

Viðauki D

Umhverfismatskýrsla Aðalskipulags Ísafjarðarbæjar 2008-2020

1. Inngangur

Í umhverfismatinu eru metin áhrif tiltekinna markmiða sem sett eru fram í aðalskipulaginu. Metið er hvort þeir valkostir, sem ætlað er að ná markmiðum áætlunarinnar, muni hafa jákvæð, engin eða óveruleg áhrif eða neikvæð áhrif á tiltekna umhverfisþætti. Stefnumörkun og val skipulagsleiða tekur mið af niðurstöðu þessa mats. Notast er við venslatöflur við matið, þar sem skýrt er umfang og vægi umhverfisáhrifa. Til að meta umfang og vægi áhrifa er notast við skilgreind viðmið sem m.a. er að finna í lögum og reglugerðum, alþjóðasamningum og ýmsum stefnuskjölum stjórnvalda. Taflan að neðan sýnir þau umhverfisviðmið og -vísa sem miðað er við.

Helstu umhverfisþættir, viðmið og vísar sem notast er við í umhverfismatinu.

Umhverfisþáttur	Viðmið	Vísar
Atvinnulíf og þjónusta	<ul style="list-style-type: none"> - Byggðaáætlanir - Efnahagsspár - Vaxtarsamningur Vestfjarða - Samanburður við önnur sveitarfélög - Staðardagskrá 21 	<ul style="list-style-type: none"> - Staða atvinnulífs - Hagvöxtur - Fjölbreytni - Þjónustustig
Íbúapróun	<ul style="list-style-type: none"> - Byggðaáætlanir - Fasteignamat - Staðardagskrá 21 	<ul style="list-style-type: none"> - Íbúafjöldi - Þróun fasteignaverðs - Eignarhald og nýting fasteigna
Menningarminjar	<ul style="list-style-type: none"> - 107/2001 Þjóðminjalög - Stefna íslenskra stjórnvalda um byggingarlist - Staðardagskrá 21 - Fornleifaskrá - Samningurinn um heimsminjar - Granada-samningurinn - Möltusamningurinn 	<ul style="list-style-type: none"> - Fornleifaskráning - Húsasaga

<i>Umhverfispáttur</i>	<i>Viðmið</i>	<i>Vísar</i>
Náttúra og landslag	<ul style="list-style-type: none"> - 44/1999 Lög um náttúruvernd - Velferð til framtíðar: Stefnumörkun stjórnvalda til 2020 - Náttúruverndaráætlun - Náttúruminjaskrá - Staðardagskrá 21 - Samningurinn um líffræðilega fjölbreytni - Ramsarsamningurinn - Bernarsamningurinn - Evrópski landslagsáttmálinn 	<ul style="list-style-type: none"> - Gróðurfar - Fuglalíf - Náttúruminjar - Fágæti landslags - Nýtingarsaga - Mengun - Röskun
Samgöngur og öryggi	<ul style="list-style-type: none"> - Samgönguáætlun - Byggðaáætlanir - Stefna Fjórðungssambands Vestfirðinga í samgöngumálum - Reglugerð 505/2000 m.s.b. um hættumat vegna ofanflóða, flokkun og nýtingu hættusvæða og gerð bráðabirgðahættumats - Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2020 - 933/1999 Reglugerð um hávaða 	<ul style="list-style-type: none"> - Umferð - Vegalengd - Vegflokkun - Áhætta vegna ofanflóða - Hljóðstig
Útivist og félags- og velferðarmál	<ul style="list-style-type: none"> - Stefnuskjöl um menntamál, menningarmál, félagsmál og heilbrigðismál - Velferð til framtíðar: stefnumörkun stjórnvalda til 2020 - Staðardagskrá 21 	<ul style="list-style-type: none"> - Framboð og eftirspurn þjónustu - Aðgengi að þjónustu - Aðgengi að útivist og tómstundum

Í matstöflunum er áhrifum gefin einkunn og matið nánar skýrt í texta. Eftirfarandi eru skýringar á einkunnum:

- ? Óvissa. Ekki ljóst hvaða áhrif valkosturinn hefur á umhverfispáttinn, t.d. vegna skorts á grunnupplýsingum eða þess að áhrifin eru háð útfærslu í deiliskipulagi eða framkvæmd.
- + + Valkosturinn er líklegur til að hafa talsverð jákvæð áhrif á umhverfispáttinn.
- + Valkosturinn er líklegur til að hafa jákvæð áhrif á umhverfispáttinn.
- 0 Áhrif valkostsins eru óveruleg.
- Valkosturinn er líklegur til að hafa neikvæð áhrif á umhverfispáttinn.
- Valkosturinn er líklegur til að hafa talsverð neikvæð áhrif á umhverfispáttinn.

2. Tengsl skipulagsins við aðrar áætlanir

Aðalskipulagið tekur mið af eftirfarandi áætlunum:

- Aðalskipulag Ísafjarðar 1989-2009
- Aðalskipulag Suðureyrar 1983-2003
- Aðalskipulag Flateyrar 1987-2007
- Aðalskipulag Mosvallahrepps 1996-2017
- Aðalskipulag Þingeyrar 1985-2005
- Aðalskipulag Bolungarvíkur 1980-2000
- Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018
- Aðalskipulag Súðavíkur 1999-2018
- Aðalskipulag Reykhólahrepps 2006-2018 (drög)
- Aðalskipulag Strandabyggðar (drög)
- Aðalskipulag Bolungarvíkur 2008-2020 (drög)
- Samgönguáætlun 2003-2014
- Samgönguáætlun 2005-2008
- Stefna Fjórðungssambands Vestfirðinga í samgöngumálum frá 2008
- Byggðaáætlun fyrir Vestfirði – unnin af sveitarfélögum á Vestfjörðum 2002
- Velferð til framtíðar – stefnumörkun stjórnvalda til 2020
- Náttúruverndaráætlun 2004-2008
- Byggðaáætlun 2009-2013 (drög)
- Staðardagskrá 21

3. Umhverfismat

3.1. Samgöngur

Eins og fram kemur í kafla 12 um samgöngur í greinargerð aðalskipulagsins, þá er lögð áhersla á bættar samgöngur í Ísafjarðarbæ, bæði tengingar við aðra hluta fjórðungsins og aðra landshluta. Ísafjarðarbær er skilgreindur af stjórnvöldum sem einn af þremur byggðakjörnum utan höfuðborgarsvæðisins og eru góðar samgöngur forsenda þess að bærinn geti sinnt því hlutverki. Í aðalskipulaginu eru eftirfarandi samgöngubætur skoðaðar:

- Vegur á milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar
- Vegur á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar
- Vegur á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar
- Stórskipahöfn
- Millilandaflugvöllur

Viðeigandi markmið eru sett fram með hverju umhverfismati en meginmarkmið m.t.t. samgangna eru eftirfarandi, sbr. kafla 12:

- Tryggja heilsárssamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum.
Mikilvægt er að samgöngubótum verði flýtt til að auka samkeppnishæfni svæðisins
- Tryggja heilsárssamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum
- Auka áreiðanleika flugsamgangna
- Koma upp millilandaflugvelli innan sveitarfélagsins til að auka tækifæri í atvinnumálum, s.s. ferðapjónustu, iðnaði og auka möguleika á þjónustu við Austur-Grænland
- Auka vægi vöruflytninga á sjó
- Bæta tollafgreiðslu í sveitarfélaginu
- Efla almenningssamgöngur
- Á svæðinu norðan Djúps verði samgöngur fyrst og fremst sjóleiðis og nýir vegir ekki lagðir utan landbúnaðarsvæða
- Innan þéttbýlissvæða verði áhersla lögð á það að gera net göngu- og hjólaleiða sem verði raunhæfur valkostur í samgöngum
- Komið verði upp neti reiðleiða sem tryggi öryggi hestaumferðar innan sveitarfélagsins og tengist reiðleiðum nágrennsveitarfélaganna

Vegur á milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar

Í kafla 12 í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 er fjallað um nauðsyn þess að bæta samgöngur til nágrannasveitarfélaga. Vegur á milli Ísafjarðar og Súðavíkur er góður en öryggi er ekki viðunandi yfir vetrarmánuðina, vegna ofanflóðahættu, bæði á Kirkjubólshlíð og Súðavíkurhlíð. Hann uppfyllir því ekki kröfur samfélagsins um öryggi og áreiðanleika.

Markmið

Bæta veginn á milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar til að tryggja öryggi á leiðinni og stytta vegalengdir. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í samgöngumálum, þ.e. að:

- Tryggja heilsárssamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum
- Tryggja heilsárssamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum

Umhverfismat valkosta

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Núverandi vegi haldið við með sama hætti og gert hefur verið	Endurbætur á núverandi vegi með vegskálum og skápum	Göng á milli Skutulsfjarðar og Álftafjarðar
Atvinnulíf og þjónusta	- Óbreytt ástand skekkir samkeppnisstöðu atvinnulífs á svæðinu. Eftir því sem samgöngur batna í öðrum landshlutum, aukast neikvæð áhrif á atvinnu- og efnahagslíf, þar sem samgöngur eru óáreiðanlegar og óöruggar. Samræmist ekki Byggðaaáætlun fyrir Vestfirði.	+ Líklegt er að umbætur á leiðinni hafi jákvæð áhrif á atvinnulíf og þjónustu á svæðinu, samkeppnisstaða batnar vegna aukins áreiðanleika samgangna.	+ Líklegt er að göng hafi talsverð jákvæð áhrif á atvinnulíf og þjónustu á svæðinu, samkeppnisstaða batnar og þjónustusvæðið stækkar vegna tryggra samgangna og styttingar leiðar. Samræmist Byggðaaáætlun fyrir Vestfirði.
Íbúapróun	- Eftir því sem samgöngur batna í öðrum landshlutum, aukast neikvæð áhrif á búsetuskilyrði, þar sem samgöngur eru óáreiðanlegar og óöruggar.	+ Líklegt er að umbætur á leiðinni hafi jákvæð áhrif á íbúapróun vegna aukins öryggis og áreiðanleika samgangna.	+ Líklegt er að umbætur á leiðinni hafi verulega jákvæð áhrif á íbúapróun vegna aukins öryggis og áreiðanleika samgangna.

Náttúra og landslag	-	Í dag er talsvert rask, sem fylgir almennu viðhaldi, í hliðum á leiðinni.	- -	Hluti strandlengjunnar á milli Ísafjarðar og Súðavíkur er á Náttúruminjaskrá, m.a. vegna landslags og lífríkis, sbr. 4. kafla aðalskipulagsins. Aukin umferð samfara bættum samgöngum eykur álag á lífríkið en líklega þó aðeins óverulega. Reynslan sýnir hins vegar að vegskálar og skápar hafa töluverð neikvæð áhrif á ásýnd landsins.	+ -	Með göngum færast umferðin frá svæði sem er á náttúruminjaskrá. Á móti kemur rask sem fylgir nýju landbroti, það sé almennt minna við jarðgangagerð. Búast má við því að umferð á milli Súðavíkur og Ísafjarðar aukist talsvert en á móti kemur veruleg stytting vegalengdar, þannig að ekki er líklegt að mengun vegna útblásturs aukist verulega. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.
Menningarminjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	?	Háð útfærslu. Fornminjar hafa ekki verið fullskráðar á svæðinu. Elstu göng á Íslandi, sem liggja í gegnum Arnardalshamar, gætu verið í hættu.	?	Háð útfærslu. Nokkuð er af skráðum fornminjum í Engidal en svæðið er annars ekki fullskráð. Í Súðavíkurhreppi hefur ekki verið unnin fornleifaskrá.
Samgöngur og öryggi	- -	Á þeim tíma sem hætta er á ofanflóðum uppfyllir vegurinn ekki kröfur um öryggi. Leiðin lokast oft vegna ofanflóða eða hættu á þeim. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+	Öryggið eykst en áfram verður hætta á ofanflóðum. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+ +	Öryggi vegfarenda og áreiðanleiki samgangna eykst verulega og vegalengdin styttist. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun og markmiðum amgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.
Útivist og félags- og velferðarmál	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	? +	Háð útfærslu. Að færa stofnveginn frá náttúruverndarsvæðinu eykur möguleika til útivistar. Gamla veginn má m.a. annars nýta sem hjólaleið eða útsýnisleið.

Niðurstaða

Núverandi staða er ekki viðunandi. Með leið II eykst áreiðanleiki samgangna en verður þó tæpast viðunandi. Einnig getur leiðin haft talsverð neikvæð áhrif á sérstætt landslag. Leið III tryggir mestan áreiðanleika og tryggir ásættanlegt öryggi vegfarenda. Líklegt er að samkeppnishæfni svæðisins aukist bæði hvað varðar íbúa og atvinnulíf. Auk þess getur leiðin aukið útivistarmöguleika og hefur almennt jákvæð áhrif á umhverfið. Þó er ekki ljóst hvort einhverjar minjar geti verið í hættu, en það er háð útfærslu.

Vegur frá Dýrafjarðarbrú að Mjólka í Arnarfirði

Í kafla 12 í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 er fjallað um nauðsyn þess að bæta samgöngur á milli Ísafjarðarbæjar og Vesturbyggðar. Til þess þarf að finna varanlega lausn sem leysir af hólmi vegina um Hrafnseyrarheiði og Dynjandisheiði. Varanleg lausn felst í endurbótum á báðum þessum leiðum, en framkvæmdir þurfa þó ekki að vera samhangandi. Mun brýnna er að bæta samgöngur Dýrafjarðar og Arnarfjarðar vegna þess hve hættulegur og erfiður vegurinn um Hrafnseyrarheiði er. Hugmyndir hafa komið fram um göng undir sjó á milli Hrafnseyrar og Bíldudals en sú leið er ekki talin raunhæf. Allar aðrar hugmyndir gera ráð fyrir því að vegurinn liggji um Mjólka í Arnarfirði. Fjallað er um umhverfisáhrif vegtengingar á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar að neðan.

Markmið

Lagður verði góður og öruggur vegur á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar til að tryggja heilsárssamgöngur á milli Ísafjarðar og Vesturbyggðar. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í samgöngumálum, þ.e. að:

- Tryggja heilsárssamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum
- Tryggja heilsárssamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum

Umhverfismat valkosta

Miðað er við það að úrbætur verði gerðar á Dynjandisheiði, sbr. kafla 12 um samgöngur í aðalskipulaginu.

