

LENGING FLUGBRAUTAR Á AKUREYRARFLUVELLI TIL SUÐURS ÁSAMT GERÐ ÖRYGGISSVÆÐA OG FLUGHLAÐS

Ákvörðun um matsskyldu

NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að lenging flugbrautar á Akureyri, ásamt gerð vegslóða og uppsetningu aðflugaljósa og gerð öryggissvæða meðfram braut, öryggissvæðis við suðurenda flugbrautar auk byggingar flughlaðs norðan flugstöðvarbyggingar sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun veur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Akureyrar og Eyjafjarðarsveitar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. og starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir starfsemi sem getur haft í för með sér mengun. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar skv. 37. og 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Fyrirhugaðar framkvæmdir rúmast innan Aðalskipulags Akureyrar 2005-2018, deiliskipulags Akureyrarflugvallar og Aðalskipulags Eyjafjarðarveitar 2005-2025. Eyjafjarðarsveit þarf að óska meðmæla Skipulagsstofnunar samkvæmt 3. t. l. bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga, með veitingu framkvæmdaleyfis vegna uppsetningar aðflugsljósa og gerðar vegslóða sem er innan sveitarfélagsins.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Flugstöðir og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 25. mars 2008.

18. febrúar 2008

INNGANGUR

Þann 15. nóvember 2007 tilkynnti Verkfræðistofa Norðurlands f.h. Flugstoða lengingu flugbrautar á Akureyrarflugvelli til suðurs og gerð öryggissvæða og flughlaðs til Skipulagsstofnunar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 13a í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Akureyrarkaupstaðar, Eyjafjarðarsveitar, Byggðastofnunar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Umsagnir bárust frá Akureyrarkaupstað með bréfi dags, 12. desember 2007, Eyjafjarðarsveit með bréfi dags. 5. desember 2007, Byggðastofnun með bréfi dags. 4. desember 2007, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 5. desember 2007, Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra með bréfi dags. 29. nóvember 2007, Umhverfisstofnun með bréfum dags. 3. janúar og 15. febrúar 2008 og Vegagerðinni með bréfi dags. 21. nóvember 2007. Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með tölvupóstum dags. 7. og 20. desember og bréfum dags. 14. desember 2007, 8. og 23. janúar 2008 og tölvupósti dags. 18. febrúar 2008.

FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARAÐILA

Fyrirhuguð framkvæmd. Um er að ræða lengingu flugbrautar á Akureyrarflugvelli um 460 m til suðurs ásamt gerð öryggissvæða meðfram braut, öryggissvæðis við suðurenda flugbrautar og gerð flughlaðs norðan flugstöðvarbyggingar.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að tilgangur með lengingu flugvallarins sé að skapa nauðsynlegar aðstæður fyrir framtíðaruppbyggingu millilandaflugs um völinn. Gera megi ráð fyrir að raunhæft sé að með lengingu flugbrautar muni fjölga ferðum millilandaflugvéla um völinn miðað við núverandi aðstæður og að hægt verði að halda úti samfelldu áætlunarflugi til Evrópu. Gert sé ráð fyrir að árið 2015 verði um að ræða tvær ferðir á viku allt árið. Fram kemur að það sé tilgangur með framkvæmdum að öðru leyti að uppfylla öryggiskröfur og mæta aukinni þörf fyrir þjónustu.

Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að núverandi flugbraut verði lengd úr 1940 m í 2400 m. Við brautarenda verði gert 90 m breitt öryggissvæði sem muni ná 150 m suður fyrir fyrirhugaðan brautarenda. Meðfram flugbraut verði útbúin öryggissvæði sem nái 150 m út frá miðlínu brautar. Öryggissvæðin verði jöfnuð og styrkt 75 m út frá miðlínu en ójöfnuð þaðan og út í 150 m frá miðlínu. Þó sé gert ráð fyrir að á ytri svæðunum austan brautar verði sléttað um 3.500 m² malarplan fyrir aðflugshallasendi og sunnan þessa svæðis verði sléttað og hæðarsett grassvæði, um 27.000 m² að stærð. Vestan brautar verði land á þessu ytra öryggissvæði að mestu óhreyft nema að innst á svæðinu þar sem fyrirhugað sé að jafna út efni á um 10 m breiðu svæði sem til falli við uppgröft. Gert sé ráð fyrir að um 75.000 m³ af jarðvegi muni falla til vegna lengingar brautar. Fram kemur að heildarstærð raskaðra svæða með fláum vegna fyrirhugaðra framkvæmda verði um 18,3 ha þar af verði raskað svæði vegna flughlaðs og losunarsvæðis um 4 ha. Áætlað sé að um 8,5 ha af votlendi muni raskast, um 3 ha af leirum, 4,2 ha af graslendi en áður raskað land sé um 2,6 ha.

Efnistaka. Fram kemur að heildarmagn aðflutts jarðefnis til fyllinga og burðarlaga verði samtals um 220.000 m³ Ekki verði opnaðar sérstakar námur vegna verksins, en gert ráð fyrir að verktaki afli efnis hjá efnissölum með opnar námur. Samkvæmt aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélaga eru m.a. eftirfarandi námur í nágrenni framkvæmdasvæðisins. Í Eyjafjarðarsveit: í landi Vagla, í landi Stokkahlaða, í landi Gilsár, í landi Víðiness, á Munkaþveráreyrum, á Þveráreyrum og í landi Ytri-Hóls

Á Akureyri: Grjótnáma við Krossanes, efnisnámur á Glerárdal, Hörgárbyggð, í landi Glæsibæjar, í Arnarneshreppi og í landi Bjarga. Fram kemur að ofangreindar námur séu allar skilgreindar á aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags.

