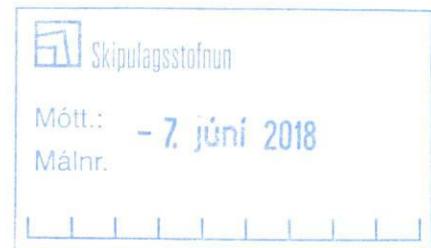


AKUREYRARFLUGVÖLLUR

Aðflugsbúnaður fyrir norðurenda flugbrautar Jarðvinna

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Apríl 2018



AKUREYRARFLUGVÖLLUR

Aðflugsbúnaður fyrir norðurenda flugbrautar

Jarðvinna

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Apríl 2018



EFNISYFIRLIT

EFNISYFIRLIT	1
1 INNGANGUR	2
1.1 Tilkynning um framkvæmd	2
1.2 Tilkynningarskylda.....	2
1.3 Tilgangur og markmið	2
1.4 Leyfi.....	2
1.5 Eignarhald	2
2 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD.....	2
2.1 Lýsing framkvæmdar.....	2
2.2 Jarðvegur.....	3
2.3 Magnþólur	3
2.4 Efnisflutningar	3
2.5 Slóðar	4
2.6 Valkostir	5
2.7 Fyrri tilkynningar um framkvæmdir	5
3 ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG.....	5
3.1 Lýsing á staðháttum.	5
3.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis.....	5
3.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir.....	6
3.3.1 Svæðisskipulag Eyjafjarðar 1998 – 2018	7
3.3.2 Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018.....	7
3.3.3 Akureyrarfuglovöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis	8
3.3.4 Skipulagsreglur Akureyrarfuglavallar	8
3.3.5 Óshólmrar Eyjafjarðarár – Svæði á náttúruminjaskrá	8
4 GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	9
4.1 Þættir sem valda umhverfisáhrifum	9
4.1.1 Flugumferð	9
4.1.2 Mannvirki.....	9
4.1.3 Slóðagerð og umferð	9
4.1.4 Efnistaka	9
4.2 Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum.....	9
4.2.1 Áhersluatriði.....	9
4.2.2 Svæði á náttúruminjaskrá	10
4.2.3 Landslag og sjónræn áhrif	10
4.2.4 Gróður	11
4.2.5 Fuglalíf	12
4.2.6 Fornleifar og sögustaðir.....	15
4.2.7 Samfélagsleg og hagræn áhrif	15
4.2.8 Loftmengun	16
4.2.9 Hljóðstig.....	16
4.2.10 Öryggismál og mengunarhætta.....	17
5 Umsagnir.....	17
6 Niðurstaða og samantekt	17
7 Heimildaskrá	18
8 Viðaukar.....	18

1 INNGANGUR

1.1 Tilkynning um framkvæmd

Isavia ohf. fyrirhugar uppsetningu aðflugsbúnaðar (ILS) fyrir aðflug úr norðri (braut 19) á Akureyrarflugvelli.

1.2 Tilkynningarskylda

Akureyrarflugvöllur er 2.400 m langur (flugbrautarlengd). Samkvæmt 6. grein laga nr. 106/2000 m.s.b. og tölulið 13.02 í 1. viðauka við löginn skal tilkynna til Skipulagsstofnunar, til ákvörðunar um matsskyldu, allar breytingar eða viðbætur við flugvöllinn sem kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

Efla hf. kynnti f.h. Isavia ohf. í bréfi til Skipulagsstofnunar 21.3.2018 fyrirhugaðar framkvæmdir vegna aðflugsbúnaðarins og spurðist fyrir álit stofnunarinnar á því hvort þessar framkvæmdir væru tilkynningarskyldar vegna ákvörðunar um mat á umhverfisáhrifum.

Í svari stofnunarinnar kom fram að þó svo að þetta mál virðist lítið að umfangi sé óhjákvæmilegt að taka matsskylduákvörðun um það og áhersla þurfi m.a. að vera á efnismál og flutning þess sem og svæðið sem á að fylla upp.

1.3 Tilgangur og markmið

Tilgangur með uppsetningu fyrirhugaðs aðflugsbúnaðar er að bæta aðflugsskilyrði úr norðri. Vöntun þessa búnaðar hefur ítrekað komið í veg fyrir að millilandavélar hafi getað lent á Akureyrarflugvelli. Með uppsetningu búnaðarins eykst einnig öryggi í samgöngum við landið í aðstæðum eins og í Eyjafjallajökulsgosinu. Þá gegndi Akureyrarflugvöllur mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið.

1.4 Leyfi

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar sem gefið er út á grundvelli samþykkt s aðal- og deiliskipulags. Bygging tengihúsa er háð leyfi byggingaryfirvalda í Akureyrarkaupstað.

1.5 Eignarhald

Framkvæmdasvæðið er allt innan lóðar Akureyrarflugvallar, sem er öll innan marka Akureyrarbæjar.

2 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

2.1 Lýsing framkvæmdar

Framkvæmdin er tvíbætt. Annars vegar er um að ræða aðflugshallasendi (GP) sem staðsettur er við vestanverðan norðurenda flugbrautarinnar. Vegna aðflugshallasendisins þarf að gera landfyllingu sem er um 75×273 m að stærð eða um 2 ha. Hins vegar er stefnuviti staðsettur austan suðurenda flugbrautar. Þar þarf að hafa jarðvegsskipti á svæði sem er um 1.200 m^2 að stærð. Leggja þarf slóða að sendinum og leggja ídráttarrör. Á báðum stöðum verða sett upp loftnet, hæst um 15 m, og um 7 m^2 tengihús.



Mynd 2.1 Yfirlit yfir Akureyrarflugvöll og fyrirhugað framkvæmdasvæði. Ný fylling rauðmerkt.

2.2 Jarðvegur

Jarðvegur á svæðinu er að mestu framburður Eyjafjarðarár. Við stefnuvitann við suðurenda flugbrautar er um 2 m lag af lífrænu seti og mó en þar undir sandur eða silt sem grafið verður niður á. Svæðið við norðurenda flugbrautar, þar sem fyllingin undir aðflugshallasendinn verður, eru leirur og þar undir silt og sandur. Á þessum leirum eru dýpri álar. Álarnir eru um 2 m djúpir og sandur og lífrænt silt í botninum. Lífræna setið er trúlega þunnt og frostþolin sandur undir setinu.

2.3 Magntölur

Efnispörf í jarðvegsskipti við stefnuvita og slóða að honum er um 3.500 m^3 . Fyllingin við aðflugshallasendinn er um 36.500 m^3 . Heildar efnispörf er þannig um 40.000 m^3 .

2.4 Efnisflutningar

Á fyrirhuguðu flughlaði Akureyrarflugvallar er efni sem notað hefur verið sem farg og var flutt þangað úr Vaðlaheiðargögum. Alls er gert ráð fyrir að nýta um $10 - 25.000 \text{ m}^3$ af þessu efni. Þetta efni verður flutt innan flugvallarsvæðisins eftir jaðri öryggissvæðis flugvallarins.

