



ÍSAFJARÐARBÆR

Deiliskipulag

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði



Teiknistofan Eik ehf.

Suðurgata 12 • 400 Ísafjörður
s. 4560160 • www.teiknistofan.is



Skipulagsstofnun

Mótt.: 23. nóv. 2015
Málnr.

2014.11.033

Greinargerð

apríl 2014

Breytt í febrúar og október 2015,
sjá kafla 1.2

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði

Deiliskipulag þetta sem fengið hefur meðferð í samræmi við

ákvæði 41. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt

í skipulags- og mannvirkjanefnd þann 14.01 2015

og í bæjarstjórn þann 05.01 2015.

Tillagan var auglýst frá 20.11 2014.

með athugasemdafresti til 01.01 2015.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt

í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 20__.




Efnisyfirlit

1	Forsendur	5
1.1	Markmið.....	5
1.2	Málsmeðferð og kynning	5
1.3	Umhverfismat	7
1.4	Önnur skipulagsgögn	7
1.5	Staða skipulags.....	8
1.5.1	Áherslur gildandi skipulagsáætlana	8
1.6	Staðhættir.....	12
1.6.1	Skipulagssvæðið.....	13
1.6.2	Fyrirliggjandi byggð	13
1.6.3	Landslag og náttúrufar	14
1.6.4	Útivist	14
1.6.5	Menningarminjar	14
1.6.6	Náttúruvá	14
1.6.7	Hindranafloður Ísafjarðarflugvallar	17
2	Umhverfismat	19
2.1	Valkostir	19
2.2	Umhverfispættir, viðmið og vísar	19
2.3	Möguleg áhrif valkostanna.....	21
2.4	Áhrif lengingar hafnarkants	23
2.4.1	Áhrif á svæðið	23
2.4.2	Áhrif á aðra nýtingu	23
2.5	Niðurstaða umhverfismats.....	23
3	Deiliskipulag.....	24
3.1	Landnotkun	24
3.2	Náttúruvá	24
3.3	Landmótun	25
3.4	Hafnarsvæði	25
3.5	Lóðir, byggingarreitir og gerð húsa	25
3.5.1	Lóðir fyrir hafnsækna starfsemi	26
3.5.2	Lóðir fyrir almennan iðnað	26
3.5.3	Gámavellir	27
3.6	Nýtingarhlutfall	27

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði

3.7	Bílastæði og umferðasvæði á lóð.....	27
3.8	Veitur og úrgangur.....	27
3.9	Hindran aflötur.....	27
3.10	Haftasvæði.....	28
3.11	Gönguleiðir og útivistarsvæði.....	28
3.12	Lýsing og skilti.....	28
4	Heimildir.....	29
5	Víðauki.....	30

1 Forsendur

1.1 Markmið

Meginmarkmið deiliskipulagsins er að skapa rými fyrir fjölbreytta atvinnustarfsemi sem sækir styrk sinn í nálægð við hafnaraðstöðu og um leið rennir styrkari stoðum undir rekstur hafnarinnar. Markmiðið er jafnframt að auka og bæta hafnaraðstöðu bæjarins sem og að styrkja núverandi atvinnusvæði á Eyrinni.

1.2 Málsmeðferð og kynning

Unnið er að því skipuleggja allt land neðan Ásgeirsgötu á Suðurtanga á Ísafirði. Skipulag þess svæðis verður sett fram í tveimur aðskildum deiliskipulögum sem þó verða unnin samhliða eins og kostur er.

Gerð deiliskipulagsins er í samræmi við verklagsreglur sem samþykktar voru af umhverfisnefnd á 346. fundi þann 31. jan. 2011, sjá viðauka. Verklagið miðar að því að skipulagsferlið sé opið og unnið í nánú samstarfi við almenning og aðra hagsmunaaðila.

Skipulagssvæðið nær yfir helsta nýbyggingarsvæði á Eyrinni en þar er fremur lítil starfsemi í dag. Í samræmi við ofangreindar verklagsreglur var því, strax í upphafi, gert ráð fyrir að skipaður verði skipulagshópur til að vinna að gerð skipulagsins í samvinnu við umhverfisnefnd. Sami skipulagshópur vinnur einnig að gerð aðliggjandi skipulags sem unnið er samhliða þessu skipulagi.

Vorið 2011 birti Ísafjarðarbær lýsingu fyrir deiliskipulagið og auglýsti jafnframt eftir aðilum í skipulagshópinn. Á fundi 352. fundi sínum þann 25. maí 2011 samþykkti Umhverfisnefnd lýsinguna. Umhverfisnefnd samþykkti að eftirtaldir aðilar skyldu eiga fulltrúa í skipulagshópnum:

Hafnir Ísafjarðarbæjar, einn fulltrúi: *Guðmundur M. Kristjánsson hafnarstjóri*

Byggðasafn Vestfjarða, einn fulltrúi: *Jón Sigurpálsson*

Ferðamálasamtök Vestfjarða, einn fulltrúi: *Ásgerður Þorleifsdóttir*

Sæfari, einn fulltrúi: *Rafn Pálsson*

Sjávarútvegur, einn fulltrúi: *Kristján Jóakimsson*

Almenningur, tveir fulltrúar:

Umhverfisnefnd, einn fulltrúi: *Lína Björg Tryggvadóttir*

Umsagnir vegna lýsingarinnar bárust frá Fornleifavernd ríkisins, Húsafríðunarnefnd, Umhverfisstofnun, Siglingastofnun og Veðurstofu Íslands 18.-28. júní 2011 og Skipulagsstofnun 6. júlí 2011. Tekið hefur verið mið af umsögnum í vinnslu skipulagsins.

Fyrsti fundur í skipulagshópi fyrir deiliskipulagið var haldinn í Stjórnsýsluhúsinu þann 9. júní 2011. Á fundinn mættu Ásgerður Þorleifsdóttir (Ferðamálasamtökin) og Kristján Jóakimsson (sjávarútvegur) auk Erlu B. Kristjánsdóttur ráðgjafa og Jóhanns Birkis Helgasonar bæjartæknifræðings. Ræddar voru hugmyndir um hvernig nýta ætti svæðið og lagt til að ráðgjafi gerði drög að skipulagi í samræmi við þær hugmyndir.

Annar fundur í skipulagshópi var haldinn í Stjórnsýsluhúsinu þann 18. júní 2012. Á fundinn mættu Kristján Jóakimsson fyrir sjávarútveginn, Guðmundur M. Kristjánsson hafnarstjóri, Lína Björg Tryggvadóttir fyrir umhverfisnefnd, Kjartan Árnason fyrir almenning, Erla B. Kristjánsdóttir ráðgjafi og Jóhann Birkir Helgason bæjartæknifræðingur. Á fundinum var farið yfir fyrstu drög að skipulagi svæðisins og lagðar til breytingar.

Við vinnslu skipulagsins vöknudu áhyggjur af að skipulagssvæðið stæði það lágt að meta þyrfti hvort hætta stafaði af sjávarflóðum og hugsanlegrar hækkunar sjávarborðs. Ísafjarðarbær leitaði því til sérfræðings í sjávarflóðafræðum hjá Snjóflóðasetri Veðurstofu Íslands til að gera bráðabirgðamat á tíðni og hæð sjávarflóða. Ekki eru í gildi formlegar reglur eða viðmið um mat á sjávarflóðum eða hvernig taka skal mið af slíku mati við gerð skipulagsáætlana, aðrar en að óheimilt er að byggja á þekktum flóðasvæðum við ár vötn og sjó. Leggjast þurfti í nokkra rannsóknarvinnu til að hægt væri að gera slíkt mat, einkum um hvernig nálgast skyldi viðfangsefnið. Í apríl 2014 voru birt drög að bráðabirgð aflóðamati fyrir Skutulsfjarðareyri. Í framhaldinu voru skipulagsdrögin endurskoðuð með tilliti til niðurstöðu flóðamatsins.

Tillaga að deiliskipulaginu var kynnt á almennum borgarafundi í Stjórnsýsluhúsinu þann 16. október 2014. Á fundi sínum þann 22. október 2014 lagði skipulags- og mannvirkjanefnd (áður umhverfisnefnd) til við bæjarstjórn að deiliskipulagstillagan yrði auglýst. Bæjarstjórn samþykkti tillögu nefndarinnar á fundi sínum þann 6. nóvember 2014.

Vegagerðin gerði athugasemd við deiliskipulagið í bréfi dags. 18. desember 2014, þar sem fram kemur m.a. að æskilegt sé að sjóvarnir verði merktar inn á deiliskipulagsuppdráttinn. Eftir að auglýsingatímanum var lokið fjallaði skipulags- og mannvirkjanefnd um skipulagstillöguna á fundi sínum þann 14. janúar 2015. Nefndin lagði til við bæjarstjórn að skipulagið yrði samþykkt með þeim breytingum sem Vegagerðin lagði til. Bæjarstjórn samþykkti breytingarnar á 356. fundi sínum þann 5. febrúar 2015.

Texta um varnargarða var því bætt inn í kafla 2.2 *Náttúruvá* og hann auðkenndur á uppdrætti.

