

## Aðflugsljós á Reykjavíkurlflugvelli

### Ákvörðun um matsskyldu

#### 1 Inngangur

Þann 14. mars 2023 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Isavia innanlandsflugvöllum ehf. um aðflugsljós við Suðurgötu á Reykjavíkurlflugvelli, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjavíkurborgar, Hafrannsóknastofnunar, Heilbrigðiseftirlits Reykjavíkur, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands og Umhverfisstofnunar.

#### 2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Reykjavíkurlflugvöllur, Aðflugsljós við Suðurgötu, tilkynning um framkvæmd til ákvörðunar um matsskyldu. Isavia innanlandsflugvellir - Efla. Mars 2023.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Reykjavíkurborg dags. 25. maí 2023
- Hafrannsóknastofnun dags. 21. apríl 2023
- Heilbrigðiseftirliti Reykjavíkur dags. 2. maí 2023
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 21. apríl 2023

Ekki bárust umsagnir frá Minjastofnun Íslands og Umhverfisstofnun.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 30. maí 2023.

#### 3 Fyrirhuguð framkvæmd

Fyrirhuguð framkvæmd felst í uppsetningu á aðflugsljósum frá flugbrautarenda flugbrautar 13 á Reykjavíkurlflugvelli og vestur yfir Suðurgötu. Svæðið nýtur hverfisverndar og allur Skerjafjörðurinn, fjörur og grunnsævi úti fyrir Álftanesi og að Gróttu á Seltjarnarnesi er á tillögu fyrir B-hluta náttúruminjasrár, alls 3.140 ha.

Ljósastæðurnar verða 8 talsins og í hverri ljósasamstæðu verða 5 ljós, nema í einni sem mun hafa 13 ljós. Á milli hvernar samstæðu verða um 30 m. Í heildina munu aðflugsljósin fara 275 m út frá vesturenda flugbrautarinnar. Hluti ljósanna eru í fjörukambinum og tvö ystu úti á klöpp sem fer undir sjó í flóði. Það þarf fyllingar undir þessi ljós og grjótvarnir til að verja þær gegn ágangi sjávar. Jafnframt þarf að gera vinnuveg meðfram öllum ljósunum á verktíma. Vinnuvegurinn mun fylgja göngustígnum á svæðinu að hluta og fer svo upp á fjörukambinn, út frá honum verður svo farið að ljósasæðunum. Raski á fjöru verður þannig haldið í lágmarki. Að framkvæmdum loknum verður vinnuvegurinn fjarlægður alveg út að ysta ljósinu og gengið frá yfirborði og göngustígur endurbættur.

Þegar ljósin hafa verið tekin í notkun verða þau einungis kveikt á meðan á aðflugi stendur. Ljósinn blikka ekki heldur lýsa stöðugt í vesturátt til hafs og upp á við undir ákveðnu horni, en eflaust munu



Ljósinn varpa einhverri birtu yfir stærra svæði. Styrkur lýsingar, stærð og tilhögun ljósanna þarf að vera í samræmi við alþjóðlegar flugöryggisreglur og staðla.

Heildarefnisþörf í grjótvörn og fyllingar undir aðflugsljósinn og þjónustuslóðina meðfram þeim er gróflega áætluð um 2.000 m<sup>3</sup>. Efni verður fengið úr opnum námum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins eða úr framkvæmdum á svæðinu. Miðað við að venjulegur vörubíll taki 14 m<sup>3</sup> í hverri ferð, má búast við að heildarfjöldi ferða með efni í verði um 145 talsins.

## 4 Umhverfisáhrif

Hér er fjallað um umhverfisáhrif framkvæmdarinnar eins og þeim er lýst í framlögðum gögnum Isavia innanlandsflugvalla ehf. og umsögnum umsagnaraðila.

