

EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR
Aðflugsljós norðan við flugbraut
Jarðvinna

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Nóvember 2021



ISAVIA
Innanlandsflugvellir

EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR
Aðflugsljós norðan við flugbraut
Aðflugsljós

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Nóvember 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	3
2	FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD.....	3
2.1	Lýsing framkvæmdar	3
2.2	Aðstæður.....	4
2.3	Magnþölur	4
2.4	Efnisflutningar	4
2.5	Aðkoma	4
2.6	Valkostir	4
3	ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG.....	5
3.1	Lýsing á staðháttum	5
3.2	Framkvæmdasvæðið.....	5
3.3	Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir.....	5
3.3.1	Aðalskipulag Fljótshéraðs 2008-2028	6
3.3.2	Egilsstaðaflugvöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis.....	6
3.3.3	Skipulagsreglur Egilsstaðaflugvallar	7
3.3.4	Egilsstaðanes og Finnsstaðanes – Svæði á náttúruminjaskrá	7
4	GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	8
4.1	Þættir sem valda umhverfisáhrifum	8
4.1.1	Flugumferð	8
4.1.2	Mannvirki.....	8
4.1.3	Umferð	8
4.1.4	Efnistaka	8
4.2	Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum.....	8
4.2.1	Áhersluatriði	8
4.2.2	Svæði á náttúruminjaskrá	9
4.2.3	Landslag og sjónræn áhrif	9
4.2.4	Gróður	10
4.2.5	Fuglalíf	11
4.2.6	Fornleifar og sögustaðir.....	11
4.2.7	Samfélagsleg og hagræn áhrif	11
4.2.8	Vatnalíf	12
4.2.9	Öryggismál og mengunarhætta.....	12
5	Niðurstaða og samantekt	12
6	Heimildaskrá	13
7	Viðauki	13

1 INNGANGUR

1.1 Tilkynning um framkvæmd

Isavia innanlandsflugvöllir ehf. fyrirhugar uppsetningu aðflugsljósa fyrir aðflug úr norðri á Egilsstaðaflugvelli.

1.2 Tilkynningarskylda

Egilsstaðaflugvöllur er 1.850 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 kröfur eftirlitsaðila og bæta aðflugsskilyrði úr norðri og auka flugöryggi. Með uppsetningu búnaðarins eykst einnig öryggi í samgöngum við landið í aðstæðum eins og í Eyjafjallajökulgosinu, en þá gegndi Egilsstaðaflugvöllur mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið. Þann 2. apríl 2018 gegndi Egilsstaðaflugvöllur einnig mikilvægu hlutverki þegar mikil snjócoma á Reykjanesi gerði það að verkum að þrjár Boeing 757 farþegaþotur og ein Boeing 767 breiðþota þurftu að lenda á vellinum þegar Keflavíkurlugvöllur lokaðist skyndilega.



Mynd 1.1 Boeing 767 breiðþota Icelandair á Egilsstaðaflugvelli þann 2. apríl 2018. Þennan dag lentu fjórar þotur á Egilsstöðum og tvær á Akureyri þegar Keflavíkurlugvöllur lokaði skyndilega. Mynd: Isavia.

1.4 Leyfi

Framkvæmdin er háð

- Framkvæmdaleyfi sveitarstjórnar sem gefið er út á grundvelli samþykks aðal- og deiliskipulags.
- Leyfi Fiskistofu fyrir framkvæmdum við ár og vötn
- Samþykki landeiganda Finnsstaða
- Umsögn Umhverfisstofnunar þar sem framkvæmdin er að hluta inn á svæði á náttúruminjasrá.

1.5 Eignarhald

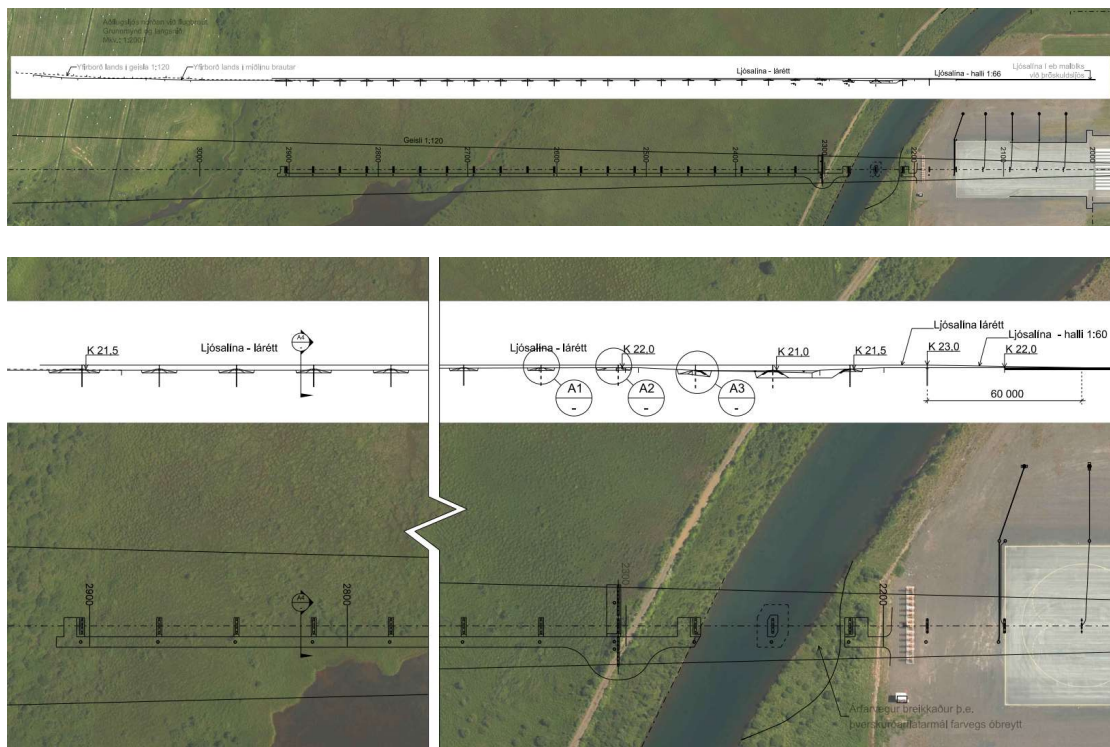
Sunnan Eyvindarár er framkvæmdasvæðið innan lóðar Egilsstaðaflugvallar en norðar árinna er það á landi Finnsstaða.

2 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

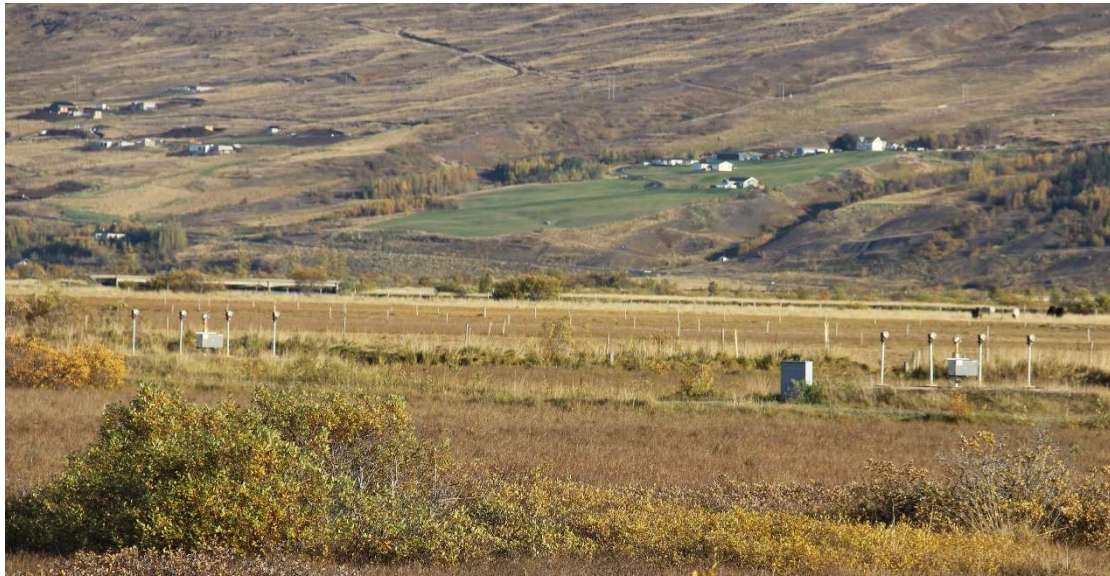
2.1 Lýsing framkvæmdar

Framkvæmdin felst í uppsetningu á aðflugsljósum norður frá nyrðri flugbrautarenda Egilsstaðaflugvallar og jarðvegsfyllingu undir þau ljós. Í hverri ljóssamstæðu verða 5 ljós. Á milli hveftrar samstæðu verða 30 m. Í heildina munu aðflugsljósin fara 715 m út frá norðurenda flugbrautarinnar.

Gera þarf litla landfyllingu í skurðinum sem að Eyvindarár fer um fyrir eina ljóssamstæðuna. Skurðurinn verður breikkaður til að halda þversniðsflatarmáli óbreyttu og ekki hefta rennsli um skurðinn.



