

NÝ HAFNARMANNVIRKI INNAN HAFNARINNAR Á SEYÐISFIRÐI

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar gerð nýrra hafnarmannvirkja innan hafnarinnar á Seyðisfirði samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Hafnarsjóður Seyðisfjarðar.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Gerð viðlegukants, dýpkun við viðlegukant, gerð um 50.000 m² landfyllingar og bygging hafnaraðstöðu á landfyllingu.

Markmið framkvæmdar: Að bæta hafnaraðstöðu og skilyrði til móttöku nýrrar og stærrri ferju og skapa athafnasvæði til atvinnuuppbyggingar.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 7. ágúst 2001 tilkynnti Hafnarsjóður Seyðisfjarðar framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 22. ágúst 2001 í Lögbirtingablaðinu, Morgunblaðinu og í Dagskránni. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 22. ágúst 2001 til 3. október 2001 á bæjarskrifstofu Seyðisfjarðar, í Þjóðarbókhöðunni og hjá Skipulagsstofnun í Reykjavík. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.honnun.is. Leitað var umsagnar Seyðisfjarðarkaupstaðar, Ferðamálaráðs, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndar ríkisins, Veðurstofu Íslands, Vegagerðarinnar, veiðimálastjóra og Þjóðminjasafns Íslands. Ein athugasemd barst á kynningartíma.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Seyðisfjarðarkaupstaður, Hafnarsjóður. Ný hafnarmannvirki innan hafnarinnar á Seyðisfirði – Mat á umhverfisáhrifum. Matsskýrsla. Hönnun, ágúst 2001.

Önnur gögn: Svör framkvæmdaraðila við umsögnum, athugasemd og fyrirspurnum Skipulagsstofnunar dags. 17., 24. og 26. september 2001.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Seyðisfjarðarkaupstað með bréfi dags. 18. september 2001.
 Ferðamálaráði með bréfi dags. 18. september 2001.
 Heilbrigðiseftirliti Austurlands með bréfi dags. 14. september 2001.
 Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 17. september 2001.
 Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 17. september 2001.
 Veðurstofu Íslands með bréfi dags. 10. september 2001.
 Vegagerðinni með bréfi dags. 20. september 2001.
 Veiðimálastjóra með bréfi dags. 12. september 2001.
 Þjóðminjasafni Íslands með bréfi dags. 19. september 2001.

3. ATHUGASEMDIR

Ein athugasemd barst á kynningartíma frá Vilmundi Þorgrímssyni og Valgerði Jónu Valgarðsdóttur með bréfi dags. 23. ágúst 2001.

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt gerð nýrra hafnarmannvirkja á Seyðisfirði. Framkvæmdin felst í gerð um 50.000 m² landfyllingar sem nær frá ósum Fjarðarár og um 250 m út með ströndinni, sunnan fjarðarins. Hafnarsvæðið verður á svokölluðum Leirum, sem eru grynningar við botn Seyðisfjarðar, þar sem sjávardýpi er 0-1 m. Tenging verður á milli núverandi og fyrirhugaðs hafnarsvæðis með um 50 m langri brú yfir ósa Fjarðarár. Ekið verður út fyrirstöðugarði og dýpkað framan garðsins um 7-10 m og allt efni sem fellur til við dýpkun verður notað í uppfyllingu innan garðsins. 130 m langt stálþil verður rekið niður til að útbúa viðlegukant og grjótvörn komið fyrir sitt hvoru megin við enda stálþilsins. Hornrétt á viðlegukantinn mun koma um 30 m þil fyrir ekjubrú. Komið verður fyrir braut undir landgang og byggt farþega- og tollafgreiðsluhús. Áætlað er að hafnarsvæðið verði í um 3,5 m hæð yfir sjávarmál miðað við meðalstórstraumsfjöru. Fram kemur að neðan við núverandi lón í farvegi Fjarðarár myndist nýtt lón og verði farvegi árinna veitt í gegnum lónið inn á núverandi hafnarsvæði vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Fyrirhugað er að hefja framkvæmdir síðla árs 2001 og taka hafnaraðstöðu í notkun vorið 2003 en þá er ný ferja fyrirtækisins Smyril Line í Færeyjum væntanleg. Byggingartími hafnarmannvirkjanna er áætlaður um 20 mánuðir.

4.1.1 Efnistaka og dýpkun

Í matsskýrslu kemur fram að áætlað heildarmagn fyllingarefnis í fyrirhugaða landfyllingu sé um 149.000 m³. Mestur hluti þess falli til vegna dýpkunar, alls um 110.000 m³ og verði dýpkunarefninu dælt inn fyrir lokaðan fyrirstöðugarð. Efni í grjótvörn og fyrirstöðugarð landfyllingar ásamt burðarlagi alls um 39.000 m³, verði fengið úr námu á Borgartanga sem staðsett sé út með firðinum að sunnan. Efni verði

tekið innan afmarkaðs svæðis sem sé um 0,75 ha af stærð. Ekki þurfi að leggja veg að efnistöku stað þar sem efni á svæðinu hafi áður verið nýtt til annarra framkvæmda. Þá er áætlað að taka um 1.000 m³ af fylliefni í steinsteypu úr áreyrum Jökulsár á Dal í landi Árbakka eða úr námu við flugvöllinn á Seyðisfirði í landi Hánefsstaða.