Deiliskipulagstillagan var send Skipulagsstofnun til yfirferðar 13. maí 2015. Skipulagsstofnun gerði athugasemdir í bréfi dags. 5. júní 2015. Eftirfarandi breytingar voru því gerðar á greinargerðinni í samræmi við athugasemdirnar:

Texta um viðmið um fjölda bílastæða bætt inn í kafla 2.7 *Bílastæði og umferðasvæði á lóð*.

Texta um samráð vegna fyrri sorpurðunar á svæðinu bætt inn í kafla 3.5 *Lóðir, byggingarreitir og gerð húsa*.

Texta um takmarkanir vegna fjarlægðar frá sjávarbakka bætt inn í kafla 3.2 um *náttúruvá* og 3.5.1 um *lóðir fyrir hafnsækna starfsemi*.

Texta um hámarkshæðir bygginga bætt inn í kafla 3.3 *Landmótun* og 3.5 *Lóðir, byggingarreitir og gerð húsa* og á lóðarlista á uppdrætti. Götukótar einnig settir inn á uppdrátt. Texta jafnframt breytt í kafla 3.9 *Hindran aflötur*.

Skipulagsstofnun benti jafnframt á að gera þyrfti grein fyrir áhrifum deiliskipulagsins á umhverfið, þar sem viðbætur við höfn er tilkynningarskyld framkvæmd skv. lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. Umfjöllun um matsskyldu hefur því verið bætt inn í kafla 1.3 *Umhverfismat*. Auk þess hefur kafla um umhverfismat skipulagsins verið bætt inn, þ.e. kafla 2 *Umhverfismat* ásamt undirköflum. Númer kaflans *Deiliskipulag* ásamt undirköflum breytist jafnframt úr 2 í 3.

1.3 Umhverfismat

Skv. lið 13.a í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. kunna breytingar eða viðbætur við framkvæmdir skv. 1. eða 2. viðauka laganna að vera háðar mati á umhverfisáhrifum. Í 11. lið í 1. viðauka ofangreindra laga eru hafnir sem skip stærri en 1350 tonn geta siglt um tilgreindar. Deiliskipulagið gerir ráð fyrir viðbótum við núverandi höfn og felur því í sér stefnu sem háð er umhverfismati skv. lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana.

Áætlað er að fyrirhuguð landfylling verði um 32.000 m² og er framkvæmdin því ekki tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu skv. 6. gr. og lið 13 a í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. Efni til framkvæmdarinnar verður tekið af hafsbotni utan deiliskipulagssvæðisins og kann sú framkvæmd að vera mats- eða tilkynningarskyld skv. ofangreindum lögum.

Eftir að deiliskipulagið var auglýst var lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. breytt, en breytingarnar hafa ekki áhrif á ofangreinda þætti.

Viðbætur við höfn sem skip stærri en 1.350 tonn geta siglt um er tilkynningarskyld framkvæmd skv. lið 10.11 og 13.02 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

1.4 Önnur skipulagsgögn

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði. Deiliskipulag, dags. apríl 2014.
Uppdráttur 1:1000 / A1.

1.5 Staða skipulags

Skipulagssvæðið er innan marka deiliskipulags fyrir *Ísafjarðarhöfn* sem er staðfest 20. okt. 1995. Þessu deiliskipulagi hefur verið breytt nokkrum sinnum og ná tvær þeirra til skipulagssvæðisins. Önnur breytingin er staðfest 10 des. 2004, kölluð *Suðurtangi*, en um helmingur hennar liggur innan svæðisins. Hin breytingin er samþykkt 7. Okt. 1999, kölluð *Sindragata 16-18*, en hún skarast að mjög litlu leyti við svæðið. Að auki var gerð breyting á skipulaginu sem var staðfest 5. júní 2008 og tekur m.a. til olíubirgðastöðvar á Mávagarði, utan skipulagssvæðisins. Þar með var ekki lengur þörf fyrir olíubirgðastöðina sem gert var ráð fyrir innan þess svæðis sem hér er unnið með.

Samhliða staðfestingu þessa deiliskipulags er mörkum gildandi skipulags breytt þannig að það nær að mörkum tveggja nýrra skipulaga, þ.e. þessa skipulags, *Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði og deiliskipulagsins Suðurtangi – Íbúðar- og þjónustusvæði*.

Rammskipulagstillaga fyrir allt svæði gildandi deiliskipulags var unnið árið 2005, af Plan 24 ehf. Tillagan fól í sér allmiklar breytingar miðað við gildandi aðal- og deiliskipulag, þar sem áhersla er lögð á fjölbreyttari nýtingu en áður var gert ráð fyrir.

Nýtt aðalskipulag var staðfest 31. mars 2010. Líkt og í rammskipulagstillögunni, er gert ráð fyrir fjölbreyttari landnotkun en í fyrra aðalskipulagi og byggir það því að nokkru á niðurstöðum rammskipulagsins.

1.5.1 Áherslur gildandi skipulagsáætlana

Deiliskipulag:

Ísafjarðarhöfn, staðfest 20. okt. 1995

Í deiliskipulaginu er megináhersla lögð á öflugar hafnir fyrir stærri skip og uppbyggingu iðnaðar í tengslum við þær. Gert ráð fyrir olíubirgðastöð á svæði syðst á Suðurtanga. Þar er jafnframt gert ráð fyrir asfaltgeymi Vegagerðarinnar. Nýtingarhlutfall fyrir hafnarsvæðið í heild er 0,7.

Sindragata 16-18, samþykkt 7. okt. 1999

Breyting á deiliskipulaginu Ísafjarðarhöfn, staðfest 20. okt. 1995. Breytingin fellst í að íbúðarbyggð er felld út og í staðinn gert ráð fyrir tveimur athafnalóðum. Nánast allt utan skipulagssvæðisins.

Suðurtangi, staðfest 10 des. 2004

Breyting á deiliskipulaginu Ísafjarðarhöfn, staðfest 20. okt. 1995. Breytingin fellst í að lóð fyrir olíubirgðastöð minnkar og við bætist iðnaðarlóð.

Ísafjarðarhöfn, staðfest 5. júní 2008

Breyting á deiliskipulaginu Ísafjarðarhöfn, staðfest 20. okt. 1995. Breytingin fellst í að gert er ráð fyrir olíubirgðastöð á Mávagarði. Þar er einnig gert ráð fyrir

asfaltgeymi Vegagerðarinnar. Þar með er ekki lengur þörf fyrir olíubirgðastöð á Suðurtanga eins og breytingin frá 10. des 2004 gerir ráð fyrir.

Aðalskipulag:

Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020, staðfest 31.03.2010

Skipulagssvæðið skilgreint sem hafnarsvæði (K1) og iðnaðarsvæði (i40).

Aðalskipulagið byggir á sömu meginhugmyndum og rammaskipulagið, þ.e. skiptingu Suðurtangans í annars vegar hafnar- og iðnaðarsvæði og hinsvegar íbúðar- og þjónustusvæði með grænu svæði sem skilur þau að. Fallið hefur verið frá hugmyndum rammaskipulagsins um háskólasvæði á Suðurtanganum.

Markmið aðalskipulagsins varðandi hafnarsvæði eru:

- *Aðstaða Hafna Ísafjarðarbæjar miðist við þarfir sjávarútvegsins en einnig annarra atvinnugreina eins og vöru- og farþegaflutninga*
- *Aðstaða í Ísafjarðarhöfn verði bætt þannig að skemmtiferðaskip geti siglt inn á Pollinn og lagst við Ásgeirsbakka*
- *Aðstaða verði til að þjónusta skip vegna siglinga í Norðurhöfum og vinnslu á Austur-Grænlandi*
- *Hafnarmannvirkjum verði haldið við þrátt fyrir tímabundinn samdrátt*

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir endurbótum og stækkun. Það heimilar lengingu viðlegukants Sundabakka í allt að 500 m og að Sundin verði dýpkuð í 12 m á um 100 m breiðu, beinu svæði. Áhersla lögð á vandaðan frágang og snyrtilega umgengi.

Aðalskipulagið leggur áherslu á það að Sundin í Ísafjarðarhöfn verði dýpkuð milli Suðurtanga og Ísafjarðarflugvallar, þannig að skemmtiferðaskip komist inn á Pollinn. Skipin geta þá lagst að Ásgeirsbakka eða legið á Pollinum í stað þess að liggja við Sundabakka eða utan við Eyrina. Með því að færa aðstöðu fyrir skemmtiferðaskip á Ásgeirsbakka, eykst rými fyrir aðrar atvinnugreinar, s.s. sjávarútveg og sjóflutninga á Sundabakka.

Til að auka afkastagetu hafnarinnar gerir aðalskipulagið ráð fyrir því að hafnarkantur Sundabakka verði lengdur, samhliða dýpkun Sundanna. Með dýpkuninni fellur til umtalsvert magn efnis (um 300.000 m³) sem mjög hagkvæmt er að nota í fyllingu til stækkunar Sundahafnar.

Aðalskipulagið leggur áherslu á það að aðstaða í höfnun bæjarins sé til fyrirmyndar og þeim gert kleift að hljóta Bláfánann. Bæði sjávarútvegur og ferðaþjónusta byggir á ímynd svæðisins og getur umhverfissvottun, eins og Bláfáninn, verið mikilvægur liður í uppbyggingu svæðisins.

Markmið aðalskipulagsins varðandi hafnarsvæði eru:

- *Aðstaða á hafnarsvæðum miðist við þarfir sjávarútvegsins en einnig annarra atvinnugreina, eins og vöru- og farþegaflutninga og ferðaþjónustu*

- *Aðstaða fyrir smábátaútgerð verði til fyrirmyndar*
- *Aðstaða fyrir skemmti- og frístundabáta verði tryggð*
- *Aðstaða verði til að þjónusta skip vegna siglinga í Norðurhöfum og vinnslu á Austur-Grænlandi*
- *Ásýnd og umgengni á hafnarsvæðum verði til fyrirmyndar*

Á hafnarsvæði K1 er gert ráð fyrir starfsemi sem sækir styrk sinn í nálægð við höfn, með sérstaka áherslu á sjávarútveg, iðnað og flutninga. Aðalskipulagið gerir ráð fyrir olúbirgðastöð á Mávagarði, sem er utan skipulagssvæðisins, en ekki á Suðurtanga.

Gert er ráð fyrir því í aðalskipulaginu að stærstur hluti framleiðslugreina og flutninga verði á hafnarsvæði sem tengist Sundahöfn en vægi þeirra á Ásgeirsbakka minnki. Á Ásgeirsbakka er gert ráð fyrir því að aðaláhersla verði á þjónustu við skemmtiferðaskip. Aðstaða fyrir frístundabáta verði í Batahöfn og Sundahöfn. Nefndar hafa verið hugmyndir um tækifæri sem felast í siglingum á norðurslóðum. Mikilvægt er að kanna vel þá möguleika sem felast í því.

Aðalskipulagið leggur áhersla á það að uppbygging hafnarsvæða verði nýtt til að skapa sóknarfæri fyrir hvern bæ og styrki þannig stöðu Ísafjarðar sem byggðakjarna fjórðungsins. Þar segir að á hafnarsvæðum skuli fyrst og fremst gera ráð fyrir starfsemi sem sæki styrk sinn í nálægð við höfn. Brýnt er að önnur starfsemi þrengi ekki svo að hafnarsvæðum að það hefti uppbyggingu þeirra. Áhersla er lögð á það að hafnarsvæði verði vel skipulögð, þannig að þau nýtist sem best og hafi nægt rými fyrir þróun í sjávarútvegi sem og nýsköpun. Við uppbyggingu og hönnun hafnarsvæða þarf að gera ráð fyrir fjölbreyttri notkun og þróun ólíkra atvinnutækifæra, án hagsmunaárekstra.

Almennt skal miða við það að umgengni og ásýnd hafnarsvæða verði til fyrirmyndar. Leitast skal við að lágmarka neikvæð áhrif hafnarsvæða á umhverfi og að þau uppfylli ströngustu kröfur um umgengni og frágang. Starfsemi eins og sjávarútvegur, matvælaíðnaður og ferðaþjónusta geta þannig nýtt hreinleika og jákvæða ímynd svæðisins, sér til framdráttar.

Markmið aðalskipulagsins varðandi sjávarútveg eru m.a.:

- *Sjávarútvegur verði áfram einn af hornsteinum atvinnulífs í Ísafjarðarbæ*
- *Tryggja rými fyrir frekari þróun í sjávarútvegi, vinnslu og rannsóknum þeim tengdum*
- *Beinn útflutningur á fullunnum vörum frá Ísafjarðarbæ*
- *Efla rannsóknir og styrkja tengsl við menntastofnanir*

Í aðalskipulaginu er lögð áhersla á að áfram verði möguleiki á því að stunda sjávarútveg í öllum byggðakjörnum sveitarfélagsins. Mikilvægt er að nýta þau sóknarfæri sem gefast og þróa þau, ýmist samhliða hefðbundnari starfsemi tengdri sjávarútvegi eða á eigin forsendum. Dæmin hafa sýnt að sjávarútvegur og ferðaþjónusta geta styrkt hvort annað og að ímynd svæðisins skiptir máli varðandi framtíðarþróun þess samstarfs.

Nálægð við gjöful fiskimið er auðlind sem sveitarfélagið býr að og mikilvægt er að hægt sé að nýta hana á sjálfbæran hátt til hagsældar fyrir íbúa sveitarfélagsins. Nálægðin við auðlindina gerir það að verkum að sjávarútvegur mun dafna við rétt starfskilyrði.

Ímynd svæðisins getur haft veruleg áhrif á afkomu sjávarútvegsins. Með áherslu sveitarfélagsins á hreinleika, verndun náttúru- og menningarverðmæta og lífsgæði íbúa, er lagður mikilvægur grunnur sem sjávarútvegur getur nýtt sér til verðmætasköpunar.

Aðalskipulagið leggur áherslu á tengsl sjávarútvegs við menntasamfélagið í sveitarfélaginu. Auknir möguleikar til rannsókna efla greinina og geta leitt til aukinnar verðmæta- og nýsköpunar. Jafnframt getur hátt menntunarstig eftt ímynd sjávarútvegsins og laðað að sér vinnuafli og fjárfesta.

Markmið aðalskipulagsins varðandi iðnaðar- og athafnasvæði eru m.a.:

- *Efla iðngreinar, nýsköpun og útflutning*
- *Efla möguleika til samvinnu fyrirtækja og menntastofnana*

Aðalskipulagið gerir ráð fyrir því að iðngreinar og iðnaður geti eflst og stækkað. Lögð er áhersla á það að fyrirtæki geti nýtt sér samfélagslega nálægð við menntastofnanir til að efla nýsköpun og vaxtarmöguleika í greininni. Sem dæmi er nefnt að gert er ráð fyrir því að Háskólasetur Vestfjarða leiði menntun og rannsóknir á sviðum tengdum hafinu, í samvinnu við fyrirtæki og stofnanir þessu tengdu.

Gert er ráð fyrir því í aðalskipulaginu að mögulegt verði á að nýta það vatn sem fæst úr göngunum undir Breiðadals- og Botnsheiði. Lögð er áhersla á það að þau fyrirtæki sem byggja framleiðslu sína á hágæða vatni geti nýtt sér það vatn sem er umfram neysluþörf á Ísafirði. Þess vegna er gert ráð fyrir því að leiða vatn frá göngum að iðnaðar- og athafnasvæðum á Suðurtanga, þar sem nálægð er einnig við hafnir.

Aðalskipulagið leggur áherslu á það að umgengni á iðnaðar- og athafnasvæðum verði til fyrirmyndar. Leitast skuli við að varningur safnist ekki á ónýttar lóðir og opin svæði á atvinnusvæðum. Í deiliskipulagi skal hugað að því að fyrirkomulag á lóð hvetji til snyrtilegs umhverfis og að bæjarland verði aðlaðandi. Stuðla skal að öryggi á atvinnusvæðum í samræmi við markmið aðalskipulagsins m.t.t. náttúruvár.

Í aðalskipulaginu er einnig lögð áhersla á að stígakerfið fyrir gangandi og hjólandi eigi að vera valkostur við aðrar samgönguleiðir og geta þannig stuðlað að heilnæmara umhverfi og aukinni útivist. Áhersla er lögð á að almenningur hafi aðgang að strandsvæðum og geti fylgst með atvinnulífi á slíkum svæðum.

Rammaskipulag:

Hafnarsvæði Ísafirði – Rammaskipulag, drög frá 2005

Drögin gera ráð fyrir að hafnarsvæðið verði endurskilgreint frá gildandi deiliskipulagi. Þar er lagt til að hafnar- og iðnaðarsvæði minnki en í staðinn verði svæðinu skipt í þrjá megin þætti; háskólasvæði, íbúðar- og safnasvæði og hafnar- og iðnarsvæði. Hafnar- og iðnaðarsvæði er innan skipulagssvæðisins eins og áður en einnig hluti háskólasvæðisins. Þá er gert ráð fyrir grænu svæði sem skilur á milli þessara svæða.



Mynd 1-1 Skipulagssvæðið.

1.6 Staðhættir

Staðhættir á Suðurtanga gera það að verkum að uppbygging á svæðinu er nokkrum takmörkum háð. Sérstaklega þarf að miða skipulagsgerðina við líklega sjávarhæð og sjávarflóð í framtíðinni, en einnig þarf að taka mið af hæðartakmörkunum vegna nálægðar við Ísafjarðarflugvöll.

1.6.1 Skipulagssvæðið

Skipulagssvæðið liggur á austanverðum Suðurtanga, sem er neðsti hluti Eyrarinnar. Svæðið afmarkast af Ásgeirsgötu og Sundabakka að Sundahöfn í norðri og af íbúðar- og þjónustusvæði í vestri og suðri. Skipulagssvæðið er tæpir 12,5 ha að stærð, að fyrirhugaðri landfyllingu meðtalinni, sem áætlað er að verði rúmir 3 ha.

Allt skipulagssvæðið er á landfyllingu. Landið er í 1-4 m.y.s. Á síðari hluta áttunda og á níunda ártug síðustu aldar var óbrennanlegt sorp urðað á uppfyllingarsvæðum á Suðurtanga. Eftir að sorpbrennslustöðinni á Skarfaskeri var lokað var almennt sorp einnig urðað á svæðinu, þar til Sorpbrennslan Funi í Engidal tók til starfa.



