúrakstur fyrir aðra bíla og takmarka skyggni fram á veginn fyrir þá sem á eftir koma. Reiknað sé með að flutningabílunum muni ganga vel að fylgja almennum umferðahraða á leiðinni en líklega gangi það illa í hlykkjóttu og bratta veginum yfir Reynisfjall að vestanverðu þar sem þeir mögulega hægja á annarri umferð. Í þéttbýli á leiðinni megi búast við að umferðin sé hægari og jafnvel stopp á álagstímum yfir daginn og því ólíklegt að þar verði keyrt á leyfilegum hámarkshraða. Auk þess eru hringtorg og/eða hraðahindranir í öllum þéttbýliskjörnunum sem hægja á umferð.

Fram kemur að leiðin í gegnum Selfoss og síðar meir fram hjá Hveragerði, sé metin álitlegust út frá umferð. Þó að fjöldi vörubíla sé ekki mikill miðað við heildarfjölda ökutækja á leiðinni og að leiðin sé að mestu bein og greið þá hafi stór og þung ökutæki meiri áhrif en sambærilegur fjöldi fólksbíla. Þannig að þegar horft sé til fjölda og stærðar vörubíla, vegalengdar, að aka þarf í gegnum nokkra þéttbýliskjarna og að mikil umferð sé á vissum köflum leiðarinnar, þá er það mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á umferð séu nokkuð neikvæð.





Í viðbótarupplýsingum frá EPPM kemur fram að fyrirhugað sé að færa þjóðveg 1 út fyrir þéttbýlið á Selfossi með nýrri brú yfir Ölfusá og á Vík með því að taka veginn niður í fjöruna eða upp fyrir bæinn. Bæði Vegagerðin og Rangárþing Eystra leggi áherslu á að færa veginn út fyrir þéttbýlið á Hvolsvelli. Líklegt sé að efnistaka á Mýrdalssandi hefjist eftir u.þ.b. 5 ár og að ný brú yfir Ölfusá verði tilbúin á þeim tímapunkti. Hvor leiðin sem verði fyrir valinu í Vík muni færa flutningana út fyrir þéttbýli bæjarins. Það væri því bara til að byrja með að flutningar færu í gegnum þéttbýlið í Vík en fljótlega færðust þeir út fyrir. Ekki sé komin tímaáætlun fyrir færslu hringvegarins út fyrir Hvolsvöll. Þá sé í samgönguáætlun gert ráð fyrir því að endurnýja þjóðveg 1 á vegkaflanum frá Selfossi að Hellu, um 34 km leið, og að á þeim kafla verði aðskildar akstursstefnur.

### 3.4.2 Umsagnir um umhverfismatskýrslu

Vegagerðin veitti tvær umsagnir um framkvæmdina. Þá fyrri á meðan umhverfismatskýrsla var í kynningu og þá síðari eftir að framkvæmdaraðili var búinn að tilkynna um að draga úr efnistöku og efnisflutningum um helming. Hér er greint frá innihaldi síðari umsagnar Vegagerðarinnar.

Í umsögn Vegagerðarinnar kemur fram að hér á landi sé almennt miðað við að þungaumferð sem um 10% af heildarumferð á þjóðvegum. Sé gengið út frá sama hlutfalli á þeim vegum sem efnisflutningar fari um megi reikna með að hlutfall þungra bíla í umferðinni aukist úr u.þ.b. 10% í 15 til 20%. Aukning af þeirri stærðargráðu geti haft margvísleg áhrif s.s. á mengun, hávaða, ferðamennsku, umferðaröryggi og niðurbrot vega. Ákveðnir staðir á vegakerfinu séu síður til þess fallnir, með hliðsjón af umferðaröryggi, að auka þungaumferð svo verulega eins og hér um ræðir. Vegagerðin hafi jafnan lagt áherslu á að þjóðvegir liggi utan þéttrar byggðar en mikil ásókn sé í byggð meðfram þjóðvegum. Ákveðin hætta fylgi ávallt blöndun á þungaumferð og umferð óvarinna vegfarenda þó svo að hraðatakörk séu virt. Í því sambandi megi benda á þéttbýlisstaðina Vík, Hvolsvöll, Hellu og Selfoss. Til langs tíma telur Vegagerðin ekki ásættanlegt að svo umfangsmikil þungaumferð sem hér um ræði fari í gegnum þéttbýli. Á skipulagsáætlunum sé gert ráð fyrir að Hringvegur verði færður út fyrir þéttbýlið í Vík og á Selfossi og Vegagerðin leggi áherslu á að Hringvegur muni í framtíðinni liggja utan við þéttbýlið á Hvolsvelli. Erfiðara sé um vik að færa Hringveg út fyrir þéttbýlið á Hellu en Vegagerðin leggi áherslu á að þar sem þjóðvegur liggi um þéttbýli séu tengingar við hann fáar sem og gönguþveranir yfir hann. Þjóðvegur þveri gönguleið skólabarna í þéttbýlinu í Vík og á Selfossi.

Vegagerðin bendir á að Hringvegur austan Markarfljóts sé um 6,5-7,0 m að breidd á köflum og sé því mjórri en veghönnunarreglur fyrir nýja vegi segi fyrir um. Hringvegur yfir Reynisfjall geti talist erfiður fjallvegur en hann liggi í allt að 119 m hæð yfir sjávarmáli, á honum séu krappar beygjur og um 12% langhalli. Þar hafi orðið alvarleg slys, m.a. þar sem flutningabílar hafi farið út af vegi. Veruleg viðbótarumferð þungra ökutækja á flutningsleiðinni á Hringvegi muni hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi.

Í umsögn Vegagerðarinnar kemur einnig fram að þungaumferð brjóti vegi hraðar niður en umferð fólksbíla og nái niðurbrotið langt niður í vegbygginguna sem geri viðhaldið ekki einungis tíðara heldur einnig umfangsmeira. Við samanburð á ökutækjum með tilliti til áhrifa á niðurbrot vega megi gera ráð fyrir að niðurbrot vegar af fulllestuðum flutningabíl samsvari niðurbroti af um 10.000 fólksbílum. Ljóst sé að aukin þungaumferð sem gert sé ráð fyrir muni hafa umtalsverð áhrif á niðurbrot vega og flýta þyrfti bæði viðhaldi, endurbyggingu vega og framkvæmdum sem nú þegar séu á áætlun. Jafnframt geta endurbætur orðið dýrari en gert sé ráð fyrir samkvæmt gildandi áætlunum þar sem mögulega þurfi að gera auknar kröfur til breiddar, burðar vega og slitlaga vegna aukinnar þungaumferðar. Gera þurfi ítarlegri greiningar á vegum til að spá fyrir um endingu þeirra miðað við fyrirhugaða aukningu þungaumferðar. Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á umferð verði verulega neikvæð en ekki nokkuð neikvæð eins og segi í matskýrslu.

