



# EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR – NÝ AKBRAUT

Fyrirspurn um matsskyldu

Mat á umhverfisáhrifum

Febrúar 2024



HEITI SKÝRSLU:	EGILSSTAÐAFLUGVÖKKUR – NÝ AKBRAUT FYRIRSPURN UM MATSSKYLDU. MAT Á UMHVERFISÁHRIFUM.		DREIFING:
VERKEFNI:	11237-006		<input checked="" type="checkbox"/> OPIN
SKÝRSLA NR.	ID 361901	AFURÐAR- AUÐKENNI:	<input type="checkbox"/> LOKUÐ TIL
		<b>11237- M00076</b>	<input type="checkbox"/> HÁÐ LEYFI VERKKAUPA

ÚTGÁFUSAGA:					
ÚTG. NR	DAGS.	HÖFUNDUR	RÝNT AF	SAMP.	ÚTGÁFUSTAÐA
01	2023-11-27	ErOA	ÞG	RSC	Drög
02	2023-12-06	ErOA	ÞG	RSC	Drög 2
03	2023-12-11	ErOA	ÞG	RSC	Sent á Skipulagsstofnun
04	2024-02-12	ErOA	ÞG	RSC	Sent á Skipulagsstofnun e. uppfærslu
05	2024-02-22	ErOA	ÞG	RSC	Sent til forml. meðferðar Skipulagsst.

HÖFUNDAR:	VERKEFNISSTJÓRI:
Erna Ósk Arnardóttir	Ragnar Steinn Clausen

UNNIÐ FYRIR:	SAMSTARFSADILAR:
ISAVIA innanlandsflugvöllir ehf.	
UMSJÓN:	
Ásgeir Rúnar Harðarson	

ÚTDRÁTTUR:
<p>Egilsstaðaflugvöllur er einn af fjórum alþjóðaflugvöllum á Íslandi og gegnir jafnframt mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug til og frá Íslandi. Til stendur að byggja nýja akbraut meðfram flugbraut flugvallarins. Í fyrsta verkhluta er miðað við að hægt verði að rúma 6 „Code D“ millilandaflugvélar á jörðu ásamt flugvélum sem sinna innanlandsflugi á flugvöllinum ef loka þarf Keflavíkurflogvelli vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Með þessari breytingu eykst geta flugvallarins til að taka á móti millilandaþotum í neyðarástandi úr 4 flugvélum í 10 flugvélar miðað við skilgreiningu á „Code D“ flugvélarstærð.</p> <p>Gert er ráð fyrir stækkun Egilsstaðaflugvallar í Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028.</p> <p>Votlendi sem flokkast undir sérstaka vernd er norðan við flugbraut en fyrirhugað framkvæmdarsvæði liggur austan við flugbraut Egilsstaðaflugvallar. Því eru engin svæði sem flokkast undir sérstaka vernd á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði.</p> <p>Talið er að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir, vatnafar, gróður, fugla, fornleifar, hljóðvist og ásynd lands. Þá er talið að framkvæmdin muni hafa óveruleg til nokkuð jákvæð áhrif á loftslag, nokkuð jákvæð áhrif á atvinnulíf og nokkuð til talsvert jákvæð áhrif á samgöngur. Það er mat framkvæmdaraðila að uppbygging nýrrar akbrautar á Egilsstaðaflugvelli muni ekki hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.</p>

LYKILORÐ ÍSLENSK:	LYKILORÐ ENSK:
Egilsstaðaflugvöllur, akbraut, mat á umhverfisáhrifum, fyrirspurn um matskyldu.	Egilsstaðir Airport, BIEG, Taxiway, Environmental Impact Assessment, EIA Screening.



## Efnisyfirlit

<b>Efnisyfirlit .....</b>	<b>ii</b>
<b>1 Inngangur .....</b>	<b>1</b>
1.1 Markmið og forsendur .....	1
1.2 Matskylda og leyfi.....	1
<b>2 Framkvæmdalýsing .....</b>	<b>2</b>
<b>3 Staðhættir og umhverfi .....</b>	<b>4</b>
<b>4 Skipulag og vernd.....</b>	<b>5</b>
4.1 Svæðisskipulag .....	5
4.2 Aðalskipulag.....	5
4.3 Deiliskipulag.....	6
4.4 Verndarsvæði .....	6
<b>5 Helstu umhverfisáhrif .....</b>	<b>8</b>
5.1 Jarðmyndanir.....	8
5.2 Vatnafar .....	9
5.3 Loftslag .....	12
5.4 Gróður .....	12
5.5 Fuglar .....	13
5.6 Fornleifar .....	14
5.7 Hljóðvist.....	15
5.8 Ásýnd lands.....	16
5.9 Samgöngur.....	16
5.10 Atvinnulíf .....	16
<b>6 Niðurstaða.....</b>	<b>16</b>
6.1 Helstu áhrif .....	16
6.2 Mótvægisaðgerðir .....	17
6.3 Heildarniðurstaða.....	17
<b>7 Heimildir .....</b>	<b>18</b>
<b>Viðaukar .....</b>	<b>19</b>



## 1 Inngangur

Egilsstaðaflugvöllur er einn af fjórum alþjóðaflugvöllum á Íslandi og gegnir hlutverki varaflugvallar fyrir millilandaflug. Til stendur að byggja nýja akbraut til að anna aukinni flugumferð og geta betur þjónað hlutverki varaflugvallar fyrir Keflavíkurflugvöll. Akbrautin mun rúma 6 „Code D“ flugför sem eru með 36 m vænghaf, þó ekki lengra en 52 m (dæmigerð flugför; Boeing 767/ AIRBUS A-310), ef veðurfar hindrar landingar á Keflavíkurflugvelli. Stækkunin mun eiga sér stað á svæði á ríkislandi sem er í umsjá Isavia innanlandsflugvalla.

Verkefnið þarf að fylgja íslenskum lögum og reglum. Egilsstaðaflugvöllur er flokkaður sem alþjóðaflugvöllur og þarf því að fylgja alþjóðlegum og evrópskum reglugerðum ásamt reglum evrópsku flugmálastofnunarinnar (EASA). Fylgt verður lögum um loftferðir nr. 80/2022 og lögum um samgönguáætlun nr. 33/2008.

### 1.1 Markmið og forsendur

Markmið verkefnisins er að byggja nýja akbraut samhliða núverandi flugbraut til að rúma 6 flugvélar ef til neyðarástands kæmi í lofthelgi í kringum Egilsstaðaflugvöll eða alþjóðaflugvöllinn Keflavíkurflugvöll.

Tekin hafa verið saman gögn um heildarfjölda hreyfinga flugfara á ári á Egilsstaðaflugvelli og fjöldi fráhrarfsfluga frá Keflavíkurflugvelli til Egilsstaðarflugvallar á tímabilinu 2015-2022. Heildarfjöldi hreyfinga á ári hefur verið svipaður, að árinu 2020 í byrjun covid-faraldurs undanskildu, þegar hreyfingar drógust saman. Tafla 1.1 sýnir nokkra aukningu millilandaflugfara á flugvellinum sem er ein af forsendum verkefnisins auk þess að geta tekið á móti vélum vegna neyðarástands. Með framkvæmdinni er því verið að auka öryggi vegna aukinnar flugumferðar.

Tafla 1.1 Yfirlit yfir hreyfingar flugfara á Egilsstaðaflugvelli á tímabilinu 2015-2022.

Ár	Hreyfingar			Fráhrarfsflug
	Innanlands	Millilanda	Samtals	
2015	3.131	96	3.227	2
2016	2.947	159	3.106	1
2017	2.973	141	3.114	4
2018	2.836	163	2.999	6
2019	2.812	210	3.022	2
2020	1.930	144	2.074	2
2021	2.763	163	2.926	0
2022	2.891	213	3.104	2

### 1.2 Matskylda og leyfi

Flugbraut flugvallarins á Egilsstöðum er innan við 2.100 m að lengd. Framkvæmdin fellur því undir tölulið 10.05 í 1. viðauka laga nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sem setur hana í flokk B. Framkvæmdir í flokki B eru tilkynningarskyldar til Skipulagsstofnunar til ákvörðunar um matskyldu, skv. 19. gr. laga nr. 111/2021.

Framkvæmdin er háð:

- Framkvæmdaleyfi sveitastjórnar sem gefið er út á grundvelli samþykks aðal- og deiliskipulags.
- Leyfi Fiskistofu fyrir framkvæmdum við ár og veiðivötn, allt að 100 m frá bakka.