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Núverandi vegi haldið við með sama hætti og verið hefur, en hann endurbættur eins og aðstæður leyfa	3,5 km göng undir Hrafnseyrarheiði í 200-300 m hæð og allur vegurinn á milli Þingeyrar og Mjólka endurbættur	5,6 km göng á milli Dranga í botni Dýrafjarðar og Rauðsstaða í Borgarfirði í botni Arnarfjarðar. Ný veglína um land Kjaransstaða og Dranga í Dýrafirði og Rauðsstaða og Borgar í Arnarfirði
Atvinnulíf og þjónusta	- Ótryggar samgöngur hafa veruleg áhrif á samkeppnishæfni fyrirtækja á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum. Þjónustusvæði fyrirtækja og stofnana, m.a. heilbrigðis- og menntastofnana, takmarkast af skertum samgöngum. Ísafjörður getur ekki sinnt hlutverki sínu sem	+ Atvinnu- og þjónustusvæði fyrirtækja og stofnana stækkar verulega. Grundvöllur skapast til eflingar atvinnulífs á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum, sbr. umræður í skýrslum sem fjalla um byggðamál svæðisins. Svæðið verður samkeppnishæfara við aðra landshluta.	+ Atvinnu- og þjónustusvæði fyrirtækja og stofnana stækkar verulega. Grundvöllur skapast til mikillar eflingar atvinnulífs á norðanverðum og sunnanverðum Vestfjörðum, sbr. umræður í skýrslum sem fjalla um byggðamál svæðisins. Svæðið verður samkeppnishæfara við aðra

<p><i>Atvinnulíf og þjónusta. Framhald</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - byggðakjarni við þessar aðstæður. Íbúar af sunnanverðum Vestfjörðum sækja í auknum mæli í þjónustu og samstarf til annarra landshluta. Samræmist ekki Byggðaáætlun fyrir Vestfirði. 		<ul style="list-style-type: none"> + landshluta. Vegalengdin á milli Ísafjarðar og sunnanverðra Vestfjarða stýttist verulega. Samræmist Byggðaáætlun fyrir Vestfirði.
<p>Íbúapróun</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ótryggar samgöngur á milli norðanverðra og sunnanverðra Vestfjarða hafa verulega neikvæð áhrif á íbúapróun og eru ekki líklegar til að ýta undir fjólsfjölgun á svæðinu. Með þessari leið er tekin ákvörðun um það að samgöngur um þetta svæði verði, til lengri tíma litið, mun lakari en annars staðar þar sem þéttbýli er. 	<p>+ Jarðgöng eru líkleg til að hafa jákvæð áhrif á íbúapróun, þar sem mögulegt verður að hafa samskipti og sækja þjónustu allt árið um kring. Stytting leiðarinnar er þó ekki mikil, þó svo að ferðatími muni stýttast með bættem vegi.</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Jarðgöng eru líkleg til að hafa afgerandi áhrif á íbúapróun, þar sem mögulegt verður að hafa samskipti og sækja þjónustu allt árið um kring á tiltölulega öruggum vegi. Vegalengdin á milli norðan- og sunnanverðra Vestfjarða mun stýttast verulega. Þessi leið er sambærileg við samgöngubætur í öðrum landshlutum og sveitarfélög á svæðinu verða því samkeppnishæf um íbúa. Nýr vegur mun færast fjær íbúðarhúsum í þéttbýli og dreifbýli miðað við leiðir I og II.
<p>Náttúra og landslag</p>	<p>0 Skaginn á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, utan ræktaðs lands og þéttbýlis, ásamt löndum Hrafnseyrar og Gljúfurár í Arnarfirði, er á náttúruminjasrá vegna landslags og söguminja. Engin veruleg áhrif verða en helst ber að nefna útblástursmengun farartækja sem fara um fjallveginn. Á móti kemur þó að vegurinn er fáfarinn vegna aðstæðna.</p>	<p>0 Skaginn á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, utan ræktaðs lands og þéttbýlis, ásamt löndum Hrafnseyrar og Gljúfurár í Arnarfirði, er á náttúruminjasrá vegna landslags og söguminja. Ekki verða veruleg umhverfisáhrif m.t.t. gróðurs, dýralífs og landslags. Útblástursmengun farartækja er meiri en í leið III en minni en í leið I.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Skaginn á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, utan ræktaðs lands og þéttbýlis, ásamt löndum Hrafnseyrar og Gljúfurár í Arnarfirði, er á náttúruminjasrá vegna landslags og söguminja. Hluti vegarins í Dýrafirði liggur við sjávarmál, neðan eldri vegar. Þessi lega er valin í samráði við landeigendur með það að markmiði að skerða ekki landbúnaðarsvæði og önnur landgæði. Hins vegar munu verða neikvæð áhrif á landslag og lífríki strandsvæðisins. Þvera þarf Kjaransstaðaá og Bæjará en engin veiði er þó í þeim.

<p>Náttúra og landslag. Framhald</p>			
<p>Menningarminjar</p>	<p>0 Óverulegt umfram það sem er í dag.</p>	<p>0 Óverulegt umfram það sem er í dag.</p>	<p>+ Stytting leiðarinnar dregur talsvert úr útblástursmengun þeirra bíla sem fara á milli fjarðanna. Á móti kemur þó að búast má við aukinni umferð.</p> <p>- Alls eru fjórir minjastaðir innan 30 m frá miðlínu vegar, þrír í landi Kjaransstaða í Dýrafirði og einn í Arnarfirði, sbr. mynd 7.8 skráðar fornminjar í . Ekki er gert ráð fyrir því að minjarnar raskist en lagt er til að allar minjar innan 100 m frá vegi verði merktar og hugsanlega varðar á framkvæmdatímanum. Hrafnseyri fer úr stofnvegasambandi.</p>
<p>Samgöngur og öryggi</p>	<p>- Leiðin getur ekki þjónað sem samgönguæð á milli fjarðanna og byggðarlaga. Ekki er búist við mikilli aukningu umferðar en árið 2006 keyrði að meðaltali 71 bíl á dag yfir heiðina. Vegurinn um Hrafnseyrarheiði uppfyllir ekki kröfur um öryggi enda er hann mjög brattur og þar er oft mikil hætta á snjóflóðum og grjóthruni. Samgöngur verða mjög stopular yfir vetrartímann líkt og verið hefur. Vegurinn frá Hrafnseyri að Mjólká er mjór og krókóttur malarvegur. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.</p>	<p>+ Öryggi vegfarenda eykst en áfram þarf að fara um erfiða kafla og því vart hægt að segja að áhættan verði ásættanleg miðað við það hlutverk sem veginum er ætlað að gegna. Vegalengdin styttest óverulega, eða um 3 km á milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar.</p>	<p>+ Öryggi vegfarenda eykst mikið og auk + þess styttest vegalengdin verulega, eða um 27 km á milli Ísafjarðar og Patreksfjarðar. Búast má við verulega aukinni umferð, eða 200 bílum að meðaltali á dag. Þekkt er að snjóflóð falla ofan Rauðstaða og mikilvægt er að staðsetja gangamunna m.t.t. þess. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun og markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.</p>
<p>Útivist og félags- og velferðarmál</p>	<p>0 Engin veruleg áhrif verða á útivist. Umferð um Þingeyri veldur einhverjum óþægindum fyrir íbúa þar og á nærliggjandi býlum.</p>	<p>- Aukin umferð um Þingeyri getur valdið auknum óþægindum fyrir íbúa þar og á nærliggjandi býlum. Þrjú íbúðarhús eru mjög nærri veginum á milli</p>	<p>+ Mögulegt verður að nýta veginn um - Hrafnseyrarheiði til útivistar. Betra aðgengi opnast að innri hluta Dýrafjarðar en aukin umferð mun þó einnig skerða</p>

<i>Útivist og félags- og velferðarmál. Framhald</i>	0	Þrjú íbúðarhús eru einnig mjög nærri veginum á milli Dýrafjarðarbrúar og Þingeyrar.	-	Dýrafjarðarbrúar og Þingeyrar. Samræmist ekki tillögu staðardagskrár 21 um hávaða- og loftmengun.	+	Útivistargildi þar.	-	Umferð færist fjær byggð í dreifbýli og þéttbýli og eykur þar með umhverfisgæðin á þeim stöðum. Samræmist tillögu staðardagskrár 21 um hávaða- og loftmengun.
---	----------	---	---	---	---	---------------------	---	---

Niðurstaða

Ljóst er að leið III er besti kosturinn en munurinn á leiðunum er nokkuð mikill. Líklegt er að samfélagsleg áhrif leiðarinnar verði mjög jákvæð en að neikvæð áhrif á náttúruna verði ekki mikil, utan rasks vegna vegalagningar við fjöruborð í Dýrafirði. Leið II hefur ekki mikil neikvæð áhrif, hvorki á samfélag eða náttúru, en hún hefur ekki eins jákvæð áhrif og leið III. Leið I hefur ekki heldur mikil áhrif á náttúru en telja má víst að samfélagsleg áhrif verði afar neikvæð og að þau áhrif aukist með tímanum þegar samgöngur batna í öðrum landshlutum. Helstu neikvæðu áhrif leiðar III eru á menningarminjar. Nokkuð er af minjum nálægt veglínunni og því er mikilvægt að þær verði merktar og varðar. Þá er einnig mikilvægt að aðgengi að Hrafnseyri verði tryggt með öruggum vegi úr Borgarfirði.

Vegur á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar

Í kafla 12 í Aðalskipulagi Ísafjarðarbæjar 2008-2020 er fjallað um nauðsyn þess að bæta samgöngur á milli Ísafjarðarbæjar og Vesturbyggðar. Til þess þarf að finna varanlega lausn sem leysir af hólmi vegina um Hrafnseyrarheiði og Dynjandisheiði. Varanleg lausn felst í endurbótum á báðum þessum leiðum, en framkvæmdir þurfa þó ekki að vera samhangandi. Mun brýnna er að bæta samgöngur Dýrafjarðar og Arnarfjarðar, vegna þess hve hættulegur og erfiður vegurinn um Hrafnseyrarheiði er. Hugmyndir hafa komi fram um göng undir sjó á milli Hrafnseyrar og Bíldudals en sú leið er ekki talin raunhæf. Allar aðrar hugmyndir gera ráð fyrir því að vegurinn liggji um Mjólka í Arnarfirði. Fjallað var um umhverfisáhrif vegatengingar á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar hér fyrir ofan.

Markmið

Bæta veginn á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar til að tryggja öryggi og stytta vegalengdir innan fjórðungsins og til annarra landshluta. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í samgöngumálum, þ.e. að:

- Tryggja heilsárssamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum
- Tryggja heilsárssamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum

Umhverfismat valkosta

Miðað er við það að úrbætur verði gerðar á Hrafnseyrarheiði, sbr. kafla 12 um samgöngur í aðalskipulaginu

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Núverandi vegi haldið við með sama hætti og gert hefur verið	Nýr heilsársvegur yfir Dynjandisheiði	Göng á milli Arnarfjarðar og Breiðafjarðar
Atvinnulíf og þjónusta	- Samgönguleysi á milli byggðarlaga - hefur þegar haft neikvæð áhrif á atvinnu og þjónustu. Óbreytt ástand sýnir samkeppnisstöðu atvinnulífs á svæðinu enn frekar. Eftir því sem samgöngur batna í öðrum landshlutum, aukast neikvæð áhrif á atvinnu- og efnahagslíf, þar sem samgöngur eru ekki áreiðanlegar. Samræmist ekki Bygðaaætlun fyrir Vestfirði.	+ Líklegt er að tenging svæða, með heilsársvegi, hafi jákvæð áhrif á atvinnulíf á svæðinu, aukinn möguleiki verður á samvinnu og samkeppnisstaða batnar. Samræmist Bygðaaætlun fyrir Vestfirði.	+ Líklegt er að göng hafi talsverð jákvæð áhrif á atvinnulíf á svæðinu, samkeppnisstaða batnar og þjónustusvæðið stækkar vegna tryggari samgangna og styttingar leiðar. Líklegt er að jákvæð áhrif verði enn meiri á sunnanverðum Vestfjörðum, þar sem samgöngubótunum fylgir aukinn aðgangur að þjónustu. Samræmist Bygðaaætlun fyrir Vestfirði

Íbúapróun	- -	Samgönguleysi á milli byggðarlaga hefur þegar haft neikvæð áhrif á íbúapróun. Eftir því sem samgöngur batna í öðrum landshlutum, aukast neikvæð áhrif á búsetuskilyrði þar sem samgöngur eru óáreiðanlegar og óruggar.	+	Líklegt er að tenging svæða með heilsársvegi hafi jákvæð áhrif á íbúapróun, vegna aukins áreiðanleika samgangna.	+ +	Líklegt er að umbætur á leiðinni hafi veruleg jákvæð áhrif á íbúapróun, vegna aukins áreiðanleika samgangna.
Náttúra og landslag	0	Óverulegt umfram það sem er í dag. Stór hluti núverandi vegar liggur um svæði sem eru á náttúruminjaskrá, þ.e. svæðið kringum Dynjanda í Ísafjarðarbæ, sem er náttúruvætti, svæðið í kringum Geirþjófsfjörð og friðland Vatnsfjarðar, en þessi svæði eru í Vesturbyggð. Í aðalskipulagstillögunni er gert ráð fyrir hverfisvernd í kringum Arnarfjörð. Aðalskipulag Vesturbyggðar 2006-2018 gerir jafnframt ráð fyrir hverfisvernd á hluta heiðarinnar. Auk þess nýtur Breiðafjörður verndar skv. lögum.	- ?	Stór hluti núverandi vegar liggur um svæði sem eru á náttúruminjaskrá og svæði sem eru hverfisvernduð skv. aðalskipulagi. Líklegt er að nýr vegur fylgi núverandi veglínunni en mögulegt er að á köflum liggja hann um óbrotið land. Líklegt er að gera þurfi mjög stórar fyllingar á erfiðum köflum sem getur haft mikil áhrif ásýnd landsins. Þessi leið samræmist ekki stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	?	Mögulegar gangaleiðir liggja um svæði sem eru á náttúruminjaskrá eða njóta hverfisverndar skv. aðalskipulagi. Áhrif leiðarinnar á þessi svæði eru því háð útfærslu framkvæmdar, en með göngunum færast umferð frá verndarsvæðum á heiðinni. Almennt eru umhverfisáhrif minni af jarðgöngum en landvegum og þverunum. Búast má við því að umferð aukist talsvert, en á móti kemur nokkur stytting vegalengdar, þannig að ekki er líklegt að mengun aukist. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.
Menningarminjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	?	Háð útfærslu. Fornminjar hafa ekki verið skráðar á þessu svæði í Ísafjarðarbæ, nema við Mjólka. Nokkuð er af skráðum og fornminjum í Geirþjófsfirði og Vatnsfirði í Vesturbyggð.	?	Háð útfærslu. Fornminjar hafa ekki verið skráðar á þessu svæði í Ísafjarðarbæ, nema við Mjólka. Nokkuð er af skráðum fornminjum í Geirþjófsfirði og Vatnsfirði í Vesturbyggð.
Samgöngur og öryggi	- -	Vegurinn yfir Dynjandisheiði er hálfra aldar gamall krókóttur malarvegur. Vegurinn uppfyllir ekki kröfur um öryggi og áreiðanleika. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+	Öryggi og áreiðaleiki samgangna á milli Ísafjarðar- og Barðastrandarsýslna eykst verulega, þó ekki verði um láglandisveg að ræða. Ekki er gert ráð fyrir því að leiðin styttest. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+ +	Öryggi vegfarenda og áreiðanleiki samgangna eykst verulega og vegalengdin styttest á milli svæða og til annarra landshluta. Með samgönguúrbótum á milli Dýrafjarðar og Arnarfjarðar verður þetta stysta leiðin á milli Ísafjarðar og Reykjavíkur.

Samgöngur og öryggi. Framhald	- -		+		+ +	Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun og markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.
Útivist og félags- og velferðarmál	0	Núverandi ástand samgangna hamlar samvinnu og samþættingu á félags- og velferðarþjónustu á milli svæða og veikir stöðu hennar.	+	Heilsárssamgöngur auka möguleika á samvinnu og samþættingu félags- og velferðarþjónustu á milli svæða. Fjallvegir geta þó haft hamlandi áhrif á vilja fólks til að sækja þjónustu.	+ +	Möguleikar aukast verulega á samvinnu og samþættingu félags- og velferðarþjónustu á milli svæða, s.s. menntun og heilbrigðisþjónustu. Að færa stofnveginn af Dynjandisheiði eykur möguleika til útivistar þar. Gamla veginn má m.a. annars nýta sem ferðamannaleið, hjóla- og/eða reiðleið.

Niðurstaða

Ljóst er að leið I er óviðunandi og skekkir samkeppnisstöðu sveitarfélagsins. Leið II er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samfélagið en hún opnar nýja möguleika á samvinnu atvinnulífs sem og félags- og velferðarmála. Talsverð óvissa er um áhrif leiða II og III á náttúruna, en almennt má segja að umhverfisáhrif jarðganga séu minni en á landvegum. Áhrifin ráðast þó mjög af þeim útfærslum sem fyrir valinu verða. Líklegast er að leið III hafi mestu jákvæðu samfélagslegu áhrifin.

Stofnbraut um Eyrina

Um Hrannargötu og Sólgötu liggur stofnbrautin sem þverar Eyrina. Göturnar eru í íbúðarbyggð og er nokkurt álag vegna umferðar þar, sérstaklega vegna hraðaksturs. Í síðasta aðalskipulagi var gert ráð fyrir því að stofnbrautin yrði lögð meðfram ströndinni utan við byggðina á Eyrinni, þ.e. utan við Fjarðarstræti og Sundstræti, en ekki í Pollgötu eins og síðar var framkvæmt. Með tilkomu jarðganga á milli Bolungarvíkur og Hnífsdals er talið að umferð muni aukast úr rúmum 600 bílum á dag í um 1000 bíla. Þetta mun leiða til aukningar á umferð um Djúpveg í Skutulsfirði, þ.m.t. Hrannargötu og Sólgötu.

Markmið

Tryggja ásættanlega legu stofnbrautar í gegnum Eyrina á Ísafirði. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í samgöngumálum, þ.e. að:

- Tryggja heilsárssamgöngur á milli þéttbýlisstaða og annarra svæða á Vestfjörðum
- Tryggja heilsárssamgöngur til annarra landshluta
- Auka öryggi vegfarenda
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum

Umhverfismat valkosta

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Stofnbrautin verði áfram um Sólgötu og Hrannargötu og haldið við með sama hætti og gert hefur verið	Stofnbrautin verði áfram um Sólgötu og Hrannargötu, en umferðahraði minnkaður með tryggum hætti, s.s. með því að breyta götunum í vistgötur	Stofnbrautin verði færð á fyllingu utan við Fjarðarstræti og Sundstræti og tengist þaðan Pollgötu um Sindragötu, í samræmi við aðalskipulag Ísafjarðar 1989-2009
Atvinnulíf og þjónusta	0	0	-
	Óverulegt umfram það sem er í dag.	Vistlegt umhverfi getur haft jákvæð áhrif á og ímynd bæjarins m.t.t. íbúa, gesta og viðskiptavina á svæðinu.	Vegalengd í gegnum Eyrina eykst úr rúmum 0,7 km í 2,3 km sem getur leitt af sér aukinn rekstrarkostnað fyrirtækja sem þurfa að nýta sér þessa leið. Færsla stofnbrautarinnar leiðir einnig til þyngri umferðar um iðnaðar- og athafnasvæði á Eyrinni. Það að gestir og íbúar þurfi að keyra í gegnum iðnaðarsvæði, á leið sinni í gegnum bæinn, getur haft neikvæð áhrif á upplifun þeirra og ímynd bæjarins.
Íbúapróun	-	-	+
	Þung og hröð umferð um Sólgötu og Hrannargötu hefur neikvæð áhrif	Þung umferð um Sólgötu og Hrannargötu getur haft neikvæð	Með færslu stofnbrautarinnar færist vandinn frá einu íbúðarsvæði til annars.

Íbúapróun. Framhald	- á íbúðarbyggð. Íbúum stafar nokkur hætta af hraðakstri í götunni. Gert er ráð fyrir því að umferð aukist með tilkomu ganga á milli Hnífsdals og Bolungarvíkur, sem mun auka vandann.	- + áhrif á íbúðarbyggð, en með því að draga verulega úr umferðarhraða má takmarka verulega neikvæðu áhrifin.	+ Aðstæður við Sólgötu og Hrannargötu - batna verulega, auk þess sem vegurinn - færist fjær húsum í Króki og efst í Fjarðarstræti, en þar eru um 30 íbúðir. Að sama skapi munu aðstæður versna við ytri húsaðir í Króki, Fjarðarstræti og Sundstræti, en þar eru um 100 íbúðir. Auk þess gerir aðalskipulagið ráð fyrir þéttingu byggðar við Fjarðarstræti. Tenging þessara sjávarlóða við fjöruna rofnar og umferðarónæði í baklóðum eykst.
Náttúra og landslag	0 Óverulegt umfram það sem er í dag.	0 Óverulegt umfram það sem er í dag.	- Ljóst er að verulegt rask verður á fjörum á stórum hluta strandlengju Eyrarinnar, þar sem vegurinn verður
Menningarminjar	0 Óverulegt umfram það sem er í dag.	? Háð útfærslu. Aðgerðir til að draga úr umferðarhraða geta haft neikvæð áhrif á sögulegt yfirbragð byggðar á Eyrinni, ef ekki er hugað að samræmi í yfirbragði nýrra mannvirkja og fyrirliggjandi byggðar.	að stærstum hluta á nýjum fyllingum. Ásýnd Eyrarinnar mun breytast verulega og tenging byggðarinnar við fjörur rofnar, en nán tengsl byggðar og sjávar hefur verið eitt af höfuðeinkennum bæjarins. Það samræmist illa markmiðum hverfisverndar á Eyrinni og markmiðum skipulagsins um að hlífa strandsvæðum. Með aukinni vegalengd eykst mengun. - Í gegnum tíðina hafa tengsl á milli byggðar og sjávar verið sterk. Með auknum framkvæmdum síðari ár hafa þessi tengsl víða verði rofin. Færsla vegarins út fyrir Fjarðarstræti mun minnka enn frekar þessi tengsl á mjög stórum hluta Eyrarinnar. Lítið er eftir af upprunalegum fjörum á umræddu svæði, en þó má finna minjar um útgerð við Norðurtanga.

Samgöngur og öryggi	-	<p>Vegna mikils umferðarhraða, sérstaklega í Sólgötu, er öryggi ekki viðunandi fyrir íbúðarbyggð. Gert er ráð fyrir því að umferð aukist með tilkomu ganga á milli Hnífsdals og Bolungarvíkur, sem mun auka vandann. Sólgata/Hrannargata er stysta leiðin í gegnum Eyrina. Samræmist ekki tillögu staðardagskrár 21 um hávaða- og loftmengun.</p>	+	<p>Aðgerðir sem draga úr umferðarhraða, s.s. gerð vistgötu, geta stórbætt öryggi íbúa og vegfarenda í Sólgötu og Hrannargötu. Hljóðvist getur einnig batnað með lækkuðum umferðarhraða. Sólgata/Hrannargata er stysta leiðin í gegnum Eyrina. Samræmist tillögu staðardagskrár 21 um hávaða- og loftmengun og stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.</p>	-	<p>Gera má ráð fyrir því að umferðarhraði aukist með færslu vegarins út fyrir Fjarðarstræti. Leiðin frá Sundstræti við Mávagarð að Pollgötu liggur um iðnaðar og athafnasvæði. Líklegt er að umferðaröryggi minnki við það að leiða alla umferð í gegnum bæinn um iðnaðar- og athafnasvæði. Þessi leið er mun lengri en núverandi leið, auk þess sem umferðarhraði verður meiri. Þessari leið fylgir því aukin mengun. Jafnframt aukast líkur á því að vegfarendur stytta sér leið um götur þar sem ekki er gert ráð fyrir þungri umferð, s.s. um Túngötu eða Þvergötur á miðri Eyrinni. Samræmist ekki tillögu staðardagskrár 21 um hávaða- og loftmengun eða stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.</p>
Útivist og félags- og velferðarmál	0	<p>Óverulegt umfram það sem er í dag.</p>	+	<p>Minni umferðarhraði á svæðinu getur bætt aðgengi að fjörum utan við Fjarðarstræti. Við gerð vistgatna er ávallt hugað að öruggum leiðum fyrir gangandi umferð. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.</p>	-	<p>Fjörur utan við Fjarðarstræti og við Norðurtanga eru vinsælar til útivistar. Með tilkomu vegarins hverfur þetta útivistarsvæði. Líklega mun þó með tímanum myndast ný fjara utan við veginn, en aðgengi að henni verður þó erfitt. Ytri húsaröð við Fjarðarstræti og Sundstræti stendur á sjávarlóðum með sérstöku útsýni. Vegurinn mun skerða þessi gæði íbúanna.</p>

Niðurstaða

Ljóst er að Leið I er ekki nógu góð með tilliti til íbúðarbyggðar og að vandinn mun aukast á komandi árum. Leið III er ekki ásættanlega, þar sem hún færir vandann til og eykur hann heldur, því fleiri aðilar verða fyrir neikvæðum áhrifum. Leiðin lengist, umferðarhraði eykst, ónæði eykst fyrir fleiri aðila, útivistarsvæði tapast og ásýnd og hugsanlega ímynd bæjarins versnar. Leið II er án efa vera besti kosturinn, þar sem dregið er úr vandanum án þess að skapa nýjan vanda á öðrum stað. Tryggja verður þó að aðgerðir til lækkunar umferðarhraða hafi raunveruleg áhrif.

Vegalagning norðan Djúps

Þjóðvegur 635, Snæfjallastrandarvegur, liggur út að Tyrðilmýri á Snæfjallaströnd. Hornstrandafriðland er án vegtengingar en stakir bútar vegslóða eru í vestanverðu friðlandinu og í sunnanverðum Jökulfjörðum. Þeim hefur verið lítið viðhaldið og eru lítið notaðir. Vélknúin farartæki eru á svæðinu, einkum fjórhjól, en einnig nokkur vinnutæki og bílar. Innan friðlandsins hafa verið settar sérstakar umferðarreglur af Ísafjarðarbæ og Umhverfisstofnun. Skoðaðar eru tvær leiðir, m.t.t. aðgengis að svæðinu norðan Ísafjarðardjúps, þ.e. innan Hornstrandafriðlands og svæðisins frá Snæfjallaströnd um Jökulfirði og austur í Reykjarfjörð.

Markmið

Tryggja aðgengi að svæðinu norðan Djúps, án þess að skerða sérstöðu þess. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í samgöngumálum sem og verndarmarkmið þess, þ.e. að:

- Tryggja að ferðamannaleiðum verði viðhaldið
- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum
- Að vernda sérkenni og fjölbreytileika náttúrunnar
- Öll nýting lífandi og lífvana náttúru fari fram á sjálfbæran hátt

Umhverfismat valkosta

Valkostir Umhverfis- þættir	Leið I Engir vegir lagðir	Leið II Vegir lagðir til að tryggja aðgengi
Atvinnulíf og þjónusta	+ Áfram verður þörf fyrir samgöngur á sjó. Nokkur fyrirtæki hafa sérhæft sig í farþegaflutningum og þjónustu við þetta landsvæði og munu þau geta eflst enn frekar.	- ? Líklegt er að mikil breyting verði á samsetningu ferðamanna sem sækja svæðið. Þjónustuaðilar í siglingum verða fyrir neikvæðum áhrifum en önnur þjónusta gæti risið upp í staðinn, s.s. farþegaflutningar á landi.
Íbúapróun	+ Jákvæð áhrif, því haldið yrði í sérkenni svæðisins sem getur áfram verið eftirsótt til útivistar og ferðalaga. Nálægð svo sérstæðs svæðis er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á lífsgæði íbúa og getur haft áhrif á val fólks um búsetu.	- Mikil breyting á svæðinu sem yrði líkara öðrum svæðum í sveitarfélaginu. Sérkenni svæðisins glatast, sem dregur úr jákvæðri samkeppnisstöðu sveitarfélagsins um íbúa.
Náttúra og landslag	0 Lítil áhrif. Sérkenni svæðisins eru varðveitt. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun og Staðardagskrár 21 um græna ferðamennsku.	- Mjög mikil breyting á ásýnd svæðisins með óafturkræfum framkvæmdum. Nýir möguleikar á uppbyggingu vegna betra aðgengis eru líklegir til að hafa enn frekari áhrif á náttúru og landslag svæðisins. Er ekki í samræmi við stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.

Menningar- minjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag. Sérkenni svæðisins eru varðveitt.	? -	Háð útfærslu. Minjar eru óskráðar á svæðinu. Bætt aðgengi eykur möguleika til framkvæmda og þar með eru meiri líkur á glötun menningarminja. Viðhald og möguleikar til að verja minjar í hættu, verður þó auðveldara með bættu aðgengi. Er ekki í samræmi við stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.
Samgöngur og öryggi	-	Samgöngur eru fyrst og fremst sjóleiðis en einnig með flugvélum. Þær eru óáreiðanlegar og mjög háðar veðri.	+	Mun auðveldara verður að heimsækja svæðið. Áreiðanleiki og öryggi eykst.
Útivist og félags- og velferðarmál	+	Svæðið verður áfram áhugavert fyrir þá sem vilja njóta gæða svæðisins án bílaumferðar og þeirrar röskunar sem fylgir slíkri umferð.	+ - -	Bætt aðgengi gerir fleira fólki fært að komast inn á svæðið. Nýir vegir munu hins vegar mjög líklega hafa neikvæð áhrif á upplifun þeirra gesta sem nú sækja svæðið.

