 Skipulagsstofnun
Mótt.: 16. mars 2017
Málnr.
201511063

Breyting á Aðalskipulagi Fljótshéraðs 2008 – 2028  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

Samþykkt útgáfa  
sbr. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010

1. mars 2017



FLJÓTS DALSHÉRAÐ

**ATA**

A0597-011-U04

## 1 Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 - 2028

Lögd er 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 þéttbýlisuppdrætti aðalskipulagsins fyrir Egilsstaði og í köflum 9.4 og 9.6 í greinargerð. Breytingin nær einnig til vatnsverndar á Egilsstaðanesi, sjá sama uppdrátt og kafla 9.18 í greinargerð og legu afleggjara að flugstöð sem er flokkaður sem stofnvegur.

### 1.1 Breytingar á greinargerð aðalskipulagsins

Um athafnasvæði A6 segir í greinargerð aðalskipulagsins, kafla 9.6:

*A6 Athafna- og þjónustusvæði við flugvöll.*

*Athafnasvæði við flugvöllinn blandast svæði fyrir þjónustustofnanir næst flugvallarmannvirkjunum sjálfum og verslunar og þjónustusvæði nær þjóðveginum. Í deiliskipulagi verði gerðar strangar kröfur um útlit, frágang og umgengni.*

Um svæði fyrir þjónustustofnanir T8 segir í greinargerð aðalskipulagsins, kafla 9.4:

*T8 Athafna- og þjónustusvæði við flugvöll*

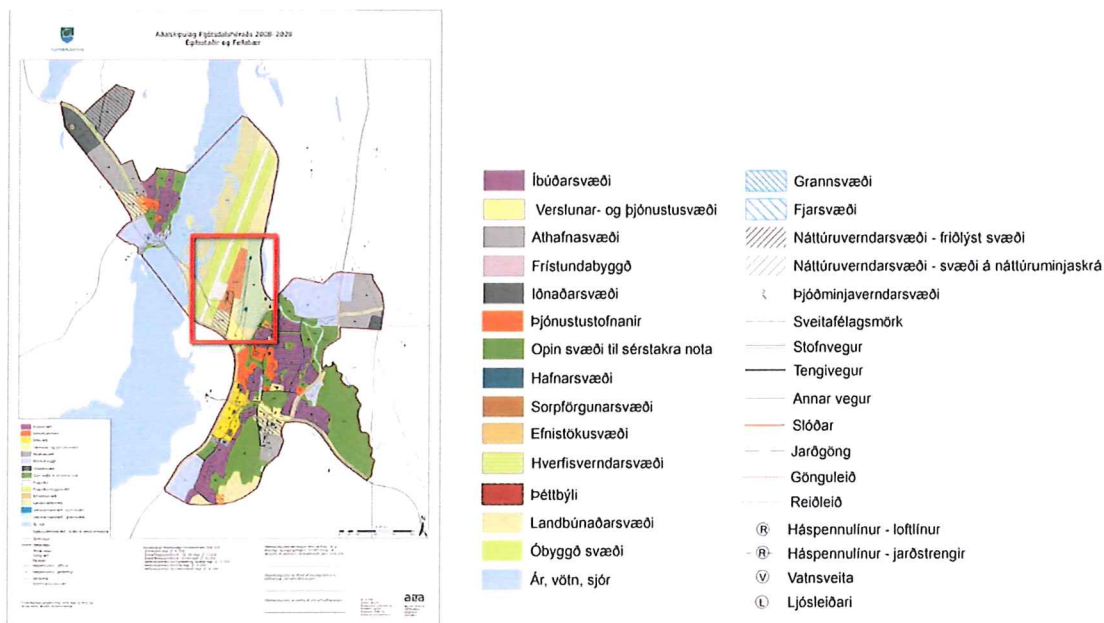
*Á svæðinu verði einkum flugtengd starfsemi. Í deiliskipulagi verði gerðar strangar kröfur um útlit, frágang og umgengni á svæðinu.*

Lagt er til að við skilmála beggja svæða bætist eftirfarandi við:

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

### 1.2 Breytingar á skipulagsuppdrætti

Samkvæmt tillögunni verður breyting á uppdrætti innan rauða rammans sem sýndur er á þéttbýlisuppdrætti fyrir Egilsstaði, sjá hér fyrir neðan:



Tillagan felur í sér breytingar á afmörkun landnotkunarreitna og vatnsverndarsvæða sem hér segir:

- Svæði A6/T8 stækkar úr 14,7 ha í 23,1 ha til austurs.
- Svæði G1, brunnsvæði vatnsverndar og G2, grannsvæði vatnsverndar á Egilsstaðanesi falla út. Jafnframt falla út stofnæðar vatnsveitu.

Að auki er vegur að flugstöð sýndur sem stofnvegur í samræmi við vegaskrá og færður til í samræmi við deiliskipulagstillögu sem er í mótun.



Hluti af staðfestum þéttbýlisuppdrætti fyrir Egilsstaði, fyrir breytingu, 1 : 10 000.

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll



*Breyting á uppdrætti skv. tillögunni, 1 : 10 000.*

*Breyting á skilmálum fyrir A6 og T8 samkvæmt tillögunni kveður á um óheft aðgengi að bökkum Eyvindarár.*

## 2 Greinargerð

### 2.1 Forsendur

Margvíslegar ástæður kalla á að athafnasvæði við Egilsstaðaflugvöll sé stækkað. Eftirspurn eftir flugtengdri þjónustu þróast hratt en er ekki að öllu leyti fyrirsjáanleg. Tillaga að breyttu skipulagi er sett fram til þess að gera grein fyrir því hvernig bæjarstjórn hyggst búa í haginn fyrir þróun sem telja verður líklega. Með því vill bæjarstjórn ná sátt um breytta ráðstöfun lands tímanlega og geta um leið sýnt fram á að samfélagið sé tilbúið til að hliðra til fyrir aukinni flugtengdri þjónustu þótt stakar framkvæmdir séu ekki nú þegar ákveðnar. Aðalskipulag gegnir hér því hlutverki að setja fram sýn um landnotkun sem síðar verður útfærð nánar í deiliskipulagi, eftir því sem eftirspurnin þróast.

Ástæður stækkunarinnar eru settar fram hér fyrir neðan en þær byggja á upplýsingum sem ISAVIA hefur komið á framfæri við bæjarstjórn.

Núverandi flughlað á Egilsstaðaflugvelli er þegar of lítið og uppfyllir ekki kröfur í stöðlum alþjóða flugmálastofnunarinnar ICAO varðandi fjarlægð frá flugbraut. Ýmis önnur aðstaða við flugvöllinn kallar líka á endurskoðun fyrirkomulags, t.d. staðsetningar eldsneytisgeymslu.

Völlurinn er alþjóðlegur flugvöllur og mikilvægur varaflugvöllur fyrir Keflavíkurlflugvöll. Flest flugfélög sem fljúga hingað til lands nota hann sem slíkan. Bent hefur verið á að ef margar millilandaflugvélar þurfa að lenda á Egilsstaðaflugvelli, t.d. ef Keflavíkurlflugvöllur lokast vegna eldsumbrota, eru núverandi flughlöð ófullnægjandi. Þetta er mikilvægt öryggisatriði fyrir alþjóðlega flugumferð í grennd við Ísland.

Gera þarf ráð fyrir aðstöðu til að taka á móti ört vaxandi fjölda ferðamanna. Um Egilsstaðaflugvöll fóru 89.079 farþegar í innanlandsflugi og 2.294 í millilandaflugi árið 2015. Umferð um Akureyrarflugvöll er um tvöfalt meiri. ISAVIA telur að á næstu 8-12 árum geti farþegafjöldi sem fer um þessa flugvelli farið í 200 – 500 þúsund. Stjórnvöld yta undir aukinn fjölda farþega um flugvelli utan höfuðborgarsvæðisins, t.d. með framlögum í Flugþróunarsjóð.

*Markmið sjóðsins er að styðja við uppbyggingu nýrra flugleiða til Íslands þannig að koma megi á reglulegu millilandaflugi um alþjóðaflugvöllina Akureyri og Egilsstaði. Með því er stuðlað að dreifingu ferðamanna um landið í samræmi við Vegvísi í ferðaþjónustu, bættri nýtingu innviða ríkisins, bættum búsetuskilyrðum og lífsgæðum heimamanna og bættum rekstrarskilyrðum atvinnureksturs á Norður- og Austurlandi. (Af vef atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytisins).*

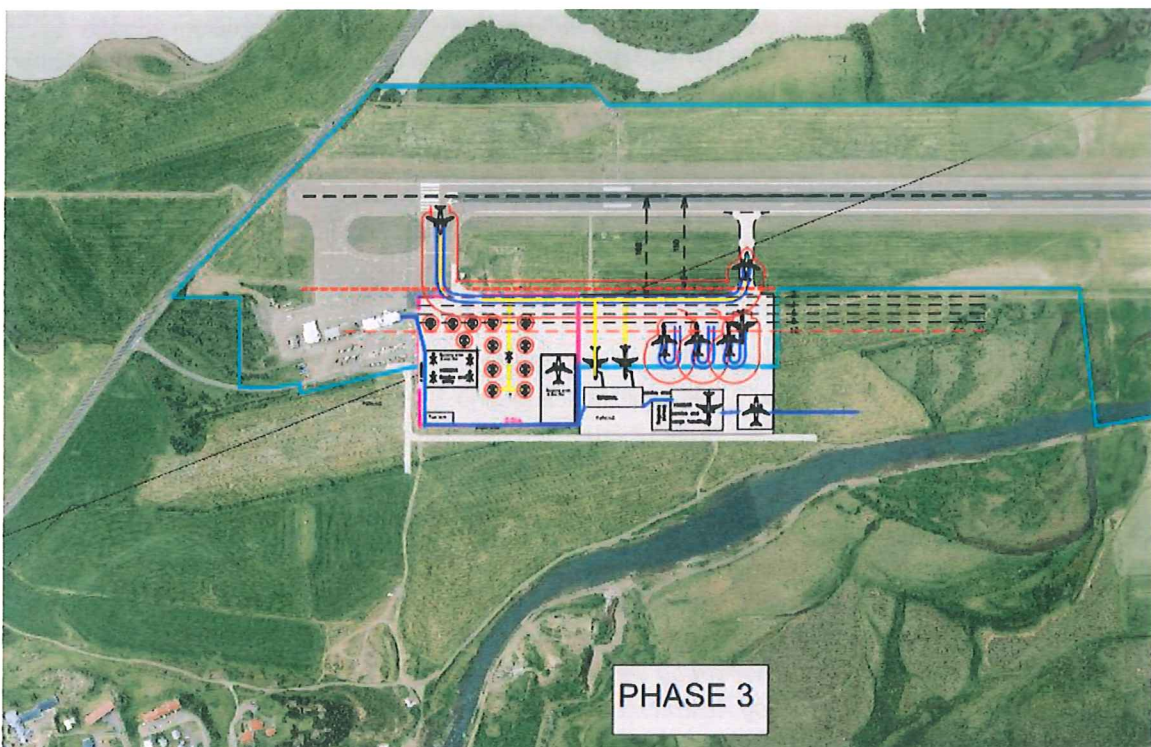
Beri þessi stefnumörkun þann árangur að eitt daglegt flug bætist við Egilsstaðaflugvöll með 160 sæta vél gæti það þýtt að um 80.000 farþegar bætist við flugvöllinn á ári. Aukinn farþegafjöldi kallar á bætta aðstöðu í flugstöð. Núverandi flugstöð er hönnuð og byggð sem innanlandsflugstöð en hefur náð að sinna millilandaflugi með breytingum. ISAVIA gerir ráð fyrir byggingu nýrrar flugstöðvar í þriðja og síðasta áfanga uppbyggingar, sjá hér fyrir neðan.

