



Skipulagsstofnun

Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Þorlákshöfn, 4. mars 2024  
Málsnúmer: 2302031

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

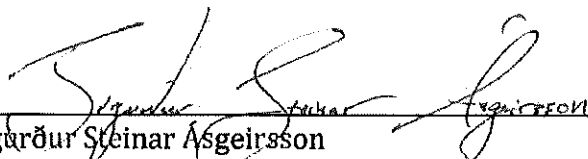
## Umsögn Sveitarfélagsins Ölfus um umhverfismatskýrslu vegna mölunarverksmiðju Heidelberg Materials í Þorlákshöfn

Sveitarfélaginu Ölfus hefur borist erindi þar sem Skipulagsstofnun óskar eftir umsögn um umhverfismatsskýrslu Heidelberg Materials, á mólunvarverksmiðju í Þorlákshöfn.

Sveitarfélagið telur umhverfismatsskýrsluna gefa góða mynd af þeirri framkvæmd sem fyrirhuguð er og áhrifum sem hún kann að hafa á nærumhverfi. Vísað er til fyrri umsagna um framkvæmdina og áskilja fulltrúar sveitarfélagsins sér rétt til að taka nánari afstöðu til hennar á síðari skipulagsstigum.

Skipulagsvald er í höndum Sveitarfélagsins Ölfuss sem einnig er leyfisveitandi vegna útgáfu á framkvæmda- og byggingarleyfi vegna fyrirhugaðra framkvæmda eftir því sem við á. Til stendur að haldin verði íbúakosning um framkvæmdina áður en af henni verður.

Virðingarfyllst,

  
Sigurður Steinar Ásgeirsson  
Skrifstofu- og verkefnastjóri  
Umhverfis- og framkvæmdasvið



HAFRANNSÓKNASTOFNUN  
Rannsókn- og ráðgjafastofnun háls og vatns

Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Hafnarfjörður, 16.02 2024  
2024-01-0002  
JPJ

## Efni: Mölunarverksmiðja í Þorlákshöfn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 28. desember 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar vegna umhverfismatsskýrslu ofangreindrar framkvæmdar. Skipulagsstofnun fer fram á að Hafrannsóknastofnun gefi 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 umsagnaraðila 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

Einungis liggja fyrir upplýsingar um valkost 2 (Keflavík) og fjallar því umsögn Hafrannsóknastofnunar efnislega um hann.

Framkvæmdaraðilar benda á að staðarval í Keflavík er brimasöm kletta- og hnellingafjara og að hafnarvæðið er um 750 m af strandlengju. Um 200 m frá ströndinni er botndýpi um 10 m en ekki liggja fyrir upplýsingar um sjávarbotninn undan ströndinni. Grunnsvæðið verður fyrir varanlegu og óafturkræfu raski. Varanleg röskun verður á fjörulífriki en Hafrannsóknastofnun tekur undir með framkvæmdaraðila að líklegt sé að lífríkið taki við sér að hluta á manngerðum mannvirkjum.

Setlón verða hluti af athafnasvæðinu þar sem sjávarseti verður dælt úr skipum í lónin. Talið er ólíklegt að mikið af finni efnum berist úr setlónum í sjó. Ekki er fjallað um lífræn uppleyst efni sem kunna að berast með því seti sem dælt er upp. Hafrannsóknastofnum telur að það sé mikilvægt að fylgjast með og meta efnasamsetningu þess vatns sem berst aftur til sjávar sem og því vatni sem notað er í mölunarverksmiðjunni.

Bendir stofnunin á lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála, en markmið þeirra er að vernda vatn og vistkerfi þess, hindra frekari rýrnun vatnsgæða og bæta ástand vatnavistkerfa til þess að vatn njóti heildstæðrar verndar. Jafnframt er lögnum ætlað að stuðla að sjálfbærri nýtingu vatns og langtímavernd vatnsauðlindarinnar. Áður en farið er í framkvæmdir þarf að gera grein fyrir áhrifum framkvæmda eða starfsemi á vatnshlot til að mögulegt sé að meta hvort þau geti leitt til þess að vatnshlot nái ekki markmiðum laganna um gott vistfræðilegt ástand. Sérstaklega skal



**HAFRANNSÓKNASTOFNUN**  
Rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna

horfa til áhrifa á gæðapætti sem samþykktir hafa verið til ástandsflokkunar vatnshlota á Íslandi og þar er átt við vatnsformfræðilega, líffræðilega og eðlisefnafræðilega gæðapætti. Frárennsli frá verksmiðjunni mun gæti flokkaast ásamt öðru frárennsli á svæðinu sem staðbundið álag en liggur frárennslið á mörkum tveggja strandsjávarvatnshlota. Vegna stærð strandsjávarvatnshlota og aðstæðna er ólíklegt að frárennsli það sem lýst er í umhverfismatskýrslunni hafi áhrif á vatnshlotin en bent er á að horfa þarf til alls álags í heild við skipulag á svæðinu.

F.h. Hafrannsóknastofnunar, rannsókn- og ráðgjafarstofnun hafs og vatna,

*Jónas P. Jónsson*

Jónas Páll Jónasson, sviðsstjóri botnsjávarsviðs



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  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík**

Selfossi, 9. febrúar 2024  
2211081HS SHJ

**Efni: Mölunarverksmiðja í Þorlákshöfn, nr. 1084/2023 - Umsögn um umhverfismatsskýrslu**

Þann 28. desember 2023 móttók Heilbrigðiseftirlit Suðurlands erindi Skipulagsstofnunar í gegnum Skipulagsgáttina þar sem óskað er eftir umsögn embættisins um umhverfismatsskýrslu vegna mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn í Sveitarfélaginu Ölfusi.

Um er að ræða mölunarverksmiðju þar sem unnið verður allt að 1,3 tonn af fínefni úr ómeðhöndluðu móbergi úr efnistökusvæðum í Lambafelli og Litla-Sandfelli í Ölfusi auk efnis úr námum í sjó sem staðsettar eru undan Landeyjasandi. Einnig eru áform um að flytja árlega um 700 þúsund tonn af ómöluðu efni um aðliggjandi höfn beint til útflutnings. Verkefnið er útflutningsverkefni þar sem malað fínefni er flutt erlendis til notkunar sem íauki í sement í stað svokallaðs sementsklinkers eða sementsgjalls í sementsverksmiðjum fyrirtækisins Heidelberg Materials. Markmið framkvæmdarinnar er að minnka kolefnisspor sementsframleiðslu.

Tveir valkostir komu til greina við val á staðsetningu mölunarverksmiðjunnar við Þorlákshöfn. Valkostur 1 er staðsettur við Skötubót austan bæjarins, valkostur 2 er staðsettur á iðnaðarsvæði við Keflavík um 3 km vestan við bæinn, á milli lóða GeoSalmo og Thor landeldis. Að öðru leyti fela valkostirnir í sér sömu starfsemi og sömu byggingar, en helsti munurinn felst í stærð lóða og þar með hæð og umfang bygginga, umfangi hafnargerðar og nálægð við íbúðarbyggð í Þorlákshöfn. Valkostur 1 er ekki talin vera góður hvað varðar aðkomu efnis af hafi þar sem breyta þyrfti núverandi höfn töluvert auk þess sem lóðin er ekki nægjanlega stór til að rúma setlón sem yrði fyrsta stopp efnis úr sjó. Því er aðalvalkostur matsáætlunarinnar valkostur 2 – Keflavík, þar sem svæðið er á skilgreindu iðnaðar/athafnasvæði fjarri íbúðarbyggð í Þorlákshöfn, mögulegt er að byggja nýja höfn við lóðina og landrými er nægjanlegt fyrir starfsemina. Við verksmiðjuna verða 3 setlón, hvert um 1 ha að stærð, fyrir löndun sjávarfnis. Árleg þörf fyrir kalt vatn til að þvo það efni sem kemur úr sjó og til kælingar á búnaði nemur 3 milljónum m<sup>3</sup>, eða 95 l/sek að jafnaði. Vatnið verður fengið úr þremur borholum sem gert er ráð fyrir að verði staðsettar ofan lóðar verksmiðjunnar um 1,5 km norðan við Suðurstrandarveg en einnig eru uppi áform um það síðar að nýta afrennsli frá nálægri starfsemi sem og að nýta regnvatn til að minna þörf á vatni úr borholum. Byggja þarf nýjan viðlegukant, allt að 180 m langan auk tveggja varnargarða, annan allt að 450 m langan og hinn allt að 250 m langan. Jafnframt þarf að dýpka hafnarsvæðið þannig að það sé að jafnaði 9,5 m djúpt. Áætluð



efnisþörf fyrir hafnarframkvæmdir er um 0,8 – 1 milljón rúmmetrar, þar af um 60 þús m<sup>3</sup> af forsteyptum einingum. Gert er ráð fyrir að stærstur hluti þess efnis sem nýtt verður í hafnargerðina verði unnið á lóðinni vegna dýpkunar og lækkunar á yfirborði lóðar. Þá er gert ráð fyrir að nýta efni sem fellur til við jarðvinnu á nálægum lóðum en stærra berg, allt að 110.000 m<sup>3</sup>, verður sótt í opnar námur á svæðinu eða ný náma opnuð. Áætluð rafmagnsþörf verksmiðjunnar er um 60 MW á ári. Ekið verður með efni að mólunarverksmiðjunni í um 10-12 tíma á dag 5-6 daga vikunnar. Ekki verður ekið á nóttunni og almennt ekki á sunnudögum. Jafnframt er gert ráð fyrir að löndun sjávarefnis verði allt að 21 skip á viku en útflutningur efnis allt að 4 skip á viku.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur farið yfir ofangreinda umhverfismatsskýrslu og gerir eftirfarandi athugasemdir:

1. Í umhverfismatsskýrslunni gætir sumstaðar ónákvæmni sem gerir það að verkum að erfiðara er að átta sig á umfangi og/eða eðli framkvæmdarinnar. Má þar nefna eftirfarandi:

Magntölur hvað varðar efnisþörf fyrir hafnargerð á reiki en í kafla 5.5 á bls. 29 er talað um að við hafnargerðina þurfi allt að 15 þús m<sup>3</sup> af forsteyptum einingum en í kafla 5.8 á bls. 33 segir að það þurfi allt að 60.000 m<sup>3</sup> af forsteyptum einingum.

Á bls. 11 kemur fram að dýpka þurfi hafnarsvæðið við nýjan viðlegukant í 9 m en í kafla 5.5 bls. 29 kemur fram að dýpka þurfi svæðið innan ölduvarna þannig að dýpið sé að jafnaði um 9,5 m.

Hvað varðar ferskvatnsvinnslu vegna verksmiðjunnar kemur fram í kafla 3.2 á bls. 13 að uppi séu áform um að nýta afrennsli frá nærliggjandi starfsemi til að minnka þörf á vatni úr borholum en í töflu 3.1. á bls. 16-17 segir að að til lengri tíma sé gert ráð fyrir að vatn í mólunarverksmiðju komi að stærstum hluta úr afrennsli nærliggjandi starfsemi. Í kafla 7.6.2 á bls. 86 segir svo að til framtíðar sé horft til þess að nýta einungis vatn frá nálægri starfsemi.

Í töflu 3.1 á bls. 16-17 undir liðnum vatnafar og dálkinum valkostur 2 - Keflavík kemur fram að samlegðaráhrif með vatnstöku annarra fyrirtækja á svæðinu séu metin talsvert neikvæð, en í kafla 7.6.3 eru vægi áhrifa á vatnafar metin nokkuð neikvæð vegna mögulegra samlegðaráhrifa.

Á bls. 15 kemur fram að það efni sem á að framleiða sé ekki áætlað sem viðbót á sementsmarkaðinn heldur eigi það að koma í stað sementsgjalls sem notað er við framleiðslu á sementi. Í töflu 3.1. á bls. 16-17 undir liðnum loftslag og dálkinum núllkostur kemur hins vegar fram að með verkefninu er verið að bæta við flóru þeirra fauka í sement sem valda minni losun en sementsgjall. Á bls. 88 segir svo að eiginleikar móbergs gefi „einnig tilefni til að ætla að það komi ekki aðeins í stað flugösku sem fauki [...].

2. Í niðurstöðum umhverfismatsskýrslunnar eru áhrif framkvæmdarinnar á grunnvatn metin óveruleg sé horft til vatnsvinnslu mólunarverksmiðjunnar



einnar og sér en nokkuð neikvæð þegar horft er til samlegðaráhrifa vegna vinnslu annarra fyrirtækja á svæðinu. Í þessu sambandi bendir HSL á að í nýlegu umhverfismati GeoSalmo, sem staðsett er á lóðinni vestan við fyrirhugaða mölunarverksmiðju, eru samlegðaráhrif grunnvatnsvinnslu fiskeldisins með vatnsvinnslu annarra fyrirtækja á svæðinu metin verulega neikvæð og þá var ekki tekið tillit til áforma HPM um mölunarverksmiðju í Keflavík.

HSL telur því að samlegðaráhrif vegna grunnvatnsvinnslu HPM vegna mölunarverksmiðjunnar séu vanmetin, sérstaklega í ljósi óvissu um magnstöðu grunnvatnshlotsins og ferskvatnslinsunnar við Þorlákshöfn

Jafnframt telur HSL að þolmörkum hvað varðar vinnslu og öryggi neysluvatns til íbúa á svæðinu sé ógnað vegna fyrirhugaðrar vinnslu grunnvatns á svæðinu og að fyrirtækið verði að beita öllum tiltækum ráðum til að takmarka þörf á vinnslu ferskvatns og hámarka endurnýtingu þess í vinnsluferlum sínum. Embættið telur jafnframt að vinnsla ferskvatns og vöktun grunnvatns vegna samlegðaráhrifa framkvæmda á svæðinu í heild verði að vera á ábyrgð allra hagaðila og að ekki sé fullnægjandi að hver og einn vakti möguleg áhrif sinnar vinnslu innan sinnar lóðar. Nauðsynlegt er að vöktun grunnvatns á svæðinu sé víðtæk og hefjist þegar á fyrstu stigum framkvæmda til að tryggja sjálfbæra notkun auðlindarinnar og koma í veg fyrir að gæðum vatns sem nú þegar er tekið til neyslu og vatns sem kann að vera tekið síðar sem neysluvatn geti hrakað eða spillst, sbr. 12. gr. rgl. nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns m.s.br.

3. Í kafla 7.4.2 bls. 70 kemur fram að framkvæmdir við og rekstur mölunarverksmiðju muni auka umferð um Þorlákshafnarveg og Suðurstrandarveg, en gert er ráð fyrir um 112 ferðum flutningabíla dag hvern, fram og til baka. Þrengslavegur er hins vegar ekki nefndur en þær námur sem áætlað er að sækja efni til vinnslunnar í eru báðar staðsettar við Þrengslaveg. HSL telur að áhrif aukinnar umferðar þungaflutninga á Þrengslavegi á öryggi og samfélag hafi einnig átt að meta í umhverfismatinu. Þá er ekki fjallað nánar um það hvaða áhrif það hefði á umferð og samfélag ef aðrir aðilar myndu nota höfnina sem útflutningshöfn, en minnst er á þann möguleika í kafla 5.5 í umhverfismatsskýrslunni.
4. Í kafla 7.7 Loftslag kemur fram að Heidelberg Materials hafi rannsakað möguleg íblöndunarefni í sement og að af öllum prófuðum efnum hafi móberg reynst vera það eina sem uppfyllir allar kröfur með tilliti til eðliseiginleika sements sem og steypuþol. Eiginleikar efnisins gefi þannig til kynna að það komi ekki einungis í stað flugösku sem íauka heldur geri það einnig kleift að auka hlutfall íauka í sementi úr um 18% af flugösku í um 30% móberg og þannig minnka notkun sementsgjalls enn frekar og þar með draga enn meira úr losun CO<sub>2</sub> við framleiðslu sements. Þar að auki verði móbergið til við náttúrulegar aðstæður á meðan hin efnin eru annað hvort háð varmavinnslu eins og brenndur leir eða eru aukaafurðir frá mengandi iðnaðarferlum. Því eru áhrif aðalvalkostar á loftslag metin verulega jákvæð.