Niðurstaða

Einangrun svæðisins hefur varðveitt náttúruverðmæti og búsetuminjar og skapað þá sérstöðu sem er til staðar. Þessi sérstaða er stór hluti af upplifun þeirra sem koma á svæðið til skemmri eða lengri dvalar. Vegalagning mun hafa óafturkræf og neikvæð áhrif á lífríki, landslag, búsetuminjar og upplifun gesta. Vegalagning mun því breyta verulega samsetningu þeirra gesta sem heimsækja svæðið og þannig yrði það líkara öðrum svæðum í sveitarfélaginu, því sérkennin myndu glatast. Það er ekki í takt við þau markmið sem sett eru í aðalskipulaginu. Sérstaða svæðisins verður best varðveitt með því að samgöngur verði með svipuðu sniði og hingað til, þ.e. á sjó.

Stórskipahöfn

Útlit er fyrir auknar siglingar í Norðurhöfum vegna breytinga á veðurfari og eru vonir bundnar við það að í því felist ný tækifæri fyrir Hafnir Ísafjarðarbæjar. Þá er einnig útlit fyrir aukin umsvif á Austur-Grænlandi, s.s. námuvinnslu. Vestfirðir eru landfræðilega best í stakk búnir til að þjónusta þetta svæði.

Markmið

Aðstaða verði til að þjónusta skip vegna siglinga í Norðurhöfum og vinnslu á Austur-Grænlandi. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í atvinnumálum, þ.e. að:

- Grunnur verði lagður að fjölbreyttu og þróttmiklu atvinnulífi
- Hlúa að þeirri starfsemi sem er til staðar
- Efla tækifæri til nýsköpunar
- Virkja frumkvöðlakraftinn í samfélaginu
- Sjálfbær þróun verði höfð að leiðarljósi við atvinnuþróun
- Nálægð við náttúruna og sérkenni verði nýtt til atvinnuþróunar á sjálfbæran hátt
- Aðstaða á hafnarsvæðum miðist við þarfir sjávarútvegsins en einnig annarra atvinnugreina eins og vöru- og farþegaflutninga og ferðaþjónustu
- Efla iðngreinar, nýsköpun og útflutning

Umhverfismat valkosta

Valkostir Umhverfisþættir	Leið I Óbreytt aðstaða fyrir skipaþjónustu	Leið II Endurbætur á núverandi höfnum í sveitarfélaginu, þ.e. Ísafjarðar- eða Þingeyrarhöfn	Leið III Ný stórskipahöfn í sveitarfélaginu, s.s. á Mýrum eða Sveinseyri í Dýrafirði
Atvinnulíf og þjónusta	0 Hafnaraðstaða er ágæt á Ísafirði og Þingeyri. Á Þingeyri er aðdýpi talsvert og skjól fyrir úthafsöldu. Aukning getur orðið í flutningum án breytinga á aðstöðu. Samdráttur í sjávarútvegi hefur gert flutninga á sjó til svæðisins óhagkvæmari en áður.	+ Mörg tækifæri kunna að skapast með bættri hafnaraðstöðu, s.s. þjónusta við A-Grænland. Aukin umsvif auka hagkvæmni flutninga á sjó. Samræmist Byggðaáætlun fyrir Vestfirði.	+ Veruleg umsvif fylgja stórskipahöfn. + Mörg ný tækifæri gætu skapast fyrir atvinnulíf og þjónustu. Óvissa er þó með það hvort alþjóðleg siglingaleið muni liggja vestur fyrir landið.
Íbúapróun	0 Óverulegt umfram það sem er í dag.	+ Líklegt er að aukin umsvif tengd hafnarstarfsemi stuðli að jákvæðri íbúapróun.	+ Líklegt er að aukin umsvif tengd hafnarstarfssemi stuðli að jákvæðri

Íbúapróun. Framhald.	0		+		+ - íbúapróun. Stórskipahöfn getur þó einnig haft neikvæð áhrif á umhverfi íbúa, sbr. umræður um náttúru og landslag hér að neðan.
Náttúra og landslag	0	Engin veruleg áhrif á landslagið. Lítil umsvif í sjóflutningum hafa þó stuðlað að aukningu í landflutningum sem veldur aukinni mengun.	0	Ekki er líklegt að endurbætur hafi mikil neikvæð áhrif á náttúru og landslag. Mengun getur aukist vegna aukinna umsvifa. Að sama skapi er líklegt að landflutningar flytjist að nokkru leyti á sjó sem veldur minni mengun. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	- - Í öllum tilvikum er líklegt að rask verði verulegt, þar sem nægt landrými er ekki til staðar en gera þarf ráð fyrir um 4 km ² landi og um 2 km viðlegukanti. Mengun mun aukast á svæðinu, þó Norðurishafssiglingar stytti vegalendir og valdi minni mengun. Aukin hætta verður á mengunarslysum við strendur Vestfjarða. Sveinseyri, utan ræktaðs lands, er á náttúruminjaskrá.
Menningarminjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Ekki er líklegt að endurbætur hafi áhrif á menningarminjar. Þó er nokkuð af minjum á Þingeyri en ekki líklegt að þær raskist.	? - Menningarminjar hafa ekki verið skráðar í Dýrafirði en líklegt verður að telja að einhverjar minjar verði í hættu. Í Haukadal er sögusvið Gíslasögu og þar stóð þorp á fyrri hluta 20. aldar. Þekktir minjastaðir eru því í mikilli nálægð við Sveinseyri.
Samgöngur og öryggi	0	Óverulegt umfram það sem er í dag. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+	Aukin umsvif auka hagkvæmni flutninga á sjó. Færast flutningar á sjó, þá minnkar álag á vegakerfið og öryggi þar eykst. Samræmist markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+ + ? Verulega aukin umsvif auka hagkvæmni sjóflutninga sem getur dregið úr landflutningum, en umsvifin gætu þó orðið það mikil að þau kalli á aukna landflutninga. Óvissa er um land- og haffræðilegar aðstæður í og við Dýrafjörð. Samræmist markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.

Útivist og félags- og velferðarmál	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Ekki er líklegt að þau strandsvæði sem nýtt eru til útivistar verði í hættu.	-	Í öllum tilvikum verður um landbrot að ræða og því líklegt að útivistarsvæði skerðist.
------------------------------------	---	------------------------------------	---	--	---	--

Niðurstaða

Leið II er líkleg til að hafa talsverð jákvæð áhrif en óveruleg neikvæð áhrif. Líklegt er þessi leið geti stuðlað að jákvæðri þróun atvinnulífs. Leið I er ekki líkleg til að leiða af sér verulegar jákvæðar breytingar, sbr. fyrri reynslu. Leið III getur haft veruleg jákvæð áhrif á samfélagið en óvissuþátturinn er stór. Óvíst er hvort flutningsaðilar sjái sér hag í umskiptum á Vestfjörðum og óvíst hvaða stefnu stjórnvöld taka. Ljóst er að svo stór framkvæmd hefur neikvæð áhrif á náttúru og landslag og mikil óafturkræf áhrif.

Millilandaflugvöllur

Vestfirðir er eini landshlutinn sem er án millilandaflugs. Ísafjarðarflugvöllur gegndi áður mikilvægu hlutverki í Grænlandsflugi. Vegna breytinga á reglum um millilandaflug hefur völlurinn misst það hlutverk, þar sem vopnaleitarbúnaður er ekki til staðar. Engin tæknileg fyrirstaða er fyrir millilandaflugi minni flugvéla til Ísafjarðar. Vegna nálægðar er Ísafjarðarflugvöllur heppilegasti flugvöllur landsins til að sinna flugi minni flugvéla á milli Íslands og Austur-Grænlands. Í dag þurfa flugvélar að millilenda á Ísafirði og taka eldsneyti til að geta flogið á næsta millilandaflugvöll. Farþegum er ekki heimilt að fara frá borði.

Markmið

Koma á millilandaflugi innan sveitarfélagsins til að efla atvinnuþróun, s.s. í ferðaþjónustu og iðnaði og auka möguleika á þjónustu við Austur-Grænland. Þetta er í samræmi við meginmarkmið aðalskipulagsins í samgöngumálum, þ.e. að:

- Tekið verði tillit til náttúru og sérstöðu svæðisins við skipulag og ákvarðanatöku í samgöngumálum
- Auka áreiðanleika flugsamgangna
- Efla almenningssamgöngur

Umhverfismat valkosta

Mjög litlar upplýsingar liggja fyrir um kosti og galla nýrra staða m.t.t. flugumferðar.

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Nýta millilandaflugvelli í öðrum landshlutum, eins nú er gert	Endurbætur fyrir millilandaflug á núverandi flugvöllum í sveitarfélaginu	Nýr millilandaflugvöllur í sveitarfélaginu, t.d. á Sveinseyri í Dýrafirði, Arnarnesi eða Völlum við Hnífsdal
Atvinnulíf og þjónusta	- Ísafjarðarbær er mjög vel staðsettur til að þjónusta A-Grænland. Í dag er ekki heimild til millilandaflugs og verða flugvélar því að millilenda á Ísafirði og taka eldsneyti til að geta flogið á næsta millilandaflugvöll. Þetta er óhagkvæmt, auk þess sem mikil tækifæri fyrir atvinnulíf og sveitarfélagið glatast. Óbreytt ástand skeykir því samkeppnisstöðu atvinnulífs á svæðinu, auk þess sem dregur úr vægi Ísafjarðar sem byggðakjarna.	+ Opnast mun fyrir Grænlandsflug. Mikil tækifæri fyrir atvinnulíf og þjónustu skapast. Möguleikar aukast á heilbrigðisþjónustu við A-Grænland. Samræmist Byggðaaætlun fyrir Vestfirði.	+ Líklegt er að nýr millilandaflugvöllur hafi talsverð jákvæð áhrif á atvinnulíf á svæðinu, flutningskostnaður minnkar og samkeppnisstaða batnar. Möguleikar opnast fyrir beinan út- og innflutning og farþegaflug, m.a. Grænlandsflugs. Möguleikar aukast á heilbrigðisþjónustu við A-Grænland. Staða Ísafjarðar sem byggðakjarna styrkist.

Íbúapróun	-	Atvinnutækifæri tapast, sem er líklegt til að hafa neikvæð áhrif á íbúapróun.	0	Bein áhrif eru óveruleg.	+	Líklegt er að millilandaflugvöllur hafi jákvæð áhrif á íbúapróun, vegna aukinna atvinnumöguleika. Staðsetning ræður því hvaða áhrif slíkur flugvöllur mun hafa á innanlandsflug og framtíð Ísafjarðarflugvallar.
Náttúra og landslag	-	Núverandi fyrirkomulag, m.t.t. Grænlandsflugs, hefur í för með sér aukna mengun vegna lengra flugs og auka flugtaka og lendinga. Þessi leið samræmist ekki stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	+	Breytingar eru að mestu innanhúss og því verða áhrifin óveruleg. Með styttingu vegalengdar minnkar mengun. Stefnan samræmist markmiðum stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	-	Líklegt er að nýr völlum hafi talsverð áhrif á náttúru og landslag, þar sem um er að ræða brot á nýju landi eða landfyllingar og nokkurt ónæði er af fluginu. Ströndin á Arnarnesi og skaginn á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar eru
Menningarminjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag. Breytingar eru að mestu innanhúss.	-	á náttúruminjasrá. Með styttingu vegalengdar minnkar mengun en á móti kemur að búast má við aukinni flugumferð.
Samgöngur og öryggi	-	Áreiðanleiki flugsamgangna er ekki viðunandi í sveitarfélaginu í dag. Samræmist ekki markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+	Líklegt er að áreiðanleiki samgangna aukist. Samræmist markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.	+	Ekki liggur fyrir hvort einhverjar minjar gætu verið í hættu, þar sem skráningu er ekki lokið. Líklegt verður að telja að einhverjar minjar geti verði í hættu.
Útivist og félags- og velferðarmál	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	+	Líklegt er að áreiðanleiki samgangna aukist verulega. Samræmist markmiðum Samgöngunefndar Fjórðungssambands Vestfirðinga.
					?	Óvíst er að hve miklu leyti útivistarsvæði skerðast. Nokkur röskun gæti orðið, verði millilandaflugvöllur staðsettur á Arnarnesi.

Niðurstaða

Leið III hefur mestu jákvæðu áhrifin á samfélagið en getur einnig haft mestu neikvæðu áhrifin á náttúru, landslag og jafnvel minjar. Með heppilegri staðsetningu og útfærslu má minnka neikvæð áhrif leiðarinnar. Leið II hefur að mestu jákvæð áhrif en lítil neikvæð áhrif og er hún því góður kostur sem hrinda mætti strax í framkvæmd. Leið I hefur almennt neikvæð áhrif á umhverfið, bæði samfélagið og náttúruna og er því ekki álitlegur kostur.

3.2. Atvinna

Eins og fram kemur í kafla 8 um atvinnu í greinargerð aðalskipulagsins, þá er lögð áhersla á það að stuðlað verði að fjölbreyttu og öflugum atvinnulífi sem byggist m.a. á sjávarútvegi, landbúnaði, matvælaframleiðslu, ferðaþjónustu og sjálfbærri nýtingu náttúruauðlinda. Í aðalskipulaginu eru m.a. skoðaðir möguleikar á eflingu atvinnulífsins með stóriðnaði.

Viðeigandi markmið eru sett fram í umhverfismatinu, en meginmarkmið m.t.t. atvinnumála eru eftirfarandi, sbr. kafla 8:

- Grunnur verði lagður að fjölbreyttu og þróttmiklu atvinnulífi
- Hlúa að þeirri starfsemi sem er til staðar
- Efla tækifæri til nýsköpunar
- Virkja frumkvöðlakraftinn í samfélaginu
- Sjálfbær þróun verði höfð að leiðarljósi við atvinnuþróun
- Nálægð við náttúruna og sérkenni verði nýtt til atvinnuþróunar á sjálfbæran hátt

Iðnaðarsvæði fyrir stóriðnað

Metin eru umhverfisáhrif þess stóriðnaðar eða starfsemi sem er talin geta haft mengun í för með sér, sbr. skipulagsreglugerð nr. 400 /1998 m.s.br., á mismunandi stöðum í sveitarfélaginu. Ekki er lagt mat á áhrif mismunandi iðnaðarstarfsemi m.t.t. stærðar, mengunar og annarra slíkra þátta. Umfjöllun byggir m.a. á skýrslum sem unnar hafa verið vegna staðarvals fyrir stóriðnað á vegum Fjórðungssambands Vestfirðinga.

