

Skipulags- og byggingarfulltrúi

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson

Borgartúni 7b
105 Reykjavík



ÖLFUS

Hafnarberg 1
815 Þorlákshöfn, Iceland
+354 480 3800

Mótt.: 27 sep. 2022
Mátnr.

202206086

olfus.is

Litla Sandfell umsögn um matskýrslu

Skipulagsstofnun biður um umsögn sveitarfélagsins um matskýrslu vegna efnistöku úr Litla Sandfelli. Til stendur að vinna allt að 18 milljónir rúmmetra úr fellinu sem verður nýtt að hluta í framkvæmdir og að hluta sem íblöndunarefni í sement. Í skýrslunni eru bornir saman tveir valkostir, annars vegar að vinna ca hálf fellið og hins vegar að vinna efni úr öllu fellinu þannig að það hverfi alveg.

Gert er ráð fyrir að umferð muni aukast um 8-11% ef þjóðvegurinn verður fyrir valinu sem aðalflutningsleið efnis til Þorlákshafnar. Gert er ráð fyrir að efnistakan geti tekið allt að 30 ár.

Sveitarfélagið gaf umsögn um matsáætlun verkefnisins í mars í ár og þar kom eftirfarandi fram:

"Skipulags- og umhverfisnefnd Ölfus telur að vel sé gerð grein fyrir fyrirhuguðu umhverfismati. Hún vill þó benda á mikilvægi þess að umhverfismatið taki á eftirfarandi atriðum:

Aðgengi almennings að útivistarsvæðum, t.d. inn að Geitafelli verði áfram opið.

Gerð verð grein fyrir álagi sem fylgir framkvæmdinni með mtt. umferðaröryggis og umhverfismála.

Gera þarf grein fyrir hvaða áhrif aukin þungaumferð mun hafa á Raufarhólshelli sem liggur undir þjóðveginn norðan Krossfjalla.

Nefndin vill einnig árétta mikilvægi þess að fyrirhugað umhverfismat fjalli um frágang svæðisins bæði eftir að námavinnslunni líkur og eins komi það skýrt fram að gengið verði jafnóðum frá þeim svæðum sem hafa verið unnin, meðan á námavinnslunni stendur."

Afgreiðsla: Skipulags- og umhverfisnefnd telur að skýrslan geri vel grein fyrir þeim atriðum sem sérstaklega var óskað eftir að fjallað yrði um í umsögn um matsáætlun verkefnisins í mars.

Eftir að skýrslan var unnin hafa komið fram hugmyndir um að námaefni verði flutt til Þorlákshafnar utan þjóðvegakerfisins, um námaveg og í lokuðu færiband. Þetta telur Skipulags- og umhverfisnefnd vænlegan valkost sem myndi minka umhverfisfótspor og bæta umferðaröryggi verulega.

Skipulags- og umhverfisnefnd Ölfus telur að skýrslan hefði átt að fjalla betur um fyrirhugaða efnisvinnslu í Þorlákshöfn.


Nefndin bendir á að ekki er fjallað um mótvægisáðgerðir í heimabyggð vegna aksturs og vinnslu. Eins og kemur fram er verkefnið jákvætt fyrir heimsbyggðina en sótspor verður



Austurvegur 65 - 800 Selfoss

Sími 480 8250 – Veffang www.hsl.is – Netfang hsl@hsl.is – Kennitala 480284-0549

**Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík**

 Skipulagsstofnun
MÓTL: - 7 okt. 2022
Mátnr.
202206086

Selfossi, 3. október 2022
2201103HS SHJ

Efni: Efnistaka úr Litla Sandfelli - Umsögn um umhverfismatsskýrslu

Þann 18. ágúst sl. móttók Heilbrigðiseftirlit Suðurlands tölvupóst frá Skipulagsstofnun, þar sem óskað er eftir umsögn embættisins um umhverfismatsskýrslu vegna fyrirhugaðar efnistöku úr Litla Sandfelli í Ölfusi.

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

1. Í umhverfismatsskýrslu ofangreinds verkefnis kemur fram að nú séu uppi áform um að vinna námuna dýpra til að minnka ásýnd hennar í lokin, að nýjar og betri mælingar hafi leitt í ljós að mögulegt sé að vinna allt að 18 milljónir m³ af efni innan sama efnistökusvæðis og að árleg efnistaka verði um 625 þúsund m³ í stað 500 þús. m³. Þá kemur fram í umhverfismatsskýrslunni að þar sem þetta aukna efnismagn sé innan sama efnistökusvæðis, kalli aukin vinnsla ekki á nein viðbótaráhrif eða breytingu á tilhögun framkvæmdar frá því sem gert var ráð fyrir í matsáætlun.

HSL bendir á að umfang verkefnisins hefur aukist töluvert frá því sem gert var ráð fyrir í matsáætlun sem embættið veitti umsögn um þann 3. mars sl., þar sem nú er gert ráð fyrir að árleg efnistaka verði 20% meiri en gert var ráð fyrir í matsáætlun og að í heildina verði unnið tæplega 17% meira af efni úr námunni en áður var áætlað.

1. Í kafla 3.3.2 í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að „*Efnispörf verkefnisins í heild er ákveðið lágmarksmagn sem þarf til þess að það standi fjárhagslega undir sér. Ef valkostur B verður fyrir valinu þarf að auka efnistöku á öðrum efnistökusvæðum og jafnvel opna ný svæði til að uppfylla þá lágmarkspörf.*“

Ef verkefnið er ekki fjárhagslega hagkvæmt nema valkostur A verði fyrir valinu, þá er valkostur B, þ.e. að helminga umfang verkefnisins og vinna fellið aðeins að vestan verðu, að mati HSL ekki raunhæfur valkostur. Eftir standa þá núllkostur og valkostur A, en að bera þá kosti saman getur ekki talist vera samanburður raunhæfra valkosta í skilningi laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlaða.



Sé þetta raunin telur HSL að umhverfismatsskýrslan uppfylli ekki c. lið 22. gr. nefndra laga, þar sem hún inniheldur ekki lýsingu og mat á **raunhæfum** valkostum sem framkvæmdaraðili hefur kannað.

3. Í kafla 3.1. í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að Þýskaland hefur einsett sér að loka öllum kolaorkuverum fyrir árið 2038 og þar með verði fjarlægð helsta uppspretta íauka í sement. Í kafla 3.3.3 í umhverfismatsskýrslunni kemur svo fram að ef ekkert verður af efnisvinnslu í Litla Sandfelli muni sememtsframleiðendur þurfa að finna annað efni sem kemur í staðinn fyrir kolaflugösku og „*takist það ekki þarf að nota sementsklinker með þeirri gríðarmiklu koldíoxíðlosun sem því fylgir. Hnattraen áhrif á loftslag gætu því reynt mjög neikvæð*“.

Af þessu má ráða að kolaflugaska sé það efni sem helst er notað sem íauki í sement og að bæði sementsklinker og móbergsflugaska úr Litla Sandfelli séu í reynd möguleg staðgengilsefni hennar. Jafnframt má ráða af ofangreindu að ekki sé um önnur möguleg staðgengilsefni kolaflugösku að ræða en sementsklinker og móbergsflugösku úr Litla Sandfelli.

HSL telur að umfjöllun umhverfismatsskýrslunnar um ofangreint sé ruglingsleg og ómarkviss, því ýmist er talað um að efnið sem unnið verður úr Litla Sandfelli sé staðgengilsefni kolaflugösku, sem er aukaafurð sem verður til við brennslu kola í orkuverum m.a. í Evrópu, staðgengilsefni svokallaðs sementsklinkers, sem er unnin með því að bræða saman kalkstein og leir eða staðgengilsefni bæði kolaflugösku og sementsklinkers. Þá er í skýrslunni aðeins metið **kolefnisfótspor flutnings** á efni frá efnistökusvæðinu í Litla Sandfelli til Rotterdam í Hollandi en ekki vinnslunnar sjálfrar og það borið saman við **kolefnisfótspor framleiðslu** á sementsklinker og reiknað út að notkun 800.000 tonna af móbergsflugösku í stað sementsklinkers muni spara 663,2 milljón kg CO₂ árlega sem er vissulega umtalsvert. Hins vegar kemur hvorki fram hversu mikið er framleitt af sementsklinker á heimsvísu í dag né að hversu miklu leyti móbergsflugaska úr Litla Sandfelli mun koma í staðinn fyrir áður nefnt efni en það hlutfall skiptir máli til að geta áttað sig betur á mögulegum heildarávinningi.

Að mati HSL er örðugt vegna ofangreindra annmarka að átta sig á því hvernig komist er að þeirri niðurstöðu að heildaráhrif framkvæmdarinnar á loftslag eru metin verulega jákvæð.

4. Í kafla 5.9.2 í umhverfismatsskýrslunni kemur fram að Litla Sandfell er staðsett innan fjarsvæðis vatnsverndar, rétt við mót fjarsvæðis og grannsvæðis, og þar með allt efnistökusvæðið og fyrstu 4,5 km flutningsleiðarinnar til Þorlákshafnar. Í kafla 5.9.6 kemur fram að Litla Sandfell sé beint yfir hinum öflugra Selvogsstraumi og að vatn af efnistökusvæðinu renni hvorki til núverandi eða framtíðarvatnsbóla Þorlákshafnar né að vatnsbóli Hjallasóknar. Því ætti vatnsbólum á svæðinu ekki að vera ógnað þó að óhapp verði á efnistökusvæðinu. Þá sé efnistaka á vatnsverndarsvæðum vel þekkt og að framkvæmdaraðila sé ekki kunnugt um neitt mengunarslys sem gæti haft áhrif



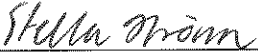
á vatnsverndarsvæði eða vatnsból. Í kafla 5.9.7 um mótvægisáðgerðir kemur fram að möguleg mengunarhætta verði lágmörkuð með því að geyma olíur og efni í læstum skúr á steypu plani með olífugildru. Á sama plani verði olíutankur og mun áfylling tækja fara þar fram. Jafnframt kemur fram að framkvæmdaraðili telji þetta fyrirkomulag öruggara heldur en að láta olíubíl fylla á tæki hér og þar á svæðinu með engar varnir ef slys verða.

HSL bendir á að skv. ákvæðum reglugerðar nr. 533/2001 um breytingu á reglugerð nr. 796/1999 um varnir gegn mengun vatns, er fjarsvæði vatnsverndar á vatnasvæði viðkomandi vatnstökusvæða en liggur utan þess lands sem telst til I. og II. flokks verndarsvæðanna. Þar sem vitað er um sprungur eða misgengi á þessu svæði, skal fyllstu varúðar gætt í meðferð efna, sem talin eru upp í II. flokki. Stærri geymslur fyrir slík efni eru bannaðar á svæðinu. Heilbrigðisnefnd getur gefið út frekari fyrirmæli varðandi umferð á þessu svæði, svo og um byggingu sumarhúsa og annarra mannvirkja.

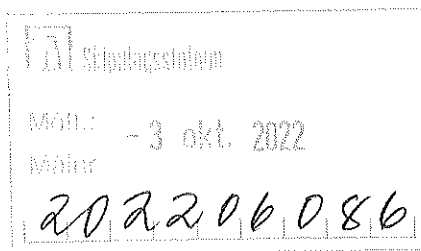
Jafnframt bendir embættið á að þar sem framkvæmdasvæðið er allt innan skilgreinds fjarsvæðis vatnsverndar, og reyndar að hluta til innan skilgreinds grannsvæðis vatnsverndar, þá er framkvæmdasvæðið jafnframt innan svæðis í flokki A skv. 5. mgr. 6. gr. rgl. nr. 884/2017 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi á landi. Það þýðir að öruggar mengunarvarnir, sbr. 25., 32. og 44 gr. nefndrar reglugerðar, eru skylda en ekki val framkvæmdaraðila.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir efnistöku og landmótun starfsleyfi skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Ekki er til staðar starfsleyfi heilbrigðisnefndar fyrir efnistöku í Litla Sandfelli.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurlands,


Stella Hrönn Jóhannsdóttir,
heilbrigðisfulltrúi

Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Borgartún 7b
105 Reykjavík



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

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

Reykjavík 3. október 2022
MÍ202210-0008 / 6.07 / K.M.

Efni: Litla Sandfell í Sveitarfélaginu Ölfusi. Efnistaka.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið tölvupóst Skipulagsstofnunar frá 17. ágúst s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Litla Sandfell er lítið fell sem stendur um 95 metra upp úr Leitarhrauni í Prengslunum. Fellið er í landi Breiðabólstaðar í Ölfusi. Í umhverfismatsskýrslu segir að náma hafi verið starfrækt í Litla Sandfelli síðan 1965 en að lítil starfsemi hafi verið í og við Sandfell undanfarin ár.

Í umhverfismatsskýrslu er gerð grein fyrir tveimur valkostum efnisvinnslunnar auk núllkosta. Aðalvalkostur gerir ráð fyrir að vinna allt að 18 milljón rúmmetra efnis úr fjallinu. Vinnsluvæðið verður allt fellið og að efnistöku lokinni verður felli alveg horfið.

Valkostur B gerir ráð fyrir helmingi minni efnistöku og að efni verði eingöngu tekið úr fellinu að vestanverðu. Fellið hverfur þá ekki alveg og verður áfram sýnilegt frá Prengslavegi. Í þessum valkosti felst að vinna 10 milljón rúmmetra úr fjallinu í heildina.

Efnið verður að hluta nýtt í framkvæmdir á svæðinu og að hluta sem íblöndunarefni í sement í Evrópu.

Fjallað er um fornminjar í kafla 5.5 í umhverfismatsskýrslu. Þar segir að við efnistöku muni allt fellið hverfa og þar með allar mögulegar fornminjar sem þar leynast. Haustið 2021 gerði Margrét Björk Magnúsdóttir, fornleifafræðingur, vettvangsrannsókn á svæðinu. Fyrir liggur greinargerð Margrétar, *Fornleifakönnun við Sandfell*.

Margrét kannaði svæði hringinn í kringum felli 100 m út frá mörkum fyrirhugaðs námusvæðis. Í greinargerð Margrétar kemur fram að fellið og svæðið í kringum það sé allt þó nokkuð raskað nema þá helst að

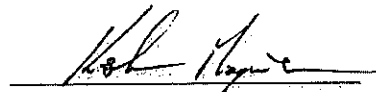
Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarmínjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnsýslustigi og ekki kærarlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnsýslulaga nr.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

norðanverðu. Núverandi náma sé austan í fellinu en efnistaka hafi átt sér stað nánast í öllum hljóðum þess.

Í greinargerðinni kemur fram að heimildir séu til um veg um Þrengslin sem lá austan við Sandfell. Leiðin var kölluð Þrengslaleið. Leiðin hefur væntanlega legið utan fyrirhugaðs efnistökusvæðis. Margrét Björk fann engin ummerki um leiðina í nágrenni efnistökusvæðisins. Engar fornleifar fundust á úttektarsvæðinu.

Minjastofnun Íslands gerir ekki athugasemd við mat á umhverfisáhrifum ofangreindrar framkvæmdar. Bent skal á 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) sem hljóðar svo: *Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,
f.h. Minjastofnunar Íslands



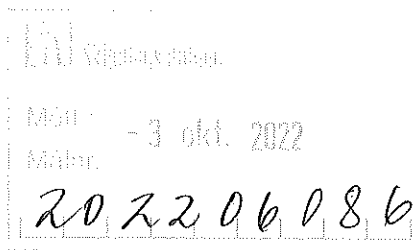
Kristinn Magnússon
verkefnastjóri

Afrit sent í tölvupósti:

Sigurður Ásbjörnsson (sigurdur.asbjornsson@skipulag.is)

Skipulagsstofnun (skipulag@skipulag.is)

Skipulagsstofnun
Borgartún 7b
105 REYKJAVÍK



Garðabær, 3.10.2022
Málsnúmer: 202208-0018
IAS/SS

Efni: Umsögn um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku í Litla Sandfelli.

Vísað er í tölvupóst frá Skipulagsstofnun, dags. 17. ágúst 2022, þar sem óskað er eftir umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands um umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku í Litla Sandfell í Ölfusi í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Sú breyting hefur orðið frá matsáætlun að nú er áætlað að vinnanlegt magn efnis sé allt að 18 milljón m³ en ekki 15 milljón m³ og að allt að 80% efnisins verði flutt út.

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur áður gert umsögn við matsáætlun vegna efnistöku í Litla Sandfelli. Vísað verður í nokkur atriði sem koma fram í fyrri umsögn sem og í athugasemdir framkvæmdaaðila við þeim atriðum hér á eftir eins og við á.

Náttúrufræðistofnun gerir athugasemdir við niðurstöðu umhverfismatsins varðandi nokkra umhverfispætti og eru þær eftirfarandi:

Mat framkvæmdaraðila er að áhrif á gróður og fugla verði óveruleg. Eins og segir í samantekt umhverfismatsskýrslunnar: „Efnistökusvæðið er mjög gróðursnautt, gróðurhula mjög lítil og svæðið mikið rofið, plöntutegundir eru fáar og engin á vátlista og verndargildi vistgerða er að langmestu lítið.”