Mynd 2.1 Yfirlit yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði og landfyllingar.



Mynd 2.2 Aðflugsljós sunnan Akureyrarflugvallar, sambærileg þeim sem til stendur að setja upp á Egilsstaðaflugvelli. Ljósín á Egilsstaðaflugvelli verða líklega aðeins hærrí.

2.2 Aðstæður

Jarðvegur á svæðinu er að mestu framburður Eyvindarár. Við norðurenda flugbrautarinnar er manngerður skurður sem Eyvindará rennur um norður fyrir flugvöllinn áleiðis út í Lagarfljót. Norðan Eyvindarár, á Finnsstaðanesi, er blanda af flötu mólendi, graslendi og votlendi og er svæðið á náttúruminjaskrá sökum fjölbreytts fuglalífs.

2.3 Magntölur

Heildarefnisþörf í fyllinguna undir aðflugsljósín og þjónustulóðina meðfram þeim er um 12.500 m³.

2.4 Efnisflutningar

Þeir 12.500 m³ sem þarf til verksins verða keyptir af aðilum sem stunda efnistöku í opnum námum í nágrenni Egilsstaða. Aðeins koma til greina námur sem hafa tilskilin leyfi og eru á skipulagi viðkomandi sveitarfélags.

2.5 Aðkoma

Aðkoma að framkvæmdasvæðinu sunnan Eyvindarár er eftir flugbrautinni. Norðan árinna er hægt að keyra slóð meðfram ánni frá Borgarfjarðarvegi og alla leið út á Finnsstaðanes að framkvæmdasvæðinu.

2.6 Valkostir

Vegna eðlis mannvirkja, kröfur í reglugerð og að um er að ræða viðbót við núverandi flugvöll eru ekki aðrir kostir mögulegir en sá sem hér er kynntur.

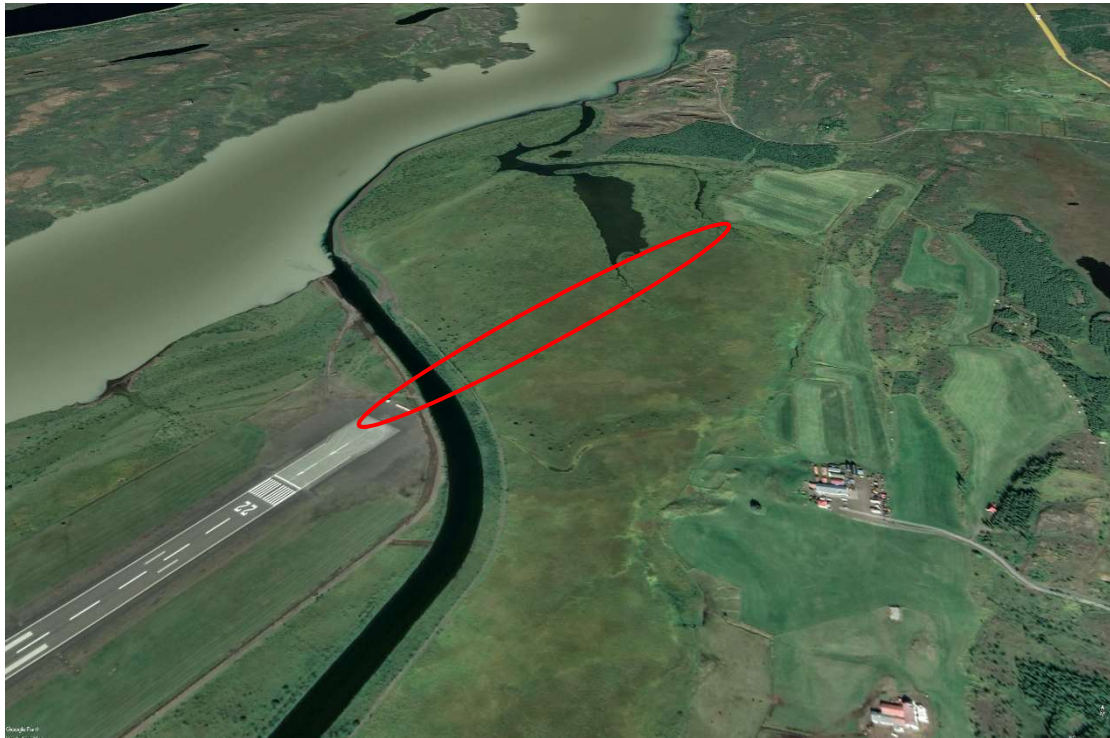
3 ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG

3.1 Lýsing á staðhättum.

Egilsstaðaflugvöllur er norðan Þjóðvegs 1 á austurbakka Lagarfljóts milli Egilsstaða og Fellabæjar. Suðurendi vallarins er fast við Þjóðveg 1. Völlurinn er á ósasvæði Eyvindarár og er búið að veita ánni í manngerðum skurði norður fyrir flugvöllinn. Sunnan vallarins eru tún Egilsstaðabýlisins en fyrir norðan er Finnsstaðanes, svæði nr. 647 á náttúruminjaskrá. Allt svæðið er tiltölulega flatt og vel gróið.

