

**AKUREYRARFLUGVÖLLUR**  
**Aðflugsljós norðan við flugbraut**  
**Jarðvinna**

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Október 2021



**ISAVIA**  
Innanlandsflugvellir

**AKUREYRARFLUGVÖLLUR**  
**Aðflugsljós norðan við flugbraut**  
**Jarðvinna**

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Október 2021



---

## EFNISYFIRLIT

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.....	4
2.3	Magntölur .....	4
2.4	Efnisflutningar .....	4
2.5	Aðkoma .....	4
2.6	Valkostir .....	4
2.7	Fyrri tilkynningar um framkvæmdir .....	4
3	ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG.....	5
3.1	Lýsing á staðháttum.....	5
3.2	Framkvæmdasvæðið.....	5
3.3	Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir.....	7
3.3.1	Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 – 2024 .....	7
3.3.2	Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018.....	7
3.3.3	Akureyrarflugvöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis .....	8
3.3.4	Skipulagsreglur Akureyrarflugvallar .....	8
3.3.5	Óshólmar 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	Umferð .....	10
4.1.4	Efnistaka .....	10
4.2	Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum.....	10
4.2.1	Áhersluatriði .....	10
4.2.2	Svæði á náttúruminjaskrá .....	10
4.2.3	Landslag og sjónræn áhrif .....	10
4.2.4	Gróður .....	14
4.2.5	Fuglalíf .....	14
4.2.6	Fornleifar og sögustaðir.....	19
4.2.7	Samfélagsleg og hagræn áhrif .....	19
4.2.8	Loftmengun .....	20
4.2.9	Hljóðstig.....	20
4.2.10	Öryggismál og mengunarhætta.....	21
5	Niðurstaða og samantekt .....	21
6	Heimildaskrá .....	22
7	Viðaukar .....	22

Viðauki 1: Yfirlitsmynd af framkvæmd

---

## 1 INNGANGUR

### 1.1 Tilkynning um framkvæmd

Isavia innanlandsflugvellir ehf fyrirhugar uppsetningu aðflugsljósa fyrir aðflug úr norðri (braut 19) á Akureyrarflugvelli.

### 1.2 Tilkynningarskylda

Akureyrarflugvöllur er 2.400 m langur (flugbrautarlengd). Samkvæmt 19. gr í lögum 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og tölulið 13.02 í 1. viðauka sömu laga skal tilkynna til Skipulagsstofnunar, til ákvörðunar um matsskyldu, allar breytingar eða viðbætur við flugvöllinn sem kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

### 1.3 Tilgangur og markmið

Tilgangur með uppsetningu fyrirhugaðra aðflugsljósa er að uppfylla kröfur í reglugerð og bæta aðflugsskilyrði úr norðri og auka flugöryggi. 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 samþykks aðal- og deiliskipulags. Jafnframt þarf leyfi Vegagerðarinnar vegna framkvæmda innan veghelgunarsvæðis þjóðveg 1.

### 1.5 Eignarhald

Framkvæmdasvæðið er að hluta innan lóðar Akureyrarflugvallar, og að hluta innan veghelgunarsvæðis þjóðvegs 1. Að auki er um nýja landfyllingu að ræða út í sjó norðan við Leiruveg.

## 2 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

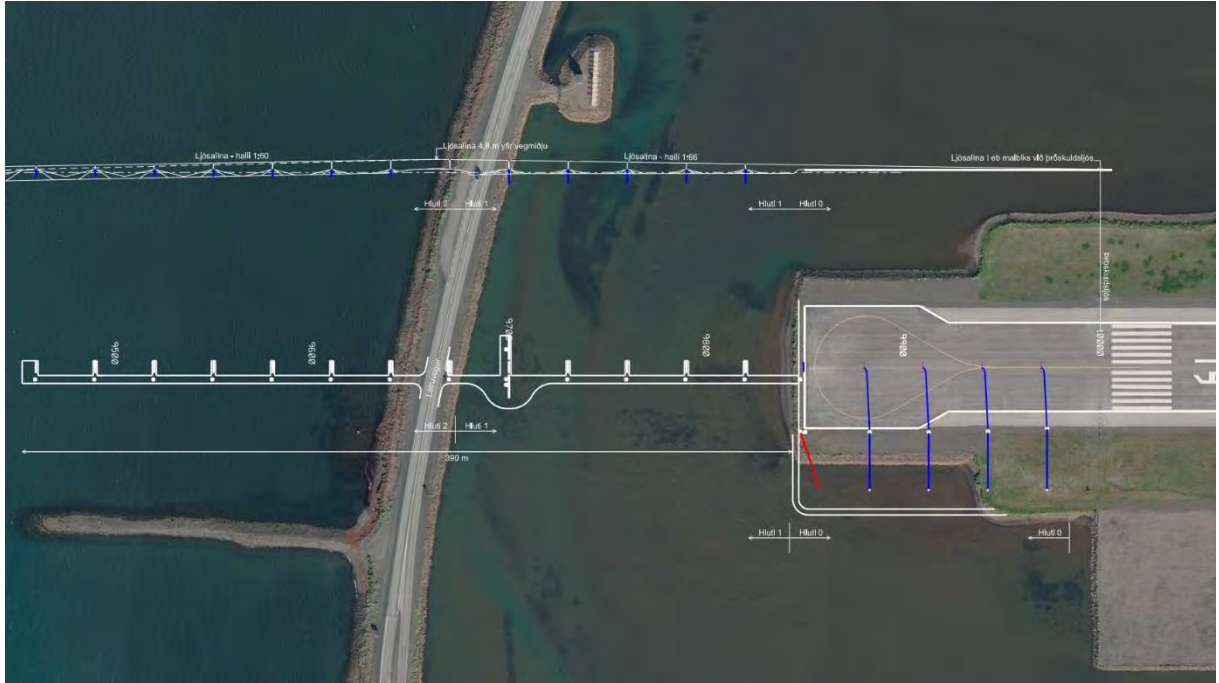
### 2.1 Lýsing framkvæmdar

Framkvæmdin er tvíþætt. Annars vegar er um að ræða nýjar landfyllingar og hins vegar uppsetning á aðflugsljósum á umræddum landfyllingum.