Fram kemur að í Litla-Sandfelli hafi verið starfrækt náma frá 1965. Náttúrufræðistofnun telur vert að benda á að þar megi hugsanlega finna skýringuna á gróðurfari svæðisins. Sjá má í Viðauka A með matsskýrslunni að lyngmóinn við gömlu námuna er víða sandorpinn vegna foks úr gömlu námunni og eyðimelavist er algeng. Einnig er þar að finna plöntur sem borist hafa með garðaúrgangi sem fluttur hefur verið á svæðið. Það má því gera ráð fyrir að gróðurfari, og fuglalíf, á svæðinu væri allt annað ef þarna hefði aldrei verið efnistaka eða ef gengið hefði verið frá gömlu námunum á sínum tíma í stað þess að halda þeim opnum. Ef efnistaka heldur áfram í 30 ár til viðbótar má reikna með að sandfok haldi áfram og vegna aukins umfangs má frekar reikna með að það aukist og þar með mögulegt að áhrif á gróður og fugla verði meiri en gert er ráð fyrir og neikvæð.

Áhrif á jarðminjar eru metin nokkuð neikvæð og byggist það mat einkum á þeirri röksemd að móberg sé algengt og hér sé hlutfallslega verið að raska litlu af stærri heild. Náttúrufræðistofnun vill ítreka að móberg er í eðli sínu sérstakt á heimsvísu og hefur hátt verndargildi. Það skortir heildstæða stefnu hérlendis um bæði nýtingu og verndun móbergs og æskilegt væri að slíkt myndi liggja fyrir áður en ákvarðanir um stórtæka nýtingu sem m.a. felur í sér að fjarlægja fjöll eða hluta fjalla eru teknar ítrekað. Náttúrufræðistofnun telur ekki sjálfbært til framtíðar að ákvarðanir um efnistöku á móbergi séu einungis teknar á forsendum stakra verkefna hjá einstökum landeigendum eða sveitarfélögum, sérstaklega ekki ef satt reynist að tækifæri felist í notkun þess og útflutningi vegna framleiðslu á sementi erlendis sem mögulega hefur í sér loftslagsávinning. Þörf er á betri yfirsýn og heildarstefnu er varðar þessa nýtingu hér á landi.

Þá má geta þess að Litla-Sandfell er ólíkt móbergshryggjum í nágrenninu þar sem ekki er á því grágrýtishetta. Litla-Sandfell er stuttur móbergshryggur á meðan nágrennafjöllin eru flest



móbergsstapar. Ef Litla-Sandfell hverfur verður jarðfræðin einsleitnari en nú er og jarðbreytileiki minnkar. Þá rýrir það ekki gildi jarðmyndunar að hún sá ekki áberandi og lítt þekkt eins og fram kemur í svari framkvæmdaraðila: „líklega getur einungis örlítil hluti landsmanna bent á það á korti.“ Jarðmyndanir hafa eigið gildi óháð því hversu vel þær eru þekktar meðal almennings.

Náttúrufræðistofnun telur því að áhrif á jarðminjar vegna þessarar framkvæmdar hljóta að teljast neikvæðar en ekki óverulegar.

Áhrif á landslag eru mjög afgerandi eins og fram kemur í umhverfismatskýrslunni og ásýndarmyndir sýna vel. Það getur reynst erfitt að leggja mat á slík áhrif en eins og fram kom í umsógn Náttúrufræðistofnunar um matsáætlunina þá „vakna upp grundvallarspurningar um táknræna og siðfræðilega merkingu þess að áberandi fjall sé fjarlægt í heilu lagi úr íslenskri náttúru.“ Þegar framkvæmd veldur mikilli breytingu á landslagi, eins og á við þegar heilt fjall er fjarlægt, þá verður að nálgast slíkt mat á einhvern hátt t.d. er hægt að kanna álit og viðbrögð fólks, bæði staðkunnugra og gesta/ferðafólks til slíkrar breytingar. Þá hefur jarðfræðileg fjölbreytni og verndargildi hennar töluvert vægi þegar lagt er mat á verndargildi landslags og í ljósi þess sem var reifað að framan um mat Náttúrufræðistofnunar á áhrifum framkvæmdarinnar á jarðminjar vegur það þungt þegar lagt er mat á áhrif á landslag. Það er síðan til viðbótar við hina miklu breytingu sem verður á ásýnd svæðis sem er í dag mjög aðgengilegt og mörgum sýnilegt. Þess vegna telur Náttúrufræðistofnun að áhrifin á landslag ættu frekar að teljast verulega neikvæð en ekki nokkuð neikvæð eins og segir í niðurstöðu umhverfismatskýrslunnar.

Áhrif á loftgæði eru metin óveruleg. Samkvæmt umhverfismatskýrslunni er gert ráð fyrir að eknar verði 111 ferðir á dag, hvora leið, 300 daga ársins. Ef gert er ráð fyrir tíu tíma vinnudegi er þetta ein ferð á sex mínútna fresti, hvora leið. Það er óneitanlega umtalsverður akstur stórra dísilknúinna ökutækja og áhrif á loftgæði hljóta að verða a.m.k. nokkuð neikvæð miðað við umfangið. Náttúrufræðistofnun vísar að öðru leyti til Umhverfisstofnunar og annarra fagstofnana varðandi faglegt mat á loftgæði.

Áhrif á hljóðvist eru metin óveruleg. Gestir við Raufarhólshelli verða fyrir meiri truflun vegna umferðar ef þungaflutningar aukast þetta mikið og því telur Náttúrufræðistofnun líklegt að áhrif á hljóðvist geti talist nokkuð neikvæð í það mikilli nálægð við umferðina. Aftur er þó vísað í aðrar fagstofnanir hvað þennan umhverfisþátt varðar.

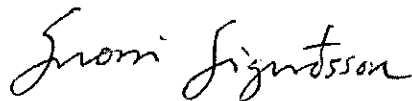
Áhrif á loftslag eru metin verulega jákvæð. Náttúrufræðistofnun telur það full einfalda nálgun að telja það beint til tekna það magn CO₂ sem verður til við framleiðslu „sementsklinkers“. Með því er gert ráð fyrir að efnið frá Litla Sandfelli sé það besta til að koma í stað „sementsklinkers“ en ekki tekið með í reikninginn að önnur íblöndunarefni hafa verið mikið notuð undanfarin ár. Ekki er heldur reiknað með að önnur hentug íblöndunarefni kunni að finnast nær framleiðslustöðvum sements. Þá vantar umfjöllun um hvort ending sements með móbergi sé sú sama og með öðrum íblöndunarefnum en það skiptir máli varðandi þörf á sementsframleiðslu hversu endingargott efnið er.

Áhrif á vatnsvernd eru talin óveruleg. Litla-Sandfell er á mörkum fjarsvæðis og grannsvæðis vatnsverndar og því er til staðar umtalsverð hættu á að mengunarslys hafi áhrif á grunnvatn. Því verður að gera allt sem hægt er til að fyrirbyggja slys og vera með viðbragðsáætlun tilbúna ef slys verður.

Samantekt

Ljóst er að framkvæmdin felur í sér viðamikil og óafturkræf neikvæð umhverfisáhrif sem að mati framkvæmdaaðila eru réttlæt看leg í ljósi jákvæðra áhrifa á kolefnislosun í sementsframleiðslu á heimsvísu. Eins og fram hefur komið telur Náttúrufræðistofnun að þótt þau jákvæðu áhrif séu vissulega afgerandi þá sé reikningsdæmið ef til vill ekki svo einfalt. Þá verður að liggja fyrir skýr sýn og áætlun um hvernig staðið verður að vinnslu og útflutningi á móbergi og öðru náttúrulegu jarðefni á Íslandi sem getur komið í stað efna með meiri kolefnispor. Umtalsverð áform liggja nú fyrir hérlandis um útflutning á bæði móbergi og vikri í þessum tilgangi án þess að heildarstefna sé um samspil nýtingar og verndar. Verndargildi jarðminja á Íslandi er mjög hátt og móbergsgjöll og vikursandar meðal sérkenna íslensks landslags. Náttúrufræðistofnun vill leggja áherslu á að þótt mikilvægt sé að Ísland leggi sitt af mörkum við að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda og að notkun íslenskra jarðefna í sementsframleiðslu sé áhugavert viðfangsefni hvað það varðar, þá verður að móta skýra heildstæða stefnu byggða á greinargóðu mati þannig að tryggja megi sátt um jafnvægi sjálfbærrar nýtingar og verndar.

Virðingarfyllst,



Snorri Sigurðsson
Sviðsstjóri náttúruverndarsviðs

Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

Frá: Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir - SGS <Sigrun.H.Kristjansdottir@samgongustofa.is>
Sent: föstudagur, 7. október 2022 12:54
Til: Sigurður Ásbjörnsson - SLS; Skipulagsstofnun - SLS
Afrit: Gunnar Geir Gunnarsson - SGS; saedis.b.barkardottir
Efni: RE: Efnisnám Litla Sandfelli - umsagnarbeiðni um umhverfismatsskýrslu

Góðan dag,

Vísað er til beiðni um umsögn á umhverfismatsskýrslu varðandi efnistöku úr Litla Sandfelli í Þrengslum.

Sjá að neðan umsögn Samgöngustofu:

Samgöngustofa telur að tíðni framúraksturs muni aukast á kaflanum milli Litla Sandfells og Þorlákshafnar þar sem um sé að ræða ca. 10% aukningu á umferð, allt stórir, þungir, hægfarabílar. Sú aukning mun óhjákvæmilega auka líkur á framúrakstri sem hefur neikvæð áhrif á umferðaröryggi á vegkaflanum. Að auki má búast við aukinni hættu á að brotni úr vegköntum vegna fjölda þungra ökutækja sem aka um veginn með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á umferðaröryggi.

kk Sigrún

Með kveðju / Best regards,
Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir - SGS
Deildarstjóri lögfræðideildar og réttinda farþega



Icelandic Transport Authority
Ármúli 2, 108 Reykjavík Iceland
Sími / Phone +354 480 6000
www.samgongustofa.is / www.icetra.is

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



From: Sigurður Ásbjörnsson - SLS <Sigurdur.Asbjornsson@skipulag.is>

Sent: 17.08.2022 15:33:29

To: olfus@olfus.is ;Gunnlaugur Jónasson ;hsl@hsl.is ;Sigrún Guðmundsdóttir ;Umhverfisstofnun (ust@ust.is) ;postur@minjastofnun.is ;Kristinn Magnússon ;Samgongustofa almennt ;Svanur G. Bjarnason - VG ;Erna Bára Hreinsdóttir - VG ;Vegagerðin - VG ;Móttaka - NI ;Snorri Sigurðsson - NI

Subject: Efnisnám Litla Sandfelli - umsagnarbeiðni um umhverfismatsskýrslu

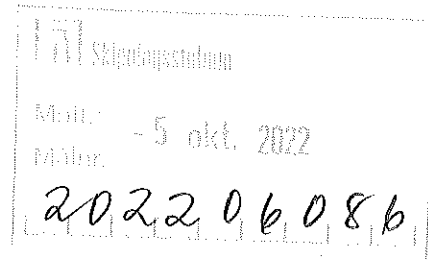
Til Sveitarfélagsins Ölfuss, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Góðan dag

Eden Mining hefur lagt fram umhverfismatsskýrslu um efnistöku á Mýrdalssandi. Framkvæmdin felst í umfangsmikilli efnistöku úr Litla Sandfelli í Þrengslum. Ráðgert er að moka öllu fellinu í burtu. Efnið verður flutt með vörubílum til Þorlákshafnar. Gert er ráð fyrir að fullfermdir bílar aki um 115 sinnum á dag til Þorlákshafnar.



Skipulagsstofnun
Sigurður Ásbjörnsson
Borgartún 7b
105 Reykjavík



Reykjavík, 5. október 2022
UST202208-160/B.S.
10.05.01

Efni: Mat á umhverfisáhrifum - umhverfismatsskýrsla - efnistaka - Litla-Sandfell. Umsögn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 17. ágúst sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreinda efnistöku. Til stendur að vinna allt að 18 milljón m³ úr fellinu á 30 árum og er ráðgert að nýta efni til framkvæmda á svæðinu en einnig til útflutnings til nota sem íblöndunarefni í sement. Ráðgert er að efnistaka verði um 625 þúsund m³ á ári og um 80% þess efnis sem tekið verður úr fjallinu verði flutt út frá Þorlákshöfn. Efni til útflutnings verður ekið til Þorlákshafnar þar sem ótengdur aðili mun vinna efnið og standa að útflutningi.

Valkostir sem fjallað er um eru tveir: Valkostur A þar sem gert er ráð fyrir að vinna 18 milljón m³, sem er í raun allt fellið, á 30 árum og valkostur B þar sem ráðgert er að taka 10 milljónir m³ á 16 árum og að efnistakan verði þá úr vestri og því í nokkru hvarfi frá Þrengslavegi.

Samkvæmt skýrslunni er valkostur B ekki talinn fýsilegur á þeim forsendum að hann hafi í för með sér að ráðast þurfi í efnistöku á öðrum svæðum til að uppfylla það sem kallað er lágmarkspörf. Ekki er skilgreint nánar hvort þessi þörf sé vegna eftirspurnar innanlands eða erlendis.

Bent skal á að nú þegar fer fram umfangsmikil efnistaka í Lambafelli og Ingólfsfjalli og telur Umhverfisstofnun að fjalla hefði átt um samlegðaráhrif stórfelldrar efnistöku á svæðinu. Nú þegar eru tvær af stærstu námum landsins í sveitarfélaginu. Þannig að gera má ráð fyrir að nægilegt framboð verði af jarðefnum sveitarfélaginu næstu áratugi. Umhverfisstofnun bendir á líkt og fram kemur í skýrslunni að í aðalskipulagi Ölfuss segir að stefna sveitarfélagsins sé að efnistökusvæði verði fá en tiltölulega stór. Þetta þýðir að sumir þurfa að aka lengra með efni en aðrir styttra.

Umhverfisáhrif

Umhverfisstofnun tekur undir það sem fram kemur í greinargerð að Litla-Sandfell er þegar talsvert röskuð jarðmyndun vegna efnistöku. Hér er um að ræða framkvæmd sem er að flestu leyti keimlík sambærilegri efnistöku sem fyrirhuguð er á Mýrdalssandi. Hér er eins og þar, gert ráð fyrir að efni verði flutt með bílum um Þrengslaveg til Þorlákshafnar. Ljóst er að ef efnistakan fer fram skv. valkosti A mun fjöldi ferða á ári verða rúmlega 33.000 eða um 220 ferðir fram og til baka á dag.

Þessir flutningar munu verða viðbót við mikla þungaflutninga sem þegar eru frá Þorlákshöfn um Þrengslí að höfuðborgarsvæðinu.

Umhverfisstofnun telur að ef valinn væri valkostur B skuli skoðað að lengja vinnslutímann og draga þannig úr neikvæðum áhrifum vegna aukins álags á innviði. Bent skal á að Þrengslavegur er mjórri en vegir sem lagðir eru í dag og óvíst hvort slíkur vegur beri mikla þungaumferð til lengri tíma án þess að slyshætta aukist.

Loftgæði

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

Loftslagsáhrif vegna framleiðslu sements (kaflí 5.11 og kaflí 7)

Í matsskýrslunni kemur fram að tilgangur efnistökkunnar sé að nýta meirihluta efnisins sem staðgönguefni flugösku í sementsframleiðslu. Í samantekt skýrslunnar um áhrif framkvæmdarinnar á loftslag (bls. 8) kemur fram að árlega muni kolefnislosun minnka um 663 milljón kg CO₂ ígilda vegna steypuframleiðslu þegar búið sé að taka losun vegna flutninga með í reikninginn, þar sem móberg úr Litla-Sandfelli mun koma í stað sementsgjalls, einnig nefnt sementsklinker. Umhverfisstofnun telur þetta misvísandi þar sem í skýrslunni kemur fram að nú þegar er notað kolaaska sem íblöndunarefni í stað sementsgjalls og því þegar búið að ná þessum loftslagsávinningi með því að hætta notkun sementsgjalls. Framboð af kolaösku muni hins vegar dragast verulega saman þar sem stefnt sé að því að loka kolaorkuverum í Þýskalandi. Móbergið eigi því að koma í veg fyrir aukningu notkunar sementsgjalls samhliða því, með neikvæðum áhrifum á losun CO₂. Móberg er þó ekki eina hugsanlega hráefnið sem gæti leyst kolaöskuna af hólmi, eins og fjallað er um hér neðar í umfjöllun um hringrásarhagkerfið.

Í skýrslunni er lauslega farið yfir framleiðslu á sementi af þeirri gerð sem gæti verið framleitt úr móbergi úr Litla-Sandfelli. Til að framleiðslunnar er notað sementsgjall. Sementsgjall inniheldur mikið kalk. Við framleiðsluna hefur víða um heim verið notaður bræddur kalksteinn. Kalksteinninn afoxast í kalk í sementsgjallinu og veldur ferlið því beinni losun CO₂ og einnig er um að ræða óbeina losun vegna orkuþarfar. Þess má geta að í sementsverksmiðjunni sem starfrækt var á Akranesi um árabíl var notaður skeljasandur í stað kalksteins. Sá ferill olli því einnig sambærilegri losun CO₂.

Hægt er að draga úr losun CO₂ með því að nota hráefni sem ekki eru sérstaklega afoxuð, þ.e.a.s. brennd í ofni, með tilheyrandi orkunotkun og losun CO₂ í ferlinu. Þetta felur í sér að efnunum er þá blandað í sementið í stað gjallsins. Samkvæmt skýrslunni er flugaska úr kolaorkuverum bæði hentugt og vinsælt íblöndunarefni. Framboð á því efni muni þó smátt og smátt minnka vegna væntanlegrar útfösunar kolaorkuvera og því sé hugað að

öðrum möguleikum. Samkvæmt skýrslunni á t.d. að loka kolaorkuverum í Þýskalandi að fullu árið 2038.

