



U S T

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

☒ Suðurlandsbraut 24
IS-108 Reykjavík, Iceland

☎ (+354) 591 2000
Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is
www.umhverfisstofnun.is

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 3. janúar 2008

Tilvísun: UST20071100122/sf

Akureyrarflugvöllur – lenging flugbrautar, gerð öryggissvæða og fluglaðs. Matsskylda.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar dags. 19. nóvember sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um hvort og á hvaða forsendum ofangreind framkvæmd skuli háð mati á umhverfisáhrifum, að teknu tilliti til 3. viðauka laga nr. 106/2000.

Tilgangur framkvæmda og umfang

Í tilkynningu framkvæmdaraðila kemur fram að samkvæmt samgönguáætlun 2007 til 2010 er ráðgerð stækkun á Akureyrarflugvelli. Um er að ræða lengingu flugbrautar úr 1.940 m í 2.400 m, ásamt gerð tilheyrandi öryggissvæða meðfram braut, endaöryggissvæða og fluglaðs norðan flugstöðvarbyggingar. Fram kemur að tilgangurinn með lengingu flugvallarins er að skapa nauðsynlegar aðstæður fyrir framtíðaruppbyggingu millilandaflugs um völinn.

Við framkvæmdirnar verður núverandi flugbraut lengd til suðurs um rúma 460 m þannig að brautarlengd verði 2.400 m. Við suðurenda verður gert 150 m öryggissvæði. Malbikuðum snúningssvæðum, 60 x 60 m, verður komið fyrir á öryggissvæðum við enda. Auk þess verða öryggissvæði jöfnuð og uppgreftri jafnað út á allt að 10 breiðum svæðum og austan brautar verður komið fyrir aðflugshallasendi, sbr. framkvæmdalýsingu í tilkynningu um framkvæmdina. Sunnan flugbrautarenda verða sett upp landingarljós – aðflugsljós, sem ná um 900 m suður fyrir flugbrautarenda og mun vegslóði liggja meðfram ljósunum. Hver ljósastæða er um 5 m mælt þvert á brautarstefnu og bili milli ljósastæða verður 30 m.

Í tengslum við framkvæmdirnar verður farvegi Brunnár breytt og er fyrirhugað að veita henni í skurð suður fyrir flugvölinn.

Með bréfi til Skipulagsstofnunar dags. 3. desember sl. óskaði Umhverfisstofnun m.a. eftir skýringum á því hvers vegna fyrirhugaðar framkvæmdir við Akureyrarflugvöll væru tilkynntar sem tvær sjálfstæðar framkvæmdir. Í bréfinu kom fram að Umhverfisstofnun teldi almennt að fjalla skyldi sameiginlega um framkvæmdir sem

tengjast svo hægt væri að meta heildaráhrif þeirra. Í svari Verkfræðistofu Norðurlands f.h. framkvæmdaraðila kemur fram að öryggiskröfur reki mjög á eftir að hafist verði handa um gerð endaöryggissvæða. Framkvæmd við norðurhlutann sé mun minni en lenging flugvallarins og umhverfisáhrif vegna hennar mun minni en áhrif vegna lengingarinnar. Til að framkvæmdir við norðurendann tefðust ekki vegna umfjöllunar um matsskyldu lengingarinnar þótti haganlegt að senda tilkynningu um framkvæmdirnar í tvennu lagi en á sama tíma, þannig að hægt væri að sjá heildarumfang framkvæmdanna. Fram kemur að Skipulagsstofnun hafi fallist á slíka málsmeðferð. Umhverfisstofnun telur að æskilegra hefði verið að tilkynna framkvæmdina sem eina heild og meta þannig heildaráhrif þeirra enda um að ræða framkvæmdir sem ekki eru óháðar hvor annari.

Náttúruminjar

Óshólmar Eyjafjarðarár ásamt fjörum og flæðimýrum beggja vegna árinna suður á móts við suðurodda Suðureyjar eru á náttúruminjaskrá, sbr. eftirfarandi lýsingu í skránni:

„Hólmarnir, Akureyri, Eyjafjarðarsveit (áður Öngulsstaðahr.), Eyjafjarðarsýslu. (1) Óshólmar Eyjafjarðarár ásamt fjörum og flæðimýrum beggja vegna árinna suður á móts við suðurodda Staðareyjar. (2) Marflöt flæðilönd, árhólmar, kvíslar og leirur. Mikið fuglalíf, sérstætt gróðurfar.“

Hólmarnir eru einnig á skrá alþjóða fuglaverndarsamtakanna (BirdLife International) yfir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði (Important Bird Areas). Forsendur þess að svæðið er 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*), sem nýtir svæðið sem áningarstað (passage visitor). Svæðið stenst jafnframt viðmið fyrir alþjóðlega mikilvæg fuglasvæði samkvæmt Ramsarsamningnum (samþykkt um votlendi sem hafa alþjóðlegt gildi, einkum fyrir fuglalíf).

Framkvæmdir við flughlað og uppfyllingu raska m.a. leirum en þær eru mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir fugla. Leirur í Eyjafirði falla jafnframt undir 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd en samkvæmt henni skulu leirur njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Leirur eru mikilvægir viðkomustaðir ýmissa fuglategunda, einkum vaðfugla, andfugla og máfa, en á undanförunum árum hefur sífellt gengið á slík svæði vegna ýmissa framkvæmda, s.s. landfyllinga. Þau svæði sem eftir eru óröskuð hafa því sífellt meira verndargildi. Í skýrslu sem Jón Magnússon og Sverrir Thorstensen unnu fyrir Björgun ehf vegna fyrirhugaðrar efnistöku í tengslum við strandbyggð í Eyjafjarðarsveit (Fuglar á Leirunni fyrir botni Eyjafjarðar: Talningar að vorlagi 1994-2004) er á það bent að leiran fyrir botni Eyjafjarðar sé um 2,73 km² eða um 70% af leirum Norðurlands. Þar kemur einnig fram 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 verður skert. Í framangreindri skýrslu er lagt sérstakt mat á gildi talningarsvæðis 5 fyrir fuglalíf en það er austan við Eyjafjarðarbraut og því utan við áhrifasvæði flugvallarins. Við mat á gildi svæðis 5 er vakin athygli á að röskun þess svæðis geti haft alvarlegar afleiðingar fyrir ákveðnar tegundir og að alls óvíst sé að fuglarnir hafi möguleika á að sækja fæðu á önnur svæði Leirunnar, t.d. vegna samkeppni milli einstaklinga. Það sé ekki síst alvarlegt í ljósi annarra tillagna sem liggja fyrir um framkvæmdir á Leirunni, og er þar m.a. vísað til fyrirhugaðra framkvæmda við Akureyrarflugvöll. Í ljósi þess að mismunandi hlutar leirunnar geta haft mismikið gildi eftir tegundum fugla hefði verið æskilegt að meta gildi leirunnar

umhverfis núverandi flugbraut sérstaklega.

Með bréfi til Skipulagsstofnunar dags. 3. desember sl. óskaði Umhverfisstofnun eftir upplýsingum um heildarstærðir þeirra svæða er raskast að fláum meðtöldum. Í viðbótarupplýsingum frá Verkfræðistofu Norðurlands kemur fram að heildarstærð raskaðra svæða vegna lengingar Akureyrarflugvallar sé um 18,3 ha, en sé norðurendinn talinn með sé stærðin um 19,5 ha. Það land sem fer undir lenginguna er um 4,2 ha af graslendi, um 3 ha af leirum, 8,4 ha af votlendi og áður raskað land er um 2,6 ha. Eins og fram kemur í tilkynningu framkvæmdaraðila mun lenging flugvallarins til suðurs ná inn á Kjarnaflæðar, sem eru víðáttumiklir ferginflóar og mikilvægt fæðuöflunarsvæði fyrir fugla, sbr. skýrslu Náttúrufræðistofnunar Íslands (Fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár) og grein Ævars Petersens og Sverris Thorstensens í Blika frá 1990 (Fuglalíf við Akureyrarflugvöll og í grennd 1987). Samkvæmt 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd skulu mýrar og flóar, 3 ha að stærð eða stærri, njóta sérstakrar verndar og skal forðast röskun þeirra eins og kostur er. Fyrirhugaðar framkvæmdir við Akureyrarflugvöll munu því raska votlendi sem er mikilvægt fyrir fuglalíf og er jafnframt vistkerfi sem njóta skal sérstakrar verndar samkvæmt lögum um náttúruvernd.

Með bréfi til Skipulagsstofnunar dags. 3. desember sl. óskaði Umhverfisstofnun eftir upplýsingum um hvort ástæða væri til að ætla að land kringum jarðvegsskiptu svæðin muni þorna upp og hvort og hvaða áhrif uppmokstur á þau svæði (m.a. ytri öryggissvæðin) myndi hafa. Í svari framkvæmdaraðila segir að litlar eða engar líkur séu á að land utan raskaðra svæða muni þorna þegar litið er til lengri tíma. Þar segir einnig: *„Svæðið liggur lágt miðað við yfirborð Eyjafjarðarár sem hefur mikil áhrif á jarðvatnsstöðuna. Framkvæmdin hefur ekki áhrif á þetta og mun ekki virka þerrandi á þessu svæði, nema á meðan á jarðvegsskiptum stendur, en jafnvægi næst fljótt eftir að þeim er lokið. Legu Brunnár er breytt en hæðarlegu árinna er ekki breytt. Núverandi farvegur (skurður) liggur í gegnum svæði þar sem er flói eins og nýi farvegurinn gerir og hefur hann ekki haft afgerandi áhrif á jarðvatnsstöðuna. Öll röskuð svæði munu þorna á yfirborði en hæðarlega jarðvatns verður ekki fyrir áhrifum. Allt svæði að 75 m frá miðlinu flugbrautar verður með malarlagi þannig að á þeim hluta mun áhrifa jarðvatns ekki gæta á yfirborði. Þar utan við verða nær eingöngu moldarfyllingar. Hækkun yfirborðs á verulegum hluta þessara moldarfylltu svæða er ekki meiri en svo að líklegt er að votlendisgróður nái fótfestu með tímanum. Stærð þessara svæða er um einn hektari.“*

Umhverfisstofnun vekur athygli á að skoða mætti hvort ekki megi draga enn frekar úr umfangi framkvæmda með því að minnka þau svæði sem uppgreftri verður komið fyrir á.

Vegslóði og ljósabúnaður munu ná langt inn á Kjarnaflæðar. Umhverfisstofnun bendir á að við mat á áhrifum á votlendið verður að hafa í huga að lagning vegar þvert í gegnum votlendi hefur áhrif út fyrir vegstæðið sjálft, sbr. leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mat á röskun/endurheimt votlendis vegna vegaframkvæmda og annarra framkvæmda sem við geta átt. Samkvæmt leiðbeiningunum teljast votlendisblettir sem eru 5 ha eða minni allir raskaðir ef vegir eru lagðir um þá. Svokallaðir fljótandi vegir hafa hingað til ekki dregið úr áhrifum vegagerðar á votlendi, en samanburður á gömlum vegum og fljótandi vegum hefur sýnt að þeir virðast hafa svipuð áhrif á votlendi (sjá frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum

Norðausturvegar til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður). Umhverfisstofnun telur því að til að draga úr áhrifum framkvæmdanna á votlendi og fuglalíf eigi ekki að leggja veg meðfram aðflugsljósum heldur eigi að nota „rétt“ farartæki við uppsetningu þeirra og þjónustu við mannvirkin. Með „réttum“ farartækjum er átt við farartæki sem ekki skilja eftir sig varanleg för í votlendi.

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.

Samkvæmt lýsingu á tilhögun framkvæmda við flugvöllinn er gert ráð fyrir að Brunná verði leidd í skurði suður fyrir flugvallarsvæðið. Í tilkynningu framkvæmdaraðila kemur fram að hugsanlegt hefði verið að leiða ána í ræsi undir flugvöllinn á svipuðum stað og hún er nú leidd í skurði, en jafnframt að það væri mjög kostnaðarsamt og að auki áhættusamt vegna hættu á missigi umhverfis ræsið.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að ekki kemur fram í tilkynningu framkvæmdaraðila hvers vegna leggja verður 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.

Fuglalíf

Gerðar hafa verið athuganir á fuglalífi við flugvallarsvæðið og í óshólum Eyjafjarðarár. Samkvæmt athugunum Ævars Petersens og Sverris Thorstensens á fuglalífi við Akureyrarflugvöll og í grennd árið 1987 (Bliki 9:7-20, 1990) var flugvallarsvæðið afar þýðingarmikið varpland, sérstaklega fyrir endur ýmis konar, auk þess sem þarna var stærsta stormmáfsvarp í landinu. Benda þeir á að svæðið sé eitt af örfáum óshólmasvæðum landsins, en slík svæði sé einkum að finna á Norðurlandi.

Samkvæmt fyrrgreindum athugunum var varp hvergi eins þétt annars staðar í Eyjafjarðarhólum sem innan vallarins. Meðal varpfugla voru þrjár tegundir sem eru á valista Náttúrufræðistofnunar Íslands, þ.e. grágæs (tegund í yfirvofandi hættu), grafönd og stormmáfur (tegundir í nokkurri hættu).

Kjarnaflæðar, sem eru sunnan við núverandi flugvallarsvæði, eru eitt þeirra svæða sem eru mikilvæg sem fæðusvæði fugla í byrjun vors og einnig að sumarlagi fyrir fugla sem verpa annars staðar á óshólmasvæðinu, sbr. skýrsla Náttúrufræðistofnunar Íslands frá árinu 2001 um fuglalíf í óshólum Eyjafjarðarár. Votlendustu svæðin á Kjarna- og Hvammsflæðum hafa yfirgnæfandi mesta þýðingu fyrir fuglalíf. Þau eru fyrst og fremst fæðusvæði, en einnig eru víða ágætis varpstaðir. Meðal fuglategunda sem þar hafa sést eru fjórar tegundir sem eru 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.

Lenging Akureyrarflugvallar til suðurs mun því hafa áhrif á svæði sem er mikilvægt fyrir fugla, einkum sem fæðuöflunarsvæði. Hversu mikil þau áhrif verða fer eftir umfangi og tilhögun framkvæmdanna. Í grein Ævars Petersens og Sverris Thorstensens í Blika árið 1990 segir m.a.: „Lenging flugvallarins um 1000 m myndi eyðileggja flæðiengjar langleiðina suður undir Hvamm. Greinilegt er, að þarna er þýðingarmikið svæði fyrir votlendisfugla, einkum sem fæðusvæði. Líklegt er, að þessir fuglar komi frá varpsvæðum í nágrenninu, m.a. norðan frá flugvallarsvæðinu. Virðist vel mega lengja flugbrautina til suðurs fuglalífi að skaðlausu, svo fremi sem hún nái ekki suður á flæðarnar utan við Hvamm. Því ætti lenging allt að 500 m að vera í lagi, en það svæði er hvort eð er litilfförlegt fyrir fugla vegna túna og ofbeitar.”

Samkvæmt framangreindu væri hægt 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 mun fyrirhuguð flugvallarfylling ná um 150 m inn á aðalhluta Kjarnaflæða, en þar er blautast á Kjarna- og Hvammsflæðum. Vegslóði og lendingarljós/aðflugsljós munu hins vegar ná inn á svokallaðar Hvammsflæðar enda ná þau 900 m suður fyrir flugbrautarenda. Umhverfisstofnun telur því að ekki sé hægt að fallast á framkvæmdirnar eins og þeim er lýst í tilkynningu framkvæmdaraðila og að draga verði úr umfangi þeirra, sbr. einnig athugasemdir í kaflanum um náttúruminjar hér að framan. Umhverfisstofnun telur mikilvægt að viðhalda náttúrulegum svæðum eins og hægt er og að samráð verði haft við náttúrufræðinga um tilhögun framkvæmda.

Í tilkynningu um framkvæmdina kemur fram að mikill þéttleiki varps á flugvallarsvæðinu hafi verið til vandræða í gegnum tíðina og hafi áhrif á öryggi í rekstri flugvallarins. Umhverfisstofnun hafa borist ábendingar um að skotið hafi verið á friðaða fugla vegna reksturs flugvallarins. Stofnunin vill því koma því á framfæri að mikilvægt er að ekki verði farið út í neinar ólögsmætar aðgerðir og ef talið er nauðsynlegt að fara út í einhvers konar aðgerðir vegna fuglalífs verði aflað tilskilinna leyfa. Einnig er mikilvægt að fuglalíf verði á engan hátt truflað utan skilgreinds flugvallarsvæðis.

Verði farið út í framkvæmdir við stækkun Akureyrarflugvallar ætti að mati Umhverfisstofnunar að vakta áhrif framkvæmda á Kjarna- og Hvammsflæðar og á fuglalíf og grípa til mótvægisáðgerða ef unnt er ef framkvæmdir koma til með að hafa meiri áhrif en talið var þegar til lengri tíma er litið.

Efnistaka

Í tilkynningu framkvæmdaraðila kemur fram að aðflutt efni til verksins sé 220.000 m³. Ekki verði opnaðar sérstakar námur vegna verksins, en gert sé ráð fyrir að verktaki afli efnis hjá efnissölum með opnar námur.

Umhverfisstofnun telur að framangreindar upplýsingar um efnistöku séu ófullnægjandi. Ekki koma fram upplýsingar um stöðu leyfa til efnistöku eða mats á umhverfisáhrifum en heildarmagn þess efnis sem þarf til framkvæmdanna er yfir þeim mörkum sem tilgreind eru í lögum nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum Stofnunin telur að

tilgreina eigi hvaða námur, af þeim sem vísað er til í tilkynningu um framkvæmdina, hafa nú þegar framkvæmdaleyfi. Einnig hvað gert er ráð fyrir mikilli efnistöku í þeim námum samkvæmt aðalskipulagi viðkomandi sveitarfélags, og þá jafnframt hvort sú efnistaka sem ráðgerð er í tengslum við endurbætur á flugvellinum sé í samræmi við áætlanir um efnistöku samkvæmt aðalskipulagi.

Ef efnistaka verður í námum norðan við Akureyrarbæ er ljóst að efnisflutningar verða í gegnum bæinn með tilheyrandi umferð. Umhverfisstofnun telur að gera eigi grein fyrir áhrifum slíkra efnisflutninga.

Landslag og sjónræn áhrif

Í tilkynningu framkvæmdaraðila segir m.a. að helst verði sjónræn áhrif fyrir þá sem nýta sér væntanlega gönguleið sem mun liggja frá Eyjafjarðarbraut austur að árbakka á sveitarfélagsmörkum og norður bakkann meðfram flugvellinum að gömlu brúnum yfir Eyjafjarðará. Umhverfisstofnun telur ekki líkur á að framkvæmdin sem slík muni hafa umtalsverð áhrif á landslag.

Hljóðstig

Samkvæmt minnisblaði frá Línuhönnun, sem er fylgiskjal með tilkynningu um framkvæmdina má álykta sem svo að jafngildishljóðstig umhverfis Akureyrarflugvöll muni hækka töluvert á næstu árum. Í minnisblaði frá Verkfræðistofu Norðurlands ehf kemur fram hver áætluð lega 55 dB hljóðspors fyrir Akureyrarflugvöll er eftir lengingu með samanburði við 55 dB hljóðspor fyrir braut 13/31 á Reykjavíkflugvelli. Samkvæmt því eru engar byggingar innan þess svæðis, nema á flugvallarsvæðinu sjálfu.

Í tilkynningu framkvæmdaraðila segir m.a.:

„Vegna eðlilegrar þróunar mun flughreyfingum fjölga, óháð lengingu, með tilheyrandi hljóðstigshækkun. Breyttur flugfloti og möguleikar á nýjum valkostum í kjölfar lengingar geta aftur á móti valdið aukinni hækkun á hljóðstigi, þó er þess ekki að vænta að hljóðstig innan byggðar vegna Akureyrarflugvallar fari yfir viðmiðunarmörk.“

Með hliðsjón af framangreindu telur Umhverfisstofnun ekki líkur á að áhrif framkvæmdarinnar hvað varðar hljóðstig verði umtalsverð.

Loftmengun

Í umfjöllun um loftmengun í tilkynningu um framkvæmdina er vísað til loftgæðamælinga sem gerðar voru á tveimur stöðum á Reykjavíkflugvelli. Með hliðsjón af niðurstöðum þeirra mælinga, flugumferðar á Akureyrarflugvelli og áætlaðri tíðni landinga á millilandaflugvélum er komist að eftirfarandi niðurstöðu:

„Út frá niðurstöðum mælinga á Reykjavíkflugvelli má ætla að flugumferð af þeirri stærðargráðu sem um er að ræða á Akureyrarflugvelli hafi ekki í för með sér mengun. Því verður að teljast ólíklegt að fyrirhugaðar framkvæmdir og aukin umferð millilandaflugvéla á Akureyrarflugvelli hafi þau áhrif að loftmengun á svæðinu nálgist heilsuverndarmörk.“

Umhverfisstofnun vekur athygli á að þrátt fyrir að færi megi rök fyrir því út frá loftgæðamælingum á Reykjavíkflugvelli að meginuppspretta loftmengunar sé af völdum bílaumferðar í nágrenni vallarins en ekki mengun frá starfsemi flugvallarins er 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 Reykjavíkflugvöll 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

Samkvæmt 3. viðauka laga nr. 106/2000 um mat á umhverfisáhrifum ber m.a. að skoða áhrif framkvæmdar með tilliti til sammögnunar ólíkra umhverfisáhrifa á tilteknu svæði. 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.

Niðurstaða

Ljóst er að töluverð röskun verður á búsvæði fugla við stækkun Akureyrarflugvallar. Í niðurstöðu í tilkynningu framkvæmdaraðila segir m.a.:

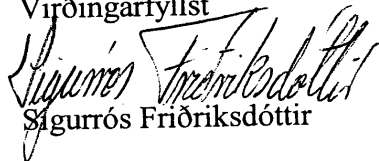
„Til að koma til móts við umhverfissjónarmið hefur umfangi þessara framkvæmda verið stillt í hóf eins og frekast er kostur. ...Helstu neikvæð áhrif felast í skerðingu á votlendi sem nýtur sérstakrar verndar skv. 37. gr. laga um náttúruvernd og búsvæðum fugla, bæði fæðuöflunar og varpsvæða. Um er að ræða mjög lítinn hluta óshólmasvæðis Eyjafjarðarár.“ Í tilkynningu framkvæmdaraðila segir að dregið hafi verið úr umfangi framkvæmda til að koma til móts við athugasemdir sem Umhverfisstofnun gerði vegna breytingar á aðalskipulagi Akureyrar.

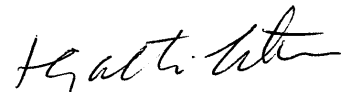
Umhverfisstofnun telur að þrátt fyrir að hlutfallsleg skerðing óshólmasvæðisins sé ekki mikil verði ekki horft fram hjá því að framkvæmdir við stækkun Akureyrarflugvallar munu skerða svæði sem er mikilvægt fæðuöflunarsvæði fugla og hljóta því að hafa áhrif á afkomumöguleika þeirra. Stofnunin telur að 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, sbr. ábendingar hér að framan. Í því sambandi vekur stofnunin athygli á að ekki er hægt að binda ákvörðun um matsskyldu ákveðnum skilyrðum heldur eingöngu hægt að taka mið af framkvæmdalýsingu og þeim gögnum sem framkvæmdaraðili leggur fram við mat á umhverfisáhrifum framkvæmdanna. Í tilkynningu framkvæmdaraðila er ekki fjallað um sammögnunaráhrif með öðrum framkvæmdum á svæðinu.

Umhverfisstofnun minnir á að leita verður umsagnar stofnunarinnar skv. 37. og 38. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd áður en framkvæmdaleyfi er veitt. Stofnunin áskilur sér rétt til frekari athugasemda við framkvæmdirnar við umfjöllun samkvæmt þeim lögum.

Virðingarfyllst


Sigrós Friðriksdóttir



Hjalti Guðmundsson
sviðsstjóri