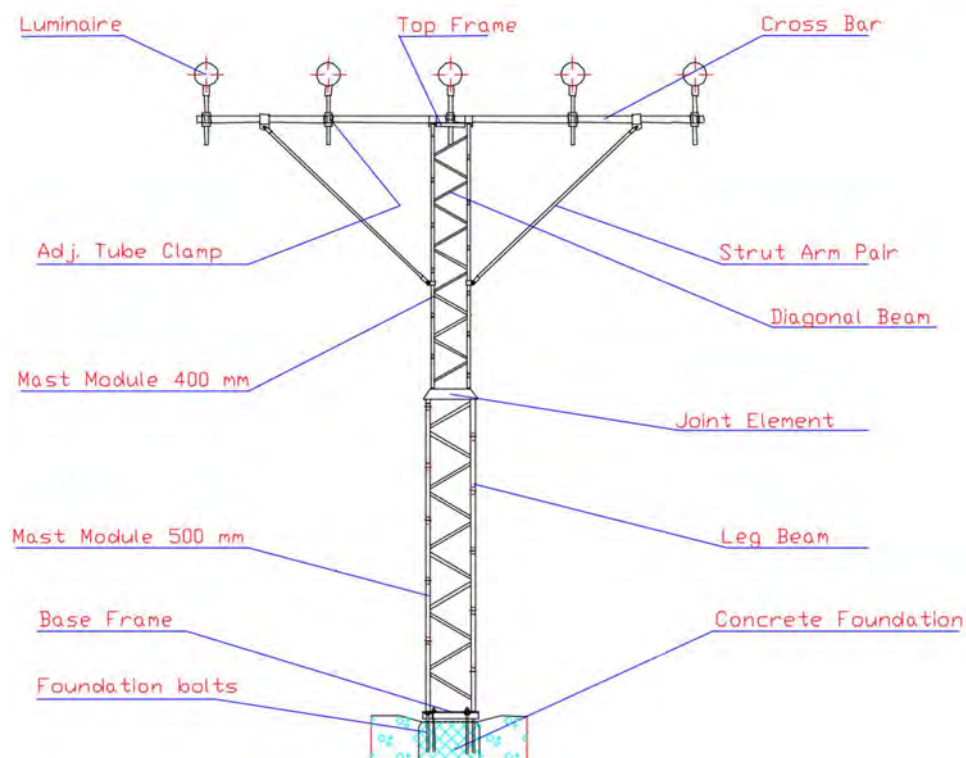
Landfyllingarnar eru svo þrískiptar.

- 95x30 m landfylling vestan nyrðri flugbrautarenda, áætlað efnismagn 7.300 m<sup>3</sup>.
- 170 m löng landfylling frá flugbraut að Leiruvegi, áætlað efnismagn 5.840 m<sup>3</sup>.
- 190 m löng landfylling norður frá Leiruvegi, áætlað efnismagn 16.000 m<sup>3</sup>.

Aðflugsljósinn verða í 4,8 m hæð yfir miðlínu Leiruvegar næst veginum en lækka fjær veginum, nyrstu ljósinn verða 1,9 m á hæð. Í hverri ljósamastæðu verða 5 ljós. Á milli hverrar samstæðu verða 30 m.



**Mynd 2.1** Yfirlit yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði og landfyllingar.



**Mynd 2.2** Aðflugsljósinn sem til stendur að setja upp. Á hverri ljósamastæðu verða 5 ljós. Skýringarmynd, hlutföll og hæð er ekki sú sama á öllum ljósamastæðum. Mynd: ADB Airfield Solutions

---

## 2.2 Jarðvegur

Jarðvegur á svæðinu er að mestu framburður Eyjafjarðarár. Við norðurenda flugbrautarinnar 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 frostþolinn sandur undir setinu. Tugir metra eru niður á fast. Norðan Leiruvegar eru sambærilegar leirur þar sem vatnsdýpi eykst smám saman og er um 4 m við hæstu sjávarstöðu þar sem landfylling endar.

## 2.3 Magntölur

Heildarefnisþörf í allar þrjár landfyllingarnar er um 30.000 m<sup>3</sup>, sjá skiptingu í kafla 2.1.

## 2.4 Efnisflutningar

Þeir 30.000 m<sup>3</sup> sem þarf til verksins verða keyptir af aðilum sem stunda efnistöku í opnum námum í nágrenni Akureyrar, í Eyjafjarðarsveit eða Hörgársveit. Aðeins koma til greina námur sem hafa tilskilin leyfi og eru á skipulagi viðkomandi sveitarfélags.

## 2.5 Aðkoma

Aðkoma að framkvæmdasvæðinu verður um Leiruveg og verður haft samráð við Vegagerðina um útfærslu og frágang.

## 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 stækkun 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 stækkun flughlaða o.fl. var tilkynnt 2.12.2011. Þar kom fram að óröskuð svæði sem færu undir mannvirki væru ríflega 8 ha, þ.e. grónir bakkar og hólmar um 3,1 ha og leirur, lækjarfarvegur og káll 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.

Þann 4. júní 2018 skilaði Isavia inn fyrirspurn um matsskyldu til Skipulagsstofnunar vegna framkvæmda við uppsetningu á ILS stefnuvita og aðflugshallasendi fyrir aðflug úr norðri og lauk því ferli þann 3.9.2018 með úrskurði Skipulagsstofnunar um að sú framkvæmd væri ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og skyldi því ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

---

## 3 ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG

### 3.1 Lýsing á staðhättum.

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 á sínum tíma var vestustu 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 Framkvæmdasvæðið

Framkvæmdasvæðið er mjó landfylling sem nær í heildina um 390 m í norður út frá norðurenda flugbrautar, sjá mynd 2.1. Jafnframt verður lítil landfylling utan á flugbrautarendanum vestanverðum. Landfyllingarnar tengjast eldri landfyllingum (Leiruvegi og flugvellinum) og koma á leirur á ósasvæði Eyjafjarðarár.



**Mynd 3.1** Framkvæmdasvæði við norðurenda flugbrautar. Landfylling undir aðflugsljósin mun tengja flugbrautina við Leiruveg.



**Mynd 3.2** Landfyllingin og aðflugsljósinn mun ganga norður frá Leiruvegi samsíða landfyllingu/varnargarði sem var gerð í tengslum við hafnarsvæði Siglingaklúbbsins Nökkva.



**Mynd 3.3** Í krikann nyrst og vestan við flugbrautina kemur lítil landfylling undir búnað fyrir aðflugsljós.



### 3.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Fyrir liggja eftirtaldar skipulagsáætlanir:

- Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 – 2024
- Aðalskipulag Akureyrar 2018 – 2030
- Deiliskipulag Flugvallarsvæðis
- Skipulagsreglur fyrir Akureyrarflugvöll
- Óshólmar Eyjafjarðarár – Svæði á náttúruminjaskrá

#### 3.3.1 Svæðisskipulag Eyjafjarðar 2012 – 2024

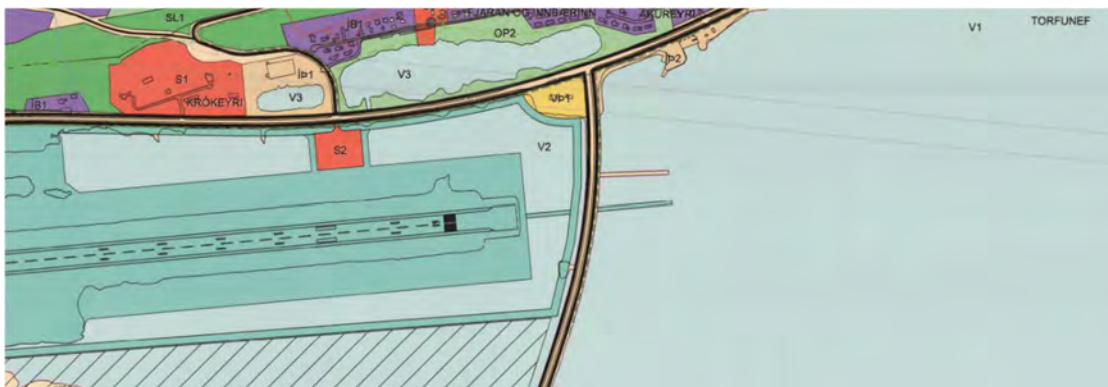
Samkvæmt skipulaginu er það markmið að „*tryggja skal stöðu Akureyrarflugvallar sem millilandaflugvallar og miðstöðvar flugsamgangna á Norðurlandi.*“ Í skipulaginu segir einnig að „*Akureyrarflugvöllur gegnir mikilvægu hlutverki sem miðstöð flugsamgangna á Norðurlandi. Það á bæði við um innanlandsflug,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

Fyrirhugaðar framkvæmdir eru meðal forsenda fyrir því að þessi markmið geti verið uppfyllt með því að auka flugöryggi og nýtingu á flugvöllinum, auk þess að þær eru nauðsynlegar til að uppfylla kröfur í reglugerðum.