Í skýrslunni segir að heppilegt íblöndunarefni megi mögulega finna í móbergi úr Litla-Sandfelli og er það því kynnt sem staðgönguefni fyrir flugöskuna. Í kafla 3.1 í skýrslunni er fjallað um eiginleika efnisins og af hverju framkvæmdaaðilar telja móberg og vikur sérstaklega heppilegan sem óbrennt hráefni í sement. Einnig er fjallað um að framkvæmdaraðilar telji framkvæmdina falla vel að stefnu stjórnvalda þar sem í júní 2022 hafi verið kynntur nýr vegvísir um vistvæna mannvirkjagerð og markmið um að draga úr kolefnislosun vegna bygginga á Íslandi um 43% fyrir árið 2030 miðað við núverandi losun. Umhverfisstofnun bendir á að skv. skýrslunni er meirihluti efnisins sem hér um ræðir ekki ætlaður til notkunar í steypu innanlands og því erfitt að sjá hvernig framkvæmdin styður við áður nefnda stefnu stjórnvalda nema að mjög litlu leyti. Ekki er fjallað um í skýrslunni áhrif á loftslag vegna þess efnis sem ætlað er að halda eftir hérlendis.

Umhverfisstofnun bendir á að vinnsla á nýju efni er ekki í anda hringrásarhagkerfisins, þegar hægt er að nýta efni sem nú þegar fellur til í annarri framleiðslu. Með notkun efnis sem fellur til nær framleiðslustað lokavörunnar má þannig bæði nýta úrgang og draga verulega úr efnisflutningum. Umhverfisstofnun bendir á að í júní 2021 kom út stefna umhverfis- og auðlindaráðherra í úrgangsmálum (*Í átt að hringrásarhagkerfi*). Líkt og þar kemur fram er hringrásarhagkerfið mikilvægt til að auka sjálfbærni og draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Með því að halda úrgangi sem fellur til í hringrás með endurvinnslu, í stað þess að farga honum, sé mögulegt að draga úr auðlindanotkun. Ekki er hér um að ræða umsögn um mat á umhverfisáhrifum sementsframleiðslunnar sjálfrar, en þar sem forsenda efnistökkunnar er að móbergið verði að mestu nýtt í stað kolaflugösku á meginlandi Evrópu er rétt að benda á að nýting þess efnis sem nú þegar fellur til í Evrópu, en er ef til vill ekki endurnýtt í dag heldur urðað, fellur betur að stefnu stjórnvalda hérlendis um hringrásarhagkerfi og auðlindanýtingu. Mikil áhersla er, bæði hjá íslenskum stjórnvöldum og innan Evrópusambandsins, á að hringrásarhagkerfið sé haft til hliðsjónar í allri ákvarðanatöku. Víða er einnig unnið af því að koma iðnaðarleifum af ýmsu tagi í sementsframleiðslu. Til viðbótar við áður nefnda flugösku úr kolaorkuverum fellur t.d. til efnis við brennslu heimilissorps¹ eða bruna lífmassa, líkt og tóburs,² sem í dag er urðað en væri mögulega hægt að nota.³

Samkvæmt matsskýrslunni er áætlað að efnistaka til útflutnings verði 400 þúsund m³ (800 þúsund tonn) á ári. Til samanburðar kemur fram að um 842 kg af CO₂ fari út í andrúmsloftið við hefðbundna framleiðslu, framleiðslu úr kalkstein, á einu tonni af sementsgjalli ef 40% af losuninni er reiknuð frá orkuþörf. Þetta skili sér í því að efnistakan minnki árlega kolefnislosun 663 milljón kg CO₂ ígilda á ári, þegar búið er að taka losun vegna flutninga með í reikninginn. Þessi samanburður er því markaður að framkvæmdalýsingin gerir í raun ekki ráð fyrir að dregið sé úr losun heldur er frekar um það að ræða að viðhalda árangri sem náðst hefur nú þegar í að draga úr losun með notkun á flugösku en þó með nýjum umhverfisáhrifum sem áður voru ekki fyrir hendi.

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

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

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

Umhverfisstofnun bendir á að ekki liggur fyrir samkomulag við viðkomandi ríki um aukin neikvæð umhverfisáhrif á Íslandi fyrir hugsanlegan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda erlendis. Ekki liggur heldur fyrir lífsferilsgreining sem sýnir fram á þann ávinning sem gert er ráð fyrir.

Loftslagsáhrif vegna efnistöku og flutnings

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

Gera má ráð fyrir að framkvæmdin hafi áhrif á losunarbókhald Íslands á þrjá vegu: Losun gróðurhúsalofttegunda vegna olfubruna vinnuvéla við námavinnslu í Litla-Sandfelli, vegna olfubruna vörubíla við efnisflutninga frá Litla-Sandfelli til Þorlákshafnar og vegna olfubruna við skipaflutninga móbergs til meginlands Evrópu. Óljóst er hver viðbótaráhrif eru vegna flutnings og notkunar efnis sem nota á innanlands, þar sem ekki er skýrt nánar frá því hvert efnið verði flutt eða hvernig það notað.

Í matsskýrslunni kemur fram (kafli 5.11.2 bls. 71) að ekki sé tekin saman kolefnislosun vinnutækja í námunni í Litla-Sandfelli þar sem vinna þurfi hráefni í sementsgjall erlendis og áhrifin séu því sambærileg eða minni en áhrif námuvinnslu vegna sementsgjalls erlendis. Umhverfisstofnun bendir á að þessi losun ætti að vera tekin saman, þar sem hún kæmi fram í losunarbókhaldi Íslands og væri undir beinni ábyrgð Íslands og því hluti af skuldbindingum Íslands í loftslagsmálum. Ekki kemur fram í skýrslunni hversu mikið olía væri notuð og stofnunin hefur því ekki forsendur til að meta þessa losun en heildarlosun vegna tækja og véla á Íslandi er í dag um 60 kt CO₂ íg á ári.

Losun gróðurhúsalofttegunda vegna vikurflutninga með vörubílum frá Litla-Sandfelli til Þorlákshafnar kæmi fram í losunarbókhaldi Íslands (ekki þó dökkrauði hluti súlunnar á mynd 5.23 í matsskýrslu, sem snýr að díselframleiðslunni). Losun á framleitt tonn virðist á mynd 5.23 vera á bilinu 0,75-1 kg CO₂ íg/tonn og 800 þúsund tonna árleg framleiðsla myndi því valda losun um 600-800 þúsund kg CO₂ íg. Þetta væri hluti af losun á beinni ábyrgð Íslands. Til samanburðar er losun á beinni ábyrgð Íslands nú um 2700 kt CO₂ íg (2700 milljón kg CO₂ íg.) Ísland hefur skuldbundið sig í gegnum EES-samstarf við ESB og Noreg til draga úr losun á beinni ábyrgð Íslands um 29% árið 2030 miðað við árið 2005. Það jafngildir samdrætti upp á 1000 kt CO₂ íg (1000 milljón kg CO₂ íg) þegar kemur að árlegri losun. Auk þess hefur Ísland sett sér sjálfstætt markmið í stjórnarsáttmálanum⁴ frá nóvember 2021 um að draga úr losun um 55% árið 2030 m.v. árið 2005 en þá þarf að ná samdrætti upp á 1300 kt CO₂ íg.

Í losunarbókhaldi Íslands er haldið utan um losun vegna alþjóðasiglinga byggt á olfusölu á Íslandi. Gróflega má því segja að helmingur losunar alþjóðasiglinga til og frá landinu sé talinn á Íslandi. Skýrslan tekur þessa losun saman í miðdálki á mynd 5.23 og virðist vera 10-11 kg CO₂ íg/tonn af móbergi þegar ekki er tekið tillit til olúframleiðslu. 800.000 tonna árleg framleiðsla myndi því losa um 8-9 milljón kg CO₂ íg. Það væri því um 4,5

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

milljón kg CO₂ íg vegna þessara ferða. Til samanburðar var losun vegna alþjóðasiglinga í losunarbókhaldinu um 78 kt CO₂ íg = 78 milljón kg CO₂ íg árið 2020.

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

Frágangur

Umhverfisstofnun bendir á að í þeirri litlu umfjöllun sem er um frágang efnistökusvæðisins í matsskýrslunni er ekki fjallað um frágang á svæðinu í umfjöllun um valkost B. Umfjöllun um frágang og mótvægisáðgerðir ef valkostur A verður fyrir valinu er að mati stofnunarinnar heldur rýr. En ljóst er að sjónræn áhrif verða verulega neikvæð þá áratugi sem tekur að fjarlægja Sandfell vegna vinnuvéla í fellinu og efnishaugum sem ætla má að verði þarna auk opins vinnslustáls. Ekki er fjallað um frágang vegna valkosti B. Mikilvægt er að við leyfisveitingu verði gerð krafa um ítarlegan og góðan frágang að lokinni framkvæmd.

Niðurstaða

Umhverfisstofnun telur að langvarandi efnistaka í Litla-Sandfelli ásamt mikill umferð vörubíla um Þrengslaveg muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í fórn með sér bæði sjónrænt sem og vegna aukins álags á innviði í þrjú áratugi. Umhverfisstofnun telur að líta hefði þurft til samlegðaráhrifa vegna stórfelldrar efnistöku sem fara mun fram í Lambafelli um ókomna framtíð. Umhverfisstofnun telur valkost B skárri og þá sérstaklega ef unnt verður að fækka ferðum frá námunni með lengri vinnslutíma og minni sjónrænna áhrifa efnistökkunnar á Litla-Sandfell.

Umhverfisstofnun ítrekar að loftslagsávinningur sem er ætlað að koma fram í öðru landi geti ekki talist sem rökstuðningur fyrir umtalsverðum umhverfisáhrifum á Íslandi nema þá að fyrir liggja alþjóðlegir samningar.

Virðingarfyllt,

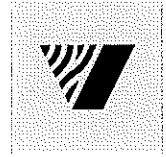
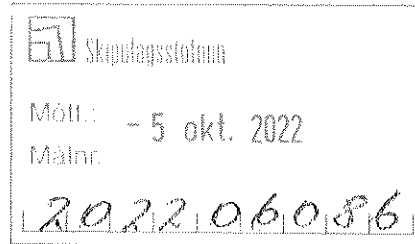
Björn Stefánsson,
sérfræðingur

Agnes Þorkelsdóttir,
sérfræðingur

Skipulagsstofnun

Borgartún 7b
105 Reykjavík
skipulag@skipulag.is

Sigurður Ásbjörnsson
sigurdur.asbjornsson@skipulag.is

**Efnistaka úr Litla Sandfelli, umhverfismatsskýrsla.**

Úr erindi Skipulagsstofnunar:

„Skipulagsstofnun fer fram á að umsagnaraðilar veiti umsögn um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar. Umsagnaraðilar skulu gefa álit sitt í samræmi við 16. gr. reglugerðar nr. 1381/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Í umsögn skal koma fram hvort umsagnaraðili hafi athugasemdir við umfjöllun í umhverfismatsskýrslu út frá starfssviði umsagnaraðila, svo sem um gögn sem byggt er á, úrvinnslu gagna, mat á vægi og eðli umhverfisáhrifa eða framsetningu umhverfismatsskýrslu. Einnig, ef á skortir, hvaða atriðum umsagnaraðili telur að gera þurfi frekari skil eða hafa sérstaklega í huga við leyfisveitingar, svo sem varðandi mótvægisáðgerðir og vöktun. Leyfisveitendur skulu í umsögn sinni gera grein fyrir þeim leyfum sem eru á starfssviði þeirra og framkvæmdin er háð.“

Vegagerðin hefur mótttekið og yfirfarið umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku úr Litla Sandfelli í sveitarfélaginu Ölfusi, sem unnin er af Eflu verkfræðistofu dags 11. 8. 2022.

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

Síða 1/5

Vegagerðin
Suðurhrauni 3
210 Garðabæ
+354 522 1000

vegagerdin
@vegagerdin.is

þarf nánari grein fyrir áhrifum framkvæmdarinnar á umferð, samgöngumannvirki, umferðaröryggi og samfélag. Vegagerðin er leyfisveitandi fyrir öllum framkvæmdum innan veghelgunarsvæða sbr. vegalög nr. 80/2007.

Í matsskýrslu segir:

„Þegar horft er til þess að aksturleiðin:

- er stutt og bein án nokkurra beygja nema þegar farið er inn á og út af veginum

- er almennt örugg og slys fátíð

- er með einsleita þjóðvegumferð

Og að umferð mun aukast um 8-11% á þessum stutta kafla þar sem nú þegar er nokkuð um þungaflutninga, þá er það mat framkvæmdaraðila að áhrif á umferð verði óverulega neikvæð.“

Síða 2/5

Umferð

Í umhverfismatsskýrslu er talað um einsleita þjóðvegaumferð á leið milli námu og hafnar. Vegagerðin telur ekki ljóst við hvað er átt með því en bendir á að við veginn er Raufarhólshellir sem er talsvert sóttur af ferðamönnum.

Í skýrslunni segir jafnframt að umferð mun aukast um 8-11% á þessum stutta kafla þar sem nú þegar er nokkuð um þungaflutninga. Viðbót þungaaksturs vegna námunnar nemur um 180 þungum bílum að meðaltali yfir árið (ÁDU_p). Ef gert er ráð fyrir að þungaumferð sé um 10% af heildarumferð um veginn eins og algengt er á þjóðvegum er ljóst að þungaumferð mun tvöfaldast og verða ríflega 20% af heildarumferð. Hlutfall þungra bíla er þáttur sem hefur afgerandi áhrif á uppbyggingu vega og viðhald.

Vegagerðin

Umferðaröryggi

Í matsskýrslu segir:

„Flest slysin urðu við gatnamótin við Þorlákshafnarveg og Eyrarbyggðaveg og var algengast að bílar á þessum tveim veginum beygðu í veg fyrir aðra bíla sem voru að keyra beint á Þrengslavegi. Þegar horft er til þess að á heilum áratug varð aðeins eitt alvarlegt slys og um 1 slys á ári með litlum meiðslum, þá er óhætt að halda því fram að vegkaflinn sé frekar öruggur.“

Fjöldi slysa alls er 58 á um 14 km löngum kafla, í stað 51 á 13,4 km eins og segir í matsskýrslu.

Á umræddri leið fyrir námuflutningana eru mjórri kaflar en veghönnunarreglur segja til um, hliðarsvæði vegarins eru ekki ávallt eins örugg og æskilegt er, á veginum er brekka sem er brattari en veghönnunarreglur segja til um, eða í tæplega 8% halla og á honum eru bogar með um 400 m radíus. Vegið meðaltal slysatíðni áranna 2012-

2021 á þessari leið er 0,75 slys/milljón ekinna km sem er hærra en meðaltal slysatíðni sömu ára fyrir alla þjóðvegi í dreifbýli á landinu sem er 0,71.

Veruleg viðbótarumferð þungra ökutækja mun hafa neikvæð áhrif á umferðaröryggi. Miðað við fyrirhugaða umferð, má vænta að umferðarslysum fjölgi um 1 - 2 slys á ári næstu ár. Búast má við samfélagslegum kostnaði við fjölgun slysa sem því nemur.

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

Aukið slit og niðurbrot vegar vegna aukinnar þungaumferðar

Þungaumferð brýtur vegi hraðar niður en umferð fólksbíla og nær niðurbrotið langt niður í vegbygginguna sem gerir viðhaldið ekki einungis tíðara heldur einnig umfangsmeira. Við samanburð á ökutækjum með tilliti til áhrifa á niðurbrot vega má vísa til þess að niðurbrot vegar af fulllestuðum flutningabíl samsvari niðurbroti af um 10.000 fólksbílum. Ljóst er að sú aukning þungaumferðar sem hér um ræðir mun hafa umtalsverð áhrif á niðurbrot vega og flýta þyrfti bæði viðhaldsaðgerðum, endurbyggingu vega og framkvæmdum sem nú þegar eru á áætlun. Jafnframt geta endurbætur orðið dýrari en gert er ráð fyrir samkvæmt gildandi áætlunum þar sem mögulega þarf að gera auknar kröfur til breiddar, burðar vega og slitlaga vegna aukinnar þungaumferðar.

Síða 3/5

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

Vegagerðin

Fyrirhugaðar framkvæmdir og ástand vegar

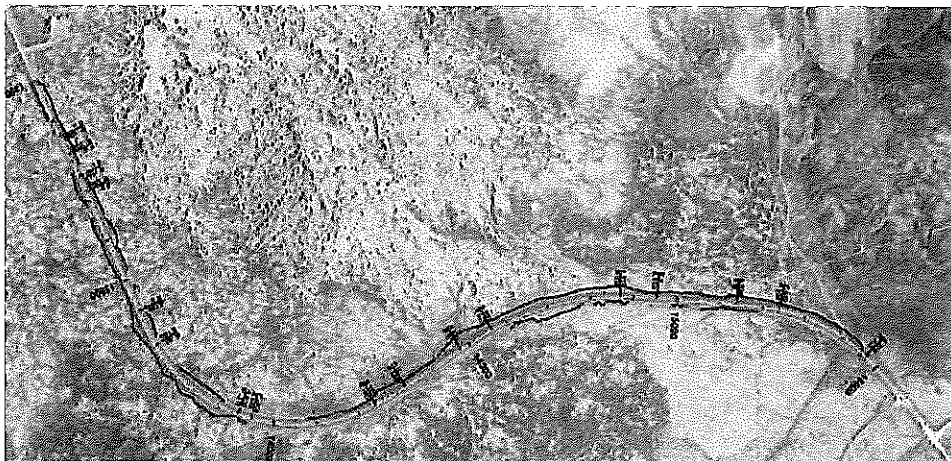
Vegagerðin telur ekki rétt að umrædd aksturleið sé stutt og bein og án nokkurra beygja eins og fram kemur í umhverfismatsskýrslu.

