

Skipulagsstofnun
Þórdís Stella Erlingsdóttir
Borgartún 7b
105 Reykjavík

Reykjavík, 31. janúar 2025
UOS2501378/K.S.B.
13.05.00

Efni: Umhverfismat framkvæmda – Matsskyldufyrirspurn - Landfylling í Þorlákshöfn

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 23. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfis- og orkustofnunar um hvort og á hvaða forsendum ofangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdarlýsing

Sveitarfélagið Ölfus áformar breytingar og endurbætur á hafnarsvæði Þorlákshafnar. Meðal annars við Suðurvararbryggju, þar sem Suðurvarargarður hefur verið lengdur og viðlegukanti snúið, svo stór skip eigi auðveldara með að athafna sig innan hafnarinnar. Núverandi hafnarsvæði H3 er um 12 ha að stærð og fyrirhuguð breyting á H3 gerir ráð fyrir um 9.000 m² landfyllingu sunnan Suðurvaragarðar. Efnið sem notað verður í landfyllinguna kemur til með að vera uppúrtekt vegna dýpkunar við nýja Suðurvararbryggju. Gert er ráð fyrir að í landfyllinguna sjálfa verði notað um 27.000 m³ af efni og í grjótkápuna um 10.000 m³ af grjóti.

Mengun hafna og landfylling

Í matskyldufyrirspurninni kemur fram að það efni sem notað verð í landfyllinguna sé úr dýpkun hafnarinnar. Umhverfis- og orkustofnun bendir á að sumt efni í höfnum, eins og dýpkunarefni, sem tekið er upp eða hreyft til getur verið mengað af þungmálmum, þrávirkum lífrænum efnum eða öðrum mengandi efnum sem getur haft neikvæð áhrif á m.a. lífríki. Því gæti þurft að taka setsýni úr botninum til að meta mengandi efni áður en framkvæmdir hefjast.

Ef landfyllingin er *opin*¹ þá er um að ræða varp í hafið samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda. En samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda er varp efna og hluta í hafið óheimilt. Umhverfis- og orkustofnun getur þó, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið:

a) dýpkunarefnum,

b) náttúrulegum, óvirkum efnum, þ.e. föstum jarðefnum sem ekki hafa verið unnin efnafræðilega og samsett eru úr efnum sem ólíklegt er að losni út í hafsvæðið,

¹ *Opin landfylling*: Nýmyndun lands, ekki varin eða er að hluta varin með varnargörðum. Efni liggur á hafsbotni að einhverju leyti óvarið fyrir straumum og flæði sjávar og aðgengilegt lífverum.

c) fiskúrgangi frá fiskverkunarstöðvum í landi, enda standi sérstaklega á.

Umhverfis- og orkustofnun vill vekja athygli á að með umsókn um varp í hafið og áður en framkvæmdir hefjast þurfa stofnuninni að berast upplýsingar samkvæmt viðauka I við *leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis*². Umhverfis- og orkustofnun getur ekki veitt leyfi til varps í hafið vegna fyrirhugaðra framkvæmda nema sýnt verði fram á að efnið falli undir a-eða b-lið 9. gr., þ.e. að um sé að ræða náttúruleg, óvirk efni, og upplýsingar berist samkvæmt viðauka I við *leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis*.

Áhrif á vatnshlot

Í matskyldufyrirspurninni er fjallað um vatnaáætlun og tengsl hennar við framkvæmdina. Jafnframt er fjallað um þau vatnshlot sem framkvæmdin nær til og hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar á þau. Vill Umhverfis- og orkustofnun benda á að öll vatnshlot hafa umhverfismarkmið og þau markmið eru lagalega bindandi. Vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand vatnshlota má ekki rýrna hvorki tímabundið né varanlega, nema að undanþága hafi sérstaklega verið veitt fyrir því. Hægt er að nálgast upplýsingar um vatnshlot á vefnum <https://vatnavefsja.vedur.is/>. Umhverfis- og orkustofnun vill vekja athygli á því að vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand strandsjávarhlotsins Stokkseyri að Þorlákshöfn (nr. 103-1341-C) er óflokkað í vatnavefsja.

Umhverfis- og orkustofnun bendir á að áður en leyfi eru gefin út vegna framkvæmdarinnar þarf áhrifamat fyrir vatnshlot að liggja fyrir. Í áhrifamatinu eru áhrif framkvæmdarinnar á lögbundin umhverfismarkmið framkvæmdarinnar metin. Meta þarf þá vistfræðilega, eðlis- og eðlisefnafræðilegu og vatnsformfræðilegu gæðapætti sem liggja til grundvallar vistfræðilegu og efnafræðilegu ástandi yfirborðsvatnshlota. Í tilfelli grunnvatnshlota þarf að meta áhrif framkvæmdar á magnstöðu vatnshlotsins ásamt efnafræðilegu ástandi þess. Ef að framkvæmd hefur þau áhrif á ástand vatnshlots rýrnar má ekki gefa út leyfi fyrir framkvæmdinni, nema að undanþága hafi verið veitt fyrir slíku. Mikilvægt er að áhrifamat fyrir vatnshlot liggi fyrir snemma í undirbúningsferli framkvæmda. Umhverfis- og orkustofnun hefur gefið út leiðbeiningar um hvernig skuli bera sig að við gerð áhrifamats. Þær leiðbeiningar má nálgast á slóðinni: <http://vatn.is/haf-og-vatn/stjorn-vatnamala/ahrifamat-fyrir-vatnshlot/>.

Umhverfis- og orkustofnun bendir á að ekki er hægt að leggja fullnægjandi mat á áhrif framkvæmdarinnar á vatn fyrr en áhrifamat liggur fyrir.

Loftslag

Umhverfis- og orkustofnun telur jákvætt að lagt sé mat á það í matskyldufyrirspurn hver möguleg áhrif framkvæmdarinnar verði á loftslag með útreikningum á kolefnisspori framkvæmdar. Í forsendum fyrir útreikningum er auk þess vísað í þá lífferilgreiningu sem stuðst var við. Er það niðurstaða að umfang áhrifa eru hverfandi og framkvæmdaraðili metur áhrif á loftslag *óveruleg*.

² [Leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis](#)

Niðurstaða

Umhverfis- og orkustofnun telur að framkvæmdin eins og hún er sett fram í greinargerð sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og sé því ekki háð umhverfismati.

Virðingarfyllst,

Katrín Sóley Bjarnadóttir
sérfræðingur

Kristín Björk Birgisdóttir
sérfræðingur

Skipulagsstofnun
Þórdís Stella Erlingsdóttir
Borgartúni 7b
105 Reykjavík

Hafnarfirði, 30.01.2025
MFRI: 2024-12-0421

Efni: Landfylling við Þorlákshöfn – tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu

Með tölvupósti dags. 11. desember 2024 óskaði Skipulagsstofnun eftir umsögn Hafrannsóknastofnunar um matsskyldu landfyllingar við höfnina í Þorlákshöfn, mál nr. 1497/2024 í Skipulagsgátt.

Fyrirhuguð framkvæmd er skv. málsgögnum liður í breytingum og endurbótum á hafnarsvæðinu í Þorlákshöfn. Gert er ráð fyrir um 1 ha (9.000 m²) landfyllingu sunnan við Suðurvarargarð, en hafnarsvæðið H3 er nú um 12 ha að stærð.

Í erindi Skipulagsstofnunar er sérstaklega óskað eftir því hvort Hafrannsóknastofnun telji að í skipulagslýsingu sé nægilega gerð grein fyrir framkvæmdinni og umhverfisáhrifum hennar og hvort og þá hvaða atriði þurfi að skýra betur að teknu tilliti til viðmiða í 2. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Hafrannsóknastofnun tekur undir það sem fram kemur í matsskyldufyrirspurn um að áhrif á vistgerð svæðisins yrðu veruleg og varanleg. Það svæði sem yrði raskað er þó tengd þegar röskuðu svæði og afmarkað að stærð. Tekur stofnunin ekki afstöðu til þess hvort áhrif á vistgerð kalli á mat á umhverfisáhrifum.

Fyrirhuguð landfylling er innan strandsjávarhlotsins Stokkseyri að Þorlákshöfn (nr. 103-1341-C). Hafrannsóknastofnun telur vert að benda á að ruglings gætir í matsskyldufyrirspurn Ölfuss/Eflu, þar sem tilgreint er að vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand strandsjávarhlotsins sé metið gott. Hið rétta er að sett hafa verið markmið um gott vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand vatnshlotsins. Núverandi vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand vatnshlotsins er óflokkað í Vatnavefsjá Umhverfis- og orkustofnunar og því liggur ástandsflokkun vatnshlotsins ekki fyrir. Einkum vegna stærðar vatnshlotsins er þó er gert ráð fyrir að umhverfismarkmið náist þrátt fyrir álag á vatnshlotið vegna losunar skólps frá þéttbýli, fiskvinnslu og fiskeldi á svæðinu

Í niðurstöðum matsskyldufyrirspurnar um áhrif landfyllingarinnar á vatnshlot, kafla. 3.10.1, kemst matsaðili að þeirri niðurstöðu að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á vatnshlotið í heild, en það er 83,1 km². Hafrannsóknastofnun bendir á að þó að áhrif framkvæmda teljist í flestum tilfellum

óveruleg ef horft er til stærðar strandsjávarvatnshlota sé ekki síður nauðsynlegt að líta til umhverfisáhrifa á nærsvæði framkvæmda.

Þar sem horft er einkum til öldufars á svæðinu vegna nýtingu þess til útivistar má benda á að mannvirki eins og umrædd landfylling breytir formfræðilegum aðstæðum og getur haft áhrif á öldufar á nærsvæði mannvirkisins. Fram kemur í matsskyldurfyrirspurn Eflu/Ölfuss að Vegagerðin hafi lagt mat á öldufar á svæðinu árið 2021 í tengslum við breytingar á Suðurvarargarði og að verkfræðistofan Portum hafi síðan unnið öldufarsgreiningu á grundvelli þeirra gagna. Þær niðurstöður gáfu til kynna að áhrif Suðurvararbryggju á kenniöldu yrðu óveruleg. Benda má á að óljóst má telja hver áhrif fyrirhugaðrar landfyllingar yrðu á öldufar á nærsvæði landfyllingarinnar þar sem reiknilíkan Vegagerðarinnar hefur ekki verið uppfært með hliðsjón af landfyllingunni.

Þar sem um er að ræða varp efnis í sjó bendir stofnunin á það sem fram kemur í lið b í 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda um að Umhverfis – og orkustofnun geti veitt leyfi til varps í hafið á náttúrulegum, óvirkum efnum, þ.e. föstum jarðefnum sem ekki hafa verið unnin efnafræðilega og samsett eru úr efnum sem ólíklegt er að losni út í hafssvæðið. Nauðsynlegt er að tryggja að efni sem nýtt er í landfyllingar sé óvirkt og að það sé ómengað.

Ef horft er til fyrirliggjandi gagna telur Hafrannsóknastofnun tilefni til að meta hvort framkvæmdin skuli undirgangast mat á umhverfisáhrifum en tekur ekki beina afstöðu þar sem horfa þarf til fleiri þátta en heyra undir verksvið stofnunarinnar.

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



Hrönn Egilsdóttir

Sviðstjóri Umhverfissviðs

Umsögn Brimbrettafélags Íslands vegna matskyldufyrirspurnar Sveitafélagsins Ölfus „Landfylling við Þorlákshöfn“

30.01.25

Brimbrettafélag Íslands gerir alvarlegar athugasemdir við matskyldufyrirspurnina fyrir landfyllinguna við Þorlákshöfn vegna óafturkræfra áhrifa á umhverfið.

Fyrirhuguð framkvæmd við Suðurvarargarð mun hafa óafturkræf áhrif á brimbrettaiðkun í Þorlákshöfn. Þorlákshafnaraldan (hér eftir „Aðalbrotið“) er besta og áræðanlegasta brimbrettaalda landsins, en hún hefur verið notuð til brimbrettaiðkunar síðastliðin 25 árin. Aldan er vinsæl bæði meðal Íslendinga og ferðamanna sem koma hvaðanæva að úr heiminum til að stunda brimbrettaiðkun á svæðinu. Jafnframt gegnir Aðalbrotið sérstöku og mikilvægu hlutverki hvað varðar nýliðun í brimbrettaíþróttinni hér á landi, meðal annars vegna þess hve vel staðsett aldan er, aðkoma góð, öryggi mikið og aðstæður stöðugar. Staðsetning Aðalbrotsins eru sömuleiðis miðpunktur brimbrettarmenningar Íslands og samkomustaður iðkenda á Íslandi.

Aðalbrotið er staðsett á mikilvægu útivistarsvæði sem hefur mjög mikið samfélagslegt gildi. Ekkert sambærilegt svæði er á landinu og myndi eyðilegging öldunnar vera óafturkræf og óbætanlegt tjón fyrir íþróttina á Íslandi. Öldugangur á hverjum stað er þannig einstakur af náttúrunnar hendi og verður ekki endurskapaður. Verði hin fyrirhugaða framkvæmd að veruleika mun hún hafa áhrif á fjölmarga umhverfisþætti, svo sem heilbrigði manna, útivistarsvæði, vatnsformlegar breytingar, náttúruminjasvæði og menningarsvæði til framtíðar.

Breytingar á höfninni - Ein og sama framkvæmdin

Í afgreiðslubréfi Skipulagstofnunar frá 25.okt 2024 varðandi “Breyting á aðalskipulagi Sveitarfélagsins Ölfuss vegna landfyllingar á hafnarsvæðinu í Þorlákshöfn” stendur m.a.:

„Í tilkynningu til stofnunarinnar til ákvörðunar um matsskyldu þarf því að gera grein fyrir öllum framkvæmdum sem áformaðar eru á svæðinu, ekki aðeins framkvæmdum við landfyllingu sem þessi aðalskipulagsbreyting snýr að, heldur einnig framkvæmdum sem þegar eru hafnar innan hafnargarðs og sem þurfa að eiga sér stoð í skipulagi.“

Þar sem það hafa verið gerðar aðrar breytingar á höfninni en landfyllingunni, þ.m.t. lenging og snúningur Suðurvarargarðs, við ákvörðun um matsskyldu þarf einnig að horfa til þeirra framkvæmda. Annars væri mögulegt að komast hjá umhverfismati með því að gera margar litlar breytingar á framkvæmd, sem hver um sig hefur e.t.v. ekki mikil áhrif, en samanlögð áhrif breytinga væru umtalsverð. Matsskyldufyrirspurnin sem er núna í kynningu fjallar aðeins um landfyllinguna og hún er því ófullnægjandi.

