

## AKUREYRARFLUGVÖLLUR, GERÐ FLUGHLAÐS

### Ákvörðun um matsskyldu

#### NIÐURSTAÐA

Það er niðurstaða Skipulagsstofnunar að gerð flughlaðs við Akureyrarflugvöll 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 Akureyrarbæjar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og samþykki og/eða, starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra vegna ýmissa þátta framkvæmdarinnar og reksturs flugvallarins.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að ISAVIA og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 7. febrúar 2012.

## INNGANGUR

Þann 2. desember 2011 tilkynnti Verkfræðistofa Norðurlands ehf. f.h. ISAVIA gerð flughlaðs við Akureyrarflugvöll til Skipulagsstofnunar samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 m.s.b. og lið 13a sbr. lið 10a í 2. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði álits Akureyrarbæjar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar.

Umsagnir bárust frá Akureyrarbæ með bréfi dags. 19. desember 2011, Fiskistofu með bréfi dags. 9. desember 2011, Fornleifavernd ríkisins með bréfi dags. 21. desember 2011, Heilbrigðiseftirliti Norðurlands eystra með bréfi dags. 27. desember 2011, Umhverfisstofnun með bréfi dags. 14. desember 2011 og Vegagerðinni með bréfi dags. 9. desember 2011. Frekari upplýsingar bárust frá Verkfræðistofu Norðurlands ehf., f.h. ISAVIA, með bréfi dags. 30. desember 2011.

## FRAMLÖGÐ GÖGN FRAMKVÆMDARADILA

### Fyrirhuguð framkvæmd.

Fram kemur að framkvæmdir felist í byggingu nýs flughlaðs norðan núverandi flugstöðvar með tilheyrandi akbraut, nýrri akbraut fyrir minni flugvélar og endurbyggingu á hluta núverandi flughlaðs. Ennfremur fylgi ný staðsetning á olíuskiljum, roþbróm og situr lögnum. Tilgangur framkvæmdarinnar sé að skapa nauðsynlegar aðstæður fyrir framtíðaruppbyggingu millilandaflugs um flugvöllinn. Annars vegar með því að uppfylla öryggiskröfur reglugerða um flugvelli og hins vegar með því að mæta aukinni þörf fyrir þjónustu svo og auka öryggi í samgöngum við landið í aðstæðum eins og í gosinu í Eyjafjallajökli.

Fram kemur að gert sé ráð fyrir að framkvæmdin verði áfangaskipt og í fyrsta áfanga verði þær framkvæmdir sem megin umhverfisáhrifum valda þ.e. fylling undir ný mannvirki og færsla á olíuskiljum, roþbróm og situr lögnum. Í öðrum til fjórða áfanga felist fullnaðarfrágangur flughlaðs, gerð akbrautar fyrir minni flugvélar og endurbygging hluta núverandi flughlaðs.

Fram kemur að þar sem fyrirhuguð sé gerð Vaðlaheiðarganga sé stefnt að því að nýta efni úr göngunum til undirbyggingar og feringar flughlaðs og flugstöðvargrunns. Einnig sé vonast til þess að efni fái úr göngunum til vinnslu í burðarlög. Vegna jarðvegskipta sé gert ráð fyrir að til falli um 62.000 m<sup>3</sup> sem muni verða komið fyrir á losunarsvæðum milli flugbrautar og flughlaðs.

**Áhrif á núverandi landnotkun.** Fram kemur að vegna efnisflutninga sé gert ráð fyrir að leggja bráðabirgðaveg frá Eyjafjarðarbraut vestari inn á framkvæmdasvæðið nokkuð norðan við aðkomu að flugstöðinni.

**Áhrif á landslag.** Fram kemur að hluti framkvæmdasvæðisins muni fara inn á óshólmasvæði Eyjafjarðarár sem sé á náttúruminjaskrá og muni hafa þar áhrif á leirur og óshólma. Áætlað sé að um 3,2 ha af leirum og lækjarfarvegur vestast á svæðinu, muni fara undir mannvirkin.