Í umsögn Vegagerðarinnar segir að fyrirhuguð aukning í þungaflutningum sé líkleg til að hafa áhrif á þær samgönguframkvæmdir sem áformaðar eru á fyrirhugaðri flutningsleið og að þær verði



líklega 15-30% dýrari. Mögulega þurfi að flýta framkvæmdum á samgönguáætlun á flutningsleiðinni ásamt því að gera megi ráð fyrir að endurbyggja þurfi kafla sem ekki eru á samgönguáætlun. Þá megi gera ráð fyrir því að kostnaður vegna viðhalds aukist á flutningsleiðinni.

Í umsögn Vegagerðarinnar segir að búast megi við að slysum fjölgi um 3-5 á ári með aukinni umferð á vegum framkvæmdaraðila vegna flutnings á 500.000 tonnum á ári. Vísar Vegagerðin til þess að meðalslysafrekni á Þjóðvegakerfinu árið 2021 hafi verið 0,5 slys/milljón ekna kílómetra en þar sé átt við bæði slys með meiðslum á fólki og óhöpp án meiðsla á fólki.

Framkvæmdaraðili gerði athugasemdir við mat Vegagerðarinnar á fjölgun slysa í fyrri umsögn stofnunarinnar. Vísar framkvæmdaraðili til þess að í slysgrunni Samgöngustofu séu skráð 171 slys (óhöpp án slysa á fólki undanskilin) á Þjóðvegi 1 frá Selfossi að afleggjara af efnistökusvæði á tímabilinu 1.1.2012 – 31.12.2021. Vörubifreið hafi komið við sögu að einhverju leyti í 18 slysum sem geri færri en tvö slys á ári.

Í umsögn Hákonar Vals Haraldssonar og Pernille Almann Jensen er bent á að þeir sem noti daglega þá vegi sem sé talað um hér og sjái áhrif núverandi umferðar geti ekki ímyndað sér hvernig sé hægt að bæta við svo mikilli trukkaumferð án þess að þurfa að fara í mjög miklar endurbætur á hverri þeirri leið sem yrði valinn. Vegurinn milli Stokkseyrar og Selfoss virðist ekki þola núverandi umferðarþunga og er farið að sjá á honum verulega þó svo að ný klæðning hafi verið sett á hann fyrir um ári síðan.

Í umsögnum fjölda sveitarfélaga, ferðapjónustuaðila, einstaklinga og félagasamtaka er gerð athugasemd við hina miklu umferð stórra vöruflutningabíla vegna efnisnámsins. Til dæmis benda Samtök ferðapjónustunnar á að með hliðsjón af áætlaðri efniskeyrslu, fjölda og þyngd bíla, ástandi vegakerfisins og fjárfestingu ríkisins í viðhaldi á vegakerfinu sé augljóst að áhrif efnistökkunnar á vegakerfið eigi eftir að verða verulega neikvæð. Vegakerfi sem nú þegar sé í döpru ástandi og fjármagnað töluvert undir áætlaðri fjármögnunarbörf. Akstursleiðin liggir í gegnum 7 sveitarfélög og 4 þéttbýliskjarna. Í öllum þessum þéttbýliskjörnum, líkt og í dreifbýlinu við akstursleiðina, hafi öflug ferðapjónusta byggst upp síðasta áratuginn. Meðal annars sé fjöldi gististaða sem liggja þétt við akstursleiðina. Óvíst sé hver áhrif efnisflutninga muni verða á þessa uppbyggingu, önnur en neikvæð. Líklega muni áhrifin magnast upp í slæma umfjöllun með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á rekstraraðila ferðapjónustu á svæðinu og áfangastaðinn Ísland.

### 3.4.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Sem fyrr segir er gert ráð fyrir að flytja efni um 170 km leið frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar. Gert er ráð fyrir að flutningar fari fram allan sólarhringinn 280 daga á ári og að á hverjum sólarhring aki 54 fulllestaðir vörubílar leiðina til Þorlákshafnar og að heildarfjöldi ferða vörubíla á sólarhring verði 108.

	Á sólarhring	Á ári (miðað við 280 daga)
Fjöldi ferða	108	30.240
Fjöldi ekinna kílómetra	18.360	5.140.800

Tafla 1. Flutningar frá efnistökusvæði til Þorlákshafnar.

#### Leiðarval

Framkvæmdaraðili áformar að efnistaka hefjist eftir u.þ.b. fimm ár. Þá er gert ráð fyrir að í upphafi verði flutt út um 150.000 tonn af vikri og að á þremur til fjórum árum verði efnismagn komið upp í 500.000 tonn á ári.

Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um þrjár mögulegar flutningsleiðir vestan við Þjórsá. Vegagerðin hefur bent á að á meðan ekki er komin ný brú yfir Ölfusá og Þorlákshafnarvegur hefur ekki verið





styrktur sé raunhæfasta leiðin í gegnum Selfoss og um Eyrarbakkeveg. Vegagerðin hefur einnig bent á að gert sé ráð fyrir að taka nýja brú yfir Ölfusá í notkun árið 2026 og bjóða út endurbætur á Þorlákshafnarvegi 2025-2026.

Með hliðsjón af áformum framkvæmdaraðila um að hefja ekki efnistöku fyrr en eftir u.þ.b. fimm ár verður því að teljast líklegt að flutningar fari um Hringveginn alveg að Þorlákshafnarvegi og þaðan til Þorlákshafnar.

#### Áhrif á umferð

Í umhverfismatsskýrslu framkvæmdaraðila er að takmörkuðu leyti fjallað um grunnástand umferðar á flutningsleiðinni. Einungis er greint frá árdagsumferð á tilteknum vegköflum á leiðinni en ekki eru lagðar fram upplýsingar um breytileika umferðar innan sólahrings eða á ólíkum árstímum.