## 2 Framkvæmdalýsing

Fyrirhuguð framkvæmd felur í sér byggingu á nýrri 970 m langri akbraut á Egilsstaðaflugvelli (EGS/BIEG) (sjá Mynd 1). Akbrautin, sem verður merkt með slitlagsmerkingum, gerir ráð fyrir 6 „Code D“ flugförum ásamt möguleika á stækkun akbrautar í átt að flughlaði síðar (sjá Mynd 2). Breidd akbrautar verður 23 m, og í heildina 55 m með öxlum. Lágmarksfjarlægð milli akbrautar og flugbrautar (frá miðju brauta) er 166 m. Núverandi flugvallargirðingu og eftirlitsslóða verður hliðrað á um 890 m kafla til að afmarka nýja akbraut (sjá Mynd 2).<sup>1</sup> Eftirlitsslóðinn verður malarborinn eins og núverandi slóði og er eingöngu ætlaður til eftirlits með flugvallargirðingunni. Framkvæmdin mun ekki hafa í för með sér aukna umferð um eftirlitsveginn.

Áætlað flatarmál heildarrasks á framkvæmdarsvæði fyrir nýja akbraut er um 42.000 m<sup>2</sup> og efnispörfin í 2 m háar fergingar fyrir nýja akbraut um 60–80.000 m<sup>3</sup>. Einnig er gert ráð fyrir um 2 m þykkum burðarlögum og efnispörfin því einnig 60–80.000 m<sup>3</sup>. Því er heildarefnispörf framkvæmdar áætluð um 170.000 m<sup>3</sup>. Gert er ráð fyrir að sækja efni í tvær námur sem voru nýttar við upphaflega uppbyggingu flugvallarins, Mýnes annars vegar, sem er með hentugt efni í fergingar og Selhöfða hins vegar, sem hentar vel fyrir fyllingarefni.

Ef jarðvegsskipt verður um 2 m niður fyrir yfirborð, þá er áætlað að fjarlægja þurfi um 84.000 m<sup>3</sup> af jarðvegi. Uppgrafið efni er mýrarjarðvegur sem hentar ekki í fyllingar undir mannvirki, hins vegar hentar efnið vel í landfyllingar og landmótun, t.d. í nærumhverfi flugvallarins.

Líklegt er að öll framkvæmdin taki um 2 ár, fyrra árið fari í fergingar og seinna árið í að gera yfirborð.

---

<sup>1</sup> ISAVIA innanlandsflugvellir (2023). Egilsstaðir Airport New Parallel Taxiway. Progress Update No. 8 – 22<sup>nd</sup> November 2023. WSP.



Mynd 1 Yfirlitsmynd af fyrirhugaðri framkvæmd. Nýja akbrautin er sýnd hægra megin á myndinni (appelsínugul) ásamt staðsetningu öryggisgröðingar og eftirlitsslóða (rauð).



**Mynd 2** Líklegasta útfærsla á akbrautinni. Hér má sjá leyfilegan hámarksfjölda millilandaflugvéla á akbrautinni ásamt möguleika á stækkun til suðurs í átt að flughlaði og flugstöð. Rauð lína sýnir líklega staðsetningu öryggisgirðingar og eftirlitsslóða þar utan við eftir hliðrun<sup>1</sup>.

### 3 Staðhættir og umhverfi

Egilsstaðaflugvöllur er staðsettur á Egilsstaðanesi, milli Eyvindarár í austri og Lagarfljóts í vestri. Eignajarðir eru norðan og sunnan flugvallarins, þjóðvegur 1 sunnan við syðri flugbrautarendu, brú yfir Lagarfljótið, Fellabær vestan við Lagarfljótið og Egilsstaðir suðaustur af flugvellingum (u.þ.b. 1 km fjarlægð) (sjá Mynd 1). Jarðgrunnurinn samanstendur af þykkum setlögum þar sem lekt er mjög lítil.<sup>3</sup> Landslagið á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði er fremur flatt, og er skilgreint sem tún og graslendi. Einnig er að finna votlendi norðan við flugbraut sem nýtur sérstakrar verndar og er viðkvæmt.<sup>2</sup>

Berggrunnurinn undir framkvæmdarsvæðinu er á blágrýti frá Plíósen (>3,3 milljón ár) sem einkennist af blásvörtum basalhraunlögum oft með rauðum millilögum, sem voru að uppruna jarðvegur sem fór undir hraun.<sup>3</sup>

Samkvæmt loftmyndum (sjá Viðauka 1) hófst bygging núverandi flugbrautar árið 1988. Í ágúst 1990 var Eyvindará beint í nýjan farveg austan megin við nýja flugbraut og út í Lagarfljótið fyrir norðan flugbraut. Loftmyndir frá 1993 sýna nýja flugbraut í fullri notkun.<sup>4</sup> Árið 2012 var flugbrautarsvæðið lengt í norðurendann og árið 2021 var nýtt malbik lagt yfir flugbrautarsvæðið (þ.e. flugbraut, flugbrautaraxlir og flugbrautarenda (RESA))<sup>5,6</sup>.

Svæðið sem fer undir fyrirhugaða akbraut er við nyrðri flugbrautarendann og er grasi vaxið. Engin notkun er á því svæði (Mynd 1 og Mynd 2).

<sup>2</sup> <https://vistgerdakort.ni.is/>, skoðað 5. október, 2023.

<sup>3</sup> Jarðfræðikort ÍSOR, 2022.

<sup>4</sup> <https://www.lmi.is/is/vefsjar/korta-og-loftmyndasofn/loftmyndasafn>, skoðað 5. okt. 2023.

<sup>5</sup> Verkis (2023). BIEG New Taxiway – Scope of Work (SOW). Verkefnislýsing. Skoðað 5. okt. 2023.

<sup>6</sup> Runway End Safety Area



## 4 Skipulag og vernd

Ein af forsendum leyfisveitinga er að framkvæmd sé í samræmi við gildandi svæðis-, aðal og deiliskipulagsáætlanir, sbr. skipulagslög nr. 123/2010.

### 4.1 Svæðisskipulag

Í gildi er Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044 en það tekur til Fjarðabyggðar, Fljótsdalshrepps, Múlþings og Vopnafjarðarhrepps. Svæðisskipulagið byggir á skipulagslögum nr. 123/2010. Svæðisskipulagið tekst á við helstu áskoranir sem landshlutinn mun standa frammi fyrir í náginni framtíð, m.a. að styrkja mannauð og efla nýsköpun, efla samvinnu á milli sveitarfélaga, íbúa og fyrirtækja og stofnana samfélagsins, að takast á við loftslagsbreytingar og fleira.

Í grein Á6 í „Stefna um samgöngur“ sem ber heitið „Egilsstaðaflugvöllur eflist sem alþjóðaflugvöllur“ er kveðið á um að „Rými og aðstaða á flugvöllum miði við þarfir millilandaflugs fyrir fólk og vöruflutninga.“ og „Áfram verði unnið að því að bæta samkeppnisstöðu flugvallarins og markaðssetja hann fyrir millilandaflug.“<sup>7</sup>

### 4.2 Aðalskipulag

Í gildi er Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028<sup>8</sup> sem samþykkt var af bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs 24. júní, 2009. Í greinargerð aðalskipulagsins, um *Flugumferð* er fjallað um möguleika á stækkun flugvallarins í undirkafla 7.3.1:

*Egilsstaðaflugvöllur þjónar öllu Austurlandi og er innan við klukkustundar akstur til flestra þéttbýlisstaða. Völlurinn er vel í sveit settur hvað varðar staðhætti og veðurfar og flug fellur sjaldan niður. Flugvöllurinn er mikilvægur varaflugvöllur fyrir millilandaflug. Lengd flugbrautarinnar er núna 2000 metrar en það dugar minni farþegaþotum í millilandaflugi. Til samanburðar má nefna að flugbrautin á Akureyri er jafnlöng, lengsta flugbraut Reykjavíkurflugvallar er 1800 metrar og brautirnar á Keflavíkurflugvelli eru 3000 metrar. Flughlað vallarins er fremur lítið og þar geta því fáar flugvélar staðið í senn. Áhugi er á því að lengja flugbrautina til þess að stærri þotur geti nýtt flugvöllinn, t.d. flutningaflugvélar í fiskútflutningi.*

*Flugtök og landingar í innanlandsflugi árið 2006 voru samtals 5.532, þar af 3.924 í áætlunarflugi. Flugtök og landingar í millilandaflugi árið 2006 voru 236.*

*Sveitastjórnir á austurlandi hafa ályktað um nauðsyn þess að lengja flugbraut Egilsstaðaflugvallar til að auka notagildi flugvallarins og styrkja hann sem burðarás í samgöngum fjórðungsins, ekki síst með hliðsjón af tækifærum því samfara í ferðaþjónustu og vöruútflutningi. Möguleikar á lengingu flugbrautar til norðurs eru takmarkaðir af aðflugshindrunum í landslagi en lenging til suðurs krefst breytinga á veginum milli Egilsstaða og Fellabæjar.*

Einnig er tekið fram í kafla 7.3.2 um *Stefnu*:

*Egilsstaðaflugvöllur verði öflugur alþjóðaflugvöllur og fólks- og vöruflutningar í millilandaflugi opni enn frekar fyrir alþjóðleg samskipti sem efla ferðaþjónustu svo og aðra þjónustu og verslun á Austurlandi öllu.*

Enn fremur segir í kafla 7.3.3 um *Framfylgd stefnu*:

*Sveitarfélagið gerir í áætlunum sínum ráð fyrir lengingu flugbrautar og stækkun athafnasvæðis við flugvöllinn. Þess verður gætt að önnur starfsemi og landnotkun rekist ekki á þarfir flugvallarins, svo sem fyrir öryggissvæði, athafnasvæði og hindranafleti.*

*Flugbraut Egilsstaðaflugvallar verði lengd.*

<sup>7</sup> Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044. Greinargerð, september 2022. Sótt af <https://www.skipulag.is/>

<sup>8</sup> Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028. Greinargerð, 27. október 2009. Sótt af <https://www.skipulag.is/>





Í kafla 10.4 um umhverfismat aðalskipulagsins m.t.t. annarra kosta er tekið fram eftirfarandi:

*Landbúnaðarland fer óhjákvæmilega undir lengingu flugbrautar og nýjan veg en góðar flugsamgöngur eru taldar öryggisatriði fyrir samfélagið á Fljótsdalshéraði auk Austurlands alls og m.t.t. varaflugvallarhlutverks Egilsstaðaflugvallar í miklu stærra samhengi. Þess vegna er réttlæt看legt að fórna landbúnaðarlandi á þessum stað í ljósi heildarhagsmuna. Með því að halda núverandi legu Hringvegur í Fellabæ er hjá því komist að brjóta land undir þjóðveginn.*

Lögð var til breyting á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008–2028 vegna stækkunar á athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll. Breytingin nær til landnotkunarreita A6 og T8 sem finna má á þéttbýlisupprætti aðalskipulagsins fyrir Egilsstaði og í köflum 9.4 og 9.6 í greinargerð. Breytingin nær einnig til vatnsverndar á Egilsstaðanesi, sjá sama upprætti og kafla 9.18 í greinargerð og legu afleggjara að flugstöð sem er flokkaður sem stofnvegur.

Í kafla 1.1 um *Breytingar á greinargerð aðalskipulagsins* eru skilmálar lagðir til um athafnasvæði A6 og þjónustustofnanir T8 þar sem tekið er fram:

*Deiliskipulag geri grein fyrir hæðartakmörkunum húsa vegna hindranaflata flugvallarins. Lega stofnvegur frá þjóðvegi að flugstöð mótast nánar í deiliskipulagi. Mannvirki hindri ekki aðgengi að bökkum Eyvindarár.*

Gerð akbrautar stuðlar að styrkingu flugvallarins þó til lengri tíma litið sé í skipulagi verið að horfa til fleiri þátta eins og lengingar flugbrautar.

### 4.3 Deiliskipulag

Breyting á deiliskipulagi Egilsstaðaflugvallar öðlaðist gildi þann 10. mars 2021 (Mynd 3) og er í samræmi við gildandi Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs. Í deiliskipulaginu var gert ráð fyrir framtíðaruppbyggingu flugvallarins, þar á meðal flughlaði. Ný fyrirhuguð akbraut er ekki skilgreind í núgildandi deiliskipulagi Egilsstaðaflugvallar, en gert er ráð fyrir að framkvæmdin sé öll innan deiliskipulagsvæðisins. Hafinn er undirbúningur fyrir breytingu á deiliskipulagi flugvallarins.

### 4.4 Verndarsvæði

Samkvæmt vefsíðu Náttúrufræðistofnunar um sérstaka vernd náttúruyfyrirbæra,<sup>9</sup> samanber 61. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd, er ekkert votlendi sem heyrir undir sérstaka vernd á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði, en það er að finna handan Eyvindarár, norðan við flugbrautarenda. Landsvæðið sem akbrautin mun standa á er nú þegar raskað land vegna fyrri framkvæmda við flugbrautina frá árinu 1988. Einnig er fyrirhuguð framkvæmd öll innan deiliskipulagsvæðis Egilsstaðarflugvallar.

Fornleifar njóta friðunar nema annað sé ákveðið af Minjastofnun Íslands<sup>10</sup>. Skráðar eru þrjár fornminjar nálægt framkvæmdarsvæðinu, tvær fornminjar innan og einar fornminjar utan deiliskipulags Egilsstaðaflugvallar (Mynd 8)<sup>11</sup>. Engar af þessum fornminjum er friðlýstar og öll verndarsvæðin eru utan fyrirhugaðs framkvæmdarsvæðis.

Finnsstaðanes og Egilsstaðanes liggja að öryggissvæði flugvallarins Lagarfljóts megin og eru á C hluta náttúruminjaskrár.<sup>12</sup> Á vefsvæði Umhverfisstofnunar er svæðinu er lýst sem „votlendi með ríkulegum gróðri, tjörnum, kvíslum og gróðurrikum hólum. Allmikið og fjölbreytt fuglalíf, líklega eitt hið auðugasta á Héraði. Mikilvægur viðkomustaður fugla, einkum á vorin, þar sem ísa leysir snemma á þessu svæði.“<sup>13</sup>

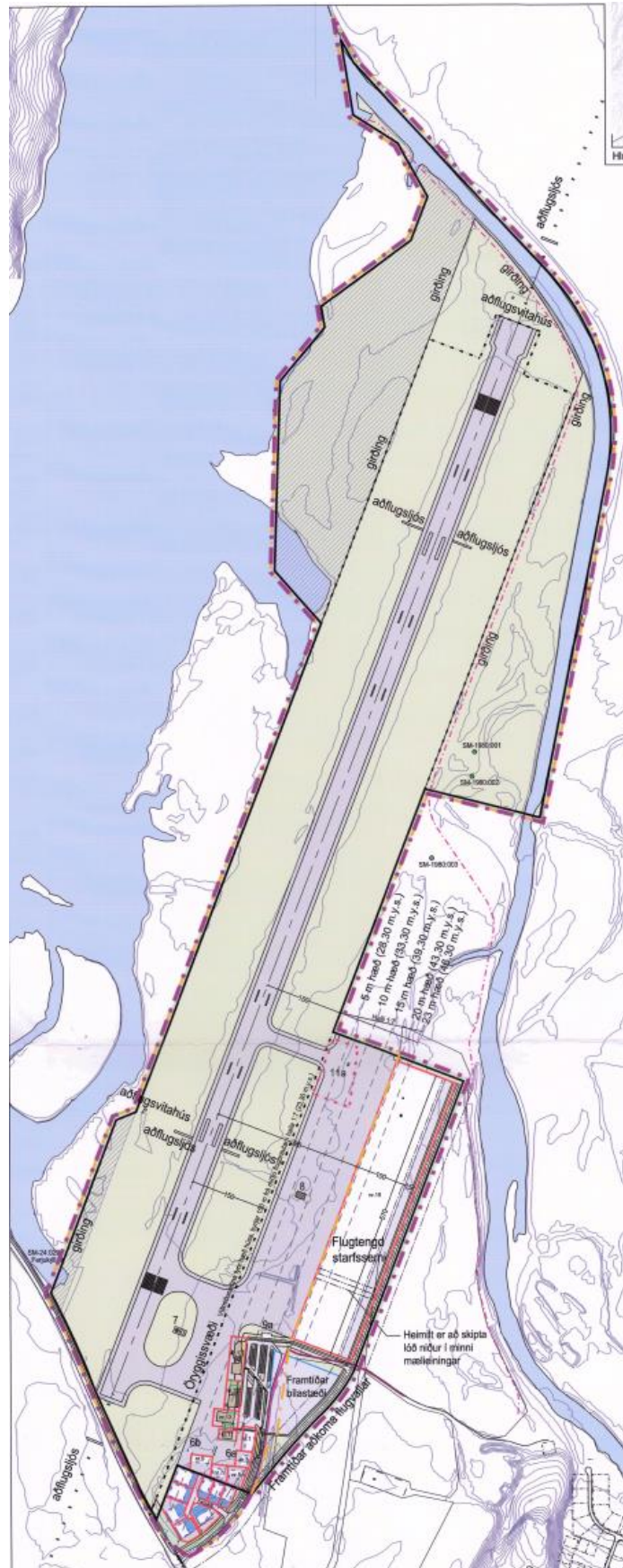
<sup>9</sup> <https://serstokvernd.ni.is/>, skoðað 5 október 2023.

<sup>10</sup> Lög um menningarminjar nr. 80/2012.

<sup>11</sup> Vala Garðarsdóttir (2018). Egilsstaðir/Egilsstaðaflugvöllur. Endurskráning fornminja á áhrifasvæði innan Skipulagsvæðis Egilsstaðaflugvallar. VG-Forleifarannsóknir.

<sup>12</sup> Samgönguáætlun 2024–2038. Umhverfisskýrsla. Stjórnarráð Íslands. Innviðaráðuneytið.

<sup>13</sup> Umhverfisstofnun. <https://www.ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/austurland/>. Sótt 25. september 2023.



**Mynd 3** Samþykkt deiliskipulag (10. mars 2021) sem sýnir stærð fyrirhugaðs flughlaðs á Egilsstaðaflugvelli ásamt ýmsum flugtengdum svæðum. Eldri mörk deiliskipulagsins eru merkt með gulri brotalínu og nýju mörkin eru merkt með fjólublárrí brotalínu.



## 5 Helstu umhverfisáhrif

Í kaflanum er gerð grein fyrir helstu umhverfisáhrifum framkvæmdar miðað við þær upplýsingar sem liggja fyrir. Við mat á líklegum umhverfisáhrifum framkvæmdarinnar er litið til umfangs, eðlis og staðsetningar framkvæmdarinnar skv. 19. gr. og 2. viðauka laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana nr. 111/2021.

Greindir hafa verið umhverfisþættir framkvæmdarinnar sem taldir eru líklegir til að verða fyrir áhrifum, annarsvegar á framkvæmdartíma og hins vegar á rekstrartíma sbr. Tafla 5.1.

Tafla 5.1 Yfirlit yfir þá umhverfisþætti sem hugsanlega verða fyrir áhrifum, annars vegar á framkvæmdartíma og hins vegar á rekstrartíma.

Umhverfisþættir	Áhrifatími
Jarðmyndanir	Framkvæmdartími
Vatnafar	Framkvæmdartími
Loftslag	Rekstrartími
Gróður	Framkvæmdartími
Fuglar	Framkvæmda- og rekstrartími
Fornleifar	Framkvæmdartími
Hljóðvist	Rekstrartími
Ásýnd lands/sjónræn áhrif	Rekstrartími
Samgöngur	Rekstrartími
Atvinnulíf	Rekstrartími

### 5.1 Jarðmyndanir

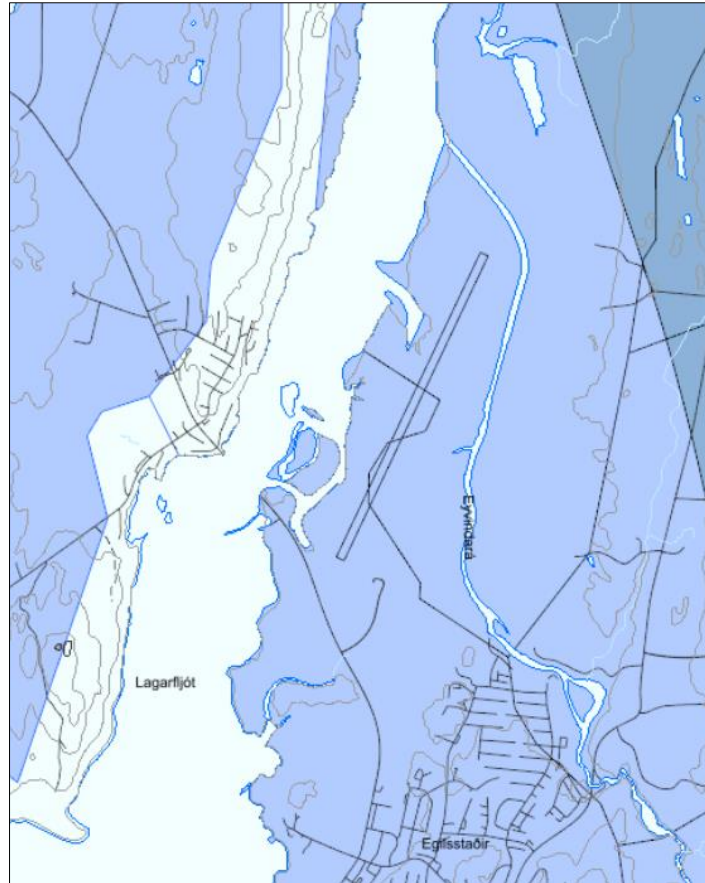
Viðmiðið eru lög um náttúruvernd nr. 60/2013, 61. gr. um sérstaka vernd jarðminja. Eftirtaldar jarðminjar njóta sérstakrar verndar í samræmi við markmið 3. gr.: eldvörp, eldhraun, gervigigar og hraunhellar sem myndast hafa eftir að jökull hvarf af landinu á síðjökultíma, fossar, hverir og aðrar heitar uppsprettur ásamt lífríki sem tengist þeim og virkri ummyndun og útfellingum, þar á meðal hrúðri og hrúðurbreiðum.

Jarðgrunnurinn sem Egilsstaðaflugvöllur stendur á einkennist af þykkum jarðlögum sem samanstanda af áreyrarframburði Eyvindarár og Lagarfljóts. Jarðgrunnurinn skiptist í þrennt; lífrænt blandaður eða hreinn lífrænn jarðvegur, undir því er ólífrænt set, silt, sandur og mól (árset) og lagskipt silt-leir/silt-sandur ofan við berggrunn.<sup>14</sup> Berggrunnurinn (Mynd 4) undir framkvæmdarsvæðinu er úr blágrýti frá plíósen (2,6 -3,5 milljón ár).<sup>3</sup>

Við uppbyggingu flugvallarins á árunum 1988-1993 var efnisþörf töluverð og þá var notast við tvær námur í nágrenninu, Mýnes annarsvegar sem staðsett er fyrir norðan flugvöllinn við bakka Lagarfljóts, og Selhöfða hins vegar sem staðsett er austan við Fellabæ. Gæði efnisins úr Mýnesi er lakari og ódýrari sem hentaði vel í fergingar. Náman er setnáma í notkun og flokkast myndun hennar sem árhjalli. Allt fyllingarefni kom svo úr Selhöfða, sem er flokkuð sem storkubergsnáma og er myndun hennar gosberg eldra en frá nútíma. Gert er ráð fyrir að sömu námur verði nýttar við fyrirhugaða framkvæmd.

Framkvæmdin veldur töluverðu raski á jarðmyndunum, bæði við efnistöku og við framkvæmdina. Verndargildi jarðmyndana er hins vegar litið, bæði vegna fyrri framkvæmda og rasks en einnig vegna viðmiðs um sérstaka vernd. Því er talið að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á jarðmyndanir.

<sup>14</sup> Verkis 2023. Egilsstaðir Airport – BIEG. Ground Investigation Report (GIR) & Geotechnical Design Report (GDR). 2023-10-25.



**Mynd 4** Yfirlitsmynd og afmörkun flugbrautar Egilsstaðaflugvallar. Ljósblár litur sýnir blágrýti frá Plíósen (2,6-5,3 milljón ár), dökkblár litur sýnir blágrýti frá Míósen (5,3-11 milljón ár), og Eyvindará og Lagarfljótið sitthvoru megin við flugbrautina. Jarðfræðikort ÍSOR (2022).

## 5.2 Vatnafar

Viðmiðið er að tryggja sjálfbæra nýtingu allra á hreinu vatni sbr. Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna, markmið 6. Umhverfismarkmið fyrir vatn er einnig að finna í markmiðum laga um stjórn vatnamála nr. 36/2011, Vatnaáætlun Íslands 2022–2027 og reglugerðum sem um það gilda.

Í lögunum er sú krafa að öll vatnshlot skulu vera í a.m.k. góðu vistfræðilegu ástandi (yfirborðsvatn), góðu efnafræðilegu ástandi (yfirborðsvatn og grunnvatn) og hafa góða magnstöðu (grunnvatn) ásamt þeirri kröfu um að vatnsgæði rýrni ekki.

Grunnvatnsborð stjórnast að miklu leyti af Eyvindará og Lagarfljótinu í kringum framkvæmdarsvæðið. Almennt er ekki djúpt á grunnvatnið.

Framkvæmdarsvæðið tilheyrir annars vegar grunnvatnshlotinu *Lögurinn (Lagarfljót) 102-1857-L* og hins vegar grunnvatnshlotinu *Eyvindará 102-1137-R* og samkvæmt vatnavefsja (Mynd 6) er vatnaflokkunin jarðvegsmiðlaðar dragár á láglandi. Eyvindará flokkast sem bergvatn á gömlu bergi (>3,3 milljón ára) og er vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand þess mjög gott. Áin flokkast ekki í hættu. Lagarfljótið flokkast sem jökulvatn á gömlu bergi (<3,3 milljón ára) og er meðaldýpi þess 3 m. Vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand Lagarins er gott og sömuleiðis flokkast áin ekki í hættu.

Jarðvegurinn er tvíþátta, Blautjörð annarsvegar og Brúnjörð hins vegar.<sup>15</sup> Samkvæmt grunnvatnshloti jarðfræðikorts ÍSOR<sup>16</sup> er sáralítill lekt á svæðinu.

<sup>15</sup> <https://vatnshlotagatt.vedur.is/>, skoðað 5. okt. 2023.