Til viðbótar mun fást efni í framkvæmdina hjá Norðurorku og Akureyrarbæ. Efni Norðurorku er framburður sem er mokað upp úr inntakslóni Glerárvirkjunar I innan bæjarmarka Akureyrar. Moka þarf reglulega upp úr inntakslóninu svo það fyllist ekki. Áætlað er að þar fáist allt að 3.000 m^3 af efni. Hjá Akureyrarbæ er áætlað að allt að 2.000 m^3 af efni fáist úr efnishaugi sem er við svæði siglingaklúbbsins Nökkva. Þeir $10.000 - 25.000 \text{ m}^3$ sem upp á vantar verða keyptir af aðilum sem stunda efnistöku í opnum námum í nágrenni Akureyrar, í Eyjafjarðarsveit eða Hörgárbyggð. Aðeins koma til greina námur sem hafa tilskilin leyfi og eru á skipulagi viðkomandi sveitarfélags.



Mynd 2.2 Efnishaugur Akureyrarbæjar hjá siglingaklúbbnum Nökkva.



Mynd 2.3 Horft yfir efni úr Vaðlaheiðargöngum sem notað hefur verið sem farg þar sem nýtt flughlað Akureyrarflugvallar verður.



Mynd 2.4 Glerárlón þaðan sem fyrirhugað er að fá efni.

2.5 Slóðar

Mögulega verður gerður tímabundinn slóði að vinnusvæðinu frá Drottningarbraut á móts við gatnamót Miðhúsabrautar og Drottningarbrautar. Við fyrri framkvæmdir á Akureyrarflugvelli, síðast við lengingu flugbrautarinnar, hefur slíkur slóði verið gerður og fjarlægður jafnóðum að framkvæmdum loknum. Haft hefur verið samráð við Vegagerðina um nákvæma staðsetningu slóðans og frágang við Drottningarbraut. Efnisþörf við þennan

slóða er á bilinu 1.500 – 2.000 m³. Ræsi, 1 m í þvermál, verður undir slóðann til að sjávarfalla gæti áfram á leirunum þar fyrir innan. Að verki loknu verður þessi aðkomuslóði fjarlægður.

Aðkoma að stefnuvita við suðurenda flugbrautar er um gamla þjóðveginn, núverandi reið- og gönguleið, fyrir sunnan flugvölliinn.

2.6 Valkostir

Vegna eðlis mannvirkja og þess að um er að ræða viðbót við núverandi flugvöll eru ekki aðrir kostir mögulegir en sá sem hér er kynntur.

2.7 Fyrri tilkynningar um framkvæmdir

Tilkynnt var um fyrirhugaða framkvæmd um stækken flughlaðs til Skipulagsstofnunar ásamt tilkynningu um lengingu flugvallar 15.11.2007. Niðurstaða Skipulagsstofnunar frá 18.2.2008 var sú að umrædd framkvæmd væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skyldi því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Framkvæmd við stækken flughlaða o.fl. var tilkynnt 2.12.2011. Þar kom fram að óroskuð svæði sem færð undir mannvirki væru riflega 8 ha, þ.e. grónir bakkar og hólmar um 3,1 ha og leirur, lækjafarvegur og kill um 5 ha. Niðurstaða Skipulagsstofnunar frá 5.1.2012 var sú að gerð flughlaðs við Akureyrarflugvöll væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skyldi því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Framkvæmdin sem hér er tilkynnt er um margt sambærileg við gerð flughlaðsins gagnvart leirum en minni að umfangi.

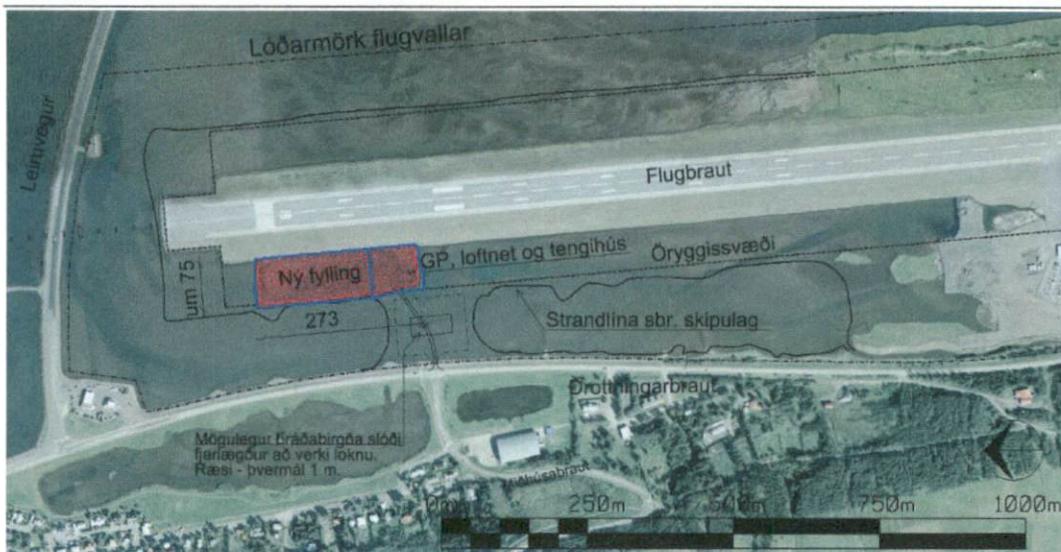
3 ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG

3.1 Lýsing á staðháttum.

Akureyrarflugvöllur er í vesturjaðri óshólma Eyjafjarðarár og leiranna við ósa Eyjafjarðarár. Suðurendi vallarins er á vesturbakka Eyjafjarðarár. Völlurinn er að hluta til á Langhólma og að hluta til á landfyllingum norður af honum, út á leirurnar. Við byggingu vallarins var veststu kvísl Eyjafjarðarár veitt norður með flugvellinum að austanverðu. Vestan flugvallar er Eyjafjarðarbraut og norðan flugvallarins er Leiruvegur á landfyllingu. Austan flugvallarins taka við óshólmar Eyjafjarðarár og leirurnar.

