

Hönnun hf
Axel Valur Birgisson
Síðumúla 1
108 Reykjavík

2004090068
4200; 9310

Reykjavík, 1. apríl 2005
/--

Efni: Lenging Þingeyrarflugvallar og vegagerð í Dýrafirði, Ísafjarðarbæ. Ákvörðun um matsskyldu.

Vísað er til erindis Hönnunar f.h. Flugmálastjórnar Íslands dags. 6. janúar 2004 þar sem Skipulagsstofnun er tilkynnt lenging Þingeyrarflugvallar ásamt vegagerð í Dýrafirði, Ísafjarðarbæ samkvæmt 6. gr. laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum og lið 13a sbr. lið 10b í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Ísafjarðarbæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Umhverfisstofnunar, Vegagerðarinnar og veiðimálastjóra.

Umsagnir bárust frá Ísafjarðarbæ með bréfum dags. 3. febrúar og 22. mars 2005, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 1. febrúar 2005, Umhverfisstofnun með bréfum dags. 28. janúar, 16. og 18. febrúar, 7. og 22. mars 2005, Vegagerðinni með bréfi dags. 10. febrúar 2005 og veiðimálastjóra með bréfum dags. 10. og 17. febrúar 2005. Frekari upplýsingar bárust frá Hönnun með bréfum dags. 2., 4., 14., 16. og 24. febrúar, 15. og 30. mars 2005.

FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARAÐILA

Fyrirhuguð framkvæmd. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að fyrirhugað er að lengja flugbraut Þingeyrarflugvallar í Dýrafirði úr 950 m í 1190 m og leggja um 1600 m langan nýjan malarveg, af vegtegund C2 og D, frá núverandi vegi við Sandá og áfram samsíða flugbrautinni sunnanverðri inn á núverandi veg suðvestan við brautina. Fram kemur að tilgangur framkvæmdarinnar sé að gera flugvöllinn betur í stakk búinn að taka við stærri flugvélum og þjóna hlutverki sínu betur sem varaflugvöllur Ísafjarðarflugvallar. Nýlega hafi flugbrautin verið gerð upp og ekki sé gert ráð fyrir að skipt verði um jarðveg, heldur verði einungis byggt ofan á flugbrautina. Fram kemur að

núverandi flugvöllur sé í landi Hóla en Flugmálastjórn hafi afnotarétt af því landssvæði sem flugvöllurinn þeki, en e.t.v. þurfi að gera hliðstæðan samning um afnotarétt við eigendur Meðaldals vegna lengingar vestari hluta brautarinnar. Ekki sé gert ráð fyrir breytingu á landnotkun en stækkun vallarins til austurs muni ná yfir ræktuð tún í landi Hóla og beitargirðingu á alls um 8 ha svæði. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki séu friðlýst svæði eða jarðmyndanir sem njóti sérstakrar verndar innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis en allt svæðið sé á náttúruminjaskrá. Fram kemur að miðað við núverandi landnýtingu og staðhætti svæðisins sem raskist vegna framkvæmdarinnar telji framkvæmdaraðili að umhverfisáhrif verði minniháttar.

Efnispörf. Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er fyrirhuguð efnispörf vegna framkvæmdarinnar áætluð 98.800 m³, þar af 9.000 m³ vegna vegagerðar, 70.000 m³ vegna framkvæmda við flugbrautina og 800 m³ í grjótvörn. Fram kemur að fyllingar- og burðarefni fyrir flugvöllinn og malarveg fái úr Sandá, n.t.t. neðan ármóta Kirkjubólssár og Brekkudalsár og að grjót verði sótt í grjótnámu í landi Kjaranstaða.