#### 3.3.2 Aðalskipulag Akureyrar 2005 – 2018

Aðalskipulag Akureyrar 2018–2030 er frá 28.2.18. Í greinargerð aðalskipulagsins segir m.a.:

*„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“ [1]*

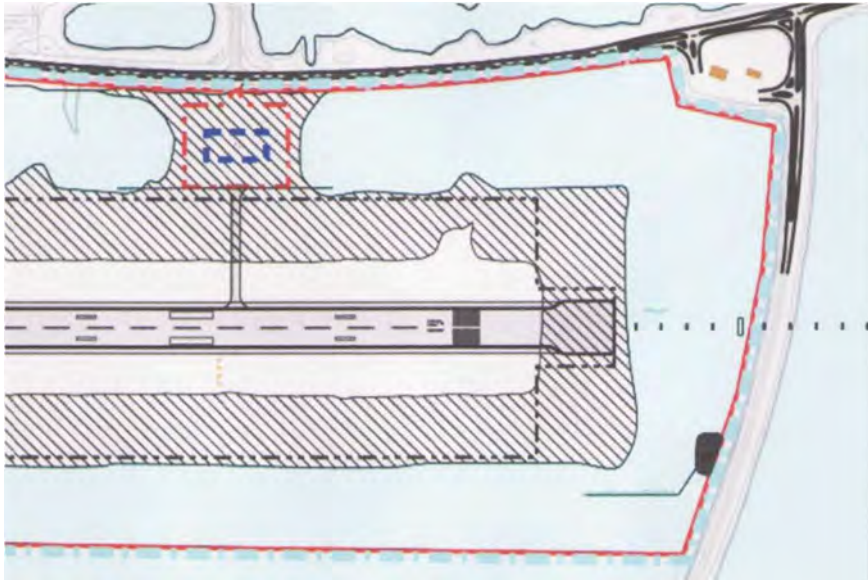


**Mynd 3.4** Akureyrarflugvöllur í nýju aðalskipulagi Akureyrar 2018-2030. Á aðalskipulaginu sést líka grjótgardur sem var gerður í tengslum við framkvæmdir við siglingaklúbbinn Nökkva.

Á gildandi aðalskipulagsupprætti er gert ráð fyrir landfyllingum undir aðflugsljós við norðurenda flugbrautarinnar. Framkvæmdin er því í samræmi við aðalskipulag Akureyrar.

### 3.3.3 Akureyrarflugvöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis

Gert er ráð fyrir fyrirhuguðum aðflugsljósum í deiliskipulagi Akureyrarflugvallar og er framkvæmdin í samræmi við deiliskipulagið. Deiliskipulagi flugvallarsvæðisins frá árinu 2005 var síðast verulega breytt 2019 og breytingin samþykkt í bæjarstjórn Akureyrar 5.11.2019.



**Mynd 3.5** Gildandi deiliskipulag Akureyrarflugvallar. Gert er ráð fyrir aðflugsljósum út frá nyrðri flugbrautarenda og norður fyrir Leiruveg.

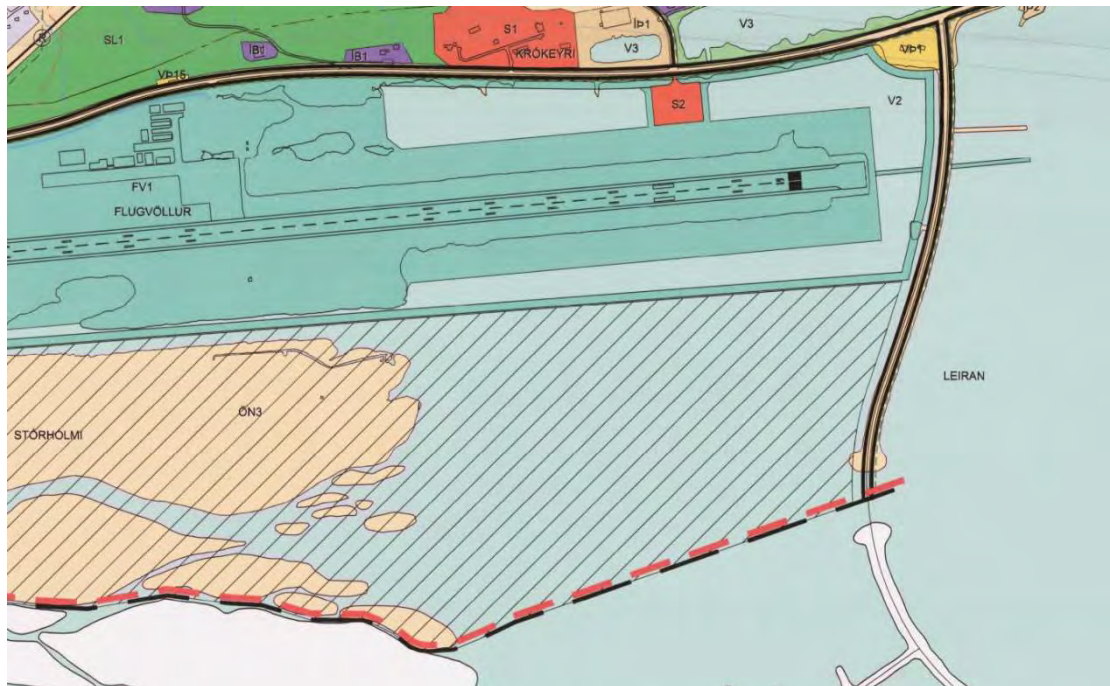
### 3.3.4 Skipulagsreglur Akureyrarflugvallar

Í samræmi við heimild í 59. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, voru settar skipulagsreglur fyrir Akureyrarflugvöll 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 flugvöllinum 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

Óshólmar Eyjafjarðarár eru svæði nr. 510 á náttúruminjaskrá og liggja mörk náttúruminjasvæðisins alveg upp við Akureyrarflugvöll. Engar framkvæmdir verða þó innan þessa svæðis og framkvæmdirnar munu ekki hafa nein áhrif á óshólma Eyjafjarðarár.



**Mynd 3.6** Svæði nr. 510 á náttúruminjaskrá er skrástríkað. Framkvæmdir við norðurenda flugbrautar eru utan við svæðið. Mynd úr aðalskipulagsupprætti Akureyrarbæjar 2018-2030.

## 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 m.a. reynst hamlandi þáttur en nýlega hefur verið bætt úr því. Innanlandsflug hefur hins vegar aukist umfram spár. Gildi Akureyrarflugvallar sem varflugvallar fyrir landið hefur sannað sig, t.d. við eldsumbrot í Eyjafjallajökli.

