
Aðflugsbúnaður á Akureyrarflugvelli

Ákvörðun um matsskyldu

1 INNGANGUR

Þann 4. júní 2018 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá ISAVIA um fyrirhugaðan aðflugsbúnað fyrir norðurenda flugbrautar á Akureyrarflugvelli samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.05 og 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Akureyrarbæjar, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu og Umhverfisstofnunar.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Akureyrarflugvöllur, aðflugsbúnaður fyrir norðurenda flugbrautar. Jarðvinna. ISAVIA, apríl 2018.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Akureyrarbæ með bréfi dags. 26. júní 2018.
- Hafrannsóknastofnun með bréfi dags. 29. júní 2018.
- Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra með tölvupósti dags. 3. júlí 2018.
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 5. júlí 2018.
- Náttúrufræðistofnun Íslands með bréfi dags. 27. júní 2018.
- Samgöngustofu með bréfi dags. 10. júlí 2018.
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 25. júní 2018.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 27. ágúst 2018.

3 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

Í greinargerð ISAVIA kemur fram að fyrirhugað sé að setja upp aðflugsbúnað fyrir aðflug úr norðri á Akureyrarflugvelli. Framkvæmdin sé tvíþætt. Annars vegar felist hún í aðflugshallasendi sem staðsettur verði við vestanverðan norðurenda flugbrautarinnar. Gera þarf um 2 ha (75*273 metra) landfyllingu til að koma sendinum fyrir. Hins vegar þarf að reisa stefnuvita sem verði staðsettur austan við suðurenda flugbrautarinnar. Þar þurfi að skipta um jarðveg á 1.200 m² svæði. Á báðum stöðum þurfi að reisa loftnet sem verði hæst um 15 m og reisa um 7 m² tengihús. Jafnframt þurfi að leggja slóða og ídráttarrör að sendinum.

Fram kemur að jarðvegur á svæðinu sé fyrst og fremst framburður Eyjafjarðarár. Þar sem stefnuvitinn sé um 2 m lag af lífrænu seti og mó en undir því er sandur eða silt sem grafið verði niður á. Aðflugshallasendirinn sé á svæði þar sem séu leirur, en undir þeim silt og sandur. Þar eru um 2 m djúpir álar. Efnisþörf við slóða og stefnuvita sé áætluð um 3.500 m³ en fyllingin við aðflugshallasendinn um 36.500 m³ eða samtals um 40.000 m³. Á flugvallarsvæðinu sé efni sem kom úr Vaðlaheiðagöngum og sé gert ráð fyrir að nota um 10.000 til 25.000 m³ af því. Gert sé ráð fyrir



að um 2.000 m³ fáist úr lager hjá Akureyrarbæ. Þeir 10.000 til 25.000 m³ sem á vanti verði fengnir úr opnum námum í nágrenni Akureyrar.

Þá kemur fram að mögulega verði lagður tímabundinn slóði af Drottningarbraut að vinnusvæðinu við norðurenda flugbrautarinnar. Efnisþörf í slóðann sé áætluð um 1.500 til 2.000 m³. Ræsi verði lagt undir slóðann til að tryggja áfram vatnsskipti á leirunum fyrir innan hann. Slóðinn verði eingöngu lagður ef þarf að sækja efni til norðurs. Slóðinn verði fjarlægður í verklok. Aðkoma að framkvæmdasvæði við stefnuvita er um gamla þjóðveginn sem er sunnan flugvallar.

4 UMHVERFISÁHRIF

Gróður

Fram kemur að landfylling undir aðflugshallasendi við norðurenda brautar sé öll á leirum og álum og hafi því engin áhrif á gróður. Jarðvegsskipti undir stefnuvita við suðurenda flugbrautar séu á svæði sem á gróðurkortum yfir heimaland Akureyrar sé merkt sem gulstararflói. Svæðið sé í jaðri þessa votlendis og að hluta á þurru graslendi. Það raskist því allt að 0,1 ha af votlendi. Áhrif á gróður séu metin óveruleg.

Fuglar

Fram kemur að ítarlegar upplýsingar liggi fyrir um fugla innan flugvallarsvæðisins sem og á öðrum hlutum óshólmanna og áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf eru þekkt. Miðað við upplýsingar um hreiðurstæði verði áhrif fyllingarinnar helst á stormmáf og æðarfugl og í minna mæli á aðrar tegundir. Jafnframt sé um að ræða skerðingu á leirum sem nemi um 2,5 ha. Gera megir ráð fyrir að í jaðri fyllingarinnar sem og á fyllingunni skapist kjörlandi fyrir sumar fuglategundir í stað leiranna sem tapist. Miðað við dreifingu fuglategunda meðfram jaðri flugbrautarinnar séu það einna helst sömu tegundir og hafi orpið með flugbrautinni þ.e. æðarfugl, grágæs, stormmáfur og tjaldur. Þetta séu þær tegundir sem helst verði fyrir áhrifum. Grágæs og stormmáfur séu á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2002 og æðarfugl sé ábyrgðartegund. Með hliðsjón af flugöryggi sé mikið fuglalíf í nánd við flugbrautir óæskilegt. Eins og fram hefur komið í upphafi þessa kafla sé því æskilegt að vægi aukist fyrir fuglalíf annarra hluta óshólma Eyjafjarðar. Fækkun sem hafi greinst innan nærsvæðis Akureyrarflugvallar í fuglatalningu árið 2010 sé því ekki óæskileg ef litið er til flugöryggis. Niðurstaða talningarinnar sýni einnig, að verndaraðgerðir hafi tryggt að fjölbreyttu fuglalífi sé viðhaldið annars staðar í óshólmunum og það hafi jafnvel styrkst. Með hliðsjón af heildaráhrifum á fuglalíf hafi fyrirhuguð landfylling og framkvæmd óveruleg áhrif á fuglalíf.

Landnotkun

Fram kemur að framkvæmdasvæðið sé ekki innan svæðis á náttúruminjasrá en sé á jaðri þess. Umfangsmestu framkvæmdirnar sé vestan flugbrautar og því fjarri verndarsvæðinu. Umfang og staðsetning framkvæmdanna sé það lítil að þær hafi engin áhrif á verndargildi svæðisins.

Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að syðra framkvæmdasvæði sé mjög lítið en þar sé komið inn á svæði nr. 510 á náttúruminjasrá. Umhverfisstofnun telur að leggja eigi áherslu á að plan á þessu svæði verði eins lítið og kostur er og reynt verði að nýta aðkomuleiðir að svæðinu sem þegar séu fyrir hendi.

Í svörum ISAVIA kemur fram að umrædd fylling hafi verið hönnuð eins lítil og mögulegt væri. Fyllingin nái um 10 til 25 m austur fyrir lóðarmörk Akureyrarflugvallar og gangi sem því nemi inn á náttúruminjasvæðið. Allt rasksvæði fyllingarinnar sé á þurru svæði sem standi hærra en yfirborð Kjarnaflæða í nágrenninu. Það verði því lítið sem ekkert rask á votlendi eða vistgerðum með hátt



verndargildi. Aðkoma að svæðinu sé um gamlan veg og því verði ekki annað rask við suðurenda flugbrautarinnar en fyllingin undir vitanum.

Ásýnd og landslag

Fram kemur að fyllingin hafi staðbundin áhrif á landslag innan flugvallarlóðarinnar. Fyllingin nái rétt yfir sjávarborð og muni því ekki sjást úr fjarlægð. Þeir sem leið eigi um Miðhúsabraut og Drottningarbraut muni taka eftir fyllingunni. Tengihús og loftnet muni hafa óveruleg sjónræn áhrif í för með sér.

Meningarminjar

Fram kemur að innan eða við flugvallarlóð séu þrjár fornleifar en ekkert rask vegna framkvæmdanna verði nærri þeim.

5 SKIPULAG OG LEYFI

Framkvæmdin er í samræmi við Aðalskipulag Akureyrar 2018-2030. Áður en framkvæmdaleyfi skv. skipulagslögum verður veitt þarf sveitarstjórn að taka afstöðu til 61. gr. náttúruverndarlaga nr. 60/2013 þar sem fyrirhugaðar framkvæmdir koma til með að raska leirum sem njóta sérstakrar verndar skv. fyrrnefndri grein en þar segir einnig að forðast beri að raska m.a. leirum nema brýna nauðsyn beri til og er þá átt við almannaheill. Þá þarf að liggja fyrir samþykkt breyting á deiliskipulagi Akureyrarflugvallar áður en leyfi er veitt.

6 NIÐURSTAÐA

Um er að ræða aðflugsbúnað fyrir norðurenda flugbrautar á Akureyrarflugvelli og stefnuvita sem verði staðsettur austan við suðurenda flugbrautarinnar. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 10.05 og 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Eðli framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal einkum taka mið af stærð og umfangi framkvæmdar og sammögnunaráhrifum með öðrum framkvæmdum, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Fyrirhuguð framkvæmd er lítil að umfangi og er fyrirhuguð innan svæðis sem er ætlað fyrir flugvallarstarfsemi. Þó svo að framkvæmdin sé viðbót við starfsemi á flugvellingum þá leiðir hún ekki til meiri umferðar með tilheyrandi vaxandi hávaða eða loftmengun. Skipulagsstofnun telur með hliðsjón af eðli eða umfangi framkvæmdar sé ekki ástæða til að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar.

Staðsetning framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar, svo sem verndarákvæðum, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd, sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000. Einnig ber að líta til álagspols náttúrunnar, einkum með tilliti til votlendissvæða, sérstæðra jarðmyndana, landslagsheilda og kjörlendis dýra.

Þegar aðflugsbúnaði og stefnuvita er komið fyrir mun það hafa í för með sér neikvæð stað- og tímabundin áhrif á lífríki umhverfis flugvöllinn. Landfyllingin mun helst hafa áhrif á stormmáf og æðarfugl og í minna mæli á aðrar tegundir. Jafnframt verður um að ræða skerðingu á leirum sem



nemur um 2,5 ha en leirur njóta sérstakrar verndar náttúruverndarlaga og ber að forðast að raska þeim nema brýna nauðsyn beri til. Hér á brýn nauðsyn við almannaheill.

Framkvæmdir við syðri enda flugbrautar eru í jaðri svæðis á náttúruminjaskrá. En framkvæmdirnar eru innan svæðis sem er ætlað fyrir flugvallarstarfsemi. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun og telur að takmarka þurfi umfang framkvæmdasvæðis við syðri enda flugbrautarinnar eins og mögulegt er og brýnt að nýta þær aðkomuleiðir að svæðinu sem þegar eru fyrir hendi. Gangi það eftir telur Skipulagsstofnun að staðsetning gefi ekki tilefni til að meta umhverfisáhrif framkvæmdarinnar.

Eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eiginleikum hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, svo sem umfangi áhrifa, tímalengdar, afturkræfni þeirra, stærð og fjölbreytileika áhrifa, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Áhrif framkvæmdar ber að skoða í ljósi viðmiðanna hér að ofan einkum með tilliti til: stærðar og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar, og afturkræfni áhrifa og sammögnunar ólíkra umhverfisáhrifa á tileknu svæði, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 106/2000.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði vegna rasks á leirum auk tímabundinna neikvæðra áhrifa á fuglalíf, m.a. á tegundir sem eru á valista og ábyrgðartegundir. Ljóst er að framkvæmdin tekur ekki til langs tíma og geta áhrifin verið afturkræf að mestu og og þeirra gætt á tiltölulega afmörkuðu svæði og eru áhrifin því ekki líkleg til að verða verulega neikvæð. Að mati Skipulagsstofnunar kalla því þættir sem falla undir eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna og að teknu tilliti til viðmiða í 2. viðauka við lög um mat á umhverfisáhrifum er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að aðflugsbúnaður fyrir norðurenda flugbrautar á Akureyrarflugvelli og stefnuviti sem verði staðsettur austan við suðurenda flugbrautarinnar séu ekki líklegir til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 8. október 2018.

Reykjavík, 3. september 2018

Jakob Gunnarsson

Sigurður Ásbjörnsson