3.2 Framkvæmdasvæðið

Framkvæmdasvæðið er mjó ræma sem nær í heildina um 715 m í norður út frá norðurenda flugbrautar, sjá mynd 2.1. Gera þarf aksturshæfa fyllingu sem að ljósin standa á og svo hægt sé að þjónusta ljósin.



Mynd 3.1 Framkvæmdasvæði við norðurenda flugbrautar. Mynd: Google Earth.

3.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Fyrir liggja eftirtaldar skipulagsáætlanir:

- Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028
- Deiliskipulag Flugvallarsvæðis Egilsstaðaflugvallar
- Skipulagsreglur fyrir Egilsstaðaflugvöll
- Finnsstaðanes og Egilsstaðanes – Svæði á náttúruminjaskrá

3.3.1 Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2028

Ekki er búið að samþykkja nýtt aðalskipulag fyrir nýsameinaða sveitarfélagið Múlaþing og því verður stuðst við aðalskipulags Fljótsdalshéraðs, en það var samþykkt þann 24. júní 2009. Í greinargerð aðalskipulagsins segir m.a.:

„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.“

Yfirlýst stefna aðalskipulagsins er svo að:

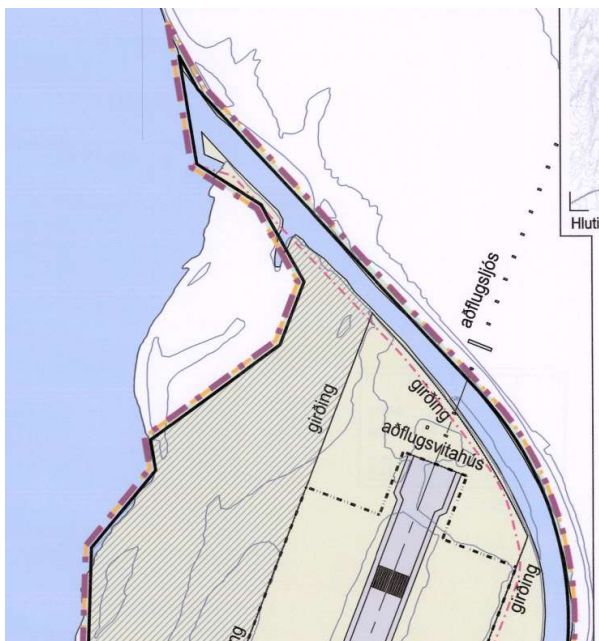
„Egilsstaðaflugvöllur verði öflugur alþjóðaflugvöllur og fólks- og vöruflutningar í millilandaflugi opni enn frekar fyrir alþjóðleg samskipti sem efla ferðaþjónustu svo og aðra þjónustu og verslun á Austurlandi öllu.“

Aðflugsljósín eru ekki sýnd á aðalskipulagsuppdrættinum en ekki þarf að sýna slík minniháttar mannvirki, sbr. að ekki eru sýnd á aðalskipulagsuppdrætti aðflugsljós út frá suðurenda flugbrautar Egilsstaðaflugvallar og Akureyrarflugvallar.

Framkvæmdin er í samræmi við stefnu gildandi aðalskipulags.

3.3.2 Egilsstaðaflugvöllur – Deiliskipulag flugvallarsvæðis

Gert er ráð fyrir fyrirhuguðum aðflugsljósum í gildandi deiliskipulagi Egilsstaðaflugvallar og er framkvæmdin í samræmi við deiliskipulagið. Nýjasta útgáfa deiliskipulags flugvallarsvæðisins er frá árinu 2020 og breytingin samþykkt þann 2.12.2020.



Mynd 3.2 Gildandi deiliskipulag Egilsstaðaflugvallar. Gert er ráð fyrir aðflugsljósum út frá nyrðri flugbrautarenda og norður fyrir Eyvindará.

3.3.3 Skipulagsreglur Egilsstaðaflugvallar

Í samræmi við heimild í 59. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, voru settar skipulagsreglur fyrir Egilsstaðaflugvöll árið 2016. 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 flugvellinum 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.

