

HIÐ ÍSLENSKA NÁTTÚRUFRAEÐIFÉLAG (HÍN)
Hlemmi 3, 105 REYKJAVÍK.

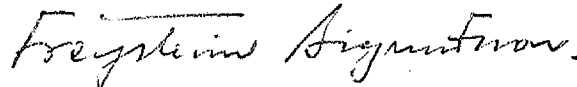
Alþingi
Erindi nr. P 125/1152
Þomudagur 21.3.2000

Reykjavík, 20. mars 2000.

*Umhverfisnefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Þórshamri við Templarasund
150 REYKJAVÍK*

Hið íslenska náttúrufræðifélag (HÍN) vill þakka fyrir það tækifæri að geta veitt umsögn um frumvarp til laga um mat á umhverfisáhrifum, 386. mál, 125. löggjafarþingi, í samræmi við bréf umhverfisnefndar til HÍN frá 28.02.2000.. Stjórn félagsins hefur fjallað um þetta mál og fylgir hjálögð umsögn hennar um það. Stjórn HÍN vonar, að umsögn hennar megi koma að gagni við umfjöllun og afgreiðslu þessa máls og stuðli þannig að gerð laga um téð málefni til sem mests gagns fyrir land og þjóð.

F. h. Hins íslenska náttúrufræðifélags



Freysteinn Sigurðsson
formaður HÍN

HÍÐ ÍSLENSKA NÁTTÚRUFRÆÐIFÉLAG (HÍN)
Hlemmi 3, 105 REYKJAVÍK.

**Athugasemdir við frumvarp til laga um mat á umhverfisáhrifum
(125. löggjafarþing, 386. Mál, þskj.644)**

20. mars, 2000.

Athugasemdir þessar eru teknar saman af stjórn HÍN í samræmi við umfjöllun á stjórnarfundum félagsins þ. 6. mars, 2000, og að tilefni bréfs frá umhverfisnefnd Alþingis til HÍN, dagsettu 28.02.2000, þar sem leitað er umsagnar félagsins. Umsögn þessi skiftist í fjóra hluta: Almenn atriði, einstakar greinar, ákvæði til bráðabirgða og viðauka, í samræmi við uppsetningu frumvarpsins og greinargerðar með því.

ALMENN ATRIÐI:

Margt er gott um frumvarp þetta, þó ýmislegt sé enn athugavert. Uppsetning er góð (1. gr. markmið – 2. gr. gildissvið – 3. gr. skilgreiningar – 4. gr. stjórnsýsla – 5. – 11. gr. matsskylda - 8. – 13. gr. málsmeðferð / matsferli - 14. – 20. gr. ýmis ákvæði). Mesta framförin er líklega í greiðari aðgangi almennings að ferlinu og þá um leið möguleikum til að koma athugasemdum á framfæri, svo og ákvæði um matsáætlun. Hún er nú gerð í samráði við Skipulagsstofnun og er það til mikilla bóta, því að framkvæmdaraðilum hefur ekki alltaf verið ljóst, hvaða atriði þyrftu að koma fram í matsskýrslu, og hefur þá ýmislegt viljað verða útundan. Eins hefur Skipulagsstofnun af fag- og staðþekkingarlegum ástæðum ekki alltaf verið ljóst, hvað hafi orðið útundan í matsskýrslum. Því þarf að heimila Skipulagsstofnun að leita til sérfróðra umsagnaraðila, þegar við gerð matsáætlunar.

Matsferli virðist einkum eða einvörðungu miðast við einstakar framkvæmdir, sem fyrir liggi fullmótaðar hugmyndir að, eða sé komið að. Slíkt getur í vissum tilfellum verið til verulegs бага og sett framkvæmdir í tímaþröng, t.d. ef leita þarf þess, hvort framkvæmd stenst mat á umhverfisáhrifum með því að leggja fram fullhannaða framkvæmdarhugmynd, en það er bæði tíma- og fjárfrekt fyrir framkvæmdaraðila, auk þess sem almenningur þarf þá að fylgjast í sífellu með nýjum hugmyndum, sem settar eru fram til mats. Einkum er þetta bagalegt fyrir aðila, sem þurfa að vinna mikið eftir langtímaáætlunum og hafa fjölbreyttar framkvæmdir með höndum á mörgum stöðum. Má þar nefna aðila eins og Vegagerðina, Landsvirkjun, Landgræðslu ríkisins o.fl.

Því þarf að gera ráð fyrir mati á umhverfisáhrifum á grundvelli foráætlaða um framkvæmdir, sem oft lúta frekar að tilteknu framkvæmdasvæði, þar sem margir möguleikar til framkvæmdar koma til greina, en tilteknum framkvæmdarstað, þar sem aðrir möguleikar eru nánast varahugmyndir við aðal hugmynd um framkvæmdina. Eftir sem áður þarf að taka endanlega framkvæmd til mats, en þá ætti líka að liggja nokkuð ljóst fyrir, hvaða atriði þyrftu að skoða sérstaklega og jafnvel hægt að byggja á foráætlanamatinu um mörg önnur. Það mat ætti því að geta gengið fljótt fyrir sig,

hvað gerð matsskýrslu varðar, og valda til mikila muna minni árekstrum í afgreiðslu. Slíkt er öllum aðilum til hagsbóta.

Einnig þarf að gera ráð fyrir því, að saman séu teknar í mat framkvæmdir, sem eðli sínu samkvæmt eru órofa tengdar, hvort sem það verður gert skylda í lögunum, sem væri um margt eðlilegast, eða eftir heimild til ráðherra að höfðu samráði við Skipulagsstofnun, eða eftir heimild til Skipulagsstofnunar að spyrða slíkar framkvæmdir saman. Nýlegt dæmi væri álver, sem þarf aðflutning rafmagns eftir háspennulínu frá tiltekinni virkjun. Þar er aðflutningur rafmagnsins (með háspennulínu) forsenda álversins, en framleiðsla rafmagnsins (í virkjun) forsenda háspennulínunnar (og þar með álversins líka). Þessar framkvæmdir eru því í þessari röð órofa tengdar, svo fremi sem ekki liggja fyrir aðrir, tilverandi möguleikar til að leggja álverinu til rafmagn.

Mat á foráætlunum og samtengdum framkvæmdum færi að öðru leyti eftir matsferli því, sem lýst er í frumvarpinu, með nauðsynlegum breytingum.

EINSTAKAR GREINAR:

1. gr.

Markmið er aðstefnd staða, en tilgangur lýsir aðgöngu að markmiði, þ.e. leiðum til þess. Snerpa þarf á þessu í þessari grein, t.d. með því að skjóta inn í upphafi greinarinnar markmiði sem stöðulýsingu:

“Markmið laga þessara er (sem mest) óspillt og óraskað umhverfi þjóðarinnar í landinu af völdum framkvæmda,”

eða “...umhverfi sem minnst spillt eða raskað af framkvæmdum. Að því skal stefnt með...”

eða “...að framkvæmdir spilli eða raski umhverfi sem minnst, með því ...”

(síðan fylgi liðir a, b, c). Þar með er slegið föstu að hverju skuli stefnt, og er þá miklu minni hætt á einhverjum mistökum í matsferlinum og við fellingu úrskurðar vegna ófullnægjandi lýsingar á markmiði.

2. gr.

Niður falli orðið “umtalsverð”, því að matsferlið miðar m.a. að ákveða, hvort umhverfisáhrif séu umtalsverð. Skilgreint er í kafla III og í viðaukum um hvaða framkvæmdir er að ræða.

3. gr.

Í j. – lið vantar “jarðmyndanir” (sjá til samanburðar upptalningu í 9. gr.).

1. – liður gæti hljóðað svo: “Veruleg umhverfisáhrif, einkum óafturkræf áhrif á umhverfið eða spjöll á umhverfinu, sem ekki er hægt að fyrirbyggja né bæta úr með mótvægisáhrifum.” Þetta er rýmra orðalag, en þess er full þörf í lagatexta. Ella mætti einkorða “umtalsverð umhverfisáhrif” við óafturkræf eða óbætanleg spjöll.

Skilgreina þyrfti “verndarsvæði”, því að til eru náttúruverndarsvæði, vatnsverndarsvæði og þjóðminjaverndarsvæði samkvæmt þar að lútandi lögum.

4. gr. (og framhald).

Skilgreint er, að UMHVERFISráðherra fari með mál þessi og er því átt við hann framvegis, þegar talað er aðeins um ráðherra. Þarf því ekki að tiltaka, að átt sé við umhverfisráðherra (5. gr., 6. gr., 7. gr., 10. gr., 12. gr., 13. gr., 14. gr., 19. gr. og etv. víðar).

5. gr.

Ófær stjórnýsla er ákvæði í 3. mgr., að ráðherra skuli hafa ótakmarkaða heimild til að veita undanþágur frá mati á umhverfisáhrifum. Það samrýmist ekki markmiði laganna né tilgangi þeirra (sjá aths. við 1. gr.). SKILGREINA þarf í HVADA TILVIKUM veita má slíka undanþágu, en það er í engu skýrt í greinargerð. Ella ber að fella þetta ákvæði niður. Lög eru lög, með ákvæðum um forsendur, skilyrði og aðgerðir, en ekki “carte blanche” heimild til framkvæmdavaldsins um framkvæmd á efni og málum laganna. Einmitt þetta atriði skilur á milli réttarríkis og gerræðisríkis.

Kveða þarf skýrt á, hvað sé átt við með “jafngildri málsmeðferð” í 3. mgr., hvort þar er átt við faglega meðferð efnis í matsferlinu, sem er vissulega í samræmi við annað efni laganna, eða hvort átt er við úrskurð, án efnislegrar og faglegrar umfjöllunar, sem er stjórnýsluleg ófæra, sjá næstu málsgrein hér að framan.

Þessari 3. mgr. ætti að skifta í tvær málsgreinar, því að hún fjallar um tvö aðskilin ákvæði (undanþágur og breytt matsferli), svo að tilvísun í þessa málsgrein er tvíráð að efninu til. Eigi ákvæði um tilkynningu til EES-nefndarinnar líka við um undanþágurnar, sem ekki er alveg ljóst í texta, þá þarf að taka það fram á skýran og ótvíráðan hátt, sem best er gert með því að skifta ákvæðum þessum á tvær málsgreinar.

Laga þarf málfar í 4. mgr.: Enginn undirgengst kröfur, heldur fellst á þær eða gengur að skilyrðum í kröfunum. Hér er skilyrði í EES-samningnum, sem Ísland hefur fallist á.

8. gr.

Ekki er tekið fram í 1. mgr. við hvaða umsagnaraðila er átt (lögboðna ?, tilkvadda af Skipulagsstofnun ?, aðra ?), né hvernig almenningi skuli kynnt tillaga að matsáætlun. Kveða þarf skýrar á um þetta atriði.

Samkvæmt skilgreiningu í 3. gr. (f. – liður) er gert ráð fyrir, að Skipulagsstofnun geri matsáætlun að sinni, en falist ekki einungis á tillögu framkvæmdaraðila eða hafi áhrif á hana til breytingar, eins og miðað virðist hér við í 2. mgr. Þetta ósamræmi þarf að laga.

Til athugunar væri (sjá einnig 5. gr., 3. mgr, síðari hluti og viðeigandi umfjöllun í greinargerð, svo og athugasemd hér á eftir við viðauka 1, lið 10 ii.), að taka framkvæmdaáætlanir til mats á fyrri stigum (t.d. vegaáætlanir, virkjunaráætlanir og aðrar langtímaáætlanir), þó að framkvæmdin sjálf sé þá ekki fastákveðin, hvorki í stað, tíma né endanlegri framkvæmd. Kveða má á í slíku áfangamati, hvaða atriði skuli fjalla um fyrir endanlega framkvæmd. Þetta auðveldar forval á mögulegum kostum við framkvæmdir og auðveldar langtímaáætlanir, sem nú verður að láta reyna á með endanlegum framkvæmdarhugmyndum. Dæmi eru um þetta, sem hafa bakað

framkvæmdaraðila útgjöld og valdið honum tímatöfum, en þrengt kosti til umhverfisverndar, ef eitthvað.

9. gr.

Upptalning umhverfisliða í 2. mgr. er í raun óþörf, því að hún er innifalinn í skilgreiningu umhverfis (3. gr., j. – liður). Kveða þarf skýrar á í næstsíðustu setningu málsgreinarinnar við hvaða möguleika er átt texta (mismunandi tilhögun á framkvæmd?).

10. gr.

Ástæða gæti verið til að tiltaka nánar, við hvaða aðra aðila er átt, þó svo að æskilegt sé að hafa þetta ákvæði opið, hvað það varðar. Leyfisveitendur eru tilnefndir en trúlega mætti tilnefna fleiri.

Er tveggja vikna frestur Skipulagsstofnunar (1. mgr.) miðaður við móttöku skýrslu eða sendingu? Kveða þarf á afgreiðsluferli, ef Skipulagsstofnun kveður á, að matsskýrsla sé ekki í samræmi við matsáætlun, þ.e. endurvísun til framkvæmdaraðila með kröfu um úrbætur.

“Dagblað á landsvísi” (2. mgr.) nær ekki endilega til allra dagblaðalesenda og er því verið að mismuna þeim og dagblaðaútgefendum með því að einskorða auglýsingu við eitt dagblað.

Framlagning matsskýrslu hjá Skipulagsstofnun og á “aðgengilegum stað nærri framkvæmdasvæði” (4. mgr.) er varla nægjanleg fyrir greiðan aðgang almennings. Gera verður ráð fyrir, að áhugaaðilar geti aflað skýrslunnar með tilsendingu gegn viðeigandi gjaldi. Athuga mætti með vefsetningu skýrslanna.

11. gr.

Óþarfi er að taka fram í 2. mgr., c. – lið, að framkvæmd sé hafnað vegna umtalsverðra umhverfisáhrifa, því að það er yfirleitt forsenda höfnunar, samkvæmt efni laganna. Ella yrði jafnvel að hafna öllum framkvæmdum, sem hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Gera þyrfti nánari grein fyrir (í 6. mgr.), hvernig almenningur skuli eiga greiðan aðgang að úrskurði Skipulagsstofnunar.

Tilgreina þarf, hvort vikufrestur framkvæmdaáðila til athugasemda (6. mgr.) er innifalinn í umræddum fjögurra vikna fresti, eða komi sér á undan honum, sem að mörgu leyti væri eðlilegra.

Tíu ára tími milli fellingu úrskurðar og mögulegrar endurskoðunar á mati (7. mgr.) er alltof langur, eins og reynslan af framvindu þekkingar og þróun viðhorfa sýnir ótvírætt. Endurskoða þyrfti mat eftir fimm ár, ef ekki kemur til framkvæmda, a.m.k. þau atriði þess, sem sætt hafa mestum breytingum, þ.e. taka mat til endurskoðunar, en vel má vera, að endurskoða skyldi matið allt eftir tíu ár.

14. gr.

Líklega þarf að kveða nánar á um kostnað af matinu. Framkvæmdaáðili sjálfur ber kostnað af vinnu þeirri við mat, sem hann kaupir að eða stendur að. Skipulagsstofnun

ber mismikinn kostnað, eftir eðli og umfangi matsins, og þarf að líta til þess við gerð gjaldskrár (2. mgr.). Einnig bera aðrir lögboðnir umsagnaraðilar kostnað af umsögnunum sínum, sem þeir verða að fá bættan. Loks þarf Skipulagsstofnun að geta kallað sérfróða aðila til umsagnar og faglegrar aðstoðar, því að hún sjálf er í mörgum tilfellum eðlilega ekki fær um að leggja faglegt mat á hvert atriði matsskýrslu eða forsendur hennar. Það er nauðsyn, til þess að stofnunin geti gegnt hæutverki sínu, samkvæmt lögunum. Þessir aðilar verða að fá að fulla greiddan kostnað sinn. Eðlilegt er, að framkvæmdaraðili standi straum af þessum kostnaði öllum, en þá þarf hann líka að hafa málskotsrétt til ráðherra um tilkvadda aðila. Afgreiðslu matsins seinkar að sama skapi, þ.e. tilskildir frestir hefjast ekki, fyrr en skorið hefur verið úr slíkum ágreiningi, ef upp kemur.

15. gr.

Matsáætlun þá, sem getið er í 2. mgr., þarf væntanlega eftir sem áður að vinna í samráði við Skipulagsstofnun (sjá 8. gr.), en það þarf að koma skýrt fram.

17. gr.

Þessi grein hefur í ýmsum atriðum brigðult og margrætt yfirbragð. Hverjir eru t.d. umræddir leyfisveitendur, eða geta verið það? Auðsætt er, að skipulags- og byggingaryfirvöld eru í þeim hópi og muni hafa lögboðið eftirlit með framkvæmd, en hvornig eru erindrekar þeirra í stakk búnir til að hafa eftirlit með samræmi milli framkvæmdar og úrskurðar Skipulagsstofnunar? Aðrir eftirlitsaðilar eru t.d. Náttúruvernd ríkisins, sem þó er ekki í öllum tilvikum leyfisveitandi sem slíkur, iðnaðarráðherra, sem veitir leyfi til rannsókna og nýtingar á auðlindum í jörðu, en Orkustofnun fer með eftirlit af hans hálfu, o.s.frv. Hér gæti þurft að kveða nánar á um eftirlitsaðila og framkvæmd eftirlitsins með eftirfylgd úrskurðar Skipulagsstofnunar.

19. gr.

Reglugerðir eru yfirleitt settar um EITTHVAÐ tiltekið efni og ÁVALLT á grundvelli laga. Um HVAÐ á þessi reglugerð að fjalla? Væntanlega um matsferlið (5. – 11. gr.), þar eð efni annarra greina virðist ekki reglugerðar þurfi. Þetta þarf að koma fram í greininni.

ÁKVÆÐI TIL BRÁÐABIRGÐA:

I.

Alger þarfleysa er að framlengja frest þeirra, sem enn hafa ekki nýtt sér ómatstekin framkvæmdaleyfi á grundvelli sambærilegs undanþáguákvæðis í lögunum frá 1993. Sex ár eru að verða liðin frá settum tímamörkum og sjö ár frá útgáfu laganna. Ákvæði þetta hefur væntanlega verið sett á sínum tíma til að tefja ekki yfirvofandi framkvæmdir. Hafi ekki verið bráðari þörf á þessari undanþágu en svo í sumum tilvikum, að framkvæmdir séu ekki enn hafnar, þá hefði á þessum síðanliðna tíma verið hægt að láta fara fram mat á umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda, a.m.k. tvisvar eða þrisvar. Undanþáguákvæði þetta hefur þá verið óþarft á sínum tíma, hvað þær varðaði. Ber því að fella þetta ákvæði niður.

II.

Við greinina bætist: "...ef framkvæmd hefur verið tilkynnt formlega til Skipulagsstofnunar," þ.e. ef matsrannsóknum og matsskýrslu er lokið og málið komið

til Skipulagsstofnunar til afgreiðslu og ákvörðunar. Þá er það komið inn í það opinbera afgreiðsluferli, sem lýst er í lögum þessum. Ef matið er enn á vinnslustigi er eðlilegt, að því stigi verði lokið í samræmi við hin nýju lög og málið svo afgreitt eftir þeim.

III.

Leyfi geta verið með ýmsu móti: Leyfi skipulags- og byggingaryfirvalda, leyfi til nýtingar á auðlindum í jörðu, til raforkuvinnslu, fiskveiða o.s.frv. Lög eru um öll þessi leyfi og á því að vera hægt að telja þau hér upp, þó að öpunum dyrum verði haldið með almennu ákvæði fyrir lögum þeim, sem síðar kunna að verða sett.

VIÐAUKAR:

Almennt.

Almenn athugasemd er, hvort ekki þurfi að kveða nánar á um stærðarmörk en gert er (t.d. í 1. viðauka, liðum 5, 12, 20 i og í 2. viðauka . liðum 1. a, b, c, 2. b, c, 3. c. – e., og jafnvel liðum 4. – 11.). Stærðarmörk í viðauka 2 eru í greinargerð sögð vera sett á þeim grunni að verið hafi "...gengið út frá því að almennt megi gera ráð fyrir að viðkomandi tegundir framkvæmda neðan stærðarmarkanna hafi ekki í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif." Þetta er mjög hæpin fullyrðing, enda munu engar viðhlítandi rannsóknir liggja að baki henni, en hún getur dregið illan dilk á eftir sér. Stærð eða umfang aðgerða er ekki eitt ákvarðandi um, hvort umhverfisáhrif verði umtalsverð eða ekki, þó að viss fylgni sé oft þar á milli. Magn og gæði fylgjast ekki alltaf að. Því er líklega í mörgum tilvikum ástæða til að hafa þessi stærðarmörk til muna lægri en lagt er til í frumvarpinu.

Einstakir liðir:

Viðauki 1:

9. liður.

"Flugvellir með uppbyggðar flugbrautir." Með því væru ýmsir smávellir á grasi eða mól undanskildir, en allir flugvellir / flugbrautir með verulegt jarðrask færu í mat.

10. liður.

Ekki kemur fram í greinargerð, hví 10 km eru valdir sem lágmarkslengd. Spjöll á umhverfi geta orðið mikil af miklu styttri vegarspottum. Til að undanskilja flestar heimreiðir og tengistykki milli vega, en ná til annarra, mætti setja mörkin við 1 km og taka mið af uppbyggðum eða ruddum vegum að auki, svo að skilgreind sé sú vegagerð, sem mestu jarðraski veldur.

Spjöll eru að lokum jafnmikil af vegum, sem byggðir eru í áföngum, og þeim sem byggðir eru í einu lagi. Því þurfa þessi ákvæði líka að ná til vega, sem samtals eru 1 km eða meira. Setja má á þá tímamark á grundvelli áætlunar, t.d. tíu ár, eða fjögur ár til samræmis við Vegaáætlun.

Hér kemur mjög til álita mat á framkvæmdaáætlun / foráætlun (sjá aths. við 8. gr.), þar sem mat verði lagt á þekkta þætti og atriði en kveðið á um þá þætti eða atriði, sem ekki er víska um á því stigi, en ákveðin verða, þegar að framkvæmd kemur með, og þá tekin til mats á viðeigandi hátt. Þetta lag kæmi þeim framkvæmdaaðilum mjög til góða, sem þurfa að gera langtímaáætlunir, en ráðast ekki strax í framkvæmdir. Eðlilega giltu endurskoðunarákvæði líka um svona mat eftir tilskilinn tíma.

13. liður.

Undir þetta ákvæði munu einungis falla þrjár vatns- og hitaveitur á landinu, auk alstærstu fiskeldisstöðva. Miða mætti grunnvatnsnámið við mjög ríflega heimild í auðlindalögum (57/1998), sem er 70 l/s (misritun í frumvarpi fyrir 10 m³).

14. liður.

Fjölmargar vatnsaflsvirkjanir falla undir ákvæði þessa liðs (vatnið samsvarar um 1 m³/s). Sjónræn umhverfisáhrif hita- og vatnsveitulagna á yfirborði eru nauðalítið háð fluttu magni og þarf að setja sérákvæði um slíkar lagnir.

15. liður.

Undir þennan lið falla engar stöðvar hérlendis, nema e.t.v. þær alstærstu í Reykjavík með Kópavogi. Viðtakar eru viðkvæmir sökum kulda lofts, vatns og sjávar og fábreytni lífríkis, svo að ástæða gæti verið til að hafa þessi mörk til muna lægri, e.t.v. 10.000 persónueiningar.

19. liður.

Full ástæða gæti verið til að lækka þessi stærðarmörk til muna, því að niðurbrot mengandi affallsefna (áburðarefna) er mjög hægt hér á landi vegna loftkulda og viðtakar og umhverfi mjög viðkvæmir. Mætti lækka stærðarmörk í þriðjung eða a.m.k. helming.

21. liður.

5 ha opið efnisnám er gríðarstórt í skóglausu og oft illa grónu landi hérlendis, einkum þar eð efnisnámin eru oft á sömu malarhjöllum og þjóðvegir hafa verið lagðir eftir. Lækka mætti stærðarmörk í 1 ha (10.000 m²) og þá rúmmálið til hæfis (í 30.000 m³, en það samsvarar nokkrum þúsundum stórra malarbíla).

Viðauki 2:

1. liður.

10 ha svæði samsvarar 100 X 1.000 m og er ærið stórt í ýmsum þeim tilvikum, er hér um ræðir. Endurskoða þyrfti þessi stærðarmörk.

2. liður.

a. undirliður.

Stærð efnistökusvæðis ætti að fara niður í 5.000 m² eða 10.000 m³ í samræmi við athugasemd við 21. lið í viðauka 1. Þetta er of stórt svæði, enda hlutfallið 1:2 milli þessara tveggja viðaukaflokka of lágt. Miða mætti við 1.000 m² / 2.000 m³.

b. undirliður.

Skilgreina þarf hvað er “djúpbörnun” (meira en 10 m, 50 m, 100 m, 500 m, 1.000 m ? Neysluvatnsholur eru yfirleitt mun grynri en 100 m, lághitaholur eru margar innan

við 500 – 1.000 m en háhitaholur flestar dýpri en það. Svo þarf einnig að hyggja að, hvað er átt við með stöðugleika “jarðvegs”. Jarðvegur er nefnilega EINVÖRÐUNGU laus jarðlög á yfirborði, yfirleitt ekki þykkari en nokkrir metrar. JARÐLÖG ná einnig til fastra berglaga, en þar skiftir stöðugleiki einnig máli (t.d. í jarðgöngum). Könnunarholur í berggrunn geta orðið fleiri hundruð metra að dýpt (t.d. á Fljótsdalsheiði).

Eflaust væri ástæða til að fara betur í gegnum liði viðaukanna, og þó ekki síður varðandi þau atriði, sem þar eru ekki talin, en máli geta skift hér á landi. Taka verður mið af, að íslensk náttúra er til muna fábreyttari og viðkvæmari en í flestum öðrum Evrópulöndum, niðurbrot mengunar er til muna hægara og sjónræn áhrif verða miklu meiri í skóglausu eða óbyggðu landinu hér en í öðrum Evrópulöndum.