

MINNISBLAÐ

DAGS.

02.06.2025

SENDANDI

EP Power Minerals Iceland

MÁLEFNI

Bryggja við Alviðruhamra: Svör við umsögnum um matsáætlun

DREIFING

Skipulagsstofnun

Inngangur

EP Power Minerals sendi Skipulagsstofnun matsáætlun vegna bryggju við Alviðruhamra á Mýrdalssandi í Skaftárhreppi í mars 2025. Skipulagsstofnun sendi greinargerðina áfram til umsagnaraðila og var frestur til að skila umsögnum til 16. apríl 2025.

Eftirfarandi aðilar sendu inn umsögn:

- Náttúruverndarstofnun
- Landhelgisgæsla Íslands
- Náttúrufræðistofnun Íslands
- Heilbrigðiseftirlit Suðurlands
- Samtök Ferðaþjónustunnar
- Samgöngustofa
- Vegagerðin
- Minjastofnun Íslands
- Katla Jarðvangur
- Lang og Skógur
- Umhverfis- og orkustofnun
- Hafrannsóknarstofnun
- Mýrdalshreppur
- Eldvötn, samtök um náttúruvernd í Skaftárhreppi
- Svavar Garðarsson

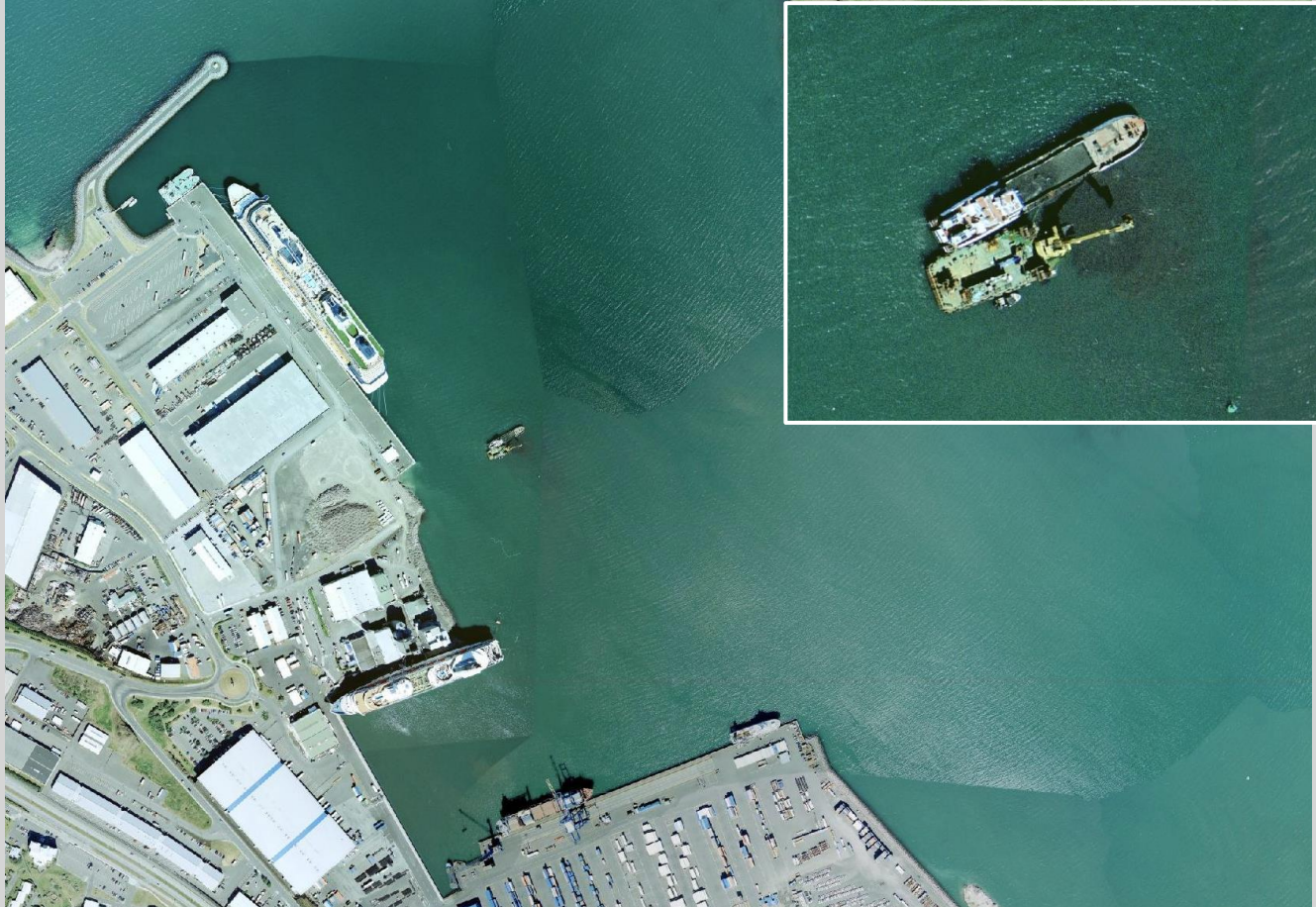
Framkvæmdaraðili telur ekki þörf á að bregðast við umsögnum Mýrdalshrepps, Heilbrigðiseftirlits Suðurlands og Svavars Garðarssonar. Hér á eftir eru viðbrögð framkvæmdaraðila við þeim umsögnum sem kölluðu á viðbrögð.

Áður en lengra er haldið vill framkvæmdaraðili koma því á framfæri að niðurstöður jarðfræðirannsóknar vorið 2025 voru þær að grjót við bæinn Mýrar reyndist ekki jafn gott og vonast hafði verið, það verður því ekki grjótnám þar vegna framkvæmdarinnar. Aðrir valkostir eru að gera brimvarnargarðinn úr steiptum einingum (kerjum), eða þá að fá grjót frá Þorlákshöfn og/eða Helguvík, en á þeim stöðum hefur fallið til mikil af grjóti við jarðvinnuframkvæmdir síðustu árin. Nokkuð ítarlega var fjallað um steiptu einingarnar í matsáætlun, en minna um grjóftlutninga frá Þorlákshöfn/Helguvík. Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um báða þessa kosti ef þeir reynast raunhæfir. Grjótleit fór fram með borun einnar holu nokkru austan við Blautukvísl u.þ.b. miðja vegu milli Þjóðveggar og strandar. Vegagerðin hefur rannsakað þetta svæði til grjótvinnslu. Ef þetta verður skoðað frekar, verður fjallað um þennan valkost í umhverfismatsskýrslu. Líkur á því að brimvarnir verði að mestu útfærðar í formi steyptra kerja hafa þó aukist mikið, og þar með aukast líkur á að ekki þurfi að gera vinnuhöfn við Alviðruhamra.

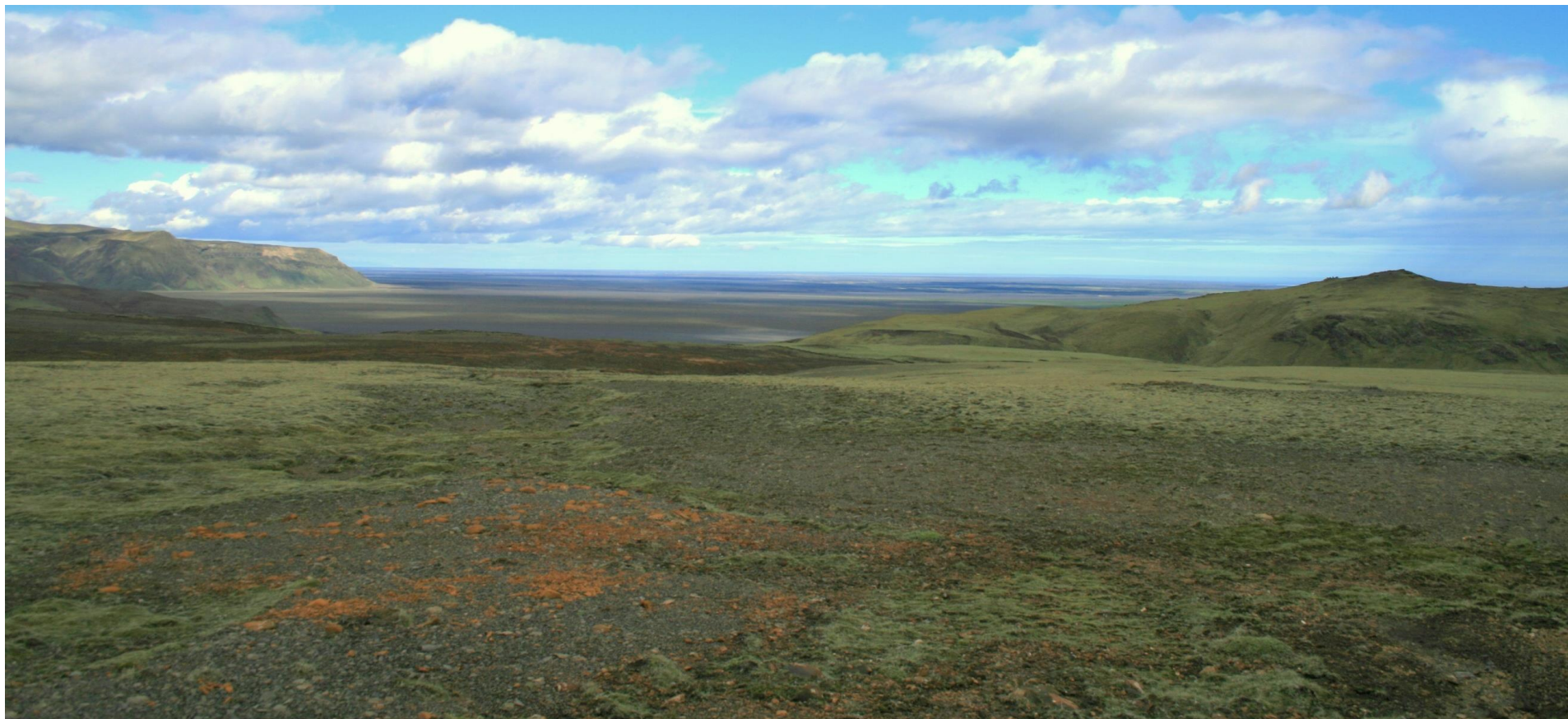
Svör framkvæmdaraðila við innsendum umsögnum

UMSÖGN NÁTTÚRUVERNDARSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Hins vegar er nauðsynlegt að mati Náttúruverndarstofnunar að fjallað sé um það og áhrif framkvæmdanna á það“ „Auk þess vill Náttúruverndarstofnun benda á mikilvæði þess að tillagan taki mið af 54. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd þar sem fjallað sé um í tillögunni hvort landnotkun og framkvæmdir utan friðlýstra svæða geti á einhvern hátt haft áhrif á hin friðlýstu svæði“	Flutningsleiðin verður utan við friðlýst svæði gervigíganna, en fjallað verður um möguleg áhrif á jarðmyndunina engu að síður eins og Náttúruverndarstofnun fer fram á. Framkvæmdaraðili ítrekar að eingöngu flutningsleiðin er í grennd við friðlýsta svæðið, en þú þegar fer uppbyggður Þjóðvegur 1 þvert í gegnum svæðið. Álfaversvegur er einnig innan svæðisins sem og tún.
„Náttúruverndarstofnun leggur áherslu á að fjallað sé um náttúruferirbærin í tillögunni og það komi fram hvaða leiðir verði farnar til þess að forðast rask þeirra sbr. 61. gr. náttúruverndarlaga og hvað avalkostir séu skoðaðir.“	Fjallað verður um hraun á svæðinu og áhrif framkvæmdarinnar á það. Stærstur hluti hraunsins er sandorpinn og hefur glatað verndargildi sínu að einhverju leyti. Alviðruhamrar eru hluti af stærra hrauni og eru undirstaða framkvæmdarinnar, sökum þess að þetta er eini staðurinn á löngu svæði þar sem fast berg nær alveg niður að sjó.
„Í matsáætlun segir að ef komi til nýrrar tengingar á milli Prestbakka og Víkur yrði hún á forræði Rarik eða Landsnets og að þeir aðilar muni sjá um mat á umhverfisáhrifum þeirrar framkvæmdar. Að mati Náttúruverndarstofnunar er mikilvægt að sem flestir þættir sem tengjast þessari framkvæmd séu metnir sem og sammögnunaráhrif þeirra.“	EP Power Minerals Iceland er eingöngu viðskiptavinur sem hefur engar upplýsingar um hönnun, tilhögun, legu, valkosti eða tímasetningar nýrrar tengingar milli Prestbakka og Víkur né hvort það væri á höndum Rarik eða Landsnets. Ný tenging þarna á milli er fyrst og fremst til að koma á hringtengingu í Vík og auka raforkuöryggi heimamanna á svæðinu: https://www.ruv.is/frettir/innlent/2024-12-10-engin-hringtenging-er-stora-vandalid-430623 Það er skýrt í lögum að umhverfismat er á ábyrgð framkvæmdaraðila, sem er hvorki EP Power Minerals Iceland né önnur fyrirtæki í Vík.