Framkvæmdin er í samræmi við skipulagsreglur Egilsstaðaflugvallar.

3.3.4 Egilsstaðanes og Finnsstaðanes – Svæði á náttúruminjaskrá

Egilsstaðanes og Finnsstaðanes eru svæði nr. 647 á náttúruminjaskrá [1]. Þegar komið er norður fyrir Eyvindará eru aðflugsljósin innan þessa svæðis.



Mynd 3.3 Svæði nr. 647 á náttúruminjaskrá er skrástrikað. Framkvæmdir við norðurenda flugbrautar eru utan við svæðið en norðan Eyvindarár er unnið innan svæðisins. Samsett mynd úr aðalskipulagsupprætti Fljótsdalshéraðs 2008-2028.

4 GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM

4.1 Þættir sem valda umhverfisáhrifum

4.1.1 Flugumferð

Framkvæmdir breytir ekki afkastagetu flugvallarins né aðflugsléiðum, heldur eingöngu eykur öryggi aðflugs úr norðri. Áhrif á umhverfisþætti vegna flugumferðar verða því óbreytt, nema slyshætta minnkar.

4.1.2 Mannvirki

Mannvirki sem hér um ræðir eru aðflugsljós og fylling undir þeim, samtals um 12-15 þús m³. Reist verða aðflugsljós með 30 m bili og ná þau um 715 m norður fyrir flugbrautarendann.

Alls fer um 0,5 ha lands undir mannvirki og fyllingar sem hér er fjallað um. Mestur hluti þess svæðis eru votlendi og mólendi.

4.1.3 Umferð

Aðkoma að vinnusvæðinu er um slóða eftir bakka Eyvindarár. Miðað við að venjulegur vörubíll taki 14 m³ í hverri ferð, má búast við að heildarfjöldi ferða með efni í landfyllingarnar verði um þúsund talsins.

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 Fljótsdalshéraðs (nú Múlaþing) 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 segir um svæði 647: „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.“

Norðan Eyvindarár er framkvæmdasvæðið innan þessa svæðis á náttúruminjaskrá og mun raska varanlega um 0,5 ha lands. Ljósinn og fyllingin mun þó líklega ekki hafa mikil áhrif á fuglalíf svæðisins, svæðið sem raskast er lítið og er truflun einungis á framkvæmdatíma. Sambærilegar aðstæður eru sunnan við Akureyrarflugvöll þar sem aðflugsljós eru á votlendi sem er á náttúruminjaskrá vegna mikils og fjölbreytts fuglalífs. Þar hafa aðflugsljósinn haft lítil sem engin áhrif á fuglalíf svo vitað sé og ætla má að sama verði upp á teningnum norðan við Egilsstaðaflugvöll.

Framkvæmdaraðili telur að áhrif framkvæmdarinnar á verndargildi svæðisins verði óveruleg.

4.2.3 Landslag og sjónræn áhrif

Framkvæmdasvæðið sést hvorki frá Þjóðvegi 1 né frá Borgarfjarðarvegi (nr. 94). Almennir ferðamenn verða því fyrir litlum sem engum áhrifum. Öll byggð er sunnan við ljósinn og þar sem ljósinn snúa í norður mun birta frá ljósunum og sýnileiki þeirra vera afar takmörkuð.



Mynd 4.1 Aðflugsljós í votlendi sunnan við Akureyrarflugvöll. Aðflugsljós norðan Egilsstaðaflugvallar verða mjög sambærileg. Mynd: Hörður Geirsson

Landslag verður svo til óbreytt, landið er allt flatt og ekki er þörf á mikilli jarðvinnu. Þjónustuvegur og aðflugsljós munu ekki standa hátt upp úr landinu.

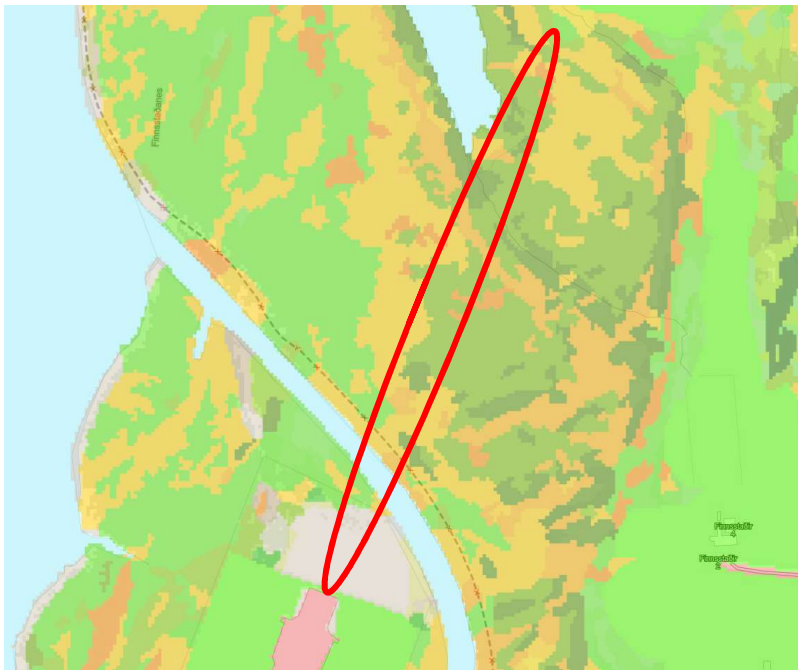


Mynd 4.2 Aðflugsljós í votlendi sunnan Akureyrarflugvallar. Aðflugsljós og frágangur norðan Egilsstaðaflugvallar verður mjög sambærilegur.

Þar sem sýnileiki framkvæmdarinnar er mjög lítill og áhrif á landslag minniháttar, þá er það mat framkvæmdaraðila að áhrif á landslag og ásýnd séu óverulega neikvæð.

4.2.4 Gróður

Norðan Eyvindarár raskast um 0,5 ha lands sem, skv. vistgerðarkorti Náttúrufræðistofnunar Íslands [2], er að mestu leyti mólendi en einnig er þar votlendi. Votlendið er minna en 2 ha að stærð og nýtur því ekki sérstakrar verndar skv. náttúruverndarlögum.



Mynd 4.3 Vistgerðarkort NÍ af framkvæmdasvæðinu. Aðallega er um að ræða mólendi (grænt og dökkgrænt) og votlendi (gult og appelsínugult).

Gróðurinn sem fer undir aðflugsljós mun raskast varanlega en ekki er um að ræða stór samfelld svæði. Votlendi verður ekki ræst fram og gróðurhula verður áfram óbreytt að undanskilinni mjórri ræmu sambærilegri þeirri sem sést á mynd 4.1.

Þrátt fyrir að gróður raskist varanlega þá er um að ræða tiltölulega lítið svæði og því telur framkvæmdaraðili að áhrif á gróður séu óveruleg.

4.2.5 Fuglalíf

Líkt og segir í kafla 4.2.2 þá er svæðið norðan Eyvindarár á náttúruminjaskrá m.a. vegna fjölbreytts fuglalífs. Helst eru það gæsir og andfuglar sem setja svip sinn á svæðið og þá sérstaklega hávella. Fylgst hefur verið með andflugum á Lagarfljóti undanfarin ár í tengslum við Kárahnjúkavirkjun og sýna talingar að andflugum hefur fækkað nokkuð á Lagarfljóti eftir tilkomu Kárahnjúkavirkjunar, hafa skúfendur t.d. fært sig mikið yfir á Urriðavatn [3]. Svæðið við Egilsstaðaflugvöll sem er á náttúruminjaskrá er sérstaklega mikilvægt á vorin og varptíma. Á framkvæmdartíma gæti fuglalíf í næsta nágrenni orðið fyrir truflun en að framkvæmdum loknum má búast við minniháttar áhrifum á fuglalíf. Raskað svæði er mjó ræma og beggja vegna við verður áfram óraskað votlendi og mólendi.

Með því að tímasetja helstu framkvæmdir utan varptíma má komast hjá mestu áhrifunum og framkvæmdaraðili metur að heildaráhrif á fuglalíf verði óveruleg.

4.2.6 Fornleifar og sögustaðir

Ekki er vitað til þess að neinar fornminjar séu á mjóu ræmunni sem að framkvæmdin nær til. 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 á meðan 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 Egilsstaðaflugvöllur hefur í gegnum tíðina gengt mikilvægu hlutverki í samgöngum við landið sem varaflugvöllur. Aðflugsljós fyrir aðflug úr norðri er mikilvægur þáttur í að auka öryggi í aðflugi og þar með auka möguleikann á reglulegu millilandaflugi um Egilsstaðaflugvöll. Með framkvæmdinni eykst möguleiki til aukinnar þjónustu og betri dreifingu ferðamanna um landið sem og lengingu ferðamannatímans á Austurlandi.

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 Austurlands 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.