Ekki liggja fyrir upplýsingar um hlutfall þungaumferðar á vegköflum á flutningsleiðinni en Vegagerðin áætlar að þungaumferð sé oft nærri 10% af heildarumferð á þjóðvegum. Hafa ber í huga að hlutfall þungaumferðar getur þó verið breytilegt eftir vegum og vegköflum. Í því ljósi má benda á að samkvæmt gögnum frá umferðargreinum Vegagerðarinnar var hlutfall þungra bíla á Suðurlandsvegi við Ingólfsfjall á bilinu 3-6% árin 2010-2015 en á öðrum stöðum hærra.<sup>1</sup> Því má gera ráð fyrir að á sumum vegköflum á flutningsleiðinni sé hlutfall þungaumferðar undir 10% en á öðrum yfir 10%. Ef miðað er við að þungaumferð í dag sé 10% af umferð á öllum vegköflum má gera ráð fyrir að efnistaka á Mýrdalsandi leiði til 10%-152% aukningar á þungaumferð á vegköflum á leiðinni (sjá töflu 2).

Staðsetning	Aukning
Austan Víkur	57%
Í Vík	32%
Við Skógarfoss	47%
Við Þverá í Fljótshlíð	35%
Hvolsvöllur	19%
Hella	26%
Við Þjórsá	25%
Undir Ingólfsfjalli*	10%
Þorlákshafnarvegur*	152%
Eyrarbakkevegur, Selfoss (Frá Fossheiði til Suðurhóla)*	17%
Eyrarbakkevegur, við Eyrarbakka*	66%
*Háð leiðarvali	

Tafla 2. Aukning þungaumferðar á völdum köflum á flutningsleið miðað við árdagsumferð árið 2019 og að hlutfall þungaumferðar sé 10% af heildarumferð.

Svör framkvæmdaraðila við umsögnum þar sem viðraðar eru áhyggjur af áhrifum flutninga á umferð má skilja á þá leið að umferð á Þjóðvegi 1 á Suðurlandi sé nú þegar mjög þung og að flutningabílar á vegum framkvæmdaraðila verði lítið hlutfall af heildarumferð á vegum og því verði áhrif vegna efnisflutninga ekki mikil. Í því ljósi bendir Skipulagsstofnun á að mestra áhrifa á umferð

<sup>1</sup> VSÓ ráðgjöf (2016). Þungaflutningar um vegakerfið. Landflutningar – strandflutningar: [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/tungaflutningar um vegakerfið/\\$file/%C3%9Eungaflutningar%20um%20vegakerfi%C3%B0.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/tungaflutningar%20um%20vegakerfi%C3%B0.pdf)



með tilliti til tafa er að vænta þar sem umferðin er þegar þung. Að sama skapi má búast við að styrkur áhrifa verði hvað mestur á sérstökum álagstímum, t.a.m. á föstudagseftirmiðdögum á sumrin.

#### Umferð um Suðurstrandarveg

Framkvæmdaraðili hefur til skoðunar tvö svæði fyrir efnislager við Þorlákshöfn. Annar kosturinn er á athafnasvæði norðan hafnarinnar í Þorlákshöfn en hinn kosturinn er á lóð norðan Suðurstrandavegar nokkru vestan við þéttbýlið. Sveitarfélagið Ölfus hefur í umsögn sinni bent á að engar hentugar lóðir séu á lausu á fyrrnefnda svæðinu. Verði það lendingin að hafa efnislager á svæði vestan Þorlákshafnar mun auk flutninga frá efnisvinnslusvæði til efnislagers þurfa að flytja efni frá efnislager niður á höfn um Suðurstrandaveg. Fyrsti kostur framkvæmdaraðila er að notast við skip sem taka 9.000 tonn en það þýðir að lesta þurfi skip á tæplega viku fresti yfir árið og að 540 ferðir verði farnar á milli efnislagers og hafnar í hvert skipti (sjá töflu 3).

Þá daga þegar sem skip er lestað og flutningar frá efnistökusvæði fara fram á sama tíma munu 648 bílar fara um Suðurstrandaveg vegna efnisvinnslunnar. Árdagsumferð á Suðurstrandavegi var 644 bílar árið 2019 og því má gera ráð fyrir að umferð tvöfaldist þá daga sem skip eru lestuð. Því má gera ráð fyrir að umferð um Suðurstrandaveg aukist mikið með tilkomu efnisflutninganna.

	Við lestun 9000 t. skips	Á ári (miðað við 9.000 tonn per skip)
Fjöldi ferða	540	29.970
Fjöldi ekinna kílómetra	2.160	119.880

Tafla 3. Flutningar frá efnislager vestan Þorlákshafnar til hafnar, flutningar frá Mýrdalssandi ekki meðtaldir.

Gera má ráð fyrir að umferð um Suðurstrandaveg sé breytileg eftir tímum sólarhrings. Umferð vegna efnisflutninga fer fram allan sólarhringinn og ætla má að umferð á nóttunni margfaldist þegar verið er að lesta skip (sjá töflu 4).

	Meðalhluftall umferðar á klukkustund*	Meðalfjöldi bíla á klukkustund 2019**	Meðalfjöldi bíla á klukkustund með flutningum frá Mýrdalssandi	Aukning frá umferð 2019	Meðalfjöldi bíla á klukkustund með flutningum og lestun skips	Aukning frá umferð 2019
01:00-7:00	0,46%	3,0	7,5	152%	30,0	911%
07:00-09:00	3,36%	21,6	26,1	21%	48,6	125%
16:00-17:00	8,82%	56,8	61,3	8%	83,8	48%
13:00-19:00	8,15%	52,5	56,9	9%	79,5	51%

\*Byggt á hlutfallslegri dreifingu umferðar yfir sólarhringinn í dreifbýli í grennd við þéttbýli árið 2008 sbr. skýrslu Vegagerðarinnar um klukkustundarumferð 2008.<sup>2</sup>

\*\*Byggt á árdagsumferð 20019.

Tafla 4. Áætlað meðalhluftall umferðar á klukkustund á Suðurstrandavegi og aukning með tilkomu efnisflutninga.



### *Samlegðaráhrif – Suðurstrandavegur og Þorlákshafnarvegur*

Fyrirhugað er að taka 18 milljón m<sup>3</sup> úr Litla-Sandfelli í Þrengslum. Þar er gert ráð fyrir 222 ferðum flutningabíla á dag frá námu og til fyrirhugaðar mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn sé miðað við að flutningar fari fram 300 daga á ári. Ekki liggur fyrir hvar mölunarverksmiðjan verður staðsett en til skoðunar er að hafa hana staðsetta við Keflavík vestan Þorlákshafnar. Samanlagðar ferðir flutningabíla um Þorlákshafnarveg frá Þrengslavegi og um Suðurstrandaveg vegna efnisflutninga frá Mýrdalssandi og Litla-Sandfelli verða því 328 þá daga sem efni er flutt úr báðum námum. Samanlögð umferð um Suðurstrandaveg þá daga sem skip er lestað og efnisflutningar frá báðum námum fara fram er 868 flutningabílar á sólarhring.

