

MINNISBLAÐ

DAGS.

30.05.2023

MÁLEFNI

Aðflugsljós við Reykjavíkurlflugvöll: Svör við umsögnum um matsskyldufyrirspurn

SENDANDI

Isavia Innanlandsflugvöllir
Snævarr Örn Georgsson (EFLA)

DREIFING

Skipulagsstofnun

Inngangur

Isavia Innanlandsflugvöllir sendi Skipulagsstofnun þann 14. mars 2023 greinargerð með tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu vegna aðflugsljósa við Reykjavíkurlflugvöll. Skipulagsstofnun sendi greinargerðina áfram til umsagnaraðila athugasemdalaust og var frestur til að skila inn umsögnum til 21. apríl 2023.

Umsagnir bárust frá eftirfarandi umsagnaraðilum:

- Náttúrufræðistofnun Íslands þann 21. apríl 2023
- Hafrannsóknarstofnun þann 21. apríl 2023
- Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur óskaði eftir framlengdum frest til 2. maí 2023 og skilaði umsögn þann dag
- Reykjavíkurborg óskaði eftir framlengdum frest til 15. maí 2023 og skilaði umsögn 25. maí 2023

Umhverfisstofnun og Minjastofnun Íslands hafa ekki skilað inn umsögn þegar þetta er ritað þann 30. maí 2023.

Svör framkvæmdaraðila við innsendum umsögnum

Framkvæmdaraðili telur ekki þörf á að bregðast við umsögn Hafrannsóknarstofnunar.

UMSÖGN NÁTTÚRUFRAEÐISTOFNUNAR ÍSLANDS	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Það er því almenn afstaða Náttúrufræðistofnunar að forðast eigi framkvæmdir sem valda raski og mögulega rýra verndargildi svæðisins og rökstyðja þarf vel nauðsyn þeirra.“</p>	<p>Um er að ræða nauðsynlega framkvæmd til að uppfylla alþjóðlegar flugöryggisreglur.</p>
<p>„Ekki er hægt að útiloka að ljósinn muni fela í sér truflun fyrir t.d. fugla sem nýta sér svæðið næst flugbrautinni sem fæðuöflunar- eða varpsvæði. Sú truflun er auðvitað viðbót við margs konar áreiti sem fyrir er og því erfitt aðleggja mat á nákvæmlega hver viðbótaráhrifin verða. Þó eru alltaf einhver þolmörk sem ber að taka tillit til og þau geta verið mismunandi milli tegunda. Betri vöktun á fuglalífi í kringum Reykjavíkurlugvöll gæti varpað ljósi á slíkt.“</p>	<p>Notkunartími ljósanna er mjög lítill, eingöngu þegar aðflug er í gangi. Ljósinn eru auk þess skermuð á þann hátt að ljósgeislinn beinist eingöngu upp á við og út á haf. Yfir varptímabilið eru áhrif ljósmengunar hverfandi sökum þess að það er bjart allan sólarhringinn. Reynsla af aðflugsljósum við aðrar flugbrautir Reykjavíkurlugvallar og aðra flugvelli á Íslandi er góð.</p>

UMSÖGN HEILBRIGÐISEFTIRLITS REYKJAVÍKUR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„vekur HER þó athygli á því að í framkvæmdinni felst að efni er sett í hafið, nánar tiltekið fyllingar og grjótvörn vegna tveggja ystu ljósanna. HER bendir á að samkvæmt 9. gr. laga nr. 33/2004 um varnir gegn mengun hafs og stranda er varp efna og hluta í hafið óheimilt. Umhverfisstofnun getur, að fenginni umsögn Hafrannsóknastofnunar, veitt leyfi til að ákveðnum efnum, þ.á.m. náttúrulegum óvirkum efnum, þ.e. föstum jarðefnum sem ekki hafa verið unnin efnafræðilega og samsett eru úr efnum sem ólíklegt er að losni út í hafsvæðið, sé varpað í hafið. HER telur að leita þurfi til Umhverfisstofnunar og fá álit á hvort fyllingar og grjótvörn falli undir ákvæði 9. gr. laga nr. 33/2004 og ef svo er að afla leyfis Umhverfisstofnunar fyrir því“</p>	<p>Umrædd framkvæmd fellur ekki undir þetta ákvæði. Grjótvörnir og landfyllingar hafa aldrei flokkast sem varp í hafið, slíkar framkvæmdir eiga sér stað um allt land hvort sem um er að ræða vegagerð, hafnargerð, landfyllingar eða almennar sjóvarnir og ekkert af því fellur undir þetta ákvæði. Þess má geta að umræddar grjótvörnir verða að mestu á þurru landi á fjöru.</p>
<p>„HER vill einnig taka fram að gæta þarf mótvægisáðgerða til að draga úr gruggmyndun við framkvæmdir til að valda sem minnstu raski á lífríki.“</p>	<p>Framkvæmdin er á hreinni klöpp svo búist er við algjöru minniháttar gruggi, ef nokkur. Fjaran þarna er brimasöm og í hvasviðri má búast við að sjórinn gruggi sjálfan sig mun meira en þessi framkvæmd mun nokkurn tímann gera.</p>

UMSÖGN REYKJAVÍKURBORGAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Skipulagsfulltrúi tekur undir niðurstöðu sérfræðinga frá deild náttúru og garða sbr. minnisblað dags. 3. febrúar 2014“</p>	<p>Umrætt minnisblað frá 2014 var haft til hliðsjónar þegar deiliskipulag svæðisins var samþykkt af Reykjavíkurborg í desember 2016 og er framkvæmdin eðlilegt framhald í því að framfylgja vilja skipulagsins og skipulagsyfirvalda.</p> <p>Í minnisblaðinu segir orðrétt:</p> <p>„Í heild er ólíklegt að rask sem fylgir þessum framkvæmdum muni hafa mikil áhrif á náttúrufar svæðisins þar sem byggingarreitirnir eru smáir en ljóst er að svæðið muni minnka og heilleiki þess skerðast. Í deiliskipulagstillögunni er gert ráð fyrir óverulegum áhrifum á náttúru og vistkerfi og er það sennilega rétt“</p> <p>Í minnisblaðinu er jafnframt fjallað um stöðuga ljósmengun. Raunin er að eingöngu verður kveikt á ljósumum þegar aðflug er í gangi. Ljósastarar og flóðlýsing er við leik- og ípróttavelli um allt höfuðborgarsvæðið án þess að það hafi neikvæð áhrif á íbúa, auk stöðugar götulýsingar. Þá má aftur minna á að sambærileg aðflugsljós eru nú þegar norðan Reykjavíkurflugvallar og fara þau þvert yfir ein umferðarþyngstu gatnamót landsins, gatnamót Hringbrautar og Njarðargötu. Reynsla af þeim ljósum er góð og hafa þau hvorki truflað íbúa, akandi né gangandi umferð eða aðra vegfarendur. Styrkur og skermun ljósanna er þannig að þau trufla mjög lítið á jörðu niðri.</p>
<p>„Skipulagsfulltrúi vill koma á framfæri athugasemdum á efnislegri framsetningu skýrslunnar en þar komafram hæpnar fullyrðingar og kynlegt orðalag. Langt er seilt í samanburð við aðrar framkvæmdir og uppbyggingarverkefni, t.a.m. mögulega landfyllingu 2. áfanga Nýja Skerjafjarðar en þar hefur endanleg matsáætlun ekki verið kynnt opinberlega. Í skýrslunni er borið saman magn og umfang efnisflutninga eftir(væntanlega) Suðurgötu vegna annarsvegar framkvæmda við undirstöður að flugsljósanna og hins vegar landfyllingarinnar. Vert er að benda á að efnisflutningar vegna landfyllingar í Nýja Skerjafirði gætu verið að hluta útfærðir sjóleiðina og að hluta til austan að eftir sérstökum framkvæmdavegi, seinna vegstæði Borgarlínu, út fyrir flugbrautarenda.“</p>	<p>Skipulagsstofnun leggur mikið upp úr því að samlegðaráhrif framkvæmda séu metin þegar verið er að fjalla um umhverfisþátt sem að aðrar nálægar framkvæmdir gætu haft áhrif á. Isavia er því eingöngu að fylgja fyrirmælum Skipulagsstofnunar þegar umferð vegna framkvæmda við aðflugsljósinn er sett í samhengi við aðrar nálægar framkvæmdir. Í samlegðaráhrifum á auk þess alltaf að leggja saman mestu mögulegu áhrif.</p> <p>Þó að hluti efnisins verði fluttur sjóleiðina þá er eingöngu hægt að gera það upp í ca. kóta 0. Fyrir ofan þann kóta þarf allt efni að koma landleiðina. Bæði fyllingarefni, burðarhæft efni og svo ekki sé minnst á allt byggingarefni (steypu, steypustyrktarjárn, malbik, klæðingar, steypumót o.s.frv.) sem þarf til að byggja heilt hverfi. Það var valið að nefna landfyllinguna vegna þess að það er sú framkvæmd sem er næst aðflugsljósunum og því eðlilegast að horfa til samlegðaráhrifa með henni. Sú framkvæmd hefur auk þess farið í opinbert umhverfismatsferli og því auðvelt að nálgast upplýsingar um áætlað efnismagn.</p> <p>Ef Reykjavíkurborg er ósátt við að framkvæmdir við landfyllinguna í Skerjafirði séu bornar saman við fyrirhuguð aðflugsljós þá má í staðinn nota samanburð við framkvæmdir við nýja umfangsmikla íbúðabyggð í Nýja-Skerjafirði, en formaður borgarráðs Reykjavíkur borgar segir að jarðvegsframkvæmdir þar gætu hafist í sumar. Þeim framkvæmdum, og í framhaldinni fullkláraðri íbúðabyggð, mun fylgja mikil umferð ökutækja af öllum stærðum og gerðum: https://www.ruv.is/frettir/innlent/2023-04-27-framkvaemdir-i-skerjafirði-gaetu-hafist-i-sumar https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/05/28/umferdarthungi-bidi-ibua-i-skerjafirði/ https://www.mbl.is/frettir/innlent/2023/05/30/ekkert-umhverfismat-vegna-mengunar/</p> <p>Einnig má nota samanburð við tvær stórar byggingarframkvæmdir við Suðurgötu, Veröld (hús Vigdísar) og Eddu (hús íslenskra fræða), svo ekki sé minnst á allar framkvæmdir tengda nýja Landspítalanum. Í stuttu máli þá eru og hafa verið umfangsmiklar framkvæmdir allt í kringum Vatnsmýrina og framkvæmdir við aðflugsljósinn eru hverfandi í samanburði. Umferð tengd framkvæmdum við aðflugsljósinn er því óveruleg og ólíkleg til að valda umhverfisáhrifum sem kalla á umhverfismat.</p> <p>Isavia hafnar því öllum ásökunum um „kynlegt orðalag“ eða að „langt er seilt“. Isavia hefur unnið þetta mál faglega og í samræmi við lög nr. 111/2021 og kröfur Skipulagsstofnunar. Þá má auk þess nefna að það er ekki rétt sem Reykjavíkurborg segir í umsögn sinni að endanleg matsáætlun landfyllingar í Skerjafirði hafi ekki verið kynnt. Tillaga að matsáætlun var kynnt í apríl 2020 og endanleg matsáætlun var send til Skipulagsstofnunar 7. júlí 2020. Skipulagsstofnun féllst á tillögu að matsáætlun með athugasemdum þann 21. desember 2020. Frummatsskýrsla var birt þann 10. janúar 2022 (https://www.skipulag.is/skipulagsstofnun/mal-i-kynningu/safn/landfylling-i-nyja-skerjafirði-reykjavikurborg). Mögulega er Reykjavíkurborg að meina að endanleg umhverfismatsskýrsla hafi ekki verið birt, en það breytir því ekki að allar upplýsingar og gögn sem Isavia studdist við hafa verið birt opinberlega.</p>

UMSÖGN REYKJAVÍKURBORGAR	SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA
<p>„Þá er fullyrt að jarðhræringar á Reykjanesskaga hafi gjörbreytt forsendum um staðarval flugvallarins og þá væntanlega vísað í hugmyndir um nýjan innanlandsflugvöll í Hvassahrauni sem er þá (líklega?) sleginn af borðinu.“</p>	<p>Þó að minnst hafi verið á þetta í greinargerð þá er þessi framkvæmd ótengd Hvassahrauni eða öðrum framtíðaráformum. Það skiptir ekki máli hvort að flugvöllurinn verði áfram í Vatnsmýrinni næstu 10. 20 eða 30 árin, Isavia ber lagaleg skylda til að tryggja flugöryggi og uppfylla alþjóðlegar flugöryggisreglur. Þessi aðflugsljós eru einn af mörgum liðum í því verkefni.</p>
<p>„Gildishlaðið orðfæri og á köflum furðulegt orðalag, ónákvæmt og hóflaust á við „algjört uppnám“ og „algjör samræmi“, „litskrúðugur gamall skúr sem verður seint talinn augnayndi“, og að „aðflugsljósinn verði líklega vinsælir setstaðir fugla í friði frá köttum“ rýrir trúverðuleika skýrslunnar.“</p>	<p>Isavia Innanlandsflugvöllur telur að ásanir um gildishlaðið, furðulegt, ónákvæmt eða hóflaust orðalag eigi ekki við rök að styðjast.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ný eldgosahrina á Reykjanesi hefur vissulega sett áform um nýjan flugvöll í Hvassahrauni í uppnám. https://www.ruv.is/frettir/innlent/2022-08-23-aform-um-hvassahraun-i-uppnami - Framkvæmdin er í algjör samræmi við gildandi deiliskipulag og byggir á því. - Í kafla 3.2 þar sem framkvæmdasvæðinu er lýst er að finna tvær setningar þar sem minnst er á umræddan skúr: <ul style="list-style-type: none"> o „Enn vestar verður ein stæða fyrir ofan fjöruna við gamlan en áberandi myndskreyttan skúr sem þar stendur ásamt staurum og ýmsum öðrum mannvirkjun.“ o „Mynd 3.4 Inn á milli ljóastæðanna verður þessi skúr og mannvirki tengd honum.“ <p>Þetta er mjög hlutlaus umfjöllun. Skv. 19. gr. laga nr. 111/2021 verður framkvæmdaraðili að fjalla um líkleg umhverfisáhrif framkvæmdarinnar og þarf því að leggja mat á núverandi útlit svæðisins og mögulega áhrif framkvæmdarinnar á ásynð. Í kafla 4.2.4 eru metin áhrif framkvæmdarinnar á landslag og sjónræn áhrif. Í þeim kafla er að finna eftirfarandi setningar þar sem minnst er á umræddan skúr:</p> <ul style="list-style-type: none"> o „uppi á fjörukambinum eru háir staurar með ljósum á toppnum og litskrúðugur gamall skúr sem seint verður talinn augnayndi.“ o „Gamall skúr með loftneti, staurar og há róla eru dæmi um há mannvirki á framkvæmdasvæðinu.“ <p>Þetta er mjög hófleg lýsing á skúrnum. Það hefði verið hægt að fara mun harðari orðum um útlit skúrsins, þau skemmdaverk sem hafa verið unnin á honum og áhrif hans á ásynð svæðisins. Þess í stað eru myndirnar látnar tala sínu máli um áhrif skúrsins á umhverfi sitt. Þessar fjórar setningar er eina umfjöllunin um skúrinn í greinargerðinni. Isavia hafnar því að nokkuð óeðlilegt sé við þessa umfjöllun.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Það er staðreynd að aðflugsljósinn munu bjóða upp á setstaði fyrir fugla þar sem þeir fá meiri frið. Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands segir: <ul style="list-style-type: none"> o „vegna þess að framkvæmdasvæðið er lítið verður búsvæðatap fyrir fugla takmarkað vegna framkvæmdarinnar og mögulega geta einhverjar fuglategundir nýtt sér ljóastæðurnar sem setstaði“ <p>Hlutverk matsskyldufyrirspurnar er að draga fram öll möguleg umhverfisáhrif, bæði jákvæð og neikvæð. Það að fuglar fái setstað eru vissulega áhrif af völdum framkvæmdarinnar en þau eru óveruleg, enda var lítill minnst á þetta atriði án þess að því fylgdi einhver frekari umfjöllun. Sama atriði var nefnt í matsskyldufyrirspurn fyrir aðflugsljós á Akureyrarflugvelli, sem líka ná út í sjó, án þess að nokkur gerði athugasemd við þá umfjöllun. Það að Isavia fylgi lögum og kröfum Skipulagsstofnunar rýrir ekki trúverðuleika skýrslunnar.</p> <p>Í umsögn Reykjavíkurborgar er engan rökstuðning að finna um í hverju ónákvæmni felst, hvað er furðulegt og hvað er hóflaust. Isavia hefur unnið þetta mál faglega, í samræmi við lög og reglugerðir og kröfur Skipulagsstofnunar og stendur við alla umfjöllun í skýrslunni. Sambærilegar skýrslur hafa verið gerðar vegna aðflugsljósa á bæði Egilsstaða- og Akureyrarflugvelli og er þetta nokkuð stöðluð umfjöllun um verkefni af þessu tagi. Ekki hafa komið fram nein rök eða staðreyndir sem dregið hafa úr trúverðuleika skýrslunnar.</p>

UMSÖGN REYKJAVÍKURBORGAR SVÖR FRAMKVÆMDARAÐILA

„Umrætt svæði er hverfisverndað en almennt er gert ráð fyrir að framkvæmdum sé haldið í lágmarki á slíkum svæðum. Í minnisblaðinu dags. 2014 er fjallað um hverfisvernd, náttúrufar, ljósáhrif og útivist og bent á neikvæð áhrif framkvæmdarinnar. Það rímar ekki við niðurstöður í skýrslu Isavia innanlandsflugvöllir ehf. um að áhrifin séu óveruleg.“

Sjá fyrra svar við athugasemd þar sem Reykjavíkurborg vitnar í umrætt minnisblað.