Meðal forgangsverkefna í verkefnaáætlun Vegvísis í ferðaþjónustu er að „*tryggja að viðhald og uppbygging innviða flugsins verði í takt við fjölgun ferðamanna*“. Í vegvísinum segir einnig í kafla um dreifingu ferðamanna: „*Metið skuli hvernig best megi, á sjálfbæran hátt, fjölga alþjóðlegum fluggáttum til landsins og tryggja að varaflugvellir alþjóðaflugs séu í góðu ásigkomulagi*“. Til þess að þessi stefna geti gengið eftir þarf sýn samfélagsins á grunnfyrirkomulag innviðauppbyggingarinnar að liggja fyrir.

Á undanförunum misserum hefur vaxið áhugi ýmissa aðila á umsvifum sem tengjast norður-Atlantshafi, t.d. siglingum og vöruflutningum. Leit að olíu á Drekasvæðinu stendur yfir og gæti borun hafist á næstu 4-5 árum. Líklegt er að þessi umsvif kalli á flugþjónustu og svæði fyrir flugtengda starfsemi,

enda er Egilsstaðaflugvöllur fullbúinn millilandaflugvöllur. Þjónusta við áðurnefnda starfsemi fer að hluta fram með þylum og því gert ráð fyrir afgreiðslu- og biðsvæðum fyrir þær. Tímasetning og umfang er hins vegar óljóst og vill bæjarstjórn vera viðbúin því að eftirspurn eftir flugþjónustu á Egilsstaðaflugvelli aukist, jafnvel með skömmum fyrirvara og að aðalskipulag geri þá ráð fyrir nauðsynlegum endurbótum á aðstöðunni og landrými fyrir flugtengda starfsemi.

ISAVIA hefur lagt fram áfangaskipta tillögu um stækkun athafnasvæðis fyrir flugvélar og tengda þjónustu norðan núverandi flugvallarbygginga, alls um 8 ha. Fyrsti áfangi gerir aðeins ráð fyrir stækkun flughlaðs og einu flugskýli. Annar áfangi bætir enn við flughlaðið og öðru flugskýli. Að loknum þriðja áfanga verður rými fyrir 12 þylustæði og 6 farþegaþotur auk flugstöðvarbyggingar og þjónustusvæða, með fyrirvara um nánari útfærslu. Auk þessa svæðis er talin þörf fyrir aukid rými fyrir flugtengda starfsemi á vegum ýmissa aðila. Stækka þarf athafna- og þjónustusvæði við flugvöllinn til að rými verði fyrir þessi áform.



Mynd 1: Lokaáfangi stækkunar athafnasvæðis skv. áformum Isavia. Myndin er sýnd til skýringar en felur ekki í sér skipulagsákvæði. Gera má ráð fyrir að breytingar verði á útfærslu og fyrirkomulagi, þó innan þeirra marka sem skipulagsákvæði skv. þessari tillögu heimila. Nánar er kveðið á um fyrirkomulag mannvirkja í deiliskipulagi, þ.m.t. girðingu umhverfis svæðið.

Stækkað svæði fyrir athafnasvæði og þjónustu við flugvöllinn fer yfir land sem er landbúnaðarland skv. skipulagi og hefur það verið nýtt til ræktunar, sjá nánar í kafla 2.3. Það fer líka yfir vatnverndarsvæði skv. gildandi aðalskipulagi, merkt G1 og G2 sem eru brunn- og grannsvæði vatnsból. Þessi vatnsból hafa verið lögð af vegna mengunarhættu og nýtt vatnsból fyrir þéttbýlið á Egilsstöðum og Fellabæ tekið í notkun í Köldukvísl á Eyvindarárdal. Einnig er gert ráð fyrir viðbótarvatni úr aurkeilu við Þuríðarstaði á Eyvindarárdal. Tillagan felur því í sér niðurfellingu vatnsverndar í aðalskipulagi á Egilsstaðanesi.

Í greinargerð aðalskipulags Fljótsdalshéraðs 2008-2028 er stefnt að því að Egilsstaðaflugvöllur verði öflugur alþjóðaflugvöllur sem sinni fólksflutninginum, vöruflutningum og styðji ferðaþjónustu og aðra

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

þjónustu á Austurlandi. Framfylgd stefnunnar gerir ráð fyrir stækkun athafnasvæðis við flugvöllinn s.s. vegna flughlaðs, bygginga og þjónustusvæðis.

Breyting á aðalskipulagi skv. þessari tillögu er í samræmi við eftirtalin stefnumið úr aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs:

*Það er stefna Fljótsdalshéraðs að vera miðstöð verslunar og þjónustu á Austurlandi og eitt af öflugustu kjarnasvæðum á landinu. Með nýjum miðbæ á Egilsstöðum vill sveitarfélagið leggja sitt af mörkum til að bæta þjónustu og lífsgæði íbúa á Austurlandi öllu.*

*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.*

*Gott ræktunarland skal ekki tekið til annarrar notkunar en matvælaframleiðslu nema vegna almannahagsmuna.*

Það er mat sveitarfélagsins að uppbygging flugvallarins styrki stöðu Egilsstaða sem kjarnasvæðis á Austurlandi, opni fyrir aukin samskipti og efla ferðaþjónustu, því séu ríkir almannahagsmunir til staðar.