Breytingar á vegkaflanum:

- Vegagerðin hefur látið breyta vegamótum við Hlíðarendaveg og Þorlákshafnarveg. Þar voru áður krossvegamót en eru nú tvö T-vegamót. Umferðaröryggi við vegamótin var aukið með þessari framkvæmd.

- Vegamótum við Eyrarbakkaveg var breytt árið 2021 með það að markmiði að auka umferðaröryggi á vegamótunum.
- Hluti vegarins var styrktur og breikkaður árið 2021.
- Kvartanir hafa borist vegna þungaflutninga þar sem vegurinn er krappastur og brattinn mestur. Kvartanir hafa bæði verið frá sveitarfélaginu Ölfusi sem og frá ökumönnum þungra bíla og fólksbíla. Vegagerðin hefur hannað breikkun á veginum á 2,5 km löngum kafla þar sem komið verður fyrir svokallaðri klifurrein. Markmið fyrirhugaðrar framkvæmdar er að auka öryggi og greiðfærni á kaflanum. Hallinn á veginum verður þó áfram um 8%. Kostnaður vegna framkvæmdarinnar er áætlaður um 1 ma. kr. Gert er ráð fyrir fjármagni í þessar framkvæmdir á þriðja tímabili gildandi samgönguáætlunar, þ.e. á árunum 2030-2034.

Síða 4/5



Mynd 1. Æskilegar breytingar á Brengslavegi (39)

Vegagerðin

Fyrirhugaðir þungaflutningar vegna fyrirhugaðrar námuvinnslu gera það að verkum að flýta þyrfti framkvæmdum sem eru á áætlun. Jafnframt þyrfti að flýta framkvæmdum við að breikka og styrkja hluta leiðarinnar. Heildarupphæð gæti numið allt að 3,5 ma. kr. miðað við verðlag ársins 2022. Auk þess sem gera má ráð fyrir að viðhaldskostnaður aukist.

Niðurstaða

Ófullnægjandi ástand vega hefur neikvæð áhrif á umferð og umferðaröryggi og hefur þar með jafnframt neikvæð áhrif á rekstraröryggi þeirra aðila sem reiða sig á öruggar og greiðar samgöngur. Mikilvægt er að ástand vega verði ásættanlegt fyrir fyrirhugað viðbótarálag samkvæmt umhverfismatsskýrslu.

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

Vegagerðin telur að áhrif framkvæmdarinnar á umferð verði verulega neikvæð en ekki óverulega neikvæð eins og segir í matsskýrslu. Rétt er að taka fram að fleiri aðilar hafa hug á rekstri sem fela í sér aukningu þungaumferðar á sömu vegum, þ.e. Þorlákshafnarvegi (38) og Þrengslavegi (39). Umsögn þessi nær einungis til þeirrar framkvæmdar sem umhverfismatsskýrsla fjallar um. Vegagerðin kallar eftir frekara samráði og samvinnu við framkvæmdaraðila vegna þessa máls.

Virðingarfyllt
f.h. Vegagerðarinnar

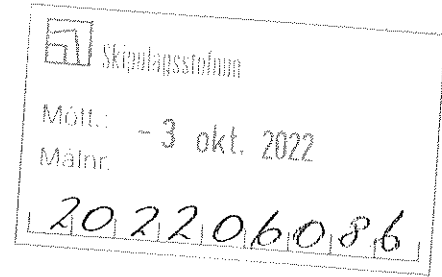
Guðmundur Valur Guðmundsson
framkvæmdarstjóri Þróunarsviðs

Síða 5/5

SGB/EBH/MSJ/EFJ/BHJ/ÞS/KHGu

Vegagerðin

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík



3. október 2022

Hér koma nokkrar spurningar vegna matskýrslu um efnistöku úr Litla Sandfelli.

Umhverfið

1. Hvaða mótvægisáðgerðir ætla framkvæmdaraðilinn að ráðast í vegna þeirra neikvæðu umhverfisáhrifa sem framkvæmdin veldur?
2. Verður einhver aukin mengun í Ölfusi af þessari fyrirhuguðu framkvæmd?
3. Eru líkur á að lönd íbúa sem liggja næst Þrengslavegi falli í verði og eigendur verði fyrir tjóni af þeim völdum.
4. Hefur fyrirhuguð verksmiðja einhver neikvæð áhrif á íbúabyggð Ölfusi og í Þorlákshöfn? Hvaða rannsókn liggur að baki svari ykkar?
5. Láglandssvæði Breiðabólstaðar og Litlalands eru ákjósanleg byggingarsvæði í náinni framtíð. Hefur það verið kannað hvaða umhverfisáhrif framkvæmdin hefur á þessi landssvæði?
6. Hver er niðurstaða rannsóknar á svífryksmengun per sólarhring vegna sandflutningabíla frá Litla Sandfelli til Þorlákshafnar?
7. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna aukins svífryks vegna aukinnar umferðar?
8. Hefur Skipulagsstofnun yfir farið útreikninga framkvæmdaraðila varðandi losun gróðurhúsalofttegunda af framkvæmdinni?
9. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna sandfoks?

Ferðamennska

10. Þrengslasvæðið er vinsælt útivistarsvæði. Hefur verið lagt mat á hve framkvæmdin muni skerða svæðið til útivistar?
11. 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?
12. Hefur verið metin neikvæð áhrif framkvæmdanna á ferðamennsku í Ölfusi, sérstaklega Raufarhólshelli og ströndina?
13. Hvernig getur það farið saman að ferðamenn sækji í hellana á svæðinu, Raufarhólshelli og Arnarkerið og vera á hættusvæði vegna umferðapunga þungaflutningabíla.
14. Raufarhólshellir liggur undir Þrengslavegi. Er hætta á að hann verði fyrir skemmdum?
15. Hefur fyrirhuguð verksmiðja einhver neikvæð áhrif á aðra flutninga um Þorlákshafnarsvæðið þá sér í lagi fiskflutninga?

Mengun og umhverfið

16. 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?
17. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna losunar kolefnis?

18. Hvernig er þessi fyrirhugaða gífurlega efnistaka úr Litla Sandfelli ekki í andstöðu við markmið um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda næstu áratugi?
19. Hefur verið gert mat á áhrifum efnisflutninganna á gróður?
20. Hefur það verið metið hversu alvarleg ásýndartruflun flutningur á heilu fjalli veldur?
21. Hvaða formúlu er stuðst við þegar mat var gert sem sýnir að framkvæmdin hafði jákvæð áhrif á umhverfið?

Umferð

22. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna aukins slits á vegum?
23. Finnst þeim sem að framkvæmdunum standa það eðlileg að notast við þjóðvegi landsins á kostnað skattborgara?
24. Hver er niðurstaða rannsóknar á aukinni slyshættu vegna aukinnar fjölda vörubíla um Þrengslaveg og Þorlákshafnarveg.
25. Þungaflutningabílar eiga oft í erfiðleikum að vetri að komast upp Skógarhlíðarbrekku. Hefur Vegagerðin samþykkt að gera auka akrein í norðurátt í Skógarhlíðarbrekku?
26. Hver er niðurstaða rannsóknar á sliti á Þrengslavegi og Þorlákshafnarvegi vegna fyrirhugaðra flutninga á jarðefninu.
27. Mun starfsemin leggja til fjármagn vegna slits á þjóðvegi eða hefur Vegagerðin samþykkt að bera aukin kostnað við veginn frá Litla Sandfelli til Þorlákshafnar.

Móberg í stað kola

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

Vatnsverndarsvæði

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

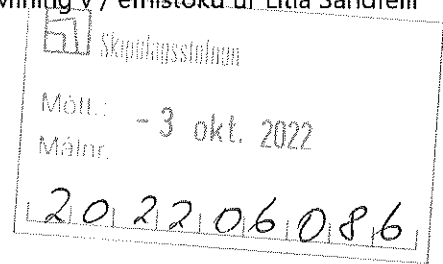
Virðingarfyllt

Ágústa Ragnarsdóttir, Reykjabraut 19, 815 Þorlákshöfn

kt. 150267-3749

Íris Hlíðkvist Bjarnadóttir - SLS

Frá: Örn Þorvaldsson <ornthorv@gmail.com>
Sent: mánudagur, 3. október 2022 22:40
Til: Skipulagsstofnun - SLS
Efni: Umsögn um umhverfismatskýrslu Eden Mining v/ efnistöku úr Litla Sandfelli



Komið þið sæl.
Hér koma athugasemdir undirritaðs.
Kveðja Örn Þorvaldsson.
P.S. vinsamlega svarið mér eftirfarandi:
Staðfestið móttöku og er ég innan tímaramma?

Efnistaka úr Litla Sandfelli

Undirritaður mótmælir “meiri efnistöku úr Litla Sandfelli og að “fellið” verði fjarlæggt af yfirborði Jarðar/Íslands – hann aðhyllist því 0 kost” - með eftirfarandi rökum:

- Að Litla Sandfelli sé tiltölulega óskemt og ekki eigi áfram að stunda efnistöku úr fjallinu, mál sé að linni og við sjáum að okkur!
- Að verið sé að fjarlægja fjall í heilu lagi af yfirborði landsins, sem geri Ísland og íbúa landsins fátækari náttúrufarslega, peningalega (því ferðapjónusta er ein aðal atvinnugrein og tekjulind Íslendinga) og andlega (því útivist er andleg næring fyrir landsmenn)!
- Að verið sé að skerða íslenska náttúru og útlit svæðisins fyrir núverandi og komandi kynslóðum að óþörfu.
- Því fyrir séu fimm aðrar stórar námur á svæðinu sem nota beri (og láta okkur nægja) hér á suðvestur horninu, þar sem taka megji efni sömu tegundar og fæst úr Litla Sandfelli!
- Að Litla Sandfell sé kennileiti sem ekki megji hverfa, en eins og vitað er geta kennileiti komið ferðamönnum og vegfarendum að gagni, sérstaklega í neyð!
- Það að móberg úr Litla Sandfelli muni minnka kolefnislosun vegna steypuframleiðslu, en það væri einnig þó tekið væri úr Lambafellinu t.d. úr námu Eden Mining þar sem dæmi. En flutningur milli landa og um lönd og meginlönd hafa mikið kolefnisapor í för með sér!
- Það að hlífa Litla Sandfelli en taka í staðin efni úr Lambafelli væri í samræmi við markmið og stefnu stjórnvalda, um að hafa efnisnámur frekar fáar og stærri. Ekki eigi að ráðast á smærri fell eða hóla (eins og mikið var gert hér áður fyrr) en Litla Sandfell fellur undir þau markmið!
- Að Litla Sandfell er 5.200 ára náttúrusmíð (myndað undir Ísaldarjökli) það er því jarðminjar sem ber að varðveita. En það er eitthvað sem erlenda gróðafyrirtækið og trúfélagið skilur ekki og lætur sig engu varða (undirritaður er þó meira hissa á trúfélaginu). Skeytingarleysið sést einnig á því hversu stórt efnis sýnið var (að því að virðist á myndinni) sem sent var út til rannsóknar nýlega!
- Að þær móbergsnánur sem hér eru í notkun verði notaðar til vistvænni mannvirkjagerðar á Íslandi og draga þannig og kolefnismengum varðandi flutning byggingarefnis til landsins en flytji ekki út móberg með því mikla kolefnisspori sem flutningunum erlendis, fylgir!

- Að Litla Sandfell sé á fjölförnum stað og að fjarlægja fellið “muni draga úr upplifun ferðamanna á svæðinu um 30 til 50%” (að mati undirritaðs) og þar með heildar náttúru upplifun suðvesturhornsins!
- Að íslensk ósnortin náttúra sé sameiginleg **auðlind** allra Íslendinga og að hún sé sjálfbær svo lengi sem hún sé ekki eyðilögð eins og nú stendur til að gera við Litla Sandfell!
- Að einstaklingar (í þessu tilfalli trúfélag) sem “eiga jörð” þeir hafi ekki siferðilegan rétt til þess að fjarlægja af yfirborði jarðar fell eða fjöll og rýra þannig heildar ásjón Íslands, þó svo að hinir sömu séu í peninga kröggum og vilju ganga til liðs við gráðuga braskara!
- Að “Eden Mining” verði að láta sér nægja hinar tvær námurnar sem það hefur þegar yfir að ráða í Lambafelli og á Hraunsandi!
- Því að það að einstaklingar “eigi jörð” er mjög umdeilt hér á landi. **En sem dæmi þá á grænlenka þjóðin Grænland sameiginlega** svo þar geta ekki **einstaklingar og jafnvel trúfélög** (eins og í tilfalli Litla Sandfells) ekki að eigin frumkvæði **eyðilaggt það sem öllum almenningi í landinu er kært!**
- Að Litla Sandfell er sama sem ósnert í dag og að verðveita það, styður við aðra ferðamannastaði á svæðinu eins og Raufarhólshellir (en þar hefur nýlega verið byggt upp) Litla Sandfell má því alls ekki fjarlægja!
- Að fjarlægja fell eða fjall af yfirborði jarðar eins og Litla Sandfell (í þessu tilfalli) þýðir að breyta þarf öllum landakortum af Íslandi og sem um leið gerir öll gömul landakort af landinu úrelt!
- Að búsvæði fugla eru á svæðinu, meðal annars steindepils (sem býr í grýttu landi) og sandlóu (sem verpir í sandi) það að fjarlægja Sandfell og sá svo í svæðið (með grasfræi og jafnvel lúpínu) rýrir búsvæði áður nefndra fugla. En slíkt hefur Skógræktin og áhugafólk um lúpínu gert umhverfis Þorlákshöfn og meðfram Suðurstrandarvegi sem og víðar sem eyðileggur búsvæði Sandlóu (eins og margra annara fugla) sem flestir ættu að vita! Eins og við munum mörg hver þá var meira fuglalíf á svæðinu/heiðinni eins og t.d. rjúpa sem nú hefur verið útrýmt þar að mestu!
- Það að fjarlægja Litla Sandfell er ekki sjálfbær aðgerð - en að varðveita Litla Sandfell er aftur á móti **sjálfbært** en eins og allir vita er ósnortið land “stærsta auðlind Íslands” sem mun vara að eilífu meðan ekki verður látið að óskum, eigenda umrædds svæðis eða jarðar og það réttasta í stöðunni væri að friða Litla Sandfell!
- Þó austurhlið fellsins væri látin standa þá væri það eins og leiktjöl (sjálft sviðið autt leikritið búið) og er blekkingar leikur hugsaður af viðkomandi framkvæmdaraðilum!
- Að áratugurinn 2020- 2030 er áratugur “Endurheimt vistkerfa í nafni Sameinuþjóðanna” að fjarlægja Litla Sandfell af yfirborði Jarðarinnar er því ekki í samræmi við hugmyndir Sameinuðu þjóðanna og er þar af leiðandi “ÍSLENDINGUM EKKI SÆMANDI”!

Undirritaður er algjörlega mótfalinn þessari aðgerð og segir “HART NEI VIÐ ÞVÍ AÐ SELJA LITLA SANDFELL SEM OG ÖNNUR FJÖLL ÚR LANDI”!

Það sem gera ætti frekar fyrir þennan stað á Suð- vesturlandi er eftirfarandi;

Afmá strax alla fyrra efnistöku úr hlíðum **Litla Sandfells** eins og frekast er unnt - Loka aðkeyrslunni að Litla Sandfelli fyrir bifreiðum og mótórhjólum og nota hana svo sem göngustíg að fjallinu og til göngu á fjallið en þaðan er fagurt útsýni – setja skal upp áningu í námunda við Þrengslaveginna með klósett aðstöðu (þar sem nú er keðjuhlið á veginum að Litla Sandfelli) með góðri af og inná keyrslu – auk þess að setja þar upp merkingu með með heiti staðarins, ásamt fræðsluskylti um nágrennið og fjallið sjálft!

Með von um jákvætt hugarfar og ást til náttúrunnar

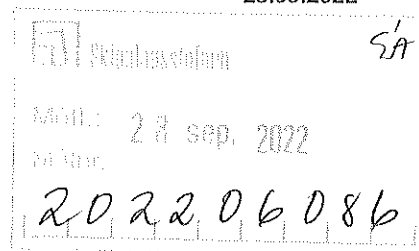
3. okt. 2022

Örn Þorvaldsson

Gulapíngi 42 203 Kópavogi

Skipulagsstofnun

Varðar: Umsögn um umhverfisskýrslu:
Efnistaka úr Litla Sandfelli í Þrengslum, dagsett 17.08.2022



Almennt

Skv. grein í Kjarnanum eftir Ara Trausta Guðmundsson <https://kjarninn.is/skodun/nu-er-komid-nog/>, 13.11. 2021 benda mælingar og mat á losun Íslendinga á gróðurhúsalofttegundum til 13 – 15 milljón tonna árlegrar losunar, sem er mjög hátt í alþjóðlegu samhengi.

Guðrún Johnsen, PhD, setti fram tölulegar upplýsingar með öðrum hætti í 32. tölublaði Vísibendingar 9. september 2022 um útblástur gróðurhúsalofttegunda Íslendinga 2019 eða 15,7 tonn á mann, en Danir 8,2, Svíar 5,2 og Finnar með 10 tonn á mann.

Staðan á heimsvísu er grafalvarleg og því miður er mjög fjarri því að við Íslendingar séum að standa okkur vel skv. áður nefndum upplýsingum. Það er því afar brýnt að þjóðin og einkum og sér í lagi stjórnvöld og sveitastjórnir taki sig verulega á og vandi sig mjög í ákvarðanatöku um öll ný verkefni.