Markmið

Tryggja fjölbreytt atvinnulíf og stuðla að bættum búsetuskilyrðum í sveitarfélaginu. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í atvinnumálum, þ.e. að:

- Grunnur verði lagður að fjölbreyttu og þróttmiklu atvinnulífi
- Hlúa að þeirri starfsemi sem er til staðar
- Efla tækifæri til nýsköpunar
- Virkja frumkvöðlakraftinn í samfélaginu
- Sjálfbær þróun verði höfð að leiðarljósi við atvinnuþróun
- Nálægð við náttúruna og sérkenni verði nýtt til atvinnuþróunar á sjálfbæran hátt

Umhverfismat valkosta

Mjög litlar upplýsingar liggja fyrir um kosti og galla nýrra staða m.t.t. flugumferðar.

Valkostir Um- hverfis- þættir	Leið I Alvíðra í Dýrafirði	Leið II Sandar – Hólar í Dýrafirði	Leið III Mosdalur í Arnarfirði	Leið IV Ekkert svæði fyrir stóriðnað
Atvinnulíf og þjónusta	<p>+ Almenn séð mun iðnaður auka fjölbreytni í atvinnulífi og skapa störf. Stóriðnaður getur þó gert atvinnulífið einsleitara. Sé um mjög afgerandi og mengandi starfsemi að ræða, þá geta áhrifin orðið neikvæð á aðrar greinar, svo sem landbúnað, ferðaþjónustu og sjávarútveg, bæði vegna</p> <p>-</p>	<p>+ Almenn séð mun iðnaður auka fjölbreytni í atvinnulífi og skapa störf. Stóriðnaður getur þó gert atvinnulífið einsleitara. Sé um mjög afgerandi og mengandi starfsemi að ræða, þá geta áhrifin orðið neikvæð á aðrar greinar, svo sem landbúnað, ferðaþjónustu og sjávarútveg, bæði vegna</p> <p>-</p>	<p>+ Almenn séð mun iðnaður auka fjölbreytni í atvinnulífi og skapa störf. Stóriðnaður getur þó gert atvinnulífið einsleitara. Sé um mjög afgerandi og mengandi starfsemi að ræða, þá geta áhrifin orðið neikvæð á aðrar greinar, svo sem landbúnað, ferðaþjónustu og sjávarútveg, bæði vegna</p> <p>-</p>	<p>0 Hugsanlega glatast tækifæri til atvinnuuppbyggingar. Minni greinar geta átt auðveldara með að þróast sé ekki afgerandi iðnaðarstarfsemi fyrir hendi með tilheyrandi ruðningsáhrifum. Samræmist tillögu Staðardagskrár 21 og</p>

<p><i>Atvinnulíf og þjónusta. Framhald.</i></p>	<p>+ -</p> <p>landfræðilegrar nálægðar en einnig vegna ruðningsáhrifa. Iðnaður getur stutt við aðrar greinar, t.d. með bættum innviðum eða tengingu við rannsóknir og þróun.</p> <p>Umrætt svæði er nýtt til landbúnaðar og þar hefur einnig byggst upp ferðaþjónusta síðustu ár. Líklegt er að stóriðnaður hafi neikvæð áhrif á þessa starfsemi.</p> <p>Samræmist ekki tillögu Staðardagskrár 21 og Byggðaáætlunar fyrir Vestfirði um að Vestfirðir verði grænt ferðamennskusvæði.</p>	<p>+ -</p> <p>landfræðilegrar nálægðar en einnig vegna ruðningsáhrifa. Iðnaður getur stutt við aðrar greinar, t.d. með bættum innviðum eða tengingu við rannsóknir og þróun.</p> <p>Umrætt svæði er nýtt til landbúnaðar og á Þingeyri og í næsta nágrenni hefur einnig byggst upp ferðaþjónusta síðustu ár, einkum í tengslum við sögu svæðisins. Líklegt er að stóriðnaður hafi neikvæð áhrif á þessa starfsemi.</p> <p>Samræmist ekki tillögu Staðardagskrár 21 og Byggðaáætlunar fyrir Vestfirði um að Vestfirðir verði grænt ferðamennskusvæði.</p>	<p>+ -</p> <p>landfræðilegrar nálægðar en einnig vegna ruðningsáhrifa. Iðnaður getur stutt við aðrar greinar, t.d. með bættum innviðum eða tengingu við rannsóknir og þróun.</p> <p>Umrætt svæði er nýtt til landbúnaðar. Líklegt er að stóriðnaður hafi neikvæð áhrif á þessa starfsemi.</p> <p>Samræmist ekki tillögu Staðardagskrár 21 og Byggðaáætlunar fyrir Vestfirði um að Vestfirðir verði grænt ferðamennskusvæði.</p>	<p>0</p> <p>Byggðaáætlunar fyrir Vestfirði um að Vestfirðir verði grænt ferðamennskusvæði.</p>
<p>Íbúapróun</p>	<p>+ -</p> <p>Ný störf verða til sem getur laðað að íbúa. Svæðið er nokkuð miðsvæðis og getur því haft áhrif í flestum kjörnum sveitarfélagsins.</p> <p>Afgerandi iðnaðarstarfsemi getur einnig haft talsverð neikvæð áhrif á samfélagið og ímynd svæðisins sem getur haft neikvæð áhrif á val fólks um búsetu.</p>	<p>+ -</p> <p>Ný störf verða til sem getur laðað að íbúa. Áhrifin yrðu mest á Þingeyri en minni á aðra staði vegna fjarlægðar. Afgerandi iðnaðarstarfsemi getur einnig haft talsverð neikvæð áhrif á samfélagið og ímynd svæðisins sem getur haft neikvæð áhrif á val fólks um búsetu.</p>	<p>+ ? -</p> <p>Ný störf verða til sem getur laðað að íbúa. Þó er svæðið nokkuð fjarri helstu kjörnum sveitarfélagsins, þannig að óvíst er hvort um fasta búsetu yrði að ræða.</p> <p>Afgerandi iðnaðarstarfsemi getur einnig haft talsverð neikvæð áhrif á samfélagið og ímynd svæðisins sem getur haft neikvæð áhrif á val fólks um búsetu.</p>	<p>0</p> <p>Komi ekkert annað til, þá glatast tækifæri til atvinnuuppbyggingar. Gera má ráð fyrir skiptum skoðunum um stóriðnað eftir gildismati og hagsmunum mismunandi hópa og einstaklinga. Fjallað er nánar um aðra atvinnuuppbyggingu í kafla 8 í greinargerð aðalskipulagsins.</p>

Íbúapróun. Framhald.	+ -		+ -		+ ? - -	Vegna einangrunar þyrftu verulegar samgöngubætur að koma til eigi iðnaðarsvæðið að styrkja byggð í Ísafjarðarbæ.	0	
Náttúra og landslag	- -	Stóriðnaður getur haft afgerandi áhrif á náttúru og landslag. Fer það þó að miklu leyti eftir umfangi og starfsemi viðkomandi iðnaðar. Hafnarmannvirki og skipaumferð auka einnig álag á náttúru og landslag. Sjónræn áhrif af stóriðnaði yrðu þónokkur á þessum stað. Gróður og dýralíf á svæðinu eru dæmigerð fyrir þetta landsvæði. Ekki er að finna sjaldgæfar plöntur eða viðkvæm búsvæði dýra. Æðarvarp mun verða fyrir miklum áhrifum, einkum á framkvæmdartímanum og jafnvel leggjast af.	- -	Stóriðnaður getur haft afgerandi áhrif á náttúru og landslag. Fer það þó að miklu leyti eftir umfangi og starfsemi viðkomandi iðnaðar. Hafnarmannvirki og skipaumferð auka einnig álag á náttúru og landslag. Þeir sem búa í nágrenni svæðisins verða fyrir umtalsverðum neikvæðum sjónrænum og umhverfislegum áhrifum. Æðarvarp mun verða fyrir verulegum áhrifum og jafnvel leggjast af. Kría, lóa og spói verpa á svæðinu og verða fyrri neikvæðum áhrifum. Skaginn á milli Arnarfjarðar og Dýrafjarðar, utan ræktað lands og þéttbýlis, er á náttúruminjaskrá. Dæmigerðar plöntur er að finna á svæðinu, en einnig krækiberjalyng og blóðberg auk skógræktarsvæðis.	- -	Stóriðnaður getur haft afgerandi áhrif á náttúru og landslag. Fer það þó að miklu leyti eftir umfangi og starfsemi viðkomandi iðnaðar. Hafnarmannvirki og skipaumferð auka einnig álag á náttúru og landslag. Svæðið er tiltölulega einangrað og yrðu því áhrifin nokkuð afgerandi m.t.t ásýndar. Í dalnum vex víða birkikjarr í hlíðum í um 40 m hæð. Dalurinn er mjög opinn og því yrðu mannvirki sýnileg víða að, s.s. frá Hrafseyri. Iðnaður gæti hugsanlega haft neikvæð áhrif á eldi villtra þorska í Arnarfirði, einkum ef skipaferðir verða um svæðið. Miklar framkvæmdir í tengslum við samgöngubætur hafa neikvæð áhrif á náttúru og landslag svæðisins.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.

<i>Náttúra og landslag. Framhald.</i>	- -		- Jarðfræðin einkennist af áreyrar- og fjöruasetmyndunum og malarhjöllum.	- Samgöngubætur eru líklegar til að hafa neikvæð áhrif á náttúru og landslag.	0	
Menningarminjar	-	Í landi Alviðru eru einar friðlýstar fornminjar; Þrælsgerði, en staðsetning þeirra er óljós. Fornminjar eru neðan vegar við Alviðru. Herma sögur að þar sé heygður launsonur Haraldar hárfagra Noregskonungs. Aðrar tóftir er einnig að finna á svæðinu en lítið er vitað um þær. Samræmist ekki tillögu Staðardagskrár 21 um menningarminjar.	? Hugsanleg áhrif á endurbýggt sjávaruppsátur og tóftir sem lítið er vitað um. Ekki er vitað um aðrar fornminjar.	? Ekki er vitað um fornminjar en sjá má tóftir við sjávarkambinn og Kirkjuból.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.
Samgöngur og öryggi	?	Auknum flutningum fylgir aukið álag á innviði og meiri slyshætta. Góðar samgöngur eru forsenda fyrir stóriðnaði. Líklegt er að bæta þurfi veg 624 frá vegi 60. Hugsanlega þarf góða hafnaraðstöðu. Samgöngubætur eru annað verkefni og er fjallað um áhrif þeirra á öðrum stað í umhverfismatinu.	? Auknum flutningum fylgir aukið álag á innviði og meiri slyshætta. Þungaflutningar munu að öllum líkindum aukast um Þingeyri. Góðar samgöngur eru forsenda fyrir stóriðnaði. Líklegt er að bæta þurfi veg 622 frá Þingeyri. Hugsanlega þarf góða hafnaraðstöðu. Samgöngubætur eru annað verkefni og er fjallað um áhrif þeirra á öðrum stað í umhverfismatinu.	? Auknum flutningum fylgir aukið álag á innviði og meiri slyshætta. Góðar samgöngur eru forsenda fyrir stóriðnaði. Samgöngur við Mosdal eru lélegar. Líklegt er að ráðast þurfi í stórfelldar samgöngubætur ef byggja á upp stóriðnað á umræddu svæði. Hugsanlega þarf góða hafnaraðstöðu.	0	Engin breyting.

<i>Samgöngur og öryggi. Framhald.</i>	?		?		?	Samgöngubætur eru annað verkefni og er fjallað um áhrif þeirra á öðrum stað í umhverfismatinu.	0	
Útivist og félags- og velferðarmál	-	Mengandi iðnaðarstarfsemi á ekki samleið með útivist. Í nágrenninu eru útivistarsvæði, svo sem Skrúður og fjörur. Iðnaðarsvæði myndi líklega skaða uppbyggingu á ferðaþjónustu og möguleika á útivist. Bættar samgöngur tryggja betra aðgengi en mannvirki geta einnig heft aðgengi, t.d. að fjöru.	-	Mengandi iðnaðarstarfsemi á ekki samleið með útivist. Í nágrenninu eru golfvöllur, aðstaða fyrir hestamenn, reiðhöll og reiðleiðir, gönguleiðir um náttúru og söguslóðir. Iðnaðarsvæði myndi líklega skaða uppbyggingu á ferðaþjónustu og möguleika á útivist. Bættar samgöngur tryggja betra aðgengi en mannvirki geta einnig heft aðgengi, t.d. að fjöru.	-	Mengandi iðnaðarstarfsemi á ekki samleið með útivist. Umrætt svæði er ekki mjög aðgengilegt, enda afskekktari en þau tvö svæði sem skoðuð eru til samanburðar. Fyrir vikið gæti svæðið þó verið spennandi útivistarkostur fyrir ákveðinn hóp af fólki. Bættar samgöngur tryggja betra aðgengi en mannvirki geta einnig heft aðgengi, t.d. að fjöru.	+	Ekki breyting á gildi útivistarsvæða eða aðgengi. Sérkennum svæðisins verður viðhaldið. Samræmist stefnu stjórnvala um sjálfbæra þróun.

Niðurstaða

Hólar-Sandar í Dýrafirði er líklega það svæði sem hentar best fyrir stóriðnað í sveitarfélaginu. Iðnaðarsvæði í dreifbýli getur haft mjög mikil áhrif á aðrar atvinnugreinar og haft neikvæð áhrif á náttúru, landslag og sögu- og menningarminjar. Uppbygging stóriðnaðar stangast á við núverandi uppbyggingu og nýtingu á svæðinu, einkum útivist og ferðaþjónustu. Þessi áhrif fara þó eftir eðli iðnaðarstarfseminnar. Mikilvægt er að meta öll þessi áhrif þegar ákvörðun um iðnaðarstarfsemi er tekin, með virkri þátttöku hagsmunaaðila.

3.3. Byggð

Eins og fram kemur í kafla 7 um byggð í greinargerð aðalskipulagsins, þá er gert ráð fyrir því að íbúum sveitarfélagsins fjölgi á skipulagstímabilinu. Lögð er áhersla á góð búsetuskilyrði til að tryggja að svo verði. Í aðalskipulaginu eru valkostir í eftirfarandi málaflokka skoðaðir:

- Snjóflóðavarnir
- Íbúðarbyggð
- Bygging frístundahúsa

Viðeigandi markmið eru sett fram með hverju umhverfismati en meginmarkmið, m.t.t. þróunar byggðar, eru eftirfarandi, sbr. kafla 7:

- Áhersla verði lögð á fjölbreytta búsetumöguleika og aðlaðandi umhverfi í góðum tengslum við náttúru, sögulegt umhverfi og önnur sérkenni
- Skapa umhverfi sem styrkir efnahagslegan og samfélagslegan grunn, m.a. með varðveislu menningarverðmæta.
- Boðið verði upp á fjölbreytt sumarhúsasvæði án þess að skerða sérstöðu og ásýnd svæðisins og í sátt við aðra landnotkun
- Hefðbundin hlunnindanýting verði tryggð á eyðijörðum

Auk þess eru eftirfarandi meginmarkmið í kafla 3 um náttúruvá:

- Íbúar sveitarfélagsins búi við ásættanlegt öryggi m.t.t. náttúruvár
- Eignir verði sem best varðar fyrir náttúruvá
- Landnýtingu verði hagað með tilliti til náttúruvár

Snjóflóðavarnir

Eins og fram kom í kafla 3 um náttúruvá, þá ber sveitarstjórnunum að tryggja öryggi fólks vegna snjóflóðahættu í samræmi við reglugerð 505/2000 m.s.br. Grípa þarf til ráðstafana á tveimur svæðum; neðan Gleiðarhjalla við Ísafjörð og í sunnanverðum Hnífsdal. Á báðum þessum svæðum eru íbúðarhús á hættusvæði C. Svæðin eru eingöngu íbúðarsvæði, fyrir utan leikskólann í Hnífsdals, sem er á svæði fyrir þjónustustofnanir. Umhverfismatið á við bæði þessi svæði, þar sem forsendur eru mjög sambærilegar.

Markmið

Tryggja öryggi íbúa m.t.t ofanflóða. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins um landnýtingu m.t.t. náttúruvár og um þróun byggðar, þ.e. að:

- Íbúar sveitarfélagsins búi við ásættanlegt öryggi m.t.t. náttúruvár
- Eignir verði sem best varðar fyrir náttúruvá
- Fólksfjöldun verði í Ísafjarðarbæ á skipulagstímabilinu

Umhverfismat valkosta

Núllkosturinn, þ.e. að tryggja öryggi eingöngu með eftirliti og rýmingu, kemur ekki til greina samkvæmt reglugerð, þar sem hluti hættusvæða er á C-svæði.

Valkostir Umhverfis- þættir	Leið I Bygging snjóflóðavarnarvirkja	Leið II Flutningur byggðar á öruggari svæði, með uppkaupum eða flutningi húsa
Atvinnulíf og þjónusta	<p>+</p> <p>Snjóflóðavarnir hafa jákvæð áhrif því aukið öryggi styrkir svæðið og þar með talið atvinnulíf og þjónustu. Til skamms tíma, þ.e. á framkvæmdatímanum, eru áhrif á atvinnulífið einnig jákvæð.</p>	<p>+</p> <p>Flutningur byggðar hefur jákvæð áhrif, því aukið öryggi styrkir svæðið og þar með talið atvinnulíf og þjónustu. Til skamms tíma eru áhrif á atvinnulífið einnig jákvæð, þ.e. á framkvæmdatímanum.</p>
Íbúapróun	<p>+</p> <p>+</p> <p>-</p> <p>Snjóflóðavarnir draga verulega úr óvissu og óöryggi vegna ofanflóðahættu og geta því haft jákvæð áhrif á íbúapróun svæðisins. Breytt ásýnd svæðisins getur þó haft neikvæð áhrif á ímynd bæjarins og þar með val fólks um búsetu.</p>	<p>+</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>Flutningur byggðar dregur verulega úr óvissu og óöryggi vegna ofanflóðahættu og getur því haft jákvæð áhrif á íbúapróun svæðisins. Flutningur myndi hins vegar raska yfirbragði og breyta ásýnd þéttbýlis, sem gæti haft neikvæð áhrif á íbúa og gesti svæðisins. Einnig hafa flutningar í för með sér röskun á högum fólks, sem getur rofið tengsl þess við bæinn. Flutningur byggðar gengur jafnframt á möguleg byggingarsvæði til framtíðar og er dýr lausn.</p>

Náttúra og landslag	- -	Varnarvirki verða sýnileg og valda neikvæðum og óafturkræfum áhrifum á landslag og náttúru. Ekki er vitað um neinar sérstakar jarðmyndanir á svæðinu en sökum nálægðar við byggð breytist ásýnd svæðisins verulega og brýtur upp heildarmyndina.	-	Flutningur byggðar mun skilja eftir skarð í byggðinni sem hefur neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins. Mótvægisáðgerðir til að lagfæra svæðið yrðu mjög mikilvægar. Flutningur byggðar myndi mögulega fela í sér nýtt landbrot í kjölfar flutninganna eða til lengri tíma litið.
Menningarminjar	?	Ekki er vitað um menningarminjar á svæði fyrirhugaðs varnargarðs.	?	Háð staðsetningu byggðar. Taka verður tillit til þessa við flutninginn.
Samgöngur og öryggi	+ +	Áhrifin eru jákvæð, þar sem hættu vegna ofanflóða mun minnka verulega. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun. Á meðan á framkvæmdum stendur, þá má búast við áþægindum fyrir íbúa, m.a. vegna hávaða og óþrifa.	+ +	Áhrifin eru jákvæð, þar sem hættu vegna ofanflóða mun minnka verulega. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun. Hugsanlega verða neikvæð áhrif á framkvæmdatíma en það fer þó eftir útfærslum.
Útivist og félags- og velferðarmál	-	Bygging varnarvirkja spillir ásýnd svæðisins og takmarkar möguleika á því að njóta náttúrunnar ofan byggðar. Hins vegar má með mótvægisáðgerðum auka útivistargildi svæðisins á annan hátt, m.a. með göngustígum og aðstöðu til útivistar.	?	Háð útfærslu.

Niðurstaða

Báðar leiðirnar minnka verulega hættu vegna ofanflóða á umræddum svæðum. Snjóflóðavarnarvirkjum fylgja talsverð neikvæð áhrif á umhverfið sem breyta ásýnd svæðisins og geta rýrt gildi útivistar. Flutningur byggðar raskar talsvert þeirri byggð sem fyrir er með breyttri ásýnd og gengur á framtíðarbyggingarland. Auk þess raska flutningar högum fólks meira en bygging varna og er almennt dýrari leið. Slík röskun getur rofið tengsl íbúa við byggðina sem gæti leitt til fólksfækkunar. Í heildina er leið I ákjósanlegri, því hún raskar minna þeirri byggð sem til staðar er. Mikilvægt er að lágmarka neikvæð áhrif varnarvirkja með mótvægisáðgerðum.

Íbúðarbyggð

Aðalskiplaginu er ætlað að leggja grunn að fólksfjölgun í sveitarfélaginu á skipulagstímabilinu. Í því tilliti er mikilvægt að hægt sé að bjóða upp á aðlaðandi og fjölbreytta búsetukosti. Uppbygging nýrra íbúðarsvæða getur haft talsverð áhrif á umhverfið og marga þætti í samfélaginu, svo sem ferðatíma, aðgengi að þjónustu og atvinnugreinar.

Markmið

Tryggja nægt framboð á byggingarlandi fyrir íbúðarbyggð í sveitarfélaginu. Þetta er í samræmi við markmið aðalskiplagsins um þróun byggingarinnar, þ.e. að:

- Fólksfjölgun verði í Ísafjarðarbæ á skipulagstímabilinu
- Ávallt verði tiltækar fjölbreyttar lóðir fyrir íbúðarhús sem henti öllum aldurs- og þjóðfélagshópum. Þannig hafi fólk val um búsetu m.t.t. staðsetningar og umhverfis
- Íbúðarsvæðin njóti góðs af því umhverfi og gæðum sem eru til staðar og raski ekki sérstöðunni, þ.e. menningarsögulegum arfi og náttúru

Umhverfismat valkosta

Valkostir	Leið I	Leið II	Leið III
Umhverfisþættir	Íbúðarhverfi á nýjum landfyllingum, s.s. innst í Skutulsfirði, við Torfnæs og frekari fyllingar á Suðurtanganum á Ísafirði	Ný íbúðarhverfi án landfyllingar í námunda við eldri hverfi, s.s. í Dagverðardal	Þétting byggðar í þegar byggðum hverfum
Atvinnulíf og þjónusta	0 Hvaða leið er valin hefur lítil áhrif á atvinnulíf. Þó er mikilvægt fyrir atvinnulífið að ávallt sé nægt framboð af byggingarlóðum.	0 Hvaða leið er valin hefur lítil áhrif á atvinnulíf. Þó er mikilvægt fyrir atvinnulífið að ávallt sé nægt framboð af byggingarlóðum.	0 Hvaða leið er valin hefur lítil áhrif á atvinnulíf. Þó er mikilvægt fyrir atvinnulífið að ávallt sé nægt framboð af byggingarlóðum.
Íbúðarþróun	+ Landfyllingar geta tekið við auknum fólksfjölda. Þær leiða þó til skertra umhverfisgæða á strandsvæðum sem eru eftirsóknarverð m.t.t. útivistar og búsetu almennt. Ekki er þörf á slíkum fyllingum miðað við það landrými sem er til staðar.	+ Fjölbreyttir búsetukostir eru eftirsóknarverðir og laða að sér íbúa.	+ Fellur vel að stefnu sveitarfélagsins um varðveislu menningarverðmæta. Þétting byggðar getur skapað lífflegt umhverfi og nálægð við sögu og menningarverðmæti.
Náttúra og landslag	- Landfyllingar hafa afgerandi áhrif á umhverfi, einkum landslag og	- Nýtt landbrot felur í sér röskun á landslagi og náttúru. Náttúra í nálægð	0 Hefur takmörkuð áhrif, þar sem uppbygging fer fram innan

<i>Náttúra og landslag. Framhald.</i>	- lífríki, sem er mjög viðkvæmt á strandsvæðum. - Strandsvæðin eru eitt af sérkennum sveitarfélagsins. Með auknum framkvæmdum hin síðari ár, þá hefur verið gengið á strandsvæði, sérstaklega í þéttbýli, þar sem lítið er eftir að upprunalegum fjörum. Þessi leið samræmist ekki stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	- við íbúðarsvæði er oft röskuð en hefur gildi sökum sýnileika og aðgengis. Tækifæri er þó til að tengja íbúðarsvæði við umhverfið. Aukin ferðalög íbúa, sökum fjarlægðar við þjónustu, leiðir til aukinnar mengunar frá bílum.	0	raskaðs svæðis. Gæta þyrfti þó að náttúrufrýrbrigðum og landslagi sem setur svip sinn á byggðina. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.
Menningar- minjar	? Háð útfærslu. - Fjörur og strandsvæði eru samofin ímynd sveitarfélagsins og tengsl á milli byggðar og sjávar hafa verið sterk í gegnum tíðina. Víða má finna minjar um þessi tengsl, s.s. útgerð. Með auknum framkvæmdum hin síðari ár hafa þessi tengsl víða verið rofin og er líklegt að frekari landfyllingar rjúfi þessi tengsl enn frekar.	? Háð staðsetningu en þó er auðvelt er taka tillit til þeirra í deiliskipulagi og við framkvæmdir.	?	Mörg dæmi eru um menningarminjar í þéttbýli. Auðvelt er taka tillit til þeirra í deiliskipulagi og við framkvæmdir.
Samgöngur og öryggi	? Með hækkandi sjávarborði þarf að skoða samspil lands og sjávar og hvort sjór muni ógna byggð á fyllingum í framtíðinni. -	- Aukin fjarlægð íbúðarbyggðar frá þjónustu lengir ferðatíma, með þeirri óhagkvæmni og hættu sem fylgir aukinni umferð. Mögulegt verður að velja örugg íbúðarsvæði m.t.t náttúruvár. +	+	Með þéttingu byggðar má nýta þá innviði sem þegar eru til staðar. Forðast verður hættusvæði vegna náttúruvár.
Útivist og félags- og velferðarmál	- Mikið rask á náttúrunni skerðir gildi útivistar.	? Háð útfærslu.	0	Lítill áhrif sé þess gætt að þétting byggðar skerði ekki opin svæði innan þéttbýlis.

Niðurstaða

Talsvert svigrúm er fyrir nýbyggingar með þéttingu byggðar í sveitarfélaginu. Þétting byggðar er mjög hagkvæm, því þannig má nýta innviði og þau umhverfisgæði sem þegar eru til staðar. Þétting byggðar og hófleg uppbygging í innanverðum Skutulsfirði (leiðir II og III) samrýmast vel þeirri stefnu skipulagsins að vilja vernda fjörur og strandsvæði sem eru á meðal helstu sérkenna sveitarfélagsins. Þannig er gott byggingarland frátekið til langs tíma og sveitarfélagið verður vel í stakk búið til að mæta slíkri fjölgun. Landfyllingar eru hins vegar mjög dýrar og valda miklu umhverfisraski, bæði á landslagi og lífríki. Að svo stöddu er ekki þörf á landfyllingum fyrir íbúðarbyggð í Ísafjarðarbæ.

Bygging frístundahúsa

Skoðaðar eru mismunandi leiðir til uppbyggingar frístundahúsa innan Hornstrandafriðlandsins og á hverfisvernduðum svæðum H1, H2, H3, H4 og H18. Á stórum hluta svæðisins hefur heilsársbúseta lagst af. Hornstrandafriðland, Jökulfirðir og Snæfjallaströnd að Bæjum hefur þá sérstöðu að vera án vegtengingar.

Markmið

Tryggja sanngjarna nýtingarmöguleika, innan Hornstrandafriðlandsins og á hverfisverndarsvæðum H1, H2, H3, H4 og H18, án þess að skerða sérstöðu þeirra. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í þróun byggðar, sem og almenn verndarmarkmið þess, þ.e. að:

- Boðið verði upp á fjölbreytt svæði fyrir frístundabyggð á afmörkuðum svæðum í dreifbýli
- Öll uppbygging frístundahúsa skal miða að því að skerða ekki sérstöðu svæðisins og ásýnd þess í heild, þ.e. lítt spillta náttúru, líffræðilega fjölbreytni, landslagsheildir og menningarsögu
- Uppbygging frístundahúsa skal ekki skerða góð landbúnaðarsvæði, t.d. ræktarland, aðgengi að útivistarsvæðum eða loka gömlum göngu- og reiðleiðum
- Að vernda sérkenni og fjölbreytileika náttúrunnar
- Öll nýting lifandi og lífvana náttúru fari fram á sjálfbæran hátt

Umhverfismat valkosta

Valkostir	Leið I Engar nýbyggingar	Leið II Óheft uppbygging	Leið III Byggingarmagn miðast við eignarhald	Leið IV Byggingarmagn miðast við sögu	Leið V Byggingarmagn miðast við landslag og lífríki
Umhverfisþættir					
Atvinnulíf og þjónusta	- + Erfitt verður að byggja upp aðstöðu og þjónustu fyrir landeigendur og ferðamenn. Svæðið mun þó haldast nokkuð ósnortið og þannig ekki útiloka ýmsa framtíðarmöguleika. Eftir því sem önnur svæði byggjast þéttar, þá eykst	+ - Mikil uppbygging getur haft jákvæð áhrif á ferðaþjónustu og bætt þjónustu við landeigendur og aðra gesti. Of mikil uppbygging og óvissa um þróun svæðisins er þó líkleg til að hafa neikvæð áhrif á þessa hópa, glati svæðið sérkennum sínum.	- Eignarhald breytist og því er mikil óvissa falin í þessari leið. Óvissa um framtíð svæðisins mun hafa neikvæð áhrif á ferðaþjónustu sem og ákvarðanir og skuldbindingar landeigenda.	+ Jákvæð áhrif, þar sem mörkuð er skýr stefna. Svæðið heldur sérkennum sínum og svigrúm verður til uppbyggingar ferðaþjónustu og annarrar þjónustu. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	+ Jákvæð áhrif. Svæðið heldur sérkennum sínum og svigrúm verður til uppbyggingar ferðaþjónustu og annarrar þjónustu. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.

<i>Atvinnulíf og þjónusta. Framhald.</i>	- +	gildi þessa svæðis, sem verður eftirsóknarverðara.	+ -	Samræmist ekki stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	-		+		+	
Íbúabróun	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	-	Sérkenni svæðisins geta glatast. Ímynd sveitarfélagsins byggir að hluta til á sérstöðu þessa svæðis. Ímyndin hefur áhrif á val fólks um búsetu.	-	Breytilegt eignarhald mun fela í sér óvissu sem erfitt er að spá fyrir um. Mikil óvissa um skipulagsmál er óheppileg fyrir ímynd svæðisins og þar með þróun byggðarinnar.	+ +	Sérkenni svæðisins eru vernduð en ímynd sveitarfélagsins byggir að hluta til á sérstöðu þessa svæðis. Ímyndin hefur áhrif á val fólks um búsetu. Uppbygging tekur mið af sögu og hefðum og mætir þannig þörfum þeirra sem tengjast svæðinu.	+	Sérkenni svæðisins eru vernduð en ímynd sveitarfélagsins byggir að hluta til á sérstöðu þessa svæðis. Ímyndin hefur áhrif á val fólks um búsetu.
Náttúra og landslag	0 -	Lítill áhrif því engar nýbyggingar verða reistar. Áhrifin geta einnig verið neikvæð ef erfitt reynist að þjónusta ferðamenn.	- -	Mikil neikvæð áhrif, verði mikil uppbygging á viðkvæmum svæðum. Sérkenni svæðisins glatast, verði þolmörkum svæðisins náð. Þessi leið samræmist ekki stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	-	Óæskileg óvissa og erfitt að spá um þróunina. Hugsanlega verður mikil uppbygging frístundahúsa, á viðkvæmum svæðum, með tilheyrandi neikvæðum áhrifum á landslag og lífríki.	0	Náttúra og landslagi er ekki raskað mikið umfram það sem þegar hefur verið gert. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	0	Lítill neikvæð áhrif, því við ákvarðanir er einkum horft til landslags og lífríkis. Samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.
Menningarminjar	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	- -	Líklegt að áhrifin verði mjög neikvæð, verði mörg hús byggð. Sérkenni svæðisins, s.s.	-	Óæskileg óvissa og erfitt að spá um þróunina. Hugsanlega verður mikil uppbygging og	+	Áhersla á viðhald og endurheimt menningarminja. Ásýnd svæðisins varðveitt. Tryggja	?	Áhersla á verndun lífríkis og náttúru. Áhrif á menningarminjar er háð útfærslu.

<i>Menningarminjar. Framhald.</i>	0		- búsetulandslag, geta glatast. Samræmist ekki tillögu Staðardagskrár 21 um menningarminjar.	- sérkenni svæðisins geta glatast.	+ þarf þó að minjar spillist ekki við endurbyggingu húsa. Samræmist tillögu Staðardagskrár 21 um menningarminjar.	?	
Samgöngur og öryggi	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.	+ Mikil uppbygging mun auka umferð og líklega einnig áreiðanleika samgangna.	? Erfitt að spá fyrir um þróunina. Áreiðanleiki samgangna gæti batnað á svæðum þar sem umferð eykst.	0 Óverulegt umfram það sem er í dag.	0	Óverulegt umfram það sem er í dag.
Útivist og félags- og velferðarmál	+ -	Verndun náttúru mun auka útivistargildi svæðisins. Áhrifin geta einnig verið neikvæð ef erfitt reynist að byggja mannvirki sem þjónusta ferðamenn.	- Neikvæð áhrif á náttúruna munu skaða útivistargildi svæðisins.	- Óæskileg óvissa og erfitt að spá um þróunina. Mikið rask mun geta rýrt útivistargildi svæðisins.	+ Varðveisla menningar- og náttúruminja, með svigrúmi fyrir uppbyggingu ferðaþjónustu, mun hafa jákvæð áhrif á útivist. Samrýmist friðlýsingarákvæðum, þar sem bæði er tekið tillit til náttúru og sögu.	+	Jákvæð áhrif á útivist, því áhersla er lögð á verndun lífríkis og landslags.

Niðurstaða

Óheft uppbygging (leið II) myndi hafa mikla óvissu í för með sér og mögulega mikil neikvæð áhrif á lífríki, landslag og upplifun þeirra sem sækja svæðið til dvalar eða útivistar. Að sama skapi er mikil óvissa fólgin í því að miða uppbyggingu frístundahúsa við eignarhald (leið III), sem getur verið mjög breytilegt frá einum tíma til annars. Leið I gefur landeigendum ekki mikið svigrúm til uppbyggingar á frístundahúsum og skerðir því verulega nýtingarmöguleika þeirra. Jafnframt má vera að slík stefna gæti aukið álag á náttúru svæðisins og leitt til verri umgengni vegna aðstöðuleysis. Gallinn við leið V er sá að ekki liggur fyrir nákvæm úttekt á náttúrufari svæðisins og því er mikil óvissa um byggingarmagn og framtíðarþróun svæðisins. Í þeirri leið er heldur ekki tekið tillit til menningarminja, en svæðið er friðað vegna menningarlegra verðmæta og náttúrufars.

Niðurstaða matsins er sú að þróun byggðar eigi að miðast við sögu svæðanna (leið IV). Þannig verður ásýnd og sérstaða umræddra svæða vernduð en jafnframt komið á mótis við óskir landeigenda, ferðamanna og ferðaþjónustu um nýtingu svæðisins, án þess að raska svæðinu umfram það sem gert var á meðan svæðið var í byggð. Landeigendum, eða öðrum sem nýta vilja landið, verður heimilt að viðalda eða endurreisa byggingarhæfð fyrri tíma. Með þessu er reynt að forðast að ráðstafa auðlindum svæðisins á skömmum tíma, með tilheyrandi skerðingu fyrir komandi kynslóðir.

3.4. Sorp

Eins og fram kemur í kafla 11 um veitur og sorp í greinargerð aðalskipulagsins, þá rennur starfsleyfi fyrir sorpbrennslu og –urðun út fyrir lok skipulagstímabilsins. Nokkur óánægja er á meðal íbúa vegna loft- og sjónmengunar frá sorpbrennslustöð og fokrusls frá urðunarstað. Umhverfisstofnun hefur gefið út almenna áætlun um meðhöndlun úrgangs fyrir tímabilið 2004-2016. Áætlunin gildir fyrir allt landið og er ætlað að leiða til ábyrgari meðhöndlunar úrgangs, draga úr hættu á mengun umhverfis og sóun á verðmætum og landrými til urðunar, auk þess að vera sveitarstjórnnum til leiðbeiningar. Í aðalskipulaginu eru eftirfarandi möguleikar á meðhöndlun sorps skoðaðir:

- Meðhöndlun á brennanlegu sorpi
- Urðunarstaður fyrir óbrennanlegt sorp

Viðeigandi markmið eru sett fram með hverju umhverfismati en meginmarkmið m.t.t. sorpmála er eftirfarandi, sbr. kafla 11:

- Dregið verði úr myndun úrgangs og áhersla lögð á það að meðhöndlun hans valdi sem minnstum óæskilegum áhrifum á umhverfið

Meðhöndlun á brennanlegu sorpi

Sorpbrennslan Funi var byggð árið 1994 og hefur starfsleyfi sem gildir til 1. okt. 2018. Líftími sorpbrennslustöðvarinnar er áætlaður 25 ár. Talið er að stöðin þurfi mikla endurnýjun innan 3-5 ára. Staðsetning Funa er nokkuð umdeild á meðal íbúa vegna loft- og sjónmengunar. Ekki hefur verið gerð úttekt á mögulegri staðsetningu nýrrar sorpbrennslustöðvar.

Markmið

Tryggja ásættanlega meðhöndlun sorps í sveitarfélaginu. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í sorpmálum, þ.e. að:

- Fyrirkomulag sorpmála verði til fyrirmyndar og í sátt við íbúa sveitarfélagsins
- Öll umgengni um sorpförgunarsvæði og ásýnd þeirra verði til fyrirmyndar
- Meðhöndlun úrgangs valdi sem minnstum óæskilegum áhrifum á umhverfið og mengi ekki vatn, jarðveg eða andrúmsloft
- Tryggt verði að spilliefni berist ekki út í umhverfið

Umhverfismat valkosta

Valkostir Um- hverfis- þættir	Leið I Sorpbrennsla í Engidal endurnýjuð	Leið II Sorpbrennsla byggð á nýjum stað	Leið III Urðun, endurnýting og endurnotkun í stað brennslu
Atvinnulíf og þjónusta	+ - Engidalur er miðsvæðis m.t.t. atvinnulífsins og er aðgengi fyrirtækja að sorpþjónustu því gott. Í Engidal er stundaður landbúnaður og getur nálægð við stöðina haft neikvæð áhrif ef mengunarvarnir eru ekki í lagi.	? Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Sorpbrennslu yrði þó að öllum líkindum að byggja fjær þéttbýli en núverandi brennslustöð er. Við það myndi aðstæður í íbúðarbyggð batna en aðgengi notenda versna. Meta þyrfti hvort hægt yrði að nýta áfram umframorku til húshitunar eða annarra nota.	? - Ekki eru góðar forsendur til að meta heildaráhrif og hagkvæmni þessarar leiðar og því er samanburður erfiður við aðra valkosti. Endurnýting og urðun eru talsvert dýrari kostir en brennsla, a.m.k. til skemmri tíma litið. Endurnýting og endurnotkun hafa jákvæð áhrif á ímynd svæðisins m.t.t. atvinnulífs en urðun neikvæðari áhrif.
Íbúapróun	- + Sjón- og loftmengun, sem stundum hefur lagt yfir byggðina, hefur vakið óánægju á meðal íbúa og líklega haft neikvæð áhrif á ímynd fjarðarins. Aðgengi er gott og viðurkennd sorpmeðhöndlun getur haft jákvæð	+ Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Sorpbrennslu yrði þó að öllum líkindum að byggja fjær þéttbýli en núverandi brennslustöð er. Með heppilegri staðsetningu myndi mengun ekki leggja yfir byggðina	? Erfitt er að meta áhrifin á íbúapróun. Þau eru að miklu leyti háð áhrifum á náttúru og aðgengi að útivistarsvæðum.

Íbúapróun. Framhald.	- +	áhrif á ímynd sveitarfélagsins. Með bættum búnaði má því draga verulega úr neikvæðum áhrifum.	+ ?	með sama hætti og fyrr. Lífsgæði íbúa velta einnig á aðgengi að náttúrulegu umhverfi og útivist, sbr. umfjöllun hér að neðan.	? ?	
Náttúra og landslag	0	Lítill breyting. Við brennslu myndast ryk og loftmengun. Á móti kemur að ekki þarf mikið landrými til meðhöndlunar úrgangs og orkuna má nýta til húshitunar. Nýting orkunnar samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	- ?	Ekki eru góðar forsendur til að meta heildarumhverfisáhrif þessarar leiðar og bera mismunandi leiðir saman. Við brennslu myndast ryk og loftmengun. Á móti kemur að ekki þarf mikið landrými til meðhöndlunar úrgangs. Bygging nýrrar stöðvar felur í sér rask á umhverfinu og e.t.v. nýtt landbrot.	- ?	Ekki eru góðar forsendur til að meta heildarumhverfisáhrif þessarar leiðar og bera mismunandi leiðir saman. Aukin endurnýting og endurvinnsla er æskileg en miklir flutningar út af svæðinu eru kostnaðarsamir og valda loftmengun. Loftmengun vegna brennslu verður hins vegar úr sögunni. Nýr urðunarstaður krefst meira landrýmis en brennslustöð. Endurnýting og endurnotkun stuðla að sjálfbærri nýtingu auðlinda.
Menningar- minjar	-	Á Kirkjubóli var kirkjustaður en flestar minjar á svæðinu hafa þegar verið eyðilagðar. Kirkjubólsmálið er eitt þekktasta galdramál 17. aldar.	? ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin.	? ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin.
Samgöngur og öryggi	+	Stærstur hluti sorps myndast í Skutulsfirði og nágrenni, þannig að flytja þarf sorp tiltöluleg stutta vegalengd. Funi er á þekktu snjóflóðahættusvæði, en með tilkomu varnargarðs er áhættan talin ásættanleg fyrir starfseminna. Röskun getur þó orðið á starfseminni við ákveðnar aðstæður.	- ?	Sorpbrennsla yrði líklega byggð fjær þéttbýli en núverandi brennslustöð. Aðgengi myndi því versna og öryggi hugsanlega minnka með aukinni vegalengd fyrir notendur.	- ?	Urðunarstaður yrði líklega staðsettur fjær þéttbýli en núverandi brennslustöð. Aðgengi myndi því versna og öryggi hugsanlega minnka með aukinni vegalengd frá notendum.
Útivist og félags- og velferðarmál	-	Sorpbrennslustöðin hefur neikvæð áhrif á frístundabúskap, kirkjugarð og almenna útivist í Engidal.	? ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin.	? ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin.

Útivist og félags- og velferðarmál. Framhald.	-	? Nýtt landbrot er líklegt til að skerða útivistargildi viðkomandi svæðis, en á móti kemur að útivist í Engidal verður ákjósanlegri.	? Nýtt landbrot er líklegt til að skerða útivistargildi viðkomandi svæðis, en á móti kemur að útivist í Engidal verður ákjósanlegri.
---	---	--	--

Niðurstaða

Talsverð óvissa er í þessu mati, þar sem ekki hefur farið fram úttekt á mögulegum stöðum fyrir nýjan urðunarstað eða nýja sorpbrennslu. Einnig skortir upplýsingar um möguleg umhverfisáhrif og hagkvæmni endurnýtingar. Lausleg athugun hefur þó leitt í ljós að flutningur alls sorps á suðvesturhorn landsins, í samræmi við leið III, myndi fela í sér allt að 25% kostnaðarhækkun í þessum málaflokki. Helsti ókosturinn við leið I eru neikvæð áhrif á útivist og mengun sem berst yfir Ísafjörð frá Funa, en það má laga með bættum búnaði. Með byggingu nýrrar brennslustöðvar, yrði innleiddur betri tæknibúnaður til sorpbrennslu og má því draga úr mengun, sem er í samræmi við stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun. Nýbygging á nýjum stað myndi valda raski og e.t.v. þyrfti að ráðast í nýtt landbrot, en hins vegar myndi útivistarsvæðið í Engidal verða eftirsóknarverðara. Urðun myndi einnig auka gildi Engidals en jafnframt valda umhverfisáhrifum og nýju landbroti. Almennt er urðun þó óæskilegri en brennsla, ef ekki kemur til endurnýting. Endurnýting og endurnotkun er æskileg og í samræmi við markmið aðalskipulagsins. Valkostur I, áframhaldandi rekstur Funa með endurnýjuðum tækjakosti og aukinni endurnýtingu og endurnotkun, er ákjósanlegasti valkosturinn miðað við þær upplýsingar sem nú liggja fyrir.

Urðunarstaður fyrir óbrennanlegt sorp

Urðunarstaður við Klofning á Flateyri, á vegum Funa, hefur starfsleyfi og heimilt er að urða allt að 1.000 tonn af almennum óbrennanlegum úrgangi á ári. Starfsleyfið sem tekur til fyrsta áfanga, eða um 10.000 m² svæðis, var gefið út í febrúar 2007 og gildir til 1. júlí 2009. Í forathugun vegna sorpeyðingar árið 1990 var skoðuð hagkvæmni sorpurðunar og sorpbrennslu, auk mögulegrar staðsetningar fyrir urðun. Svæðin sem helst voru talin koma til greina voru Arnardalur, Bolungarvík og Öndarfjörður. Í kjölfarið var gert frummat á umhverfisáhrifum urðunarstaðar við Klofning í Öndarfirði, en svæðið hafði verið nýtt sem slíkt til margra ára. Skipulagsstjóri ríkisins úrskurðaði um matið 9. október 1995.

Markmið

Tryggja ásættanlega meðhöndlun sorps í sveitarfélaginu. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í sorpmálum, þ.e. að:

- Fyrirkomulag sorpmála verði til fyrirmyndar og í sátt við íbúa sveitarfélagsins
- Öll umgengni um sorpförgunarsvæði og ásýnd þeirra verði til fyrirmyndar
- Meðhöndlun úrgangs valdi sem minnstum óæskilegum áhrifum á umhverfið og mengi ekki vatn, jarðveg eða andrúmsloft
- Tryggt verði að spilliefni berist ekki út í umhverfið

Umhverfismat valkosta

Valkostir	Leið I Urðun á Klofningi	Leið II Urðun á nýjum stað í sveitarfélaginu	Leið III Urðun á nýjum stað utan sveitarfélagsins
Umhverfisþættir			
Atvinnulíf og þjónusta	+ - Svæðið er miðsvæðis og þjónustar stóran hluta Vestfjarða. Fyrirtæki á Flateyri verða hugsanlega fyrir neikvæðum áhrifum vegna nálægðar við urðunarstaðinn.	? Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Lengri flutningsvegalengd leiðir til aukins rekstrarkostnaðar.	- Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Lengri flutningsvegalengd leiðir til aukins rekstrarkostnaðar. Þessi valkostur yrði því líklega dýrari en hinir tveir.
Íbúapróun	- Íbúar á Flateyri hafa verið óánægðir með urðun á Klofningi, einkum vegna rusls á víðavangi og sjónmengunar á útivistarsvæðinu og nálægðar við vatnsverndarsvæði. Þetta getur haft neikvæð áhrif á ímynd svæðisins og þar með val fólks um búsetu.	? Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Gerð yrði krafa um að nýr staður spilli ekki náttúruverðmætum og útivistarsvæðum.	0 Lítil áhrif en hugsanlega skert þjónusta.

Náttúra og landslag	0	Urðun fer fram á þegar röskuðu svæði. Svæðið er ekki sérstætt m.t.t. náttúrufrars, en óheppilegt er hve nálægt það er byggð á Flateyri. Einnig þarf að skoða hugsanleg áhrif fokrusls á vatnsverndarsvæðið ofan urðunarstaðarins.	? -	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Nýr staður myndi líklega fela í sér nýtt landbrot.	? -	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar. Nýr staður myndi líklega fela í sér nýtt landbrot, utan sveitarfélagsins.
Menningarminjar	0	Urðunarstaðurinn hefur ekki áhrif á menningarminjar.	?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því ekki hægt að meta áhrifin.	?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því ekki hægt að meta áhrifin.
Samgöngur og öryggi	0	Flytja þarf mestan hluta sorpsins frá Skutulsfirði. Vegna snjóflóðahættu er ekki gert ráð fyrir mannvirkjum eða urðun brotajárns. Ekki er mikil umferð bíla vegna starfseminnar.	? -	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því ekki hægt að meta áhrifin. Sorpurðun rúmast ekki í Skutulsfirði og yrði starfsemin tæpast nær en í valkosti I. Aðgengi versnar og öryggi minnkar með aukinni vegalend frá notendum.	? -	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því ekki hægt að meta áhrifin. Sorpurðun yrði líklega fjær Skutulsfirði en í valkosti I og II. Aðgengi myndi því versna og öryggi hugsanlega minnka með aukinni vegalend frá notendum.
Útivist og félags- og velferðarmál	- -	Urðun á Klofningi hefur neikvæð áhrif á útivist íbúa á Flateyri. Svæðið er nálægt skógræktarsvæði.	+ - ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin. Nýtt landbrot er líklegt til að skerða útivistargildi viðkomandi svæðis, en á móti kemur að útivist utan Flateyrar verður ákjósanlegri.	+ - ?	Ekki er tekin afstaða til nýrrar staðsetningar og því er erfitt að meta áhrifin. Nýtt landbrot er líklegt til að skerða útivistargildi viðkomandi svæðis, utan sveitarfélagsins, en á móti kemur að útivist við Klofning verður ákjósanlegri.

Niðurstaða

Ekki voru metnir mismunandi staðsetningarkostir í umhverfismatinu. Ljóst er þó að erfitt er að finna hentuga staðsetningu fyrir nýjan urðunarstað, miðað við þær forsendur sem liggja fyrir. Jafnframt er ljóst að urðun á nýjum stað mun hafa talsverð áhrif á umhverfið og jafnvel raska óbrotnu landi. Ráðast þarf í nánari staðarvalsgreiningu, eigi að finna mögulega urðunarstaði sem hentað geta betur en Klofningur. Urðunarstaðurinn við Klofning er staðsettur miðsvæðis og því er þjónusta nokkuð hagkvæm m.t.t. staðsetningar. Ókostir urðunar við Klofning felast einkum í nálægð við þéttbýli, en ákvörðun um nýtingu svæðisins var á sínum tíma tekin eftir mat á mismunandi valkostum og umhverfismat. Niðurstaðan hér er sú að valkostur I, áframhaldandi urðun við Klofning, sé heppilegasti kosturinn. Rík áhersla er þó lögð á það að umgengni við svæðið verði bætt, þannig að neikvæð áhrif á íbúa og aðra gesti í nágrenni svæðisins verði lágörkuð eins og kostur er. Með aukinni endurnýtingu og endurnotkun mun urðun óbrennanlegs úrgangs verða lágörkuð eins og kostur er.

3.5. Útivist

Eins og fram kemur í kafla 10 um útivist, opin svæði og íþróttir, í greinargerð aðalskipulagsins, þá eru möguleikar til útivistar og íþróttar í sveitarfélaginu almennt góðir vegna nálægðar við náttúru og menningarminjar. Sýnt hefur verið fram á margvíslegan ávinning útivistar og íþróttar m.t.t. lýðheilsu og umhverfis, m.a. vegna uppeldis- og forvarnargildis og aukinnar umhverfisvitundar. Í aðalskipulaginu er reynt að hámarka þennan ávinning og lögð er áhersla á fjölbreytta aðstöðu til íþróttaiðkunar og útivistar, þannig að allir íbúar geti stundað hreyfingu við sitt hæfi. Þar eru því skoðaðir möguleikar á uppbyggingu fyrir akstursíþróttir.

Viðeigandi markmið eru sett fram með umhverfismatinu að neðan, en meginmarkmið m.t.t. útivistar eru eftirfarandi, sbr. kafla 10:

- Nálægð við náttúruna og sérkenni verði nýtt á sjálfbæran hátt til útivistar
- Allt skipulag taki tillit til og hvetji til útivistar, íþróttar- og tómstundastarfa
- Aðgengi að náttúru verði tryggt, m.a. að fjöru, og tengsl íbúa við náttúru og umhverfi eflid
- Allir íbúar sveitarfélagsins hafi möguleika á skipulagðri, öruggri og fjölbreyttri íþróttaiðkun með góðri aðstöðu
- Opin svæði með góðri íþróttaaðstöðu verði í tengslum við öll hverfi bæjarfélagsins
- Í öllum hverfum sveitarfélagsins verði leiksvæði sem stuðli að góðri hreyfingu og útivist
- Leitast skal við að varðveita náttúrulegt umhverfi sem leiksvæði við íbúðahverfi
- Vernda skal og viðhalda skrudgördum
- Bæta skal umgengni og viðhald á grænum svæðum
- Íþróttir og útivist skulu fara fram í sátt við umhverfið. Auka skal umhverfisvernd og stuðla að jákvæðum viðhorfum til umhverfis

Svæði fyrir akstursípróttir

Engin aðstaða er fyrir akstursípróttir í Ísafjarðarbæ en aukinn áhugi er fyrir slíkum íþróttum, einkum mótorkrossi. Nokkuð er um að áhugamenn nýti óskipulögð svæði á heiðum fyrir æfingar, en hætta er mikil á náttúruspjöllum og árekstrum við aðra útivist.

Markmið

Byggja upp aðstöðu fyrir akstursípróttir í sveitarfélaginu. Þetta er í samræmi við markmið aðalskipulagsins í útivistarmálum, þ.e. að:

- Allt skipulag taki tillit til og hvetji til útivistar, íþróttar- og tómstundastarfa
- Allir íbúar sveitarfélagsins hafi möguleika á skipulagðri, öruggri og fjölbreyttri íþróttaiðkun með góðri aðstöðu
- Íþróttir og útivist skulu fara fram í sátt við umhverfið. Auka skal umhverfisvernd og stuðla að jákvæðum viðhorfum til umhverfis

Umhverfismat valkosta

Valkostir Um- hverfis- þættir	Leið I Engin aðstaða	Leið II Náma í Dagverðardal	Leið III Austmannafjallsnáma	Leið IV Breiðadalshéiði
Atvinnulíf og þjónusta	0 Skortur á aðstöðu fyrir akstursípróttir hefur lítil áhrif.	+ Góð aðstaða fyrir akstursípróttir getur skapað möguleika fyrir nýja þjónustu.	+ Góð aðstaða fyrir akstursípróttir getur skapað möguleika fyrir nýja þjónustu.	+ Góð aðstaða fyrir akstursípróttir getur skapað möguleika fyrir nýja þjónustu.
Íbúapróun	0 Skortur á aðstöðu fyrir akstursípróttir hefur lítil áhrif.	+ Fjölbreytni í afþreyingu getur haft jákvæð áhrif á íbúapróun. - Nálægð við íbúðarbyggð getur haft neikvæð áhrif vegna ónæðis.	+ Fjölbreytni í afþreyingu getur haft jákvæð áhrif á íbúapróun.	+ Fjölbreytni í afþreyingu getur haft jákvæð áhrif á íbúapróun.
Náttúra og landslag	- Akstursípróttir utan skipulagðra svæða geta valdið verulegum skaða.	+ Með því að færa akstursípróttir í umbylt land, þá minnkar álagið á náttúruna. Ekki þarf að leggja nýjan veg að svæðinu.	+ Með því að færa akstursípróttir í umbylt land, þá minnkar álagið á náttúruna. Ekki þarf að leggja nýjan veg að svæðinu.	- Svæðið er á náttúruminjasrá og einnig vatnsverndarsvæði. Líklegast yrði um nýtt landbrot að ræða, en þó þarf ekki að leggja nýjan veg að svæðinu.

Menningar- minjar	- ?	Engin trygging er fyrir því að fornminjum verði hlíft.	0	Engar fornminjar, landið er verulega umbylt.	0	Engar fornminjar, landið er verulega umbylt.	?	Engar þekktar fornminjar. Möguleiki á því að hlífa hugsanlegum minjum.
Samgöngur og öryggi	-	Getur haft neikvæð áhrif ef akstur fer fram á vegum eða gönguleiðum.	+ -	Örugg aðkoma að svæðinu. Árekstrar geta orðið á milli akstursíþróttaiðkenda og gangandi og ríðandi fólks.	+ + -	Örugg aðkoma að svæðinu. Vel aðgengilegt frá flestum kjörnum sveitarfélagsins. Árekstrar geta orðið á milli akstursíþróttaiðkenda og gangandi og ríðandi fólks, því göngu- og reiðleið liggur hjá svæðinu.	+ + -	Örugg aðkoma að svæðinu. Vel aðgengilegt frá flestum kjörnum sveitarfélagsins. Árekstrar geta orðið á milli akstursíþróttaiðkenda og gangandi og ríðandi fólks, því svæðið er vinsælt útivistarsvæði með mörgum göngu- og reiðleiðum.
Útivist og félags- og velferðarmál	-	Eykur ekki fjölbreytni í útivist og hvetur því ekki til útivistar af þessu tagi. Líklegt er að árekstrar verði við aðrar greinar.	-	Svæðið hefur mikla möguleika til fjölbreyttrar útivistar og er í mikilli nálægð við byggð. Akstursíþróttir takmarka þessa möguleika.	+	Svæðið er í jaðri útivistarsvæðis, en næst því er skotæfingasvæði. Kostur að sameina sérhæfð útivistarsvæði sem valda nokkru ónæði. Líklegt til að auka fjölbreytni í útivist í sveitarfélaginu. Þessi leið samræmist stefnu stjórnvalda um sjálfbæra þróun.	-	Svæðið er á vinsælu útivistarsvæði og getur það því valdið nokkru ónæði.

Niðurstaða

Áhugi fyrir akstursíþróttum fer vaxandi og því er líklegt að neikvæð áhrif aukist með tímanum, ef ekki er gerð viðunandi aðstaða fyrir þessa íþrótt. Leið IV hefur töluverð jákvæð áhrif, en er líkleg til að hafa neikvæð áhrif á aðra útivist og verndargildi svæðis sem er á náttúruminjasrá. Leiðir II og III hafa jákvæðustu áhrifin og neikvæð áhrif eru ekki mikil. Svæðin eru á umbyltu landi með góðu aðgengi, svo ekki er þörf á nýju landbroti. Ókostir leiða II og III eru nálægð við göngu- og reiðleiðir, auk þess sem leið II getur takmarkað aðra útivistarmöguleika og gæti valdið ónæði í íbúðarbyggð. Leið III samræmist því best markmiðunum um fjölbreytta útivistarmöguleika fyrir alla, sem og verndarmarkmiðum skipulagsins.