Fyrirhuguð framkvæmd mun því hafa jákvæð samfélagsleg og hagræn áhrif á Austurland og efla samkeppnishæfi svæðisins hvort sem litið er til atvinnumála, þróun ferðaþjónustunnar eða byggðamála. Með framkvæmdinni skapast þær aðstæður að hægt er að auka áreiðanleika reglulegs millilandaflugs á Egilsstöðum 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 Vatnalíf

Ein ljósasamstæðan þarf að vera á eyju í Eyvindará. Farvegurinn verður breikkaður til að koma til móts við það og tryggja að þversniðsflatarmál haldist óbreytt svo rennsli verði áfram óbreytt. Það er hagur Isavia að vatn komist áfram óhindrað fram hjá flugbrautinni til að minnka flóðahættu.

Í Eyvindará gengur urriði og bleikja úr Lagarfljóti en fyrirhugaðar framkvæmdir munu á engan hátt hindra þær göngur. Að sama skapi munu seiði alltaf geta komist út í Lagarfljót. Til að koma undirstöðum fyrir ljósasamstæðuna í ánni þarf að landtengja þær tímabundið með fyllingu út í ána, líklegast verður það gert að vetri til þegar rennsli í ánni er í lágmarki en þá eru engir fiskar að ganga.

Framkvæmdaraðili metur að áhrif á vatnalíf séu óveruleg.

4.2.9 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 flugvellingum 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 Egilsstaðaflugvöll og uppfylla kröfur sem reglugerðir gera til millilandaflugvalla. Með uppsetningunni eykst einnig öryggi í samgöngum við landið þegar horft er til hlutverks Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvallar. Með þessum framkvæmdum er verið að vinna að því að uppfylla markmið sem sett hafa verið fram í aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 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 og möguleg áhrif á fuglalíf.

Helstu jákvæðu áhrif þessarar framkvæmdar eru á öryggi og samfélag. Með framkvæmdinni eykst öryggi flugvallarins. Öryggi samgangna við landið eykst og með framkvæmdinni skapast möguleiki til aukinnar þjónustu auk þess sem styrking Egilsstaðaflugvallar er í heildina talin líkleg til að hafa í för með sér víðtæk jákvæð áhrif á samfélag á Austurlandi.

Fyrirhuguð framkvæmd er í samræmi við aðalskipulag Fljótsdalshéraðs og deiliskipulag Egilsstaðaflugflugvallar. 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] Umhverfisstofnun, „Náttúruminjaskrá - Austurland,“ 2021. [Á neti]. Available: <https://ust.is/nattura/natturuverndarsvaedi/natturuminjaskra/austurland/>. [Skoðað 9 nóvember 2021].
- [2] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Vistgerðir og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi,“ 10. mars 2021. [Á neti]. Available: <http://vistgerdakort.ni.is/>.
- [3] Náttúrustofa Austurlands, „Vatna- og sundfuglar á Jökulsá á Dal og endur á Lagarfljóti og á vötnum á Fljótisdalsheiði árið 2016,“ Landsvirkjun, Reykjavík, 2017.

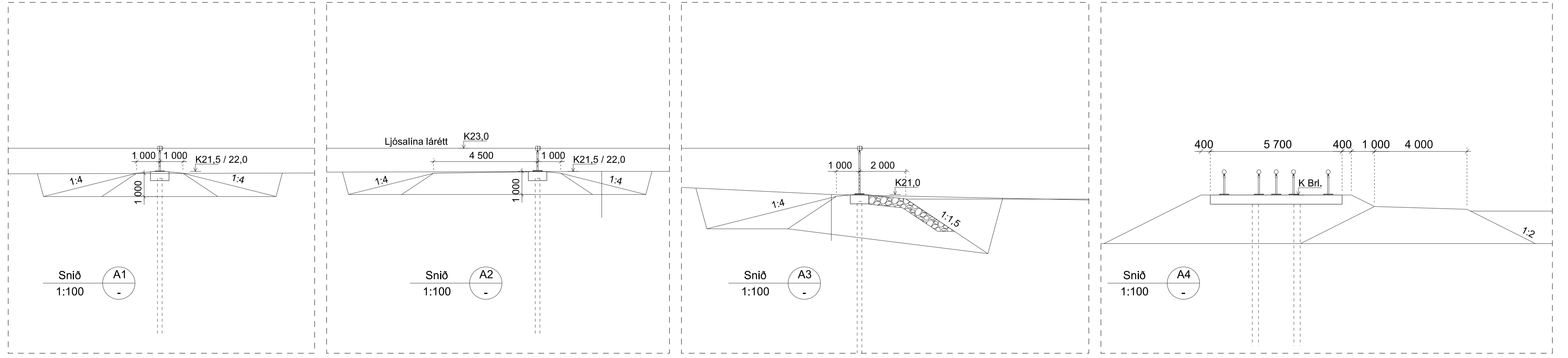
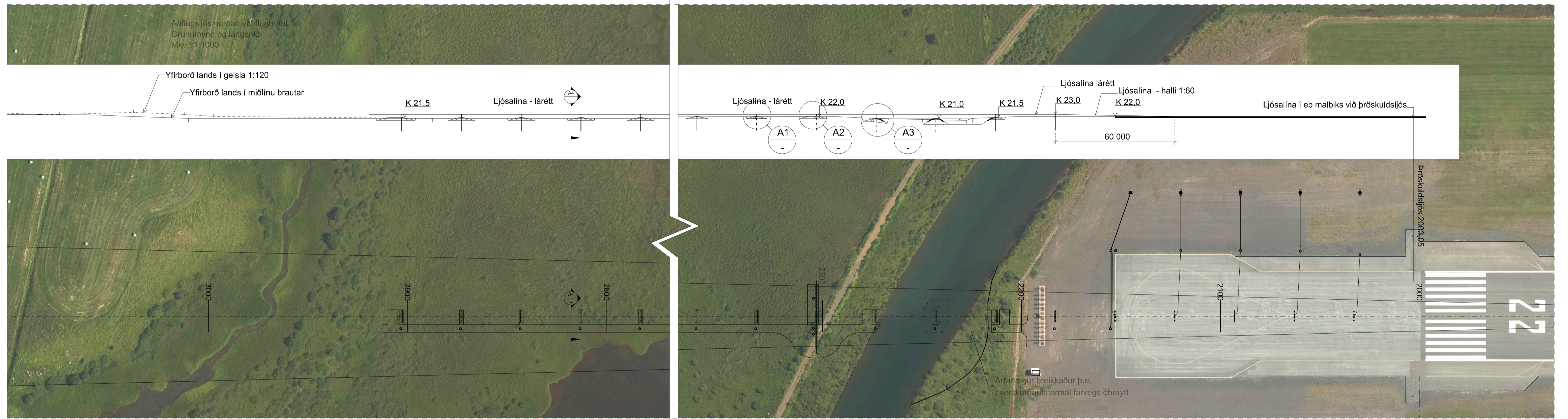
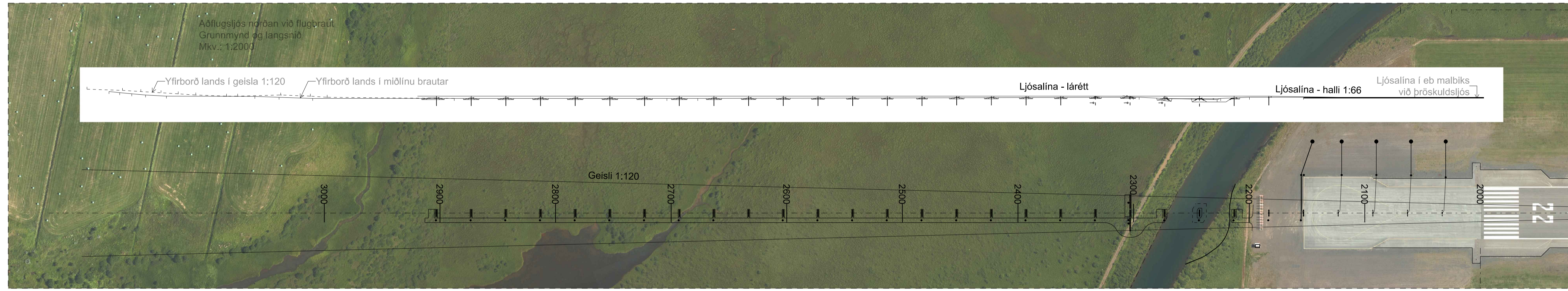
7 Viðauki

Teikning af framkvæmd

ÓFULLGERÐ TEIKNING

ADALHÖNNUBUR / HÖNNUNARSJÓRI

ÚTG. DAGS. ÚTGÁFUFERILL. HANNAÐ TEKN. YFRF.



ISAVIA
Egilsstaðarflugvöllur
720

Aðflugsljós N
Grunnmynd, langsníð og sníð

TEIKNUNUMÉR	BLADSTÆRÐ	HANNAÐ:	AT	###
8415-006	A1	TEKNAÐ:	AT	###
00-1-11-01		VEFSFARÐ:	##	###
DAGS	MÆLIKVARÐI	ÚTGÁFA		
20.10.2021	1:2000, 1:1000, 1:100	A1		

SAMBÝKKT:
Kennitala: