

MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM

NIÐURSTÖÐUR ATHUGUNAR OG ÚRSKURÐUR SKIPULAGSSTOFNUNAR UM HAFNARGERÐ Í INNRI GLEÐIVÍK DJÚPAVOGSHREPPI

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar hafnargerð í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Hafnarsjóður Djúpavogshrepps.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Bygging nýrrar hafnar í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi.

Markmið framkvæmdar: Að fá höfn á Djúpavogi með betri innsiglingu, meira dýpi, snúningsrými og löndunarrými en er í núverandi höfn og gera stórum nótaveiðiskipum kleift að landa beint í fiskimjölsverksmiðju.

Athugun: Þann 11. ágúst 2000 tilkynnti Hafnarsjóður Djúpavogshrepps framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 16. ágúst 2000 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu og Dagskránni 17. ágúst 2000. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 16. ágúst 2000 til 27. september 2000 á skrifstofu Djúpavogshrepps, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á heimasíðu: <http://www.sigling.is>. Engin athugasemd barst á kynningartíma. Leitað var umsagnar Djúpavogshrepps, Hafrannsóknastofnunarinnar, Hollustuverndar ríkisins og Náttúruverndar ríkisins. Framkvæmdin var kynnt Þjóðminjasafni Íslands.

Gögn lögð fram við athugun:

Matsskýrsla: Hafnargerð í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi. Mat á umhverfisáhrifum. Siglingastofnun Íslands. Júlí 2000.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum dags. 4. október 2000.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Djúpavogshreppi með bréfi dags. 2. september 2000.

Hafrannsóknastofnuninni með bréfi dags. 23. ágúst 2000.

Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 6. september 2000.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 23. ágúst 2000.

3. ATHUGASEMDIR

Engin athugasemd barst á kynningartíma.

4. UMHVERFISÁHRIF BYGGINGAR HAFNAR Í INNRI GLEÐIVÍK, DJÚPAVOGSHREPPI, SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt bygging hafnar í Innri Gleðivík í Djúpavogshreppi. Höfnin er fyrirhuguð vestanmegin Gleðivíkur undir svonefndum Háuklettum. Framkvæmdin skiptist í tvo áfanga. Fyrri áfangi felst í byggingu 75 m langs viðlegukants og um 200 m langrar vegfyllingar með strandlengjunni frá fiskimjölsverksmiðju að honum. Fylling innan bryggjunnar verður um 5.500 m². Framan bryggju verður dýpkað í allt að -9 m og við það fjarlægðir um 5.600 m³ miðað við óhreyft efni. Í öðrum áfanga verður byggður skjólgarður út frá bryggjunni um 60 m til norðurs og síðan rúmlega 100 m til austurs. Efni í fyllingar og skjólgarð er fyrirhugað að taka úr Háuklettum ofan aðkomuvegar að hafnarstæðinu og úr námu við Vindás í landi Hamars í Hamarsfirði. Gert er ráð fyrir að fyrri áfangi við nýja höfn muni kosta um 170 milljónir kr. og skjólgarður um 70 milljónir kr. en ekki er nauðsynlegt að ráðast í gerð hans strax. Stefnt er að því að framkvæmdum ljúki á árinu 2001.

4.1.1 Efnistaka

Heildarefnispörf er áætluð um 120.000 m³. Gert er ráð fyrir að efni verði tekið úr Háuklettum, allt að 50.000 m³ og úr námu í Vindási í landi Hamars allt að 80.000 m³ af föstu bergi en það mun fara eftir efnisgæðum hve mikið verður endanlega tekið á hvorum stað. Dýpka þarf um 3.150 m² svæði í -8.5m en 90 x 20 m (1800 m²) svæði næst viðlegukanti í -9.0 eða alls um 5000 m². Botnefni er tiltölulega fast og er því reiknað með að nota grafskip við dýpkunina og að jafnvel þurfi að sprengja í suðurenda svæðisins. Efnið, um 5.600 m³, er áformað að flytja með pramma á losunarstað í innan við 2 sjómílna fjarlægð.

4.1.2 Aðrir kostir

Samkvæmt matsskýrslu takmarkar núverandi hafnaraðstaða á Djúpavogi stærð þeirra skipa sem geta komið inn til löndunar. Af um 50 loðnu- og síldarskipum, fiskiskipaflotans, komast 20 stærstu og afkastamestu skipin ekki inn í höfnina og endurnýjun skipa veldur því að minni skip detta út. Þetta veldur því að sífellt verður erfiðara fyrir fiskimjölsverksmiðjuna og önnur fyrirtæki á Djúpavogi að fá hráefni til vinnslu. Óbreytt ástand hefði í för með sér að allri loðnu og síld yrði ekið 800 m langa leið að fiskimjölsverksmiðju sem auk beins kostnaðar orsakaði mengun, slit á götum og slyshættu.

Dýpkun hafnarinnar hefði í för með sér að skip með 8 m djúpristu yrðu að sæta sjávarföllum við að komast inn í hana. Dýpkunin var boðin út 1998 og kostnaður samkvæmt því hefði orðið á bilinu 80 – 90 milljónir kr. Til viðbótar hefði kostnaður við bryggju orðið 70 – 80 milljónir kr. auk þess sem áður er getið um flutninga á hráefni og framleiðslu. Horfið var frá þessu og aðrar lausnir skoðaðar.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Samkvæmt matsskýrslu mun ný höfn auka öryggi sjófarenda.

Miðað við óbreytt ástand þarf að aka allri loðnu og síld að fiskimjölsverksmiðju sem vegna kostnaðar og áhrifa á hráefnið hefði í för með sér lakari afkomu hennar. Stefnt er að aukinni vinnslu uppsjávarfiska og gætu umræddir flutningar átt eftir að þrefaldast eða meira.

Stærstu skip er stunda veiðar á uppsjávarfiskum komast ekki inn í höfnina eða geta ekki athafnað sig þar. Þetta veldur því að sífellt verður erfiðara fyrir fiskimjölsverksmiðjuna og önnur fyrirtæki á Djúpavogi að fá hráefni til vinnslu og þar með er atvinna í hættu en yfir 40% af störfum í sveitarfélaginu tengjast sjávarútvegi. Ný höfn mun því styrkja atvinnulíf í Djúpavogshreppi.

Djúpavogshreppur gerir ekki athugasemdir við skýrslu um mat á umhverfisáhrifum og hefur auglýst tillögu að breytingu á gildandi aðalskipulagi á svæðinu og er framkvæmdin í samræmi við þá breytingu.

4.2.1 Umferð og hávaði

Samkvæmt matsskýrslu hafa flutningar til og frá fiskimjölsverksmiðju í för með sér að vel á þriðja þúsund vörubílsfarmar eru fluttir um götur bæjarins. Með tilkomu nýrrar hafnar dregur verulega úr þessari umferð.

Á framkvæmdatíma munu flutningar á efni úr námu í Vindási auka umferð um Hamarsfjörð en til að draga úr óþægindum verður framkvæmdatími valinn utan aðalferðamannatíma sumarsins.

4.3 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

Samkvæmt matsskýrslu er þunn gróðurhula á námusvæði í Háuklettum, gras og mólendi, sem mun hverfa en ætlunin er að halda jarðvegi til haga og nýta við frágang í verklok. Klappir við námu í Vindási eru að mestu berar og námuvinnsla þar spillir því ekki gróðri. Á fyllingarsvæði í fjöru er þari sem fer undir fyllingarnar.

Samkvæmt matsskýrslu bendi athuganir ekki til þess að sjaldgæfar fuglategundir séu á Innri Gleðivík, algengastar eru fýll, æðarfugl, silfurmávur og skógarþröstur og mun framkvæmdin ekki hafa áhrif á lífsskilyrði þeirra.

Samkvæmt matsskýrslu benda athuganir hvorki til þess að lífríki sjávar í Innri Gleðivík sé sérstaklega fjölbreytt né sérstætt. Flatarmál sjávarbotns sem mannvirkin muni þekja verði tæpir 20.000 m² og vegfyllingar um 2.000 m² í og við fjöru. Auk þess raski dýpkun um 5.000 m². Áhrif dýpkunar og losunar dýpkunarefnis eru talin óveruleg þar sem dýpkunarsvæðið og magn dýpkunarefna sé lítið.

Hafrannsóknastofnunin bendir á að lífríki sjávarbotns á framkvæmdasvæðinu hafi ekki verið kannað og því sé ekki vitað hvort miklar sjávarnytjar séu í húfi vegna beinna nytja eða áhrifa á hrygningar- eða uppeldisstöðvar fiska.

Hollustuvernd ríkisins bendir á að sá kostur að nýta dýpkunarefni í landfyllinguna virðist ekki hafa verið skoðaður. Óeðlilegt sé annað en að nýta efnið á þann hátt sem sé í samræmi við leiðbeiningar OSPAR samningsins um meðferð dýpkunarefnis. Leyfi Hollustuverndar ríkisins þurfi fyrir allri losun efnis í sjó sbr. lög nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að dýpkunarefnið verði notað í fyllinguna sé þess nokkur kostur. Bygging löndunarkantsins feli í sér þrjá verkþætti, dýpkun, byggingu vegar fram með fjörunni og út á víkina og rekstur stálþils. Af markaðsástæðum verði verkið boðið út í þrennu lagi og ekki sé ljóst hvort dýpkun verði lokið áður en vegurinn fram með þilinu verður lagður. Leitað verði eftir leyfi Hollustuverndar ríkisins um losun dýpkunarefnis og farið eftir því leyfi.

4.4 ÁHRIF Á LANDSLAG OG JARÐMYNDANIR

Samkvæmt matsskýrslu munu hafnarmannvirki og efnistaka úr Háuklettum breyta landslagi umtalsvert. Reynt verður að draga úr áhrifunum með því að fella efnistöku að landslaginu. Ysta hluta klettanna, sem mest eru áberandi, verði hlíft svo og klettunum innst við voginn þar sem þeir eru einna hæstir. Ásýnd lands í Vindási mun breytast við námuvinnslna en náman er í hvarfi frá alfaraleið. Engar merkar jarðmyndanir eru í hættu og gengið verður frá námasvæðum í samráði við Náttúruvernd ríkisins. Vandað verður til frágangs hafnarmannvirkja og þau felld að umhverfinu eins og kostur er. Skjólgarður muni minnka sjávarálag á ströndina í innri hluta víkurinnar en hafi lítil áhrif á strauma.

Náttúruvernd ríkisins fer fram á að framkvæmdaraðilar hafi samráð við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Austurlandi um efnistöku og frágang efnistökusvæða.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Hafnarstjórn Djúpavogshafnar hefur tilkynnt til athugunar hafnargerð í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi. Markmið framkvæmdarinnar er að fá höfn á Djúpavogi með betri innsiglingu, meira dýpi, snúningsrými og löndunarrými en er í núverandi höfn og gera stórum nútaveiðiskipum kleift að landa beint í fiskimjölsverksmiðju. Höfnin er fyrirhuguð vestanmegin Gleðivíkur undir svonefndum Háuklettum. Framkvæmdin skiptist í tvo áfanga. Fyrri áfangi felst í byggingu 75 m langs viðlegukants og um 200 m langrar vegfyllingar með strandlengjunni frá fiskimjölsverksmiðju að honum. Fylling innan bryggjunnar verður um 5.500 m². Framan bryggju verður dýpkað í allt að -9 m og við það fjarlægðir um 5.600 m³ miðað við óhreyft efni. Í öðrum áfanga verður byggður skjólgarður út frá bryggjunni um 60 m til norðurs og síðan rúmlega 100 m til austurs. Efni í fyllingar og skjólgarð er fyrirhugað að taka úr Háuklettum ofan aðkomuvegar að hafnarstæðinu og úr námu við Vindás í landi Hamars og er heildarefnispörf áætluð 120.000 m³. Gert er ráð fyrir að fyrri áfangi við nýja höfn muni kosta um 170 milljónir kr. og skjólgarður um 70 milljónir kr. en ekki er nauðsynlegt að ráðast í gerð hans strax. Stefnt er að því að framkvæmdum ljúki á árinu 2001

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á menn og samfélag í Djúpavogshreppi.

Þrátt fyrir ábendingu Hafrannsóknastofnunar um að upplýsingar skorti um lífríki á sjávarbotni til að unnt sé að meta hvort sjávarnytjar séu í hættu þá gerir stofnunin ekki kröfu um að þær liggi til grundvallar ákvörðun. Skipulagsstofnun telur því að ekki séu líkur á að röskun á um 2 ha sjávarbotns í Innri Gleðivík valdi svo umtalsverðum umhverfisáhrifum í 20 km löngum firði að leggjast beri gegn framkvæmdinni.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin eins og henni er lýst í matsskýrslu muni ekki hafa umtalsverð áhrif á náttúrufar svæðisins enda verði beitt þeim mótvægisáðgerðum sem greint er frá í matsskýrslu. Efnistöku verði hagað þannig að sem best fari í landi og vandað til frágangs. Haft verði samráði við eftirlitsráðgjafa Náttúruverndar ríkisins á Austurlandi um efnistöku.

Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Hollustuverndar ríkisins um að dýpkunarefni verði nýtt í landfyllingu innan við viðlegukant en að öðrum kosti verði sótt um leyfi Hollustuverndar ríkisins til að losa það í sjó samkvæmt lögum nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar.

Samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga, nr. 73/1997, er framkvæmdin leyfisskyld.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna og svara framkvæmdaraðila við þeim er það mat Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð bygging hafnar í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi, muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

6. ÚRSKURÐARORÐ

Í samræmi við 11. grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram, samkvæmt 10. grein sömu laga, af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum og svörum framkvæmdaraðila við þeim.

Með vísun til niðurstöðu Skipulagsstofnunar sem gerð er grein fyrir í 5. kafla þessa úrskurðar er fallist á fyrirhugaða byggingu hafnar í Innri Gleðivík, Djúpavogshreppi, eins og henni er lýst í framlagðri matsskýrslu.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. grein laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 1. desember 2000.

Reykjavík, 25. október 2000.

Stefán Thors

Þóroddur F. Þóroddsson