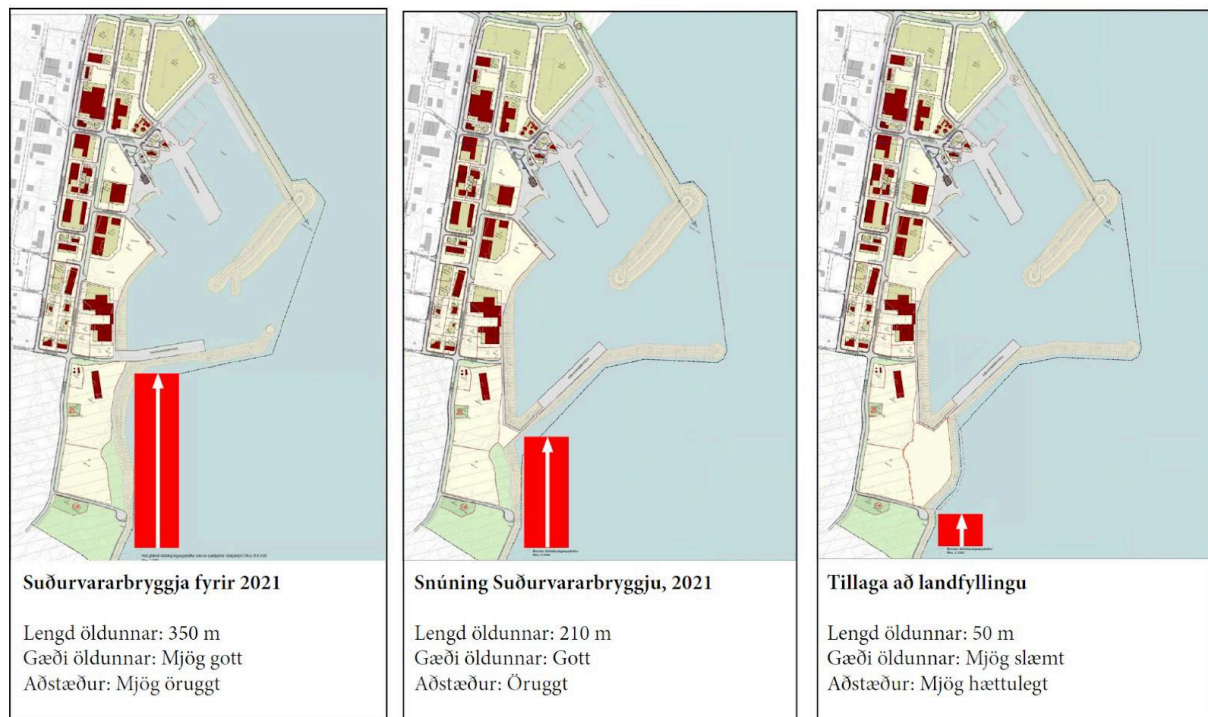
Árið 2020 komust BBFÍ og sveitarfélagið Ölfus að munnlegu samkomulagi um að breyta legu Suðurvarargarðs á útivistarsvæðið sem brimað er á í Þorlákshöfn. Þetta varð til þess að BBFÍ nýtti ekki andmælarétt sinn við stækkun hafnarinnar. Enda hefur BBFÍ sýnt þörfum sveitafélagsins fullkominn skilning að stækka höfnina. Sveitarfélagið fullyrði að ekki yrði stækkað frekar til suðurs í átt að útivistarsvæðinu og sýndu teikningar fram á að horft væri til norðurs í öllum framtíðar stækkunaráformum.

Að þessu sögðu kom ekki krafa fram af hálfu BBFÍ um mat á umhverfisáhrifum. En nú á að horfa til upphaflegra áætlanna um stækkun hafnarinnar. Sveitarfélagið hefur því gengið á bak orða sinna við BBFÍ og gerir því félagið þá eðlilegu kröfu um að framkvæmd við landfyllingu við Suðurvarargarð verði litin hér eftir sem hluti af stærri framkvæmd og tekin með inn í heildarskipulag framkvæmda, en ekki sem „smávægileg“ viðbót. En viðbætur sem þessar eru þekktar í tilfellum þar sem koma á hagsmunum í gegn án þess að leggja fram allar upplýsingar í upphafi framkvæmda. Samkvæmt meginreglu umhverfisréttar er framkvæmdaraðila óheimilt að vinna framkvæmd í minni áföngum þannig að hver hluti hennar sé svo umfangslítill að ekki sé skylt að láta þá sæta mati á umhverfisáhrifum (svokallað „salami slicing“). *Samkvæmt fastmótaðri framkvæmd Evrópudómstólsins standast slík vinnubrögð ekki löggjöf um umhverfismat framkvæmda, sjá t.d. dóm í máli nr. C-142/07 (mrg. 44). Þá verður samkvæmt viðmiðum í 2. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana að meta samlegðaráhrif í samhengi við aðrar framkvæmdir.* Frekari gögn koma fram hér að neðan sem styðja þá fullyrðingu að hér er um einu og sömu framkvæmdina að ræða.

Árið 2021 var ráðist í breytingarnar á höfninni í samræmi við munnlega samkomulag við BBFÍ sem var nefnt hér að ofan en þá var Suðurvararbryggja snúið um 35° og Suðurvarargarður lengdur um 200 metra til austurs. Framkvæmdin hafði í för með sér verulega neikvæð áhrif á brimbrettaölduna, m.a.:

- Aðalbrotið hefur styst um rúmlega 140 metra sem hefur neikvæð áhrif á útivistarsvæðið. S.b. að stytta skíðabrekku. Sem samsvarar um 30% af heildar lengd öldunnar fyrir framkvæmdir.
- Aðalbrotið er hættuleg iðkendum þegar að ölduhæð er komin yfir 2.8m úr suðurátt (180°). Þetta hefur fækkað þeim dögum sem hægt hefur verið að stunda íþróttina.
- Iðkendur eru sammála um að Aðalbrotið hafi alltaf verið best á flóði en í dag geta öldurnar verið hættulegar nálægt Suðurvarargarði.

Landfyllingin mun gera það að verkum að ekki verður hægt að stunda íþróttina lengur eins og að ógna öryggi iðkenda umtalsvert þ.e.a.s. ef það verður einhver alda verður eftir til þess að brima á eftir að landfyllingu verði komið fyrir.



Mynd 1. Yfirlit framkvæmda og áhrif þeirra á brimbrettaölduna

Enn og aftur sýnir þetta að fyrirhuguð landfylling er ekki sér framkvæmd, heldur skipulögð viðbót við hafnarframkvæmdina og snúning Suðurvarargarðs og ber því að líta á sem eina heild. Í matsskyldufyrirspurninni kemur fram í lið 1.2 „Framkvæmdaraðili er sveitarfélagið Ölfus og fyrirhuguð framkvæmd er hluti af breytingum og endurbótum sem hafa átt sér stað á hafnarsvæði Þorlákshafnar“.

Valkostagreining

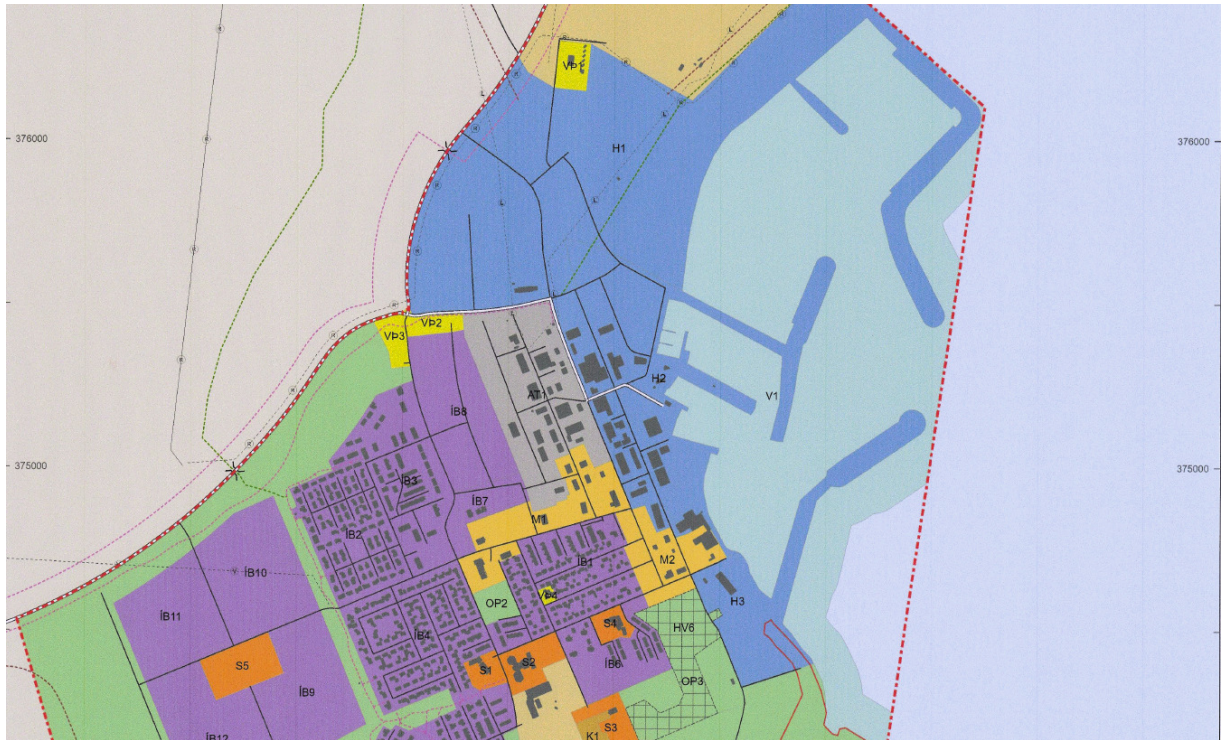
Í matskyldufyrirspurninni stendur:

„... ef hafnarsvæði yrði frekar stækkað til norðurs heldur en suðurs væri gengið á hagsmuni annars íþróttafélags sem hefur fleiri iðkendar og langa sögu í bæjarfélaginu. Átt er við fjöruna norðan við höfnina sem kallast Skötubót og er mjög vinsæl til brimbrettaiðkunar, bæði fyrir byrjendur og lengra komna.“

Að mati BBFÍ er ljóst að framangreint uppfyllir ekki gildandi lagakröfur hvað varðar mat á mismunandi valkostum sem koma til greina. Hvaða íþróttafélag er verið að vísa í? Núverandi aðalskipulag Ölfuss 2020-2036 gerir ráð fyrir að hafnarsvæðið verði stækkað til norðurs. Auk þess hafa ekki verið færð rök fyrir því af hverju ekki má stækka núverandi hafnarsvæði innan hafnarinnar.

Hér er um að ræða verulegan annmarka á tillögunni, enda er mat á raunhæfum valkostum lykilþáttur í umhverfismati áætlana. Samkvæmt framangreindu hljóta að vera forsendur fyrir því

að kanna aðra möguleika til að stækka höfnina en þann sem lagður er til með fyrirbyggjandi breytingartillögu. Svo að slíkt mat geti farið fram er nauðsynlegt að framkvæma rannsóknir á áhrifum framkvæmda á öldufar.



Mynd 2. Aðalskipulag Ölfuss 2020-2036 sýnir stækkun hafnarinnar til norðurs.

Minnisblað Verkfræðistofunar Portum

27. Júní 2024 s.l. ákvað bæjarstjórn Ölfusar að breyta aðalskipulagi Þorlákshafnar til þess að hægt væri að koma landfyllingu sunnan við Suðurvarabryggju í gegnum aðalskipulag. Í fundargerð (fundur 333) kemur fram að bæjarstjórn hefur farið gaumgæfilega yfir gögn frá bæði Verkfræðistofu Portum og danska verkfræðifyrirtækinu DHI group (eldri gögn). Bæjarstjórn komst að þeirri niðurstöðu að Minnisblað Portum (hér eftir „Minnisblað“) byggi á greinabetri gögnum en skýrsla dönsku verkfræðistofunnar DHI (hér eftir „DHI“). Í fundargerðinni kemur m.a fram:

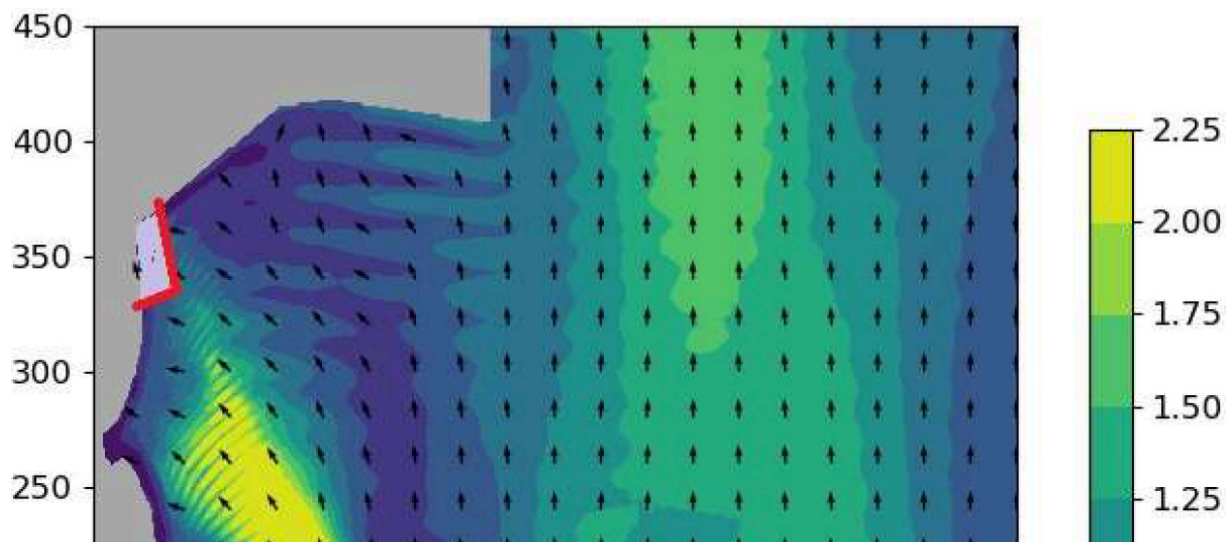
„Eftir skoðun minnisblaðanna tveggja er það mat sveitarfélagsins að minnisblað Portum byggi á greinabetri gögnum en minnisblað dönsku verkfræðistofunnar DHI (eldri gögn).“

Því skal komið á framfæri að eldri skýrsla DHI benti á að frekari rannsókna væri þörf til þess að hægt væri að meta áhrifin.

Nýlega birtist í skipulagsgátt uppfært Minnisblað Verkfræðistofu Portum eftir að Skipulagsstofnun krafði verkfræðistofuna Portum um að uppfæra Minnisblaðið og deila útreikningum og myndum sökum ófullnægjandi rökstuðnings í fyrra Minnisblaði. Eftir að uppfært Minnisblað varð aðgengilegt fékk stjórn BBFÍ verkfræðistofuna DHI group til að yfirfara uppfærða Minnisblað Portum, einnig fundaði stjórn BBFÍ með Vegagerðinni þar sem útreikningar Portum voru fengnir. Við nánari skoðun kom eftirfarandi í ljós:

1. Verkfræðistofan Portum „teiknaði“ landfyllinguna inn á myndir Vegagerðarinnar

Minnisblað Portum birtir myndir því til sönnunar að áhrifin frá landfyllingunni á ölduna séu engin og staðhæfir að svo sé. (sjá mynd 3). DHI hefur bent á að í öldufarslíkani Portum virðist eins og landfyllingin hafi verið sett inn á myndina eftir á og öldufarslíkanið þ.a.l. ekki tekið tillit hennar eða frákasts frá henni („reflective waves“).



Mynd 3. Teiknuð mynd af landfyllingu á öldufarslíkani Vegagerðarinnar frá minnisblaði Portums.

Landfyllingin er ekki tekin með í útreikninga Vegagerðarinnar þar sem þeir voru útbúnir áður en umrædd landfyllingin kom til tals. Verkfræðistofan Portum „teiknaði“ því landfyllinguna inn á myndir Vegagerðarinnar með myndvinnsluforriti. Því er ómögulegt að áætla með vissu að landfyllingin mun ekki hafa áhrif á brimbrettaölduna Aðalbrotið. Að auki fékk stjórn BBFÍ eftirfarandi staðfestingu frá Vegagerðinni:

„Í fyrra bað Ölfus um rannsókn á áhrifum landfyllingarinnar á brimbrettaiðkun. Okkar mat var þá, og er enn, að til þess þurfi að leita til annarra aðila en Vegagerðarinnar sem hafa þessa sérþekkingu, en getum afhent öll gögn sem við ættum til slíkrar vinnu“ (heimild - póstur frá vegagerðinni 14.01.25).

Vegagerðin staðfestir að svo sé og ritar í umsögn (05.11.24) við deiluskipulagsbreytingu fyrir Hafnarsvæði H3 að stofnunin: „telji að enn hafi ekki verið gerð grein fyrir áhrifum landfyllingarinnar á öldu, sjólag og áhrif aðstæður til brimbrettaiðkunar á fullnægjandi hátt. Þar sem um óafturkræf áhrif er að ræða er mikilvægt að óvissu sé eytt um áhrif framkvæmdanna á öldu og sjólag“. – sjá viðhengi.

2. Verkfræðistofan Portum áætlað að brimbrettaiðkendur brimi Aðalbrotið á öðrum stað en þeir í raun gera.

Í Minnisblaðinu ritar Portum að Aðalbrotið sem um ræðir, brotni „um 500 metrum frá landfyllingu“ við staðarheitið „Kúlu“. Þetta er alrangt og í besta falli tilbúningur. Aðalbrotið brotnar mun nær landi en ritað er í Minnisblaði Portum (sjá mynd 4). Tólkun Minnisblaðsins virðist byggja alfarið á loftmyndum og dýptarmælingum, en ekki raunverulegum aðstæðum eða útreikningum.



Mynd 4. Staðsetning Kúlu er í langt frá brimbrettasvæðinu

Minnisblað Portum getur því ekki dregið þá faglegu ályktun út frá útreikningnum að fyrirhuguð landfylling muni ekki hafa áhrif á Aðalbrotið. Minnisblað Portum er því ekkert annað en tilbúningur á kostnað sveitarfélagsins. Þá er einnig mikilvægt að benda á að öldufarslíkanið sem Vegagerðin gerði var einungis hugsað til að meta öldugang innan hafnar við stækkunina, en ekki utan hafnar við Aðalbrotið. Því má fullyrða að Portum er á mjög hállum ís þegar kemur að fullyrðingum um öldufar utan hafnarinnar á grundvelli öldufarslíkans Vegagerðarinnar sem skv Vegagerðinni var aðeins hugsað til að huga að öldufari innan hafnarinnar en ekki utan hennar.

Brimbrettafélagið bendir á að vinnubrögð Portum eru með öllu óásættanleg í ljósi þess að um er að ræða óafturkræf áhrif á bestu brimbrettaöldu Íslands. Umrædd landfylling mun að öllum líkindum útrýma brimbrettaíþróttinni hér á landi. Afstaða sveitarfélagsins getur ekki verið einkamál sveitarfélagsins þar sem hún hefur áhrif á hundruð iðkenda brimbretta samfélagsins á Íslandi.

Athugasemd Vegagerðarinnar vegna breytingu á aðalskipulagi

BBFÍ vill koma á framfæri að athugasemd Vegagerðarinnar hefur ekki verið svarað með skýrslu Portum eða matskyldufyrirspurn þessari.

Áhrif á öldu - Athugasemdir Vegagerðarinnar:

Úr umsögn 30.04.2024: Umsögn vegna breytinga á aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfus, Hafnarsvæði H3 – landfylling í Þorlákshöfn.

Á bls. 15 í framlagðri tillögu að aðalskipulagbreytingu stendur:

„Áhrif á útivist og íþróttaiðkun eru óveruleg. Fjaran þar sem landfylling kemur til með að vera, er grýtt og erfið yfirferðar og því ekki nýtt af brimbrettaköppum.

Sunnan við útsýnispall hafa brimbretta iðkendur nýtt sér svæðið en ólíklegt er að landfylling komi til með að hafa áhrif á öldugang með þeim hætti að ekki verði hægt að stunda íþróttina áfram.“ Enn fremur kemur fram á bls. 16: . „Ólíklegt er að ekki verði hægt að stunda brimbrettaiðkun áfram með þeim hætti sem nú er gert, en þar er aðeins um hagsmuni fárra einstaklinga að ræða samanborið við hagsmuni sveitarfélagsins og íbúum þess.“

Ekki er gerð grein fyrir áhrifum landfyllingarinnar á ofangreinda starfsemi, né vísað til rannsókna sem styðja ofangreindra fullyrðingar. Þar sem um óafturkræf áhrif er að ræða er mikilvægt að óvissu sé eytt um áhrif framkvæmdanna á öldu og sjólag.

Í gögnum um málið kemur fram skýrsla ráðgjafafyrirtækisins DHI group. Þar sem fram kemur að áhrif framkvæmdanna á öldu á svæðinu og mælt með að skoðaðar verði aðrar útfærslur á landfyllingu. Höfundar skýrslunnar telja að hönnun landfyllingarinnar ætti að byggja á ítarlegu mati á áhrifum landfyllingar með því að nota tvívítt öldu- og straumlíkan sem byggir á dýptarmælingum af grunnsævi, og dæmigerðum öldu- og straumaaðstæðum við brimbrettaiðkun til að styðja við greiningu á áhrifum, mótvægisáðgerðum og valkostum.

Vegagerðin tekur undir sjónarmið sem þar koma fram og telur að frekari rannsókna sé þörf. Æskilegt er að aðrar útfærslur séu kynntar sem hluti af umhverfismati tillagna að aðalskipulagsbreytingu og umhverfisáhrif þessara kosta.

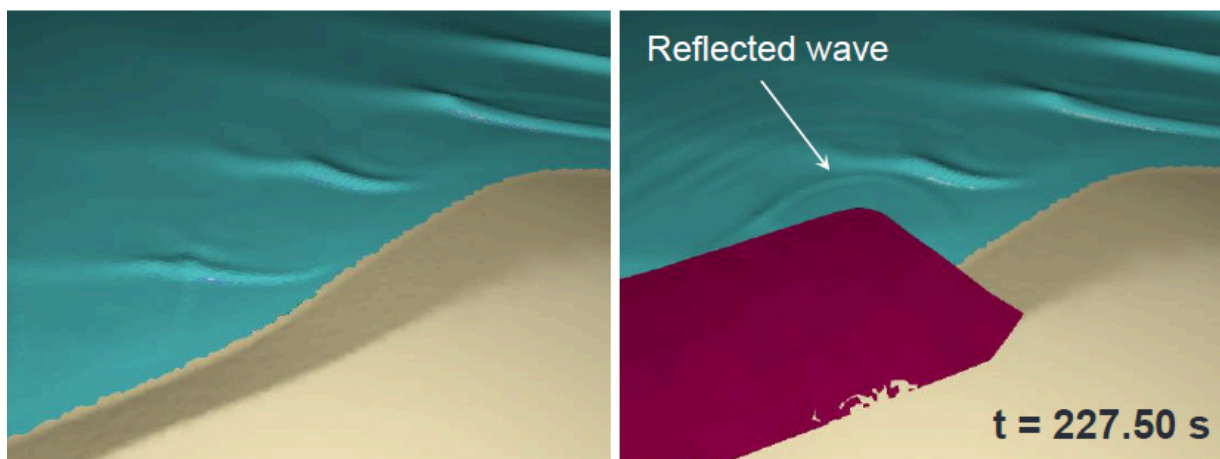
Þangað til Brimbrettafélag Íslands, Skipulagsstofnun og Vegagerðinni hafa verið afhentir þeir nauðsynlegir útreikningar til þess að bakreikna niðurstöður minnisblaðs Portum. Þá mun minnisblað Portum vera í besta falli vera tilbúningur.

Öldufarsútreikningar DHI-group

Þegar minnisblað Portum var uppfært (eftir að athugasemdar ferli lauk) fékk BBFÍ dönsku verkfræðistofuna DHI-group, til þess að rýna minnisblaðið. Við það rýni komu ýmsir annmarkar í ljós eins hefur verið komið áður hér að ofan í kafla Minnisblað Verkfræðistofunar Portum (bls 4) og ákvað BBFÍ því að kosta DHI til þess að vinna ítarlegri rannsókn á öldufari. Sérstaklega í ljósi þess að sveitarfélagið Ölfus tók ekki mark á fyrri skýrslu DHI.

Ný skýrsla DHI dagsett: 08.01.25 er byggð á reiknilíkönunum Vegagerðarinnar sem hægt er að bakreikna. Settar voru fram 3 algengar forsendur úr helstu öldustefnum og með líklegar ölduhæðir. Skýrslan staðfestir þær staðreyndarvillur sem komið hafa fram í minnisblaði Portum og þ.a.l. umhverfismatsskýrslu Verkfræðistofunar Eflu (hér eftir „Efla“). Eins og bent hefur verið á hér að ofan.

Helstu niðurstöður DHI group eru að öldur munu endurkastast (reflecting waves) frá landfyllingunni yfir á Aðalbrotið og hafa neikvæð áhrif, allt frá því að valda smávægilegum neikvæðum áhrifum yfir í að ekki verði hægt að brima ölduna. Þessi áhrif eru talin draga úr brimgæðum og því mun aldan styttest um 70 metra til 110 metra.



Mynd 5. Mynd úr skýrslu DHI sem sýnir endurkast frá landfyllingu yfir á brimbrettasvæðið.

Úr skýrslu DHI segir meðal annars:

“Results of this analysis show that the proposed land reclamation itself overlaps with the area in which surfing has been recorded to occur. The physical blockage of the land reclamation itself is expected to reduce surf rides with up to 60 meters not including the additional safety buffer that would have to be kept for surfers to prevent collisions with the land reclamation structures.”

Umhverfispáttur útivist

Í matskyldufyrirspurninni er birt loftmynd (Mynd 7) af brimbrettasvæðinu og undir henni stendur: „Brimbrettasvæði í sjónum við fyrirhugaða landfyllingu. Fyrirhuguð landfylling er merkt með gráum fláka og brimbrettasvæði er merkt með bláum fláka. Tekið skal fram að kortið sýnir ekki nákvæma afmörkun brimbrettasvæðis heldur gróflega staðsetningu.“

Vakin er athygli að brimbrettasvæðið sem sýnt er í bláum fláka er rangt og byggir ekki á raunverulegum staðreyndum. BBFÍ hefur merkt í rauðum lit inn á loftmyndina, (sjá hér að neðan, mynd 6) nákvæmt brimbimbrettasvæði sem byggir á GPS mælingum sem fengnar eru frá snjallúrum brimbrettaiðkenda.



Mynd 6. Loftmynd af brimbrettasvæðinu.

Brimbrettasvæðið í bláum fláka í matsskyldufyrirspurninni er teiknuð um 6 sinnum stærra en það er í raun. BBFÍ spyr hvort tilgangurinn með aðgerðinni er að láta brimbrettasvæðið líta stærra út en það gerir í raun og því ætti landfyllingin að hafa minni áhrif á ölduna en hún gerir í raun. Því í niðurstöðunum stendur:

„Landfyllingin kemur til með að skerða það svæði sem brimbrettakappar nýta sér til íþróttaiðkunar að hluta til, sjá mynd 7.“

Einnig kemur eftirfarandi fram:

„Hins vegar er landfyllingin staðsett alfarið á fjörusvæðinu (sjá staðsetningu landfyllingar á mynd 2) og kemur því ekki til með að skerða brimbrettasvæðið í stórstreymisfjöru.“

Að mati BBFÍ er framangreind fullyrðing röng og að engu hafandi. Stórstreymisfjara er 24 sinnum ári en sjávarföll á hverju ári eru 730 fjörur og 730 flóð. Landfyllingin hefur mest áhrif á Aðalbrotið á flóði, en eins og áður hefur komið fram myndast kjöraðstæður til brimbrettaiðkunnar á flóði. Þó að landfyllingin er staðsett á fjörusvæðinu má ekki gleyma að aldan brotnar á því í flóði. Að höfundar nýta sér stórstreymisgögn er villandi framsetning á upplýsingum.



Mynd 7. Loftmynd af fjörunni

Í niðurstöðu umhverfispáttarins stendur:

“Þegar hafa verið tekin skref til að sporna gegn neikvæðum áhrifum á útivist. Við mótun aðalskipulagsbreytingar var landhluti garðs gerður eins hornréttur og hægt er til að minnka líkur á að endurkast fari á móti öldu.”

BBFÍ vekur athygli á að áhrif landfyllingar á öldugangi og brimbrettasvæðinu hefur ekki verið rannsökuð eins og hefur komið fram í umsögnum Vegagerðarinnar og verkfræðistofu DHI. Hér er verið að blekkja niðurstöðu umhverfispáttarins með því að vísa í Minnisblaði Portum, en Minnisblaðið byggir ekki á neinum rannsóknum eða veitir engan rökstuðning fyrir að minnka á að endurkast fari á móti öldu með því að landhluti garðs verður gerður hornréttur.

Vegna þess að um óafturkræf áhrif á einstakt náttúru- og útivistarsvæði er að ræða metur BBFÍ áhrif framkvæmdarinnar á umhverfispáttunum **verulega neikvæð**.

Slysaðetta

Staðreyndin er sú að brimbrettaaldan í Þorlákshöfn er að mestu hluta í fjörusvæðinu og því geta skapast hættulegar aðstæður ef landfyllingin kemur á umræddan stað. Fyrirhuguð landfylling fer yfir Brimbrettasvæðið og skapar bakfallsöldur. Alvarlegast er síðan að ógjörningur verður að komast upp úr sjónum verði landfyllingin að veruleika og ef hægt verður að brima Aðalbrotið. Skapar landfylling á þessum stað stórhættu þegar kraftmiklar öldur skella á landfyllinguna. Kantur landfyllinga er gerður úr stóru og grófu grjóti. Grjótið verður sleipt þegar sjávarþörungur þekja það. Það er því aðeins tímaspursmál hvenær stórslys kemur upp. En þess má geta að enginn alvarleg slys hafa orðið á fólki í 25 ára sögu Aðalbrotsins. Erlendir ferðamenn sem koma til Íslands á eigin vegum til að brima Aðalbrotið munu ekki vita um þessa verulegu breytingu á svæðinu. Þeir munu því fara í sjóinn en ekki komst upp úr aftur. Eins og staðan er nú deyrja öldurnar út á flata neðan við grjótgarð, því er þar auðvelt að komast upp úr sjónum. Berji öldurnar á bröttum grjótgarði landfyllingar verður þetta svæði því miður slysagildra. Fyrirhuguð framkvæmd ógnar lífi fólks.

Umfang hafnarinnar

Í Framkvæmdar og hafnarnefnd Ölfus 13.09.23 kemur fram: “Sent uppfært 30.8. Samkvæmt borskýrslum til 22.8. 2023 er búið að **sprengrja um 374 þús. m³** af fastri klöpp án undirborunar. Skv. skýrslu eru komnir 740 steinar í fl. I (áætlað 940) og um 2543 í flokk II (áætlað um 4400, líklega oftalið) til 11.8. Búið er að mala um 51 þús. rúmmetra fyrir Landeldi. Í lok júní var búið að **keyra út í garð um 273 þús. m³** skv. reikningum og á lager um 85 þús.”

Þetta er samanlagt magn upp á 647 þús. m³ + 85 þús rúmmetrar á lager. Samtals raskað um 732 þús. m³ í september 2023. Ljóst er að þetta magn hefur aukist enn frekar frá þeim tíma til dagsins í dag.



Mat á umhverfisáhrifum

Umhverfisstofnun bendir á að tillagan fellur mögulega undir lið 2.01 í 1. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, en þar segir að efnistaka og/eða haugsetning á landi eða úr hafsbótmi þar sem áætlað er að raska 50.000 m² svæði eða stærra eða efnismagn er 150.000 m³ eða meira falla undir A flokk framkvæmda sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Umhverfisstofnun bendir framkvæmdaaðila á að hafa samband við Skipulagsstofnun til að fá úr því skorið hvort tillagan falli undir ofangreindan lið.

Mynd 8. Skjaskot tekið úr athugasemd frá Umhverfisstofnun á fyrri stigum skipulags vegna stækkunar hafnarinnar.

Ekki er ljóst hvaða lög voru í gildi þegar stækkun hafnarinnar var afgreidd hjá skipulagsstofnun. Þar sem lögum um rúmmetra fjölda var breytt á framkvæmdartíma.

Í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 lið. 10.09 kemur fram að: „viðskiptahafnir, skipgenggar vatnaleiðir og innhafnir og viðlegubryggjur til lestunar og löndunar utan hafna /aðra en ferjulægi) fyrir skip stærri en 1.350 tonn“ séu framkvæmdir sem eru háðar umhverfismati, ásamt öllum breytingum og viðbótum á slíkum framkvæmdum skv. Lið 13.02. **“Þar sem Þorlákshöfn er að meginstofni fiskihöfn, á ofangreint ekki við.”**

1.2 Umhverfismatskýrsla

Í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021 lið. 10.09 kemur fram að að „viðskiptahafnir, skipgenggar vatnaleiðir og innhafnir og viðlegubryggjur til lestunar og löndunar utan hafna (aðra en ferjulægi) fyrir skip stærri en 1.350 tonn“ séu framkvæmdir sem eru háðar umhverfismati, ásamt öllum breytingum og viðbótum á slíkum framkvæmdum skv. lið 13.02. Þar sem Þorlákshöfn er að meginstofni fiskihöfn, á ofangreint ekki við. Þá er kveðið á í lið 10.10 að „hafnir, vatnaleiðir og viðlegubryggjur, utan þess sem tilgreint er í tölu. 10.09 þar sem framkvæmdarsvæði er a.m.k 1 ha“ og í lið 10.18 „landfyllingar þar sem ætluð uppfylling er 5 ha eða stærri“ séu tilkynningarskyldar til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um hvort hún skuli háð umhverfismati. Umrædd framkvæmd er undir 1 ha að stærð. Framkvæmdin er því ekki háð umhverfismati né er hún tilkynningarskyld til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um hvort hún skuli háð umhverfismati.

Mynd 9. Skjáskot tekið úr Umhverfismatsskýrslu við stækkun hafnarinnar í þágildandi aðalskipulagi.

Það er óásættanlegt að höfnum sé breytt úr fiskihöfnum í stórskipahafnir að undanskildu umhverfismati.

Í umsögn Umhverfisstofnunar (UST) 24.04.2024 stendur skýrt að:

1. Framkvæmdin er leyfisskyld framkvæmd (nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda)
2. Það þurfi að framkvæma mat á vatnshloti fyrir framkvæmdirnar skv. nýrri vatnshlotaáætlun (nr. 36/2011 um stjórn vatnamála)
3. Sum efni í höfnum geta verið menguð af þungmálmum, þrávirkum lífrænum efnum eða öðrum mengandi efnum sem geta haft neikvæð áhrif m.a. á lífríki. Mengaður jarðvegur sem grafinn er upp eða færður af upprunastað skal hljóta viðeigandi meðhöndlun skv. 9. gr. laga um meðhöndlun úrgangs (nr. 803/2023) og reglugerða (nr 1400/2020 Reglugerð um mengaðan jarðveg).

Það er álit BBFÍ að ef UST metur það sem svo að þarna sé hætt á mengun þá er líka hætt á að þeir sem stunda útivist í sjó verði útsettir fyrir þessari mengun.

Samantekt:

- Umrædd matskyldufyrirspurn unnin af Eflu er að hluta til byggð á röngum upplýsingum.
- Minnisblað Portum sem málið hefur verið byggt á er háð verulegum annmörkum og í besta falli tilbúningur.
- Landfyllingin er hluti af stækkun hafnarinnar, að búta niður framkvæmdir til þess að koma sérhagsmunum á framfæri, er í ósamræmi við markmið laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og meginreglur umhverfisréttar. Við ákvörðun um matsskyldu verður að mati BBFÍ að meta fyrirhugaða framkvæmd í samhengi við og með tilliti til fyrri framkvæmda við stækkun hafnarinnar.
- Skýrsla DHI (08.01.25) sýnir fram á veruleg áhrif á útivistarsvæðið, sérstaklega með tilliti til öldufars og öryggis.
- Svæðið sem fyrirhuguð landfylling verður á er á náttúruminjaskrá.
- Svæðið sem fyrirhuguð landfylling verður á er skilgreint sem útivistarsvæði.
- Að mati BBFÍ þarf að meta hvort að umfang stækkun hafnarinnar sé komin umfram þá rúmmetratölu sem kallar á mat á umhverfisáhrifum, sbr. liðir 2.01 og 13.01 í viðauka 1 með lögum nr. 111/2021. Þar sem upphafleg framkvæmd fór fram í gildistíð laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum þyrfti einnig að meta hvort að líta skuli til viðmiða þeirra laga í þessu samhengi, sbr. liðir 2.01 og 13.01 í þeim lögum.
- Landfyllingin varðar við varp í opið haf og þ.a.l. umhverfismatsskyld framkvæmd.
- Stækkun hafnarinnar úr fiskihöfn í stórskipahöfn er háð umhverfismati.
- Vegna þess að um óafturkræft og óbætanleg áhrif á einstakt náttúru- og útivistarsvæði er að ræða eru áhrif framkvæmdarinnar á umhverfispáttunum metin **verulega neikvæð**.

Enn og aftur kallar Brimbrettafélagið eftir umhverfismati tafarlaust og samhliða því að úttekt sé gerð á stærð og umfangi áður orðna framkvæmda, en félagið telur sveitarfélagið hafa nú þegar farið fram úr þeim framkvæmdum sem greint er frá.

Undirritað:

Reykjavík

Dags: 30.01.25

F.h. Brimbrettafélag Íslands

Stjórn BBFÍ

Fylgigögn:

- Bréf Simon Brand Mortenssen (DHI) vegna skýrslu Portum. DHI, 13.10.24
- “Impacts of land reclamation on surfing amenity at Þorlákshöfn” DHI, 08.01.25
- Umsögn vegna breytinga á aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfus, Vegagerðin, 30.04.24
- Umsögn vegna breyting á deiliskipulagi hafnarsvæðis. Umhverfisstofnun, 07.09.23
- Umsögn vegna breyting á aðalskipulagi hafnarsvæðis. Umhverfisstofnun, 24.04.24

DHI Seaport Pty Ltd

G01, 25 Elkhorn Avenue
4217 Surfers Paradise
Australia

T 61 7 5564 0916
F 61 7 5564 0946

sbm@dhigroup.com
www.dhigroup.com

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

Att: Skipulagstofnun (The Icelandic Planning Authority)

Sigríður Björk Jónsdóttir: Sigridur.Bjork.Jonsdottir@skipulag.is

Guðrún Lára Sveinsdóttir: Gudrun.Sveinsdottir@skipulag.is

Ottó Björgvin Óskarsson: Otto.Bjorgvin.Oskarsson@skipulag.is

Jakob Gunnarsson: Jakob.Gunnarsson@skipulag.is

Olafur Arnason: Olafur.Arnason@skipulag.is

In cc

Sigurdur Gretarsson: sagverk@outlook.com

Ref:

Init:

SBM

Date:

13th October 2024

Esteemed representatives of the Icelandic Planning Authority

My name is Simon Mortensen, and I am a principal coastal engineer working for DHI with 17 years' experience in carrying out detailed investigations of port optimization and surfing impact assessments using numerical wave models. In 2008 I carried out a 1-week intensive training course for the Icelandic Maritime Authority (IMA) in the use of the MIKE21 SW and MIKE21 BW models.

My employer DHI is the developer and distributor of the MIKE21 Software package used worldwide for a range of coastal engineering purposes including port design studies. For the past 3 years I have held the role of Vice President for DHIs Ports and Terminals business leading a team of 50 engineers carrying out advisory and digital services optimizing port operations and design worldwide. I have led multiple surfing amenity impact assessments worldwide since 2011. Most recently this year where my team assessed the potential impact to surfing in Lyall Bay, New Zealand due to a proposed seawall upgrade.

I have on several occasions been contacted by the President of the Icelandic Surf Association, Steinarr Lar, who has expressed his concern about the potential negative impact to surfing amenity at the high-quality surf break *Porklakshofn* caused by a proposed nearby land reclamation and port expansion for *Porlakshafner*.

Last week I was provided with a copy of the brief technical report *Rannsókn á brimbrettaöldu við Kúlu* from October 2023 prepared to my understanding by Sigurdur Gretarsson. In his report he presents wave scenario simulations produced by the numerical wave model MIKE21 Boussinesq Waves (BW) used to investigate the impact of a proposed port expansion and land reclamation on the nearby surf break. In addition, I was provided with a collection measured geospatial trajectories of historical surf rides collected by local surfers using GPS watches. I was also provided a rectified image where the surf trajectories have been overlayed on top of the wave model results, which I have attached to this letter for easy reference.

Sigurdur's report presents a brief overview of what appears to be the model results of a 2D numerical wave simulation of the new proposed port layout using one boundary wave condition with a significant wave height of 1 m, spectral peak wave period of 14 seconds and mean direction of 135 degrees Southeast. The proposed land fill has been marked with a red outline. The report contains 2D maps of significant wave heights and one set of instantaneous 2D surface elevation plots. The report contains no details about how the model was configured or calibrated.

Sigurdur's report concludes that impacts of the port expansion and landfill will have negligible impacts to surfing amenity at *Porklakshofn*.

From the material provided to DHI, I find it a matter of due diligence to raise several concerns that the work carried out by Sigurdur does not in my view provide adequate evidence to draw such conclusion.

From my inspection of the wave model plots, it looks like the landfill has not been included in the wave simulation, but only superimposed for illustrative purposes. If that is correct, then the potential impact of the landfill has not been captured.

From the figures below it is observed that some of the recorded surf rides overlaps the proposed landfill. So even without assistance from non-linear wave modelling, it is straight forward to conclude that surf rides will be shorter after its construction and the landfill will impose a potential safety hazard.

If the landfill has been included in the modelling, I am puzzled why I cannot seem to identify any reflected wave patterns in the vicinity of the landfill, which raises concerns if the feature has been included in the MIKE21 modelling or if reflective porosity layer properties of the structure has not been configured correctly. From a typical armoured land reclamation, you would normally expect wave energy reflection of at least 30 to 40%. It is considered plausible that reflected waves from the landfill may interfere with the incident surfable waves, which could further reduce the maximum surf ride length and pose a potential safety risk close to the structure. It is difficult to understand why such reflection pattern is not present in the plots provided.

In addition, coastal impact assessment studies affecting surfing amenity, requires more than one wave scenario and tide elevation to be tested before an overall conclusion can be reached with regards to the impacts of reflected waves on surfing amenity. This is because that wave reflection patterns are usually highly dependent on both wave period and direction. For impact assessment of Iceland's best surf breaks, at least 3 different representative wave conditions should be assessed. By representative, it means that each wave scenario needs to be justified from a point of statistically recurrence on location in a manner that reflects various types of wave conditions where surfing is expected to take place. In addition, it is also important to include sensitivity studies to account for the effect of varying tide level as this can affect the amount of wave reflection as well. One wave scenario using only one wave condition as provided in provided report, is not enough to conclude that impacts are negligible.

It is important to stress that the magnitude of negative impacts to surfing caused by increases in wave reflection can not adequately assessed only from inspection of significant wave height plots. Instead, one must inspect sequences of time domain propagation of incident surfable waves while carefully mapping the wave breaking zone and see if any perturbations to the incident wave crests are caused by reflected waves. This requires several frame grabs and preferably supported by an animation sequence.

Calculating directional spectral wave energy plots quantifying proportional incident and reflected wave energy is also highly suitable for this purpose as it provides robust insight to the changes to the wave field in areas used for surfing.

I appreciate that the proposed port expansion and land reclamation has important economic enablers that is important for the local community. I believe that with sufficient guidance and support, it may possible to achieve a solution that does not negatively impact one of the best and most important surf breaks in Iceland. But to proceed with the current layout without robust and peer reviewed assessment, is in my view not considered best practice in regards to respecting the sensitivity and socioeconomic value that is at risk if the surfing quality is reduced at *Porklakshofn*.

To assist in a collaborative process supporting a constructive outcome for all, I recommend as a first step that DHI is granted the opportunity to conduct a formal review of Sigurdur's MIKE21 BW model configuration and model results for us to provide a detailed evaluation of the quality of work carried out to date on which draft conclusions have so far been provided.

Kind regards,

Simon B Mortensen

Simon Brandi Mortensen

MSc Coastal and Marine, CPEng, RPEQ
 Vice President Ports and Terminals, DHI A/S

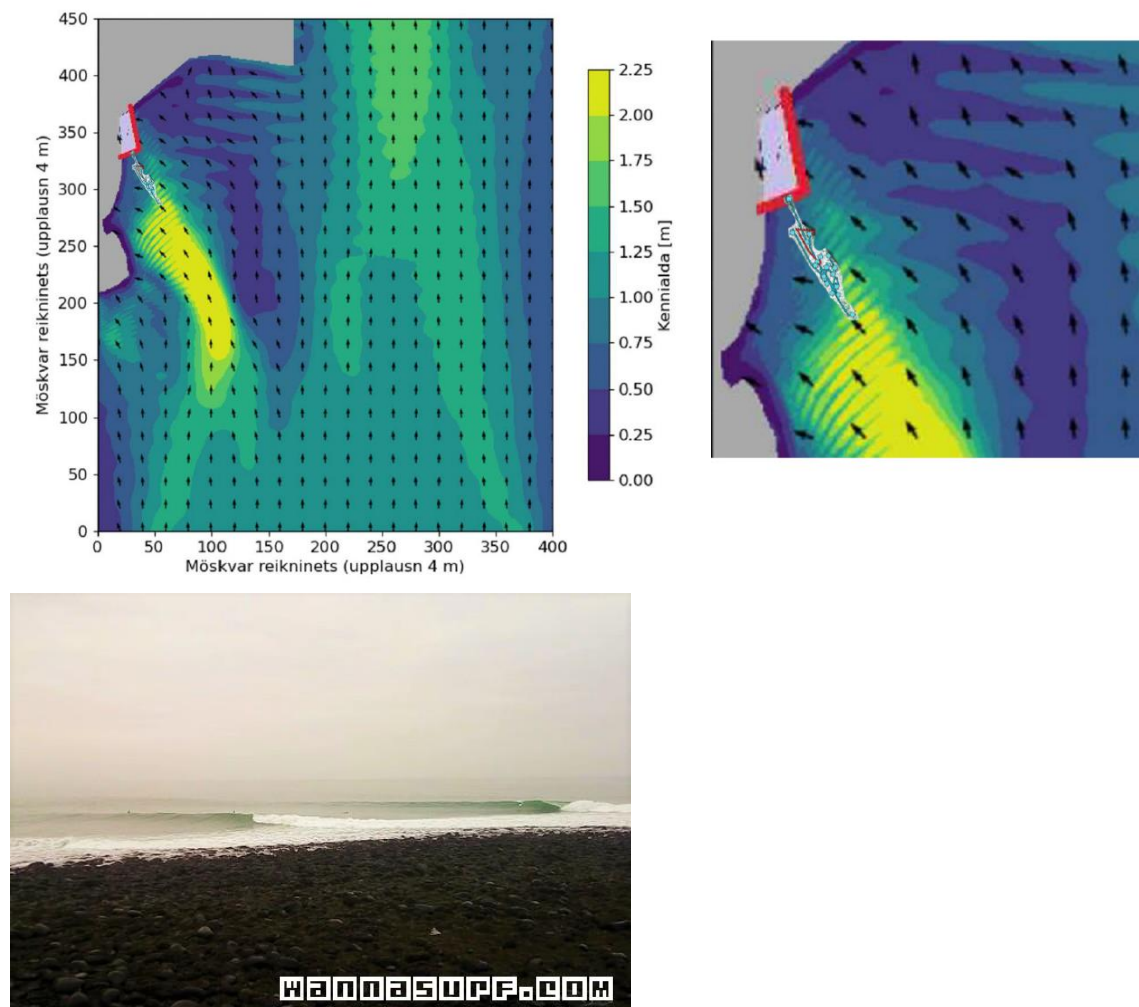


Figure descriptions: Top left panel. 2D plot of significant wave height plot for one wave scenario with offshore wave height of 1 meter, spectral peak period of 14 second and 315 degrees mean wave direction. Note that the plot is rotated according to true north. Recorded geospatial surf trajectories are overlaid as white lines. The proposed land reclamation is marked with a red perimeter and white

fill. Top right panel contains a zoomed plot of the nearby vicinity of the land field. It is clearly observed how some surf trajectories are overlaying the proposed land fill location. Bottom left panel contains a photo of a surf event for the local surf break. Porklakshofn which is widely known as one of Iceland's best surf breaks.

Impacts of land reclamation on surfing amenity at Þorlákshöfn

Preliminary Assessment

Report

08/01/2025

Prepared for Icelandic Surfers Association





Impacts of land reclamation on surfing amenity at Þorlákshöfn

Report
Project No 11832418

Prepared for: Icelandic Surfers Association
Represented by Mr Marcos Zotes

Approved by

X

Approved by

Contact person:	Simon Brandi Mortensen
Project Manager:	Asger Bendix Hansen
Quality Supervisor:	Simon Brandi Mortensen
Author:	Asger Bendix Hansen
Project No.:	11832418
Approved by:	Sanne Lina Niemann
Approval date:	08/01/2025
Revision:	Final 1.0
Classification:	Restricted: This document may be shared within DHI whereas sharing it outside the DHI Group entities is subject to the client's prior approval.

File name: ThorlakshofnLandfillSurfWaveImpact.docx

Contents

1	Scope of Work.....	4
2	Data and methods	5
2.1	Surfing conditions	5
2.2	Wave model.....	6
3	Results	8
3.1	Surf tracks.....	8
3.2	Wave model.....	9
4	Conclusion	12
5	Recommendations	13
6	References	14

Figures

Figure 1-1	Aerial and satellite images showing the locations of the harbour, land reclamation and surf spot.....	4
Figure 2-1	Bathymetric plots of showing the model domain.	7
Figure 3-1	Satellite image showing the location of the proposed land reclamation, the recorded surf tracks.	8
Figure 3-2	Snapshots showing the simulated water surface at three instances.....	10
Figure 3-3	Profile plots showing snapshots of the water surface.....	11

Tables

Table 1	List of wave and tide conditions at the times of the recorded surf sessions. Tide level is given relative to Lowest Astronomical Tide (LAT). Source www.surflines.com	5
---------	---	---

1 Scope of Work

One of Iceland's most highly star rated¹ location for surfing ("surf spot") is located just south of the port of Þorlákshöfn. Presently, the municipality is planning to construct a land reclamation on the south side of the harbour (see Figure 1-1). The land reclamation is approximately 140 m long and 60 m wide and covers an area of approximately 7,000 m². Due to its close proximity to the surf spot, surfers fear that the land reclamation will negatively affect the quality of the waves and potentially make surfing in the area dangerous.

DHI has been contracted by the Icelandic Surfing Association to provide an independent assessment of the potential impacts on the surfing conditions at the surf spot.

Portum Engineering have previously assessed the effect of the land reclamation on the wave conditions south of Þorlákshöfn supported by MIKE21 BW wave modelling and concluded that surf quality would be unaffected /1/. The Icelandic Road and Coastal Administration (IRCA) kindly gave the Icelandic Surfing Association and DHI access to the MIKE21 BW model used for the original assessment. This model has been used as basis for the assessment presented in this report.

Due to the significant budget constraints of this work, scope of work has been limited to utilizing and adapting the existing MIKE21 BW model for a limited assessment that considers the offshore wave conditions already used in the previous study to investigate if negative impact to surfing is to be expected. Reflective properties of the land fill revetment walls have been kept consistent with studies carried out in /1/.

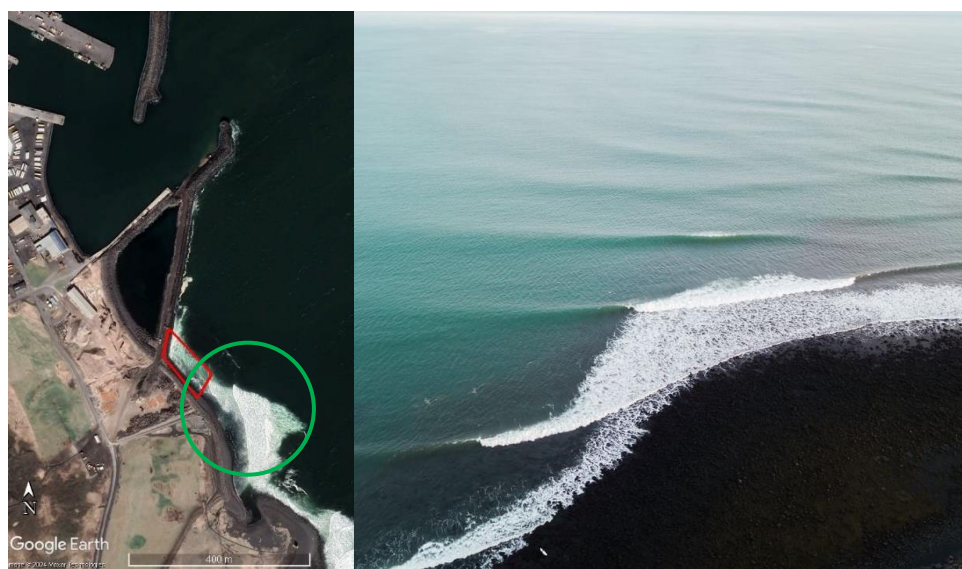


Figure 1-1 Aerial and satellite images showing the locations of the harbour, land reclamation and surf spot.

The satellite image on the left shows the location of the proposed land reclamation (red outline) and the surf spot (green circle).

The aerial image on the right shows the waves breaking at the surf spot during good surfing conditions.

¹ <https://en.wannasurf.com/spot/Europe/Iceland/>

2 Data and methods

The present study was done based on numerical simulations of the wave dynamics around the surf spot using MIKE21 BW combined with information describing the surfing done in the area.

2.1 Surfing conditions

Data describing the behaviour of surfers when surfing at Þorlákshöfn has been provided by the Icelandic Surfing Association in the form of position tracks of surfers captured using watches equipped with a GPS receiver. These surf tracks mark the extent of the surf ride from the surfer catches the wave until they fall or step off the board.

The provided data covers 7 surfing sessions consisting of a total of 85 surf tracks. Wave and tide conditions for each of the 7 surf session have been obtained using the historical forecast feature provided by the surf wave forecasting service Surflin (see Table 1). It should be noted that the listed wave conditions refer to offshore wave conditions which differ somewhat from the conditions at the surf spot. As can be seen from the data listed, the recorded surf tracks represent surfing rides performed in a range of different wave conditions with wave heights varying between 1.3 m and 3.3 m significant wave heights. All rides occurred at states of tide where the water level was above mean sea level.

Table 1 List of wave and tide conditions at the times of the recorded surf sessions. Tide level is given relative to Lowest Astronomical Tide (LAT). Source www.surflin.com.

Date	Time	Significant wave height	Peak wave period	Mean wave direction	Tide level
09/05/2024	17:00-19:00	1.3 m	10 s	180°	3.2-4.2 m
12/05/2024	20:00-22:30	2.1 m	11 s	190°	3.3-3.7 m
14/06/2024	11:00-12:30	1.4 m	11 s	230°	2.3-2.8 m
01/07/2024	12:00-16:00	3.3 m	12 s	220°	2.5-3.3 m
29/07/2024	21:00-23:00	2.3 m	10 s	180°	1.5-2.4 m
05/08/2024	16:00-18:00	1.3 m	9 s	160°	2.0-3.5 m
02/09/2024	15:00-17:30	2 m	10 s	240°	2.0-3.6 m

2.2 Wave model

The model used to simulate the wave dynamics is the MIKE 21 Wave Model FM which is a state-of-the-art Boussinesq Wave model developed to simulate detailed wave conditions in and around harbours.

Files from this original model have been provided by the IRCA as input for the present study. These files include information about the bathymetry as well as applied settings for the model.

Two changes were made to the model representation of the bathymetry and potential land reclamation. With these changes the model is in the following named the 'new model'.

Firstly, the nearshore bathymetry was obtained using bathymetric contour lines from the intertidal zone which were estimated based on satellite images from Google Earth. The model bathymetry was updated/adapted in the 'new model' by interpolation between contour lines and the original bathymetry data set. Compared to the original model, where the bathymetry landwards of the -1.5 m contour was set to a constant level of -1.5, this modification enables a representation of the wave propagation and breaking in the shallow areas where surfing takes place.

Secondly, the proposed land reclamation was implemented in the model setup. The 'new model' was run using two different layouts; one representing the present (2023) harbour layout and one in which the land reclamation has been added (see Figure 2-1).

Apart from the model bathymetry, the model used in the present study was unchanged from the original model provided by the IRCA.

The wave conditions simulated in the model consist of a constant wave height of 1 m with a period of 14 s and with waves coming from southeast to be consistent with the former study /1/. The water level in the simulation was set to mean sea level. These wave and water level conditions are identical to the ones simulated by the IRCA.

One of the key parameters in the model is how the model represents wave reflection from the harbour structures. No detailed information regarding the construction of the land reclamation was available for the present study and it was therefore assumed that the land reclamation will be a similar construction to the existing southern harbour breakwater (rubble mound breakwater). In the wave model, reflection from structures is controlled using a porosity layer. In the 'new model' the porosity layer parameters of the implemented land reclamation were unchanged from the parameters used to describe the existing breakwater in the original model /1/.

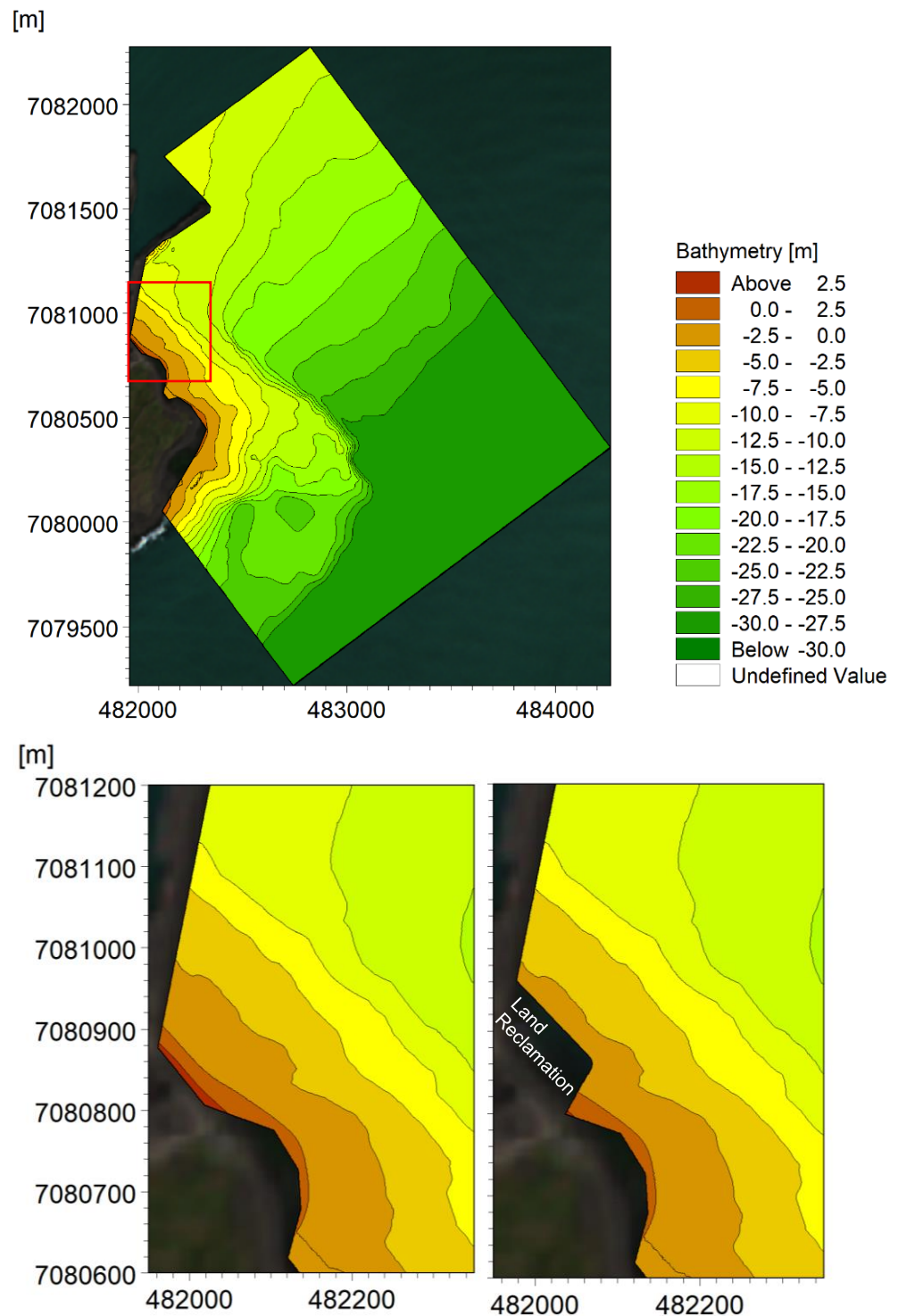


Figure 2-1 Bathymetric plots of showing the model domain.
 Top: Extent of the full MIKE21 model domain. The red rectangle indicates the area shown in the two bottom panels.
 Bottom left: Detail showing the model bathymetry in the area around the surf spot for the case without the land reclamation.
 Bottom right: Detail showing the model bathymetry in the area around the surf spot for the case with the land reclamation.

3 Results

3.1 Surf tracks

Available GPS-tracked surf tracks are shown in Figure 3-1 which also shows the proposed location of the land reclamation as a grey polygon. All surf tracks have been quality controlled by applying a velocity filter on trajectories to make sure that only tracks containing actual wave rides (as opposed to paddling) are included. Assuming a quasi-equidistant sampling rate, the horizontal distance between GPS points was used as a proxy for distinguishing between high and low velocity segments.

This illustration shows that the proposed land reclamation overlaps with 11 of the 85 recorded surf tracks. For most of the overlapping tracks the length of the overlap is 20-30m but the longest overlap is 60 m long.

It should be noted that the available surf tracks were recorded during 7 surf sessions in which one surfer was surfing for a duration between 1.5 and 4 hours. For a more extensive assessment, more surf track from several surfers surfing in a wider range of wave and tidal conditions would be beneficial. These would likely show performed rides located in a larger area. The illustrated overlap between surfing rides and land reclamation is therefore at present assessed to underrepresent the actual impact.