#### 4.1.2 Mannvirki

Mannvirki sem hér um ræðir eru þrjár landfyllingar aðflugsljós, samtals um 30.000 m<sup>3</sup>. Reist verða aðflugsljós með 30 m bili á landfyllingunum. Hæst verða ljósin um 4,8 m yfir Leiruvegi næst veginum.

Alls fer um 1 ha lands undir mannvirki og fyllingar sem hér er fjallað um. Mestur hluti þess svæðis eru leirur og álar við núverandi landfyllingar.

---

### 4.1.3 Umferð

Aðkoma að vinnusvæðinu er um þjóðveg 1 (Leiruveg). Miðað við að venjulegur vörubíll taki 16 m<sup>3</sup> í hverri ferð, má búast við að heildarfjöldi ferða með efni í landfyllingarnar verði um 1.820.

### 4.1.4 Efnistaka

Ekki verða opnaðar sérstakar námur vegna verksins heldur er gert ráð fyrir að verktaki afli efnis hjá efnissölum með opnar námur sem hafi til þess tilskilin leyfi. Bent er á aðalskipulag Eyjafjarðarsveitar 2018 – 2030 og á aðalskipulag Hörgársveitar 2012 – 2024 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

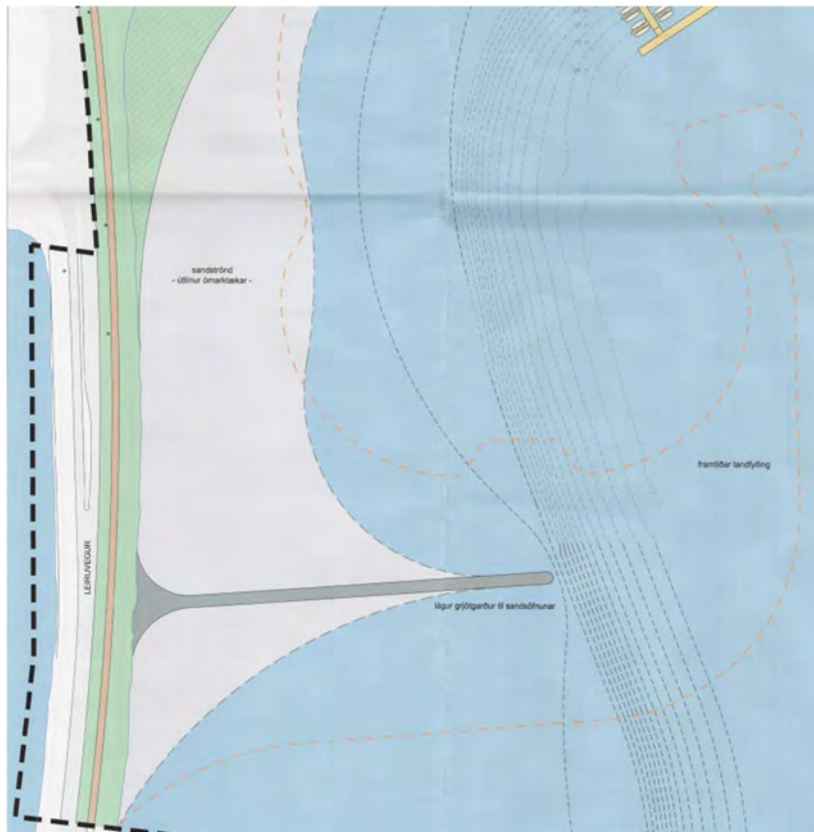
Í náttúruminjaskrá [2] segir: „Hólmarnir, Akureyri, Eyjafjarðarsveit (áður Öngulsstaðahr.), Eyjafjarðarsýslu. (1) Óshólmar Eyjafjarðarár ásamt fjörum og flæðimýrum beggja vegna árinna suður á móts við suðurodda Staðareyjar. (2) Marflöt flæðilönd, árhólmar, kvíslar og leirur. Mikið fuglalíf, sérstætt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

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

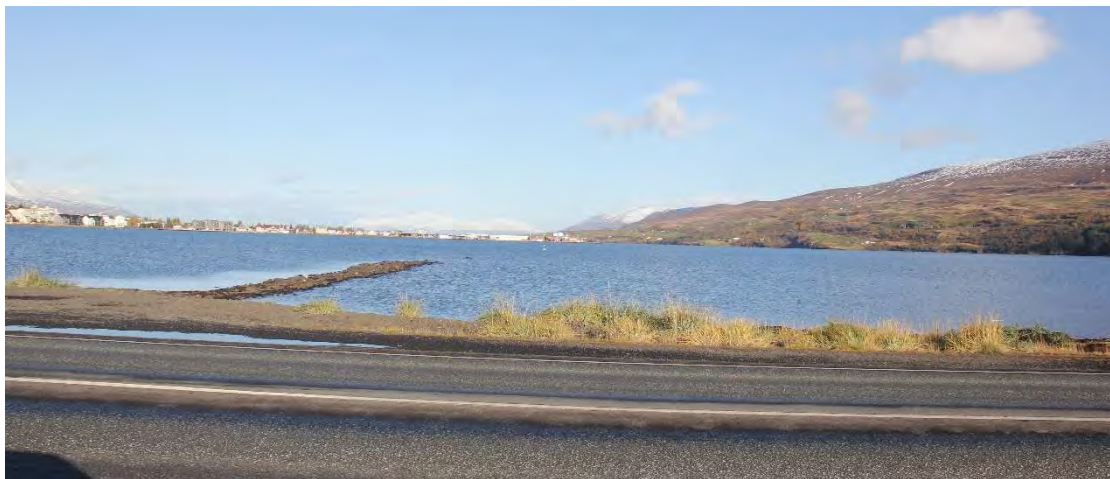
Framkvæmdasvæðið er ekki innan svæðisins sem er á náttúruminjaskrá þó það sé í nágrenninu. Umfangsmestu framkvæmdirnar eru norðan við Leiruveg og fjær náttúruverndarsvæðinu. Umfang og staðsetning framkvæmdarinnar er þess eðlis að áhrif á verndargildi óshólma Eyjafjarðarár eru metin óveruleg.

### 4.2.3 Landslag og sjónræn áhrif

Helstu umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eru líklega sjónrænu áhrif landfyllingarinnar sem að mun skaga út í pollinn norður frá Leiruvegi. Það er þó nú þegar grjótgarður út frá Leiruvegi sem nær jafn langt út og fyrirhuguð landfylling fyrir aðflugsljósinn. Þessi grjótgarður var gerður sem sandfangari í tengslum við uppbyggingu siglingaklúbbsins Nökkva við Höepfnersbryggju.



**Mynd 4.1** Núverandi grjóttgarður á deiliskipulagi siglingaklúbbsins Nökkva. Appelsínugul brotalína er fyrirhuguð framtíðar landfylling.



**Mynd 4.2** Núverandi grjóttgarður norður frá Leiruwegi. Fyrirhuguð landfylling fyrir aðflugsljós mun ná svipað langt út og verður austan (hægra megin) við þennan grjóttgarð.