Vegslóðar. Fram kemur að sunnan flugbrautar verði sett upp lendingarljós - aðflugsljós sem nái 900 m suður fyrir flugbrautarendu og verði lagður 750 m langur vegslóði meðfram ljósunum. Hver ljósastæða sé um 5 m mælt þvert á brautarstefnu og bil milli ljósastæða verði 30 m. Fram kemur að breidd vegfyllingar verði um 7,5 m, en meðalbreidd raskaðs svæðis verði rúmlega 9 m ef reiknað sé með svæðum sem fari undir ljósastæður. Fram kemur að tveir vegslóðar sem liggi nú frá Eyjafjarðarbraut inn á væntanlegt framkvæmdasvæði verði notaðir til efnisflutninga inn á svæðið. Þeir þurfa styrkingar við en að framkvæmdum loknum verði þessir vegslóðar fjarlægðir. Ekki sé gert ráð fyrir öðrum slóðum vegna framkvæmdarinnar, en hugsanlega verði slóði sem fyrirhugað sé að gera vegna endaöryggissvæðis við norðurhluta nýttur til efnisflutninga til að minnka álag á Eyjafjarðarbraut og efnið þá flutt eftir öryggissvæðum meðfram flugbrautinni.

Farvegur Brunnár. Fram kemur að við núverandi aðstæður liggi Brunná í skurði gegnum fyrirhugað framkvæmdasvæði og sé gert ráð fyrir að ánni verði veitt í nýjan skurð suður fyrir vallarstæðið, út í Eyjafjarðará. Uppgrafið efni úr þeim skurði sem jafnað verði út sé um 5.000 m³.

Sjónræn áhrif og áhrif á landslag. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni hafa staðbundin áhrif á landslag, einkum á votlendustu svæðunum. Gera megji ráð fyrir að sjónrænna áhrifa framkvæmdanna muni einkum gæta frá væntanlegri gönguleið sem muni liggja á sveitarfélagsmörkum frá Eyjafjarðarbraut austur að árbakka og norður bakkann meðfram flugvellinum að gömlu brúnum yfir Eyjafjarðará.

Áhrif á gróður. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að áætlað sé að samtals muni um 8,5 ha votlendis raskast við fyrirhugaðar framkvæmdir. Áætlað sé að undir flugbraut og jöfnuð öryggissvæði muni fara um 5 ha af blautum gulstararflóa og um 1.75 ha af mýrlendi með hálmgresi, mýrarstör og engjarós. Undir vegslóða og aðflugsljós fari um 0,45 ha af flóa og skurður muni raska u.þ.b. 0,6 ha af flóa. Sambærilegur skurður við þann sem er í dag á flugvallarsvæðinu, og er talinn inni í þessum flatarmálistólum, muni leggjast af við framkvæmdina. Þá mun um 0,5 ha af mýri og 0,2 ha af flóa verða jafnað vegna aðflugshallasendis. Samkvæmt lögum um náttúruvernd skuli mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri, njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Fram kemur að áhrif á gróður felist í því að mýrlendi, móar og graslendi fari undir mannvirki en vatnsstaða utan framkvæmdasvæðis muni haldast og því sé ekki viðbúið að gróðurlendi og ríkjandi tegundir hverfi af svæðinu eða úr flóru óshólmasvæðisins. Til að draga úr umfangi og þar með neikvæðum umhverfisáhrifum hafi verið leitast við að takmarka stærð þeirra gróðursvæða sem framkvæmdir muni raska eins og kostur er. Fram kemur að verði

farið fram á það við útgáfu framkvæmdaleyfis, muni framkvæmdaraðili ráðast í endurheimt á votlendis í stað þess sem raskist við framkvæmdina.

Áhrif á fugla. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að Akureyrarflugvöllur sé við ósa og óshólmasvæði Eyjafjarðarár þar sem sé mikið fuglalíf. Óhjákvæmilegt sé að við stækkun vallarins til suðurs sé farið inn á svæði sem nýtt séu til varps og fæðuöflunar. Skv. úttekt Náttúrufræðistofnunar Íslands á fuglalífi á óshólmasvæðinu frá árinu 2000 muni fyrirhugaðar framkvæmdir ná inn á s.k. Kjarna- og Hvammsflæðar. Fjórar fuglategundir sem sé að finna á Kjarnaflæðum séu á valista; þ.e. grágæs, skeiðönd, grafönd og stormmáfur. Fram kemur að niðurstöður skýrslu NÍ sýni að votlendustu svæðin hafi mesta þýðingu fyrir fuglalíf og að líkindum sé suðvesturhorn Hvammsflæða besta varpsvæðið og sé ástæða til að raska því ekki svo fjölbreytileiki varpfugla haldist. Fram kemur að áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fuglalíf verði þau að varp- og fæðuöflunarsvæði fugla muni skerðast á um helmingi þess svæðis sem nefnt sé Kjarnaflæðar. Að framkvæmdum loknum sé líklegt að vatnsstaða færist til fyrra horfs og flæðarnar utan raskaðra svæða, þ.e. sunnan brautarinnar nái fyrri vatnsstöðu. Ef litið sé til mikilvægis þessara svæða fyrir fuglalíf á óshólmasvæðinu í heild sinni sé líklegt að áhrif á fæðuöflun með skerðingu Kjarnaflæða muni hafa meiri áhrif á fuglalíf en skerðing varpsvæða. Þau svæði sem bent sé á í skýrslu NÍ sem bestu varpsvæðin innan Kjarna- og Hvammsflæða muni þó ekki raskast við framkvæmdina.

Áhrif á menningarminjar. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að skv. skýrslu um fornleifaskráningu í Eyjafirði séu eftirfarandi þrír staðir innan flugvallarlóðar eða fast við lóðarmörk:

Ey-304:005 šStekkjjarhólmið. Ey-313:013 šBrunnáð heimild um bústað.Ey-304:017 šNýjabærð heimild um bústað.

Fram kemur að Stekkjarhólmi sé að mestu utan framkvæmdasvæðisins en svæði sem þurfi að jafna vegna aðflugshallasendis gangi inn á hólmann, einnig muni girðing um vallarsvæðið liggja um hólmann. Skv. fornleifaskráningu eru engar tóftir sjáanlegar í Stekkjarhólma en haft verði samráð við Fornleifavernd ríkisins áður en framkvæmdir hefjist. Fyrirhugaðar framkvæmdir muni ekki raska svæðum þar sem Brunná og Nýjabæ sé að finna.