Í ljósi ofangreinds bendir HSL á að vinnsla móbergs með þeim hætti og í því magni sem gert er ráð fyrir í ofangreindri umhverfismatsskýrslu er í eðli sínu ósjálfbær, þó hún mögulega minnki kolefnisfótspor sementsframleiðslu á heimsvísu, því hún byggir á nýtingu takmarkaðrar auðlindar sem er sjaldgæf á heimsvísu og endurnýjar sig ekki nema að mjög litlu leyti, því móberg myndast aðallega í eldgosum undir jökli eða undir sjó og finnst nánast eingöngu á Íslandi.

5. Í kafla 1.5 Leyfismál, kemur fram að sækja þurfi um starfsleyfi fyrir rekstur hafnar til Heilbrigðiseftirlits Suðurlands. Hafnir eru ekki starfsleyfisskyldar skv. IV. viðauka með lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir.

Að öðru leyti telur embættið að umhverfismatsskýrslan geri að nægjanlega grein fyrir eðli, umfangi og umhverfi framkvæmdarinnar, sem og þeim umhverfisþáttum sem verða fyrir hvað mestum áhrifum vegna hennar. Þá gerir embættið ekki athugasemdir við hvernig unnið var úr gögnum til að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar né heldur framsetningu þeirra í umhverfismatsskýrslunni.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir vinnslu jarðefna starfsleyfi skv. viðauka IV. með lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og viðauka X. með 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, fyllinga þar sem jarðvegsúrgangur er endurnýttur og verktakaaðstöðu skv. ofangreindri reglugerð auk starfsmannabúða skv. reglugerð nr. 941/2002 um hollustuhætti.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurlands,



Stella Hrönn Jóhannsdóttir  
heilbrigðisfulltrúi



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík.

Sauðárkórkur 07.03.2024  
Tilvísun: 202403428

**Málefni:**

**Umsagnarbeiðni-Mölnarverksmiðja í Þorlákshöfn, nr. 1084/2023, mat á umhverfisáhrifum.**

Brunavarnarviði Húsnæðis- og Mannvirkjastofnunar barst umsagnarbeiðni frá Skipulagsstofnun vegna fyrirhugaðrar mölnarverksmiðju í Þorlákshöfn. Umsögn er gefin í samræmi við 4.2.2 gr. og 4.2.3 gr. Skipulagsreglugerðar nr. 90/2013.

Brunavarnarsvið HMS gerir ekki efnislegar athugasemdir við fyriráætlanirnar. Brunavarnarsvið vill þó benda á að haft sé samráð við Brunavarnir Árnassýslu og tekið verði tillit til getu og áhættumats Brunavarna Árnassýslu.

Virðingarfyllst,  
f.h. Húsnæðis- og mannvirkjastofnunar

Ingvar Gýgjar Sigurðarson,  
sérfræðingur á brunvarnasviði



Skipulagsstofnun  
Borgartúni 7b  
105 Reykjavík

8.febrúar 2024  
2023-12-84/0.11.2

**Efni: Umsögn Landsnets um umhverfismatsskýrslu mólunarverksmiðu Heidelberg Pozzolan Materials í Þorlákshöfn.**

Landsneti barst þann 28. desember 2023, beiðni um að veita umsögn um umhverfismatsskýrslu fyrir mólunarverksmiðu í Þorlákshöfn. Umsögnin óskast send Skipulagsstofnun fyrir 9.febrúar 2024.

Hlutverk Landsnets er með lögum nr. 65/2003 að annast flutning raforku og kerfisstjórnun. Í umsögn Landsnets er fyrst og fremst tekin afstaða til málefna sem snúa að því.

Í kafla 5.10.1 er fjallað um tengingu við raforkukerfið og rafafliþörf. Landsnet bendir á að nú liggur fyrir staðfesting Orkustofnunar á áætlun um framkvæmdaverk 2024-2026<sup>1</sup>, en vísað er til draga að þeirri áætlun í kaflanum. Staðfesting Orkustofnunar staðfestir fyrirhugaða áætlun um styrkingar á raforkuflutningskerfinu til Þorlákshafnar.

Virðingarfyllt,

---

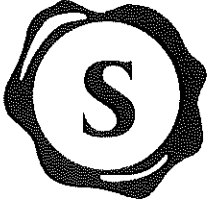
Rut Kristinsdóttir  
Sérfræðingur umhverfismála

---

<sup>1</sup> <https://orkustofnun.is/raforkueftirlit/kerfisaetlun>

# Undirritunarsíða

Rut Kristinsdóttir



Undirritað af:  
Rut Kristinsdóttir  
1209675889  
Dags: 08.02.2024  
Tími: 13:29:27  
Ástæða: Samþykkt  
Sigmet ID: 70a394ba-  
17b4-4bcc-b2c1-  
f200bb3a0284



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

Skipulagsstofnun  
Sigurður Ásbjörnsson  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík 8. febrúar 2024  
MÍ202402-0037/ 6.07 / K.M.

## Efni: Mölunarverksmiðja við Þorlákshöfn.

Minjastofnun Íslands hefur borist ósk um umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Fyrirtækið HeidelbergCement Pozzolan Materials ehf. hyggjast reisa mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn. Móberg verður flutt úr námum í Lambafelli og Litla-Sandfelli og það malað í verksmiðjunni við Þorlákshöfn. Þá er áætlað að nýta efni úr námum í sjó sem staðsettar eru undan Landeyjarsandi. Malað efni verður flutt erlendis til notkunar sem íauki í sementsframleiðslu í verksmiðjum Heidelberg Materials.

Kristinn Magnússon  
Verkefnastjóri  
kristinn@minjastofnun.is

Til skoðunar eru tveir valkostir fyrir staðsetningu mölunarverksmiðjunnar. Valkostur 1 gerir ráð fyrir að verksmiðjan verði staðsett við Skötubót, á skilgreindu hafnarsvæði skammt norðan við þéttbýlið í Þorlákshöfn. Skv. valkosti 2 yrði verksmiðjan við Keflavík á skilgreindu iðnaðarsvæði 3 km vestan við þéttbýlið í Þorlákshöfn. Í umhverfismatsskýrslu segir að valkostirnir fela í sér sömu starfsemi og sömu byggingar, en helsti munurinn liggir í stærð lóða og þar með hæð bygginga, umfangi hafnargerðar og nálægð við íbúðarbyggð í Þorlákshöfn. Framkvæmdaraðilinn hefur valið að leggja valkost 2 við Keflavík fram sem aðalvalkost fyrir mölunarverksmiðjuna. Í umhverfismatsskýrslu er fyrst og fremst fjallað um möguleg umhverfisáhrif aðalvalkostar.

Í kafla 5.2 í umhverfismatsskýrslu er fjallað um mannvirki sem reisa þarf. Þar segir að mannvirki mölunarverksmiðju samanstandi af fjölbreyttum byggingum með mismunandi hlutverk í framleiðsluferlinu. Allar byggingar verði lokaðar og klæddar. Helstu mannvirki mölunarverksmiðju séu eftirfarandi: Móttaka, lager (geymsla, flokkun og blöndun), þurrkun, mölun, síló, skrifstofuhúsnæði og starfsmannaaðstaða, vinnslu- og setlón og önnur mannvirki (færibönd, dæluhús, tengivirki, loftpressurými o.s.frv.). Í kafla 5.2.6 kemur fram að ýmis önnur mannvirki verði á lóðinni sem styðji við rekstur mölunarverksmiðjunnar. Þau eru eftirfarandi: Tengivirki, loftpressuherbergi, dæluhús og vatnshreinsun og verkstæði og lager. Við Keflavík þarf einnig að útbúa nýja hafnaraðstöðu þar sem engin höfn er

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarmínjar 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 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 aðili var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

þar til staðar í dag. Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að lóðir muni raksast að fullu hvor valkosturinn sem verður fyrir valinu.

Bora þarf eftir köldu vatni til að nota í framleiðslu verksmiðjunnar. Í umhverfismatsskýrslu segir að endanleg staðsetning borholu hafi ekki hafi verið ákveðin en að gert sé ráð fyrir að hún verði staðsett 1,5 km norðan við Suðurstrandarveg ofan lóðar verksmiðju.

Fjallað er um efnistöku í kafla 5.8 í umhverfismatsskýrslu. Bæði þarf efni til hafnargerðar og til framkvæmda á lóðinni. Gert er ráð fyrir að efni fáið við jöfnun á lóðinni. Þá á að nýta umframefni úr nærliggjandi lóðum. Allt efni sem fellur til vegna dýpkunar við hafnargerð í Keflavík verður einnig nýtt. Í skýrslunni segir að sækja þurfi 110.000 m<sup>3</sup> af stóru grjóti í brimvarnargarða í námur. Komi til þess, þegar nær dregur framkvæmdum við hafnarmannvirki, að þörf verði á efni sem ekki fæst úr opnum námum, verði sótt um leyfi fyrir nýjum efnistökuastað þegar þar að kemur.

Fjallað er um fornleifar í kafla 7.5 í umhverfismatsskýrslu. Eins og þar kemur fram hafa fornleifar verið skráðar á báðum valkostum verksmiðjunnar. Fyrir liggur skýrsla Fornleifastofnunar Íslands ses, *Deiliskráning fornleifa vegna fyrirhugaðrar mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn*.

Um svæðið við Skötubót, valkostur 1, lá leið, Hafnargata (ÁR-720:029). Engin ummerki sjást um leiðina innan úttekarsvæðisins. Í fornleifaskráningarskýrslu segir að líklega hafi leiðin máðst út innan svæðisins með tíð og tíma enda hafi án efa verið talsvert sandfok á þessum slóðum. Fleiri fornleifar voru ekki skráðar innan svæðisins. Framkvæmdir við mölunarverksmiðju skv. valkosti 1 munu því ekki hafa áhrif á fornleifar.

Á svæðinu við Keflavík, valkost 2, voru átta fornleifar skráðar. Allar tengjast fornleifarnar gamalli þjóðleið sem lá í gengum svæðið milli gömlu lögbýlanna Þorlákshafnar og Ness í Selvogi. Í fornleifaskráningarskýrslu segir að engin ummerki sjáist um leiðina (ÁR-720:028\_01) innan úttekarsvæðisins enda hafi ummerki sennilega horfið fljótt eftir að hætt var að ganga leiðina vegna sandfoks. Sjö vörður (ÁR-720:028\_02-08) voru skráðar við leiðina innan athugunarsvæðisins. Vörðurnar eru litlar, á bilinu 0,2 til 0,5 m á hæð. Í skýrslu Fornleifastofnunar segir að þær séu líklega fornar að grunni en sennilega endurhlaðnar, eða steinar settir í þær eftir að þar hafa hrunið.

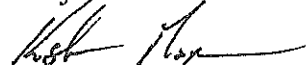
Í umhverfismatsskýrslu segir að eftir að Fornleifastofnun tók út lóð valkostar 2 hafi lóðin verið stækkuð til vesturs. Búið var að skrá fornleifar á því svæði áður. Fyrir liggur skýrsla Fornleifastofnunar Íslands ses frá árinu 2022, *Deiliskráning fornleifa vegna uppbyggingar eldisstöðvar Geo Salmo við Þorlákshöfn*. Tvær vörður (ÁR-720:028\_09 og ÁR-548-118) eru inni á svæðinu sem stækkun lóðarinnar nær til.

Í umhverfismatsskýrslu segir að gert sé ráð fyrir að öll lóð verksmiðjunnar við Keflavík muni raskast við fyrirhugaðar framkvæmdir. Ljóst er því að allar fornleifarnar sem skráðar eru innan lóðarinnar munu hverfa vegna framkvæmda. Engin ummerki sjást um gömlu leiðina sem lá þvert í gegnum svæðið önnur en vörðurnar sem stóðu við hana. Eins og fram kemur í fornleifaskráningarskýrslu þá eru þær flestar illa hlaðnar, smáar og margar fallnar. Ekki virðist hafa verið mikið lagt í að hlaða þær vandlega í upphafi. Minjastofnun telur skráningu leiðarinnar og varðanna innan skipulagssvæðisins, sem vörðuðu gömlu leiðina, fullnægjandi mótvægisáðgerð.

Í umhverfismatsskýrslu segir að bora eigi eftir köldu vatni norðan Suðurstrandarvegar. Þeirri framkvæmd fylgir væntanlega auk borholunnar sjálfrar gerð slóðar og lagnir til að leiða vatnið að verksmiðjunni. Þá segir að mögulega verði að opna nýjan efnistökuastað vegna framkvæmdarinnar. Loks kemur fram í umhverfismatsskýrslu að gert sé ráð fyrir aðstöðuplani norðan Suðurstrandarvegar á meðan á framkvæmdum stendur. Planið verði um 10 ha að stærð. Eftir er að skrá fornleifar á þeim svæðum sem verða fyrir áhrifum vegna borunar eftir vatni, vegna nýrra efnistökusvæða og vegna aðstöðuplans norðan Suðurstrandarvegar. Minjastofnun Íslands telur að fá þurfi fornleifafræðing til að skrá fornleifar á þessum svæðum. Kynna þarf niðurstöður skráningarinnar fyrir stofnuninni sem þá mun ákveða hvort þörf er á að grípa til mótvægisáðgerða og hverjar þær skuli vera.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands.* Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga 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  
Egill Þórarinnsson  
Borgartún 7b  
105 REYKJAVÍK

Garðabær, 8. febrúar 2024  
Málsnúmer: 202401-0039  
LA

## Efni: Umsögn um mat á umhverfisáhrifum vegna áforma um mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn

Vísað er í tölvubréf frá Skipulagsstofnun í gegnum Skipulagsgátt, dags. 28. desember 2023, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um umhverfismatskýrslu vegna áforma um mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn.

Heidelberg Cement Pozzolan Materials ehf. hyggst reisa mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn þar sem mala á móberg og sjávarset í finefni sem nota á til íblöndunar vegna sementsframleiðslu. Tveir valkostir um iðnaðarsvæði eru settir fram; þ.e. í Skötubót við hafnarsvæði Þorlákshafnar og við Keflavík, iðnaðarsvæði við Laxabraut sem er jafnframt aðalvalkostur umhverfismatskýrslunnar.

Gert er ráð fyrir að efnisþörf aðalvalkostar, í verksmiðju og hafnargerð, sé um 1,1 milljónir m<sup>3</sup>, þar af um 850.000 m<sup>3</sup> í gerð nýrrar hafnar. Áætlað rask á hrauni vegna lóðajöfnunar er um 290.000 m<sup>2</sup>, rask vegna aðstöðu fyrir vinnubúðir og tækjaaðstöðu norðan Suðurstrandarvegar um 100.000 m<sup>2</sup> og rask á sjávarbotni verði um 200.000 m<sup>2</sup>. Verksmiðjan verður með háreistum byggingum, s.s. þurrk- og geymslubyggingar, um og yfir 30 m á hæð, ásamt tíu sílóum sem verða að hámarki 52 m á hæð.