Þetta verkefni sem hér um ræðir sem og afleidd verkefni beint og óbeint eiga auðvitað alls ekki að vera nein undantekning frá því.

Því er svo við að bæta til frekari áherslu að á degi umhverfisins 16.09.2022 er haft eftir Einari Sveinbjörnssyni veðurfræðingi á visi.is: „Segir mælanlegan árangur af loftslagsaðgerðum engan: „Þyngra en tárur taki“, sjá <https://www.visir.is/g/20222312263d/segir-maelan-legan-arangur-af-lofts-lags-ad-gerdum-engan-thyngra-en-tarum-taki->.

Við lestur umhverfisskýrslunnar virðist sem ekki séu allir augljósir þættir teknir inn í útreikninga á CO₂, sem valda því að skilt er að setja fram athugasemdir og spurningar við umhverfisskýsluna.

Útreikningur og síðan framsetning hlutfallslegrar umferðaraukningar á bilinu 9,7 – 13,4% við það að stórtrukkaumferð bætist við almenna umferð sem röksemd í málefnum verður að teljast brotleg, ef ekki vandræðaleg.

Það er öruggt að 49 tonna stórtrúkkar brjóta burðarkerfi vega mörgþúsundfalt á við smábíla, en engin tilraun er gerð í umhverfisskýrslunni til að meta það. Sú spurning vaknar óneitanlega hvernig hugmyndir um stórskipahöfn og mengandi stórtrukkaumferð samræmist matvælaframleiðslu í stórum stíl í kerjum vestan Þorlákshafnar, fiskvinnslu, hugsanlegum væntingum um kyrrlátt bæjarfélag, ferðamennsku og nýjan miðbæ?

Litla Sandfell:

Skv. mynd 5.11 virðist landslagið ekki breytast að ráði við að Litla Sandfell hverfi. Spurningin er fremur um hvað gerist seinna. Á Austurlandi eignaðist stóreignamaður stóran hluta laxveiðiréttinda í tveimur ám með því að kaupa fyrst eina jörð, svo aðra o.s.frv. Lagaumgjörðin virðist samsagt vera það veik og/eða ráðamenn það sveigjanlegir að stóreignamenn og/eða ásækin fyrirtæki geta komist yfir það sem þau hafa áhuga á í óþökk almennings. Það er því áleitinn spurning hvort Litla Sandfell verður ekki einfaldlega aðeins fyrsta fjallið (auk Háöldu austan og suðaustan Hafurseyjar), sem hverfur sjónum almennings? Lagaumgjörð verður að vera skýr og þrengri, þannig að eignarréttur taki aðeins til nýtingar landyfirborðs í orðsins fyllstu merkingu.

Possolanar í steypugerð:

Í grein 3.3 er skýrt, hvernig efni úr Litla Sandfelli er ætlað að koma í stað flugösku úr kolaverum, sem er hverfandi efni í Evrópu vegna lokunar kolavera.

Algengt magn flugösku í hverjum m³ sements er á bilinu 15 – 30% og jafnvel hærra í massasteypum. Í gr. 5.11.6 er sagt, að notkun móbergsins spari ~ 663 milljónir kg CO₂ árlega, sem ekki er dregið í efa, en frásögnina má skilja þannig, að jafngilt efni sé ekki fáanlegt annars staðar í heiminum, sem er rangt (það gýs í fleiri löndum en Íslandi) og það er engin tilviljun að pozzolanar eru nefndir eftir þorpinu Pozzuoli nærri Napolí.

Í fjölmöldum hefur þannig verið minnst á þessi 663 milljónir kg CO₂ að því er virðist í hreinu áróðursskyni eins og nothæfir pozzolanar séu aðeins fáanlegir hér á landi!

Mótvægisáðgerð??:

Í gr. 5.6.6 segir:

Ókumenn fá fræðslu um aksturleiðina og sérstaka áhættupunkta þar sem hætta á óhöppum er mest. Engir efnisflutningar verða nema veður og aðstæður séu fullnægjandi og öruggar.

Það er um að gera að stefna að þessum ágætu en óraunhæfu markmiðum, en raunveruleikinn er því miður allt annar. Aðstæður á Íslandi breytast oft mjög skyndilega; óvænt ísing, snjócoma, þoka, harðari vindstrengir en spáð var, mikil umferð, misöruggir bifreiðastjórar í umferðinni, bifreiðastjórar stórtrukka misjafnlega upplagðir, bílanir á stórtrukkum eða venjulegum bifreiðum, dekk gefa sig eða sprynga o.s.frv.

Drulluslóðar inn á Þrengslaveg?:

Drulluslóðar inn á vegi frá vinnusvæðum eru algengir og mjög til ama og óþæginda fyrir vegfarendur og geta myndað hálfu eða gert veginn hálán. Efnið úr Litla Sandfelli mylst væntanlega vel, en í umhverfisskýrslunni er ekki gerð grein fyrir hvernig komið verði í veg fyrir drulluslóða inn á Þrengslavegi

Flutningar – hlutfallsleg umferðaraukning??:

Í gr. 3.5.2 segir að efni verði flutt úr námunni með flutningabílum af stærstu leyfilegri gerð eða að heildarþyngd 49 t og 15 m³ fluttir í hverri ferð alls 222 ferðir fram og til baka daglega 300 daga ársins. Þá er miðað við að 80% efnistökkunnar verði flutt til Þorlákshafnar, en 20% haugsett og nýtt í framkvæmdir á svæðinu.

Hvað felst í því óljósa orðalagi – verða engir flutningar á þessum 20% hvorki fyrir eða síðar?

Í grein 3.4.2 er annars vegar talað um efnisvinnslu 625.000 m³/ári og hins vegar 1.000.000 m³/ári, en ferðafjöldinn / dag er miðaður við fyrri töluna í umhverfisskýrslunni. Orðalagið í greininni verður vart skilið öðruvísi en að reikna beri ferðafjölda út frá 1.000.000 m³/ári eða 222 *1000/625 = 355 ferðir/dag. Þar sem tvær tölur eru nefndar vakna auðvitað efasemdir um áreiðanleika uppgefninga talna og spurningin er hvort magnið gæti ekki orðið mun meira?

Í grein 5.6.4. er að finna upplýsingar um árdagsumferð eða ÁDU, en á vef Vegagerðarinnar má einnig sækja sumardagsumferð eða SDU og vetrardagsumferð eða VDU:

Umferð 2021	Umferð 2021	Umferð 2021
<p>ÁDU: 1650</p> <p>Þrengslavegur 39-01</p> <p>Upphafsstöð: 0</p> <p>Endastöð: 15700</p> <p>Dagleg meðaltalsumferð:</p> <p>ÁDU: 1650 (yfir árið)</p> <p>SDU: 1900 (yfir sumarið)</p> <p>VDU: 1400 (yfir veturinn)</p>	<p>ÁDU: 2000</p> <p>Þorlákshafnarvegur 38-02</p> <p>Upphafsstöð: 0</p> <p>Endastöð: 4010</p> <p>Dagleg meðaltalsumferð:</p> <p>ÁDU: 2000 (yfir árið)</p> <p>SDU: 2300 (yfir sumarið)</p> <p>VDU: 1700 (yfir veturinn)</p>	<p>ÁDU: 2300</p> <p>Þorlákshafnarvegur 38-03</p> <p>Upphafsstöð: 0</p> <p>Endastöð: 3540</p> <p>Dagleg meðaltalsumferð:</p> <p>ÁDU: 2300 (yfir árið)</p> <p>SDU: 2700 (yfir sumarið)</p> <p>VDU: 1950 (yfir veturinn)</p>

Í skýrslunni virðist umferð stórtrukka óvænt vera lögð að jöfnu við almenna umferð, a.m.k. verður vart annað skilið af framsetningu í grein 5.6.5 því þar segir að hlutfallsleg umferðaraukning vegna flutninganna verði á bilinu 9,7 – 13,4% reiknað út frá 222 ferðum / dag og ÁDU.

Það virðist í fyrsta lagi gleymast, að stórtrukkarnir aka ekki alla daga, þ.e. 300 daga ársins og ætti að taka tillit til þess í útreikningunum og hlutfallsstölur að hækka sem því nemur eða í $365/300 * (9,7 - 13,4) = 11,8 - 16,3\%$.

Ef í staðinn er reiknað út frá 355 ferðum (vinnslu 1.000.000 m³/ári) á dag og VDU verður útkoman nokkuð önnur eða 18 - 25% og með leiðréttingu $365/300 * (18 - 25) = 21,9 - 30,4\%$.

Hinn almenni vegfarandi upplifir í öðru lagi hins vegar stórtrukkaumferð bæði sem mun óþægilegri og meira íþyngjandi en hlutfallslega aukningin skv. útreikningum í gr. 5.6.5 gefur til kynna, auk þess sem slyshættan af stórtrukkaumferð er mun meiri t.d. í tilraunum ökumanna við að fara fram úr stórtrukkum t.d. á leið upp brekkuna að Þrengslum.

Þetta mun fljótlega verða til þess að settar verða fram kröfur um aukna vegbreidd og klifurreinar í vegi að Litla Sandfelli, sem ætti þá með réttu að meta út frá tonnum af CO₂ og bæta inn í útreikninga CO₂ skv. gr. 5.11.6. Kostnaðinn sem af þessu vegbótum hlýst sem og sanngjarn hluti af viðhaldi vegarins ætti einnig að falla á verkið.

Við þetta bætist að annar aðili er einnig með stórhuga hugmyndir um efnisflutninga til Þorlákshafnar frá Háöldu austan og suðaustan Hafurseyjar og austan Víkur og rætt um 1.000.000 m³ / árlega í því sambandi eða langt í 450 ferðir fram og til baka á legg 38-03 í Þorlákshafnarvegi, sem bætist við 355 ferðir eða ~ 800 ferðir / dag.

Ef allt þetta gengur eftir verður umferðaraukningin á veghlutanum næst Þorlákshöfn auðvitað óbærileg íbúum og öðrum vegfarendum og spurning hvort hún samræmist hugmyndum sveitafélagsins o.fl. um kyrrlátan bæ, matvælaframleiðslu, ferðamennsku og nýjan miðbæ?

Efni frá Seyðihólum er nú þegar flutt út um Þorlákshöfn, en stefnt er að aukningu í allt að 15 stórtrukka á dag.

Flutningar - niðurbrot veganna:

Í stað villandi útreikninga um hlutfallslega aukningu umferðar vegna stórtrukkaumferðar fælust meiri upplýsingar í því fyrir almenning og yfirvöld að í umhverfisskýrslunni væri a.m.k. gerð tilraun til þess að meta áhrif stórtrukkaumferðarinnar á niðurbrot veganna.

Almenningur þekkir a.m.k. hversu illa vegir fara þar sem stórframkvæmdir standa yfir og getur gert sér hugmynd um áhrifin, en útreikningar segja meira en tilfinning og ættu að vera hjálplegir í mati á framkvæmdinni.

Í þessu sambandi mætti e.t.v. nota ESAL jafngildisálag, þar sem álag á staðalöxullin er 80 kN og 2 x 2 dekk. Hér er aðeins vakin athygli á þessu, en lauslega áætlað án ábyrgðar eru áhrif 49 t trukks á niðurbrot vega mörgþúsund föld á við áhrif smábíls.

Hafnarmannvirki Þorlákshöfn:

Í grein 2.3.2 er greint frá metnaðarfullum áformum sveitarfélagsins um uppbyggingu stórskipahafnar í Þorlákshöfn og að áform Eden mining o.fl. samræmist stefnu sveitarfélagsins.

Í grein 3.6 er auk þess rætt um tvær skipagerðir, þ.e. annars vegar skip 18 - 20.000 tonn að stærð og hins vegar „bulk“ skip 30 – 50.000 tonn að stærð. Það kemur ekki fram í greininni hvort stækkun hafnarinnar sé forsenda þess að mögulegt sé að nota umræddar skipagerðir, en ástæða hlýtur a.m.k. vera fyrir að minnst er á áfom um hugsanlega stækkun hennar.

Við áform sveitafélagsins er í fyrsta lagi að athuga að hafnaraðstaða í Þorlákshöfn er ekki góð frá náttúrunnar hendi og allar metnaðarfullar breytingar á höfninni munu að líkindum reynast mjög kostnaðarsamar og verða ekki framkvæmdar nema með því að sækja fé í sameiginlegan sjóð landsmanna, rúmir 5 milljarðar í 1. áfanga stækkunarinnar skv. Framkvæmdafréttum Vegagerðarinnar 15.08.2022, sjá: [https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/fr720-5-2022/\\$file/VEG_Framkvaemdafrettir_AGUST_2022_VEF.pdf](https://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/fr720-5-2022/$file/VEG_Framkvaemdafrettir_AGUST_2022_VEF.pdf)

Í öðru lagi er frá umhverfissjónarmiði og kolefnisspori mun hagstæðara að sigla með vörur á Reykjavíkursvæðið, sem þangað eiga að fara, í stað þessa að trukka vörunum um Þrengslin með tilheyrandi áhrifum á slitlög og burðarlög vega, mengun, óþægindum fyrir vegfarendur, íbúa í Þorlákshöfn og Reykjavík.

Varðandi kolefnissporið er þetta reyndar sannað í grein 5.11.6, þar sem fram kemur að kolefnisspor flutnings með stórtrুকi 14 km leið losi ~ 1 kg CO₂ eq./tonn eða 0,071 kg CO₂ eq./tonn per km, en flutningur með skipi 2.050 km leið losi ~ 12 kg CO₂ eq./tonn eða 0,0059 kg CO₂ eq./tonn per km, þ.e. flutningur með stórtrুকi leiðir til 12 (0,071/0,0059 ~ 12) sinnum hærra kolefnisspors, en þá er niðurbrot vega ásamt nauðsynlegum endurbótum þeirra o.fl. tengt stórflutningum ekki tekinn með í útreikningana, sem auðvitað er nauðsynlegt að gera.

Nú er vel hugsanlegt að auðvelt reynist að fá snúningalipra þingmenn til að leggja stórhuga hugmyndum um stórskipahöfn í Þorlákshöfn lið, þ.e. núverandi áfanga og síðari áföngum að lítt athuguðu máli. M.t.t. loftlagsmála og skuldbindinga þjóðarinnar í tengslum við þau er hins vegar bráðnauðsynlegt að greina frá umhverfissjónarmiði hvort slík áform standist ítarlega skoðun.

Ef stækkun hafnarinnar er forsenda fyrir verkefninu, þá verður að taka tonnafjölda CO₂ vegna þeirrar framkvæmdar inn í CO₂ - útreikninginn skv. gr. 5.11.6, en það er ekki gert í umhverfisskýrslunni.

Í grein í Kjarnanum 16/8 2021 er ítarleg grein eftir Pál Hermannsson hagfræðing og sérfræðing í flutningum, sem vert er að skoða í þessu sambandi:
<https://kjarninn.is/skodun/storskipahofnin-thorlakshofn/>

Metið og ómetið kolefnisspor:

Hér að framan hefur verið minnst á að misskilja megi framsetningu í greinum 3.3 og 5.11.6, þannig að Ísland sé eina landið í heiminum þar sem finna megi possolana til þess að draga úr kolefnisspori í sementsframleiðslu, sem er ekki rétt.

Metið kolefnisspor

Í greinum 5.11.6, 5.11.7 og 5.11.8 eru kolefnisspor vegna flutnings efnis frá Litla Sandfelli til Þorlákshafnar sett fram. Einnig kolefnisspor vegna flutnings efnis með skipi frá Þorlákshöfn til Rotterdam í Hollandi.

Spurningin er hvort hér sé öll sagan sögð? Það er mikilvægt bæði vegna okkar sem hér búum og vegna þeirra alþjóðlegu skuldbindinga vegna kolefnisspors sem við höfum undirgengist, að allir þættir séu skoðaðir undanbragðalaust.

Hér á eftir eru taldir upp þættir, sem ætti að taka tillit til í útreikningum:

Ómetið kolefnisspor

Minnst hefur verið á niðurbrot vega að Litla Sandfelli vegna stórtrukkaumferðar og hugsanlegar kröfu m.t.t. öryggis um breikkun vegarins og sérstaka klifurrein upp brekkuna að Þrengslum.

Um 20% efnis úr Litla Sandfelli er notað óljósa orðalagið „nýtt á staðnum“, en er hluti verkefnisins.

Í grein 3.6 er sagt að efnið verði geymt í lokaðri aðstöðu í Þorlákshöfn. Það þarf því að byggja húsnæði og plön með aðstöðu og búnaði utan sem og innan húss.

Efnið þarf síðan að flytja um borð í skip með blæstri, færriböndum eða trukkum og efninu er landað í erlendri höfn og flutt þaðan til birgja.

Í útreikningum er gengið út frá skipsstærðinni 30 – 50 þúsund tonn og spurningin er hvort það geti athafnað sig í höfninni án stækkunar hennar, sem nú er unnið að?

Í umhverfisskýrslunni er minnst á áætlanir um stórskipahöfn í Þorlákshöfn án þess að stækkunin sé nefnd sem forsenda verkefnisins, en ýjað að henni sem ?Óljósum? rökstuðningi. Í núverandi stækkun og hugsanlegum frekari stækkunum felst kostnaður og kolefnisspor og ef núverandi stækkunin og hugsanlegar síðari stækkanir eru forsendur verkefnisins er spurning hvort ekki beri að reikna þá þætti inn í verkefnið af einhverjum hluta.

Bæjarfélagið er semsagt með stórfelld áform um stækkun hafnarinnar að hluta til hafnar, án þess að útreikningar hafi verið birtir almenningi, sem sýna fram á jákvæð áhrif þess m.t.t. kolefnisspors, þegar heildarmyndin er skoðuð, þ.e. hafnargerðin sjálf (á kostnað almennings), stórtrukkaflutningar á Reykjavíkursvæðið í stað siglinga, niðurbrot vega o.s.frv.

Skv. gögnum í umhverfisskýrslunni og umreikningi þeirra er 12 sinnum hærra kolefnisspor (kg CO₂ eq./tonn per km) með flutningi stórtrukka en með skipum (sjá hér á undan undir **Hafnarmannvirki Þorlákshöfn**) og inn í þeim útreikningum er niðurbrot veganna ekki innifalið né óþægindi vegfarenda og íbúa.

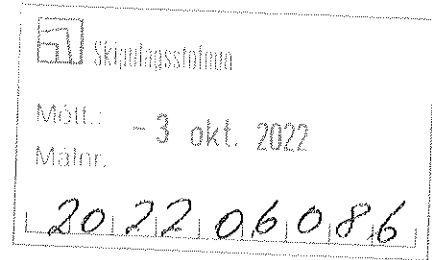
Því er svo við að bæta að skv. áður tilvitnaðri grein Páls Hermannssonar lengist flutningaleiðin um 6,7% við að sigla til Reykjavíkurhafna í stað Þorlákshafnar eða $2.050 * 1,067 = 2.187$ eða um $2.187 - 2.050 = 137$ km. Frá Þorlákshöfn til Reykjavíkurhafnar eru 54 km landleiðina. Hlutfallið $137/54 = 2,54$, en þyrfti að vera a.m.k. 12 til þess að stækkunin komi til tals m.t.t. kolefnisspors, ef stjórnvöld hyggjast taka umhverfismál föstum tókum yfirleitt.

Gylfi Sigurðsson
Þingási 5
110 Reykjavík

GSM 860 5614
Netfang gylfi.sigurdsson@simnet.is

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík
Sent með tölvupósti á: skipulag@skipulag.is

Afrit: olfus@olfus.is



Efni: Eden Mining, athugasemdir við matskýrslu Eflu.

Sem áhugamaður um velferð Hlíðardalsskóla langar mig til að benda á nokkur atriði varðandi fyrirhugaðan stóriðnað í landi Breiðabólstaðar.

Hlíðardalsskóli er staðsettur í landi Breiðabólstaðar var starfræktur þar skóli fyrir á tímum en hefur á síðari árum verið notaður fyrir ýmisskonar mannamót, námskeiðahald og skólabörn koma þar reglulega í æfingabúðir. Ég á erfitt með að sjá fyrir mér hvernig hægt er að samræma gífurlegt magn þungaflutningabíla og stóriðnaður í nágrenni þessa staðar sem er býr að hreinni náttúru, með hreinar vatnssuppsprettur, fallett útsýni og kyrrð.

Í landi Breiðabólstaðar, í Torfdal, er vatnssuppspretta sem sér nærsveitinni fyrir vatni og er í umsjá Vatnsfélags Hjallasóknar. Hvernig verður tryggt að vatnsbólín sem eru tiltölulega nálæg Þrengslavegi verði ekki fyrir skaða af mengun svifryks eða annarrar mengunar?

Reikna má með auknu svifryki vegna umferðar og einnig má reikna með sandfoki í norðanátt frá sandhólunum sem munu myndast við námurnar. Hvernig verður komið í veg fyrir það?

Nú þegar heyrist bílaniður frá Þrengslavegi í Breiðabólstað og Hlíðardalsskóla og magnast hljóðmengunin upp í vissum vindáttum. Þessi fyrirhugaða þungaflutninga bílalest mun bæta í hljóðmengunina. Aukin hljóðmengun mun hafa neikvæð áhrif á alla sveitina í kring. Hvaða mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar vegna aukinnar hljóðmengunar?

Það er eftirtektarvert að tenging Þrengslavegar og Hlíðarendavegar er ekki nefnd í skýrslu Eflu. Um Hlíðarendaveg keyra ferðamenn sem fara í Arnarkerið, flutningabílar frá Vatnsverksmiðju Icelandic Glacier við Hlíðarenda og starfsfólk sem þar vinnur, fólksbílar frá sumarbústöðum (6-8 sumarbústaðir) við Hlíðarendaveg, frá Litlalandi og frá Hlíðardalsskóla þar sem búa um 40 manns. Þegar hópar koma í dvöl í Hlíðardalsskóla geta verið allt að annað hundrað manns sem koma til og frá þeim stað. Hvaða háttur verður á vegtengingum milli Þrengslavegar og Hlíðarendavegar? Hvernig verður umferðaröryggið tryggt?

Mikil umferð getur verið um Þorlákshafnarveg og við gatnamótin að Þrengslavegi. Til dæmis þegar Hellisheiði er lokuð (t.d. vegna ófærðar) fer öll umferðin af Suðurlandi um Þrengslaveg til höfuðborgarsvæðisins og er þá tengingin inná Þrengslaveg annað hvort um Þorlákshafnarveg eða Eyrarveg. Við þessar aðstæður er bara þétt bílalest í Þrengslunum. Hvernig verða gatnamót Þrengslavegar og Þorlákshafnarveg og hvernig verður umferðaröryggið tryggt?

Virðingarfyllt,

Henrik Jóhannsson
Kt:070275-6009
Velunnari Hlíðardalsskóla

Icelandic Glacial

Athugasemdir við Umhverfismatsskýrslu EFLU vegna efnistöku úr Litla-Sandfelli

Búið er að vinna umhverfismatsskýrslu vegna efnistöku úr Litla-Sandfelli í Þrengslum. Hér eru lagðar fram athugasemdir við nokkra þætti skýrslunnar, sér í lagi þá þætti er snúa að vatnsvernd. Fyrst er farið kerfisbundið yfir þá þætti sem gerðar eru athugasemdir við, í þeirri röð sem þeir koma fram í skýrslunni og þar á eftir koma almennar athugasemdir við skýrsluna.

Athugasemdir við ákveðna kafla umhverfismatsskýrslu EFLU:

Í kafla 5.3. er fjallað um jarðmyndanir.

Undirkafla 5.3.3, er um gögn og rannsóknir og þar kemur fram að stuðst var við jarðfræðikort ÍSOR auk „vitneskju jarðfræðinga Eden mining“. Ótækt er að vitna til „vitneskju“ án þess að fram komi á hvaða gögnum vitneskjan byggir.

Í kafla 5.9 er fjallað um vatnsvernd. Þar kemur fram að matið byggir á skýrslu og líkani verkfræðistofunnar Vatnaskila og þar að auki aðalskipulagi Ölfuss og svo öryggisreglum Orkuveitu Reykjavíkur.

Í undirkafla 5.9.2 um áhrifsvæði sem verður kannað með tilliti til umhverfisáhrifa segir:

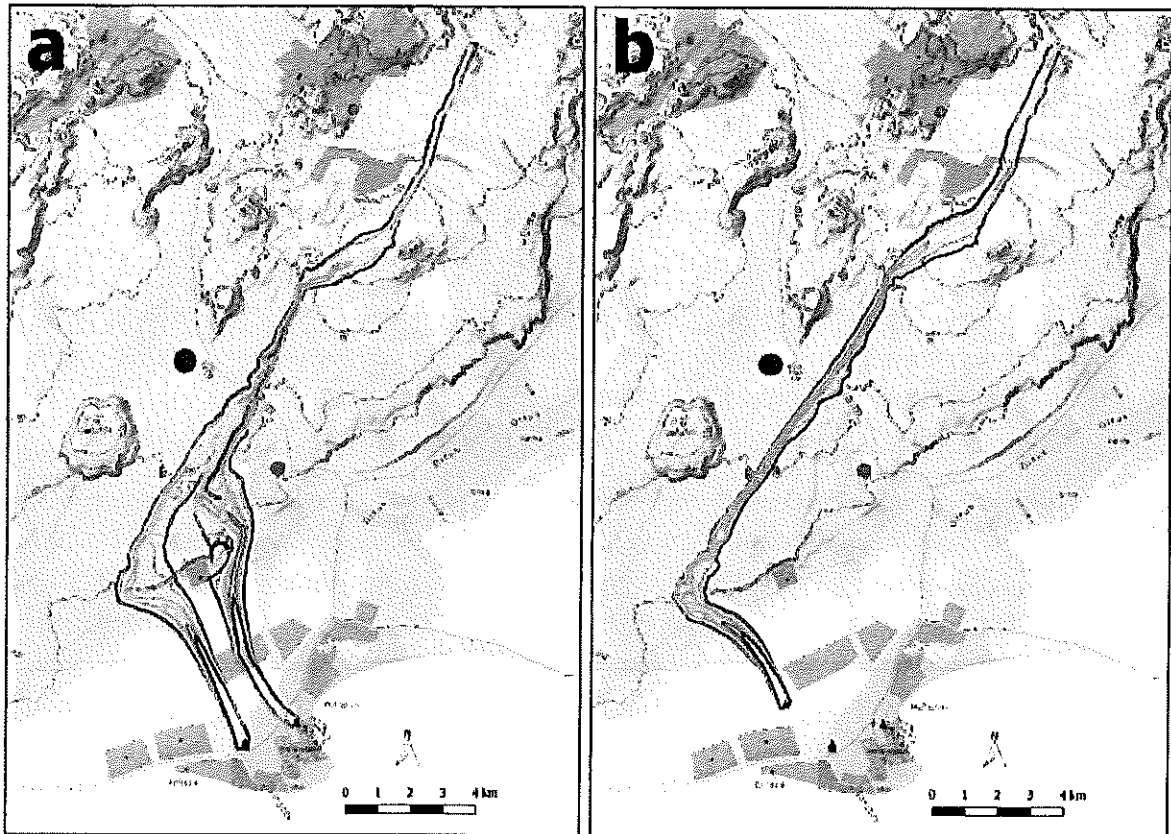
„Litla-Sandfell er á fjarsvæði vatnsverndar rétt við mót grannsvæðis og fjarsvæðis. Allt efnistökusvæðið er þar með talið sem og fyrstu 4,5 km flutningsleiðarinnar til Þorlákshafnar.“

Seinni setningin er nokkuð óljós en þar virðist sagt að allt efnistökusvæðið og fyrstu 4,5 km flutningsleiðarinnar til Þorlákshafnar séu á fjarsvæði, það er ekki rétt. Flutningsleiðin liggur frá fjarsvæði og svo um 4,5 km á grannsvæði eins og sjá má á mynd 5.19.

Í undirkafla 5.9.4 kemur fram listi yfir þær reglugerðir sem lögð eru til grundvallar, m.a. reglugerð nr. 796/1999 með breytingu nr. 533/2001 um varnir gegn mengun vatns. Þar sem Sandfell er á mörkum grannsvæðis og fjarsvæðis er gott að hafa skilgreiningu grannsvæðis í huga. Í reglugerð (533/2001) segir um grannsvæði: „Utan við brunnsvæði skal ákvarða grannsvæði vatnsbólans og við ákvörðun stærðar þess og lögunar skal taka tillit til jarðvegsþekju svæðisins og grunnvatnsstrauma sem stefna að vatnsbólunni. Á þessu svæði skal banna notkun á hættulegum efnum og birgðageymslu slíkra efna. Hér er m.a. átt við olíu, bensín og skyld efni, salt, eiturefni til útrýmingar á skordýrum eða gróðri og önnur efni sem mengað geta grunnvatn, auk efna sem sérstaklega eru tilgreind í reglugerð um neysluvatn. Ekki skal leyfa nýjar byggingar, sumarbústaði eða þess háttar á svæðinu. Vegalagnir, áburðarnotkun og önnur starfsemi innan svæðisins skal vera undir ströngu eftirliti.“

Í tengslum við þetta er rétt að taka fram að afmörkun vatnsverndarsvæða í grennd við Litla-Sandfell byggir á grófu mati en ekki nákvæmum gögnum. Hending ræður því að Litla-Sandfell lendir rétt utan skilgreinds grannsvæðis en ekki innan þess. Afmörkun grannsvæðis segir því ekki til um möguleg áhrif mengunar frá námuvinnslu í Litla-Sandfelli á vatnsból við Hlíðarenda. Þá ber að hafa í huga að enginn jarðvegur er til staðar á námusvæðinu eða á flutningsleiðinni frá námunni sem hindrar flæði vatns eða mengandi efna í fljótandi formi frá yfirborði niður í grunnvatnsborð. Við rannsóknir á lekt sambærilegra jarðlaga við Hverahlíð á Hellisheiði hefur komið í ljós að regnvatn náði frá yfirborði og niður að grunnvatnsborði á 120 m dýpi á innan við 12 klukkustundum (Daði Þorbjörnsson, 2008). Því er ljóst að nær ómögulegt er að bregðast við mengunarslysi á svæðinu áður en mengandi efni hripa niður í jarðlög og berast í grunnvatn.

Kafli 5.95 - mynd 5.21 á bls.65



Verulegar athugasemdir eru gerðar við þessa mynd. Myndin er fengin úr áður nefndri skýrslu Vatnaskila og er þar birt til að sýna aðrennslissvæði vatnsbóla Þorlákshafnar. Draga má stórlega í efa að vatn frá Litla-Skarðsmýrarfjalli leiti til Þorlákshafnar. Mun sennilegra er að mestallt vatn norðan Þjóðvegur 1 yfir Hellisheiði leiti niður Kambana í átt til Hveragerðis og Bæjarþorpsheiðar. Jafnframt ber að hafa í huga að í skýrslu Vatnaskila var sérstaklega verið að skoða aðrennslissvæði vatnsbóla Þorlákshafnar. Ekki var verið að leggja mat á grunnvatnsrennslisvæðisins alls og ekki tekið mið að vatnsbóli Vatnsveitu Hjallasóknar (táknað með bláum punkti) né heldur vatnstökusvæði Icelandic

Glacial (IG) á Hlíðarenda. Myndin er því merkingarlaus þegar verið er að skoða grunnvatnsrennsli svæðisins í heild. Raunar lítur vinnslusvæði IG út eins og þurrt eyland milli tveggja afmarkaðra grunnvatnsstrauma en slíkt stenst ekki skoðun enda er verið að vinna vatn úr lindum í Hlíðarenda.

Kafla 5.9.6. Fullyrt er að Litla-Sandfell sé beint yfir hinum öflugum Selvogstraumi. Þetta stangast á við gögn sem hér eru sýnd þar sem straumurinn liggur mun sunnar en Litla-Sandfell. Þar er einnig sagt að vatnið renni í gegnum um 15 km af jarðvegi. Hér er væntanlega átt við jarðlög. Jarðvegur er af mjög skornum skammti þarna, þar sem yfirborð er að mestu mosavaxin hraun. Ekki er því um síun á grunnvatni að ræða innan svæðisins heldur flæðir það auðveldlega um lekt berg.

Í kafla 5.9.8 (Vægi áhrifa og niðurstaða – Vatnsvernd) segir að náman sé utan aðrennslissvæða vatnsbóla. Þetta er röng fullyrðing þar sem fyrirbyggjandi gögn eru takmörkuð og gefa ekki tilefni til slíkra fullyrðinga. Eins og sýnt er fram á hér að neðan er allt eins líklegt að náman sé einmitt innan aðrennslissvæða vatnsbóla, þ.m.t. vatnsból Icelandic Glacial við Hlíðarenda. Þá má einnig benda á að umfangsmikil nýting grunnvatns er fyrirhuguð vestan við Þorlákshöfn í tengslum við fiskeldi. Verulegar líkur eru á að náman í Litla-Sandfelli sé innan aðrennslissvæða framtíðar vatnsbóla við Þorlákshöfn.

Almennar athugasemdir og ábendingar

Í raun er lítið vitað er um grunnvatnsstreymi í suðurhluta Ölfuss og í nágrenni Litla-Sandfells. Það er þó ljóst að þarna er mikil lekt til staðar í jarðlögum sem eru að stórum hluta hraunlög (t.d. Sigurður S. Jónsson o.fl. 2003). Þetta sést meðal annars á því að ekkert yfirborðsvatn er til staðar á svæðinu á milli Litla-Sandfells og Hlíðarenda heldur hripar allt vatn ofan í berggrunninn. Þar að auki ganga stórir sprungusveimar til suðvesturs frá Henglinum og jarðskjálftavirkni hefur einnig valdið fjölda brota og misgengja með aðrar stefnur (t.d. Björn S. Harðarson o.fl., 2007). Þessar sprungur og misgengi auka enn við þá miklu lekt sem er í nútímahraunum á svæðinu.

Eina heimildin sem umhverfismatsskýrslan vitnar til, í umfjöllun sinni um grunnvatnsstrauma og vatnasvið er skýrsla Vatnaskila. Í skýrslu Vatnaskila eru gerð greinargóð skil á þeim takmörkunum sem líkanið hefur og lesanda er augljóst að gæði grunnvatnslíkansins fyrir svæðið norður af Þorlákshöfn eru ekki góð. Það kemur ekki fram í skýrslu Vatnaskila úr hvaða borholum gögn voru notuð en það hefði verið gott að fá myndræna framsetningu á því. Höfundum Vatnaskilaskýrslunnar er þessi óvissa mjög ljós og þar segir m.a.:

“Almennt séð er mjög lítið af tiltækum vatnafarsgögnum í suðurhluta Ölfuss og í nágrenni Þorlákshafnar. Töluvert er af borholum á svæðinu en umfang og gæði borholugagna eru mjög misjöfn. Skortur er á grunnvatnshæðarmælingum þar sem einungis lágu fyrir nokkrar stakar mælingar úr örfáum holum en flestar þeirra eru ónákvæmar úr borskýrslum.”

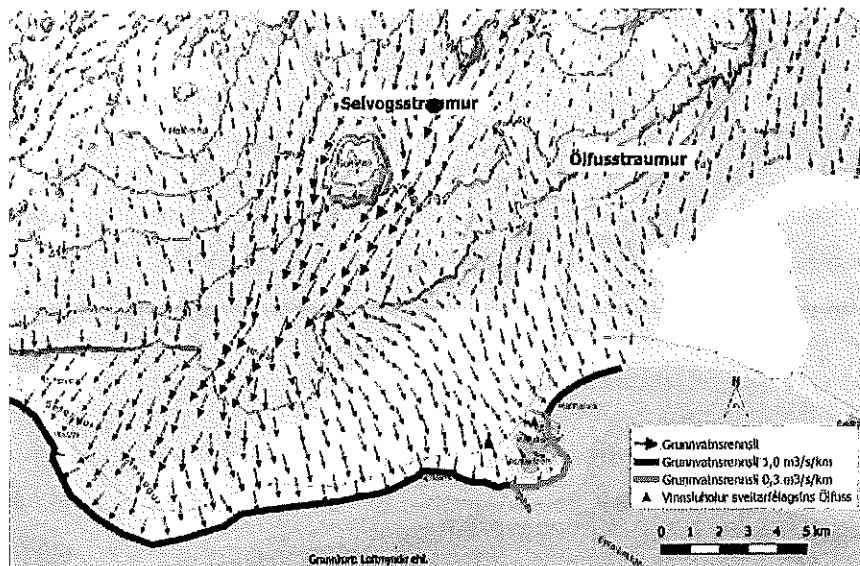
“sírítuð vinnslugögn úr toeimur vatnsbólum Þorlákshafnar eru ekki tekin inn í líkanið.”

“Mjög lítið fékkst af beinum mælingum úr borholum á svæðinu og gæði gagna sem notuð eru voru sögð mjög misjöfn og ekki öll gögn nothæf.”

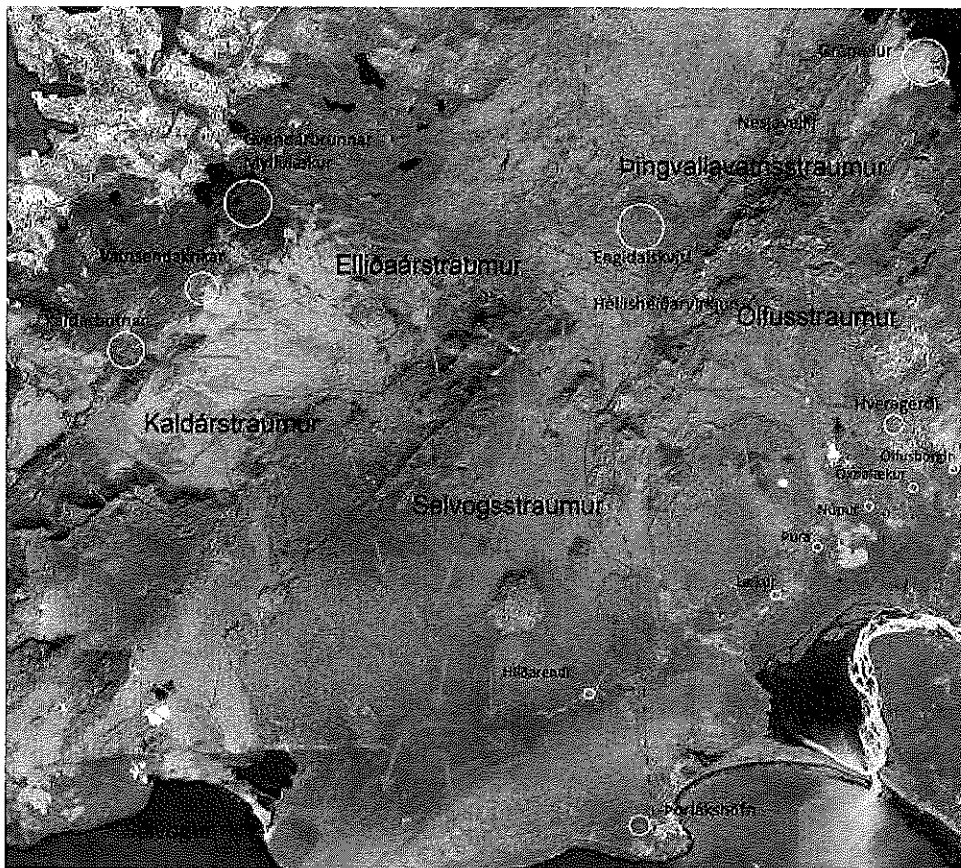
“Eins og lýst var í kafla 2.1 [í skýrslu Vatnaskila] er mjög lítið af tiltækum vatnafarsgögnum í suðurhluta Ölfuss og í nágrenni Þorlákshafnar. Skortur á gögnum til koördunar grunnvatnslíkansins leiðir til aukinnar óvissu í reikningum, sér í lagi á stærð og legu aðrennslissvæðis vatnsbola og niðurdráttar við vinnslu þeirra. Frekari gagnasöfnun þarf að fara fram, þ.m.t. sírítuð grunnvatnshæð, til að minnka óvissu líkanreikninga áður en staðsetning framtíðarvatnsbólsins verður endurmetin og fest í framtíðarskipulagi og áður en hugað er að endurskoðun á vatnsverndunarskipulagi.”

Hvergi í umhverfismatsskýrslu Eflu er þessara óvissuþátta getið. Vegna þessara óvissuþátta er hins vegar ljóst að ekki er unnt að nota skýrslu Vatnaskila og niðurstöður hennar sem staðreyndir um grunnvatnsstrauma á svæðinu heldur er þetta ein möguleg sviðsmynd. Nauðsynlegt er að afla frekari grunnagna ef bæta á skilning á grunnvatnsstraumum á svæðinu.

Eftirfarandi mynd af grunnvatnsstraumum á svæðinu úr skýrslu Vatnaskila er birt í umhverfismatsskýrslu Eflu. Í skýrslu Vatnaskila er getið um annmarka og vakin athygli á að líkanið byggir á takmörkuðum gögnum:



Fleiri heimildir eru til um mat á grunnvatnsstraumum á þessu svæði. Hér má nefna mat frá Þórólfi H. Hafstað og Sigurði G. Kristinssyni (2009) þar sem eftirfarandi mynd er sett fram:



Hér er dregin upp mynd sem í megindráttum svipar til myndar Vatnaskila. Hér er hins vegar um allt aðrar aðstæður að ræða þegar litið er til grunnvatnsstreymis til suðurs frá Litla-Sandfelli. Ekki skal hér felldur dómur um hvor þessara sviðsmynda er rétt enda eru mjög miklar eyður í þekkingu fólks og grunnvatnsstreymi þarna og gögn af skornum skammti eins og áður kom fram. Þetta sýnir einfaldlega að mikil óvissa er um stefnu og legu grunnvatnsstraumanna og smávægileg frávik í líkönum geta skipt miklu máli fyrir þau svæði sem hér um ræðir, þ.e. svæðið suður af Litla-Sandfelli.

Að lokum er rétt að geta þess að við vatnsvinnslu á Hlíðarenda er verið að taka vatn úr lindum. Lindir eru viðkvæmari fyrir olíuslysum heldur en borholur. Olían flýtur ofan á grunnvatninu og berst auðveldar í lindir heldur en í vatn sem tekið er úr borholum þar sem borholurnar eru fódraðar í efstu metrunum og taka inn vatnið dýpra. Þá verður að benda á að sala Icelandic Glacial á hreinu lindarvatni byggist á þeirri vissu að vatnið sé hreint. Minnsti vafi á því getur haft slæmar afleiðingar fyrir fyrirtækið, jafnvel þó að mengandi efni séu innan marka neysluvatnsreglugerða.

Af ofansögðu er ljóst að sú áhætta sem fylgir stórfelldri námavinnslu í Litla-Sandfelli er óásættanleg fyrir núverandi og framtíðar notendur grunnvatns sunnan og suðvestan við námusvæðið.

Heimildir

Þórólfur H. Hafstað og Sigurður G. Kristinsson (2009). *Þetta kemur allt með kalda vatninu*. Minnisblað ÍSOR 5.mars 2009, birt í Ársskýrslu ÍSOR 2009.

Eric M. Myer, Hilmar Már Einarsson og Sveinn Óli Pálmarsson (2018). „Greining á grunnvatnsauðlindinni í nágrenni Þorlákshafnar - Líkangerð til mats á færslu vatnsbóls sveitarfélagsins og skipulagi vegna uppbyggingar fiskeldis - Ölfus,“ Vatnaskil, Reykjavík, 2018

Reglugerð nr. 796/1999 með breytingum á V. kafla bætt við með breytingu 533/2001 og 15. gr. breytt með breytingu 913/2003.

Snævarr Örn Georgsson (2022). *Litla-Sandfell. Efnistaka úr Litla-Sandfelli. Umhverfismatsskýrsla*. Efla 1/79.

Björn S. Harðarson, Helga M. Helgadóttir og Hjalti Franzson (2007). *Hellisheiðarvirkjun – Niðurrennsliðsvæðið við Gráuhnúka*. Unnið fyrir Orkuveitu Reykjavíkur.

Daði Þorbjörnsson, 2008. *Dæluþrófanir á HK-32 og HK-33*. ÍSOR-08091. Unnið fyrir Orkuveitu Reykjavíkur.

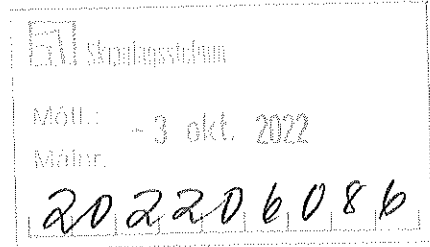
Sigurður S. Jónsson, Bjarni Reyr Kristjánsson, Þórólfur H. Hafstað og Kristján Sæmundsson, 2003. *Grunnvatnsborholur á Hellisheiði og nágrenni: greining jarðlaga í HK-holum, 2001-2002*. Orkustofnun, Rannsóknasvið, OS-2003/003

Sigurður Garðar Kristinsson

Auður Agla Óladóttir &

Daði Þorbjörnsson

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík



Sent með tölvupósti á: skipulag@skipulag.is
Afrít: Sveitafélagið Ölfus

Reykjavík, 3. október 2022

Efni: Matsskýrsla um efnistöku úr Litla-Sandfelli

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér ofangreinda matsskýrslu. Stjórn Landverndar bendir á að samtökin standa nú fyrir undirskriftasöfnun gegn efnistökkunni¹ og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Almennar athugasemdir

Mótvægisáðgerðir

Stjórn Landverndar telur að framkvæmdaaðili sýni mjög lítinn vilja í verki til að draga úr umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar þar sem engar raunverulegar mótvægisáðgerðir eru fyrirhugaðar og fáir valkostir. Aðrir valkostir gætu verið aðrir efnistökkustaðir eða áframhaldandi notkun á kolaösku úr kolaorkuverum. Jafnframt ætlar framkvæmdaaðili ekki að leggja í neinar mótvægisáðgerðir vegna kolefnislosunar, sandfoks, hljóðmengunar, slits á vegum eða svifryksmyndunar vegna umferðar. Framkvæmdaaðili ætlar sér að nýta innviði landsins til þungaflutninga án þess að greiða fyrir það meira en skatt af eldsneyti. Þá hefur framkvæmdaaðili ekki farið í rannsókn á því hvaða kostir standa til boða þegar kemur að kolefnislágum farmflutningum.

Sértækar athugasemdir

Losun gróðurhúsalofttegunda

Ástæða framkvæmdarinnar er að sögn framkvæmdaaðila að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda frá notkun á steinsteypu með því að draga úr notkun á sementsklinkers. Í dag er dregið úr nokkun á semnetsklinkers með því að nota kolaösku frá kolaorkuverum en bruni kola þarf að fara mjög hratt minnkandi í heiminum til þess að afstýra verstu hamförum hættulegra loftslagsbreytinga. Fullyrt er að móbergið í Litla-Sandfelli komi í stað kolaöskunnar sem íblöndunarefni. Verkfræðistofan hefur fyrir hönd framkvæmdaaðila reiknað út að komi móbergið úr þrengslum í stað sementsklinkers muni draga verulega úr losun gróðurhúsalofttegunda þar sem framleiðsla á honum losar mikið af gróðurhúsalofttegundum. Þetta stenst ekki skoðun. Nóg er til af kolaösku í heiminum og mun verða næstu áratugin. Því má nota hana til að ná sama markmiði. Staðreyndin er sú að minna en 10% af þeirri kolaösku sem framleidd er í dag er nýtt. Þrátt fyrir að rétt sé eins og fram kemur í matsskýrslu, að Þýskaland og fleiri lönd í Evrópu stefni á að brenna engum kolum árið 2040 er nauðsynlegt að halda því til haga að 6 lönd í Evrópu sem nýta kol, hafa ekki sett sér slíkt markmið². Kolaaska verður

¹ Áskorun: Höfnum námuvinnslu á Mýrdalssandi og Þrengslum. - Landvernd

² Europe's coal exit - Europe Beyond Coal : Europe Beyond Coal (beyond-coal.eu)

Því á markaðnum í miklu magni næstu tvo áratugi hið minnsta í Evrópu og í heiminum amk. til 2060³. Stjórn Landverndar vill beina því til framkvæmdaaðilla að skoða vandlega hvort ekki megi geyma þá kolaösku sem nú fellur til þannig að hægt sé að nýta hana í steypuframleiðslu langt fram eftir þessari öld. Það væri í anda hringrásarhagkerfisins, myndi spara mikla losun gróðurhúsalofttegunda og væri auk þess staðsett mun nær væntanlegum kaupendum á meginlandi Evrópu.

Stjórn Landverndar telur því að Skipulagsstofnun þurfi að yfirfara útreikninga í matsskýrslu um væntan samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda af framkvæmdinni og taka tillit til þess að sandurinn úr Litla-Sandfelli kemur í stað úrgangsefnis frá kolaorkuverum sem verða til taks hið minnsta næstu tvo áratugin en ekki í stað sementsklinkers nema óbeint. Því er efnistaka upp á 800 þús tonna af sandi óraunhæf og í raun í andstöðu við markmiðið um að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda næstu tvo áratugin.

Framkvæmdaaðili virðir að vettugi þau neikvæðu áhrif sem framkvæmdin mun hafa á losun gróðurhúsalofttegunda frá Íslandi og ætlar sér ekki einu sinni að kolefnisjafna losun frá flutningum innanlands. Framkvæmdaaðili ætlar ekki í neinar mótvægisáðgerðir við þessu og virðist ekki hafa kynnt sér framfarir í vöruflutningum með kolefnislágum orkugjöfum eins og metan og rafmagn.

Þá virðist heimildum ekki bera saman um magn losunar frá sementsframleiðslu. Framkvæmdaaðili telur til mun hærri losun en aðrar heimildir sem tilgreina 590 kg/tonn sement⁴.

Mikilvægasta áðgerðin til að draga úr losun frá steypu í byggingum er að hanna og byggja með efnum sem valda sem minnstri losun. Margar nýjar lausnir eru við sjóndeildarhringinn þegar kemur að kolefnishlutlausum byggingum⁵. Með tilliti til þess að móbergsefnið getur ekki komið í stað sementsklinkers, aðeins dregið úr notkun þeirra, og að nóg verður til af kolaösku í Evrópu á næstu tveimur áratugum er engin umhverfisávinningur af verkefninu og því ekki hægt að réttlæta efnistöku á þeim forsendum.

Uppbygging atvinnu

Framkvæmdin dregur úr lífsgæðum í þéttbýlinu Þorlákshöfn og getur einnig haft neikvæð áhrif á atvinnustarfsemi sem fyrir er. Því gæti framkvæmdin fækkað störfum í sveitarfélaginu Ölfus en ekki fjölgað þeim.

Umhverfisáhrif – gróður

Í matsskýrslu er ekki fjallað um áhrif sandfoks eða svifryksmengunar vegna flutninga á gróður. Rof eykst og eins og Íslendingar vita er erfitt að stöðva það. Áhrif á gróður- og jarðvegseyðingu gætu því orðið mun alvarlegri en fjallað er um í matskýrslu. Stjórn Landverndar spyr því Skipulagsstofnun hvort umfjöllun um gróður í matskýrslu standist viðmið um faglega umfjöllun.

Umhverfisáhrif- fuglalíf

³ [China Wants To Go Carbon-Neutral — And Won't Stop Burning Coal To Get There : NPR](#)

⁴ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/20430779.2011.579357>

⁵ <https://www.mckinsey.com/industries/chemicals/our-insights/green-growth-avenues-in-the-cement-ecosystem>

Rannsóknir á fuglalífi eru ófullnægjandi og fullyrðingar um að fuglum fjölgi á svæðinu að efnistöku lokinni eru órökstuddar. Stjórn Landverndar telur að Skipulagsstofnun þurfi einnig að athuga hvort þær rannsóknir sem fram hafa farið á fuglalífi séu fullnægjandi.

Umhverfisáhrif – jarðmyndanir

Litla-Sandfell er umvafið nútímahrauni sem nýtur verndar 61. greinar náttúruverndarlaga. Við framkvæmdina verður óhjákvæmilega rask á hrauninu vegna vinnuaðstöðu og vega. Hér er ekki um að ræða brýna nauðsyn, því áhrif á loftslag eru hverfandi hið minnsta næstu tvo áratugi og lengur ef framkvæmdaaðili safnar þeirri kolaösku sem nú fellur til í Evrópu. Ekki eru áætlaðar neinar aðgerðir til að tryggja það að hraunið spillist ekki og áhrifin eru því veruleg. Auk þess getur útflutningur á heilu fjalli aldrei talist annað en veruleg inngrip í jarðmyndanir.

Umhverfisáhrif – landslag og ásýnd

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

Að fjarlægja heilt fjall úr íslenskri náttúru er alvarleg ásýndartruflun og varanleg.

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

Umhverfisáhrif – umferð

Það vantar nauðsynlegar upplýsingar um svifryksmengun frá akstri vörubíla allan sólarhringinn. Svifryksmengun vegna slits á vegum er margfalt meiri vegna svo þungra bíla heldur en fólksbíla og því eru áhrifin miklu mun meiri heldur en hlutfall af núverandi umferð segir til um, þó það hlutfall sé auðvita mjög hátt vegna aðeins einnar framkvæmdar. Þungaflutningar allan sólarhringinn 300 daga ársins eru mjög íþyngjandi fyrir vegakerfið. Ekki er hægt að miða við fjölda ökutækja því áhrif þungaflutninga á vegakerfið og mengun eru verri í veldisvexti. Þannig getur einn flutningabíll með 80% hleðslu valdið sliti á við 9.000 fólksbíla⁶. Hér skortir verulega á raunsanna umfjöllun í matskýrslu.

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

Umhverfisáhrif – hljóðvist

Bæði efnistakan sjálf en alveg sérstaklega þungaflutningar á þjóðvegi allan sólarhringinn veldur mikilli truflun. Framkvæmdaaðili hefur ekki hugsað sér að gera neinar ráðstafanir vegna þessa. Aftur, hlutfall af mestu daglegu heildarumferð er ekki gott viðmið þar sem þungaflutningarnir eru mun hávaðasamari og munu eiga sér stað allan sólarhringinn. Þá er það skrýtin réttlætning að vandinn sem þungaflutningarnir skapa verði minni með væntri aukinni umferð í framtíðinni. Þessi hugarleikfimi með hlutfallsreikning er í raun brotleg. Með þyngri umferð verða þungaflutningarnir stærra

⁶ 949/135 svar: slit flutningabíla á vegum | Þingtíðindi | Alþingi (althingi.is)

vandamál og ekki má draga úr þeim vanda með því að bera hann saman við umferðarspár um sem gefa til kynna að hann verði hlutfallslega minni.

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

Umhverfisáhrif - loftgæði

Hér vantar alla umfjöllun um svifryksmengun af umferð flutningabíla en sú mengun verður veruleg. Slit á vegum vegna hvers þungaflutningabíls er á við 9.000 fólksbíla. Þá er rétt að geta þess að áætlað hefur verið að um 80 manns látist á hverju ári hér á landi vegna svifryksmengunar og helsta uppspretta þess er umferð⁷. Þá getur sandfok orðið verulegt bæði frá flutningum og vinnslu í þrengslum og í þorlákshöfn.

Mótvægisáðgerðir sem tilgreindar eru, eru ekki mótvægisáðgerðir heldur sjálfsgæður hlutur af framkvæmdinni. Krefja ætti framkvæmdaaðila um verulega uppgræðslu lands til að hefta sandfok ef af framkvæmdinni verður. Stjórn Landverndar telur samt sem áður að áhrif á loftgæði af framkvæmdinni séu það neikvæð að ekki sé hægt að samþykkja hana.

Umhverfisáhrif- Vatnsvernd

Veruleg hættu er á mengun inn á vatnsverndarsvæði af svo stórri framkvæmd með svo miklum flutningum á díselolíu fram og til baka um vatnsverndarsvæðið. Mótvægisáðgerðir sem tilgreindar eru í þessum kafla eru ekki raunverulegar mótvægisáðgerðir heldur sjálfsgæðar öryggisráðstafanir við allar svona framkvæmdir. Verulega vantar upp á að framkvæmdaaðili sýni nágrönnum sínum sem nýta og búa á svæðinu tillit þar sem hann ætlar sér að nýta innviði samfélagsins til efnisflutninga, valda mengun, sandfoki losun gróðurhúsalofttegunda og stefnir vatnsvernd í hættu. Benda má að að talsverð áform er um fiskeldi á landi sem byggir á góðu aðgengi að hreinu vatni. Hér kunna að vera hagsmunaárekstrar í uppsiglingu.

Umhverfisáhrif – útivist og ferðamennska

Í þessum kafla er ekki fjallað um áhrif á útivist, eingöngu um ferðamennsku. Gert er ráð fyrir því að það skipti mestu máli hversu mikill fjöldi hefur möguleika á að sjá viðkomandi náttúru en það er rangt. Matið snýst um áhrifin á núverandi útivist og ferðamennsku, ekki fjölda ferðamanna. Áhrifin verða mjög neikvæð á útivist en umfjöllun skortir um það. Hér er um að ræða svæði sem nýtt er til gönguferða allan ársins hring og rekstur efnisnámsins spillir upplifun verulega.

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

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

Umhverfisáhrif – loftslag

Fjallað er um áhrif á loftslag ofar í þessum kafla. Vegna þess að sandútflutningurinn á að leysa kolaösku af hólmi eru útreikningar sem fram koma í þessum kafla um verulega jákvæð áhrif á loftslag í besta falli misvísandi. Hægt er að safna upp kolaösku sem til fellur frá kolaorkuverum næstu árin og því þarf ekki að fara í efnisnám á Íslandi vegna loftslagsáhrif amk. næstu tvo áratugina. Þá verður að

⁷ [MergedFile \(stjornarradid.is\)](#)



gera lágmarkskröfur um að framkvæmdaaðili kolefnisjafni efnisflutninga, dragi verulega úr umfangi þeirra og skoði af alvöru aðra orkukosti en dísel fyrir flutningstækin ef af framkvæmdinni verður. Landvernd telur því að Skipulagsstofnun þurfi að yfirfara útreikninga Eflu varðandi loftslag í samræmi við ofangreint.

Lokaorð

Stjórn Landverndar telur að ávinningurinn af þessari framkvæmd sé mjög lítil amk. næstu áratugina og sé lítið til allra samfélagsþátt eru áhrif framkvæmdarinnar líklega mjög neikvæð. Fróðlegt væri að fá hlutlæga nytja- og kostnaðargreiningu þar sem allt er talið til. Framkvæmdaaðili ætlar sér að slíta innviðum á kostnað skattborgara án þess að grípa til neinna mótvægisáðgerða, spilla útsýni og upplifun á vinsælum útivistarsvæðum og auka á svifryksmengun í þéttbýlum á Suðurlandi.

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

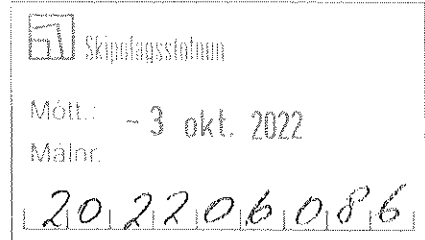
Með vinsemd og virðingu,

fh. stjórnar Landverndar

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri

Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Sent með tölvupósti á: skipulag@skipulag.is
Afrít: Sveitarfélagið Ölfus



Litlaland í Ölfusi, 3. október 2022

Efni: Athugasemdir við umhverfismatsskýrslu Eflu sem unnin var fyrir Eden Mining

Við eigendur lögbýlisins Litlalands í Ölfusi, Sveinn Steinarsson og Jenný Erlingsdóttir höfum kynnt okkur umhverfismatsskýrslu Eflu sem unnin var fyrir Eden Mining um efnistöku úr Litla-Sandfelli og gerum eftirfarandi athugasemdir:

Athugasemdir

Við teljum ábótavant í skýrslu Eflu að ekki komi fram sú stutta fjarlægð sem er á milli fyrirhugaðs námusvæðis í landi Breiðabólstaðar og landamarka Litlalands.

Jörðin Litlaland sem undirrituð eiga og búa á liggur samhliða jörðinni Breiðabólstað. Fjarlægðin frá ætluðu námusvæði eins og sýnt er á mynd í umhverfismatsskýrslu Eflu er einungis um 700 metrar að landamörkum Litlalands. Ekki er minnst á þessa stuttu fjarlægð í skýrslunni eða þau áhrif sem aukin námustarfsemi mun hafa í för með fyrir landeigendur Litlalands.

Frá árinu 1965 hefur náman í Sandfelli verið í takmarkaðri notkun og ekki haft veruleg áhrif (eins og bent er á í umhverfismatsskýrslu Eflu). Því er reyndar haldið fram í umhverfismatsskýrslunni að efni úr námunni hafi verið notað í flestar framkvæmdir á svæðinu undanfarna áratugi og eru tvær vegaf framkvæmdir tiltekna og almennar byggingarframkvæmdir í sveitarfélaginu nefndar. Þetta teljum við orðum aukið og þurfa að sýna fram á með skýrari hætti því efnistaka úr námunni hefur verið mjög takmörkuð.

Með núverandi áformum Eden Mining stendur til að flytja allt fjallið Sandfell í burtu og gott betur og fara í einhverskonar mótvægisáðgerðir sem geta aldrei orðið viðunandi miðað við þær afleiðingar sem efnistakan mun hafa. Efnistakan mun hafa þær afleiðingar fyrir okkur, landeigendur Litlalands að notkunarmöguleikar á nærliggjandi landi okkar þann tíma sem námuvinnsla fer fram, næstu 16-30 ár, verða engir. Segja má að nýting á tugum hektara af landi Litlalands ónýttist ef þessi framkvæmd verður að veruleika með tilheyrandi fjárhagstjóni fyrir landeigendur. Koma þyrfti skýrt fram í umhverfismatsskýrslu Eflu hver bótaréttur landeigenda er af slíku tjóni.

Landeigendur á Litlandi reka hrossarækt og tamningastöð og er sú vinna er að mestu leyti unnin úti í náttúrunni. Í norðlægum áttum, sem eru ríkjandi, finna landeigendur vel fyrir bæði lykt frá Hellisheiðarvirkjun og svifryki úr þeirri átt. Af þessu má því ætla að gríðarleg aukning yrði á svifryki frá Sandfelli ef áform um aukna námuvinnslu myndu ganga eftir, með tilheyrandi óþægindum og lífsgæðaskerðingu.

Í skýrslunni er talað um að haugsetja efni vestan við námuna, áætlað magn er 10.000 m³ og að það geti jafnvel orðið 30-50.000 m³ ef vinnslan gengur vel. Ekkert er minnst á í skýrslunni að hið haugsetta efni verði varið fyrir vindi. Því spyrjum við: Megum við búast við að í

hvössum norðlægum vindáttum verði sandryksmökkur fjúkandi yfir allt okkar land og hýbýli? Hvaða áhrif mun það hafa á gróður á landi Litlalands, má búast við að sandur muni safnast ofan á þann jarðveg sem fyrir er á svæðinu, valda jarðvegseyðingu og framhaldi auka á uppblástur?

Þrjár fornar reiðleiðir liggja hjá Sandfelli og Geitafelli, þ.e. Ólafsskarðsleið, Þrengsli og Lágaskarð og eru þær töluvert notaðar af hestamönnum og göngufólki. Einnig má benda á vinsæla og fjölfarna gönguleið uppá Litla og Stóra Meitil þar sem útsýnið er m.a. alla leiðina yfir Sandfell. Þessa möguleika til hestaferða og útivistar er algerlega hægt að afskrifa á meðan vinnsla fer fram á námuvæðinu. Hvort hefur meira vægi, útivistarmöguleikar íbúa í Ölfusi og annarra eða mengandi námuvinnsla í þágu erlendra stórfyrirtækja og mjög þröngs hóps hagsmunahafa, stórfyrirtækja sem leita allra leiða til að ná fram jákvæðum kolefnisútreikningum með jöfnum sem breytur eru handvaldar í og horft fram hjá öðrum mikilvægum breytum.

Í því samhengi viljum við benda á innsendar athugasemdir Landverndar (dags. 3. okt. 2022) um námuvinnslu í Sandfelli þar sem kolefnisútreikningar Eden Mining eru hraktir. Í framhaldinu spyrjum við um þær forsendur og þá formúlu sem Eden Mining hefur til grundvallar til að finna út kolefnissporið? Teljum við útreikninga Landverndar mun trúverðugri og tókum undir innsenda skýrslu Landverndar.

Vatnsból Vatnsveitu Hjallasóknar, staðsett í Torfdal, er það vatnsból sem þjónar 55 bæjum/notendum í vestur Ölfusi, þar á meðal Litlalandi. Við höfum verulegar áhyggjur af því að vatnsbólið geti auðveldlega spillt bæði vegna umrótsins við Sandfell og svo þeirrar miklu umferðar með rokjarnt efnið úr námunni. Skógarhlíðarbrékka sem er rétt ofan við vatnsbólið hefur alltaf verið farartálmí stórra ökutækja þegar það er snjór og hálfka og margir stórir bílar bæði farið út af veginum og aðrir hvorki komist upp né niður brekkuna og lokað fyrir umferð. Teljum við stórauknar líkur á óhöppum í brekkunni með svo mikilli umferð stórra ökutækja með þungan farm þar sem vegurinn getur engan veginn borið aukna þungaflutninga enda ekki til þess gerður. Sly á þessum vegarkafli gæti auðveldlega spillt vatnsbólunni með hörmulegu og óbætanlegu tjóni fyrir notendur vatnsveitunnar. Hvernig hyggst Eden Mining tryggja það að vatnsbólið verði öruggt? Ekki er vikið að því í skýrslunni en þar er ranglega sagt að fyrirhuguð náma sé utan aðrennslisvæða vatnsbóla og með því gert lítið úr veitunni í Torfdal. Á mynd 5.20 í umhverfismatsskýrslunni má vel sjá að ekki er hægt að útiloka það að vatn frá Litla-Sandfelli og nærsvæði þess renni í átt að Torfdal.

Vatnsverksmiðja Icelandic Glacial fékk ÍSOR til að vinna minnisblað um vatnsvernd og aðrennslisvæði vatnsbóla á áhrifasvæði námunnar (ÍSOR minnisblað dags. 29. sept. 2022). Þar er skýrsla Vatnaskila sem unnin var fyrir Eden Mining dregin í efa. Við berum fullt traust til rannsókna ÍSOR á svæðinu og teljum minnisblaðið þeirra faglega unnið af þekkingu og á traustum og hlutlausum grunni. Í þessu ljósi finnst okkur það mikilvægt að komi til þess að námuvinnsla verði leyfð á svæðinu að ekki leiki nokkur vafi á því að vatnsbólin mengist ekki og/eða spillist og spyrjum því hver beri skaðann ef mengun og/eða skert rennslí raungerist við jarðraskið?

Í umhverfismatsskýrslu Eflu er lítið gert úr röskun á umferð við vegamót Hlíðarendavegar 380 og Þorlákshafnarveggar 38 og Þrengslavegar 39. Við viljum því koma á framfæri að um Hlíðarendaveg fer öll umferð frá Vatnsverksmiðju Icelandic Glacial við Hlíðarenda, umferð frá 6-8 sumarhúsum, bæjunum Litlalandi og Breiðabólstað, 4 íbúðarhúsum á torfunni við Hlíðadalsskóla en í skóláhúsinu eru oft fjölmenn mannamót með tilheyrandi umferð auk fjölda ferðamanna sem skoða hellinn Arnarker. Hafa verið gerðar einhverjar rannsóknir á því hve mikil umferð fer um Hlíðarendaveg? Eru einhverjar mótvægisáðgerðir áætlaðar með tilliti

til umferðaröryggis á þeim vegarkafli sem veitir fyrirtækjum og vegfarendum ásættanlegt umferðaröryggi?

Samkvæmt skýrslu Eflu um rannsóknir á fuglalífi sem sagðar eru gerðar í tveimur heimsóknum 8. júní og 9. september 2021 er ekki minnst einu orði á rjúpu. Við sem þekkjum til á svæðinu og höfum oftsinnis gengið og riðið um svæðið vitum að þarna er búsvæði rjúpu. Samkvæmt Náttúrufræðistofnun er rjúpa á lista yfir fugla í yfirvofandi hættu. Því efumst við um þær tveggja daga rannsóknir sem virðast hafa átt sér stað á fuglalífi á áhrifasvæðinu og spyrjum í framhaldinu hvort rannsókn Eden Mining sé unnin á fullnægjandi hátt.

Að lokum

Tekið er undir athugasemdir í minnisblaði ÍSOR og athugasemdir Landverndar við efnistöku í umhverfismatsskýrslu Eflu vegna efnistöku úr Litla-Sandfelli. Sér í lagi athugasemdir varðandi ófullnægjandi þekkingu á grunnvatnsstraumum á svæðinu skv. minnisblaði ÍSOR og útreikningum kolefnis í skýrslu Landverndar. Við sem landeigendur og ábúendur Litlalands óskum eftir því að tekið verði tillit til ofangreindra athugasemda og þeirra sem komu fram hjá ÍSOR og Landvernd varðandi umhverfismatsskýrslu Eflu vegna efnistöku úr Litla-Sandfelli við umsögn Skipulagsstofnunar um umhverfismatsskýrsluna.

Virðingarfyllt,

Sveinn Samúel Steinarsson

Landeigendur og ábúendur á Litlalandi í Ölfusi

Jenný Dagbjört Ævarr Erlingsdóttir