Samfélagsleg og hagræn áhrif. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki sé áætlað að um aukna tíðni ferða verði að ræða í viku hverri, heldur muni sá tími sem millilandaflugi með farþega verði haldið úti frá Akureyri lengjast umtalsvert. Þannig sé gert ráð fyrir u.þ.b. tveimur ferðum vikulega en í stað þriggja mánaða tímabils miðað við núverandi aðstæður sé áætlað að möguleikar muni opnast fyrir reglulegt millilandaflug sem gæti náð yfir allt árið. Hvað fraktflug varðar þá séu í dag farnar tvær til þrjár ferðir á viku en áætlað sé að þessi tíðni muni aukast í fimm ferðir á viku. Fyrirhuguð lenging Akureyrarflugvallar muni því hafa jákvæð samfélagsleg og hagræn áhrif fyrir Norðurland og efla samkeppnishæfi svæðisins hvort sem litið sé til atvinnamála, þróunar ferðaþjónustu og byggðamála.

Áhrif á hljóðvist. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að vegna eðlilegrar þróunar muni flughreyfingum fjölga, óháð lengingu, með tilheyrandi hljóðstigshækkun. Breyttur flugfloti og möguleikar á nýjum valkostum í kjölfar lengingar geti aftur á móti valdið aukinni hækkun á hljóðstigi, þó að þess sé ekki að

vænna að hljóðstig innan byggðar vegna Akureyrarflugvallar fari yfir viðmiðunarmörk.

Loftmengun. Í framlögðum gögnum framkvæmdaraðila kemur fram að ekki liggi fyrir sértækar upplýsingar um loftmengun vegna starfseminnar á Akureyrarflugvelli. Með hliðsjón af niðurstöðum mælinga á Reykjavíkflugvelli sé þó ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir og aukin umferð millilandaflugvéla á Akureyrarflugvelli hafi þau áhrif að loftmengun á svæðinu nálgist heilsuverndarmörk.

Samræmi við skipulagsáætlanir. Í staðfestu aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 er gerð grein fyrir landfyllingu fyrir öryggissvæði flugbrautar og vísað til samþykkt deiliskipulags flugvallarsvæðisins en framkvæmdin fellur innan ramma deiliskipulagsins. Helstu breytingar frá skipulaginu eru að við fyrirhugaða framkvæmd verður ekki gert ráð fyrir efnistöku úr Leirunum eins og skipulagsáætlanir höfðu gert ráð fyrir. Þetta sé gert til að draga úr umhverfisáhrifum og til að koma á mótis við markmið sem greinilega eru sett í aðalskipulagi Akureyrar 2005-2018 og aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar 2005-2025 um að hverfa frá efnistöku á Leirunum.

Þá er í vinnslu deiliskipulag fyrir Óshólma Eyjafjarðarár. Flugvallarsvæðið liggur utan skipulagsmarka Óshólmasvæðisins, en nokkuð er gerð grein fyrir aðflugsljósum fyrir lengdan flugvöll í tillögu aðskipulagsuppdrætti og sú framkvæmd sem hér er fjallað um brýtur ekki í bága við skipulagið eins og það er nú. Í tillögu að Aðalskipulag Eyjafjarðarsveitar 2005 ó 2025 er tekið tillit til mögulegrar lengingar Akureyrarflugvallar.

ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGD FRAMKVÆMDARAÐILA

Almennt. Í umsögnum Akureyrarkaupstaðar, Eyjafjarðarsveitar, Byggðastofnunar, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra og Vegagerðarinnar kemur fram það álit að fyrirhugaðar framkvæmdir skuli ekki háðar mati á umhverfisáhrifum. Í fyrri umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að skoða verði betur ýmsa þætti varðandi framkvæmdirnar og áhrif þeirra á votlendi og áhrif vegna efnistöku. Umhverfisstofnun telur þó ljóst að framkvæmdirnar séu þess eðlis að þær geti haft umtalsverð áhrif á fuglalíf á svæðinu, nema dregið verði enn frekar úr umfangi þeirra. Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að framkvæmdaraðili hafi komið til móts við ýmsar athugasemdir stofnunarinnar á fyrri stigi og að umfang framkvæmda hafi minnkað nokkuð. Umhverfisstofnun fagnar tillögum framkvæmdaraðila þar sem komið hefur verið til móts við athugasemdir Umhverfisstofnunar svo sem þar sem fallið er frá jöfnun á uppgreftri og með vöktun á fuglalífi og mögulega nýrri útfærsla á flutningi Brunnár. Umhverfisstofnun telur að þær breytingar sem gerðar hafa verið séu tvímælalaust til bóta út frá umhverfissjónarmiðum en miðað við þá verktilhögun við gerð vegslóða meðfram lendingarljósum sem fyrirhuguðu er telur stofnunin að þær framkvæmdir muni hafa neikvæð áhrif á votlendi og fugla á því svæði.

Áhrif á verndarsvæði, gróður og fugla. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að Óshólmar Eyjafjarðarár ásamt fjörum og flæðimýrum beggja vegna árinna suður á mótis við suðurodda Suðureyjar séu á náttúruinjasrá og jafnframt á skrá alþjóða fuglaverndarsamtakanna (Bird Life International) yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði (Important Bird Areas). Forsendur þess að svæðið sé sett á þann lista eru þær að um er að ræða svæði þar sem talið er að dvelji yfir 1% af stofni votlendisfugla, þ.e.

jaðrakans (*Limosa limosa*). Þá standist svæðið einnig viðmið fyrir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði samkvæmt Ramsarsamningnum (samþykkt um votlendi sem hafi alþjóðlegt gildi, einkum fyrir fuglalíf). Stofnunin bendir á að bein röskun votlendis, vegna fyrirhugaðra framkvæmda, sem falli undir sérstaka vernd 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og sem sé mikilvægt fyrir fuglalíf verði um 8,5 ha. Umhverfisstofnun telur að skoða mætti hvort ekki megi draga enn frekar úr umfangi framkvæmda og áhrifum á votlendi með því að minnka þau svæði sem uppgrefri verði komið fyrir á.