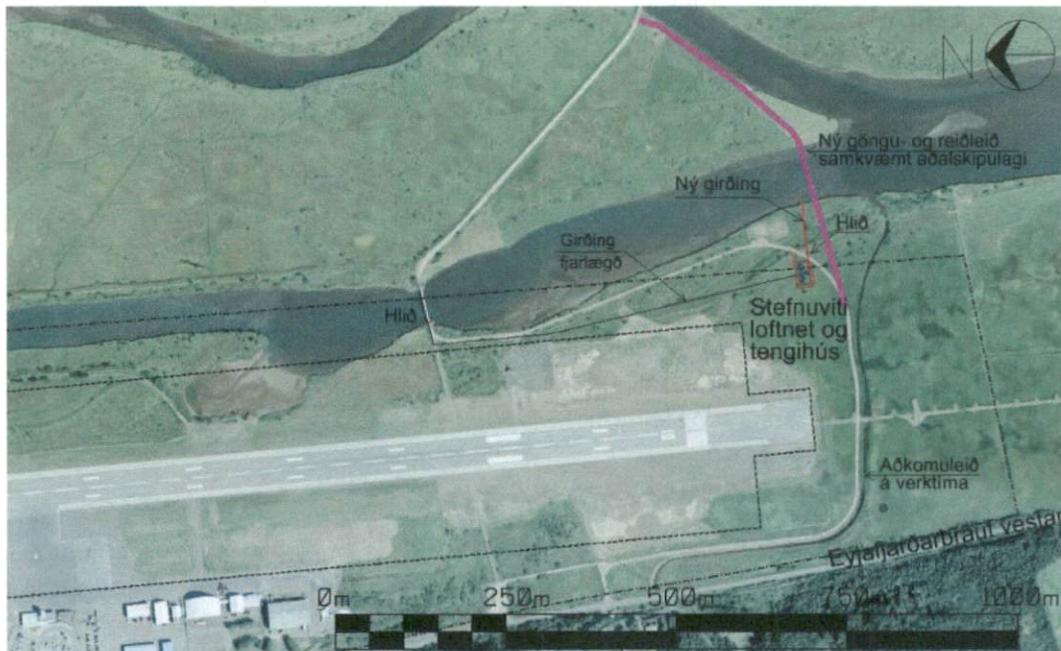
3.2 Afmörkun framkvæmdasvæðis.

Framkvæmdasvæðið er fyrst og fremst 77 m breið fylling á um 330 m kafla vestan við norðurenda flugbrautar, sjá mynd 3.1. Fyllingin rúmast öll innan þess svæðis sem samþykkt skipulag skilgreinir sem landfyllingu. Tímabundinn slóði sem tengist Drottningarbraut verður mögulega þar sem fyrirhugað er að slökkvistöð rísi á landfyllingu skv. skipulagi.



Mynd 3.1 Framkvæmdasvæði við norðurenda flugbrautar. Ný fylling er rauðmerkt. Tímabundinn slóði tengist Drottningarbraut þar sem slökkvistöð er fyrirhuguð í framtíðinni.

Framkvæmdasvæði við stefnuvita er um 20 x 40 m svæði austur af suðurenda flugbrautar sem krefst jarðvegsskipta. Aðkoma er um gamla þjóðveginn, núverandi reið- og gönguleið, fyrir sunnan flugvöllinn. Framkvæmdasvæðið er lítið að umfangi og er allt innan deiliskipulagsmarka flugvallarins.



Mynd 3.2 Staðsetning stefnuvita við suðurenda flugbrautar.

3.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Fyrir liggja eftirtaldar skipulagsáætlanir:

- Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 – 2024

-
- Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018
 - Deiliskipulag Flugvallarsvæðis
 - Skipulagsreglur fyrir Akureyrarflugvöll
 - Óshólmur Eyjafjarðarár – Svæði á náttúruminjaskrá

3.3.1 Svæðisskipulag Eyjafjarðar 1998 – 2018

Samkvæmt skipulaginu er það markmið að „tryggja skal stöðu Akureyrarflugvallar sem millilandaflugvallar og miðstöðvar flugsamgangna á Norðurlandi.“ Í skipulaginu segir einnig að „Akureyrarflugvöllur gegnir mikilvægu hlutverki sem miðstöð flugsamgangna á Norðurlandi. Það á bæði við um innanlandsflug, sem tryggir Eyjafjarðarsvæðinu góðar samgöngur við höfuðborgina, og millilandaflug, sem m.a. felur í sér sóknarfæri í atvinnulífi svæðisins s.s. í ferðapjónustu.“

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru meðal forsenda fyrir því að þessi markmið geti verið uppfyllt.

3.3.2 Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018

Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018 er frá 15.12.2006. 22.12.2010 var staðfest breyting á aðalskipulaginu fyrir flugvallarsvæðið. Sú breyting var gerð „samhliða“ breytingu deiliskipulags. Fyrirhugaðar framkvæmdir eru í samræmi við gildandi aðalskipulag.

Samkvæmt greinargerð skipulagins [1], er það markmið „*að Akureyrarflugvöllur verði efldur sem miðstöð flugsamgangna á Norðurlandi.*“

Í breytingu aðalskipulags segir:

„Áhrifamat: Flugvellir með 2.100 m langa flugbraut eða lengri, eru tilgreindir í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum (106/2000) og fellur Akureyrarflugvöllur því undir ákvæði laganna og þar með ákvæði laga um umhverfismat áætlana (105/2006).

Aðalskipulagsbreytingin felur hins vegar ekki í sér nýjar heimildir til framkvæmda, sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum heldur einungis óverulegar breytingar á núverandi mannvirkjum auk breytrar afmörkunar flugvallarsvæðis. Áhrif skipulagsbreytingarinnar eru óveruleg en eftir sem áður geta framkvæmdir á flugvallarsvæðinu verið háðar mati á umhverfisáhrifum.

Áhrif breytinganna verði metin nánar í umhverfisskýrslu og/eða greinargerð deiliskipulagsbreytingarinnar.“

Þann 6. mars 2018 samþykkti bæjarstjórn nýtt aðalskipulag Akureyrar 2018-2030 og er það nú í staðfestingarferli hjá Skipulagsstofnun. Í greinargerð nýja aðalskipulagsins er sett fram það markmið að „*Akureyrarflugvöllur verði efldur sem miðstöð flugsamgangna á Norðurlandi og geti áfram þjónað sem millilandaflugvöllur og varaflugvöllur fyrir alþjóðaflugvöllinn í Keflavík*“. Einnig segir að „*mikilvægt er að styrkja stöðu Akureyrarflugvallar sem millilandaflugvallar, þannig að unnt sé að koma á reglubundnu millilandaflugi allt árið um Akureyrarflugvöll. Áfram verði þrýst á uppbyggingu flugvallarins, þannig að hann verði enn betur til þess fallinn að taka á móti stærri flugvélum*“.

Í nýja aðalskipulagi Akureyrar 2018-2030 lengist flugvallasvæðið til suðurs, eða alveg að sveitarfélagsmörkum við Eyjafjarðarsveit. Einnig er legu reið- og gönguleiðar flugvallar breytt

svo hún fylgir legu fyrirhugaðs jarðstrengs sunnan flugbrautar og liggi fjær fyrirhuguðum stefnuvita.



Mynd 3.3 Akureyrarflugvöllur í nýju aðalskipulagi Akureyrar 2018-2030.

Framkvæmdin er því í samræmi við aðalskipulag Akureyrar.