## **2.2 Hæðartakmarkanir vegna hindranaflata**

Hindranafletir flugvallarins eru lægstir út frá brautarendum (1,2% halli) og upp frá jaðri öryggissvæðis meðfram flugbrautinni (14,3% halli). Síðarnefndi fláinn (sjá mynd 2) setur verulegar skorður við hæð húsa innan athafnasvæðisins og ræðst staðsetning þeirra, miðað við nauðsynlega hæð, að nokkru leyti af því. Til þess að byggingar á borð við flugskýli og flugstöð geti rúmast undir hindranafletinum þurfa þær því að vera í nokkurri fjarlægð frá öryggissvæðinu.



Mynd 2: Hæð hindranaflatar á athafnasvæðinu yfir hæð flugbrautarinnar (23,3 m.y.s). Hindranaflöturinn nemur við jörðu á vesturjaðri svæðisins en nær 40 metra hæð upp fyrir flugbrautina á austurjaðrinum. Mörk athafnasvæðisins skv. tillögunni eru sýnd með rauðri línu.

### 2.3 Staðhættir

Egilsstaðaflugvöllur er staðsettur á Egilsstaðanesi, milli Lagarfljóts og Eyvindarár. Skammt er til þéttbýlisins á Egilsstöðum suðaustan við flugvöllinn og til Fellbæjar, handan fljótsins, vestanmegin. Flugvöllurinn er alþjóðaflugvöllur, einn af fjórum slíkum á Íslandi og gegnir einnig mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur.

Suðurendi flugbrautarinnar liggur að Hringvegi 1 og ræktuð tún eru báðum megin við syðri helming flugbrautarinnar. Stækkun athafnasvæðis og svæðis fyrir þjónustustofnanir er austan flugbrautarinnar og mun stækkunin ná til 5,2 ha af ræktuðum túnnum sem skv. nógildandi skipulagi eru á landbúnaðarlandi skv. landnotkunarflokkun skipulagsins. Innan reits A6/T8 í gildandi skipulagi eru 7,5 ha af ræktuðum túnnum. Í tengslum við mótun tillögunnar var aflað umsagnar ráðunautar, sbr. 6. gr. jarðalaga nr. 81/2004 m.s.br., um ræktunarskilyrði á því landi sem tekin verða úr landbúnaðarnotum skv. tillögunni. Umsögnin var veitt á grunni tillögunnar eins og hún var kynnt á vinnslustigi en þá var gert ráð fyrir að taka um tvöfalt meira land úr landbúnaðarnotum en niðurstaða er um í þessari auglýstu útgáfu tillögunnar. Í umsögninni segir m.a.:

*Spildurnar eru ræktaðar á gömlum áreyrum, eru í góðu næringarlegu ástandi og gefa mjög góða uppskeru. Endurræktun, í formi grasræktar, grænfóðurræktar eða kornræktar, á*



Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

*viðkomandi spildum hefur verið unnin frá 2004 til dagsins í dag, mis oft eftir spildum. Uppskera af þessum spildum er megin uppistaða kúafóðurs á Egilsstaðabúinu og flokkast þessi tún því sem aðaltún búans. Einnig eru þetta mikilvæg tún fyrir búið vegna þess hve aðrar spildur á Egilsstaðanesinu, sem eru nær fljótinu, eru undir miklum áhrifum af ágangi fugla og flóða í Lagarfljóti.*

Sett er fram mat á kostnaði við að koma upp sambærilegri ræktun annars staðar. Síðan segir:

*Varðandi áhrif á nálægar bújarðir þá væru óbein áhrif af því að Egilsstaðabúið hugsanlega þoli ekki við, í óbreyttri mynd, ef landnotkun yrði breytt þar sem megin stoð og algjör grundvöllur fóðurframleiðslu kúabúsins er á umræddu landbúnaðarsvæði.*

*Fjárhagslegt og tilfinningalegt tjón er óumflýjanlegt við það að missa umrætt land úr landbúnaðarnotum. Landsvæðið sem um ræðir er því mjög mikilvægt í fóðuröflun og rekstri búans og hreint ekki auðbætanlegt.*

Samkvæmt jarðalögum nr. 81/2004 m.s.br. þarf leyfi ráðherra til að breyta landnotkun á landbúnaðarsvæði. Fengin var umsögn ráðunautar, sbr. 6. gr. laganna, og erindi var sent ráðuneytinu með gögnum málsins. Svar barst, dags. 9. maí 2016, á þá leið að breytingin væri heimiluð í ljósi ríkra almannahagsmuna af þróun flugvallarsvæðisins.

Um miðja flugbrautina, við norðurenda ræktaðra túna, er upprunalegur árfarvegur Eyvindarár en henni var veitt norður fyrir flugvallarstæðið. Í Eyvindará er vænn fiskur, bæði urriði og bleikja, sem er talinn koma úr Lagarfljóti. Vestan við flugbrautina eru fallegir hólmar í Lagarfljóti.

Töluvert er um að Egilsstaðanes sé notað til útivistar, enda fjölbreytt lífríki á svæðinu, einkum meðfram árbökkunum. Greiður aðgangur að náttúrusvæðum við árnar er því mikilvægur bæjarbúum og sérstaklega áhugavert að komast alla leiðina kringum flugvöllinn.

Byggðin á Egilsstöðum er á holti upp af túnunum. Austurjaðar athafna- og þjónustusvæðis flugvallarins samkvæmt gildandi skipulagi er í um 500 m fjarlægð frá nálægu íbúðasvæði og breytist sú fjarlægð ekki verulega samkvæmt tillögnum.