**Mynd 4.3** Horft í átt að núverandi grjótgarði, sem varla sést, og fyrirhugaðri landfyllingu norðan Leiruvegjar. Séð frá bílastæðinu við Leirunesti.

Landfyllingin fyrir aðflugsljósinn verður aðeins hærri en núverandi grjótgarður en þó bara rétt nógu há til að tryggja að hún standi upp úr sjónum við hæstu sjávarstöðu. Jafnframt verður hún nokkuð breiðari. Líklegt er að landfyllingin sjálf muni ekki breyta miklu um ásýnd svæðisins en 4,8 m háu aðflugsljósinn á fyllingunni verða nokkuð áberandi fyrir vegfarendur á Leiruvegi. Það er þó ásýnd sem að fólk er vant að sjá við flugvelli um allan heim.

Sunnan Leiruvegjar verður landfylling sem tengir Leiruveg við flugbrautarendann. Þar er tiltölulega stutt á milli, nú þegar er lítil landfylling undir aðflugsvita við sunnanverðan Leiruveg (sjá mynd 3.1) og við fyrri framkvæmdir hefur tímabundið verið komið fyrir landfyllingu þarna á milli. Ræsi verður undir landfyllinguna til að tryggja að sjávarföll komist áfram inn og út í voginn fyrir innan og að lækur sem rennur í voginn við Akureyrarflugvöll komist áfram til sjávar. Mögulega verður landfyllingin rofin frá Leiruvegi til að minnka líkur á umferð óviðkomandi inn á öryggissvæði Akureyrarflugvallar.



**Mynd 4.4** Landfylling milli flugbrautar og Leiruwegs við fyrri framkvæmdir við Akureyrarflugvöll.  
*Loftmynd: Loftmyndir ehf.*



**Mynd 4.5** Horft yfir framkvæmdasvæðið þar sem landfyllingin kemur milli flugbrautar og Leiruwegs. Séð frá bílastæðinu við Leirunesti.

Fyllingarnar verða sambærilegar núverandi fyllingum sem flugbrautin og Leiruvegur eru á og munu einungis ná lítið upp fyrir yfirborð sjávar. Fyllingarnar munu því ekki sjást langt að og helst verða sjónræn áhrif fyrir þá sem aka um Leiruveg, Drottningarbraut og Miðhúsabraut

eða nýta sér gönguleiðir meðfram sjónum. Í aðal- og deiliskipulagi er gert ráð fyrir umfangsmeiri landfyllingu allt í kringum nyrðri hluta flugbrautarinnar og á deiliskipulagi siglingaklúbbsins Nökkva við Höepfnarsbyggju er gert ráð fyrir mikilli landfyllingu norðan við Leiruveg.



**Mynd 4.6** Horft yfir framkvæmdasvæðið. Landfyllingar eru nú þegar bæði í norður og suður frá Leiruvegi.

Framkvæmdin mun vissulega hafa áhrif á ásýnd enda munu aðflugsljósín blasa við vegfarendum á Leiruvegi. Landfyllingar á þessu svæði eru þó ekki nýjar af nálinni enda eru Leiruvegur, Akureyrarflugvöllur, Leirunesti, Drottningarbraut og stór hluti innbæjarins á landfyllingu. Aðflugsljós við flugbrautarenda er líka eitthvað sem að fólk er vant að sjá við flugvelli. Landfyllingarnar standa ekki hátt upp fyrir sjávarmál og sjást ekki langt að og þegar horft er til allra þessara atriða er það mat framkvæmdaraðila að áhrif á landslag og ásýnd séu óverulega neikvæð.

#### 4.2.4 Gróður

Landfylling undir aðflugsljós við norðurenda brautar er öll á sjávarleirum og hefur því engin áhrif á gróður. Áhrif á gróður eru metin engin.

#### 4.2.5 Fuglalíf

Akureyrarflugvöllur er við ósa og óshólmasvæði 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. Það á samt aðallega við um suðurlhuta flugvallarsvæðisins, nyrst er enginn hágróður. Fuglarnir venjast auðveldlega flugvélagný og annarri umferð tengdri flugi. Varp hefur því í gegnum tíðina hvergi verið eins þétt í Eyjafjarðarárhólum 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 stækkun vallarins og áhrif þess á fuglalíf í 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 [5] [4] kom fram að varp var þéttara innan flugvallar en almennt í 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 þjóðvegarsins. Sú tillaga hefur nú náð fram að ganga [4].

Bæjarstjórn Akureyrar, sveitarstjórn Eyjafjarðarsveitar og Flugmálastjórn Íslands gerðu samþykkt um friðland og útivistarsvæði 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 óshólmavæðisins.

Gerð var úttekt á fuglalífi árið 2020 [6] og var það endurtekning á talningum sem gerðar voru árin 2010 [7] og 2000. Úttektin var m.a. unnin fyrir tilstuðlan Isavia sem að greiddi fyrir hluta vinnunnar.

Athugunarsvæðinu var skipt í sömu svæði og árið 2010. Í heildina litið er niðurstaða athugunarinnar sú að framvinda fuglalífs hafi verið misjöfn á einstökum svæðum á athugunarsvæðinu. Fuglalíf á kjarnasvæðinu norðan gamla þjóðvegarsins var með miklum blóma árið 2020 og hefur fjöldi varptegunda aldrei verið meiri, alls 26 tegundir. Til samanburðar voru þær 22 árið 2010 og 19 talsins árið 2000. Varppör voru í heildina 1.067 og hafa aldrei verið fleiri. Fuglalífi hefur hrakað á Kjarna- og Hvammsflæðum þó að staðan hafi verið ögn betri en 2010 og úttektin sýnir að fuglalíf á flugvallarsvæðinu fer áfram minnkandi. Varpfluglum hefur sömuleiðis fækkað meðfram vegum umhverfis Leiruna.

Svæðið sem hér er til umfjöllunar undir fyllingu er innan svæða sem skilgreind eru sem „athafnasvæði Akureyrarflugvallar“ og „jaðarsvæði við Leirun“ í rannsóknunum árin 2010 og 2020. Um svæðin segir [6]:

*„Akureyrarflugvöllur: Flugvöllurinn er vestast á óshólmavæðinu og lýtur lögsögu flugmálayfirvalda. Svæðinu er lýst í grein Ævars Petersen og Sverris Thorstensen (1990). Flugvallarsvæðið hefur tekið miklum breytingum. Flugvöllurinn var lengdur um 600 m til suðurs árið 2008 með tilheyrandi öryggissvæðum til beggja handa. Uppfylling norðan flugstöðvarbyggingar hefur verið stækkuð og nær nú yfir hólma 12 og leirur sem voru þar áður (5. mynd). Þrátt fyrir að tré hafi verið fjarlægð austan flugbrautar er trjágróður að ná sér nokkuð á strik á svæðinu og sérstaklega sunnan bygginga (6. mynd). Votlendi austan flugbrautar norðan radarkúlu hefur verið ræst fram með skurðum sem veita vatni í pípum undir gamla flóðvarnargarðinn og austur í Eyjafjarðará. Girðing á suðurmörkum flugvallar nær nú að Eyjafjarðará. Árbakkinn norður að vestustu brúnni tilheyrir nú flugvöllinum. Lúpína er farin að spretta víða, sérstaklega austan brautar. Samkvæmt aðalskipulagi Akureyrarbæjar 2018–2030 er fyrirhuguð stærri landfylling norðan flugstöðvar.*

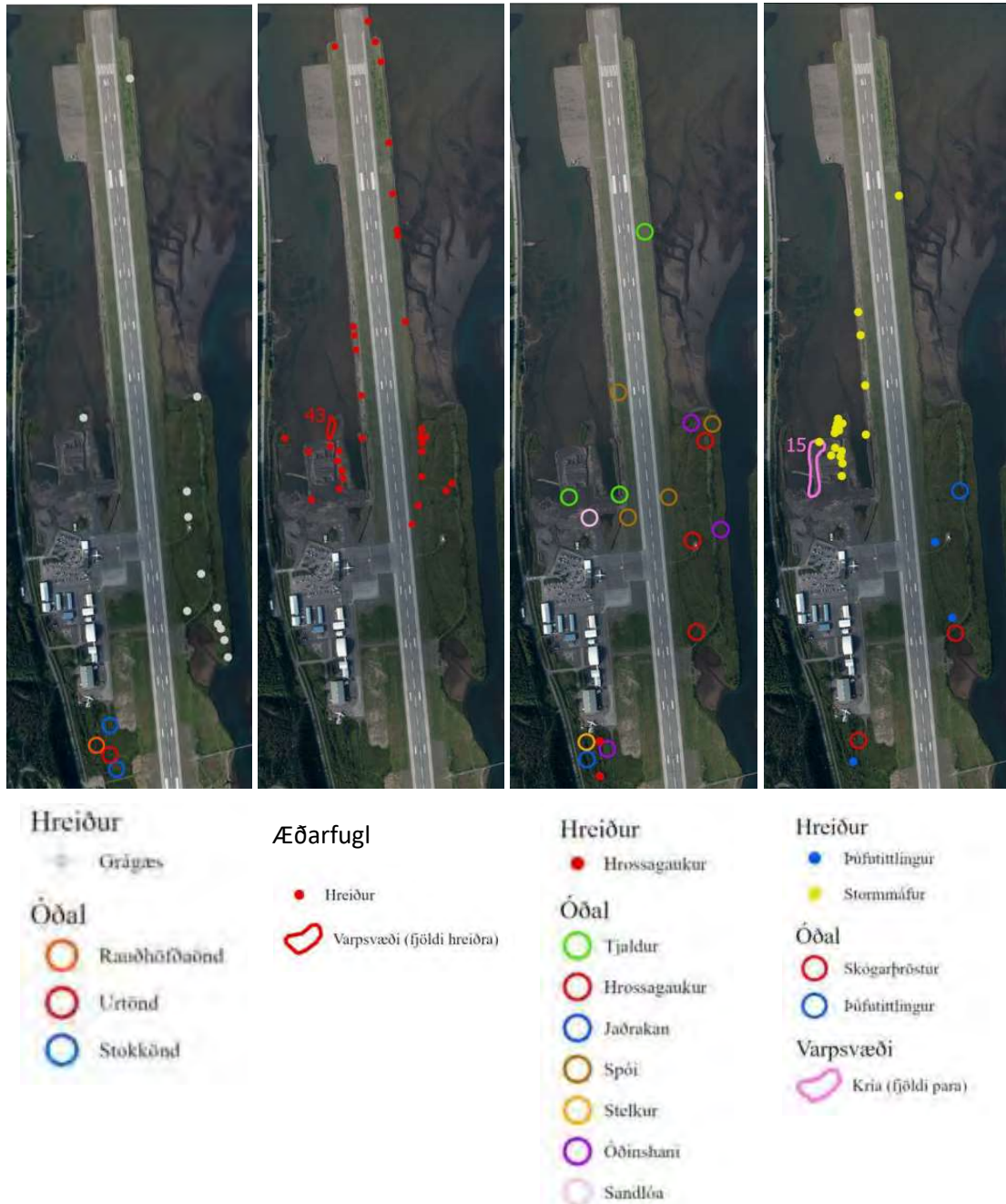
„Jaðarsvæði við Leiruna: Svæðið með Drottningarbraut nær frá heimreið að flugvelli norður að kriknum við Leirunesti. Syðst var gróskumikill trjáreitir með furu og gulvíði sem nú hefur minnkað. Norðan hans var svæðið breiðast, með sinumiklum grasmóum og deiglendi með nokkrum gulvíðirunnum. Þetta svæði er aðeins mjó ræma eftir að skurður var grafinn norður með göngustígnum (5. mynd). Meðfram Drottningarbraut var mjó ræma vaxin melgresibrúskum hér og þar sjávarmegin. Nú hefur verið lagður göngustígur meðfram allri Drottningarbraut og sums staðar hafa landfyllingar verið stækkar út í Leiruna. Vegöxlin meðfram Leiruvegi að sunnanverðu var breikkuð haustið 2019. Trjágróður meðfram Eyjafjarðarbraut eystri hefur aukist verulega og þar eru nú víða stæðileg birkitré og gulvíðrunnar.“



**Mynd 4.7** Athugunarsvæði fuglatalninga árið 2010 og 2020 [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 oftár. Í skýrslunni kemur fram að þéttleiki varppara hafi verið mun meiri innan vallar þegar best lét árið 1987. Heildarfjöldi varppara hafi minnkað úr u.þ.b.

1.030 varppörum árið 1987, í 622 árið 2000, í 295 árið 2010 og aðeins 153 árið 2020. Einni tegund (grágæs) hefur fjölgað frá árinu 2000 í samræmi við stækkun 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 2012 [6].



**Mynd 4.8** Flugvallarsvæði. Yfirlit yfir fuglalíf skv. talningu 2020.

Umhverfis Leiruna, en jaðar svæðisins meðfram Drottningarbraut, Eyjafjarðarbraut og Leiruveg telst til þess svæðis, verpa fáar tegundir og sumarið 2020 fannst einungis ein tegund, verpandi á svæðinu æðarfugl. Sjá má staðsetningu hreiðranna á næstu mynd.



**Mynd 4.9** Jaðarsvæði við Leiruna. Yfirlit yfir öll hreiður sem fundust á svæðinu skv. talningu 2020.

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. Ekkert hreiður eða óðal var að finna sumarið 2020 þar sem fyllingar undir aðflugsljós verða gerðar. Eftir því sem tíminn líður og gróður og melgresisbrúskar nema land má gera má ráð fyrir að á fyllingunum, og einkum í jaðri þeirra, 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.

Á landfyllingunni sem skagar út í Pollinn norður frá Leiruvegi má búast við því að verði vinsæll setstaður máfa, skarfa, æðarfugls og ýmissa annara vaðfugla og vatna-/sjófugla. Garðurinn verður girtur af til að vernda aðflugsljósin og mun það gefa fuglum góðan og öruggan hvíldarstað við sjóinn.



**Mynd 4.10** Hettumáfar á núverandi grjótgarði. Á þessum grjótgarði sitja mjög oft máfar, skarfar og ýmsir vatnafuglar og má búast við því að garður undir aðflugsljós muni hafa svipað, ef ekki meira, aðdráttarafli fyrir fugla.