4.1.2 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að á undirbúningstíma framkvæmdarinnar hafi sá kostur verið borinn saman við valkost framkvæmdaraðila að endurbæta núverandi hafnaraðstöðu sem sé í fjarðarbotninum, norðan Fjarðarár Til þess að unnt væri að taka á móti nýrri og stærri ferju yrði að auka viðlegudýpi við núverandi höfn, breikka innsiglingarrennu, endurnýja stálþil og ekjubrú og reisa tengibyggingu milli landgangs nýju ferjunnar og núverandi byggingar á svæðinu. Skapast myndu erfiðleikar vegna aukinnar umferðar og farþegafjölda þar sem landrými sé takmarkað á svæðinu. Samkvæmt bráðabirgðaniðurstöðum snjóflóðahættumats sé núverandi hafnarsvæði allt innan snjóflóðahættusvæðis en fyrirhugað hafnarsvæði sé að mestu utan hættusvæðis vegna ofanflóða. Umhverfisáhrif af gerð nýrra hafnarmannvirkja verði hins vegar meiri þar sem verulegur hluti grynninga í botni Seyðisfjarðar muni skerðast og þar með tapast fæðuöflunarsvæði fugla. Þá geti gruggmyndun á framkvæmdatíma truflað fiskgöngur upp í Fjarðará.

Núll-kostur. Í matsskýrslu kemur fram að ef ekki verði ráðist í fyrirhugaðar framkvæmdir eða núverandi hafnaraðstaða bætt verði ekki hægt að taka á móti nýrri ferju. Það muni hafa veruleg áhrif á ferðapjónustu sem byggð hafi verið upp á Seyðisfirði og annars staðar á Austfjörðum vegna fækkunar ferðamanna í landsfjórðungnum.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Landnotkun og skipulag

Í matsskýrslu kemur fram að í gildandi Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 1977-1997 sé reiknað með hafnaraðstöðu á framkvæmdasvæðinu en ekki í þeirri mynd sem fyrirhugaðar framkvæmdir geri ráð fyrir. Unnið sé að nýju aðalskipulagi fyrir bæjarfélagið þar sem gert sé ráð fyrir nýrri hafnaraðstöðu en þar sem ekki liggi fyrir snjóflóðahættumat sé sú vinna í biðstöðu. Með tilkomu landfyllingar verði til nýtt svæði fyrir hafsækna starfsemi og annan atvinnurekstur auk móttökuaðstöðu fyrir nýja ferju. Gert sé ráð fyrir að útrás fráveitunnar á Seyðisfirði liggi vestan við smábátahöfnina og verði hún framlengd til norðurs. Skólplögn frá þjónustubyggingum á staðnum verði tengd við útrásina.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Austurlands kemur fram að hvorki sé gert ráð fyrir dælu- eða hreinsivirki fyrir skólplá á hafnarsvæðinu. Þá komi ekki fram hve langt fyrirhugað sé að leiða lögnina til norðurs. Kröfur séu um eins þreps hreinsun á fráveitu frá þéttbýliskjörnum og mikilvægt að í skipulagi sé þegar tekið á því, a.m.k. með því að ætla hreinsivikjum rými. Bent er á að ekki er heimilt að losa skólplá á hafnarsvæði, þannig að gera þurfi ráð fyrir langri útrás og skilgreiningu þynningarsvæðis utan skilgreinds hafnarsvæðis. Vart sé unnt að skipuleggja nýtt hafnarsvæði án þess að tekið sé á fráveitumálum á ítarlegri hátt en gert sé í matsskýrsunni. Nauðsynlegt sé að kanna þetta atriði.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að í samráðsferli við undirbúning matsvinnu hafi stofnunin óskað eftir að fram kæmi fyrirkomulag fráveitu um hafnarsvæðið, m.a. með það í huga hvort og þá hvernig lögbundnar endurbætur á fráveitumálum Seyðisfjarðarkaupstaðar tengdust þessum framkvæmdum. Hollustuvernd ríkisins fagnar því að áætlanir eru uppi um skilvirkt fráveitukerfi á svæðinu en saknar þess að ekki er ítarlegar gerð grein fyrir verktilhögun, áætluðum framkvæmdatíma og tilhögun eftir að lokið er við þá landfyllingu sem nú er áætluð.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram það álit að fráveitumál Seyðisfjarðarbæjar séu ekki hluti af því mati á umhverfisáhrifum sem sé til umfjöllunar, en að öðru leyti sé vísað í matsskýrslu í umfjöllun um fráveitumál framkvæmdarsvæðisins sjálfs en þar komi fram að holræsakerfi framkvæmdarsvæðisins muni tengjast við útrás fráveitu Seyðisfjarðarbæjar. Ekki hafi verið tekin endanleg ákvörðun um stefnu og legu viðlegukantsins en þegar sú ákvörðun liggja fyrir sé áætlað að endurskoða breytingu á aðalskipulagi í samráði við Skipulagsstofnun. Í þeirri breytingu sem þegar hafi verið samþykkt á gildandi aðalskipulagi sé gert ráð fyrir skólphreinsistöð norðvestan við smábátahöfnina.

4.2.2 Byggða- og atvinnuþróun

Í matsskýrslu kemur fram að fólksfækkun hafi orðið í flestum byggðalögum á Austurlandi undanfarin ár. Á Seyðisfirði hafi íbúum fækkað um 19% milli árana 1990 og 2000. Við byggingu hafnarmannvirkja muni íbúum Seyðisfjarðar fjölga tímabundið en ekki sé gert ráð fyrir að hafnarsjóður Seyðisfjarðar fjölgi starfsfólki að loknum framkvæmdum. Með tilkomu stærri ferju muni skapast ný störf á svæðinu sem tengist þjónustu við skipið meðan það liggja við bryggju. Skortur hafi verið á athafnasvæðum til atvinnuuppbyggingar á Seyðisfirði. Með tilkomu svæðis á fyrirhugaðri landfyllingu, utan snjóflóðahættu, megi gera ráð fyrir aukinni atvinnuuppbyggingu og fjölgun atvinnutækifæra.