<sup>16</sup> Jarðfræðikort ÍSOR, 2022.



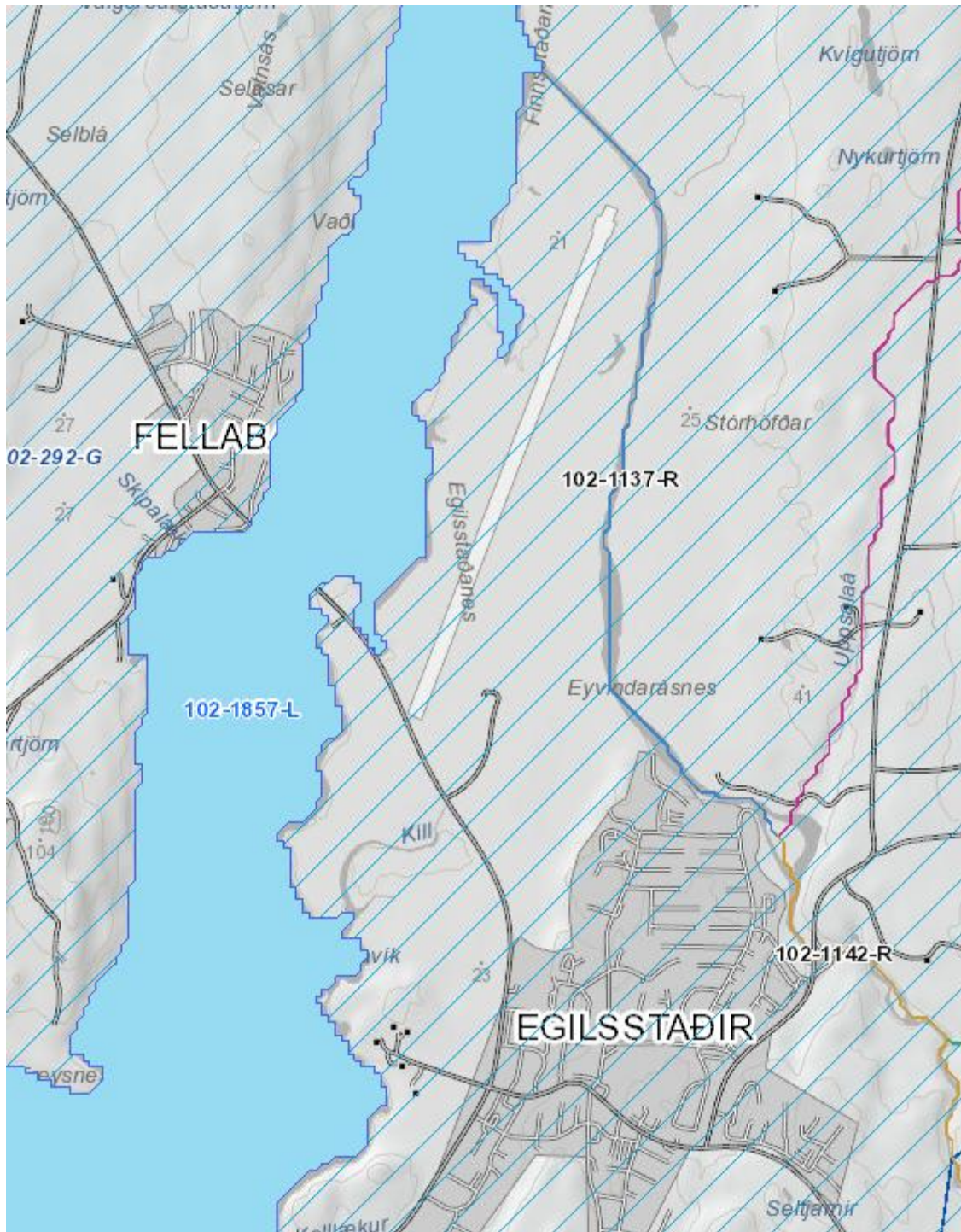
Flóð eru algeng í Lagarfljóti og Eyvindará, þar sem árnar flæða upp á bakka sína (Mynd 5). Það gerist helst vegna úrkomu og leysinga en ísstíflur geta myndast og þannig haft áhrif á útbreiðslu flóða. Vegna vatnavaxta í Grímsá, Kelduá og Eyvindará getur vöxtur í Lagarfljóti ógnað flugvellinum með því að áin flæðir yfir bakka sína. Hingað til var mesta flóð sem mælst hefur á vatnasviði Lagarfljóts árið 2002 þegar vatnsborð náði 23 m.y.s. Flugvöllurinn er byggður 40 cm upp fyrir hæstu flóðamörk til að vatn nái ekki upp á sjálfa flugbrautina. Tilkoma Kárahnjúkavirkjunar minnkar líkur á að vatnsborðið nái sömu hæð og áður í flóðum.

Gæta þarf að öryggi við framkvæmdir nálægt vatni svo að ekki verði mengunar vart í ánum sitthvorum megin við framkvæmdarsvæðið. Ekki er talið líklegt að framkvæmdin muni hafa í för með sér hnignun viðkomandi grunnvatnshlota. Því er talið að framkvæmdin muni hafa óveruleg áhrif á vatnafar.



**Mynd 5** Mynd úr frétt Austurfrétta af flóði í lok nóvember 2022. Flóðið náði hæst 22,49 m.y.s. Ástæðan fyrir flóðinu voru miklar rigningar vikurnar á undan.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Gunnar Gunnarsson (2022). Flóð í Lagarfljóti. *Austurfrétt*. Sótt þann 22. nóvember 2023, af <https://www.austurfrett.is/frettir/flodh-i-lagarfljoti-myndir>



Mynd 6 Vatnshlot Lagarins (102-1857-L) og Eyvindarár (102-1137-R) frá kortasjá Vatnavefsjár.



### 5.3 Loftslag

Viðmið er að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, sbr. Aðgerðaráætlun íslenskra stjórnvalda í loftslagsmálum<sup>18</sup> og Heimsmarkmið Sameinuðu þjóðanna, markmið 13.<sup>19</sup>

Flugvöllurinn sinnir fyrst og fremst hlutverki innanlandsflugvallar en einnig millilandaflugi á milli Austurlands og Evrópu/BNA. Jafnframt þjónar flugvöllurinn hlutverki varaflugvallar ef t.d. veðurfar eða náttúruvá, s.s. eldgos á Reykjanesi, hindrar notkun á öðrum millilandaflugvöllum á Íslandi. Millilandaflug krefst mikillar eldsneytisnotkunar og hefur framkvæmdin þau áhrif að mögulega þarf ekki að senda flugvélar á næsta varaflugvöll sem staðsettur er í Skotlandi. Með þessu er dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda við ákveðnar aðstæður.

Framkvæmdin eykur öryggi flugsamgangna ef veðurfar eða náttúruvá annarsstaðar á landinu tefur eða hindrar flugumferð. Framkvæmdin er því talin hafa óveruleg til nokkuð jákvæð áhrif á loftslag.

### 5.4 Gróður

Viðmiðið er að stuðla að vernd líffræðilegrar fjölbreytni og tryggja varðveislu, endurheimt og sjálfbæra nýtingu vistkerfa á landi og í ferskvatni og þjónustu þeirra, sbr. lög nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Gróður á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði er raskaður vegna byggingar flugbrautar á árunum 1988 – 1993. Samkvæmt vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands<sup>20</sup> (Mynd 7) er flugvallarsvæðið í kringum flugbrautina skilgreint sem tún og akurlendi. Umhverfis flugvallarsvæðið flokkast vistlendið sem graslendi, mólendi og votlendi. Helsta vistgerð umhverfis flugvallarsvæðið er snarrótarvist og grasengjavist ásamt starungsmýravist, rekrjavist og runnamýravist á láglandi. Einnig er nokkuð um Alaskalúpínu austan við framkvæmdarsvæðið, þá helst í kringum Eyvindará. Norðan við flugbrautarendann, handan Eyvindará, er að finna mela og sandlendi þar sem eyðimelavist er algengust og votlendi sem flokkast í sérstaka vernd.<sup>9</sup> Við framkvæmdir verður rask á landi sem hefur áhrif á gróður. Framkvæmdarsvæðið er raskað að mestu og því eru áhrif á gróður metin óveruleg.

<sup>18</sup> Umhverfis- og auðlindaráðuneytið 2020. Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. Aðgerðir íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030. Júní 2020.

<sup>19</sup> Heimsmarkmiðin um sjálfbæra þróun. Sótt af <https://www.heimsmarkmidin.is/forsida/heimsmarkmidin/>.

<sup>20</sup> <https://vistgerdakort.ni.is/>. Skoðað 5. október 2023.



**Mynd 7** Vistgerðarkort af Egilsstaðaflugvelli. Flugvöllurinn og þéttbýli eru merkt bleik, tún og akurlendi er ljósgrænt, grasengjavist er merkt grænt, starungsmýravist er merkt gult, rekjuvist appelsínugult, alaskalúpína er fjólublátt og eyðimelavist er brúnt.

## 5.5 Fuglar

Viðmiðið er að stuðla að friðun vistkerfa, vistgerða og tegunda, sbr. 56. gr. laga nr. 60/2013 um náttúruvernd.

Skráðar hafa verið um 70 tegundir við Egilsstaðaflugvöll og svæðin sem talin eru vera þýðingamest fyrir fuglana eru að mestu fyrir utan öryggissvæði flugbrautarinnar. Þau svæði eru Útnes, Víðar og skógarhólmarnir með sundum sínum og kílum, auk Lagarfljóts frá Kílstanga (á Egilsstaðanesi sunnan Þjóðveggar) að Eyvindarárósi, einkum þó utan Lagarfljótsbrúar.<sup>21</sup> Ísavia innanlandsflugvellir vakta fjölda fugla innan öryggissvæðis flugvallarins en ekki er talið að svæðið sé þýðingarmikið fyrir fugla, enda eru fuglar ekki æskilegir innan flugvallarsvæðis öryggisins vegna. Innan öryggissvæðis flugvallarins er framkvæmdarsvæðið sjálft raskað og ekki talið vera búsvæði sem laðar að fugla.

Um 97% fugla sem sóttu inn fyrir flugvallargirðingu Egilsstaðaflugvallar árið 2023, sem og fyrri ár, er gæs. Staðbundinn stofn gæsa er ekki til staðar innan flugvallargirðingar árið um kring. Stærstur hluti fuglahópsins kemur oftast á svæðið í byrjun apríl og fer aftur í lok október. Áætlað er að um 100-150 gæsapör verpi á árbökkum og hólum Lagarfljóts norðan brautar en það gæsavarp er allt staðsett utan flugvallargirðingar. Ekki eru til gögn um fjölda fugla innan öryggissvæðis flugvallarins en til er skrá yfir

<sup>21</sup> Skarphéðinn Þórisson (1990). Fuglalíf við Egilsstaðaflugvöll. Bliki: Tímarit um fugla (9), 26-40.





fjölda fuglafælinga á hverju ári. Oft þarf að fæla sama fuglinn, stundum nokkrum sinnum á dag og því veitir sú talning ekki raunverulegar upplýsingar um fjölda fugla innan öryggissvæðis flugvallarins. Framkvæmdin er því líkleg til að hafa óveruleg áhrif á fugla, bæði á framkvæmdartíma og rekstartíma.

## 5.6 Fornleifar

Viðmiðið er að stuðla að friðun fornminja, sbr. reglugerð nr. 80/2012 um menningarminjar.

Árið 2018 var framkvæmdarsvæðið tekið út m.t.t. til fornminja að beiðni ISAVIA.<sup>11</sup> Þar áður voru fornminjar skráðar árið 1997.<sup>22</sup> VG-Fornleifarannsóknir fóru á vettvang í september 2018. Sjáanlegar minjar voru staðsettar (Mynd 8) og uppmældar nákvæmlega ásamt því að vera ljósmyndaðar. Fornminjar innan deiliskipulagsins bera auðkennisnúmerin SM-1980:001 og SM-1980:002. SM-1980:001 er vel gróin, grasi vaxin og hólfaskipt tóft með garði vestan við hólfín. SM-1980:002 er vel gróið garðalag sem liggur í austur-vestur. Garðalagið er tvírofið líklega sem tenging við tóftina. Uppruni á báðum minjum er talinn vera frá árunum 850–1950. Fornminjar utan deiliskipulagsins sem bera auðkennið SM-1980:003 er garðalag sem liggur í norður-austur. Garðurinn er 50-70 m langur þar sem hann er sýnilegur þó hann sé vel úfínn og gróinn. Aldur er óþekktur og virðist ekki forn.<sup>11</sup>

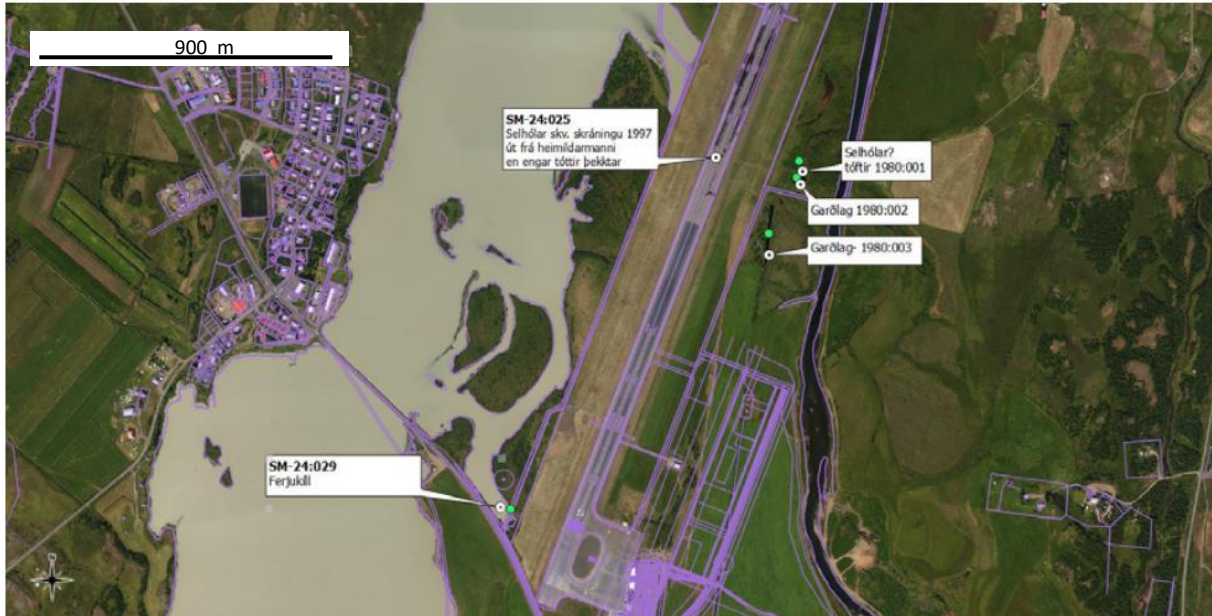
Samkvæmt vefsíðu Minjastofnunar Íslands<sup>23</sup> flokkast minjarnar sem friðaðar, þ.e. sjálfkrafa verndun fornminja á grundvelli aldurs samkvæmt 5. gr. laga um menningarminjar 80/2012<sup>10</sup>. Enn fremur kveður á í framangreindum lögum í 22. gr. um *Friðhelgun og merkingar* að friðhelgað svæði umhverfis aðrar fornleifar, sem ekki eru friðlýstar en njóta friðunar, skal vera 15 metrar nema annað sé ákveðið. Næst fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði, og innan deiliskipulags, er hólfaskipta tóftin (SM-1980:001) og mælist hún í 140 m fjarlægð frá fyrirhugaðri akbraut. Hliðruð öryggisgirðing og eftirlitsvegur munu mælast í 70 m fjarlægð frá hólfaskiptu tóftinni. Garðalagið sem einnig er innan deiliskipulags (SM-1980:002) er enn lengra frá fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði.

Fornleifaskráningin árið 2018<sup>11</sup> átti sér stað innan öryggissvæðis flugvallarins en engar minjar fundust á fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði. Ef nýjar fornminjar finnast á framkvæmdarsvæði á framkvæmdartíma þarf að stöðva framkvæmdir og láta Minjastofnun Íslands vita.