UMSÖGN NÁTTÚRUVERNÐARSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Þar sem tilgangur verkefnisins er að draga úr koldíoxíðslosun er mikilvægt að mati Náttúruverndarstofnunar að kolefnisspor framkvæmdarinnar sé reiknað og lagt fram. Það á við alla mögulega valkosti hvað varðar flutning að skipi, byggingu, gerð og eðli varnargarðs auk flutnings til Þýskalands og fleira. Einnig þarf að skoða hvort þjónusta vistkerfa sem kunna að raskast, breytist m.t.t. kolefnisbindingar.	Það vekur undrun framkvæmdaraðila að verkefni sem hafa jákvæð áhrif á loftslag og stuðla að minni losun á gróðurhúsalofttegundum skuli þurfa að uppfylla strangari og ítarlegri kröfur en verkefni sem hafa neikvæð áhrif. Er auðveldara að komast í gegnum umhverfismats- og leyfisferli á Íslandi ef áhrif á loftslag eru neikvæð? Þetta er öfugsnið viðhorf að mati framkvæmdaraðila. Að því sögðu þá var ítarlegur útreikningur á kolefnisspori efnistökkunnar í umhverfismati hennar sem lauk árið 2022. Eitt tonn af sandi sem kemur í stað eins tonn af sementsklinker minnka losun um 842 kg af CO₂ ígildum*. Þessi 842 kg af CO₂ ígildum sem nefnd eru ná þó eingöngu yfir orkufreka efnahvarfið sem þarf til að mynda sementsklinker með því að afsýra kalkstein (CaCO₃ → CaO + CO₂) og bræða saman við leir. Bæði kalkstein og leir þarf að vinna úr námum og er kolefnislosun við námuvinnsluna og flutninginn frá námunni ekki talin með í þessari tölu. Raunminnkun á losun er því líklega meiri. Ef verkefnið gengur að óskum og flutt verða út um 5 milljón tonn á ári mun það draga úr kolefnislosun við sementsframleiðslu sem nemur um 4,2 milljón tonnum af CO₂ ígildum. Til samanburðar var öll samfélagslosun Íslands árið 2023, 2,81 milljón tonn CO₂ ígildi**. Í umhverfismati efnistöku í Litla-Sandfelli í Þrengslunum var reiknað að flutningur á efni 14 km leið til Þorlákshafnar og skipaflutningur til Rotterdam myndi losa um 13 kg CO₂ ígildi fyrir tonn af efni. Það er sambærileg vegalengd á landi og í tilviki Alvíðruhamra. Af því er flutningur með skipi langstærsti hluturinn, um 12,2 kg CO₂ ígildi á tonn af efni. Í tilviki Litla-Sandfells var reiknað með skipi sem tæki 40.000 tonn, hér er að reiknað með skipum sem taka allt að 50.000 tonn. Í tilviki Litla-Sandfells var einnig reiknað með hefðbundnum vöruflutningabílum sem eru löglegir á þjóðvegum, hér er reiknað með stærri námuvörubílum eða vagnlestum sem taka mun meira efni í hverri ferð sem gerir flutninga mun hagkvæmari. Flutningar verða auk þess á lokuðum einkavegi og þurfa ekki að stoppa eða hægja sér vegna annarar umferðar. Það mun gera landflutningaflutninga hagkvæmari og minnka losun á tonn af efni. Þessi atriði, og með styttri siglingaleið frá Alvíðruhömrum og stærra flutningaskipum, má reikna með að losun verði undir 10 kg CO₂ ígildi á tonn af fluttu efni. Það má því ætla að losun vegna flutnings á efni sé um 1% af því sem sparast í losun. Það er því hundraðfaldur munur á losun og það sem er dregið úr losun. Raunverulegur munur er líklega enn meiri þar sem námuvinnsla og flutningur á hráefnum í klinker (leir og kalksteinn) er ekki inni í tölunni á losun við framleiðslu á klinker, eingöngu framleiðsluferlið sjálft. Frá þessu verður greint í umhverfismatsskýrslu. Ekki stendur til að fjalla um losun af völdum vinnutækja á framkvæmdatíma. Losun á framkvæmdatíma er tímabundin og eru venjuleg vinnutæki líkt og notuð eru í framkvæmdir um allt land og losun hverfandi í heildarsamhengi verkefnisins. Að reikna út losun vinnutækja á framkvæmdatíma hefur ekki tíðkast í mati á umhverfisáhrifum hér á landi, hvort sem um er að ræða vegaframkvæmdir, jarðgöng, virkjanir, háspennulínur eða aðrar framkvæmdir þar sem framkvæmdartími er langur. Framkvæmdaraðili leggur til að Skipulagsstofnun fylgi jafnræðisreglu og leggi ekki auknar íþyngjandi kröfur á einn aðila umfram aðra. * World business council for sustainable development. 2016. The Cement Sustainability Initiative (CSI) - Cement Industry and CO₂ Performance – Getting the Numbers Right. Genf. ** Umhverfisstofnun. https://ust.is/loft/losun-grodurhusalofttegunda/stada-losunar-a-islendi-2023/
„Að mati Náttúruverndarstofnunar væri æskilegt að meta áhrif hljóðmengunar á sjávarspendýr, bæði á framkvæmdartíma og á rekstrartíma. Rannsóknir hafa sýnt að hljóð hafa truflandi áhrif á samskipti dýranna og þau hljóð geta komið frá því þegar rör eru rekin ofan í sandinn og við mikla og stöðuga skipaumferð“	Hér er verið að reka staura niður í sand, það vonandi dempar áhrif. Þau áhrif eru auk þess tímabundin og mjög nálægt landi. Skipaumferð við Alvíðruhamra verður mun minni en t.d. við Reykjanesið þar sem vöruflutningaskip, olíuflutningaskip, skemmtiferðaskip, hráefnaskip, fiskiskip o.fl. fara öll um. Engu að síður er blómleg hvalaskoðunarþjónusta á Faxaflóa úti fyrir Kollafirði og Hvalfirði þar sem skipaumferð er stöðug. Einungis eitt skip mun geta legið við bryggjuna við Alvíðruhamra í einu m.v. núverandi hönnunarforsendur, áhrif á samskipti sjávardýra eru fyrirfram metin það óveruleg og af svo lítilli stærðargráðu að það krefjist ekki sérstakrar umfjöllunar í umhverfismatsskýrslu. Framkvæmdaraðila er ekki kunnugt um að slíka umfjöllun hafi verið að finna í umhverfismati nokkurra annarra hafnarframkvæmda á Íslandi. Í ákvörðun Skipulagsstofnunar frá 14. maí 2025 um matsskylduákvörðun vegna stækkunar á Helguvíkurhöfn var t.d. engin umfjöllun um áhrif aukinnar olíuskipaumferðar á lífríki í hafi.

UMSÖGN Náttúruverndarstofnunar	SVÖR Framkvæmdaraðila
„Áhrif framkvæmda á göngur og fæðuslóðir laxfiska þarf að mati Náttúruverndarstofnunar að greina og meta.“	Það verður fjallað um möguleg áhrif á laxfiska.
„Skoða þarf vandlega að mati Náttúruverndarstofnunar hvort sú gruggmyndun sem þá verður hafi áhrif á sjávarlífríki, þar á meðal uppeldissvæði nytjastofna.“	Reynsla af ótal dýpkunarframkvæmdum við flestar hafnir landsins í gegnum árin er að gruggmyndun er staðbundin og óveruleg, hvort sem það er í Landeyjarhöfn, Sundahöfn eða annars staðar. Á þessari loftmynd frá 2012 sést þegar unnið er að dýpkun við Sundahöfn. Áhrifin eru mjög staðbundin og óveruleg. Ítarlega var fjallað um grugg af völdum dýpkunar í umhverfismati Sundahafnar frá 2022 og í áliti Skipulagsstofnunar segir að „Áhrif vegna gruggmyndunar eru líkleg til að vera að mestu staðbundin og afmörkuð við næsta nágrenni þess svæðis sem dýpkun fer fram á hverju sinni.“ Er það í samræmi við fjölda rannsókna sem í var vitnað í því umhverfismati.  

UMSÖGN NÁTTÚRUVERNÐARSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Ekki er rétt að mati Náttúruverndarstofnunar að biða og sjá til með mögulega sjálfstætt umhverfismatsferli. Þetta er hluti af þessari framkvæmd og ætti að skoðast sem slíkt.“	Það er mjög erfitt, og ónákvæmt, að framkvæma umhverfismat á viðhaldsdýpkunum sem munu kannski gerast 15 árum eftir að framkvæmdum lýkur. Óvissuþættirnir eru of margir og smá frávik frá líkani getur þýtt að mikla breytingu í raunveruleikanum. Það er auk þess vafasamt að sækja um framkvæmdaleyfi í framtíðinni byggt á 15 ára umhverfismati sem mjög líklega verður ekki í samræmi við raunverulegar aðstæður og þarf að gera upp á nýtt. Því telur framkvæmdaraðili skynsamlegt að fylgja fordæmi Landeyjahafnar og framkvæmda sérstakt umhverfismat vegna viðhaldsdýpkana þegar og ef að þeim kemur, sem er meira en áratug eftir að framkvæmdum lýkur.
„Í matsáætluninni er á nokkrum stöðum reynt að draga fram að verkefnið muni aðeins skerða lítinn hluta einhvers þáttar og þar afleiðandi skipti það ekki máli í umhverfismatinu. „Þannig skipta 21,5 ha búsvæði ekki máli fyrir hrygningu loðnu, 0,01% af vatnshloti myndi ekki hafa áhrif á gæði þess og þar sem fáir eru á ferli skipta breytingar á ásjáðar litlu máli.“	Þetta er ekki rétt, framkvæmdaraðili heldur því hvergi fram að áhrif „skipti ekki máli“. Það fylgja óhjákvæmilega áhrif öllum mannlegum framkvæmdum, mismikil. Við mat á áhrifum er horft til marga þátta, t.d. stærð áhrifasvæðis, stærð sambærilegra búsvæða, heildarstærð jarðmyndana, hve margir einstaklingar verða fyrir áhrifum, í hve langan tíma og hlutfall af stofni sem verður fyrir áhrifum. Þetta eru líka nauðsynleg atriði til að setja framkvæmdir í samhengi við umhverfi sitt. Í matsáætlun fer fram ákveðin forskimun til að meta hvaða rannsóknir eru nauðsynlegar og er þetta partur af því ferli. Það er t.d. jákvætt að ásjáðar framkvæmdar hafi áhrif á fáa frekar en marga. Stök bryggja við sandströnd sem er mörg hundruð km að lengd og fer eftir allri suðurströnd Íslands hefur óneitanlega minni áhrif en sambærileg bryggja í t.d. þröngum firði. Viðkvæmni búsvæða og jarðmyndana er minni ef um stór svæði er að ræða, sama er að segja um stóra dýrastofna, viðnámspróttur þeirra gagnvart framkvæmdum er hærri ef fjöldi sem missir búsvæði eða hrygningarsvæði sitt er lítill eða lítið hlutfall af heildarstofninum.
„Það er engu að síður mat Náttúruverndarstofnunar að mikilvægt sé að skoða möguleg hlaup í mati á umhverfisáhrifum og þá skuli einnig horfa til þeirra setflutninga sem munu eiga sér stað meðfram ströndinni. Geta þeir flutningar gert mannvirkin ónothæf, verður hægt að bjarga þeim og þá með hvaða hætti. Ekki bara horfa á hlaupið sjálft heldur líka afleiðingar þess til lengri tíma.“	Framkvæmdaraðili þakkar þessa ábendingu. Ef af framkvæmdum verður er um gríðarmikla fjárfestingu að ræða og mun fara fram ítarlegt áhættumat áður en framkvæmdaraðili ákveður að ráðstafa fjármunum til verksins.
„Náttúruverndarstofnun bendir á að útsýni er frá leiðinni inn í Þakgil og frá Hafursey.“	Vegurinn inn í Þakgil er að mestu í hvarfi og er Mýrdalssandur ekki sýnilegur fyrr en norðarlega á honum, þegar nær dregur Þakgili, en þá er útsýni til austurs út á Mýrdalssand af Kerlingardalsheiði. Alvirðuhamrar eru þar í um 24 km fjarlægð. Áhrif á vegfarendur á þeim vegi verða óveruleg og kalla ekki á sérstaka umfjöllun að mati framkvæmdaraðila að öðru leyti en að geta þess að áhrif verða að öllum líkindum óveruleg. Sjá mynd hér að neðan. Austurendi Hafurseyjar er í um 18 km fjarlægð frá Alviðruhörmum. Af toppi Hafurseyjar verður hægt að sjá flutningsleiðina, einkum þann hluta sem er norðan Þjóðvegjar. Umfjöllun verður um útsýni þaðan í kafla um áhrif á ásjáðar landslag.



MYND 1 Útsýni frá veginum inn í Þakgil í átt að Mýrdalssandi. Alviðruhamrar eru í um 24 km fjarlægð.



MYND 2 Útsýni frá austurbrún Hafurseyjar og horft suðausturur í átt til sjávar. Álftaver og Kúðafliót sést í fjarska. Mikið mistur var í lofti daginn sem myndin var tekin, en hún gefur ágæta hugmynd um fjarlægðir. Alviðruhamrar eru ofarlega hægra megin. Gamli vegurinn yfir Mýrdalssand þverar sandinn.

7/22



MYND 3 Útsýni frá austurbrún Hafurseyjar og horft suður í átt til sjávar. Blautakvísl ofarlega um miðri mynd og Hjörleifshöfði til hægri. Gamli vegurinn yfir Mýrdalssand þverar sandinn, þjóðvegur 1 er töluvert fjær. Mikið mistur var í lofti daginn sem myndin var tekin, en hún gefur ágæta hugmynd um fjarlægðir. Alviðruhamrar sjálfir er utan myndar vinstra megin.

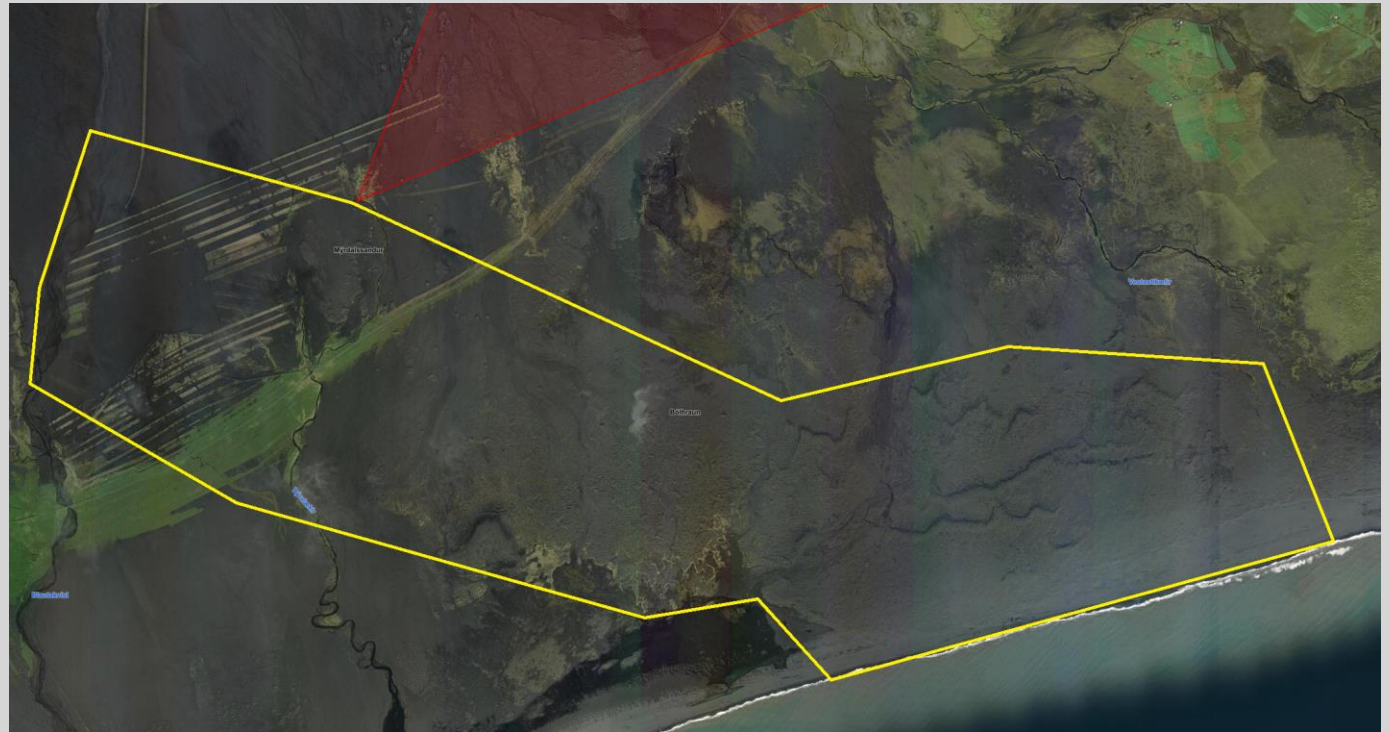
UMSÖGN VEGAGERÐARINNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
Vegagerðin fagnar því að á rekstrartíma fari efnisflutningar undir Hringveg en minnir á að útfærsla og framkvæmd við þjóðvegi skal fara fram í nánu samráði við Vegagerðina. Allar framkvæmdir innan veghelgunarsvæða eru háðar leyfi frá Vegagerðinni. Ljóst má telja að á rekstrartíma þurfi vegtengingar til beggja átta frá Hringvegi og skal slíkt einnig unnið í samráði við Vegagerðina. Á framkvæmdatíma þarf að taka sérstakt tillit til umferðar og umferðaröryggis. Þá er átt við t.d. vegna byggingar undirganga og efnisflutninga. Allar bráðabirgðalausnir skulu unnar í samvinnu við Vegagerðina.	Allar framkvæmdir við þjóðveg 1, hvort sem eru bráðabirgða eða varanlegar, verða unnar í samráði við Vegagerðina.
er um umtalsvert magn efnis að ræða. Gera þarf grein fyrir fjölda ferða, þyngd og leiðarvali, sér í lagi hvað snertir flutninga eftir varnargörðum og þjóðvegum. Vegagerðin leggur áherslu mikilvægi þess að í umhverfismati framkvæmdarinnar liggja fyrir upplýsingar um magn og gæði efnis í þeim námum sem tilgreindar eru og hvort magn efnis sé nægilegt fyrir framkvæmdina.	Ekki stendur til að flytja jarðefni eftir þjóðvegum, en ef það breytist verður umfjöllun um það í umhverfismatsskýrslu. Óljóst er hvaða flutninga eftir varnargörðum Vegagerðin er að vísa til.
Í matsáætlun kemur fram að fyrirhugað er að rannsaka ítarlega áhrif mannvirkja í sjó á strauma og sandburð til að finna út bestu mögulegu hönnun mannvirkja. Vegagerðin leggur áherslu á að í umhverfismatinu verði lagt mat á hvar langtímaáhrif vegna fyrirhugaðra framkvæmda muni gæta og hver áhrifin verða, þar með talin mögulegar breytingar á strandlínu. Jafnframt þarf að skilgreina og meta áhættur við siglingarþátt verkefnisins.	Þetta eru allt atriði sem verið er að athuga, innviðir verða byggðir upp til að geta starfað til langtíma. Bryggja, viðlegukantur og brimvarnargarður verður allt hannað af sérfræðingum með það í huga að gera aðstæður eins öruggar og kostur er, hafnadeild Vegagerðarinnar kemur m.a. að því.

UMSÖGN LANDHELGISGÆSLUNNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
Landhelgisgæslan telur rétt að nefna að staðsetning hafnarmannvirkja skerðir siglingarsvæði minni báta sem sigla í skjóli af landi í aflandsvindi og að framkvæmdin gæti mögulega haft áhrif á veiðar á svæðinu t.d. með handfæri og dragnót „Landhelgisgæslan bendir að lokum á að tilkynningar varðandi framkvæmdasvæði þurfa að berast sjómælinga- og siglingaöryggisdeild Landhelgisgæslu Íslands til að upplýsingarnar komist til sjófarenda og í sjókort. Ákjósanlegt er að nota pósthfangið sjokort@lhg.is.“	Í umhverfismati verður umfjöllun um áhrif á siglingaleiðir og veiðar. Framkvæmdaraðili þakkar ábendinguna.

Skráning fornleifa þarf að ná ekki aðeins yfir hið afmarkaða bryggjussvæði við Alviðruhamra, heldur einnig yfir aðrar tengdar framkvæmdir og áhrifasvæði þeirra, eins og t.d. vegi, jarðstrengi, námur og annað sem valdið getur raski á fornleifum, sbr.16. gr. laga um menningarminjar.

Rannsóknarsvæðið (gulmerkt) nær alveg frá sjónum og alla leið að efnistökutækusvæðinu. Fornleifafræðingur metur svo hvernig hann rannsakar svæðið.

Þess má geta að fordæmi eru fyrir því úr umhverfismati efnistöku í Múlavísl og umhverfismati efnistöku á Háöldu að ekki þurfti að rannsaka sérstaklega svæði sem eru flóðaframburður frá 1918, nóg var að skoða loftmyndir og leita heimilda.



Fyrirhugað rannsóknarsvæði.

