

# HÖFN VIÐ IÐNAÐARSVÆÐI AÐ HRAUNI Í REYÐARFIRÐI, FJARÐABYGGÐ

## Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

### 1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar byggingu hafnar við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

**Framkvæmdaraðili:** Hafnarsjóður Fjarðabyggðar.

**Framkvæmd kynnt í matsskýrslu:** Ný höfn við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð. Höfnin verður byggð í tveimur áföngum. Í fyrsta áfanga verður byggður 260 metra viðlegukantur sem verður stækkaður um 120 metra í öðrum áfanga.

**Markmið framkvæmdar:** Að skapa góðar aðstæður til uppskipunar á hráefni og vörum fyrir álver í Reyðarfirði og til útskipunar á fullunnum afurðum frá því. Ennfremur að mannvirkið geti að nokkru leyti þjónað þeirri starfsemi sem nú þegar er til staðar í nágrenni svæðisins og annarri atvinnuuppbyggingu í komandi framtíð.

**Athugun Skipulagsstofnunar:** Þann 15. maí 2001 tilkynnti Hönnun hf. fyrir hönd Hafnarsjóðs Fjarðabyggðar framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 25. maí 2001 í Lögbirtingablaðinu, 24. maí 2001 í Morgunblaðinu og 23. maí 2001 í Dagskránni á Austurlandi. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 25. maí 2001 til 6. júlí 2001 á skrifstofum Fjarðabyggðar á Reyðarfirði, Eskifirði og í Neskaupstað, á Bókasafni Héraðsbúa á Egilsstöðum, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var aðgengileg á heimasíðu: [www.honnun.is](http://www.honnun.is). Leitað var umsagna Fjarðabyggðar, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Hollustuverndar ríkisins, Landgræðslu ríkisins, Náttúruverndar ríkisins, Siglingastofnunar, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Ein athugasemd barst á kynningartíma.

### Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

**Matsskýrsla:** Höfn við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði. Fyrri áfangi 260 m viðlegukantur. Síðari áfangi stækkun um 120 m. Mat á umhverfisáhrifum: Matsskýrsla, viðaukar A og B.

**Önnur gögn:** Svör framkvæmdaraðila við umsögnum og athugasemdum, dags. 9., 10. og 12. júlí 2001.

## 2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Fjarðabyggð með bréfi dags. 29. júní 2001.  
 Heilbrigðiseftirliti Austurlands með bréfi dags. 29. júní 2001.  
 Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 21. júní 2001.  
 Landgræðslu ríkisins með bréfi dags. 19. júní 2001.  
 Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 28. júní 2001.  
 Siglingastofnun með bréfi dags. 18. júní 2001.  
 Veiðimálastjóra með bréfi dags. 30. maí 2001.  
 Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 11. júní 2001.

## 3. ATHUGASEMDIR

Athugasemd barst á kynningartíma frá Tómasi Gunnarssyni með bréfi dags. 18. júní 2001.

## 4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

### 4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt bygging hafnar á Mjóeyri við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð í um 6 km fjarlægð frá þéttbýlinu í Reyðarfirði. Reyðarfjörður er um 1,5 km breiður þar sem höfnin er fyrirhuguð og breikkar út fjörðinn. Fjörðurinn er djúpur og er dýpt við Hólmanes 95-100 m og við Mjóeyri um 100 m og utan við fyrirhugaða höfn er dýpið um 50 m. Framkvæmdin er hluti af Noral-verkefninu sem felur í sér vatnsaflsvirkjanir á Austurlandi, álver í Reyðarfirði ásamt nauðsynlegum stoðveitum, lóð og hafnaraðstöðu.

#### 4.1.1 Hafnarmannvirki

Í matsskýrslu kemur fram að ráðgert sé að höfnin verði byggð í tveimur áföngum. Í fyrsta áfanga verði byggður 260 m langur viðlegukantur með allt að 14,3 m viðlegudýpi til austurs frá Mjóeyri. Gert sé ráð fyrir að allt að 230 m löng skip með allt að 60.000 dwt flutningsgetu, eða tvö minni skip í einu, geti legið við kantinn. Dælt verði upp um 135.000 m<sup>3</sup> af seti, sem nýtist til fyllingar baklands hafnarsvæðisins. Stærð þess svæðis sem færi undir hafnarmannvirkin í fyrsta áfanga yrði um 6 ha. Fram kemur að í öðrum áfanga sé ráðgert að stækka viðlegukant um 120 m til vesturs frá Mjóeyri og dæla um 30-40.000 m<sup>3</sup> af seti til fyllingar og í bakland. Stærð þess svæðis sem færi undir hafnarmannvirki í öðrum áfanga yrði allt að 5 ha, eða samtals um 11 ha fyrir fyrsta og annan áfanga.

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að allt að 24 m hátt stálpil verði rekið ofan í setlög á sjávarbotni. Kantbiti verði steypdur ofan á stálpil og frá honum komi steyp þekja með undirstöðubraut fyrir löndunarkrana. Áætlað sé að yfirborð hafnarsvæðis, verði í um 4 m hæð yfir sjó miðað við meðal stórstraumsfjöru. Frá viðlegukanti og til lands verði grjótvarinn garður. Gert sé ráð fyrir tveimur 500 m<sup>3</sup> olíutönkum efst á

austanverðu hafnarsvæðinu til að anna notkun álvers á olíu. Olútankarnir verði í þró sem geti tekið við a.m.k. rýmd annars tanksins. Ekki sé fyrirhugað að olía verði afgreidd á skip í höfninni að Hrauni eða að þar verði olíubirgðastöð fyrir Fjarðabyggð og nágrenni. Fram kemur að stefnt sé að því að framkvæmdir hefjist við fyrsta áfanga hafnarinnar árið 2003 og þeim ljúki síðla árs 2004. Undirbúningsvinna, hönnun og hugsanlega hluti dýpkunarvinnu hefjist árið 2002. Fram kemur að ráðgert sé að hefja og ljúka við annan áfanga árið 2010.