#### *Áhrif á umferðaröryggi*

Í ljósi svara framkvæmdaraðila við umsögn Vegagerðarinnar bendir Skipulagsstofnun á að slysaáhrif Samgöngustofu gefur takmarkaða mynd af fjölda slysa þar sem vörubifreiðar koma við sögu. Séu skýrslur Rannsóknarnefndar samgönguslysa bornar saman við skráningar í slysaáhrifum Samgöngustofu má sjá að ef slys verða vegna framúraksturs er það ökutæki sem tekið er fram úr ekki endilega skráð í slysaáhrifum Samgöngustofu. Þar af leiðandi liggja ekki fyrir upplýsingar um fjölda slysa sem verða þegar tekið er fram úr flutningabílum. Þá er ekki skráð sérstaklega ef um framúrakstur er að ræða í aðdraganda slyss en aukinn fjöldi stórra vörubíla í umferðinni kann að leiða til aukins framúraksturs.

#### *Niðurstaða*

Í síðari umsögn Vegagerðarinnar um framkvæmdina kemur fram að þrátt fyrir að framkvæmdaraðili hafi dregið úr umfangi flutninga um helming frá þeim áformum sem kynnt voru í umhverfismatsskýrslu telur stofnunin að áhrif framkvæmdarinnar á umferð verði verulega neikvæð.

Skipulagsstofnun tekur undir það sem Vegagerðin bendir á í umsögn sinni að þrátt fyrir að framkvæmdaraðili hafi ákveðið að draga verulega úr umfangi vikurnáms og flutninga frá því sem ákveðið var í umhverfismatsskýrslu þá komi áhrif á vegakerfið til með að vera mikil. Efnisflutningarnir munu hafa það í för með sér að fjöldi vörubíla mun verða mjög fyrirferðamikill á mjög langri flutningsleið milli Mýrdalssands og Þorlákshafnar. Á flutningsleiðinni er að finna fjölda vinsælla ferðamannastaða sem draga til sín ferðamenn með tilheyrandi umferð. Á þeim stöðum er fjöldi vegtenginga og umferð sem fer illa saman með umfangsmiklum efnisflutningum á stórum vörubílum. Vegakerfið hefur á undangengnum árum átt fullt í fangi með að mæta þeirri umferð sem er fylgífiskur ört vaxandi ferðamennsku ekki síst á Suðurlandi. Því síður virðist vegakerfið þess bært að taka við þeirri miklu umferðaraukningu mjög stórra vörubíla sem fylgja fyrirhugaðri efnistöku á Mýrdalssandi. Umferðarmannvirkin eru ekki byggð fyrir slíkt álag þar sem hver fulllestaður vörubíll er talinn slíta vegum á við 10.000 fólksbíla. Áhrif þeirrar þungaumferðar eru ótvíræðar á slit vega og umferðaröryggi. Búast má við umfangsmiklu niðurbroti á vegum vegna þungaumferðarinnar. Umferðarslysum mun fjölga vegna mikillar fjölgunar stórra vörubíla á mjög langri flutningsleið. Einnig gætir afleiðra áhrifa á loftgæði, hljóðvist, ásynnd, útivist og ferðaþjónustu. Skipulagsstofnun er sammála Vegagerðinni og telur áhrif framkvæmdanna á vegi og umferðaröryggi verða verulega neikvæð.

## **3.5 Áhrif á hljóðvist og loftgæði**

### **3.5.1 Mat framkvæmdaraðila**

Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um hljóðvist á flutningsleiðinni frá Mýrdalssandi til Þorlákshafnar og birt dynlínukort sem sýnir áhrif núverandi umferðar í gegnum Selfoss og við Þorlákshöfn. Fram kemur að áhrif af auknum umferðarhávaða aukist eftir því sem austar dregur á flutningsleiðinni þar sem hlutfallslegt vægi efnisflutninganna eykst með minnkandi umferð til austurs. Vörubílar sem



flytja vikurinn muni keyra eftir þjóðvegi 1 á Suðurlandi og megi búast við aukningu á umferðarhávaða um allt að 0,7-2,0 dB við fjölgun um 5-10% á þungabílum. Augljóslega sé hávaði frá flutningabílum jafn allan sólarhringinn en hljóðið frá þeim verði meira áberandi þegar það er almenn umferð sé minni, áhrifin gætu því orðið meiri en tölurnar gefi til kynna. Í Vík, Hvolsvelli og Hellu megi búast við að áhrif á hljóðvist verði öllu meiri heldur en á Selfossi. Einnig sé vert að nefna að umferð í gegnum þéttbýliskjarnana geti verið mjög hæg og hraðahindranir og hringtorg krefjist þess að bílar séu stöðugt og stöðva og taka af stað eða hægja á sér og auka hraðann. Það framkalli aukinn hávaða í samanburði við stöðuga umferð og er slíkur hávaði hlutfallslega meiri frá stórum flutningabílum heldur en almennri fólksbílaumferð. Á daginn þegar umferð sé mest og gangandi vegfarendur flestir megi búast við að þessi hægja/hraða áhrif verði nokkuð áberandi í næsta nágrenni við veginn, en minna sé um slíkt að kvöld- og næturlagi þegar umferð er lítil og hægt sé að keyra nokkuð hindrunarlaust í gegnum þéttbýliskjarnana með jöfnum hraða.

Á efnistökusvæðinu sjálfu muni verða til nýjar hljóðuppsprettur þar sem í dag séu engar, en á móti kemur séu fáir ef nokkrir sem verði fyrir áhrifum af völdum þeirra. Aðaláhrifin séu af völdum flutninga eftir þjóðveginum alla leið til Þorlákshafnar en þau verða til staðar allan rekstratímamann sem spanni heila öld. Sökum þessa varanleika áhrifa, fjölda ferða, hlutfall af heildarumferð og tíma sólarhrings, þá sé það mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á hljóðvist verði nokkuð neikvæð.

Í umhverfismatsskýrslu er fjallað um áhrif starfseminnar á loftgæði. Sú umfjöllun er að mestu bundin við fok lausra jarðefna á efnistökuastað, við flutninga og lager í Þorlákshöfn. Þungir bílar slíti vegum mun meira en minni bílar og því aukist áhrifin hlutfallslega meira heldur en fjöldi bíla gefi til kynna. Stórir og þungir bílar þyrli auk þess meira upp lausu ryki í vegköntum. Þessi áhrif séu í beinum tengslum við umferðarhraða og því megi búast við meira sliti á vegum og ryki utan þéttbýlis þar sem umferðin sé hraðari. Til viðbótar við slit á vegyfirborði og útblástur séu vörubílarinnir að flytja vikur sem gæti fokið af pallinum og þannig orsakað rykmengun á og við veginn. Til að koma í veg fyrir það verði sett ábreiða yfir farminn, til að varna fjúki af vörubílum. Áhrif af völdum efnisfoks af bílum ætti því að vera hverfandi.

Fram kemur að gripið verði til eftirfarandi mótvægisáðgerða vegna áhrifa á loftgæði:

- Matarafæribönd og önnur færibönd verði lokuð.
- Vörubílar sem flytja efni til Þorlákshafnar verða með ábreiðu yfir vörupalli.
- Efnisgeymsla í Þorlákshöfn verður yfirbyggð.
- Efnisgeymslu vestan og utan við Þorlákshöfn verður skýlt með skjólveggjum og skýli að hluta.

Á Mýrdalssandi verði hreyfing og tilfærsla á efni en þar sé nú þegar sandfok í miklum vindi við þurrar aðstæður, ekki sé búist við að efnistakan auki á þau áhrif nema þá óverulega. Það er því mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á loftgæði verði óverulega neikvæð.

### 3.5.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Í umsögn Landverndar kemur fram að þungaflutningar á þjóðvegi og í gegnum þéttbýli allan sólarhringinn valdi mikilli truflun. Framkvæmdaaðili hefur ekki hugsað sér að gera neinar ráðstafanir vegna þessa. Þá vanti umfjöllun um svifryksmengun vegna umferðar flutningabíla en sú mengun verði veruleg.

Í umsögn Hákonar Vals Haraldssonar og Pernille Almanna Jensen er vísað til þess að í umhverfismatsskýrslunni komi fram að hugsanlegt sé að takmarka hraða flutningabíla innan þéttbýlis og þegar flutningabílar sem gangi fyrir öðrum umhverfisvænni orkugjöfum verði raunhæfur möguleiki muni EPPM skoða það alvarlega að skipta út bílum. Það eigi að minnka áhrif á hljóðvist umtalsvert. Ekki sé hægt að segja hversu lengi íbúar á leiðinni muni þurfa að lifa með hávaða þar sem slíkir bílar séu ekki sjónmáli.



Í umsögn frá Elíasi Guðmundssyni er bent á að hljóðvistaráhrifin verði afgerandi sökum þess að hluti flutninganna verði að næturlagi, þegar umferð sé að 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. Ferðaþjónustan sé sérlega viðkvæm fyrir slíkum áhrifum. Það á ekki síst við um hótél- og gistiþjónustu, þar sem gestir vænta næturkyrrðar. Umferð díselknúinna þungaflutninga geti haft talsverð neikvæð áhrif á loftgæði í Vík, einkum vegna svifryks vegna vegslits og útblásturs díselbíla. Þeir ferðamenn sem sækja þetta svæði heim, sækist gjarnan eftir hreinu og heilnæmu lofti. Áhrif á ferðaþjónustu í Vík geti því verið nokkuð neikvæð.

Í umsögn Sveitarfélagsins Ölfuss er bent á að sveitarfélagið geri kröfu um að efnisgeymsla í eða við Þorlákshöfn verði yfirbyggð. Ekki sé fullnægjandi að skerma efnislagar með skjólveggjum.

### 3.5.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að helstu áhrif framkvæmdanna á hljóðvist verði af tvennum toga. Annars vegar hávaði vegna flutninga þegar önnur umferð liggur að mestu niðri s.s. á kvöldin og næturnar. Við þær aðstæður er bakgrunnshávaði fremur lágur og hver vörubíll sker sig úr með afgerandi hætti þegar hann fer fram hjá. Þó svo að slíkur hávaði kunni að vera neðan viðmiðunarmarkar getur hann valdið óþægindum og raskað ró þeirra sem búa eða dvelja næst akstursleiðinni. Líkt og fram kom í kafla 3.4 hér á undan gætu ferðir flutningabíla á vegum framkvæmdaraðila um Suðurstrandaveg orðið um 648 á sólarhring á tæplega viku fresti þegar verið er að lesta skip til útflutnings en það gerir um 27 bíla á klukkustund. Þó svo Suðurstrandavegur liggir ekki um þéttbýlið sjálf er ekki langt í næstu íbúðarhúsi. Hins vegar má búast við áhrifum á hljóðvist vegna hraðabreytinga þungra vörubíla. Þeirra gætir einkum þegar vörubílnir fara í gegnum þéttbýlisstaði á leiðinni og þurfa þá að stoppa eða hægja á sér vegna umferðar, hringtorga eða hraðahindrana og ná upp umferðarhraða að nýju en samtímis má búast við vaxandi hávaða frá þeim bílum sem reyna að aka fram úr vörubílum sem eru mun lengur að ná umferðarhraða. Skipulagsstofnun telur að breytingar á jafngildishljóðstigi verði óverulegar en engu að síður er líklegt að hávaði, þegar bakgrunnshljóð eru í lágmarki, valdi ónæði meðal íbúa og annarra sem dvelja í nágrenni flutningsleiðar. Að mati Skipulagsstofnunar er óvissa um þau áhrif þar sem ekki liggja fyrir upplýsingar um hljóðstig að nóttu í nágrenni við flutningsleið.

## 3.6 Áhrif á útivist og ferðamennsku

### 3.6.1 Mat framkvæmdaraðila

Í umhverfismatsskýrslu kemur fram efnistakan á Mýrdalssandi muni ekki hafa bein áhrif á Hjörleifshöfða eða möguleika ferðaþjónustuaðila til að nýta Höfðann í sinni starfsemi. Höfðinn verði ekki fyrir neinu raski og aðgengi að honum verði áfram óbreytt. Umferð tengd efnistökuverði verði öll á þjóðvegi 1 og norðar. Einu áhrifin sem vænta megi séu sjónræn, en þar sem syðri hluti efnistökusvæðisins sé í um 6,5-10 km fjarlægð frá nyrsta odda Hjörleifshöfða verði vinnuvélar og tæki á sandinum vart greinanleg. Líklegustu áhrifin séu vegna ryks sem muni þyrlast upp á eftir vörubílum á aðkomuvegi efnistökusvæðisins. Norðan þjóðvegur 1 séu það líkt og áður kom fram fjallgöngufólk á Hafursey og jeppaferðir að Kötlujökli sem verði helst fyrir áhrifum. Ekkert rask verði á Hafursey eða Kötlujökli svo notkunarmöguleikar breytist ekki. Efnistökusvæðið sé ekki sýnilegt frá Kötlujökli en hluti þess, einkum syðri hlutinn og aðkomuvegurinn verði sýnilegt frá gönguleiðinni upp á Skálarfjall á Hafursey. Fjarlægðin frá gönguleiðinni að efnistökusvæðinu og aðkomuvegi sé minnst 3,5 km. Á toppi Skálarfjalls, séu minnst 4,5 km í efnistökusvæðið. Ryk frá vörubílum á aðkomuvegi muni líklega vera það sem fjallgöngufólk á Hafursey muni verða hvað mest vart við en í margra km fjarlægð séu þau áhrif óveruleg.



Fram kemur að aðkoma að Hafursey og Kötlujökli sé um gamla þjóðveginn sem EPPM muni nota sem aðkomuveg að efnistökusvæðinu. EPPM muni ekki loka fyrir aðgengi að veginum og ekki standa í vegi fyrir nýtingu svæðisins fyrir ferðamenn. EPPM muni laga veginn svo að vörubílar og önnur faratæki tengd starfsemiinni geti ekið eftir honum án vandræða, en það muni gera öðrum kleift að komast langleiðina að Hafursey og bæta aðgengi að svæðinu. Gamli þjóðvegurinn sé merktur sem reiðleið á aðalskipulagi en ekki verði lengur hægt að nota hann í þeim tilgangi þar sem hætta skapist ef hestar og vörubílar deili vegi. Hestamenn muni áfram geta riðið meðfram veginum og reiðleiðin umhverfis Hafursey verði ekki fyrir áhrifum. Reiðleiðin og sandurinn sé ekki mikið notuð af hestamönnum til útreiðar en fyrir þá fáu sem nýti sér þessar leiðir þá muni upplifunin breytast til hins verra við það að vera í návígi við vörubíla og aðrar vinnuvélar þar sem áður var bara stöku jeppi með ferðamönnum. Þegar horft sé til þess að ekki verði nein röskun á ferðamannstöðum og svæðum, aðgengi að þeim stöðum verði annað hvort óbreytt eða betri, möguleikar til nýtingar á þeim í framtíðinni breytist ekki, fjöldi ferðamanna sem verði fyrir áhrifum sé ekki mikill, og að vegalengdir ferðamannastöðum hlaupi á kílómetrum og ekki bein sjónlína á milli. Það sé mat framkvæmdaraðila að heildaráhrif á útivist og ferðamennsku verði óverulega neikvæð.

### 3.6.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Mýrdalshreppur bendir í umsögn sinni á að þjóðvegurinn sé lífæð ferðamennsku á Íslandi og því ljóst að sú umferð sem starfsemiin geri ráð fyrir muni hafa verulega neikvæð áhrif á ferðamennsku.

Samtök ferðaþjónustunnar benda á ferðaþjónusta í Mýrdalshreppi sé umfangsmikil. Atvinnugreinin sé sú stærsta á svæðinu. Ferðaþjónusta hafi gjörbreytt bæjarmynd sveitafélagsins og sé í raun stærsta byggðaaðgerð svæðisins þar sem launþegum í ferðaþjónustu fjölgaði um 172 á árunum 2010-2019. Sá fjöldi standi fyrir 87% af heildarfjölgun launþega í sveitafélaginu á tímabilinu. Mýrdalshreppur sé ekki einsdæmi um jákvæð áhrif ferðaþjónustu á svæðinu en alla akstursleiðina hafi byggt upp ýmis konar ferðaþjónusta, bæði í þéttbýli og dreifbýli. Ferðaþjónusta í Vík muni 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 liggja í gegnum s.s. Selfoss, Hellu og Hvolsvöll.

Í umsögn Arctic Adventures er bent á að ferðaþjónusta sem byggja á upplifun af ósnortinni náttúru sé grundvöllur fyrir byggðinni í Vík í Mýrdal og nágrenni. Þungaflutningar og efnistaka fari ekki saman með ferðaþjónustu. Þrátt fyrir að ekki sé bein sjónlína að fyrirhuguðum framkvæmdum frá núverandi ferðamannastöðum þá sé ljóst að ferðamenn munu verða mjög varir við efnistöku. Framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á upplifun ferðamanna. Það leiði að lokum til þess að færri komi, færri hafi atvinnu og byggðin verði brothætt.

Í umsögn Katlatrack kemur fram að ferðaþjónustufyrirtæki hafi á síðustu 10-12 árum byggt upp ferðamennsku á þjóðlendunni Kötlujökli sem byggja á návígi við ósnortna náttúru og friðsæld þessa stórbrotna og einstaka svæðis. Námuvinnsla eigi enga samleið með slíkri starfsemi. Í umhverfismatsskýrslunni komi fram að fjöldi ferðamanna sem verði fyrir áhrifum sé ekki mikill. Það sé rangt mat, því fjöldinn sem þarna fari um á degi hverjum geti numið nokkrum hundruðum. Ferðaþjónustufyrirtækin fari gömlu þjóðleiðina með ferðamenn til að komast að Kötlujökli. Efnistaka muni því hafa bein og varanleg áhrif á landslag og ásýnd og upplifun þeirra ferðamanna sem um svæðið fari, en þeir leggi einmitt áherslu á náttúrupplifun. Mati á áhrifum framkvæmdarinnar á þætti eins og upplifun, fágæti landslags, náttúru, náttúruminjar og sögu svæðisins sé ábótavant í skýrslunni. Ferðaþjónustan sé 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 bendi til að framkvæmdin muni hafa gríðarleg áhrif á þá starfsemi sem er á svæðinu.





