

SKARFAGARÐUR OG SKARFABAKKI Í SUNDAHÖFN, REYKJAVÍK

Úrskurður Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum

1. INNGANGUR

Skipulagsstofnun hefur fengið til athugunar byggingu hafnarmannvirkja, Skarfagarðs og Skarfabakka í Reykjavík, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdaraðili: Reykjavíkurböfn.

Framkvæmd kynnt í matsskýrslu: Bygging Skarfagarðs og Skarfabakka í Sundahöfn, Reykjavík.

Markmið framkvæmdar: Að bæta sjólag í Sundahöfn og reisa fjölnota hafnarmannvirki þar sem stór og djúprist skip geta lagst að bakka.

Athugun Skipulagsstofnunar: Þann 2. ágúst 2002 tilkynnti Reykjavíkurböfn framkvæmdina til Skipulagsstofnunar. Framkvæmdin var auglýst opinberlega þann 16. ágúst 2002 í Lögbirtingablaðinu og Morgunblaðinu. Matsskýrsla lá frammi til kynningar frá 16. ágúst til 27. september 2002 á skrifstofu skipulags- og byggingarsviðs Reykjavíkurborgar, í Þjóðarþóklöðunni og hjá Skipulagsstofnun. Matsskýrslan var einnig aðgengileg á Netinu: www.reykjavikurbofn.is. Leitað var umsagnar Reykjavíkurborgar, Hollustuverndar ríkisins, Náttúruverndar ríkisins og Siglingastofnunar. Framkvæmdin var kynnt Umhverfis- og heilbrigðisstofu Reykjavíkur. Á kynningartíma barst engin athugasemd.

Gögn lögð fram við athugun Skipulagsstofnunar:

Matsskýrsla: Skarfagarður og Skarfabakki í Sundahöfn. Mat á umhverfisáhrifum. Reykjavíkurböfn, ágúst 2002.

Önnur gögn: Svör VST f.h. Reykjavíkurborgar við umsögnum dags. 17. og 24. september 2002.

2. UMSAGNIR

Umsagnir bárust frá:

Reykjavíkurborg með bréfi dags. 24. september 2002.

Hollustuvernd ríkisins með bréfi dags. 13. september 2002.

Náttúruvernd ríkisins með bréfi dags. 12. september 2002.

Siglingastofnun með bréfi dags. 13. september 2002.

3. ATHUGASEMDIR

Engin athugasemd barst á kynningartíma

4. UMHVERFISÁHRIF FRAMKVÆMDAR SAMKVÆMT FRAMLÖGÐUM GÖGNUM VIÐ ATHUGUN SKIPULAGSSTOFNUNAR

4.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í matsskýrslu er kynnt gerð nýrra hafnarmannvirkja í Sundahöfn í Reykjavík. Fyrirhugað er að byggja nýjan skjólgarð, Skarfagarð, sem mun skýla allri Sundahöfn fyrir ágangi öldu. Jafnframt er áformað að byggja nýjan viðlegubakka, Skarfabakka, en hann er hugsaður sem fjölnota bakki sem getur tekið við stórum og djúpristum skipum.

Samkvæmt matsskýrslu verður Skarfagarður um 320 m langur grjótgarður í stefnu þvert á Viðeyjarsund. Eftir er að ljúka endanlegri hönnun og útfærslu á enda garðsins og lengd hans gæti breyst lítillega. Garðurinn mun ná út í núverandi innsiglingarlínu Sundahafnar og hún verður því færð utar. Hæsti punktur garðsins verður um 5-6 m yfir meðalsjávarstöðu. Garðurinn verður rúmlega 9 m breiður að ofan með 1:1,5 fláa ofan sjávarborðs og 1:1,3 neðan sjávarborðs. Garðurinn verður varinn með stórgrýti ofan sjávarborðs. Allur frágangur garðs mun miðast við að hann tengist fyrirhugaðri gönguleið um Laugarnes.

