

Ný akbraut á Egilsstaðaflugvelli

Ákvörðun um matsskyldu

1 Inngangur

Þann 26. febrúar 2024 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Isavia innanlandsflugvöllum ehf. um nýja akbraut á Egilsstaðaflugvelli í Múlaþingi, samkvæmt 19. gr. laga um umhverfismat framkvæmda og áætlana, sbr. lið 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Múlaþings, Fiskistofu, Hafrannsóknastofnunar, Minjastofnunar Íslands, Heilbrigðiseftirlits Austurlands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Umhverfisstofnunar, Samgöngustofu og Vegagerðarinnar.

2 Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Egilsstaðaflugvöllur – ný akbraut. Fyrirspurn um matsskyldu, mat á umhverfisáhrifum. Febrúar 2024.

Umsagnir um tilkynninguna bárust frá:

- Múlaþingi dags. 8. mars 2024
- Fiskistofu dags. 28. febrúar 2024
- Umhverfisstofnun dags. 19. mars 2024
- Vegagerðinni dags. 20. mars 2024
- Hafrannsóknastofnun dags. 20. mars 2024
- Náttúrufræðistofnun Íslands dags. 25. mars 2024
- Samgöngustofu dags. 26. mars 2024
- Minjastofnun Íslands dags. 26. mars 2024

Ekki barst umsögn frá Heilbrigðiseftirliti Austurlands.

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila 9. og 30. apríl 2024.

3 Fyrirhuguð framkvæmd

Fyrirhuguð framkvæmd felst í gerð nýrrar 970 m langrar akbrautar meðfram flugbraut Egilsstaðaflugvallar. Með þessum framkvæmdum mun geta flugvallarins til að taka á móti millilandapotum í neyðarástandi aukast og þar með mun flugvöllurinn vera betur í stakk búinn að sinna hlutverki sínu sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Akbrautin mun koma til með að rúma 6 svokölluð „Code D“ flugför sem eru með 36 m vænghaf.

Hliðra þarf flugvallargirðingu og eftirlitsslóða á um 890 m kafla til að afmarka nýja akbraut. Áætlað er að heildarrask á framkvæmdasvæði verði um 42.000 m² og heildarefnispörf er áætluð um 170.000 m³ og verður efnið sótt í tvær námur, Mýnes og Selhöfða, en þær voru einnig nýttar við upphaflega uppbyggingu flugvallarins. Mýnes er staðsett norðan við flugvöllinn við bakka Lagarfljóts og er setnáma í notkun og flokkast myndun hennar sem árhjalli. Gæði efnisins úr Mýnesi eru lakari og ódýrari sem hentar vel til feringar. Selhöfði er hins vegar storkubergsnáma sem er



staðsett austan við Fellabæ. Í henni er gosberg eldra en frá nútíma sem hentar vel sem fyllingarefni. Áætlað er að það þurfi að fjarlægja um 84.000 m³ af jarðvegi sem er mýrarjarðvegur og hentar því ekki sem fylling undir mannvirki en hentar vel til landfyllingar og landmótunar, t.d. í nærumhverfi flugvallarins.

Framkvæmdatími er áætlaður um 2 ár, og fer fyrra árið í að fergja jarðveginn og seinna í að gera yfirborð.

Í umsögn Múlaþings er vakin athygli á því að kanna þurfi hvort fráveitulagnir liggi innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að við frumhönnun verkefnisins sé í gangi vinna við að kortleggja allar lagnir í jörðu innan framkvæmdasvæðisins og verði gefin út sérstök skýrsla sem notuð verði til grundvallar frekari hönnunar og deiliskipulagsvinnu.



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

4 Umhverfisáhrif

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

Áhrif á jarðmyndanir

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að jarðgrunnur Egilsstaðaflugvallar einkennist af þykkum jarðlögum sem samanstandi af áreyrarframburði Eyvindarár og Lagarfljóts. Fram kemur að framkvæmdin muni koma til með að valda töluverðu raski á jarðmyndunum, bæði við efnistöku og við framkvæmdina en verndargildi jarðmyndana sé hins vegar lítið m.a. vegna rasks fyrri framkvæmda og m.t.t. viðmiða um sérstaka vernd í lögum um náttúruvernd. Framkvæmdaraðili telur áhrif framkvæmdarinnar á jarðmyndanir því óveruleg.



Áhrif á vatnafar

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdasvæðið tilheyri annars vegar grunnvatnshlotinu *Lögurinn 102-1857-L* og hins vegar grunnvatnshlotinu *Eyvindará 102-1137-R*. Fram kemur að Eyvindará sé samkvæmt vatnavefsjá með mjög gott vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand og flokkist ekki í hættu og að Lagarfljótið sé með gott vistfræðilegt og efnafræðilegt ástand og flokkist ekki í hættu. Fram kemur að gæta þurfi þess við framkvæmdir nálægt vatni að ekki berist mengun í árnar sitthvoru megin við framkvæmdasvæðið en ekki sé talið líklegt að framkvæmdin muni hafa í för með sér hnignun viðkomandi vatnshlots og metur framkvæmdaraðili áhrif framkvæmdanna á vatnafar óveruleg.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að mikilvægast sé að huga að áhrifum framkvæmdanna á Eyvindará þar sem áætluð lega akbrautarinnar sé mjög nálægt bökkum árinna, árfarvegurinn sé hins vegar mjög raskaður nú þegar en forðast skuli frekara rask á farveginum. Einnig bendir stofnunin á að líkt og fram kom í greinargerðinni séu flóð algeng á þessum slóðum sem auki hættuna á því að mengun frá flugvellingum geti borist í árnar og því þurfi að tryggja mengunarvarnir.

Áhrif gróður og fugla

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að gróðri á fyrirhuguðu framkvæmdasvæði hafi verið raskað vegna núverandi flugbrautar. Samkvæmt vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands er svæðið í kringum flugbrautina skilgreint sem graslendi, mólendi og votlendi. Fram kemur að 70 tegundir fugla hafi verið skráðar við Egilsstaðaflugvöll en að svæðin sem talin séu þýðingarmest fyrir fuglana séu að mestu fyrir utan öryggissvæði flugbrautarinnar. Þar sem framkvæmdasvæðið sé mikið raskað er ekki talið að það sé búsvæði sem laði að fugla. Fram kemur að nær eingöngu séu það gæsir sem hafi sótt inn fyrir flugvallagirðingu árið 2023 en að staðbundinn stofn gæsa sé ekki til staðar innan flugvallagirðingar árið um kring. Framkvæmdaraðili metur áhrif framkvæmdanna á gróður og fugla óveruleg.

Í umsögn Náttúrufræðistofnunar Íslands kemur fram að umfang framkvæmdanna sé ekki viðamikið og að rask komi fyrst og fremst til með að verða á þegar röskuðu svæði sem skilgreint sé sem tún og graslendi. Lítilsháttar rask verði á minna snortnu gróðurlendi nálægt bakka Eyvindará og hluti af því gæti verið votlendi en það sé mjög lítið svæði og einangrað. Forðast þarf frekara rask á farvegi og bökkum Eyvindará.

Áhrif á fornleifar

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að framkvæmdasvæðið hafi verið tekið út árið 2018 m.t.t. fornleifa. Sjáanlegar minjar hafi verið staðsettar og mældar nákvæmlega upp ásamt því að vera ljósmyndaðar. Skráðar voru þrjár fornminjar innan deiliskipulagssvæðis flugvallarins. Fram kemur að engar minjar hafi fundist innan fyrirhugaðs framkvæmdasvæðis og metur framkvæmdaraðili að áhrif framkvæmdanna á fornleifar verði óveruleg.

Í umsögn Minjastofnunar Íslands kemur fram að það virðist hafa misfarist að nefna í greinargerðinni að norðan við fornminjar SM-1980:001 geti mögulega verið fleiri minjar. Samkvæmt fornleifaskráningunni hafi reynt erfitt að greina þær sökum gróðurs en loftmyndir gefi til kynna mögulegar minjar á svæðinu. Með fyrirhugaðri framkvæmd muni flugvallagirðing og eftirlitsslóði færast nær þessum mögulega minjastað. Vinna þurfi að útfærslu á staðsetningu flugvallagirðingar og eftirlitsslóða í samráði við Minjastofnun Íslands og mögulega kunnir stofnunin að fara fram á frekari rannsóknir áður en til framkvæmda komi.

Í svörum framkvæmdaraðila kemur fram að óskað verði eftir samráði við Minjastofnun Íslands í tengslum við breytingu á deiliskipulagi flugvallarsvæðisins varðandi mögulegar minjar norðan við



fornminjar SM-1908:001 og hvort þær hafi áhrif á útfærslu fyrirhugaðra framkvæmda eða kalli á frekari rannsóknir.

Áhrif á lífríki straumvatna

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að fara þurfi varlega við framkvæmdir, sérstaklega í nánd við bakka Eyvindarár svo ekki berist grugg í ána sem mögulega geti haft áhrif á lífríki hennar.

Í umsögn Fiskistofu kemur fram að hin nýja akbraut sé nærri Eyvindará en þar veiðist bleikja og urriði og að reynt hafi verið að rækta lax í ánni. Jafnframt kemur fram í umsögn Fiskistofu að framkvæmdin geti mögulega haft áhrif á lífríki í Eyvindará en að þau áhrif yrðu trúlega lítil þar sem ekki verði séð að farvegi árinna verði raskað. Áhrif á rekstartíma geti komið til s.s. vegna lýsingar við akbrautina eða mengunar sem kunni að berast í ána.

Í umsögn Hafrannsóknastofnunar kemur fram að af fyrirliggjandi gögnum verði ekki séð að framkvæmdin komi til með að hafa bein áhrif á lífríki í vatni svo fremi sem að þær leiði ekki til þess að jarðefni, mengandi efni eða önnur óæskileg efni berist út í vatnið. Bent er á að hafa þurfi í huga að við lengingu flugbrautar á sínum tíma hafi farvegi Eyvindarár verið breytt á þessu svæði og falli hún nú í tilbúnum stokk meðfram flugbrautinni og út í Lagarfljót. Það svæði sé því þegar raskað hvað það varði en þó sé mikilvægt að bakka og botni Eyvindarár verði ekki raskað.

Áhrif á samgöngur

Fram kemur í gögnum framkvæmdaraðila að með framkvæmdinni aukist öryggi samgangna á landinu þar sem akbrautin muni koma til með að geta tekið á móti flugvélum í bið vegna hlutverks flugvallarins sem varaflugvallar fyrir alþjóðaflugvelli á Íslandi. Framkvæmdaraðili telur að framkvæmdin muni hafa nokkuð til talsvert jákvæð áhrif á samgöngur.

Í umsögn Samgöngustofu kemur fram að með umræddri nýrri akbraut ætti að vera hægt að taka á móti drjúgum hluta nálægra flugvéla, sem geti ekki lent á öðrum millilandaflugvöllum Íslands t.d. vegna veðurs eða lokaðra flugbrauta á áætluðum komuflugvelli eða hvers konar neyðarástands flugvélar eða farþega hennar. Algengt sé, að flugmenn á leið til og frá Íslandi og jafnvel þeir, sem fljúgi yfir og framhjá landinu, skrái Egilsstaðflugvöll sem varaflugvöll sinn.

Áhrif á hljóðvist

Í greinargerð framkvæmdaraðila kemur fram að á framkvæmdasvæðinu sé nú þegar innanlandsflugvöllur og varaflugvöllur í rekstri og fyrir hann gildi reglugerð um hávaða nr. 724/2008. Fram kemur að mögulega verði vart við hávaða á framkvæmdatíma en farið verði eftir viðmiðum í reglugerð um tímasetningar framkvæmda. Þó flugumferð komi til með aukast í ákveðnum tilfellum sé ekki talið að hávaði fari yfir þau mörk sem tilgreind séu í reglugerð um hávaða og því talið að framkvæmdin muni hafi óveruleg áhrif á hljóðvist.

5 Skipulag og leyfi

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við Aðalskipulag Fljótshéraðs 2008 – 2028. Ný akbraut er ekki skilgreind í gildandi deiliskipulagi Egilsstaðflugvallar en gert er ráð fyrir að framkvæmdin sé öll innan deiliskipulagssvæðisins. Hafinn er undirbúningur fyrir breytingu á deiliskipulagi flugvallarins.

Framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Múlaþings samkvæmt skipulagslögum og reglugerð um framkvæmdaleyfi. Jafnframt er hún háð leyfi Fiskistofu skv. lögum um lax- og silungsveiði og efnistaka háð starfsleyfi Heilbrigðiseftirlits Austurlands og framkvæmdaleyfi Múlaþings.



6 Niðurstaða

Um er að ræða gerð nýrrar 970 m langrar akbrautar á Egilsstaðaflugvelli. 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, mengun, 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 landnotkunar, verndarákvæða eða vegna fornleifa. Einnig ber að líta til álagspols náttúrunnar, svo sem með tilliti til ár- og vatnsbakka, votlendissvæða, og kjörlendis dýra sbr. 2. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021. Að endingu ber að skoða áhrif framkvæmdar í ljósi gerðar og eiginleika hugsanlegra áhrifa framkvæmdar, svo sem með tilliti til: umfangs, eðlis, styrks og fjölbreytileika áhrifa, hverjar líkur séu á áhrifum, tímalengdar og afturkræfni áhrifa sem og möguleika á að draga úr áhrifum, sbr. 3. tl. 2. viðauka laga nr. 111/2021.

Fyrirhuguð framkvæmd er fremur umfangslítill og á svæði sem er nú þegar raskað vegna fyrri framkvæmda við Egilsstaðaflugvöll. Framkvæmdin krefst nokkuð mikils aðflutts efnis en efnið verður fengið úr tveimur námum sem eru opnar og á skipulagi en Skipulagsstofnun ítrekar að fyrir þurfi að liggja framkvæmda- og starfsleyfi fyrir efnistöknunni úr námunum. Rask mun verða á gróðri og jarðmyndunum en ekki verður um að ræða rask á vistgerðum eða jarðmyndunum sem njóta sérstakrar verndar. Fyrir liggur að neikvæð áhrif geti orðið vegna mögulegrar mengunar sem kann að berast í Eyvindará og haft áhrif á lífríki hennar og því mikilvægt að hugað sé vel að mengunarvörnum. Skipulagsstofnun telur mikilvægt að framkvæmdaraðili setji fram mótvægisáðgerðir sem eiga að tryggja að mengunarefni berist ekki í ána og hafi áhrif á lífríki hennar og þurfa slíkar aðgerðir að liggja fyrir áður en framkvæmdaleyfi er gefið út. Farvegi og bökkum Eyvindarár hefur nú þegar verið raskað en gæta þarf að því að ekki verði frekara rask á þeim. Skipulagsstofnun ítrekar mikilvægi þess að haft sé samráð um fornleifar við Minjastofnun Íslands áður en til framkvæmda komi. 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 6. júní 2024.

Reykjavík, 2. maí 2024

Jakob Gunnarsson

Jóhanna Hrund Einarsdóttir