### 3.6.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á útivist sé fyrst og fremst bundin við næsta umhverfi efnistökvæðisins þar sem mesta athafnasemin er staðsett. Þar verður fyrirferðarmikill búnaður og aðstaða sem sker sig úr svörtum sandinum og hefur áhrif á þá sem t.d. ganga á Hafursey eða nota gamla þjóðveginn sem reiðveg. En þeir eru líklega fremur fáir. Áhrif á ferðamennsku og ferðapjónustu ná yfir miklu stærra svæði hefur bein neikvæð áhrif á fjölda fólks þar sem umferð á allri flutningsleiðinni hefur margvísleg áhrif á ferðamenn. Skipulagsstofnun telur áhrif á ferðamennsku verða talsvert neikvæð. Þau áhrif eru fyrst og fremst vegna afleiddra áhrifa af völdum efnisflutninga með mjög stórum vörubílum eins og rakið var í köflum um vegi og umferðaröryggi annars vegar og hljóðvist og loftgæði hins vegar.

## 3.7 Áhrif á loftslag

### 3.7.1 Mat framkvæmdaraðila

Samkvæmt umhverfismatsskýrslu framkvæmdaraðila í dag er engin kolefnislosun á Íslandi vegna námuvinnslu á Mýrdalssandi eða flutnings á vikri þaðan. Sement sé mjög algengt byggingarefni í mannvirkjum á Íslandi en þar sem allt sement sé innflutt þá komi losun við framleiðslu þess fram í bókhalda annara ríkja. Það breyti því þó ekki að mengunin sé til staðar þó að hún sjáist ekki í bókhalda Íslands. Í nýrri skýrslu sem kom út í febrúar 2022 sé kolefnisspor íslenska byggingariðnaðarins metið en þar kemur einnig fram að talið sé að 30-40% af losun gróðurhúsalofttegunda í heiminum komi frá byggingariðnaðinum og sé sement þar stærsta uppsprettan, en um 8% allrar losunar í heiminum koma frá sementsframleiðslu, einkum vegna hins mengandi sementsklinkers. Sement er framleitt erlendis og sementsklinker er einn af aðalþáttum þess. Kolefnislosun sé um 842 kg af CO<sub>2</sub> fyrir hvert tonn sem framleitt er af sementsklinker. Þessi 842 kg af CO<sub>2</sub> sem nefnd eru náí eingöngu yfir afsýringu kalksteins og bræðslu hans saman við leir. Kalksteinn og leir séu unnir úr námum. Í öllum þessum námum sé sambærileg starfsemi og verði á Mýrdalssandi og því ekki verið að fara í sérstakan samanburð á námuvinnslu vikurs annars vegar og kalksteins og leirs hins vegar. Líklega muni ein íslensk náma á auðum sandi koma vel út í samanburði við tvær kalksteins- og leirnámur á gróðurriku meginlandi Evrópu. Það þarf svo að flytja hráefnið frá þessum mismunandi námum í verksmiðju til að framleiða klinkerinn, alveg eins og það þarf að flytja efnið frá Mýrdalssandi. Raunlosun vegna framleiðslu á klinker sé því mun hærri en þau 842 kg af CO<sub>2</sub> sem nefnd hafa verið.

### 3.7.2 Umsagnir um umhverfismatsskýrslu

Arctic Adventure draga í umsögn sinni ekki í efa að áhrif framkvæmdanna á loftslag heimsins verði jákvætt. Þó sé ljóst að áhrif á losun Íslands muni aukast því um mengandi framkvæmd sé að ræða fyrir Ísland sem aftur hafi neikvæð áhrif á þá ímynd sem byggð hafi verið upp af Íslandi.

Í umsögn Landverndar kemur fram að gera þurfi lágmarkskröfur um að framkvæmdaaðili kolefnisjafni efnisflutninga, dragi verulega úr umfangi þeirra og skoði af alvöru aðrar leiðir til að flytja efni innanlands ef af framkvæmdinni verður.

### 3.7.3 Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Skipulagsstofnun telur að notkun vikurs í stað sementsklinkers við framleiðslu sements feli í sér ótvíræðan ávinning sé horft til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegunda. Sá ábati skilar sér ekki með beinum hætti í losunarbókhalda Íslands en þar færast fórnarkostnaðurinn, þ.e. losun gróðurhúsalofttegunda frá vinnuvélum, vörubílum og að einhverju leyti sjóflutningum vikursins.



## 4 Skipulag og leyfi

Fyrirhugað efnistökusvæði er afmarkað í Aðalskipulagi Mýrdalshrepps 2012-2028. Samkvæmt ákvæðum gildandi aðalskipulags er heimiluð efnistaka á svæðinu 200.000 m<sup>3</sup> á ári.

Þegar þetta er skrifað stendur yfir endurskoðun á Aðalskipulagi Mýrdalshrepps og bíður tillaga að aðalskipulagi staðfestingar Skipulagsstofnunar. Tillagan gerir ráð fyrir að heimilað verði að taka alls 146 milljónir m<sup>3</sup> úr námunni.

Skipulagsstofnun bendir sveitarstjórn Sveitarfélagsins Mýrdalshrepps á að við meðferð umsóknar um framkvæmdaleyfi er mikilvægt að leita umsagna þeirra sveitarfélaga sem flutningsleið vegna fyrirhugaðrar efnistöku liggur um. Þá telur Skipulagsstofnun mikilvægt að samráð verði haft við Vegagerðina við afgreiðslu umsóknar. Jafnframt bendir Skipulagsstofnun sveitarstjórn á að tilgreina hámark leyfilegrar efnistöku innan hvers árs í framkvæmdaleyfi og að slíkt skilyrði taki mið af mati Vegagerðarinnar á getu vegakerfisins til að taka við auknum þungaflutningum.

Framkvæmdaraðili hefur lagt fram tvær tillögur að staðsetningu efnislagers við Þorlákshöfn. Önnur staðsetningin er við höfnina á Þorlákshöfn á svæði sem skilgreint er sem hafnarsvæði í Aðalskipulagi Sveitarfélagsins Ölfuss 2020-2036. Sveitarfélagið hefur þó bent á að á því svæði sé ekki að finna heppilegar lóðir fyrir starfsemina. Hin staðsetningin er vestan við þéttbýlið á skilgreindu iðnaðarsvæði norðan Suðurstrandavegar.

Athafnasvæði fyrirtækisins í Þorlákshöfn þarf að vera í samræmi við deiliskipulag. Mögulega þarf því að breyta deiliskipulagi hafnarsvæðisins eða vinna nýtt deiliskipulag fyrir lager og vinnslusvæði í Þorlákshöfn.

Efnistakan er háð framkvæmdaleyfi Mýrdalshrepps og starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Suðurlands. Framkvæmdir á lagersvæði við eða í Þorlákshöfn eru háðar framkvæmda- og byggingarleyfi Sveitarfélagsins Ölfuss.