Samkvæmt matsskýrslu er gert ráð fyrir að Skarfabakki verði um 400-450 m langur, en hann mun liggja þvert á varnargarðinn, samsíða strönd. Gert er ráð fyrir að minni skip geti lagst að enda bakkans, garðmegin. Dýpi við bakkann verður 12 m. Bakkinn verður varinn með stálþili sem rekið verður niður í fylltan efnisskiptaskurð, þilið verður stagað og fyllt með malarefni landmegin við það. Á milli skjólgarðsins og enda viðlegubakkans verður nokkurt bil og í vík sem þar myndast er gert ráð fyrir að Viðeyjarferjan fái aðstöðu. Hluti af framkvæmdinni er landfylling þar sem enn er eftir að fylla upp þann hluta svæðisins sem liggur næst viðlegubakkanum. Einnig stendur til að fylla upp í Klettavör þar sem Viðeyjarferjan hefur aðstöðu. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist í lok árs 2002 og verði fulllokið á árunum 2007-2009.

4.1.2 Efnistaka

Í matsskýrslu kemur fram að fyllingar undir garð og innan við bakka verði gerðar með aðfengnu efni úr húsgrunnum og öðrum jarðefnum sem til falli, en annað fyllingarefni verði fengið með dýpkun og úr viðurkenndum sjávarnámum. Grjót og grjótkjarni í hafnargarðinn verði fengið úr húsgrunnum og öðrum framkvæmdum á

höfuðborgarsvæðinu eins og framboð leyfi en það sem á vanti sé reiknað með að verði tekið úr grjótnámi Reykjavíkurhafnar í Geldinganesi. Áætlað sé að efnisþörf í framkvæmdir við Skarfagarð og Skarfabakka verði um 100.000 m³ af grjóti og sprengdum kjarna og um 500.000-600.000 m³ af grús eða öðru fyllingarefni. Þörf fyrir fyllingarefni til landgerðar innan Skarfabakka er um 1 milljón m³ en gert er ráð fyrir að um helmingur þess efnis komi úr dýpkun en annað úr framkvæmdum á landi og sjávarnámum. Ekki er fyrirhugað að opna nýjar námur í tengslum við verkið.

4.1.3 Aðrir kostir

Í matsskýrslu kemur fram að á undirbúningstíma framkvæmdarinnar hafi verið bornir saman fleiri kostir á mismunandi stigum málsins. Neðangreindir kostir séu til samanburðar og upplýsingar, en ekki hafi verið lagt mat á eiginleg umhverfisáhrif þessara kosta með sama hætti og í umfjöllun um þá tilhögun sem fyrirhuguð sé. Neðangreindir kostir hafi verið útilokaðir sem valkostir við fyrirhugaðan Skarfagarð og Skarfabakka.

Núllkostur - óbreytt ástand. Í matsskýrslu kemur fram að óbreytt ástand myndi þýða áframhaldandi vandamál við komur stórra og djúpristra skipa svo sem skemmtiferðaskipa sem þyrftu áfram að liggja við akkeri úti á ytri höfninni og farþegar þeirra fluttir í land á litlum skipsbátum. Tilkoma Skarfabakka komi einnig til með að hafa áhrif á hagkvæmni í flutningum í heilum skipsförmum þar sem engir bakkar hafnarinnar í dag, nema olíuhöfnin við Eyjargarð, séu jafn aðdjúpar og þarna sé stefnt að.

Eiðsvík. Í matsskýrslu kemur fram að ekki sé reiknað með að uppbygging og þróun hafnar í Eiðsvík hefjist fyrir en um 2010. Umhverfisáhrif hafnar í Eiðsvík verði metin þegar frekar verði hugað að uppbyggingu á því svæði.

Land framan við Klepp. Í matsskýrslu kemur fram að höfn fyrir framan Klepp og lenging Vogabakka til norðurs verði fyrst og fremst ætlaðar til stækkunar á flutningahöfninni með athafnasvæði skipafélaganna tveggja, Eimskipa og Samskipa sem séu sitt hvoru megin við Kleppssvæðið, í huga og í samræmi við þarfir þeirra til stækkunar.

Gamla höfnin. Í matsskýrslu kemur fram að skoðað hafi verið að byggja nýjan bakka, Skúlabakka, austan við Ingólfsgarð og utan við Faxagötu, til að þjóna stórum skemmtiferðaskipum nálægt miðborginni. Gera þyrfti landfyllingu út á nægilega mikið dýpi eða tengigarð út á hafnarbakka og yrði slíkur bakki óvarinn fyrir öldu og myndi því aðeins nýtast um sumartímann.

