

## Stækkun Seyðisfjarðarhafnar, Múlþingi

### Ákvörðun um matsskyldu

#### 1 Inngangur

Þann 21. desember 2022 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Múlþingi um stækkun Seyðisfjarðarhafnar, Múlþingi, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 10.10 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Múlþings, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Minjastofnunar Íslands, Samgöngustofu, Umhverfisstofnunar, Veðurstofu Íslands og Vegagerðarinnar.

#### 2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Stækkun Seyðisfjarðarhafnar. Greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar matsskyldu. Múlþing – Efla. 20. janúar 2023.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Múlþingi dags. 9. mars 2023
- Hafrannsóknastofnun dags. 14. febrúar 2023
- Heilbrigðiseftirliti Austurlands dags. 23. febrúar 2023
- Minjastofnun Íslands dags. 24. febrúar 2023
- Samgöngustofu dags. 10. mars 2023
- Veðurstofu Íslands dags. 22. febrúar 2023
- Vegagerðinni dags. 28. febrúar 2023

Ekki barst umsögn frá Umhverfisstofnun.

Engar frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila á vinnslutíma.

#### 3 Fyrirhuguð framkvæmd

Múlþing og Vegagerðin áforma stækkun Seyðisfjarðarhafnar og felur framkvæmdin í sér nýjan 280 m stálpilsviðlegukant og smábátahöfn innan við hann. Núverandi viðlegukantur verður framlengdur um 200 m og utar kemur svo annar 80 m viðlegukantur sem sveigir í átt að landi til að skýla nýju smábátahöfninni. Fyrirhuguð framkvæmd mun, skv. framlögðum gögnum, koma til með að stórbæta aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip og strandveiðibáta þar sem pláss verður fyrir 20-24 hefðbundna strandveiðibáta og 6-8 skútur eða stærri skemmtibáta. Dýpi við báða viðlegukanta verður 10 m en dýpið í smábátahöfninni verður um 2,5 m og verður þeirri dýpt náð með því að jafna út og hliðra efni til á hafsbotni en ekki á að fjarlægja efni af hafsbotni. Heildarefnispörf framkvæmdarinnar er um 149.000 m<sup>3</sup>, þar af fer um 135.000 m<sup>3</sup> í landfyllingu bakvið þil og 14.000 m<sup>3</sup> sjófyllingu fyrir framan stálpil en framkvæmdasvæðið er alls um 3 ha og á að nýta á efni úr Fjarðarheiðargöngum í framkvæmdina en ef framkvæmdir við Fjarðarheiðargöng verði ekki að veruleika verður efnið fyrir framkvæmdirnar fengið úr Skaganámu og mögulega úr námunni við Stafdal. Reiknað er með að framkvæmdin verði unnin í einum áfanga og taki um 24 mánuði.



## 4 Umhverfisáhrif

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Múlaþings og umsögnum umsagnaraðila.

### Náttúruvá

Í greinargerð Múlaþings kemur fram að í desember 2020 hafi orðið skriðuföll á Seyðisfirði í kjölfar mikilla rigninga og átti stærsta skriðan upptök sín fyrir ofan núverandi smábátahöfn. Skriðan hafi ekki náð inn á fyrirhugað framkvæmdasvæði en hafi farið mjög nálægt því. Í kjölfarið var ráðist í gerð nýs hættumats og stendur sú vinna enn yfir en þó sé búið að uppfæra hættusvæði á áhrifasvæði stærstu skriðunnar og sú endurskoðun nái yfir hluta framkvæmdasvæðisins. Samkvæmt uppfærðu hættumati verði nýi viðlegukanturinn utan hættusvæða og smábátahöfnin að mestu innan hættusvæðis B. Á því svæði megi byggja atvinnuhúsnæði án sérstakra styrkinga, íbúðarhús með sérstökum styrkingum sem og hús með styrkingum þar sem búast megi við miklum mannsöfnuði.

Í umsögn Veðurstofu Íslands segir að um hættusvæði á áður óbyggðum svæðum gildi 16. og 11. grein reglugerðar nr. 505/2000 með síðari breytingum á 11. greininni en þar segir: „Óheimilt er að skipuleggja íbúabyggð, frístundabyggð eða svæði fyrir atvinnustarfsemi á áður óbyggðum svæðum nema tryggt sé að áhætta fólks m.t.t. ofanflóða verði ásættanleg“. Þessi skilyrði séu strangari en þau sem vísað er til í greinargerðinni.

### Efnisflutningar

Í greinargerð Múlaþings kemur fram að gert sé ráð fyrir 30 ferðum efnisflutningabifreiða á dag frá Fjarðarheiðargöngum eða Skaganámu eða 3-4 ferðir á klukkutíma sé miðað við 8 tíma vinnudag. Efnisflutningar fari í gegnum þéttbýlið frá göngunum til Seyðisfjarðar eftir Þjóðvegi 93 og síðan Austurvegi sem verði að Hafnargötu.

### Botndýralíf og lífríki sjávar

Í greinargerð Múlaþings kemur fram að rask muni verða á um 1 ha svæði á sjávarbotni við framkvæmdirnar. Botninum við hafnarsvæðið hefur þegar verið raskað að stórum hluta ásamt því að stór skriða gekk fram í sjó í desember 2020 á hluta fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Í greinargerðinni kemur einnig fram að ekki hafi verið gerðar sérstakar rannsóknir á botndýralífi innan Seyðisfjarðarhafnar en ekki sé ástæða til að ætla að á framkvæmdasvæðinu leynist botndýralíf sem kalli á verndun eða frekari rannsóknir.

Við gerð landfyllingarinnar megi búast við gruggmyndun en hvorki sé búið við að hún verði mikil né langvarandi. Búið sé við að gruggið verði bundið við ströndina og falli fljótt til botns. Ekkert bendi til þess að stað- og tímabundið grugg við framkvæmdir muni hafi neikvæð áhrif á lífríki út fyrir landfyllinguna sjálfa eða komi til með að hafa neikvæð áhrif til lengri tíma. Það er mat framkvæmdaraðila að áhrif á botndýralíf og lífríki sjávar verði óveruleg.

Hafrannsóknastofnun gerir ekki athugasemdir við samantekt og forsendur Múlaþings varðandi áhrif á botndýralíf eða lífríki sjávar í umsögn sinni.

### Landslag og ásýnd

Í greinargerð Múlaþings kemur fram að viðlegukantur Norrænu muni ná lengra út samsíða Hafnargötunni að framkvæmdum loknum og nýtt landsvæði myndist þar sem áður var smábátahöfn ásamt fjölgun skipa við stærri hafnarmannvirki. Það sé matsatriði hvort slíkt sé gott eða slæmt fyrir ásýnd bæjarins en það sé tímabundin ásýnd og í fullu samræmi við stefnu bæjarins um bættu aðstöðu og móttöku skemmtiferðaskipa. Mannvirki sem muni rísa á nýju landsvæði muni falla inn í núverandi landslag og verða hluti af núverandi byggð.



Framkvæmdaraðili metur áhrif á landslag og ásýnd óveruleg.

### **Samfélag - Hljóðvist**

Í greinargerð Múlaþings kemur fram að samfélagið treysti mikið á ferðamenn sem komi sjóleiðina, einkum með Norrænu, og sé ferðaþjónusta orðin ein af grunnstoðum atvinnulífsins á Seyðisfirði. Fjölgað hafi komum skemmtiferðaskipa en núverandi aðstaða anni ekki eftirspurninni sem sé til staðar og uppfylli ekki þær gæðakröfur sem séu almennt gerðar. Með því að lengja viðlegukantinn stórbatni aðstaða á Seyðisfirði til að taka á móti skemmtiferðaskipum og farþegum þeirra. Þá muni ný smábátahöfn jafnframt bæta aðstöðu fyrir strandveiðibáta og aðra smærri báta miðað við núverandi aðstæður.

Einnig kemur fram í greinargerðinni að ekki sé talið að framkvæmdin hafi teljandi áhrif á hljóðvist á Seyðisfirði, skipin muni einungis hliðrast til um nokkra metra og breytingin sé því afar lítil. Byggð sé þar að auki að færast frá þessu svæði eftir skriðurnar í desember 2020. Við breytingarnar muni skemmtiferðaskipin geta lagst við bryggju og möguleiki verði á að landtengjast við rafmagn í framtíðinni sem muni hafa talsvert jákvæð áhrif á hljóðvist og loftgæði á Seyðisfirði.

Framkvæmdaraðili metur áhrif á samfélag töluvert jákvæð.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlitsnefndar Austurlands kemur fram að þeim hafi borist kvartanir frá íbúum vegna slæmra loftgæða á Seyðisfirði sem tengja megi við útblástur frá skemmtiferðaskipum. Landtenging við rafmagn í framtíðinni skipti því máli fyrir hljóðvist og loftgæði í firðinum líkt og komi fram í skýrslunni.

## **5 Skipulag og leyfi**

Ekki er búið að gera nýtt aðalskipulag fyrir Múlaþing og því er enn í gildi aðalskipulag Seyðisfjarðar 2010-2030 sem var staðfest í desember árið 2015. Fyrirhuguð framkvæmd kallar á breytingu á gildandi aðalskipulagi Seyðisfjarðar og vinna er hafin við það hjá sveitarfélaginu.

Ekkert deiliskipulag er í gildi fyrir stærstan hluta framkvæmdasvæðisins en sveitarfélagið hefur hafið vinnu við nýtt deiliskipulag. Innsti hluti framkvæmdasvæðisins er innan deiliskipulagsmarka núverandi hafnarsvæðis og er skilgreindur sem „óbyggt geymslusvæði fyrir hafnarstarfsemi“. Næst Hafnargötu er skilgreint svæði fyrir þjónustustofnanir. Breyta þarf þessu deiliskipulagi og er sú vinna hafin hjá sveitarfélaginu.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi frá sveitarfélaginu Múlaþingi skv. skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Einnig veitir Múlaþing byggingarleyfi fyrir þeim mannvirkjum sem falla undir ákvæði laga um mannvirki þ.m.t. byggingar vinnubúða og tilheyrandi aðstöðu fyrir framkvæmdaraðila.

## **6 Niðurstaða**

Um er að ræða stækkun Seyðisfjarðarhafnar sem felur í sér nýjan 280 m stálþilsviðlegukant og smábátahöfn innan við hann. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 19. gr. og lið 10.10 í 1. viðauka í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

### **Eðli, staðsetning og eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar**

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar, mengun og ónæði, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Einnig skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til landnotkunar sbr. 2. tl. 2.



viðauka laga nr. 111/2021. Að endingu ber að skoða áhrif framkvæmdar í ljósi eðlis og staðsetningar hennar, svo sem með tilliti til: umfangs, eðlis og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Framkvæmdin er nokkuð umfangsmikil en er á svæði sem nú þegar er mjög raskað og einkennist af hafnarstarfsemi en með tilkomu nýrra hafnarmannvirkja munu þó verða breytingar á yfirbragði svæðisins. Flutningur efnis frá Fjarðarheiðargöngum að framkvæmdasvæði mun koma til með að valda ónæði á framkvæmdartíma og er mikilvægt að framkvæmdaraðili hagi flutningum á þann hátt að þeir hafi sem minnst neikvæð áhrif á íbúa svæðisins. Þá kann niðurrekstur stálþils vegna viðlegukants að hafa í för með sér tímabundinn hávaða í íbúðarbyggð sem stendur næst fyrirhuguðum framkvæmdum og bendir Skipulagsstofnun á nauðsyn þess að farið verði eftir tímamörkum sem eiga við háværar framkvæmdir í reglugerð um hávaða. Vegna fyrirhugaðrar stækkunar á hafnarmannvirkjum verður rót á sjávarbotni með tilheyrandi gruggmyndun, staðbundið og tímabundið. Skipulagsstofnun telur að þar sem sjávarbotninn sé nú þegar mjög raskaður vegna t.a.m. ofanflóða sé lítil hættu á að neikvæðar afleiðingar verði á botndýralíf.

Framkvæmdin mun koma til með að auka enn frekar á skipaumferð og munu stærra og fleiri skip geta lagst að bryggju við Seyðisfjörð með tilheyrandi aukinni loftmengun og auknu ónæði. Heilbrigðiseftirlit Austurlands bendir á að kvartað hafi verið undan slæmum loftgæðum á Seyðisfirði sem tengja mætti við útblástur frá skemmtiferðaskipum. Framkvæmdaraðili hefur bent á að í framtíðinni bjóðist sá möguleiki að skip geti landtengst við rafmagn en sú tenging sé til þess fallin að draga úr hávaða frá skipaumferð og bæta loftgæði. Skipulagsstofnun telur að þegar til lengri tíma er litið megi því að öllum líkindum draga úr ónæði frá hafnarsvæðinu með tilkomu bættrar hafnaraðstöðu.

Skipulagsstofnun bendir á að vinna við gerð nýs hættumats er enn ekki lokið og telur stofnunin þar af leiðandi ákveðna óvissu til staðar um möguleg áhrif af náttúruvá á framkvæmdasvæðinu. Stofnunin bendir á nauðsyn þess að ekki verði gefið út leyfi til framkvæmda fyrr en að hættumat liggur fyrir.

#### **Ákvörðunarorð**

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 30. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 21. apríl 2023.

Reykjavík, 20. mars 2023

Jakob Gunnarsson

Þórdís Stella Erlingsdóttir