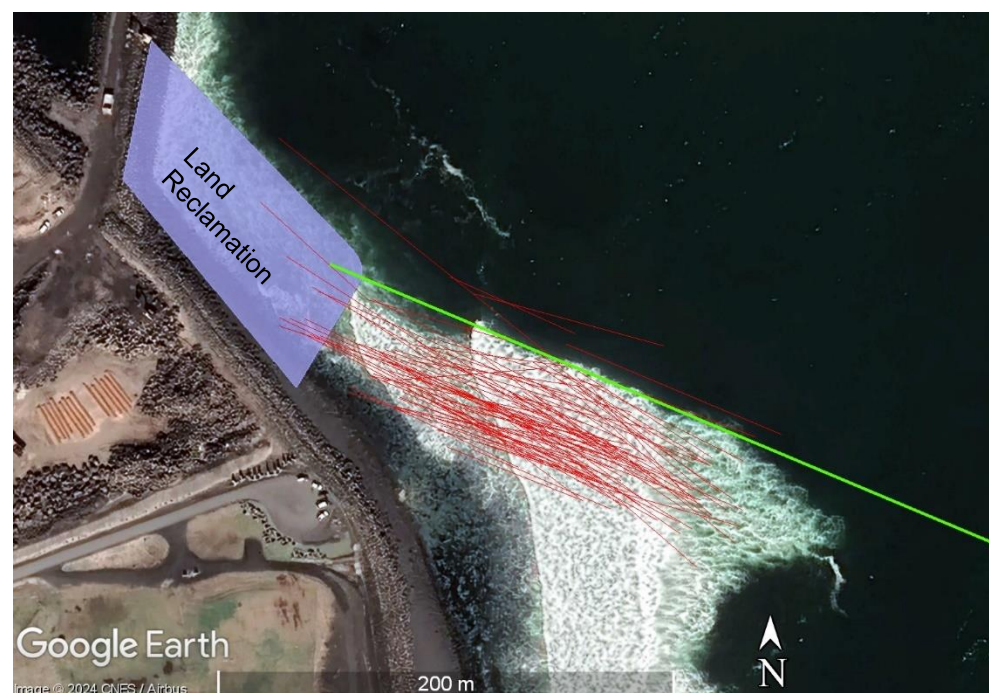


Figure 3-1 Satellite image showing the location of the proposed land reclamation, the recorded surf tracks.

Red lines indicate surf tracks.

Green line indicates the profile along which surface elevation was extracted from the model results (see Figure 3-3).

3.2 Wave model

The wave conditions simulated for the present configuration of the harbour are illustrated in Figure 3-2. The simulated patterns of wave crests including the variability in wave heights and steepness reproduce the pattern of waves seen in nature on the site in the aerial and satellite images in Figure 1-1. This gives a qualitative indication that the model is correctly representing how the waves break in front of the protrusion in the coastline and how the broken waves propagate along the coast.

The model results are analysed to assess if the shape of the waves, such as the time varying form and steepness of the propagating waves, in the surf area are influenced by the potential land reclamation.

Figure 3-2 illustrates the model results for the layout with the proposed land reclamation included. The top-right frame shows a ring-shaped wave radiating from the offshore corner of the land reclamation. This wave is formed when an incoming wave is reflected from the land reclamation and, once reflected, this wave propagates away from the land reclamation. The subsequent two frames in Figure 3-2 show how this reflected wave interferes with the next incoming wave.

The simulation with the wave model without the landfill (Figure 3-2, left-side frames) shows small waves close to the harbour (left side of the view shown in Figure 3-2) crossing the incoming wave. These are waves reflected from the recently constructed breakwater.

Figure 3-3 provides illustrations of the water surface of the wave along a transect line located approximately where a surf ride would take place (see Figure 3-1). The figure shows three different time-steps (in upper, middle and lower plot) during the (short) time period of an incoming wave propagating from offshore (right side of plot) towards land reclamation. The plots also shows how the reflected wave is formed at the edge of the land reclamation (top plot) and subsequently propagates in the offshore direction and eventually interferes with the next incoming wave (bottom plot).

Depending on the details of how the land reclamation is constructed it is however expected that the reflection could be either stronger or weaker than what is represented in this modelling.

The reflected wave radiated from the land reclamation will gradually diminish in height as it propagates offshore. Consequently, the effect of the reflected wave on the surfing conditions attenuates with distance from the land reclamation. The distance at which the reflected wave becomes insignificant depends both on the properties of the reflected wave and the rate of attenuation.

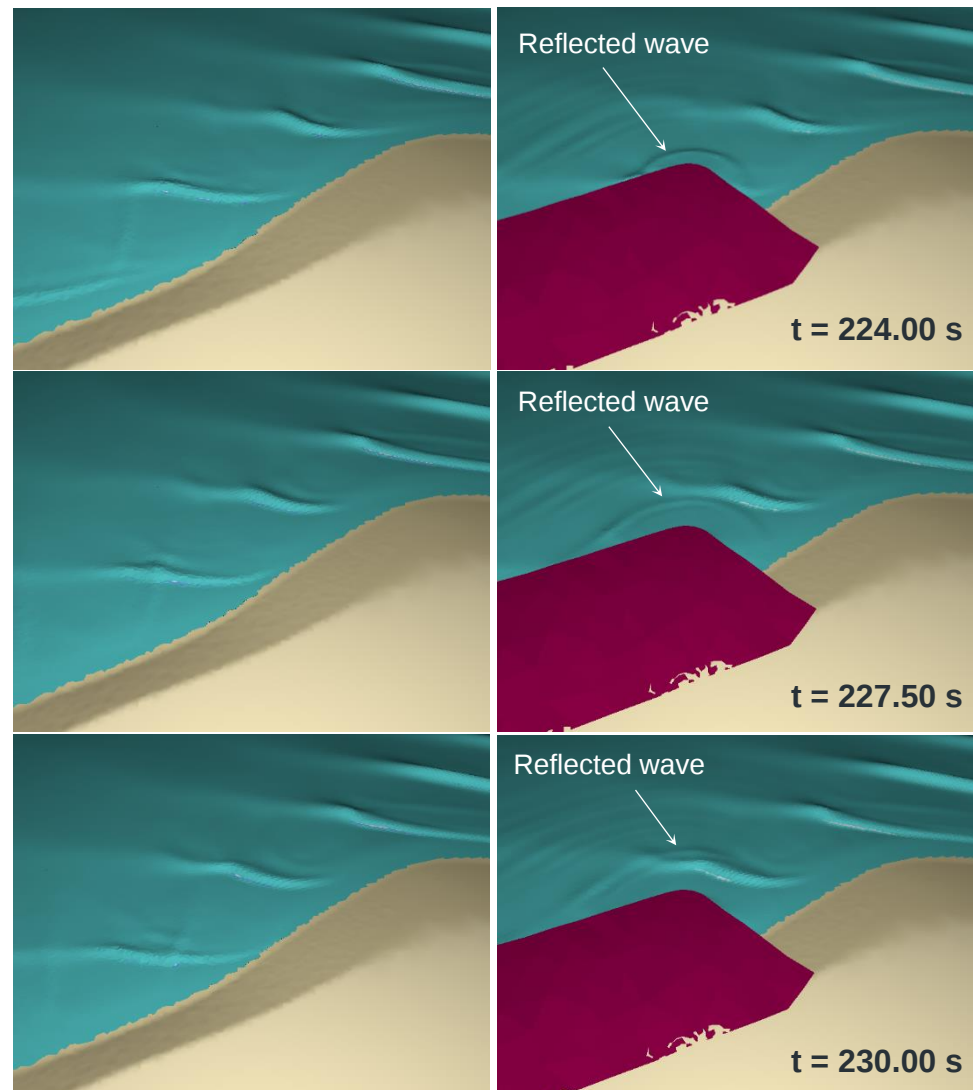


Figure 3-2 Snapshots showing the simulated water surface at three instances.

Left column: Without the land reclamation.

Right column: With the land reclamation.

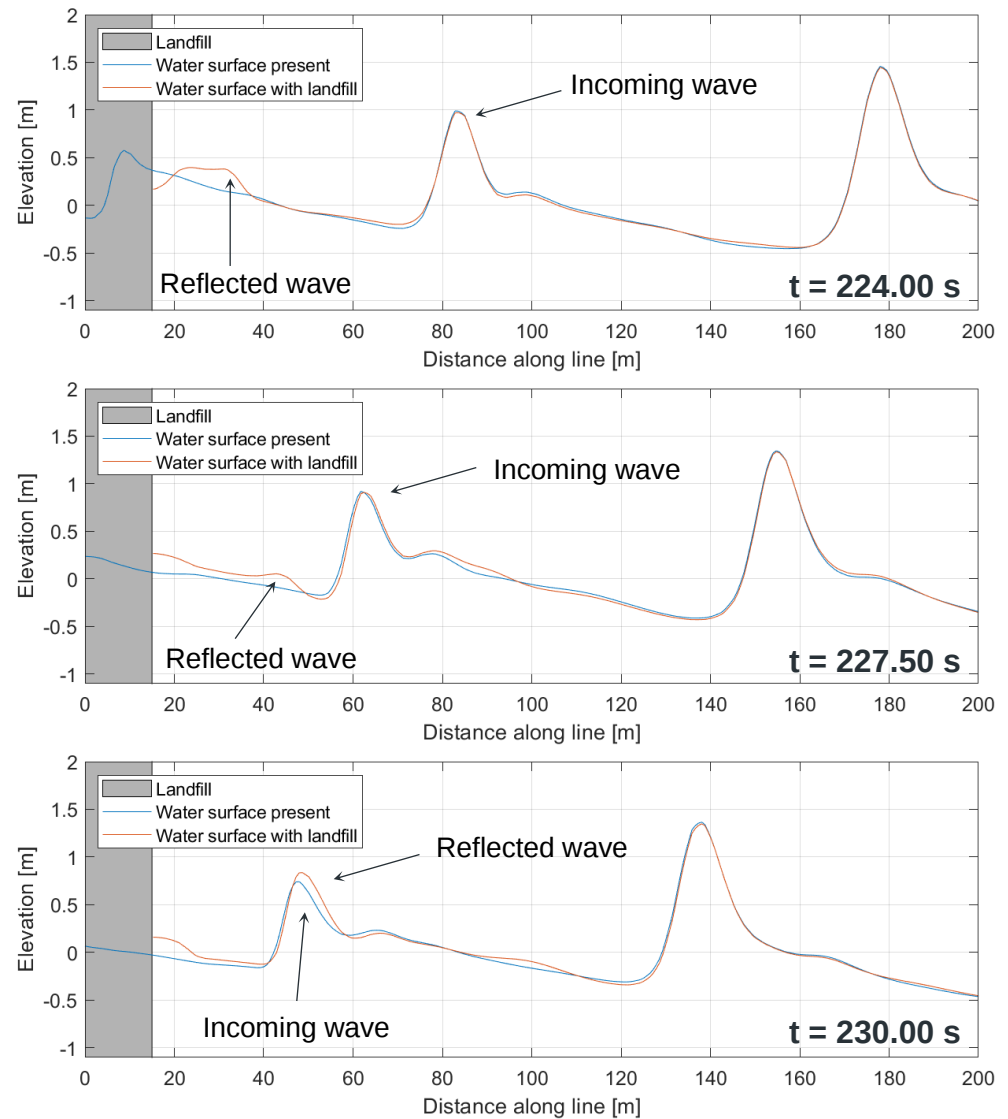


Figure 3-3 Profile plots showing snapshots of the water surface.

The location of the profile along which data has been extracted is shown in Figure 3-1.

The times of the three plots correspond to the time of the snapshots shown in Figure 3-2.

4 Conclusion

Results of this analysis show that the proposed land reclamation itself overlaps with the area in which surfing has been recorded to occur. The physical blockage of the land reclamation itself is expected to reduce surf rides with up to 60 meters not including the additional safety buffer that would have to be kept for surfers to prevent collisions with the land reclamation structures.

The numerical wave modelling shows that waves will reflect from the land reclamation and propagate into the area where surfing takes place.

Surfing consists of riding the steep part of the wave face adjacent to the breaking part of the wave. In order for waves to provide good surfing conditions they must break in a relatively predictable way in which the wave face maintains a steady steepness along the trajectory of the surfer.

Reflected waves travelling in the opposite direction of the incoming waves cause the face of the incoming wave to experience abrupt changes in steepness. This phenomenon is known as backwash, and causes unpredictable and sudden changes in the wave face steepness.

The severity of this wave perturbation can vary from causing a slight nuisance to making the incoming wave unsuitable for surfing. The degree of reflection and associated wave perturbation, resulting from the proposed land reclamation is by the present model predicted with some uncertainty due to lack of knowledge on the land reclamation structure and predictability of the reflection. Whereas the exact extent and degree of this impact cannot be fully determined at this point, the model results show significant impacts to the waves in the surf area, when including the land reclamation structures in the model with conditions of the land reclamation structures similar to those of the existing breakwater in the original model by IRCA.

The effect of the reflected wave is estimated to potentially reduce the surf quality up to a distance of at least 50 meters for the wave condition tested. The area of impact is expected to vary across tide levels and wave conditions.

In summary, the length of surfable wave rides is expected to reduce by as much as 70 m to 110 m when considering the combined effects of the land reclamation.

5 Recommendations

DHI proposes that a framework is established to discuss and assess surfing impacts by new developments in the port area including potential land reclamations. The framework should account for a detailed numerical representation of the breaking wave mechanics (e.g. using MIKE3 and CFD) and include a temporal/spatial description of the surf mechanics itself (e.g. using OPTISURF or similar). The framework should cover multiple representative wave conditions, tide levels and investigate impacts to surfers across multiple skill levels.

Once the framework is established, the framework could be utilized to collaboratively optimize any proposed coastal developments or land reclamation with the aim that negative impact to surfing is effectively mitigated.

6 References

/1/ Portum verkfræðistofu, 2023: Rannsókn á brimbrettaöldu við Kúlu.

Skipulagsfulltrúi Ölfuss
Hafnarbergi 1

815 ÞORLÁKSHÖFN
skipulag@olfus.is



Umsögn vegna breytinga á aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfus, Hafnarsvæði H3 – landfylling í Þorlákshöfn.

Mál nr. 0256/2024

Vegagerðin hefur fengið til umsagnar breytingu á Aðalskipulagi sveitarfélagsins Ölfus 2020 – 2036, Hafnarsvæði H3 – landfylling. Tillaga að aðalskipulagsbreytingu er lögð fram af Eflu verkfræðistofu dags. 15.02.2024.

Síða 1/2

Vegagerðin hefur rýnt tillögu með hliðsjón af hlutverki Vegagerðarinnar og sérþekkingu á hafna- og strandsvæðarannsóknunum, þ.m.t. ágjafarreikninga, sjávarborðsrannsóknna, öldumælinga, strandrannsóknna og hafnarlíkana. Vegagerðin býr yfir umfangsmikilli þekkingu á öldu og straumum og veitir ráðgjöf við hönnun mannvirkja í höfnum og við strendur. Hafnadeild Vegagerðarinnar heldur utan um þau verkefni.

Á grundvelli framlagðra gagna er það álit Vegagerðarinnar að höfnin í Þorlákshöfn sé mikilvæg í grunnneti hafna landsins og stækkun hafnarinnar sé hluti af því að efla hlutverk hafnarinnar. Vegagerðin hefur tekið þátt í mótun hafnarinnar þar sem áherslan hefur verið að skapa kyrrð innan hafnar fyrir skip af mismunandi stærðum. Hins vegar hefur lítill gaumur verið gefinn að áhrifum á öldu og aðstæðum til brimbrettaiðkunar.

Það er mat Vegagerðarinnar að umfjöllun um áhrif á öldu og strauma á brimbrettaölduna við Hafnarnesvita í framlögðum gögnum, tillögu og aðalskipulagsbreytingu og umhverfismati tillögunnar, sé ófullnægjandi.

Á bls. 15 í framlagðri tillögu að aðalskipulagsbreytingu stendur:

„Áhrif á útivist og íþróttaiðkun eru óveruleg. Fjaran þar sem landfylling kemur til með að vera, er grýtt og erfið yfirferðar og því ekki nýtt af brimbrettaköppum. Sunnan við útsýnispall hafa brimbretta iðkendur nýtt sér svæðið en ólíklegt er að landfylling komi til með að hafa áhrif á öldugang með þeim hætti að ekki verði hægt að stunda íþróttina áfram.“ Enn fremur kemur fram á bls. 16: „Ólíklegt er að ekki verði hægt að stunda brimbrettaiðkun áfram með þeim hætti sem nú er gert, en þar er aðeins um hagsmuni fátíð einstaklinga að ræða samanborið við hagsmuni sveitarfélagsins og íbúum þess.“

Ekki er gerð grein fyrir áhrifum landfyllingarinnar á ofangreinda starfsemi, né vísað til rannsókna sem styðja ofangreindra fullyrðingar. Þar sem um óafturkræf áhrif er að ræða er mikilvægt að óvissu sé eytt um áhrif framkvæmdanna á öldu og sjólag.

Í gögnum um málið kemur fram skýrsla ráðgjafafyrirtækisins DHI group. Þar sem fram kemur að áhrif framkvæmdanna á öldu á svæðinu og mælt með að skoðaðar verði aðrar útfærslur á landfyllingu. Höfundar skýrslunnar telja að hönnun landfyllingarinnar ætti að byggja á ítarlegu mati á áhrifum landfyllingar með því að nota tvívítt öldu- og straumlíkan sem byggir á

Vegagerðin
Suðurhraun 3
210 Garðabær
+354 522 1000
vegagerdin.is

vegagerdin
@vegagerdin.is

dýptarmælingum af grunnsævi, og dæmigerðum öldu- og straumaaðstæðum við brimbrettaiðkun til að styðja við greiningu á áhrifum, mótvægisaðgerðum og valkostum.

Vegagerðin tekur undir sjónarmið sem þar koma fram og telur að frekari rannsókna sé þörf. Æskilegt er að aðrar útfærslur séu kynntar sem hluti af umhverfismati tillagna að aðalskipulagsbreytingu og umhverfisáhrif þessara kosta.

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Sigurður Sigurðarson
Strandfræðingur
Hafnardeild Vegagerðarinnar

Virðingarfyllst
f.h. Vegagerðarinnar
Hólmfríður Bjarnadóttir
Forstöðumaður
Umhverfi og sjálfbærnisvið
Vegagerðarinnar

Sveitarfélagið Ölfus
Gunnlaugur Jónasson
Hafnarbergi 1
815 Þorlákshöfn

Reykjavík, 7. september 2023
UST202307-254/A.B.
10.04.03

Efni: Breyting á deiliskipulagi fyrir hafnarsvæði Þorlákshafnar - Sveitarfélagið Ölfus

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Sveitarfélagsins Ölfuss er barst dags. 21. júlí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um breytingu á deiliskipulagi fyrir Hafnarsvæði Þorlákshafnar.

Í greinargerð kemur fram breytingin gengur út á að skilgreind er 9300 m² landfylling.

Náttúruminjaskrá - Hafnarnes

Umhverfisstofnun bendir á að svæðið, sem tillagan nær til, nefnist Hafnarnes við Þorlákshöfn og er númer 757 sem aðrar náttúruminjar. Svæðið er merkt á uppdrætti deiliskipulagsins og fjallað er um svæðið í aðalskipulagi sveitarfélagsins. Svæðið er sunnan byggðar í Þorlákshöfn og nær vestur að Flesjum og er svæðið skilgreint sem útivistarsvæði í grennd við þéttbýli.

Að mati Umhverfisstofnunar er uppbygging á svæðinu farin að hafa áhrif á útivistargildi svæðisins sem er m.a. vinsælt fyrir brimbrettaiðkun og því farin að hafa áhrif á svæði sem er á náttúruminjaskrá. Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að hugað sé að verndun svæða til útivistar og skoðaðir séu aðrir valmöguleikar varðandi uppbyggingu athafnasvæðis.

Auk þess bendir Umhverfisstofnun á að nú er töluverð starfsemi fiskeldis meðfram suðurströnd og frekari uppbygging í farvatninu. Því telur stofnunin mikilvægt að metin séu sammögnun áhrifa þeirrar uppbyggingar, sem hefur átt sé stað og eru fyrirhuguð, m.t.t. útivistar og hvort tillagan hafi neikvæð áhrif á verndargildi náttúruminja.

Landfylling

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að það komi fram í tillögunni hver er áætluð efnisþörf landfyllingar og hvaða efni á að nota.

Ef gert er ráð fyrir opinni landfyllingu er þá um að ræða varp í hafið samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að skv. OSPAR samningnum um verndun hafrýmis Norðaustur Atlantshafsins og 9. gr. laganna er varp efna og hluta í hafið óheimilt.

Umhverfisstofnun getur, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið:

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

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að með umsókn um varp í hafið þurfa að berast stofnunni upplýsingar samkvæmt viðauka I við leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis.

Fráveita

Samkvæmt upplýsingum Umhverfisstofnunar er engin hreinsun á fráveituvatni frá þéttbýlinu.¹ Slíkt er ekki í samræmi við kröfur laga nr. 9/2009 um uppbyggingu og rekstur fráveitna þar sem ábyrgð sveitarfélaga er skilgreind og kröfur um hreinsun á fráveituvatni sbr. reglugerð nr. 798/1999 um fráveitur og skólp. Vegna stóraukinna umsvifa á hafnarsvæðinu á næstu árum verður sveitarfélagið að fjalla um hvernig fráveitumálum er og verður háttað til framtíðar og hvaða úrbætur sveitarfélagið ætlar að ráðast í.

Í lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála kemur fram að öll strandsjávarhlöt skulu vera í a.m.k. góðu vistfræðilegu ástandi og góðu efnafræðilegu ástandi. Losun fráveituvatns er í strandsjávarhlotið Stokkseyri að Þorlákshöfn nr. 103- 1341-C og er vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand þess óþekkt vegna skorts á gögnum.²

Virðingarfyllst,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Björn Stefánsson

sérfræðingur

¹ https://ust.is/library/sida/haf-og-vatn/Stoduskyrsla_fraveitumala_2020

² <https://vatnavefsja.vedur.is/#/waterbody/103-1341-C>

Sveitarfélagið Ölfus
Hafnarbergi 1
815 Þorlákshöfn

Reykjavík, 24. apríl 2024
UST202403-088/A.B.
10.04.01

Efni: Tillaga - Breyting á aðalskipulagi Ölfuss 2020-2036 - Hafnarsvæði Þorlákshafnar

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Sveitarfélagsins Ölfuss er barst dags. 6. mars sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um breytingu á aðalskipulagi Ölfuss 2020-2036 Hafnarsvæði Þorlákshafnar.

Umhverfisstofnun bendir á að stofnunin veitti umsögn varðandi deiliskipulagið dags. 7. september sl. sem hægt er að líta til.¹

Í greinargerð kemur fram að gerð er breyting á skipulagsmörkum H3 og svæðið stækkað um tæpan 1 ha og heimiluð allt að 9.300 m² landfylling sunnan við Suðurvarargarð. Efnið sem notað verður í landfyllinguna kemur til með að vera uppúrtekt vegna dýpkunar við nýja Suðurvararbryggju. Heildarfyllingarmagn er áætlað um 34.000 m³.

Mengun hafna

Umhverfisstofnun bendir á að sumt efni í höfnum (oft dýpkunarefni) sem tekið er upp eða hreyft til getur verið mengað af þungmálmum, þrávirkum lífrænum efnum eða öðrum mengandi efnum sem getur haft neikvæð áhrif m.a. lífríki.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé um áhrif framkvæmdanna á lífríki ef gert verði ráð fyrir raski á botni hafnarinnar.

Stjórn vatnamála

Í greinargerð er fjallað um lög nr. 36/2011 um stjórn vatnamála og vatnaáætlun 2022-2027.¹ Lögin ná yfir grunnvatn og allt yfirborðsvatn (þ.e. straumvötn, stöðuvötn, árósavatn, strandsjó, lón og jökla). Fram kemur í 28. gr. laganna þar sem fjallað er um réttaráhrif vatnaáætlunar, að opinberar áætlanir á vegum stjórnvalda, svo sem vegna skipulagsmála, náttúruverndar, orkunýtingar og samgangna, skulu vera í samræmi við þá stefnumörkun um vatnsvernd sem fram kemur í vatnaáætlun og lögum nr. 36/2011 um stjórn vatnamála.

Við endurskoðun eða breytingu skipulagsáætlunar sveitarfélags skal, þegar við á, samræma skipulagsáætlunina vatnaáætlun innan sex ára frá staðfestingu vatnaáætlunar. Sveitarfélagið þarf að fjalla um og meta áhrif skipulagsins á vatnshlot þar sem það á við (þar

¹

<https://ust.is/library/sida/Umhverfisstofnun/Umsagnir/Ums%3fb6gn%20Hafnarsv%3fa6%c3b0i%20c3%9eorl%c3a1ksh%c3b6fn.pdf>

sem fyrirséð er álag á vatn). Einnig bendir Umhverfisstofnun á að mikilvægt er að framkvæmdaraðilar séu upplýstir um að ítarlegra áhrifamat þarf að liggja fyrir áður en leyfi fyrir framkvæmdir og/eða starfsemi er veitt. Þau framkvæmdaleyfi sem sveitarfélagið gefur út þurfa að vera í samræmi við stefnumörkun vatnaáætlunar og lög um stjórn vatnamála.

Vatnshlotið sem um ræðir er strandsjávarhlotið Stokkseyri að Þorlákshöfn (103-1341-C).² Öll strandsjávarhlot eiga að vera í að minnsta kosti góðu vistfræðilegu ástandi og góðu efnafræðilegu ástandi. Nái vatnshlot ekki umhverfismarkmiðum skal fara í aðgerðir til að draga úr álagi, leggja til mótvægisáðgerðir eða breytingar á framkvæmd til að tryggja gott ástand vatns. Umhverfismarkmið um ástand eru lagalega bindandi og má ástand vatnshlota ekki hnigna, hvorki tímabundið né varanlega.

Strandsjávarhlotið Stokkseyri að Þorlákshöfn hefur ekki verið ástandsflokkað, þ.e. vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand vatnshlotsins er ekki þekkt. Því er mikilvægt að áhrif landfyllingarinnar á vatnshlot liggi fyrir áður en framkvæmdaleyfi er veitt svo leyfisveitandi geti tekið afstöðu til þess hvort framkvæmdin sé í samræmi við vatnaáætlun og lög um stjórn vatnamála. Slíkt áhrifamat skal m.a. innihalda upplýsingar um:

- Vatnshlotið sem um ræðir, ástand þess og umhverfismarkmið.
- Áhrif vegna framkvæmdarinnar og hvernig hún hefur áhrif á gæðapætti sem eru notaðir til að ástandsmeta strandsjávarvatnshlot. Ef greind eru líkleg neikvæð áhrif, bein og óbein, á gæðapættina vegna framkvæmdarinnar þarf að gera sérstaklega grein fyrir þeim tengslum og umfangi áhrifanna. Einnig hvort umhverfismarkmið munu nást eða ekki.
- Hugsanlegar mótvægisáðgerðir til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif (þ.e. ef kemur í ljós að umhverfismarkmiðin nást ekki).
- Samlegðaráhrif allrar starfsemi (núverandi og fyrirhugaðri) sem hafa eða geta haft áhrif á vatnshlotið.

Gæðapættirnir sem skilgreindir hafa verið fyrir strandsjó eru nítrat, fosfat, blaðgræna, hryggleysingar á mjúkum botni og botnþörungur á hörðum botni. Umhverfisstofnun bendir á að landfylling getur einnig haft áhrif á vatnsformfræðilega gæðapætti sem hafa þó ekki enn verið skilgreindir í strandsjó. Breytingar á vatnsformfræði geta valdið áhrifum á ofangreinda gæðapætti.

Umhverfisstofnun bendir á að ef áhrifamatið leiðir í ljós hnignun eða mögulega hnignun á vatnshloti skv. 18 gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála getur framkvæmdaraðili óskað eftir heimild stofnunarinnar til breytingar á vatnshloti skv. 18 gr. laga nr. 36/2011 um stjórn vatnamála að uppfylltum skilyrðum ákvæðisins.

Landfylling

Ef gert er ráð fyrir opinni landfyllingu er þá um að ræða varp í hafið samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

² <https://vatnavefsja.vedur.is/#/waterbody/103-1341-C>

Umhverfisstofnun vekur athygli á að skv. OSPAR samningnum um verndun hafrýmis Norðaustur Atlantshafsins og 9. gr. laganna er varp efna og hluta í hafið óheimilt. Umhverfisstofnun getur, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að eftirtöldum efnum og hlutum sé varpað í hafið:

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

Umhverfisstofnun vill vekja athygli á að með umsókn um varp í hafið þurfa að berast stofnunni upplýsingar samkvæmt viðauka I við leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis.³

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að það komi fram í tillögunni að varp dýpkunarefna og náttúrulegra óvirkra efna í hafið, þ.e. fastra jarðefna, er háð leyfi Umhverfisstofnunar í samræmi við 9 gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Virðingarfyllst,

Axel Benediktsson

sérfræðingur

Rakel Sæmundsdóttir

sérfræðingur

³ [Leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis_ október2019.pdf \(umhverfisstofnun.is\)](#)

**Pórdís Stella Erlingsdóttir**

Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

**Umsögn Vegagerðarinnar um tilkynning til ákvörðunar um matsskyldu.
Landfylling í Þorlákshöfn.**

Mál nr. 1497/2024

Vegagerðin hefur fengið til umsagnar tilkynningu vegna mögulegrar matsskyldu landfyllingar í Þorlákshöfn, dags. 10. desember 2024.

Vegagerðin hefur rýnt tilkynningu til ákvörðunar á grundvelli 20. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021, með hliðsjón af hlutverki Vegagerðarinnar að tryggja greiðar og öruggar samgöngur á sjó og landi. Vegagerðina ber ábyrgð á innviðum siglinga þ.e. höfnum, vitum og siglingamerkjum, auk þess að annast rannsóknir sem snúa að öryggi innviða þ.m.t. sjávarflóðum sem og að miðla upplýsingum um sjávarföll, sjólag og ölduspá.

Vegagerðin vann upp úr hafnareiknilíkani af Þorlákshöfn, þegar rannsókn var í gangi við stækkun hafnarinnar, vinnumyndir sem voru sendar í drögum og sýndu kenniöldu á brimbrettasvæðinu. Þessar myndir voru gerðar án þess að styðjast við hvers kyns aðferðarfræði eða forsendur m.t.t. brimbrettaiðkunar, enda er sú þekking ekki til staðar innan Vegagerðarinnar. Þegar leitast var eftir öldurannsókn á mati á áhrifum landfyllingarinnar á brimbrettaiðkun var það mat Vegagerðarinnar að leita þyrfti til aðila sem hefðu þá sérþekkingu, en Vegagerðin gæti afhent öll gögn sem til væru til slíkrar vinnu og voru þau send á báða hagsmunaaðila.

Að mati Vegagerðarinnar mun fyrirhuguð landfylling ekki hafa neikvæð áhrif á ágang sjávar né öryggi hafnarinnar og gerir ekki frekari athugasemdir við tilkynninguna.

Virðingarfyllt

f.h. Vegagerðarinnar

Hólmfríður Bjarnadóttir

Forstöðumaður

Umhverfi og sjálfbærni

Síða 1/1

Vegagerðin

Suðurlaun 3

210 Garðabær

+354 522 1000

vegagerdin.is

vegagerdin

@vegagerdin.is

Fulltrúar af listum Framfarasinna og Íbúalistans í Ölfusi
Þorlákshöfn, 16. janúar 2025

Efni: Landfylling við Þorlákshafnarhöfn, nr. 1497/2024 - Umsögn um tilkynningu um framkvæmd.