Í umsögninni er bent á að fyrirhugaðar framkvæmdir við fluglað og uppfyllingu raski m.a. leirum en þær eru mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir fugla. Leirur í Eyjafirði falli jafnframt undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd en samkvæmt henni skuli leirur njóta sérstakrar verndar og skuli forðast röskun þeirra eins og kostur er. Leirur séu mikilvægir viðkomustaðir ýmissa fuglategunda, einkum vaðfugla, andfugla og máfa, en á undanförunum árum hafi sífellt gengið á slík svæði vegna ýmissa framkvæmda, s.s. landfyllinga. Þau svæði sem eftir séu óröskuð hafi því sífellt meira verndargildi. Fram kemur að rannsóknir á svæðinu bendi til að leiran fyrir botni Eyjafjarðar sé um 2,73 km² eða um 70% af leirum Norðurlands og að röskun fæðusvæða Leirunnar geti haft ófyrirsjáanlegar afleiðingar fyrir þá varpfugla í óshólmunum sem sækja fæðu sína í Leiruna, t.d. stelk og jaðrakan. Friðun varpsvæða í óshólmunum gæti því verið í uppnámi ef fæðusvæði fuglanna verði skert. Umhverfisstofnun telur að í ljósi þess að mismunandi hlutar leirunnar geti haft mismikið gildi eftir tegundum fugla, skv. rannsókninni, hefði verið æskilegt að meta gildi leirunnar umhverfis núverandi flugbraut sérstaklega.

Í svörum Flugstoða kemur fram að fyrirhugaðar framkvæmdir muni einungis hafa í för með sér óverulega röskun á hinum eiginlegu óshólmum umfram það sem þegar sé orðið vegna Akureyrarflugvallar. Ekki sé gert ráð fyrir að raska í neinu leirunum sem séu austan við vestustu kvísl Eyjafjarðarár. Þá hafi við undirbúning fyrirhugaðra framkvæmda verið leitast við að uppfylla ákvæði 37. gr. l. nr. 44/1999 um náttúruvernd með því að forðast röskun á þessu svæði eins og kostur er. Fram kemur í svörunum að í tilkynningu um framkvæmd hafi verið gert ráð fyrir að nota 10 m svæði á ytri öryggissvæðum til að jafna út uppgrafið efni. Talsverður hluti þessara 10 m ræma sé votlendi og hafi Flugstoðir ákveðið að taka tillit til tilmæla Umhverfisstofnunar og falla frá jöfnun uppgrafins efnis á þessum svæðum.

Fram kemur í svörum Flugstoða við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 21. janúar að einungis verði raskað um 3.400 m² af grassvæði austan brautar og sunnan fyrirhugaðs aðflugshallasendis en ekki 27.000 m² svæði sem gert var ráð fyrir í tilkynningunni að slétta. Framkvæmdaraðili bendir á að frá því sem gert hafi verið ráð fyrir í tilkynningu hafi áætlað umfang framkvæmda minnkað nokkuð til að reyna að koma á móts við umhverfissjónarmið m.a. hafi stærð votlendis sem raskist minnkað úr um 8,5 ha í um 7,2 ha.

Fram kemur í umsögn Umhverfisstofnunar að skv. skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2001 um fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár hafi votlendustu svæðin á Kjarna- og Hvammsflæðum, sunnan við núverandi flugvallarsvæði, yfirgnæfandi mesta þýðingu fyrir fuglalíf. Þau séu fyrst og fremst fæðusvæði, en einnig séu víða ágætis varpstæðir. Meðal fuglategunda sem þar hafi sést séu fjórar tegundir sem séu á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands, þ.e. skeiðönd (tegund í hættu), grágæs (tegund í

yfirvofandi hættu), grafönd (tegund í nokkurri hættu) og stormmáfur (tegund í nokkurri hættu). Samkvæmt fyrrgreindri skýrslu er suðvesturhorn Hvammsflæða að líkindum besta varpsvæðið og ástæða til að raska því ekki svo fjölbreytileiki varpfugla haldist. Hægt sé að ráðast í framkvæmdir við flugvöllinn án umtalsverðra áhrifa á fuglalíf svo fremi að umfang þeirra verði ekki of mikið og rétt sé að þeim staðið. Eins og fram kemur í tilkynningu framkvæmdaraðila muni fyrirhugað flugvallarfylling ná um 150 m inn á aðalhluta Kjarnaflæða og að auki vegslóði og lendingarljós/aðflugsljós inn á Hvammsflæðar, enda nái ljósin 900 m suður fyrir flugbrautarenda. Umhverfisstofnun bendir á að við mat á áhrifum á votlendið verði að hafa í huga að lagning vegar þvert í gegnum votlendi hafi áhrif út fyrir vegstæðið sjálft. Stofnunin telji að til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á votlendi og fuglalíf eigi ekki að leggja veg meðfram aðflugsljósum heldur eigi að nota farartæki við uppsetningu þeirra og þjónustu við mannvirkin sem muni ekki skilja eftir sig varanleg för í votlendi. Umhverfisstofnun bendir á að í tilkynningu um framkvæmdina segir m.a.: „*Verði farið fram á það við útgáfu framkvæmdaleyfis, mun framkvæmdaraðili ráðast í endurheimt votlendis í stað þess sem raskast við framkvæmdina.*” Ekki kemur þó fram hvar hægt væri að ráðast í endurheimt votlendis í stað þess sem raskast né hvort búið er að bera hugsanlega endurheimt votlendis undir þar til bæra sérfræðinga, s.s. hjá Landbúnaðarháskóla Íslands eða Náttúrufræðistofnun Íslands. Vert er þó að hafa í huga að endurheimt kemur ekki í stað þess votlendis sem raskast enda ekki víst að endurheimt verði sams konar votlendi, auk þess sem endurheimt á nýjum stað gagnast vart fuglalífi við óshólma Eyjafjarðarár. Þá þarf að hafa í huga að möguleikinn á að endurheimta votlendi á ekki að stuðla að röskun náttúrulegs votlendis heldur er einungis mótvægisáðgerð ef ekki er hægt að komast hjá því að votlendi sé raskað.

Umhverfisstofnun telur að ekki sé hægt að fallast á fyrirhugaðar framkvæmdir eins og þeim sé lýst í tilkynningu framkvæmdaraðila og að draga verði úr umfangi þeirra. Umhverfisstofnun telji mikilvægt að viðhalda náttúrulegum svæðum eins og hægt sé og að samráð verði haft við náttúrufræðinga um tilhögun framkvæmda.

Í svörum Flugstoða kemur fram að framkvæmdaraðili sé sammála Umhverfisstofnun um að mikilvægt sé að viðhalda náttúrulegum svæðum eins og hægt sé og telur sig hafa gert það við undirbúning þessara framkvæmda. Framkvæmdaraðili lýsir sig þess vegna reiðubúinn til að reyna að tryggja það enn frekar með því að hafa samband við náttúrufræðing um tilhögun framkvæmdanna sbr. tillögur Umhverfisstofnunar. Framkvæmdaraðili sé reiðubúinn að láta vakta áhrif framkvæmda á fuglalíf á Kjarna- og Hvammsflæðum og grípa til hugsanlegra mótvægisáðgerða ef unnt er komi í ljós að framkvæmdirnar hafi meiri áhrif en talið var þegar til lengri tíma er litið. Fram kemur að varðandi vegslóða meðfram aðflugsljósum hafi framkvæmdaraðili frá upphafi fyrirhugað að byggja vegslóðann úr gegndræpu efni og muni slóðinn því hvorki valda þornun á landi né koma í veg fyrir hreyfingu jarðvatns. Þá muni verða sett rör í gegnum slóðann með jöfnu millibili ofan núverandi yfirborðs til að tryggja að í vatnsflóðum eða asahláku á frosið yfirborð muni vegurinn ekki mynda fyrirstöðu.

Í svörum Flugstoða við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 21. janúar sl. kemur fram að gert sé ráð fyrir að vegslóðinn verði lagður á mýrina án nokkurs útgraftrar. Settur verði jarðvegisdúkur og á hann grófmalarfylling neðst og þar yfir malarfylling og verði fyllingarlagið samtals um 1 m á þykkt. Reiknað sé með að fyllingin sigi um 0,5 m í mýrina og verði yfirborð fyllingarinnar þannig yfir vatnsyfirborði allt árið.

Grófmalarlagið sé til að tryggja að fyllingin hafi sem minnst áhrif á streymi grunnvatns þótt jarðvegurinn undir þéttist vegna sigs. Fram kemur að vegslóðinn muni þvera 3 skurði og verði sett rör í skurðina auk þess sem sett verði rör í gegnum fyllinguna yfir óhreyfðu landi á nokkrum stöðum til að tryggja að í vatnsflóðum eða asahláku á frosið yfirborð myndi vegurinn ekki fyrirstöðu af neinu tagi. Ekki verði heimiluð röskun utan fláafóta. Leitað verði ráðgjafar við endanlega útfærslu og frágang vegna vegslóða og ljósastæða hjá Hlyni Óskarssyni sérfræðingi hjá Landbúnaðarháskóla Íslands en fyrir liggur að framkvæmdir við vegslóðann og ljósastæður verði ekki á þeim tíma sem viðkvæmur sé fyrir fuglalíf vegna varps eða viðkomu. Haft verði samráð við fuglafræðing um ákvörðun á framkvæmdatíma.

Framkvæmdaraðili telur ofangreinda aðferð haganlegasta við að koma aðflugsljósum fyrir. Ljósinn megi ekki mynda hindrun fyrir flugvél sem komi of lágt inn til landingar. Af þeim sökum þurfi undirstöður ljósanna, að vera neðan jarðvegsyfirborðs. Vegna þess hvernig vatnsstöðu á svæðinu sé háttáð verði undirstöðurnar fyrir áraun af ísmyndun og tilheyrandi hættu á aflögun ef ekki er sett fylling umhverfis þær. Þótt vegfyllingunni væri sleppt yrði engu að síður verulegt rask á því svæði sem hún er fyrirhuguð.

Umhverfisstofnun bendir á í frekari umsögn sinni að í fyrri athugasemdum stofnunarinnar um framkvæmdirnar hafi m.a. komið fram að stofnunin teldi að skoða ætti þann möguleika að hætta við vegagerð vegna uppsetningar og viðhalds á aðflugsljósum til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á votlendi og fuglalíf. Í svörum framkvæmdaraðila segir m.a. að vegslóðinn gangi inn á flæðarnar en skeri þær ekki í sundur. Þar segir einnig: „Áhrif þessara framkvæmda á fuglalíf á svæðinu eru alls ekki með sama hætti og gerð þjóðvegur sem liggur um votlendi, enda umferð hér lítil sem engin.“ Umhverfisstofnun fær ekki betur séð en að vegslóði sem gangi þvert inn á flæðarnar skeri þær í sundur. Umhverfisstofnun veur athygli á að veglagningin sjálf hefur mest áhrif á votlendið. Samkvæmt viðbótarupplýsingum frá framkvæmdaraðila er breidd vegfyllingar um 7,5 m en sé svæðið undir sjálfum ljósunum tekið með megi segja að meðalbreidd sé um 9,2 m. Til samanburðar megi benda á að nýr vegur til Vopnafjarðar verður 7,5 metra breiður með 7,3 metra breiðu bundnu slitlagi. Að mati Umhverfisstofnunar er vegurinn óþarflega umfangsmikill sem þjónustuvegur við aðflugsljós og reyndar ekki útskýrt hvers vegna nauðsynleg sé sama breidd vegar hér og ef um væri að ræða þjóðveg. Truflun vegna umferðar verði líklega lítil miðað við þjóðveg en flatarmálsskerðing á votlendi töluverð auk einhverra jaðaráhrifa. Því verður ekki séð að áhrif fyrirhugaðs vegar inn á flæðarnar verði mjög frábrugðin lagningu þjóðvega um votlendi að þessu leyti.

Með hliðsjón af því sem að framan greinir ítrekar Umhverfisstofnun að skoða eigi alvarlega hvort sleppa megi veginum og nota þjónustutæki eins og fjórhjól eða önnur tæki með svipaða eiginleika. Þó rask verði á framkvæmdatíma eru mýrar/votlendi tiltölulega fljót að jafna sig ef náttúrulegur jarðvegur og gróðurþekja er sett aftur á framkvæmdasvæðið.

Umhverfisstofnun veur athygli á að í gangi er að rannsóknarverkefni til að kanna hvort gegndræpt lag neðst í vegi geti dregið úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á votlendi. Niðurstöður úr rannsókninni liggja hins vegar ekki fyrir og telur Umhverfisstofnun að því sé ekki hægt að fullyrða að svo komnu máli að gegndræpt lag neðst í vegi hafi þau áhrif að draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á votlendi,

enda hafi ekki verið sýnt fram á það með rannsóknum og tilraunaverkefni Vegagerðarinnar. Stofnunin telur því að gera verði ráð fyrir að fyrirhugað veglagning um Kjarna- og Hvammsflæðar hafi áhrif á votlendið, út fyrir það svæði sem verður fyrir beinu raski vegna veglagningarinnar, sbr. leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun/endurheimt votlendis vegna vegaframkvæmda og annarra framkvæmda sem við geta átt.

Í svörum Flugstoða kemur fram að vegslóði meðfram aðflugsljósum sé 4 m breiður að ofan en breidd vegfyllingar sé 7,5m en það sé það svæði sem muni raskast. Hins vegar sé ljóst að vegbreiddin er mun minni en vegbreidd þjóðvegjar eins og komi fram í umsögn Umhverfisstofnunar. Fram kemur að við gerð vegslóðans verði haft samráð við þá aðila sem standi að rannsóknum á vegum á mýrlendi til að tryggja að eins vel verði gengið frá vegslóðanum og þekking sé til. Framkvæmdaraðili leggur áherslu á að vegslóðinn sé mikilvægur til að tryggja starfsaðstöðu og öryggi starfsmanna þegar sinna þurfi viðhaldi og þjónustu við ljósabúnað einkum í vatnavöxtum.

Í umsögn Eyjafjarðarsveitar kemur fram að Óshólmasvæðið sé á náttúruminjasrá og á lista Alþjóða fuglaverndarráðsins þar sem það telst alþjóðlega mikilvægt fuglaverndunarsvæði. Kjarna- og Hvammsflæðar séu metnar sem sérstaklega mikilvægir áningarstaðir fyrir varpfugla á sumrin. Verði framkvæmdir leyfðar vegna almannahagsmuna sé nauðsynlegt að allt rask af þeirra völdum verði í algjöru lágmarki og að framkvæmdir verði á þeim árstíma sem valdi minnstum skaða fyrir afkomu fugla.

Í svörum Flugstoða kemur fram að umfang og röskun vegna framkvæmdanna verði takmörkuð eins og framast verði unnt en óhjákvæmilegt sé að vinna verulegan hluta verks eins og hér um ræðir að sumarlagi. Fyrirhugað sé að hefja framkvæmdir snemma árs, ljúka malbikun og mestu af frágangi á haustdögum. Lokafrágangur verði að vori og verði framkvæmdatími þá miðaður við að valda sem minnstri truflun á fuglalífi. Framkvæmdaraðili telur að með því að hafa framkvæmdatímamann eins stuttan og tók séu á verði stuðlað að því að sem fyrst komist jafnvægi á fuglalíf svæðisins.

Í umsögn Umhverfisstofnunar er vakin athygli á á að ekki komi fram í tilkynningu framkvæmdaraðila hvers vegna leggja verði Brunná í skurði framhjá flugvellinum. Stofnunin telur að þrátt fyrir að ánni hafi verið veitt í skurð við fyrri framkvæmdir ætti að skoða það nú hvort útbúa megi nýjan farveg árinna með öðrum og náttúrulegri hætti.

Í svörum Flugstoða kemur fram að sú leið Brunnár sem sýnd sé í greinargerð með tilkynningu hafi verið talin, að teknu tilliti til randskilyrða, vera hvað styst og leiða af sér minnstan gröft. Ekki hafi verið gert ráð fyrir brottakstri á uppgröfnum efni því slíkt valdi óhjákvæmilega verulegu raski við þessar aðstæður. Flugstoðir muni láta endurskoða hönnun skurðarins og hafa um það samráð við Umhverfisstofnun.

Í svörum Flugstoða við fyrirspurn Skipulagsstofnunar dags. 21. janúar sl. kemur fram að Flugstoðir muni láta endurhanna farveg Brunnár miðað við það sem kynnt hafi verið í tilkynningu. Við endurhönnun verði haft að leiðarljósi að gera farveginn sem náttúrulegastan úr garði, t.d. með brottflutningi uppgrafins efnis hvar sem því verði viðkomið. Hugsanlegt sé að leiða vatnið frá stöð 500 í grunnri rás í skurð á lóðarmörkum í stað legu eins og hún er sýnd í tilkynningu. Við brottflutning á uppgröfnum efni verði að gæta þess að flutningurinn valdi ekki meiri röskun en

útföfnun efnisins á bakka. Leitað verði ráðgjafar hjá sérfræðingum Landbúnaðarháskóla Íslands.

Í frekari umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að stofnunin telur ánægjulegt að farvegur Brunnár verði endurhannaður með það að markmiði að gera farveginn sem náttúrulegastan og að haft verði samráð um það við þar til bæra aðila.

Efnistaka. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að upplýsingar um efnistöku séu ófullnægjandi. Ekki komi fram upplýsingar um stöðu leyfa til efnistöku eða mats á umhverfisáhrifum en heildarmagn þess efnis sem þurfi til framkvæmdanna sé yfir þeim mörkum sem tilgreind séu í viðauka 1 í lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum. Stofnunin telur að tilgreina eigi hvaða námur, af þeim sem vísað sé til í tilkynningu um framkvæmdina, hafi nú þegar framkvæmdaleyfi. Jafnframt þurfi að koma fram upplýsingar um hvað verði gert ráð fyrir mikilli efnistöku í þeim námum samkvæmt aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags, og ennfremur hvort sú efnistaka sem ráðgerð sé í tengslum við endurbætur á flugvellingum sé í samræmi við áætlanir um efnistöku samkvæmt aðalskipulagi.

Í svörum Flugstoða kemur fram að heildarefnisþörf fyrirhugaðra framkvæmda verði um 220.000 m³ en þar af sé reiknað með að efnismagn vegna framkvæmda við flughlað verði um 70.000 m³. Ekki liggja fyrir hvenær ráðist verði í gerð flughlaðs eða hversu hratt verði unnið. Hins vegar sé fyrirhugað að þeir 150.000 m³ sem þurfi í lengingu flugbrautar verði fluttir að mestu leyti á rúmunum 5 mánuðum eða um 150 ó 160 dögum. Sé miðað við 12 m³ í ferð er um að ræða 81 ferð á dag (fram og til baka) að meðaltali yfir tímabilið. Fyrirhugaðar framkvæmdir verði boðnar út og þar með efnistakan. Verktaka beri að afla allra tilskilinna leyfa, þar með talið að efnistökuastaðir hafi tilskilin leyfi og séu í samræmi við lög um náttúruvernd nr. 44/1999.

Áhrif á hljóðstig og loftmengun. Í umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að með hliðsjón af upplýsingum í tilkynningu framkvæmdaraðila séu ekki líkur á að áhrif framkvæmdarinnar hvað varðar hljóðstig verði umtalsverð. Varðandi loftmengun vekur Umhverfisstofnun athygli á að þrátt fyrir að færi megi rök fyrir því út frá loftgæðamælingum á Reykjavíkurflugvelli að meginuppspretta loftmengunar sé af völdum bílaumferðar í nágrenni vallarins en ekki mengun frá starfsemi flugvallarins sé ekki hægt að draga þá ályktun að flugumferð hafi ekki í för með sér mengun. Einnig telur Umhverfisstofnun að ekki sé sambærilegt umferðarmagn við Akureyrarflugvöll og við Reykjavíkurflugvöll og þar af leiðandi mundi aukning flugumferðar um Akureyrarflugvöll hafa mun meira að segja varðandi mengun þó svo að ekki verði farið yfir heilsuverndarmörk.

Sammögnunaráhrif. Umhverfisstofnun vekur athygli á að í tilkynningu framkvæmdaraðila er ekki fjallað sérstaklega um sammögnunaráhrif með öðrum framkvæmdum sem þegar hafa verið leyfðar við og í grennd við flugvallarsvæðið, þ.m.t. efnistöku á leirunum.

Í umsögn Fornleifaverndar ríkisins kemur fram að brýnt sé að samráð verði haft við stofnuninna áður en framkvæmdir hefjist á Stekkjarhólma eins og framkvæmdaraðili fyrirhugi.

NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða lengingu flugbrautar á Akureyrarflugvelli um 460 m til suðurs ásamt gerð öryggissvæða meðfram braut, öryggissvæðis við suðurenda flugbrautar og gerð flughlaðs norðan flugstöðvarbyggingar. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13a sbr. lið 10a í 2. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b.

Áhrif á fuglalíf, gróður og verndarsvæði. Skipulagsstofnun telur ljóst að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði á votlendi og fugla. Fyrir liggur að framkvæmdir við lengingu flugbrautar, gerð vegslóða með aðflugsljósum og gerð öryggissvæða muni skerða rúmlega 7 ha af votlendi sem að hluta til er mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir fugla, m.a. fjögurra tegunda á valista. Þá mun verða röskun á fæðusvæði fugla á leirum vegna gerðar flughlaðs norðan núverandi flugsstöðvar. Þau svæði sem þannig munu raskast njóta sérstakrar verndar skv. 37. grein náttúruverndarlaga, eru á svæði sem er á náttúruminjaskrá og jafnframt hluti af svæði sem er á skrá alþjóða fuglaverndunarsamtakanna yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði, þ.e. Óshólmar Eyjafjarðarár.

Þegar litið er til þess hvort fyrirhugaðar framkvæmdir kunni að hafa umtalsverð áhrif á gróður, fugla og gildi verndarsvæða þarf að mati Skipulagsstofnunar að horfa á óshólmasvæðið í heild sinni. Það er alveg ljós að það svæði hefur mikið gildi fyrir fuglalíf sbr. fyrrnefnda alþjóðatilnefningu og að þar eru um 70% af öllum leirum á Norðurlandi. Ljóst er að vilji er innan sveitarfélaganna til að vernda svæðið sem mest fyrir röskun og í því skyni er í vinnslu skipulag Óshólmasvæðisins. Það svæði sem verður fyrir röskun vegna fyrirhugaðra framkvæmda við flugvöllinn er tiltölulega lítið miðað við óshólmasvæðið í heild sinni en engu að síður mikilvægt sem fæðusvæði margra fuglategunda.

Skipulagsstofnun tekur undir það sem fram kemur í umsögnum Umhverfisstofnunar um að Flugstöðir hafi komið til móts við athugasemdir með því að draga úr umfangi framkvæmda, m.a. gerð öryggissvæða meðfram flugbraut. Þá hefur verið sett fram nánari framkvæmdalýsing m.a. um hvernig staðið verði að verki til þess að áhrif af gerð slóða meðfram lendingarljósum verði sem minnst á votlendi og fugla. Flugstöðir hyggjast leita ráðgjafar hjá sérfræðingi Landbúnaðarháskólans varðandi endanlega útfærslu vegslóðans og frágang og hafa samráð við fuglafræðing um framkvæmdatíma. Framkvæmdaraðili leggur áherslu á að vegslóðinn sé mikilvægur til að tryggja starfsaðstöðu og öryggi starfsmanna þegar sinna þurfi viðhaldi og þjónustu við ljósabúnað einkum í vatnavöxtum. Þá liggur fyrir að framkvæmdaraðili hyggst láta endurhanna farveg Brunnár í samráði við sérfræðinga Landbúnaðarháskólans.

Skipulagsstofnun telur engu að síður að líklegt sé að verulega neikvæð áhrif verði á votlendi og fugla af raski vegna lagningar vegslóða meðfram lendingarljósum inn á Hvammsflæðar sem eru taldar mikilvægustu svæðin m.t.t. fuglalífs. Umhverfisstofnun hefur talið að umfang vegslóðagerðar sé helst til of mikið og ekki sé hægt að fullyrða, að svo komnu máli, að gegndræpt lag neðst í vegi hafi þau áhrif að draga úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á votlendi, enda hefur ekki verið sýnt fram á það með rannsóknum og tilraunaverkefni Vegagerðarinnar þess efnis er ekki hafið. Stofnunin telur því að gera verði ráð fyrir að slóðinn muni hafa áhrif á votlendið út fyrir það svæði sem verður fyrir beinu raski vegna veglagningarinnar Því

hefur Umhverfisstofnun bent á aðrar leiðir til að standa að uppsetningu aðflugsljósa. Flugstoðir hafa bent á að vegslóði meðfram aðflugsljósum verði 4 m breiður en vegfylling raski að vísu 7,5 m breiðu svæði og undirstrikað er að samráð verði við þá aðila sem standi að rannsóknum á vegum á mýrlendi til að tryggja að áhrif slóðans verði eins lítil og þekking sé til.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif á votlendi og fugla af fyrirhuguðum framkvæmdum liggi fyrir; Framkvæmdir við lengingu flugbrautarinnar og gerð flughlaðs munu hafa talsverð neikvæð áhrif á fæðuöflunarsvæði ýmissa fuglategunda en varpsvæði þeirra í minna mæli en framkvæmdir munu ekki raska besta varpsvæðinu á Hvammsflæðum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að til þess að draga sem mest úr neikvæðum áhrifum á fugla verði umfangi og raski haldið í lágmarki og að framkvæmdir við vegslóðann og ljósastæður verði utan þess tíma sem viðkvæmur sé fyrir fuglalíf vegna varps eða viðkomu eins og Flugstoðir fyrirhuga. Þá verði haft samráð við þá aðila sem best þekkja til við veglagningu um votlendi eins og framkvæmdaraðili fyrirhugar.

Ljóst er að áhrif framkvæmda á votlendissvæði verða talsverð neikvæð. Rúmlega 7 ha votlendis verða fyrir beinu raski og gera má ráð fyrir að votlend svæði í nágrenni framkvæmdasvæðisins verði fyrir óbeinum áhrifum, a.m.k. tímabundið. Skipulagsstofnun telur í því sambandi sjálfsagt að Flugstoðir endurheimti votlendi til jafns við það flatarmál votlendis sem raskast eins og fyrirtækið hefur lýst sig reiðubúið til að gera í samráði við sveitarfélag þar sem endurheimt færi fram og Umhverfisstofnun. Skipulagsstofnun telur það neikvætt þegar fyrirhugaðar eru framkvæmdir á svæðum sem njóta sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum, eru á náttúruminjasrá eða á skrá sem alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að Flugstoðir láti vakta áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á fuglalíf á Kjarna- og Hvammsflæðum, eins og fyrirtækið fyrirhugar og að gripið verði til mótvægisáðgerða komi í ljós að framkvæmdirnar hafi meiri áhrif á fuglalíf en talið var.

Þá mun verða rask og möguleg neikvæð áhrif á votlendi og fugla af færslu farvegar Brunnár en draga má úr því raski og um leið neikvæðum áhrifum á fugla og votlendi með þeim aðgerðum sem Flugstoðir hafa kynnt og fjallað er um framar í þessari ákvörðun.

Áhrif af efnistöku. Fyrir liggur að framkvæmdaraðili hyggst bjóða út fyrirhugaðar framkvæmdir, þ.á.m. efnistöku. Ljóst er að um 150.000 m³ efnis þarf til lengingar flugbrautar en það eru þau mörk skv. 21. tl. í viðauka 1 sem miðað er við þegar efnistaka er ávallt matsskyld. Fyrir liggur að efni mun koma úr nokkrum námum sem eru í notkun og mun þetta efnismagn dreifast á milli þeirra.

Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Umhverfisstofnunar um að tryggt verði að þær námur sem nýttar verði vegna framkvæmdanna hafi framkvæmdaleyfi og upplýsingar liggi fyrir um hvað sé gert ráð fyrir mikilli efnistöku í þeim námum samkvæmt aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags. Skipulagsstofnun telur eðlilegt að framkvæmdaraðili gangi úr skugga um að í tilboðum komi þetta fram.

Áhrif á hljóðvist og loftmengun. Fyrir liggur að óháð því hvort ráðist verði í fyrirhugaðar framkvæmdir með lengingu muni flughreyfingum fjölga með tilheyrandi hljóðstigsaukningu. Lenging Akureyrarflugvallar mun ekki, samkvæmt framlögðum

gögnum, verða til þess að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk innan byggðar og verða áhrif á hljóðstig sem rekja má til fyrirhugaðra framkvæmda því, að mati Skipulagsstofnunar, að öllum líkindum ekki veruleg. Þá telur stofnunin, miðað við umfjöllun í gögnum málsins, að ekki séu líkur á að loftmengun sem orsakist af lengingu brautar verði veruleg.

Samfélagsleg og hagræn áhrif. Skipulagsstofnun getur tekið undir það sem fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að fyrirhugaðar framkvæmdir komi til með að hafa jákvæð samfélagsleg áhrif á Mið-Norðurlandi.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Flugstoða við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð framkvæmdaraðila vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð lenging flugbrautar á Akureyri og gerð öryggissvæða meðfram braut, öryggissvæðis við suðurenda flugbrautar og gerð flughlaðs norðan flugstöðvarbyggingar sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skuli því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdirnar eru háðar framkvæmdaleyfi Akureyrar og Eyjafjarðarsveitar skv. 27. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 m.s.b. og starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra skv. reglugerð nr. 785/1999 um starfsleyfi fyrir starfsemi sem getur haft í för með sér mengun. Leita þarf umsagnar Umhverfisstofnunar skv. 37. og 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Fyrirhugaðar framkvæmdir rúmast innan Aðalskipulags Akureyrar 2005-2018, deiliskipulags Akureyrarflugvallar og Aðalskipulags Eyjafjarðarveitar 2005-2025. Eyjafjarðarsveit þarf að óska meðmæla Skipulagsstofnunar samkvæmt 3. t.l. bráðabirgðaákvæða skipulags- og byggingarlaga, með veitingu framkvæmdaleyfis vegna uppsetningar aðflugsljósa og gerðar vegslóða sem er innan sveitarfélagsins.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að Flugstoðir og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum þannig að framkvæmdin sé ekki líkleg til að valda verulegum og óafturkræfum áhrifum á umhverfið.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 25. mars 2008.

Þóroddur F. Þóroddsson

Jakob Gunnarsson