Mynd 2. Svæði þar sem sorp var urðað á áttunda og níunda áratug tuttugustu aldar.

1.6.2 Fyrirliggjandi byggð

Aðeins ein bygging er á svæðinu, þ.e. steypustöð á lóðinni Sindragata 27. Þetta er syðsta byggingin á Suðurtanganum. Tæplega 8000 m² gámvöllur er nyrst á skipulagssvæðinu, en þar er einnig um 330 m viðlegukantur og tilheyrandi hafnarsvæði.

1.6.3 Landslag og náttúrufar

Allt land innan skipulagssvæðisins er landfylling. Jafnframt gerir aðalskipulag ráð fyrir frekari landfyllingu, en mjög grunnt er á því svæði. Siglingaleiðin inn á Pollinn liggur utan skipulagssvæðisins, nær landi í austanverðum firðinum þar sem dýpst er í Sundunum.

1.6.4 Útivist

Útivist á svæðinu er takmörkuð enda um flata landfyllingu að ræða og lítið aðgengi að sjó. Þó er nokkuð um að hundar séu viðraðir á svæðinu enda liggur það nærri þéttri byggð.

1.6.5 Menningarminjar

Skv. Forleifaskrá, sem unnin var af Náttúrustofu Vestfjarða og Fornleifastofnun Íslands 2002, eru engar minjar á svæðinu, enda allt svæðið á tiltölulega ungri fyllingu.

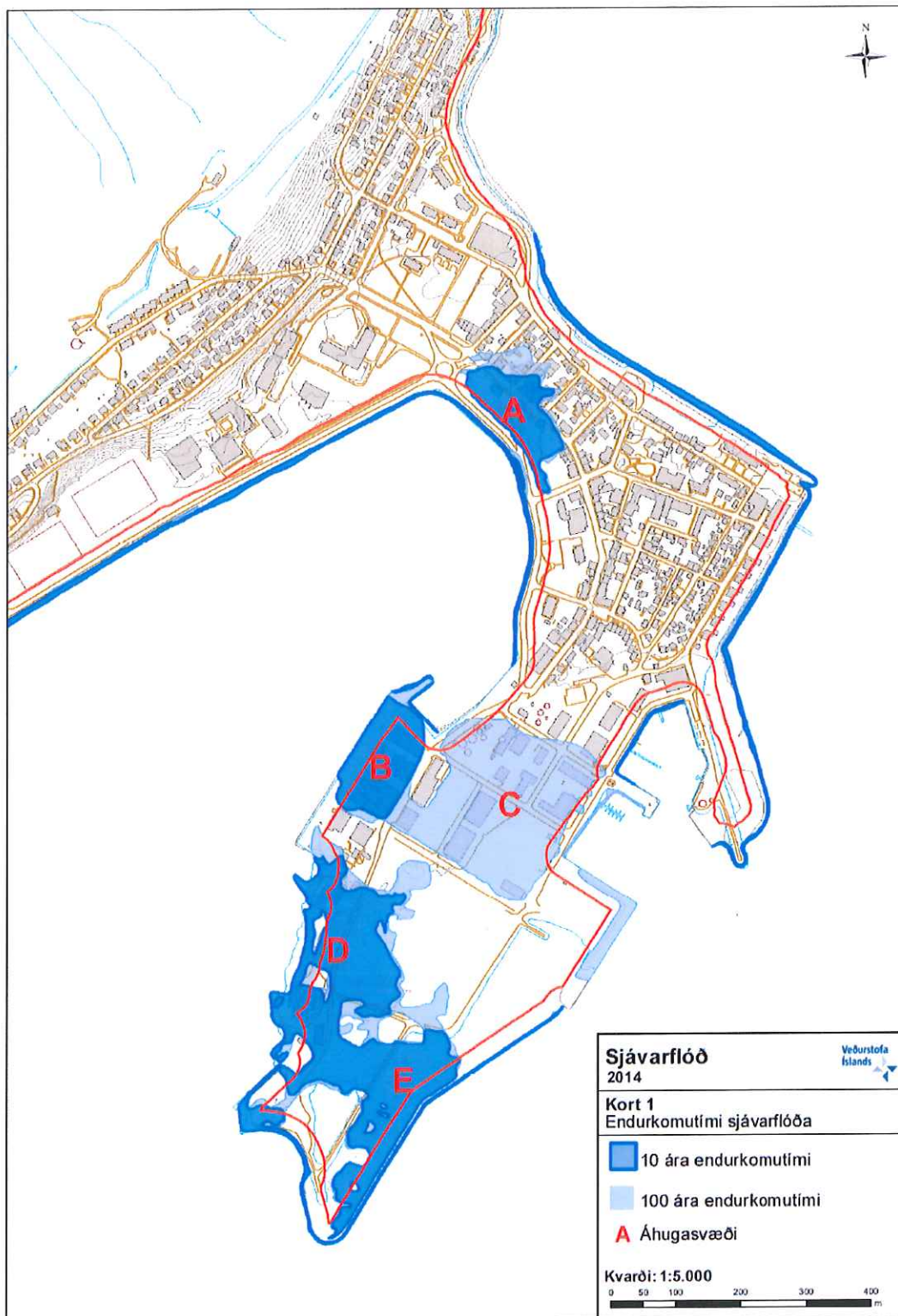
1.6.6 Náttúruvá

Ofanflóð

Skipulagssvæðið hefur verið metið m.t.t. hættu á ofanflóðum í samræmi við reglugerð nr. 505/2000 um hættumat vegna ofanflóða, flokkun og nýtingu hættusvæða og gerð bráðabirgðahættumats. Matið er birt á uppdrætti og í greinargerðinni *Mat á hættu vegna ofanflóða í Ísafjarðarbæ*, dags. apríl 2003. Skv. matinu er ekki talin vera hætta á ofanflóðum á svæðinu.

Suðurtanginn liggur ekki að fjallshlíð en hann liggur allnærri Kirkjubólshlíð, aðeins eru 3-400 m frá fyrirhuguðum hafnarbakka á austanverðum Suðurtanga yfir sundin að hlíðarrótum.

Hætta á ofanflóðum í Kirkjubólshlíð gegnt Suðurtanga hefur ekki verið metin. Innri hluti hlíðarinnar hefur hinsvegar verið metin með tilliti til hættu vegna ofanflóða skv. reglugerð nr. 505/2000 með breytingum í reglugerð nr. 495/2007 um hættumat vegna ofanflóða og flokkun og nýtingu hættusvæða. Matið er birt á uppdrætti og í greinargerðinni *Hættumat fyrir Seljalandshverfi, Tunguskeið, Tungudal og Dagverðardal*, dags. ágúst 2007. Skv. matinu eru byggingar á flugvöllinum á hættusvæði C og hættumatslínur liggja í sjó á ytri hluta hættumetna svæðisins, þ.e. næst Suðurtanganum. Vitað er að á Kirkjubólshlíð geta komið stór flóð sem ná fram í sjó. Engar heimildir eru um að flóðbylgjur hafi náð til Suðurtanga en það er þó ekki óhugsandi slíkar flóðbylgjur geti myndast. Slíkt hlýtur þó að vera afar sjaldgæft því flóð á Kirkjubólshlíð eru algeng. Landnotkun við ströndina, s.s. bryggjur og naust, hefur verið stöðug síðustu aldir, því ættu að vera til heimildir um flóðbylgjur hefðu þær myndast. Jafnframt standa mörg af elstu húsum bæjarins á þessu svæði. Hafa verður í þó huga að Suðurtanganum hefur verið breytt verulega á síðustu öld og fyrirhugaðar eru enn frekari breytingar.



Mynd 3. Drög að flóðamati fyrir Skutulsfjarðareyri. Endurkomutími sjávarflóða miðað við núverandi ástand. (Björn Erlingsson 2014).

Sjávarflóð

Í gr. 5.3.2.18. í Skipulagsreglugerð nr. 90/2013 segir að óheimilt sé að byggja á þekktum flóðasvæðum við ár, vötn og sjó. Á lágsvæðum nálægt sjó skal hafa

samráð við Siglingastofnun um ákvörðun lægstu gólfhæða bygginga. Í 6.3. gr. sömu reglugerðar segir setja skuli almenn skipulagsákvæði eða skilmála til að framfylgja stefnu um takmarkanir á landnotkun m.a. vegna sjávarflóða og sértæk ákvæði eða skilmála eftir þörfum fyrir hvert svæði sem takmarkanir gilda um vegna verndarákvæða. Ákvæði og skilmálar skulu fela í sér nauðsynlegar takmarkanir til að bregðast við þeim sérstöku aðstæðum sem á svæðinu ríkja, svo sem um mannvirkjagerð, umgengni og landnotkun.

Í gr. 5.3.2.18. segir einnig að hættumatslínur skuli sýndar á uppdrætti. Engin lög eða reglur gilda hinsvegar um gerð hættumats vegna sjávarflóða og hækkunar sjávarborðs.

Þar sem skipulagssvæðið liggur lágt og sjávarflóð á svæðinu eru þekkt, var leitað til Björns Erlingssonar sérfræðings í sjávarflóðafræðum hjá Snjóflóðasetri Veðurstofu Íslands til að leggja mat á hættuna. Unnin voru drög að bráðabirgða sjávarflóðamati út frá fyrirbyggjandi gögnum og ákveðnum forsendum. Um gerð matsins segir í drögnum:

Flóðamatið byggir fyrst og fremst á ákvörðun á tíðni flóðhæða og hæðum sem bornar eru við hæðir í landlíkani sem fékkst út úr mælingum 2008 úr lágflugi á vegum Loftmynda ehf. Tölur miðuðust við ISNETE93 sem kallast bæjarkerfi í þessari umfjöllun.

Meðalsjávarhæð ákvarðaðist 0,17 m, meðal stórstraumsflóð (13 sinnum á ári) 1,28 m og hæsta flóð (einu sinni á ári) 1,52m.

Sjávarföllin eru þekktar stærðir en við flóðamatið voru ákvörðuð svæði sem miðuðust við:

- 10 ára flóð, - algeng flóð með komutíma 1/ári til 1/10 árum og miðast við 1,50 m - 1,90 m
- 100 ára flóð, - líkleg flóð með komutíma 1/10 flóð/ári - 1/100 flóð/ári 1,90 m - 2,05 m
- athugunarsvæði sem miðast við 10 ára flóð og 0,75 m sjávarborðshækkun

Mikill breytileiki í forsendum matsins um áhrif veður og veðurfars, fáar flóðaathuganir, mælióvissa í landlíkani og sjávarhæðarmælingum gefur ekki tilefni til ákvörðunar á minni flóðalíkum en 100 ára flóði. Áætluð óvissa í ofangreindum tölum er að stærðargráðunni 0,1 - 0,2 m sem á bæði við um tölugildin og nákvæmni mælingum á landlíkani.

Flóðamatið vísar til líftíma húsa og mannvirkja (20-40 ár) annarsvegar og líftíma skipulags (200-400 ár) hinsvegar. Að því gefnu er miðað við meðalaldur mannvirkja upp á 10-20 ár annarsvegar og skipulags 100-200 ár hinsvegar. Með því telst 1-10 ára flóðið til fyrirsjáanlegra viðburða á væntanlegum líftíma mannvirkja annarsvegar og 10-100 ára flóðið fyrirsjáanlegt á væntanlegum líftíma skipulags hinsvegar. Hér er átt við að viðburður telst fyrirsjáanlegur á tilteknu tímabili ef yfirgnæfandi líkur eru á að viðburðurinn endurtaki sig einu sinni eða oftár á líftíma mannvirkisins. Við afmörkun mismunandi flóðasvæða á Skutulsfjarðareyrinni var gengið út frá hæðum í landlíkani og svæði þar sem:

- svæði undir 250 m² eru sameinuð stærsta nálæga svæði eða eytt ef þau eru stakstæð
- 30 m aðgangur til fæðinga þar sem vindáhlaðandi (vestri og suðvestri) og ágangur af sjó
- 15 m aðgangur til fæðingar þar sem vindáhlaðandi og alda eru lítil (austri og norðaustri).

Svæðaskipting var færð í kort af svæðinu ásamt svokölluðu athugunarsvæði en það er endurmetið svæði miðað við 100 ára breytingar á landstöðu (landsig) og sjávarstöðu að viðbættum mesta reiknanlega áhlaðanda í SV-átt.

Í matinu er Eyrinni skipt í flóðasvæði. Svæði E liggur innan skipulagssvæðisins sem og hluti svæðis D. Um svæði E segir í drögunum:

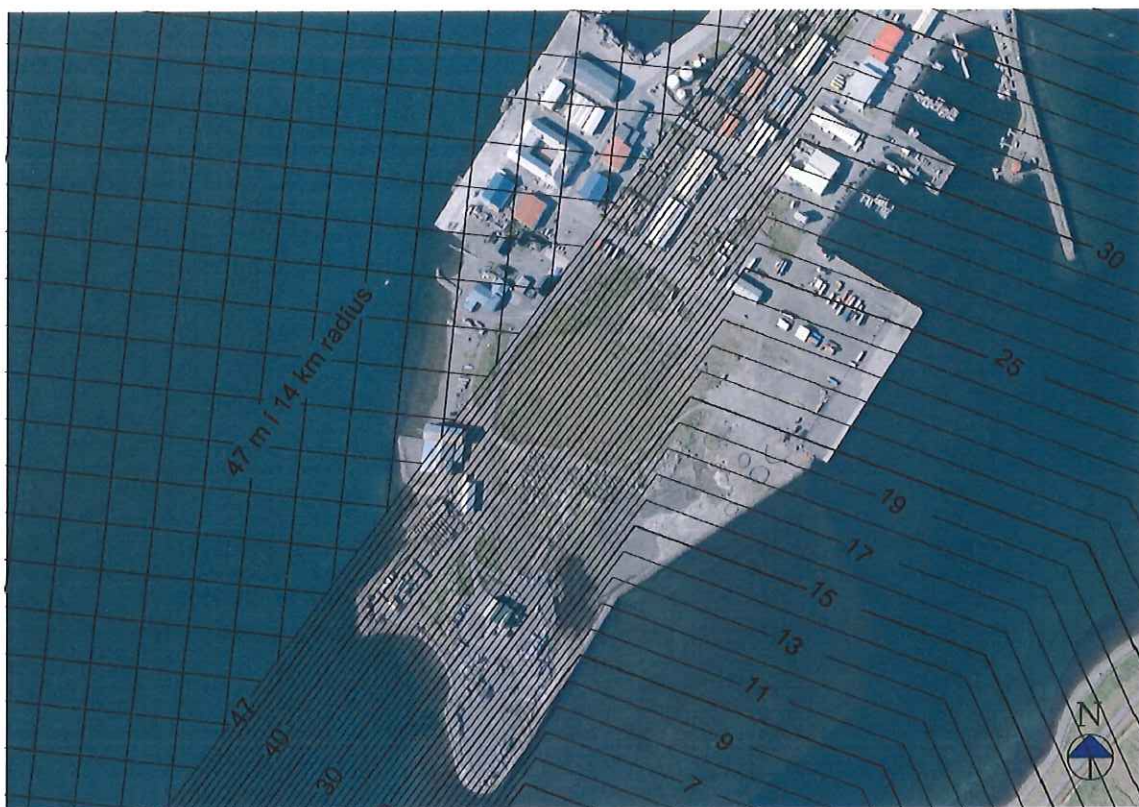
Svæði E

Svæði E er landfylling að mestu sem ekki hefur verið fullkláruð. Á austurluta svæðisins gætir sjávarfalla í grunnvatnshæðinni og inná það flæðir við hæstu sjávarföll. Fæðing inn á þetta svæði getur helst orðið úr vestri og norðvestri þar sem mælingar sýndu 2,3 m flóðhæð á Þorláksmessuflóðinu 2006. Að austanverðu er flóð- og brimvarnargarður sem skermar þetta svæði nokkuð.

Áfangaskýrsla með drögum að bráðabirgðaflóðamati fyrir Skutulsfjarðareyri er birt í viðauka. Þar er einnig birt kort sem sýnir útbreiðslu 10 ára flóðsins miðað við landsig og sjávarborðshækkun á 100 árum sem hóflegar áætlanir gera ráð fyrir. Óvissa er um hversu miklar þessar breytingar verða og er því eðlilegt að slíkt mat verði endurskoðað á 20-30 ára fresti. Viðunandi flóðamat má framkvæma með því að afla gagna úr niðurstöðum hermilíkanareikninga og gervitunglamælinga á sjávarstöðu fyrri ára. Þannig má afla nákvæmari tölfraðilegar upplýsinga um sjávarflóðalíkur auk þess að leggja nákvæmara mat á óvissu. Líklegt er að ráðist verði í slíka úrvinnslu í náninni framtíð.

1.6.7 Hindranafloetur Ísafjarðarflugvallar

Hindranafloetur Ísafjarðarflugvallar hefur verið skilgreindur en floeturinn ákvarðar hámarkshæð mannvirkja á svæðinu. Hindranafloeturinn stígur skáhalt frá flugbrautinni upp í 47 m.y.s. og er þaðan láréttur í 47 m.y.s. hæð í 4 km radíus frá endum flugbrautar. Allt skipulagssvæðið er innan hindranaflatar Ísafjarðarflugvallar og er hluti flatarins sýndur á uppdrætti. Mynd 3 sýnir hæðarlínur sem tákna leyfilega hámarkshæð fastra mannvirkja.



Mynd 4. Hindranafötur Ísafjarðarflugvallar (hæð sýnd í metrum).

2 Umhverfismat

Breytingar eða viðbætur við hafnir, sem skip stærri en 1.350 tonn geta siglt um, kunna að vera háðar mati á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum m.s.b. Deiliskipulag sem felur í sér slíka stefnu er háð umhverfismati skv. lögum nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana. Í 6. gr. laganna segir að meta skuli líkleg veruleg umhverfisáhrif af framkvæmd áætlunarinnar og raunhæfra valkosta við hana. Umhverfismatið, aðferðir og niðurstöður þess, er fléttað inn í greinargerð deiliskipulagsins.

Umhverfismatinu er ætlað að stuðla að sjálfbærri þróun með því að leggja umhverfis-, félagsleg-, og efnahagsleg sjónarmið til grundvallar við deiliskipulagsgerðina. Þannig er leitast við að lágmarka neikvæð áhrif og að sama skapi hámarka þau jákvæðu í deiliskipulaginu. Í umhverfismatinu er fjallað um varanleika áhrifa, afturkræfni og hversu víðtæk þau kunna að verða.

2.1 Valkostir

Fjallað er um tvo valkosti í umhverfismatinu og skoðað hvaða áhrif þeir eru líklegir til að hafa á mismunandi umhverfisþætti. Jafnframt er skoðað hvernig þeir samrýmast markmiðum fyrirhugaðs deiliskipulags, sem og markmiðum Aðalskipulags Ísafjarðarbæjar 2008-2020. Valkostirnir eru:

- Óbreytt ástand (200 m bryggjukantur, engin lenging)
- Bryggjukantur lengdur úr 200 m í 490 m og dýpi við kant aukið í 10 m.

2.2 Umhverfisþættir, viðmið og vísar

Umhverfisþættir eru þeir þættir umhverfismatsins sem framkvæmd eða áætlun getur haft áhrif á. Til að hægt sé að meta umfang og vægi áhrifa eru skilgreind viðmið sem m.a. er að finna í lögum og reglugerðum, skipulagsáætlunum og stefnuskjölum stjórnvalda. Umhverfisvísar verða notaðir til að meta ástand umhverfisþáttanna. Taflan 2-1 sýnir umhverfisþætti, viðmið og vísa sem áætlað er að byggja matið á.

Í lögum um umhverfismat áætlana er umhverfi skilgreint sem „samheiti fyrir samfélag, heilbrigði manna, dýr, plöntur, líffræðilega fjölbreytni, jarðveg, jarðmyndanir, vatn, loft, veðurfar, eignir, menningararfleif, þ.m.t. byggingarsögulegar og fornleifafræðilegar minjar, landslag og samspil þessara þátta.“ Val á umhverfisþáttum tekur mið af því.

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði

Tafla 2-1. Umhverfispáttir, vísar og viðmið.

Umhverfispáttur	Vísar	Viðmið
Tengsl		
Atvinnulíf, þjónusta og íbúabróun Afkastageta hafnarinnar getur haft áhrif á atvinnulífið í sveitarfélaginu og aðra þróun innan þess.	Staða atvinnulífs Hagvöxtur Fjölbreytni Þjónustustig Íbúafjöldi	Sóknaráætlun landshluta Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020 Sóknaráætlun Vestfjarða
Eignir og efnisleg verðmæti Bætt hafnaraðstaða getur haft áhrif á verðmæti eigna á svæðinu.	Þróun fasteignaverðs Nýting mannvirkja	Fasteignamat Samanburður við önnur verðmæti
Landslag Framkvæmdir geta breytt ásjón svæðisins.	Ásjón Fágæti Nýtingarsaga	Náttúruminjaskrá Evrópski landslagssáttmálinn
Mannvirki, menningarminjar og saga Framkvæmdir geta raskað sögu- og menningarminjum	Hættumat fornleifa Ásjón Staðsetning mannvirkja Byggingarstíll	Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020 Lög um menningarminjar nr. 80/2012
Gróður og dýralíf Framkvæmdir geta haft áhrif á gróður og dýralíf, s.s. truflun á fuglalífi við Sundin og botndýralífi út af Suðurtanga.	Tegundir á valista Rask á vistkerfi Búsvæði fugla	Náttúruminjaskrá Náttúruverndaráætlun 2009-2013 Velferð til framtíðar: Stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020 Lög um náttúruvernd nr. 44/1999
Innviðir, heilsa og öryggi Hugsanleg hækkun sjávarborðs hefur áhrif á öryggi. Aðgengi að innviðum og álag á núverandi innviði s.s. gatnakerfi.	Hækkun sjávarborðs Aðgengi og gæði innviða	Velferð til framtíðar: Stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Bráðabirgða sjávarflóðmat Veðurstofu Íslands. Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020
Útivist og upplifun Framkvæmdin getur haft áhrif á aðgengi að útivist og upplifun á svæðinu. Útivist og upplifun íbúa og gesta eru ein af forsendum fyrir lífsgæðum.	Aðgengi	Velferð til framtíðar: Stefnumörkun stjórnvalda til 2020 Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020

2.3 Möguleg áhrif valkostanna

Mat á áhrifum deiliskipulagsins byggir á þeim gögnum sem nú liggja fyrir s.s. fornleifakönnun, ofanflóðahættumati og bráðabirgða sjávarflóðamati.

Tafla 2-2. Umhverfisáhrif mismunandi valkosta.

Umhverfisþáttur	1. Óbreytt ástand	2. Bryggjukantur lengdur úr 200m í 490m og dýpi við kant aukið í 10m
<i>Atvinnulíf, þjónusta og íbúapróun</i>	- Skortur á viðeigandi hafnaraðstöðu getur haft neikvæð áhrif á samkeppnisstöðu atvinnulífsins á svæðinu.	+ Góð hafnaraðstaða getur eflt atvinnulífið á svæðinu og haft þannig jákvæð áhrif á íbúapróun.
<i>Eignir og efnisleg verðmæti</i>	0/- Óveruleg breyting. Verðmæti eigna getur þó rýrnað ef innviðir eru ekki viðunnandi.	++ Bætt aðstaða getur aukið verðmæti þeirra eigna sem fyrir eru. Verðmæti núverandi landfyllingar eykst verulega vegna nálægðar við nýjan hafnarkant.
<i>Landslag</i>	0 Engin breyting, en svæðið ber sterk einkenni af manngerðu umhverfi og ófrágengnum svæðum.	0 Áhrif uppbyggingar hefur takmörkuð áhrif þar sem um er að ræða stækkun á núverandi mannvirkjum. Mannvirkin geta þó orðið meira áberandi vegna stækkunarinnar. Svæðið er mjög sýnilegt frá Kirkjubólshlíðinni sem er aðal aðkomuleiðin að bænum. Áhrifin verða þó óveruleg þar sem landið er manngert og hefur staðið ófrágengið um hríð.
<i>Mannvirki, menningarminjar og saga</i>	0 Engin breyting.	0 Allt svæðið er manngert og eru því engar líkur á að menningarminjum verði spillt.

Suðurtangi – Hafnar- og iðnaðarsvæði

<i>Gróður og dýralíf</i>	0	-/?
	Engin breyting.	Búast má við nokkru raski á framkvæmdatíma í sjónum og á sjávarbotni sem og í fjörum handan Sundanna. Á syðsta hluta svæðisins verður breytingin varanleg. Svæðið er þó í mikilli nálægð við núverandi hafnarmannvirki og eru áhrif frá starfsemi hafnarinnar þegar til staðar.
<i>Innviðir, heilsa og öryggi</i>	0	+
	Engin breyting.	Bætt aðstaða eykur öryggi sjófarenda og þeirra sem starfa á svæðinu. Hæð hafnarkantsins tekur mið af áætlaðri hækkun sjávar. Kanturinn mun því verja landfyllinguna fyrir innan gegn ágangi sjávar. Innviðir á svæðinu, s.s. gatnakerfi, eru vel í stakk búin til að taka við auknum umsvifum. Lenging hafnarkantsins mun ekki hindra siglingaleiðina inn á Pollinn en dýpkunin mun gera leiðina tryggari.
<i>Útivist og upplifun</i>	0	0
	Engin breyting.	Svæðið hefur takmarkað útivistargildi í dag, enda ófrágengið og manngert landslag. Svæðið er þó lítillega notað til útivistar og munu þau not verða takmörkuð.

Skýringar

++ Veruleg jákvæð áhrif	-- Veruleg neikvæð áhrif
+ Jákvæð áhrif	- Neikvæð áhrif
0 Engin eða óveruleg áhrif	? Óvissa um áhrif / vantar upplýsingar

Samanburður valkosta í töflu 2-2 leiðir í ljós að lenging hafnarinnar er álitlegur kostur. Neikvæð áhrif af framkvæmdinni verða mjög takmörkuð enda svæðið að miklu leyti raskað og félagslegt og náttúrulegt gildi þess lítið. Jákvæð áhrif á byggðapróun og efnisleg verðmæti eru fremur skýr. Óbreytt ástand, þ.e. engin uppbygging, felur í sér mjög takmarkaðar breytingar nema hugsanlega rýrnun verðmæta og minni tækifæri til þróunar atvinnulífsins í sveitarfélaginu. Nánari umfjöllun um áhrif uppbyggingar er að finna í næsta kafla.

2.4 Áhrif lengingar hafnarkants

2.4.1 Áhrif á svæðið

Lenging hafnarinnar mun hafa óveruleg áhrif á dýralíf. Áhrifin verða einkum á framkvæmdatímanum og á mjög afmörkuðu svæði, en þau verða óveruleg þar sem umferða báta um svæðið er mikil nú þegar. Á framkvæmdatímanum kann að verða meiri truflun á fuglalífi beggja vegna Sundanna. Einnig mun dýpkun við hafnarkantinn breyta sjávarbotninum varanlega.

Landslagið á svæðinu er manggert, þ.e. landfylling frá síðari hluta síðustu aldar. Þó framkvæmdin verði mjög sýnileg, s.s. frá Kirkjubólshlíð, mun hún líklega ekki hafa neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins. Það er vegna þess að annars vegar verður mannvirkið framhald á núverandi mannvirkjum og hinsvegar er aðliggjandi land ófrágengin landfylling. Svæðið er fremur óaðlaðandi og hefur verið það um langt skeið. Snyrtilegur frágangur getur bætt ásýnd og ímynd svæðisins.

Engar skráðar fornminjar eru á svæðinu. Ekki er líklegt að slíkar minjar finnist þar sem landið er manggert. Líkur á áhrifum á fornminjar eru því hverfandi.

2.4.2 Áhrif á aðra nýtingu

Aðliggjandi land er nánast ekkert nýtt, enda ófrágengin landfylling. Fyrirhuguð lenging hafnarkantsins mun auka nýtingarmöguleika svæðisins til muna með beinu aðgengi að höfn, sem er í samræmi við markmið deiliskipulagsins. Bætt hafnaraðstaða er einnig líkleg til að hafa jákvæð áhrif á nýtingu á aðliggjandi athafnasvæði og þar með efnisleg verðmæti og íbúðarþróun almennt.

Svæðið er helst nýtt í dag af hundaeigendum til útivistar. Svæðið er þó lítið aðlaðandi og hefur mjög takmarkað útivistargildi í núverandi ástandi.

Lenging hafnarkantsins mun hugsanlega auka umsvif hafnarinnar og það mun líklega auka umferð um nærliggjandi athafnasvæði. Gert er ráð fyrir að aðkoma að höfninni verði um Njarðarsund og Sundabakka en þessar götur þola vel aukna umferð. Njarðarsund er stofnvegur sem tengist Pollgötu og liggur um athafnasvæði. Aukin umferð mun því ekki hafa áhrif á íbúðarbyggð.

Lenging hafnarkantsins mun ekki hafa áhrif á siglingaleiðina inn á Pollinn þar sem kanturinn verður utan hennar. Dýpkun við kantinn mun hinsvegar leiða til rýmri leiðar fyrir stærri skip.

2.5 Niðurstaða umhverfismats

Lenging hafnarkantsins mun mjög líklega hafa þónokkur jákvæð áhrif á atvinnulíf, efnisleg verðmæti, íbúðarþróun og öryggi. Neikvæð áhrif af lengingunni verða líklega takmörkuð og aðeins á lífríkið á mjög afmörkuðu svæði.

Bætt hafnaraðstaða eykur möguleika atvinnulífsins á svæðinu og er þar með einnig líkleg til að hafa jákvæð áhrif á íbúðarþróun í sveitarfélaginu. Það er í samræmi við markmið gildandi aðalskipulags.

3 Deiliskipulag

3.1 Landnotkun

Skipulagssvæðið er ætlað fyrir hafnsækinn iðnað næst höfninni og almennan iðnað fjær henni. Gert er ráð fyrir að lengja hafnarkantinn til suðurs og auka landrými um 3 ha með landfyllingu. Alls er gert ráð fyrir 34 lóðum á svæðinu.

Tafla 1 Fjöldi lóða á skipulagssvæðinu

	Núverandi	Nýjar	Samtals
Lóðir ætlaðar fyrir hafnsækna starfsemi	0	17	17
Lóðir ætlaðar fyrir almennan iðnað	1	14	15
Gámavellir	1	1	2
Samtals	2	32	34

3.2 Náttúrvá

Skv. áfangaskýrslunni *Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat* eftir Björn Erlingsson á Veðurstofu Íslands stendur stór hluti skipulagssvæðisins of lágt miðað við sjávarstöðu í dag, þannig að yfirgnæfandi líkur eru á a.m.k. einu sjávarflóði á 10 árum. Eina lóðin sem þegar er byggð, þ.e. Suðurtangi 12, liggur utan þessa flóðasvæðis. Það á einnig við um gámavöllinn og aðliggjandi götu.

Ef miðað er við hóflega áætlaða sjávarborðshækkun og landsig til næstu 100 ára, stendur allt skipulagssvæðið of lágt, ef koma á í veg fyrir að þar verði sjávarflóð fyrirsjáanlega á næstu 10-100 árum, nema ef til kæmu aðrar framkvæmdir sem hindruðu slík flóð.

Allt land á skipulagssvæðinu er á landfyllingu. Innviðir eru mjög takmarkaðir, enda svæðið nánast óbyggt. Ekki hefur verið lokið við gerð núverandi fyllingar en að auki er gert ráð fyrir frekari landfyllingum. Það er því ákjósanleg leið að hækka landfyllinguna til að bregðast við áætlaðri hættu vegna sjávarflóða. Með því móti er hægt að takmarka áhættuna til þess tíma sem gera má ráð fyrir að sé líftími skipulags.

Á þeim svæðum sem ekki eru byggð í dag skal miða endanlega landhæð við að áhættan af sjávarflóðum innan þess verði sambærileg við þá áhættu sem er á þeim svæðum á Eyrinni sem falla utan hættusvæða skv. korti 2 í áfangaskýrslunni *Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat* eftir Björn Erlingsson á Veðurstofu Íslands.

Á Suðurtanga 12 og núverandi gámavelli er heimilt að miða við óbreytta landhæð, enda falla svæðin utan hættusvæða miðað við stöðuna í dag. Vegna óvissu um væntanlega hækkun sjávarborðs er ekki talin ástæða til að bregðast

við hugsanlegri hættu í framtíðinni á þessum svæðum. Komi til breytinga á þessum svæðum, s.s. nýbyggingar eða önnur mannvirki skal endurmeta hættuna á viðkomandi svæði og taka tillit til hennar við ákvörðun um landhæð og gólfkóta.

Sunnan við nýjan viðlegukant er gert ráð fyrir varnargarði vegna ágangs sjávar.

Byggingar eða hlutar þeirra sem eru staðsettir nær sjávarkambi en 50 m eru á ábyrgð eigenda.

3.3 Landmótun

Gert er ráð fyrir landfyllingu til að auka landrými og hafnaraðstöðu. Fyrirhugað er að dýpka innsiglinguna um Sundin utan skipulagssvæðisins, en áætlað er að við það leggist til um 300.000 m³ efnis sem hentar vel til landfyllingar. Vegna nálægðar er hagkvæmt að nýta efnið á þennan máta, en stutt flutningsvegalengd er einnig ákjósanleg m.t.t. umhverfisins. Sækja skal um leyfi til Umhverfisstofnunar fyrir framkvæmdinni í samræmi við 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda.

Gert er ráð fyrir að landið innan skipulagssvæðisins verði hækkað til að bregðast við hættu á sjávarflóðum sbr. kafla 2.2 Náttúruvá. Lagt er til að landmótun verði þannig háttað að landið rísi móti miðju Suðurtangans, þ.e. að allt land halli að sjó. Landformið mun einnig geta dregið úr krafti hugsanlegs sjávarflóðs auk þess að lágmarka þann tíma sem flóðvatn myndi liggja á svæðinu. Þannig er gert ráð fyrir að allar lóðir standi hærra en þær sem eru á byggða svæðinu norðan skipulagssvæðisins og að hæðarmunurinn verði mestur fyrir miðjum tanganum.

Hæð gatna er tilgreind á uppdrætti. Gólfkótar húsa skulu vera 20 cm yfir mestu hæð götunnar framan við viðkomandi lóð. Nákvæm hæðarlega lóða skal tilgreind á mæliblöðum.

3.4 Hafnarsvæði

Gert er ráð fyrir að lengja hafnarkant Sundabakka úr 200 m í 490 m. Gert ráð fyrir að dýpka legusvæðið við kantinn í 10 m.

Gert er ráð fyrir tæplega 2 ha hafnarsvæði. Á hafnarsvæðinu er gert ráð fyrir sex byggingarreitum fyrir veituhús, s.s. fyrir rafmagn, vatnsveitu, fjarskipti eða sambærilega þjónustu sem tengist starfsemi hafnarinnar. Við hönnun þessara mannvirkja skal taka mið af nálægð við sjó og hugsanleg sjávarflóð. Byggingarreitirnir eru utan lóða.

3.5 Lóðir, byggingarreitir og gerð húsa

Yfirborðsefni vinnusvæða skal vera þannig gert að hugsanleg spilliefni nái ekki að síga niður í jarðveginn eða að úrgangur leiti til sjávar. Lögð skal áhersla á að sem mest af starfseminni fari fram innan dyra eða á afskermuðu svæði.

Byggingarreitir eru almennt í 5-8 m fjarlægð frá lóðarmörkum. Syðst er fjarlægðin þó meiri vegna þeirra takamarkana sem hindranafötur flugvallarins

setur. Á Suðurtanga 11 og Hrafnatanga 2a er byggingarreitur í 1 m fjarlægð frá lóðarmörkum.

Innan byggingarreits er heimilt að reisa eina eða fleiri byggingar, en byggingarmagn skal vera í samræmi við lóðalista á uppdrætti. Samræma skal útlit bygginga á lóð. Ekki er gert ráð fyrir kjöllurum, nema þeir séu sértaklega hannaðir m.t.t. hugsanlegra sjávarflóða. Gólfkótar húsa skulu vera 20 cm yfir mestu hæð götu framan við viðkomandi lóð. Hámarkshæð bygginga á lóð er tilgreind á lóðalista á uppdrætti.

Á götuhlið bygginga skulu gluggar vara að lágmarki 5% af veggfleti. Mænisstefna og húsagerð að öðru leiti er frjáls en skal þó vera í samræmi við byggingarreglugerð.

Á lóðum, öðrum en gáma, er óheimilt að geyma gáma. Þó getur lóðarhafi sótt um stöðuleyfi fyrir gáma til eins mánaðar í senn.

Við val á staðsetningu starfsemi skal haft í huga að í jarðveginum geta leynst mengandi efni frá fyrri sorpurðun. Gera þarf ráðstafanir til að fyrirbyggja skaðsemi efnanna, s.s. jarðvegsskipti, ef starfsemin kallar á slíkt. Mælt er þó gegn því að grafa í gömlum úrgangi, en reynist það nauðsynlegt skal það gert í samráði við Bæjaryfirvöld og Heilbrigðiseftirlit Vestfjarða. Jafnframt skal kanna burðarhæfni og hugsanlegt sig fyllinga og gera viðeigandi ráðstafanir ef þess reynist þörf.

3.5.1 Lóðir fyrir hafnsækna starfsemi

Gert er ráð fyrir 17 lóðum fyrir hafnsækna starfsemi. Lögð er áhersla á hreinlega starfsemi og snyrtilega umgengni til efla ímynd hafnarinnar fyrir hágæða iðnað. Lóðin Suðurtangi 18 er ætlað fyrir geymslusvæði fyrir varning tengdum sjávarútvegi eða annarri starfsemi.

Byggingarreitur á lóðinni Suðurtangi 20 og hluti byggingarreitsins á lóðinni Suðurtangi 12 eru nær sjávarkambi en 50 m. Byggingar eða hluti þeirra sem er staðsettur nær sjávarkambi en 50 m er á ábyrgð eiganda.

3.5.2 Lóðir fyrir almennan iðnað

Gert er ráð fyrir 15 lóðum fyrir almennan iðnað, þar af er ein þegar byggð. Lóðirnar Suðurtangi 17 og Hrafnatangi 2a eru eingöngu ætlaðar fyrir spennistöð fyrir hverfin á Suðurtanganum og annan veitubúnað.

Ekki er gert ráð fyrir starfsemi sem valdið getur mengun á svæðinu. Hugað skal að nálægð svæðisins við aðliggjandi íbúðarbyggð og útivistarsvæði. Lögð er áhersla á snyrtilega umgengni og að valda ekki sjón-, lyktar- eða hljóðmengun eða annarri truflun á aðliggjandi svæði.

Sérstök áhersla er lögð á að á lóðum nr. 12 og 14 við Suðurtanga verði léttur iðnaður eða starfsemi sem eflir fyrirhugað aðliggjandi íbúðarhverfi.

3.5.3 Gámavellir

Á gámavöllum er ekki gert ráð fyrir byggingum öðrum en minniháttar rými til að veita rafmagn eða öðrum tengibúnaði. Á gámavellinum við Sundabakka er gert ráð fyrir einum byggingarreiti fyrir veituhús, s.s. fyrir rafmagn, vatnsveitu, fjarskipti eða sambærilega þjónustu sem tengist starfsemi gámavallarins.

3.6 Nýtingarhlutfall

Gert er ráð fyrir að nýtingarhlutfall á lóðum geti verið allt að 1,0, nema á Suðurtanga 11 og Hafnartanga 2a þar sem nýtingarhlutfallið er 0,2. Á gámavellinum við Sundabakka er gert ráð fyrir mjög lágu nýtingarhlutfalli eða 0,01.

3.7 Bílastæði og umferðasvæði á lóð

Fjöldi bílastæða á lóð skulu vera í samræmi við þá starfsemi sem fyrirhuguð er á lóðinni, en almennt skal miða við a.m.k. eitt bílastæði fyrir hverja 100 m² af húsnæði. Heimilt er þó að hafa hlutfall bílastæða mun lægra ef starfsemin kallar á fáa starfsmenn og gesti miðað við umfang byggingar. Fjöldi bílastæða fyrir hreyfihamlaða skal vera í samræmi við byggingarreglugerð. Aðkoma að byggingum og starfsemi skal vera um viðkomandi lóð frá götu. Staðsetning aðkomu skal ekki vera nær götuhorni en 5 m, mælt frá upphafi beygjuradíusar. Aðkoma og fjöldi bílastæða á lóð skal sýnd á afstöðumynd aðaluppdráttar skv. grein 4.3.1 í byggingarreglugerð nr. 112/2012. Bílastæði eru ekki sýnd á skipulagsuppdrætti.

3.8 Veitur og úrgangur

Öflun neysluvatns og frágangur vatnsveitu skal vera í samræmi við reglugerð nr. 536/2001 um neysluvatn.

Fráveita skal vera samræmast kröfum 13.1. gr. reglugerðar nr. 798/1999 um fráveitur og skólþ. Hönnun fráveitu skal taka mið af hugsanlegri hækkun sjávarborðs, sbr. áfangaskýrsluna *Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat* eftir Björn Erlingsson á Veðurstofu Íslands.

Meðhöndlun og frágangur úrgangs/sorps frá starfsemi skal samræmast kröfum í reglugerð nr. 737/2003 um meðhöndlun úrgangs og í reglugerð nr. 738/2003 um urðun úrgangs.

3.9 Hindranafötur

Hæð bygginga skal vera innan þeirra hæðartakmarkana sem hindranafötur Ísafjarðarflugvallar setur, sjá skipulagsuppdrátt. Hæðartölur sýna þá hámarkshæð mannvirkja sem hindranaföturinn setur. Tölur eru í metrum og miðast við hæð yfir sjó.

Hindranaföturinn hefur nokkur áhrif á hæð bygginga á svæðinu, einkum á syðstu lóðunum. Áhrif hindranafatarins eru mest lóðum nr. 18 og 20 við Suðurtanga.

Takmarkanir hindranaflatarins hafa minni áhrif á vestari hluta svæðisins, þar sem hámarkshæð bygginga er almennt komin í yfir 16 m miðað við 3 m landhæð.

3.10 Haftasvæði

Á hafnarkantinum er afmarkað 16771 m² haftasvæði hafnarinnar. Um haftasvæðið gilda reglur Alþjóðasiglingamálastofnunarinnar, IMO.

3.11 Gönguleiðir og útvistarsvæði

EKKI er gert ráð fyrir sérstökum gönguleiðum innan svæðisins, en megingönguleið um Suðurtangann liggur á grænu svæði í aðliggjandi deiliskipulagi. Gert er ráð fyrir tengingum við þessa gönguleið milli lóða og meðfram götum. Lögð er áhersla á að gangandi sé heimil för um öll svæði utan lóða og haftasvæða.

3.12 Lýsing og skilti

Lýsing og skilti skulu vera með látlausum hætti og þess gætt að valda ekki sjón- eða ljósmengun á aðliggjandi íbúðarsvæði.

4 Heimildir

Aðalskipulag Ísafjarðarbæjar 2008-2020.

Björn Erlingsson 2014. Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat. Drög/áfangaskýrsla. Veðurstofa Íslands.

Hættumatsnefnd Ísafjarðarbæjar 2003. Mat á hættu vegna ofanflóða í Ísafjarðarbæ. Ísafjörður og Hnífsdalur. Greinargerð með hættumatskortum, dags. apríl 2003.

Manuel Meidinger 2011. A preliminary vulnerability assessment for Ísafjörður, Iceland : coastal management options to reduce impacts of sea-level rise and storm surges. <http://hdl.handle.net/1946/9343>. Meistaraprófsritgerð - Háskólasetur Vestfjarða/Háskólinn á Akureyri.

Ragnar Edvardsson og Ruth A Maher 2002. Fornleifaskráning í Ísafjarðarbæ. I. Hluti Eyrarhreppur hinn forni. Náttúrustofa Vestfjarða og Fornleifastofnun Íslands.

Tómas Jóhannsson, Hörður Þór Sigurðsson og Harpa Grímsdóttir 2007. Hættumat fyrir Seljalandshverfi, Tunguskeið, Tungudal og Dagverðardal. Veðurstofa Íslands, ágúst 2007.

Umhverfisráðuneytið 2008. Hnattrænar loftslagsbreytingar og áhrif þeirra á Íslandi. Skýrsla vísindanefndar um loftslagsbreytingar.

Veðurstofa Íslands 2003. Hættumat vegna ofanflóða fyrir Ísafjarðarbæ, apríl 2003. Ísafjörður, Hættumatskort.

Veðurstofa Íslands 2008. Hættumat vegna ofanflóða fyrir Ísafjarðarbæ, apríl 2008. Ísafjörður, Hættumatskort.

5 Viðauki

Af sjávarflóðum á Skutulsfjarðareyri, aðferð við bráðabirgða sjávarflóðmat. Björn Erlingsson Veðurstofu Íslands 2014.