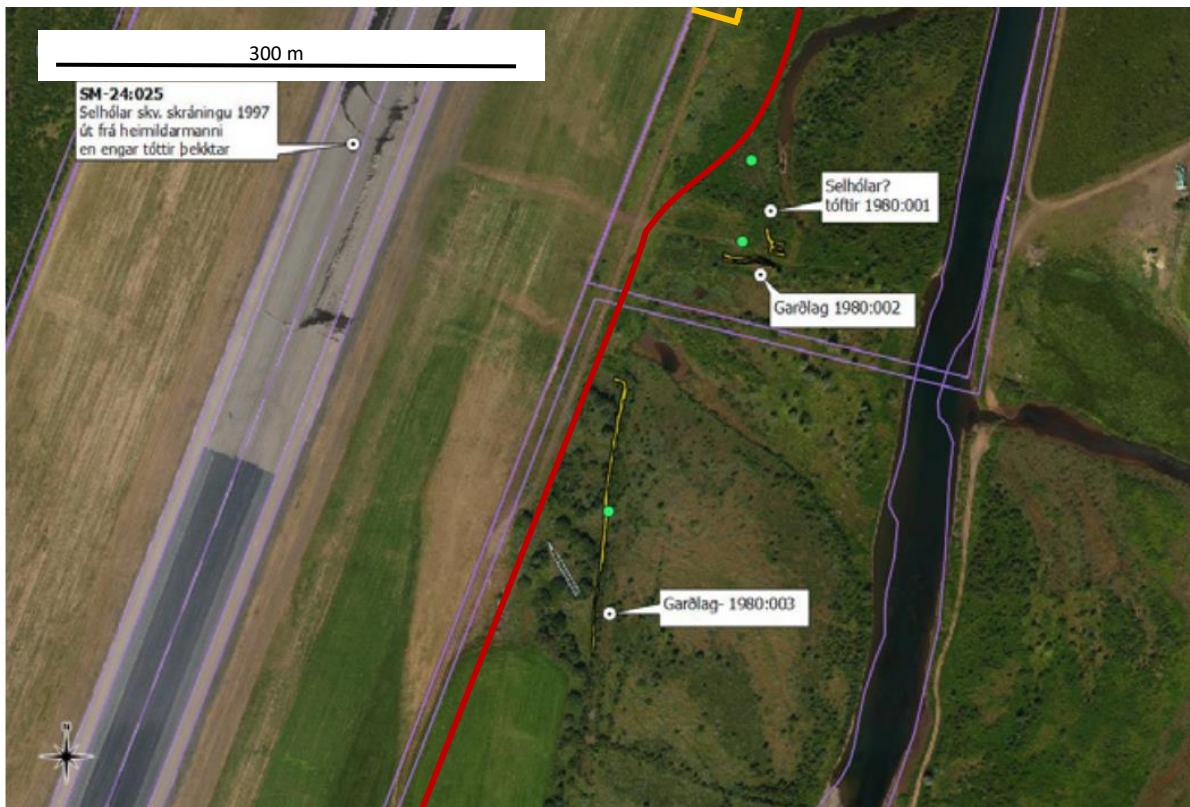
Ofangreindar fornminjar eru ekki friðlýstar og fyrir utan fyrirhugað framkvæmdarsvæði, og þær verða því ekki fyrir beinum áhrifum af framkvæmdinni. Framkvæmdin er því talin hafa óveruleg áhrif á fornminjar.

<sup>22</sup> Guðrún Zoega (1997). Fornleifaskrá Egilsstaða. Safnastofnun Austurlands.

<sup>23</sup> <https://minjastofnun.gis.is/mapview/?application=minjastofnun>. Skoðað 30. janúar, 2024.



Mynd 8 Skráðar minjar innan og utan deiliskipulags og flugvallarlands merkt með grænum og hvítum punktum. Fjólublár litur afmarkar deiliskipulag<sup>11</sup>.



Mynd 9 Fornminjar næst fyrirhuguðu framkvæmdarsvæði, SM-1980:001, SM-1980:002 og SM-1980:003. Fjólubláar línur afmarka deiliskipulag, og er SM-1980:003 staðsett utan deiliskipulags. Grænir punktar eru úr fornleifaskrá 1997. Rauð lína afmarkar nýja staðsetningu öryggisgirðingar og appelsínugul lína afmarkar enda framkvæmdarsvæðis<sup>11</sup>.

## 5.7 Hljóðvist

Viðmiðið er að koma í veg fyrir og draga úr hávaðamengun, sbr. reglugerð um hávaða nr. 724/2008 þar sem kveðið er á um að mörk fyrir hávaða við húsvegg í íbúðarhúsnæði, dvalarrými og skólum í nágrenni



Þegar starfandi flugvalla séu 65 dB  $L_{den}$ . Á framkvæmdatíma gildir samkvæmt sömu reglugerð að háværar framkvæmdir mega vera í gangi á milli kl. 07 og 21 á virkum dögum og kl. 10 og 19 um helgar. Á framkvæmdarsvæðinu er nú þegar innanlandsflugvöllur og varaflugvöllur í rekstri og fyrir hann gildir nú þegar ofangreind reglugerð um hávaða. Á framkvæmdartíma mun mögulega verða vart við hávaða vegna framkvæmda í þéttbýli sitthvorum megin við fljótið. Þótt gert sé ráð fyrir verulega aukinni flugumferð í undantekningartilfellum á rekstrartíma, þegar allt að 6 „Code D“ millilandaflugvélar geta beðið á akbraut ef veðurfar eða önnur náttúruvá s.s. eldsumbrot annarsstaðar á landinu tefur eða hindrar flugumferð, þá eru taldar litlar líkur á að ónæði fari yfir þau mörk sem reglugerðin um hávaða setur. Framkvæmdin er því talin hafa óveruleg áhrif á hljóðvist.

## 5.8 Ásýnd lands

Viðmiðið er að við hönnun mannvirkja skal þess gætt að þau falli sem best að svipmóti lands sbr. 69. gr. laga um náttúruvernd nr. 60/2013. Staðsetning og hönnun nýrra mannvirkja taki mið af byggingarhefðum, náttúru, landslagi og staðhættum sbr. Menningarstefnu í mannvirkjagerð.<sup>24</sup>

Á svæðinu eru nú þegar mannvirki af svipuðum toga en búast má við að ásýnd svæðisins breytist lítillega með nýrri akbraut sem getur tekið á móti fleiri og stærri flugvélum í undantekningartilfellum. Ekki verða neinar byggingar sem skerða útsýni. Því er talið að framkvæmdin hafi óveruleg áhrif á ásýnd lands.

## 5.9 Samgöngur

Með framkvæmdinni eykst öryggi samgangna á landinu þar sem akbraut mun geta tekið á móti 6 „Code D“ flugvélum í bið á Egilsstaðaflugvelli vegna hlutverks flugvallarins sem varaflugvallar fyrir alþjóðaflugvelli á Íslandi. Því er framkvæmdin talin hafa nokkuð til talsvert jákvæð áhrif á samgöngur á Austurlandi og Íslandi.

## 5.10 Atvinnulíf

Framkvæmdir við akbraut við norðurenda flugbrautar munu skapa tímabundin störf. Á rekstrartíma þarf að kalla út fleira starfsfólk á flugvöllinn til að sinna þjónustu við farþega þegar hlutverk flugvallarins sem varaflugvallar á við. Framkvæmdin er því talin hafa nokkuð jákvæð áhrif á atvinnulíf á Austurlandi.

# 6 Niðurstaða

## 6.1 Helstu áhrif

Breytingar munu eiga sér stað innan flugvallarsvæðis sem er þegar raskað land. Umhverfis flugvallarsvæðið, þá helst við bakka Lagarfljóts en einnig norðan við flugbrautarendann er fjölbreytt fuglalíf og svæði sem njóta sérstakrar verndar. Ekki er þó talið líklegt að framkvæmdirnar eða áhrif þeirra nái út fyrir athafnasvæði Egilsstaðaflugvallar.

Jarðmyndanir á framkvæmdarsvæðinu njóta engrar sérstakrar verndar. Þær samanstanda af áreyrarseti Lagarins og Eyvindarár sem hafa nú þegar orðið fyrir töluverðu raski vegna fyrri framkvæmda. Því eru áhrif framkvæmdanna bæði á jarðmyndanir og efnistökusvæði metin óveruleg.

Áhrif framkvæmdanna á vatnafar eru talin vera óveruleg, bæði vegna þess að framkvæmdin er austan megin við flugbrautina (~200-400 m fjarlægð frá Lagarfljóti) og vegna þess að við nyrðri flugbrautarenda er Eyvindarár þegar röskuð vegna lengingar flugbrautar á árunum 1988-1993. Þó áin sé röskuð er hún í mjög góðu vistfræðilegu og efnifræðilegu ástandi og þarf að fara mjög varlega við framkvæmdir nálægt ánni og passa að mengun berist ekki þangað. Áhrif framkvæmda á vatnafar eru metin óveruleg.

<sup>24</sup> Mennta- og menningarmálaráðuneyti. (2014). Menningarstefna í mannvirkjagerð: Stefna íslenskra stjórnvalda í byggingarlist. Sótt 5. okt. 2023 af <https://www.stjornarradid.is>



Við ákveðnar aðstæður þarf ekki að senda millilandaflugvélar til næsta varaflugvallar sem staðsettur er í Skotlandi og framkvæmdin getur því dregið úr losun gróðurhúsalofttegunda. Áhrif framkvæmda á loftslag eru því metin óveruleg til nokkuð jákvæð.

Gróður innan flugvallarsvæðisins er mikið raskaður og flokkast aðallega sem tún og akurlendi. Austan megin við flugbrautarendann, þar sem akbrautin verður lögð er gróður einnig töluvert raskaður vegna tilfærslu á Eyvindará. Því eru áhrif framkvæmda á gróður metin óveruleg.

Innan lóðar er lítið um búsvæði fyrir fugla sem eru taldir óæskilegir á flugvallarsvæði. Möguleiki er að aukin flugumferð gæti haft neikvæð áhrif á nágrenni framkvæmdarsvæðisins, svo sem bakka Eyvindarár og Lagarfljótsins en það er þó talið ólíklegt. Því eru áhrif framkvæmda á framkvæmdatíma og rekstartíma metin óveruleg á fuglalíf.

Engar þekktar fornleifar eru innan framkvæmdarsvæðisins en tvær friðaðar fornleifar finnast innan deiliskipulags Egilsstaðaflugvallar. Samkvæmt lögum um menningarminjar (80/2012) skal friðhelgað svæði umhverfis friðaðar fornleifar vera 15 m. Hólfaskipt tóft er næst fyrirhugaðri framkvæmd og mælist tóftin í 140 m fjarlægð frá fyrirhugaðri akbraut og í 70 m fjarlægð frá öryggisgirðingu og eftirlitsslóða eftir hliðrun. Því eru áhrif framkvæmdar á fornleifar metin óveruleg.

Á framkvæmdartíma mun hávaði frá framkvæmdarsvæðinu aukast lítillega, en ekki svo að ónæði verði af. Á rekstartíma verður aukning á hávaða vegna aukinnar flugumferðar í þeim tilvikum þegar slæmt skyggni, veðurfar eða önnur náttúruvá hamlar landingum á alþjóðaflugvöllum á landinu. Hljóðstig mun þó ólíklega fara yfir sett mörk og því eru áhrif á hljóðvist einnig metin óveruleg.

Framkvæmdarsvæðið er flatt og engin há mannvirki verða reist sem breyta ásynnd lands. Áhrif framkvæmda á ásynnd lands eru metin óveruleg.

Framkvæmdin gerir flugvélum kleift að lenda og bíða á akbraut ef til lokana kemur á öðrum alþjóðaflugvöllum. Áhrif framkvæmdanna eru því metin nokkuð til talsvert jákvæð bæði fyrir samgöngur á Austurlandi og Íslandi.

Framkvæmdin getur í undantekningartilfellum skapað fleiri störf ef til lokana kemur á öðrum alþjóðaflugvöllum á landinu. Áhrif framkvæmdanna eru því metin nokkuð jákvæð áhrif á atvinnulíf á Austurlandi.

## 6.2 Mótvægisáðgerðir

Bæði Eyvindará og Lagarfljótið eru metin í góðu efnafræðilegu og vistfræðilegu ástandi og ber að gæta þess að raska ekki vatnshlotunum. Fara þarf varlega við framkvæmdir, sérstaklega í nánd við bakka Eyvindarár svo ekki berist mengun eða grugg í ána sem mögulega geti haft áhrif á lífríki hennar.

## 6.3 Heildarniðurstaða

Það er mat framkvæmdaraðila að uppbygging nýrrar akbrautar á Egilsstaðaflugvelli sé jákvæð hvað varðar öryggi flugsamgangna á Íslandi og sé ekki líkleg til hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif.



## 7 Heimildir

Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028. Greinargerð, 27. október 2009. Sótt af <https://www.skipulag.is/>.

Breyting á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028. Athafna og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll. Samþykkt útgáfa sbr. 31.gr. skipulagslaga nr. 123/2010. 1. mars 2017. Sótt af <http://skipulagsaaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=24636286420179673598>.

Guðrún Zoega (1997). Fornleifaskrá Egilsstaða. Safnastofnun Austurlands. Sótt þann 10. október 2023 af [https://skraning.minjastofnun.is/Verkefni\\_2453.pdf](https://skraning.minjastofnun.is/Verkefni_2453.pdf).

Gunnar Gunnarsson (2022). Flóð í Lagarfljóti. *Austurfrétt*. Sótt þann 22. nóvember 2023, af <https://www.austurfrett.is/frettir/flodh-i-lagarfljoti-myndir>.

Heimsmarkmiðin um sjálfbæra þróun. Sótt af <https://www.heimsmarkmidin.is/forsida/heimsmarkmidin/>.

Isavia innanlandsflugvellir (2023). Egilsstaðir Airport New Parallel Taxiway. Progress Update No. 8 – 22<sup>nd</sup> November 2023. WSP.

Jarðfræðikort ÍSOR, 2022.

Landmælingar Íslands, 2023. Sótt 5. október 2023 af <https://www.lmi.is/is/vefsjar/korta-og-loftmyndasofn/loftmyndasafn>.

Mennta- og menningarmálaráðuneyti. (2014). Menningarstefna í mannvirkjagerð: Stefna íslenskra stjórnvalda í byggingarlist. Sótt af <https://www.stjornarradid.is>.

Samgönguáætlun 2024-2038. Umhverfisskýrsla. Stjórnarráð Íslands. Innviðaráðuneytið.

Sérstök vernd náttúruyfyrirbæra. Sótt 5. október 2023 af <https://serstokvernd.ni.is/>.

Skarphéðinn Þórisson (1990). Fuglalíf við Egilsstaðaflugvöll. Bliki: Tímarit um fugla (9), 26-40.

Stjórn vatnamála. Sótt 5. október 2023 af <https://vatnshlotagatt.vedur.is/>.

Svæðisskipulag Austurlands 2022-2044. Greinargerð, september 2022.

Umhverfis- og auðlindaráðuneytið 2020. Aðgerðaáætlun í loftslagsmálum. Aðgerðir íslenskra stjórnvalda til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda til 2030. Júní 2020.

Umhverfisstofnun. Sótt af <https://www.ust.is/nattura/naturuverndarsvaedi/naturuminjaskra/austurland/>.

Vala Garðarsdóttir (2018). Egilsstaðir/Egilsstaðaflugvöllur. Endurskráning fornminja á áhrifasvæði innan Skipulagssvæðis Egilsstaðaflugvalla. VG-Forleifarannsóknir.

Verkís (2023). Egilsstaðir Airport – BIEG. Ground Investigation Report (GIR) & Geotechnical Design Report (GDR). 2023-10-25.

Verkís (2023). BIEG New Taxiway – Scope of Work (SOW). Verkefnislýsing. Skoðað 5. okt. 2023.

Vistgerðarkort Náttúrufræðistofnun Íslands. 2023. Sótt þann 5. október 2023 af <https://vistgerdakort.ni.is/>.



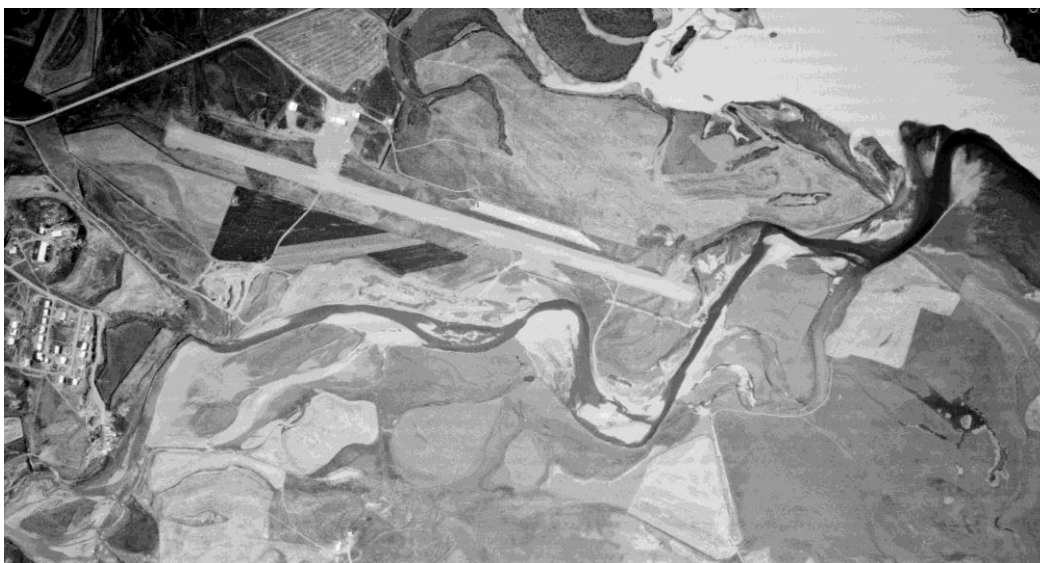
## Viðaukar

Viðauki 1..... Loftmyndir

## Viðauki 1 Loftmyndir



**Mynd 10** Loftmynd frá 1958 sem sýnir Egilsstaðaflugvöll. Hér er náttúrulegur farvegur Eyvindarár norður fyrir flugvöllinn.



**Mynd 11** Loftmynd frá 1975. Hér má sjá náttúrulegan breyttan farveg Eyvindarár samanborið við mynd frá 1958.



**Mynd 12** Loftmynd frá 1988. Framkvæmdir hafnar á lengingu flugbrautar og ráðstafanir við breyttan farveg.



**Mynd 13** Loftmynd frá 1993. Framkvæmdum lokið og starfsemi hafin á núverandi flugbraut.