UMSÖGN NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUNAR ÍSLANDS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Kanna þarf mikilvægi svæðisins fyrir útbreiðslu og fæðuöflun sjófugla t.d. á varptíma sem og að vetri til.“	Eftir samráð við Tringa ehf. sem mun sjá um fuglarannsóknir er eftirfarandi uppfærð rannsóknaráætlun: - Varpfuglaathugun um miðjan júní, hugað að gróðri. Fjaran talin. - Gróður og vistgerðir um miðjan júlí. Fjaran talin. - Talningar á fuglum frá fjörunni. Mánaðarlega frá maí til október Ekki verða taldir sjófuglar yfir háveturinn. Í fyrsta lagi getur aðgengi verið mjög erfitt og nær ómögulegt, enda engir vegir heldur þarf bara að keyra á sandi sem er mjög erfitt og varasamt þegar jörð verður blaut. Í öðru lagi er öldugangurinn yfir veturinn mun meiri og að ætla að telja fugla á sjónum í allt að tveggja kílómetra fjarlægð gefur afar takmarkaðar niðurstöður. Í þriðja lagi eru engar sjófuglabbyggðir á svæðinu og ekkert fast land fyrir t.d. æðarfugla. Sjófuglar eru því líklega tilviljanakennt á svæðinu í leit að fæðu meðfram ströndinni.
„Varðandi lífríki í sjó er mikilvægt að kanna hvort um séu að ræða hrygningar- og/eða uppeldissvæði fiskitegunda“	Ekki verður ráðist í sérstakar rannsóknir, umfang framkvæmda er einfaldlega ekki slíkt að það krefst þess sbr. umfjöllun í kafla 4.4.3 í matsáætlun og samanburð við kröfur fyrir aðrar framkvæmdir á sjávarbotni af sambærilegri stærð eða stærri. Fiskirannsóknir í briminu fast upp við suðurströndina eru auk þess varasamar og óruggar, sérstaklega þegar horft er til þess að næsta höfn er í Vestmannaeyjum. Umfjöllun verður byggð á fyrirbyggjandi þekkingu um hvaða tegundir eru líklegar til að nýta svæðið, t.d. eru gönguleiðir loðnu vel þekktar.
„Er hætt á að ágengar eða framandi tegundir geti borist inn á svæðið með flutningum t.d. lúpína með flutningabílum eða sjávarlífverur með kjölfestuvatni flutningaskipa.“	Flutningabílar verða fluttir inn í upphafi og verða svo á Íslandi, þeir eru ekki að flakka á milli landa. Þeir fá sömu meðferð og allir aðrir bílar og allar aðrar vörur sem eru fluttar inn til landsins. Flutningaskip fylgja sömu reglum og öll önnur skip sem sigla inn í íslenska lögsögu, hvort sem það eru vöruflutningaskip, fiskiskip, skemmtiferðaskip o.þ.h.
„Full þörf er að kortlegga vel útbreiðslu gervígiga ásvæðinu þar sem þeir ná út fyrir mörk friðlýsta svæðisins“	Við hönnun verður reynt að sveigja hjá gervígigum eftir bestu getu.
„Gera þarf grein fyrir efnisnámunum og efnisþörf vegna fyrirhugaðra framkvæmda, nýjumefnistökusvæðum, stærð þeirra og áætluð efnistaka í hverri námu fyrir sig.“	Það verður gert.
„Gera þarf betur grein fyrir mögulegum grjótflytningum erlendis frá sem nota á í grjótnargargarða og hvernig staðið verður að þeimflytningum til landsins.“	Efni erlendis frá verður flutt sjóleiðina til landsins og er stefnt að því að það verði sett beint í brimvarnargarðinn án viðkomu á landi. Ef til umskipunar kemur, þá yrði það við hafnir sem eru næst framkvæmdasvæðinu, líklega Vestmannaeyjar eða Þorlákshöfn.
„Landslag frá ströndinni við Alviðruhamra í átt að Mýrdalsjökli er stórbrotið og einstakt.“	Þetta svæði er flatur sandur sem er verið að reyna að græða upp með melgresi og lúpínu, hvort það teljist stórbrotið er afar huglægt og persónubundið.
„Beinn og upphækkaður vinnuvegur, eða færiband, ásamt raflínumöstrum munu hafa neikvæð áhrif á landslag.“	Fyrirfram má búst við því að áhrif af vegi verði svipuð og af þjóðvegi 1 sem er uppbyggður vegur þvert yfir sandinn, það verður þó skoðað í umhverfismatinu. Færibönd verða yfirbyggð og standa ekki hátt yfir landi. Litaval yfirbyggingar verður sérstaklega skoðað með sjónræn áhrif í huga. Raflínumöstur og tenging milli Víkur og Prestbakka til að koma á hringtengingu og auka afhendingaröryggi raforku er framkvæmd sem er ekki á vegum EP Power Minerals Iceland.

UMSÖGN NÁTTÚRUFRÆÐISTOFNUNAR ÍSLANDS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Gera þarf rannsóknir og líkanareikninga á setflutningum, öldugangi og strandrofi við ströndina og hvaða áhrif t.d. vinnuhöfn og brimvarnargarður hafa á setflutninga. Eins þarf að gera grein fyrir áhrifum þess aðfyrirhugað er að gera skarð í sandrifið úti fyrir ströndinni og hvort það geti breytt núverandi ástandi sjávar s.s. setflutningum eða straumum.“	Um þessar mundir er í gangi vinna við allt þetta. Það að bryggjan sé örugg og rekstarhæf er undirstaða alls verksins. Ekki verður ráðist í tugmilljarða fjárfestingar nema það sé næsta öruggt að aðstæður haldist góðar til langs tíma og t.d. ekki verði óeðlilega mikil uppsöfnun á sandi.

UMSÖGN UMHVERFIS- OG ORKUSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Umhverfis- og orkustofnun bendir á að framkvæma þarf áhrifamat fyrir öll vatnshlot sem framkvæmdin nær til.“	Í umhverfismatsskýrslu verður umfjöllun um áhrif á öll vatnshlot sem tengjast framkvæmdinni, bæði á landi og í sjó.
„Í greinargerð kemur fram að í 2-4 km fjarlægð frá ströndinni verður starfsmannaaðstaða og verkstæði til að sinna viðhaldi á tækjum og búnaði. Umhverfis- og orkustofnun bendir á aðgera þarf grein fyrir fráveitu frá aðstöðunni og möguleg áhrif hennar á viðtakann.“	Gert verður grein fyrir fráveitu í umhverfismatsskýrslu.
„Umhverfis- og orkustofnun telur mikilvægt að áhrif af sandfokinu verði skoðuð gaumgæfilega í umhverfismatsskýrslu og samlegðaráhrif með sandfoki sem nú þegar er á Mýrdalssandi afnáttúrulegum orsökum. Skoða þarf áhrif sandfoks á loftgæði á svæðinu.“	Í umhverfismatsskýrslu verður fjallað um áhrif á loftgæði sbr. kafla 4.4.8 í matsáætlun.
„Umhverfis- og orkustofnun bendir í á að nýting jarðefna af hafsbotni utan netlaga (115 m út frá stórstraumsfjöruborði) er leyfis skyld hjá Umhverfis- og orkustofnun, sbr. 6. gr. laga nr. 57/1998“	Framkvæmdaraðili þakkar þessa ábendingu, en ekki stendur til á þessum tímapunkti að nýta jarðefni af hafsbotni.
„Fram kemur í matsskýrslu að til standi að nota efnið úr efnistöku til að minnka losungróðurhúsalofttegunda við sementsframleiðslu á meginlandi Evrópu. Stofnunin telur að ekki séu forsendur fyrir því að tala um að efnið muni minnka losun annars staðar þegar ekki er búið að meta það hver losunin verði af framkvæmdinni. Ekki sé hægt að halda fram jákvæðum áhrifum á loftslag þegar slíkt mat hefur ekki farið fram.“	Sjá svar við umsögn Náttúruverndarstofnunar, slíkt mat hefur farið fram og helstu losunartölur og stærðargráður eru þekktar og hefur verið fjallað um áður. Losun vegna flutnings á efninu er um 1% af samdrættinum sem sparast með notkun á efninu í sementsframleiðslu.
„Í umhverfismatsskýrslu þarf að fjalla um áhrif ólíkra valkosta á loftslag, meðal annars byggingu og gerð brimvarnargarðs, bryggju, vinnuhafnar og flutning efnis.“	Þetta eru allt einskiptis aðgerðir með tímabundin áhrif. Miðað við að kolefnislosun við sementsframleiðslu dregst saman um 4,2 milljón tonn af CO ₂ ígildi árlega má ætla að á líftíma verkefnisins sé losun vinnutækja á framkvæmdatíma brotabrotabrot úr prósentu af heildarsamdrætti af völdum verkefnisins. Verkefnið mun stuðla að árlegum samdrætti á losun fleiri CO ₂ ígilda sem nemur allri samfélagslosun Íslands, en inni í þeirri tölu eru m.a. allar framkvæmdir á landinu samanlagt. Losun á framkvæmdatíma er því óveruleg í samhengi heildarframkvæmdarinnar. Því stendur ekki til að fjalla um tímabundna losun af völdum vinnutækja á framkvæmdatíma. Það er eingöngu tímabundið og eru venjuleg vinnutæki líkt og notuð eru í framkvæmdir um allt land. Að reikna út losun vinnutækja á framkvæmdatíma hefur ekki tíðkast við mat á umhverfisáhrifum, hvort sem um er að ræða vegaframkvæmdir, jarðgöng, virkjanir, háspennulínur eða aðrar framkvæmdir þar sem framkvæmdatími er langur. Skipulagsstofnun þarf að fylgja jafnræðisreglu og má ekki setja íþyngjandi kröfur á einn aðila umfram aðra. Þessar tölur voru ekki birtar í matsáætlun svo það er eðlilegt að umsagnaraðilar átti sig ekki á stærðargráðunni, en þetta er samdráttur sem skiptir máli og hefur raunveruleg áhrif í baráttunni við hlýnandi loftslag.

UMSÖGN KÖTLU JARÐVANGS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Í matsáætlun er vísað til þess að ferðaþjónusta sé bundin árstíðarsveiflum, en vert er árétta að ferðaþjónusta í báðum sveitarfélögum er orðin ein af meginstöðum atvinnulífsins og telst nú heilsárs atvinnugrein.“	Framkvæmdaraðili efast ekki um það. En líkt og sveitarstjóri Mýrdalshrepps sagði í fréttaskýringarþættinum <i>Þetta helst</i> á RÚV þann 5. maí 2025, þá er sveitarfélagið með „egginn svolítið mikið í sömu körfunni“ hvað ferðaþjónustu og atvinnustarfsemi varðar. Framkvæmdaraðili telur að starfsemi sín geti hæglega starfað í sátt og samlyndi við ferðaþjónustu á svæðinu, enda engin ferðaþjónusta niðri við ströndina þar sem helsta framkvæmdasvæðið er, og flutningsleiðin þverar sandinn rétt eins og þjóðvegurinn sem að ferðamennirnir sjálfir keyra eftir.
„Að gerð verði vöktunaráætlun fyrir fjöruna beggja vegna við fyrirhugaða bryggju, sérstaklega ef fyrstu 900 metrar hennar verða grjótagarður. Slíkar framkvæmdir geta haft veruleg áhrif á sandflutninga og landmótun við ströndina.“	Á þessum tímapunkti er ekki tímabært að gera vöktunaráætlun, en ef af framkvæmdum verður verður vel fylgst með sandburði og strandbreytingum til að tryggja rekstaröryggi innviðanna.
„Að Alviðruhamrar sjálfir, sem einnig teljast til jarðminja, verði varðir og ekki raskað vegna framkvæmda“	Ekki er hægt að lofa því, það að fast berg sé svo nálægt sjónum er undirstaða þess að hægt sé að byggja bryggjumannvirki á þessum stað.
„Ef svæðið verður gert aðgengilegt ferðamönnum í tengslum við framkvæmdina, t.d. með nýjum vegi eða stíg, þá verði jarðvangurinn hafður með í ráðum varðandi uppbyggingu, fræðslu og umgjörð. Mikilvægt er að koma í veg fyrir gróðurskemmdir eða rask vegna aukinnar umferðar.“	Slíkar mótvægisáðgerðir þurfa að fara í gegnum skipulagsferli og því munu sveitarfélög og hagaðilar hafa áhrif og aðkomu að því.
„Að tryggt verði að Dýralækjasker verði ekki fyrir áhrifum af framkvæmdum eða flutningum.“	Við hönnun flutningsleiðar verður reynt að hafa áhrif á áningarstaðinn í Dýralækjarskerjum sem minnst. Taka skal þó með í reikninginn að nú þegar er þjóðvegur 1 með allri þeirri umferð honum fylgir í 100 m fjarlægð.
„Að skoða hvort hægt væri að nýta efni sem til fellur vegna dýpkunar frá bryggjusvæðinu árlega til að byggja upp fjöruna á milli sandfangaranna í Víkurfjöru. Með því mætti styðja við brýna þörf á varanlegri styrkingu strandarinnar þar, og tengja möguleika til nýtingar náttúrulegra auðlinda í þágu samfélagsins á svæðinu.“	Þetta er áhugaverð hugmynd og framkvæmdaraðili þakkar fyrir. Það verður þó ekki þörf á að dýpka fyrr en mögulega 15 árum eftir að framkvæmdum lýkur, og eru að lágmarki nokkur ár í að framkvæmdum ljúki. Á þessum tímapunkti er því ekki hægt að lofa neinu varðandi það sem kemur ekki til framkvæmda fyrr en eftir um 20 ár. Mögulega verða aðstæður við sandfangarana allt aðrar þá.

UMSÖGN HAFRANNSÓKNARSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Hafrannsóknastofnun bendir á að framkvæmdaraðilar ættu að skoða áhrif bryggju og varnargarðs á strauma, öldur, setflutninga, setsöfnun sums staðar og mögulegt strandrof annarsstaðar. Til þess ætti að gera mælingar á straumhraða, ölduhæð og setburð í sjó í mismunandi fjarlægð frá ströndinni yfir lengri tíma (nokkra mánuði / eitt ár). Svo ætti að bera mælingarnar saman með tölvulíkani (t.d. Delft3D eða sambærilegu) sem hermír eftir straumhraða, öldum og setflutningum.“	Framkvæmdaraðili þakkar þessa ábendingu. Líkánútreikningar eru m.a. byggðir á gögnum frá Vegagerðinni (áður Siglingastofnun), t.d. sérstöku öldukorti sem stofnunin gerði fyrir Alviðruhamra sem byggir á tímaröð sem spannaði meira en tvo áratugi frá 2000-2022.
Bera má saman hönnunarvalkosti bryggjunnar (bryggja á staurum alla leið, eða grjótagarð fyrstu 900 m), þó búast má við að setflutningur með ströndinni sé óhindraður og sandsöfnun minni ef bryggja verði á staurum alla leið. Rask á ströndinni væri einnig minna ef ekki þyrfti að byggja hafnargarða fyrir vinnubáta. Einnig má bera saman hönnunarvalkosti á varnargarð, þó búast má við að tiltölulega beinn varnargarður sem er ótengdur við bryggju hafi minni áhrif á strauma en L-laga varnargarður. Skoða þarf áhrif gerð varnargarðs (grjótagarð eða úr steiptum einingum) á öldur, endurkast aldna og útskolun á hafsbotni sem gæti haft áhrif á endingu varnargarðs sem og siglingaöryggi.	Allt eru þetta atriði sem er verið að skoða og verður greint frá niðurstöðu í umhverfismatsskýrslu. Líkur á því að byggð verði vinnuhöfn á ströndinni fara þó minnkandi.
Þó svo að ekki liggi fyrir nákvæmarupplýsingar um afmörkun og staðsetningu efnistöku er ljóst að efnistakan er mjög umfangsmikil og hún kann að snerta vatnshlot a.m.k. Blautukvislar, Dýralækja, Utari-Kælis og Austari-Kælis/Landbrotsár.	Ekki verður efnistaka við Mýrar í Álftaveri, vatnshlotin 103-556-R: Landbrotsá og 103-558-R: Vestastikælir og þverlækir verða því ekki fyrir áhrifum. Flutningsleiðin mun þvera Blautakvísl og Dýralæki og verða áhrif þeirra þverana metin.
„Hafrannsóknastofnun telur að afla þurfi grunnupplýsinga meðrannsóknum s.s. með hefðbundnum seiðarannsóknum áður en hægt er að meta áhrif.“	Það er eingöngu verið að leggja ræsi yfir vatnsföllin. Engar heimildir eru til um fisk í þessum ám. Árnar verða teknar í gegnum ræsi en þjóðvegur 1 þverar nú þegar bæði Blautukvísl og Dýralæki. Áhrif eru alfarið staðbundin við ræsið, og líkt og kemur fram í matsáætlun er ekki verið að skerða rennsli, losa efni út í vatnshlotið eða breyta rennsli á annan hátt. Framkvæmdatími við gerð ræsa er stuttur og vinnuvélar komast vart í snertingu við vatnið. Ekki verður nein breyting á vatnsgæðum, efnasamsetningu vatns eða eðlisefnafræðilegum gæðapáttum. Framkvæmdaraðili er ekki á móti því að framkvæma rannsóknir, en þær þurfa að hafa tilgang og nauðsyn þeirra að vera rökstudd. Flestar ár landsins renna undir brýr eða gegnum ræsi án áhrifa á fiskistofna. Til öryggis verða öll ræsi höfð fiskgeng til að tryggja að ekki verði áhrif á far fiskistofna séu þeir til staðar.
„Lagt er til í áætlun að greina botndýrasamfélög á framkvæmdarsvæðinu. Hafrannsóknastofnun telur æskilegt að svæði sem lenda undir og við fyrirhugaðan brimvarnargarð séu mynduð og búsvæði og botndýralíf metið.“	Tekin verða sýni af botninum og botndýralíf rannsakað. Búið er að dýptarmæla svæðið með geislum og er vitað hvernig búsvæði þar eru, þ.e. sléttur sandbotn. Myndataka er að mati framkvæmdaraðila ekki nauðsynleg, og eykur flækjustig og umfang framkvæmda mikið.
„Mjög þarf væri að kortleggja það fiskalíf sem þarna er að finna, bæði botnfiska auk sjógöngufiska.“	Fiskirannsóknir í briminu fast upp við suðurströndina eru erfiðar, varasamar og óöruggar. Auk þess er óvíst hverju þær skila. Engar upplýsingar hafa komið fram sem benda til þess að rúmlega 20 ha svæði við sandfjöru á Suðurlandi sé það mikilvægt að það hafi merkanleg áhrif á fiskistofna við Suðurströndina. Það er ekki hlutverk einkaaðila að standa í rannsóknum við Ísland til almennrar þekkingaröflunar, það er hlutverk Hafrannsóknarstofnunar. Ef það á að setja íþyngjandi kröfur á einn aðila umfram aðra framkvæmdaraðila, þá er mjög mikilvægt að nauðsyn þeirra rannsókna sé vel rökstudd. Þessi framkvæmd er sambærileg við aðrar landfyllingar sem gerðar hafa verið víða um land án þess að kortleggja hafi þurft fiskalíf þó að aðstæður séu mun auðveldari nánast allsstaðar annarsstaðar.

UMSÖGN HAFRANNSÓKNARSTOFNUNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
	Sjógöngufiskar á leið í Kúðafliót sem koma með ströndinni úr vesturátt synda einfaldlega fram hjá eða í gegnum bryggjumannvirki. Þverun Borgarfjarðar, landfyllingar á Viðeyjarsundi og Elliðaárvogi, þverun Eyjafjarðar, þverun Breiðdalsvíkur og þverun ýmissa fjarða á Vestfjörðum hefur ekki haft nein merkjanleg áhrif á göngur samtals tugþúsunda sjógöngufiska þrátt fyrir mun meira inngríp þar sem einungis er skilið eftir allt niður í nokkura tuga metra breitt svæði fyrir fiskana að synda í gegnum. Straumar meðfram ströndinni eru ríkjandi frá vestri til austurs, sjógönguseiði á leið til sjávar munu því að öllum líkindum berast í átt frá bryggjunni sem er um 10 km vestan við ósinn.
„Framkvæmdaraðili nefnir ekki þessa þætti í matsáætluninni.“ „Munu fyrirhugaðar framkvæmdir, á framkvæmdatíma eða að honum loknum, mögulega hafa neikvæð áhrif á göngur loðnu þarna eða hrygningu hennar?“ „Munu fyrirhugaðar framkvæmdir, á framkvæmdatíma eða að honum loknum, mögulega hafa neikvæð áhrif á göngur loðnu þarna eða hrygningu hennar? Þarf að taka tillit til loðnu á framkvæmdatíma eða eftir hann með dýpkun hafnarinnar, og þá á hvaða tíma árs slíkar framkvæmdar séu gerðar? Umhverfismat þarf að svara þessu og matsáætlun að taka tillit til þessara þátta.“	Til skýringar er rétt að taka fram að matsáætlun er áætlun um hvaða rannsóknir verða gerðar, en er ekki niðurstöðuskýrsla. Í matsáætlun kemur fram að umfjöllun í umhverfismatsskýrslu um fiskveiðar og fisk í sjónum verði byggð á fyrirbyggjandi gögnum og rannsóknum, þar mun m.a. vera umfjöllun um göngufar loðnu með suðurströndinni og hrygningu. Það er þó strax hægt að svara því að ekki verður unnið í sjó í febrúar/mars þegar loðnan fer um svæðið. Öldugangur takmarkar vinnu á sjó við sumarið.
„Það verður að ætla að selirnir noti stærra svæði heldur en nákvæmlega þar sem látrín eru. Það er því mikilvægt að kortleggja og meta útbreiðslu landsels og útsels við Alviðruhamra yfir allt árið svo meta megi áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á seli“	Það eru um 10 km í ós Kúðaflióts þar sem selirnir halda sig. Skaftárós og Örafi sem Hafrannsóknarstofnun fjallar um í umsögn sinni eru í tugi og hundrað kílómetra fjarlægð. Aðalsvæði sela eru austan við Kúðafliót, framkvæmdasvæðið er vestan við Kúðafliót í átt að Vík. Með engri efnistöku við Mýrar er dregið verulega úr framkvæmdum í grennd við Kúðafliót. Eflaust fara selir á einhverjum tímamarki um svæðið við Alviðruhamra, en það er algennt að sjá seli í höfnum landsins utan kæpingartíma og háraskeptitíma. Það verður ennþá sandströnd beggja vegna við bryggjuna og viðlegukanturinn þar sem skipin athafna sig er um 2 km frá ströndinni. Mögulega mun brimvarnargarðurinn skapa góðan hvíldarstað nærri fæðuslóð sem lítið er um við suðurströndina og hafi því mögulega jákvæð áhrif og laðar til sín seli. Framkvæmdaraðili telur líkleg áhrif ekki það neikvæð að þau kalli á kostnaðarsamar og íþyngjandi rannsóknir yfir margra mánaða tímabil á svæði sem er mjög óaðgengilegt stærstan hluta ársins. Talningar Hafró eru einmitt framkvæmdar í júlí/ágúst þegar framkvæmdir í og við sjó eru í hámarki og eru því gott viðmið.
„Ennfremur og ekki síður mikilvægt er að vekja athygli Umhverfis- og orkustofnunar og þeirrastofnana sem sinna eftirliti skipa á þeirri hættu sem höfn með eins umfangsmiklumflutningum á þessum stað skapar varðandi mögulegan innflutning ágengra framandi lífvera ísjó.“	Skip á vegum framkvæmdaraðila fylgja sömu reglum og öll önnur skip sem sigla inn í íslenska lögsögu.