### Fuglalíf

Í greinargerð Isavia kemur fram að framkvæmdasvæðið sé umfangslítið og sé í mikið manngerðu umhverfi auk þess sem stöðug umferð sé um svæðið. Varp fugla á svæðinu sé lítið vegna ágangs sjávar þó mögulega verpi sandlóa í fjörunni. Ekki sé búist við því að framkvæmdin raski búsvæðum fugla. Malarfjaran innst í vikinni verði áfram til staðar og fuglar geti enn nýtt fjöruna til fæðuöflunar.

Líklegt sé að aðflugsljósinn verði vinsælir setstaðir fugla, einkum þau ystu, en þau verði á eyju í sjónum á fjöru. Styrkur ljósanna sé ólíklegur til að valda truflun á fuglalífi. Er það mat framkvæmdaraðila að framkvæmdirnar muni hafa óveruleg áhrif á fuglalíf.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að áhrif vegna ljósmengunar á fuglalíf séu lítið rannsókuð hér á landi og ástæða sé til að bæta þar úr, þar geti aðflugsljós flugvalla sem notuð séu á fyrirsjáanlegan hátt verið heppilegt viðfangsefni. Ekki sé hægt að útiloka að ljósinn muni fela í sér truflun fyrir t.d. fugla sem nýti sér svæðið næst flugbrautinni til fæðuöflunar- eða varpsvæði. Sú truflun sé þó auðvitað viðbót við það fjölbreytta áreiti sem fyrir er og erfitt sé því að leggja mat á nákvæmlega hver viðbótaráhrifin verði.

Í umsögn Reykjavíkurborgar er bent á að ekki hafi verið kannað hvort ljósinn sjálf þegar þau eru notuð geti haft óaskilegt áhrif á lífríki svæðisins og þá einkum á fuglalíf og lífríki fjörunnar. Yfirleitt hafi stöðug ljósmengun neikvæð áhrif á hegðun ýmissa dýrategunda en minna sé vitað um áhrif af tímabundinni notkun mjög bjartra ljósa. Gera megji ráð fyrir því að slíkt valdi töluverðum óþægindum fyrir dýr í sjó og á landi þótt minni líkur séu á að þær truflanir valdi alvarlegum afleiðingum til langs tíma líkt og geti verið með stöðuga ljósmengun. Tíð notkun slíkra ljósa geti þó raskað t.d. hvíldar- og ferðavenjum lífvera. Þörf sé á nánari rannsóknum.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að notkunartími ljósanna sé mjög stuttur, þau séu eingöngu í gangi við aðflug. Ljósinn séu auk þess skermuð á þann hátt að ljósgeislinn beinist eingöngu upp á við og út á haf. Yfir varptímabilið séu áhrif ljósmengunar hverfandi sökum þess að það sé bjart allan sólahringinn.

### Ásýnd

Í greinargerð Isavia kemur fram að aðflugsljósastæðurnar muni óhjákvæmilega hafa áhrif á ásýnd svæðisins. Framkvæmdasvæðið sé þó inn í miðri borg í mikið manngerðu umhverfi. Aðflugsljósinn verði mjög lág næst Suðurgötu en hækka eftir því sem utar dregur og mega skv. deiliskipulagi ná hæst 8 m h.y.s. Aðflugsljósinn verði líklega t-laga með 5 ljós á hverri stæðu.

Að mati framkvæmdaraðila muni aðflugsljósinn ekki breyta miklu um ásýnd. Aukning verði í fjölda mannvirkja á svæðinu en það sé viðbúið inni í miðri borg. Það sem muni helst hafa áhrif sé ysta ljósið en fyllingin sem það stendur á muni mynda litla eyju á háflóði nokkra metra frá ströndinni.



Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að ásýndaráhrif verði allnokkur og þar muni mest um ljósastæðurnar í fjörunni sjálfri. Svæðið sé frekar lítið raskað þó vissulega séu mannvirki innan þess eða í jaðri þess. Svæðið sé einnig hluti af mjög vinsælu útivistarsvæði borgarbúa.

Í umsögn Reykjavíkurborgar kemur fram að áhrif á landslag og upplifun verði mjög neikvæð. Dreigið sé í efa að hægt verði að fella mannvirkin að umhverfinu þar sem tækifæri til þess séu mjög takmörkuð á þessu svæði líkt og deiliskipulagið kveði á um. Ásýnd svæðisins í nánd og allmikilli fjarlægð, sérstaklega frá öðrum hlutum strandlengjunnar, muni því breytast mikið til hins verra.

### **Svæði á náttúruminjaskrá**

Í greinargerð Isavia kemur fram að Náttúrufræðistofnun Íslands hafi tilnefnt allan Skerjafjörðinn, fjörun og grunnsævi úti fyrir Álftanesi og að Gróttu á Seltjarnarnesi á B-hluta náttúruminjaskrár vegna auðugs botndýralífs, lífríkra sjávertjarna og fjara, sjávarlóna og sjávarfitja. Fyrirhuguð aðflugsljós muni hafa hverfandi áhrif, ef nokkur, á forsendur Náttúrufræðistofnunar að mati framkvæmdaraðila og munu áhrif framkvæmdarinnar á verndargildi svæðisins verða óveruleg.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að sammögnunaráhrif misstórra framkvæmda á Skerjafjarðarsvæðinu í heild hafi margvísleg og neikvæð áhrif á fjöruvistgerðir, búsvæði fugla og annarra lífvera og umhverfisgæði almennt. Það sé almenn afstaða stofnunarinnar að forðast eigi framkvæmdir sem valdi raski og mögulega rýri verndargildi svæðisins og rökstyðja þurfi vel nauðsyn þeirra. Mikilvægt sé að huga að því við ákvarðanatöku skipulags og framkvæmda. Þá ýti þetta enn frekar undir mikilvægi þess að bætt sé úr verndarstöðu svæðisins og að svæði í Skerjafirði sem enn séu öröskuð séu vernduð á afgerandi hátt með t.d. friðlýsingu. Náttúrufræðistofnun telur þó að vegna eðli og mikilvægi framkvæmdar og þar sem hún ein og sér sé ekki það umfangsmikil, sé ólíklegt að hún hafi mikil áhrif á lífríki eða umhverfi svæðisins, því sé ekki ástæða til að framkvæmdin fari í mat á umhverfisáhrifum.

Í umsögn Reykjavíkurborgar kemur fram að umrætt svæði sé hverfisverndað og almennt sé gert ráð fyrir að framkvæmdum sé haldið í lágmarki á slíkum svæðum. Niðurstöður Isavia um að áhrifin séu óveruleg rími ekki við niðurstöður sem fram koma í minnisblaði deildar náttúru og garða hjá umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar, frá árinu 2014 og sé ástæða til að framkvæmdin eigi að fara í umhverfismat.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að um sé að ræða nauðsynlega framkvæmd til að uppfylla alþjóðlegar flugöryggisreglur.

### **Fornleifar**

Í greinargerð Isavia kemur fram að gerð hafi verið fornleifaskráning á svæðinu í tengslum við gerð deiliskipulags svæðisins árið 2009. Þær fornleifar sem fundust séu merktar og afmarkaðar á deiliskipulagsuppdrættinum þ.e. Sundskáli frá 1909, bryggja Þormóðsstaða frá 1916 og Þormóðsstaðavör. Einungis ein fornleif muni lenda innan framkvæmdasvæðisins þ.e. Þormóðsstaðavör sem sé vart greinileg. Haft verði samráð við Borgarsögusafn líkt og deiliskipulag kveði á um, við framkvæmdirnar. Framkvæmdaraðili telur að áhrif á fornminjar verði óveruleg.

## **5 Skipulag og leyfi**

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við deiliskipulag Starhagi-Þormóðsstaðavegur: Aðflugsljós um Reykjavíkurflogvöll sem var samþykkt árið 2016.

Á aðalskipulagsuppdrætti er framkvæmdasvæðið á mörkum strandsvæða 5 og 6 auk þess að vera hverfisverndað.

Framkvæmdin er í samræmi við skipulagsreglur Reykjavíkurflogvallar.



Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdarleyfi.

Mannvirki aðflugsljósa eru einnig háð byggingarleyfi Reykjavíkurborgar.

Ef fornminjar finnast við framkvæmdirnar eða ef nauðsynlegt þykir að raska fornminjum á svæðinu þarf samþykki Minjastofnunar Íslands skv. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

## 6 Niðurstaða

Um er að ræða uppsetningu á aðflugsljósum frá flugbrautarenda af flugbraut 13 á Reykjavíkflugvelli og vestur yfir Suðurgötu. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 19. gr. og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um umhverfismat framkvæmda og áætlana.

### Eðli, staðsetning og eiginleikar hugsanlegra áhrifa framkvæmdar

Við mat á því hvort tilkynningarskyld framkvæmd skuli háð umhverfismati skal taka mið af eðli framkvæmdar, svo sem stærð og umfangi framkvæmdar, samlegðar með öðrum framkvæmdum og ónæði, sbr. 1. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Einnig skal taka mið af staðsetningu framkvæmdar og hversu viðkvæm þau svæði eru sem líklegt er að framkvæmd hafi áhrif á, svo sem með tilliti til verndarákvæða, einkum svæða sem njóta verndar skv. lögum um náttúruvernd og vegna fornleifa. Einnig ber að líta til álagspols náttúrunnar, svo sem með tilliti kjörlandis dýra sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Að endingu ber að taka mið af eiginleikum hugsanlegra áhrifa framkvæmdar meðal annars umfangs og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tíðni, afturkræfni áhrifa og samlegðaráhrifa með áhrifum annarra framkvæmda og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Fyrir liggur að fyrirhuguð framkvæmd er umfangslítill. Áhrif aðflugsljósanna felast aðallega staðbundið í breyttri ásýnd svæðis sem er í næsta nágrenni við flugvöll, vegi og íbúðarbyggð. Að mati Skipulagsstofnunar munu áhrif lýsingar á vegfarendur eða íbúa verða óveruleg, þar sem áhrifin vara í skamman tíma eða einungis á meðan á aðflugi stendur en annars verða ljósin slökkt. Ljósin blikka ekki og á sumrin, á varptíma fugla er bjart allan sólahringinn og verður styrkur þeirra og truflun fyrir fuglalíf þá í lágmarki. Framkvæmdirnar munu að öðru leyti hafa óveruleg áhrif á fuglalíf á svæðinu þar sem mannvirkin eru umfangslítill og munu ekki raska stóru bú- eða fæðuöflunarsvæði fugla, en framkvæmdasvæðið er bundið að mestu við svæði ofan fjörumarka eða í efsta borði fjörunnar. Náttúrufræðistofnun Íslands hefur tilnefnt hluta svæðisins á B-hluta náttúruminjasrár og fjaran og graslendið við ströndina er hverfisverndað vegna náttúrufars og menningarminja, því er mikilvægt að vel sé gætt að góðum frágangi á framkvæmdarsvæðinu að loknum framkvæmdum sem og góðri umgengni á meðan á framkvæmdum stendur. Ljóst er að eitthvað rask verður á verndarsvæði fornminja og er nauðsynlegt að afla leyfis frá Minjastofnun Íslands vegna þess. Að mati Skipulagsstofnunar kalla þættir sem falla undir eðli, staðsetningu og eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdarinnar ekki á að framkvæmdin undirgangist mat á umhverfisáhrifum.

### Ákvörðunarorð

Á grundvelli fyrirbyggjandi gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð framkvæmd sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Samkvæmt 30. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 5. júlí 2023.



Reykjavík, 5. júní 2023

Jakob Gunnarsson

Pórdís Stella Erlingsdóttir