4.2.3 Ferðaþjónusta

Í matsskýrslu kemur fram að farþegar sem komi með ferjunni Norrönu dreifist mun meira um landið en þeir farþegar sem komi með flugi. Beinar gjaldeyrstekjur af ferðamönnum sem komið hafi til landsins með ferjunni hafi numið á milli 500- 600 milljónum króna sumarið 1996. Ferðamenn með ferjunni hafi augljósa þýðingu fyrir ferðaþjónustu á Austurlandi. Þeir gisti að meðaltali 4,4 nætur á Austurlandi og um 20% af gistinóttum á Austurlandi hafi verið á vegum farþega sem komið hafi með ferjunni. Áætla megi að útgjöld farþega Norrönu hafi numið allt að 15% af útgjöldum erlendra gesta á Austurlandi öllu. Með tilkomu stærri ferju megi búast við að komu- og brottfararfarþegum muni fjölga að lágmarki um 4.000-6.000. Gjaldyrstekjur ferðaþjónustunnar á Austurlandi muni að sama skapi aukast og nýtni gistirýmis batna. Þá megi gera ráð fyrir að ferðamannatími lengist á Austurlandi með fjölgun ferða að vor- og haustlagi.

Í umsögn Ferðamálaráðs kemur fram að ekki verði annað séð en að fyrirhuguð framkvæmd muni hafa jákvæð áhrif á ferðaþjónustu á svæðinu og framtíðarmöguleika í uppbyggingu ferðaþjónustu og útivistar.

4.2.4 Samgöngur og umferð

Í matsskýrslu kemur fram að skipaumferð um Seyðisfjarðarhöfn sé um 1000 skip á ári. Mest sé um komur fiskiskipa og fraktskipa. Ferjan Norröna komi vikulega til Seyðisfjarðar frá því í lok maí og fram í september. Ekki sé gert ráð fyrir miklum

breytingum á skipakomum eftir að gerð nýrra hafnamannvirkja ljúki en hugsanlega muni ferjan hefja siglingar fyrr á vorin og þeim ljúki seinna á haustin. Með tilkomu nýrrar hafnar batni aðkoma skipa og aukið viðlegudýpi opni möguleika fyrir stærri skip til að leggjast að bryggju.

Í matsskýrslu kemur fram að með tilkomu nýrrar hafnaraðstöðu muni öll aðkoma fyrir ferjufarþega batna. Með stærri ferju megi reikna með aukinni bílaumferð yfir sumartímamann en aðkomuleiðir, bæði við komu- og brottför, verði skipulagðar þannig umferðartafir verði í lágmarki. Á framkvæmdatíma muni efnisflutningar frá námusvæðum við Borgartanga liggja um þann hluta byggðar á Seyðisfirði þar sem séu iðnaðarfyrirtæki, auk einstaka íbúðarhúsnæðis. Efnisflutningar munu aðallega fara fram á haustdögum 2001 og um sumarið 2002. Sá möguleiki sé fyrir hendi að rykbinda veginn frá efnistöku til þess að draga úr því að rykmengun berist yfir byggðina.

Í umsögn Vegagerðarinnar kemur fram að vegurinn frá þéttbýli að efnistöku geti þarfnast lagfæringar og styrkingar áður en framkvæmdir hefjist. Gert sé ráð fyrir hringleið með einstefnuakstri frá ferjulæginu og að brúa þurfi Fjarðará með tilheyrandi tengingum við þjóðvegakerfið. Ekki sé gert ráð fyrir fjármagni til þessara framkvæmda á vegaáætlun og þurfi að fjalla um þetta atriði við endurskoðun vegaáætlunar. Vegagerðin telur að með framkvæmdinni muni aðstaða til móttöku ferðamanna batna mjög og umferð verða greiðari en nú við ferjukomur.

4.2.5 Hljóðmengun

Í matsskýrslu kemur fram að hljóðstigsbreytingar tengist annars vegar framkvæmdum á svæðinu og hins vegar aukinni bifreiðaumferð eftir að ný ferja hafi verið tekin í notkun. Gera megi ráð fyrir ónæði á framkvæmdatíma vegna efnisflutninga og niðurreksturs stálþils. Líklegt sé að það taki um 30 daga yfir tvö tímabil að flytja grjótvarnar- og burðarlagsefni að fyrirhuguðu hafnarsvæði og að hljóðstig aukist úr 57,0 í 61,5 dB(A) þessa daga. Efnisflutningar muni að mestu leyti fara fram utan venjulegs svefntíma. Hljóðstig vegna niðurreksturs stálþils muni verða undir viðmiðunarmörkum milli kl. 07 og 18 í þeim íbúðarhúsum sem næst eru viðlegukanti. Ekki verði unnið við niðurrekstur stálþils að næturlagi og vinna verður takmörkuð eða stöðvuð þegar logn er á framkvæmdasvæðinu eða þegar vindur blæs frá framkvæmdasvæðinu að byggðinni.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að gert sé ráð fyrir umtalsverðum efnisflutningum um hluta byggðarinnar í Seyðisfirði. Fram komi að áætlað hljóðstig við Hafnargötu neðan Austurvegar verði u.þ.b. 61,5 dB. Á þessum kafla séu einkum stofnanir og þjónustufyrirtæki og ekki gert ráð fyrir því að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk þar. Hollustuvernd ríkisins telur þó að kanna þurfi nánar áætlað hljóðstig á þeim kafla Austurvegar sem liggur fyrir ofan Hafnargötu en þar sé um að ræða hreina íbúðarbyggð. Hollustuvernd ríkisins vekur athygli á að í tengslum við niðurrekstur stálþils eru settar fram viðmiðanir í viðauka A5 með matsskýrslu sem eigi við leyfilegan hámarkshávaða við glugga í blandaðri byggð. Samkvæmt staðfestu aðalskipulagi fyrir Seyðisfjörð sé hrein íbúðarbyggð í um 200 m fjarlægð frá fyrirhuguðu stálþili.