Í frekari gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að leitað hafi verið til Vesturlandsdeildar Veiðimálastofnunar vegna efnistöku í Sandá. Vettvangsferð hafi verið farin að ánni 1. mars sl. og gerð hafi verið tillaga að fyrirhuguðu efnistökusvæði en samkvæmt henni verði lögð áhersla á að taka efni utan núverandi farveg árinna. Í skýrslu Veiðimálastofnunar kemur fram að fyrirhugað efnistökusvæði hafi verið skoðað frá brú yfir Þjóðveg að ármótum Kirkjubólssár og Brekkudalsár. Botngerð árinna einkennist af mól og smágrýti, bakkar séu alveg rofnir og mjög óstöðugir og greinilegt að botn árinna sé afar óstöðugur og á mikilli hreyfingu. Fyrri efnistaka hafi valdið raski á búsvæðum og væru þau afar óstöðug. Fram kemur að fyrirhuguð efnistaka í Sandá sé mjög stórfelld og muni árbotninn lækka töluvert og botnskrið eftir framkvæmdina verða mikið ofan og neðan við efnistökusvæðið. Eftir efnistöku austan við ána verði að færa hana í nýjan farveg frá vesturbakkanum og ætti það m.a. að geta minnkað landbrot á ræktuðu landi Hóla. Miklu skipti að nýr farvegur verði hafður bugðóttur. Áin þurfi þannig rými og gott flóðfar, þannig að ekki sé hætta á að hún rjúfi malar eða grjótgarða sem stundum sé ýtt upp til að halda ánni í farvegi sínum. Einnig þurfi að gera kröfur til verktaka um að frágangur svæðisins verði með þeim hætti að ekki verði skildar eftir malarhrúgur eða efnishaugar heldur efnið sléttá út og ástæða væri til að græða upp eyrnar eftir að efnistöku ljúki.

Í frekari gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að áætlun framkvæmdaraðila um fyrirhugaða efnistöku í Sandá hafi verið tekin með hliðsjón af umsögn Umhverfisstofnunar og niðurstöðu vettvangsferðar Veiðimálastofnunar þann 1. mars 2005. Áætlunin gangi út á að efni úr Sandá verði tekið á einu samfelldu svæði, hámarks efnistaka þar verði 98.000 m³, vinnslusvæðinu verði haldið sem jafnast og dýpt þess verði um 2-3 m. Reynt verði að aðlaga fyrirhugaðan farveg að svæðinu og núverandi árfarvegur færður frá vestanverðum farvegi til að minnka landbrot í landi Hóla. Leitast verði við að hafa fyrirhugaðan farveg í bugðu með nægjanlegt flóðfar til að takmarka hugsanlegt rof á farvegi og muni flóðfarið takmarkast af fyrirhuguðu vinnslusvæði. Svæðið utan fyrirhugaðs farvegs verði slétt út og rofbakkar lagaðir og afgangur efnishaugar verði jafnaðir út í lok framkvæmdar. Stefnt sé að uppgræðslu vinnslusvæðisins að framkvæmdum loknum ef aðstæður leyfi í samráði við hlutaðeigandi aðila og ef stækka þurfi vinnslusvæðið á framkvæmdartíma verði það gert í

samráði við hlutaðeigandi aðila. Fram kemur að áætlunin sé sett fram miðað við núverandi forsendur en hugsanlega þurfi að móta endanlegar tillögur, t.d. varðandi frágang svæðisins, eftir að efnistöku ljúki. Framkvæmdaraðili leggi áherslu að samráð um frágang við hlutaðeigandi aðila fari fram, s.s. við landeigendur, Umhverfisstofnun og umhverfisnefnd Ísafjarðarbæjar. Fram kemur að auk efnistöku úr Sandá verði efni tekið úr núverandi vegi norðan flugbrautarinnar sem verði lagður af við framkvæmdirnar og muni það magn koma til frádráttar við efnistöku úr ánni. Núverandi vegur verði því næst jafnaður og sáð í hann í lok framkvæmdarinnar.

Áhrif á menningarmínjar. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að aðstæður hafi verið kannaðar af minjaverði Norðurlands vestra og hafi skoðunin leitt í ljós að ekki séu fornminjar í uppnámi vegna fyrirhugaðar framkvæmdar en þó séu búsetuminjar sem tilheyra Hólum nálægt fyrirhuguð vegstæði fyrir sunnan flugbrautina og gamalt uppsátur fyrir báta og naust norðan flugbrautarinnar. Þess verði gætt að minjarnar verði ekki fyrir raski á framkvæmdatíma og finnist áður óþekktar fornleifar við framkvæmdir mun Fornleifavernd ríkisins verða gert viðvart.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé til gildandi skipulag fyrir Þingeyrarflugvöll og þurfi Ísafjarðarbær að gera viðeigandi skipulag fyrir völinn.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

Í umsögnum Ísafjarðarbæjar, Fornleifaverndar ríkisins, Umhverfisstofnunar, Vegagerðarinnar og veiðimálastjóra kemur fram að ekki sé talið líklegt að fyrirhuguð framkvæmd hafi í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli hún því ekki sæta mati á umhverfisáhrifum.

Veiðimálastjóri bendir á að lítil veiði sé stunduð í ánni og engir fjárhagslegir hagsmunir séu tengdir veiðiskap. Bent er á að efnistaka í ánni þurfi að fá lögboðna meðferð í samræmi við viðeigandi lög. Fram kemur að æskilegt sé að malarnámið verði úr eyrum utan við farveg árinna því almennt séu lífskilyrði laxfiska rýrari á svæðum með minni kornstærð, sem venjulega séu nálægt sjó.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að sótt verði um leyfi til veiðimálastjóra áður en framkvæmdir hefjast.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að farið sé fram á að samráð verði haft við stofnunina um mótun endanlegrar áætlunar um efnistöku í Sandá og frágang námunnar að efnistöku lokinni. Fram kemur að fyrirhuguð framkvæmd sé að stærstum hluta á svæði sem þegar hafi verið raskað vegna lagningar vegar og byggingar flugbrautar. Umhverfisstofnun bendir á að leita þurfi umsagnar stofnunarinnar sbr. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd þar sem fyrirhugað framkvæmdasvæði sé innan svæðis nr. 311 á náttúruminjaskrá.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir umsögn Umhverfisstofnunar.

Ísafjarðarbær leggur áherslu á að haft verði gott samstarf við landeigendur og Ísafjarðarbæ vegna framkvæmdanna.

Í svörum framkvæmdaraðila er tekið undir umsögn Ísafjarðarbæjar.

Vegagerðin bendir á að framkvæmdir við flugbrautina og veg þurfi að fara fram samhliða, því að vegasamband verði að vera fyrir hendi allan framkvæmdatímann.

Í svörum framkvæmdaraðila eru ekki gerðar athugasemdir við umsögn Vegagerðarinnar.

Áhrif á menningarminjar. Fornleifavernd ríkisins bendir á að fornleifar séu ekki í beinni hættu vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar en gera þurfi verktökum grein fyrir staðsetningu fornleifanna til að koma í veg fyrir að þær raskist af vangá.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að tekið sé undir með Fornleifavernd ríkisins og finnist ókunnar fornleifar við fyrirhugaðar framkvæmdir mun framkvæmdaraðili skýra frá fundinum svo fljótt sem unnt er.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lengingu Þingeyrarflugvallar og vegagerð í Dýrafirði, Ísafjarðarbæ. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13 b sbr. lið 10 b í 2. viðauka í lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðrar lengingar Þingeyrarflugvallar og vegagerðar í Dýrafirði muni einkum lúta að Sandá og umhverfi hennar vegna töluverðrar efnistöku úr ánni. Í skýrslu Veiðimálastofnunar sem fylgdi framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að búsvæði árinna hafi nú þegar orðið fyrir miklu raski, bakkar séu rofnir og mjög óstöðugir og botn árinna einnig óstöðugur og á mikilli hreyfingu. Leggur Veiðimálastofnun til framkvæmdatilhögun vegna efnistöku í ánni sem m.a. varðar tilfærslu og legu árfarvegarsins og frágang. Framkvæmdaraðili hefur við gerð áætlunar um efnistöku og frágang haft hliðsjón af tillögum Veiðimálastofnunar og umsagna Umhverfisstofnunar. Skipulagsstofnun telur í ljósi framlagðra gagna að fyrirhuguð framkvæmd muni ekki hafa veruleg neikvæð áhrif á Sandá, ásýnd svæðisins eða menningarminjar verði þeirri framkvæmdatilhögun og samráð sem framkvæmdaraðili leggur til fylgt.

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 Flugmálastjórnar Íslands við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð Flugmálastjórnar Íslands vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að lenging Þingeyrarflugvallar og vegagerð í Dýrafirði,

Ísafjarðarbæ 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 framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Ísafjarðarbæjar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b., leyfi veiðimálastjóra skv. 43. grein laga um lax- og silungsveiði m.s.b. og leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar skv. 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Framkvæmdin er á svæði þar sem engar skipulagsáætlanir eru í gildi og þarf sveitarstjórn því að leita meðmæla Skipulagsstofnunar með veitingu framkvæmdaleyfis, sbr. 3. tölulið bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga.

Samkvæmt 6. gr. laga nr. 106/2000 má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 6. maí 2005.

Hólmfríður Sigurðardóttir

Auður Ýr Sveinsdóttir

Afrit: Umhverfisráðuneytið, Ísafjarðarbær, Fornleifavernd ríkisins, Umhverfisstofnun, Vegagerðin á Ísafirði, veiðimálastjóri.