Meginmarkmið aðalskipulags Ölfuss er að stuðla að hagkvæmri þróun byggðar á svæðinu m.a. með því að skapa sem best skilyrði fyrir öflugt atvinnulíf og gera búsetu á svæðinu eftirsóknaverða. Í aðalskipulaginu eru lögð fram 21 meginmarkmið og af þeim má segja að verndun svæðisins sem fyrirhuguð landfylling á að fara á geti fallið undir 14 þeirra. Þau eru eftirfarandi:

1. Að stuðla að auknum og fjölbreyttum atvinnutækifærum með nægu lóðaframboði undir fjölbreytt atvinnulíf.
2. Að stuðla að heilbrigðu lífi og vellíðan fyrir alla íbúa
3. Að landnýting stuðli að heilnæmu umhverfi, verndun og varðveislu sérstæðrar náttúru, menningar og sögu sem felst m.a. í byggingararfi og landslagi
4. Að stuðla að hagkvæmri nýtingu orkulinda, þ.e. grunnvatns, vindorku, jarðvarma, sjávarfalla, vatnsafls og osmósu virkni.
5. Að sveitarfélagið og íbúar þess njóti góðs af auðlindum í sveitarfélaginu
6. Að nýting auðlinda sé sjálfbær
7. Að nýting auðlinda í sveitarfélaginu Ölfusi skal m.a. byggja á samfélagslegri ábyrgð og Heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna um sjálfbæra þróun og gæta að sjálfbærni í víðasta skilningi.
8. Að skapa loftslagsvæna byggð með bættri vitund íbúa um loftslagsmál með fjölbreyttari möguleikum í samgöngum.
9. Að stuðla að varðveislu sögu- og náttúruminja og annarra umhverfislegra gæða sem m.a. styrkir búsetuskilyrði og ferðapjónustu á svæðinu.
10. Að stuðla að gróðurvernd og að öll landnýting verði í samræmi við landgæði og ástand lands.
11. Að styrkja svæðið til íþróttar og útivistar m.a. með því að tryggja nægt lóðaframboð til frístundastarfsemi og þjónustu á því sviði.
12. Að tryggja umhverfisvernd viðkvæmra svæða m.a. með bættu skipulagi
13. Að taka mið af heilsueflandi samfélagi fyrir íbúa og gesti í skipulagsáætlunum.
14. Að taka mið af þörfum íbúa á öllum aldri og skapa góð búsetuskilyrði fyrir alla.

Hér rökstyðjum við hvernig farið er gegn markmiðum aðalskipulags sveitarfélagsins.

Aukin og fjölbreytt atvinnutækifæri (markmið 1, 5, 8 og 9)

Atvinnulífið blómstrar í Ölfusi. Sveitarfélagið og innviðir þess standa sterkum fótum og tækifærin eru fjölmörg. Það hefur þó ekki gengið alltof vel að laða til okkar ferðamenn í Þorlákshöfn enda lengi talað um að það vanti segul á svæðið. En segullinn er augljós öllum sem vilja sjá, við

getum verið brimbrettabærinn á Íslandi til dæmis. Tækifærið blasir við að ýta undir sérstöðu sveitarfélagsins sem býður upp á raunverulega einstakt svæði til brimbrettaiðkunar, ekki aðeins á landsvísi heldur á heimsvísi. Svæðið mun missa þessa eiginleika sína ef af landfyllingunni verður eins og sýnt hefur verið fram á í vel rökstuddum gögnum frá Brimbrettafélagi Íslands. Landfyllingin er illa rökstudd aðgerð, nóg er af landsvæði í Norðurhluta hafnarinnar sem væri hægt að halda áfram að þróa og sækja fram í hafnsækinni starfsemi.

Með því að setja landfyllingu á fyrirhugað svæði er verið að koma í veg fyrir að Þorlákshöfn geti byggt upp ferðaþjónustu og búið til aðdráttarafi úr þessu fallega svæði við vitann á þeim forsendum að Þorlákshöfn sé brimbrettabær með öflugri ferðaþjónustu í tengslum við þá sérstöðu. Með því að varðveita svæðið er hægt að byggja upp ferðaþjónustu fyrir innlenda og erlenda ferðamenn með því að setja þar útsýnisveitingastaði, heitar laugar og fleira sem er í sátt við náttúru og ýtir undir eiginleika svæðisins. Það styrkir búsetuskilyrði því íbúar vilja ekki allir að atvinnuuppbygging sé á forsendum þungaiðnaðar með tilheyrandi mengun sem leggur undir sig græn svæði. Það eru fjölmargir sem vilja að atvinnuuppbygging stuðli að bættum lífsgæðum, auki tækifæri til útivistar og eflir menningu í Þorlákshöfn. Landsvæði er nóg í Þorlákshöfn og það er á ábyrgð bæjaryfirvalda að skipuleggja það þannig að uppbygging sé í samræmi við sett markmið m.t.v. í meginmarkmið Aðalskipulags sveitarfélagsins.

Heilsuefandi samfélag sem byggir á sérstöðu og eflir menningu (markmið 2, 3, 11, 13 og 14)

Sveitarfélagið Ölfus leggur þunga áherslu á íþróttastarf, m.a. með myndarlegu fjármagni til íþróttafélaga og uppbyggingu íþróttamannvirkja. Það verður því að teljast sérstakt að sveitarfélagið sjálft ætli að eyðileggja forsendur fyrir annarri íþrótt sem er að ryðja sér til rúms á Íslandi. Í Brimbrettafélagi Íslands eru sömu aðilar og börðust fyrir því fyrir um 20 árum síðan að snjóbrettaiðkendur fengju að nota skíðalyfturnar í Bláfjöllum. Á þeim tíma var það ekki leyfilegt en þykir nú sjálfsagt. Snjóbrettaíþróttin var þá að ryðja sér til rúms en nú er eðlilegt að snjóbretti ferðist um skíðabrekurnar rétt eins og skíði og fjölmargir eiga bretta búnað og stunda íþróttina. Á sama hátt er brimbrettaíþróttin ný hér á landi en fer ört vaxandi og eru nú um 500 manns í Brimbrettafélagi Íslands. Aldan við Hafnarnesvita er eins og fyrsta flokks skíðasvæði af náttúrunnar hendi. Ímyndið ykkur ef það ætti að moka niður eða steypa yfir Bláfjöll.

Það er staðreynd að nú eru þó nokkrir íbúar sem hafa flust til sveitarfélagsins gagngert vegna öldunnar og fleiri sem sjá það sem vænlegan kost. Þá er líka staðreynd að fjölskyldum í Ölfusi fer fjölgandi sem eru farnar að prófa sig áfram í íþróttinni og nú þegar börn sem stunda sjóinn og eru að þjálfast á bretti með foreldrum sínum.

Það verður að taka það fram, að það hefur engin umræða átt sér stað á vegum sveitarfélagsins við íbúa, hvorki fullorðna né börn, um það hvort þau vilji vernda svæðið eða fylla það af grjóti og malbiki. Þá hefur meirihlutinn í bæjarstjórn einnig hafnað allri lausnarmiðaðri umfjöllun um málið, ekki viljað taka raunverulegt samtal við Brimbrettafélagið sem þó hefur lagt fram lausnir í málinu sem ættu að geta farið bil beggja. Meirihlutinn hefur verið staðráðinn í að keyra þetta í gegn án samtals þar sem kostir eru vegnir og metnir. Það er alveg ljóst af nýafstöðnum íbúakosningum í sveitarfélaginu varðandi mögulega uppbyggingu grjótmölunarverksmiðju í Þorlákshöfn að íbúar hafa sterkar skoðanir á umdeildum hugmyndum um uppbyggingu og landnotkun.

Sjálfbær nýting auðlinda sveitarfélagsins (markmið 4, 6, 7, 10 og 12)

Skilgreining á sjálfbærni er þróun samfélags, efnahags og náttúru sem mætir þörfum samtímans án þess að draga úr möguleikum komandi kynslóða til þess að mæta þörfum sínum.

Með ákvörðun sveitarfélagsins um að setja á þennan stað landfyllingu er það að ganga á móti markmiðum sínum um sjálfbærni. Komandi kynslóðir munu ekki fá að njóta þeirrar sérstöðu sem svæðið býður upp á, að vera með öldu sem er einstök á Íslandi og á heimsvísu fyrir brimbrettaípróttina. Þau munu heldur ekki fá að njóta þeirra tækifæra sem svæðið býður upp á, hvort sem er að þjálf sig í brimbrettaípróttinni eða byggja upp ferðaþjónustu í tengslum við svæðið. Hér er verið að fórna meiri hagsmunum fyrir minni. Aldan er orkulind. Hún gefur fólki sem hana stundar orku, vellíðan og hamingju. Þar fyrir utan eru fjölmargir íbúar sem hafa engan sérstakan áhuga á brimbrettaípróttinni sem slíkri eða uppbyggingu í tengslum við hana sem vilja samt sem áður vernda svæðið sem þar til nýlega, með nýjum deili- og aðalskipulagsbreytingum, var skilgreint sem útivistarsvæði. Það hefur verið gengið hratt á útivistarsvæðin í kringum Þorlákshöfn með uppbyggingu á stórum iðnaði. Hér skortir framtíðarsýn og virðingu fyrir samfélagi fólks.

Fyrir áhugasama þá er frekari upplýsingar um sjónarmið Brimbrettafélags Íslands að finna á meðfylgjandi slóð <https://www.crosswave.is/savethewave>

Arna Þórdís Árnadóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Ása Berglind Hjálmarsdóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi og Alþingismaður

Berglind Friðriksdóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Guðlaug Arna Hannesdóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Guðmundur Oddgeirsson fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Gunnsteinn R. Ómarsson, fulltrúi lista Framfarasinna og fyrrverandi bæjarstjóri í Ölfusi

Hrafnhildur Hlín Hjartardóttir, fulltrúi lista Framfarasinna í Ölfusi

Hrafnhildur Lilja Harðardóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Hrönn Guðmundsdóttir, fulltrúi lista Framfarasinna í Ölfusi

Rumyana Björg Ivansdóttir, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Sigfús Benóný Harðarson, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi

Steingrímur Þorbjarnarson, fulltrúi Íbúalistans í Ölfusi



Austurvegur 65a - 800 Selfoss

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

**Skipulagsstofnun
Borgartúni 7b
105 Reykjavík**

Selfossi, 16. janúar 2025
2412109HS SHJ

Efni: Landfylling við Þorlákshafnarhöfn, nr. 1497/2024 - Umsögn um tilkynningu um framkvæmd

Þann 11. desember sl. móttók Heilbrigðiseftirlit Suðurlands erindi Skipulagsstofnunar í gegnum Skipulagsgáttina þar sem óskað er eftir umsögn embættisins um tilkynningu vegna fyrirhugaðar landfyllingar við Þorlákshafnarhöfn í Sveitarfélaginu Ölfusi.

Fyrirhuguð landfylling er um 9.000 m² að stærð og verður staðsett á milli Suðurvarargarðs og útsýnispalls á norðanverðu hafnarsvæði Þorlákshafnar. Mun fyllingin ná frá núverandi sjóvörn að stórstraumsfjöruborði og tengjast núverandi athafnasvæði syðst á hafnarsvæðinu. Gert er ráð fyrir að allt að 27.000 m³ af efni þurfi í fyllinguna auk 10.000 m³ af efni í grjótkápu utan á hana. Kjarni fyllingarinnar kemur að mestu úr Suðurvarargarði sem var meðfram bryggju en efnið í grjótkápuna kemur að mestu úr núverandi sjóvörn sem fer undir landfyllinguna auk grjóts úr Suðurvarargarði. Efnið er að mestu sandur, möl, fjörugrjót, sprengdur kjarni og steypubrot. Yfir 96% af því dýpkunarefni sem notað verður í fyllinguna er með kornastærð yfir 2.000 µm og um 0,2% af efnum er með kornastærð innan við 63 µm. Efnið er sagt ómengað, en skv. leiðbeinandi Umhverfisstofnunnar (nú Umhverfis- og orkustofnunar) um meðferð dýpkunarefnis, útg. 2016, er ekki krafist ítarlegri gagna og rannsókna á mengandi efnum í dýpkunarefni ef yfir 75% efnisins er sandur eða grófkornótt (kornastærð > 63 µm). Stefnt er að því að fylla fyrst frá landi og samhliða er fyllingin varin með grjótvörn. Þá verður gengið frá framkvæmdasvæðinu með muldu fyllingarefni. Markmið fyllingarinnar er að útbúa stærra athafnasvæði fyrir vaxandi umsvif hafnarinnar og nýta til þess jarðefni sem fellur til við framkvæmdir innan hafnarsvæðisins og þannig koma í veg fyrir að flytja þurfi efnið til losunar-/urðunar annars staðar. Verði þörf fyrir meira efni en það sem fellur til við framkvæmdir innan hafnarsvæðisins verður það efni fengið úr námu með tilskilin leyfi, að öllum líkindum námu E12 á Hafnarsandi.

Við mat á helstu umhverfisáhrifum framvæmdarinnar voru athuguð áhrif hennar á umhverfisþættina *jarðmyndanir/sjávarbotn, vistgerðir, fuglalíf, ásynd og landslag, loftslag, fornminjar, útivist og vatnshlot*. Að teknu tilliti til grunnástands, viðmiða og mögulegra umhverfisáhrifa voru áhrif framvæmdarinnar talin engin á fornminjar, óveruleg á jarðmyndanir/sjávarbotn, fuglalíf, loftslag og vatnshlot og nokkuð neikvæð



á vistgerðir, ásynd og landslag og útivist. Engar mótvægisaðgerðir eða vöktunaráætlanir voru lagðar fram, en í umfjöllun um áhrif framkvæmdarinnar á útivist í kafla 3.9.1 Niðurstöður, kemur fram að þegar hafi verið tekin skref til að sporna við neikvæðum áhrifum landfyllingarinnar á öldufar, m.a. með því að gera landhluta garðs eins hornréttann og hægt var til að minnka líkur á að endurkast fari á móti öldu. Þá er landfyllingin staðsett á fjörusvæðinu að stórstraumsfjörumörkum, en þrátt fyrir það kemur hún til með að skerða það svæði sem brimbrettafólk nýtir sér til að iðka íþrótt sína, nema á stórstraumsfjöru.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands hefur farið yfir ofangreinda tilkynningu fyrir téða framkvæmd og gerir engar athugasemdir, en bendir á að náma E12 á Hafnarsandi, sem fyrirhugað er að sækja í efni ef efnið sem fellur til við framkvæmdir innan hafnarsvæðisins dugar ekki til að klára umrædda landfyllingu, er ekki með starfsleyfi frá Heilbrigðiseftirliti Suðurlands. Embættið telur að tilkynningin geri nægjanlega grein fyrir eðli, umfangi og umhverfi framkvæmdarinnar en í tilkynningunni eru ekki lagðar til sérstakar mótvægisaðgerðir eða vöktun umhverfisþátta. Embættið telur að varanleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar, önnur en sjónræn og staðbundin á vistkerfi og útivist í næsta nágrenni hennar, séu óveruleg og mögulegt að milda þau með góðri umgengni á framkvæmdatíma og vönduðum frágangi umhverfis og mannvirkja að framkvæmdum loknum. Embættið metur málið því sem svo að framkvæmdin kalli ekki á mat á umhverfisáhrifum að teknu tilliti til þeirra viðmiða sem koma fram í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

Heilbrigðiseftirlit Suðurlands veitir vinnslu jarðefna og endurnýtingu úrgangs, t.a.m. í fyllingu þar sem hentugur úrgangur sem ekki er spilliefni er nýttur á tæknilegan hátt við landmótun, starfsleyfi skv. lögum nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir og reglugerð nr. 550/2018 um losun frá atvinnurekstri og mengunarvarnaeftirlit. Þá er heilbrigðisnefnd heimilt skv. 54. gr. ofangreindra laga, að hafa eftirlit með starfsemi og athöfnum sem eru hvorki starfsleyfis- né skráningarskyldar í því skyni að kanna hvort starfsemin eða athafnirnar eru í samræmi við ákvæði nefndra laga og reglugerða sem settar eru á grundvelli 4. og 5. gr. þeirra, sbr. hlutverk eftirlitsaðila skv. 47. gr. laganna.

F.h. Heilbrigðiseftirlits Suðurlands,


Stella Hrönn Jóhannsdóttir,
heilbrigðisfulltrúi