UMSÖGN SAMTAKA FERÐAÞJÓNUSTUNNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Það er vel þekkt úr rannsóknum að ferðaþjónusta og iðnaðarframkvæmdir fara illa saman“	Það verður leitað til Samtaka Ferðaþjónustunnar um útfærslu og þau tækifæri sem kunna að skapast, og grennslast fyrir um rökstuðning og heimildir fyrir fullyrðingum um neikvæðar afleiðingar sem að sjálfsögðu verður reynt að forðast. Á Íslandi eru einmitt ágæt dæmi þar sem iðnaði hefur fylgt aukið aðgeng landssvæðum auk þess sem afleidd starfsemi blómstrar, t.d. við Bláa lónið. Einnig er hægt að nefna kísilver PCC á Húsavík sem gott dæmi. Það er í útjaðri bæjarins og einungis 1,2 km fjarlægð frá tjaldsvæði bæjarins. Ekki hefur orðið vart við nein neikvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu sem hefur aukist síðan kísilverið hóf rekstur í apríl 2018. Í árslok 2019 var Netflix stórmyndin „Eurovision Song Contest: The Story of Fire Saga“ tekin upp á Húsavík og fylgdi því mikil umfjöllun og ferðamannaaukning án þess að stóriðja í allra næsta nágrenni hefði nokkur áhrif. Til samanburðar eru Alviðruhamrar í tæplega 30 km fjarlægð frá Vík og 8 km frá þjóðvegi 1. Farþegafjöldi- Hvalskoðun  Farþegafjöldi í hvalaskoðun á Húsavík hefur aukist eða staðið í stað síðan kísilver PCC var opnað á Bakka snemma á árinu 2018. Kísilverið sést vel af sjónum á Skjálfanda. https://www.vikubladid.is/is/frettir/farthegefajoldi-i-hvalaskodunarferdum Iðnaðarferðaþjónusta hefur aukist töluvert víða um heim og verður því að teljast líklegt að með góðu samstarfi geti skapast áhugaverð tækifæri. Raforkutengingar hafa verið alvarlegt og vaxandi vandamál í héraðinu og með nýjum meðalstórum notanda breytast forsendur til uppbyggingar traustra innviða, öllu samfélaginu til heilla og þá ekki síst ferðaþjónustu og landbúnaði. Þá má nefna að á íbúafundi kom upp hugmynd um það hvort nýta mætti bryggjuna fyrir meðalstór skemmtiferðaskip til að búa til nýja aðgangsgátt inn á svæðið. Þá er rétt að geta þess að efnisflutningar teljast auk þess tæplega iðnaður, ekki er verið að vinna neitt efni eða framleiða.
„Verður því ekki komist hjá því að framkvæmdin breyti allri ásýnd svæðisins.“	Þetta eru stór orð áður en búið er að hanna nokkuð eða birta myndir/teikningar/líkanmyndir. Svæðið er flatt og sjónlengdir eftir yfirborði lands eru ekki langar, sérstaklega á austanverðum Mýrdalssandi þar sem hæðir, gervigigar og melgresisbelti byrgja sín frá þjóðvegi 1. Mannvirki, önnur en vegir/færirband, verða í marga kílómetra fjarlægð frá þjóðvegi 1.
„Fáist leyfi til að nýta svæðið til efnistöku er augljóst að svæðið verður skert til mögulegrar framtíðar uppbyggingar ferðaþjónustu á svæðinu.“	Ferðaþjónusta sem atvinnugrein hefur ekki einkarétt eða forgang að landi fram yfir aðrar atvinnugreinar, hvað þá þegar um er að ræða einkaland. Sveitarfélögin og íbúar í nágrenni framkvæmdasvæðis hafa lýst miklum áhuga á uppbyggingu á öðrum sviðum en ferðaþjónustu og vilja til að skjóta þannig fleiri stoðum undir atvinnulíf svæðisins og draga úr áhættu af því að treysta á eina grein þar sem aðstæður geta breyst gríðarlega mikið á örskotstundu eins og nýleg dæmi sýna. Graf með upplýsingum um farþegafjölda í hvalaskoðun við Húsavík hér að ofan er nýlegt dæmi og lýsandi fyrir landið í heild. Framkvæmdaraðili telur mun líklegra að hægt verði að bæta aðgengi ferðamanna að svæðinu og búa til ferðamannastað verði af framkvæmdunum og leggur áherslu á gott samstarf við hagaðila.

UMSÖGN SAMTAKA FERÐAÞJÓNUSTUNNAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Í matsáætlun kemur fram að "reynt verði að sneiða hjá gervigígum",sem er vægast sagt undarlegt orðalag þegar kemur að náttúrminjum.“	Framkvæmdaraðili telur þetta orðalag ekki undarlegt. Það er margt sem þarf að horfa til við ákvörðun á veglínu, t.d. umferðaröryggi, vegalend, gróðurfar, fuglalíf, þverun vatnsfalla, truflun við áningarstað, beygjur og hlykkir á veginum, verndarsvæði og jarðmyndanir. Það er ekki hægt að fullyrða fyrirfram að það takist að forðast áhrif á alla þessa þætti.
„Í ljósi þess telur umsagnaraðili að framkvæmdin eigi ótvírætt að sæta fullu mati á umhverfisáhrifum“	Hér gæti einhvers misskilnings, umsögn þessi er birt við matsáætlun í fullu mati á umhverfisáhrifum. Þetta er ekki matsskyldufyrirspurnarferli.

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Landvernd hefur áður skrifað umsagnir um önnur sambærileg áform hér á landi t.d. Heidelberg í Ölfusi sem hætt var við vegna margvíslegra neikvæðra umhverfisáhrifa“	Það er ekki samanburðarhæft verkefni. Þar stóð til að vinna efni úr fjalli í stórri verksmiðju í eða við þéttbýli og flytja efni þangað eftir almennum þjóðvegi. Þó að hér sé verið að vinna með jarðefni þá er um mjög ólíkar framkvæmdir að ræða hvað varðar útfærslu og áhrif á almenning.
„Betur hefði farið á því að við jafn stórtæka efnistöku lægi fyrir leyfi um efnistökusvæði“	Efnistökusvæðið hefur verið á aðalskipulagi Mýrdalshrepps í tvo áratugi. Efnistakan sjálf hefur auk þess lokið umhverfismatsferli.
„Efnismagnið, þ.e. útflutningur á 5 milljónum tonna á ári í 30 ár, er svo stórt að það vekur spurningar út frá náttúru og umhverfi og má ætla að sú stórsókn í jarðrænar auðlindir kunni að skaða ímynd svæðisins varanlega.“	Efnismagnið sem er til staðar er gríðarmikið, þetta er einungis lítið hlutfall af heildarjarðmynduninni. Sýnileiki námunnar sjálfar er afar lítill frá þjóðvegi 1 og aðstæður eru þannig að náman er svartur sandur og verður áfram svartur sandur, yfirborð hans verður bara 10 metrum lægra sem fæstir myndu taka eftir. Hlutverk þessa efnis er að minnka kolefnislosun við sementsframleiðslu sem er notað í nær alla húsnæðis og innviðaupbyggingu bæði hérlandis og erlendis á vesturlöndum. Þetta mun ekki skaða ímynd Íslands, en felur í sér stórkostlegt tækifæri til ýta undir gott orðspor Íslands í loftslagsmálum. Landsvernd og aðrir umsagnaraðilar gleyma því að samanburðurinn er ekki bara aðrar námur á Íslandi, heldur aðrar námur í Evrópu sem flestar eru í byggð, landbúnaðarsvæðum, skóglendi eða öðrum gróðurríkum svæðum og oftast en ekki mun stærri. Það er fáheyrt í Evrópu, og í raun einsdæmi, að hægt sé að vinna svona gott efni í svona miklu magni í auðn þar sem rask á gróðri og dýralífi er í algjöru lágmarki.
„Landvernd telur að ekki hafi í meðfylgjandi áætlun verið sýnt fram á með haldbærum gögnum að meintan loftslagsávinningur hafi verið reiknaður til fulls.“	Um það var ítarlega fjallað í umhverfismati námunnar sjálfar. Sjá einnig fyrir svör við umsögnum annarra umsagnaraðila.
„Vert er að hafa í huga að Ísland vinnur nú að innleiðingu á alþjóðlegusamkomulagi um líffræðilega fjölbreytni þar sem á að draga úr niðurbroti á landi og sinna endurheimt á vistkerfum. Ef horft er í magntölur sem liggja til grundvallar í skýrslunni er vandséð hvernig þetta verkefni samræmist samkomulag sem Ísland hefur undirritað um líffræðilega fjölbreytni“	Framkvæmdaraðili telur óhætt að fullyrða að hvað námur varðar, þá er þetta líklega sú náma af þessari stærðargráðu sem hefur minnst áhrif á líffræðilega fjölbreytilega í Evrópu. Á Norðurlöndum er t.d. fjöldinn allur af stærri námum, stærsta gullnáma Evrópu er í Finnlandi og Svíþjóð aflar um 90% af járn í Evrópusambandinu. Stærstu námurnar á Norðurlöndum eru tugir ferkílómetra að stærð, vinna tugir milljóna tonna á ári og flytja það hundruði kílómetra til hafnar. Þessar námur eru flestar í skóglendi innan barrskógarbeltisins og hafa áhrif á mun lífríkari vistkerfi en fyrirfinnst á Mýrdalssandi. Þær eru auk þess í bergi sem þarf að brjóta og mala niður og vinna. Á alþjóðlegan mælikvarða er þetta mjög umhverfisvæn náma. Það er auk þess tæknilega séð ekkert niðurbrot á landi. Efnið er nú þegar laust setefni sem fýkur í miklum vindi og er hægt að moka með einföldum hætti beint á vörubíla eða færiband.

UMSÖGN LANDVERNDAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Álftaver er tiltekið sem mögulegt efnistökusvæði og lýsir Landvernd andstöðu við þau áform en Álftavergíggar eru friðlýst náttúruvætti og stórtækar framkvæmdir og niðurbrot á landi í næsta nágranni mun hafa viðtæk áhrif og þar með talið á náttúruvættið sjálft.“	Ekki verður efnistaka við Mýrar í Álftaveri. Þess má samt geta að sú náma hefði verið handan allrar byggðarinnar í Álftaveri í meira en 6 km fjarlægð frá náttúruvættinu.
„Landvernd lítur svo á að yfirskrift þessarar áætlunar, „Bryggja við Alviðruhamra“, gefi mjög villandi og takmarkaða mynd af umfangi verkefnisins sem er að öðru leyti til umfjöllunar í skýrslunni. Námuvinnsla og flutningar á 5 milljón tonnum á ári í 30 ár með öllum þeim framkvæmdum sem fylgja með viðtækum áhrifum á náttúru og umhverfi svæðisins hlýtur að kalla á endurskoðun á yfirskrift þessarar áætlunar.“	Efnistökusvæðið sjálft er ekki til umfjöllunar en umfang mannvirkja og áhrif þeirra er ekki jafn mikið og af er látið. Efnismagnið er mikið vegna nálægðarinnar við höfnina sem býður upp á afkastamiklan og hagkvæman flutning eftir lokuðum einkavegi eða lokuðu færíbandi. Til samanburðar er að hefjast uppbygging á 87 ha athafnasvæði þar sem stórfyrirtæki verða með starfsemi og verksmiðjur á grónu svæði á Hólmsheiði við Reykjavík, en það þarf ekki einu sinni að fara í umhverfismat. https://www.visir.is/g/20242623382d/stor-fyrir-taeki-hyggi-a-upp-byggingu-a-holms-heidi Framkvæmdir við mannvirki eru alls ekkert umfangsmeiri en þekkist hér á landi, og það land sem fer undir mannvirki er mikið til ógróíð og lífríki fábrotið. Dregur það mjög úr væntum áhrifum á náttúru.
„Þá gerir Landvernd athugasemdir við að ekki sé gerð tilraun til þess að birta a.m.k. tilgátumyndir af áætluðum áhrifum á ásynd landseftir að efnistöku verður lokið að 30 árum liðnum“	Efnistökusvæðið sjálft er ekki til umfjöllunar, það lauk umhverfismati árið 2022.

