
Húsavíkurhöfn og Bakkavegur í Norðurþingi

Ákvörðun um matsskyldu

NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar verði annars vegar vegna ónæðis á framkvæmdatíma vegna umferðar þungra vinnuvéla á framkvæmdasvæðinu við Bökugarð og á milli Laugardals og iðnaðarsvæðis á Bakka auk ónæðis af umferð í gegnum Húsavíkurbæ vegna efnisflutninga frá námum. Auk þess verði ónæði vegna umferðar vinnuvéla um hafnarsvæðið, milli efnishaugs við gangamunnann og fyrirhugaðra land- og rofvarnarsvæða. Þá telur Skipulagsstofnun að talsverður hávaði verði einnig vegna niðurreksturs stálþils við lengingu hafnarbakka og að nauðsynlegt sé að draga úr áhrifum hávaða vegna niðurrekstursins með því að setja takmarkanir á vinnutíma í samræmi ákvæði reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að breytingar á Húsavíkurhöfn og lagning Bakkavegar frá hafnarsvæði um jarðgöng að iðnaðarsvæðinu að Bakka sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að fyrirhugaðar framkvæmdir við höfnina, lagning Bakkavegar og efnistaka úr þeim tveimur námum sem eru innan Norðurþings eru háðar framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 722/2012. Að sama skapi eru þær tvær efnisnámur sem eru innan Þingeyjarsveitar háðar framkvæmdaleyfi þess sveitarfélags. Framkvæmdir eru einnig háðar starfsleyfi sem heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra veitir vegna efnistöku, efnislosunar og vinnubúða skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Þá þarf að sækja um leyfi Umhverfisstofnunar skv. 9. gr. laga 33/2004 til að varpa dýpkunarefnum í hafið.

Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Norðurþings 2010-2030 varðandi fyrirhugaða veglagningu en framkvæmdir við höfnina rúmast innan gildandi aðalskipulags.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Vegagerðin og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 15. maí 2014.

10. apríl 2014

INNGANGUR

Þann 23. janúar 2014 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Vegagerðinni um fyrirhugaðar framkvæmdir við Húsavíkurhöfn og lagningu Bakkavegar á Húsavík samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og liðum 10 c og 13 a í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Norðurþings, Þingeyjarsveitar, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu-siglingasviðs og Umhverfisstofnunar.

Umsagnir bárust frá Norðurþingi með bréfi dags. 18. febrúar 2014, Þingeyjarsveit með bréfi dags. 27. febrúar 2014, Hafrannsóknastofnun með bréfum dags. 7. febrúar og 26. mars 2014, Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra með bréfi dags. 10. febrúar 2014, Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 13. febrúar 2014, Umhverfisstofnun með bréfi dags. 6. febrúar 2014 og Vegagerðinni-samgöngusviði með bréfi dags. 4. febrúar 2014. Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfum dags. 10., 11. og 14. febrúar 2014. Skipulagsstofnun sendi Vegagerðinni fyrirspurnir þann 19. og 26. febrúar sl. og bárust svör við þeim með tölvupóstum þann 21. og 27. febrúar og 4. mars 2014.

FRAMLÖGD GÖGN FRAMKVÆMDARAÐILA

Fyrirhuguð framkvæmd. Fyrirhugað er að gera endurbætur á hafnaraðstöðu við Bökugarð í Húsavíkurhöfn og að byggja 2,6 km langan veg frá hafnarsvæðinu að skilgreindu iðnaðarsvæði á Bakka, en þar af mun vegurinn liggja á tæplega 1 km kafla í jarðgöngum undir Húsavíkurhöfða. Fyrirhuguð er efnistaka úr 4 námum og eru 2 þeirra í Norðurþingi en 2 í Þingeyjarsveit. Fram kemur að fyrirhugaðar framkvæmdir séu forsenda þess að uppbygging stóriðju á Bakka geti hafist, þar sem vegurinn muni verða nýttur til flutnings á aðföngum og framleiðsluvörum milli hafnar og verksmiðju á Bakka og höfnin til inn- og útflutnings.

Bygging jarðganga og vegskála. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að syðri munnur jarðganganna verði í um 6 m h.y.s. við hafnarsvæðið en nyrðri munninn verði í Laugardal í um 20 m h.y.s. Fram kemur að jarðgöngin verði tvíbreið, alls rúmlega 11 m á breidd og þversnið þeirra tæpir 74 m². Jarðskjálftahætta hafi verið metin og styrkingar verið auknar m.t.t. hennar við hönnun ganganna. Fram kemur að göngin verði eingöngu unnin að sunnan og efni sem komi úr þeim verði að mestu notað til vega- og hafnargerðar. Göngin verði unnin með hefðbundinni aðferð þar sem 4-5 m verði boraðir og sprengdir í einu, efninu ekið út og bergið síðan styrkt eftir þörfum. Að jafnaði verði sprengt einu sinni til tvisvar á dag og sé reiknað með að framkvæmdatími við sprengingar verði um hálf t. Vegskálar verði byggðir við hvorn enda jarðganganna. Vegskáli við höfnina verði 8 m langur en skálinn í Laugardal um 48 m langur.

Vegur. Fram kemur að nýr, 12 m breiður vegur verði byggður beggja vegna gangamunna með 8 m breiðri akbraut. Hönnun jarðganga og vegar miðist við 70 km/klst hámarkshraða en gert sé ráð fyrir að hámarkshraði ökutækja verði 30-35 km/klst og langar vagnlestir fari enn hægar. Umferð um ný göng og iðnaðarveg, milli hafnarinnar og iðnaðarsvæðisins muni að miklu leyti verða þungaflutningar og ekki sé gert ráð fyrir að vegurinn verði opinn almennri umferð.

Uppbygging og dýpkun hafnar. Fram kemur að gera þurfi endurbætur á hafnaraðstöðu vegna uppbyggingar iðnaðar í landi Bakka. Fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir tengist gerð jarðganganna að því leyti að efni úr jarðgöngunum verði nýtt sem fylliefni á hafnarsvæðinu. Fram kemur að fyrirhugaðar endurbætur á höfninni felist í lengingu Bökubakka um 90 m með niðurrekstri stálþils, þannig að bakkinn verði 220 metra langur og með 12 m hönnunardýpi. Hönnunardýpi bryggju taki mið af flutningaskipi með allt að 35.000 tonna flutningsgetu og gámaskipi sem geti tekið allt að 2.000 gámaeiningar. Fram kemur að stærð dýpkunarsvæðis innan hafnarinnar verði samtals um 30.000 m² svæði og gert sé ráð fyrir að fjarlægja um 30.000 m³ af botni hennar. Gerðar hafi verið dýptarmælingar og athuganir á botngerð sem leitt hafi í ljós að dýpkunarefni sé þunnt sandlag á

yfirborði með móhellu og klöpp undir. Sums staðar verði hægt að dæla upp lausum efnum af botninum, annars staðar þurfi að grafa efnið upp og mögulegt sé að á einhverjum hluta þurfi að sprengja til að losa um fast berg. Fram kemur að ekki sé fyrirhugað að taka botnsýni á fyrirhuguðum dýpkunarsvæðum áður en framkvæmdir hefjist innan hafnarinnar til að mæla hugsanlegan styrk mengunarefna. Dýpkunarefnunum verði varpað í hafið og muni framkvæmdaraðili fara eftir þeim lögum sem um það gilda (lög nr. 33/2004). Ákvörðun um losunarstaði og hvaða efni sé fyrirhugað að losa á hverjum stað fari eftir því hver tilgangurinn sé með losuninni og hvort eða hvert náttúruöflin koma til með að flytja efnið. Gert sé ráð fyrir fjórum losunarstöðum:

Losunarstaður 1, sunnan hafnarinnar. Á svæðinu hafi verið töluvert strandrof undanfarin ár þar sem finni efni hafa borist til norðurs inn á svæðið sunnan við höfnina. Fram kemur að efnislosunin tengist því sjóvarnarmálum undir bökkunum og þar henti að losa gróft efni.

Losunarstaður 2, sunnan hafnarinnar. Fram kemur að nær landi hafi efni hlaðist upp af svæðinu undir bökkunum og hafi sveitarfélagið lengi stefnt að landfyllingum fyrir atvinnustarfsemi á svæðinu og tengist efnislosun því þeim áformum og þar henti einnig að losa grófu efni.

Losunarstaður 3, vestan Bökugarðs. Fram kemur að dýptarmælingar gefi til kynna að þetta svæði sé framhald af Húsavíkurhöfða og jarðefni þau sömu. Á svæðinu hafi áður verið losað efni og megi þar losa fínt efni.

Losunarstaður 4, í fyrirhuguðu garðstæði Snásugarðs. Fram kemur að á svæðinu sé væntanlega finnt sandur á sjávarbotni og megi þar losa fínt efni.

Fram kemur að ekki hafi verið gerð áætlun um hve mikið verði losað á hverju svæði en ákvörðun um það sé háð grófleika efnis, dýpkunartækjum, öldufari og fleiru.

Fram kemur að áætlaður verktími hafnarframkvæmda, jarðganga- og vegagerðar sé um 2 ár og gætu framkvæmdir hafist árið 2014.

Efnisþörf. Fram kemur að efnisþörf vegna vegaframkvæmda sé áætluð um 140.000 m³ og sé gert ráð fyrir að efnið verði fengið úr jarðgöngum, úr vegskeringum og úr námum. Við lagningu vegar frá hafnarsvæði að jarðgangamunna þurfi að breyta Bökugarði og gera um leið lagfæringar á hafnarsvæðinu. Efnisþörf vegna þessara framkvæmda hafi verið áætluð tæplega 110.000 m³ og verði efni fengið úr jarðgöngum en efni í grjótvörn úr námum. Fram kemur að áætlað efnismagn úr námum sé á bilinu 70.000-80.000 m³ og verði það sótt í 4 opnar námur sem gert sé ráð fyrir á aðalskipulagi Norðurbings og Þingeyjarsveitar. Ekki sé útilokað að taka þurfi efni úr öðrum námum til að uppfylla kröfur um efnisgæði en eingöngu verði tekið efni úr námum sem séu á skipulagi.

Umframefni. Fram kemur að ekki sé gert ráð fyrir að haugsetja þurfi efni úr jarðgöngum, sem falli til umfram það efni sem nýtt verði við veglagningu og frágang við Bökugarð, til langframa við höfnina. Efnið muni allt nýtast sem landfyllingar- og rofvarnarfyllingarefni á svæði sunnan núverandi hafnarsvæðis og til sjóvarna undir Bökkunum sunnan við höfnina frá sláturhúsi suður að Haukamýrarlæk, þ.e. á því svæði sem hluti dýpkunarefnis verður komið fyrir. Fram kemur að við veglagningu í Laugardal norðan jarðganga muni falla til talsvert af moldarefni sem sé ónothæft til vegagerðar og sé gert er ráð fyrir að tæplega 60.000 m³ af því efni verði haugsett á sorphaugum Húsavíkur fyrir óvirkan úrgang sem séu skammt ofan við fyrirhugaðan iðnaðarveg. Þar verði efnið notað við landmótun og frágang.

Frágangur. Fram kemur að vandað verði til frágangs allra svæða sem raskað verði við framkvæmdirnar. Í útboðsgögnum verði greint frá því hvernig haga skuli frágangi vegkanta, fyllinga og skeringa og hvernig skuli skilja við námur og efnislosunarsvæði. Þá verði frágangi við hafnarsvæði og vegskála lýst. Reynt verði að haga framkvæmdum þannig að sem minnst rask verði á gróðri og jarðvegi og að skeringar og sár vegna forskeringa við vegskála verði ekki höfð opin lengur en nauðsyn krefur.

Fram kemur að lífrænum jarðvegi sem sé ofan á svæðum þar sem vegskálar verði eða þar sem gera þurfi skeringar, verði ýtt til hliðar áður en efnistaka eða efnisflutningar hefjist og hann geymdur til síðari nota. Að framkvæmdum loknum verði landið jafnað í samræmi við nánasta umhverfi og sáð í vegkanta og vegfláa á grónum svæðum með gróðurtegundum sem henti fyrir svæðið og skeri sig ekki úr umhverfinu. Við frágang á því svæði sem raskist við framkvæmdina sé miðað við að nota svarðlag við frágang þess, þar sem í svarðlaginu sé fræforði sem geti spírað og hjálpað til við að fá upprunalega gróðurþekju og verði haft samráð við Umhverfisstofnun, Norðurþing og Þingeyjarsveit um frágang.

Helstu umhverfisáhrif

Fram kemur að á framkvæmdatíma verði umferð þungra vinnuvéla á framkvæmdasvæðinu við Bökugarð og á milli Laugardals og iðnaðarsvæðis á Bakka. Einnig verði umferð í gegnum Húsavíkurbæ vegna efnisflutninga frá námum. Auk þess verði umferð vinnuvéla um hafnarsvæðið, milli tímabundins efnishaugs við gangamunnann og fyrirhugaðra land- og rofvarnarsvæða sem séu annars vegar sunnan við Suðurhöfn Húsavíkur og hins vegar undir Bökkunum frá sláturhúsi suður að Haukamýrarlæk. Því til viðbótar verði umferð dýpkunarskips um hafnarsvæðið.

Íbúar Húsavíkur, ferðamenn og aðrir þeir sem leið eigi um bæinn munu verða varir við framkvæmdina vegna sprenginga með tilheyrandi hávaða og titringi, umferðarhávaða og ryks. Talsverður hávaði verði einnig vegna niðurreksturs stálpils við lengingu hafnarbakka. Til að draga úr áhrifum hávaða vegna niðurrekstursins verði settar takmarkanir um vinnutíma. Fram kemur að framkvæmdaraðili muni framfylgja reglugerð nr. 724/2008 um hávaða, með takmörkunum á framkvæmdatíma á virkum dögum frá 7 til 21 og um helgar og á almennum frídögum frá 10 til 19. Áætlað hljóðstig við niðurrekstur ráðist af þeirri tækni sem sé notuð við niðurrekstur, en hljóðstig verði að hámarki rúmlega 80 dB(A) í 500 m fjarlægð þar sem næstu íbúðarhús séu. Væntanlegur framkvæmdatími niðurreksturs stálpils verði frá hausti 2014 til vors 2015, en sjálfur niðurreksturinn taki þó ekki nema um eða innan við 3 vikur. Hávaði frá niðurrekstri stálpils stafi frá hamrinum sem falli á sjálft stálpilið. Loftpressan sem sé notuð sé með hljóðkút og láti álika hátt og grafa.

Fram kemur að að loknum framkvæmdum muni möguleikar á landnokun og útivist á Húsavíkurhöfða ekki skerðast. Vegurinn hafi engin áhrif á núverandi reiðleið um svæðið. Útivist meðfram sjónum á svæðinu milli Laugardals og Bakka verði minna aðlaðandi en nú vegna nálægðar við veg. Við framkvæmdina verði rask á landslagi vegna skeringa við gangamunna, byggingu vegskála og vega að gangamunnum, bæði við höfnina og í Laugardal. Einnig verði rask á landslagi vegna mikilla skeringa og fyllinga á leiðinni milli Laugardals og iðnaðarsvæðisins á Bakka og vegna landfyllinga í Suðurfjöru og sjóvarna undir Bökkunum sunnan við höfnina.

Fram kemur að flestar gróðurtegundir sem fundist hafi séu algengar á landsvísu og flokkist engin þeirra sem sjaldgæf á landsvísu og engin sé á válista. Fyrirhugaður Bakkavegur muni hvergi liggja um verðmæt gróðurlendi.

Vegagerðin gerir ráð fyrir að fyrirhuguð framkvæmd við og undir Húsavíkurhöfða geti haft neikvæð áhrif á fugla á framkvæmdatíma vegna jarðrasks við vegagerð og forskeringar, aukins aðgengis, sprenginga og umferðar vinnuvéla. Áhrifin á fugla á svæðinu verði tímabundin og óveruleg. Til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum framkvæmdanna á fuglalíf verði sem minnst reynt að skerða óraskað land, sem geti nýst sem búsvæði.

Fram kemur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fornminjar á svæðinu liggja fyrir og hafi Fornleifastofnun Íslands þegar unnið viðeigandi mótvægisáðgerðir í samráði við Minjastofnun Íslands. Þeim er lokið utan rannsókna á tveimur fornleifum og sé mögulegt að gera þurfi fullnaðarrannsókn á þessum fornleifum sem ekki vegna mistka voru ekki rannsakaðar haustið 2013 en það sé þó háð umsögn Minjavarðar Norðurlands eystra. Væntanlegum verktaka verði gerð grein fyrir þeim fornminjum sem séu innan 100 m frá veglínunni. Til að raska ekki fornminjum verði þær minjar sem séu innan 50 m frá framkvæmdasvæðinu merktar á áberandi hátt, áður en framkvæmdir hefjist.

Áhrif á sjávarbotn. Fram kemur að botn Húsavíkurhafnar verði dýpkaður á fimm stöðum og þurfi mögulega að sprengja til að losa um hluta af efninu. Sjávarbotninn við Húsavíkurhöfn sé allur raskaður og ekkert náttúrulegt lífríki, hvorki gróður né botndýralíf finnist á honum innan hafnarsvæðisins. Það gildi einnig o

um sjávarbotninn undir Bökkunum. Þar hafi verið landbrot á seinustu árum og talsvert af fínefnum borist út í sjó og sjávarbotninn raskast. Vegagerðin geri ráð fyrir að fyrirhuguð dýpkun hafnarinnar og efnislosun á sjávarbotn muni hafa óveruleg áhrif á sjávarfallastrauma, sjávarbotninn og lífríki sjávar.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Fram kemur að gera þurfi breytingu á Aðalskipulagi Norðurlands 2010-2030 vegna fyrirhugaðra jarðganga og aðliggjandi vega. Í aðalskipulaginu sé gert ráð fyrir mun umfangsmeiri hafnarframkvæmdum en nú sé fyrirhugað að ráðast í. Þar sem forsendur stóriðju norður af Húsavík hafa tekið breytingum á undanförunum árum, þ.e. í stað álvers er nú fyrirhugað að reisa fyrst kísilmálmverksmiðju, er nú unnið að nýju deiliskipulagi fyrir 2 svæði, annars vegar deiliskipulag fyrir iðnaðarsvæði á Bakka og sé skipulagið tilbúið en í kynningarferli og því ósamþykkt og svo deiliskipulag fyrir hafnarsvæðið á Húsavík sem sé í vinnslu.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA, FYRIRSPURN SKIPULAGSSTOFNUNAR OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

Almennt. Í umsögnum Norðurlands og Þingeyjarsveitar kemur fram það álit að fyrirhuguð framkvæmd skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Umhverfisstofnun bendir á að fyrirhugaðar framkvæmdir séu að mestu á núverandi hafnarsvæði og iðnaðarlóð þar sem fyrirhuguð sé umfangsmikil mannvirkjagerð á næstu árum. Mannvirki eins og fyrirhugaður vegur muni því ekki valda umtalsverðum breytingum á landslagi í samanburði við mannvirkjagerð á iðnaðarlóð. Efni til framkvæmdarinnar muni koma að hluta úr jarðgöngum og að hluta úr námum sem séu opnar og ófrágengnar. Að teknu tilliti til ofangreindra atriða telur Umhverfisstofnun ekki líklegt að umrædd framkvæmd muni hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra er bent á að náma við Grásteinsheiði hafi mjög hátt verndargildi vegna þess að hún sé á grannsvæði vatnsverndar. Vísað er til ákvæða reglugerðar um mengun vatns og gerðar þær kröfur til flutningstækja og vinnuvéla sem notaðar verði við flutning malar úr námunni að þær verði skoðaðar af Vinnueftirliti ríkisins eða einhverjum aðila sem fær sé til slíks.

Minjastofnun Íslands bendir á að fornleifar á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði nýrrar veglínu frá hafnarsvæði Húsavíkur að iðnaðarsvæðinu á Bakka hafi verið skráðar en að eftir sé að rannsaka tvær þeirra og muni Minjavörður Norðurlands eystra ákvarða hvert umfang þessara rannsókna verði. Þá er bent á að tvær vörður hafi verið skráðar í nágrenni efnistökusvæðis austan við Jónsnípu sem ekki megi raska án leyfis Minjastofnunar Íslands. Jafnframt bendir stofnunin á að huga þurfi að staðsetningu fornleifa við val á athafnarsvæðum tengdum framkvæmdinni og gæta þess að sú starfsemi sem þar fari fram raski ekki fornleifum auk þess sem haga þurfi akstri vinnuvéla með þeim hætti að fornleifum stafi ekki hætta af.

Í umsögn Samgöngustofu er ekki tekin afstaða til þess hvort að fyrirhugaðar framkvæmdir skuli háðar mati á umhverfisáhrifum. Bent er á að þess skuli gætt að aðgerðir á framkvæmdatíma valdi ekki hættu og truflunum á siglingum, að merkingar vinnusvæða séu fullnægjandi og að framkvæmdaraðili tilkynni Landhelgisgæslu um staðsetningu framkvæmda þegar þær hefjist.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að farið verði eftir ofangreindum ábendingum og kröfum í umsögnum Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Minjastofnunar og Samgöngustofu.

Í fyrri umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að ekki sé nauðsynlegt að fyrirhuguð framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum en stofnunin geri athugasemdir við nokkur atriði í greinargerðinni. Áætlað er að dýpka höfnina á nokkrum stöðum og þarf að fjarlægja efni sem nemur 30.000 m³. Dýpkunarefni er þunnt sandlag og móhella og klöpp undir. Æskilegt væri að fram kæmi hvað sandlagið er stór hluti af dýpkunarefnunum vegna þess að í því geta leynst mengandi efni. Þá kemur einnig fram að ekki sé fyrirhugað að taka botnsýni á fyrirhuguðum dýpkunarsvæðum til að mæla hugsanlegan styrk mengunarefna. Engin skýring sé gefin á því hvers vegna ekki eigi að gera það og ekki vísað í neinar fyrri niðurstöður til stuðnings þeirri ákvörðun. Hafrannsóknastofnun telur æskilegt að slíkar mælingar séu gerðar, ekki síst í ljósi þess að flytja á dýpkunarefnið á aðra staði og varpa því í sjó.

Í svörum Vegagerðarinnar kemur fram að ekki hafi verið gerðar rannsóknir sem sýni hvað sandlagið sé stór hluti af dýpkunarefnunum. Við undirbúning dýpkunarframkvæmda við Bökugarð árið 2003 hafi, í samræmi við OSPAR samninginn, verið könnuð kornadreifing nokkurra sýna og í framhaldi af því verið mældur styrkur þungmálma í tveimur sýnum og reyndist hann undir mörkum. Fyrir þá framkvæmd veitti Umhverfisstofnun leyfi til losunar dýpkunarefna í hafið bæði sunnan hafnar og utan Bökugarðs. Vegagerðin og Hafnasjóður Húsavíkur gera ráð fyrir að styrkur þungmálma á botni hafnarinnar hafi lítið breyst síðan sú rannsókn hafi verið gerð.

Í fyrri umsögn Hafrannsóknastofnunar er bent á að fullyrst sé í gögnum Vegagerðarinnar að öllum botni hafnarinnar á Húsavík hafi verið raskað og þar finnst ekkert náttúrulegt lífríki, "hvorki gróður né botndýralíf finnst á honum innan hafnarsvæðisins". Engar upplýsingar eða tilvitnanir fylgi sem styðji þessa fullyrðingu og væri æskilegt að fram kæmi hvaðan eða hvernig skýrsluhöfundar hafi þessa vitneskju.

Í svörum Vegagerðarinnar er beðist afsökunar á þeirri fullyrðingu um lífríkið sem kemur fram í kynningarskýrslu. Engar rannsóknir hafi verið gerðar til að styðja hana, en um Húsavíkurhöfn sé umferð skipa og báta með tilheyrandi raski fyrir lífríkið og sums staðar hafi botninum verið raskað til að dýpka höfnina. M.a. sé áður búið að dýpka hluta þess svæðis sem raskað verði vegna þessarar framkvæmdar.

Skipulagsstofnun sendi Vegagerðinni fyrirspurn, dags. 19. febrúar sl. þar sem óskað var nánari skýringa og upplýsinga um staðsetningu þeirra sýnatökustaða þar sem mælingar fóru fram árið 2003 og niðurstöður þeirra mælinga og rökstuðning fyrir því hvers vegna þessar 10 ára gömlu mælingar eigi við það efni sem varpa á í hafið við fyrirhugaðar framkvæmdir, bæði hvað varðar kornastæðadreifingu og þungmálmáinnihald. Auk þess óskaði stofnunin eftir upplýsingum um áætlað hlutfall sandlags í dýpkunarefnum.

Í svörum Vegagerðarinnar, þann 27. febrúar sl. við fyrirspurn Skipulagsstofnunar kom fram að ekki séu forsendur fyrir því að endurtaka þær mælingar sem fram fóru árið 2003. Þungmálmar safnist fyrir á löngum tíma og því verði ekki miklar breytingar þar á á 10 ára tímabili nema að breytingar hafi orðið á starfsemi við höfnina. Fram kemur að samkvæmt drögum að leiðbeinandi reglum um meðferð dýpkunarefnis frá árinu 2000 sem farið hafi verið eftir fram að þessu, þá sé eitt af þeim tilfellum sem nægi til þess að ekki sé hægt að krefjast "ítarlegri gagna" að ekki séu þekktar uppsprettur mengunar í nágrenni við dýpkunarstað. Frá árinu 2003 hafa ekki orðið neinar breytingar á starfsemi við höfnina sem gætu leitt til uppsöfnunar þungmálma.

Fram kemur að hvað kornastæðadreifingu varði þá hafi það einmitt verið vegna þess hve dýpkunarefnið frá 2003 hafi verið fínt að Húsavíkurbær hafi ákveðið að kanna þungmálmáinnihald setsins. Komi í ljós að það efni á því svæði sem nú eigi að dýpka sé grófara sé enn minni ástæða til að kanna þungmálmáinnihald.

Vegagerðin sendi frekari svör þann 4. mars sl. þar sem fram kom m.a. að stofnunin hafi verið að skoða dýpkunarmál fyrir Húsavíkurhöfn. Í ljós hafi komið að ekki séu réttar magntölur fyrir dýpkun í

greinargerð sem Skipulagsstofnun hafi verið send þann 23. janúar sl. Í ljós hafi komið að dýpkunarefni geti verið um 55 til 60.000 m³, þar af um 10 til 15.000 m³ af lausu efni, sandi, og um 40 til 50.000 m³ af föstu efni, sennilega að mestu móhellu en gæti að hluta til verið klöpp. Ekki sé víst að farið verði í alla þessa framkvæmd strax, en það fari eftir hraða uppbyggingarinnar á iðnaðarsvæðinu á Bakka.

Skipulagsstofnun sendi svör Vegagerðarinnar við umsögn Hafrannsóknastofnunar og viðbrögð Vegagerðarinnar við fyrirspurn Skipulagsstofnunar til Hafrannsóknastofnunar til frekari umsagnar. Í frekari umsögn stofnunarinnar kemur fram að engar upplýsingar liggi fyrir í gagnabanka Hafrannsóknastofnunar um rannsóknir á botngróðri og botndýralífi innan hafnar á Húsavík. Þá kemur fram að þær mælingar sem liggi fyrir á þungmálmum frá árinu 2003 sýni að gildi þeirra séu mjög lág og að ekki sé líklegt að þau hafi hækkað verulega þar sem umferð um höfnina hafi ekki aukist á síðasta áratug, jafnvel dregist saman.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða byggingu vegar að hluta í jarðgöngum frá hafnarsvæði við Húsavíkurhöfn að iðnaðarsvæði við Bakka, norðan Húsavíkur og lagfæringar og dýpkun hafnarinnar á Húsavík. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10 c og 13 a í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar verði annars vegar vegna ónæðis á framkvæmdatíma vegna umferðar þungra vinnuvéla á framkvæmdasvæðinu við Bökgarð og á milli Laugardals og iðnaðarsvæðis á Bakka auk ónæðis vegna umferðar í gegnum Húsavíkurbæ vegna efnisflutninga frá námum. Auk þess verði ónæði vegna umferðar vinnuvéla um hafnarsvæðið, milli efnishaugs við gangamunnann og fyrirhugaðra land- og rofvarnarsvæða. Þá telur Skipulagsstofnun að talsverður hávaði verði einnig vegna niðurreksturs stálpils við lengingu hafnarbakka og að nauðsynlegt sé að draga úr áhrifum hávaða vegna niðurrekstursins með því að setja takmarkanir á vinnutíma í samræmi ákvæði reglugerðar nr. 724/2008 um hávaða, þ.e. að framkvæmdatími á virkum dögum verði frá 7 til 21 og um helgar og á almennum frídögum frá 10 til 19. Hér verður hins vegar um tímabundin áhrif að ræða en þau kunna að vera talsverð þegar að framkvæmdir standa hæst.

Skipulagsstofnun tekur undir mat Vegagerðarinnar um að loknum framkvæmdum muni möguleikar á landnotkun og útivist á Húsavíkurhöfða ekki skerðast, en ljóst að framkvæmdirnar muni raska landslagi vegna skeringa við gangamunna, byggingu vegskála og vega að gangamunnum, bæði við höfnina og í Laugardal. Einnig vegna mikilla skeringa og fyllinga á leiðinni milli Laugardals og iðnaðarsvæðisins á Bakka og vegna landfyllinga í Suðurfjöru og sjóvarna undir Bökkunum. Skipulagsstofnun telur ljóst að um verði að ræða nokkuð neikvæðar ásýndarbreytingar vegna fyrirhugaðra framkvæmda í grennd við þéttbýlið á Húsavík.

Skipulagsstofnun telur ekki að um verði að ræða verulega neikvæð áhrif á sjaldgæfan, verðmætan gróður sem nýtur verndar en eðli málsins samkvæmt verður almennt rask á gróðurlendi talsvert neikvætt þar sem um er að ræða all umfangsmikil svæði sem verða fyrir raski. Skipulagsstofnun telur óhjákvæmilegt að einhver neikvæð áhrif verði á fuglalíf bæði á framkvæmdartíma og vegna hugsanlegs taps á búsvæðum.

Skipulagsstofnun telur að óvissa sé um umhverfisáhrif af dýpkun hafnarinnar sem virðist vera töluvert umfangsmeiri, skv. svörum Vegagerðarinnar, en gert var ráð fyrir í greinargerð. Fyrir liggur að Vegagerðin hefur ekki látið gera rannsóknir á botndýralífi á fyrirhugðum dýpkunarsvæðum innan hafnarinnar eða lífríki hennar almennt og skv. umsögn Hafrannsóknastofnunar eru engar upplýsingar fyrirbyggjandi í gagnabanka stofnunarinnar um rannsóknir á botngróðri og botndýralífi innan hafnarinnar á Húsavík.

Í ljósi þessa telur Skipulagsstofnun að við leyfisveitingar vegna varps efnis í hafið sé æskilegt að upplýsingar um botndýralíf á fyrirhugðum dýpkunarsvæðum liggi fyrir og áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á það, sem og mat á aðstæðum á losunarsvæðum dýpkunarefnisins í samræmi við lög nr. 33/2004 um varp í hafið, auk eftir atvikum mats á hugsanlegum áhrifum dýpkunarefnisins á lífríki losunarsvæðanna.

Skipulagsstofnun tekur undir með Hafrannsóknastofnun varðandi mengun dýpkunarefnisins en mælingar sem liggja fyrir á þungmálmum í dýpkunarefni frá árinu 2003 sýna að gildi þeirra eru mjög lág og að ekki líklegt að þau hafi hækkað verulega þar sem umferð um höfnina hefur ekki aukist á síðasta áratug, jafnvel dregist saman.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Vegagerðarinnar við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Vegagerðarinnar vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að breytingar á Húsavíkurhöfn og lagning Bakkavegar frá hafnarsvæði um jarðgöng að iðnaðarsvæðinu að Bakka sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að fyrirhugaðar framkvæmdir við höfnina, lagning Bakkavegar og efnistaka úr þeim tveimur námum sem eru innan Norðurþings eru háðar framkvæmdaleyfi sveitarfélagsins skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 722/2012. Að sama skapi eru þær tvær efnisnámur sem eru innan Þingeyjarsveitar háðar framkvæmdaleyfi þess sveitarfélags. Framkvæmdir eru einnig háðar starfsleyfi sem heilbrigðiseftirlit Norðurlands eystra veitir vegna efnistöku, efnislosunar og vinnubúða skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun. Þá þarf að sækja um leyfi Umhverfisstofnunar skv. 9. gr. laga 33/2004 til að varpa dýpkunarefnum í hafið.

Áður en framkvæmdaleyfi er veitt þarf að liggja fyrir staðfest breyting á Aðalskipulagi Norðurþings 2010-2030 varðandi fyrirhugaða veglagningu en framkvæmdir við höfnina rúmast innan gildandi aðalskipulags.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Vegagerðin og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 15. maí 2014.

Jakob Gunnarsson

Sigurður Ásbjörnsson