## 5 Niðurstaða

Í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 hefur Skipulagsstofnun farið yfir umhverfismatsskýrslu EP Power Minerals um fyrirhugaða efnistöku úr Háöldu, austan Hafurseyjar á Mýrdalssandi í Mýrdalshreppi sem lögð var fram samkvæmt 23. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021. Skipulagsstofnun telur að umhverfismatsskýrslan uppfylli skilyrði laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

### Forsendur, aðferðir og ályktanir EP Power Minerals

Samkvæmt 1. mgr. 24. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana skal í áliti Skipulagsstofnunar fjalla um forsendur, aðferðir og ályktanir um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar í umhverfismatsskýrslu framkvæmdaraðila.

Að mati Skipulagsstofnunar eru þau gögn sem framkvæmdaraðili byggir mat sitt á áhrifum á umferð, umferðaröryggi og hljóðvist afar takmörkuð og ekki til þess fallinn að hægt sé að álykta mikið um líkleg áhrif framkvæmdarinnar á framangreinda þætti. Til að mynda er eingöngu gerð grein fyrir árdagsumferð á flutningsleið, þ.e. meðalfjölda bíla á sólarhring yfir árið, í stað þess að greina umferð á ólíkum tímum árs og innan sólarhrings. Einnig liggur ekki fyrir greining eða umfjöllun um þungaumferð á tilteknum vegköflum á flutningsleið og dreifingu hennar yfir árið eða sólarhring. Þá byggir umfjöllun um hljóðvist á fyrirliggjandi hávaðakortlagningum á jafngildishljóðstigi en engar upplýsingar liggja fyrir um hávaða að nóttu til.



Skipulagsstofnun hefur að einhverju leyti gert tilraun til að bæta úr framangreindum vanköntum í umfjöllun um umferð. Sú umfjöllun er þó háð ýmsum takmörkunum eins og að vera eingöngu byggð á fyrirliggjandi gögnum.

### **Helstu umhverfisáhrif framkvæmdar**

Að mati Skipulagsstofnunar felst sérstaða þessa verkefnis einna helst í því að fyrirhugað er að flytja mikið magn af efni um langa leið og í langan tíma. Flutningsleiðin er um 170 km og fer um 6-7 sveitarfélög. Áhrifasvæði framkvæmdarinnar er því mjög stórt og gera má ráð fyrir að margir verði fyrir áhrifum. Ætla má, miðað við það magn sem fyrirhugað er að taka á ári hverju, að efnismagn í námunni á Mýrdalssandi dugi til u.þ.b. 200 ára. Þó svo lítið sé hægt að spá fyrir um hve lengi starfsemin komi til með að vara má gera ráð fyrir því að efnistaka og efnisflutningar geti staðið yfir í afar langan tíma.

Skipulagsstofnun telur að neikvæðustu áhrif framkvæmdanna felist í efnisflutningum og áhrifum þeirra á umferð og umferðarmannvirki. Vegna framkvæmdanna munu 108 stórir flutningabílar bætast við umferðina daglega 280 daga á ári. Um er að ræða talsverða aukningu þungaumferðar á flutningsleiðinni sem er líkleg til að leiða af sér neikvæð áhrif á umferð, umferðaröryggi, umferðarmannvirki og hljóðvist.

Í umsögn Vegagerðarinnar er bent á að niðurbrot vega af fulllestuðum flutningabíl samsvari niðurbroti af um 10.000 fólksbílum. Aukning þungaumferðar vegna framkvæmdanna muni hraða niðurbroti vega og auka viðhaldsþörf. Þá muni auknir þungaflutningar líklega til með að leiða til aukins kostnaðar við áformaðar vegaf framkvæmdir á flutningsleiðinni vegna breyttra hönnunarforsenda auk þess að leiða til fara þurfi í endurbyggingu á köflum á leiðinni sem ekki eru á samgönguáætlun. Með vísan til umsagnar Vegagerðarinnar má ætla að aukning þungaflutninga komi til með að fela í sér talsverðan kostnað fyrir Vegagerðina og þar af leiðandi ríkissjóð. Þá er óvissa um afleidd áhrif á viðhald og endurnýjun vega á og utan flutningsleiðar. Til að mynda ef fjárveitingar til viðhalds vega fylgja ekki auknum kostnaði vegna fjölgunar þungra flutningabíla í umferð á flutningsleiðinni. Einnig ef þörf fyrir endurbyggingu á tilteknum vegköflum flutningsleiðar hefur áhrif á forgangsröðum vegaf framkvæmda.

Áhrif framkvæmdarinnar verða mögulega einna mest við Þorlákshöfn. Að því gefnu að efnislager EP Power Minerals verði staðsettur vestan við þéttbýlið þá mun á u.þ.b. viku fresti þurfa að flytja efni frá efnislager um Suðurstrandaveg og til hafnar þar sem efninu verður komið í skip. Þá daga sem lestun á sér stað bætast um 540 flutningabílar á vegkaflann sem gerir 22,5 bíla á klst. yfir sólarhringinn. Það má vera ljóst að við lestun komi umferð að næturlagi að margfaldast frá því sem nú er sem kann að valda ónæði meðal íbúa næst flutningsleið að höfn.

Stór óvissupáttur varðandi framkvæmdina er hversu lengi efnistakan muni eiga sér stað og hver uppsöfnuð áhrif verða yfir allan starfstímann. Framkvæmdaraðili gerir ráð fyrir 100 ára starfstíma í umhverfismatsskýrslu miðað við upphafleg áform um efnistöku en þar sem framkvæmdaraðili hefur dregið úr því magni sem hann hyggst taka árlega ætti efnismagn á námusvæðinu að duga til um 200 ára. Starfstíminn er svo auðvitað háður aðstæðum á mörkuðum og starfstíminn gæti því orðið styttri eða lengri en 100 ár. Þá er erfitt að spá fyrir um þróun umferðar, vegakerfisins og þeirra þéttbýlisstaða sem liggja við flutningsleiðina marga áratugi fram í tímann. Því er mikil óvissa um heildaráhrif framkvæmdarinnar yfir allan starfstímann.



Með hliðsjón af hve umfangsmikið áhrifasvæði framkvæmdarinnar er, hve margir verða fyrir áhrifum og langs tíma sem áhrifin koma til með að vara telur Skipulagsstofnun að heildaráhrif framkvæmdarinnar verði verulega neikvæð.

Reykjavík, 6. júní 2023

Egill Þórarinnsson

Sigurður Ásbjörnsson