Lagarfljót hefur flætt yfir bakka sína og eru t.d. til heimildir um mikil flóð árið 1969 og 1995. Í flóðinu árið 1995 flæddi yfir 60 ha af ræktuðu landi Egilsstaðabænda. Í frétt um flóðið frá 1995<sup>1</sup> segir að Egilsstaðaflugvöllur sé byggður 40 cm upp fyrir hæstu flóðamörk og því eigi ekki að vera flóðahætta þar. Miðað var við mesta flóðið 1968.<sup>2</sup> Flóðahætta í Lagarfljóti er auk þess minni núna en var áður þar sem rennsli í Lagarfljót er undir áhrifum frá Kárahnjúkavirkjun og flóð eins og þau urðu fyrrum af náttúrulegum orsökum verða ekki lengur.

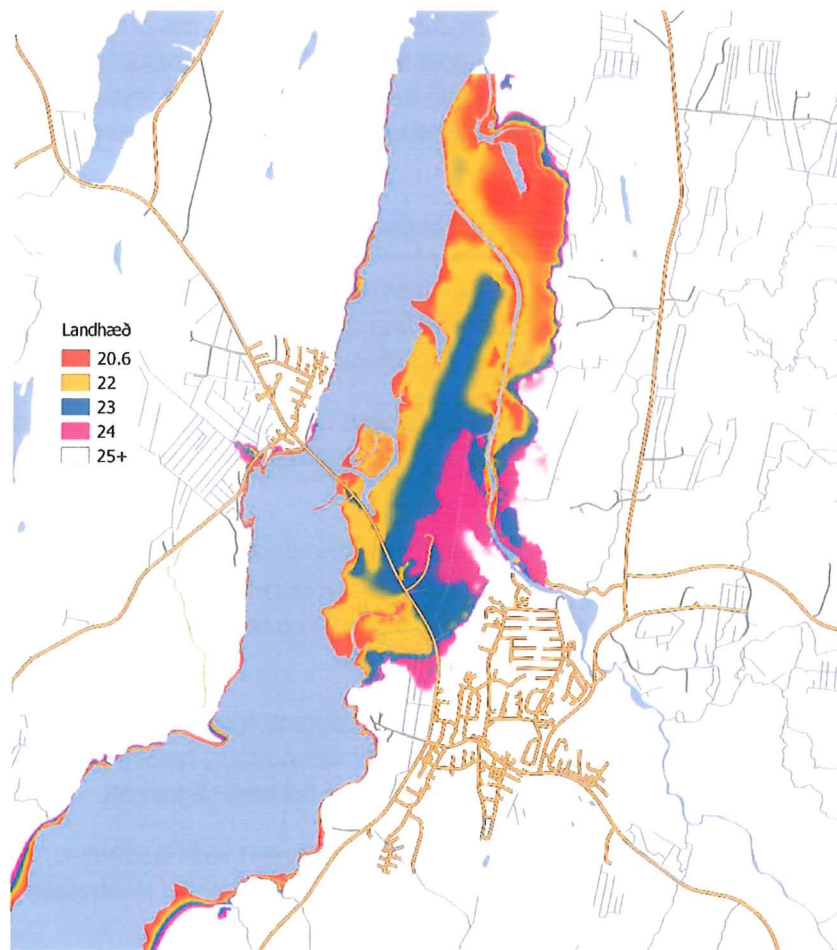
Flóðahætta vegna rofs Ufsarstíflu og Kelduárstíflu hefði áhrif á Lagarfljót og hafa áhrif þess verið metin.<sup>3</sup> Flóð vegna rofs Ufsarstíflu myndi ná í Lagarfljót á innan við 2 klukkustundum og vatnsborðshækkun þar gæti orðið um 25 cm, sem hefði ekki áhrif á svæði flugvallarins á Egilsstöðum. Flóð vegna rofs Kelduárstíflu næði í Lagarfljót innan þriggja klukkustunda frá rofi, og vatnsborðshækkun þar gæti orðið 1,5 m, sem hefði ekki áhrif á flugvöllinum.

<sup>1</sup> Sjá frétt á vef Morgunblaðsins <http://www.mbl.is/greinasafn/grein/207351/>

<sup>2</sup> Sjá greinargerð aðalskipulags Fljótsdalshéraðs síðu 8 sjá <http://skipulagsaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=01634425637269950000>

<sup>3</sup> Landsvirkjun, 2006. Kárahnjúkavirkjun. Flóð vegna stíflu rofs. Endurskoðun. LV-2006/055

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótshálsa 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll



Mynd 3: Flóðahætta á Egilsstaðanesi. Vatnsborð Lagarins er að meðaltali í 20,6 metra hæð yfir sjó. Túnin austan flugvallarins eru u.þ.b. þremur metrum hærrí en meðalvatnsborð.

### 3 Kynning og samráð

Umsagnaraðilar um þessa tillögu eru:

- Samgöngustofa
- Heilbrigðiseftirlit Austurlands
- Umhverfisstofnun
- Vegagerðin
- Minjastofnun
- Isavia
- Aðlæg sveitarfélög

Verkefnislýsing fyrir breytinguna var kynnt í nóvember og desember 2015 og bárust umsagnir frá Heilbrigðiseftirliti Austurlands, Umhverfisstofnun, Skipulagsstofnun, ábúendum á Egilsstöðum 1 og áhugahópi um útivist. Tillagan var kynnt á vinnslustigi fyrir almenningi í byrjun janúar 2016 og send umsagnaraðilum. Þá bárust ábendingar frá Minjastofnun, Samgöngustofu og ítrekaðar fyrri ábendingar áhugahóps um útivist en þær höfðu misfarist þegar verkefnislýsingin var kynnt:

- Ábendingum áhugahóps um útivist var vísað til vinnuhóps um gerð þemakorts um gönguleiðir við og í þéttbýlinu við Fljótið og koma tillögur hans til skoðunar við næstu endurskoðun aðalskipulags en að öðru leyti er aðgengi að náttúrusvæðum vísað til deiliskipulags. Til áréttingar því var bætt við skilmála í þessari tillögu um að mannvirki skyldu ekki hindra aðgengi að bökkum Eyvindarár.
- Í framhaldi af ábendingum Samgöngustofu var settur skilmáli um að deiliskipulag geri grein fyrir hæðartakmörkunum húsa vegna hindranaflata flugvallarins.
- Minjastofnun benti á að krafist væri ítarlegrar skráningar fornminja á skipulagssvæðinu áður til deiliskipulagsgerðar kemur en þess er ekki krafist vegna þessarar breytingar á aðalskipulagi.

Að loknum auglýsingartíma mun skipulags- og umhverfisnefnd fjalla um fram komnar athugasemdir og gera breytingar á tillögunni ef tilefni er til. Að því loknu verður tillagan send Skipulagsstofnun til staðfestingar.

Sjá nánar um ferli kynningar og samráðs í gr. 4.6 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013.

### 4 Umhverfismat áætlana

Tillagan felur í sér uppbyggingu sem getur fallið undir lög um mat á umhverfisáhrifum framkvæmda nr. 106/2000 m.s.br., sbr. töluliði 10.6 og 13.02 í viðauka 1. Tilkynna þarf uppbyggingaráformin til Skipulagsstofnunar til að fá skorið úr um matsskyldu. Af þessu leiðir að tillaga þessi um breytingu á aðalskipulagi fellur undir lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006.

Í samræmi við 5. mgr. 12. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 og lög um umhverfismat áætlana nr. 105/2006 er hér sett fram umhverfisskýrsla sem gerir grein fyrir mati á áhrifum tillögunnar. Skýrslan er byggð upp eftir stafliðum a-j í 6 gr. síðarnefndu laganna þar sem fram kemur hvað skuli koma fram í umhverfisskýrslu.

#### Tengsl við aðra áætlanagerð (a-liður)

Tillaga þessi um aðalskipulagsbreytingu er gerð í tengslum við hugmyndir um að stækka athafnasvæði alþjóðaflugvallarins á Egilsstöðum. Nánari útfærsla verður sett fram í deiliskipulagi þar sem settir verða nánari skilmálar um mannvirki, landnotkun, nýtingu o.fl. eftir því sem við á og þær skipulagsforsendur aðrar sem þurfa að liggja fyrir vegna útgáfu byggingar- og framkvæmdaleyfa.

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

Tímasetning þeirrar deiliskipulagsvinnu er óljós en sveitarstjórn vill vera viðbúin aukinni eftirspurn eftir flugþjónustu á Egilsstaðaflugvelli.

Samkvæmt samgönguáætlun 2011-2022 telst Egilsstaðaflugvöllur til grunnnets samgöngukerfis landsins. Í samgönguáætlun eru sett markmið um greiðar samgöngur og lögð áhersla á að grunnnet samgangna á landi, í lofti og á sjó verði byggt upp m.a. með hliðsjón af sóknaráætlunum landshluta.<sup>4</sup> Í nýjum samningi<sup>5</sup> um sóknaráætlun 2015-2019 fyrir Austurland er sett fram leiðarljós og framtíðarsýn um að samgöngur verði efldar innan landshlutans og til hans, í lofti, láði og legi. Áform um frekari uppbyggingu á Egilsstaðaflugvelli eru í samræmi við þessa framtíðarsýn.

Landsskipulagsstefna kveður á um atriði sem varða þá breytingu sem hér er lögð til:

#### *2.3.1 Skipulag landbúnaðarlands.*

*Í aðalskipulagi byggist skipulagsákvæðanir um ráðstöfun lands í dreifbýli til landbúnaðar og annarrar nýtingar á flokkun landbúnaðarlands. Landi sem hentar vel til ræktunar verði almennt ekki ráðstafað til annarra nota með óafturkræfum hætti. Val á svæðum til skógræktar og stefna um þau taki mið af því að skógrækt falli vel að landi og að eftir því sem við á séu samþætt sjónarmið skógræktar, annars landbúnaðar og útivistar. Flokkun landbúnaðarlands, landslagsgreining og vistgerðaflokkun verði lögð til grundvallar skipulagsákvörðunum um landbúnaðarland.*

#### *3.1.1 Skilgreining meginkjarna.*

*Við skipulagsgerð sveitarfélaga og gerð sóknaráætlana landshluta verði skilgreindir meginkjarnar í hverjum landshluta og vinnusóknar- og þjónustusvæði þeirra. Uppbyggingu, þar á meðal samgangna, verði hagað þannig að hún sé til þess fallin að styrkja kjarnana sem sjálfbæra burðarása viðkomandi nærsamfélags.*

Meðal forgangsverkefna í verkefnaáætlun Vegvísis í ferðaþjónustu er að „*tryggja að viðhald og uppbygging innviða flugsins verði í takt við fjölgun ferðamanna*“. Í vegvísinum segir einnig í kafla um dreifingu ferðamanna: „*Metið skuli hvernig best megji, á sjálfbæran hátt, fjölga alþjóðlegum fluggáttum til landsins og tryggja að varaflugvellir alþjóðaflugs séu í góðu ásigkomulagi*“.

Finnsstaðanes og Egilsstaðanes, sem er svæði á náttúruminjaskrá, liggur að öryggissvæði flugvallarins Lagarfljótsmegin. Stækkað athafna- og þjónustusvæði er hins vegar austan flugbrautarinnar í um 400 m fjarlægð. Svæðinu við Finnsstaðanes og Egilsstaðanes er svo lýst í náttúruminjaskrá:

*Finnsstaðanes og Egilsstaðanes, Egilsstaðabæ, Fellahreppi, S- og N-Múlasýslu. (1) Að vestan afmarkast svæðið af vesturbakka Lagarfljóts og síðan þvert yfir í ós á Finnsstaðakíl. Mörkin fylgja þar næst brekkurótum og túnjaðri neðan Finnsstaðabæja að suðurenda nýs farvegar Eyvindarár og þaðan með austur- og norðurbakka hans að flugvelli. Þaðan fylgja mörkin vestara öryggissvæði flugvallar að þjóðvegi sem afmarkar svæðið að sunnan. (2) 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.*

Um 1 km sunnan núverandi flugbrautarenda eru Egilsstaðaklettur en þeir eru á náttúruverndaráætlun 2009-2013 vegna þess að á þeim vaxa óvenjumargar fléttutegundir á litlu svæði.

<sup>4</sup> Sjá samgönguáætlun <http://www.althingi.is/alttext/140/s/pdf/1630.pdf>

<sup>5</sup> Sjá samning hér [http://www.austurbru.is/static/files/PDF/2015/soknaraetlun-austurlands-2015-2019\\_lokagerd\\_01072015.pdf](http://www.austurbru.is/static/files/PDF/2015/soknaraetlun-austurlands-2015-2019_lokagerd_01072015.pdf)

Engar friðlýstar fornmínjar verða fyrir beinum áhrifum af framkvæmdum sem heimilar verða samkvæmt þessari tillögu.

### Umhverfisvandamál (d-liður) og umhverfisþættir (b- og c- liður)

Þeir umhverfisþættir sem einkum eru taldir geta orðið fyrir áhrifum af breytingu á stefnumörkun aðalskipulagsins eða framkvæmdum byggðum á þeim eru eftirfarandi:

- **Hljóðvist** vegna umferðar flugvéla á jörðu og í flugtaki og þyrluflugs.
- **Atvinnulíf**
  - **Almenn atvinnustarfsemi**, vegna bættrar aðstöðu til að hagnýta flugþjónustu.
  - **Matvælaframleiðsla**, vegna skerðingar á góðu ræktarlandi.
- **Samgöngur**, vegna bættrar aðstöðu fyrir flug með farþega og vörur.
- **Loftslag**, vegna aukinnar áherslu á flug sem ferðamáta en flug krefst mikillar eldsneytisnotkunar og er sá ferðamáti sem veldur hvað mestum gróðurhúsaáhrifum á hvern farinn kílómetra.<sup>6</sup>
- **Yfirbragð byggðar**, vegna áhrifa á þéttbýlið á Egilsstöðum t.d. sjónrænna áhrifa og aukinnar nálægðar við flugvallarstarfsemi.
- **Náttúrufar, gróður og fuglalíf**, vegna áhrifa á náttúrufar Egilsstaðaness, þ.m.t. aðgengi að árbakka og möguleg truflun vegna flugumferðar.

Við matið er notast við eftirfarandi skilgreiningar á vægi áhrifa á umhverfisþættina:

Vægi áhrifa	Skýring
<b>Jákvæð</b>	++ Jákvæð áhrif
<b>Nokkuð jákvæð</b>	+ Nokkuð jákvæð áhrif
<b>Hlutlaus</b>	0 Hlutlaus áhrif
<b>Nokkuð neikvæð</b>	÷ Nokkuð neikvæð áhrif
<b>Neikvæð</b>	÷÷ Neikvæð áhrif
<b>Óvissa</b>	? Áhrif eru óviss og ráðast m.a. af nánari útfærslu skipulags

Við mat á vægi áhrifa er litið til þess hvort búast má við að þau séu veruleg á svæðis-, lands-, eða heimsvísu og nái til fjölda fólks og hvort áhrifin séu óafturkræf og til langs tíma. Litið er til viðmiða úr stefnu stjórnvalda, laga og reglugerða við mat á umhverfisáhrifum tillögunnar, m.a. úr eftirfarandi gögnum:

- Landsskipulagsstefna, samþykkt á Alþingi 16. mars 2016.
- Velferð til framtíðar. Sjálfbær þróun í íslensku samfélagi. Áherslur 2010-2013.
- Samgönguáætlun 2011-2022.
- Byggðaáætlun 2010-2013.
- Ferðamálaáætlun.
- Loftslagssamningur Sameinuðu þjóðanna (United Framework Convention on Climate Change) og Kyoto bókunin.
- Náttúruminjasrá.
- Náttúruverndaráætlun
- Lög um náttúruvernd, nr. 60/2013.

<sup>6</sup> Sjá vef Umhverfisstofnunar <http://www.ust.is/einstaklingar/loftslagsbreytingar/hvad-get-eg-gert/a-ferdinni/>

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

- Reglugerð um hávaða nr. 724/2008.
- Lög um hollustuvernd og mengunarvarnir nr. 7/1998.
- Skipulagslög, nr. 123/2010.
- Lög um menningarminjar, nr. 80/2012.
- Lög um umhverfismat áætlananna, nr. 105/2006.
- Vegvísir í ferðaþjónustu, október 2015.

### **Umhverfisverndarmarkmið (e-liður)**

Landi, sem fyrirhugað er að fari undir athafna- og þjónustusvæðið fyrir flugvöllinn, hefur verið raskað nú þegar með ræktun túna. Á skipulagssvæðinu eru engin vernduð svæði né þekktar minjar. Nálægt svæði á náttúruminjaskrá við bakka Lagarfljóts er handan við flugbrautina og er ekki líklegt til að verða fyrir verulegum áhrifum af þessari breytingu.

### **Mat á líklegum umhverfisáhrifum (f- og h- liður)**

Þar sem um er að ræða viðbót við þá landnotkun sem nú þegar er til staðar og augljóst hagræði af því að staðsetja flugtengda starfsemi við flugbrautina þótti ekki ástæða til að skoða aðra staðsetningarkosti.

Í forsendum tillögunnar er gert ráð fyrir verulega aukinni flugumferð, bæði flugvéla í innanlands- og millilandaflugi og með þyrlum. Hávaði vegna flugumferðarinnar mun því aukast í þéttbýlinu sitt hvoru megin við fljótið en það er í rúmlega 800 metra fjarlægð frá flugbrautinni, beggja vegna. Í reglugerð um hávaða nr. 724/2008 er kveðið á um að hávaði við húsvegg í íbúðarhúsnæði, dvalarrými og skólum í nágrenni þegar starfandi flugvalla sé 65 dB  $L_{den}$ . Mælieiningin  $L_{den}$  er hávaðavísir fyrir heildarónæði, mælt sem sólarhringsmeðaltal jafngildishljóðstígs, þar sem tekið er tillit til aukins ónæðis að kvöldi og nóttu. Þótt gert sé ráð fyrir verulega aukinni flugumferð verða flughreyfingar eftir sem áður það fær að útilokað er að ónæði fari yfir þau mörk sem reglugerðin setur. Í reglugerðinni er sömuleiðis krafist þess að hámarkshljóðstig fari ekki yfir 90 dB við húsvegg en það er á móta hljóðstig og í matvinnsluvél í eins metra fjarlægð. Með hliðsjón af rúmlega 800 metra fjarlægð að flugbrautinni verður að teljast útilokað að slíkur hávaði berist að íbúðabyggð.

Frá þyrlum berst töluvert meiri hávaði en frá flugvélum, einkum þar sem þær fljúga yfir. Þrátt fyrir að þyrlur gætu komið úr hvaða átt sem er að flugvellinum er almenna reglan sú að þær fljúgi að og frá flugvellinum í brautarstefnu eins og venjulegar flugvélar gera. Þær ættu því almennt ekki að fljúga yfir byggðina á Egilsstöðum og Fellabæ. Það er í höndum flugumferðarstjóra að fylgja því eftir. Niðurstaðan er sú sama, engar líkur eru til þess að hávaði frá þyrlum komist upp í það jafngildishljóðstig sem reglugerð setur sem hámark. Á hinn bóginn er ljóst að íbúar munu verða greinilega varir við aukið þyrluflug, sem annað flug, og hafa af því nokkurt ónæði.

Stækkun athafna- og þjónustusvæðis Egilsstaðaflugvallar gefur svigrúm til að efla starfsemi flugvallarins t.d. með aukinni umferð stærri farþegaflugvéla og þyrluþjónustu fyrir ferðamenn. Aukin umferð ferðamanna og aukin starfsemi er líkleg til að hafa almennt nokkuð jákvæð áhrif á almenna atvinnustarfsemi. Hins vegar mun skerðing á góðu ræktarlandi hafa neikvæð áhrif á matvælaframleiðslu sem stunduð er á svæðinu. Heildaráhrifin eru hér metin jákvæð vegna þess hve hlutverk flugvallarins er mikilvægt fyrir margar atvinnugreinar.

Samgöngur eru mikilvæg forsenda allrar byggðar og ferðaþjónustu í landinu. Breyting á athafna- og þjónustusvæði Egilsstaðaflugvallar er líkleg til að hafa jákvæð áhrif á samgöngur. Flug er sá ferðamáti sem krefst hvað mestar eldsneytisnotkunar og veldur hvað mestum gróðurhúsaáhrifum á hvern farinn kílómetra. Almennt er aukin flugumferð líkleg til að hafa nokkuð neikvæð áhrif á loftslag.

Tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Fljótsdalshéraðs 2008 – 2028:  
Athafna- og þjónustusvæði við Egilsstaðaflugvöll

**Mótvægisáðgerðir:** Draga má úr áhrifum hávaða frá flugvélum og þyrlum með því að haga fyrirkomulagi á flughlaði þannig að þessi tæki séu sem fjærst íbúðabyggð og að mannvirki skermi gagnvart úrbreiðslu hávaða eins og kostur er.

**Eftirfylgni:** Nánari útfærslu er vísað til deiliskipulags sem unnið verður síðar.

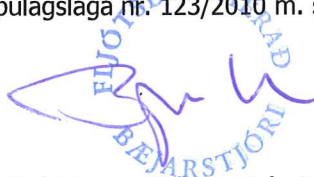
#### Niðurstaða:

Að teknu tilliti til eftirfylgni og mótvægisáðgerða eru líkur til að áhrif á atvinnulíf og samgöngur verði nokkuð jákvæð en áhrif á hljóðvist, loftslag, yfirbragð byggðar og náttúrufar verði nokkuð neikvæð.

	Hljóðvist	Atvinnulíf	Samgöngur	Loftslag	Yfirbragð byggðar	Náttúrufar; gróður og fuglalíf
Stækkað athafna- og þjónustusvæði	÷	+	+	÷	÷	÷

#### Áritun

Tillaga þessi um breytingu á Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2024 var samþykkt í bæjarstjórn þann 1. mars 2017 skv. 31. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 m. s. br.



Tillaga þessi um breytingu á Aðalskipulag Fljótsdalshéraðs 2008-2024 var staðfest af Skipulagsstofnun þann 06.04.17 skv. 3. mgr. 32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 m. s. br.

  
Beine Bj. Almasdóttir