3.3.3 Akureyrarflugvöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis

Gert er ráð fyrir fyrirhugaðri landfyllingu í deiliskipulag Akureyrarflugvallar og er framkvæmdin í samræmi við deiliskipulagið. Deiliskipulagi flugvallarsvæðisins frá árinu 2005 var síðast verulega breytt 2011 og breytingin samþykkt í bæjarstjórn Akureyrar 18.1.2011.

Samanber aðalskipulagsbreytingu verður gönguleið, sem sýnd er á deiliskipulagsupplifraðrætti, færð sunnar og girðing færð til að búa til pláss fyrir stefnuvita við suðurenda flugbrautar. Sökum þessa þarf að gera óverulega breytingu á deiliskipulagi Akureyrarflugvallar sem sýnir nýja legu gönguleiðar og girðingar.

3.3.4 Skipulagsreglur Akureyrarflugvallar

Í samræmi við heimild í 59. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, voru settar skipulagsreglur fyrir Akureyrarfugvöll árið 2011. Reglurnar hafa meðal annars að geyma fyrirmæli um starfsemi og starfsheimildir innan flugvallarins, reglur um hindranafleti í nágrenni flugvallarins og á aðflugs- og fráflugsleiðum að flugvellinum auk reglna um notkun sýnilegra lasergeisla sem nauðsynlegar eru vegna öryggis flugvallarstarfseminnar. Hindranafletirnir hafa í för með sér hæðartakmarkanir á byggingum og öðrum mannvirkjum á áhrifasvæði vallarins sem nær til Akureyrarbæjar og sveitarfélaganna í nágrenni Akureyrar.

Framkvæmdin er í samræmi við skipulagsreglur Akureyrarflugvallar.

3.3.5 Óshólmar Eyjafjarðarár – Svæði á náttúruminjaskrá

Óshólmars Eyjafjarðarár eru svæði nr. 510 á náttúruminjaskrá og liggja mörk náttúruminjasvæðisins alveg upp við Akureyrarfugvöll, sjá skástrikaða svæðið á mynd 4.3. Engar framkvæmdir verða þó innan þessa svæðis og framkvæmdirnar munu ekki hafa nein áhrif á óshólmars Eyjafjarðarár.

4 GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM

4.1 Þættir sem valda umhverfisáhrifum

4.1.1 Flugumferð

Í tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu vegna lengingar flugbrautar frá árinu 2007 er farið ítarlega í spár um innanlands-, millilanda- og fraktflug og þær forsendur nýttar til að leggja mat á áhrif á hljóðstig, loftgæði og aðra þætti sem flugumferðin sem slík getur haft áhrif á. Ekki er talin ástæða til þess að uppfæra þessar tölur hér. Ljóst er að spár um millilandaflug og fraktflug hafa ekki gengið eftir. Skortur á aðflugsbúnaði fyrir aðflug úr norðri hefur reynst hamlandi þáttur. Innanlandsflug hefur hins vegar aukist umfram spár. Gildi Akureyrarflugvallar sem varaflugvallar fyrir landið hefur sannað sig, t.d. við eldsumbrot í Eyjafjallajökli.

4.1.2 Mannvirki

Mannvirkið sem hér um ræðir er um 25.000 m² landfylling fyrir aðflugshallasendi auk jarðvegsskipta á um 800 m² svæði fyrir stefnuvita auk slóða að honum. Reist verða loftnet, hæst um 15 m, og 6,7 m² tengihús.

Alls fara um 2,6 ha lands undir mannvirki og fyllingar sem hér er fjallað um. Mestur hluti þess svæðis eru leirur og álar meðfram núverandi flugbrautarfyllingu.

4.1.3 Slóðagerð og umferð

Aðkoma að vinnusvæðinu er fyrst og fremst frá Eyjafjarðarbraut vestri (821) um Flugvallarveg (820) og þaðan eftir flughlaði og jaðri öryggissvæðis flugvallarins.

Mögulegur vinnuslóði frá Drottningarbraut að fyllingu við aðflugshallasendi verður aðeins lagður ef efnisflutningar eru úr norðri (Hörgársveit) og í samráði við Vegagerðina. Að verki loknu verður hann fjarlægður. Á framkvæmdatíma verður aðkoma að stefnuvita við suðurendu flugbrautar um gamla þjóðveginn, núverandi reið- og gönguleið, fyrir sunnan flugvöllinn. Búið er að hafa samráð við Akureyrarbæ og haft verður samráð við hagsmunaaðila (t.d. hestamenn) fyrir og á meðan framkvæmdum stendur. Vegurinn verður lagaður að framkvæmd lokinni.

4.1.4 Efnistaka

Mest af efni til verksins verður tekið úr fargi á fyrirhuguðu flughlaði en ekki verður komist hjá að flytja um 15-30.000 rúmmetra að. Ekki verða opnaðar sérstakar námur vegna verksins heldur mun efni fást hjá Akureyrarbæ og Norðurorku en einnig er gert ráð fyrir að verktaki aðli efnis hjá efnissöлum með opnar námur sem hafi til þess tilskilin leyfi. Bent er á breytt aðalskipulag Eyjafjarðarsveitar 2005 – 2025 um efnistöku og á aðalskipulag Hörgárbyggðar 2006 – 2026 varðandi mögulegar námur.

4.2 Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum

4.2.1 Áhersluatriði

Þættir sem sérstaklega er fjallað um hér eru eftirfarandi:

-
- Svæði á náttúruminjaskrá
 - Landslag og sjónræn áhrif
 - Gróður
 - Fuglalíf
 - Fornleifar
 - Samfélag og hagrænir þættir
 - Hljóðstig
 - Öryggismál og mengunarhætta

4.2.2 Svæði á náttúruminjaskrá

Í náttúruminjaskrá [2] segir: „Hólmarnir, Akureyri, Eyjafjarðarsveit (áður Öngulsstaðahr.), Eyjafjarðarsýslu. (1) Óshólmars Eyjafjarðarár ásamt fjörum og flæðimýrum beggja vegna árinnar suður á móts við suðurodda Staðareyjar. (2) Marflöt flæðilönd, árhólmars, kvíslar og leirur. Mikið fuglalíf, sérstætt gróðurfar.“

Sá hluti óshólmanna sem er innan Eyjafjarðarsveitar fellur undir hverfisvernd aðalskipulags Eyjafjarðarsveitar.

Framkvæmdasvæðið er ekki innan svæðisins sem er á náttúruminjaskrá en er í jaðri þess. Umfangsmestu framkvæmdirnar eru vestan flugbrautar og fjarri náttúruverndarsvæðinu. Framkvæmdir við suðurenda flugbrautar eru litlar að umfangi og alfarið innan flugvallarsvæðisins. Umfang og staðsetning framkvæmdarinnar er þess eðlis að áhrif á verndargildi óshólma Eyjafjarðarár eru metin engin.

4.2.3 Landslag og sjónræn áhrif

Fyllingin hefur staðbundin áhrif á landslag innan flugvallarlóðarinnar. Sjónræn áhrif fyllingarinnar verða því einhver. Fyllingin er alveg sambærileg núverandi fyllingu sem flugbrautin er á og mun einungis ná rétt upp fyrir yfirborð sjávar. Fyllingin mun því ekki sjást langt að og helst verða sjónræn áhrif fyrir þá sem aka um Miðhúsabraut og Drottningarbraut eða nýta sér gönguleið meðfram henni. Um 75 x 75 m malarplan verður á fyllingunni fyrir framan aðflugshallasendinn en að öðru leyti verður sáð í yfirborð fyllingarinnar svo að hún grói upp. Í aðal- og deiliskipulagi er gert ráð fyrir umfangsmeiri landfyllingu allt í kringum nyrðri hluta flugbrautarinnar.

Sambærileg tengihús og loftnet eru nú þegar til staðar á flugvallarsvæðinu fyrir aðflug úr suðri auk annara mannvirkja, t.d. aðflugsbúnaður og tengihús við Leiruveg, og því stinga nýtt tengihús og loftnet ekki í stúf við núverandi ásýnd flugvallarins. Sjónræn áhrif og áhrif á landslag eru metin óveruleg.



Mynd 4.1 Horft yfir framkvæmdasvæðið þar sem landfyllingin kemur. Séð frá Miðhúsabraut ofan skautahallar.



Mynd 4.2 Núverandi loftnet og tengihús. Nýr búnaður verður sambærilegur og mun hæsti punktur ná upp í allt að 15 m hæð.

4.2.4 Gróður

Landfylling undir aðflugshallasendi við norðurenda brautar er öll á leirum og álum og hefur því engin áhrif á gróður. Jarðvegsskipti undir stefnuvita við suðurenda flugbrautar eru á

svæði sem á gróðurkorti yfir heimaland Akureyrar er merkt sem gulstararfloi (V1). Svæðið er þó í jaðri þessa votlendis og að hluta á þurru graslendi. Það raskast því allt að 0,1 ha af votlendi. Aðkomu að stefnuvitnum er um gamla þjóðveginn, núverandi reið- og gönguleið, fyrir sunnan flugvöllinn. Áhrif á gróður eru metin óveruleg.

4.2.5 Fuglalíf

Akureyrarflugvöllur er við ósa og óshólmarsvæði Eyjafjarðarár þar sem er mikið fuglalíf, nú og fyrir tilkomu flugvallarins. Vegna þess friðar sem flugvallarsvæðið innan girðingar hefur notið er gróður innan svæðisins víða gróskumikill. Þessi gróður og smárunnar laða að sér ýmsar fuglategundir. Fuglarnir venjast auðveldlega flugvélagný og annarri umferð tengdri flugi. Varp hefur því í gegnum tíðina hvergi verið eins þétt í Eyjafjarðarárhólmum og innan vallarsvæðisins [3]. Þessi mikli þéttleiki varps á flugvallarsvæðinu hefur verið til vandræða í gegnum tíðina og hefur áhrif á öryggi í rekstri flugvallarins.

Umræða um staðkun vallarins og áhrif þess á fuglalífi við Eyjafjarðará stóð yfir um nokkurn tíma. Í skýrslu um fuglalíf frá 2001 segir: „*Hentug lausn á vanda vegna fugla við Akureyrarflugvöll finnst ekki nema óshólmarnir austan vallar verði friðaðir*“ [4]. Í skýrslum um fuglalíf innan Akureyrarflugvallar frá 1993 og 2001 [4, 5] kom fram að varp var þéttara innan flugvallar en almennt á óshólmunum, vegna þess friðar sem þar ríkir. Bent var á að e.t.v. mætti leysa viðkvæmt sambýli fugla og flugvéla með stofnun friðlands í óshólmum utan gamla þjóðvegarins. Sú tillaga hefur nú náð fram að ganga [4].

Bæjarstjórn Akureyrar, sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar og Flugmálastjórn Íslands gerðu samþykkt um friðland og útvistarsvæði í óshólmum Eyjafjarðarár sem var undirrituð hinn 5. júní 1998. Samþykktin gerir ráð fyrir að umsjón með svæðinu sé í höndum fimm manna nefndar, þar sem tveir eru tilnefndir af Eyjafjarðarsveit f.h. landeigenda í lögsagnarumdæmi sveitarinnar, tveir eru tilnefndir af Akureyrarbæ og einn af Flugmálastjórn Íslands (nú Isavia). Í aðalskipulagi Eyjafjarðarsveitar og Akureyrar er jafnframt gert ráð fyrir friðun óshólmarsvæðisins.

Gerð var úttekt á fuglalífi árið 2010 [6] og var það endurtekning á talningu sem gerð var árið 2000. Úttektin var m.a. unnin fyrir tilstuðlan Isavia sem að greiddi fyrir hluta vinnunnar.

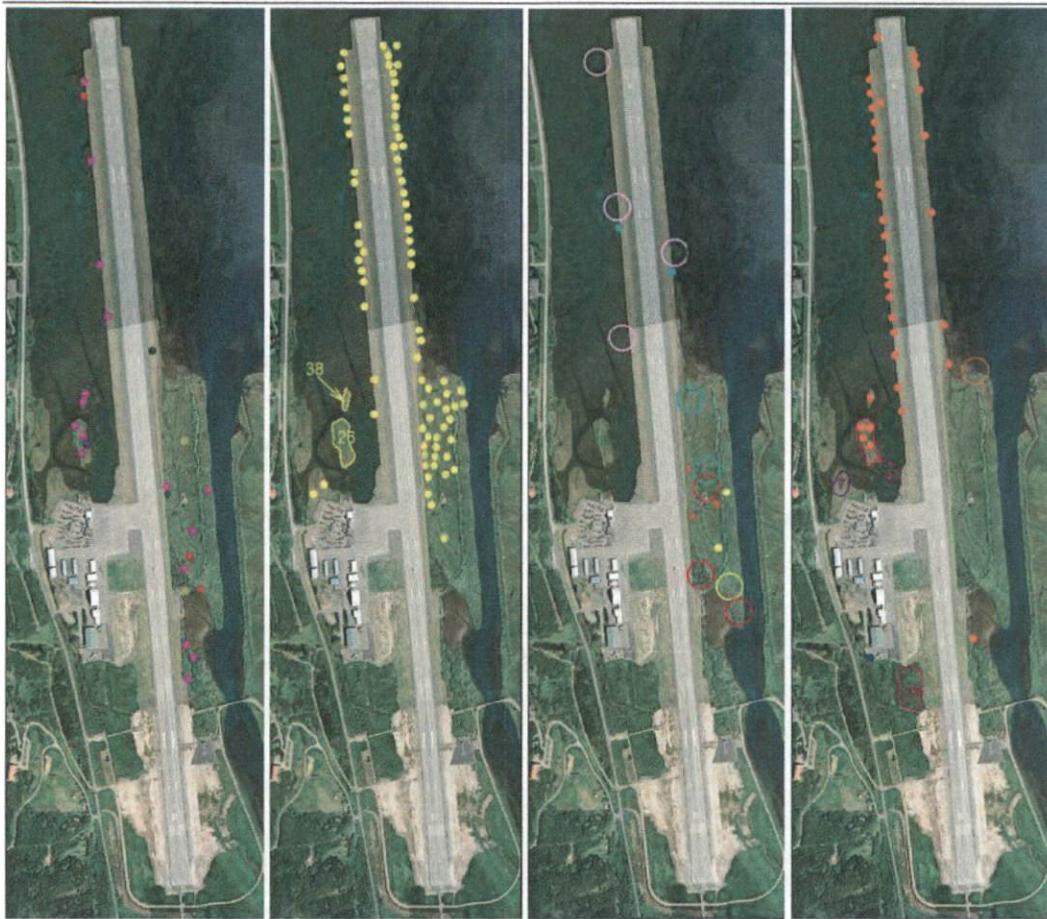
Athugunarsvæðinu var skipt í sömu svæði og árið 2000, að tveimur svæðum viðbættum, þ.e. fuglalíf innan Akureyrarflugvallar sem er landfræðilegur hluti af óshólmum Eyjafjarðarár og jaðarsvæði umhverfis Leiruna, þ.e. frá flugvelli norður með (Eyjafjarðarbraut vestri og) Drottningarbraut, meðfram Leiruvegi og Eyjafjarðarbraut eystri. Í heildina litið er niðurstaða athugunarinnar sú að framvinda fuglalífs hafi verið misjöfn á einstökum svæðum á athugunarsvæðinu. Fuglalíf á kjarnasvæðinu norðan gamla þjóðvegar var með miklum blóma árið 2010. Varpfuglum hafði sömuleiðis fjölgað umhverfis Leiruna. Mýrarsvæði austan Eyjafjarðarár voru óbreytt frá árinu 2000. Fuglalífi hafði hrakað á Kjarna- og Hvammsflæðum og úttektin sýnir að fuglalíf á flugvallarsvæðinu fer minnkandi.

Svæðið sem hér er til umfjöllunar undir fyllingu er að öllu leyti innan svæðis sem skilgreint er sem athafnasvæði Akureyrarflugvallar í úttektinni frá 2010. Um þetta svæði segir í skýrslunni: „*Akureyrarflugvöllur: Flugvöllurinn er vestast á óshólmarsvæðinu og lýtur lögsögu flugmálayfirvalda. Svæði þessu er lýst nánar í fyrrí grein (Ævar Petersen og Sverrir Thorstensen 1990). Flugvallarsvæðið hefur tekið miklum breytingum frá árinu 2000. Flugvöllurinn var nýlega lengdur til suðurs um 600 m með tilheyrandí öryggissvæðum til beggja handa. Þá hefur öryggissvæðið við norðurenda flugbrautarinnar verið lengt.*“ [6]



Mynd 4.3 Athugunarsvæði fuglatalninga árið 2010 [6].

Í skýrslu Ní kemur fram að fuglalíf við Akureyrarflugvöll hafi verið kannað lengur en aðrir hlutar athugunarsvæðisins; fyrst árið 1983 (bara æðarfugl) en árið 1987 voru allir fuglar taldir og öðru hverju síðan, einstakar tegundir oftar. Í skýrslunni kemur fram að þéttleiki varppara hafi verið mun meiri innan vallar þegar best létt árið 1987. Heildarfjöldi varppara hafi minnkað úr u.b.b. 1.030 varppörum árið 1987, í 622 árið 2000 og aðeins 295 árið 2010. Einni tegund (grágæs) fjölgaði frá árinu 2000 í samræmi við stækkan íslenska stofnsins. Öðrum fuglategundum fækkaði, sumum hefur snarfækkað eða þær hafa jafnvel horfið af flugvallarsvæðinu. Varpdreifing tegunda innan áhrifasvæðisins er sýnd á mynd 4.4 og er byggð á kortum úr fuglatalningunni frá 2010 [6].



Skýringar:

Hreiður
 Grágæs
 Grafond
 Rauðhöfðaond
 Stokkond
 Urönd

Skýringar:
 Hreiður Varpaveði
 Æðarfugl fjöldi hreiðra

0
mkv. 1:11.500

Skýringar:

Hreiður Óðal
 Hrossagaukur
 Jaðrakari
 Spói
 Stelkur
 Tjaldur

0
mkv. 1:11.500

Skýringar:

Hettumáfur
 Stormmáfur
 Kria
 Mariuerla

0
mkv. 1:11.500

Mynd 4.4 Flugvallarsvæði. Yfirlit yfir fuglalíf skv. talningu 2010.

Umhverfis Leiruna, en jaðar svæðisins meðfram Eyjafjarðarbraut telst til þess svæðis, verpa fáar tegundir en ákveðum tegundum sem þola umferð manna og finna varpkjörlendi á svæðinu hefur fjölgæð með auknum gróðri.

Eins og meðfylgjandi myndir og umfjöllun bera með sér liggja ítarlegar upplýsingar fyrir um fugla innan flugvallarsvæðisins sem og á öðrum hlutum óshólmanna og áhrif framkvæmdarinnar á fuglalíf eru þekkt. Miðað við upplýsingar um hreiðurstæði verða áhrif fyllingarinnar helst á stormmáf og æðarfugl og í minna mæli á aðrar tegundir. Jafnframt er um að ræða skerðingu á leirum sem nemur um 2,5 ha. Gera má ráð fyrir að í jaðri fyllingarinnar sem og á fyllingu skapist kjörlendi fyrir sumar fuglategundir í stað leiranna sem tapast. Miðað við dreifingu fuglategunda meðfram jaðri flugbrautarinnar eru það einna helst sömu tegundir og hafa orpið með flugbrautinni þ.e. æðarfugl, grágæs, stormmáfur og tjaldur. Þetta eru þær tegundir sem helst verða fyrir áhrifum. Grágæs (VU) og Stormmáfur (LR) eru á válista Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2002 og æðarfugl er ábyrgðartegund [7].

Það er ljóst að sökum flugöryggis er mikið fuglalíf í nánd við flugbrautir óæskilegt. Eins og fram hefur komið í upphafi þessa kafla er því æskilegt að vægi annarra hluta óshólma Eyjafjarðar aukist fyrir fuglalíf. Sú minnkun innan nærsvæðis Akureyrarflugvallar sem greind er í fuglatalningunni árið 2010 er því ekki að öllu leyti óæskileg ef litið er til flugöryggis. Niðurstaða talningarinnar sýnir einnig, sem gleðilegt er, að verndaraðgerðir hafa tryggt að fjölbreyttu fuglalífi er viðhaldið annars staðar í óshólmunum og það hefur jafnvel styrkt. Niðurstaða þessarar greinargerðar er sú að m.t.t. heildaráhrifa á fuglalíf hafi fyrirhuguð landfylling og framkvæmd óveruleg áhrif á fuglalíf.

4.2.6 Fornleifar og sögustaðir

Í skýrslunni Fornleifaskráning í Eyjafirði VI [8], eru nefndir þrír staðir innan flugvallarlóðar eða fast við löðarmörk.

- Ey-304:005 „Stekkjarhólmi“.
Ey-313:013 „Brunná“ heimild um bústað.
Ey-304:017 „Nýibær“ heimild um bústað.

Ekkert rask vegna framkvæmdarinnar er nærrí þessum stöðum.

Farið verður að ákvæðum 2. mgr. 24. gr. laga um menningarminjar (nr. 80/2012). Fullt tillit verður tekið til fornleifa ef einhverjar slíkar koma í ljós við athugun fornleifafræðings eða meðan á framkvæmdum stendur. Minjastofnun Íslands verður þá tilkynnt um þær og þess gætt að þeim verði ekki spillt.

4.2.7 Samfélagsleg og hagræn áhrif

Með framkvæmdinni eykst aðflug að flugvellinum úr norðri. Öryggi samgangna við landið eykst, en Akureyrarflugvöllur gegndi mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið í Eyjafjallajökulsgosinu. Skortur á aðflugshallavita og stefnusendi hefur staðið millilandaflugi fyrir þrifum og eru úrbætur á því mikilvægur þáttur í að auka öryggi í aðflugi og þar með auka möguleikann á reglulegu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Veturinn 2017/18 var beint millilandaflug milli Akureyrar og Bretlands en sökum skorts á aðflugsbúnaði úr norðri gekk það ekki sem skyldi og þurfti nokkrum sinnum að lenda með farþega í Keflavík. Með framkvæmdinni skapast möguleiki til aukinnar þjónustu og betri dreifingu ferðamanna um landið sem og lengingu ferðamannatímans á Norðurlandi.

Það má því ætla að samfélagsleg og hagræn áhrif af framkvæmdunum verði umtalsverð þar sem möguleikar mundu nú opnast fyrir reglulegt millilandaflug sem gæti náð yfir allt árið. Bæði væri hér um að ræða hagræn áhrif á innlenda og erlenda ferðaþjónustu og atvinnumál á svæðinu. Einnig hefði þetta áhrif á byggðamál Norðurlands en þegar byggðarleg sjónarmið eru skoðuð þá er það staðreynð að þau svæði eru mun eftirsóknarverðari til búsetu sem geta boðið upp á millilandaflug fyrir íbúa sína.

Í skýrslu sem unnin var af NT-Ráðgjöf fyrir Akureyrarbæ í apríl 2006 og bar heitið "Lenging Akureyrarflugvallar – Mat á samfélagslegum og hagrænum áhrifum" [9] kemur fram að ákveðið óhagræði fylgi því að hafa ekki aðgang að millilandaflugi á Akureyri hvort sem litið er til ferðalaga heimamanna til og frá Íslandi, hagsmuna ferðaþjónustunnar á Norðurlandi vegna erlendra ferðamanna eða ekki síst vegna flutninga fiskvinnslufyrirtækjanna á ferskum fiski á erlenda markaði. Bent er á að u.þ.b. 25% allra gistenáttu erlendra ferðamanna á Íslandi er á Norður- og Austurlandi og hlutfall svæðanna af heildarútflutningi á ferskum fiskflökum með flugi frá Íslandi (Keflavíkurflugvelli) var um 23% árið 2004. Í skýrslunni er sú ályktun

dregin að ef skapaðar væru betri aðstæður á Akureyrarflugvelli til að sinna millilandaflugi væri hægt að búa til þann valmöguleika að hægt væri að hefja eða enda ferð um Ísland á Akureyri. Þetta myndi skapa betra flæði erlendra ferðamanna um land allt og gera ferðaþjónustuna samkeppnnishæfari í alla staði. Aðgengi erlendra ferðamanna að Norður- og Austurlandi væri stórbætt. Það sama mundi gilda um ferðir innlendra ferðamanna sem núna ættu þann valkost að hefja ferð sína á Akureyri og koma þar með í veg fyrir langt ferðalag á suðvesturhornið. Varðandi fiskvinnslu á Akureyri þá er sú ályktun einnig dregin að aðstæður yrðu skapaðar þannig að hægt væri að fljúga með fersk fiskflök í beinu frakflugi frá Norðurlandi til erlendra markaða sem mundi gera fiskvinnslufyrirtækjum kleift að svara eftirspurn á erlendum mörkuðum með skjótari hætti en þau eiga möguleika á í dag.

Fyrirhuguð framkvæmd mun því hafa jákvæð samfélagsleg og hagræn áhrif á Norðurland og efla samkeppnishæfi svæðisins hvort sem litioð er til atvinnumála, þróun ferðaþjónustunnar eða byggðamála. Með framkvæmdinni skapast þær aðstæður að hægt er að byggja upp reglulegt millilandaflug á Akureyri sem mun opna nýja og spennandi möguleikar fyrir bæði ferðaþjónustuna og aðrar atvinnugreinar. Góðar samgöngur eru mikilvægar fyrir fólk og fyrirtæki og grundvöllur traustrar byggðar í landinu. Framkvæmdin er metin hafa talsverð jákvæð samfélagsleg og hagræn áhrif.

4.2.8 Loftmengun

Í fyrirspurn um matsskyldu sem vegna stækkunar á Akureyrarflugvelli og gerð flughlaðs árið 2007 var fjallað um mengun frá flugvellinum.

Í þeirri málsméðferð kom fram að mengun frá flugvélum einskorðast fyrst og fremst við flugtak véla og varir hún í skamman tíma. Áætlað er að tiðni lendinga á millilandaflugvélum mun aðeins aukast um 2-3 ferðir á viku í heildina miðað við framtíðarspá. Út frá niðurstöðum mælinga á Reykjavíkurflugvelli má ætla að flugumferð af þeirri stærðargráðu sem um er að ræða á Akureyrarflugvelli hafi ekki í för með sér verulega mengun. Því verður að teljast ólíklegt að fyrirhuguð framkvæmd, sem styður aukna umferð millilandaflugvélá á Akureyrarflugvelli, hafi þau áhrif að loftmengun á svæðinu fari yfir heilsuverndarmörk.

Framkvæmdin er ekki líkleg til að hafa áhrif á loftgæði umfram það sem þegar hefur verið fjallað um sem hluta af ákvörðun um matsskyldu vegna stækkunar Akureyrarflugvallar árið 2007. Áhrif á loftgæði eru metin óveruleg.

4.2.9 Hljóðstig

Í fyrirspurn um matsskyldu vegna lengingu flugbrautar, gerð flughlaðs og stækkunar á Akureyrarflugvelli árið 2007, kafla 4.2.8 og viðaukum 1 og 2, var fjallað um áhrif framkvæmdarinnar á hljóðstig í nágrenni vallarins. Þar kemur fram að þrátt fyrir að aukin umferð um völlinn leiði til hækkanar hljóðstigs við völlinn sé þess ekki að vænta að hljóðstigið fari yfir viðmiðunarmörk innan byggðar. Einungis 1 íbúðarhús, Brunná, lendir innan þess svæðis sem er með 55 dB hljóðspor og má stærð þess svæðis stækka verulega umfram spár um aukna flugaukningu áður en önnur íbúðarhús lenda innan þess svæðis. Framkvæmdin er ekki líkleg til að hafa áhrif á hljóðstig umfram það sem þegar hefur verið fjallað um sem hluta af ákvörðun um matsskyldu vegna stækkunar Akureyrarflugvallar árið 2007. Áhrif á hljóðstig eru metin óveruleg.

4.2.10 Öryggismál og mengunarhætta

Við framkvæmd þessa eykst öryggi í aðflugi og þar með minnka líkur á mengun frá flugvelliðum vegna óhappa, en flest flugslys verða í aðflugi eða lendingu. Flugvélar munu eiga auðveldara með að lenda og fækkar þá tilvikum þar sem vélar þurfa að hringsóla yfir Eyjafirði og bíða eftir hentugum aðstæðum, með tilheyrandi bruna á eldsneyti og hávaðamengun. Tilkoma stefnuvita og aðflugshallasendis er talin hafa talsverð jákvæð áhrif á öryggismál og mengunarhætta.

5 Umsagnir

Ekki hefur verið leitað sérstakra umsagna í tengslum við tilkynningu um framkvæmd, ef frá er talin fyrirspurn til skipulagsráðs Akureyrar um hvort framkvæmdin samrýmdist deiliskipulagi flugvallarins sem svarað var jákvætt.

6 Niðurstaða og samantekt

Uppsetning aðflugsbúnaðarins er hluti af því verkefni að efla Akureyrarflugvöll sem staðið hefur yfir frá árinu 2006. Með uppsetningunni eykst einnig öryggi í samgöngum við landið í aðstæðum eins og í Eyjafjallajökulsgosinu. Þá gegndi Akureyrarflugvöllur mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið. Með þessum framkvæmdum er verið að vinna að því að uppfylla markmið sem sett hafa verið fram í Aðalskipulagi Akureyrar 2005 – 2018 og er framkvæmdin eins og hún er tilkynnt í samræmi við aðal- og deiliskipulagsáætlanir.

Helstu þættir framkvæmdar sem taldir eru hafa umhverfisáhrif eru fyllingar og mannvirki. Í tilkynningu um lengingu flugbrautar til ákvörðunar um matsskyldu frá árinu 2007 er farið ítarlega í spár um innanlands-, millilanda- og fraktfugl og þær forsendur nýttar til að leggja mat á áhrif á hljóðstig, loftgæði og aðra þætti sem flugumferðin sem slík getur haft áhrif á. Ekki er talin ástæða til þess að uppfæra þessar tölur hér og eru áhrif af framkvæmdinni talin óveruleg á þessa þætti.

Helstu jákvæðu áhrif þessarar framkvæmdar eru á öryggi og samfélag. Með framkvæmdinni eykst öryggi og afkastageta flugvallarins. Öryggi samgangna við landið eykst og með framkvæmdinni skapast möguleiki til aukinnar þjónustu auk þess sem styrking Akureyrarflugvallar er í heildina talin líkleg til að hafa í för með sér viðtæk jákvæð áhrif á samfélag á Norðurlandi.

Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar eru á fuglalíf. Í ljósi þess hversu góð gögn liggja fyrir er óhætt að fullyrða að lítill eða engin óvissa er um hugsanleg áhrif framkvæmdarinnar. M.t.t. viðmiða í 3. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum eru þau ekki talin umtalsverð. Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við aðalskipulag Akureyrarbæjar og deiliskipulag Akureyrarflugvallar krefst aðeins óverulegar breytingar á legu girðingar og göngustígs. Umsagnaraðilar gerðu ekki athugasemdir við útfærsluna á þeim skipulagsstigum og engar athugasemdir bárust frá almenningi. Það er því niðurstaða Isavia ohf. að framkvæmdin, eins og henni er lýst í þessari tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu, sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og eigi því ekki að vera háð mati á umhverfisáhrifum.

Það er álit Isavia ohf. að heildaráhrif þessara framkvæmda séu jákvæð og að ekki sé þörf á mati á umhverfisáhrifum vegna þeirra.

7 Heimildaskrá

- 1 Teiknistofa Arkitekta, Alta. Umhverfisdeild Akureyrar 2006. Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018.
- 2 Umhverfisstofnun. (apríl 2018). *Náttúruminjaskrá Norðausturlands.* (Umhverfisstofnun) Sótt frá <https://www.ust.is/einstaklingar/natura/natturuminjaskra/nordausturland/>
- 3 Sverrir Thorstensen 1990: Fuglalíf við Akureyrarflugvöll og í grennd 1987. Bliki 9: 7-20
- 4 Ævar Petersen og Sverrir Thorstensen 2001: Fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár. Náttúrufræðistofnun Íslands. 67 bls.
- 5 Ævar Petersen og Sverrir Thorstensen 1993: Greinargerð um fugla við Akureyrarflugvöll og vandamál vegna þeirra. Náttúrufræðistofnun Íslands. Óbirt skýrsla til Flugmálastjórnar. 8 bls.
- 6 Sverrir Thorstensen, Ævar Petersen, Þórey Ketilsdóttir & Snævarr Örn Georgsson. (2011). *Fuglalif í óshólmum Eyjafjarðarár: Könnun 2010 með samanburði við fyrri ár.* Garðabær: Náttúrufræðistofnun Íslands.
- 7 Náttúrufræðistofnun Íslands 2000: Válisti 2. Fuglar. Náttúrufræðistofnun Íslands, Reykjavík. 103 bls.
- 8 Minjasafnið á Akureyri og Fornleifastofnun Íslands 1998: Fornleifaskráning í Eyjafirði VI – Fornleifar í landi Nausta, Hamra og Kjarna. Adolf Friðriksson og Orri Vésteinsson. Unnið fyrir Akureyrarbæ.
- 9 Njáll Trausti Friðbertsson 2006: Lenging Akureyrarflugvallar. Mat á samfélagslegum og hagrænum áhrifum. Unnið af NT. ráðgjöf fyrir Akureyrarbæ. 89 bls.

8 Viðaukar

Yfirlitskort af framkvæmd