4.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

4.2.1 Hávaði

Í matsskýrslu kemur fram að Klettasvæði sé athafnasvæði samkvæmt skipulagi en næstu íbúðarsvæði séu sunnan Sæbrautar og verði fyrir áhrifum frá umferð um stofnbrautina. Á hafnarsvæðinu megi ætla að umferðarhávaði sé langt innan þeirra viðmiðunarmarka sem í gildi séu. Fram kemur vegna hávaða á framkvæmdatíma að næsta íbúðasvæði við Klettasvæðið sé í a.m.k. um 650 m fjarlægð frá syðri enda fyrirhugaðs hafnarbakka. Neðri hæðir húsa við Kleppsveg séu í skjóli frá atvinnuhúsnæði sem standi norðan við Sæbrautina. Gert sé ráð fyrir að efstu hæðir nokkurra húsa við Kleppsveg séu ekki í þessu skjóli. Næstu útmörk útivistarsvæðanna í Laugarnesi og í Viðey séu í svipaðri fjarlægð frá fyrirhugaðri

stálþilslínu. Fram kemur að fánlegir séu hamrar til að reka niður stálþil sem byggi ekki á eiginlegum höggum og séu mun lágværi en eldri gerðir hamra. Hávaði frá þessum hömrum sé ekki meiri en af öðrum vinnuvélum en ekki séu tiltækar tölur um hljóðstig þeirra. Stuðst sé við sama hljóðstig vegna niðurreksturs stálþils og gert var í mati á umhverfisáhrifum hafnar við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði, að hámarki 85-90 dB og samkvæmt reglugerð um hávaða sé bætt við 5 dB vegna högghljóðs. Hljóðstigið sé metið sem 95 dB(A), um 1 m frá uppsprettunni. Hljóðstig við íbúðasvæði verði þá að hámarki 49 dB(A), sem sé innan þeirra marka sem reglugerð um hávaða setur.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að í töflu 1 í viðauka með reglugerð um hávaða komi fram að hljóðstig í hreinni íbúðarbyggð frá atvinnustarfsemi megi mest vera 45 dB(A) á kvöldin (kl. 18-23) og um helgar og 40 dB(A) á næturnar (kl. 23-07). Stofnunin bendir á að ef notast verði við eldri gerð slaghamra, fari hljóðstig yfir viðmiðunargildi á kvöldin og á næturnar.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að ólíklegt þyki að notast verði við eldri gerð hamars við niðurrekstur stálþils í Skarfabakka en verði það gert verði einungis unnið að niðurrekstrinum að degi til. Markmið framkvæmdaraðila sé að ákvæði reglugerðar um hávaða, sem og annarra reglugerða, verði uppfyllt við framkvæmd verksins.

4.2.2 Vatnsmengun

Í matsskýrslu kemur fram að á meðan framkvæmdir standi myndist óhjákvæmilega nokkurt grugg á framkvæmdasvæðinu við gröft efnisskiptaskurðar fyrir stálþil og losun fyllingarefnis. Reynt verði að haga verklagi þannig að gruggmyndun verði í lágmarki. Fram kemur að nær allt efnið sem verði grafið upp úr skurðinum sé ekki mengað þar sem mengun í sjávarseti sé bundin við yfirborð þess. Fram kemur að vöktun á mengunarástandi sets verði haldið áfram í samráði við Hollustuvernd ríkisins á meðan dýpkun í Sundahöfn stendur yfir. Umhverfis- og heilbrigðisstofa Reykjavíkur verði upplýst um framgang mála.

4.2.3 Veitukerfi

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugað sé að leggja svokallað Sundaræsi frá fyrirhugaðri skólpdælustöð í Gufunesi að nýrri hreinsi- og dælustöð við Klettagarða og séu framkvæmdir hafnar. Ræsið muni liggja nálægt Viðey við sunnanverða eyna en þvera sundið að dælustöðinni rétt norðan við Skarfagarð. Lokið hafi verið við lagningu aðalútrásar frá dælustöðinni á Klettasvæðinu. Útrásin liggja í norður frá dælustöðinni og þveri innsiglingarlínu Sundahafnar norðan við höfnina, þar sem dýpi sé orðið mun meira en í Viðeyjarsundinu. Fram kemur að skólpi frá væntanlegum mannvirkjum á landfyllingu innan við Skarfabakka verði veitt í meginlögn fyrir skólpi á Sundahafnarsvæðinu sem liggja við Klettagarða. Þessi lögn sé tengd nýju skólpdælustöðinni við Klettagarða.

Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að allt bendi til þess að á næstu árum taki gildi hér á landi ákvæði Evróputilskipunar, sem lúti að vörnum gegn mengun sjávar vegna skólps frá skipum. Stofnunin vilji því nota tækifærið og benda framkvæmdaraðila á að við skipulag lagna á fyrirhugaðri landfyllingu verði gert ráð fyrir móttökuaðstöðu fyrir skólpi frá skipum og tengingu við skólphreinsi- og dælustöð við Klettagarða.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að lagnir í landfyllingu og hafnarbakka verði

hannaðar í samræmi við reglur sem í gildi séu eða að fyrirséð er að muni taka gildi innan skamms tíma samkvæmt upplýsingum frá Hollustuvernd ríkisins.

4.2.4 Útivist

Í matsskýrslu kemur fram að Klettasvæðið sé athafnasvæði í uppbyggingu og því sé svæðið í dag ekki mjög aðgengilegt til útivistar. Suðvestan við svæðið sé Laugarnes sem sé samkvæmt skipulagi „opið svæði til sérstakra nota“. Búið sé að leggja stíg frá Laugarnesi að Klettasvæðinu en eftir sé að ganga frá yfirborðinu og opna þannig leið inn á svæðið fyrir gangandi og hjólandi vegfarendur. Viðeyjarferjan sé með viðlegu í Klettavör en ferjan sé tenging útivistarsvæðisins í Viðey við land. Bílastæði fyrir farþega ferjunnar séu handan Klettagarða en nokkur þungaumferð sé á götunni. Fram kemur að með samfelldum stígum frá útivistarsvæði á Laugarnesi og gönguleið út á Skarfagarð verði aðgengi almennings að ströndinni á þessum stað bætt til muna og búinn til nýr útsýnisstaður á ytri enda garðsins. Þá verði einnig kominn samfelldur stígur með norðurströndinni frá miðbænum og Gömlu höfninni í Reykjavík að Sundahöfn. Við innri enda Skarfagarðs sé búið að ganga frá grjóthleðslu í vík í kringum Skarfaklett, sem sé áhugaverður til skoðunar vegna útlits og einnig sem jarðfræðifyrirbæri. Með fyrirhuguðum framkvæmdum verði umhverfi og aðkoma að viðlegu Viðeyjarferju bætt sem vonandi stuðli að því að vægi Viðeyjar sem útivistarsvæðis innan borgarmarkanna aukist. Farþegar ferjunnar muni ekki lengur þurfa að fara yfir Klettagarða til að komast frá bílastæðum að ferjunni.

4.3 ÁHRIF Á DÝRALÍF

Botndýr. Í matsskýrslu kemur fram að á undanförunum árum hafi farið fram rannsóknir á botndýralífi í Viðeyjarsundi og nálægustu svæðum. Árið 2002 var ákveðið að framkvæma nýja rannsókn sem jafnframt væri fyrsti hluti frekari vöktunaráforma fyrir botndýralíf utan við Sundahöfn. Fram kemur að þegar niðurstöður um heildarþéttleika einstaklinga á hverri stöð í þessari úttekt séu bornar saman við niðurstöður eldri rannsókna innan svæðisins sjáist að þéttleiki botndýra hafi minnkað talsvert síðustu ár. Flestar tegundir, sem unnt hafi verið að greina með vissu, séu algengar hérlendis og erlendis. Ekki hafi fundist tegundir sem séu á válista. Fram kemur að þegar sé ljóst að botndýralíf við Sundahöfn hafi tekið umtalsverðum breytingum síðustu ár en ástæður þess séu óljósar. Gert sé ráð fyrir að áhrif Skarfagarðs og Skarfabakka á botndýralíf verði í meginatriðum tvenns konar þ.e. búsvæðatap, en um 10 ha sjávarbotns muni fara undir mannvirki og tilfærsla botnsets við dýpkunarframkvæmdir og dælingu á fyllingarefnum. Samfara aukinni skipaumferð næstu ár muni fylgja meira umrót og aukið álag á botndýralíf svæðisins en erfitt sé að spá fyrir um hversu víðtæk eða umfangsmikil þau áhrif geti orðið.

Fiskar. Í matsskýrslu kemur fram að upplýsingar um fiska utan og í námunda við framkvæmdasvæðið séu af skornum skammti. Gera megi gera ráð fyrir að í Viðeyjarsundi sé að finna flestar þær sjófiskategundir sem gjarnan haldi til næst fjöruborði og finnast í og við hafnir á Suðvesturlandi, svo sem marhnútur, sandkoli, smáufsi, smáþorskur og sprettfiskur. Um sumartímamann og eitthvað fram á haust séu allar líkur á að sjógönguseiði og kynþroska lax og urriði gangi að einhverju leyti um Viðeyjarsund á leið sinni úr eða í Elliðaánnar. Upplýsingar um gönguleiðir lax og urriða liggi ekki fyrir en þegar litið sé til landfræðilegrar legu Elliðaáa sé ljóst að göngur lax og urriða, hafi aðeins um tvær leiðir að velja, það sé um Viðeyjarsund og Eiðsvík. Fram kemur að Skarfagarði og Skarfabakka fylgi svæðisbundin skerðing fæðu- og búsvæða þeirra sjávarfiska sem haldi til innan svæðisins þar sem um 10 ha

grunnsævis, fari undir landfyllingu. Hér sé um að ræða mjög takmarkaða svæðisrýrnun og því sé talið að skerðingin muni ekki hafa veruleg áhrif á sjávarfiska innan svæðisins. Fullbyggður Skarfagarður muni þrengja Viðeyjarsundið frá því sem nú er sem valdi því að straumhraði aukist eitthvað, aðallega rétt utan við garðsendann en þar muni straumhraðinn allt að tvöfaldast og verði mestur um 0,2 m/s á stórstreymi. Áhrif aukins straumhraða á fiska séu þó talin verða mjög óveruleg og skipti þá litlu hvort um sé að ræða þær tegundir sjávarfiska sem hafist við á svæðinu eða göngur lax og urriða í og úr Elliðaám. Sundgeta þeirra tegunda sem um ræði sé langtum meiri en sem nemi straumhraðanum sem verði við enda garðsins og straumurinn ætti því ekki að takmarka far eða göngur fiska svo neinu nemi.

Fuglar. Í matsskýrslu kemur fram að Sundahöfnin falli innan fuglatalningarsvæðis sem nái frá Granda að Grafarvogi. Við talningu í Viðey í maí 2002 sáust 26 fuglategundir. Flestar fuglategundanna sem sáust við talningarnar í Viðey sumarið 2002 teljist vera algengar en hrafn og svartbakur séu tegundir sem skilgreindar séu í yfirvofandi hættu en talsverð fækkun hefur verið í stofnum þessara tegunda á Íslandi síðustu árin. Fram kemur að ekki sé talið að tilkoma Skarfagarðs og Skarfabakka muni hafa mikil áhrif á fuglalíf innan og í námunda við Sundahöfn.

4.4 ÁHRIF Á JARÐMYNDANIR OG LANDSLAG

Í matsskýrslu kemur fram að með gerð hafnarmannvirkja við strönd sé verið að breyta útlínum lands og ásýnd strandar séð frá nálægum stöðum. Mannvirki við Klettasvæðið séu reyndar þannig staðsett að þau sjást ekki víða að og þegar sé búið að gera nýtt land á þessum stað og breyta náttúrulegri strandlínu. Þá sé bygging hafnar á Klettasvæði stækkun á höfn sem fyrir sé og verið sé að bæta hafnarmannvirkjum utan við land á athafnasvæði. Mesta sjónræna breytingin verði væntanlega séð frá Viðey þar sem Bæjarvör og Viðeyjarstofa séu nánast beint á móti Klettasvæðinu. Þá munu mannvirkin sjást frá Gufuneshöfða, en úr rúmlega 2 km fjarlægð. Fram kemur að á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði sé Skarfaklettur sem telja megi að hafi verndargildi. Ekki sé gert ráð fyrir að honum verði raskað á neinn hátt.