**Áhrif á gróður og fugla.** Fram kemur að á svæðinu skiptist gróðurlendi í deiglendi, mýrafláka og þurrari lækjarbakka en einnig sé dálítill trjáreitur á vesturjaðri svæðisins. Áhrif á gróður verði þau að skógarreitur muni skerðast nokkuð og grasmóar og votlendisskikar fara undir fyllingar. Heildarflatarmál votlendis sem fari undir fyllingar muni verða 0,4-0,5 ha, auk deiglendis.

Fram kemur að gerð hafi verið úttekt á fuglalífi árið 2010 sem hafi verið endurtekning á talningu sem gerð hafi verið árið 2000. Niðurstaða sé sú að m.t.t. heildaráhrifa á fuglalíf í

óshólmum Eyjafjarðarár sé stækkun flughlaðsins ekki að hafa veruleg áhrif á viðveru fugla. Bent sé á að sökum öryggis sé mikið fuglalíf í nánd við flugbrautir óæskilegt og minnkun innan nærsvæðis Akureyrarflugvallar sem greind sé í fuglatalningunni árið 2010 sé því ekki að öllu leyti óæskileg ef lítið er til flugöryggis. Niðurstaða talningarinnar sýni einnig, sem sé gleðilegt, að verndaraðgerðir hafi tryggt að fjölbreyttu fuglalífi sé viðhaldið annars staðar í óshólmunum og það muni jafnvel hafa styrkst.

**Áhrif á menningarmínjar.** Fram kemur að í fornleifaskrá sé tilgreint örnefnið Nýibær sem heimild um bústað austan Eyjafjarðarbrautar, sunnan heimreiðar að flugstöðinni og að þar hafi verið byggður torfkofi 1892 en engar rústir séu sýnilegar. Haft verði samráð við Fornleifavernd ríkisins áður en framkvæmdir hefjast og farið að ákvæðum þjóðminjalaga ef fornleifar koma í ljós við framkvæmdina.

**Áhrif á loftgæði.** Fram kemur að áætlað sé að tíðni lendinga á millilandaflugvélum muni aðeins aukast um 2-3 ferðir á viku í heildina miðað við framtíðarspá. Út frá niðurstöðum mælinga á Reykjavíkurlugvelli megi ætla að flugumferð af þeirri stærðargráðu sem um verði að ræða á Akureyrarflugvelli muni ekki hafa í för með sér mengun. Því verði að teljast ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir og aukin umferð millilandaflugvéla á Akureyrarflugvelli muni hafa þau áhrif, að loftmengun á svæðinu nálgist heilsuverndarmörk.

**Áhrif á hljóðvist.** Fram kemur að þrátt fyrir að aukin umferð um flugvöllinn leiði til hækkunar hljóðstigs þar, sé þess ekki að vænta að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk innan byggðar.

**Öryggismál og mengunarhætta.** Fram kemur að með nýju flughlaði verði uppfylltar öryggiskröfur um fjarlægð milli flughlaðs og flugbrautar og með stækkun flughlaðs muni líkur á óhöppum, s.s. árekstri milli véla, minnka. Allt ofanvatn af flughlaðinu verði leitt í olíuskiljur og framkvæmdin hafi í för með sér að líkur á mengun frá flugvöllum vegna óhappa minnki.

**Samræmi við skipulagsáætlanir.** Fram kemur að framkvæmdin sé í samræmi við Aðalskipulag Akureyrar 2005 ó 2018 og deiliskipulag fyrir Akureyrarflugvöll, sem var síðast breytt þann 18. janúar 2011.

Það sé niðurstaða framkvæmdaraðila að framkvæmdin, eins og henni sé lýst í tilkynningu til ákvörðunar um mats skyldu, sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og eigi því ekki að verða háð mati á umhverfisáhrifum.

## ÁLIT UMSAGNARAÐILA OG VIÐBRÖGÐ FRAMKVÆMDARAÐILA

**Almennt.** Í umsögnum Akureyrarbæjar, Fiskistofu, Fornleifaverndar ríkisins, Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra, Umhverfisstofnunar og Vegagerðarinnar kemur fram það álit að fyrirhuguð framkvæmd skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

**Áhrif á núverandi landnotkun.** Akureyrarbær telur framkvæmdina í samræmi við aðal- og deiliskipulag. Vegagerðin bendir á að samráð hafi verið haft við stofnunina um fyrirhugaða notkun efnis úr Vaðlaheiðargöngum og legu tímabundinnar vegtengingar að framkvæmdasvæðinu.

**Áhrif á samfélag.** Vegagerðin bendir á að framkvæmdin muni hafa tímabundin áhrif á umferð og óþægindi fyrir vegfarendur.

**Áhrif á gróður og dýralíf.** Fiskistofa bendir á að miðað við framlögð gögn verði ekki séð að framkvæmdin hafi áhrif á hagsmuni í lax- og silungsveiðimálum ef efni verði flutt úr námum með tilskilin leyfi og ekki hróflað við ám á svæðinu, eins og fram komi í tilkynningunni.

Umhverfisstofnun bendir á að framkvæmdin muni skerða um 3,2 ha af leirum sem séu meðal þeirra jarðmyndana og vistkerfa sem njóta sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd og forðast skuli röskun þeirra eins og kostur sé. Stofnunin telur að ekki komi fram í tilkynningaskýrslu að leitast hafi verið við að takmarka röskun á leirum og telur mikilvægt að ákvæði fyrrnefndrar lagagreinar sé virt. Einnig er bent á að fyrirhugað framkvæmdasvæði sé hluti Hólmanna, svæðis nr. 510 á náttúruminjaskrá. Framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á náttúruverndargildi þess, sem felist í flæðilöndum, árhólmum, kvíslum og leirum, miklu fuglalífi og sérstæðu gróðurfari. Stofnunin telur að færa megi rök fyrir því að fyrirhuguð framkvæmd ein og sér muni vart hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Hins vegar telur stofnunin tímabært að kannað verði hver áhrif ýmissa ólíkra framkvæmda hafa verið á ósasvæði Eyjafjarðarár og lífríki þess. Nefnir stofnunin í þessu sambandi fyrri framkvæmdir við flugvöllinn, efnistöku og vegagerð.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að á öllum stigum undirbúnings hafi verið leitast við að takmarka röskun á leirum, jafnframt því að uppfylla opinberar kröfur um öryggismál og kröfur samfélags um þjónustugetuð flugvallarins. Þá gerir framkvæmdaaðili ekki athugasemd við ábendingu Umhverfisstofnunar um að tímabært sé að kannað verði hver áhrif ýmissa ólíkra framkvæmda hafa verið á ósasvæði Eyjafjarðarár og lífríki þess. Ábendingin virðist hins vegar fremur eiga við umhverfismat áætlana en einstakar framkvæmdir sem unnar eru samkvæmt skipulagi.

**Áhrif á menningarmínjar.** Fornleifavernd ríkisins tekur undir það sem framkvæmdaraðili segir um samráð áður en framkvæmdir hefjast.

## NIÐURSTAÐA SKIPULAGSSTOFNUNAR

Um er að ræða byggingu nýs flughlaðs norðan flugstöðvar Akureyrarflugvallar með tilheyrandi akbraut, nýrri akbraut fyrir minni flugvélar og endurbyggingu á hluta núverandi flughlaðs. Tilgangur framkvæmdarinnar sé að skapa nauðsynlegar aðstæður fyrir framtíðaruppbyggingu millilandaflugs um flugvöllinn. 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 landslag.** Fram kemur að hluti framkvæmdasvæðisins muni fara inn á óshólmasvæði Eyjafjarðarár sem er á náttúruminjaskrá og muni hafa þar áhrif á leirur og óshólma. Áætlað sé að um 3,2 ha af leirum muni fara undir mannvirkin auk lækjarfarvegur vestast á svæðinu.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á óshólmasvæði Eyjafjarðarár verði ekki veruleg en ljóst er að með framkvæmdum á óshólmasvæðunum undanfarna áratugi hefur landslag svæðisins orðið fyrir verulegum breytingum.

**Áhrif á gróður og dýralíf.** Fram kemur að framkvæmdin muni hafa neikvæð áhrif á náttúruverndargildi óshólmasvæðisins sem felist í flæðilöndum, árhólmum, kvíslum og leirum, miklu fuglalífi og sérstæðu gróðurfari.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hafa talsverð staðbundin áhrif á gróður og varp fugla þar sem gróðurlendi og varpsvæði lenda undir mannvirkjum. Hins vegar gefi niðurstöður rannsókna til kynna að fjölbreyttu fuglalífi sé viðhaldið annars staðar í óshólmunum og það muni jafnvel hafa styrkst.

**Áhrif á loftgæði.** Fram kemur að út frá niðurstöðum mælinga á Reykjavíkflugvelli megi ætla að flugumferð af þeirri stærðargráðu sem um verði að ræða á Akureyrarflugvelli muni ekki hafa í för með sér mengun. Því verði að teljast ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir og

aukin umferð millilandaflugvéla á Akureyrarflugvelli muni hafa þau áhrif, að loftmengun á svæðinu nálgist heilsuverndarmörk.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á loftgæði í byggð við Akureyrarflugvöll.

**Áhrif á hljóðvist.** Fram kemur að þess sé ekki að vænta að hljóðstig fari yfir viðmiðunarmörk innan byggðar þrátt fyrir að umferð flugvéla muni aukast.

Skipulagsstofnun telur að miðað við áætlanir um aukinn fjölda flugvéla muni áhrif á hljóðvist í byggð við Akureyrarflugvöll ekki verða veruleg en óhjákvæmilegt er annað en að hávaði frá aukin umferð stórra flugvéla muni hafa einhver truflandi áhrif á íbúa.

**Öryggismál og mengunarhætta.** Fram kemur að með nýju flughlaði verði uppfylltar öryggiskröfur um fjarlægð milli flughlaðsins og flugbrautar og með stækkun flughlaðs muni líkur á óhöppum, s.s. árekstri milli véla, minnka. Allt ofanvatn af flughlaðinu verði leitt í olíuskiljur og framkvæmdin hafi það í för með sér að líkur á mengun frá flugvellingum vegna óhappa minnka.

Skipulagsstofnun telur að framkvæmdin muni hafa jákvæð áhrif á öryggismál og draga úr mengunarhættu með bættem búnaði þrátt fyrir að umferð um flugvöllinn muni aukast.

**Áhrif á menningarminjar.** Fornleifavernd ríkisins tekur undir það sem framkvæmdaraðili segir um nauðsynlegt samráð áður en framkvæmdir hefjast.

Skipulagsstofnun telur að áhrif framkvæmdarinnar á minningarminjar, miðað við fram komnar upplýsingar, verði óveruleg en tekur undir mikilvægi samráðs ISAVIA og Fornleifaverndar ríkisins.

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 ISAVIA við tilkynningu, umsagnir og viðbrögð ISAVIA vegna þeirra. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að gerð flughlaðs við Akureyrarflugvöll 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 Akureyrarbæjar skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og samþykki og/eða, starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Norðurlands eystra vegna ýmissa þátta framkvæmdarinnar og reksturs flugvallarins.

Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að ISAVIA og aðrir sem að framkvæmdinni koma viðhafi þá verktilhögun og mótvægisáðgerðir sem kynnt hafa verið við meðferð málsins og vöktun á aðgerðum og áhrifum.

Samkvæmt 14. gr. laga nr. 106/2000 m.s.b. má kæra ákvörðun Skipulagsstofnunar til umhverfisráðherra. Kærufrestur er til 7. febrúar 2012.

Þóroddur F. Þóroddsson

Rut Kristinsdóttir