#### 4.1.2 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að heildarefnisþörf fylliefnis til framkvæmdarinnar sé áætluð um 225.000 m<sup>3</sup>. Gert sé ráð fyrir að mestur hluti þess efnis sem fellur til vegna nauðsynlegrar dýpkunar utan við þil og vegna bergskeringa, eða alls um 155.000 m<sup>3</sup>, verði nýttur til fyllingar. Viðbótarefni sem á vanti í efsta burðarlag undir hafnarþekju, malbikuð svæði, fyrirstöðukant og fyllingar næst þili, þ.e. um 35-40.000 m<sup>3</sup>, verði sótt úr áreyrum Sléttuár og viðbótarefni sem á vanti í annan áfanga um 30-40.000 m<sup>3</sup>, verði aflað með dælingu úr sjó, þ.e. á tveimur svæðum innan netalagna milli Mjóeyrar og Grjóteyrar. Efni í grjótvörn verði fengið með sprengingu klappar á iðnaðarlóðinni. Um 4.000 m<sup>3</sup> af steypuefni verði fengnir úr áreyrum Jökulsár á Dal. Í matsskýrslu eru sýnd fjögur hugsanleg efnistökusvæði í áreyrum Sléttuár vegna fyrirhugaðrar hafnar og álvers eða alls um 100.000 m<sup>2</sup> svæði. Fram kemur að líklegast sé að taka efni vegna hafnarframkvæmda á einu þeirra, þ.e. á um 39.000 m<sup>2</sup> svæði 2 ofan Suðurfjarðarvegar. Einnig eru sýnd tvö efnistökusvæði vegna fyrirhugaðra jarðgangna milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Ráðgert sé að taka allt að 10.000 m<sup>3</sup> af efni vegna jarðgangna en ekki sé ljóst hvort 100.000 m<sup>3</sup> af efni fyrir álver verði teknir úr áreyrunum.

#### 4.1.3 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að víða séu hafnarskilyrði góð í Reyðarfirði og talið að gera mætti stórskipahöfn á nokkrum stöðum í firðinum. Miklu máli skipti að fjarlægð milli hafnar og álvers sé sem minnst.

Núll-kostur felur í sér annars vegar að ekki verði af byggingu álvers á iðnaðarsvæðinu að Hrauni við Reyðarfjörð og þar með verði ekki þörf á byggingu hafnar og hins vegar bygging álvers án hafnaraðstöðu við iðnaðarsvæðið en hafnir í þéttbýlinu á Reyðarfirði og á Eskifirði nýttar fyrir álver. Í matsskýrslu kemur fram að verði ekki af byggingu álvers á iðnaðarlóðinni verði ekki byggð þar höfn eða þá að byggingu hennar verði frestað uns fyrir liggja áætlanir um að koma upp annarri hafsækinni iðnaðarstarfsemi á svæðinu. Fram kemur að það sé ekki talinn fýsilegur kostur að stækka hafnarmannvirki bæði á Reyðarfirði og Eskifirði eða byggja nýja höfn þar til að taka á móti stærstu skipunum. Mikill flutningskostnaður til og frá iðnaðarsvæði myndi gera þennan kost óraunhæfan.

## 4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

### 4.2.1 Landnotkun

Í matsskýrslu kemur fram að hafnarmannvirki verði staðsett á iðnaðarsvæði að Hrauni milli Reyðarfjarðar og Eskifjarðar. Hefðbundinn landbúnaður, sem áður hafi verið stundaður á svæðinu, hafi að mestu lagst af en hluti af svæðinu hafi verið leigður út til

hrossabeitar. Fram kemur að framkvæmdasvæðið hafi ekki verið nýtt til útivistar nema í mjög takmörkuðum mæli.

Í matsskýrslu kemur fram að neysluvatn fyrir hafnarsvæðið verði fegnið úr aðveitulögn frá nýjum vatnstönkum ofan byggðar í þéttbýlinu í Reyðarfirði. Iðnaðarvatn verði tekið úr Búðará ofan byggðar í Reyðarfirði. Lagnir sem flytji neyslu- og iðnaðarvatn á hafnarsvæðið verði þær sömu og flytji vatn til fyrirhugaðs álvers og annarra lóða á iðnaðarsvæðinu.

#### 4.2.2 Samfélag

Í matsskýrslu kemur fram að bygging hafnar komi ekki til með að hafa mikil áhrif á atvinnu- og mannlíf svæðisins, en óbein áhrif vegna uppbyggingar iðjuvers á iðnaðarsvæðinu geti leitt til fjölbreyttara atvinnu- og mannlífs. Fólki á svæðinu fjölgi tímabundið meðan á framkvæmdum standi en eftir að hafnarframkvæmdum ljúki megi búast við að Hafnarsjóður Fjarðabyggðar fjölgi starfsmönnum um 2-3.

Í athugasemd **Tómasar Gunnarssonar** er bent á að ekki liggi fyrir gögn um að þessi hluti Noral-verlefnisins, þ.e. höfn við iðnaðarsvæðið að Hrauni, eða áætlunin í heild samrýmist lögum og alþjóðasamþykktum, sé arðsöm og byggja á traustum forsendum.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur að fyrirhuguð höfn við iðnaðarsvæðið að Hrauni í Reyðarfirði sé í samræmi við lög og alþjóðaskuldbindingar. Fram kemur að bygging hafnarinnar sé hluti Noral-verkefnisins og bent á að fram komi í matsskýrslu að ef ekki verði af byggingu álvers á iðnaðarsvæðinu að Hrauni við Reyðarfjörð muni Hafnarsjóður Fjarðabyggðar ekki byggja þar höfn eða fresta byggingu hafnarinnar, nema að áætlanir liggi fyrir um að koma upp annarri hafnsækinni iðnaðarstarfsemi á svæðinu.

#### 4.2.3 Sjónræn áhrif

Í matsskýrslu kemur fram að sjónræn áhrif hafnarmannvirkja verði einhver en ekki mikil samanborið við aðrar framkvæmdir sem fyrirhugaðar séu á iðnaðarsvæðinu. Höfnin muni einna helst sjást frá suðurströnd Reyðarfjarðar en af Norðfjarðarvegi ofan iðnaðarsvæðisins muni kerskálar fyrirhugaðs álvers skyggja að mestu á hafnarsvæðið. Höfnin og iðnaðarsvæðið muni ekki sjást frá þéttbýlinu á Reyðarfirði en komi þó til með að sjást frá skíðasvæðinu í Oddskarði.

#### 4.2.4 Samgöngur á sjó

Í matsskýrslu kemur fram að um Reyðarfjörð liggi siglingaleiðir Reyðarfjarðarhafnar og Eskifjarðarhafnar og sé skipaumferð rúmlega 2000 skip á ári. Skipakomum muni fjölga með tilkomu fyrirhugaðrar hafnar og álvers. Fjöldi skipakoma á ári tengdum álveri muni verða 94 miðað við fyrsta áfanga álvers en 126 miðað við annan áfanga. Um sé að ræða 25-60 þús. dwt súrálflutningaskip sem að hámarki verði 230 m að lengd og með 12 m djúpristu. Þá muni 8 þús. dwt flutningaskip, um 160 m að lengd og með 8 m djúpristu, sigla með varning til og frá álverinu. Fram kemur að með aukinni skipaumferð um Reyðarfjörð aukist hætta á mengunar- og sjóslysum í firðinum. Helstu sjóslys sem leitt geti til umhverfisóhappa séu af völdum reks skipa vegna vélabilana eða veðurs, árekstra, skipselda eða hönnunargalla.

Í matsskýrslu kemur fram að til að auka öryggi vegna siglinga um Reyðarfjörð muni Hafnarsjóður Fjarðabyggðar festa kaup á dráttarbát sem verði til taks þegar stærri skip sigla um fjörðinn. Dráttarbáturinn geti komið í veg fyrir slys vegna reks vélarvana

skipa og spornað gegn útbreiðslu hugsanlegrar mengunar í firðinum þeim tengdum þar sem hann verði þannig útbúinn að hann geti safnað olíu og veitt aðstoð vegna mengunar við 1,5 m kenniöldu. Þá verði hann einnig búinn til slökkvistarfa. Komið verði upp leiðarstjórnunarkerfi í Reyðarfirði fyrir flutningaskip sem flytja varning til og frá fyrirhuguðu álveri og komið upp hafnleiðsögu. Hafnarsjóður Fjarðabyggðar muni gera dýptarmælingar í og utan við mynni Reyðarfjarðar og gera nýtt sjókort af svæðinu. Ákveðin verði siglingaleið skipa, stærri en 3 þús. dwt, inn og út Reyðarfjörð til að auka á öryggi sjófarenda og minnka líkur á sjóslysum. Rekstraraðilum álvers í Reyðarfirði verði bent á að nota eingöngu skip frá viðurkenndum aðilum sem útbúin séu með fullkomnum siglingatækjum og eldvarnarbúnaði.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** er lögð áhersla á að fylgt verði í hvívetna öllum þeim atriðum sem koma fram í tillögum Det Norske Veritas (DNV)<sup>1</sup>. Í tillögum DNV hafi verið miðað við 5,5 m kenniöldu en Siglingastofnun Íslands hafi endurmetið áhættu og í matsskýrslu sé miðað við 4 m kenniöldu. Bent er á að ekki komi fram hvaða rök búi þar að baki eða hvers vegna dregið hafi verið úr kröfum, t.d. varðandi styrk dráttarbáts. Bent er á hvort ástæða sé til frekari stjórnunar á umferð og veru smærri báta um Reyðarfjörð. Hvorki komi fram í matsskýrslu né í viðaukum upplýsingar um helstu viðverustaði báta og samræmi á þeim og fyrirhuguðum siglingaleiðum stærri skipa. Hugsanlegt sé að skylda verði og festa notkun ítrustu siglingareglna í Reyðarfirði. Hollustuvernd ríkisins telur að gera þurfi sérstaka viðbragðsáætlun varðandi skipasiglingar stórra skipa (t.d. >3 þús. dwt) um Reyðarfjörð til þess að tryggja að öll viðbrögð hafnaryfirvalda og annarra viðbragðsaðila verði fúmlaus og skipuleg. Ekki komi skýrt fram hvar fyrirhugaður dráttarbátur verði staðsettur milli skipakoma en eðlilegt sé, út frá öryggissjónarmiðum og með hliðsjón af viðbragðstíma, að báturinn verði staðsettur í Reyðarfirði.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að Siglingastofnun hafi endurmetið ölduhæð kenniöldu 4 m í stað 5,5 m kenniöldu í tillögu DNV með tilliti til tillagna um viðbúnað. Ástæðan sé sú að eftir að skýrsla DNV kom út vann Siglingastofnun að gerð skýrslunnar “Reyðaral Aluminium Plant. Wave Refraction and Wind Analysis” sem sé að finna í viðauka A4. Við vinnuna hafi komið fram að með tilliti til stefna í firðinum og veðurfarsgagna megi áætla að ölduhæð sé innan 4 m 90 % tímans. Fram kemur að dráttarbátur verði með heimahöfn í Reyðarfirði. Framkvæmdaraðili er sammála því álitu Hollustuverndar að gerð verði sérstök viðbragðsáætlun vegna siglinga stórra skipa um Reyðarfjörð.

#### 4.2.5 Samgöngur á landi

Í matsskýrslu kemur fram að samgöngur á landi til og frá iðnaðarlóðinni séu greiðfærar á öllum árstímum. Öll almenn umferð og vöruflutningar á landi muni aukast samhliða byggingu og rekstri hafnar og álvers í Reyðarfirði. Áður en komi til síðari áfanga hafnarframkvæmda megi búast við að uppskipun vara verði að einhverju leyti í Reyðarfjarðar- eða Eskifjarðarhöfn þegar súrálsskip liggja við höfnina á iðnaðarsvæðinu. Varningur yrði síðan fluttur landleiðina til álversins.

#### 4.2.6 Hávaðamengun

Í matsskýrslu kemur fram að samkvæmt hljóðmælingum sé ekki talið að hljóðstig vegna niðurreksturs stálþils og annars hávaða vegna framkvæmda verði hærra en hljóðstig frá álveri í rekstri, þ.e. 85-90 dB(A). Hljóðstig vegna byggingar og reksturs

<sup>1</sup> Viðauki A3 með matsskýrslu.

hafnar auk samhliða áhrifa álversins verði innan viðmiðunarmarka í þéttbýlinu eða um 20 dB. Í æðarvarpi í Hólum verði hljóðstig 35,5 dB, í friðlandinu í Hólmanesi um 29,5 dB og handan fjarðar 40 dB. Hávaði verði greinanlegur handan fjarðar og í æðarvarpi í lágdaudu veðri. Bent er á að hljóðstig frá núverandi umferð í friðlandinu í nánd vegar sé 40 dB. Á byggingartíma hafnar megi búast við auknum hávaða á Framnesi og á Hólum í nágrenni við iðnaðarsvæðið. Á framkvæmdatíma verði aukning í hljóðstigi vegna aukinnar umferðar þungra ökutækja. Ströngustu kröfum mengunarvarnareglugerðar verði fullnægt en þar sé miðað við að hljóðstig sé hæst 55 dB(A). Þegar um er að ræða verulega breytingu á umferðaræð í byggð sem fyrir er sé miðað við 65 dB(A). Eftir að framkvæmdum ljúki sé helst að vænta hávaða frá löndunarbúnaði fyrir súrál, sem eingöngu verði í notkun þegar landað verði súráli, svo og frá álverinu sjálfu. Í matsskýrslu kemur fram að vegna hugsanlegra óþæginda á byggingartíma hafnar verði takmörkuð umferð þungra ökutækja um þéttbýli utan venjulegs vinnutíma eins og kostur sé. Með tilkomu hjáleidar í þéttbýlinu í Reyðarfirði muni draga úr óþægindum íbúa vegna hávaða frá umferð. Stálpil verði ekki rekið niður að næturlagi nema hljóðstig reynist innan viðmiðunarmarka. Fylgst verði með hljóðstigi á framkvæmdatíma og ef það reynist yfir viðmiðunarmörkum verði haft samráð við Hollustuvernd ríkisins og Heilbrigðiseftirlit Austurlands um aðgerðir til úrbóta.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að upplýsingar um hljóðstig á framkvæmdatíma vegna niðurreksturs stálþils og framkvæmda á hafnarsvæði séu fullnægjandi og sýni að áhrif þessara framkvæmda einna og sér muni ekki leiða til óásættanlegrar hljóðmengunar í æðarvarpi við Hólma, friðlandinu í Hólmanesi, handan fjarðar eða í þéttbýlinu. Þó sé ljóst að hljóðstig muni verða til óþæginda fyrir ábúendur í Framnesi, jafnt á framkvæmda- og rekstartíma hafnar og álvers. Varðandi aukningu á umferð í gegnum þéttbýlið í Reyðarfirði og milli þess og iðnaðarsvæðisins að Hrauni bendir Hollustuvernd ríkisins á að samkvæmt reglugerð nr. 933/1999 um hávaða, skuli hljóðstig ekki fara yfir 55 dB(A) og að leiðbeiningargildið sé 45 dB(A). Í matsskýrslu sé þess getið að með því að beina umferð þungaflutningabíla um hjáleid verði dregið úr áhrifum hávaða á þéttbýlið. Hins vegar sé hvergi sýnd nefnd hjáleid, hávaðadreifing frá henni eða önnur gögn dregin fram sem sýni hvernig framkvæmdaraðili hyggt tryggja að hljóðstig verði undir viðmiðunarmörkum.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að gera hefði mátt svonefndri hjáleid betri skil. Með hjáleid færast þungaflutningar inn á iðnaðar- og hafnarsvæði og fjær meginhluta íbúðarbyggðar og miðbæ. Nokkur hús innst í þéttbýlinu (Stekkjarekka) séu í um 30 m fjarlægð frá vegi og um 9 m ofar. Þar sem hjáleidin nái ekki alla leið í gegnum bæinn verði gömlu íbúðarhús (Valhöll, Sjólyst, Grímstaðir, Holt og Merki) sem eru yst í þéttbýlinu í óbreyttri fjarlægð frá þjóðveginum. Reynist hljóðstig ofan viðmiðunarmarka megi grípa til aðgerða líkt og að takmarka frekar leyfilegan umferðahraða (50 km/klst) til að minnka hávaðann eða til annarra úrbóta í samráði við íbúðaeigendur.

#### 4.3 ÁHRIF Á MENNINGARMINJAR

Í matsskýrslu kemur fram að tvær minjar séu í hættu vegna fyrirhugaðra hafnarmannvirkja. Annars vegar hleðsla vestan Mjóaness, líklega frá fyrri hluta 20. aldar sem sé í jaðri fyrsta áfanga hafnarinnar en fari undir uppfyllingu við annan áfanga. Hins vegar lítil tóft sem fari undir uppfyllingu á hafnarsvæðinu við fyrsta

áfanga. Að auki sé hlaðið mannvirki við flæðarmálið sem að öllum líkindum sé fyrir utan áhrifasvæði hafnarinnar.

Fram kemur að fornminjum sem eru nærri framkvæmdasvæði hafnar verði hlíft eins og kostur er. Engar fornleifar verði fjarlægðar nema að fengnu samþykki Fornleifanefndar og ef nauðsynlegt þyki verði þær rannsakaðar. Við alla jarðvinnu þar sem vænta megi fornminja muni fornleifafræðingur verða á staðnum. Varðandi minjarnar tvær sem séu í hættu við væntanleg hafnarmannvirki verði reynt að koma því þannig fyrir að þær raskist ekki að öðru leyti en því að þær verði huldar með uppfyllingunni. Fram kemur að fornleifafræðingur frá Þjóðminjasafni Íslands verði fenginn til að meta hvort rannsaka þurfi betur þær fornminjar sem fara undir uppfyllingu á hafnarsvæði.

Í umsögn **Þjóðminjasafns Íslands** kemur fram að ekki sé lagst gegn fyrirhuguðum framkvæmdum á hafnarsvæðinu í Reyðarfirði en sett fram sú krafa að hafnarbótamannvirki vestan Mjóaness verði mælt upp og teiknað og fornleifarannsókn fari fram á tóft vestan Mjóeyrar og minjum í austurjaðri hafnarsvæðisins.

Í **svörum framkvæmdaraðila** er fallist á kröfu Þjóðminjasafns Íslands.

#### 4.4 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

Í matsskýrslu kemur fram að efnistaka vegna framkvæmdarinnar verði aðallega úr lausum jarðlögum í sjó á tveimur svæðum við framkvæmdasvæðið. Fyrirhugað sé að taka hluta fyllingarefnis á einu svæði úr áreyrum Sléttuár fyrir botni Reyðarfjarðar og verði efnistaka þar öll neðan ármóta Stuðlaár og Fagradalsár. Rannsóknir sýni að mikið magn malarefnis sé að finna í áreyrum Sléttuár. Klappir ofan Mjóeyrar verði sprengdar til jöfnunar efst á hafnarlóð og við gerð tengivegar frá þjóðvegi að hafnarsvæði og nýtt til fyllingar og grjóttvarnar neðar á hafnarsvæðinu. Steypuefni verði fengið úr áreyrum Jökulsár á Dal. Fram kemur að innan framkvæmdasvæðis hafnarinnar sé hvorki að finna jarðmyndanir né landslagsgerðir sem njóti sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að ekki komi fram í matsskýrslu hversu mikið efni verði tekið úr sjó á hverju svæði fyrir sig. Búast megi við því að gryfjur myndist við uppþælingu efnisins af sjávarbotni en ekki sé lagt mat á áhrif þess. Afmarka verði skýrt það svæði sem ætlað sé fyrir efnistöku úr áreyrum Sléttuár og gera grein fyrir því hvar taka eigi efni. Þá er bent á að í matsskýrslu komi fram að sá möguleiki sé fyrir hendi að sleppa efnistöku úr Sléttuá með því að afla efnis með auknum bergskeringum efst í hafnarlóð innan iðnaðarsvæðis. Gera verði grein fyrir þeirri efnistöku og frágangi á svæðinu. Fjalla verði betur um efnistöku vegna steypuefnis, þ.e. tilgreina hvar taka eigi efni, afmarka námusvæðið og greina frá því hvernig gengið verður frá því. Fram kemur að það sé mat Náttúruverndar ríkisins að ekki sé gerð fullnægjandi grein fyrir umhverfisáhrifum efnistöku í matsskýrslu. Ekki sé nægjanlegt að gera ráð fyrir samráði við eftirlitsfulltrúa Náttúruverndar ríkisins á Austurlandi og/eða aðra aðila um frágang og staðsetningu með það í huga að valda sem minnstri röskun, eins og fram komi í matsskýrslu.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að efnistökusvæði í sjó nær höfninni sé um 5.000 m<sup>2</sup>, áætluð efnistökuþykkt um 3 metrar á um 5-15 m dýpi eða um 15.000 m<sup>3</sup>. Jarðvegur sé siltríkur sandur efst en síðan laus sendin mól, sem henti vel til

fillingar. Gryfja sem myndist sé opin fram í bakkann og færast bakkinn því staðbundið nær landi. Ytra svæðið sé ofan við brún marbakkans og nái fram að brúninni. Stærð þess sé um 5.600 m<sup>2</sup> og efnistökuþykkt um 4,5 m þar sem sjávardýpi er nú um 2 til 5 m eða um 25.000 m<sup>3</sup>. Framburður Grjótár muni væntanlega fylla gryfjuna smám saman. Frágangur felist í því að sjá um að efnisnámið verði opið fram í marbakkann, þannig að ekki myndist staðbundin uppsöfnun efna í gryfjunum. Vinnslutími sé samhliða tímaáætlun um byggingu hafnar. Fram kemur að áætlun um efnisnám muni liggja fyrir áður en leyfi verður veitt.

Fram kemur í svörum framkvæmdaraðila varðandi efnistöku í Sléttuá að efni vegna hafnarframkvæmda verði tekið á svæði 2. Verði ekki unnt að fallast á efnistöku í áreyrum Sléttuár vegna umhverfisáhrifa eða ónógra upplýsinga, þá sé hægt að vinna efni sem á vanti á iðnaðarsvæðinu úr klöpp efst á Mjóeyri eða að fyrirframvinna það umframefni sem falli til vegna jöfnunar lóðar fyrir annan áfanga álvers. Í matskýrslu fyrir álver sé gert ráð fyrir að efnið sé meðal annars til ráðstöfunar til hafnarframkvæmda. Frágangur efnisnáms yrði með þeim hætti að náman yrði látin mynda plan undir mannvirki síðari áfanga álversins.

Í svörum framkvæmdaraðila er bent á að ekki sé um mikið magn steypuefnis að ræða, aðeins um 4.000 m<sup>3</sup>. Ekki sé gert ráð fyrir að opna nýtt efnisnám, en efnistökusvæði í eyrum Jökulsár á Dal hafi verið nýtt um áratugaskeið við Blöndubakka, Árbakka, Hallgeirsstaði og Litla-Bakka. Ennfremur séu miklar eyrar við Geirastaði sem eru lítt nýttar.

Í umsögn **Landgræðslu ríkisins** kemur fram að hvað varðar slóðagerð og námasvæði vegna efnistöku í Sléttuá skorti nokkuð á að framsettar upplýsingar geti talist fullnægjandi í matsskýrslu. Svo virðist sem ekki hafi verið tekin ákvörðun um hvar efni til framkvæmdarinnar verði tekið. Ekki sé því unnt að meta umhverfisáhrif efnistökkunnar né sammögnunaráhrif hennar vegna annarra samtímaframkvæmda á hugsanlegu efnistökusvæði. Að mati Landgræðslu ríkisins sé efnistaka í eða með Sléttuá vel möguleg en gæta þurfi þess að hún breyti ekki farvegi árinna á þann veg að til frekara landbrots komi. Þá sé líklegt að ganga þurfi frá námum í farvegi árinna með sérstöku tilliti til landbrots. Að teknu tilliti til samlegðaráhrifa við aðrar fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu megi ætla að áhrifin á ána og rennsli hennar geti orðið veruleg. Fram kemur að Landgræðsla ríkisins leggi til að sérstök matskýrsla verði gerð um heildarefnistöku í Sléttuá.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að í matsskýrslu sé leitast við að sýna efnistöku allra samhliða framkvæmda sem nýti efnisnám í áreyrum Sléttuár. Fyrir hafnarframkvæmdina eina sér sé áætlað efnisnám 35-40.000 m<sup>3</sup> úr áreyrum Sléttuár Efnistaka vegna hafnarinnar verði á svæði 2. Lega slóða verði um minna gróin svæði. Framkvæmdaraðili telji ekkert því til fyristöðu að hafa fullt samráð við Landgræðslu ríkisins um efnistöku úr Sléttuá og frágang efnistökusvæða.

## 4.5 ÁHRIF Á GRÓÐUR OG DÝRALÍF

### 4.5.1 Lífríki sjávar, botns og fjöru

Í matsskýrslu kemur fram að ekki hafi fundist sjaldgæfar tegundir sjávardýra eða þörungna, eða tegundir sem sérstök ástæða þykir að vernda. Fram kemur að hugsanlega lendi einn fundarstaður sjávarkræðu innan við Mjóeyri undir grjótfyllingu vestast á hafnarvæðinu. Fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir muni hafa áhrif á lífríki botns út af



hafnarsvæðinu og margar tegundir neðan fjöru muni hverfa. Fram kemur að yfirborðsvatn af hafnarsvæði geti valdið staðbundinni mengun í sjó við höfnina ef það sé ómeðhöndlað. Til mótvægis sé gert ráð fyrir að láta yfirborðsvatn fara í gegnum sand- og olíugildrur áður en því verði veitt til sjávar. Í matsskýrslu kemur fram að aukinni skipaumferð fylgi nokkur mengun, t.d. vegna TBT (tríbútyltins) úr botnmálningu skipa og hugsanlegs olíuleka frá skipum. Fram kemur að metið verði ástand lífríkis með tilliti til TBT-mengunar áður en framkvæmdir við höfn hefjast þannig að síðar verði hægt að bera saman hvort mengunaráhrifa gæti vegna aukinnar skipaumferðar.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að ekki sé ljóst í matsskýrslu hvort grípa verði til einhverra aðgerða til að koma í veg fyrir að sá vaxtarstaður sjávarkræðu sem sé neðan lóðar iðnaðarsvæðisins en utan hafnarsvæðis raskist vegna framkvæmda eða áhrifa frá starfsemi á svæðinu. Fram kemur að umhverfisáhrif vegna efnistöku á lífríki á grunnsævi verði lítilsháttar.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að ekki þurfi að koma til röskunar fundarstaða rauðþörungsins sjávarkræðu nema á þeim stað sem fer undir hafnarmannvirki. Hægt sé að girða af og merkja fundarstað sjávarkræðu utan við Grjóteyri (stöð 10) þ.a. honum verði ekki raskað.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að í matsskýrslu hefði átt að fjalla um hugsanleg áhrif framkvæmda á hrygningar- og uppeldisstöðvar fiskitegunda og hvort hugsanlegar framkvæmdir hefðu m.a. í för með sér hættu á að veiðimiðum yrði raskað við framkvæmdina, meðal annars m.t.t. mengunarhættu.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að ljóst sé að ekki eru fyrir hendi ítarlegar upplýsingar um hrygningu þorsks í Reyðarfirði. Miðað við lýsingu heimildarmanna ættu hrygningarstöðvar að vera utan siglingaleiðar. Samantekt úr aflagögnum úr Reyðarfirði sýni að veiði í Reyðarfirði geti ekki talist mikil. Framkvæmdaraðili telur að með því að farið sé eftir ráðleggingum sem komi fram í hættumatsskýrslu DNV sé dregið verulega úr þeirri mengunarhættu sem fylgi aukinni siglingu stærri skipa inn fjörðinn. Tilkoma dráttarbáts sem verður staðsettur á Reyðarfirði ásamt því að tekinn verði upp skildulóðs valdi því að bregðast megi við aðstæðum fljótar en nú er. Auk þessa sé Reyðarfjörður nú þegar landshlutamiðstöð fyrir mengunarvarnarbúnað.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að á vegum Alþjóða Siglinga- stofnunarinnar (IMO) hafi verið unnið að undirbúningi alþjóðlegs samnings um meðferð fljótanda kjölfestu og sé gert ráð fyrir því að samningurinn liggja fyrir árið 2003, eða áður en höfnin taki til starfa. Hollustuvernd ríkisins telji að gera verði ráð fyrir því að þegar þar kemur muni vera uppi kröfur um varnir gegn skaðlegum áhrifum kjölfestu á lífríki. Stofnunin minnir á að framkvæmdaraðila beri að leita eftir heimild Hollustuverndar ríkisins fyrir varpi dýpkunarefnis í hafið með nægjanlegum fyrirvara áður en framkvæmdir hefjast, sbr. ákvæði OSPAR samningsins, laga nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar og leiðbeinandi reglna Hollustuverndar ríkisins um meðferð dýpkunarefnis.

#### 4.5.2 Lífríki Sléttuár

Í matsskýrslu kemur fram að efnistöku úr áreyrum Sléttuár neðan ármóta Stuðlaár og Fagradalsár verði háttað þannig að hún raski sem minnst lífríki Sléttuár og ræktuðu landi. Fordast verði að taka efni úr rennandi vatni. Fram kemur að silungur veiðist í litlum mæli og hægt ætti að vera að koma í veg fyrir að sú veiði spillist sem þar sé stunduð með því að raska ekki ánni á viðkvæmasta tíma.

Í umsögn **veiðimálastjóra** er bent á, varðandi áhrif á lífríki Sléttuár, að taka mölina nærri sjó og í öllu falli ekki ofar en að ármótum Stuðlaár og Fagradalsár. Með vísan til 43. greinar laga nr. 76/1970 um lax- og silungsveiði með síðari breytingum geti veiðimálastjóri fallist á efnistöku neðarlega úr Sléttuá í samráði við landeigendur, eftirlitsfulltrúa Náttúruverndar ríkisins og Veiðimálastofnun.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að gera verði betri grein fyrir efnistöku á áreyrum Sléttuár til að hægt sé að meta umhverfisáhrif hennar. Álit Veiðimálastofnunar ætti að liggja fyrir á því hvar æskilegast væri að taka efni og hvernig og á hvaða tíma til að minnka líkur á neikvæðum áhrifum á lífríki.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að efnistaka í Sléttuá vegna hafnarframkvæmda verði á svæði 2. Efni hafi áður verið tekið úr Sléttuá bæði rétt neðan ámóta Stuðlaár og Fagradalsár og einnig á svæðunum við Sléttu. Fyrir liggja niðurstaða lífríkisrannsóknar Veiðimálastofnunar, jákvæð umsögn veiðimálastjóra, upplýsingar um umfang efnistöku og staðsetningu auk annarrar efnistöku á sama svæði og jákvæð viljayfirlýsing landeiganda Sléttu. Gert sé ráð fyrir efnisnámi í Sléttuá í breytingum á aðalskipulagi Reyðarfjarðar. Það sé því álit framkvæmdaraðila að skipulagt efnisnám úr áreyrum Sléttuár í fullu samráði við Landgræðslu ríkisins, eftirlitsfulltrúa Náttúruverndar ríkisins, Veiðimálastofnun og bæjaryfirvöld sé farsæl leið við nýtingu árinna.

#### 4.5.3 Fugl

Í matsskýrslu kemur fram að fuglalíf á svæðinu einkennist af hefðbundnum tegundum á strandsvæðum. Tvær tegundir fugla hafi fundist sem ekki teljast algengir á Íslandi, þ.e. fálki og himbrimi. Fuglalíf sé þó að engu leyti sérstakt en hins vegar séu hólmar í um 4 km fjarlægð frá hafnarmannvirkjum, mjög áhugaverðir, vegna allstórs æðarvarps og þess að þar sé líklega eini varpstaður lunda í Reyðarfirði. Fram kemur að varplendi mófugla og strandfugla muni skerðast vegna hafnarframkvæmdanna sem nemur því svæði sem fer undir hafnarsvæðið, eða 11 ha.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að ekki sé talin ástæða til þess að gera athugasemdir við fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir vegna áhrifa þeirra á dýralíf.

#### 4.5.4 Gróður

Í matsskýrslu kemur fram að gróðurfar í Reyðarfirði sé nokkuð fjölbreytt. Engar plöntur af valista Náttúrufræðistofnunar hafi fundist á fyrirhuguðu hafnarsvæði, en nokkrar tegundir hafi fundist sem teljast hafa takmarkaða útbreiðslu á landsvísu. Fram kemur að með tilkomu hafnar skerðist gróður á því svæði sam fari undir framkvæmdina. Til mótvægis verði grætt upp þar sem landi verði raskað vegna framkvæmdarinnar.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** kemur fram að ekki sé talin ástæða til þess að gera athugasemdir við fyrirhugaðar hafnarframkvæmdir út frá áhrifum þeirra á gróðurfar.

Í umsögn **Landgræðslu ríkisins** kemur fram það álit að lýsing gróðurfars og vistkerfis á framkvæmdasvæði sé ekki fullnægjandi í matsskýrslu. Ekki sé unnt að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar þar sem upplýsingar skorti um gróðurfarsvæðisins.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að svæðið sem raskist við hafnarframkvæmdir sé að mestu þurrlendi þótt þar finnist litlir blettir af deiglendi eða votlendi. Við Sléttuána séu helstu gróðurlendi tún og graslendi. Á kafla sunnan árinna sé votlendi eða deiglendi en mosapembur með lyngi og grösom eða fléttumóar þegar innar dregur norðan árinna. Framkvæmdaraðili telur að athugasemdir Landgræðslunnar eigi ekki við rök að styðjast.

#### 4.6 NÁTTÚRUVÁ

Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé talin mikil hættu á að siglingaleiðin um Reyðarfjörð lokist vegna fávindrís, en skip leiti yfirleitt vars í Reyðarfirði þegar bræla sé á miðum. Fram kemur að ekki sé talið að siglingaleiðin um Reyðarfjörð lokist vegna hafíss eða að hafís trufla þá starfsemi sem tengist höfninni. Sé tekið mið af veðurfari síðari hluta 20. aldar sé hægt að áætla að hafís reki í suður með austurströnd landsins í hrinum, á vissum tímabilum, en sjáist annars ekki í áratugi, þ.e. að jafnaði á 15 ára fresti. Fram kemur að áhætta á iðnaðarsvæðinu vegna snjóflóða sé mjög lítil og vel innan þeirra marka sem gerð verða til svæða þar sem bygging nýrra mannvirkja verður leyfð samkvæmt drögum að reglum þar um. Bent er á að fyrirhuguð mannvirki á og við iðnaðarlóð að Hrauni verði fyrir utan hugsanleg skriðufallasvæði. Fram kemur að samkvæmt reikningum Siglingastofnunar Íslands valdi úthafsöldur með 98% tíðni og eins árs endurkomutíma 0,09-0,14 m hárra öldu við hafnarstæðið. Við sömu aðstæður sé ölduhæð við Reyðarfjarðarhöfn um 0,07 m og Eskifjarðarhöfn 0,1 m, en í þeim höfnum hreyfist skip vart. Hafnaraðstæður að Hrauni séu því metnar fullnægjandi. Fram kemur að ekki sé talið að hafnarmannvirki hafi áhrif á strauma og öldufar.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** er bent á að með matsskýrslu fylgi ekki úttekt sem styðji þá fullyrðingu sem fram komi í matsskýrslu að hafnarmannvirkin hafi ekki áhrif á strauma í Reyðarfirði.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að samkvæmt niðurstöðu álits Verkfræðistofunnar Vatnaskila hafi fyrirhuguð hafnargerð hverfandi áhrif á strauma í Reyðarfirði.

#### 4.7 UMHVERFISVÖKTUN

Í matsskýrslu kemur fram að á rekstrartíma verði fylgst með því hvort og þá hvaða áhrif skipaumferð, ásamt þeirri starfsemi sem fyrirhuguð sé á hafnarsvæðinu, hafi á umhverfið. Áður en starfsemi hefjist verði bakgrunnsgildi viðkomandi efna á svæðinu mæld svo hægt verði að bera þau saman við mælingar vöktunar. Fylgst verði með þungmálum og þrávirkum lífrænum efnum og efnum sem brotna mjög hægt niður í umhverfinu, s.s. efni eins og PCB, HCB, PAH og TBT. Mælingarnar muni verða gerðar bæði í sjávarseti og í lífverum í næsta nágrenni hafnarsvæðisins, nema mælingar á TBT sem eingögnu verði mælt í beitukóngi á svæðinu. Fram kemur að þegar niðurstöður úr mælingum fyrstu 2ja ára í rekstri liggi fyrir verði vöktun endurskoðuð í samráði við Hollustuvernd ríkisins og Heilbrigðiseftirlit Austurlands.

Ef niðurstöður vöktunarinnar sýni óæskilegar breytingar á umhverfinu verði í samráði við ofangreinda eftirlitsaðila skoðað til hvaða aðgerða verði gripið.

Í umsögn **Hollustuverndar ríkisins** kemur fram að fyrirhuguð vöktun sé talin nægjanleg til þess að fylgjast með ástandi lífríkis vegna reksturs hafnarinnar.

Í umsögn **Náttúruverndar ríkisins** er bent á að eðlilegt sé að í matsskýrslu verði tilgreint til hvaða mótvægisáðgerða verði gripið sýni vöktun óæskilegar breytingar. Með mótvægisáðgerðum mætti reyna að koma í veg fyrir eða takmarka mengun ýmissa efna t.d. TBT mengun með því að setja það skilyrði að botnmálning þeirra skipa sem koma í höfnina innihaldi ekki TBT.

Í **svörum framkvæmdaraðila** kemur fram að æskilegast sé að skip sem komi til fyrirhugaðar hafnar séu án botnmálningar sem innihaldi TBT. Ekki sé ljóst á þessu stigi hvort framkvæmdaraðili hafi valdsvið til að setja slík skilyrði. Samkvæmt greinagerð frá 21. allsherjarþingi Alþjóðasiglingamálastofnunar IMO hafi verið samþykkt ályktun um bann við notkun botnmálningar sem inniheldur TBT. Gert sé ráð fyrir að notkun þessarar málningar verði hætt 1. janúar 2003 og að algjört bann taki gildi 1. janúar 2008. Gangi það eftir muni ekki líða mörg ár frá því að höfnin tekur til starfa að alþjóðabann við þess háttar málingu taki gildi. Leiði til dæmis vöktun í ljós óæskilegar breytingar vegna TBT, þyrfti að huga að leiðum til þess að draga úr tíðni komu skipa með slíka botnmálingu.

## 5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Hafnarsjóður Fjarðabyggðar hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum höfn við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð, sem byggð verður í tveimur áföngum. Markmið framkvæmdarinnar er að skapa góðar aðstæður til uppskipunar á hráefni og vörum fyrir fyrirhugað álver í Reyðarfirði og til útskipunar á fullunnum afurðum frá því. Ennfremur að mannvirkið geti að nokkru leyti þjónað þeirri starfsemi sem nú þegar er til staðar í nágrenni svæðisins og annarri atvinnuuppbyggingu í komandi framtíð. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist við fyrsta áfanga hafnarinnar árið 2003 og þeim ljúki síðla árs 2004. Undirbúningsvinna, hönnun og hugsanlega hluti dýpkunarvinnu hefjist árið 2002. Ráðgert er að hefja og ljúka við annan áfanga árið 2010.

### Fyrirhuguð framkvæmd

Í fyrsta áfanga verður byggður 260 m langur viðlegukantur með allt að 14,3 m viðlegudýpi til austurs frá Mjóeyri sem verður stækkaður um 120 m til vesturs frá Mjóeyri í öðrum áfanga. Stærð þess svæðis sem fer undir hafnarmannvirki í fyrsta áfanga verður um 6 ha en 5 ha í öðrum áfanga. Heildarefnisþörf fylliefnis til framkvæmdarinnar er áætluð um 225.000 m<sup>3</sup>, en þar af fáist um 155.000 m<sup>3</sup> vegna nauðsynlegrar dýpkunar utan við þil og vegna bergskeringa, um 35-40.000 m<sup>3</sup>, af svæði 2 úr áreyrum Sléttuár og um 30-40.000 m<sup>3</sup> með dælingu úr sjó. Um 4.000 m<sup>3</sup> af steypuefni verði fengnir úr áreyrum Jökulsár á Dal.

### Áhrif á menn og samfélag

Skipakomum mun fjölga með tilkomu hafnar og ef af byggingu álvers í Reyðarfirði verður og mun hætta á mengunar- og sjóslysum aukast í firðinum. Dráttarbátur með heimahöfn í Reyðarfirði verður til taks vegna siglinga stærri skipa um fjörðinn. Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Hollustuverndar ríkisins þar sem fram kemur að fylgt verði í hvítvetna öllum þeim atriðum sem koma fram í tillögum Det Norske Veritas (DNV) um öryggismál og mengunarvarnir og að gerð verði sérstök viðbragðsáætlun til að gæta fyllsta öryggis vegna siglinga stórra skipa í Reyðarfirði.

Hljóðstig á og í nágrenni við framkvæmdasvæðið mun hækka m.a. vegna niðurreksturs stálpils, þungaflutninga og framkvæmda og starfsemi á hafnarsvæði. Skipulagsstofnun telur að hljóðstig vegna framkvæmdanna muni ekki hafa veruleg áhrif á æðarvarp við Hólma, friðland í Hólmanesi eða handan fjarðar. Hins vegar mun hljóðstig verða til óþæginda fyrir ábúendur í Framnesi og á Hólmum í næsta nágrenni framkvæmdasvæðisins, jafnt á framkvæmda- og rekstartíma hafnar. Vegna aukinna þungaflutninga í tengslum við framkvæmdirnar mun hljóðstig hækka í þéttbýlinu í Reyðarfirði. Ráðgert er að beina umferð þungaflutningabíla um hjáleid inn á iðnaðar- og hafnarsvæði og þar með fjær íbúðarbyggð og miðbæ til að draga úr áhrifum umferðarhávaða. Hins vegar mun hún ekki ná alla leið í gegnum þéttbýlið. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að tryggt verði að hljóðstig vegna hafnarframkvæmda og umferðar þeim tengdum fari ekki yfir viðmiðunarmörk í Framnesi, á Hólmum og í þéttbýlinu í Reyðarfirði. Framlagðir útreikningar á hljóðstigi vegna framkvæmdarinnar verði sannreyndir með mælingum og verði niðurstöðurnar lagðar til grundvallar við útfærslu viðeigandi mótvægisáðgerða reynist hljóðstig ofan viðmiðunarmarka, í samráði við íbúa og eigendur fasteigna.

### **Áhrif á menningarminjar**

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni ekki hafa veruleg áhrif á menningarminjar verði hafnarbótamannvirki vestan Mjóaness mælt upp og teiknað, fornleifarannsókn fari fram á tóft vestan Mjóeyrar og minjum í austurjaðri hafnarsvæðisins eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

### **Áhrif á jarðmyndanir, gróður og dýralíf**

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila eru tilgreind fjögur efnistökusvæði í áreyrum Sléttuár vegna fyrirhugaðrar hafnar og álvers og tvö efnistökusvæði til viðbótar vegna fyrirhugaðra jarðgangna milli Reyðarfjarðar og Fáskrúðsfjarðar. Fram kemur að vegna hafnar sér ráðgert að taka allt að 40.000 m<sup>3</sup> af fyllingarefni á svæði 2 á um 39.000 m<sup>2</sup> svæði. Ráðgert sé að taka allt að 10.000 m<sup>3</sup> af efni vegna jarðgangna úr áreyrunum en ekki sé ljóst hvort 100.000 m<sup>3</sup> af efni fyrir álver verði teknir þar. Fyrirhugað sé að taka efni til framkvæmdanna neðan ármóta Stuðlaár og Fagradalsár en niðurstöður lífríkisrannsókna bendi til að efnistaka þar hafi minni áhrif á lífríki en ofan ármóta.

Af framlögðum gögnum framkvæmdaraðila er ljóst að mikið magn er af nýtanlegu malarefni í áreyrum Sléttuár sem getur nýst til framkvæmda á Reyðarfjarðarsvæðinu. Skipulagsstofnun telur unnt að fallast á að efnistaka vegna hafnarframkvæmda á svæði 2 neðan ármóta Stuðlaár og Fagradalsár muni ekki hafa í för með sér umtalsverð áhrif á lífríki Sléttuár og landbrot við ána. Hins vegar eru fyrir hendi takmarkaðar upplýsingar um hver verði samlegðaráhrif efnistöku vegna fyrirhugaðrar hafnar, og annarra fyrirhugaðra framkvæmda, ef til þeirra kemur, í áreyrum Sléttuár m.a. á þessa umhverfisþætti og hefur því ekki verið sýnt fram á að efnistaka á öllum þessum svæðum hafi ekki umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Því telur Skipulagsstofnun æskilegast að fram fari heildarmat á umhverfisáhrifum allra efnistökusvæða á áreyrum Sléttuár neðan ármóta Stuðlaár og Fagradalsár. Stofnunin mælir eindregið með því að í stað þess að ráðist verði í efnistöku vegna hafnarframkvæmda á svæði 2 í áreyrum Sléttuár fari efnistaka fram á iðnaðarsvæðinu að Hrauni eins og bent er á að sé mögulegt í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila. Efnistaka til hafnarframkvæmda þar mun ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér. Verði ráðist í hafnarframkvæmdir við iðnaðarsvæðið, þrátt fyrir að ekki verði af öðrum fyrirhuguðum framkvæmdum þar, þarf að gera nánari grein fyrir afmörkun efnistökusvæða, frágangi og umhverfisáhrifum efnistöku. Að öðru leyti telur Skipulagsstofnun umfjöllun um áhrif efnistöku vegna hafnarframkvæmda við iðnaðarsvæðið að Hrauni ásættanlega. Sækja þarf um leyfi Hollustuverndar ríkisins til að losa dýpkunarefni í sjó samkvæmt lögum nr. 32/1986 um varnir gegn mengun sjávar. Áður en leyfi er veitt til framkvæmda skal liggja fyrir áætlun um efnistöku sbr. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Skipulagsstofnun telur nægjanlega grein gerða fyrir áhrifum fyrirhugaðrar hafnarframkvæmdar á dýralíf og gróðurfar. Fundarstaður sjávarkræðu við Grjóteyri verði girtur af og merktur til að komið verði í veg fyrir röskun. Umfjöllun um hvernig staðið verður að vöktun vegna áhrifa starfsemi á hafnarsvæði og skipaumferðar á efnamengun og lífríki er ásættanleg að mati Skipulagsstofnunar.

### **Náttúruvá**

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemd við umfjöllun í matsskýrslu um áhrif

náttúruvár s.s. vegna hafíss, ölduhæðar, fárviðris og skriðufalla.

### **Niðurstaða**

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemdar og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð bygging hafnar við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.

Framkvæmdirnar eru framkvæmdaleyfisskyldar samkvæmt 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. Áður en leyfi verður veitt þarf að liggja fyrir staðfesting umhverfisráðherra á breytingu á Aðalskipulagi Reyðarfjarðar 1990-2010.

## **6. ÚRSKURÐARORÐ**

Í samræmi við 11. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram samkvæmt 10. gr. sömu laga af hálfu framkvæmdaraðila við tilkynningu ásamt umsögnum, athugasemd 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 við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, Fjarðabyggð eins og henni er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

## **7. KÆRUFRESTUR**

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 12. september 2001.

Reykjavík, 7. ágúst 2001.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir