



Skipulagsstofnun

Borgartúni 7b

105 Reykjavík

skipulag@skipulag.is

Sigurður Ásbjörnsson

Sérfræðingur, svið umhverfismats

Sigurdur.Asbjornsson@skipulag.is

Umsögn vegna mats á umhverfisáhrifum Mölunarverksmiðju í Þorlákshöfn.

Mál nr. 1084/2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Valkostur 1 – Skötubót

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

Varðandi höfn í valkosti 1

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

Síða 2/3

Valkostur 2 - sem er nú aðalvalkostur

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

Varðandi höfn í Keflavík

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

Vegagerðin

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

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

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

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

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

Þetta skjal hefur verið samþykkt rafrænt