4.4.1 Straumar og setflutningar

Í matsskýrslu kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa þau áhrif að botnlögin á afmörkuðu svæði verði hulin af landfyllingu og hafnarmannvirkjunum sjálfum. Grafinn verði efnisskiptaskurður í þilstæðinu en efnið úr honum verði sett í landfyllingu innan við þilið. Í matsskýrslu kemur fram að almennt séu sjávarfallastraumar ekki miklir á Sundahafnarsvæðinu en straumhraðinn í Viðeyjarsundinu fari mest upp í 0,1-0,2 m/s samkvæmt niðurstöðum útreikninga. Sökum tiltölulega lítilla strauma og þess að engar jökulár renna í Faxaflóa, séu setflutningar á Faxaflóasvæðinu litlir. Niðurstöður líkanreikninga sýni að áhrifin af heildarbreytingu Sundahafnar, þ.e. breyting á strandlínu með byggingu varnargarðs á Klettasvæði ásamt dýpkun, virðist vera lítil. Straumhraði aukist mest fyrir enda Skarfagarðs þar sem hann allt að tvöfaldist vegna þrengingar sundsins. Nokkurrar aukningar verði einnig vart lengra út af enda Skarfagarðs, nær Viðey og einnig út af væntanlegu landi framan við Klepp. Litlar breytingar verði á straumum í öllum þremur sniðunum sem hafi verið skoðuð, en þrenging á Viðeyjarsundinu leiði af sér að streymi þar minnki aðeins í kjölfar framkvæmdanna. Um leið aukist aðeins straumur Eiðsvíkurmeginn við Viðey en streymi inni í Kleppsvík helst óbreytt.

5. NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Reykjavíkurborg hefur tilkynnt til athugunar, samkvæmt lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum, byggingu nýs Skarfabakka og Skarfagarðs í Sundahöfn, Reykjavík. Markmið framkvæmdarinnar er að bæta aðstöðu fyrir stór og djúprist skip með viðlegubakkanum og bæta sjólag í Sundahöfn með skjólgarðinum. Stefnt er að því að framkvæmdir hefjist haustið 2002 og ljúki á árunum 2007-2009.

5.1 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Samkvæmt matsskýrslu verður Skarfagarður um 320 m langur grjótagarður í stefnu þvert á Viðeyjarsund. Garðurinn mun ná út í núverandi innsiglingarlínu Sundahafnar og hún verður því færð utar. Allur frágangur garðs mun miðast við að hann tengist fyrirhugaðri gönguleið um Laugarnes. Á enda garðs mun í framtíðinni koma viti og verður hann eins konar lokapunktur á gönguleið um Laugarnes. Gert er ráð fyrir að Skarfabakki verði um 400-450 m langur, en hann mun liggja þvert á varnargarðinn, samsíða strönd. Gert er ráð fyrir að minni skip geti lagst að enda bakkans, garðmegin. Dýpi við bakkann verður 12 m. Bakkinn verður varinn með stálþili sem rekið verður niður í fylltan efnisskiptaskurð, þilið verður stagað og fyllt með malarefni landmegin við það. Á milli skjólgarðsins og enda viðlegubakkans verður nokkurt bil og í vík sem þar myndast er gert ráð fyrir að Viðeyjarferjan fái aðstöðu. Hluti af framkvæmdinni er landfylling þar sem enn er eftir að fylla upp þann hluta svæðisins sem liggur næst viðlegubakkanum. Áætlað er að efnisþörf í framkvæmdir við Skarfagarð og Skarfabakka verði um 100.000 m³ af grjóti og sprengdum kjarna og um 500.000-600.000 m³ af grús eða öðru fyllingarefni.

Þörf fyrir fyllingarefni til landgerðar innan Skarfabakka er um 1 milljón m³ en gert er ráð fyrir að um helmingur þess efnis komi úr dýpkun en annað úr framkvæmdum á landi og sjávarnámum.

5.2 ÁHRIF Á NÁTTÚRUFAR

Jarðmyndanir. Í matsskýrslu kemur fram að Skarfaklettur teljist hafa verndargildi og að ekki sé gert ráð fyrir að honum verði raskað. Sú vík sem þegar hafi verið mótuð umhverfis klettinn muni halda sér, sem og sandströndin innan við hann. Skipulagsstofnun telur áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á jarðmyndanir vera hverfandi litlar.

Botndýr. Í matsskýrslu kemur fram að niðurstöður rannsókna á botndýralífi sem jafnframt eru fyrsti hluti frekari vöktunaráforma fyrir botndýralíf utan við Sundahöfn sýni að flestar tegundir, sem unnt var að greina með vissu, eru algengar. Ekki fundust tegundir á valista. Ljóst sé að botndýralíf við Sundahöfn hafi tekið umtalsverðum breytingum síðustu ár en ástæður þess eru óljósar. Gert sé ráð fyrir að áhrif Skarfagarðs og Skarfabakka á botndýralíf verði vegna búsvæðataps þar sem sjávarbotn muni fara undir mannvirki og hreyfingar botnets við framkvæmdir og dæling á fyllingarefnum muni valda einhverjum áhrifum. Samfara aukinni skipaumferð næstu ára muni fylgja meira umrót og aukið álag á botndýralíf svæðisins en erfitt sé að spá fyrir um hversu víðtæk eða umfangsmikil þau áhrif geti orðið. Skipulagsstofnun telur að ólíklegt sé að fyrirhugaðar framkvæmdir hafi veruleg áhrif á botndýralíf á svæðinu. Engu að síður telur stofnunin nauðsynlegt að áfram verði fylgst með botndýralífi og

með samanburði við botndýralíf annars staðar á Sundunum verði reynt að komast að ástæðum þess að botndýrum hafi hnignað.

Fiskar. Í matsskýrslu kemur fram að upplýsingar um fiska utan og í námunda við framkvæmdasvæðið séu af skornum skammti. Um sumartímann og eitthvað fram á haust séu allar líkur á að sjógönguseiði og kynþroska fiskur lax og urriða gangi að einhverju leyti um Viðeyjarsund á leið sinni úr eða í Elliðaárnar. Fullbyggður Skarfagarður muni þrengja Viðeyjarsundið sem valdi því að straumhraði aukist eitthvað, aðallega rétt utan við garðsendann en þar muni straumhraðinn allt að tvöfaldast og verði mestur um 0,2 m/s á stórstreymi. Áhrif aukins straumhraða á fiskalíf séu þó talin verða mjög óveruleg. Sundgeta þeirra tegunda sem um ræði sé langtum meiri en sem nemi straumhraðanum sem verði við enda garðsins og straumurinn ætti því ekki að takmarka far eða göngur fiska svo neinu nemi. Skipulagsstofnun telur að aukinn straumhraði hafi óveruleg áhrif á fiska á svæðinu.

Fuglar. Í matsskýrslu kemur fram að flestar fuglategundanna sem sáust við talningar í Viðey sumarið 2002 teljist vera algengar en hrafn og svartbakur séu tegundir sem skilgreindar séu í yfirvofandi hættu en talsverð fækkun hefur verið í stofnum þessara tegunda á Íslandi síðustu árin. Fram kemur að ekki sé talið að tilkoma Skarfagarðs og Skarfabakka muni hafa mikil áhrif á fuglalíf innan og í námunda við Sundahöfn. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á fuglalíf verði óveruleg.

5.2 ÁHRIF Á MENN OG SAMFÉLAG

Hávaði. Í matsskýrslu kemur fram að Klettasvæði sé athafnasvæði samkvæmt skipulagi en næstu íbúðarsvæði séu sunnan Sæbrautar og séu undir áhrifum frá umferð um stofnbrautina. Á hafnarsvæðinu megi ætla að umferðarhávaði sé langt innan þeirra viðmiðunarmarka sem í gildi séu. Vegna hávaða á framkvæmdatíma er gert ráð fyrir að íbúar efstu hæða nokkurra húsa við Kleppsveg geti orðið fyrir ónæði frá framkvæmdum. Við mat á hljóðstigi við íbúðarhús á Kleppsvegi hefur verið stuðst við sama hljóðstig frá tækjabúnaði og gert var í mati á umhverfisáhrifum við sambærilegar hafnarframkvæmdir við iðnaðarsvæði að Hrauni í Reyðarfirði. Niðurstaða matsins er sú að hljóðstig við íbúðarsvæði við Kleppsveg verði að hámarki 49 dB(A), sem er innan þeirra marka sem reglugerð um hávaða setur. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að ef notast verði við eldri gerð tækjabúnaðar til að reka niður stálpilið, fari hljóðstig yfir viðmiðunargildi á kvöldin og á næturnar. Skipulagsstofnun telur að ólíklegt sé að hávaði á framkvæmdatíma valdi ónæði í íbúðarhúsum við Kleppsveg. Ef til þess kemur megi búast við að framkvæmdir verði takmarkaðar við dagtíma. Framkvæmdaraðili hafi samráð við Umhverfis – og heilbrigðisstofu Reykjavíkur sem hefur eftirlit með hávaða skv. reglugerð um hávaða nr. 933/1999.

Vatnsmengun. Í matsskýrslu kemur fram að á framkvæmdatíma myndist óhjákvæmilega nokkurt grugg á framkvæmdasvæðinu við gröft efnisskiptaskurðar fyrir stálpil og losun fyllingarefnis. Reynt verði að haga verklagi þannig að gruggmyndun verði í lágmarki. Fram kemur að ekkert efni sem verði grafið upp úr skurðinum sé mengað þar sem mengun í sjávarseti sé bundin við yfirborð þess. Fram kemur að vöktun á mengunarástandi sets verði haldið áfram í samráði við Hollustuvernd ríkisins meðan á dýpkun í Sundahöfn stendur yfir. Skipulagsstofnun telur að framkvæmdirnar muni hafa óveruleg áhrif á vatnsmengun en telur nauðsynlegt að vöktun mengunarefna verði fram haldið eins og fram kemur í matsskýrslu.

Fráveita. Í matsskýrslu kemur fram að framkvæmdir séu hafnar við svokallað Sundaræsi frá fyrirhugaðri skólpdælustöð í Gufunesi að nýrri hreinsi- og dælustöð við Klettagarða. Skólpi frá væntanlegum mannvirkjum á landfyllingu innan við Skarfabakka verði veitt í meginlögn fyrir skólpi á Sundahafnarsvæðinu sem liggja við Klettagarða og tengd nýrri skólpdælustöð við Klettagarða. Í umsögn Hollustuverndar ríkisins er bent á að líklegt sé að á næstu árum taki gildi hér á landi ákvæði Evróputilskipunar, sem lúti að vörnum gegn mengun sjávar vegna skólps frá skipum. Við skipulag lagna á fyrirhugaðri landfyllingu verði gert ráð fyrir móttökuaðstöðu fyrir skólpi frá skipum og tengingu við skólphreinsi- og dælustöð við Klettagarða. Skipulagsstofnun hvetur framkvæmdaraðila til þess að taka fullt tillit til ábendinga Hollustuverndar og séð verði til þess að móttökubúnaði fyrir skólpi frá skipum verði komið upp samhliða framkvæmdum við Skarfabakka enda eru reglur þess efnis væntanlegar.

Útivist. Í matsskýrslu kemur fram að Klettasvæðið sé athafnasvæði í uppbyggingu og því sé svæðið í dag ekki mjög aðgengilegt til útivistar. Stígur hafi verið lagður frá Laugarnesi að Klettasvæðinu og með samfelldum stígum frá útivistarsvæði á Laugarnesi og gönguleið út á Skarfagarð verði aðgengi almennings að ströndinni bætt. Gerður verði nýr útsýnisstaður á ytri enda garðsins. Með fyrirhuguðum framkvæmdum verði umhverfi og aðkoma að viðlegu Viðeyjarferju bætt sem vonandi stuðli að því að vægi Viðeyjar sem útivistarsvæðis innan borgarmarkanna aukist. Farþegar ferjunnar muni ekki lengur þurfa að fara yfir Klettagarða til að komast frá bílastæðum að ferjunni. Skipulagsstofnun telur að aðgengi til útivistar í kjölfar framkvæmdanna muni ótvírætt batna og jákvætt að hugsað sé fyrir þeim þætti samhliða annarri uppbyggingu á svæðinu.

Samkvæmt 27. gr skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 þarf að sækja um framkvæmdaleyfi til Reykjavíkurborgar vegna framkvæmdarinnar.

5.4 NIÐURSTAÐA

Samkvæmt matsskýrslu verður Skarfagarður samkvæmt áætlunum um 320 m langur grjótgarður í stefnu þvert á Viðeyjarsund. Garðurinn mun ná út í núverandi innsiglingarlínu Sundahafnar og hún verður því færð utar. Gert er ráð fyrir að Skarfabakki verði um 400-450 m langur, en hann mun liggja þvert á varnargarðinn. Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdanna á náttúrufar verði óveruleg. Áhrif framkvæmdanna á menn og samfélag verði helst vegna hávaða og ónæðis á framkvæmdatíma en samhliða framkvæmdunum verði unnið að bættu aðgengi til útivistar.

Á grundvelli gagna framkvæmdaraðila lögðum fram við athugun, umsagna og svara framkvæmdaraðila við þeim er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð bygging Skarfagarðs og Skarfabakka í Sundahöfn, Reykjavík 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.

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 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 Skarfagarðs og Skarfabakka í Sundahöfn í Reykjavík, 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 29. nóvember 2002.

Reykjavík, 23. október 2002.

Stefán Thors

Hólmfríður Sigurðardóttir