Náttúrufræðistofnun hefur kynnt sér umhverfismatskýrsluna og gerir eftirfarandi athugasemdir við aðalvalkost umhverfismatsins:

### Áhrif á grunnvatn

Ferskt grunnvatn er ekki óþrjótandi auðlind og hjá iðnaðarsvæðunum við Laxabraut er mikil eftirspurn eftir aukinni nýtingu á grunnvatni, bæði fersku og söltu, til notkunar í fiskeldi. Austan við framkvæmdasvæðið hafa farið fram allmiklar rannsóknir á grunnvatni og ástandi þess sem hafa leitt til þess að fyrirtækin sem nýta auðlindina við Laxabraut ætla að vera í samstarfi um vöktun og eftirlit. Þetta er mjög mikilvægt, en auk þess þarf að skilgreina mótvægisáðgerðir til að hægt sé að bregðast við svo ekki skapist alvarlegt ástand í grunnvatnsmálum iðnaðarsvæðisins. Rannsóknir á grunnvatni, vatnshloti, vestast á iðnaðarsvæðinu, þar sem mölunarverksmiðjan er áformuð, eru ekki fullnægjandi og þarf að bæta úr því. Þrátt fyrir að vatnsþörf mölunarverksmiðjunnar, þ.e. 2-3 milljón m<sup>3</sup> á ári (95 l/s að meðaltali á ársgrundvelli), sé ekki eins umfangsmikil og hjá fiskeldisfyrirtækjum þá eru samlegðaráhrif innan svæðisins mikil og mikilvægt að takmörk vatnsnýtingar séu þekkt þannig að ekki skapist hætta um nýtanlegt magn eða gæði ferskvatnsins. Í umhverfismatskýrslunni er fjallað um mögulega endurnýtingu á fersku vatni og ætti fyrirtækið að skoða þann möguleika vandlega.



Í skýrslu Vatnaskíla, sem fylgdi umhverfismatsskýrslu Geo Salmo 2023, kemur fram að samlegðaráhrif grunnvatnstökunnar er gríðarleg. Náttúrufræðistofnun telur þörf á því að huga að Hlíðarvatni sem er svæði nr. 758 á náttúruminjaskrá. Þótt niðurdráttur við Hlíðarvatn er talinn verða tiltölulega lítill þá hefur Náttúrufræðistofnun af því áhyggjur að vatnsrennsli úr lindum í vatnið muni dragast saman um 4% vegna fyrirhugaðrar grunnvatnsvinnslu við Þorlákshöfn. Meðal annars gæti sá samdráttur haft áhrif á hrygningu bleikju í Hlíðarvatni en algengt er að bleikjur hrygni nálægt innrennsli úr lindum. Afar mikilvægt er að allt áhrifasvæðið sé vakt að gaumgæfilega og sérstaklega þarf að fylgjast með Hlíðarvatni. Samkvæmt vistgerðarkortlagningu Náttúrufræðistofnunar flokkast Hlíðarvatn sem strandvatn og er sú vistgerð flokkuð með hátt verndargildi. Strandvötn skera sig fá öðrum stöðuvötnum að þar getur fundist lífríki sem þrífst í ísölu vatni og sjó. Því er seltustig og framboð ferskvatns einkar mikilvægt fyrir það lífríki sem finnst í slíkum vötnum.

#### Efnistaka og flutningar

Efni sem á að vinna í mölunarverksmiðjunni kemur að 1/3 hluta af landi og 2/3 hluta af hafsbotni. Á landi er áformað að flytja efni úr Litla-Sandfelli og jafnvel Lambafelli um 500.000 þúsund tonn á ári (bls. 70), eða 500 milljón tonn, sem eru um 112 flutningabílar á dag (fram og til baka) um Suðurstrandarveg og Þorlákshafnarveg. Ekki er fjallað um áhrif flutninga á Þrengslaveg, þolmörk vegarins fyrir þungaflutningum (sem í dag eru talsverðir) eða umferðaöryggi á þessari leið.

Ekki liggur fyrir umhverfismat vegna fyrirhugaðrar efnistöku við Landeyjarhöfn, en ráðgert er að flytja efni sjóleiðina í mölunarverksmiðjuna við Keflavík, allt að 21 skip í viku og fjögur skip á viku með efni til útflutnings. Ekki kemur fram hvernig það samræmist annarri skipaumferð á þessu hafsvæði.

Hönnun hafnarinnar er ekki lokið, en útbúa þarf viðlegukant sem gæti orðið allt að 180 m langur, og ölduvarnir til að skýla þeirri viðlegu. Miðað við forhönnun gæti aðalgarðurinn orðið allt að 450 m langur og þvergarðurinn allt að 250 metra langur og lægi frá norðri til suðurs til að loka höfninni. Svæðið innan við ölduvarnir þyrfti að dýpka þannig að dýpt svæðisins væri að jafnaði um 9,5 metrar. Ekki kemur fram hvert núverandi dýpi er við fyrirhugað hafnarsvæði eða hversu mikið þarf að dýpka til að ná 10 m dýpi.

Gera má ráð fyrir að mikilli efnisþörf varðandi hafnarmannvirkið en nokkur óvissa er um efnistökuastaði eða námur, þ.e. hvort notaðar verða eldri námur eða nýjar opnaðar. Það hefði þurft að koma skýrar fram í umhverfismatsskýrslu í hvaða efnisnámur verður sótt tæplega milljón m<sup>3</sup> af efni og þá sérstaklega stórgrýti, þar sem um er að ræða nauðsynlegan hluta framkvæmdar.

#### Setlón og rykmengun

Fram kemur að sjávarseti verður dælt í setlón innan iðnaðarsvæðisins. Gert er ráð fyrir þremur setlónum og að þau geti orðið um 30.000 m<sup>2</sup> samtals að stærð, eða um 10.000 m<sup>2</sup> hvert lón. Efri tvö lónin, næst verksmiðju, taka við efni úr sjó en ekki kemur fram hver tilgangur þriðja lónsins er. Ekki er gert ráð fyrir rykmengun þar sem setlónin verða blaut. Reynsla af uppistöðulónum er sú að fingert setefni sest til í jaðra lóna sem síðan vill þorna upp og fjúka í roki. Þar sem áviðrasamt er við Keflavík hefði þurft að taka inn möguleika um rykmengun. Ekki er heldur fjallað um sérstakan búnað í mölunarverksmiðjunni sem kemur til með að varna rykmengun út í andrúmsloftið.



### Orkuþörf

Rafafliþörf verksmiðjunnar er um 60 MW (um 500 GWst) á ári eða sem jafngildir uppsettu afli Kröfluvirkjunar sem er 60 MW og með orkuvinnslu upp á 500 GWst/ári skv. tölum Landsvirkjunar. Orkuþörfin er mikil og samkvæmt þessu hefði þurft að koma fram hvort búið sé að tryggja raforku fyrir verksmiðjuna sérstaklega miðað við almennar umræður í dag um orkuskort í landinu.

### Náttúruvá

Í umhverfismatsskýrslu er ekki fjallað um náttúruvá. Iðnaðarsvæðið og hafnarmannvirkið liggur fyrir opnu hafi og við ströndina er brimasamt. Sjávarrof er mikið, eins og hnullungafjaran við Keflavík ber með sér. Ekki er gert mat á áhrifum hamfaraveðurs á mannvirkin, en búast má við tíðari hamfaraveðrum samhliða loftslagsvá og hækkandi sjávarstöðu. Þá er svæðið í nálægð virkra gosbelta og hætta bæði á jarðskjálftum og hraunflæði niður að strönd, eins og áður hefur gerst á síðustu 10.000 árum.

### Ásýnd, gönguleiðir og almannaréttur

Iðnaðarsvæðin vestan Þorlákshafnar mun verða mjög sýnilegt og gjörbreyta ásýnd strandsvæðisins til frambúðar. Tölvugerðar myndir af mölunarverksmiðjunni séð frá austri gefa ágætis mynd af sýnileika, en einnig hefði mátt sýna breytingar á ásýnd svæðisins úr vestri t.d. frá Selvogsvita sem er vinsæll áningarstaður göngu- og útivistarfólks.

Forn varðaður vegur liggur meðfram strandlengjunni og um iðnaðarsvæðið liggur einnig Vitaleiðin, gönguleið frá Knarrarósvita að Selvogsvita. Fram kemur í umhverfismati að svæði mölunarverksmiðjunnar verður afgirt og gönguleiðir fluttar norður fyrir iðnaðarsvæðið. Fyrirtækið Geo Salmo hefur hins vegar ráðgert að setja gönguleið eftir varnargarði sem liggur meðfram ströndinni. Þarna er mikið ósamræmi á milli fyrirtækja, og samliggjandi lóða, varðandi aðgengi almennings og í því samhengi bendir Náttúrufræðistofnun á IV kafla laga um náttúruvernd nr. 60/2013 um Almennarétt og þá sérstaklega 26. gr. um girðingar.

Annað sem hefði mátt fjalla betur um í umhverfismatsskýrslunni eru möguleg áhrif verksmiðjunnar á nærliggjandi iðnaðarsvæði s.s. fiskeldi og Lýsi hf. og eins á samlegðaráhrif fráveitu út í sjó.

Það er mat Náttúrufræðistofnunar að umhverfisáhrifin séu nokkuð neikvæðari en sett er fram í skýrslunni þ.e. að jarðmyndanir, sjávarbotni, lífríki í sjó og fjöru verði fyrir talsvert eða verulega neikvæðum áhrifum þar sem um óafturkræfar framkvæmdir er að ræða. Samlegðaráhrif vatnstöku mun vera neikvæð og jafnvel talsvert neikvæð. Umferð, loftgæði og hljóðvist munu vera nokkuð til talsvert neikvæð. Hversu jákvæð áhrifin eru fyrir samfélagið á eftir að koma í ljós en augljóslega þarf aukinn samfélagslegan kostnað við fyrirhugaða framkvæmd s.s. vegna vegabóta og orkuöflunar. Umhverfisáhrif á loftslag er látið liggja á milli hluta þ.s. áhrif sementsframleiðslu á heimsvísu er óþekkt stærð.

Almennt séð verður um gífurlega mikið rask að ræða á iðnaðarsvæðinu við Keflavík, s.s. á jarðminjum sem njóta sérstakrar verndar og á lífríki í fjöru og sjó. Landslag strandsvæðisins mun gjörbreytast. Náttúrufræðistofnun hefur áhyggjur af grunnvatnstöku og áréttað að sýna varfærni og stilla vatnstöku í hóp innan iðnaðarsvæðisins. Vöktunar-, viðbragðs- og mótvægisáðgerðir og áætlanir, verða að vera markvissar og krefjast samstarfs á milli mismunandi hagaðila. Skortur á upplýsingum má ekki vera fyrirstaða fyrir nauðsynlegar áðgerðir ef stefnir í að áhrif á grunnvatnskerfið fari yfir ásættanleg mörk.





Virðingarfyllst,

*Lovísa Ásbjörnsdóttir*

Lovísa Ásbjörnsdóttir  
Jarðfræðingur, Náttúruverndarsvið





Skipulagsstofnun  
Borgartún 7b  
105 Reykjavík

Reykjavík, 9. febrúar 2024  
UST202401-005/R.K.  
10.04.02

## Efni: Ósk um umsögn - Mölunarverksmiðja í Porlákshöfn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 2. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um umhverfismatskýrslu vegna mölunarverksmiðju við Porlákshöfn. Fyrirhuguð framkvæmd er starfsleyfisskyld hjá við viðkomandi heilbrigðisnefnd sbr. viðauka IV. laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir.

### Framkvæmdarlýsing

Heidelberg Cement Pozzolan Materials ehf. (HPM) hyggjast reisa mölunarverksmiðju við Porlákshöfn. Auk verksmiðjunnar og er áformað að byggja viðlegukant í Keflavík til löndunar og útskipunar á möluðu efni.

Hráefni í verksmiðjuna yrði fengið úr námuvinnslu í sjó með suðurströndinni í nálægð við Landeyjarhöfn og úr tveimur námum á landi, Lambafelli og Litla-Sandfelli. Verkefnið felur í sér mölun á móbergi, ætlað til útflutnings. Mun malaða bergið koma í stað sementsgjalls (klinkers) við sementsgerð fyrirtækisins. Fyrirséð er að framboð á klinker mun dragast saman á næstu árum vegna aflögn orkuvinnslu með brennslu kola í Evrópu. Malað móberg mun koma í staðinn fyrir klinkerinn sem íaukaefni í sementið. Helstu mannvirki vegna framkvæmdarinnar eru móttaka (200m<sup>2</sup>), lager (geymsla, flokkun og blöndun, 8500m<sup>2</sup>), þurrkun (324m<sup>2</sup>), mölun (4x450m<sup>2</sup>), síló (18x200m<sup>2</sup>) og vinnslu- og setlón. Þörf er á 3 setlónum til löndunar á sjávar efni en stærð hvers lóns verður um 10.000 m<sup>2</sup>. Til framleiðslu í verksmiðjunni þarf kalt vatn allt að 3 milljón m<sup>3</sup> á ári, en staðsetning borholna fyrir vatnstöku er óákveðin.

Áætluð efnisþörf vegna framkvæmdarinnar er 1,1 milljón m<sup>3</sup> og af því er áætlað að 850.000 m<sup>3</sup> þurfi í til hafnargerðar og 250.000 m<sup>3</sup> vegna grjóts og kjarna úr lóðinni.

### Valkostir og umhverfispættir

Framkvæmdaraðili setur upp tvo valkosti fyrir staðsetningu verksmiðjunnar. Annarsvegar lóð 6,5 ha við Skötubót, valkost 1 og svo stærri lóð 28,9 ha við Laxabraut og hafnaraðstöðu í Keflavík, valkostur 2 sem jafnframt er aðalvalkostur framkvæmdarinnar. Lóðin við Skötubót er talin of lítil fyrir framkvæmdina þar sem ekki yrði pláss fyrir setlónin sem fyrirhuguð eru, og ásamt því er hafnaraðstaða ekki nægilega góð. Lóðin við Keflavík er því talin vera ákjósanlegri kostur, þar sem hún er mun stærri og því verði hægt að lækka hæð bygginga, hún er fjær íbúabyggð og hægt verði að byggja upp hafnaraðstöðu með viðlegukanti fyrir starfseminna.

Þeir umhverfispættir sem skoðaðir eru í mati á umhverfisáhrifum vegna uppbyggingar verksmiðjunnar eru eftirfarandi: Ásýnd, jarðmyndanir og sjávarbotn, lífríki í sjó og fjöru, samfélag, fornleifar, vatnafar og loftslag. Áhrif á umhverfispætti eru talin verða verulega jákvæð til talsvert neikvæð.

### **Aðstöðuplan norðan Suðurstrandarvegar**

Í umfjöllun um aðalvalkost í kafla 3.2 er talað um 10 ha aðstöðuplan norðan Suðurstrandarvegar, sem notað verði á meðan framkvæmdum stendur. Gera þarf betur grein fyrir því hvaða lóð er ætluð undir aðstöðuplanið og hvaða áhrif sú framkvæmd hefur á það tiltekna svæði.

### **Náttúruvernd**

Samkvæmt 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd njóta ákveðnar jarðmyndanir sérstakrar verndar og skal ekki raska nema brýn nauðsyn þyki til. Í 2. mgr. a sömu laga segir að eldvörp, eldhraun, gervíggar og hraunhellar sem myndast hafa eftir að jökull hvarf af landinu á síðjökultíma njóti sérstakrar verndar. Fyrirhugað framkvæmdasvæði aðalvalkostar er staðsett á Leitarhrauni sem er rúmlega 5000 ára gamalt. Í hrauninu er að finna marga hella þ.á.m. Raufarhólshelli, Arnarker og Árnahelli. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins ber að forðast röskun þeirra náttúruþyrmbæra, sem undir greinina falla, nema brýna nauðsyn beri til og ljóst að aðrir kostir séu ekki fyrir hendi. Í greinargerð með frumvarpi til laga um náttúruvernd er með orðalaginu „brýn nauðsyn“ lögð áhersla á að einungis mjög ríkir hagsmunir geti réttlætt röskun og þá fyrst og fremst brýnir almannahagsmunir. Ekki kemur fram hvaða brýnu almannahagsmunir réttlæta röskun á hrauninu.

### **Efnistaka**

Í skýrslunni kemur fram að efnispörf vegna framkvæmda á lóð og við uppbyggingu hafnaraðstöðu á lóð við Laxabraut er áætluð 1,0 milljón m<sup>3</sup>. Efnispörf vegna hafnargerðar er töluvert umfangsmikil og ekki er fyrir séð úr hvaða námum sú efnistaka á að fara fram. Ef efnistaka er fyrirhuguð úr skilgreindum námum t.d. E13 Hafnarsandur þarf að gera grein fyrir umfangi þeirra efnistöku en hún gæti verið tilkynningaskyld vegna matsskyldu skv. lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Jafnframt er vinnsla jarðefna starfsleyfisskyld sbr. viðauka IV. laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir. Einnig kemur fram að fyrirhuguð sé efnistaka úr sjó við Landeyjarhöfn sem skaffa mun efni til mólunar fyrir mólunarverksmiðjuna. Umhverfismati þeirra framkvæmdar er ekki lokið en Umhverfisstofnun skilaði inn umsögn við matsáætlun<sup>1</sup>.

Umhverfisstofnun vill benda á að stofnunin skilaði einnig inn umsögn vegna fyrirhugaðrar efnistöku í Litla-Sandfelli í Þrengslum<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Mat á umhverfisáhrifum-matsáætlun-efnisvinnsla í sjó við Landeyjarhöfn

<sup>2</sup> Mat á umhverfisáhrifum - umhverfismatskýrsla - efnistaka - Litla-Sandfell

## Loftslag

Umhverfisstofnun vísar til fyrri umsagna stofnunarinnar vegna ábendinga um áhrif mölunarverksmiðjunnar á loftslag, þá bæði umsögn um matsáætlun<sup>3</sup> þessara framkvæmdar og umsögn um efnistöku í Litla-Sandfelli<sup>4</sup>. Þó kemur fram í umhverfismatsskýrslunni að fyrirhuguð efnistaka á landi sé mun minni en í fyrstu var áætlað, en efnistaka úr sjó eigi að spila veiga meiri þátt og þ.a.l. dregur úr þeim miklu þungaflutningum sem efnistaka á landi myndi valda.

## Vatnamál

Í matskýrslu kemur fram kaldavatnsþörf fyrir framleiðsluna séu allt að 3 milljónum m<sup>3</sup> á ári eða 95 L/s að meðaltali á ársgrundvelli. Þá er fjallað um vatnafar í fylgiskjali, annars vegar út frá mati Orkustofnunar frá 1995 og líkanaútreikningum Vatnaskila frá 2018, 2019 og 2022. Eins og fram kemur í fylgiskjali um vatnafar er í skýrslum Vatnaskila bent á að staðfesta þurfi líkanreikninga með vatnafarsmælingum og nánari upplýsingum um vatnsvinnslu fiskeldisfyrirtækjanna. Þá kemur fram að beinar mælingar á grunnvatnshæð í grennd við Þorlákshöfn séu af skornum skammti og gögn um þykkt ferskvatnslinsu við Þorlákshöfn takmörkuð.

Umhverfisstofnun bendir á að með samþykkt vatnaáætlunar skv. lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála eru umhverfismarkmið vatnshlota lagalega bindandi og sýna þarf fram á að þau náist. Sömuleiðis má ástand vatnshlotanna ekki hnigna hvorki varanlega né tímabundið.

Umhverfisstofnun bendir á að gera þarf grein fyrir því hvort hætta sé á því að vistfræðilegt og/eða efnafræðilegt ástand þeirra vatnshlota sem verða fyrir áhrifum muni á einhvern hátt hnigna vegna framkvæmdarinnar og fyrirhugaðrar starfsemi og hvort þau munu uppfylla þau umhverfismarkmið sem hafa verið sett fyrir þau í vatnaáætlun.

Áhrifamat skal fjalla um:

- ✓ Skýran tilgang með áhrifamatinu þ.e. að það er unnið til að meta áhrif framkvæmdarinnar á umhverfismarkmið vatnshlotsins og hvort hætta sé á að ástand vatnshlotsins rýrni miðað við núverandi stöðu.
- ✓ Fjalla um stöðu vatnshlotsins í dag
- ✓ Gæðabætti í yfirborðsvatni og grunnvatni - hvort að starfsemin geti haft áhrif á þá og valdið því að vatnshlotið nái ekki umhverfismarkmiðum.

Þeir gæðabættir sem notaðir eru til að meta ástand yfirborðsvatnshlota þ.m.t. strandsjárvatnshlota eru eftir því sem við á líffræðilegir (þ.e. hryggleysingjar, svifþörungur, vatnablöntur), eðlisefnafræðilegir (næringarefni, fosfór, nítrat og kísill) og vatnsformfræðilegir eins og fram kemur í reglugerð nr. 535/2011 um flokkun vatnshlota, eiginleika þeirra álagsgreiningu og vöktun. Gæðabættir til mats á ástandi grunnvatnshlota eru breytingar á hæð grunnvatnsyfirborðs (magnstaða grunnvatns), leiðni og styrkur mengunarvalda. Í fylgiskjali með umhverfismatsskýrslu um vatnafar kemur fram að

<sup>3</sup> Mölunarverksmiðja í Þorlákshöfn-matsáætlun.umsögn

<sup>4</sup> Mat á umhverfisáhrifum - umhverfismatsskýrsla - efnistaka - Litla-Sandfell

gæðaðættir stjórnar vatnamála fyrir grunnvatn, þ.e. um magnstöðu og efnafræðilegt ástand hafi ekki verið ákveðin fyrir Selvogsstraum 3 né Ölfusstraum. Í umhverfismatsskýrslu kemur fram að eftirtaldir aðilar séu í matsferli og hyggist á nýtingu grunnvatns; Geo Salmo, Thor landeldi, Landeldi (nú First Water hf.), Laxar (nú Fiskeldi Austfjarða), Arnarlax og Íspór en fiskeldi á Fiskalóni, Núpum og Bakka í Ölfusi er ekki talið hafa áhrif á nýtingarmöguleika í Selvogsstraumi. Fram kemur að að samstarf við aðra nýtingaraðila grunnvatns sé hafið m.a. um að standa að rannsóknum um jarðalagagreiningu svæðisins til að meta áhrif framkvæmdanna á grunnvatnið. Slíkt samstarf er nauðsynlegt að mati Umhverfisstofnunar til að meta samlegðaráhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á grunnvatnshlotið Selvogsstraum 3 (104-290-G) með öðrum framkvæmdum og starfsemi sem er til staðar eða er fyrirhuguð á svæðinu.

Umhverfismarkmið grunnvatnshlota er að vera með góða magnstöðu og vera í góðu efnafræðilegu ástandi. Magnstaða grunnvatnshlotsins hefur ekki verið ákveðin og því er ekki ljóst hvert ástand þess er eða hvað getur talist grunnástand (þ.e. náttúrulegt ástand án álags). Mjög mikilvægt er að magnstaða grunnvatnshlotsins verði metin áður en frekari framkvæmdir koma til.

Þá vill Umhverfisstofnun áréttta mikilvægi þess að viðhöfð verði sem ítarlegust vöktun á grunnvatnshlotinu og að í starfsleyfi mölunarverksmiðjunnar sem heilbrigðisnefnd gefur út séu gerðar skýrar kröfur um vöktun á grunnvatni og að framkvæmdaaðilar skili inn áhrifamati vegna starfseminnar til viðkomandi heilbrigðisnefndar. Einnig þarf að huga að vel að vöktun áhrifa á strandsjávarvatnshlotið Stokkseyri að Þorlákshöfn nr. 103-1341-C.

Ef áhrifamatið leiðir í ljós hnignun eða mögulega hnignun á umhverfismarkmiðum vatnshlotsins getur framkvæmdaraðili sótt um heimild til stofnunarinnar til breytingar á vatnshloti skv. 18. gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.

### Landfylling

Umhverfisstofnun bendir á að fjalla þarf um stærð landfyllingar, hversu mikið efni þarf í hana og hverskonar efni á að nota í hana.

Í tillögunni þarf að koma fram hvort að um opna landfyllingu sé að ræða, en ef er gert ráð fyrir opinni landfyllingu er um að ræða varp í hafið samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. Umhverfisstofnun vekur athygli á að samkvæmt 9. gr. laganna er varp efna og hluta í hafið óheimilt. Umhverfisstofnun getur þó, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið:

- a. dýpkunarefnum,
- b. náttúrulegum, óvirkum efnum, þ.e. föstum jarðefnum sem ekki hafa verið unnin efnafræðilega og samsett eru úr efnum sem ólíklegt er að losni út í hafsvæðið,
- c. fiskúrgangi frá fiskverkunarstöðvum í landi, enda standi sérstaklega á.

Umhverfisstofnun getur ekki veitt leyfi til varps í hafið vegna fyrirhugaðra framkvæmda nema sýnt verði fram á að efnið falli undir b-lið 9. gr., þ.e. að um sé að ræða náttúruleg, óvirk efni, og upplýsingar berist samkvæmt viðauka I við leiðbeinandi reglur um meðferð

dýpkunarefnis. Aðrar leiðir til endurnýtingar úrgangs þ.e. lokuð landfylling eða fylling á landi er starfsleyfisskilyt til heilbrigðisnefndar sbr. 19. tl. IV. viðauka laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir sem og móttaka úrgangs sbr. 72. tl. IV. viðauka sömu laga.

### Lífríki og hafsbotn

Fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir koma til með að raska fjöru og hafsbotni á framkvæmdsvæðinu. Í viðauka eru niðurstöður rannsókna Rorum á lífríki í fjöru, í sniðum sem tekin eru á stórstreymisfjöru.

Í umhverfismatsskýrslunni kemur jafnframt fram að dýpka þurfi svæði þar sem höfnin í Keflavík er fyrirhuguð. Að mati Umhverfisstofnunar er umfjöllun um lífríki og gerð hafsbotnsins á framkvæmdasvæðinu ekki gerð nógu góð skil, hverskonar lífríki er að finna á hafsbotni á framkvæmdasvæðinu og hvers konar hafsbotn er um að ræða, mjúkann eða harðann.

### Raforkuþörf

Heildarraforkuþörf mólunarverksmiðjunnar er talin vera um 60 MW. Miðað við núverandi ástand raforkuinnviða og síendurtekna umræðu um orkuskort samfara skerðingu á afhendingu raforku til stórnotenda á stofnunin erfitt með að sjá hvaðan þessi raforka á að koma. Ekki kemur fram í umfjöllun í skýrslunni hvaðan þessi 60 MW eiga að koma.

### Aðgengi almennings meðfram ströndinni

Umhverfisstofnun bendir á að mikilvægt er að á að tryggja skuli aðgengi almennings meðfram sjó þar sem starfsemin er fyrirhuguð í samræmi við.

Stofnunin bendir á að í skipulagsreglugerð nr. 90/2013 kemur eftirfarandi fram í gr. 5.3.2.14., skipulag við vötn ár og sjó. „Við afmörkun lóða á svæðum utan þéttbýlis skal þess gætt að rými sé fyrir aðkomu að og meðfram vötnum, ám og sjó. Utan þéttbýlis skal ekki reisa mannvirki nær vötnum, ám eða sjó en 50 m. Þó er heimilt að reisa samgöngumannvirki svo sem brýr og stíflur og fyrirhleðslur í tengslum við virkjanir fallvatna og varnir gegn ágangi sjávar og vatns nær vötnum, ám og sjó en 50 m.“ Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að það sé nægt rými fyrir meðfram sjónum, svo að útivistargildi skerðist ekki.

### Niðurstaða

Umfangsmikil efnisþörf er við uppbyggingu mólunarverksmiðjunnar á aðalvalkosti sem metin er í umhverfismatsskýrslunni. Skýra þarf betur hvaðan allt efni sem ætlað er úr námum á að koma og gera skýra grein fyrir umfangi þeirra efnistöku, en hún gæti verið tilkynningarskyld framkvæmd skv. lögum nr. 111/2021.

Samlegðaráhrif allrar fyrirhugaðrar starfsemi við Laxabraut á grunnvatnshlotið Selvogstraumur 3 (104-290-G) er mjög mikið. Grunnvatnsnotkun mólunarverksmiðjunnar einnar og sér er háð nýtingarleyfi frá Orkustofnun en fyrirhuguð grunnvatnstaka úr Selvogsstraumi 3 má ekki valda því að vatnshlotið nái ekki þeim umhverfismarkmiðum sem hafa verið sett fyrir það.

Umhverfisstofnun telur að nauðsynlegt sé að vinna fyrirhugaðar rannsóknir á samlegðaráhrifum núverandi og fyrirhugaðrar vatnstöku á Selvogsstraumi 3 áður en afstaða

er tekin til frekari nýtingar grunnvatns á svæðinu. Mikil uppbygging og nýting á grunnvatni er hjá framkvæmdaaðilum aðliggjandi lóða og annarrar starfsemi ofar í vatnshlotinu, og óvissa er uppi um magnstöðu grunnvatnshlotsins Selvogsstraums 3. Umhverfisstofnun beinir því til starfsleyfisveitanda að óska eftir áhrifamati á vatnshlotin sem starfsemi mölunarverksmiðjunnar getur haft áhrif á.

Virðingarfyllst,

Ríkey Kjartansdóttir  
**sérfræðingur**

Hulda Soffía Jónasdóttir  
**sérfræðingur**

## Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

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

Sigurður Ásbjörnsson

Sérfræðingur, svið umhverfismats

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

## Umsögn vegna mats á umhverfisáhrifum Mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn.

Mál nr. 1084/2023.

Vegagerðin hefur yfirfarið umhverfismatskýrslu fyrir Mölunarverksmiðju Heidelberg Cement Pozzolan Materials í Þorlákshöfn, sem unnin er af Mannvit verkfræðistofu dags desember 2023.

Vegagerðin vísar í fyrri umsagnir vegna efnistöku í Litla Sandfelli, nú síðast frá 31. janúar 2024 og fyrri umsagnir um efnistöku á Mýrdalssandi 21. febrúar 2023 hvað varðar áhrif á umferð og samgöngumannvirki. Auk þungaumferðar sem þar er fjallað um er áætlað að við bætist umferð vegna um 70-90 starfa í verksmiðjunni. Þar segir meðal annars:

- Ófullnægandi ástand vega hefur neikvæð áhrif á umferð og umferðaröryggi og hefur þar með jafnframt neikvæð áhrif á rekstar öryggi þeirra aðila sem reiða sig á öruggar og greiðar samgöngur.

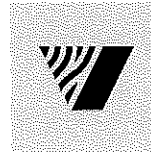
Mikilvægt er að ástand vega verði ásættanlegt fyrir fyrirhugað viðbótarálag samkvæmt umhverfismatskýrslu.

Til að tryggja viðunandi ástand vegakerfisins þyrfti að flyta framkvæmdum sem lagðar hafa verið til á samgönguáætlun, endurbyggja stærri hluta vega og auka fjármagn til viðhalds. Vegagerðin telur áhrif framkvæmdarinnar á umferð verðri verulega neikvæð en ekki óverulega neikvæð eins og segir í matskýrslu. Rétt er að taka fram að fleiri aðilar hafa hug á rekstri sem felur í sér aukningu þungaumferðar á sömu vegum, þ.e. Þorlákshafnarvegi (38) og Þrengslavegi (39). Umsögn þessi nær einungis til þeirrar framkvæmdar sem umhverfismatskýrsla fjallar um.

Í umsögn um matskýrslu kallaði Vegagerðin eftir frekara samráði og samvinnu við framkvæmdaraðila vegna þessa máls sem hefur ekki orðið.

Í álitni Skipulagsstofnunar á matskýrslunni frá 8. desember 2022 kemur fram að:

*Með hliðsjón að umsögn Vegagerðarinnar sé ekki unnt að hefja stórfelda efnisflutninga úr Litla Sandfelli um núverandi veg til Þorlákshafnar. Sá vegur uppfyllir engan veginn þær kröfur sem gera þarf til þjóðvegjar sem er ætlað að anna jafn umfangsmiklum flutningum og Eden Mining ráðgerir.*



Síða 1/3

Vegagerðin  
Suðurhraun 3  
210 Garðabær  
+354 522 1000  
[vegagerdin.is](http://vegagerdin.is)

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



Vegagerðin tekur undir álit Skipulagsstofnunar að núverandi þjóðvegur sé ekki búinn undir þá starfsemi sem tillaga að deiliskipulagi gerir ráð fyrir.

#### **Valkostur 1 – Skötubót**

Vegagerðin telur að í innsendum gögnum þurfi að gera frekari grein fyrir aðkomu að lóð og hvernig fyrirhugað er að tengingum við þjóðvegi verði háttað. Allar framkvæmdir innan veghelgunarsvæði eru háðar samþykki Vegagerðarinnar.

#### **Varðandi höfn í valkosti 1**

Hvað hafnaraðstöðu varðar byggir valkostur 1 á að nýta núverandi hafnaraðstöðu með nauðsynlegum breytingum. Þær breytingar felast í byggingu á nýjum 130 m löngum viðlegukanti, breytingum á varnargörðum, auk stækkunar á innsiglingasvæðum. Kostnaður við breytingar á núverandi höfn er talinn mun minni en bygging nýrrar hafnar í Keflavík samkvæmt valkosti 2. Þar að auki nýtast þær breytingar og viðbætur frekari uppbyggingu hafnarinnar.

Síða 2/3

#### **Valkostur 2 - sem er nú aðalvalkostur**

Í umhverfismatsskýrslu er talað um að Laxabraut verði tengd Suðurstrandavegi á 2-3 stöðum, Vegagerðin minnir á að allar tengingar við þjóðveg þurfa að vera í samráði við Vegagerðina. Vegagerðin bendir á að umferðaröryggi á þjóðvegum byggist m.a. á fjölda og þéttleika vegtenginga og kveða veghönnunarreglur á um lágmarks fjarlægð á milli vegtenginga. Suðurstrandavegur er stofnvegur af gerð C8 og hraðinn 90km/klst, bil milli tenginga skal vera a.m.k. 400 m ef vegsýn leyfir.

#### **Varðandi höfn í Keflavík**

Varðandi valkost 2 bendir Vegagerðin á að aðstæður fyrir höfn í Keflavík eru mjög varasamar. Þar er ekki það sem almennt kallast náttúrulegt hafnarstæði, en það á t.d. við um hafnirnar í Þorlákshöfn og Grindavík. Há alda nær langt inn á víkina sem gerir aðstæður mjög erfiðar, bæði hvað varðar siglingu skipa að og frá höfninni og viðleguskilyrði innan hafnar.

Vegagerðin

Í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að gert sé ráð fyrir að löndun sjávarafnis í höfninni verði allt að 21 skip á viku en útflutningur afnis allt að 4 skip á viku. Einhver munur verður á umferð skipa eftir árstíðum. Gert er ráð fyrir að löndun sjávarafna fari fram með skipum eins og Sóleyju og Áífsnes. Þá kemur fram að gert sé ráð fyrir að burðargeta skipa í útflutningi sé 20-30 þúsund tonn. Það geta verið um 170 m löng skip.

Vegagerðin bendir á að skip sem komi til með að sjá um þessa flutninga, að og frá höfninni, þurfi að vera með mjög góða stjórnhæfni og að mun meiri kröfu þurfi að gera til skipa fyrir valkost 2, Keflavík, en valkost 1, núverandi höfn í Þorlákshöfn.

Um valkost 2, Keflavík, kemur fram á skýrslunni að möguleiki sé á að byggja nýja höfn við lóðina fyrir inn- og útflutning. Sýndar eru tvær tillögur að slíkri höfn. Vegagerðin telur að ekki hafi veri sýnt fram á að þær tillögur sem sýndar eru í umhverfismatsskýrslunni muni gangi upp fyrir þá flutninga sem um hana eiga að fara.

Í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að möguleiki sé á að aðrir aðilar nýti höfnina í Keflavík til flutninga þar sem hún getur annað meiru en áætlaðri umferð. Miðað við þær tillögur að höfn sem sýndar eru í skýrslunni hefur Vegagerðin miklar efasemdir um að það gangi upp. Tillögurnar gera ráð fyrir einum hafnarbakka með allt að 25 skipakomum á viku. Vegagerðin bendir á að hafnarvæðið er mjög þröngt og erfitt að koma fyrir fleiri köntum, auk þess sem fiskeldislóðir þrengja að beggja vegna á landi.

Virðingarfyllt  
f.h. Vegagerðarinnar  
María Dís Ásgeirsdóttir  
Deildarstjóri Tæknideildar Suðursvæðis

Þetta skjal hefur verið samþykkt rafrænt

Síða 3/3

Vegagerðin

# Vinnueftirlitið

Skipulagsstofnun  
Sigurður Ásbjarnarson  
Laugavegur 166  
105 REYKJAVÍK  
Ísland

Ísafjörður, 2.1.2024  
Tilvísun: 202312-0259/6.01.04

## Varðandi Mölnarverksmiðju við Þorlákshöfn. Umhverfismatsskýrslu desember 2023.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags 28.12.2023 þar sem óskað er eftir að Vinnueftirlitið gefi umsögn um skýrslu Mannvit hf. um mölnarverksmiðju við Þorlákshöfn vegna umhverfismatsskýrslu desember 2023.

Mat á umhverfisáhrifum vegna mölnarverksmiðju við Þorlákshöfn varðar ekki hlutverk Vinnueftirlitsins.

Leiðbeinandi álit Vinnueftirlitsins er að umfang starfseminnar og eðli efna sé þannig að umhverfishætta sé hverfandi.

Vinnueftirlitið hefur farið yfir framlögð gögn og gerir ekki athugasemdir við framkvæmdina fyrir sitt leiti á þessu stigi, en minnir á að við hönnun, framkvæmdir og vinnslu í verksmiðjunni þarf að taka tillit til laga nr. 46/1980 um aðbúnað hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Um starfsemina eða hluta hennar gilda jafnframt eftirfarandi reglugerðir sem heyra undir stofnunina og taka þarf tillit til :

- nr. 581/1995 um Húsnæði vinnustaða
- nr. 1005/2009 um Vélar og tæknilegan búnað
- nr. 553/2004 um Verndun starfsmanna gegn hættu á heilsutjóni af völdum efna á vinnustöðum
- nr. 390/2009 um Mengunarmörk og aðgerðir til að draga úr mengun á vinnustöðum
- nr. 1077/2010 um Flutning á hættulegum farmi á landi
- nr. 727/2018 um Tæki sem brenna gasi, ef gas verður notað
- nr. 1050/2017 um Varnir gegn hættu á stórslysum af völdum hættulegra efna, meta þarf hvort magn hráefna sem geymt er geri að verkum að starfsemin falli undir þessa reglugerð.

Vinnueftirlitið tekur fram að verja þarf starfsmenn fyrir skaðlegum áhrifum hættulegra efna, ef þau eru til staðar. Fylgjast þarf með magni efna í vinnuumhverfinu og tryggja að styrkur sé innan marka sem getið er í reglugerðum nr. 390/2009 og reglum nr. 429/1995.

Virðingarfyllst,  
f.h. Vinnueftirlits ríkisins

*Elfar Reynisson*

Elfar Reynisson sérfræðingur

Afrit  
Skipulagsgátt.

Umsögn við Umhverfismatsskýrslu mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn  
9. febrúar 2024

Sem íbúi í Ölfusi mótmæli ég harðlega fyrirætlunum um að byggja mölunarverksmiðju í Ölfusi. Báðir kostirnir sem hér er fjallað um eru hörmulegir. Sá fyrri um að setja verksmiðju í túnfótinn á þorpinu er glæpsamlega brjáláður og hinn er litlu skárri. Eins og þetta lítur út fyrir mér sem íbúa, þá var hér telft fram svo hörmulegum valkosti til að byrja með að þó svo að sá seinni sé einnig hörmulegur þá er hann þannig skömminni skárri að fólk telji hann álitlegri frekar en þann sem var upphaflega kynntur. Þetta er þekkt aðferð til að ná einhverju í gegn, að byrja á að kynna eitthvað sem er óhugsandi og láta svo næstversta kostinn fylgja á eftir sem lítur þá "betur" út. Það er aðeins einn kostur sem kemur til greina af þeim sem fjallað er um í umhverfismatsskýrslunni og það er núllkosturinn, að hér verði ekki reist ein einasta verksmiðja.

Ég geri athugasemd við það að verkefnið í heild sinni sé ekki lagt fram sem eitt og sama verkefnið. Verksmiðjan rís ekki án efnisstökusvæða, þau eru forsenda og því ætti að fjalla um þetta heildstætt.

Mölunarverksmiðjan samræmist ekki aðalskipulagi né þeirri ímynd og stefnu sem byggð hefur verið upp síðustu áratugi í sveitarfélaginu um að sækja fram í umhverfisvænni matvælaframleiðslu. Ef ég væri með milljarða fjárfestingu í landeldi og fengi svo grjótmölunarverksmiðju við hliðina á mér myndi ég telja það algjöran forsendubrest af hálfu þess aðila (sveitarfélagsins) sem seldi mér þá hugmynd að hér væri verið að sækja fram í umhverfisvænni matvælaframleiðslu. Þar fyrir utan þá rann atvinnustefna sveitarfélagsins Ölfuss út fyrir 4 árum og er því sveitarfélagið umboðs- og stefnulaust að vinna að verkefni eins og þessu sem verður að teljast mikil stefnubreyting í uppbyggingu atvinnulífs í Þorlákshöfn, án alls samtals við íbúa í sveitarfélaginu. Það að tala um að íbúakosningar verði þegar verkefnið er svo gott sem komið á koppinn er ekki forsvaranlegt og á meðan vinnur fyrirtækið að því hörðum höndum að kaupa sér velvilja íbúa með háum fjárhæðum til ýmsra félagasamtaka og íþróttafélaga. Nú þegar hangir stórt auglýsingaskilti uppi í íþróttahúsi bæjarins og blasir við öllum sem þangað fara til að stunda íþróttaiðkun. Þetta eru þekktar og fullkomlega siðlausar aðferðir sem fyrirtækið er að nota, áður en það er með eina einustu starfsemi í bænum, í þeirri von að kaupa sér atkvæði þegar loksins kemur að íbúakosningu.

Í umhverfismatsskýrslunni er verkefnið rökstutt í samræmi við svæðis og/eða aðalskipulag. Í Aðalskipulagi Ölfuss eru talin upp megin markmið sem falla á engan hátt að verkefni Heidelberg. Þar segir m.a. að landnýting skuli stuðla að heilnæmu umhverfi, verndun og varðveislu sérstæðrar náttúru, menningar og sögu sem felst m.a. í byggingararfi og landslagi. Að Ölfus

stuðli að hagkvæmri nýtingu orkulinda og að nýtingin sé sjálfbær, byggir á samfélagslegri ábyrgð, skapar loftslagsvæna byggð og standa vörð um vernd grunnvatns sem auðlindar.

Fyrirætlanir um að moka niður Litla Sandfelli í heild sinni, Lambafelli og væntanlega fleiri fjöllum þegar fram líða stundir eru í eðli sínu ekki sjálfbærar aðgerðir. Námuvinnsla á hafsbotni hefur ekki verið rannsökuð svo hægt sé að byggja verkefnið á þeirri efnistöku. Ísland á aðild að Alþjóðanáttúruverndarsambandinu sem leggur til að skoða þurfi afleiðingar námuvinnslu á hafsbotni betur áður en að leyfi verði gefin út til efnistöku. Alþjóðahafsbotnsstofnunin styðja alþjóðlegt bann við námavinnslu á hafsbotni, þar til meira er vítað um áhættuna af slíkri vinnslu gagnvart vistkerfum sjávar og hægt er að tryggja að hún hafi ekki neikvæð áhrif á líffræðilega fjölbreytni.

Fyrirhuguð vatnsnotkun Heidelberg er gríðarleg það þarf að kanna til hlítar hvernig áhrif á grunnvatn kemur til með að verða þegar tekið er tillit til allrar vatnsnotkunar sem fyrirhuguð er í sveitarfélaginu Ölfusi. Þá er líka ábyrgðarhluti hvernig viðkvæm auðlind eins og grunnvatn er nýtt og tel ég ekki réttlætanlegt að nýta hana í að þvo grjót í þessu magni.

Í aðalskipulag Ölfuss segir einnig að meginmarkmið sé að taka mið af þörfum íbúa á öllum aldri og skapa góð búsetuskilyrði fyrir alla. Hér er stór hluti íbúa sem sækir vinnu og skóla til höfuðborgarsvæðisins og grundvallarforsenda fólks er öryggi. Það er óhætt að segja að við núverandi stöðu eru margir á mörkum þess að upplifa sig örugga á Þorlákshafnarvegi sem og í þrengslum með allri þeirri þungaflutningarumferð sem er til staðar og ekki er á það bætandi með risavöxnum efnisflutningum sem fyrirhugarðir eru úr þrengslum í mölunarverksmiðjuna í Þorlákshöfn. Það er án efa forsendubrestur fyrir búsetu einhverra íbúa í sveitarfélaginu þar sem þörfum þeirra um öryggi er ekki mætt.

Það er fátt ef nokkuð í þessu verkefni sem færa má undir það að vera sjálfbært eða umhverfisvænt fyrir Ísland og hvað þá okkur sem búa í sveitarfélaginu. Verkefnið snýst m.a. um að moka niður heilu fjalli eins og það leggur sig, stunda námugróft á hafsbotni, leggja undir sig land fyrir 1.000.000 m<sup>2</sup> byggingarmagn, sem er eins og 140 fótboltavellir í fullri stærð og auka umferð stórra skipa og vöruflutningabíla með tilheyrandi mengun. Störfin sem sakpast eru einsleit og ekki mörg ef horft er til allra þeirra starfa sem fyrir séð er að skapist í sveitarfélaginu á næstu misserum með landeldi og öðrum fyrirtækjum sem eru að byggjast upp.

Það hefur einnig verið bent á það úr mörgum áttum að meintur loftslagsávinningur verkefnisins sé mjög óljós og að sýna þurfi betur fram á hann, m.a. með því að meta að fullu heildaráhrif framkvæmdarinnar og tengdrar starfsemi, svo sem flutninga frá námum og flutninga með

skipum til og frá Evrópu. Aðeins þannig sé hægt að meta raunveruleg áhrif framkvæmdarinnar og verkefnisins í heild á loftslagið.

Ávinningur sem hefur verið talað um að fylgi verkefninu er ómarktækur að mínu mati á meðan ennþá er verið að brenna kol og uppsafnaðir haugar til af flugösku sem hægt er að nýta í áratugi í viðbót.

Hér er verið að nýta Þorlákshöfn og auðlindir á Íslandi til að grænþvo einn stærsta sementsframleiðanda í heiminum sem ber sótsvart fótspor fyrir mannréttindabrot og hefur þurft að greiða hundruð milljóna í sektir vegna mengunar. Þá hefur starfsemi fyrirtækisins verið umdeild víða um heim og mannréttindasamtök gagnrýnt það fyrir að starfa á hernumdum svæðum, bæði í Palestínu og Vestur Sahara.

Það er gert ráð fyrir þremur 10.000 m<sup>2</sup> setlónum fyrir efni sem tekið er úr hafsbotni. Þar segir að helsta hættu á mengun úr setlónum gæti verið í miklum leysingum eða úrkomu þar sem efni ætti erfiðara með að setjast. Það vita allir sem búa í Þorlákshöfn hvernig öldurnar geta risið og skolið á björgunum á þessu svæði stóran hluta úr árinu. Hvernig á að vera hægt að koma fyrir að þær hafi þessi áhrif á setlónin? Einnig hefur ekki komið fram að setlónin verði yfirbyggð, en það er ein af þeim forsendum sem bæjarstjórn hefur sett fram, að allt efni verði í lokuðum kerfum.

Gert er ráð fyrir að löndun sjávarfnis verði allt að 21 skip á viku en útflutningur efnis allt að 4 skip á viku. Hvað gerist þegar ekki er hægt að nýta fyrirhugaða höfn vegna ágangs sjávar og slæmra veðra?

Ekkert er fjallað um mengun með tilliti til heilbrigði manna, gæði andrúmslofts, lýðheilsu og slysatíðni, ég myndi vilja sjá raunhæfa útreikninga um þessi atriði.

Haldinn var íbúafundur í janúar sem var auglýstur með eins sólarhrings fyrirvara. Þar átti fólk að gefast kostur til að spyrja m.a. út í umhverfismatsskýrsluna. Það er ekki mikill vilji fyrir því að fá upplýst fólk á fund þegar hann er auglýstur með sólarhrings fyrirvara. Heidelberg hefur aðeins eigin hagsmuni að leiðarljósi í þessu verkefni, sama hvað þeir kunna að segja við okkur íbúana.

Ása Berglind Hjálmarsdóttir  
Íbúi í Þorlákshöfn

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

9. febrúar 2024

Hér koma nokkrar spurningar vegna matskýrslu um Mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn. Mál nr . 1084/2023

### Umhverfið

1. Hvaða mótvægisáðgerðir ætla framkvæmdaraðilinn að ráðast í vegna þeirra neikvæðu umhverfisáhrifa sem framkvæmdin veldur?
2. Hefur fyrirhuguð verksmiðja einhver neikvæð áhrif á íbúabyggð Ölfusi og í Þorlákshöfn? Hvaða rannsókn liggur að baki svári ykkar?
3. Láglandssvæði Breiðabólstaðar og Litlalands eru ákjósanleg byggingarsvæði í náinni framtíð. Hefur það verið kannað hvaða umhverfisáhrif framkvæmdin hefur á þessi landsvæði?
4. Hver er niðurstaða rannsóknar á svifryksmengun per sólarhring vegna sandflutningar bíla frá Litla Sandfelli til Þorlákshafnar?
5. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna aukins svifryks vegna aukinnar umferðar?
6. Hefur Skipulagsstofnun yfir farið útreikninga framkvæmdaraðila varðandi losun gróðurhúsalofttegunda af framkvæmdinni?
7. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna sandfoks? Ferðamennska
8. Þrengslasvæðið er vinsælt útivistarsvæði. Hefur verið lagt mat á hve framkvæmdin muni skerða svæðið til útivistar?
9. Þrengslasvæðið frá Lambafelli í suður er nokkuð ósnortið og friðsælt svæði sem laðað hefur að ferðamenn. Mun ekki framkvæmdin við að flytja Litla Sandfell verulega skemma þessa ósnortu ásýnd svæðisins?
10. Hefur verið metin neikvæð áhrif framkvæmdanna á ferðamennsku í Ölfusi, sérstaklega Raufarhólshelli og ströndina?
11. Hvernig getur það farið saman að ferðamenn sæki í Raufarhólshelli og vera á hættusvæði vegna umferðapunga þungaflutningabíla.
12. Hefur fyrirhuguð verksmiðja einhver neikvæð áhrif á aðra flutninga um Þorlákshafnar svæðið þá sér í lagi fiskflutninga? Mengun og umhverfið

13. Hvert er kolefnissporið vegna efnistöku í Litla Sandfelli og flutningur á efni til Þorlákshafnar, vinnsla þar og síðan flutningur með skipum til meginlands Evrópu og síðan landleiðina til áfangastaðar?
14. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna losunar kolefnis?
15. Hefur það verið metið hversu alvarleg ásynndar truflun flutningur á heilu fjalli veldur?
16. Hvaða formúlu er stuðst við þegar mat var gert sem sýnir að framkvæmdin hafði jákvæð áhrif á umhverfið?
17. Fyrirhugað er að byggja höfn í Keflavíkinni fyrir útflutning efnisins. En samkvæmt mati KPMG kemur fram dágóð upphæð í hafnargjöld og nauðsynleg stækkun hafnarinnar í Þorlákshöfn? Vinsamlega útskýrið.
18. Ef nota á höfnina í Þorlákshöfn munu fara fram umtalsverðir flutningar frá verksmiðju til hafnarinnar. Finnst ykkur það boðlegt fyrir íbúa svæðisins?

### Umferð

19. Nú er áformað að rúmlega eitt hundrað ferðir flutningabílar muni aka milli námu og verksmiðju. Í fyrrir áætlun voru að þá þriðja hundrað bílar. Hvaða tryggingu hafa íbúar fyrir því að ferðunum muni ekki fjölga til muna?
20. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna aukins slits á vegum?
21. Finnst þeim sem að framkvæmdunum standa það eðlileg að notast við þjóðvegi landsins á kostnað skattborgara?
22. Hver er niðurstaða rannsóknar á aukinni slysaþættu vegna aukinnar fjölda vörubíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg.
23. Þungaflutningabílar eiga oft í erfiðleikum að vetri að komast upp Skógarhlíðarbrekku. Hefur Vegagerðin samþykkt að gera auka akrein í norðurátt í Skógarhlíðarbrekku?
24. Hver er niðurstaða rannsóknar á sliti á Þrengslavegi og Þorlákshafnarvegi vegna fyrirhugaðra flutninga á jarðefninu.
25. Mun starfsemin leggja til fjármagn vegna slits á þjóðvegi eða hefur Vegagerðin samþykkt að bera aukin kostnað við veginn frá Litla Sandfelli til Þorlákshafnar. Móbergi í stað kola
26. Þið haldið því fram að fyrirhuguð framkvæmd á útflutningi á Móbergi frá Litla Sandfelli til meginlands Evrópu hafi gífurlega jákvæð áhrif á kolefnisspor. Hvaða breytur eru í þeim útreikningi?



27. Þar sem nóg er til af kolaösku í heiminum, hvernig á flutningu á Móbergi frá Íslandi að vera umhverfisvænnar en að nota kolaöskuna?
28. Hvað á að gera við kolaöskuna sem fyrirhugað er að hætt verði að nota sem sements íblöndunarefni?
29. Hefur verið kannað hversu mikið fellur til af ónýtri kolaösku í heiminum sem gæti verið notuð sem íblöndunarefni í sement?
30. Hefur verið skoðað hvort geyma megi þá kolaösku sem nú fellur til þannig að hægt sé að nota hana seinna sem íblöndunarefni í sement?
31. Hvaða upplýsingar miðar framkvæmdaraðilinn við þegar losun frá sementsframleiðslu er metin?

### **Vatnsverndarsvæði**

32. Litla Sandfellið er staðsett á vatnsverndarsvæði. Hefur verið gerð athugun á áhættuþáttum vegna mögulegra mengunar á vöruflutningabílum og ámoksturstækja vegna fyrirhugaðrar vinnslu jarðefna í fjallinu? Ef svo er hver er niðurstaðan?
33. Hvernig ætlið þið að koma í veg fyrir svifryksmengun og mengun á vatnsbólinu í Torfdal?

Virðingarfyllt

Erlendur Ágúst Stefánsson

## Umsögn Guðmundar Oddgeirssonar

Guðmundur Oddgeirsson  
UMSÖGN BIRT 9.02.2024

Í UMHVERFISMATSSKÝRSLUNNI, dagsett í desember 2023, um mólunarverksmiðju við Þorlákshöfn er stillt upp tveimur valkostum. Valkostur 1 sem er innanbæjar í Þorlákshöfn og valkostur 2 sem er í Keflavík skammt vestur af íbúakjarna Þorlákshafnar og er sagður aðalvalkostur. Út frá því má álykta að valkostur 1 hafi ekki verið sleginn út af borðinu sem er hræðileg tilhugsun. Samantekt umhverfismatskýrslunnar ber þess merki að hagur greiðanda skýrslunnar ráði för. Bæjarstjórn Ölfuss hefur ekki spurt íbúa áhlits um þann gjörning að breyta út frá þeirri stefnu sem má sjá í núgildandi skipulagi að vera í grænum gildum yfir í það að gera Þorlákshöfn að námubæ. Það er með ráðum gert af meirihluta bæjarstjórnar, sem beitt er fyrir vagni hagsmunaaðila, að draga aðkomu íbúa að málinu á langinn þar til að undirbúningur, og að jafnvel framkvæmdir byrjaðar, að of seint verði að stöðva þetta ferli.

Mikið er gert úr því að umrædd framleiðsla sé svo umhverfisvæn en reyndin er að hún mun ekki skila ávinningi í umhverfisbókhald Íslands/Ölfuss/Þorlákshafnar. Eftir því sem kom fram í athugasemdum við matsáætlunina þá er ekki skortur á flugösku í Evrópu og áfram er unnið með kol, til séu haugar af afsettu efni. Við sjáum líka í þessari umhverfismatskýrslu sem nú er til umfjöllunar að flytja eigi út umtalsvert magn af ómöluðu efni.

Skýrsla þessi tekur bara yfir hluta alls verkefnisins en gera ætti raunverulegt mat á heildaráhrifum frá námu til útskipunar enda verkefnið gríðarlega stórt og hefur mikil inngríp í náttúruna hvort það er til fjalla, grunnvatns, sjávar og orkunotkunar. Fyrir okkur íbúa Íslands/Ölfuss/Þorlákshafnar skiptir miklu máli hvernig við förum með takmarkaðar auðlindir okkar. Viljum við nota þær til matvælaframleiðslu eða þvo malarefni?

Í viðauka 1 um jarðmyndanir segir m.a. „Meðfram ströndinni við fyrirhugað hafnarsvæði er grjótkambur þar sem er að finna töluvert magn af stórgrýti sem hugsanlega er hægt að nota“.

Hafa skýrsluhöfundar ekki kynnt sér mistök fyrri tíma þegar efni var tekið úr grjótkambi sunnan við Þorlákshöfn og notað í hafnargerð? Varhugavert er að taka af náttúrulegri brimvörninni sem getur leitt til þess að sjór flæði mun lengra inn á land í stórbrimi.

Í viðauka 3 KPMG um efnahagslegan ávinning sem tekur mið af valkosti 1 kemur eftirfarandi fram: „Ekki hefur verið framkvæmd sérstök áreiðanleikakönnun á þeim gögnum sem stuðst er við og af þeim sökum getur KPMG ekki ábyrgst áreiðanleika þeirra upplýsinga sem hér koma fram né að þær séu tæmandi. Samkvæmt framangreindu er gerður fyrirvari um tilvist mikilvægra upplýsinga um undirbúning og framkvæmd fjárfestingarinnar sem KPMG hefur ekki haft aðgang að“.

Miðað við fyrirvara þessa, sem KPMG gerir, hvernig í ósköpunum á ég, almennigur, að geta treyst því sem er haldið fram um efnahagslegan ávinning verkefnisins?

Í viðauka 6 um vatnafar kemur glögglega fram að það eru takmarkanir á hversu mikið er hægt að taka af fersku vatni úr grunnvatnsstraumnum. Áætlað er að vatnsnotkun framleiðslunnar verði um 95 l/s (3 milljón tonn) að meðaltali á ársgrundvelli. Til samanburðar notaði Reykjavík, Seltjarnarnes og Mosfellsbær til samans um 780 l/s að jafnaði árið 2023. Mólunarverksmiðjan ein og sér mun því

nota sem samsvarar um 12% af áðurnefndri notkun sveitarfélaganna. Það kemur fram í skýrslu Vatnaskila frá árinu 2021 að verði umfang fiskeldisins við Þorlákshöfn að veruleika verði notkunin umfram það sem bergið getur skilað frá sér. Afleiðing þess er að sjór dregst þá lengra innundir landið og upp sem þá hefur áhrif á vatnsgæði þeirra vatnsbóla sem fyrir eru. Mölunarverksmiðjan er því viðbót inn í þessa vatnstöku. Vatnsauðlindin er því ekki óþrjótandi og er takmörkunum háð. Hvort viljum við nýta vatnið fyrir matvælaframleiðslu eða til þvottar á sandi? Úr samantekt skýrslunnar.

Í samantekt skýrslunnar um valkost 2 – Keflavík segir m.a. „Mögulegt er að byggja nýja höfn við lóðina og setlón sem gerir aðkomu skipa með efni úr sjó fýsilega. Lóðin liggur upp að lóðum þar sem landeldi verður starfrækt“. Hvað ef ekki mögulegt, sem er ekki ólíklegt, hvað þá? Er þá valkostur 1 Skötubót kominn upp á borðið sem aðalvalkostur?

Full ástæða er til þess að efast um að ekki verði umhverfisáhrif af setlónunum tveimur sem verða samtals 20 þúsund fermetrar.

Samfélagið, þar segir: „Vægiséinkunn áhrifa á atvinnulíf og íbúapróun **er talsvert jákvæð**“. Hvernig er hægt að halda þessu fram þar sem bæjarstjórn Ölfus hefur ekki haft samráð við íbúa, ekki haldið íbúakosningu um málið eins hefur verið lofað, störfin sem fylgja þessari starfssemi eru einsleit karllæg verkamannastörf sem eru víðast mönnum með farandverkamönnum.

Lofslag, þar segir: „Afurð mölunarverksmiðju, móberg til íblöndunar í sement, **mun hafa jákvæð áhrif á loftslag á heimsvísu**. Vægiséinkunn er **verulega jákvæð**“. Hér er mælistikan sett á „heimsvísu“ en ekki á áhrif loftslags í Ölfusi/Þorlákshöfn. Rétt er að efast stórlega um þessi meintu jákvæðu áhrif á heimsvísu.

Vatnafar, þar segir: „Mikil óvissa er um öflun ferskvatns í þessu mikla mæli sem verksmiðjan þarf“. Já rétt er að það er mikil óvissa um vatnið sbr áðurnefnda skýrslu Vatnaskila og efasemda Orkustofnunar um það magn vatns sem rennur til sjávar. Áfram um loftslag, þar segir: „Þær mótvægisáðgerðir sem HPM gerir ráð fyrir að fara í til þess að koma til móts við kolefnislosun fyrirtækisins eru að skipta út jarðefniseldsneyti í ökutækjum sínum fyrir endurnýjanlega orkugjafa á borð við vetni eða rafmagn. Þá er jafnframt fyrirhugað að skipta út jarðefnaeldsneyti í skipaflutningum fyrir kolefnishlutlaust eldsneyti á borð við methanól, vetni eða ammoníak, til að lækka kolefnisspor móbergisins enn frekar. Markmið Heidelberg Materials er að ná kolefnislausri framleiðslu **eins hratt og tæknistig leyfir**“. „Eins hratt og tæknistig leyfir“ er dæmigert grænþvottarryk, raunhæfir möguleikar í orkuskiptum þess sem talað er um hér eru ekki í sjáanleg í nánustu framtíð en rosa flott á pappír.

Í skýrslunni er lítið gert úr áhrifum á umferð og umferðaröryggi þessara þungflutninga, ljóst er að vegakerfið eins og þar er og verður samkvæmt samgönguáætlun ber ekki mikið meira en það sem er fyrir í dag. Einn trukkur með þeirri hlassþyngd sem fyrirhuguð er slítur vegum á við 30 til 50 þúsund fólksbíla eftir því hver segir frá.

Læt þetta duga frá mér að sinni og mín niðurstaða er að þennan gjörning á að stöðva enda er hann ekki vænn til uppbyggingar vistvæns samfélags í Ölfusi / Þorlákshöfn og setur niður búsetugæði okkar sem þar búa.  
9/2/2024 Guðmundur Oddgeirsson, íbúi í Þorlákshöfn.

# NSS

Náttúruverndarsamtök Suðurlands

netf. nssudurlands@gmail.com

Selfossi 9. febrúar 2024

## Umsögn Náttúruverndarsamtaka Suðurlands við umhverfismatsskýrslu fyrir Mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn

Náttúruverndarsamtök Suðurlands, NSS, árétta mikilvægi aðalskipulags sveitarfélaga. Aðalskipulag er ekki hugsað sem óútfyllt eyðublað sem síðar verði fönðrað sem tilviljanakennt bútasamsteppi. Aðalskipulag er unnið til nokkurra ára í senn, að afloknu kynningar- og samráðsferli, auglýsingu, athugasemdafresti, stundum íbúakosningu og loks lögbundinni staðfestingu. Því er ætlað að gefa íbúum vissu að nokkurri framtíðarsýn sem þeir hafa komið sér saman um og eiga því að geta reiknað með að standi í megin dráttum. Þess vegna er ekki ásættanlegt að vikið sé frá því með veigamiklum breytingum sem settar séu fram í formi deiliskipulags samhliða breytingu á aðalskipulagi. Hér er verið að boða veigamikla breytingu á aðalskipulagi sem samþykkt var árið 2022.

NSS gera alvarlega athugasemd við að stórframkvæmdir, með viðtækum breytingum á náttúru lands og sjávar og stefnubreytingu innan afmarkaðs iðnaðarsvæðis, séu hlutaðar niður í sér umfjöllun og afgreiðslu hver fyrir sig, en ekki teknar saman þar sem þær eru órofa samþættar hver annari. Þannig háttar til um umhverfismatsskýrslu og einnig tillögu að deiliskipulagi fyrir hluta af iðnaðarsvæði I3 samhliða breytingu á aðalskipulagi og þar til viðbótar nýju hafnarsvæði því tengdu.

Hér eru til umfjöllunar áform HeidelbergCement Pozzolanic Materials ehf. (HPM) um mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn og nýtt hafnarsvæði því tengt og við skoðum þau jafnframt í samhengi við þau efnistökusvæði á landi og í sjó sem eru klárlega samtengdar mölunarverksmiðjunni og nýju höfninni. Það er mat NSS að þessa framkvæmd eigi að skoða og afgreiða samhliða öðrum framkvæmdum þeim tengdum, sem eru námasvæði og flutningaleiðir. Mölunarverksmiðja sem á að mylja steinefni í duft, efnistökusvæði fyrir þau steinefni sem á að mala, flutningar á efni milli efnistökusvæða og verksmiðju, höfn sem á bæði að þjóna uppskipun þess hluta efnanna sem sótt verða af hafsbotni útífyrr Suðurströnd Íslands og útskipun steinefna bæði malaðra og ómalaðra, verða ekki hvert um sig án hinna. Samanlagt eru þær stórfelld breyting á aðalskipulagi Sveitarfélagsins Ölfuss og teygja umhverfisáhrif þeirra sig enn fremur langt útfyrir þau á haf út. Þessa miklu breytingu þarf að skoða í samhengi og í einu.

Skipulag er stór áhrifaþáttur í umhverfismálum. NSS áréttar því að fjalla þarf samtímis um allar umhverfismatsskýrslur og skipulagsbreytingar á öllum þeim svæðum sem þessar framkvæmdir eru áformaðar á. Hér er aðeins til umsagnar Umhverfismatsskýrsla fyrir mölunarverksmiðju við Þorlákshöfn, en hana skoðum við samhliða skipulagslýsingu fyrir sama svæði frá því í nóvember 2023. Jafnframt telja NSS að þurfi að kynna bæði umhverfismatsskýrslu og skipulagslýsingu fyrir efnistökusvæði bæði á landi og í sjó, fyrir umrædda mölunarverksmiðju, en það er ekki gert hér.

## Mölnunarverksmiðjan

Mölnunarverksmiðja HPM er áformuð á svæði sem í aðalskipulagi Ölfuss kallast I3. Í skipulagslýsingu er marg áréttað að svæði I3 sé í aðalskipulaginu skilgreint sem iðnaðarsvæði og síðan hverskonar starfsemi falli undir iðnaðarsvæði. Minna er hins vegar gert úr því að þetta tiltekna iðnaðarsvæði hefur um all nokkurt skeið verið merkt fyrir fiskeldi á landi og skylda starfsemi og þeir rekstraraðilar sem þar eru nú þegar hafa því talið að starfsemi sín sé einmitt í slíkum félagsskap, en ekki óskyldum iðnaði sem getur getur valdið mjög óheppilegum umhverfisáhrifum. Tilkoma þessarar mölnunarverksmiðju mitt á milli núverandi starfsemi í fiskeldi gæti því verið alvarlegur forsendubrestur fyrir rekstri fiskeldisfyrirtækjanna.

Í umhverfismatsskýrslunni er fullyrt að engin loftmengun verði út frá mölnunarverksmiðjunni, af því að allt efni verið malað í lokuðu húsnæði með góðum hreinsibúnaði og ennfremur geymt og flutt í lokuðum búnaði. Þar með er ekkert sagt um það hvaða mengun gæti hlotist af ef svo illa færi að finna efnið bærist út. Þetta telja NSS vera ófullnægjandi rök og að vísa þurfi til þess hvernig til hefur tekist í öðrum sambærilegum mölnunarverksmiðjum.

Í umhverfismatsskýrslunni er getið um hljóðmengun og að vegna góðrar hljóðeinangrunar og þess að ekki verði malað um nætur og helgar, verði hljóðmengun lítil í þéttbýli Þorlákshafnar. NSS telur að með þeirri fullyrðingu sé ekki gætt að því hvaða byggðapróun sé stefnt að með þéttbýlinu í Þorlákshöfn eða fyrir atvinnugreinar sem eiga litla eða enga samleið með mölnunarverksmiðjunni. Ekki er heldur skýrt hvernig viðmið fyrir hljóðvist haldast ef framleiðslufími eykst í framtíðinni og verður allan sólarhringinn. Þá kemur heldur ekkert fram um mögulegan titring frá mölnarvélum og álag vegna umferðar stórra flutningstækja, fyrir aðra nærliggjandi starfsemi.

Á lóð mölnunarverksmiðju HPM er áformað að vera með setlón þangað sem losuð verði jarðefni fengin af sjávarbotni. Lýsingu er ábótavant á því hvernig þau efni verði meðhöndluð meðan þau eru þar, síuð og úrgangur losaður úr setlóninu. Bæði þarf að tryggja að ekki verði fok frá setlóninu og að úrgangur frá því valdi ekki umhverfismengun.

Í skýrslunni kemur fram að bæði séu áform um útflutning á finmöluðu efni og einnig á ómeðhöndluðu efni. Ekkert er að finna um það hvernig ómeðhöndlaða efnið verði geymt á söfnunartíma þess.

Ekkert er getið um það hvort úrgangur falli til þegar efni verður tekið til meðhöndlunar og þar með ekki á hvern hátt honum verði fargað.

Um orku til starfseminnar er vísað til þess að nú þegar sé Landsnet að undirbúa að leggja nýja raflínu frá Hveragerði til Þorlákshafnar og þess iðnaðarsvæðis sem sé þar vestur af. Því má reikna með að ekki verði um ný orkumannvirki að ræða fyrir þetta verkefni.

Verksmiðjan mun þurfa að nota nokkurt magn af vatni við framleiðslu sína. Áform um þá vatnsöflun eru mjög óljós. Þar er m.a. talað um að nýta affallsvatn frá annarri nærliggjandi starfsemi, en ekkert kemur fram um það hversu mögulegt eða líklegt það sé. Því er vatnsöflun til starfseminnar ekki ljós ennþá og þar með ekki hvernig hún fellur að sameiginlegri vatnspörf og vatnsöflun alls iðnaðarsvæðisins.

## Hafnarmannvirki

Þótt áform um mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn séu ekki alveg ný, þá er staðsetning hennar á I3 nýlega til komin og áformin um nýja höfn þar fyrir framan, í vík sem kallast Keflavík. Í Keflavík er ekkert náttúrulegt hafnarstæði, hvorki náttúrulegt skjól né dýpt. Því þarf bæði að afla og flytja stórgrýti að fyrir hafnargerð og sjóvarnargarða og að ráðast í dýpkun á hafnarlægínu. NSS telur að gera þurfi meiri rannsóknir á þessu hafnarstæði en fram eru komnar í umhverfismatsskýrslunni. Þar þarf að skoða betur bæði tæknilega útfærslu verksins á framkvæmdatíma og rekstrartíma og umhverfisleg áhrif á lífríki og aðra nærliggjandi starfsemi.

Einnig þarf að meta öryggi í siglingum til og frá höfninni og umhverfisáhrif skipsskaða og missis farms.

Á kynningarfundum sem HPM hélt í Þorlákshöfn nýverið, var kynnt að á lóð sem liggur að lóð HPM og höfn þeirra sé horft til þess að komi einhver aðili sem gæti nýtt þessa höfn. Brýnt er að ef af þessari höfn verður, þá verði strax ákveðið hvaða mörk henni verða sett um hverskonar efnisflutningar mega eða mega ekki fara þar um.

## Efnistaka í sjó

Í áformum um mölunarverksmiðju HPM kemur fram að ætlunin sé að afla stórs hluta jarðefna til verksmiðjunnar með efnistöku á grunnsævi útífyrr Suðurströndinni. Ekkert er um þá efnistöku í matsskýrslunni, en NSS telur bæði rétt og brýnt að taka þann þátt með í heildar mati á framkvæmdinni, enda er sú efnistaka algjör forsenda bæði mölunarverksmiðju og hafnar. Ekki er einu sinni ljóst hvar og hvernig eigi að sækja þá mól. Þar með er heldur ekkert um þau umhverfislegu áhrif sem sú malartaka getur haft, en þau geta verið mjög margvísleg, náð til lífríkis sjávar og fugla, hrygningarstöðvar fiska og rót á tilflutningi sets. Ekkert er heldur um það hvernig leyfa verði aflað fyrir því malarnámi.

## Efnistaka á landi

Í öllum áformum um mölunarverksmiðjuna eru áform um að afla steinefna með námavinnslu á landi og að þar verði einkum sótt eftir móbergi. Sú efnistaka er heldur ekki inni í umhverfismati því sem hér hefur verið lagt fram.

NSS áréttar hversu brýnt er að taka alla námuvinnslu fyrir þessa mölunarverksmiðju fyrir samhliða verksmiðjunni. Þarna er ekki bara um að ræða hvaða jarðefni og hvar þau verða tekin, heldur þarf að skoða þau áform í víðara ljósi, hvort réttmætt sé að mala heilu fjöllin til grunna eða gryfju og hvar megi þá gera slíkt og hvar ekki. Við hvað á að miða í því?

NSS telur að ákvörðun um landnot og ásýnd lands þurfi að taka heildrænt. Það má ekki vera einkamál sérhvers landeiganda hvort hann geti skilmálalaust fjarlæggt smá eða stór fjöll, eða breytt útliti þeirra verulega. Með mölunarverksmiðjunni eru nú boðuð áform um að afmá Litla-Sandfell og einnig að auka stórlega magn og hraða efnisnáms úr Lambafelli. Ef einstaka

landeigendur geta ákveðið að fjarlægja fjöll, þarf þá ekki að gæta jafnræðis gagnvart öðrum landeigendum sem dettur slíkt í hug líka? Hvernig ætla sveitarstjórnir og ríkisstofnanir að setja mörk um það hversu stórum og mörgum fjöllum megi moka burt, hvaðan og af hvaða ástæðum? Verði slík stefnumörkun ekki sett, þá hafa leyfisveitendur engar reglur til að vísa í þegar þeir samþykkja eða hafna hugmyndum um að taka fjöll í nefið. Því telur NSS að móta þurfi landsviðmið um mögulegar stórfelldar breytingar á landslagi og takmarkanir á þeim. Fram að því er ekki ásættanlegt að samþykkja svo stórfellt malarnám sem hér er boðað.

Efnisnám á landi þýðir í öllum tilvikum flutning efnis frá námum að verksmiðjum, notkunarstöðum eða sölustöðum (svo sem útflutningsstöðum). Þar sem malarnámur fyrir mölunarverksmiðjuna eru ekki teknar fyrir í þeirri matsgerð sem hér er til umsagnar, þá er heldur ekkert um það hvernig eigi að flytja efnið til verksmiðjunnar og hvaða áhrif verða á þeim flutningsleiðum. NSS telur þessi vinnubrögð óhæf. Ljóst er að svo umfangsmiklir efnisflutningar sem þarna eru boðaðir verða að vera hluti af mati á áhrifum mölunarverksmiðjunnar. Það er jú engin mölunarverksmiðja að mylja ekkert grjót.

Hnattræn áhrif grjótrölla

Í umhverfismatsskýrslunni er nokkru þúðri varið í það að vegsama notkun á íslensku fjalladufti og fjörusandi til þess að draga stórlega úr kolefnisspori sements á heimsvísu. Í heimsráðstefnu Sameinuðu þjóðanna um umhverfi og þróun, sem haldin var í Rio de Janeiro í Brasilíu árið 1992, var lagt að ríkjum að hugsa hnattrænt og framkvæma heimavænt um leið. Sú ráðstefna var stefnumarkandi upphaf að alþjóða samvinnu í umhverfismálum og þar á meðal um loftslag. Í því umhverfismati sem hér er til umfjöllunar er látið eins og hlutverk íslenskrar náttúru sé að lappa upp á framlag umhverfisböðla úti í heimi með því að moka eigin náttúru í þá hit. Jafnvel þótt íslenskt fjalladuft minnki umhverfispor einhverrar steypu erlendis, er fráleitt að meta það sem svo að þau upphafi allt það umhverfisrask og bein kolefnisspor sem leiða af því hér á heimavelli að bryðja í það duft. Umhverfisvænn árangur á heimsvísu er samanlagður umhverfisvænn árangur á sérhverjum heimavelli, líka í Sveitarfélaginu Ölfusi.

F.h. Náttúruverndarsamtaka Suðurlands,

Soffía Sigurðardóttir, formaður.

Umsögn Jóns Hjörleifs Stefánssonar

Góðan dag!

Jón Hjörleifur Stefánsson (181181-5409) heiti ég og athugasemdir mínar í Skipulagsgátt eru:

1. Eitt af því sem hefur mætt hvað mestri gagnrýni í fyrirhuguðum framkvæmdum Heidelberg er hvernig flytja skuli efnið frá námunum (Lambafelli og Litla-Sandfelli) til verksmiðjunnar, því almenningur er því móttfallinn að Þrengslavegur verði undirlagður slíkri þungaumferð. Maður hefði því ætlað að í skýrslu sem er til þess gerð að skýra framkvæmdirnar yrði sérstaklega tekið fram hvaða leið og hvernig efnið yrði flutt.

Svo virðist hinsvegar ekki vera. Á bls. 70-71 í skýrslu Heidelberg er sagt að efnið verði flutt um Þorlákshafnarveg og Suðurstrandaveg. Námurnar tvær liggja hinsvegar við Þrengslaveg. Og Heidelberg útskýrir ekki hvernig efnið verður flutt úr námunum til Þorlákshafnarvegs. Hvernig verður það gert?

Það getur sennilega aðeins verið gert á tvennskönar hátt. Annaðhvort verður því ekið eftir Þrengslavegi niður á Þorlákshafnarveg og það gegn vilja almennings eða nýr vegur verður lagður yfir jörðina Breiðabólstað sem er í eigu aðventista – en aðventistar hafa ekki verið upplýstir um neitt slíkt og hafa ekki samþykkt neitt slíkt. Veit Heidelberg ekki hvernig efnið verður flutt eða ætla þeir sér að ákveða það aðeins ef og eftir að framkvæmdirnar hafa verið samþykktar?

2. Hvað mun verksmiðjan starfa lengi? Hvað mun taka langan tíma að nýta efnið úr námunum tveimur (eða þremur, taki maður sjávarnámuna með)? Þetta virðist ekki koma fram í skýrslunni. Þetta merkir að Ölfus á að ráðast í að leyfa risastórar framkvæmdir án þess að vita í hve langan tíma þessi starfsemi verði rekin. Þetta er mikilvægur punktur því ef þetta á að vera til frambúðar merkir það að Heidelberg þarf að seilast í fleiri námur eftir að Litla-Sandfell verður horfið af landakortinu – og hvaða námur verða það? Skapast þá þrýstingur á að opna nýjar námur í Þrengslunum? (Verður það Geitafell eða Litli-Melitill næst eða eitthvað annað fell í grenndinni?) Og hversu margar? Í upphafi skyldi endinn skoða, annars er umhverfismatið mjög skammsýnt. Og ef verksmiðjunni verður lokað eftir að Litla-Sandfell hverfur – var þá það þess virði að reisa hana? Hvað mun Þorlákshöfn gera við risastóra tóma verksmiðju eftir að hún fer í eyði?

3. Sú gagnrýni sem Skipulagsstofnun hefur sett fram varðandi efnistöku úr fyrirhuguðum námum stendur óbreytt burtséð frá því hvar verksmiðjan verður reist. Rökin gegn efnistöku eru einnig rök gegn mölunarverksmiðjunni því þessi tvö verkefni eru tvær hliðar á sama peningi þó framkvæmdaraðilarnir séu tveir – en það virðist einmitt vera peningurinn (gróðasjónarmið) sem öllu ræður hjá Eden Mining og Heidelberg: grænþvottur þeirra um hvernig það að bryðja niður íslensk fell til að gera grænni steypu muni hjálpa gegn loftslagsvánni er auðvitað ekki marktækur. Í fyrsta lagi liggur slíkt mat þegar fyrir í skjölum tengdum efnistöku frá fagaðilum sem sendu inn sitt álit. Hvers vegna er ekki minnst á þessa gagnrýni í skýrslu Heidelberg? Í öðru lagi eru grænar fullyrðingar Heidelberg um steypugerðina vafasamar, t.d. í ljósi þversagnar Jevons. Hvers vegna er ekki minnst á þessa þversögn í neinum skjölum Heidelberg? Í þriðja lagi er umhyggja Heidelberg fyrir náttúrunni og samfélaginu varla markverð, bæði í ljósi þess að risastór hagnaðardrífir fyrirtæki eru ekki beinlínis þekkt fyrir hreina samvisku eða fyrir álit þeirra á náttúrunni – og í ljósi þeirra mannréttindabrota sem þetta risafyrirtæki virðist hafa gerst sekt um á alþjóðavettvangi. Af hverju ættu Íslendingar að trúá því að Heidelberg muni koma betur fram við þá en við t.d. Palestínumenn? En á netinu er til skýrsla sérfræðinga um mannréttindabrot þeirra þar sem heitir *Violations Set in Stone*. Risafyrirtæki gera það sem þau komast upp með og það er ólíklegt að Þorlákshöfn verði einhver sérstök undantekning í þeim efnunum. Í fjórða lagi er steinsteypugerð eðli sínu samkvæmt ekki sjálfbær (fjöll endurnýja sig ekki beinlínis, allavega ekki á tímaskala sem skiptir mennskum samfélag máli) og því ógn gegn náttúrunni – og það að bryðja fjöll mun ekki breyta því. Eða telur Heidelberg að það sé betra að gera



græna steypu heldur en að reyna að finna aðrar lausnir en steypu? (Er það ekki augljóst að það er þeim í hag að tala um græna steypu? Þeir eru jú steypufyrirtæki. Að hlusta á steypufyrirtæki tala um umhverfisvernd er eins og að hlusta á tóbaksíðnaðinn tala um heilsu – aðillarnir geta ekki verið hlutlausir eðli málsins samkvæmt.) Hvað telur Heidelberg að Íslendingar ættu að taka mikið móberg til að berjast gegn loftslagsvánni? Eða réttara sagt: hvað væri Heidelberg tilbúið í að nýta margar móbergsnámur á Íslandi ef þeir mættu ráða? Það er nefnilega stórt og umhugavert skref fyrir sveitarfélag að opna erlendum risafjórðingum langtímaaðgang að íslenskum náttúruauðlindum. Hversu margar námur mun „góður granni“ (sem Heidelberg segir sig munu verða) ætla sér að nota í Ölfusi eftir þessar tvær eða þrjár í núverandi skýrslu? Betra væri að nýta efnið á Íslandi (úr Lambafelli) og láta Litla-Sandfeil í friði og að íslenskir sérfræðingar myndu leggja sitt fram til að finna aðrar grænar leiðir sem gætu vegið uppá móti steinsteypunotkun.

4. Suðurlandsundirlendi er náttúruperla og einn fallegasti hluti þjóðvegarins. Túristar – en túrismi er ein meginstoð íslensk efnahags sem stendur – koma ekki til að keyra framhjá risastórum ljótum verksmiðjum. (Í þessu samhengi getur Heidelberg ekki verið „góður granni“.) Vöxtur höfuðborgarsvæðisins og eldvirkniskaskanir á þéttbýli Reykjaness munu hafa það í för með sér að Þorlákshöfn verður símikilvægari bær þar sem hann „færst sí nær Reykjavík“. Þorlákshöfn er því ekki krummaskuð sem þarf í einhverri örvæntingu að ofurselja sig útlenskum fjórðingum og þungaiðnaði til að sjá fram á bjarta framtíð. Það eru ótal sóknarfæri fyrir Þorlákshöfn án þess að reisa þessa risaverksmiðju. Telur Heidelberg að þungaiðnaðurinn sinn sé betri fjórðing fyrir Þorlákshöfn en aukning túrísma og aukin tengsl við höfuðborgarsvæðið? Auðvitað fer þungaiðnaðarfyrirtæki ekki að mæla á móti sjálfu sér – hvernig á það að leggja mat á samfélagsleg áhrif sín á hlutlausan hátt?

5. Umferðin sem myndi fylgja mólunarverksmiðjunni væri gífurleg: rúmlega 100 vörubílar akandi framhjá Þorlákshöfn hverja 10-12 klk merkir vörubíll sirka hverjar tíu mínútur. Þetta er reynt að fela í fínum prósentutölum en staðreyndin er sú burtséð frá slíkum tölum að þetta er gríðarleg vörubílaumferð framhjá rólegum bæ og þessi umferðaraukning ein og sér mun gjörbreyta andrúmslofti bæjarins. En það er annað sem hér sem skiptir máli: þessi umferð miðast við að tekin sé viss prósentu úr landnámunum (og slatti úr sjónum). En hvað ef þessi hlutföll og magntölurnar breytast? Mun þá ekki vörubílaumferðin aukast? Og hvaða tryggingu hefur Þorlákshöfn fyrir því að hlutföllin og efnismagnið muni ekki breytast? Er það ekki Heidelberg í sjálfsvald selt að auka hraða efnistöku og umfang hennar ef og eftir að mólunarverksmiðjan rís? Ef svo er, hvaða mark er á þessum tölum takandi ef þær eru allar breytilegar eftir geðþótta Heidelberg? Eða fær Þorlákshöfn einhverju um það ráðið að þetta breytist ekki t.d. í 150 eða 200 bíla á dag?

Svo ein þæling (sem þarf ekki að birtast með athugasemdunum) sem er til Skipulagsstofnunar:

Bara hugmynd, en hvað með að fara fram á við fyrirhugaða framkvæmdaraðila að þeir skrifi samantekt fremst í skýrslunum sínum (á ensku kallast þetta executive summary)? Þetta tíðkast víða og er bæði fyrir fagfólk og leikmenn. Með slíkum samantektum myndi lýðræðisleg þátttaka almennings í athugasemdashöfundum aukast því fólk gæti áttað sig hraðar og betur á inntaki skýrslu ef það er samantekt fyrst. Almennir hefur oftast ekki tíma til að lúslesa langar og fræðilegar/tæknilegar skýrslur (skýrsla Heidelberg í þessu tilviki er t.d. yfir 100 blaðsíður). Það merkir fólk áttar sig sennilega ekki oft á því hvort löng og tæknileg skýrsla segir rétt frá, skautar framhjá atriðum, setur hluti fram í réttu eða röngu ljósi o.s.frv. – ekki nema fólk lesi skýrsluna alla og búi til sína eigin samantekt og þetta hafa sennilega fæstir tíma til að geta eða gera. Framkvæmdaraðila munar hinsvegar ekkert um að draga saman efni skýrslunnar fremst á „mannamáli“, fagfólki og leikmönnum til hægðarauka – og hví skyldi hann ekki gera allt sem í sínu valdi liggur til að gera hugmyndir sínar ljósar sem flestum?

Mbkv,  
Jón Hjörleifur.

Jóhannes Laxdal Baldvinsson  
UMSÖGN BIRT 23.01.2024

Ég hef verið að glugga í þetta umhverfismat og það vöknuðu margar spurningar.

1.

Valkostur 2, sem er hinn nýi valkostur Heidelberg Materials er 3 kílómetra fyrir vestan núverandi byggð í Þorlákshöfn. Miðað við að vaxtarsvæði bæjarins er í vestur þá mun bærinn vaxa í átt að verksmiðjunni og umhverfisáhrif verksmiðjunnar sem talin eru ásættanleg núna vegna fjarlægðar verða það ekki eftir nokkur ár en þá verður of seint að mótmæla staðsetningunni.

2.

Ekki er gerð tilraun til að fara ofan í saumana á magntölum í þessu umhverfismati. Verkefnið hefur aukizt að umfangi um 150%. Í fyrstu kynningu var bara talað um að hún myndi mala 500 þúsund tonn af móbergi sem yrði flutt til verksmiðjunnar ofan úr Þrengslum. Nú er meiningin að vinna 700 þúsund tonn úr fjöllum og 1 milljón og 300 tonn munu koma með skipum sem munu dæla efninu upp af sjávarbotni í grennd við Ingólfshöfða og flytja til Þorlákshafnar og dæla í manngerð setlón í Keflavík. Þessir efnisflutningar munu valda miklum neikvæðum umhverfisáhrifum.

3.

Í sóknaráætlun Suðurlands, sem Þorlákshöfn er aðili að er lögð mikil áhersla á umhverfisvitund. Lagt er upp með að draga úr losun á CO2 um 10% fyrir 2025. Með þessu verkefni eru þær áætlanir að engu orðnar og kolefnislosun mun aukast gríðarlega út af efnisflutningum til og frá verksmiðjunni.

4.

Allt frá því þetta verkefni var kynnt og æ síðan hefur verið tönnlast á því, að með því að þetta móbergsefni komi í stað sementsgjalls þá stuðli Þorlákshöfn að minni losun gróðurhúsalofttegunda á heimsvísu og sé þannig umhverfisvænt í sjálfu sér. Þessi framsetning er eingöngu til að blekkja fólk. Hvert land er með sitt eigið loftslagsbókhald og það sem gert er í einu landi er ekki hægt að nota til að jafna kolefnisbókhaldið í öðru landi þótt það sé stundað í blekkingarskyni. Þetta verkefni hefur mjög neikvæð umhverfisáhrif fyrir íbúa Þorlákshafnar til langrar framtíðar.

Jóhannes Laxdal kt. 1507522219

Hjallabraut 13, 815 Þorlákshöfn

Til Skipulagsstofnunar vegna matsáætlunar mөлunarverksmiðju í Þorlákshöfn.  
Mál númer 1084/2023.

Á undanförunum árum hefur orðið mikil auking flutningabíla um Þorlákshafnarveg og Þrengslaveg. Þessi umferð mun halda áfram að aukast vegna aukinna umsvifa í Þorlákshöfn. Vegna fyrirhugaðrar mөлunarverksmiðju mun umferð flutningabíla aukast enn meir eða um rúmlega eittundrað á sólarhring. **Eru fyrirhugaðar einhverjar vegabætur samhliða þessu verkefni?**

Stór hópur íbúa Ölfuss/Þorlákshafnar aka Þorlákshafnarveg og Þrengslaveg daglega til og frá vinnu. Vegamót Hlíðarendavegar og Þrengslavegar annarsvegar og Þorlákshafnarvegar og Þrengslavegar hinsvegar eru í dag varhugaverð. Með stórauðinni umferð flutningabíla má reikna með að þessi gatnamót verði stórhættuleg. **Eru fyrirhugaðar einhverjar vegabætur t.d. hringtorg á þessum vegakafli?**

Reiðvegur liggur frá Hveragerði og áfram meðfram Hlíðarendavegi. Núna fara hestamenn, hjólréiða- og göngufólk yfir Þorlákshafnarveginn. **Eru áform um að gera undirgöng til að tryggja þessa umferð?**

Daglega fer fjöldi gámabíla frá vatnsverksmiðjunni í Hlíðarenda inn á Þrengslaveg. Sú umferð hefur aukist og mun aukast með fyrirhugaðri stækkun vatnsverksmiðjunnar. **Eru fyrirhugaðar vegabætur á þessum gatnamótum?**

Í fyrri matsgerð var gert ráð fyrir á þriðjahundrað flutningabíla á sólarhring, mikil óánægja var með þá umferð meðal íbúa. Nú er talan rúmlega eittundrað flutningabílar á sólarhring. **Er einhver trygging fyrir því að ferðum flutningabíla aukist ekki, eftir að verkefnið hefur verið samþykkt? (Ef af samþykkt verður)**

Virðingarfyllst,

Ester Ólafsdóttir