



U S T

Umhverfisstofnun

Environment and Food Agency of Iceland

Suðurlandsbraut 24
IS - 108 Reykjavík, Ísland

☎ (+354) 591 2000

Fax (+354) 591 2010

umhverfisstofnun@ust.is

www.umhverfisstofnun.is

Skipulagsstofnun
Jakob Gunnarsson
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Reykjavík, 15. febrúar 2008

Tilvísun: UST20071100122/sf

Akureyrarflugvöllur, lenging flugbrautar og gerð endaöryggissvæða. Frekari umsögn.

Vísað er til erindis Skipulagsstofnunar sem barst með tölvupósti 24. janúar sl. þar sem óskað er eftir frekari umsögn Umhverfisstofnunar um ofangreinda framkvæmd í ljósi svara framkvæmdaraðila við umsögn Umhverfisstofnunar og viðbótarupplýsinga um framkvæmdina.

Umhverfisstofnun gerir eftirfarandi athugasemdir vegna viðbótargagna Flugstoða um framkvæmdir við Akureyrarflugvöll.

Almennt

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 á nýrri útfærsla á flutning Brunnár.

Vegagerð

Eins og Umhverfisstofnun hefur áður vakið athygli á teygir framkvæmdasvæðið sig inn á þann hluta Kjarna- og Hvammsflæða sem er mikilvægastur fyrir fuglalíf og nær lengra suður en talið er ásættanlegt samkvæmt ábendingum í grein Ævars Petersens og Sverris Thorstensens í Blika frá 1990. Þar segir: „*Lenging flugvallarins um 1000 m myndi eyðileggja flæðiengjar langleiðina suður undir Hvamm. Greinilegt er, að þarna er þýðingarmikið svæði fyrir votlendisfugla, einkum sem fæðusvæði. ... Virðist vel mega lengja flugbrautina til suðurs fuglalíf að skaðlausu svo fremi [leturbreyting UST] að hún nái ekki suður á flæðarnar utan við Hvamm.*”

Í ljósi framangreinds telur Umhverfisstofnun að allar mótvægisáðgerðir sem miða að því að lágmarka áhrif framkvæmdarinnar og eru tæknilega mögulegar séu til bóta fyrir lífríki svæðisins. Í fyrri athugasemdum Umhverfisstofnunar um framkvæmdirnar kom m.a. 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 þjóðvegjar sem liggur um votlendi, enda umferð hér lítil sem engin.”

Umhverfisstofnun telur ekki ljóst hvað átt er við með að vegslóðinn gangi inn á flæðarnar en skeri þær ekki í sundur. Ekki verði betur séð en að vegslóði sem gengur þvert inn á flæðarnar skeri þær í sundur. Umhverfisstofnun vekur athygli á að veglagningin sjálf hefur mest áhrif á votlendið. Framkvæmdaraðili vekur athygli á að töluvert rask verði vegna ljósabúnaðar og að þótt vegfyllingunni verði sleppt verði engu að síður verulegt rask á því svæði sem hún er fyrirhuguð. Umhverfisstofnun bendir á að þrátt fyrir að rask verði vegna uppsetningar ljósabúnaðar verður raskið enn meira ef lagður er vegur meðfram ljósabúnaðinum.

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 má 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 úskýrt hvers vegna nauðsynleg er sama breidd vegar og ef um væri að ræða þjóðveg. Truflun vegna umferðar verður líklega lítil miðað við þjóðveg en flatarmálsskerðing á votlendi töluvert 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 telur einnig vert að hafa í huga að mótuð hefur verið sú stefna við mat á umhverfisáhrifum framkvæmda að framkvæmdaraðili endurheimti jafn mikið votlendi og það sem raskast við framkvæmdir. Samkvæmt stefnumörkun íslenskra stjórnvalda til sjálfbærrar þróunar til ársins 2020 (*Velferð til framtíðar: Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi*) skal leggja áherslu á að vernda þær vistgerðir sem hefur verið raskað hvað mest, m.a. votlendi. Þar sem mikilvægum vistkerfum er raskað með framkvæmdum skal vera almenn regla að framkvæmdaraðili reyni að endurheimta sambærileg landsvæði. Endurheimt votlendis kemur þó ekki í stað þess votlendis sem raskast, enda ekki víst að endurheimt verði sams konar votlendi.

Í svörum framkvæmdaraðila við umsögn Umhverfisstofnunar er vísað til þess að í frummatsskýrslu um mat á umhverfisáhrifum Norðausturvegar til Vopnafjarðar, Brunahvammsháls – Vopnafjörður, segi m.a.:

„Með því að leggja veginn með gegndræpu, grófu lagi neðst, í stað fyllingarefnis sem inniheldur fínafni má búast við að vatn seytili í gegnum veginn.“

Tekið er fram að framkvæmdaraðili hafi frá upphafi fyrirhugað að byggja vegslóðann úr gegndræpu efni. Því er haldið fram að vegslóðinn muni því hvorki valda þornun á landi né koma í veg fyrir hreyfingu jarðvatns.

Umhverfisstofnun vekur athygli á að samkvæmt upplýsingum í framangreindri frummatsskýrslu er um að ræða rannsóknarverkefni en í því skal kannað hvort gegndræpt lag neðst í veginum geti dregið úr neikvæðum áhrifum vegagerðar á votlendi. Niðurstöður úr rannsókninni sem gerð verður á fyrsta áfanga verksins munu ekki liggja fyrir fyrir en eftir að þeim áfanga vegarins verður lokið (sjá úrskurð Skipulagsstofnunar frá 13. júlí 2007). Ef fyrstu niðurstöður úr rannsókninni sýna að þessi aðferð við byggingu vegarins þar sem hann liggur yfir votlendi gefi góða raun, er mögulegt að hún verði notuð við áframhald vegarins til Vopnafjarðar, en ákvörðun um það verður tekin í samráði við rannsóknaraðila.

Umhverfisstofnun telur því að 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 fyrirhuguð 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.

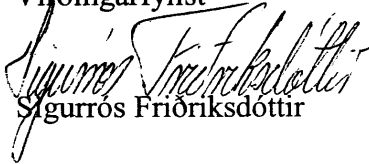
Farvegur Brunnár

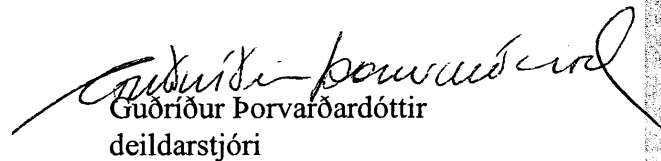
Í svörum framkvæmdaraðila við athugasemdum Umhverfisstofnunar varðandi farveg Brunnár kemur fram að Flugstoðir muni láta endurskoða hönnun skurðarins og hafa um það samráð við Umhverfisstofnun verði þar til þess vilji. Í viðbótarupplýsingum kemur fram að Flugstoðir muni láta endurhanna farveg Brunnár og hafa það að leiðarljósi að gera farveginn sem náttúrulegastan úr garði. Fengin verði ráðgjöf frá sérfræðingum Landbúnaðarháskóla Íslands, t.d. Hlyni Óskarssyni. Umhverfisstofnun 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.

Niðurstaða

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að frá því að fyrirspurn um matsskyldu var send hafi áætlað umfang framkvæmda minnkað nokkuð til að reyna að koma til móts við umhverfissjónarmið. Umhverfisstofnun telur að þær breytingar sem gerðar hafa verið séu tvímælalaust til bóta út frá umhverfissjónarmiðum, en ítrekar framangreindar athugasemdir.

Virðingarfyllt


Sigurrós Friðriksdóttir


Guðríður Þorvarðardóttir
deildarstjóri