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 árin 2010 og 2020 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 styrkst. Niðurstaða þessarar greinargerðar er sú að m.t.t. heildaráhrifa á fuglalíf hafi fyrirhugaðar landfyllingar og framkvæmd óveruleg áhrif á fuglalíf.

#### 4.2.6 Fornleifar og sögustaðir

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

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

Ekkert rask vegna framkvæmdarinnar er nærri 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 öryggi við aðflug að flugvellingum úr norðri. Öryggi samgangna við landið eykst, en Akureyrarflugvöllur gegndi mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið í Eyjafjallajökulsgosinu. Skortur á aðflugshallavita og stefnusendi stóð lengi vel millilandaflugi fyrir þrifum en hefur nýlega verið bætt úr því. Aðflugsljós fyrir aðflug úr norðri er áframhald á þeirri vegferð og mikilvægur þáttur í að auka öryggi í aðflugi og þar með auka möguleikann á reglulegu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Með framkvæmdinni eykst 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 jákvæð þar sem reglulegt millilandaflug, sem gæti náð yfir allt árið, verður áreiðanlegra. 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 staðreynd 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 gistinátta erlendra ferðamanna á Íslandi er á

Norður- og Austurlandi og hlutfall svæðanna af heildarútflytningi á ferskum fiskflökum með flugi frá Íslandi (Keflavíkflugvelli) 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 samkeppnishæfari 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 ef aðstæður yrðu skapaðar þannig að hægt væri að fljúga með fersk fiskflök í beinu fraktflugi frá Norðurlandi til erlendra markaða mundi það 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 litið er til atvinnumála, þróun ferðaþjónustunnar eða byggðamála. Með framkvæmdinni skapast þær aðstæður að hægt er að áreiðanleika reglulegs millilandaflugs á Akureyri sem mun opna nýja og spennandi möguleikar fyrir bæði ferðaþjónustuna og aðrar atvinnugreinar. Þetta eykur einnig öryggi fyrir innanlandsflug og aðra almenna flugumferð. 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 flugvellingum.

Í þeirri málsmeðferð kom fram að mengun frá flugvélum einskorðast fyrst og fremst við flugtak véla og varir hún í skamman tíma. 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 verulega mengun. Því verður að teljast ólíklegt að fyrirhuguð framkvæmd, sem eykur flugöryggi en ekki afkastagetu, 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 hækkunar 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, sem eykur öryggi en ekki afkastagetu flugvallarins, 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 flugvellingum 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. Viðbót aðflugsljósa er talin hafa talsverð jákvæð áhrif á öryggismál og mengunarhættu.

## 5 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 svæðisskipulagi Eyjafjarðar og aðalskipulagi Akureyrar og er framkvæmdin eins og hún er tilkynnt í samræmi við aðal- og deiliskipulagsáætlanir.

Helstu þættir framkvæmdar sem taldir eru hafa umhverfisáhrif eru ásýndaráhrif fyllinga og mannvirkja. Í tilkynningu um lengingu flugbrautar til ákvörðunar um matsskyldu 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 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 víðtæk jákvæð áhrif á samfélag á Norðurlandi.

Helstu neikvæðu áhrif framkvæmdarinnar eru á ásýnd svæðisins. Svæðið er þó undirlagt landfyllingum allt í kring og flugvallartengd mannvirki, aðflugsviti, eru nú þegar á landfyllingu við Leiruveg. Aðflugsljós er eitthvað sem að fólk býst við að sjá við flugvelli og ætla má að fólk og ferðamenn hafi umburðarlyndi og skilning gagnvart framkvæmdum sem eru í þágu aukins öryggis. M.t.t. viðmiða í 3. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana eru ásýndaráhrifin ekki talin umtalsverð. Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við aðalskipulag Akureyrarbæjar og deiliskipulag Akureyrarflugvallar. Það er því niðurstaða Isavia innanlandsflugvellir ehf. 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 innanlandsflugvellir ehf. að heildaráhrif þessara framkvæmda séu jákvæð og að ekki sé þörf á mati á umhverfisáhrifum vegna þeirra.

---

## 6 Heimildaskrá

- [1] Bjarki Jóhannesson, Aðalskipulag Akureyrar 2018 - 2030, Akureyri: Akureyrarbær, 2018.
- [2] Umhverfisstofnun, „Náttúruminjaskrá - Norðausturland,“ Án árs. [Á neti]. Available: <https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/nord austurland/>. [Skoðað 13 október 2021].
- [3] Sverrir Thorstensen, „Fuglalíf við Akureyrarflugvöll og í grennd 1987,“ *Bliki*, b. 9, pp. 7-20, 1990.
- [4] Ævar Petersen og Sverrir Thorstensen, „Fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár,“ Náttúrufræðistofnun Íslands, Reykjavík, 2001.
- [5] Ævar Petersen og Sverrir Thorstensen, „Greinargerð um fugla við Akureyrarflugvöll og vandamál vegna þeirra,“ Náttúrufræðistofnun Íslands - Óbirt skýrsla til Flugmálastjórnar, Reykjavík, 1993.
- [6] Sunna Björk Ragnarsdóttir, Sverrir Thorstensen og Sigmar Metúsalemsson, „Fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár: könnun 2020 með samanburði við fyrri ár,“ Náttúrufræðistofnun Íslands, Garðabær, 2021.
- [7] Sverrir Thorstensen, Ævar Petersen, Þórey Ketilsdóttir & Snævarr Örn Georgsson, „Fuglalíf í óshólmum Eyjafjarðarár: Könnun 2010 með samanburði við fyrri ár,“ Náttúrufræðistofnun Íslands, Garðabær, 2011.
- [8] Adolf Friðriksson og Orri Vésteinsson, „Fornleifaskráning í Eyjafirði VI – Fornleifar í landi Nausta, Hamra og Kjarna,“ Minjasafnið á Akureyri og Fornleifastofnun Íslands, Akureyri, 1998.
- [9] Njáll Trausti Friðbertsson, „Lenging Akureyrarflugvallar. Mat á samfélagslegum og hagrænum áhrifum,“ Njáll Trausti Friðbertsson, Akureyri, 2006.

## 7 Viðaukar

Teikningar af framkvæmd

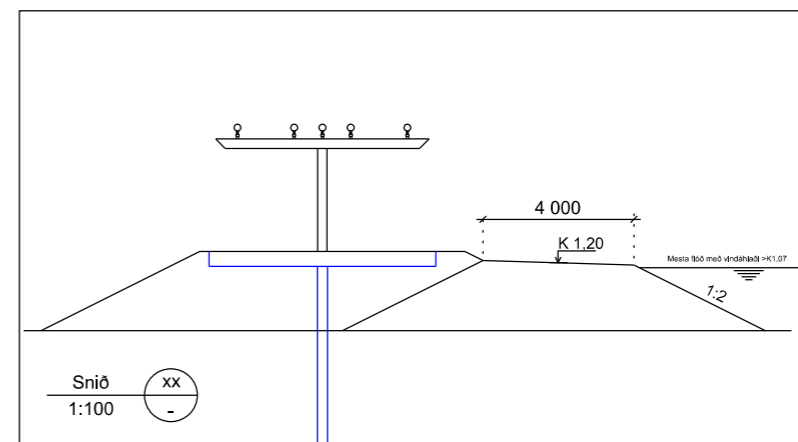
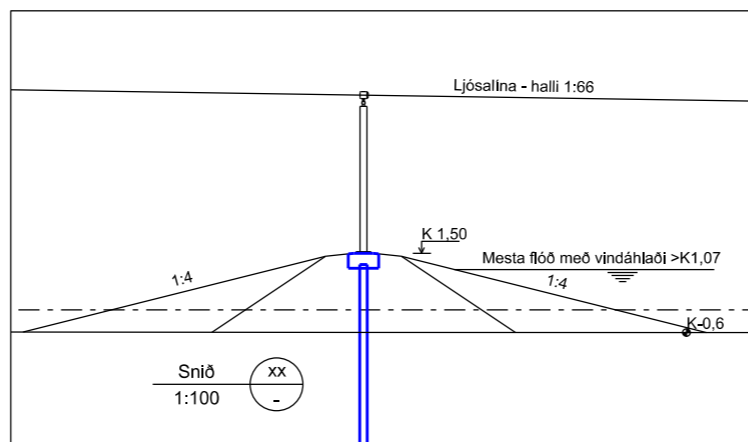
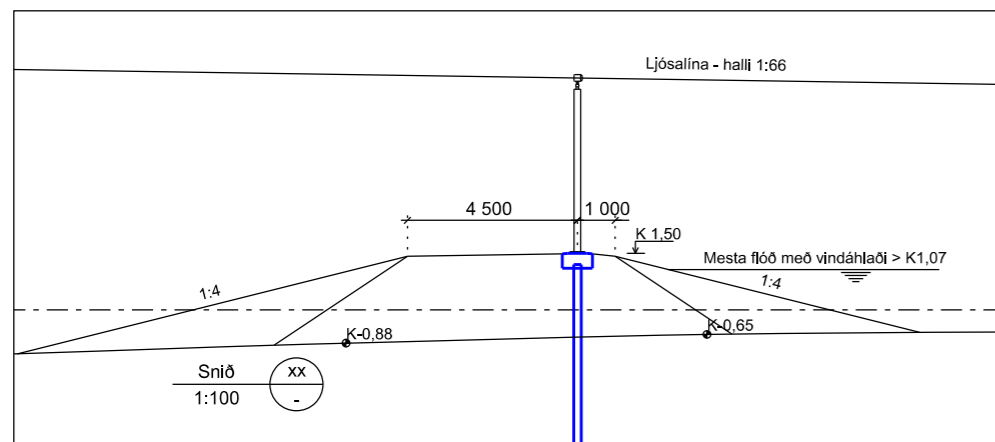
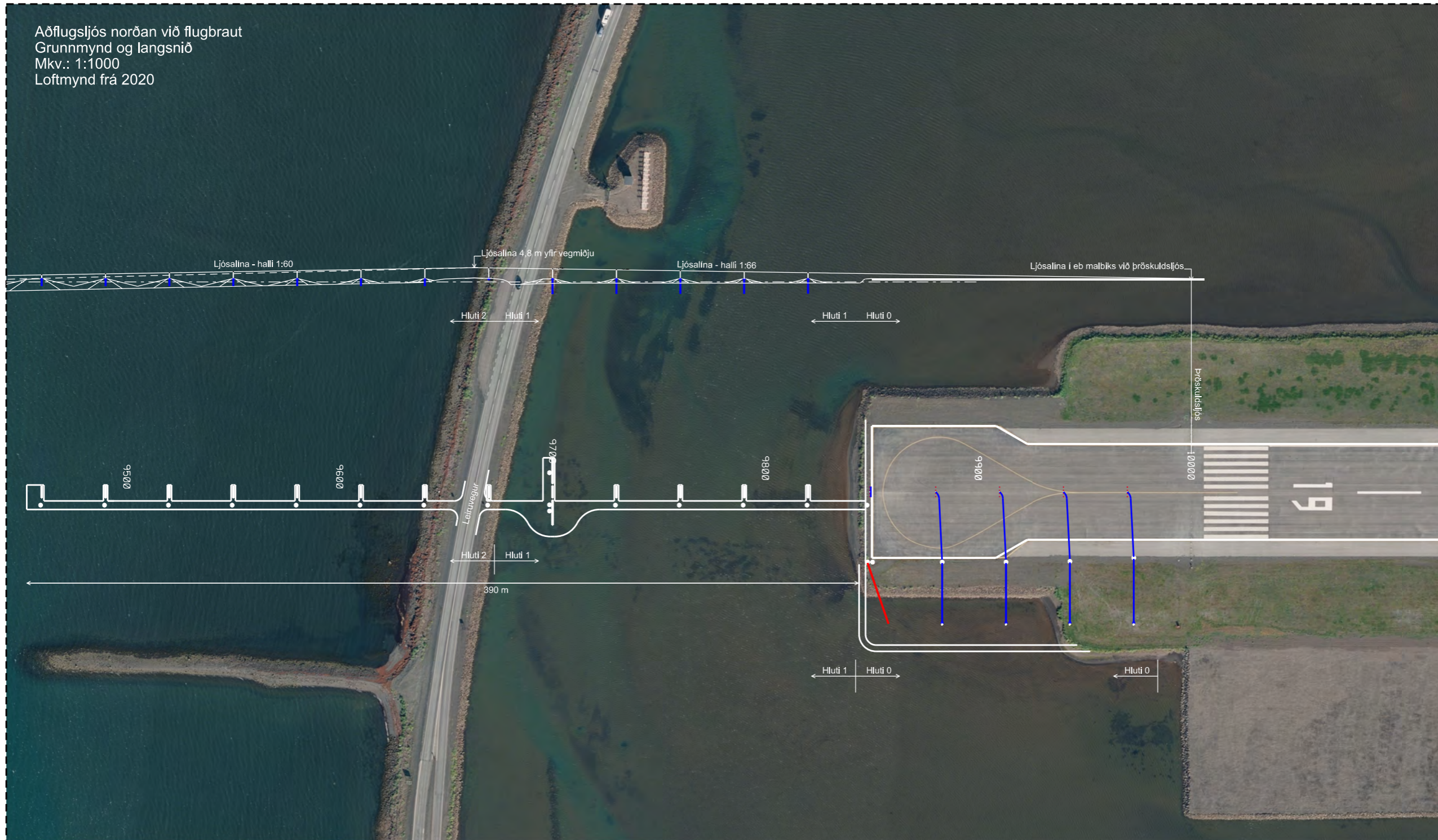


Aðflugsljós norðan við flugbraut  
Grunnmynd og langsnið  
Mkv.: 1:1000  
Loftmynd frá 2020

ÓFULLGERÐ  
TEIKNING

ADALHÖNNUEIUR / HÖNNUNARSJÓRI

ÚTG. DAGS. ÚTGAFUFERILL. HANNAÐ TEKN. YFRF.



ISAVIA  
Akureyrarflugvöllur  
600  
Aðflugsljós N  
Grunnmynd og langsnið

TEIKNUNÚMÉR 8415-002	BLADSTÆRÐ A1	HANNAÐ TEKNAÐ:	AT/ST AT/SÓG
00-1-11-01		YFRFARAÐ:	##
DAGS. 18.10.2021	MÆLKVÆÐI 1:1000	ÚTGÁFA ##	

SAMBYKKT:  
Kennitala: