



DÝPKUN VIÐ SUNDABAKKA Á ÍSAFIRÐI

Mat á umhverfisáhrifum

Tillaga að matsáætlun



Janúar 2020



Verknúmer: 15025002	SKÝRSLA NR.: 1	DREIFING: <input checked="" type="checkbox"/> OPIN <input type="checkbox"/> LOKUÐ TIL <input type="checkbox"/> HÁÐ LEYFI VERKKAUPA
	ÚTGÁFU NR.: 1	
	DAGS.: 2020-01-10	
	BLAÐSÍÐUR: 22	
	UPPLAG:	

HEITI SKÝRSLU:

Dýpkun við Sundabakka á Ísafirði. Mat á umhverfisáhrifum. Tillaga að matsáætlun.

HÖFUNDAR:

Gunnar Páll Eydal, Margrét Traustadóttir, Sigmar Arnar Steingrímsson og Elín Vignisdóttir

VERKEFNISSTJÓRI:

Gunnar Páll Eydal

UNNIÐ FYRIR:

Hafnir Ísafjarðarbæjar

UMSJÓN:

Guðmundur M. Kristjánsson og Fannar Gíslason

SAMSTARFSADILAR:

GERÐ SKÝRSLU/VERKSTIG:

TILLAGA AÐ MATSÁÆTLUN

ÚTDRÁTTUR:

Hafnir Ísafjarðarbæjar áforma frekari uppbyggingu á Sundabakka í Skutulsfirði. Fyrirhugað er að lengja Sundabakkann um 300 m og dýpka framan við bakkann niður á allt að 11 m dýpi. Ráðast þarf í landfyllingu aftan (innan) við viðlegukantinn og verður hið uppdælda efni nýtt í fyllinguna. Umframefni verður nýtt í aðrar framkvæmdir eins og kostur er. Efnistaka úr hafsbotni þar sem áætlað er að efnismagn sé 150.000 m³ eða meira er, samkvæmt lið 2.01 í viðauka 1 við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, háð mati á umhverfisáhrifum.

Í tillögu að matsáætlun er fyrirhugaðri framkvæmd og framkvæmdarsvæði lýst. Greint er frá helstu áhrifaþáttum framkvæmdarinnar og hvaða áhrifaþætti verða í brennidepli í mati á umhverfisþáttum. Fyrirliggjandi gögnum varðandi umhverfis- og áhrifaþætti framkvæmdarinnar er lýst og greint er frá frekari upplýsingaöflun sem nauðsynlegt er að ráðast í til að hægt sé að meta umhverfisáhrif framkvæmdar. Fjallað er um samræmi við gildandi skipulag og loks er farið yfir hvernig staðið verður að samráði og kynningu matsins.

LYKILORÐ ÍSLENSK:

Mat á umhverfisáhrifum, tillaga að matsáætlun, dýpkun, Eyri, hafnarbakki, Sundabakki, Ísafjörður.

LYKILORÐ ENSK:

Environmental Impact Assessment, Scoping document, dredging, Eyri, wharf, Sundabakki, Ísafjörður.

UNDIRSKRIFT VERKEFNISSTJÓRA:

Gunnar Páll Eydal

YFIRFARIÐ AF:

Haukur Þór Haraldsson



Efnisyfirlit

Efnisyfirlit	ii
Myndaskrá	iii
Töfluskrá	iii
1 Inngangur	1
1.1 Markmið verkefnisins	2
1.2 Matsskylda	2
1.3 Leyfi	2
2 Lýsing á framkvæmd	3
2.1 Inngangur	3
2.2 Fyrirhuguð framkvæmd	3
2.2.1 Dýpkun, landfylling og losun efnis (matsskyldir framkvæmdaþættir).....	4
2.3 Framkvæmdatími	5
2.4 Valkostir vegna dýpkunar	6
2.4.1 Kostur A.....	6
2.4.2 Kostur B.....	6
2.4.3 Núllkostur.....	7
3 Skipulag, áætlanir, eignarhald og nýting	8
3.1 Aðalskipulag	8
3.2 Deiliskipulag	10
4 Staðhættir og umhverfi	12
4.1 Staðhættir	12
4.2 Jarðfræði	12
4.3 Straumar, öldufar og rof	12
4.4 Lífríki sjávar	12
4.5 Fuglalíf.....	13
4.6 Vernd	13
4.7 Náttúruvá	13
4.8 Samfélag og atvinna	13
5 Mat á umhverfisáhrifum	15
5.1 Tilgangur matsáætlunar og málsmeðferð.....	15
5.2 Tímaáætlun mats á umhverfisáhrifum	15
5.3 Aðferðarfræði.....	16
5.4 Áhrifasvæði framkvæmdar	16
5.5 Áhrifaþættir framkvæmdar og vinsun umhverfisþátta	16
5.5.1 Jarðminjar	18
5.5.2 Straumar, öldufar og rof	18
5.5.3 Lífríki sjávar	18
5.5.4 Fuglalíf.....	19
5.5.5 Samfélag – önnur nýting	19
6 Kynning og samráð	20
6.1.1 Tillaga að matsáætlun.....	20
6.1.2 Frummatsskýrsla	21
6.1.3 Matsskýrsla og álit Skipulagsstofnunar.....	21
6.1.4 Leyfisumsóknir	21
7 Heimildir.....	22



Myndaskrá

Mynd 1-1	Suðurtangi og hafnir Ísafjarðar.....	1
Mynd 1-2	Fjöldi skemmtiferðaskipa með viðkomu í Ísafjarðarhöfn.....	2
Mynd 2-1	Lenging Sundabakka og dýpkun við viðlegukant í allt að 11 metra.....	3
Mynd 2-2	Kostur A - dýpkun í 11 m á 112.000 m ² svæði.....	6
Mynd 2-3	Kostur B - dýpkun niður á 9 m dýpi á 38.100 m ² svæði og 8 m dýpi á 14.500 m ² svæði.7	
Mynd 3-1	Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020. Sundabakki og aðliggjandi hafnir eru merktar með K1 (blár litur). Svarta strikaða línan er afmörkun á deiliskipulagi sem fjallað er um í næsta kafla. Grár litur táknar iðnaðarsvæði og grænn litur opin svæði og útivist.....	8
Mynd 3-2	Deiliskipulag af hafnar- og iðnaðarsvæði Suðurtanga (efri mynd), með breytingum frá 2016 og 2017 (neðri mynd).....	11
Mynd 5-1	Tímaáætlun mats á umhverfisáhrifum. Gullitaðir kassar eru lögbundnir frestir.....	15
Mynd 5-2	Svæði á Suðurtanga þar sem sorp hefur verið urðað. Mörk deiliskipulags Suðurtanga eru afmörkuð.....	17
Mynd 6-1	Ferli umhverfismats samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum.....	20

Töfluskrá

Tafla 2-1	Áætlaðar kennistærðir vegna stækkunar Sundabakka.....	4
Tafla 5-1	Framkvæmda- og umhverfisþættir vegna dýpkunar við Sundabakka.....	17
Tafla 6-1	Viðbrögð við kynningu á drögum að tillögu að matsáætlun vegna dýpkunar við Sundabakka.....	20



1 Inngangur

Ísafjarðarhöfn er innan grunnnets hafna og er flokkuð sem stór fiskihöfn. Hún þjónustar þó fjölbreytta flóru skipa og báta. Á hafnarsvæðinu eru hafnarbakkarnir Mávagarður, Sundahöfn, Sundabakki og Ásgeirsbakki (sjá Mynd 1-1).

Sundabakki þjónar sjávarútvegi og flutningaskipum en þar leggjast einnig flest skemmtiferðaskip að bryggju. Í Sundahöfn er aðstaða fyrir smærri báta sem stunda veiðar og sinna ferðaþjónustu en einnig fyrir frístundabáta, s.s. skútur og hraðbáta. Frá Sundahöfn eru áætlanafærðir fyrir fólksflutninga til Hornstranda og Jökulfjarða. Ásgeirsbakki þjónar sjávarútvegi en minni skemmtiferðaskip geta einnig lagst þar að. Innsiglingin í höfnina að Ásgeirsbakka um Sundin er nokkuð erfið vegna þrengsla og takmarkaðs dýpis. Á Mávagarði er olíubirgðastöð og aðstaða fyrir olíubirgðaskip.



Mynd 1-1 Suðurtangi og hafnir Ísafjarðar.

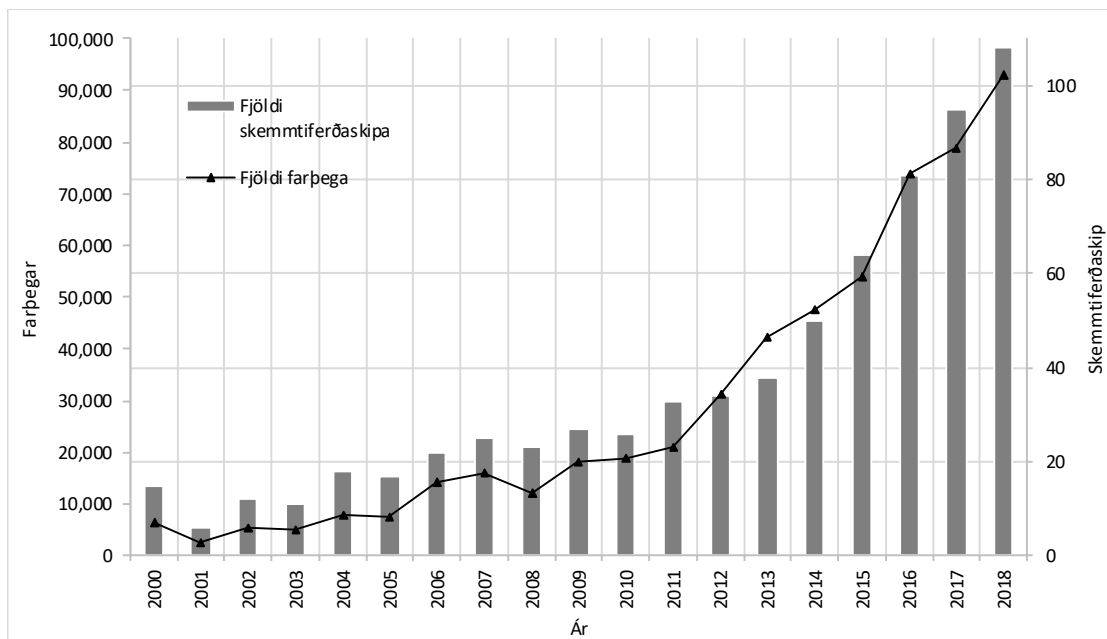
Talsverðar breytingar hafa orðið í sjávarútvegi á Vestfjörðum í seinni tíð. Undanfarin ár hefur löndun á afla dregist verulega saman frá því sem var á gildistíma fyrra aðalskipulags, sem gildi fyrir tímabilið 1989-2009. Síðustu ár hafa nokkur fiskeldisfyrirtæki verið með fiskeldi í Ísafjarðardjúpi í undirbúningi. Nokkur óvissa er um þessi áform vegna áhættumats Hafrannsóknastofnunar sem gefið var út sumarið 2017. Ljóst er að verði af fiskeldi mun það auka umsvif hafnanna á Ísafirði. Vægi sjávarútvegs hefur minnkað í rekstri hafnanna en vægi ferðaþjónustu og afþreyingar hefur aukist umtalsvert.

Fjöldi skemmtiferðaskipa sem kemur til Ísafjarðar hefur aukist mikið síðustu 10 ár, farið úr 23 árið 2008 í 108 árið 2019, sbr. Mynd 1-2. Sumarið 201 kom skipið MSC Preziosa og lagðist tvisvar sinnum við akkeri utan við Eyrina á Ísafirði. Skipið er 140.000 tonn að stærð, 333 m á lengd, 38 m á breidd, 68 m á hæð, ristir um 8,3 m og tekur 4.363 farþega. Til að það geti lagst að bryggju þarf bryggjukant sem er yfir 250 m með dýpi um 9 m á stórstraumsfjöru. Sumarið 2018 kom MSC Meraviglia þrisvar í Skutulsfjörð en það er 167.000 tonn og tekur yfir 5700 farþega. Meraviglia er stærsta skip sem komið hefur til Ísafjarðar.

Hafnir Ísafjarðarbæjar hyggjast lengja viðlegukantinn við Sundabakka og auka sjávardýpi utan við kantinn í samræmi við gildandi aðal- og deiliskipulag. Í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar og deiliskipulagi hafnar- og iðnaðarsvæðis Suðurtanga er gert ráð fyrir lengingu Sundabakka og dýpkun Sundanna, þ.e. innsiglingarinnar að Ásgeirsbakka. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir bættri aðstöðu við ferðaþjónustu



við Ásgeirsbakka. Með þessu móti er gert ráð fyrir að öll skemmtiferðaskip geti lagst að bryggju. Þannig batnar þjónusta við skemmtiferðaskipin og auk þessa aukast tekjur hafnarinnar.



Mynd 1-2 Fjöldi skemmtiferðaskipa með viðkomu í Ísafjarðarhöfn.

1.1 Markmið verkefnisins

Markmið Ísafjarðarbæjar er að stækka viðlegukant við Sundabakka á Ísafirði og auka sjávardýpi utan hans þannig að stærra og fleiri skip geti lagst að bryggju. Framkvæmdinni er ætlað að auka fjölbreytni og þjónustu við nýtingu hafnarinnar en einnig auka tekjur hennar.

Þróunin er sú að skemmtiferðarskip eru að stækka og verða lengri og einnig eru horfur á að viðlegutími þeirra sé að aukast þannig að algengara verði að þau stoppi hér í lengri tíma. Einnig er horft til þess að auka möguleika á löndun afla við Sundabakka sem og auka möguleika í vöruflytningum.

1.2 Matsskylda

Til stendur að lengja Sundabakka um 300 m með stálþili og tilheyrandi landfyllingu aftan (innan) við viðlegukantinn, þannig að stærra skemmtiferðaskip, lengri og með meiri djúpristu, geti lagst að bryggju í höfninni. Ætlunin er að auka viðlegudýpi við nýjan hafnarbakka í allt að 11 m og því þarf að taka allt að 410.000 m³ af efni af hafsbotni. Efnistaka úr hafsbotni þar sem áætlað er að efnismagn sé 150.000 m³ eða meira er, samkvæmt lið 2.01 í viðauka 1 við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, háð mati á umhverfisáhrifum. Fyrirhuguð dýpkun við Sundabakka er því matsskyld framkvæmd.

1.3 Leyfi

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Ísafjarðarbæjar samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010 og reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012.

Vegna efnistöku úr snúningssvæði og innsiglingarrennu utan netlaga þarf nýtingarleyfi Orkustofnunar samkvæmt lögum nr. 73/1990 um eignarrétt íslenska ríkisins að auðlindum hafsbotsinsins.

Ef varpa þarf dýpkunarefni í hafið verður farið að settum reglum og vísast í lög nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda og lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir. Samkvæmt lögum nr. 33/2004 þarf leyfi Umhverfisstofnunar til að varpa dýpkunarefni í sjóinn.

2 Lýsing á framkvæmd

2.1 Inngangur

Fyrirhugað er að lengja Sundabakka um allt að 300 m til suðvesturs og auka viðlegudýpi í allt að 11 m fyrir framan fyrirhugaðan hafnarkant.^{1,2} Ráðast þarf í landfyllingu aftan (innan) við viðlegukantinn og verður hið uppdælda efni nýtt í fyllinguna og hækkingu á landi á Suðurtanga í samræmi við gildandi deiliskipulag. Umframefni verður nýtt í aðrar framkvæmdir eins og kostur er. Mögulega þarf að varpa umframefni efni í sjó.

Núverandi dýpi við Sundabakka er 7-8 m og núverandi stálpil er 190 m að lengd. Grunnlega fyrirhugaðs mannvirkis er sýnd á Mynd 2-1.

Verkefnið er þrískip en einungis dýpkun, landfylling og losun efnis eru matsskyld, sbr. kafla 1.2.:

- Gerð fyrirstöðugarðs og stálpils
- Dýpkun, landfylling og losun efnis.
- Steypt þekja aftan við stálpilið.



Mynd 2-1 Lenging Sundabakka og dýpkun við viðlegukant í allt að 11 metra. Dýpi verður óbreytt á um 20 m breiðu svæði næst núverandi hafnarkanti í samræmi við hönnun gamla stálpilsins.

2.2 Fyrirhuguð framkvæmd

Áætlaðar kennistærðir vegna stækkunar Sundabakka koma fram í Tafla 2-1. Mannvirkin hafa ekki verið fullhönnuð og því geta kennistærðirnar breyst við frekari hönnun samhliða vinnunni við umhverfismatið. Í frummatsskýrslunni verður gerð nánari grein fyrir þeim framkvæmdum sem mat á umhverfisáhrifum mun taka mið af, þ.e. dýpkun, fyllingu og losun efnis.

Gerður verður fyrirstöðugarður innan við fyrirhugað stálpil þannig að krani geti athafnað sig með stálpilsplötturnar sem reknar verða niður. Fyllingarefnið í fyrirstöðugarðinn verður skilið eftir og notað

¹ Sigurður Ás Grétarsson og Bjarki Ómarsson, 2017.

² Fannar Gíslason, 2019.



til fyllingar aftan við stálþilsbryggjuna. Nothæft grjót verður sett í nýjan 200 m langan grjótgarð vestan við stálþilið. Einnig verður allt efni úr núverandi grjótörn notað í nýja grjótgarðinn. Þilið verður rekið niður í sjávarbotninn og stagað í land. Búist er við að rekstur stálþilsins muni ganga vel þar sem sandur er í sjávarbotninum. Gafll kantsins mun lengjast úr 12 m í 16 m.

Að lokinni fyllingu verður kantbitinn steiptur og gengið frá veitukerfum auk þess sem 9000 m² þekja verður steipt aftan við stálþilskantinn. Öryggisbúnaður á bakka verður í samræmi við reglugerð um hafnarmál nr. 326/2004. Fjallað er um dýpkun, landfyllingu og losun efnis, þ.e. matsskyldu framkvæmdaþættina, í næsta kafla.

Tafla 2-1 Áætlaðar kennistærðir vegna stækkunar Sundabakka.

Þáttur	Kennistærðir
Stálþil, hönnunardýpi	Allt að 11 m
Stálþil, lengd	300 m
Grjótgarður	200 m
Stærð skipa sem geta lagst að bryggju	Allt að 11 m djúprista
Heildarlengd viðlegukants	490 m
Uppdæling	Allt að 410.000 m ³
Landfylling	Allt að 90.000 m ³ og 26.000 m ²
Dýpi utan viðlegukants	Allt að 11 m
Steipt þekja, breidd	30 m

2.2.1 Dýpkun, landfylling og losun efnis (matskyldir framkvæmdaþættir)

Metnir verða tveir valkostir vegna dýpkunar (sjá kafla 2.5). Í þessari lýsingu er eingöngu fjallað um valkost A, þar sem hann er umfangsmeiri.

Áður en dýpkun hefst þarf að gera fyrirstöðugarð þannig að mögulegt verði að dæla nothæfu dýpkunarefni á fyllingarsvæðið án þess að það renni aftur til sjávar. Fyrirstöðugarðurinn verður um 490 m langur og þar af er gert ráð fyrir um 200 langri varanlegri grjótörn vestan við fyrirhugað stálþil.

Dýpkunarsvæðið er um 112.000 m² að stærð (Mynd 2-1). Gert er ráð fyrir 11 m viðlegudýpi á afmarkaða dýpkunarsvæðinu en ekki er mögulegt að dýpka framan við núverandi stálþil þar sem nú þegar er búið að dýpka miðað við hönnunardýpi þeirrar bryggju. Áætlað er að magn á uppdældu efni verði allt að 410.000 m³. Dýpkunarskip tekur efnið af sjávarbotninum og dælir því á land.³

Miðað við reynslu fyrri tíðar og botnrannsóknir má gera ráð fyrir að dýpkunarefnið sé að mestu burðarhæfur finn sandur sem hefur verið notaður sem landfylling á Eyrinni á Ísafirði gegnum tíðina. Dýpkunarefnið verður losað innan við fyrirstöðugarðinn og það nýtt sem fylling undir viðlegukantinn. Áætlað er að um 87.000 m³ af fyllingarefni þurfi undir hafnarkantinn á um 26.000 m² svæði.⁴ Landfyllingin verður látin standa óhreyfð í a.m.k. sex mánuði til að leyfa þrýstingi í sjávarbotninum að jafna sig. Gera má ráð fyrir að leggja þurfi eins metra þykkt lag af unnu sprengdu efni ofan á fyllinguna (0-100 efni).

Umframefni sem til verður vegna dýpkunar verður nýtt í öðrum framkvæmdum á svæðinu. Gert er ráð fyrir að allt að 250.000 m³ af efninu verði nýttir til landfyllingar á Langeyri við Súðavík í Álftafirði en þar er fyrirhugað að reisa Kalkþörungaverksmiðju.

Ráðgert er að nota hluta af uppdælda efninu í hækkun á landi á Suðurtanga á Ísafirði. Á Suðurtanga er gert ráð fyrir nýbyggingum og í gildandi deiliskipulagi er hæðarkóti bygginga tilgreindur. Samkvæmt

³ Fannar Gíslason, 2019.

⁴ Sigurður Ás Grétarsson og Bjarki Ómarsson, 2017.



fyrirliggjandi hæðarmælingum er gert ráð fyrir að um 50.000 m³ af efni þurfi til að hækka landið í samræmi við deiliskipulagið. Ísafjarðarbær skoðar nú hvort skynsamlegt sé að hækka landið meira en segir í skilmálum deiliskipulagsins. Fjallað verður um þetta í frummatsskýrslunni ef þessi leið verður skoðuð nánar.

Eftir standa allt að hámarki 23.000 m³ af efni. Til greina kemur að nýta efnið í stækkun lands við suðurenda flugbrautarinnar í Skutulsfirði. Ísafjarðarbær hefur sent Isavia fyrirspurn vegna málsins. Gerð verður nánari grein fyrir þessu í frummatsskýrslunni og áhrifin metin ef þessi valkostur reynist fýsilegur.

Ef ekki tekst að nýta efnið í framangreindar eða aðrar framkvæmdir, að hluta til eða öllu leyti, verður efnið haugsett á hafsbötni. Í frummatsskýrslu verður fjallað um mögulega staði til efnislosunar og áhrif hennar á umhverfið.

2.3 Framkvæmdatími

Stefnt er að því að hefja framkvæmdir vorið 2020 en dýpkunarframkvæmdir hefjast ekki fyrr en niðurstaða vegna mats á umhverfisáhrifum og framkvæmdarleyfi liggja fyrir. Áætlað er að vinna við niðurrekstur á stálþilinu hefjist í september á þessu ári og verði lokið í lok ársins. Ef veður verður óhagstætt gæti niðurreksturinn dregist fram eftir vori 2021. Eftir dýpkun og niðurrekstur stálþils mun landfyllingin standa í u.þ.b. 6 mánuði. Þá verður gengið frá veitukerfum og yfirborði. Búast má við að verktíminn spanni 2-3 ár en vonast er til að framkvæmdum ljúki haustið 2022.



2.4 Valkostir vegna dýpkunar

2.4.1 Kostur A

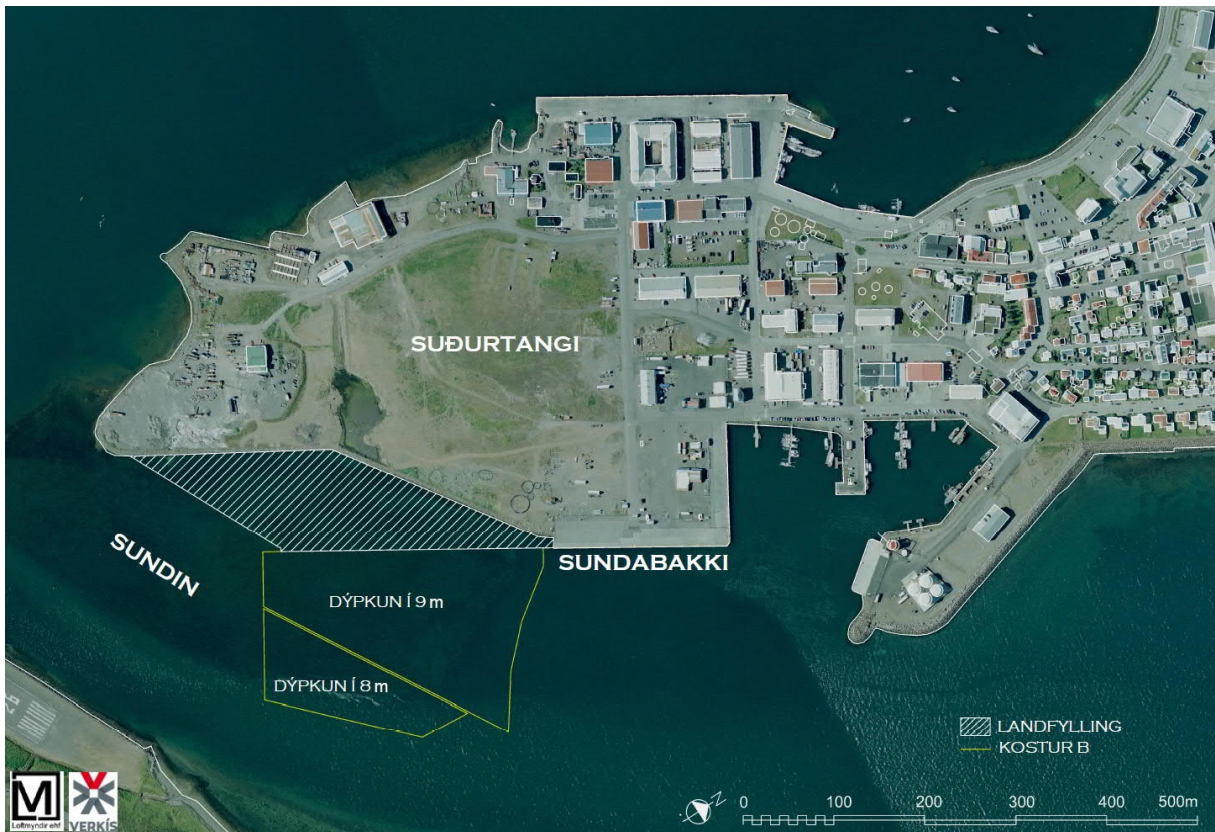
Dýpkun í 11 m við viðlegukant og að innsiglingarrennu á 112.000 m² svæði (Mynd 2-2). Uppbyggingin felur í sér 300 m lengingu á stálþilskanti með 11 m hönnunardýpi ásamt u.þ.b. 26.000 m² og 90.000 m³ landfyllingu. Aðstaðan verður fullnægjandi fyrir stærstu skip sem fyrirsjáanlegt er að muni koma að höfninni í náinni framtíð.



Mynd 2-2 Kostur A - dýpkun í 11 m á 112.000 m² svæði. Dýpi verður óbreytt á um 20 m breiðu svæði næst núverandi hafnarkanti í samræmi við hönnun gamla stálþilsins.

2.4.2 Kostur B

Dýpkun í 9 m við viðlegukant á 38.100 m² svæði og 8 m dýpi á 14.500 m² svæði við innsiglingarrennu (Mynd 2-3). Uppbyggingin felur í sér 300 m lengingu á stálþilskanti með 10 m hönnunardýpi ásamt u.þ.b. 26.000 m² og 90.000 m³ landfyllingu. Þessi möguleiki er lágmarksdýpkun með möguleika á frekari dýpkun seinna. Viðlegudýpið væri nægt fyrir fiskiskip og stærstu skemmtiferðaskipin.



Mynd 2-3 Kostur B - dýpkun niður á 9 m dýpi á 38.100 m² svæði og 8 m dýpi á 14.500 m² svæði.

2.4.3 Núllkostur

Stækkun Sundabakka er framhald þeirrar uppbyggingar sem hefur átt sér stað í tveimur áföngum á árunum 1987 og 1999. Lenging bakkans miðar að áframhaldandi þróun og uppbyggingu atvinnulífs á svæðinu. Óbreytt ástand myndi þýða að viðlegurými fyrir stór og djúprist skip væri ófullnægjandi í nánustu framtíð. Með aukinni þróun og atvinnuuppbyggingu er þörf á stærri skipum, má þar m.a. nefna skemmtiferðaskip, fiskiskip og gámaskip. Búið er við að tekjur hafnarinnar geti aukist um 40 milljónir á ári með framkvæmdinni vegna aukinna hafnargjalda.

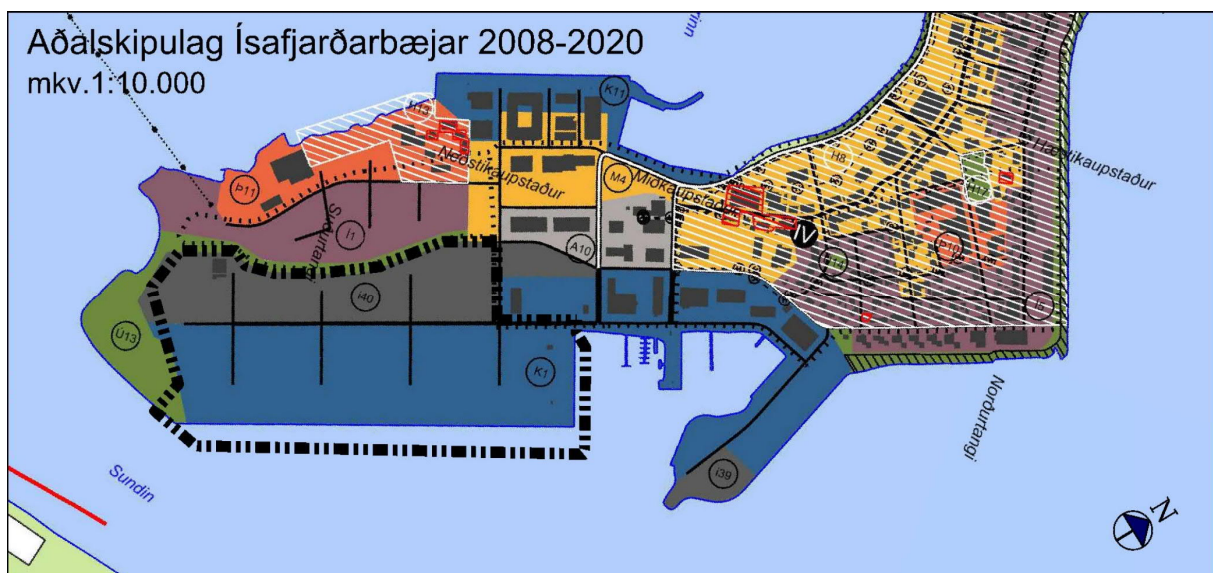
Óbreytt ástand felur í sér að ekki verði ráðist í dýpkun við Sundabakka. Það felur í sér að ekki verði af þeim samfélagslegu og umhverfislegu áhrifum sem hljótast munu af framkvæmdinni og lýst verður í frummatsskýrslunni.

3 Skipulag, áætlanir, eignarhald og nýting

Hafnarsvæðið á Ísafirði skiptist í hafnarbakka sem kallast Mávagarður, Sundahöfn, Sundabakki og Ásgeirsbakki. Skipulagsáætlanir gera ráð fyrir því að höfnin við Sundabakka verði dýpkuð og viðlegukantur hennar lengdur, þannig að fleiri og stærri skemmtigerðaskip geti lagst að bryggju. Breytingunum er einnig ætlað að auka afkastagetu og bæta almenna þjónustu hafnarinnar og bregðast við breyttri nýtingu á hafnarsvæðinu. Fyrirhugðar framkvæmdir eru í samræmi við aðalskipulag og deiliskipulag hafnarsvæðisins. Ísafjarðarbær er eigandi alls lands innan framkvæmdasvæðisins. Framkvæmdasvæðið er innan hafnarsvæðis samkvæmt hafnarreglugerð fyrir hafnir Ísafjarðarbæjar (20.12. 2005). Utan netlaga er ekkert skipulag í gildi og þar er ríkið eigandi auðlinda sbr. kafla 1.3.

3.1 Aðalskipulag

Gildandi aðalskipulag var staðfest af umhverfisráðherra í mars 2010 (Mynd 3-1). Í aðalskipulaginu kemur fram að hafnir í sveitarfélaginu byggðust upp á tímum mikilla umsvifa í sjávarútvegi en umsvifin í sjávarútvegi hafa bæði minnkað og breyst. Fram kemur að hafnarsvæðin séu vannýtt og að með aðalskipulaginu sé ætlunin að bæta nýtinguna, m.a með betri tengslum hafnarsvæða við ferðþjónustu. Lögð er áhersla á bættu og fjölbreyttari þjónustu hafnarinnar á Ísafirði þannig að hún þjóni þörfum sjávarútvegsins en einnig þörfum annarra atvinnugreina, eins og vöruflutningum og ferðþjónustu.



Mynd 3-1 Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020. Sundabakki og aðliggjandi hafnir eru merktar með K1 (blár litur). Svarta strikaða línan er afmörkun á deiliskipulagi sem fjallað er um í næsta kafla. Grár litur táknar iðnaðarsvæði og grænn litur opín svæði og útivist.

Í aðalskipulaginu er annars vegar fjallað um hafnir, þ.e. sjálf mannvirkin, og hins vegar hafnarsvæðin.

Markmið aðalskipulagsins m.t.t. hafna og hafnarsvæða eru eftirfarandi:

- Aðstaða Hafna Ísafjarðarbæjar miðist við þarfir sjávarútvegsins en einnig annarra atvinnugreina eins og vöru- og farþegaflutninga.
- Í sveitarfélaginu verði fyrirmyndaraðstaða fyrir smábáta.
- Aðstaða í Ísafjarðarhöfn verði bætt þannig að skemmtiferðaskip geti siglt inn á Pollinn og lagst við Ásgeirsbakka.
- Aðstaða fyrir skemmti- og frístundabáta verði bætt, þannig að hún verði til fyrirmyndar.
- Aðstaða verði til að þjónusta skip vegna siglinga í Norðurhöfum og vinnslu á Austur-Grænlandi.
- Hafnarmannvirkjum verði haldið við þrátt fyrir tímabundinn samdrátt.
- Ásýnd og umgengni á hafnarsvæðum verði til fyrirmyndar.



Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir því að Ásgeirsbakki muni þjóna skammiferðaskipum en stærri skip leggist að við Sundabakka. Stærstu skipin liggja í dag við akkeri fyrir utan Skutulsfjarðareyri því höfnin getur ekki tekið á móti stærstu skemmtiferðaskipunum. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir endurbótum og stækkun hafnarinnar á Sundabakka. Það heimilar lengingu viðlegukantsins í allt að 500 m og að Sundin verði dýpkuð í 12 m á um 100 m breiðu, beinu svæði á milli Suðurtanga og Ísafjarðarflugvallar. Lenging Sundabakka mun auka afkastagetu hafnarinnar og stærri skip munu geta lagst við Sundabakka. Með dýpkun komast skemmtiferðaskip inn á Pollinn og geta lagst við Ásgeirsbakka. Gert er ráð fyrir að efni sem til fellur við dýpkunina verði notað í fyllingu til stækkun Sundahafnar (Mynd 3-1).

Bætt aðstaða á Ásgeirsbakka eykur rými fyrir aðrar atvinnugreinar á hafnarsvæðinu, s.s sjávarútveg og sjóflutninga. Aðkoma farþega verður einnig í betri tengslum við miðbæinn og getur þannig eflt hann. Með þessu móti er einnig hægt að taka á móti fleiri skipum samtímis. Gert er ráð fyrir því að hægt verði að byggja upp bætta aðstöðu fyrir ferðamenn við Ásgeirsbakka. Sundahöfn getur ekki tekið við fyrirsjáanlegri aukningu frístundabáta án þess að aðstaða fyrir fiskibáta skerðist. Til að hægt sé að bjóða þjónustu og aðstöðu fyrir fiskibáta og frístundabáta er gert ráð fyrir því að aðstaða fyrir frístundabáta í Pollinum verði bætt. Áfram skal þó gert ráð fyrir frístunda- og farþegabátum í Sundahöfn þó umfangið minnki. Góð tenging er við miðbæinn frá Pollinum og er það líf sem fylgir frístundabátum líklegt til að efla hann.

Í aðalskipulaginu kemur einnig fram að mikilvægt sé að viðhalda og efla enn frekar aðstöðu fyrir smábáta í höfnum Ísafjarðarbæjar og að þær skulu vera í fararbroddi í þessum eignum á Íslandi. Það hefur sýnt sig að góð aðstaða hefur laðað til sín aðkomubáta, enda stutt á miðin. Smábátaútgerðinni fylgja umsvif í landi og þarna eru því tækifæri sem sveitarfélagið getur nýtt.

Ákvæði fyrir hafnarsvæði (K1) á Sundabakka og nágrenni í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020⁵.

Svæði K1 - Hafnarsvæði við Sundahöfn og nágrenni á Ísafirði / 13,5 ha. Sjá einnig kafla 12.7 um hafnir.	Ákvæði Gert ráð fyrir starfsemi sem sækir styrk sinn í nálægð við höfn, með sérstaka áherslu á sjávarútveg, iðnað og flutninga. Á iðnaðarsvæði á Mávagarði er gert ráð fyrir olíubirgðastöð og skal nýting hafnarsvæða þar taka mið af nálægð við hana.
--	--

Ákvæði fyrir hafnir (K1) á Sundabakka og nágrenni í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020⁶.

Svæði K1 - Ísafjarðarhöfn – Mávagarður og Sundahöfn. Stærsta höfnin í sveitarfélaginu. Aðstaða fyrir allar stærðir skipa og þjónusta miðast við þarfir sjávarútvegur í heild. Flotbryggjur fyrir farþega- og frístundabáta. Olíubirgðastöð. Heyrir undir Hafnir Ísafjarðarbæjar skv. reglugerð 1190/2005.	Ákvæði Gert ráð fyrir endurbótum og stækkun. Heimil er lenging viðlegukants Sundabakka í allt að 500 m og að Sundin verði dýpkuð í 12 m á um 100 m breiðu, beinu svæði. Sjá einnig kafla 8.3 um hafnarsvæði. Áhersla lögð á vandaðan frágang og snyrtilega umgengni.
--	---

⁵ Teiknistofan Eik ehf., 2009.

⁶ Teiknistofan Eik ehf., 2009.



3.2 Deiliskipulag

Deiliskipulag fyrir Suðurtanga var samþykkt 5. nóvember 2015 (Mynd 3-2). Skipulagið tekur til hafnar- og iðnaðarsvæðis. Meginmarkmið skipulagsins er að skapa rými fyrir fjölbreytta atvinnustarfsemi sem sækir styrk sinn í nálægð við hafnaraðstöðu og um leið renni styrkari stoðum undir rekstur hafnarinnar. Markmiðið er jafnfram að auka og bæta hafnaraðstöðu bæjarins sem og að styrkja núverandi atvinnusvæði á Eyrinni. Deiliskipulaginu hefur verið breytt tvisvar, annars vegar árið 2016 og hins vegar árið 2017. Breytingarnar tóku til fyrirkomulags og afmörkunar á lóðum.

Í deiliskipulaginu er gert ráð fyrir allt að 32.000 m² landfyllingu. Í skipulaginu segir:

Skipulagssvæðið er ætlað fyrir hafnsækinn iðnað næst höfninni og almennan iðnað fjær henni. Gert er ráð fyrir að lengja hafnarkantinn til suðurs og auka landrými um 3 ha með landfyllingu. Alls er gert ráð fyrir 34 lóðum á svæðinu.

Í deiliskipulaginu er gert er ráð fyrir lengingu hafnarkants Sundabakka úr 200 m í 490 m. Gert er ráð fyrir að dýpka legusvæðið við kantinn í 10 m. Gert er ráð fyrir tæplega 2 ha hafnarsvæði. Á hafnarsvæðinu er gert ráð fyrir sex byggingarreitum fyrir veituhús, s.s. fyrir rafmagn, vatnsveitu, fjarskipti eða sambærilega þjónustu sem tengist starfsemi hafnarinnar. Við hönnun þessara mannvirkja skal taka mið af nálægð við sjó og hugsanleg sjávarflóð. Byggingarreitirnir eru utan lóða.

Suðurtanginn er lágsvæði og sjávarflóð þar eru þekkt. Samkvæmt skipulagsreglugerð nr. 90/2013 er óheimilt að byggja á þekktum flóðasvæðum. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir, í samræmi við sjávarflóðamatið, varnargarði sunnan viðlegukantsins og auk þess er landhæð skilgreind á öllu skipulagssvæðinu. Í deiliskipulaginu er hindranafletur vegna flugumferðar tilgreindur.

Deiliskipulagið var unnið samkvæmt verklagsreglum Ísafjarðarbæjar en þær miða að því að skipulagsferlið sé opið og unnið í nánú samstarfi við almenning og aðra hagsmunaaðila.

Deiliskipulagið var metið skv. lögum um umhverfismat áætlana. Metnir voru tveir valkostir, annars vegar óbreytt ástand og hins vegar lenging bryggjukants úr 200 m í 490 m ásamt dýpkun því að dýpi við kant verði aukið í 10 m. Í niðurstöðu umhverfismats deiliskipulagsins segir:

Lenging hafnarkantsins mun mjög líklega hafa þónokkur jákvæð áhrif á atvinnulíf, efnisleg verðmæti, íbúapróun og öryggi. Neikvæð áhrif af lengingunni verða líklega takmörkuð og aðeins á lífríkið á mjög arfmörkuðu svæði.

Bætt hafnaraðstaða eykur möguleika atvinnulífsins á svæðinu og er þar með einnig líklega til að hafa jákvæð áhrif á íbúapróun í sveitarfélaginu. Það er í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags.



4 Staðhættir og umhverfi

4.1 Staðhættir

Skutulsfjörður er vestasti fjörðurinn við Ísafjarðardjúp og skerst hann inn í landið í suðaustlæga stefnu. Fjörðurinn er girtur af með háum fjöllum og er um 7,5 km langur. Í fjarðarmynni er fjörðurinn um 3,1 km en þrengist eftir því sem innar dregur. Innan við Eyrina, þar sem kaupstaðurinn Ísafjörður stendur, er Pollurinn. Dalirnir Engidalur, Dagverðardalur og Tungudalur ganga inn úr Skutulsfirði.

4.2 Jarðfræði

Berggrunnur svæðisins myndaðist fyrir um 12-15 milljón árum og er því með elstu hlutum landsins. Sveitafélagið einkennist af hálendi með bröttum fjöllum og takmörkuðu undirlendi, ásamt fjörðum, dölum og öðrum landformum sorfnum af jöklum. Í dag liggur svæðið utan við virk gosbelti en finna má fornar megineldstöðvar sem hafa mótað landslag svæðisins. Má þar m.a. nefna Lambadalseldstöðina á milli Dýrafjarðar og Álftafjarðar.

Því næst tók við upphleðsluhlé og rof jarðlaga fyrir 5-2,6 milljónum ára. Þá tók við ísöld með jökulskeiðum og hlýskeiðum sem einkenndust af rofi og færslu jarðefna og setmyndun úr jökulættuðu efni. Jöklarnir rufu hásléttuna sem hafði myndast og mynduðu firði og dali.

Jarðfræði svæðisins gefur ekki ástæðu til að ætla að jarðminjar sé að finna á botni Skutulsfirði.

4.3 Straumar, öldufar og rof

Rennslishraði á svæðinu stýrist að mestu af sjávarföllum og áhrifa vegna lögunar sjávarbotnsins. Í sundinu á milli hafnarinnar og flugvallarins myndar botninn rennu þar sem mest allur sjórinn fer inn í Pollinn vegna sjávarfalla og myndast þar fyrir vikið mikill straumur. Einkennandi er hve hár rennslishraðinn er í röstinni meðfram flugvellinum, eða um 1 m/s þegar mest er. Röstin ræður massaflutningi sjávar þar sem allt vatnsmagnið fer um hana.⁸ Í Pollinum fyrir innan Eyrina færast straumurinn í stórri hringiðu með miðju sem færast til eftir því hvort það er flóð eða fjara. Smærri hringiður er að finna nær ströndinni.⁸

Náttúrustofa Vestfjarða áætla að um 15.177 p.e. af lífrænu efni séu í fráveituvatni á Ísafirði⁹. Verkfræðistofan Verkís áætla hinsvegar um 200.000 p.e., að mestu frá rækjuvinnslunni á svæðinu. Heildarrennsli frá fráveitukerfinu er um 16 l/sek sem er losað í Skutulsfjörð, bæði innan og utan við Eyrina. Straumfræðirannsókn sem Verkís gerði bendir til þess að skólpmengun sé nokkuð staðbundin í Pollinum og við Norðurtanga, en straumur og vatnaskipti ná ekki að þynna og eyða menguninni. Mengunin safnast fyrir við ströndina, þar sem rennslishraði er lægri og því hreinsa þau svæði sig verr.⁸

4.4 Lífríki sjávar

Gerð hefur verið rannsókn sem hafði það að meginmarkmiði að skilgreina náttúrulegt lífríki Ísafjarðardjúps. Botngerðin hefur reynst vera leðja. Í Skutulsfirði hafa greinst botndýr innan við Skutulsfjarðareyri, í Pollinum svokallaða, á frekar litlu dýpi, 7,5-15 m. Hryggleysingjar reyndust vera algengastir, m.a. ranaormar og ýmiskonar burstaormar.¹⁰ Botndýr hafa einnig verið greind í Skutulsfirði, utan við Eyrina, á um 20-25 m dýpi. Nokkuð margar tegundir hryggleysingja fundust á svæðinu sem var rannsakað en oft var um að ræða fáa einstaklinga af hverri tegund. Þau botndýr sem fundust voru einkum burstaormar, samlokur og krabbadýr.¹¹

Engar laxveiðiár eru í Skutulsfirði og fiskveiðar eru ekki stundaðar í honum. Fiskeldi er utan við Eyrina.

⁸ Birgir Tómas Arnar og Vigfús Arnar Jósefsson, 2017.

⁹ Anton Helgason, Sigurjón Þórðarson og Þorleifur Eiríksson, 2002.

¹⁰ Þorleifur Eiríksson et al., 2012.

¹¹ Þorleifur Eiríksson et al., 2008.



4.5 Fuglalíf

Fuglalíf er mikið og fjölskrúðugt í sveitarfélaginu enda eru álitleg búsvæði fugla í björgum, á leirum og víðar. Í botni Skutulsfjarðar eru fjörur sem eru á náttúruminjaskrá og á hverfisvernduðu svæði, m.a. vegna mikils fuglalífs.

Samkvæmt talningu sem framkvæmd var 1991-1992 eru andfuglar algengastir fyrir innan Eyrina, því næst eru máffuglar og vaðfuglar en einnig er töluvert af öðrum fuglum.¹² Kría verpir nú á Suðurtanga Skutulsfjarðareyjar. Fuglarnir sem hafa verið taldir í firðinum eru flestir á á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands.¹³ Flestir falla í flokkinn LC sem eru tegundir sem ekki eru í hættu, 7 í NT – yfirvofandi hættu, 5 í EN – tegund í hættu, 9 í VU – nokkurri hættu, og Skúmur er í flokknum CR – tegund í bráðri hættu.

4.6 Vernd

Í Ísafjarðarbæ eru tvö náttúruverndarsvæði og níu svæði í flokknum „aðrar náttúruminjar“. Af þessum svæðum er eingöngu eitt svæði sem er í nágrenni fyrirhugaðra framkvæmda. eru það fjörur í botni Skutulsfjarðar sem er lýst sem „víðáttumiklar, lífauðugar leirur, mikið fuglalíf“. ¹⁴ Ná þær yfir 148 ha landsvæði.

Fjörurnar í botni Skutulsfjarðar eru einnig hverfisverndaðar í aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar, eins og áður hefur komið fram.

4.7 Náttúruvá

Framkvæmdasvæðið er fyrir utan virka gosbeltið og þekktra jarðskjálftabelta og þar af leiðandi er lítil hætta talin stafa af eldgosum og jarðskjálftum.

Suðurtanginn er lágsvæði og sjávarflóð þar eru þekkt. Samkvæmt skipulagsreglugerð nr. 90/2013 er óheimilt að byggja á þekktum flóðasvæðum. Talið er að loftslagsbreytingar muni hafa töluvert áhrif á náttúrufar, einkum m.t.t. sjávarstöðu, rennsli áa og lífríki, ásamt því að hafa áhrif á samfélagið og atvinnuvegi. Einnig munu loftslagsbreytingar valda hækkandi sjávarborði með aukinni tíðni hamfara á strandssvæðum. Við skipulags- og mannvirkjagerð á strandssvæðum skal gera ráð fyrir því og hanna mannvirki til samræmis við mögulega náttúruvá. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir, í samræmi við sjávarflóðamat sem gert var fyrir svæðið, varnargarði sunnan viðlegukantsins og auk þess er landhæð skilgreind á öllu skipulagssvæðinu.¹⁴

Vitað er að snjóflóð falla úr Kirkjubólshlið og geta þau náð til sjávar. Ekki er vitað til þess að flóðbylgjur hafi borist á land á Suðurtanganum vegna ofanflóðanna.

4.8 Samfélag og atvinna

Í sveitafélaginu hefur verið fólksfækkun síðustu 30 árin, en frá árinu 2016 hefur orðið vart við fólksfjölgun. Kynjahlutfall í sveitafélaginu er nokkuð jafnt en fólki í sambúð eða í hjónabandi með börn hefur farið fækkandi.¹⁴ Stefna sveitafélagsins er að fjölga íbúum.

Fiskveiði hefur verið undirstaða byggðar á Vestfjörðum ásamt viðeigandi þjónustugreinum. Undanfarin ár hefur atvinnulífið einkennst af samdrætti í sjávarútvegsgreinum, fiskvinnslu og iðnaði. Fiskeldi er þó í sókn á Vestfjörðum öllum og hafa aðilar í greininni verið áhugasamir um uppbyggingu greinarinnar á norðanverðum Vestfjörðum. Samfara samdrætti hefur fjölbreytni og nýsköpun aukist. Er það einkum ferðapjónusta og atvinnugreinar tengdar henni sem eru í örum vexti. Sjávarútvegur er þó enn undirstaða byggðarinnar.

Ferðapjónusta er mikilvægur þáttur framtíðarþróunar atvinnulífs á svæðinu og er stefna Ísafjarðarbæjar að þróa sjálfbæra ferðapjónustu. Í aðalskipulagi sveitafélagsins er gert ráð fyrir aukinni og fjölbreyttri ferðapjónustu ásamt viðeigandi uppbyggingu.¹⁵

¹² Sigurður Ægisson, 1992.

¹³ Náttúrufræðistofnun Íslands, 2015.

¹⁴ Teiknistofan Eik ehf., 2009.

¹⁵ Teiknistofan Eik ehf., 2009.



Heildarfjöldi erlendra ferðamanna á Íslandi árið 2018 var um 2,3 milljónir, og hafði fjölgun ferðamanna frá fyrri árum verið minni en áður. Vestfirðir eiga minni markaðshlutheild en mörg önnur landssvæði. Markvisst hefur verið unnið að uppbyggingu ferðaþjónustu á svæðinu sem hefur skilað öflugri atvinnugrein. M.a. hefur gistinóttum fjölgað og gestkomur aukist jafnt og þétt frá árinu 1998. Árið 1995 hófst markviss markaðssetning hafnarinnar sem viðkomustaður skemmtiferðaskipa. Síðan hefur komum skemmtiferðaskipa til Ísafjarðar fjölgað jafnt og þétt (Mynd 1-2).¹⁵



5 Mat á umhverfisáhrifum

5.1 Tilgangur matsáætlunar og málsmeðferð

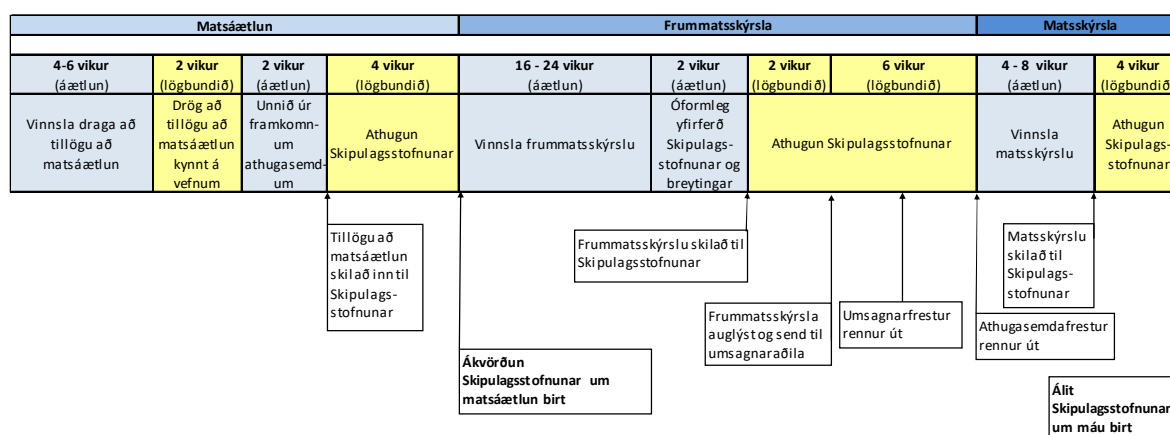
Í matsáætlun er fyrirhugaðri framkvæmd lýst og tilgreindir þeir þættir framkvæmdarinnar kunna að hafa áhrif á umhverfið. Greint er hvaða umhverfisþættir verða fyrir áhrifum og skilgreint hvernig áhrifin verða metin í frummatsskýrslu. Í matsáætlun skal koma fram lýsing á því hvernig fyrirhugað er að standa að mati á umhverfisáhrifum, svo sem að gagnaöflun, afmörkun rannsóknarsvæða, tímasetningu athugana, tíðni mælinga, úrvinnslu gagna og framsetningu niðurstaðna.¹⁶ Matsáætluninni er þannig ætlað að vera eins konar verklýsing framkvæmdaraðila um framkvæmd mats á umhverfisáhrifum, sem Skipulagsstofnun, umsagnaraðilar og almenningur geta haft til hliðsjónar svo tryggt verði að fullnægjandi upplýsingar komi fram í frummatsskýrslu um framkvæmdina, starfssemi sem henni fylgir og áhrifum á umhverfið.

Framkvæmdaraðili skal leita samráðs eins snemma og kostur er og kynna umsagnaraðilum og almenningi tillögu að matsáætlun. Drög að tillögu að matsáætlun verða gerð aðgengileg almenningi um tveggja vikna skeið í október 2019. Að kynningu lokinni verður unnið úr athugasemdum og tillaga að matsáætlun send Skipulagsstofnun til meðferðar og að henni lokinni tekur stofnunin ákvörðun um matsáætlun. Skal frummatsskýrsla unnin í samræmi við tillögu framkvæmdaraðila og ákvörðun stofnunarinnar, sbr. umfjöllun í kafla 6.

5.2 Tímaáætlun mats á umhverfisáhrifum

Tímaáætlun mats á umhverfisáhrifum fyrir dýpkun við Sundabakka er tilgreind hér að neðan. Jafnframt er vísað í Mynd 5-1 til frekari glöggvunar á lögbundnum og áætluðum tíma fyrir einstaka hluta matsferilsins:

- Drög að tillögu að matsáætlun kynnt á heimasíðu Verkís og Ísafjarðarbæjar í október 2019.
- Tillaga að matsáætlun send til Skipulagsstofnunar í desember 2019.
- Ákvörðun Skipulagsstofnunar um tillögu að matsáætlun birt í janúar 2020.
- Drögum að frummatsskýrslu skilað til Skipulagsstofnunar í mars 2020.
- Frummatsskýrsla til kynningar í apríl 2020.
- Matsskýrsla skilað til Skipulagsstofnunar í ágúst 2020.
- Álit Skipulagsstofnunar birt í september í 2020.



Mynd 5-1 Tímaáætlun mats á umhverfisáhrifum. Gullitaðir kassar eru lögbundnir frestir.

¹⁶ Auður Ýr Sveinsdóttir, Elín Smáradóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, o.fl., 2005.



5.3 Aðferðarfræði

Við gerð tillögu að matsáætlun og frummatsskýrslu vegna dýpkunar við Sundabakka í Ísafjarðarhöfn verður stuðst við lög um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 og reglugerð um mat á umhverfisáhrifum nr. 660/2015. Auk þess verður stuðst við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda og leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa frá 2005.

Í tillögu að matsáætlun er umfang mats á umhverfisáhrifum skilgreint. Það er gert með því að vinsa þá þætti framkvæmdarinnar sem taldir eru hafa áhrif á umhverfið og greina þá umhverfisþætti sem líklegir eru til að verða fyrir áhrifum vegna einstakra framkvæmdaþátta, bæði á framkvæmda- og rekstartíma. Eftir því sem við á er gerð grein fyrir rannsóknnum sem þegar hafa verið gerðar á viðkomandi umhverfisþætti og rannsóknnum sem framkvæmdaraðili mun standa að og taldar eru nauðsynlegar vegna mats á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Í frummatsskýrslu verður fjallað um heildaráhrif á umhverfi á framkvæmda- og rekstartíma í samræmi við matsáætlun. Sett verða viðmið er varða viðkomandi umhverfisþátt sem liggja til grundvallar mati á umfangi og eðli umhverfisáhrifa. Stuðst verður við leiðbeiningar Skipulagsstofnunar um einkenni og vægi umhverfisáhrifa.¹⁷ Einkenni þeirra geta t.d. falist í jákvæðum eða neikvæðum áhrifum, þau séu bein eða óbein, varanleg eða tímabundin, afturkræf eða óafturkræf. Vægi áhrifanna geta verið óveruleg, nokkur, talsverð eða veruleg. Í frummatsskýrslu verður einnig, eftir atvikum, gerð grein fyrir mótvægisáðgerðum og áætlun um vöktun á áhrifum framkvæmdarinnar á viðkomandi umhverfisþátt með hliðsjón af mótvægisáðgerðum.

5.4 Áhrifasvæði framkvæmdar

Áhrifasvæði framkvæmdar er það svæði sem áhrifa hennar mun gæta, bæði á framkvæmdatíma og á rekstartíma. Hafsbötn undir landfyllingu og þar sem dýpkunarframkvæmdir verða er einkum talið vera það svæði sem verður fyrir beinum áhrifum vegna framkvæmdanna. Landfyllingin mun þekja um 26.000 m² og efni verður dælt upp af allt að 112.000 m² svæði af botni fjarðarins. Í frummatsskýrslunni verður fjallað nánar um þá valmöguleika sem standa til boða er varða haugsetningu efnis og umhverfisáhrif þeirra kosta sem verða fyrir valinu.

Bein áhrif verða á lífríki sjávar á þar sem efnistakan fer fram og þar sem efninu verður komið fyrir. Á landi verður ónæði á framkvæmdasvæðinu á framkvæmdatímanum. Einnig þarf að skoða hvort landfyllingin hefur áhrif á fuglalíf við Suðurtanga. Áhrif á strauma, rof og uppsöfnun lífrænna efna frá fráveitukerfi verða metin út frá þekktum straumhraða og þversniði. Til er straumfræðilíkan af framkvæmdasvæðinu sem gripið verður til ef þess gerist þörf.

5.5 Áhrifaþættir framkvæmdar og vinsun umhverfisþátta

Hér á eftir er fjallað um þá framkvæmdaþætti sem taldir eru hafa í för með sér áhrif á umhverfi, bæði á framkvæmda- og rekstartíma. Í frummatsskýrslu verður gerð ítarlegri grein fyrir staðsetningu og fyrirkomulagi mannvirkja á framkvæmdasvæðum.

- Við dýpkun utan við núverandi og fyrirhugaða viðlegukanta verður efni tekið af hafsbötni með tilheyrandi röskun á lífríki.
- Við landfyllingu innan við fyrirhugaðan viðlegukant mun lífríki hafsbötns næst landi lenda undir efni með tilheyrandi röskun.
- Við losun á dýpkunarefni mun lífríki á landi og mögulega hafsbötni lenda undir efninu. Þá getur losun efnis einnig haft áhrif á aðra landnotkun.

Efnistaka og landfylling og breytingar á sjávarbotni geta haft áhrif á strauma sem getur leitt til rofs og uppsöfnunar lífrænna efna frá fráveitukerfi. Búist má við að þessi áhrif verði óveruleg. Tekin verða 7-15 sýni af botninum eins og leiðbeinandi reglur um meðferð dýpkunarefnis frá Umhverfisstofnun gera ráð fyrir. Með þeim verður hægt að greina botndýralíf og gera sáldurferla til þess að meta

¹⁷ Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, Jakob Gunnarsson, Pétur Ingi Haraldsson og Carine Chatenay, 2005.



kornadreifingu efnis. Ef 25% af efninu er fínna en 0,063 mm verður gerð greining á þungmálmum og PCB innihaldi.

Á síðari hluta áttunda og á níunda áratug síðustu aldar var sorp urðað á Suðurtanga.¹⁸ Á tanganum er staðsett steypustöð og gámvöllur en Sundabakki er á austanverðum tanganum þar sem hafnar- og iðnaðarsvæði hefur verið skipulagt. Stór hluti Suðurtangans og allt land framkvæmdasvæðisins er á landfyllingu (Mynd 5-2).



Mynd 5-2 Svæði á Suðurtanga þar sem sorp hefur verið urðað. Mörk deiliskipulags Suðurtanga eru afmörkuð.

Landslag Suðurtanga er manngert og náttúrufar svæðisins mótast af því. Takmörkuð útivist er stunduð á svæðinu, nema hvað nokkuð er um að hundar séu viðraðir. Með breyttri nýtingu, skv. deiliskipulagi, má þó búast við aukinni umferð fólks. Ekki er vitað um neinar menningarminjar á tanganum.

Áhrif stækkunar Sundabakka mun hafa takmörkuð áhrif á náttúrufar á landi. Hins vegar mun áhrifa hennar gæta í sjó. Samfélagsleg áhrif verða einkum á framkvæmdatíma.

Tafla 5-1 tilgreinir helstu framkvæmda-, áhrifa-, og umhverfispætti. Í frummatsskýrslu verður fjallað um þessa umhverfispætti og áhrif framkvæmdarinnar á þá metin.

Tafla 5-1 Framkvæmda- og umhverfispættir vegna dýpkunar við Sundabakka.

Tími áhrifa	Framkvæmdaþáttur	Umhverfispáttur
Framkvæmdatími	Uppdæling efnis af hafsbotni	Botndýr Lífríki sjávar
	Losun efnis á hafsbotn	Botndýr Lífríki sjávar
	Losun efnis á landi	Fuglalíf Samfélag - önnur nýting (ónæði vegna hávaða)
Rekstartími	Dýpkun	Straumar og afleiddir þættir (rof og lífræn efni í sjó)

¹⁸ Teiknistofan Eik, 2009.



5.5.1 Jarðminjar

Fyrirliggjandi upplýsingar

Helstu upplýsingar um jarðfræði svæðisins er að fá í skýrslum sem unnar hafa verið fyrir Vegagerðina vegna hugsanlegrar jarðgangagerðar á Vestfjörðum. Þær ná þó ekki yfir jarðfræði Eyrarinnar heldur er einkum fjallað um jarðfræði svæðisins og berglagastafla viðeigandi fjalla.

Frekari upplýsingaöflun

Engar jarðminjar sem njóta sérstakrar verndar eru á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Ekki er gert ráð fyrir frekari rannsóknum í tengslum við jarðminjar.

Mat á umhverfisáhrifum

Ekki er talin þörf á því að fjalla um áhrif framkvæmdarinnar á jarðminjar á meðan á framkvæmdinni stendur og á rekstrartíma í frummatsskýrslunni.

5.5.2 Straumar, öldufar og rof

Fyrirliggjandi upplýsingar

Gerðar hafa verið rannsóknir á rennlishraða og rofi við Ísafjarðarflugvöll og dreifingu lífrænna efna í Pollinum. Straumar á svæðinu stýrast að mestu af sjávarföllum og áhrifa vegna lögunar sjávarbotnsins. Líkanið bendir til þess að skólpmengun sé nokkuð staðbundin í Pollinum og við Norðurtanga en að straumur og vatnaskipti nái ekki að þynna og eyða menguninni.¹⁹ Nánar er fjallað um lífræn efni í kafla 5.5.3.

Frekari upplýsingaöflun

Breytingar á straumum, rofi og öldufari verða metnar út frá þekktum og áætluðum straumhraða og landslagi við framkvæmdarsvæðið. Áhrifin verða metin í þversniði þar sem búast má við mestum straumbreytingum.

Mat á umhverfisáhrifum

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um áhrif á strauma, öldufar, og rof vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Skoðað verður hvort þrenging á hluta Sundanna kunni að hafa áhrif á strauma og rennlishraða þar. Metið verður hvort álag muni aukast á varnargarðinn við Ísafjarðarflugvöll og hvort uppsöfnun á lífrænu efni muni breytast í Pollinum. Áhrifin verða metin út frá fyrirliggjandi upplýsingum og mati á straumbreytingum í þversniði fjarðarinnar þar sem búast má við hvað mestum breytingum.

5.5.3 Lífríki sjávar

Fyrirliggjandi upplýsingar

Náttúrustofa Vestfjarða rannsakaði botndýralíf og umhverfisaðstæður í Skutulsfirði árið 2008 vegna endurnýjunar starfsleyfis fyrir fiskeldi í firðinum. Sýni voru tekin og rannsökuð. Ekkert þeirra náði þó inn á svæði fyrirhugaðra framkvæmda, auk þess sem botndýpi er meira þar sem rannsóknin var gerð. Töluverður fjöldi hryggleysinga fannst.

Samkvæmt upplýsingum frá Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða hafa nýlega verið tekin sýni sem gefa til kynna magn lífræns efni og gerlamengun í Pollinum.²⁰ M.a. er til röð mælinga á lífrænu efni í Pollinum um það bil ár aftur í tímann sem Heilbrigðiseftirlitið hefur tekið fyrir Umhverfisstofnun. Einnig eru til eldri mælingar frá árunum 1997-2000.²¹

Lífríki á sjávarbotni verður fljótt fyrir áhrifum ef lífrænar leifar frá frárennsli safnast upp. Fjölbreytni minnkar en ákveðnar tegundir dafna vel við þessi skilyrði og verða ráðandi. Ef uppsöfnun lífrænna leifa eykst enn frekar endar það þó með súrefnisskort og hugsanlegum aldauða dýra. Samanburður á rannsóknum sem framkvæmdar voru 1997 og 2010 benda til þess að umhverfisástand næst frárennislirörum hafi versnað en í miðjum Pollinum hafi það skánað á milli ára.²²

¹⁹ Birgir Tómas Arnar og Vígfús Arnar Jósefsson, 2017.

²⁰ Upplýsingar frá Antoni Helgasyni, Heilbrigðiseftirliti Vestfjarða.

²¹ Anton Helgason, Sigurjón Þórðarson og Þorleifur Eiríksson, 2002.

²² Arastou Gharibi, 2011.



Frekari upplýsingaöflun

Til að uppfæra rannsóknir um lífríki verða tekin sýni á væntanlegu framkvæmdasvæði. Sýnin verða tekin á fyrirhuguðu landfyllingarsvæði og á svæði fyrirhugaðrar dýpkunar. Reiknað er með að þær fari fram veturinn 2020. Í frummatsskýrslu verður gerð grein fyrir niðurstöðum rannsóknarinnar og teknar saman þær upplýsingar sem þegar liggja fyrir um lífríki í sjó úr fyrri rannsóknum.

Mat á umhverfisáhrifum

Í frummatsskýrslunni verður fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á botndýr.

5.5.4 Fuglalíf

Fyrirliggjandi upplýsingar

Náttúrufræðistofnun Íslands hefur safnað saman gögnum um vetrarfuglatalningu víðsvegar um landið, m.a. í Skutulsfirði. Síðasta talning var árið 2018 en samkvæmt upplýsingum frá Náttúrustofu Vestfjarða er fyrirhugað er að fara í talningu nú í upphafi árs 2020. Sigurður Ægisson vann skýrslu fyrir Vegagerðina um fuglalíf í botni Skutulsfjarðar árið 1991. Skýrslan er gömul og fjallar ekki beint framkvæmdasvæðið en hún getur gefið ákveðnar vísbendingar um fuglalíf þar. Í skýrslu Sigurðar kemur m.a. fram að fuglalíf er mikið og fjölskrúðugt í sveitarfélaginu og í botni Skutulsfjarðar eru fjörur sem eru á náttúruminjaskrá m.a. vegna mikils fuglalífs.²³

Frekari upplýsingaöflun

Eins og fram kom að hér að framan er fyrirhuguð vetrarfuglatalning í Skutulsfirði í upphafi árs 2020. Náttúrustofa Vestfjarða heldur utan um talninguna fyrir Náttúrufræðistofnun Íslands. Óskað verður eftir gögnum úr þessari talningu og vonast er til að hægt verði að taka tillit til fyrirhugaðra framkvæmda við talninguna. Ekki er gert ráð fyrir frekari rannsóknum í tengslum við fuglalíf.

Mat á umhverfisáhrifum

Í frummatsskýrslunni verða skoðaðar niðurstöður nýrri og eldri vetrarfuglatalninga og fjallað um athuganir Sigurðar Ægissonar eins og tilefni er til. Fjallað verður um möguleg áhrif á fæðusvæði vegna breytinga á umhverfisaðstæðum sem og möguleg áhrif á fugla, einkum kríu, vegna efnislosunar á landi.

5.5.5 Samfélag – önnur nýting

Fyrirliggjandi upplýsingar

Fyrirliggjandi eru upplýsingar um nýtingu svæðisins, umferð og þann ávinning sem framkvæmdirnar munu hafa.

Frekari upplýsingaöflun

Ekki er gert ráð fyrir frekari rannsóknum í tengslum við samfélag og aðra nýtingu.

Mat á umhverfisáhrifum

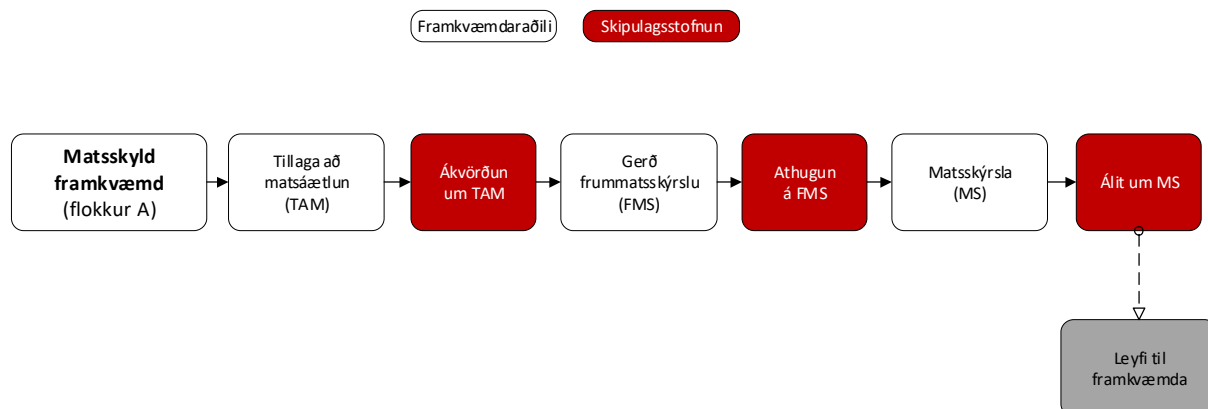
Í frummatsskýrslu verður fjallað um það hávaða og annað ónæði sem kann að verða við framkvæmdirnar, svo sem vegna umferðar vélknúinna farartækja og vinnuvéla. Einnig verður fjallað um hávaða og annað ónæði vegna niðurreksturs á stálþili. Framkvæmdirnar munu ekki hafa áhrif á nýtingu sem fram fer utan lands. Taka þarf mið af annarri nýtingu við mat á áhrifum við varps efna í sjó, verði af því. Gerð verður grein fyrir þeim ávinningi sem aukin þjónusta hafnarinnar mun hafa í för með sér sem og þeim jákvæðu áhrifum sem nýting dýpkunarefnis mun hafa við landfyllingu og mótun lands.

²³ Sigurður Ægisson, 1992.



6 Kynning og samráð

Mat á umhverfisáhrifum er ferli (Mynd 6-1), þar sem metin eru á kerfisbundinn hátt þau áhrif sem framkvæmd getur hugsanlega haft á umhverfið. Skipulagsstofnun sér um framkvæmd laga og reglugerðar um mat á umhverfisáhrifum.



Mynd 6-1 Ferli umhverfismats samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum.

6.1.1 Tillaga að matsáætlun

Hafnir Ísafjarðarbæjar eru hluti af stjórnarsýslu Ísafjarðarbæjar og því hafa framkvæmdirnar verið ræddar innan stjórnkerfisins og fengið viðeigandi meðferð, m.a. í hafnarstjórn, skipulags- og mannvirkjanefnd og bæjarstjórn. Framkvæmdirnar eru í samræmi við aðal- og deiliskipulag en þær fengu ítarlega umfjöllun við skipulagsgerðina á sínum tíma.

Í tillögu að matsáætlun eru áform um framkvæmdir við lengingu Sundabakka kynnt og sett fram áætlun um hvernig staðið verður að mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar.

Drögin voru upphaflega send umsagnaraðilum þann 1. september 2019 með athugasemdafresti til 28. september 2019. Drögin voru uppfærð og send umsagnaraðilum aftur þann 17. október 2019. Drög að uppfærðri tillögu að matsáætlun voru birt á heimasíðu Ísafjarðarbæjar og Verkis þann 16. október 2019. Þar var auglýst eftir ábendingum og athugasemdum og gefinn frestur til 31. október 2019. Viðbrögð umsagnaraðila má sjá í töflu 6-1.

Þann 28. október 2019 var haldinn íbúafundur þar sem m.a. drög að tillögu að matsáætlun voru kynnt. Þar kom fram ein ábending (Tafla 6-1).

Tafla 6-1 Viðbrögð við kynningu á drögum að tillögu að matsáætlun vegna dýpkunar við Sundabakka.

Samráðsaðili	Inntak athugasemda	Viðbrögð
Umhverfisstofnun Fyrri umsögn	Gerð fullnægjandi grein fyrir framkvæmdinni og umhverfisþáttum.	Engin viðbrögð.
Umhverfisstofnun Seinni umsögn	Vísað í fyrri umsögn.	Engin viðbrögð.
Isavia Fyrri umsögn	Engin athugasemd við að efni sé sett við flugvallarendann. Leggja áherslu á að framkvæmdin hafi ekki neikvæð áhrif á flugvöllinn, t.d. með rofi. Ábending um að skemmtiferðaskip teljist sem hindrunarfletur vegna flugumferðar.	Í frummatsskýrslunni verður gerð grein fyrir straumum ásamt rofi, sbr. kafla 5.5.2 að framan. Í frummatsskýrslunni verður gerð grein fyrir hindrunarfletinum. Matið mun þó ekki fjalla um áhrif vegna komu skemmtiferðaskipa.
Isavia Seinni umsögn	Athugasemdir frá fyrri umsögn ítrekaðar.	Sömu viðbrögð og við fyrri umsögn.



Tafla 6-1 frh.

Samráðsaðili	Inntak athugasemda	Viðbrögð
Orkustofnun	Skilaði ekki athugasemdum vegna anna. Munu skila umsögn við tillögu að matsáætlun þegar hún liggur fyrir.	Engin viðbrögð.
Náttúrufræðistofnun Íslands	Benda á ákvæði í lögum um náttúruvernd og ákveðin gögn sem geta mögulega nýst við vinnuna.	Engin viðbrögð.
Minjastofnun	Athugasemdum ekki skilað	Engin viðbrögð
Orkubú Vestfjarða	Athugasemdum ekki skilað	Engin viðbrögð
Bolungarvíkurkaupstaður	Athugasemdum ekki skilað	Engin viðbrögð
Súðavíkurbreppur	Athugasemdum ekki skilað	Engin viðbrögð
Elías Guðmundsson á íbúafundi	Benti á þann möguleika að nýta uppdælda efnið sem landfyllingu á Suðureyri, eða annars staðar í sveitafélaginu þar sem landfylling er á aðalskipulagi.	Í frummatsskýrslunni verða hugsanlegir losunarstaðir kannaðir nánar. Þakkað er fyrir góða ábendingu.

Við gerð tillögu að matsáætlun var haft samráð við Skipulagsstofnun um viðfangsefni umhverfismats vegna þessara framkvæmda. Nú, eftir uppfærslu á drögum að tillögunni, mun Skipulagsstofnun senda tillöguna til umsagnar leyfisveitenda og annarra aðila, eftir atvikum, áður en stofnunin tekur ákvörðun um matsáætlun í samræmi við lög um mat á umhverfisáhrifum.

6.1.2 Frummatsskýrsla

Í kjölfar ákvörðunar Skipulagsstofnunar um matsáætlun verður frummatsskýrsla unnin. Þar verða niðurstöður um mat á umhverfisáhrifum kynntar. Við gerð frummatsskýrslunnar verður, eftir því sem tilefni er til, haft samráð við stofnanir og hagsmunaaðila. Skipulagsstofnun mun kynna frummatsskýrsluna fyrir almenningi og umsagnaraðilum. Á kynningartímanum verður frummatsskýrslan einnig aðgengileg á vefsíðum Verkís og Ísafjarðarbæjar. Almenningi mun gefast kostur á að kynna sér niðurstöður umhverfismatsins og koma með athugasemdir við frummatsskýrsluna. Þá munu Hafnir Ísafjarðarbæjar halda opinn kynningarfund eða hafa opið hús til kynningar á frummatsskýrslunni. Kynning á frummatsskýrslunni verður unnin í samráði við Skipulagsstofnun. Áætlað er að frummatsskýrslan verði afhent Skipulagsstofnun til meðferðar í febrúar 2020.

6.1.3 Matsskýrsla og álit Skipulagsstofnunar

Að loknum kynningartíma frummatsskýrslu fær framkvæmdaraðili í hendur þær umsagnir og athugasemdir sem hafa borist og eftir atvikum einnig umsögn Skipulagsstofnunar um atriði sem taka þarf sérstaklega á í endanlegri matsskýrslu. Framkvæmdaraðili bregst við þeim efnisatriðum sem þar koma fram og gerir grein fyrir þeim í matsskýrslu.

Þegar framkvæmdaraðili hefur lokið við gerð matsskýrslu, leggur hann hana fram til Skipulagsstofnunar. Stofnunin vinnur álit um mat á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar á grundvelli matsskýrslunnar. Í álitinu getur stofnunin meðal annars tilgreint skilyrði og mótvægisáðgerðir sem hún telur að setja þurfi í leyfum til framkvæmdarinnar.

Áætlað er að matsskýrsla vegna stækkunar Sundabakka á Ísafjarðarhöfn verði afhent Skipulagsstofnun til meðferðar í júní 2020 og að álit stofnunarinnar liggi fyrir í júlí 2020.

6.1.4 Leyfisumsóknir

Þegar mati á umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er lokið sækja Hafnir Ísafjarðarbæjar um tilskilin leyfi samanber umfjöllun í kafla 1.3. Leyfisveiting skal taka mið af mati á umhverfisáhrifum.



7 Heimildir

- Anton Helgason, Sigurjón Þórðarson, Þorleifur Eiríksson. 2002. *Athugun á skólpmengun við sjö þéttbýlisstaði*. Náttúrustofa Vestfjarða, Bolungarvík. NV nr. 3-02.
- Arastou Gharibi. 2011. *Ecological quality assessment for Pollurinn (Ísafjörður) by using biotic indices*. Meistararitgerð. Háskólinn á Akureyri, Auðlindafræði. Sótt 4. júlí 2019 af https://skemman.is/bitstream/1946/9337/3/ArastouGharibi_final.pdf
- Auður Ýr Sveinsdóttir, Elín Smáradóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, o.fl. 2005. *Leiðbeiningar um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda*. Skipulagsstofnun, Reykjavík.
- Ásdís Hlökk Theodórsdóttir, Hólmfríður Sigurðardóttir, Jakob Gunnarsson, Pétur Ingi Haraldsson og Carine Chatenay. 2005. *Leiðbeiningar um flokkun umhverfisþátta, viðmið, einkenni og vægi umhverfisáhrifa*. Skipulagsstofnun, Reykjavík.
- Birgir Tómas Arnar og Vigfús Arnar Jósefsson. 2017. *Fráveita Ísafjarðarbæjar – Úttekt*. Unnið af Verkis fyrir Ísafjarðarbæ. Verknr. 07197030.
- Björn Erlingsson. 2014. *Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat*. Drög/áfangaskýrsla. Veðurstofa Íslands, Reykjavík.
- Fannar Gíslason. 2019. *Minnisblað – Ísafjörður, lenging Sundabakka*. Unnið af Vegagerðinni. Náttúrufræðistofnun Íslands. 2015. *Válisti fugla*. Sótt 23. júlí 2019 af <https://www.ni.is/midlun/utgafa/valistar/fuglar/valisti-fugla>
- Sigurður Ás Grétarsson og Bjarki Ómarsson. 2017. *Minnisblað – Ísafjörður, Lenging Sundabakka*. Unnið af Vegagerðinni.
- Sigurður Ægisson. 1992. *Fuglalíf í botni Skutulsfjarðar*. Bolungarvík. Unnið fyrir Vegagerð ríkisins.
- Teiknistofan Eik ehf. 2009. *Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2009*. Sótt 20. maí 2019 af https://www.isafjordur.is/static/files/Adalskipulag/adalskipulag_isafjardarbaejar_2008-2020.pdf
- Verkís. 2017. *Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði. Tillaga að deiliskipulagsbreytingu*. Samþykkt 15. júní 2017.
- Þorleifur Eiríksson, Kristjana Einarsdóttir, Cristian Gallo og Böðvar Þórisson. 2008. *Botndýrarrannsóknir í Skutulsfirði*. Náttúrustofa Vestfjarða, Bolungarvík. NV nr. 14-08.
- Þorleifur Eiríksson, Ólafur Ögmundarson, Guðmundur V. Helgason og Böðvar Þórisson. 2012. *Íslenskir firðir – Náttúrulegt lífríki Ísafjarðardjúps og þolmörg mengunar*. Matís, Reykjavík. Lokaskýrsla.