UMSÖGN ELDVATNA NÁTTÚRUVERNDARSAMTAKA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
Atriðum í umsögn Eldvatna, sem er löng um umfangsmikil, hefur bregðast við.	að miklu leyti verið svarað í fyrri umsögnum, hér eru þær athugasemdir sem framkvæmdaraðili taldi sérstaklega þörf á að bregðast við.
„Hugmyndin um að flytja efnið frá Hafursey að Alviðruhörmum og skipa því þar út, með tilheyrandi uppbyggingu vega og hafnarmannvirkja, er s.s. til komin sem viðbragð við neikvæðu áliti Skipulagsstofnunar vegna flutningshugmynda í umhverfismatinu frá 2023. Því telja Eldvötn óskiljanlegt að ný matsáætlun sé nú birt vegna hluta fyrrgreindra framkvæmda eingöngu, í stað þess að uppfæra hina fyrri, þar sem námuvinnslan öll og útflutningurinn – sem eru órofa heild – ber að meta í samhengi, sem eina framkvæmd.“	Ef sú skilgreining væri notuð þá myndi þessi framkvæmd falla undir tölulið 13.01 í 1. viðauka laga nr. 111/2021, en þá þyrfti samt eingöngu að fjalla um breytinguna eða viðbótina, ekki alla framkvæmdina í heild. Að fjalla um sama hlutinn aftur einungis 3 árum seinna væri ekki góð stjórnsýsla. Dæmin sem nefnd eru í umsögn Eldvatna áttu við matsskylduákvæðanir þegar enginn hluti framkvæmda hafði lokið umhverfismati og reynt var að undanskilja einstaka verkþætti til að sleppa við umhverfismat, hér eru allir þættir að fara eða hafa farið í gegnum umhverfismat. Efnistökusvæðið sjálft breytist auk þess ekkert, hvorki í stærð, lögun né magni. Efnið verður hins vegar tekið hraðar og um þá breytingu verður fjallað í umhverfismatsskýrslu, en það var ákveðið í samráði við Skipulagsstofnun eftir birtingu matsáætlunar.
„Eldvötn benda á að sveitarstjórninni ber skylda til að kanna afstöðu íbúa sveitarfélagsins til viðkomandi framkvæmdar og vinna málið út frá henni. Hún ætti að boða til kynningarfundar og kanna áhugann.“	Slíkur kynningarfundur fór fram með sveitarfélaginu og íbúum í Álftaveri í fyrri hluta mars 2025. Viðbrögð voru almennt jákvæð og fékk framkvæmdaraðili margar góðar ábendingar frá heimamönnum. Framkvæmdaraðili hefur staðfest vilja til að halda fljótlega annan kynningarfund í samvinnu við Eldvötn auk þess sem niðurstöður mats á umhverfisáhrifum verða kynntar með hefðbundnum hætti fyrir íbúum.

UMSÖGN ELDVATNA NÁTTÚRUVERNÐARSAMTAKA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Að þessu sögðu telja Eldvötn allar áætlanir um að flytja losun gróðurhúsalofttegunda vegna umræddrar sementsframleiðslu á meginlandi Evrópu til Íslands fráleita.“	Framkvæmdaraðili hafnar þessu og vitnar í fyrri svör varðandi áhrif á loftslag. Þá er einnig vert að taka sérstaklega fram að ekki er verið að flytja inn losun vegna sementsframleiðslu. Einungis er um einn þátt í sementsframleiðslunni að ræða, og þann sem losar minnst. Skipaflutningurinn telur langmest og að öllum líkindum verða skipin skráð erlendis, svo losun þeirra kemur ekki inn losunarbókhald Íslands. Sementið verður áfram framleitt erlendis og vikursandurinn getur einungis verið 20-30% af sementinu, hin 70-80% verða áfram sementsklinker sem er alfarið framleiddur erlendis. Aðrar þjóðir munu því áfram taka á sig mikla losun gróðurhúsalofttegunda fyrir neyslu Íslendinga, en allt sement á Íslandi er flutt inn erlendis frá. Sama má segja um nær allt byggingarefni og aðrar vörur, en mjög lítið er framleitt hér á landi úr innlendum hráefnum. Prófessor við Háskóla Íslands, og einn af 1.000 áhrifamestu vísindamanna heims á sviði loftslagsmála, lýsir þessu ágætlega í grein frá 2022: https://kjarninn.is/skyring/professor-a-svidi-loftslagsmala-segir-islendinga-stunda-sjalfsblekkingu/ Þar lýsir hann hvernig mæld losun innanlands gefur bjagaða mynd af raunverulegri losun þegar framleiðsla og flutningur gerist að langmestu erlendis. Rannsókn hans leiddi í ljós að „kolefnisspor Íslendinga er eitt það hæsta í heimi þegar allar innfluttar vörur eru teknar með í reikninginn, þrátt fyrir hlutfallslega lága kolefnislosun innanlands“. Það að láta aðrar þjóðir taka á sig kolefnislosun fyrir neyslu sína kallar prófessorinn „bókhaldsbrellu“ og „lágkolefnissjónhverfingu“. Samtökin Eldvötn ættu því að fara varlega í yfirlýsingar um að verið sé að flytja inn losun, þegar staðreyndin er að í raun er það þveröfugt, aðrar þjóðir taka á sig umtalsverða losun vegna neyslu og innflutnings Íslendinga.
„Samtökin telja ljóst að það magn vikurs sem framkvæmdaraðilar hafa hugmynd um að moka upp og flytja úr landi er svo sturlað að afar erfitt er að gera sér hana í hugarlund og setja í samhengi. Eldvötn mælast til þess aðumfangið; samanlagt rúmmál þeirra jarðefna sem ætlunin er að a) flytja út, og b) nota í vegagerð, grjóttgarða og önnur mannvirki – sem og heildar flatarmál þess svæðis sem undirlagt verður vegna verkefnisins, sé sett í samhengi við þekktar stærðir í héraði. Hve margar Hafurseyjar t.a.m.? Hve margir Systrastapar?“	Framkvæmdaraðili er ekki kunnugt um að rúmmál Hafurseyjar eða Systrastapa séu þekktar stærðir sem almenningur kannast við og rétt að áréttu að ekki stendur til að flytja fjöll eins og haldið hefur verið fram í óvandaðri umfjöllun á öðrum vettvangi. Tæplega 20 km vegur er sambærilegur öðrum 20 km vegum á Íslandi. 5 milljónir tonna er sambærilegt efnismagn og það sem stóriðja á Íslandi flytur inn og út í dag (hráefni inn, afurðir út). Flatarmál framkvæmda í sjó var sett í samhengi við aðrar þekktar framkvæmdir á Íslandi í kafla 4.4.3 í matsáætlun. Líkt og kom fram í svari við umsögn Landverndar þá er náma sem vinnur 5 milljón tonn á ári ekki stór á Evrópskan mælikvarða, sérstaklega þegar horft er til þess að um laust setefni sé að ræða sem hægt er að moka tilbúnu beint á vörubíla eða færiband. Því er alfarið hafnað að um einhverja „sturlun“ sé að ræða.
„Eldvötn telja mjög athugunar vert að í matsáætluninni er einungis lítilliga minnst á Kötluhlaup og hvergi á Kötlugos annars staðar en þar sem vísað er í Eldgjárgosið sem uppruna bergs sem framkvæmdaraðilar hafa hugað að ýmist þvera með flutningsleið eða nýta beint. Þetta benda Eldvötn á að er í besta falli sérstakt þegar stórfamkvæmd á svo miklu náttúruhamfarasvæði á í hlut.“	Framkvæmdaraðili þakkar þessa ábendingu. Ef af framkvæmdum verður er um gríðarmikla fjárfestingu að ræða og mun fara fram ítarlegt áhættumat áður en framkvæmdaraðili ákveður að ráðstafa fjármunum til verksins. M.a. verður stuðst við skýrslu jarðvísindastofnunar Háskóla Íslands um Kötluhlaup eftir 1600. Þar eru birt kort af öllum þekktum flóðleiðum frá árinu 1600 og í öllum tilvikum sleppa Alviðruhamrar og geymslusvæðið. https://jardvis.hi.is/files/2023-11/Ko%CC%88tluhlaup%201612-1918%20fin2018.pdf
„Í matsáætluninni segir réttlæga að sjávarstraumar séu ríkjandi til austurs. Því hlýtur að þurfa að gera ráð fyrir að það set sem jökulvötnin bera til sjávar árin og áratugina eftir gos leiti að m.a. Bólhrauna- og Þykkvabæjarklaustursfjöllum, við Alviðruhamra. Þetta benda Eldvötn á að þarfnast athygli framkvæmdaraðila, og spyrja sig um leið hvaða forsendur danskt ráðgjafafyrirtæki hefur til til að áætla framvindu hinna miklu setflutninga árin og áratugina eftir Kötlugos, með þó fullri virðingu fyrir þeim og þeirra sérþekkingu almennt.“	Hafnadeild Vegagerðarinnar og fleiri innlendir sérfræðiaðilar eru með í ráðum. Vegagerðin lagði til að DHI Group í Danmörku yrði fengið til ráðgjafar sem einn besti ráðgjafi á sínu sérsviði á heimsvísu. Félagið hefur verið ráðgjafi Vegagerðarinnar við ýmsar framkvæmdir á og við Ísland í langan tíma.

UMSÖGN ELDVATNA NÁTTÚRUVARNARSAMTAKA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Einnig benda Eldvötn á ástæðu til að gera rannsóknir á ölduhæð og taka sérstaktillit til stórstraumsfjöru.“	Fyrir liggur öldukort Vegagerðarinnar fyrir Alviðruhamra sem byggir á tímaröð sem spannaði meira en tvo áratugi frá 2000-2022.
„Eldvötn benda á að meta þarf áhrif sand- og leirfoks m.t.t. kornastærðar og gerðar; bæði við núverandi aðstæður og eftir Kötluhlaup að því marki sem kostur er.“	Sand- og öskufok í kjölfar eldgosa í Kötlu er augljóslega ekki á ábyrgð framkvæmdaraðila.
„Sem hluta af umfjöllun um náttúruvá telja Eldvötn einnig að gera þurfi raunhæfa áætlun um rýmingu vinnustaðarins ef til náttúruhamfara kemur, og líta m.a. til þess hvort og þá hvernig hún passar inn í fyrirbyggjandi viðbragðsáætlun Almannaþingarinnar.“	Það verður gert þegar að því kemur, en það er ekki tímabært í umhverfismati.
„Eldvötn benda á að þrátt fyrir mikla sandfláka, þá sé ekki hægt að segja aðsvæðið sé gróðurlaust... Samtökin benda á að rannsaka þarf gróðurþekju svæðisins og mæla hana á faglegan hátt“	Það er munur á því að segja að svæðið sé gróðurlaust eða að stærstur hluti svæðis sé gróðurlaus. Starfsmenn Tringa ehf. munu kortleggja gróðurfur og vistgerðir sumarið 2025.
„Í kafla um fuglalíf á sömu bls. segist framkvæmdaraðili hafa komist að þeirri niðurstöðu að „heilðaráhrif á fuglalíf séu óverulega neikvæð“. Eldvötn benda á að rannsóknir þurfa að fara fram áður en slíku er slegið fram.“	Þessa setningu er hvorki að finna á bls. 44 né annarsstaðar í skýrslunni. Framkvæmdaraðili gerir ráð fyrir að þetta séu óviljandi mistök af hálfu umsagnaraðila. Starfsmenn Tringa ehf. munu kortleggja fuglalíf sumarið 2025.
„Þá vilja Eldvötn halda því til haga að votlendið við bæinn Mýrar í Álfstaveri er meira umfangs en 2 km², svo semnefnt er í matsskýrslunni. Samtökin benda á að þ.a.l. njóta einnig þau sérstakrar verndar á grundvelli 61. gr. náttúruverndarlaga, sbr. umfjöllun um þau“	Í matsáætlun segir orðrétt; - „Í nágrenni við bæinn Mýrar í Álfstaveri eru votlendi yfir 2 ha að stærð sem sjálfkrafa njóta sérstakrar verndar skv. 61 gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013“ Ekki var verið að tiltaka nákvæma stærð votlendisins, einungis að það væri yfir 2 ha viðmiði náttúruverndarlaga. Ekki er lengur gert ráð fyrir grjótnámi við Mýrar.
„Sérstök athygli er vakin á því að fjörunnar við Alviðruhamra eru líklega sá hluti strandlengjunnar umhverfis Ísland sem hvað lengst er frá sérhæfðu björgunarskipi og viðbragðsaðilum á sjó.“	Bryggja og brimvarnargarður á þeim stað myndi því líklega auka öryggi sæfarenda við suðurströndina umtalsvert. Auk þess er gert ráð fyrir því að við Alviðruhamra verði staðsettir dráttarbátar sem aðstoða skip við inn- og útsiglingu. Verkefnið mun því hafa umtalsvert jákvæð áhrif á öryggi allra sjófarenda á stóru hafsvæði.
„Þess utan benda Eldvötn á að ástæða er til að gera grein fyrir viðbrögðum við mögulegum mengunarslysum.“	Það er ekki hlutverk umhverfismats að taka á slysum og ófyrirséðum atburðum, hvort sem það eru umferðarslys, flugslys, húsbruni eða þvíumlíkt. Viðbragðsáætlanir verða unnar í samstarfi við heilbrigðiseftirlit við útgáfu starfsleyfis. Þess má geta að Heilbrigðiseftirlit Suðurlands gerði ekki athugasemdir við matsáætlun.
„Eldvötn benda á að gera þarf skýrari grein fyrir staðsetningu áformaðra efnistökusvæða, og mögulegra flutningsleiða frá þeim niður að framkvæmdastað. Hnitsett kort væri til mikilla bóta. Samtökin telja raunar fullmarga þætti vera of óljósa enn til að tímabært hafi verið að auglýsa matsáætlun.“	Um allt þetta verður fjallað í umhverfismatsskýrslu. Á matsáætlunarstigi er eðlilegt að ekki liggi allt fyrir, enda verður hönnun aðlöguð að niðurstöðum umhverfismats. Sem dæmi má nefna að í matsáætlun Sundabrautar, sem er önnur mjög umfangsmikil framkvæmd með mikla efnispörf, er eftirfarandi umfjöllun um efnistökusvæði, og er það eina umfjöllunin um efnistöku: - „Í framkvæmdina þarf efni í fyllingar, burðarlög og slitlög. Þegar verkið verður boðið út verður gerð krafa um að bjóðendur geri grein fyrir því hvar efnistaka muni eiga sér stað. Skilyrði er að efnistaka fari fram í námum þar sem viðeigandi leyfum fyrir slíkri starfsemi hefur verið aflað. Stórar námur með tilskilin leyfi eru í rekstri í nágrenni höfuðborgarsvæðisins, þaðan sem efnistaka fyrir framkvæmdirnar er möguleg. Í umhverfismatsskýrslu verður gerð grein fyrir efnispörf og möguleikum til efnistöku vegna framkvæmdarinnar.“

UMSÖGN ELDVATNA NÁTTÚRUVERNÐARSAMTAKA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Hvað tæki til flutningsins varða benda Eldvötn á að skv. 3. mgr. 70. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er einungisheimilt að tengja einn eftirvagn við bifreið. Slíkar vagnlestir sem hugmyndir hafa verið um eru skv. því óheimilar hérlandis.“	Vagnlestirnar væru óheimilar á almennum vegum það er rétt, en umferðarlög ná ekki yfir lokaða einkavegi. Skv. 2. gr. laganna er gildissvið þeirra eftirfarandi: - Ákvæði laga þessara gilda um umferð á vegum nema annað sé ákveðið. Í 3. gr. er vegur skilgreindur á eftirfarandi hátt: - Vegur: Vegur, gata, götuslóði, stígur, húsasund, brú, torg, bifreiðastæði eða þess háttar, sem notað er til almennrar umferðar. Flutningsleiðin verður ekki opin almennri umferð.
Umfjöllun um menningarminjar og mannvirki á svæðinu	Framkvæmdaraðili þakkar þessa áhugaverðu yfirferð, sumt var honum kunnugt um en annað ekki. Þessu hefur verið komið áfram til fornleifafræðings sem sér um að kanna svæði.
„Samtökin benda á að í þessu samhengi þarf m.a. að skoða hvort Álfhveringar sækjast eftir mikilli bílaumferð ferðamanna um sveitina og niður að vita flesta eða alla daga.“	Hugmyndin um þennan mögulega ferðamannastað kom frá heimamönnum í Álftaveri.
„Á hinn bóginn má líka benda á að auðnirnar eru ekki ómerkilegri náttúra en hver önnur“	Það er huglægt mat hvað er merkilegra en annað. En það er staðreynd að áhrif á náttúru eru meiri á svæðum sem eru með fjölbreyttari gróður, vistgerðir, lífríki og vistkerfi.
„Þá er fjöldi fólks á svæðinu ekki mælikvarði á verðmæti landslags, en einmitt fámenni eykur gildi víðernaupplifunar, þ.e. það er meðal þess sem þar er þótt eftirsóknarvert.“	Í tölu 3. í 2. viðauka laga nr. 111/2021 þar sem fjallað er um viðmið við umhverfismat framkvæmda segir: - „umfangs umhverfisáhrifa, t.d. með tilliti til stærðar svæðis eða fjölda fólks sem verður líklega fyrir áhrifum“ Það er því einmitt mælikvarði skv. umhverfismatslögum. Almennt er miðað við að því færri sem verða fyrir áhrifum, því betra.
„Eldvötn benda á að sömuleiðis þarf að meta hljóðvist; á hve stórt svæði ætla má að heyrast í tækjum, en slíkt hefur þeim áhrif til skerðingar á víðernaupplifun“	Engir skilgreindir ferðamannastaðir eru við framkvæmdasvæðið og aðgengi að þeim er mjög slæmt, nema rétt við þjóðveg 1, þar sem ætla má að flestir ferðamenn af þeim sem stoppa séu. Umsagnaraðili virðist líta fram hjá þeirri staðreynd að þar er stöðug umferð á þjóðvegahraða með tilheyrandi áhrifum á hljóðvist.
„Framar hefur verið komið inn á það hve um hve sérstakt landslag ræðir; víðáttuna með fjalla- og þriggja jökla sýn; land sem er eins síkvíkt og gerist.“	Framkvæmdin er öll lágstemmd, þ.e. efnistakan fer niður í jörðina og flutningsleiðin er vegur yfir sand. Útsýni til jökla og fjalla verður óskert af langstærstum hluta Mýrdalssands. Bryggja og athafnasvæði verður í marga kílómetra fjarlægð frá þjóðvegi 1 niðri við sjó.
„Eldvötn benda á rangfærslu á bls. 38 í matsáætluninni, þar sem segir að „allt land undir 300 m.y.s. fái páskilgreiningu [þ.e. sem landbúnaðarland] í skipulagstillögunni óháð aðstæðum.“ Samtökin benda á að það sem í aðalskipulagsskipulagstillögunni stendur er að allt landbúnaðarland sé undir 300 m y.s., en ekki að allt land undir 300 m y.s. sé landbúnaðarland.“	Framkvæmdaraðili þakkar þessa ábendingu.
„Þetta þýðir að það land sem framkvæmdaraðilar hafa hug á að leggja undir efnisflutninga og bryggjuframkvæmdir er talið þess eðlis að það nýtist til landbúnaðar, og ber að standa vörð um sem slíkt“	Svæðið er flokkað sem „lélegt ræktunarland“ í aðalskipulagstillögunni.

UMSÖGN ELDVATNA NÁTTÚRUVERNÐARSAMTAKA	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
„Þá benda samtökin á að gera þarf grein fyrir því hvaðan þetta fólk á að koma og hvar því er ætlað að búa	Framkvæmdaraðili gerir ráð fyrir starfsmenn velji búsetu eftir aðstæðum, líklegast munu flestir búa í Vík sem er næsta þéttbýli auk þess sem gera má ráð fyrir nokkrum fjölda starfsmanna úr dreifbýli í Skaftárhreppi og Mýrdalshreppi. Val á búsetu er á hendi hvers starfsmanns og fjölskyldu viðkomandi. Skipulag nýrra íbúðasvæða er á könnu sveitarfélaga en því hefur verið komið á framfæri að búast megi við auknum fjölda starfa ef af framkvæmdinni verður.
„Meta þarf áhrif og mögulegt álag af umbreytingu hinnar kyrrsælu sveitar sem Álftaverið er, þar sem byggt hefur verið á landbúnaði og að hluta til ferðaþjónustu, í umfangsmikið iðnaðarsvæði með svo ágengri nýtingu“	Ekki verður byggt í Álftaveri nema landeigendur þar samþykki það sjálfir og selji lóðir undir nýtt húsnæði auk þess sem vert er að nefna að skipulagsmál eru á hendi sveitarfélagsins. Álftaver verður ekki breytt í iðnaðarsvæði, frá Álftaveri eru um 5 kílómetrar í geymslusvæðið. Aftur er gott að vísa í góða reynslu af kísilveri PCC á Bakka sem er rétt rúman 1 km frá þéttbýlinu á Húsavík. Á nokkrum stöðum í umsögn Eldvatna er talað um „ágenga nýtingu“, óvíst er hvað er átt við með því. Hvað hráefnaöflun fyrir byggingarefni varðar þá er þessi nýting eins lítið ágeng og hægt er, lausu efni á yfirborði er mokað beint á færiband eða vörubíla og efnið er tilbúið til notkunar í sement án nokkurar forvinnu. Það er eitt af því sem gerir þennan námukost svo góðan.
„Í dag er ekki miklu atvinnuleysi fyrir að fara í Vestur-Skaftafellssýslu, og raunar hefur heldur gengið erfiðlega að manna stöður en hitt“	Ein skýring á því kann að vera húsnæðisskortur sbr.: - „Húsnæðisskortur hefur verið í Vík“ https://www.vik.is/static/files/Byggingarfulltrui/Adalskipulag/ask-br-tjaldsvaedi-og-naerumhverfi_greinagerd.pdf https://hms.is/frettir/myrdalshreppur-sta%C3%B0festir-husn%C3%A6%C3%B0isa%C3%A6tlun-fyrir-ari%C3%B0 Þá er rétt að minna á að íbúar, þar með talið fólk í sveitarstjórn, vill gjarnan auka fjölbreytni starfa og hækka tæknistig, sem þessi framkvæmd hefur óhjákvæmilega í för með sér, samfélaginu öllu til heilla.
„Eldvötn benda á að gera þarf raunhæft mat á raunverulegum samfélagslegum áhrifum þess að breyta friðsælu sveitasamfélagi með öll sín lífsgæði og lítt snortinni náttúru í ágengt iðnaðarsvæði.“	Svæðið sem fer undir athafnasvæðið er um 5 km frá næstu byggð. Íbúar í Álftaveri hafa fengið kynningu og verið hafðir með í ráðum og eru almennt jákvæðir. Umsögn Eldvatna er um margt áhugaverð en verður að taka með töluverðum fyrirvara þar sem farið er mjög frjáltslega með staðreyndir, orðanotkun gildishlaðin og túlkun á aðstæðum ekki í samræmi við þær framkvæmdir sem framkvæmdaraðili kannar nú forsendur fyrir að að ráðast í.