Hollustuvernd ríkisins telur að við mat á hljóðstigi vegna niðurreksturs stálþils beri að miða við hámarkshávaða við glugga í hreinni íbúðarbyggð, sem skv. reglugerð nr. 933/1999 skal vera 50 dB milli kl. 07 og 18 virka daga, 45 dB milli kl. 18 og 23 virka

daga og milli kl. 07 og 18 á helgidögum og 40 dB milli kl. 23 og 07 alla daga. Hávaði í um 200 m fjarlægð, miðað við 95 dB upphafshávaða verði 49 dB sem sé rétt undir skilgreindu viðmiðunargildi fyrir dagtíma. Á framkvæmdatíma megi gera ráð fyrir tíðri austanátt sem beri hávaða frá framkvæmdasvæðinu yfir byggðina í Seyðisfjarðarkaupstað. Miðað við þessi atriði verði hávaði yfir hávaðamörkum utan dagvinnutíma virka daga og gera megi fastlega ráð fyrir að í austanátt fari hávaði yfir skilgreind viðmiðunargildi á dagvinnutíma nema gripið verði til sértækra hljóðvarna. Hollustuvernd ríkisins telur því nauðsynlegt að gripið verði til mótvægisáðgerða til þess að draga úr hávaða frá niðurrekstri stálpils t.d. með notkun hljóðkúts á loftpressu, með hljóðskermum til þess að vernda byggðina eða að stálpil verði rekið niður með titrara.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að það sé vilji hans að hávaði frá framkvæmdinni valdi íbúum í námunda við framkvæmdarsvæði sem minnstum óþægindum. Þar sem stálpil verði rekið niður í sandbotn þá megi búast við að hljóðstig vegna niðurreksturs á stálpili verði í raun ekki svo hátt.

Í matsskýrslu kemur fram að hljóðstig vegna umferðaraukningar á ferjudögum verði undir viðmiðunarmörkum skv. reglugerð nr. 933/1999 um hávaða.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að samkvæmt áætlunum um stækkun ferju sé gert ráð fyrir því að sólarhringsumferð um Seyðisfjarðarkaupstað aukist um a.m.k. 1000 bíla á ferjudögum. Samkvæmt útreikningum í matsskýrslu fer hljóðstig á ferjudögum við helstu götur í Seyðisfirði yfir viðmiðunargildi fyrir hávaða frá bílaumferð í töflu 1 í 3. tl. viðauka með reglugerð nr. 933/1999. Hollustuvernd ríkisins telur að slík breyting teljist veruleg breyting á umferðaræð í byggð sem er fyrir og falli því undir frávík I frá viðmiðunargildum fyrir umferðarhávaða í 5. tl viðauka með reglugerð nr. 933/1999 um hávaða og gerir því ekki athugasemd við þá tilhögun.

4.2.6 Náttúruvá

Í matsskýrslu kemur fram að Seyðisfjörður sé þekkt snjóflóðahættusvæði. Samkvæmt bráðabirgðahættumati Veðurstofunnar er fyrirhugað hafnarsvæði nánast allt utan hættusvæða en núverandi hafnarvæði að norðanverðu er hins vegar innan hættusvæða að mestu leyti. Fram kemur að gera megi ráð fyrir að hafís reki suður með austurströndinni að jafnaði á 15 ára fresti. Hafís við Austfirði nái mestri útbreiðslu í maí. Samkvæmt matsskýrslu eru upptakasvæði jarðskjálfta í um 100 km fjarlægð frá Seyðisfirði og ósennilegt að jarðskjálftar geti valdið tjóni á fyrirhuguðu hafnarsvæði.

Í umsögn Veðurstofu Íslands kemur fram að hið nýja hafnarstæði sé vel valið, enda sé snjóflóðahætta þar lítil. Fram kemur að líkur á tjóni af völdum jarðskjálfta séu litlar og vandséð að hafíshætta skipti máli varðandi flutning á hafnaraðstöðu innanfjarðar á Seyðisfirði.

Í matsskýrslu kemur fram að þar sem straumhraði við framkvæmdasvæðið sé lítil, ölduálag hverfandi og með hliðsjón af kornadreifingu botnefnis megi gera ráð fyrir lítilli rofhættu vegna fyrirhugaðrar framkvæmdar. Búast megi við setmyndun bæði í nýja lóninu og inni í núverandi hafnarsvæði og að einhverju marki á fyrirhuguðu hafnarsvæði en gert sé ráð fyrir að setmyndun verði lítil nema í leysingum. Reikna megi með að dæla þurfi seti af botni hafnarinnar með einhverra ára millibili til að viðhalda viðlegudýpi.

Í athugasemd Vilmundar Þorgrímssonar og Valgerðar Valgarðsdóttur kemur fram að hús sem standa við Fjarðará, ofan núverandi brúar yfir Fjarðará og við núverandi lón, verði í mikilli flóðahættu í leysingum og í krapaflóðum að haustlagi. Þá muni seltu sjávar ekki gæta upp eftir ánni í eins ríkum mæli og fyrr og muni ís á báðum lónum verða þykkari en áður og auka hættu á ísstíflum í leysingum. Þá muni framburður árinna setjast fyrir í lónunum og skapa aukna flóðahættu ef setið verði ekki hreinsað reglulega.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram ekki sé búist við að ný uppfylling muni hefta vatnsrennsli Fjarðará til sjávar, en reikna megi með að vatnsborð árinna hækki í mikilli úrkomu og/eða leysingum, eins og það hafi alltaf gert. Sjávarfalla muni áfram gæta upp með ánni þannig að selja sjávar í ánni muni ekki breytast. Fram kemur að set muni setjast til í báðum lónunum, en reiknað sé með að hreinsa þurfi set úr lónunum reglulega, eins og gert sé í núverandi lóni og að dælt verði upp seti á núverandi hafnarsvæði eftir þörfum, þ.e. á tug eða tuga ára fresti.

4.3 ÁHRIF Á LÍFRÍKI

4.3.1 Fuglalíf

Í matsskýrslu kemur fram að fyrir botni Seyðisfjarðar, á leirunni eða grynningum sé fuglalíf rýrara en búast hefði mátt við. Upplýsingar vanti þó um fuglalíf í apríl og hausti og því líklegt að meira sé af vaðfuglum á svæðinu en fram hafi komið við athugun. Í könnun¹ á mikilvægi leirunnar í botni Seyðisfjarðar er fullyrt að eftirsjá sé af leirum vegna þeirra fugla sem nýti sér þær og að líklegt sé að fuglar sem nýti sér þær til fæðuöflunar muni einkum leita í fjörur við Vestdals- og Hánefsstaðaeyri og því sé mikilvægt að fyrirbyggja rask á þeim svæðum.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að fyrirhuguð uppfylling muni hylja um 77% af leirum við ósa Fjarðará. Á Norðurlandi, Austfjörðum og Suðurlandi sé fremur lítið um leirur miðað við á Vesturlandi og því sé hver öröskuð leira mikilvæg. Ef af fyrirhuguðum framkvæmdum verði bendir stofnunin á mikilvægi þess að halda leirum utar í firðinum ósnortnum og tekur Náttúruvernd ríkisins undir hugmyndir Náttúrustofu Austurlands þess efnis að nauðsynlegt sé að koma í veg fyrir rask við Vestdals- og Hánefsstaðaeyri því hugsanlegt sé að fuglar sem nú nýta leirur í Seyðisfjarðarbotni muni leita í fjörur utar í firðinum. Stofnunin telur að við endurskoðun Aðalskipulags Seyðisfjarðar væri skynsamlegt að fram kæmi stefnumótun bæjarfélagsins í verndun fjöru í firðinum. Einnig telur stofnunin að skoða ætti hvort sú hugmynd Náttúrustofunnar, að breyta lóni við áros Fjarðará í leiru, sé raunhæf.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að varðandi þá hugmynd að breyta lóni við árósa Fjarðará í grynningar sé rétt að geta þess að í leysingum hækki vatnsborð í ánni og með því að hafa lónið fullt af seti verði meiri hætta á að áin flæði yfir bakka sína í leysingum og inn í kjallara nærliggjandi íbúðarhúsa.

4.3.2 Lífríki sjávar og fallvatna

Í matsskýrslu kemur fram að botndýralíf á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé fábreytt og lífmassi lítill. Óvíst sé hvort að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi áhrif á göngu sjóbleikju sem sé ríkjandi tegund í Fjarðará. Ólíklegt sé að þær hafi varanleg áhrif á

¹ Viðauki A með matsskýrslu. Skarphéðinn Þórisson, ágúst 2000.

lífríki árinna en gruggmyndun á framkvæmdatíma geti truflað fiskgöngur síðla sumars og fram til loka september. Dregið verði úr þeim hluta starfseminnar sem muni valda mestri gruggmyndun á göngutíma sjóbleikju eða starfsemi hætt. Haft verði samráð við Veiðimálastofnun um tilhögun dýpkunarframkvæmda. Fyrirhugað sé að gera seiðaúttekt áður en framkvæmdir hefjast og verði niðurstöður hennar notaðar til viðmiðunar við síðari rannsóknir, að framkvæmd lokinni.

Í umsögn veiðimálastjóra kemur fram að ekki séu gerðar frekari athugasemdir varðandi fyrirhugaða framkvæmd, enda verði gerðar rannsóknir á lífríki Fjarðarár fyrir og eftir framkvæmdir í samræmi við áætlanir settar fram í matsskýrslu.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að lífríkiskönnun framkvæmdaraðila fyrir framkvæmdir felist í því að kannaður verði seiðabúskapur Fjarðarár og uppeldisskilyrði seiða, til þess að nýta niðurstöðurnar til viðmiðunar síðar meir. Þetta sé sú rannsókn sem Veiðimálastofnun telji æskilegt að gerð verði. Rannsókn á seiðabúskap og uppeldisskilyrðum Fjarðarár í Seyðisfirði sé þegar lokið af hálfu Veiðimálastofnunar og niðurstöður hennar hafi verið kynntar í skýrslu. Framkvæmdaraðili kannist ekki við að hafa nefnt að til stæði að gera aðra rannsókn á seiðabúskap Fjarðarár að framkvæmd lokinni, en til standi að nýta niðurstöður úr þeirri rannsókn sem nú sé lokið til viðmiðunar við síðari rannsóknir sem kunnir að verða gerðar í framtíðinni á lífríki árinna.

4.4 ÁHRIF Á MENGUN SJÁVAR

Í matsskýrslu kemur fram að kannanir á botnlagi við fyrirhugað dýpkunarsvæði hafi leitt í ljós að um 90% lagsins sé sandur eða grófkornóttara efni. Samkvæmt niðurstöðum sýnatöku af svæðinu hafi engin olúefni greinst yfir greiningarmörkum í sýnunum. Grófleiki dýpkunarefnis sé vel yfir þeim mörkum sem leiðbeinandi reglur OSPAR taki mið af þar sem mengunarefni safnist ekki fyrir í grófkornóttu seti enda verði ekki um varp í hafið að ræða. Ef vart verði mengunar vegna röskunar setefnis við dýpkunarframkvæmdir verði nýttur mengunarvarnabúnaður sem fyrir er á Seyðisfirði, í samráði við Hollustuvernd ríkisins, til að koma í veg fyrir útbreiðslu hennar. Nýja ferjan muni ekki taka olú á Íslandi en komið verði fyrir aðstöðu á fyrirhuguðu hafnarsvæði til að taka við olúúrgangi.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins kemur fram að út frá mengunaráhrifum og með hliðsjón af leiðbeinandi reglum um meðhöndlun dýpkunarefnis, geri stofnunin ekki á þessu stigi athugasemdir við fyrirhugaðar dýpkunarframkvæmdir og losun innan fyrirstöðugarðs. Hollustuvernd ríkisins bendir á að vegna El Grillo sé möguleiki á því að olía leynist í jarðlögum, þó að ekki hafi fundist merki um slíkt í þeim sýnum sem hafa verið rannsökuð. Stofnunin telur að þær varúðarráðstafanir sem lýst er í matsskýrslu séu fullnægjandi og gerir ekki athugasemdir við tilhögun mengunarvarna við nýja hafnaraðstöðu á Seyðisfirði. Þó er bent á að áður en ný höfn verður tekin í notkun liggi fyrir viðbragðsáætlun vegna hugsanlegra mengunaráhrifa í samræmi við reglugerð nr. 465/1998 um viðbrögð við bráðamengun sjávar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að Seyðisfjarðarhöfn sé flokkuð sem svæðishöfn samkvæmt reglugerð um viðbrögð við bráðamengun sjávar nr. 456/1998 fyrir svæðið frá Borgarfirði eystri til Hafnar í Hornafirði. Í svæðishöfnum sé staðsettur ýmis mengunarvarnabúnaður en í aðalhöfnum sé öflugri mengunarvarnabúnaður. Það sé í höndum svæðisráðs að annast viðhald

mengunarvarnabúnaðarins auk þess að koma upp viðbragðsáætlunum í höfnunum svæðanna í samvinnu við Hollustuvernd ríkisins skv. reglugerð nr. 465/1998 um viðbrögð við bráðamengun sjávar.

4.5 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhuguð hafnaraðstaða verði staðsett við botn Seyðisfjarðar á grynningum sem í daglegu tali bæjarbúa kallist Leirur. Athugun á kornadreifingu botnefna á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði leiði í ljós að ekki sé um að ræða leirur heldur áreyrar og ekki sé um að ræða jarðmyndanir eða landslagsgerðir sem njóti verndar samkvæmt 37. gr. laga nr 44/1999 um náttúruvernd. Gert sé ráð fyrir að fyrirhuguð landfylling muni raska um 75% af grynningarsvæðinu. Samkvæmt matsskýrslu mun jarðrask vegna efnistöku á Borgartanga valda óverulegum breytingum á landslagi í hlíðum Strandartinds umfram það sem nú þegar hefur orðið vegna efnistöku þó gera megi ráð fyrir að ummerki eftir efnistöku geti orðið meira áberandi en áður. Gengið verði frá námusvæði að efnistöku lokinni til að draga úr hættu á jarðvegsrofi og þannig að svæðið falli sem best inn í núverandi landslagsheild.

Í umsögn Náttúruverndar ríkisins kemur fram að ekki sé fallist á þá túlkun að innan framkvæmdasvæðis hafnarinnar á Seyðisfirði sé ekki að finna landslagsgerðir sem njóta sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd þar sem framkvæmdasvæðið sé á óseyri. Náttúruvernd ríkisins telji að um leiru sé að ræða þrátt fyrir að hún sé grófkornóttari en margar leirur. Stofnunin telji að framkvæmdin muni raska leirum sem njóti verndar samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og þar með muni búsvæði ýmissa lífvera skerðast. Uppbygging nýrra hafnarmannvirkja sé talin betri kostur en að bæta núverandi hafnaraðstöðu og að mati Náttúruverndar ríkisins muni framkvæmdin ekki hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér og leggist stofnunin því ekki gegn framkvæmdinni.

Náttúruvernd ríkisins bendir á að til að minnka sjónræn áhrif efnistöku í Borgartanga væri rétt að taka efni af stærra svæði en gert sé ráð fyrir í matsskýrslu. Þá er átt við að efni verði tekið úr efsta lagi á stóru svæði í stað þess að grafa djúpt og taka efni á fremur litlu svæði. Þannig væri hægt að móta aurkeiluna jafnóðum og efni er tekið úr henni og um leið komið í veg fyrir að áberandi „veggur“ myndist í keiluna. Náttúruvernd ríkisins bendir jafnframt á að samkvæmt 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skal, áður en leyfi er veitt til náms jarðefna, liggja fyrir áætlun námuréttarhafa um væntanlega efnistöku þar sem m.a. skal gerð grein fyrir magni og gerð efnis, vinnslutíma og frágangi á efnistökusvæði.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Hafnarsjóður Seyðisfjarðar hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum gerð landfyllingar og viðlegukants ásamt dýpkun við viðlegukant á Seyðisfirði. Enn fremur er gerð grein fyrir byggingu nýrrar farþega- og tollafgreiðsluadstöðu á fyrirhugaðri landfyllingu. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta hafnaraðstöðu og skilyrði til móttöku nýrrar og stærri ferju og skapa athafnasvæði til atvinnuuppbyggingar. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist seinni hluta árs 2001 og áætlað að framkvæmdum við viðlegukant verði lokið vorið 2003 og framkvæmdum við farþega- og tollafgreiðslu árið 2004.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Gert er ráð fyrir að fyrirhuguð landfylling verði um 50.000 m² að stærð, á svæði við sunnanverðan botn Seyðisfjarðar sem einkennist af grynningum þar sem sjávardýpi er milli 0-1 m. Gerð verður um 50 m löng brú yfir ósa Fjarðarár sem tengir núverandi og fyrirhugaða hafnaraðstöðu. Ekið verður út fyrirstöðugarði og dýpkað innan hans um 7-10 m. Dýpkunarefni, alls um 110.000 m³, verður allt nýtt í fyrirhugaða landfyllingu. Rekið verður niður um 130 m stálþil til að útbúa viðlegukant og grjótvörn komið fyrir beggja megin þilsins. Efni í fyrirstöðugarð og grjótvörn, alls um 39.000 m³, verður fengið úr námu á Borgartanga sem er í nokkra km fjarlægð sunnan með Seyðisfirði. Áætlaður heildarkostnaður framkvæmdanna er um 500 milljónir.

Á undirbúningstíma var skoðaður sá kostur að bæta núverandi hafnaraðstöðu, norðan við botn Seyðisfjarðar. Horfið var frá þeim kosti þar sem landrými er takmarkað og talið var að skapast myndu erfiðleikar vegna fyrirséðrar fjölgunar farþega með tilkomu stærri ferju og aukinnar umferðar. Þá er núverandi hafnarsvæði innan snjóflóðahættusvæðis samkvæmt niðurstöðum bráðabirgðahættumats en fyrirhuguð hafnarmannvirki að langmestu leyti utan þess svæðis.

5.2 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

Fyrirhugað framkvæmdasvæði verður á grynningum við botn Seyðisfjarðar. Í gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að samkvæmt kornastærðardreifingu botnefna svæðisins sé ekki um eiginlegar leirur að ræða heldur áreyrar og sé því ekki um að ræða landslagsgerðir sem njóti verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd. Um 75% af þessu svæði mun skerðast við fyrirhugaðar framkvæmdir en fram kemur að vaðfuglar nýti sér svæðið til fæðuöflunar. Skipulagsstofnun telur að burtséð frá kornastærð botnefnis ofangreinds svæðis sé ljóst að fæðuöflunarsvæði fugla og búsvæði annarra lífvera muni skerðast verulega og að mikilvægt sé að koma í veg fyrir rask á fjörusvæðum við Vestdalseyri og Hánefsstaðaeysi en þangað er líklegt að fuglar muni sækja til fæðuöflunar. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að við endurskoðun aðalskipulags Seyðisfjarðar verði tekin afstaða til verndunar fjöru í firðinum.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að óvíst sé hvort að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi varanleg áhrif á lífríki í Fjarðará. Fram hafi farið úttekt á seiðabúskap á vegum veiðimálastofnunar sem nota eigi til viðmiðunar við síðari rannsóknir. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að haft verði samráð við veiðimálastjóra um tilhögun dýpkunarframkvæmda, eins og fram kemur í framlögðum

gögnum framkvæmdaraðila, til að lágmarka áhrif á lífríki árinna á framkvæmdartíma. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdaraðili skuli leggja fram áætlun til veiðimálastjóra, áður en framkvæmdaleyfi er veitt, um rannsókn, að framkvæmdum loknum, á áhrifum þeirra á seiðabúskap árinna og uppeldisskilyrði seiða. Væri slík rannsókn hluti af vöktunaráætlun til að hægt verði að meta hversu víðtæk áhrif framkvæmdin hafi í för með sér á lífríki Fjarðarár.

Samkvæmt framlögðum gögnum framkvæmdaraðila mun jarðrask vegna efnistöku á Borgartanga valda óverulegum breytingum á landslagi í hlíð Strandartinds þó gera megi ráð fyrir að ummerki eftir efnistöku geti orðið meira áberandi en áður. Skipulagsstofnun telur að draga megi úr sjónrænum áhrifum efnistöku með því að taka efni úr efsta lagi á stærra svæði en áætlað er samkvæmt gögnum framkvæmdaraðila eins og Náttúruvernd ríkisins bendir á í umsögn sinni. Skipulagsstofnun leggur áherslu á að við frágang námusvæðis verði vandað til verka til þess að draga úr hættu á jarðvegsrofi og samráð verði haft um verktilhögun við Náttúruvernd ríkisins. Bent er á að áður en leyfi er veitt til náms jarðefna þurfi að liggja fyrir áætlun námuréttarhafa um væntanlega efnistöku skv. 48. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að samkvæmt sýnatöku úr botnlagi við fyrirhugað dýpkunarsvæði hafi engin olíuefni greinst yfir greiningarmörkum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að höfð verði í huga sú hættu að olía geti verið til staðar í jarðlögum sem geti farið á hreyfingu við röskun setefna við fyrirhugaðar framkvæmdir, samanber umsögn Hollustuverndar ríkisins og undirstrikar mikilvægi þess að brugðist verði við í slíkum tilfellum eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

5.3 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Hljóðstig og samgöngur. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að búast megi við hljóðstigsaukningu á meðan á efnisflutningum standi í hluta þéttbýlisins á Seyðisfirði þar sem aðallega séu stofnanir og þjónustufyrirtæki en að ekki sé gert ráð fyrir að hávaði fari yfir viðmiðunarmörk reglugerðar nr. 933/1999 um hávaða. Skipulagsstofnun telur að tryggja þurfi að hávaði fari ekki yfir viðmiðunarmörk á þeim kafla Austurvegar sem liggja fyrir ofan Hafnargötu þar sem um er að ræða hreina íbúðarbyggð og leggja beri áherslu á að efnisflutningar fari fram á dagvinnutíma.

Í framlögðum gögnum kemur fram að samkvæmt niðurstöðum mats á hljóðstigi vegna niðurreksturs stálpils verði hávaði undir viðmiðunarmörkum á dagvinnutíma í þeim íbúðarhúsum sem næst séu framkvæmdasvæðinu. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að við útreikninga á leyfilegum hámarkshávaða í matsskýrslu sé miðað við þau mörk sem gildi um blandaða íbúðarbyggð en samkvæmt staðfestu aðalskipulagi Seyðisfjarðar sé hrein íbúðarbyggð í um 200 m fjarlægð frá fyrirhuguðu stálpili. Hávaði í 200 m fjarlægð verði því 1 dB (A) undir skilgreindu viðmiðunargildi á dagvinnutíma sé miðað við hreina íbúðarbyggð. Gera megi ráð fyrir að við viss veðurfarsskilyrði fari hávaði yfir viðmiðunarmörk nema gripið verði til mótvægisáðgerða. Skipulagsstofnun telur að við mat á hljóðstigi vegna niðurreksturs stálpils beri að miða við hámarkshávaða við glugga í hreinni íbúðarbyggð sem sé 50 dB(A) vegna nálægðar íbúðarhúsa við fyrirhugað framkvæmdasvæði. Að mati

Skipulagsstofnunar verði hins vegar að reikna með að við vissar aðstæður, svo sem í hægri austanátt, sem er langtíðasta vindáttin á Seyðisfirði að sumarlagi, eða logni, muni hljóðstig á dagvinnutíma fara yfir viðmiðunarmörk í þeim íbúðarhúsum sem næst eru framkvæmdasvæðinu. Skipulagsstofnun telur, að til þess að tryggja að hávaði við niðurrekstur stálþils fari ekki yfir ofangreind viðmiðunarmörk, verði að gera kröfu um að gripið verði til þeirra mótvægisaðgerða sem fram koma í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að notaður verði hljóðkútur á loftpressu sem knýr hamarinn og settir verði upp færanlegir hljóðskermar sem verndi byggðina eða að stálþil verði rekið niður með titrara.

Fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila að með tilkomu nýrrar hafnaraðstöðu muni öll aðkoma fyrir ferjufarþega batna en um leið muni umferð aukast vegna fjölgunar farþega. Með aukinni bílaumferð á komu- og brottfarardögum ferjunnar mun hljóðstig fara yfir viðmiðunarmörk fyrir hávaða utan við glugga í íbúðarbyggð samkvæmt reglugerð nr. 933/1999 um hávaða, sem sé 55 dB(A), við nokkrar götur á Seyðisfirði. Skipulagsstofnun telur að ásættalegt sé að miða við 65 dB(A) jafngildishljóðstig þar sem um sé að ræða tímabundinn hávaða einu sinni í viku á komu- og brottfaradögum ferjunnar.

Náttúruvá. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að með hliðsjón af rannsóknum Siglingastofnunar á kornadreifingu botnefnis og þar sem straumhraði við framkvæmdarsvæðið sé lítill og ölduálag hverfandi megi gera ráð fyrir að rofhætta vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði í lágmarki. Búast megi við setmyndun vegna framburðar Fjarðarár í nágrenni framkvæmdarsvæðisins. Skipulagsstofnun telur að í ljósi rannsókna á botnefni og álits Siglingastofnunar á ölduálagi og straumhraða muni hætta á rofi vera lítil vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að fylgst verði náið með hvort að breytingar verði á streymi Fjarðarár þar sem hún rennur til sjávar við fyrirhugað framkvæmdasvæði, sérstaklega í leysingum og krapaflóðum, með tilliti til aukinnar flóðahættu. Þá telur Skipulagsstofnun mikilvægt að í sama tilgangi verði fylgst með setmyndun í báðum lónum og set hreinsað reglulega eins og fram kemur í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

Skipulagsstofnun gerir ekki athugasemdir við umfjöllun um snjóflóðahættu, veðurfar eða hafíshættu á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði í matsskýrslu.

Ferðaþjónusta og byggðaþróun. Skipulagsstofnun telur að fyrirhugaðar framkvæmdir séu líklegar til að hafa jákvæð áhrif á ferðaþjónustu á Seyðisfirði og Austurlandi vegna fjölgunar ferðamanna og lengingu ferðamannatímans. Með tilkomu aukins landrýmis á fyrirhugaðri landfyllingu utan snjóflóðahættusvæðis megi ætla að möguleikar skapist á uppbyggingu starfsemi sem geti haft jákvæð áhrif á atvinnuþróun á Seyðisfirði.

5.4 NIÐURSTAÐA

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna, athugasemdar og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð gerð viðlegukants og landfyllingar innan hafnarinnar á Seyðisfirði muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Skipulagsstofnun telur að umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda megi fyrirbyggja

með mótvægisáðgerðum sem gerð er grein fyrir í 4. kafla þessa úrskurðar og niðurstaða hans byggir á.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi sbr. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga og fyrirhugaðar byggingar háðar byggingarleyfi sbr. 36. og 43. gr. sömu laga. Ganga þarf frá breytingu á Aðalskipulagi Seyðisfjarðar 1977-1997 þegar hafnargarður hefur verið fullhannaður og vinna þarf deiliskipulag af hafnarsvæðinu. Vegna efnisnámu sem er utan gildandi aðalskipulags þarf framkvæmdaleyfi og ber sveitarstjórn að óska eftir meðmælum Skipulagsstofnunar áður en það er veitt sbr. 3. tl. bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997. Sækja þarf um starfsleyfi til Heilbrigðiseftirlits Austurlands vegna vinnslu jarðefna og vinnubúða skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir starfsemi sem getur haft í för með sér mengun.

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 gerð nýrra hafnarmannvirkja innan hafnarinnar á Seyðisfirði, eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila.

7. KÆRUFRESTUR

Samkvæmt 12. gr. laga nr. 106/2000 má kæra úrskurð Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 5. desember 2001.

Reykjavík, 31. október 2001.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir