

KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR
DEILISKIPULAG VESTURSVÆÐIS /
FLUGSTÖÐVARSVÆÐI KEFLAVÍKURFLUGVALLAR
SKIPULAGSSKILMÁLAR

Ágúst 2018
BR 12.12 2018
BR 07.02 2019



ISAVIA

hornsteinar arkitektar

EFNISYFIRLIT

Fylgt úr hlaði.....	4
1 SAMÞYKKTIR OG BREYTINGAR	5
1.1 Samþykktir	5
1.2 Breytingar.....	5
2 ALMENNAR UPPLÝSINGAR	6
2.1 Deiliskipulagið 1997	6
2.2 Breytingar á deiliskipulagi Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurlugvallar frá 1997	9
2.3 Tilgangur deiliskipulagsins	10
2.4 Forsendur deiliskipulags.....	10
2.5 Markmið deiliskipulags	12
2.6 Gögn deiliskipulags	12
3 SKIPULAGSSVÆÐIÐ.....	13
3.1 Afmörkun og lega	13
3.2 Landnotkun	15
3.3 Eignarhald á landi	15
3.4 Yfirbragð og gerð núverandi bygginga.....	15
3.5 Húsahæðir - hindranafletir	15
3.6 Nýtingarhlutfall og byggingarmagn	16
3.7 Víkjandi mannvirki	16
3.8 Haftasvæði.....	17
3.9 Gatnakerfi	18
3.10 Göngu- og hjólréiðastígar	18
3.11 Almenn bílastæði.....	18
3.12 Menningarminjar / fornleifar	18
3.13 Veitur og lagnir	18
3.14 Núv.kvaðir	20
3.15 Hljóðvist.....	20
3.16 Umhverfisáhrif	21
4 ALMENNIR SKIPULAGSSKILMÁLAR	22
4.1 Lóðarmörk.....	22
4.2 Hönnun mannvirkja og uppdrættir	22
4.3 Lóðarblöð.....	22
4.4 Byggingarreitir og byggingarlínur.....	22
4.5 Nýtingarhlutfall og byggingarréttur.....	23
4.6 Húsagerðir	23
4.7 Húsahæðir og þök.....	24
4.8 Kjallarar/ neðanjarðarrými	24
4.9 Bílgeymslur á lóðum.....	24
4.10 Smáhýsi.....	25

4.11	Gámasvæði	25
4.12	Sorpgeymslur / skýli og djúpgámar	25
	Sorpgeymslur	25
	Djúpgámar	26
4.13	Úrgangur	26
4.14	Efnistaka, haugsetning og flutningaleiðir	26
4.15	Losun jarðefna	26
4.16	Geymsla spilliefna	26
4.17	Mengunarvarnir	27
4.18	Ofanvatnslausnir	28
4.19	Almenn bílastæði	29
4.20	Bílastæði á lóðum	30
4.21	Aðgengi slökkviliðs og neyðarbíla	31
4.22	Frágangur lóða	31
4.23	Girðingar, skjól- og stoðveggir	31
4.24	Öryggisgirðingar/ öryggis- og aðgangshlið (tollahlið)	32
4.25	Niðurrif bygginga og annarra mannvirkja	32
4.26	Framkvæmdartími – tímamörk	32
4.27	Óbyggðar lóðir	33
4.28	Gatnakerfi	33
4.29	Fluglest	35
4.30	Græn svæði – opin svæði	36
4.31	Útilistaverk – kennileiti	36
4.32	Göngu- og hjólreiðastígar	37
4.33	Menningarminjar / fornleifar	37
4.34	Kvaðir	37
4.35	Skilti, merkingar og önnur útigögn	38
4.36	Veitur og lagnir	39
	Olíulögn og olúgeymar	40
4.37	Hljóðvist	41
4.38	Ljósvisit	41
4.39	Áfangaskipting og uppbygging	41
4.40	Gildistaka	44
5	SÉRÁKVÆÐI SKIPULAGSSKILMÁLA	45
5.1	Almennt	45
5.2	Yfirbragð bygginga	45
5.3	Athafnasvæði (AT1) norðan og vestan Reykjanesbrautar	47
5.3.1	Lóðir á athafnasvæði (AT1)	47
5.3.2	Arnarvöllur 12 og 14	47
5.3.3	Blikavöllur 12, 13, 14, 15, 16 og 17	47
5.3.4	Spóavöllur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 11	47
5.3.5	Byggingarmagn AT1	50
5.4	Flugþjónustusvæði	51
5.5	Flugþjónustusvæði (FLE 1)	51
5.5.1	Lóðir (og byggingar) á flugþjónustusvæði (FLE1)	51
5.5.2	Mávavöllur 1 (Flughótel / skrifstofur)	55
5.5.3	Mávavöllur 3 (Samgöngumiðstöð)	55
5.5.4	Mávavöllur 5 (Bílastæðahús)	56
5.5.5	Mávavöllur 10 (Skýli / salerni)	56
5.5.6	Gæsavöllur 4 (Björgunarmiðstöð)	56
5.5.7	Gæsavöllur 6 (Bensínstöð)	56

5.5.8	Gæsavöllur 8 (Sorpgeymsla /skólþrosunarstöð)	57
5.5.9	Gæsavöllur 10 (Áfyllingarplan).....	57
5.5.10	Byggingarmagn FLE1.....	58
5.6	Flugþjónustusvæði vestan Reykjanesbrautar (FLE2)	59
5.6.1	Lóðir á flugþjónustusvæði (FLE2)	59
5.6.2	Smyrilvöllur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11.....	59
5.6.3	Blikavöllur 6, 8, 10 og 12.....	60
5.6.4	Arnarvöllur 8 og 10, Blikavöllur 7, 9 og 11	60
5.6.5	Byggingarmagn FLE2	61
5.7	Önnur mannvirki.....	62

UPPDRAETTIR OG SKÝRINGARMYNDIR

- 01 - Deiliskipulagsuppdráttur
- 02 - Skýringaruppdráttur : Sneiðingar
- 03 - Skýringarmynd : Uppbygging (massastúdía)

VIÐAUKI I

Deiliskipulag 1997: Áorðnar breytingar á deiliskipulagi

VIÐAUKI II

Menningar- og fornminjar
Fornleifarannsókn og uppmælingar : Deiliskipulag Vestursvæðis

VIÐAUKI III

Hugtök/ orðskýringar

VIÐAUKI IV

Umsagnir og ábendingar við tillögu að deiliskipulagi (dags.ágúst 2018) og viðbrögð

Önnur skipulagsgögn :

Húsakönnun dags.ágúst 2018

Fylgt úr hlaði

Isavia hefur á undanförnum misserum unnið að endurskoðun Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030 og gerð þróunaráætlunar (Masterplan) fyrir Keflavíkurflugvöll 2015-2040. Deiliskipulag flugstöðvar svæðis Keflavíkurflugvallar - hér nefnt *vestursvæði* - kemur í framhaldi af þeirri vinnu.

Þróun flugumferðar og aukning á fjölda ferðamanna sem fara um Keflavíkurflugvöll hefur leitt til þess að nauðsynlegt er að stækka aðstöðu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og auka uppbyggingarmöguleika fyrir flugtengda starfsemi sem og þjónustu henni tengdri.

Vestursvæðið nær yfir Flugstöð Leifs Eiríkssonar, flughlöð, byggingar og lóðir í nágrenni við flugstöðina. Deiliskipulagssvæðið er um 275 ha að stærð. Skipulagsuppdráttur (af um 250 ha svæði) staðfestur árið 1997-, er innan þess deiliskipulagssvæðis sem hér er til umfjöllunar. Frá gildistöku skipulagsins frá 1997 hafa verið gerðar á því yfir 30 breytingar (32), þó mismiklar að umfangi.

Vinna við gerð deiliskipulagstillögunnar hófst í árslok 2015 og er hún unnin í samvinnu deiliskipulagshöfunda, skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar — sem annast umsjón verkefnisins — og samstarfsnefndar Isavia. Meðan á skipulagsvinnunni stóð var tillagan kynnt fyrir helstu hagsmunaaðilum sem og nágrennasveitarfélögum, en skipulagssvæðið liggur að langmestu leiti innan sveitarfélagsmarka Sandgerðis¹. Við mótun og úrvinnslu tillögunnar hefur verið leitast við að taka tillit til sérstakra óska og ábendinga þeirra aðila, sem þegar hafa haslað sér völl innan skipulagssvæðisins eða eiga þar hagsmuna að gæta.

¹ Í byrjun júní 2018 sameinuðust sveitarfélögin Garður og Sandgerði. Nýtt sveitarfélag hefur ekki fengið nafn. Í deiliskipulagi þessu verður áfram notuð nöfnin Sandgerði og Garður og standa sveitarfélagsmörk þeirra því óbreytt.

1 SAMÞYKKTIR OG BREYTINGAR

1.1 Samþykktir

Deiliskipulag þetta sem hefur fengið meðferð skv. 40. og 41. grein skipulagslaga nr.123/2010 var samþykkt í Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þann _____ 20_____.

f.h. Skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar

Tillagan var auglýst frá _____ 20_____ með athugasemdafresti til _____
20_____.

Auglýsing um gildistöku breytingarinnar var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____
20_____.

1.2 Breytingar

Verði um breytingar að ræða á skilmálum þessum, verður þeirra getið í kafla þessum í þeirri röð, sem þær verða afgreiddar í skipulagsnefnd.

Breytingar verða dagsettar og skilmálarnir fá nýtt útgáfunúmer. Fyrsta útgáfa er númeruð 0.0, næsta útgáfa (fyrsta breyting) er merkt 0.1, ásamt dagsetningu breytinga o.s.frv.

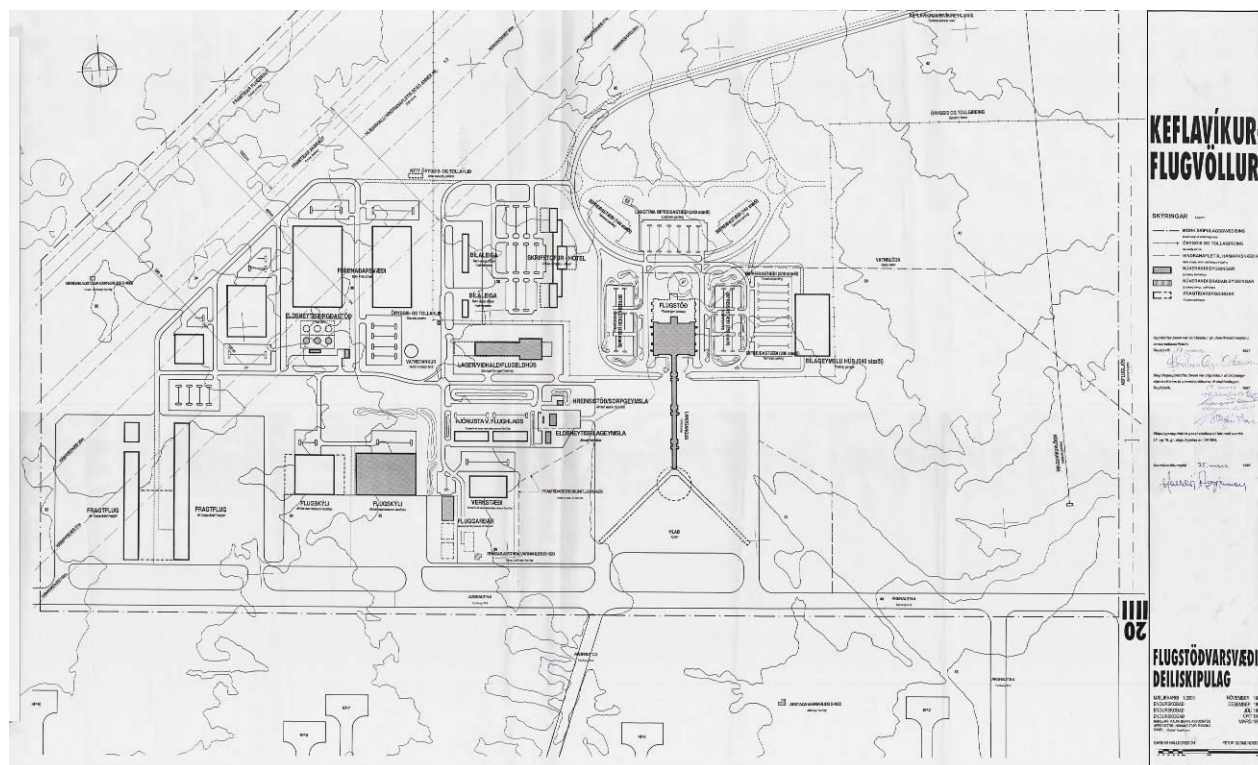
Texti viðkomandi breytinga og/eða viðbóta verður skrásettur og svartletraður sem liður 0.1 í þessum kafla, næsta breyting sem liður 0.2 o.s.frv.

2 ALMENNAR UPPLÝSINGAR

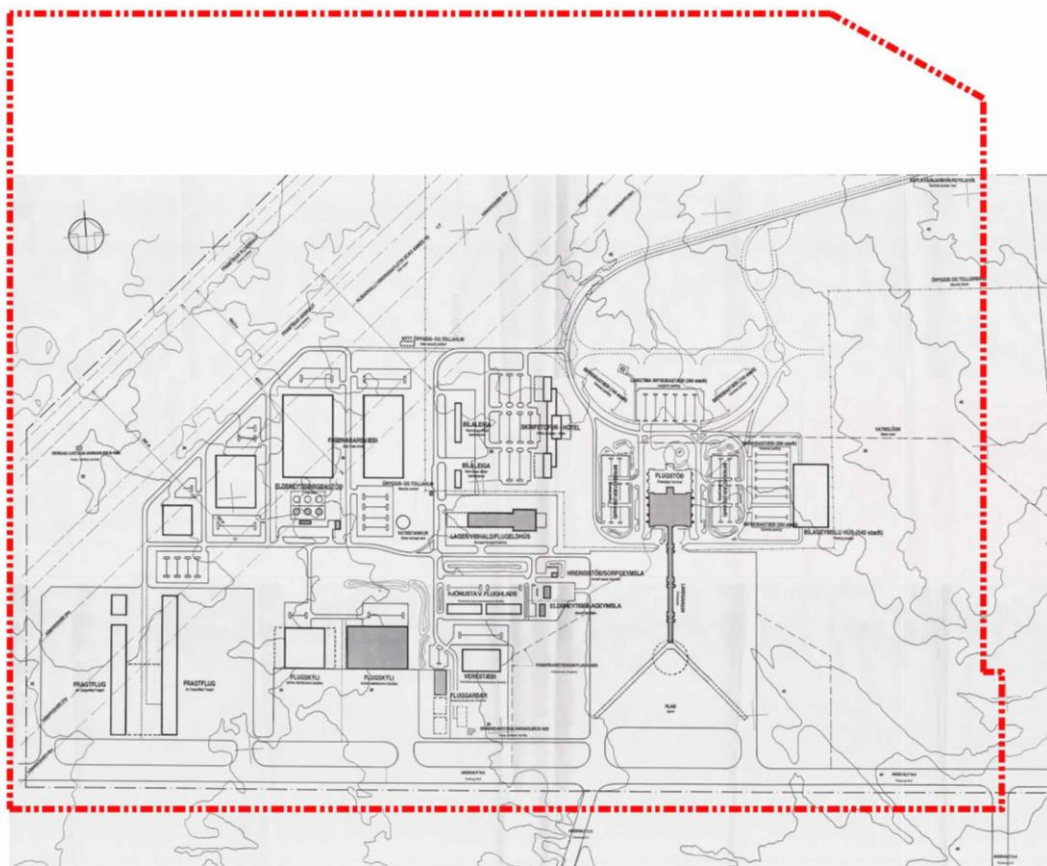
2.1 Deiliskipulagið 1997

Gildandi deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar var staðfest 25.mars 1997 og náði yfir um 250 ha svæði. Skipulagið var unnið af embætti Húsameistara ríkisins.

Á þeim rúnum tuttugu árum sem liðin eru frá staðfestingu deiliskipulagsins hafa verið gerðar á því 32 breytingar – sumar óverulegar, en aðrar umfangsmeiri - sem náð hafa yfir langstærsta hluta flugstöðvarsvæðisins. Forsendur fyrir landnotkun og húsagerðum hafa breyst mikið á þessum tíma í takt við þróun og uppbyggingu flugvalla almennt og aukinna tækninýjunga.



Deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar staðfest 25.mars 1997



Deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurlflugvallar staðfest 25.mars 1997 og afmörkun deiliskipulagssvæðisins sem hér er til umfjöllunar

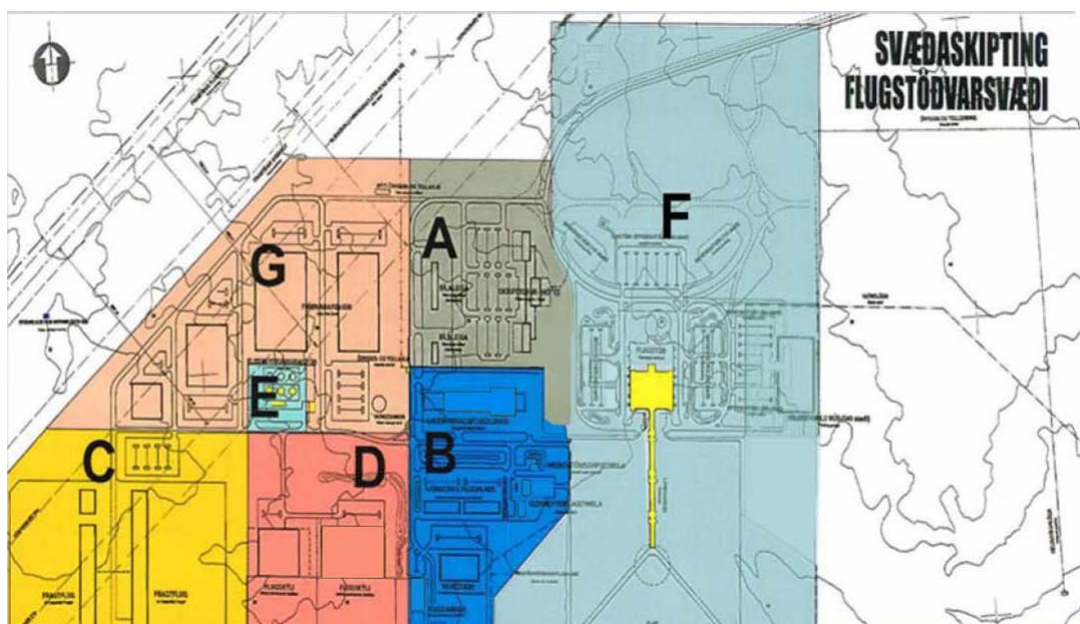
Í gildandi deiliskipulagi frá 1997 er flugstöðvarsvæðinu skipt upp í 8 aðgreind svæði; **A-H** :

- **Svæði A** - Skrifstofur (1-2 hæða byggingar), bílaleigur og hótél.
- **Svæði B** - Þjónusta við flughlað (þ.m.t. þjónustuhús, verkstæði og lager). 1 hæðar byggingar. Byggingar mega vera með milligólfi er nýtir háa lofthæð að hluta.
- **Svæði C** - Flugfrakt og vörugeymslur. Þar mega byggingar vera allhár, en gerð þeirra fer eftir þeim tegundum flugvéla sem notaðar verða.
- **Svæði D** - Flugskýli. Viðhald farþegaflugvéla. 1 hæðar byggingar með mikilli lofthæð.
- **Svæði E** - Eldsneytisbirgðarstöð.
- **Svæði F** - Flugstöðvarbygging.
- **Svæði G** - Fríiðnaðarsvæði. 1 hæðar skálabyggingar með mikilli lofthæð. Áfastar geta verið lægri byggingar og milligólf í hærri hlutanum.
- **Svæði H** - Bílageymsluhús. 2-3 hæða bygging. Bílastæði.

Í nýsamþykktu Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 hefur þessi svæðisskipting verið lögð af. Svæðið heitir nú flugþjónustusvæði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar; skammstafað **FLE**.

Flugþjónustusvæðinu (**FLE**) er skipt í tvö svæði **FLE 1** og **FLE 2**, eftir þeirri starfsemi sem þar hefur forgang. Þá er skilgreint *athafnasvæði* - **AT1** - til norðurs, sem er að mestum hluta til utan deiliskipulagsmarka.

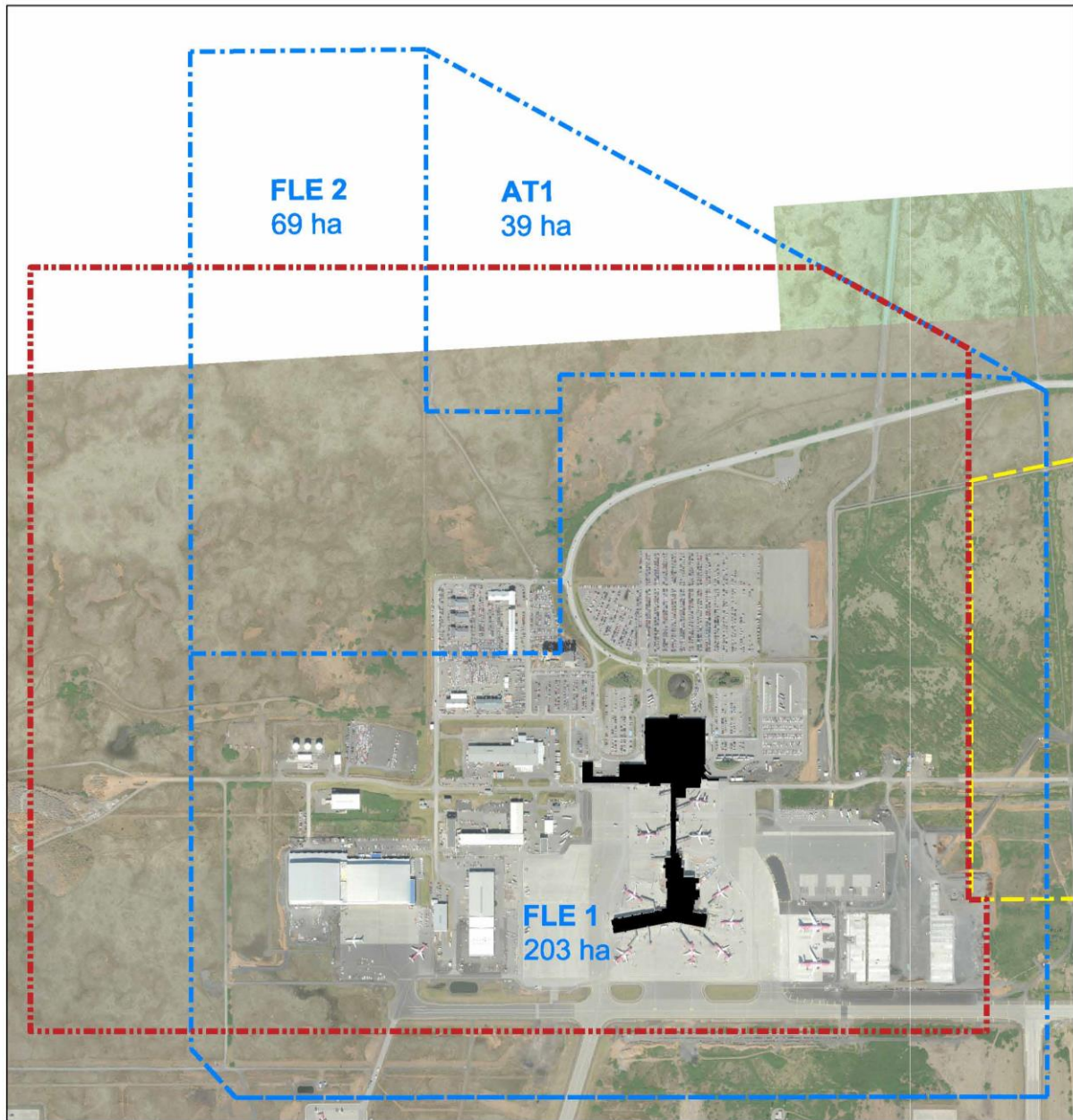
Þessari nýju svæðisskiptingu verður fylgt í þessu deiliskipulagi.



*Deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar staðfest 25.mars 1997
Svæðisskipting sem nú hefur verið lögð af*



Svæðisskipting skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030



Svæðisskipting Keflavíkurflugvallar

- Mörk deiliskipulags Vestursvæðis Keflavíkurflugvallar
- Mörk deiliskipulags NA-svæðis Keflavíkurflugvallar
- Ný svæðisskipting skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030

2.2 Breytingar á deiliskipulagi Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar frá 1997

Sjá *Viðauka I*

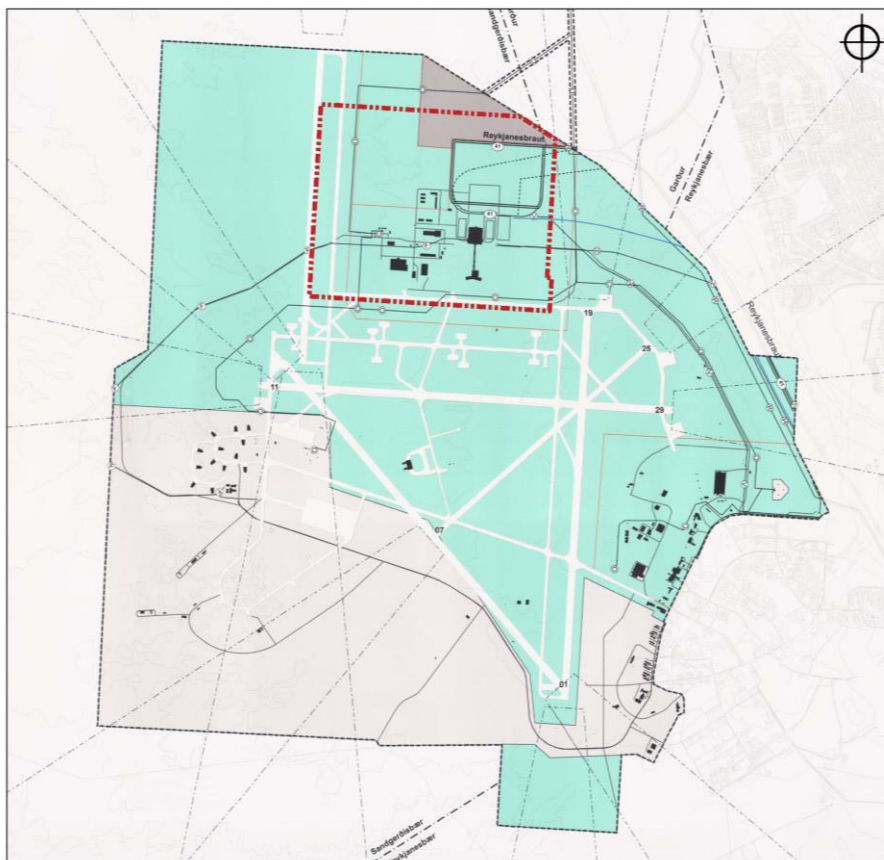
2.3 Tilgangur deiliskipulagsins

Tilgangur deiliskipulagsins er að staðfesta á formlegan hátt byggðarmynstur svæðisins, m.a. stærðir mannvirkja, yfirbragð, nýtingarhlutfall lóða og umferðarflæði. Deiliskipulagið er langtímasýn skipulagsyfirvalda Keflavíkurflugvallar og grundvöllur ákvarðanatöku; lögfastur rammi t.d. fyrir byggingarleyfisumsóknum. Í deiliskipulaginu er útfært svæði fyrir flugtengda starfsemi og starfsemi sem þarfnast nálægðar við flugvöll.

2.4 Forsendur deiliskipulags

Skipulagsskilmálar þessir ná til deiliskipulags *vestursvæðis* Keflavíkurflugvallar (flugstöðvar-svæðis Keflavíkurflugvallar). Meginforsendur deiliskipulags byggist á endurgerð Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030, þróunaráætlunar (Masterplan) fyrir Keflavíkurflugvöll 2015-2040 og skipulagslýsingu Isavia (janúar 2016), þar sem markmið og megininntak deiliskipulagsins eru sett fram. Tekið skal fram að þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 2015-2040 hefur ekki lögformlegt gildi.

Samhliða tillögu þessari að deiliskipulagi vestursvæðis Keflavíkurflugvallar er auglýst tillaga að breytingu á Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030, sem felur í sér breytingu á byggingarmagni FLE2 – úr 65.000m² í 190.000m² -, svo samræmi sé á milli aðalskipulags og deiliskipulags þessa.



Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030
og mörk deiliskipulagssvæðis
Heimild : VSÓ/Gláma Kím



*Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 2015-2040 – hefur ekki lögformlegt gildi.
Heimild : ISAVIA*

2.5 Markmið deiliskipulags

Í skipulagslýsingu fyrir svæðið (janúar 2016) eru meginmarkmið deiliskipulagsins eftirfarandi :

- *Gera heildstæðan deiliskipulagsupprátt fyrir svæðið.*
- *Koma fyrir á svæðinu fjölbreyttum flugtengdum lóðum/atvinnulóðum – sem þarfnast nálægðar við alþjóða flugvöll -, í samræmi við aðalskipulag og þróunaráætlun.*
- *Skilgreina núverandi og nýjar lóðir á svæðinu.*
- *Skilgreina og útfæra byggðarmynstur svæðisins, þ.m.t. stærðir bygginga, hæðir og yfirbragð.*
- *Skilgreina og afmarka byggingarreiti, byggingarmagn og nýtingarhlutfall mannvirkja.*
- *Skilgreina þau mannvirki sem eru víkjandi skv. aðalskipulagi og móta tímaramma niðurrifs í skilmálum, sem taka mið af stefnumörkun skipulagsyfirvalda Keflavíkurflugvallar og samkomulagi þeirra við lóðareigendur.*
- *Auka umferðaröryggi m.a. með því að skilgreina aðkomu og almennt umferðarflæði að svæðinu; þ.m.t. bílastæði, göngu- og hjólaleiðir og tengsl þeirra við nærliggjandi stofnstíga.*
- *Útbúa skipulagsskilmála fyrir deiliskipulagssvæðið.*

2.6 Gögn deiliskipulags

- *Greinargerð þessi og skipulagsskilmálar (þ.m.t skilmálatafla fyrir einstaka lóðir), dags. ágúst 2018 (með breytingum 12.12 2018 og 07.02.2019).*
- *Deiliskipulagsuppráttur í mælikvarða 1:2000. Frumstærð uppráttar A0 (langur), dags.ágúst 2018 (með breytingum 12.12 2018).*
- *Skýringaruppráttur / sneiðingar í mælikvarða 1:3000. Frumstærð uppráttar A1 (langur), dags.ágúst 2018 (með breytingum 12.12 2018).*
- *Skýringarmynd 1 / uppbygging (massastúdía). Frumstærð uppráttar A1, dags.ágúst 2018 (með breytingum 12.12 2018).*
- *Húsakönnun – dags.ágúst 2018.*

3 SKIPULAGSSVÆÐIÐ

Hér er greint frá skipulagssvæðinu og skipulagslegri stöðu þess (júni 2018).

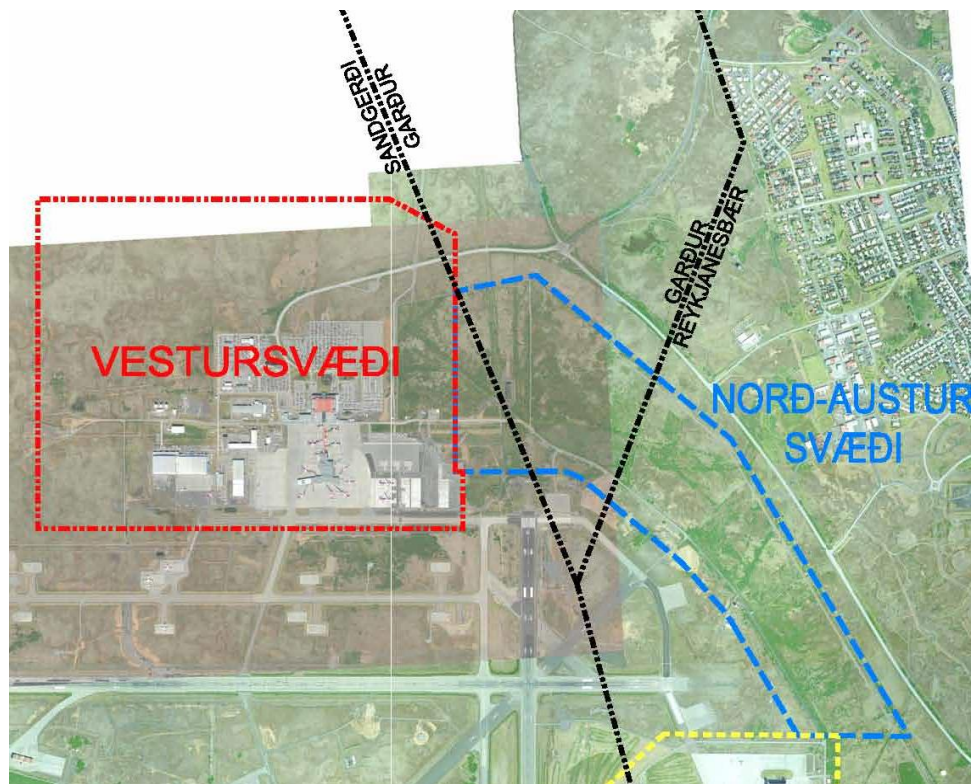
3.1 Afmörkun og lega

Skipulagssvæðið afmarkast af flugbrautakerfi til *suðurs* og *vesturs*; athafnasvæði til *norðurs* og opnu svæði til *austurs*, en þar liggja einnig deiliskipulagsmörk NA-svæðis (þjónustuvegur milli vestur - og austursvæðis/Háaleitishlaðs). Að vestan, sunnan og hluta að austanverðu liggja mörkin yfir/við mörk eldri deiliskipulags. Að norðanverðu liggja mörk skipulagsins milli gatna sem talið er eðlilegt að nema staðar. Þar eru sýnilegar áherslur þróunaráætlunnar.

Sjá neðangreinda skýringamynd.

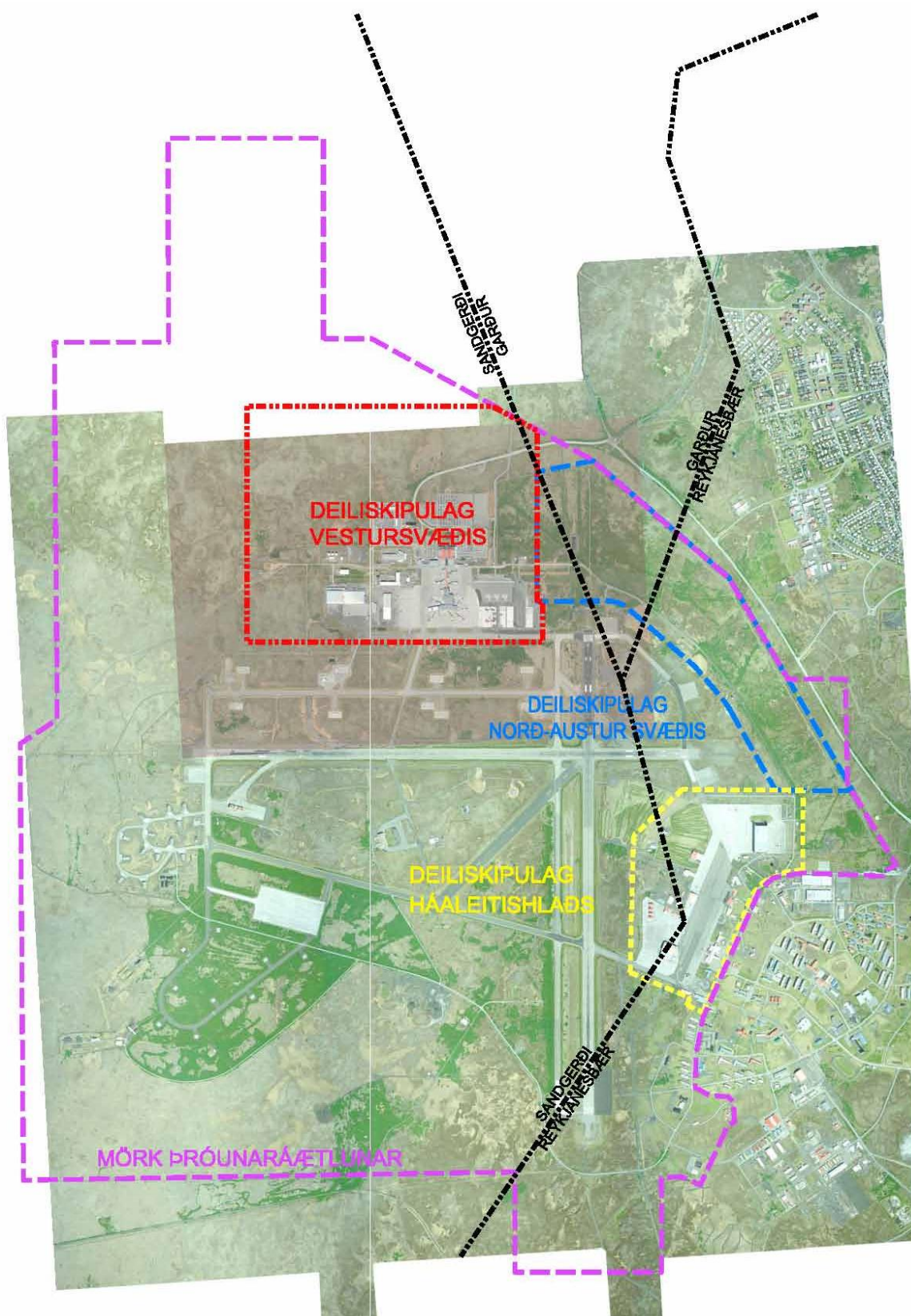
Stærð deiliskipulagssvæðisins er um 275 ha og liggur það í um 40m hæð yfir sjávarmáli. Megin aðkoma að svæðinu er um Reykjanesbraut (þjóðvegur 41), sem liggur að flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar úr austri. Svæðið er að hluta til innan haftasvæða flugverndar² og er því uppbygging svæðisins háð ákveðnum skilyrðum, s.s. takmörkunum um aðgang.

Sveitarfélagsmörk Garðs og Sandgerðis liggja um skipulagssvæðið.



Afmörkun deiliskipulagssvæðisins

² **Haftasvæði flugverndar.** Hluti flugsvæðis þar sem öðrum kröfum um flugvernd er beitt til viðbótar við takmarkaðan aðgang. Þessi svæði ná að jafnaði m.a. yfir öll brottfararsvæði farþega á milli skimunarstaða og loftfars, hlaðs, flokkunarsvæða farangurs, farangurskála, pósthöfva og athafnasvæða fyrir ræstingar og flugvistir. (Reglugerð 750/2016).



Afmörkun deiliskipulagssvæðisins
Mörk nærliggjandi gildandi deiliskipulagssvæða og mörk þróunaráætlunar

3.2 Landnotkun

Í Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er landnotkun svæðisins skilgreind sem *flugvöllur* fyrir utan nyrsta hluta þess sem fellur undir *athafnasvæði* (AT1).

3.3 Eignarhald á landi

Isavia ohf. er umráðaðili svæðisins samkvæmt lóðarleigusamningi við íslenska ríkið sem á allt land sem deiliskipulagssvæðið nær til.

3.4 Yfirbragð og gerð núverandi bygginga

Deiliskipulagssvæðið er aðþjóðlegur flugvöllur og einkennist allt byggðarmynstrið af flugtengdri starfsemi með Flugstöð Leifs Eiríkssonar og landganga hennar sem þungamiðju svæðisins. Við flugbrautir og flughlöð standa ýmsar þjónustubyggingar; margar þeirra stórar og rýmisfrekar. Má þar nefna flugeldhús, fraktmiðstöð, eldsneytisbirgðarstöð og flugskýli. Flestar byggingarnar eru stálgrindarhús klædd málmklæðningu í hlutlausum lit (grátóna). Steinsteipt flugstöðin sker sig úr með sterku rauðklæddu þakformi. Á síðustu misserum hefur risið hótél við aðkomuna inn á svæðið og margar bílaleigur hafið þar starfsemi.

Deiliskipulagssvæðið skiptist í haftasvæði (flugverndarsvæði) og almennt svæði. Öryggisgirðing/ flugvallargirðing skilur að mismunandi svæði.³

Í deiliskipulaginu frá 1997 eru m.a. sett fram ákvæði um hæðir bygginga og landnotkun einstakra svæða. Þær fjölmörgu skipulagsbreytingar sem gerðar hafa verið frá staðfestingu þess skipulags hafa verulega breytt ásýnd svæðisins og nýr tónn sleginn í uppbyggingu þess; mun meiri nýting er á svæðinu nú, fleiri lóðir, þéttari byggð, hærri og umfangsmeiri mannvirki, hærra nýtingarhlutfall og breytt landnotkun, svo eitthvað sé nefnt.

3.5 Húsa hæðir - hindranafletir

Á skipulagssvæðinu gilda staðlar Alþjóða Flugmálastofnunarinnar (ICAO) um hindranafleti⁴ flugbrauta og takmarkanir innan þeirra. Í vinnslu eru skipulagsreglur fyrir Keflavíkurflugvöll sem koma til með að taka á takmörkunum innan hindranafleta s.s. varðandi hæðir mannvirkja. Hæðir húsa eru sýndir á deiliskipulagsupprætti þar sem við á.

Sjá nánar kafla 5 sérákvæði skipulagsskilmála.

Sjá einnig Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030, kafla 7, gr. 7.2, bls.33.

³ **Girðingar** skiptast í almennar girðingar og öryggisgirðingar sem afmarka haftasvæði flugvallarins.

Almennt skiptist A-svæði Keflavíkurflugvallar í haftasvæði og almenn svæði (airside/landside), oft talað um *innan* girðingar eða *utan* girðingar (notað í skilmálum þessum) eða innan hafta og utan hafta.

Lega girðinga í flugverndarmörkum er ekki háð skipulagsskilmálum og getur tekið breytingum eins og þurfa þykir að teknu tilliti til öryggismála. Girðingar sem skilja að flugverndarsvæði og almenn svæði þurfa uppfylla skilyrði flugmálayfirvalda.

⁴ **Hindranafletir.** Í nálægt við alþjóðaflugvelli gilda skipulagsreglur eða staðlar Alþjóða Flugmálastofnunarinnar (ICAO) um hindranafleti flugbrauta og takmarkanir innan þeirra. Hindranafletir setja takmarkanir á hæðir bygginga og mannvirkja eða kalla á ákveðin viðbrögð ef mannvirki eða náttúra fer hærra en hindranafletir.

3.6 Nýtingarhlutfall og byggingarmagn

Samkvæmt deiliskipulaginu frá 1997 er heildarbyggingarmagn um 1.330.000m² á svæðunum 8 (A-H) og er nýtingarhlutfall hæst 0,2 (svæði A og B). Núv. nýtingarhlutfall lóða - með áorðnum breytingum - er allt frá 0,14 upp í 0,62.

Núverandi byggingarmagn er 131.744m², skv. skráningu í október 2017.

Samkvæmt Aðalskipulagi Keflavíkur 2013-2030 er *heildarbyggingarmagn* á flugþjónustusvæðum FLE 525.000m²:

- FLE1 - Byggingarmagn alls 335.000m²
- FLE2 - Byggingarmagn alls 190.000m² (eftir samhliða breytingu á aðalskipulagi)

Að auki er byggingarréttur fyrir 60.000m² á AT 1 er fellur innan deiliskipulagssvæðisins.

3.7 Víkjandi mannvirki

Að byggingar séu *víkjandi* merkir að kvöð sé um að það kunni að þurfa að fjarlægja þær til að rýma fyrir framkvæmdum við stækkun flughlaða og flugstöðvarbygginga, sem áformaðar eru á lóðum þeirra. Miðað er við að gefinn verði fimm ára fyrirvari í hverju tilviki sem fara þarf eftir slíkri kvöð. Eigendum þessara víkjandi bygginga verður gefin kostur á nýrri lóð til uppbyggingar starfsemi sinnar á deiliskipulagsvæðinu.

Samkvæmt Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er gert er ráð fyrir að eftirfarandi 9 mannvirki — alls um **18.513 m²** — víki af flugþjónustusvæði FLE :

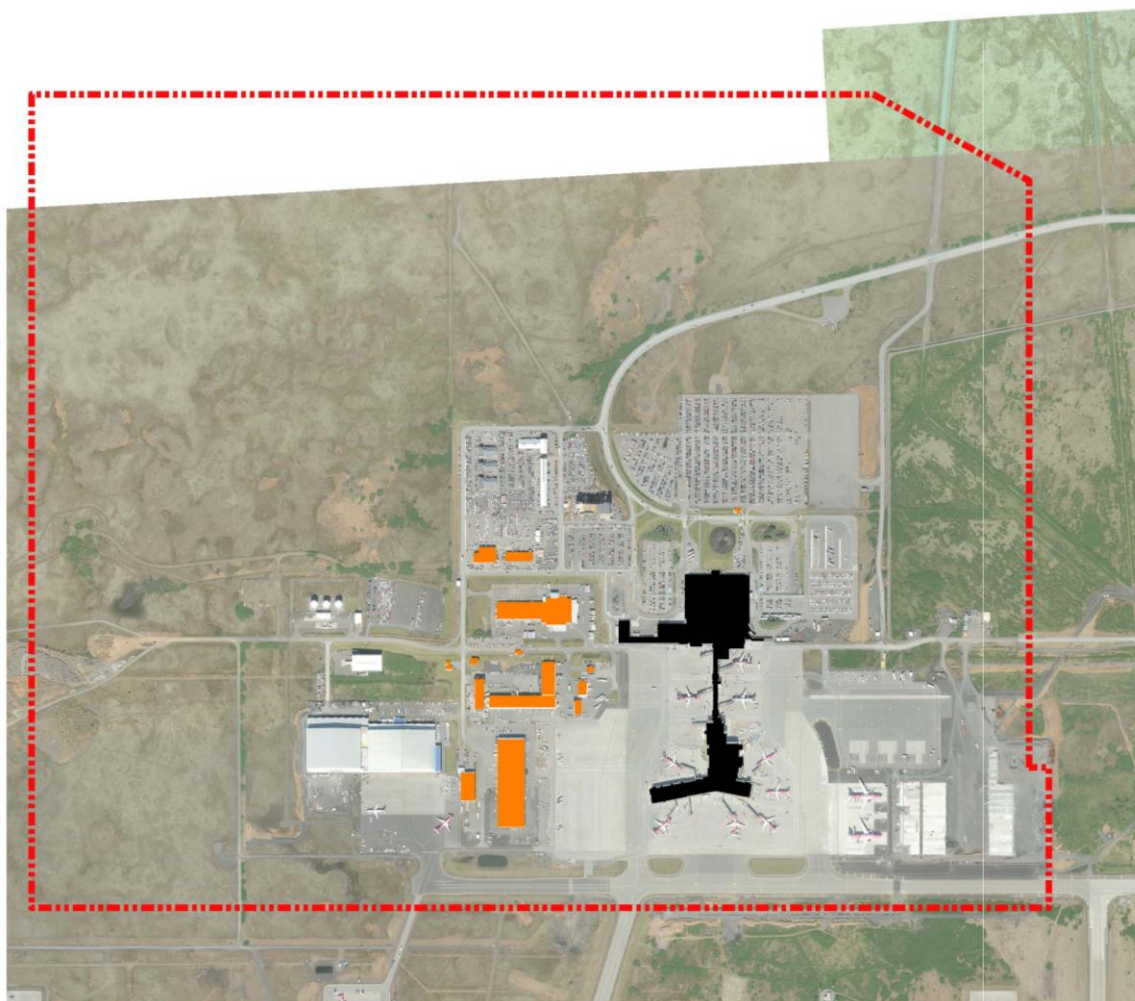
- Arnarvöllur 2 - Bílaleiga
- Fálkavöllur 1 - Skolpöslun
- Fálkavöllur 2 - Flugeldhús
- Fálkavöllur 3 - Eldsneytisafgreiðsla
- Fálkavöllur 5 - Vöruheymsla
- Fálkavöllur 7 - Flugþjónusta og vöruheymsla
- Fálkavöllur 13 - Vöruheymsla -
- Fálkavöllur 17 - Flugafgreiðsla og vöruheymsla
- Kjóavöllur 4 - Bílaleiga

Til viðbótar er gert er ráð fyrir að eftirfarandi mannvirki víki af flugþjónustusvæði FLE – alls um **256 m²** :

- Fálkavöllur 11 – Varaafstöð
- Fálkavöllur 19 - Almannaþingarskrifstofa

Sjá einnig :

Húsaönnun, dags.ágúst 2018



Vikjandi mannvirki

3.8 Haftasvæði

Þeir hlutar svæðisins sem lúta takmörkun á aðgangi og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu/flugvallargirðingu. Girðingin liggur um flugþjónustusvæðið og liggja almenn svæði (skrifstofu – og þjónustusvæði) *utan* hennar og hluti flugafgreiðslusvæðis, en *innan* hennar hinn hluti flugafgreiðslusvæðisins; þjónustusvæði fyrir flugvélar og flughlöð. Lega girðinga í flugverndarmörkum⁵ er ekki háð skipulagsskilmálum og getur tekið breytingum eins og þurfa þykir að teknu tilliti til öryggismála.

Öryggis-/aðgangshlið⁶ (tollahlið) eru staðsett á lykilstöðum.

⁵ **Flugverndarmörk.** Mörk þar sem flugverndarreglur gilda innan svæðis en utan þess er almennt svæði. Flugverndarmörk eru óslitin umhverfis flugsvæði, ýmist girðingar og útveggir bygginga (utanhúss), veggir eða aðrar afmarkanir innanhúss.

⁶ **Öryggis- og aðgangshlið.** Hlið þar sem fólk/vörur fara inn á haftasvæði flugvallarins. Aðgangshlið geta verið innan bygginga eða sérstakar byggingar. Almennt fer skimun fram í aðgangshliðum.

3.9 Gatnakerfi

Reykjanesbraut liggur að Keflavíkurflugvelli úr austri að Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Frá henni greinast nokkrar götur inn á flugþjónustusvæðið; Arnarvöllur, Blikavöllur, Fálkavöllur, Kjóavöllur og Kríuvöllur.

Bráðabirgðarvegur liggur norðan flugstöðvarinnar og þjónustar ýmiss konar tímabundna starfsemi henni tengdri, t.d. fyrir verktaka.

3.10 Göngu- og hjólréiðastígur

Aðalstígur (göngu- og hjólréiðastígur) liggur frá austri meðfram girðingu við Reykjanesbraut inn á deiliskipulagssvæðið og tengir í dag Flugstöð Leifs Eiríkssonar m.a. við nærliggjandi sveitarfélög (Sandgerði, Garð og Reykjanesbæ).

3.11 Almenn bílastæði

Í deiliskipulaginu frá 1997 er almennt ekki sett viðmið um fjölda bílastæða m.t.t. flugstöðvarbyggingarinnar sjálfar (svæði F). Hins vegar er reiknað með einu bílastæði/25 m² á svæði A og 1/100 m² á svæði B. Á svæðum C-D-E og G er gerð minni krafa um bifreiðastæði á m², en lágmarkskrafa um fjölda bílastæða eru tilgreind á gildandi mæliblöðum.

3.12 Menningarminjar / fornleifar

Fyrir liggur úttekt á menningar-/fornleifum frá 2013 í tengslum við vinnu við aðalskipulag Keflavíkurflugvallar. Fornleifaskráningin var endurskoðuð 2016 samhliða vinnu við deiliskipulag vestursvæðis Keflavíkurflugvallar. Í stórum dráttum mun fyrirhuguð landnýting norðan og vestan við flugstöðina hafa neikvæð áhrif á fjölmargar fornleifar og herminjar. Flestar þessara fornleifa eru vörður sem varða fornar leiðir og er einna mikilvægust svonefnd Kaupmannavarða (nr.305) sem og varða með vörðuvísi (nr.313). Huga þarf að aðgerðum. (Heimild: Fornleifarannsókn og uppmælingar: Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar. Ragnheiður Traustadóttir og Lilja Laufey Davíðadóttir (útg. Antikva 2017).

Sjá nánar Viðauka II

3.13 Veitur og lagnir

Hitaveita og vatnsveita

HS Veitur annast hitaveitu á skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar. Isavia rekur vatnsveitu flugvallarsvæðisins.

Rafveita

HS Veitur sjá um rafmagn til skipulagssvæðisins.

Holræsi

Megin holræsalögn svæðisins liggur frá suðvestur horni FLE og beint í vestur. Allt skólþ frá deiliskipulagssvæðinu í dag (2018) tengist þessari holræsalögn. Hugsanlegt er að hluti af fráveituvatni fari í framtíðinni í aðrar lagnir í samvinnu við nágrannasveitarfélögin.

Ofanvatn

Engu ofanvatni er veitt frá svæðinu í dag.

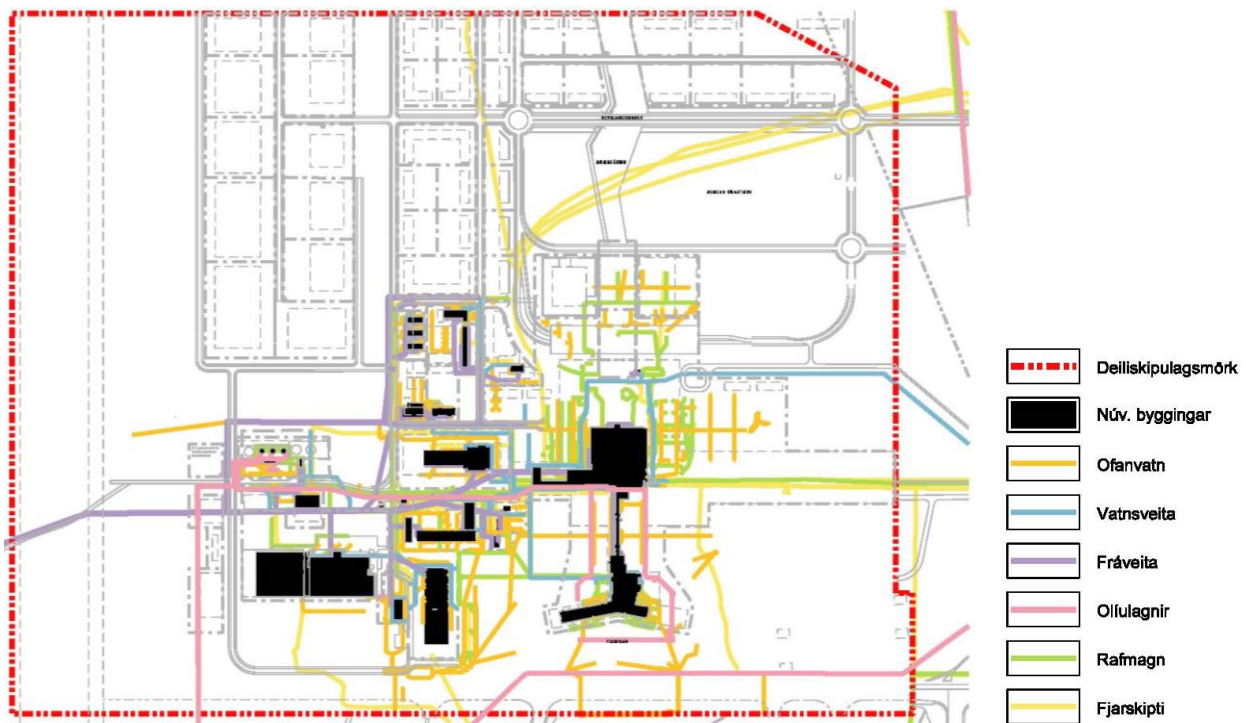
Olíulögn og olíugeymar

Olíulögn liggur að Keflavíkurflugvelli frá uppskipunar- og olíugeymslusvæði í Helguvík. Lögnin, helgunarsvæði hennar og olíugeymslusvæðið tilheyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar og er skilgreind sem varnar- og öryggissvæði á ábyrgð Landhelgisgæslu Íslands.

Um olíulögnina gildir:

- Olíulögnin og helgunarsvæði hennar (10m) tilheyrir því svæði Keflavíkurflugvallar sem skilgreint er sem öryggissvæði, sbr. 1. gr. laga nr. 76/2008. Utanríkisráðherra fer skv. 4. mgr. 8. gr. laga nr. 76/2008 með yfirstjórn skipulags- og mannvirkjamála á öryggissvæðinu á Keflavíkurflugvelli. Forsvarsaðili öryggissvæðisins er Landhelgisgæsla Íslands f.h. utanríkisráðherra.
- Lega olíulagnar er skv. auglýsingu utanríkisráðuneytis um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða. (Núgildandi nr. 720/2015)
- Samkvæmt 62. gr. laga nr. 160/2010 um mannvirki, gefur Mannvirkjastofnun í umboði utanríkisráðherra út byggingar- og framkvæmdaleyfi á öryggissvæðum.

Samstarf er á milli Landhelgisgæslunnar (f.h. utanríkisráðuneytisins) og Isavia í skipulagsmálum Keflavíkurflugvallar. Heimilt er að ráðast í framkvæmdir sem fara yfir mörk flugvallarsvæðis (A) og öryggissvæðis (B), liggja fyrir samþykki beggja aðila, auk samþykktar viðeigandi aðila, s.s. byggingarfulltrúa eða skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar. Ákvæði þetta gildir um allar framkvæmdir.



Sjá nánar:

Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030, gr. 6.4.1, bls. 23.

Flugstöð Leifs Eiríkssonar Heildaráætlun um fráveitu. Núverandi ástand og lausnir. VSÓ Ráðgjöf (2013).

3.14 Núv.kvaðir

Kvöð um laqnir :

- Almennt eru kvaðir um heimild rekraraðila Keflavíkurflugvallar (Isavia) til að leggja strengi og laqnir innan lóðar án bóta. Þau skilyrði eru þó sett að skila skuli lóð í sama ástandi og fyrir verkframkvæmdir.
- Almennt eru kvaðir um að ofanvatni skuli koma niður innan lóðar, í skurði eða út fyrir lóð þar sem aðstæður leyfa.

Kvöð um umferð :

- Fálkavöllur 2.
- Kjóavöllur 2.
- Kvöð er sums staðar um umferð innan lóðar, hvort heldur er ökutækja eða loftfara. Dæmi um slíkt er Fálkavöllur 5, 13 og 27, Blikavöllur 2.

Kvöð um umferð gangandi :

- Kvöð er um gangandi umferð á tveimur stöðum í hlaði Flugstöðvara Leifs Eiríkssonar.
- Kvöð er um gangandi umferð á Arnarvelli 2 og 4, Blikavelli 1 og 3 og Kjóavelli 4.

Upphaflegt deiliskipulag frá 1997 :

- Kvaðir eru um gróðursvæði (4.1.9).
"Skylt er að lóðarhafar gangi frá gróðurbeltum til afmörkunar á athafnasvæðum sínum og lóð, sbr. lóðarblað".
- Kvaðir eru um þakkanta.
- Kvaðir eru um yfirbyggðar gönguleiðir.
- Kvaðir eru um gönguleiðir innan lóða.

Kvaðir í aðalskipulagi og svæðiskipulagi hvað varðar hæðir húsa og efnisnotkun :

- Sveitarfélögin Sandgerðisbær, Reykjanesbær og Garður skulu hafa samráð við Landhelgisgæsluna áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir mannvirkjum sem eru hærrí en 45,42m y.s. og fara því yfir sjónlínu ratsjárstöðvarinnar.
- Byggingar sem ætlað er að málmklæða skulu vera bárujárnsklæddar, með sléttan flöt á milli klæðninga sem er minni en 8½". Sveitarfélög takmarki heimildir til notkunar annarrar málmklæðningar. (Svæðisskipulag Suðurnesja 2008-2024 – Flugvallarsvæði, bls. 24-25).

Sjá einnig :

Kafla 4.34 Kvaðir (skv. þessu deiliskipulagi).

Kafla 5.2 Yfirbragð bygginga (kvaðir um efni, liti og hæðir).

3.15 Hljóðvist

Hljóðvist er einn mikilvægasti umhverfisþátturinn, enda áhrifasvæði vegna flugumferðar á hljóðvist umfangsmikil. Gert er ráð fyrir aukningu í flugumferð um Keflavíkurflugvöll á skipulagstímabilinu, sem muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á og við flugvöllinn.

Í lok skipulagstímabilsins er gert ráð fyrir að fjöldi farþega sem fara mun um Keflavíkurflugvöll kunní að vera um 13-15 milljónir á ári og að fjöldi flughreyfinga (flugtök og landingar) fari að hámarki frá því sem var; úr 24/klst (2017) upp í 40/klst árið 2030. (Heimild : Endurskoðun Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Umhverfisskýrsla, gr. 3.1 bls.6).

3.16 Umhverfisáhrif

Vinna við umhverfismat vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar er í ferli samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Er því settur fyrirvari í gögn deiliskipulagsins varðandi niðurstöður matsins. Tekið skal fram að leiði niðurstöður úr því mati til breytinga á deiliskipulaginu verður unnið úr því sérstaklega.

Óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda fyrr en umhverfismati framkvæmda er lokið og fyrir liggur álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum þeirra

Umhverfisáhrif deiliskipulagsins gætu einna helst falist í breytingum á ásýnd svæðisins, sem koma til vegna breyttra skilmála er varða húsagerðir. Breytingin er þó ekki talin hafa neikvæð áhrif á ásýnd svæðisins þar sem fyrirhugaðar byggingar innan flugþjónustusvæðis munu vera áþekkar að útliti og umfangi og núv. mannvirki og nýjar byggingar á almennum svæðum (utan hafta) styrkja bæði götu- og heildarmynd svæðisins.

Samræmi skal vera á milli matsáætlunar Keflavíkurflugvallar og deiliskipulags vestursvæðis Keflavíkurflugvallar (þessa deiliskiplags). Í því samhengi ber að nefna framkvæmdir v. FLE1; breytingar á flugstöð og uppbygging flugtengdrar þjónustu, - sem er langstærsti og áhrifamesti þátturinn (sjá nánar gr.4.39 og gr.5.5.1) - , efnistöku, haugsetningu og flutningaleiðir (sjá gr. 4.14), mengunarvarnir, t.d. vegna afísingar (sjá 4.17) og veitur og lagnir (sjá gr.4.36).

Sjá nánar :

- Endurskoðun Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Umhverfisskýrsla, september 2016.
- Stækkun Keflavíkurflugvallar Hámörkun afkastagetu flugbrautakerfis
Tillaga að matsáætlun, janúar 2019.



Keflavíkurflugvöllur
Júlí 2017

4 ALMENNIR SKIPULAGSSKILMÁLAR

Eftirfarandi skilmálar gilda um alla þætti deiliskipulags vestursvæðis Keflavíkurflugvallar eftir því sem við á. Í undantekningartilfellum er vísað til skilmálatöflu og kafla 5 (sérákvæði skipulagsskilmála) í greinargerð þessari.

4.1 Lóðarmörk

Öllum mannvirkjum á skipulagssvæðinu hefur verið afmörkuð lóð. Í sumum tilvika er afmörkun lóða í samræmi við gildandi mæliblöð og standa þá óbreytt. Fyrirvari er gerður um réttmæti lóðarmarkna fari svo að lögð verði fram frekari gögn en lágu fyrir við skipulagsgerðina. Komi til afgerandi breytinga á lóðarmörkum og stærð lóða verða þær breytingar auglýstar til leiðréttingar á deiliskipulaginu.

4.2 Hönnun mannvirkja og uppdrættir

Aðaluppdrættir sem lagðir eru fyrir byggingarfulltrúa, skulu vera í samræmi við byggingarreglugerð og skipulagsskilmála þessa, sem og aðrar reglugerðir og staðla sem til greina kunna að koma.

4.3 Lóðarblöð

Skipulagsyfirvöld Keflavíkurflugvallar í samvinnu við byggingarfulltrúa gefa út *lóðarblað*; sameina hefðbundin mæli- og hæðarblöð í eitt skjal. *Lóðarblaðið* sýnir m.a. nákvæma stærð lóðar, lóðarmörk, byggingarreit, fjölda bílastæða, lagnir og kvaðir ef einhverjar eru. Alltaf skal miða við aðalhæð = 1. hæð húss þegar kótar húss og lands eru samstilltir.

Lóðarblöð af nýjum lóðum deiliskipulagssvæðisins verða gefin út í kjölfar samþykktar skipulagsins. Lóðarblöð þeirra lóða sem standa áfram óbreyttar, gilda áfram óbreytt.

4.4 Byggingarreitir og byggingarlínur

Byggingarreitir eru sýndir á deiliskipulagsuppdrætti - og lóðarblöðum - fyrir hverja skilgreinda lóð og skulu allar byggingar standa innan þeirra. Þeir sýna ystu mörk byggingar og lágmarks fjarlægð frá lóðarmörkum.

Byggingarreitur er táknaður með *brotnum línnum* og/eða *heilum þykkum línnum*. Byggingarlína (heil, þykk lína) ákvarðar staðsetningu húss á lóð og er *bindandi*. Húsveggur skal fylgja byggingarlínu. Þar sem um *bundna* byggingarlínu er að ræða er gerð krafa um að reist mannvirki fylli út í byggingarlínuna a.m.k 70 % á öllum hæðum.

Almennt skulu *allir* hlutar byggingar standa innan skilgreinds byggingarreits, þ.m.t. kjallari/rými neðanjarðar og bílgeymsla. Þakskegg og skyggni mega standa út fyrir byggingarreit - allt að 1m - og einstaka minniháttar byggingarhlutar, s.s. svalir og flóttastigar ásamt gluggafrágangi sem felur í sér útkrögun. Um veggj utan byggingarreits gilda ákvæði byggingarreglugerðar.

Heimilt er að staðsetja byggingarluta sem óhjákvæmilega ná upp fyrir þak, s.s. þakglugga, loft-háfa og tæknibúnað að því marki sem nauðsynlegt er. Skal búnaðurinn ekki ganga lengra upp úr þakfleti en 1.5m.

4.5 Nýtingarhlutfall og byggingarréttur

Nýtingarhlutfall

Nýtingarhlutfall er hlutfall milli brúttóflatarmáls húss og lóðarstærðar (m^2 húss/ m^2 lóðar). Heildarflötur bygginga á lóð, má ekki fara fram úr fyrirskrifuðu hámarksnýtingarhlutfalli viðkomandi lóðar.

- Smáhýsi á lóð (svo sem útigeymslur) teljast ekki með í nýtingarhlutfalli.
- B-rými teljast með við útreikning nýtingarhlutfalls.
- Rými undir þakskyggni — allt að 2m að dýpt — teljast ekki til B-rýma.

Þegar ný mannvirki eru reist í stað eldri mannvirkja gildir talan um hámarksnýtingarhlutfall sem fram kemur í skilmálatöflu með greinargerð þessari. Sé nýtingarhlutfall núverandi mannvirkja meira en skilgreint nýtingarhlutfall, er ekki leyfð frekari uppbygging á viðkomandi lóð. Ákvæði nýtingarhlutfalls í deiliskipulagi þessu gildir hins vegar ef viðkomandi mannvirki er rifið og nýtt byggt í þess stað.

Hámarksnýtingarhlutfall og hámarksflatarmál bygginga kemur fram í skilmálatöflu.

Byggingarréttur

Heildarbyggingarréttur deiliskipulagssvæðisins er **590.000 m²** (eftir samhliða breytingu á aðalskipulagi) og er eftirfarandi :

FLE1

- Núv. byggingarmagn er 131.744 m², skráð í október 2017
- Byggingarréttur alls 335.000 m²

FLE2

- Núv. byggingarmagn er 4504 m², skráð í október 2017)
- Byggingarréttur alls 190.000 m² (eftir samhliða breytingu á aðalskipulagi)

AT1

- Núv. byggingarmagn 0 m²
- Byggingarréttur alls 60.000 m²

4.6 Húsagerðir

Húsagerðir eru frjálssar að öðru leyti en því sem lóðarblöð, skipulagsskilmálar þessir og gildandi byggingarreglugerðir segja til um. Við hönnun bygginga skal þess gætt að nýta landkosti á lóð sem best og fella mannvirkin vel að umhverfi sínu. Þar sem mannvirki eru samtengd skal samræma þakform, lita- og efnisval.

Hafa skal umhverfissjónarmið í huga við val á byggingarefnum og forðast notkun efna sem ganga á óendurnýjanlegar auðlindir eða hafa neikvæð umhverfisáhrif. Notkun mengandi og heilsu-

spillandi efna er með öllu óheimil. Við hönnun bygginga skal hafa langtímasýn að leiðarljósi og horfa á framkvæmd og líftíma byggingar sem eina heild. Rykmengun frá framkvæmdum skal vera í lágmarki.

Sjá nánar kafla 5; sérákvæði skipulagsskilmála.

4.7 Húshæðir og þök

Húshæð er gefin upp sem hámarkshæð byggingar. Efsti hluti þaks má ná upp í uppgefna hámarkshæð en getur verið lægri. Byggingarhlutar sem óhjákvæmilega ná upp fyrir þak mega þó fara upp fyrir hámarkshæð, t.d. lyftuhús, þakgluggar og tækniþúnaður, svo lengi sem þau eru innan skilgreindra hindranaflata (sjá gr. 4.4). Uppgefinn hæðafjöldi er hámark.

Vegna ratsjármála er gerð krafa um að þök séu flöt eða hallalítill (mest 3°). Að öðru leyti er þakfrágangur frjáls. Mælst er þó til þess að flest þök séu að stórum hluta þakin grasi sem hluti af blágrænum ofanvatnslausnum (sjá gr. 4.15).

Sveitarfélögin Sandgerðisbær, Reykjanesbær og Garður skulu hafa samráð við Landhelgisgæsluna áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir mannvirkjum sem eru hærri en 45,42m y.s. og fara því yfir sjónlínu ratsjárstöðvarinnar.

Sjá nánar Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030, kafla 7, gr.7.3, bls.33-34).

Sjá einnig kafla 5; sérákvæði skipulagsskilmála.

4.8 Kjallarar/ neðanjarðarrými

Kjallarar eru heimilir þar sem lega lagna og lands leyfir. Lóðareigandi skal sjálfur kosta fráveitu frá slíkum rýmum liggja þau neðar en fráveitulagnir. Neðanjarðarrýmið skal vera innan byggingarreits. Lóðarblað mun skilgreina þetta nánar.

Kjallarar teljast með þegar nýtingarhlutfall er reiknað, sbr. kafla 4.5.

4.9 Bílgeymslur á lóðum

Almennt er leyfilegt að reisa lokaðar *bílgeymslur* innan byggingarreita. Einnig er heimilt að reisa einföld *bílskýli* yfir bílastæði sé þess gætt að regnvatni sé skilað aftur á umhverfisvænan hátt til baka til náttúrunnar. Sérstakar lóðir eru áætlaðar fyrir bílaleigur. Á viðkomandi lóðum er heimilt að reisa bílpall fyrir bílastæði á lóðinni fyrir utan byggingarreit og tvöfalda þannig bílastæðafjöldan.

Bílastæðahús

Á deiliskipulagsuppdrættinum er gert ráð fyrir bílastæðahúsi við Mávavöll 5 - fyrir allt að 3000 bíla -, í tengslum við starfsemi flugstöðvarinnar. Þessi stæði eru viðbót við þau bílastæði sem skilgreind eru í *kafla 4.19 Almenn bílastæði*.

Sjá nánar kafla 4.19 Almenn bílastæði og kafla 5.5.4 Mávavöllur 5.

4.10 Smáhýsi

Heimilt er að byggja smáhýsi á lóð utan byggingarreits allt að 15m² að stærð. Smáhýsin skulu vera skv. gildandi byggingarreglugerð nr. 112-2012, gr.2.3.5.

Smáhýsi er stakstæð bygging og ekki ætluð til íveru. Smáhýsi eru ekki reiknuð með í nýtingarhlutfalli lóðar. Fjarlægð frá lóðamörkum skal vera a.m.k. 3m að öðrum kosti skal leita samþykkis aðliggjandi lóðarhafa. Aðeins má byggja eitt smáhýsi á hverja 7500 m²/lóðar.

Eftirfarandi skilyrði eru sett vegna smáhýsa í deiliskipulagi þessu :

- Til smáhýsa teljast gróðurhús, skúrar, sorpgerði og hjólagerði/skýli
- Smáhýsi á lóðum mega vera undir ýmiss tækniþúnað, s.s. kæligeymslu og spennistöð
- Smáhýsi má nota sem hlið (s.s. tollahlið)
- Smáhýsi má reisa í tengslum við ýmiss konar aðflugsþúnað á óbyggðum svæðum innan skipulags-svæðisins
- Smáhýsi má ekki nota sem atvinnu- eða verslunarhúsnæði, s.s. fyrir bílaleigur, vegsjoppur, búðir eða iðnaðarhúsnæði

4.11 Gámasvæði

Heimild er fyrir *tímabundinni* staðsetningu gáma á lóðum undir sömu starfsemi og landnotkun viðkomandi lóðar er skilgreind, t.d. fyrir efni eða þúnað sem tilheyrir hlutaðeigandi starfsemi.

Eftirfarandi skilyrði eru sett vegna gáma /gámasvæða í deiliskipulagi þessu :

- Stöðuleyfi er til eins árs í senn.
- 1 gámur /2.000m² lóðar. Hámarksfjöldi gáma á lóð má þó aldrei fara yfir 10, þótt lóðarstærð sé yfir 20.000 m².
- Girða skal gámasvæðið af með mannheldri girðingu. Girðingarnar skulu vera stál- eða rimlagirðingar. Ekki er heimilt að nota netgirðingar.
- Geymsla mengandi og heilsuspillandi efna er með öllu óheimil í gámum eða innan gámasvæðisins.
- Sýna skal fyrirhugað gámasvæði á byggingarnefndarteikningum hverju sinni.

4.12 Sorpgeymslur / skýli og djúpgámar

Heimilt er að byggja sorpskýli/geymslu innan lóðar. Að jafnaði skal gera ráð fyrir a.m.k. 3 flokkunarílátum; fyrir plast, pappír og almennan úrgang. Flokkunartunnur skulu staðsettar á einum stað sem næst sorphirðustað.

Sorpgeymslur

Almennt skal gera ráð fyrir sorpgeymslum á jarðhæð innan byggingarreita, t.d. í tengslum við innganga og / eða port. Frágangur sorpgeymslu skal vera með þeim hætti, að hún sé aðgengileg vegna sorphirðu en sem minnst áberandi. Skal frágangi hennar lokið samhliða byggingu viðkomandi húss. Stakstæðar sorpgeymslur skulu samræmdar í hönnun og útfærslu. Sorpgeymslur skulu taka mið af rýmisþörf hverju sinni. Að öðru leyti vísast til 6.12.6 gr. byggingarreglugerðar nr. 12/2012 og/eða gildandi reglugerða á hverjum tíma.

Djúpgámar

Heimilt er að koma fyrir niðurgröfnum gámum (djúpgámum) fyrir almenna sorphirðu innan lóða deiliskipulagssvæðisins. Gott aðgengi notenda og þjónustuaðila skal vera að djúpgámunum. Huga skal sérstaklega að ásýnd þeirra og öryggismálum. Endanleg staðsetning, fjöldi úrgangsflokka og útfærsla djúpgáma skal unnin í samræmi við þær reglur og leiðbeiningar sem um slíkar framkvæmdir gilda.

4.13 Úrgangur

Gert er ráð fyrir að meðhöndlun úrgangs verði í samræmi við lög og reglugerðir sem gilda hverju sinni og ekki er talin þörf að geta þess í deiliskipulagi.

Í skipulagi vestursvæðis Keflavíkurflugvallar er gert ráð fyrir a.m.k. 3 flokkunarílatum fyrir plast, pappír og almennan úrgang við byggingar. Þá er og gert ráð fyrir möguleika á djúpgámum í samræmi við þær reglur og leiðbeiningar sem um slíkar framkvæmdir gilda (sjá gr.4.12) Flest fyrirtæki sem á svæðinu starfa vinna skv. starfsleyfum frá heilbrigðiseftirliti og Umhverfisstofnun og þær stofnanir setja skýrar kröfur varðandi meðhöndlun úrgangs umfram almennar reglur sé þess þörf.

4.14 Efnistaka, haugsetning og flutningaleiðir

Í drögum að umhverfismati - sem unnið er í tengslum við stækkun flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og framkvæmdir Isavia á svæðinu - kemur m.a. eftirfarandi fram :

- *Áætlað er að allt efni sem kemur upp verði sett á geymslusvæði og endurnýtt í fláa flugbrauta og landmótun vegna flugleiðsögubúnaðar.*
- *Burðarhæft efni og klöpp verður brotin og sett í undirfyllingar eða vegi. Gert er ráð fyrir að aðkeypt efni komi frá Stapafelli og frá Bolöldu í efni þar sem Stapafell uppfyllir ekki kröfur.*
- *Aðalflutningsleið efnis verður um Reykjanesbraut.*

Sama gildir um aðrar framkvæmdir þ.e. framkvæmdir lóðarhafa sem þó meta væntanlega hagkvæmni þess að brjóta efni. Gera má ráð fyrir að jarðvegstippur sem Sandgerðisbær rekur verði einnig notaður á vegum lóðarhafa.

4.15 Losun jarðefna

Losun jarðefna og alls sorps er með öllu óheimil innan deiliskipulagssvæðisins.

4.16 Geymsla spilliefna

Almennt bann er lagt við geymslu spilliefna, olíu og eldsneytis nema á skilgreindum stöðum skipulagsvæðisins :

- *Innan girðingar; eldsneytisbirgðarstöð og nærliggjandi áfyllingarplan fyrir tankbíla með flugvélaeldsneyti.*
- *Utan girðingar; t.d. vegna starfsemi bílaleiga (sem er þá háð leyfum viðkomandi heilbrigðisyfirvalda).*

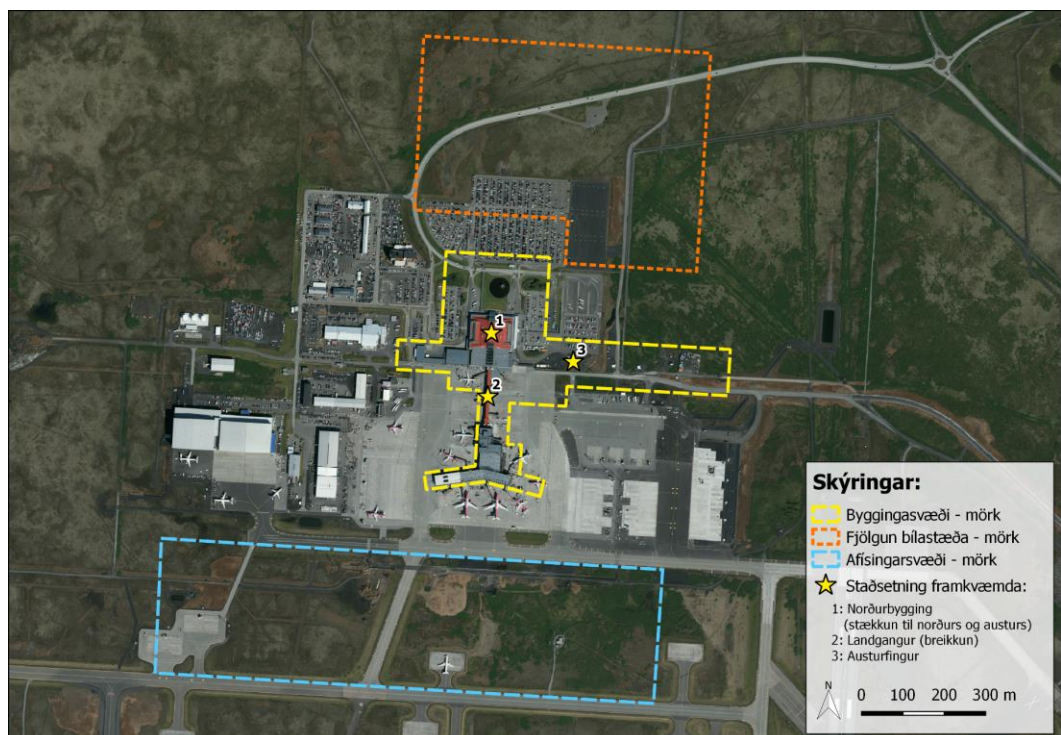
4.17 Mengunarvarnir

Afising

Í tillögu að Matsáætlun Keflavíkurflugvallar (janúar 2019) segir m.a. :

Ákveðið hefur verið að skoða byggingu sérstaks svæðis til afisingar flugvéla á Keflavíkurflugvelli og bæta þannig aðstöðu og rekstrarskilyrði til afisingar, auk þess að huga að umhverfissjónarmiðum. Markmið þessara framkvæmda er að bæta aðstöðu til afisingar til að anna eftirspurn til framtíðar en einnig að færa afisingu frá flugstöð og þar með stytta biðtíma véla við hlið. Enn fremur er mikilvægt að huga að umhverfissjónarmiðum í tengslum við söfnun og endurnýtingu á afisingarvökva.

Fyrirhugað afisingarsvæði flugvéla er utan deiliskipulagsmarka. Sjá neðangreinda mynd.



Byggingatæknilegar lausnir

Uppfylla skal ákvæði gildandi byggingarreglugerðar varðandi byggingatæknilegar lausnir, m.a. til að tryggja að ekki berist loftmengun inn í flugstöðina eða inn í þær byggingar sem næst liggja við umferð/hreyfingar vallarins. Í því sambandi er sérstaklega bent á kafla 2. (Loftgæði og loftræsing), gr. 10.2 (Markmið) í gildandi byggingarreglugerð, en þar segir m.a. :

Loftgæði innan mannvirkja skulu vera fullnægjandi og í samræmi við notkun þeirra og tryggt að loft innan mannvirkis innihaldi ekki mengandi efni sem valdið geta heilsutjóni eða óþægindum.

Ekki er talið þörf á ítarlegri kröfum í deiliskipulagi þessu en að ofan greinir.

4.18 Ofanvatnslausnir

Lögð verður áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir við uppbyggingu svæðisins, m.a. með því að minnka álag á fráveitukerfi, draga úr mengun, stuðla að náttúrulegri endurhleðslu grunnvatns, koma í veg fyrir beina losun spilliefna í náttúrulega viðtaka og styrkja líffræðilegan fjölbreytileika.

Í því samhengi er sérstaklega bent á uppbyggingu fyrirhugaðra flughlaða, ofanvatnslausnir í götum og neðanjarðar regnvatnsbrunna í vegstæðum, gegndræpt yfirborð gangstétta og bílastæða, uppbygging gróðursvæða og settjarna m.a. í græna ásnum. Gert er ráð fyrir að aðrar settjarnir verði staðsettar vestan við skipulagssvæðið; utan deiliskipulagsmarka. Settjarnir eru fyrst og fremst notaðar í þrennum tilgangi; hreinsun ofanvatns með setfalli; jöfnun á rennslistoppum og til að fanga mengun/ koma í veg fyrir mengunarslys.

Ofanvatnslausnir

Gras er æskilegasta yfirborð ofanvatnslausna. Taka skal tillit til eftirfarandi atriða við við nánari útfærslu deiliskipulagsins við hönnun ofanvatnslausna :

- *Hanna skal undirlag með tilliti til hámarks hreinsunar á ofanvatni. Undirlag ofanvatnslausna skal vera gegndræpt.*
- *Dýpt rása skal vera um 2,5-3m. Má vera breytileg að því gefnu að heildarrúmmál rásarinnar sé viðhaldið.*
- *Dýpt rása skal vera minnst 20cm og skal neðri hluti rásarinnar vera flatur. Langhalli skal einnig vera sem minnstur.*
- *Í ofanvatnslausnum skal staðsetja niðurföll sem taka við vatni, ef ofanvatnslausnin yfirfyllist, t.d. í stórrigningum.*

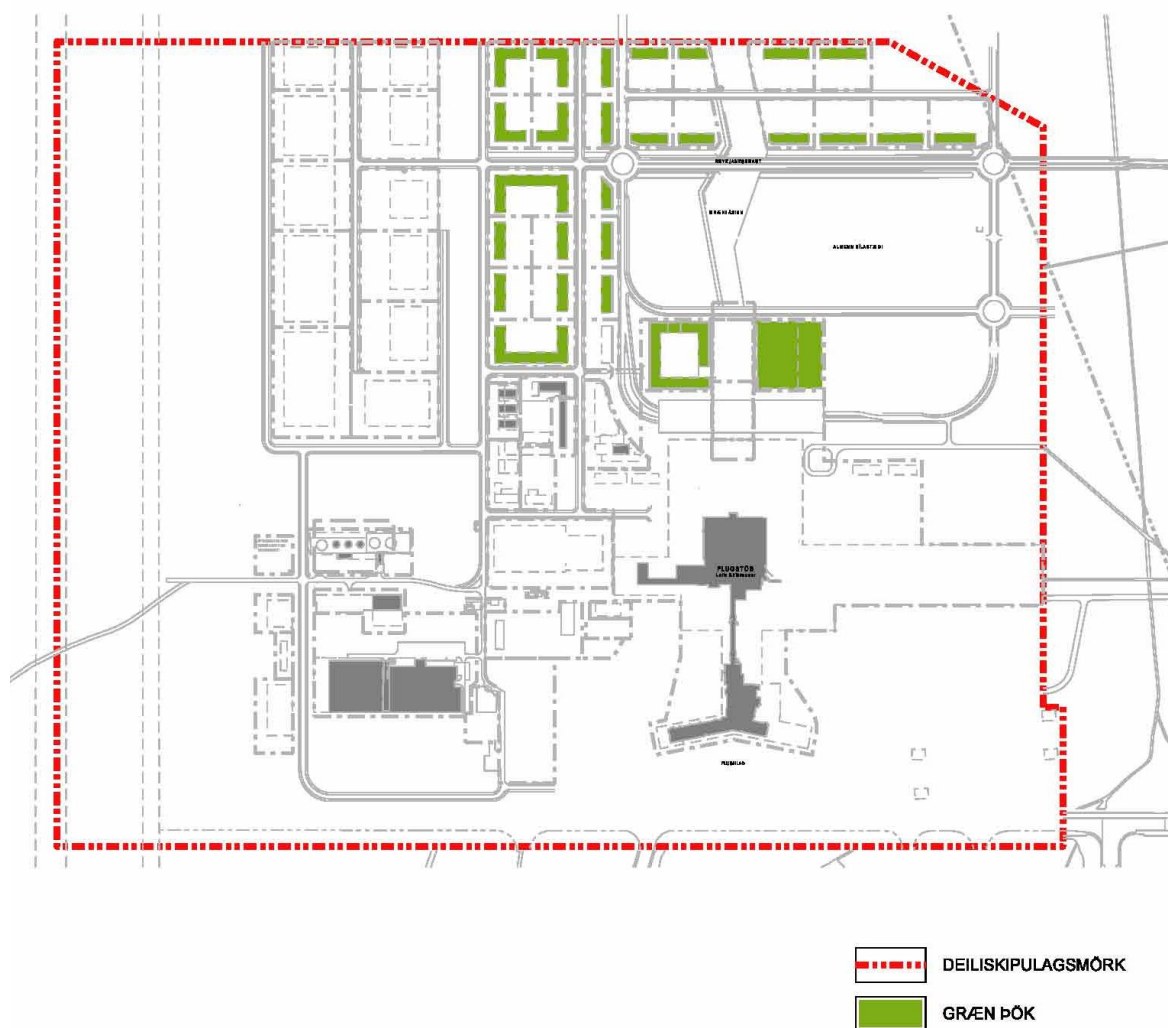
Bílastæði

Mælt er til þess að minnst 30% bílastæða séu gegndræp. Er hér bæði átt við bílastæði innan lóða og almenn bílastæði norðan flugstöðvarinnar. Ofanvatni frá innkeyrslum og bílastæðum fyrir framan byggingar má beina í ofanvatnslausnir meðfram götum. Gera skal grein fyrir aðferðum við meðhöndlun ofanvatns á aðalskipulagsuppdráttum vegna byggingarleyfis.

Græn þök

Mælt er til þess – sem hluti af blágrænum ofanvatnslausnum - að þök þeirra bygginga sem falla undir skilgreind skrifstofu- og þjónustusvæði deiliskipulagsins séu að stórum hluta þakin grasi. Jafnframt er lagt til að ákv. götur – eða byggingar - á svæðinu verði tilgreindar sérstaklega, þar sem mælt er þess að græn þök verði byggð. Göturnar eru Arnarvöllur, Blikavöllur, Súluvöllur, Spóavöllur, Mávavöllur. Ekki er gert ráð fyrir grasþökum mannvirkja innan flugþjónustusvæðisins, þar sem meginþungi bygginga eru stór flugskýli og skemmur.

Vinna skal eftir gildandi reglum og lögum í því samhengi, sbr. skipulagsreglugerð nr. 90/2013, gr. 5.3.2. 152. 2 mgr.



*Græn þök
Til viðmiðunar við uppbyggingu svæðis*

4.19 Almenn bílastæði

Bílastæði skulu almennt vera í samræmi við 6.2.6 gr. byggingarreglugerðar nr.112/212 og gr. 5.3.2.5 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013.

Flugstöð Leifs Eiríkssonar

Norðan – norðaustan við flugstöðvarbyggingarinnar er gert ráð fyrir allt að 5000 skipulögðum **almennum bílastæðum** (langtíma- og skammtíma); fyrir flugfarþega og starfsfólk. Auk þess eru á svæðinu skipulögð langtímastæði fyrir **hópfarabíla**, en gert er ráð fyrir að hópfarabílar og stærri fólksflutningabílar geti einungis stoppað í skemmri tíma nærri flugstöðvarbyggingunni.

Tryggja skal gott aðgengi hreyfihamlaða að flugstöðinni. Fjöldi bílastæða hreyfihamlaðra og frágangur þeirra skal vera skv. 6.2.4 gr. og töflu 6.01 í byggingarreglugerð. Tryggja skal greiða aðkomu sér- og neyðarbíla (þ.m.t. sjúkra – og slökkviliðsbíla).

Við *nánari útfærslu* bílastæða verða skilgreind frekar staðsetning bílastæða, t.d. fyrir hreyfihamlaða, leigubíla, hópferðabíla, almenningsvagna og starfsmenn svæðisins.

Bílastæðahús

Sjá nánar sérákvæði skipulagsskilmála, kafla 5.5.4 Mávavöllur 5.

Yfirbragð svæðisins

Rík áhersla er lögð á mikilvægi þess að vel takist til við nánari útfærslu bílastæðanna, ásjónu svæðisins og alla umgjörð þess. Sérstaklega skal hugað að efnisvali sem fellur vel að staðháttum og telst staðarþrýði. Skv. fornleifaskráningu er þó nokkuð um forn- og menningar-minjar innan þess svæðis sem gert er ráð fyrir almennum bílastæðum. Við skipulag svæðisins í heild sinni skal sérstaklega taka tillit til þeirra menningarminja sem þar eru og leitast við að nýta þann möguleika sem minjarnar gefa til tengingar sögu við útivist.

4.20 Bílastæði á lóðum

Bílastæði skulu almennt vera í samræmi við 6.2.6 gr. byggingarreglugerðar nr.112/212 og gr. 5.3.2.5 í skipulagsreglugerð nr. 90/2013. Bílastæði þeirra lóða sem liggja annars vegar innan haftasvæðis og hins vegar utan þess, skulu almennt hafa bílastæði sín utan girðingar. Skilmálar fyrir hreyfihamlaða á viðkomandi lóðum skulu vera í samræmi við 6.2.4 gr. byggingarreglugerðar nr 112/2012.

Flugþjónustusvæði (FLE) – ríkjandi starfsemi (skv. Aðalskipulagi Keflavíkur 2013-2030) :

FLE 1

Flugstöðvarsvæði : Flugstöð Leifs Eiríkssonar, flugstöðvarbyggingar, flughlöð, flugskýli, þjónusta fyrir rekstur flugbrautarkerfis og starfsemi tengd þeim, bílastæði/bílastæðahús og nauðsynleg starfsemi. Svæðið er að stærstum hluta innan haftasvæðis/flugverndarsvæðis (þ.e.a.s. *innan* girðingar). Heimilt er að byggja hótél.

- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði/200 m² vegna flugskýla
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði /75 m² vegna hótélbygginga
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði /35 m² vegna skrifstofubygginga
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði / 50 m² vegna annarrar atvinnustarfsemi

FLE 2

Þjónusta við flugstöð og flugrekstur, t.d. flugeldhús, eldsneytisgeymslur og vörugeymslur. Einnig ýmiss þjónusta og starfsemi, s.s. hótél og bílastæði. Svæðið getur verið innan haftasvæði / flugverndarsvæðis (þ.e.a.s *innan* girðingar).

- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði/200 m² vegna flugskýla
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði /75 m² vegna hótélbygginga
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði /35 m² vegna skrifstofubygginga
- Gera skal ráð fyrir 1 bílastæði / 50 m² vegna annarrar atvinnustarfsemi

AT1

Um bílaleigur gilda sér skilmálar.

Sjá nánar kafla 5; sérákvæði skipulagsskilmála (5.3.4 Spóavöllur).

4.21 Aðgengi slökkviliðs og neyðarbíla

Á lóðum skal gera ráð fyrir aðgengi slökkviliðs og neyðarbíla. Sérstaklega skal gera grein fyrir björgunarsvæði umhverfis þær byggingar sem eru hærra en 4 hæðir. Svæðin skulu útfærð þannig að körfubílar slökkviliðs eigi greiða aðkomu að þeim. Yfirborðshalli má ekki vera meiri en 1:20. Gera skal grein fyrir aðkomu slökkviliðs- og annarra neyðarbíla í byggingarleyfisumsókn.

4.22 Frágangur lóða

Frágangur lóða skal almennt vera í samræmi við samþykktu aðaluppdrætti og 7. kafla, gr. 7.2.4. í byggingarreglugerð (nr. 112/212). Vandað skal til allrar hönnunar og frágang lóða almennt á svæðinu.

Lóðarhafi sér sjálfur um framkvæmdir og frágang á lóð sinni (þ.m.t. jarðfláa, stoðveggi og girðingar) og ber ábyrgð á að þær séu í samræmi við samþykktar hæðartölur (G- og L-tölur sem sýndar eru á lóðarblaði). Þeir sem þurfa að víkja frá þessum hæðum skulu - á sinn kostnað - ganga frá stöllum/fláum eða veggjum innan sinnar lóðar. Þar sem lóðir liggja að götu, stíg eða að óbyggðu svæði skal lóðarhafi sjá um og kosta frágang kanta. Sé hæðarmunur á milli lóða, skal sú regla gilda um frágang kanta, að lóðarhafi hærri lóðar sjái um frágang kanta á lóðarmörkum, nema lóðarhafar semji um annað.

Óheimilt er að raska óhreyfðu landi utan lóða. Ekki er heimilt að ryðja eða moka jarðvegi út fyrir lóðamörk. Óheimilt er að nota önnur svæði en eigin lóð sem vinnusvæði. Uppgröftur, byggingar-efni eða annað sem að byggingaframkvæmd lýtur verður fjarlægð á kostnað lóðarhafa, ef út af er brugðið.

Verði ágreiningur um frágang á sameiginlegum lóðamörkum skal hlíta úrskurði skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar.

4.23 Girðingar, skjól- og stoðveggir

Með *girðingu* er átt við girðingu eða skjólvegg úr léttu byggingarefni, s.s. timbri, málmí eða gleri á traustum undirstöðum. Með *skjólvegg* er átt við girðingu eða skjólvegg úr steinsteypu eða hlöðnum steinum. *Stoðveggur* er veggur eða sá hluti veggjar sem er hluti af landslagsmótun á lóð og er fyrir neðan yfirborð ómótaðrar lóðar.

Ekki er heimilt að reisa girðingu eða vegg á lóðarmörkum, nema með samþykki beggja lóðarhafa og að fengnu samþykki byggingarfulltrúa. Ekki er heimilt að reisa girðingar í eða við mörk haftasvæða nema með samþykki flugvernardeildar Isavia og skulu þær girðingar uppfylla kröfur samgönguyfirvalda. Hámarkshæð veggja og girðinga er mæld frá jarðvegshæð við girðingu eða vegg, en frá hæð lóðar á lóðarmörkum ef jarðvegshæð er hærri.

Að öðru leyti er vísað til greinar 7.2.3. í byggingarreglugerð (nr.112/2012) þar sem kveðið er á um girðingar lóða.

4.24 Öryggisgirðingar/ öryggis- og aðgangshlið (tollahlið)

Öryggisgirðingar

Öryggisgirðingar skulu vera í samræmi við alþjóðlegar kröfur um alþjóðlega flugvelli, sem og gildandi lög og reglur flugmálayfirvalda hverju sinni um. Reglur um hæð girðinga skv. byggingarreglugerð eiga því ekki við um öryggisgirðingar innan skipulagssvæðisins.

Lega girðinga í flugverndarmörkum er ekki háð skipulagsskilmálum og getur tekið breytingum eins og þurfa þykir að teknu tilliti til öryggismála.

Öryggis- og aðgangshlið (tollahlið)

Núverandi hlið sem standa áfram :

- Fálkavöllur 9 /aðgangshlið (gullna hliðið)
- Starfsmannahlið innan FLE
- Verktakahlið (brons hliðið) austan við FLE
- Verktakahlið við Fálkavöll sunnan við Fálkavöll 13 og 17.

Ný hlið skv. deiliskipulagi :

- Við Gæsavöll frá Arnarvelli
- Við Arnarvöll að Fálkavelli

4.25 Niðurrif bygginga og annarra mannvirkja

Niðurrif húsa er byggingarleyfisskyld framkvæmd og hluti af byggingarleyfisumsókn. Samkvæmt grein 2.3.1. í gildandi byggingarreglugerð (nr.112/2012) skal sækja um byggingarleyfi þegar áformað er að rífa niður byggingu. Um niðurrif eiga einnig við ákvæði reglugerðar um starfsleyfi fyrir atvinnurekstur sem getur haft í för með sér mengun nr. 785/1999, gr.17.1 og liður 10.8 í fylgiskjali 2.

Séu mannvirki rifin og ný byggð í þeirra stað skulu sett tímamörk um alla framkvæmdina að hálfu byggingarfulltrúa. Þar skal m.a. koma fram að óheimilt sé að nota götustæði fyrir byggingarefni, byggingartæki eða vinnuskúra og að ýtrustu snyrtimennsku skuli gætt í hvívetna. Skipulagsfulltrúa og byggingarfulltrúa er falið að veita aðhald með framkvæmdum. Viðkomandi lóðarhafi skal leggja fram tímaáætlun verksins til skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar, sem og starfsleyfi frá heilbrigðisfulltrúa.

Niðurrif húss skal að jafnaði ekki taka lengri tíma en 3 mánuði. Þó er heimild fyrir lengri tíma niðurrifs sé um sérstaklega stórt mannvirki að ræða, t.d. stór flugskýli. Er þá heimild gefin í allt 5 mánuði. Þegar byggingarfulltrúi hefur samþykkt niðurrif húss skal nágrönnum tilkynnt um samþykktina og skilyrði hennar, þ.m.t um tímaáætlun á verki.

4.26 Framkvæmdartími – tímamörk

- *Frestur til að ljúka framkvæmdum við undirstöður og plötu á lóð eru 12 mánuðir frá því að lóð er byggingarhæf.*
- *Eigi síðar er 36 mánuðum eftir að lóð er byggingarhæf skal lóðarhafi hafa lokið fullnaðarfrágangi byggingar að utan í samræmi við samþykta aðal- og séruppdrætti.*

- *Eigi síðar en 48 mánuðum eftir að lóð varð byggingarhæf skal lóðarhafi hafa gengið frá yfirborði lóðar og lokið öllum frágangi við lóðarmörk.*

Úthlutun fellur úr gildi ef frestur rennur út án þess að lóðarhafi hefji byggingarframkvæmdir eða leggi fram rökstudda beiðni um lengri frest. Ennfremur er hægt að fella úthlutun úr gildi ef lóðarhafi heldur ekki áfram framkvæmdum með eðlilegum hraða og lýkur þeim ekki innan hæfilegs tíma.

4.27 Óbyggðar lóðir

Skipulagsskilmálar er fylgja deiliskipulagi þessu eiga einnig við um allar óbyggðar lóðir á skipulagssvæðinu.

4.28 Gatnakerfi

Samkvæmt Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er gert ráð fyrir að breyta umferðatengingum flugstöðvarsvæðisins. Helsta breytingin felst í því að Reykjanesbraut er færð til norðurs með hringtengingu akandi umferðar og nýjum hringtorgum (merkt A, B og C á uppdrætti).

Með tilfærslu Reykjanesbrautarinnar fær allt flugstöðvarsvæðið aukið rými til uppbyggingar og umferðaröryggi er verulega bætt með greiðum vegtengingum inn á svæðið; annars vegar að fyrirhuguðu skrifstofu- og þjónustusvæði norðan og vestan við Reykjanesbraut, og hins vegar að hafta- og flugþjónustusvæði.

Nýjum götum hefur verið gefið nafn og lóðum númer.

Nýjar götur eru :

- Hrafnavöllur – Lóuvöllur - Mávavöllur – Smyrilsvöllur – Spóavöllur - Súluvöllur og Þrastavöllur.
- Gæsavöllur - nýr vegur (innan haftasvæðis) frá Arnarvelli að Fálkavelli 10; nýrri lóð björgunarmiðstöðvar og áfram inn að flughlöðum.
- Þjónustuvegur; meðfram austur lóðarmörkum Smyrilvallar 2-10 að Gæsavelli.
- Þjónustuvegur; meðfram vestur lóðarmörkum Smyrilvallar 1-7 að Gæsavelli.
- Þjónustuvegur; frá Spóavelli (í jaðri græna ássins) undir Reykjanesbraut að flugstöðvarbyggingu.

Til staðar eru :

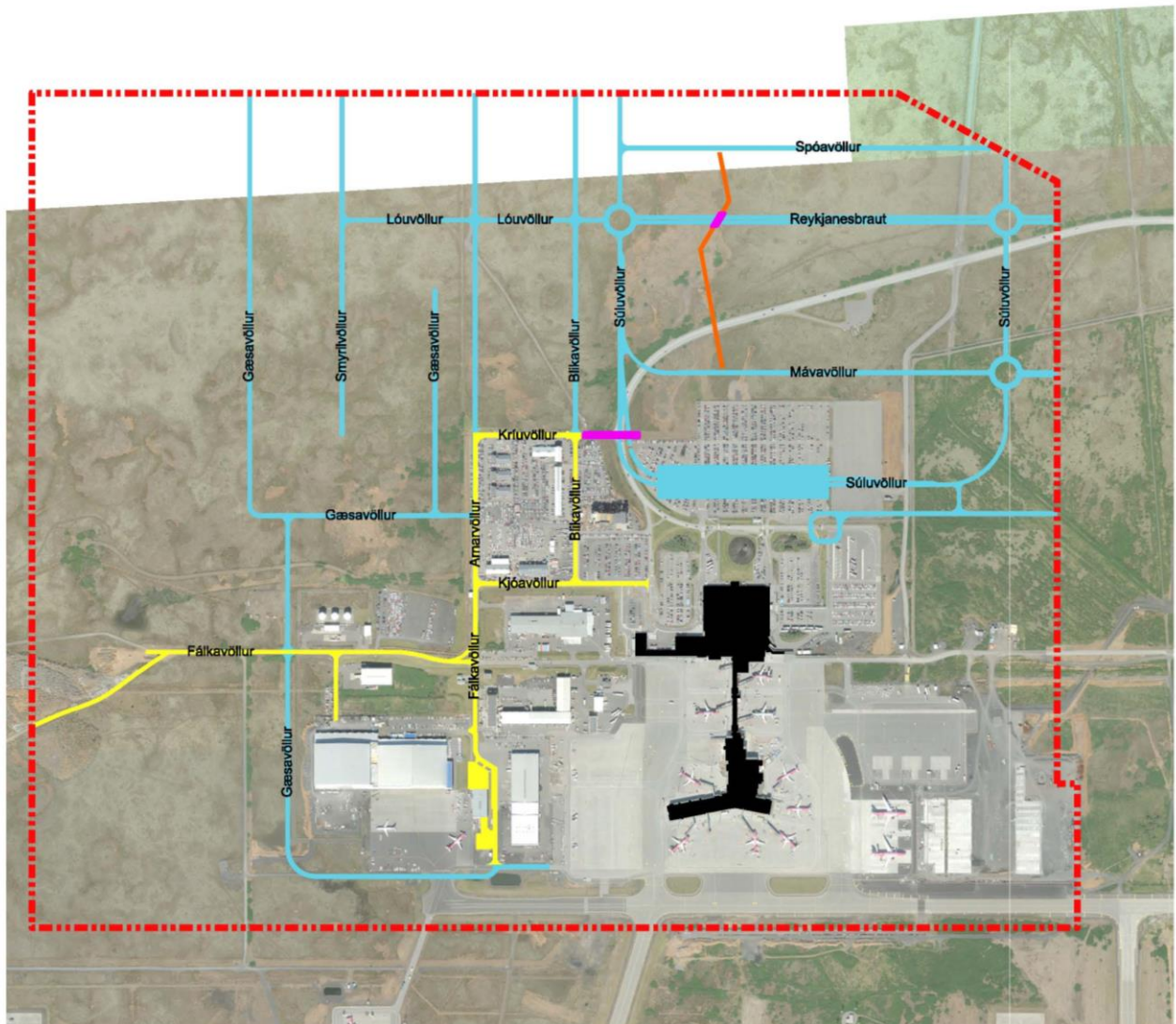
- Arnarvöllur, Blikavöllur, Fálkavöllur (liggur frá Arnarvelli), Kjóavöllur og Kríuvöllur.

Endanleg staðsetning á inn- og útakstri frá lóðum — innan og utan girðingar — verður útfært nánar á hönnunarstigi og skilgreint m.a. á lóðarblöðum.

Undirgögn

Heimild er fyrir undirgöngum :

- Frá Kríuvelli; milli Blikavallar og Súluvallar að samgöngumiðstöð (Mávavöllur 3).
- Frá Spóavelli undir Reykjanesbraut (þjónustuvegur, göngu- og hjólastígur) að samgöngumiðstöð.



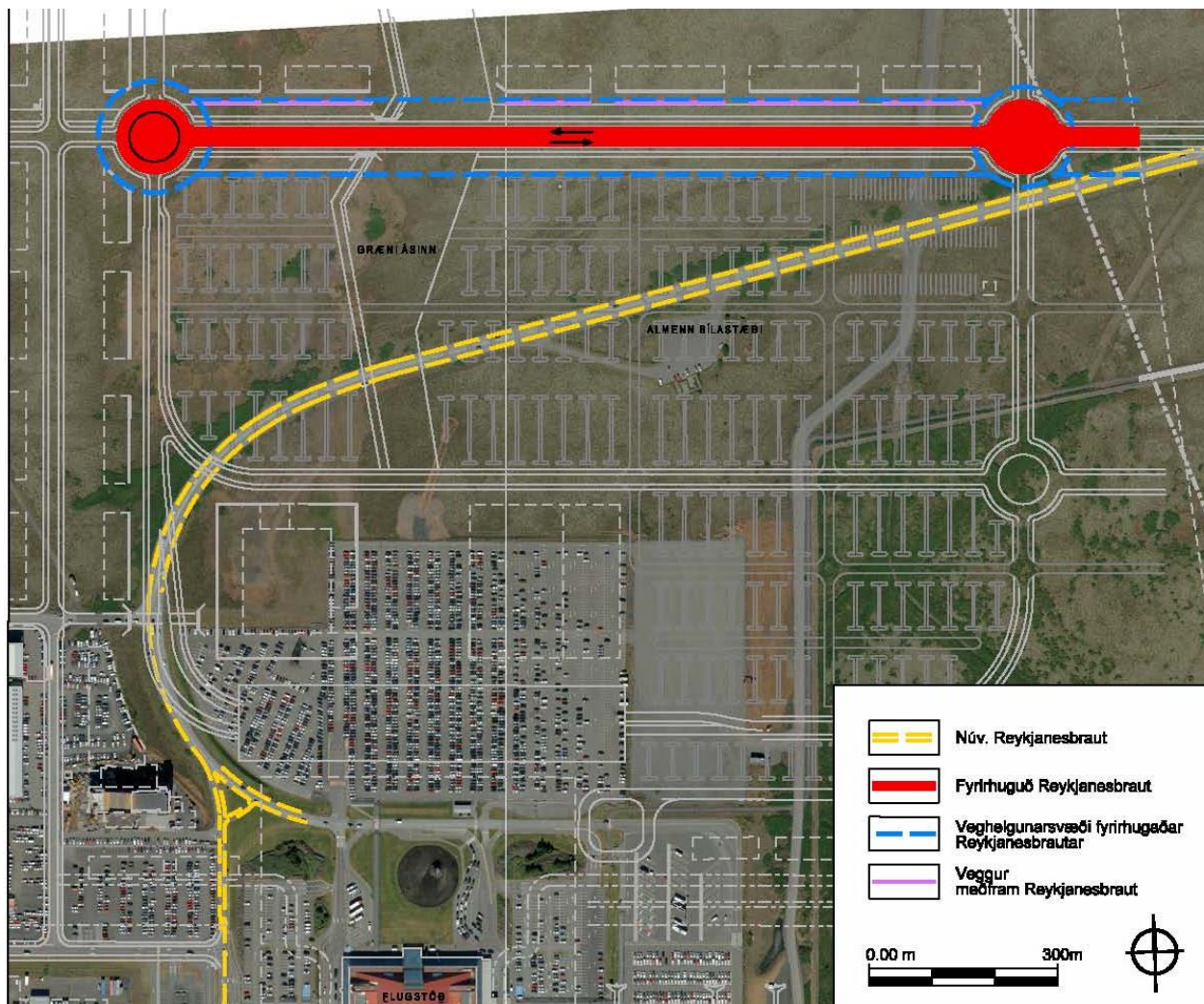
- - - - - Deiliskipulagsmörk
- — — — — Núv. götur sem haldast óbreyttar
- — — — — Nýjar götur
- — — — — Undirgögn
- — — — — Þjónustuvegur

Reykjanesbraut er skilgreind sem stofnbraut. Veghelgunarsvæðið er 30m frá miðlínu - beggja vegna hennar - að hringtorgi (merkt B á uppdrætti). Þaðan og að Flugstöð Leifs Eiríkssonar (eftir Súluvelli) breytist veghelgunarsvæði Reykjanesbrautar; fer úr 30m niður í 15m meðfram byggð.

Sjá nánar leiðbeiningar Vegagerðarinnar varðandi veghelgunarsvæði; www.vegaqerdin.is.

Fyrirhugað er að **Reykjanesbraut** verði byggð upp skv. 2+2 vegakerfi með öruggan aðskilnað á akstursstefnum fram að vestara hringtorgi (merkt B) eins og sýnt er á deiliskipulagsuppdrætti. Með breikkun brautarinnar er talið að ásættanlegri flutningsgetu verði náð. Öryggisrýni Vegaqerðarinnar skal fylgt.

Neðangreind skýringarmynd sýnir nánari uppbyggingu Reykjanesbrautar skv. 2+2 vegakerfi, veghelgunarsvæði hennar, sem og staðsetningu veggjar (sjá nánar kafla 5, gr. 5.3.4), sem liggur á mörkum veghelgunarsvæðisins og myndar m.a. ákv. hljóðvörn gagnvart fyrirhugaðri byggð meðfram Reykjanesbrautinni.



Samkvæmt ákvæðum Aðalskipulags Keflavíkur 2013-2030 (gr.6.4.2, bls. 24) er heimilt er að breyta legu vegar innan flugverndarsvæðis án aðalskipulags- eða deiliskipulagsbreytinga. Slíkar framkvæmdir eru ekki háðar framkvæmdaleyfi eða lögum um mat á umhverfisáhrifum.

4.29 Fluglest

Í Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er gert ráð fyrir að lest eða sambærilegur samgöngumáti kunni að vera valkostur í samgöngum við Keflavíkurflugvöll í framtíðinni og að lestarstöð geti verið austan eða norðan við Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Svo hægt sé að vinna áfram með hugmyndir aðalskipulags er á deiliskipulagsupprætti sýnt svæði fyrir lestarstöð/ lestarstæði norðan við flugstöðina með aðkomu úr austri. Deiliskipulagið gerir að öðru leyti ekki frekari grein fyrir þessum hugmyndum.

4.30 Græn svæði – opin svæði

Skipulögð gróðursvæði eru sýnd á deiliskipulagsupprætti enda serstaklega mikilvæg við alla uppbyggingu, fegrun og ásýnd flugvallarsvæðisins. Gróðursvæðin verða útfærð nánar, en gerð þeirra og viðhald verður á vegum rekstraraðila Keflavíkurflugvallar (Isavia). Lögð er áhersla á að ræktað verði í raskað land, m.a. þar sem land hefur skemmst vegna byggingarframkvæmda. Mikilvægt er að gróður sé ávallt valinn með tilliti til landgæða og umhverfis og tengist með eðlilegum hætti því landi sem skal standa óhreyft og verndað.

Á deiliskipulagsupprætti er sýndur breiður **grænn ás** er liggur frá Flugstöð Leifs Eiríkssonar beint til norðurs. Ásinn er í samræmi við Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar og hugsaður sem „lunga“ svæðisins; hann tengir saman og styrkir svæðið í heild sinni og bætir ásjónu þess. Ásinn er afþreyingar- og útivistarsvæði, en að honum liggur m.a. fyrirhuguð þjónustubýggð, flughótel og almenn bílastæði.

Í græna ásnum liggur aðalgöngustígur úr norðri frá Sandgerði og Garði, um göng undir Reykjanesbraut. Út frá ásnum liggja breið græn belti, sem þjóna m.a. því hlutverki að skipta upp svæðinu fyrir almenn bílastæði niður í smærri rými og gefa um leið svæðinu öllu grænt yfirbragð en eru jafnframt hluti af neti göngu- og hjólréiðastíga til og frá flugstöðvarbyggingunni.

Hafa skal að leiðarsljósi við nánari útfærslu grænu svæðanna að þau nái að þjóna margvíslegu hlutverki í bættri ásjónu svæðisins og örvi jákvæða upplifun gesta og starfsmanna þess. Má nefna í því samhengi skjólbelti, sterk kennileiti (útilistaverk), menningar- og söguás. Draga mætti t.d. fram og/eða endurbyggja þær vörður sem finna má á svæðinu og tengja þannig minjarnar við sögu svæðisins.

4.31 Útilistaverk – kennileiti

Listaverkin tvö sem prýtt hafa aðkomusvæði flugstöðvar Leifs Eiríkssonar í vel á þriðja áratug; annars vegar “Potuhreiður” Magnúsar Tómassonar og hins vegar “Regboginn” eftir Rúri, hluti bæði fyrstu verðlaun í samkeppni um listaverk við flugstöðina stuttu eftir að hún var vígð.

Vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar svæðisins verða þau færð til og þeim fundinn ný heimkynni innan svæðisins. Deiliskipulagið festir ekki í skipulagi nýja staðsetning verkanna, enda skal það gert í nánu samráði við höfunda listaverkanna eða handhafa höfundarrétta þeirra við nánari útfærslu deiliskipulagsins.

Minnt skal einnig á hér, að fyrirhugaður veggur meðfram Reykjanesbrautinni er hugsaður sem hluti af listskreytingu svæðisins.

Sjá nánar Viðauka IV

Umsögn Minjastofnunar Íslands

4.32 Göngu- og hjólreiðastígar

Eitt að meginmarkmiðum deiliskipulagsins er að tryggja gott göngu- og hjólreiðakerfi sem tengir svæðið vel, m.a. nærliggjandi sveitarfélögum og hvetur til vistvænni samgöngumáta.

Tveir aðalstígar eru skilgreindir á deiliskipulagssvæðinu; annars vegar úr austri og hins vegar úr norðri. Báðir stígarnir tengjast stígakerfi nærliggjandi þéttbýliskjarna og sveitarfélaga :

- *Austurstígurinn* greinist í tvo hluta (utan deiliskipulagssvæðis); annars vegar liggur hann í grænu beltum sem liggur um miðhluta svæðis almennra bílastæða beint inn að flugstöðinni. Hins vegar meðfram Reykjanesbrautinni.
- *Norðurstígurinn* er í græna ásnum og liggur beint inn að flugstöð. Þar sem stígurinn liggur að Reykjanesbrautinni er gert ráð fyrir undirgöngum.

Almennt skal gera ráð fyrir því að allir aðalstígar sem jafnframt eru hjólreiðastígar, verði að lágmarki 3m breiðir og malbikaðir. Lega stíganna eins og hún er sýnd á deiliskipulagsupprætti er til viðmiðunar við nánari útfærslu og hönnun á svæðisins.

Gert er ráð fyrir yfirbyggðum gönguleiðum frá almennum bílastæðum að flugstöðinni.

Hjólástæði

Hjólástæði skulu staðsett innan deiliskipulagssvæðisins í hjólaskýlum og grindum; bæði innan lóða sem og á almennum svæðum (t.d. bílastæðum).

4.33 Menningarminjar / fornleifar

Á deiliskipulagsupprætti eru sýndar helstu fornleifaminjar á svæðinu, en fyrir liggur úttekt á og fylgir hún með deiliskipulagi þessu (Viðauki II). Flestar þessara fornleifa eru vörður; vegvísar forna leiða um svæðið. Við nánari útfærslu deiliskipulagsins skal leitast við að tengja sögu svæðisins við yfirbragð þess og umhverfismótun m.a. til að auka vaðveislugildi minjanna og upplifun þeirra sem um svæðið fara. Reynt skal að halda framkvæmdasvæðum - eins og kostur er- utan við og frá þekktum minjastöðum.

Ávallt skal hafa samband við Minjastofnun Íslands ef áður óþekktar fornleifar kom fram á framkvæmdatíma, sbr. 21.gr. laga um menningarminjar nr 80/2012. Ekki skal raska fornminjum á svæðið innan lóða eða utan, nema í samráði við Minjastofnun Íslands.

Sjá nánar Viðauka II

4.34 Kvaðir

Kvaðir um lagnaleiðir og inntök koma fram á lóðarblöðum. Kvaðir á gildandi lóðarblöðum halda. Nýjar kvaðir á deiliskipulagssvæðinu lúta einkum að umferðaröryggi gangandi- og hjólandi. Til að tryggja öryggi gangandi og hjólandi vegfarenda eru settar kvaðir um umferð yfir götur á nokkrum stöðum innan skipulagssvæðisins, m.a. yfir heimreið að Flugstöð Leifs Eiríkssonar.

Kvöð um umferð sem fellur niður:

- Fálkavöllur 2

- Kjóavöllur 2

Kvöð um umferð sem heldur sér :

- Kvöð um gönguleiðir innan lóða.
- Kvöð um umferð gangandi í hlaði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.
- Kvöð um gangandi umferð í gegnum lóðirnar Arnarvöll 2 og 4, Blikavöll 1 og 3 og Kjóavöll 4 heldur, en er færð til og liggur nú meðfram lóðarmörkum þessara lóða/gangstétt við götu.
- Kvöð um yfirbyggðar gönguleiðir frá almennum bílastæðum að flugstöð Leifs Eiríkssonar heldur.

Kvaðir í upphaflegu deiliskipulagi frá 1997, sem falla niður, halda sér eða breytast :

- Kvöð um gróðursvæði (4.1.9) heldur sér, en þar segir “Skylt er að lóðarhafar gangi frá gróðurbeltum til afmörkunar á athafnasvæðum sínu og lóð, sbr. lóðablað”.
- Ákvæði um þakkanta fellur niður (4.2).
- Ákvæði um liti (4.2.8) fellur niður, en ný ákvæði um lita- og efnisval taka við með nýju skipulagi. Sjá nánar kafla 5 sérákvæði skipulagsskilmála.

Nýjar kvaðir í deiliskipulagi :

- Kvöð er um gangandi– og hjólandi umferð yfir heimreið að Flugstöð Leifs Eiríkssonar
- Kvöð er um gangandi – og hjólandi umferð yfir almenn bílastæði við Flugstöð Leifs Eiríkssonar (viðbótarkvöð við fyrri kvaðir)
- Kvöð er um gangandi – og hjólandi umferð yfir Spóavöll.

Kvaðir um lagnir sem halda sér :

- Almennt eru kvaðir um heimild rekraraðila Keflavíkurflugvallar (Isavia) til að leggja strengi og lagnir innan lóðar án bóta. Þau skilyrði eru þó sett að skila skuli lóð í sama ástandi og fyrir verkframkvæmdir.
- Almennt eru kvaðir um að ofanvatni skuli koma niður innan lóðar, í skurði eða út fyrir lóð þar sem aðstæður leyfa.

Kvaðir í aðalskipulagi og svæðiskipulagi hvað varðar hæðir húsa og efnisnotkun sem halda sér :

- Sveitarfélögin Sandgerðisbær, Reykjanesbær og Garður skulu hafa samráð við Landhelgisgæsluna áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir mannvirkjum sem eru hærrí en 45,42m y.s. og fara því yfir sjónlínu ratsjárstöðvarinnar.
- Byggingar sem ætlað er að málmklæða skulu vera bárujárnsklæddar, með sléttan flöt á milli klæðninga sem er minni en 8½“. Sveitarfélög takmarki heimildir til notkunar annarrar málmklæðningar. (Svæðisskipulag Suðurnesja 2008-2024 – Flugvallarsvæði, bls. 24-25).

Sjá einnig :

Kafla 3.14 Núv.kvaðir.

Kafla 5.2 Yfirbragð bygginga (kvaðir um efni, liti og hæðir).

4.35 Skilti, merkingar og önnur útigögn

Skilti og merkingar

Rík áhersla er lögð á samræmda heildarstefnu þegar kemur að merkingum fyrirtækja á svæðinu og skilta á lóðum.

- Skilti skulu vera í samræmi við skiltareglugerð skipulagsyfirvalda Keflavíkurflugvallar.
- Ekki er heimilt að vera með blikkandi skilti eða skilti með lýsingu sem er truflandi fyrir nágrennið.

- Skyggni, markísur og auglýsingar skulu falla vel að byggingarlist viðkomandi mannvirkis. Við hönnun húsa skal gera ráð fyrir staðsetningu skilta og annarra merkinga og skulu þau sýnd á aðaluppdráttum.
- Fyrirtækjamerkingar og auglýsingar á lóðum eða mannvirkjum eru óheimilaðar, nema með sérstöku samþykki skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar.
- Merkingar skulu tengjast *starfsemi viðkomandi byggingar*, en ekki vera beinar auglýsingar.

Útigögn

Við val og frágang á öllum útigögnum (t.d. raflýsingu (sjá einnig 4.34), gönguskýlum, bekkjum, ruslastömpum, hjólaskýlum og hjólabogum) er lögð rík áhersla á þau falli vel inn í umhverfið, taki mið af staðháttum hverju sinni og myndi samrofa sjónræna heild.

4.36 Veitur og lagnir

Vinna við umhverfismat svæðisins er í gangi samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Fráveita á deiliskipulagssvæðinu verður í samræmi við Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Megin holræsalögn svæðisins liggur frá suðvestur horni FLE og beint í vestur. Allt skolp frá skipulagssvæðinu tengist þessari holræsalögn.

Lagnir og veitukerfi skal unnið í samráði við viðkomandi veitur og í samræmi við þær reglur og leiðbeiningar sem um slíkar framkvæmdir gilda.

Vert er að benda á, að þegar hefur verið unnið sérstakt deiliskipulag vegna hreinistöðvar í Djúpuvík. Þetta svæði er *utan* skipulagssvæðis Keflavíkurflugvallar. Hreinsistöð við Djúpuvík er fyrsta stigs hreinsun þ.e. sigtun á skolpi. Stöðin er byggð með tveimur línum sem hvor um sig afkastar um 55 l/s skv. hönnun. Meðalrennsli af fráveituvatni (mælt í júlí - ágúst) sumarið 2014 var um 12 l/s. Gera má ráð fyrir að m.v. notkun á köldu vatni á svæðinu hafi notkun frá þeim tíma aukist um ca 50 % og fráveituvatn í svipuðu hlutfalli. Því á dælu- og hreinsistöð að ráða ágætlega við stækkað svæði skv. drögum að deiliskipulagi. Að auki er dælustöðvarhús hannað með það í huga að hægt sé að stækka dælur og jafnvel fjölga um eina línu sé þörf á því.

Sjá meðfylgjandi uppdrátt.

Sjá nánar:

Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030, gr. 6.4.1, ASK bls. 23).

VSÓ Ráðgjöf (2013). Flugstöð Leifs Eiríkssonar Heildaráætlun um fráveitu. Núverandi ástand og lausnir.

4.37 Hjóðvist

Ekki er talið þörf á sérstakri hjóðvörn innan skipulagssvæðisins umfram það sem gildandi byggingarreglugerðir skilgreina.

Sjá nánar Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Umhverfisskýrsla (fylgigagn með Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030)

Kortlagning hávaða við Keflavíkurflugvöll: EFLA 2017

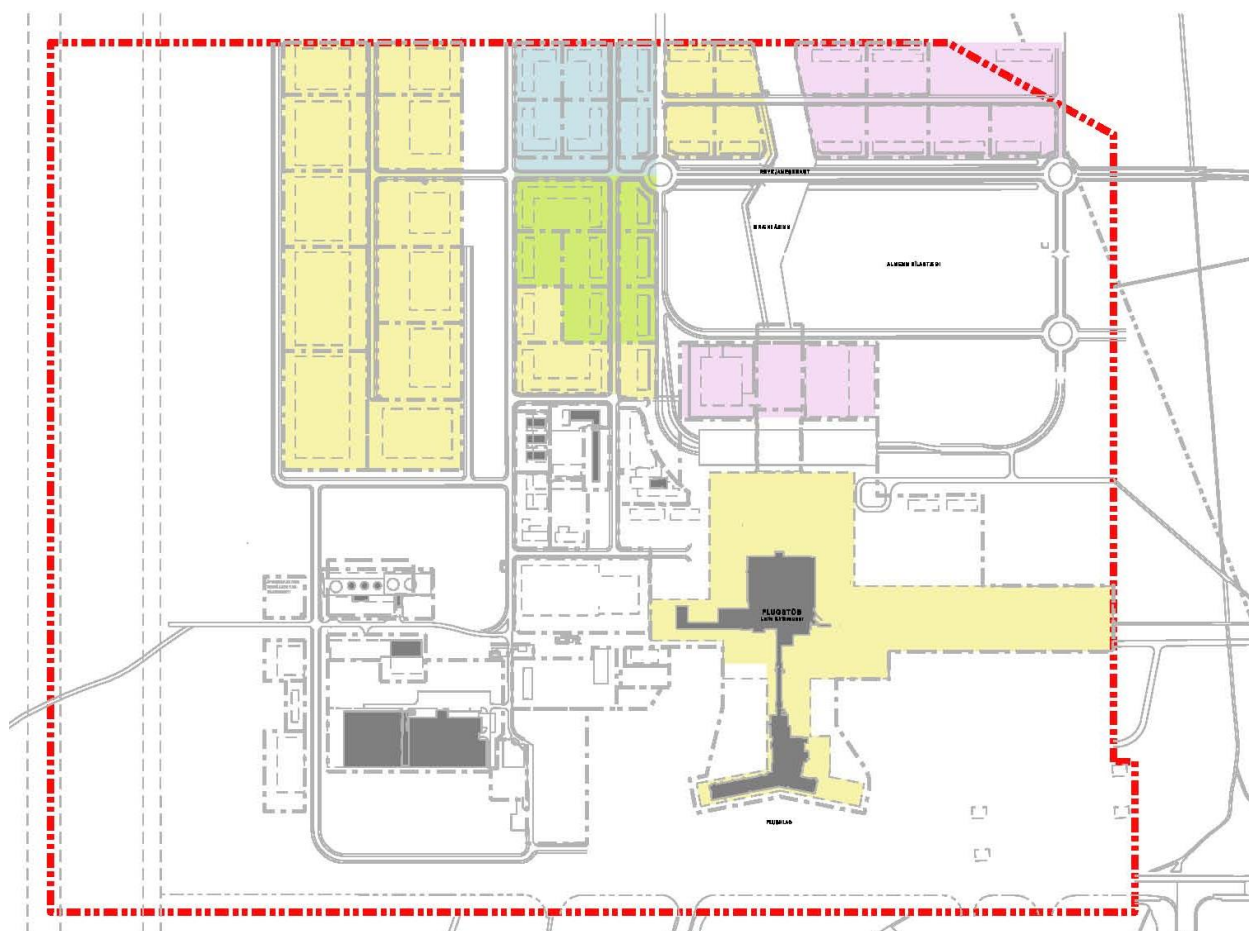
4.38 Ljósvisit

Samræmt yfirbragð götulýsingar skal vera fyrir allt skipulagssvæðið. Götulýsing skal vera lágstemmd. Við val á lömpum skal horft til orkunýtni og skal ljósmengun takmörkuð. Ekki er heimilt að nota lampa sem dreifa ljósi til himins. Lýsing skal fyrst og fremst beinast að aðkomu, þ.e.a.s. bílastæðum, göngu-/ hjólaleiðum og að inngöngum húsa. Lýsing á lóð skal vera dempuð og skal lýsing almennt ekki valda nágrönnum óþægindum né skapa ljósmengun í umhverfinu. Nýta skal lýsingu til að gefa umhverfi opinna svæða sérstakan andblæ.

4.39 Áfangaskipting og uppbygging

Til að ná fram tilgangi, forsendum og meginmarkmiðum deiliskipulagsins um framtíðarsýn Keflavíkurflugvallar sem alþjóðasamfélags er *afar mikilvægt* að áfangaskipting uppbyggingar sé markviss og skýr, en ekki handahófskennd og sundurlaus. Grunnstefið skal vera heildstæðar sjálfbærar einingar með vandaðri útfærslu mannvirkja og umhverfis.

Á meðfylgjandi skýringarmynd er sýnd tillaga að uppbyggingu deiliskipulagssvæðisins. Áfangarnir eru *fjórir* og er lagt er upp með að marka ákveðinni starfsemi ákveðin svæði. Hluti af starfsemi nærri flugvælinum þarf að hafa aðgang að haftasvæðum flugvallarins en önnur ekki. Ekki er talið hagkvæmt að áfangaskipta svæðinu í smærri einingar á þessu stigi, enda líklegt að framtíðarspár gangi vel eftir. Eðli starfseminnar og þróun hennar spilar saman við marga samverkandi þætti sem hafa þar áhrif s.s. tækniþróun, verðlag, samkeppni flugfélaga á alþjóðamarkaði o.fl.



-  DEILISKIPULAGSMÖRK
-  NÚV. BYGGINGAR
(maí 2018)
-  1. áfangi
-  2. áfangi
-  3. áfangi
-  4. áfangi

*Áfangaskipting uppbyggingar á Keflavíkurlflugvelli
Til grundvallar í deiliskipulagi*

Ekki er hægt að ákveða nákvæmlega hraða uppbyggingar ákveðinna áfanga innan deiliskipulagssvæðisins, enda ræðst það það af mörgum mjög misjöfnum utanaðkomandi þáttum

Keflavíkurlflugvöllur er stærsti vinnustaðurinn á Suðurnesjum. Árið 2016 voru bein störf á flugvöllinum um 5.600 talsins og er gert ráð fyrir að þeim fjölgi talsvert á næstu árum.

Samkvæmt spám sem Aton vann fyrir Isavia er gert ráð fyrir að nýjum störfum í tengslum við flugvöllinn fjölgi um 4.420 til ársins 2025 (*Uppbygging og samfélagið á Suðurnesjum*. Anton, 2018). Þá skal tekið fram að Isavia hefur ekki yfir að ráða nákvæmum upplýsingum um starfsmannafjölda allra fyrirtækja og stofnana sem hafa starfsemi á og umhverfis völlinn.

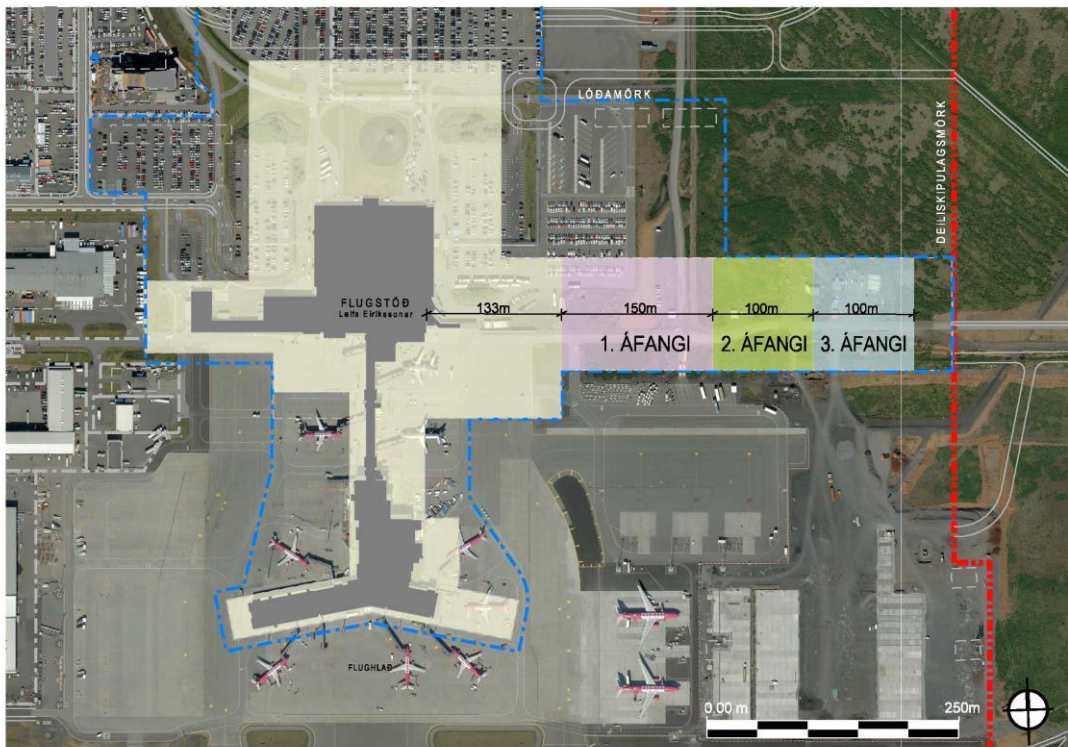
Í tillögu að matsáætlun Keflavíkurflugvallar (*kafli 5.2, Framkvæmdir við innviði til að anna afköstum flugvallakerfisins, janúar 2019*) segir m.a.:

Austurfingur Nýr landgangur, eða „fingur“, verður byggður og áætlun gerir ráð fyrir 17 flugvélahliðum með landgöngubrúum ásamt hliðum sem nýtt verða fyrir fjarstæði.

Gert er ráð fyrir að byggingin verði um 90.000 m². Í fyrsta fasa framkvæmdar verða aðeins tekin í notkun stæði sunnan við fingurinn en í öðrum fasa verður bætt við stæðum norðan fingurs. Ástæða tvískiptingar er að hægt er að fara í fyrri fasann án mikilla breytinga á lóð en til að taka í notkun stæði norðan fingurs þarf að fara í breytingu á umferðarkerfi og núverandi brottfararstæðum austan við flugstöð.

Þar sem austurfingur verði byggður í fleiri en einum áfanga verður hægt að aka fyrir enda fingurs að austanverðu þangað til hann stækkar út að mörkum þessa deiliskipulags og deiliskipulag NA-svæðisins (samþykkt 2017). Tekið skal fram að kalli framtíðaruppbygging austurfingurs til nauðsynlega breytingu á deiliskipulag NA-svæðis Keflavíkurflugvallar, verður unnið úr því sérstaklega.

Á neðangreindri skýringarmynd er sýnd hugmynd að hugsanlegri þriggja áfangaskiptingu austurfingurs. Sjá einnig gr. 5.1.1.



4.40 Gildistaka

Við gildistöku deiliskipulags vestursvæðis Keflavíkurflugvallar fellur úr gildi deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar, staðfest 25.mars 1997, með öllum síðari breytingum og skilmálum.

5 SÉRÁKVÆÐI SKIPULAGSSKILMÁLA

Í skilmálum húsbygginga og mannvirkja á lóð er gerð grein fyrir umfangi, þ.e.a.s. byggingarmagni og hæðum húsa, ásamt öðrum viðmiðum og kvöðum.

5.1 Almennt

Lögð er áhersla á að ný mannvirki falli vel að framtíðarsýn flugvallarins ásamt núverandi byggð, frágangur sé vandaður og að mannvirkin auki umhverfisleg gæði svæðisins. Öll mannvirki þurfa að samræmast reglum um hindranafleti. Hæð þeirra kemur fram í skilmálatöflu og á skipulagsupprætti.

5.2 Yfirbragð bygginga

Byggingarefni, litir og áferð

Meginþorri nýrra bygginga skiptist í tvær gerðir. Annarsvegar er um að ræða djúpa byggingar-reiti við **Smyrilvöll** fyrir flugtengda starfsemi (t.d. flugskýli) og hins vegar ýmsar skrifstofu- og þjónustubyggingar við **Blikavöll** og **Spóavöll** innan og við aðkomu flugvallarsvæðisins.

Við **Smyrilvöll** geta byggingar verið bæði *innan* girðingar og *utan* girðingar. Umræddar byggingar eru stórar og er gerð krafa um a.m.k *tvær gerðir* af klæðningum á hverri hlið til að auka uppbot. Vegna ratsjármála er gerð krafa um að þök séu flöt eða halli lítið. Umrædd mannvirki skulu því hafa lágreist þök; mest 3° halla. Þök mega ekki varpa endurskini eða hafa truflandi áhrif á flugsamgöngur að öðru leyti.



*Klæðningar
Til viðmiðunar við uppbyggingu svæðis*

Byggingar við **Blikavöll** og **Spóavöll** skulu vera úr traustum vönduðum efnum, með góðar og vandaðar klæðningar. Klæðningar skulu vera hrjúfar og mattar. Þök skulu vera lágreist og mega ekki varpa endurskini. Æskilegt er að valin séu endurunnin og endurvinnanleg byggingarefni sem fengið hafa viðurkennda umhverfisvottun.

Kvaðir um efni

Ytra byrði útveggja skal vera úr sjónsteypu eða með gegnheilum málmklæðningum (t.d. ómeðhöndlað zinc/ eir/aluzink) eða sléttum málm lituðum klæðningum (gráir tónar sbr. „natur“ állitur). Kvöð er á formi málmklæðninga vegna flugstjórnartækja. Mesta leyfileg breidd á sléttum flötum milli brota/ bylgja skal vera 210mm og litaval vera dempað/lágstemmt.

Sjá einnig kvöð um efni sem nota má í klæðningar í Svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024 og Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030.



*Dæmi um efnisval
Til viðmiðunar við uppbyggingu svæðis*



*Dæmi um litaval
Til viðmiðunar við uppbyggingu svæðis*

Kvaðir um liti

Litir skulu vera dempaðir jarðlitir, sem falla vel að landslagi svæðisins.

Byggingar við *Blikavöll* og *Spóavöll* :

- Nota skal mismunandi blæbrigði af hvítum lit og jarðlitum.
- Miðað er við að minnst 60% útveggjaflata sé í ljósum lit.
- Skærir sterkir litir (“æpandi” litir, t.d. bleikur eða neon) eru ekki leyfðir.

Kvaðir um hæðir

Samráð skal haft við Veðurstofu Íslands og Landhelgisgæsluna áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir þeim byggingarhlutum sem mögulega verða hærri en skilgreindar viðmiðunarhæðir; við Veðurstofu Íslands vegna veðursjár (46,8m y.s.) og við Landhelgisgæsluna vegna ratsjárstöðvar (45,42m y.s.).

Sjá einnig : Kafli 3.14 Núv.kvaðir og kafli 4.34 Kvaðir (almennar kvaðir þessa deiliskipulags).

5.3 Athafnasvæði (AT1) norðan og vestan Reykjanesbrautar

- Stærð svæðis í deiliskipulagi þessu 22 ha
- Núv. byggingar = 0 m²
- Byggingarréttur alls skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 = 60.000 m²

Starfsemi á athafnasvæði :

„Á athafnasvæði verður fjölbreytt starfsemi, sem nýtir sér sérstöðu flugvallarsvæðisins. Innan þessa svæðis verður heimilt að hafa starfsemi sem fellur undir þjónustu, s.s. flutningastarfsemi, hótél, gistiheimili, og bílaleigur“. (Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar, 2013-2030, kafli 5, bls. 25).

Í deiliskipulagi þessu er gert ráð fyrir að bílaleigur rísi við Spóavöll.

5.3.1 Lóðir á athafnasvæði (AT1)

Eftirfarandi lóðir falla undir athafnasvæði (AT1) :

- **Arnarvöllur** 12 og 14
- **Spóavöllur** 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 11 (norðan Reykjanesbrautar)
- **Blikavöllur** 12 (hluti – sunnan Lóuvallar)
- **Blikavöllur** 13 (hluti – sunnan Lóuvallar)
- **Blikavöllur** 14, 15, 16 og 17 (norðan Lóuvallar)

5.3.2 Arnarvöllur 12 og 14

Leyfilegt og skylt er að reisa tvær hæðir. Hús mega ekki hafa skínandi áferðir né skæra/æpandi litasamsetningu. Hús skulu hafa hrjúfa og matta áferð.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.3.5 Byggingarmagn AT1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.3.3 Blikavöllur 12, 13, 14, 15, 16 og 17

- Á lóð 12 er leyfilegt að reisa fimm hæða byggingu og er skylt að reisa fjórar hæðir.
- Á lóð 13 er leyfilegt að reisa fjögurra hæða byggingu og er skylt að reisa þrjár hæðir.
- Á lóð 14 og 16 er leyfilegt að reisa þriggja hæða byggingu og er skylt að reisa tvær hæðir.
- Á lóðum 15 og 17 er leyfilegt og skylda að reisa tvær hæðir.

Bundin byggingarlína er á hluta lóðanna. Í bundinni byggingarlínu er gerð krafa um að mannvirkin uppfylli ákvæðin sem lýst er í kafla 4.4 til að markmið skipulagsins náist. *Krafist* er metnaðarfullrar hönnunar þar sem mannvirkin eru að hluta til í aðkomu flugstöðvarinnar. *Krafist* er eins bílastæðis fyrir hverja 35 byggða fermetra. Hús mega ekki hafa gljáandi/skínandi áferðir né skæra/æpandi litasamsetningu. Hús skulu hafa hrjúfa og matta áferð.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.3.5 Byggingarmagn AT1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.3.4 Spóavöllur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 og 11

Leyfilegt er og skylt er að reisa tvær hæðir. Bundin byggingarlína er meðfram Reykjanesbraut.

Í bundinni byggingarlínu er gerð krafa um að mannvirkin uppfylli ákvæðin sem lýst er í kafla 4.4 til að markmið skipulagsins náist. Fyrsta hæð skal vera niðurgrafin um hálfu hæð frá aðkomu-vegi. Fjórir metrar skulu vera milli hæða.

Hús mega ekki hafa skínandi áferðir né skæra/æpandi litasamsetningu. Hús skulu hafa hrjúfa og matta áferð.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.3.5 Byggingarmagn AT1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

Veggur meðfram Reykjanesbraut

Samfara uppbyggingu meðfram Reykjanesbraut skal byggður minnst 3m hár veggur - og a.m.k. 1m að breidd - skv. nánari útfærslu og hönnun. Veggurinn liggur á um 600m kafla og fylgir lóðarmörkum þeirra lóðar sem snúa að Reykjanesbrautinni, en er slitinn í sundur milli lóðamarka með jöfnum takti. Veggurinn er staðsettur á mörkum veghelgunarsvæðis Reykjanesbrautar (30m frá miðlínu) og því ekki talið að hann ógni öryggi vegfarenda svo langt frá brautinni.

Veggurinn myndar ákv. hljóðvörn gagnvart þeirri byggð sem liggur meðfram Reykjanesbrautinni, en er einnig hugsaður sem hluti af list í almenningsrými svæðisins, heildstæðri hönnun þeirra og fegrun göturýma. Hann er hluti af staðaranda svæðisins og hefur sterk sjónræn áhrif; vegur þungt þegar tekið er tillit til upplifunar þeirra sem um svæðið fara. Veggurinn er "hliðið" inn og út af flugvallarsvæðinu. Í hnotskurn; nýtt kennileiti.

Áhersla er lögð á byggingarefni sem samlagast umhverfinu, staðhättum og sérkennum landsvæðisins (t.d. hleðslur úr grágrýti, hrauni eða samraðað grjót í vírgrindur (gabíóna)).



Dæmi um gæði vegghleðslu. Til viðmiðunar við uppbyggingu svæðisins



Horft eftir Reykjanesbraut. Nýja kennileiti svæðisins; veggurinn, er til hægri

Bílpallar

Heimilt er að reisa bílpall í tengslum við aðra hæð bygginga til að hámarka bílastæðafjölda á lóðunum. Bílpallar skulu vera með opnar hliðar nema þar sem aðlögun að landi krefst annars.

Sjá neðangreinda skýringarmynd.



5.3.5 Byggingarmagn AT1

Heiti lóðar	Nr.	m2 lóðarstærð	Max m2 byggingarmagn	Max hæðarfjöldi	NHL með kjallara
Arnarvöllur	12	8.065	4.400	2	0,55
Arnarvöllur	14	8.050	4.400	2	0,55
Blikavöllur hluti sunnan Lóuvallar*	12	* Meðtekið í FLE 2	* Meðtekið í FLE 2		
Blikavöllur hluti sunnan Lóuvallar*	13	* Meðtekið í FLE 2	* Meðtekið í FLE 2		
Blikavöllur - norðan Lóuvallar	14	6.225	3.000	3	0,48
Blikavöllur - norðan Lóuvallar	15	8.060	4.400	2	0,55
Blikavöllur - norðan Lóuvallar	16	6.235	2.800	3	0,45
Blikavöllur - norðan Lóuvallar	17	8.050	4.400	2	0,55
Spóavöllur	1	7.300	2.000	2	0,27
Spóavöllur	2	7.737	2.000	2	0,26
Spóavöllur	3	7.270	2.000	2	0,28
Spóavöllur	4	6.740	1.600	2	0,24
Spóavöllur	5	8.840	2.000	2	0,23
Spóavöllur	6	10.735	3.600	2	0,34
Spóavöllur	7	9.615	3.000	2	0,31
Spóavöllur	8	9.640	3.000	2	0,31
Spóavöllur	9	9.610	3.000	2	0,31
Spóavöllur	11	10.120	2.400	2	0,24
Samtals		132.292	48.000	m2	
* Meðtekið í FLE 2					

Byggingarréttur **AT1** alls, skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030
= **60.000 m²**

5.4 Flugþjónustusvæði

Í greinargerð með Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 (gr. 3.1.1, bls. 17) segir m.a um flugþjónustusvæði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar :

„Flugstöð millilandaflugs verður á núverandi stað (FLE). Stærð flugþjónustusvæðis er 272ha og innan þess er áhersla lögð á þjónustu sem tengist farþegaflugi. Flugþjónustusvæðinu sem fellur undir FLE er skipt í 2 svæði (FLE1 og FLE2), eftir þeirri starfsemi sem hefur forgang.“

FLE 1

- Núv. byggingarmagn = 129.913 m² (skráð í maí 2018)
- Byggingarréttur alls skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 = 335.000 m²

FLE 2

- Núv. byggingarmagn = 13.587 m² (skráð í maí 2018)
- Byggingarréttur alls skv. breyttu Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 = 190.000 m²

Samanlagður byggingarréttur í deiliskipulagi þessu fyrir FLE 1 og FLE 2 = 525.000 m²

5.5 Flugþjónustusvæði (FLE 1)

Starfsemi

Í greinargerð með Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 (gr.3.3.1, bls.17), segir m.a um flugþjónustusvæði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar :

„Flugstöðvarsvæði (e. terminal area): Flugstöðvarbyggingar, flughlöð, flugskýli, þjónusta fyrir rekstur flugbrautarkerfis og starfsemi tengd þeim og bílastæði/ bílastæðahús. Heimilt að byggja hótél.“

5.5.1 Lóðir (og byggingar) á flugþjónustusvæði (FLE1)

Núverandi lóðir – óbreytt :

- **Arnarvöllur 3** (Varðskýli)
- **Blikavöllur 1** (Bílaleigur)
- **Blikavöllur 4** (Hótél)
- Landnotkun óbreytt. Núverandi heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir.
- **Fálkavöllur 8** (Eldsneytisbirgðarstöð).
Landnotkun óbreytt, en núv. lóð breytt.
Núverandi heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir.

Mannheld öryggisgirðing skal vera umhverfis lóðina með læstu hliði. Við undirbúning lóðar og niðursetningu tanka skal í öllu fylgja kröfum heilbrigðiseftirlits og þeim reglugerðum sem um slíka starfsemi gilda.

Leyfilegt er að reisa tanka fyrir allt að 12 milljón lítra af eldsneyti. Samanlagt verður því hægt að geyma 15 milljónir lítra af eldsneyti á lóðinni í 6 tönkum. Þróin sem byggja skal í tengslum við

stækkunina skal taka mið af heildarafkastagetu skv. reglugerðum þar að lútandi.

Leyfilegt er innan byggingarreits að reisa starfsmannabyggingu allt að 100m² að stærð. Starfsmannabyggingin skal vera lágrest á einni hæð og vera úr sjónsteypu. Mesta hæð er 4,2 metrar. Þá er leyfilegt að byggja við núv. dælustöð.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

- **Fálkavöllur 9** (Aðgangshlið/“Gullna hliðið“)
- **Fálkavöllur 11** (Varaafstöð)
- **Fálkavöllur 23** (Fríhafnarlager)
- **Fálkavöllur 27** (Viðhaldsskýli Icelandair / Flugskýli 1)

- **FLUGSTÖÐ LEIFS EIRÍKSSONAR – Lóð 1a**
Landnotkun óbreytt. Núverandi heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir. Nýjum heimildum er bætt við, sbr. neðangreint.

Samkvæmt gildandi lóðarblaði eru lóðir flugstöðvarinnar 8; merktar 1a, 1b, 2, 3, 4, 5, 6 og 7-, samtals 284.811m² (*sjá uppdrátt á bls.46*). Í deiliskipulagi þessu hafa lóðirnar verið sameinaðar í eina lóð; 1a. Óbyggð lóð - Kjóavöllur 2 - vestan við flugstöðina verður nú hluti af lóð 1a.

Heildarstæð lóðar Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar verður því 294,573m² samfara gildistöku deiliskipulagsins.

Gert er ráð fyrir því að Flugstöð Leifs Eiríkssonar tvöfaldist að stærð á komandi árum. Flugstöðin er 72.347 m² og er leyfilegt að reisa 72.000m² til viðbótar á 4 hæðum ásamt kjallara og tveimur vakturum*. Nýbyggingar skulu tengjast núverandi gólfhæðum þar sem því verður við komið.

* Heimilt er að reisa tvo 3ja hæða vaktturna á tveimur stöðum flugstöðvarinnar er ganga upp úr þaki hennar. Grunnflötur turnanna má vera allt að 100m² fyrir hverja hæð. Lofthæð hvernar hæðar má vera allt að 4m.

Leyfilegt er að reisa tengigang neðanjarðar norðanmegin við byggingarreit flugstöðvarinnar og tengja þannig flugstöðina við almenn bílastæði, bílastæðahús og fluglest sem áætluð er norðan megin við hótelið og bílastæðahúsið. Gangurinn tengist „græna ásnum“ og tryggir beina aðkomu gangandi og hjólandi umferðar að flugstöðinni.

Leyfilegt er að reisa glerþak milli hótels og bílastæðahúss sem hluta af samgöngumiðstöð (sjá gr. 5.5.3).

Heimilt er að reisa nýja rana við flugstöðina til austurs - allt að 350m löngum - og til vesturs - allt að 100m löngun. Einnig er heimilt að lengja núverandi rana við suðurbyggingu flugstöðvar til austurs um allt að 50m. *Sjá nánar kafla 4.39 Áfangaskipting og uppbygging.*

Heimilt er að reisa fjögur stoð- og starfsmannahúss á allt að 3 hæðum fyrir starfsmenn hlaða, austan og vestan megin við áætlaðan byggingarreit flugstöðvarinnar til norðurs. Byggingarnar eru merktir A, B, C og D á deiliskipulagsupprætti. Gert er ráð fyrir því að byggingarnar geti

verið bæði *innan* girðingar og *utan*. Krafist er metnaðarfullrar byggingarlistar og hönnunar og skulu húsin klædd með steinklæðningu. Hvað varðar liti og áferðir er vísað í kafla 5.2.

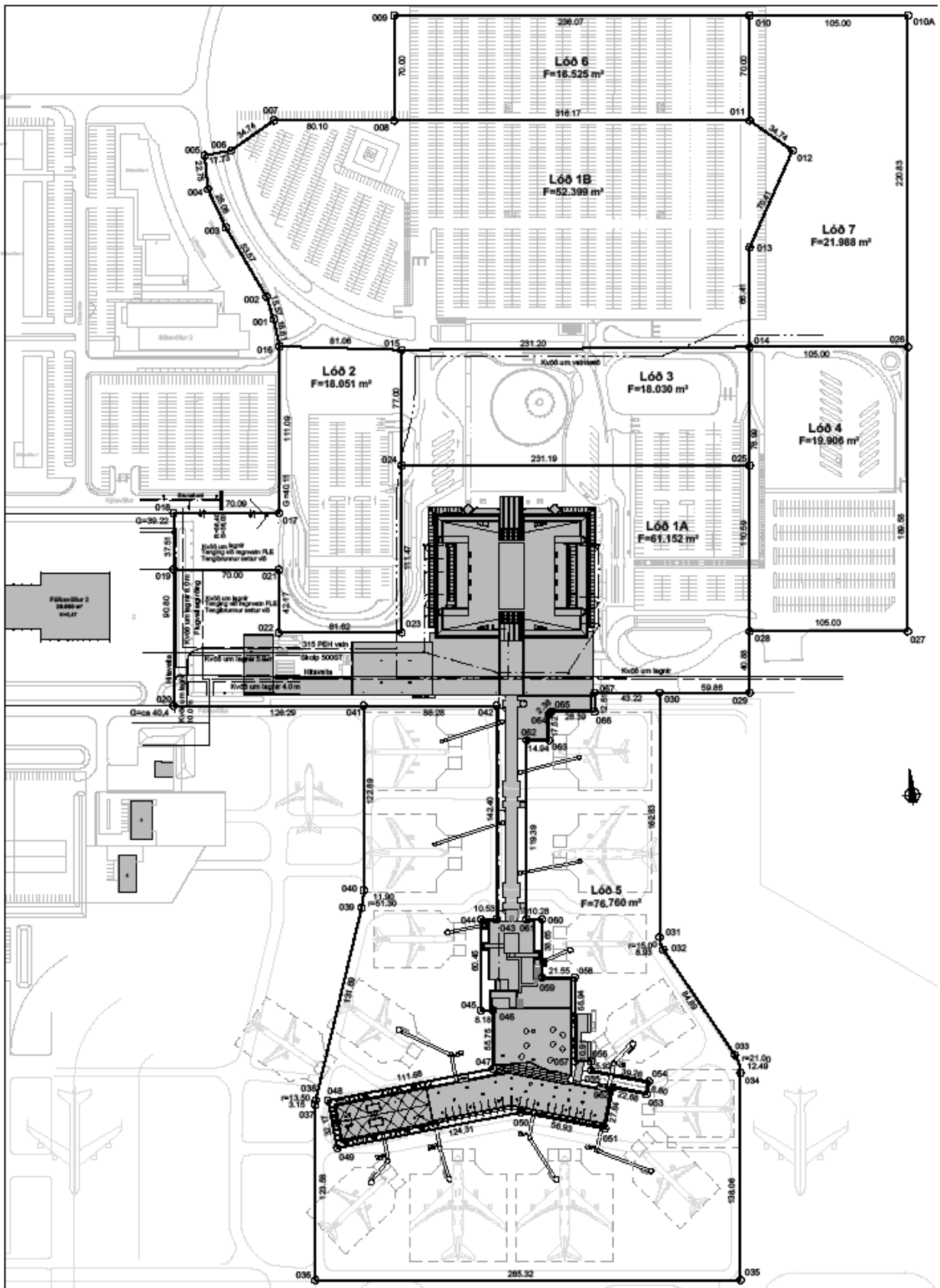
Heimilt er að reisa fjórar litlar þjónustubyggingar – allt að 500m² hverja þeirra – á flughlaði suðaustan við flugstöðvarbygginguna (merktar A,B,C og D á deiliskipulagsupprætti), sem nýtast skulu sem byrðingsstöðvar („Boarding Station“). Efnis- og litaval skal taka mið af nálægð þeirra við flugstöðina og vera dempað og vandað. Krafist er metnaðarfullrar byggingarlistar. Leggja skal áherslu á umhverfisvænar lausnir.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7*



*Horft yfir flugvallarsvæðið
Flugstöð Leifs Eiríkssonar í forgrunni*



Gildandi lóðarblað Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, Keflavíkurlugvelli
Lóð 1A til 7. Lóðarblað verður uppfært við gildistöku deiliskipulagsins

Nýjar lóðir skv. skipulagi :

- **Mávavöllur 1** (Flughótel / skrifstofur)
- **Mávavöllur 3** (Samgöngumiðstöð)
- **Mávavöllur 5** (Bílastæðahús)
- **Mávavöllur 10** (Skýli og salerni)
- **Gæsavöllur 4** (Björgunarmiðstöð)
- **Gæsavöllur 6** (Bensínstöð)
- **Gæsavöllur 8** (Sorpgeymsla/skólplósunarstöð)
- **Gæsavöllur 10** (Áfyllingarplan)

Fornminjar :

Skv. Fornleifarannsókn er þó nokkuð um fornminjar innan deiliskipulagssvæðisins. Við nánari útfærslu, uppbyggingu og skipulag skal taka tillit til, eins og kostur er, til þeirra menningarminja sem þar er að finna.

Sjá nánar Viðauka II

5.5.2 Mávavöllur 1 (Flughótel / skrifstofur)

Leyfilegt er að reisa 4-5 hæða hótél og skrifstofubyggingu. *Skylt* er að reisa 3-4 hæðir. Byggingarlína er bundin m.a. til þess að tryggja garðmyndun á reitnum. Bil milli hæða má vera mest 4m. Krafist er metnaðarfullrar hönnunar. Byggingarnar skulu vera klæddar með náttúru-steinum. Litasamsetning og áferðir sbr. kafla 5.2.

Gerð er krafa um að inngarður sé hannaður af landslagsarkitekt. Ekki er krafist bílastæða fyrir hótelið en gert er ráð fyrir því að flughótelið nýti almenn stæði fyrir utan og verði rekstrarlega tengt Ísavia. Leyfilegt er að reisa kjallara undir húsinu á öllum reitnum. Lögð er áhersla á umhverfisvænar lausnir.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.3 Mávavöllur 3 (Samgöngumiðstöð)

Leyfilegt er að reisa samgöngumiðstöð á 1 hæð og tengja við neðanjarðarrými með lyftum og stigum. Samgöngumiðstöðinni er ætlað það hlutverk að taka á móti gangandi umferð til/frá flugstöð og bílastæðum og vera miðstöð fyrir alla almenna samgöngustarfsemi og þjónustu henni tengdri. Heimilt er - og beinlínis æskilegt - að reisa létt glerpak yfir miðstöðina sem tryggir „þurran aðgang“ gesta og starfsmanna til/frá flugstöð að bílastæðum. Áhersla er lögð á umhverfisvænar lausnir. Litaval og áferðir sjá kafla 5.2.

Gert er ráð fyrir rými fyrir fluglest undir samgöngumiðstöðina og hvílir sú kvöð á lóðinni.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.4 Mávavöllur 5 (Bílastæðahús)

Leyfilegt er að reisa 5-6 hæða hátt bílastæðahús ásamt kjallara fyrir allt að 3000 bíla. Skábraut fyrir bíla skal vera innbyggð í og vera hluti af byggingarmassanum. Húsið skal heilklæðast með möttu gleri.

Áhersla er lögð á umhverfisvænar lausnir. Gera skal ráð fyrir því að eitt bílastæði af hverjum fimm séu með rafhleðslustöð. Leyfilegt verður að hafa þvottastöð í kjallara. Skylt verður að koma fyrir hjólageymslu á 1 hæð ásamt aðstöðu til smáviðgerða fyrir starfsfólk flugvallarins. Heimilt er að hafa opin bílastæði á efstu hæð hússins. Gert er ráð fyrir því að húsið verði rekstrarlega tengt Ísavia.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

Sjá einnig : Kafla 4.19 Almenn bílastæði og kafla 4.20 Bílastæði á lóðum.

5.5.5 Mávavöllur 10 (Skýli /salerni)

Leyfilegt er að reisa þjónustuhús á einni hæð er inniheldur salerni og kaffiaðstöðu fyrir bílstjóra. Húsið skal klæðast með steinklæðningu. Litir og áferðir vísast í kafla 5.2.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.6 Gæsavöllur 4 (Björgunarmiðstöð)

Leyfilegt er að reisa 3ja hæða byggingu undir björgunarmiðstöð með allt að 6m lofthæð á jarðhæð, en 4m lofthæð á efri hæðum. Björgunarmiðstöðinni er ætlað að genga lykilhlutverki í viðbúnaði m.a. vegna hvers kyns slysa og náttúruhamfara á svæðinu. Gera skal ráð fyrir aðgengi beint út á flugbrautir. Aðstaða slökkvi- og sjúkrabíla er á 1 hæð sem og íverurými starfsmanna, en skrifstofur eru á efri hæðum. Vísað er í kafla 5.2 hvað varðar þakhalla, klæðningar og litasamsetningar. Björgunarmiðstöðin er innan girðingar.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.7 Gæsavöllur 6 (Bensinstöð)

Leyfilegt er að reisa sjálfafgreiðslustöð á eldsneyti fyrir fjórar dælustöðvar. Leyfilegt er að reisa þak og skjólveggi yfir og kringum dælurnar. Eldsneytistankar í jörðu skulu vera hólfaðir og tvöfaldir til að tryggja lekavörn. Miðað er við sogdælukerfi. Tankar skulu miðast við 50 m³/stöð. Bensinstöðin er innan girðingar. Tankar skulu vera sér fyrir tvær dælustöðvar, þannig að tvö eldsneytisfyrirtæki geti séð um reksturinn.

Áréttað er mikilvægi þess að farið verði eftir gildandi lögum og reglum í hvívetna á fyrirhuguðu uppbyggingarsvæði.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Bygg ingarmagn FLE1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.8 Gæsavöllur 8 (Sorpgeymsla /skólplosunarstöð)

Leyfilegt er að reisa 1 hæða byggingu fyrir sorp og skólplosunarstöð. Vanda skal til hönnunar byggingarinnar. Leggja skal áherslu á umhverfisvænar lausnir. Vísað er í almennra skilmála hvað varðar þakhalla, klæðningar og litasamsetningar.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.5.10 Byggingarmagn FLE1 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.5.9 Gæsavöllur 10 (Áfyllingarplan)

Lóð (plan) til áfyllingar af tankbílum með flugvélaeldsneyti. Ekki er gert ráð fyrir því að mannvirki rísi á lóðinni annað en dælur og tilheyrandi búnaður. Áréttað er mikilvægi þess að farið verði eftir gildandi lögum og reglum í hvívetna á fyrirhuguðu uppbyggingarsvæði.

Í suðausturhorni svæðisins er afmarkaður 25m² lóðarskiki (5x5m) undir búnað fyrir katóðukerfi í tengslum við olíulagnakerfi Keflavíkurflugvallar.

5.5.10 Byggingarmagn FLE1

FLE 1 Heiti lóðar	Nr.	m2 lóðarstærð	Núv, m2 byggingarmagn	Max m2 byggingarmagn	Max hæðarfjöldi	NHL með kjallara
Gæsavöllur	4	9.615	0	5.000	3	0,52
Gæsavöllur	6	2.850	0	100	1	0,04
Gæsavöllur	8	4.900	0	500	1	0,10
Gæsavöllur	10	4.900	0	0	1	0,00
Mávavöllur	1	17.720	0	28.000	4-5h	1,58
Mávavöllur	3	9.200	0	1.500	1h	0,16
Mávavöllur	5	17.280	0	60.000	5-6h	3,47
Súluvöllur	10	100	0	100	1	
Flugstöð Leifs Eiríkssonar	1a	294.573	72.347	144.347	4h + kj. + turnar	
Stoð-og starfsmannahús	A	innan lóðar 1a	0	3.000	3h	
Stoð-og starfsmannahús	B	innan lóðar 1a	0	2.500	3h	
Stoð-og starfsmannahús	C	innan lóðar 1a	0	2.500	3h	
Stoð-og starfsmannahús	D	innan lóðar 1a	0	2.500	3h	
Byrðingsstöð /Boarding Station	A	á flughlaði	0	500	2h	1,00
Byrðingsstöð /Boarding Station	B	á flughlaði	0	500	2h	1,00
Byrðingsstöð /Boarding Station	C	á flughlaði	0	500	2h	1,00
Byrðingsstöð /Boarding Station	D	á flughlaði	0	500	2h	1,00
Núv. lóðir :						
Fálkavöllur	1	1.250	437	550		núv*
Fálkavöllur	2	27.095	5.640	14.000		núv*
Fálkavöllur	3	3.060	446	446		núv*
Fálkavöllur	5	2.577	424	424		núv*
Fálkavöllur	7	16.477	6.646	7.000		núv*
Fálkavöllur	8	16.720	720	1.100		núv
Fálkavöllur	9	420	92	92		núv
Fálkavöllur	11	877	134	0		núv*
Fálkavöllur	13	25.383	8.918	9.000		núv*
Fálkavöllur	17	5.680	1.620			núv
Fálkavöllur	19	687	112	112		núv*
Fálkavöllur	23	10.395	1.600	2.650		núv
Fálkavöllur	27	50.699	27.757	32.900		núv
Fálkavöllur	27c	25	0	0		núv
Kjóavöllur	4	7.967	966	2.204		núv*
Arnarvöllur	2	8.625	1.141	4.620		núv*
Arnarvöllur	3	150	36	144		núv
Blíkavöllur	1	4.196		0		núv*
Samtals		543.421	129.036	327.289	m2	
Nýtt bygg.magn				198.253	m2	
* Lóð felld niður eða víkjandi						

Byggingarréttur **FLE1** alls, eftir samhliða breytingu á
Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2016-2030
= **335.000m2**

5.6 Flugþjónustusvæði vestan Reykjanesbrautar (FLE2)

Starfsemi á flugþjónustusvæði (FLE 2)

Í greinargerð með Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 (gr. 3.1.1, bls. 17) segir m.a. um starfsemi á flugþjónustusvæði **FLE 2**:

„Þjónusta við flugstöð og flugrekstur, s.s. flugeldhús, eldsneytisgeymslur og vörugeymslur. Ýmis þjónusta og starfsemi s.s. hótél og bílastæði“.

5.6.1 Lóðir á flugþjónustusvæði (FLE2)

Eftirfarandi lóðir falla undir flugþjónustusvæði (FLE2) :

Núverandi lóðir :

- **Arnarvöllur 4 og 6**
- **Blikavöllur 3 og 5**
- *Landnotkun er óbreytt. Núverandi heimildir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir.*

Nýjar lóðir:

- **Arnarvöllur 8 og 10**
- **Blikavöllur 6, 8, 10 og 12**
- **Blikavöllur 7, 9 og 11**
- **Smyrilvöllur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11**

Fornminjar :

Skv. fornleifarannsókn er þó nokkuð um fornminjar innan deiliskipulagssvæðisins. Við nánari útfærslu, uppbyggingu og skipulag skal taka tillit - eins og kostur er - til þeirra menningarminja sem þar eru.

Sjá nánar Viðauka II

5.6.2 Smyrilvöllur 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 og 11

Leyfilegt er að reisa mannvirki fyrir flugrekstrarstarfsemi með mikilli lofthæð á einni hæð með innskotinni aukahæð eða tvær hæðir. Um er að ræða þjónustu við loftför. Hámarkshæð mannvirkjanna er 28 metrar. Allir byggingarreitir liggja bæði *innan* og *utan* girðingar. Bílastæði skulu vera *utan* girðingar. Þó er gert ráð fyrir að þjónustufarartæki séu *innan* girðingar skv. nánari leyfisveitingu frá Isavia. Sjá kafla 4.16 hvað varðar öryggisgirðingar og tollahlið.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.6.5 Byggingarmagn FLE2 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

Húsagerðin er frjálst að öðru leyti. Minnt er þó á kvaðir um liti og uppbot skv. kafla 5.2.

5.6.3 Blikavöllur 6, 8, 10 og 12

Leyfilegt er að reisa fimm hæðir og *skylt* að reisa fjórar hæðir. Bundin byggingarlína er á lóðunum. Krafist er metnaðarfullrar hönnunar þar sem mannvirkin eru staðsett að hluta til í aðkomu flugstöðvarinnar. Krafist er eins bílastæðis fyrir hverja 35 byggða fermetra.

Hús mega ekki hafa skínandi/gljáandi áferðir né skæra/æpandi litasamsetningu. Hús skulu hafa hrjúfa og matta áferð. Sjá kafla 5.2.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.6.5 Byggingarmagn FLE2 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*

5.6.4 Arnarvöllur 8 og 10, Blikavöllur 7, 9 og 11

Leyfilegt er að reisa fjórar hæðir og *skylt* að reisa þrjár hæðir. Krafist er eins bílastæðis fyrir hverja 35 byggða fermetra.

Hús mega ekki hafa skínandi/gljáandi áferðir né skæra/æpandi litasamsetningu. Hús skulu hafa hrjúfa og matta áferð. Sjá kafla 5.2.

Stærðir og hæðir : *Sjá nánar kafla 5.6.5 Byggingarmagn FLE2 og skilmálatöflu.*

Þök : *Sjá almenna skilmála í kafla 4.7.*



*Horft inn eftir Arnarvelli.
Flugskýli til hægri og skrifstofu-og þjónustubyggingar til vinstri*

5.6.5 Byggingarmagn FLE2

FLE 2 Heiti lóðar	Nr.	m2 lóðarstærð	Núv. m2 byggingarmagn	Max m2 byggingarmagn	Max hæðarfjöldi	NHL með kjallara
Arnarvöllur	4	6.674	2.012	3.920		núv
Arnarvöllur	6	1.020	0	0		núv
Arnarvöllur	8	7.875		5.600	4	0,71
Arnarvöllur	10	7.850		5.600	4	0,71
Blikavöllur	2	12.782	9.083	12.500		núv
Blikavöllur	3	5.092	1.639	2.160		núv
Blikavöllur	5	9.855	2.492	2.989		núv
Blikavöllur	6	6.245		6.950	5	1,11
Blikavöllur	7	14.340		18.800	4	1,31
Blikavöllur	8	6.350		7.000	5	1,10
Blikavöllur	9	7.875		5.600	4	0,71
Blikavöllur	10	6.210		7.000	5	1,13
Blikavöllur	11	7.850		5.600	4	0,71
Blikavöllur *	12	5.155		5.000	5	0,97
Blikavöllur *	13	14.300		18.800	4	1,31
Smyrilvöllur	1	19.770		8.000	1	0,51
Smyrilvöllur	2	29.865		15.000	1	0,50
Smyrilvöllur	3	19.288		7.000	1	0,36
Smyrilvöllur	4	26.155		15.000	1	0,57
Smyrilvöllur	5	19.325		7.000	1	0,36
Smyrilvöllur	6	18.880		10.000	1	0,53
Smyrilvöllur	7	16.818		4.500	1	0,27
Smyrilvöllur	8	19.029		10.000	1	0,53
Smyrilvöllur	9	18.850		6.000	1	0,32
Samtals Nýtt bygg. magn		272.030	15.226	190.019 170.610	m2	
FLE2						
Byggingarheimildir skv. samhliða breyttu Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar = 190.000m2						
* Hluti byggingarheimilda liggur á svæði AT1 - en eru meðtaldar hér						

Byggingarréttur FLE2 alls,
eftir samhliða breytingu á Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030
= 190.000 m²

5.7 Önnur mannvirki

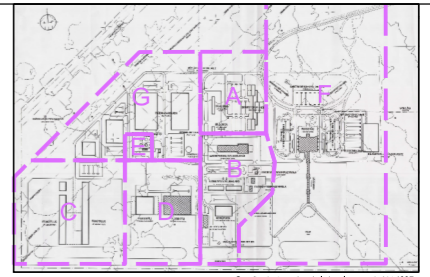
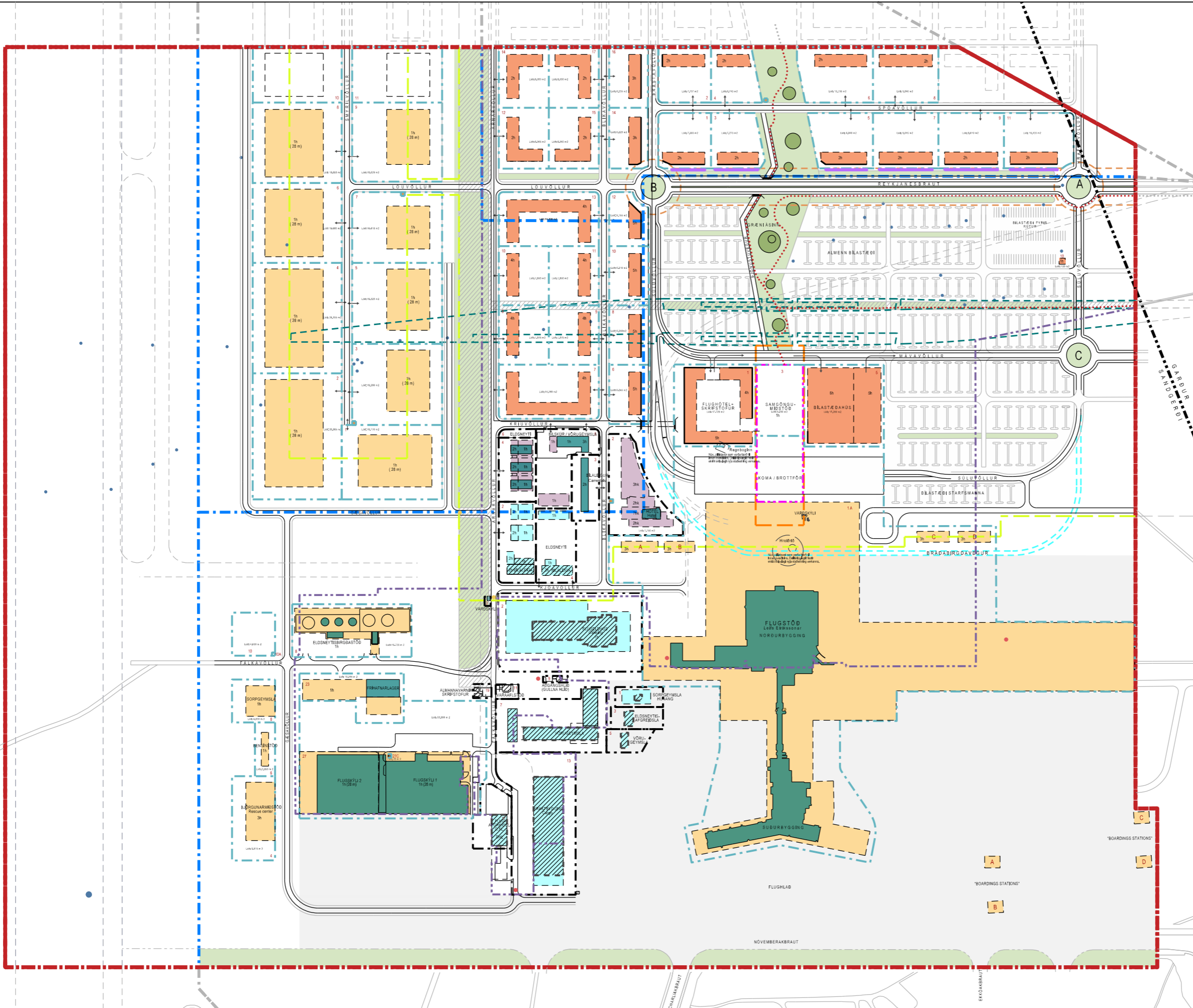
Deiliskipulagið gerir ráð fyrir tveimur nýjum spennistöðvum (dreifistöðvum rafmagns), auk þess sem nýttar verða áfram þær stöðvar sem nú þegar eru á svæðinu.

Önnur stendur við Lóuvöll 7 og hin í jaðri opins svæðis við Spóavöll 4. Endanleg útfærsla og nákvæm staðsetning spennistöða skal gerð í samráði við HS Veitur.

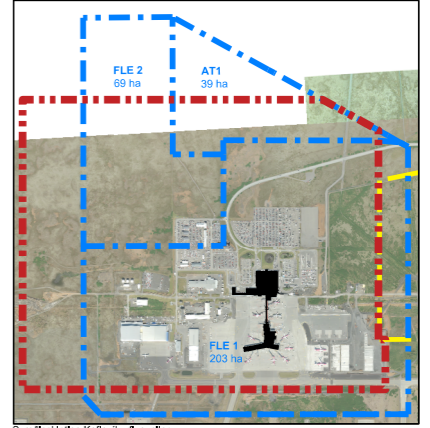


*Vestursvæði Keflavíkurlugvallar
Horft inn eftir Reykjanesbrautinni. Flugstöð Leifs Eiríkssonar til vinstri*

UPPDRÆTTIR
SKÝRINGARMYNDIR



Upphaflegt deiliskipulag Keflavíkurflugvallar
1:41 mál-skafti
Upphaflegt var samþykkt af Stjórnuneyðingunni, vaxandiáskildu, þann 17. mars 1967. Upphaflega staðfest
20. mars 1988 samkvæmt 17. og 18. gr. Vaxandiáttáttar nr. 10/1986.



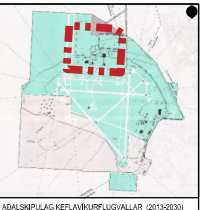
Svefðeskýpning Keflavíkurflugvallar
• Mörk deiliskipulags Vestursvæðis Keflavíkurflugvallar
• Mörk deiliskipulags Keflavíkurflugvallar
• Ný svefðeskýpning Sv. Alþingisráðs Keflavíkurflugvallar 2013-2018

Dú í meðhöndla

SKÝRINGAR

- | | |
|---|--|
| DEILISKIPULAGSMÖRK | NÝR BYGGINGAREITIR NEÐANLARIAR |
| SVETTARFLAGSMÖRK | YFRBYGGT SVÆÐI / GLERBAK |
| SVÆÐESKÝPNING
(Svefðeskýpning Keflavíkurflugvallar 2013-2018) | RAFFAGNANSGREIFSTÖÐVAR
(Byggingarstær) |
| SAMGÖNGUR | NÖV. LOBAMÖRK |
| VEGUR | NÝ LOBAMÖRK |
| NÖV. LEGA REYKJANESBRAUTAR | HEDAFJÖLDI HÁMARKSHEÐ BYGGINGAR |
| FLUGLEST meðargarðar | ÖRYGGIS- / FLUGVALLARGIRÐING
(Hafarsvæði) |
| BRÁÐABRÓÐAVEGUR | GRÖÐING - VÍKJANDI |
| VEGHELGUNARSVÆÐI
REYKJANESBRAUTAR | ÖRYGGIS- OG AÐGANGSHLEÐ
NÖV (deiliskip) |
| GÖNGU- OG HUÖREIÐASTIÐAR | ÖRYGGIS- OG AÐGANGSHLEÐ
NÝ (deiliskip) |
| UNDRÖÖNG | VEGGUR meðfram Reykjanesebraut |
| INN OG ÚTKEYRSLUR | |
| MANNVIRKI | OPIN SVÆÐI |
| NÖV. BYGGINGAR SEM STANDA AFRAM | GRÆNT SVÆÐI / OPB SVÆÐI |
| NÖV. BYGGINGAREITIR SEM VÍKJA | HELGUNARSVÆÐI LAGNA |
| NÖV. BYGGINGAREITIR SEM VÍKJA | FLUGHLAD |
| TIMBUNDNR BYGGINGAREITIR | |
| NÖV. BYGGINGAREITIR SEM STANDA AFRAM | MENNINGAMINNJAR / FORMINNJAR |
| NÝR BYGGINGAREITIR
(Uppbyggingarstær, þ.m.t. bygging og bygging) | FORNLEIÐAR
(Göngu- og húreiddastígar) |
| NÝR BYGGINGAREITIR
(Stærðar- og byggingarstær) | |

ÖNNUR SKIPULAGSGÖGN:
Með upplýsing þessum fylgja eftirfarandi gögn:
• Tölva, 02 - Skýringarupplýsingar: Svefðeskýpning
daga 30. ágúst 2018 (með breytingum 12.12.2018).
• Tölva, 03 - Skýringarmynd: Uppbygging (massastuðla) (A1)
daga 30. ágúst 2018 (með breytingum 12.12.2018).
• Greinargerð (A4):
Skýpning- og byggingarstær, daga 30. ágúst 2018
(með breytingum 07.02.2018).
• Husakörnum (A4), daga 30. ágúst 2018



ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR (2013-2018)
Eldi meðhöndla

Deiliskipulag þetta sem hefur fengið meðhöndla í
samtökum að deiliskipulag nr. 133/2010,
var samþykkt í Stjórnuneyðingunni Keflavíkurflugvallar
þann 17. mars 1967.

Í h. Skýpningu Keflavíkurflugvallar

Þessi var gefin til 2018, W 2018,
með athugasemdir nr. 2018.

Auðing um deiliskipulag deiliskipulags var lögð
þann 17. mars 1967.

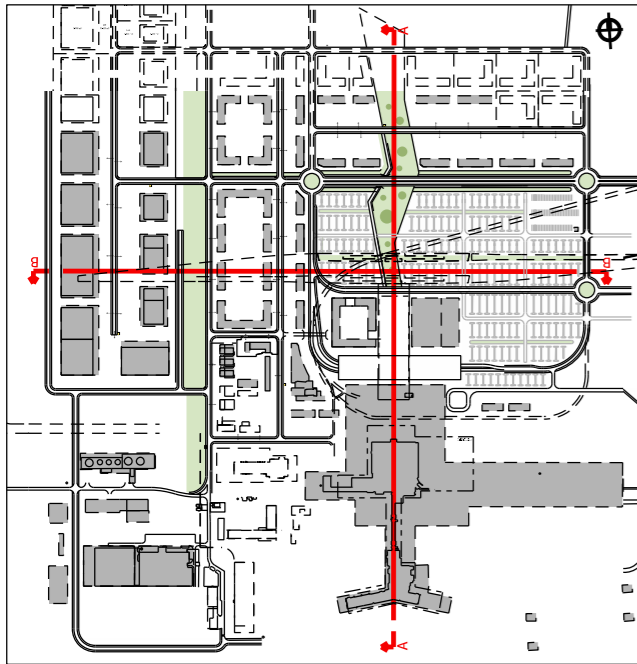
Þeyt: 12.12.2018

VESTURSVÆÐI
KEFLAVÍKURFLUGVOLLUR
DEILISKIPULAGSUPPLAÐUR

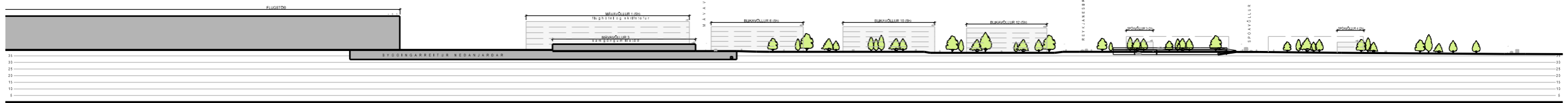
Daga: 30. ágúst 2018
Staðnúmer: 12.030

Tölva: 01

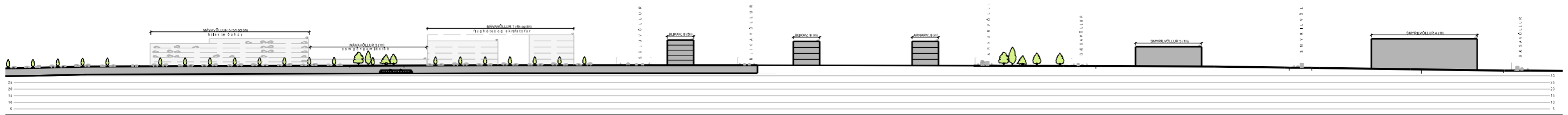
hornsteinar
ARHITEKTAR EYF



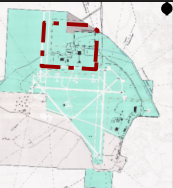
GRUNNMYND



S N I Ð A - A , mkv:1:000



S N I Ð B - B , mkv:1:000



ADASKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVÉLAR (2015-2030)
EM 1:10000

Dröskilapberfið sem hefur fengið meðhöndlað
samtíðis af Vestursvæði og Vestauppdráttur hefur verið
vörðveitt. Skráðgætt hefur verið tekið tillit til
þess 2014.

fr. Höfuðgætt hefur verið tekið tillit til.

Stöðin var byggð frá 2014 til 2015
með stuðningi Vestursvæði.

Auðgengi um gættuð hefur verið tekið tillit til
þess 2014.

- Öskil (MPLA) 2014
Með upprætt þessum hluta eftirhvað þá:
 - Tölu 01 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 02 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 03 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 04 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 05 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 06 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 07 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 08 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 09 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 10 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 11 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 12 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 13 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 14 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 15 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 16 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 17 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 18 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 19 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 20 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 21 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 22 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 23 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 24 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 25 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 26 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 27 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 28 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 29 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 30 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 31 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 32 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 33 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 34 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 35 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 36 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 37 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 38 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 39 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 40 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 41 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 42 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 43 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 44 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 45 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 46 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 47 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 48 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 49 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 50 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 51 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 52 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 53 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 54 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 55 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 56 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 57 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 58 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 59 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 60 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 61 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 62 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 63 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 64 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 65 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 66 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 67 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 68 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 69 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 70 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 71 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 72 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 73 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 74 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 75 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 76 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 77 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 78 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 79 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 80 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 81 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 82 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 83 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 84 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 85 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 86 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 87 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 88 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 89 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 90 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 91 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 92 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 93 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 94 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 95 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 96 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 97 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 98 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 99 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)
 - Tölu 100 - Skrágættur (með breytingum 12.12.2015)

Reykjavík 12.12.2018

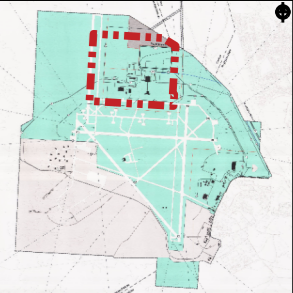
VESTURSVÆÐI
KEFLAVÍKURFLUGVÉLAR
SKYRINGARUPPDRATTUR
SNEIÐINGAR

Ólafur 10. ágúst 2018
Mál nr. 1000

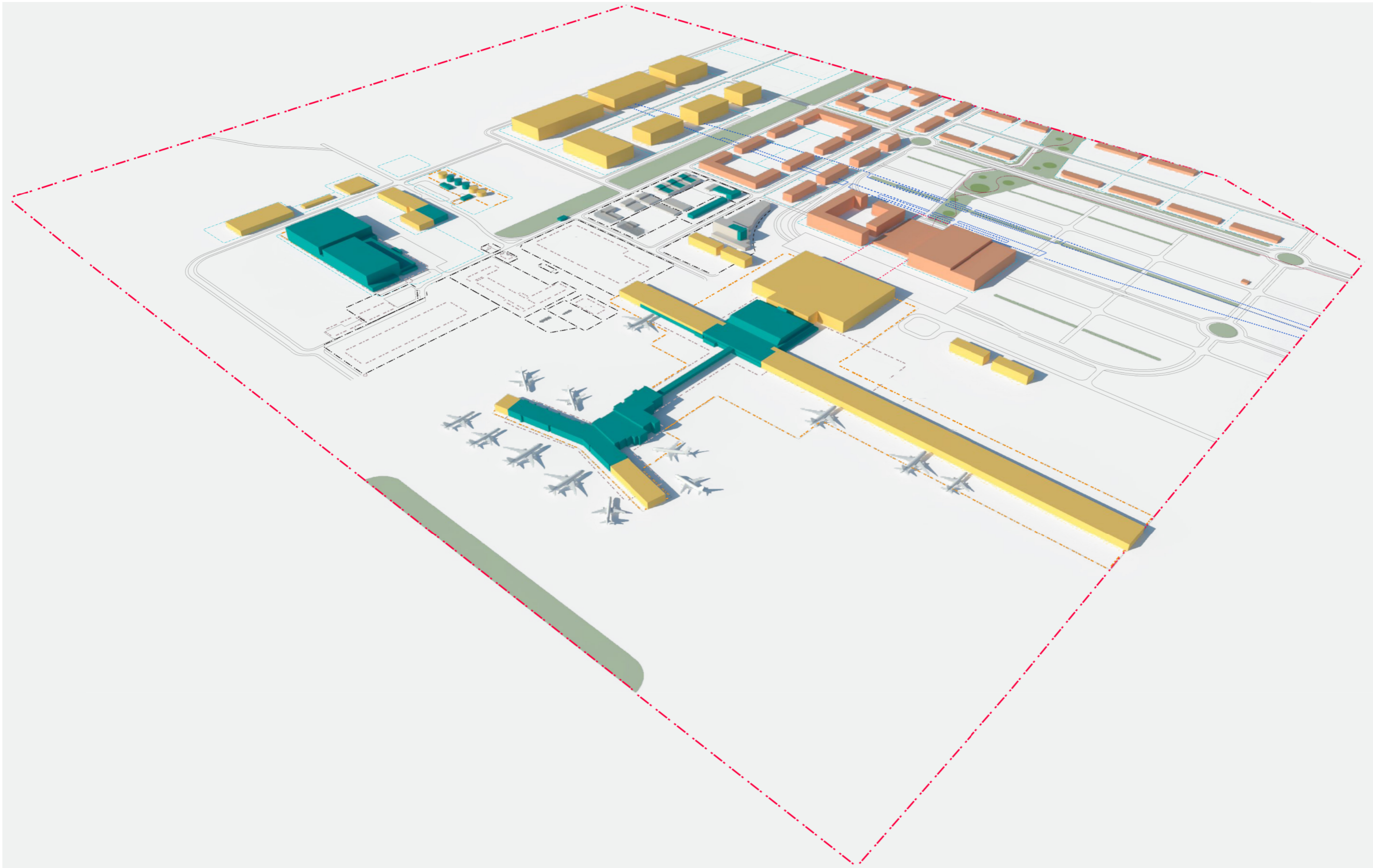
Tölu nr. 02

hornsteinar
ARKITEKTAR EHF

VINDSTREYFINGARFRÖGÐIR
KEFLAVÍKURFLUGVÉLAR
SNEIÐINGAR



ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR (2013-2030)
EKKI í mælikvarða



Deiliskipulag þetta sem hefur fengið meðferð í samrámi við ákvaðið 41.gr. skipulagslaga nr.123/2010, var samþykkt í Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þann _____ 201_.

f.h. Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar

Tilaga var auglýst frá _____ 201_ til _____ 201_ með afhugasemdarfresti til _____ 201_.

Auglýsing um gildistöku deiliskipulagsins var birt í B-deild Stjórnartíðinda þann _____ 201_.

Breytt: 12.12.2018

VESTURSVÆÐI KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

SKÝRINGARMYND
UPPBYGGING (massastúdíja)

Dags: 30. ágúst 2018
Mælikvarði:

Tekn. nr. 03

hornsteinar
ARKITEKTAR EHF

VINUSTOFA INGOLFSSSTRÆTI 5 101 REYKJAVÍK
SM: 511-7011
hornsteinar@hornsteinar.is

- ÖNNUR SKIPULAGSGÖGN :
- Með uppdrátti þessum fylgja eftirfarandi gögn :
- Tekn. 01 - Deiliskipulagsuppdráttur (A1) dags. 30. ágúst 2018 (með breytingum 12.12.2018).
 - Tekn. 02 - Skýringaruppdráttur : Sneiðingar (A1) dags. 30. ágúst 2018 (með breytingum 12.12.2018).
 - Orsargerð (A4) : Skipulags- og byggingaskilmálar, dags. ágúst 2018 (með breytingum 07.02.2018).
 - Húsakönnun (A4), dags. ágúst 2018

SKILMÁLATÖFLUR

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingarmagn	Max. leyfilegt byggingarmagn	NHL	Húshæð	Lágmark byggt / skylt	Max mænishæð	Önnur ákvæði
Arnarvöllur 12	óbyggt	8.065	0	4.400	0,55	2h	2h	10m	Sjá skilmála deiliskipulags
Arnarvöllur 14	óbyggt	8.050	0	4.400	0,55	2h	2h	10m	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 12 ATH byggingarheimildir meðtaldar á svæði FLE2									
Blikavöllur 13 ATH byggingarheimildir meðtaldar á svæði FLE2									
Blikavöllur 14 Norðan Lóuvallar	óbyggt	6.225	0	3000	0,48	3h	2h	14m	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 15 Norðan Lóuvallar	óbyggt	8.060	0	4.400	0,55	2h	2h	10m	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 16 Norðan Lóuvallar	óbyggt	6.235	0	2.800	0,45	3h	2h	14m	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 17 Norðan Lóuvallar	óbyggt	8.050	0	4.400	0,55	2h	2h	10m	Sjá skilmála deiliskipulags

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m ²)	Ný stærð lóðar (m ²)	Núv. byggingarmagn	Max. leyfilegt byggingarmagn	NHL	Húshæð	Lágmark byggt / skylt	Max mænishæð	Önnur ákvæði
Spóavöllur 1	óbyggt	7.300	0	2000	0,27	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína meðfram Reykjanesbraut. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 2	óbyggt	7.737	0	2000	0,26	2h	2h	10m	Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 3	óbyggt	7.270	0	2000	0,28	2h	2h	10m	Bundinn byggingarlína að Reykjanesbraut og græna ásnum. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 4	óbyggt	6.740	0	1600	0,24	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína að græna ásnum. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 5	óbyggt	8.840	0	2000	0,23	2h	2h	10m	Bundinn byggingarlína að Reykjanesbraut og græna ásnum. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 6	óbyggt	10.735	0	3600	0,34	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína að græna ásnum. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 7	óbyggt	9.615	0	3000	0,31	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína meðfram Reykjanesbraut. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 8	óbyggt	9.640	0	3000	0,31	2h	2h	10m	Bílapallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 9	óbyggt	9.610	0	3000	0,31	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína meðfram Reykjanesbraut. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins
Spóavöllur 11	óbyggt	10.120	0	2400	0,24	2h	2h	10m	Bundin byggingarlína meðfram Reykjanesbraut. Bílpallar heimilaðir. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingar magn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
-------------	----------------------	---------------------	---------------------	-------------------------------	-----	--------	--------------	-----------------------	--------------

NÚV. LÓÐIR

Arnarvöllur 2 Bílaleiga	8.625		1.141						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Arnarvöllur 3	150		36	144					Landnotkun óbreytt. Núverandi heimildir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir.
Blikavölur 1	4196								Lóð felld niður
Fálkavöllur 1	1.250		437						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 2	27.095		5.640						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 3 Eldsneytisafgreiðsla	3.060		466						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 5 Vöruheymsla	2.577		424						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 7 Flugþjónusta	16.477		6.646						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 8 Eldsneytisbirgðarstöð	16.720	16.720	720			1h			Lóð breytt. Núv. heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingar magn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skytt	Önnur ákvæði
Fálkavöllur 9 Aðgangshlið (Gullna hliðið)	420	óbreytt	92			1h	5m		Landnotkun óbreytt. Núverandi heimildir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir.
Fálkavöllur 11 Varaafstöð	877		134						Víkjandi bygging skv. deiliskipulagi
Fálkavöllur 13 Vöruheymsla	25.383		8.918						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 17 Flugafgreiðsla og vöruheymsla	5.680		1.620						Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.
Fálkavöllur 19 Almannavarnir - skrifstofur	687		112						Víkjandi bygging skv. deiliskipulagi
Fálkavöllur 23 Fríhafnarlager	10395		1600	2650					Sjá skilmála deiliskipulags
Fálkavöllur 27 Viðhalds-/flugskýli	50.699		27.757	32.900		1h/mikil lofthæð	28m		Sjá skilmála deiliskipulags
Fálkavöllur 27C Rafdreifistöð/Spennistöð	25		0						Sjá skilmála deiliskipulags
Kjóavöllur 4	7.697		966					-	Víkjandi mannvirki skv. Aðalaskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingar magn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
-------------	----------------------	---------------------	---------------------	-------------------------------	-----	--------	--------------	-----------------------	--------------

NÝJAR LÓÐIR

Gæsavöllur 4 Björgunarmiðstöð	óbyggt	9.615	0	5000	0,52	3h	16m	-	6m lofthæð á 1 hæð, en 4m á 2-3h. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags.
Gæsavöllur 6 Bensínstöð	óbyggt	2.850	0	100	0,04	1h	5m	-	Sjá skilmála deiliskipulags
Gæsavöllur 8 Sorpgeymsla og skolphreinsunarstöð	óbyggt	4.900	0	500	0,1	1h	5m	-	Sjá skilmála deiliskipulags
Gæsavöllur 10 Áfyllingarplan	óbyggt	4.900	0	0	0	1h	3m	-	Ekki er gert ráð fyrir mannvirki á lóðinni, en dælum og tilheyrandi búnaði. Sjá nánar skilmála deiliskipulags
Mánavöllur 1 Flughótél og skrifstofur	óbyggt	17.720	0	28.000	1,58	4-5h	18-22m	3-4h	Bundin byggingarlína.. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags.
Mánavöllur 3 Samgöngumiðstöð	óbyggt	9.200	0	1.500	0,16	1h/mikil lofthæð	10m	-	Glerþak. Tenging neðajarðar við fluglest og flugstöð. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags.
Mánavöllur 5 Bílastæðahús	óbyggt	17.280	0	60.000	3,47	5-6h	22-26m	4-5h	Tengigangur neðajarðar við fluglest og flugstöð. Kjallari leyfilegur - með þvottastöð. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulagsins

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingar magn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
Súluvöllur 10 og salerni	Skýli óbyggt	100	0	100		1h	3m	1h	Sjá skilmála deiliskipulags
Flugstöð Leifs Eiríkssonar	284.811	294.573	72.347	144.347		4h + kj. og turnar			Núv. heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir. Nýjum heimildum er bætt við, sbr. deiliskipulagsskilmála.
Stoð-og starfsmannabygging A		Innan lóðar flugstöðvar	0	3000		3h	14m		Sjá skilmála deiliskipulags
Stoð-og starfsmannabygging B		Innan lóðar flugstöðvar	0	2500		3h	14m		Sjá skilmála deiliskipulags
Stoð-og starfsmannabygging C		Innan lóðar flugstöðvar	0	2500		3h	14m		Sjá skilmála deiliskipulags
Stoð-og starfsmannabygging D		Innan lóðar flugstöðvar	0	2500		3h	14m		Sjá skilmála deiliskipulags

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingar magn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
Byrgðingsstöð A /"Boarding Station"	0	500	0	500	1	2h			Sjá skilmála deiliskipulags
Byrgðingsstöð B /"Boarding Station"	0	500	0	500	1	2h			Sjá skilmála deiliskipulags
Byrgðingsstöð C /"Boarding Station"	0	500	0	500	1	2h			Sjá skilmála deiliskipulags
Byrgðingsstöð C /"Boarding Station"	0	500	0	500	1	2h			Sjá skilmála deiliskipulags

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingarmagn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
-------------	----------------------	---------------------	---------------------	------------------------------	-----	--------	--------------	-----------------------	--------------

NÚV. LÓÐIR

Blikavöllur 3 Þjónustubygging	5.092	óbreytt	1639					-	Núv. heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir
Blikavöllur 3 Þjónustubygging	5.092	óbreytt	1639					-	Núv. heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir
Blikavöllur 5 Þjónustubygging	9.855	óbreytt	2492					-	Núv. heimildir, kvaðir og skilmálar gilda áfram og standa óbreyttir

NÝJAR LÓÐIR

Blikavöllur 6	óbyggt	6.245	0	6.950	1,11	5h	22m	4h	Bundin byggingarlína meðfram Súluvelli. Sjá að öðru leiti skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 7	óbyggt	14.340	0	18.800	1,31	5h	22m	4h	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 8	óbyggt	6.350	0	7000	1,1	5h	22m	4h	Bundin byggingarlína meðfram Súluvelli. Fornminjar sem taka skal tillit til. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingarmagn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
Blikavöllur 9	óbyggt	7.875	0	5.600	0,71	4h	18m	3h	Fornminjar. Helgunarsvæði lagna. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 10	óbyggt	6.210	0	7000	1,13	5h	22m	4h	Bundin byggingarlína meðfram Súluvelli. Helgunarsvæði lagna. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 11	óbyggt	7.850	0	5.600	0,71	4h	18m	3h	Helgunarsvæði lagna. Sjá að öðru leyti skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 12 ATH hluti byggingarheimilda liggur á svæði AT1 en eru meðtaldar hér	óbyggt	5.155	0	5000	0,97	5h	22m	4h	Bundin byggingarlína meðfram Súluvelli og hringtorgi B. Sjá að öðru leiti skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 13 ATH hluti byggingarheimilda liggur á svæði AT1, en eru meðtaldar hér	óbyggt	14.300	0	18.800	1,31	4h	18m	3h	Sjá skilmála deiliskipulags
Blikavöllur 13 ATH hluti byggingarheimilda liggur á svæði AT1, en eru meðtaldar hér	óbyggt	14.300	0	18.800	1,31	4h	18m	3h	Sjá skilmála deiliskipulags

Heiti lóðar	Núv.stærð lóðar (m2)	Ný stærð lóðar (m2)	Núv. byggingar magn	Max. leyfilegt byggingarmagn	NHL	Húshæð	Max mænishæð	Lágmark byggt / skylt	Önnur ákvæði
Smyrilvöllur 1 (Flugbjónusta)	óbyggt	19.770	0	8000	0,51	1h/ mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 2 (Flugbjónusta)	óbyggt	29.865	0	15000	0,5	1h/mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 3 (Flugbjónusta)	óbyggt	19.288	0	7000	0,36	1h/ mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá nánar skilmála deiliskipulags. Rafmagnsdreifistöð á lóð. Fornleifar
Smyrilvöllur 4 (Flugbjónusta)	óbyggt	26.155	0	15.000	0,57	1h/mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 5 (Flugbjónusta)	óbyggt	19.325	0	7000	0,36	1h/ mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 6 (Flugbjónusta)	óbyggt	18.880	0	10.000	0,53	1h/mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 7 (Flugbjónusta)	óbyggt	16.818	0	4500	0,27	1h/ mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá nánar skilmála deiliskipulags. Rafmagnsdreifistöð á lóð.
Smyrilvöllur 8 (Flugbjónusta)	óbyggt	19.029	0	10.000	0,53	1h/mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags
Smyrilvöllur 9 (Flugbjónusta)	óbyggt	18.850	0	6000	0,32	1h/ mikil lofthæð	28m	á ekki við	Sjá skilmála deiliskipulags

VIÐAUKI 1

Áorðnar breytingar á deiliskipulagi frá 1997

Breytingar á deiliskipulaginu frá 1997

- 0.1. September 1997** - Flugstöðvarsvæði (B-F-D)
- Breytt er notkun á hluta svæðis B; flugfrakt í stað verkstæðis með tilheyrandi bílastæðum.
 - Breytt er lögun á lóðum og byggingu fyrir flugfrakt með tilheyrandi bílastæðum - áður merkt sem þjónusta vegna flughlaðs.
 - Breytt er notkun á hluta svæðis F. Landgangur og flughlað stækkar.
 - Breytt er notkun á hluta svæðis D. Viðhaldsstöð flugvéla stækkar í austurátt.
- 0.2 Mars 2000** - Flugstöðvasvæði (B)
- Breytt er fyrirkomulagi lóðar fyrir flugfrakt á suðurhluta svæðis B; byggingarreitur stækkar til vesturs og suðurs. Enn fremur hækkar byggingin um ca 2 metra.
- 0.3 Nóvember 2001** – Flugstöðvasvæði (A)
- Á svæði A - skv. gildandi deiliskipulagi frá 1997 - er gert ráð fyrir lóðum fyrir bílaleigur, skrifstofur og hótél.
 - Í breyttu deiliskipulagi er svæði A skipt niður í reiti: A, B, C, D og E. Gert er ráð fyrir lóðum fyrir sömu starfsemi, auk þess sem ein lóð er sérstaklega helguð stjórnarsýsluhúsi þar sem verður aðsetur löggæslu og flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli.
 - Deiliskipulagsbreytingin er aðallega fólgin í mun meiri nýtingu svæðisins. Gert er ráð fyrir mun fleiri lóðum, þéttari byggð og hærri húsum.
- 0.4 Júní 2004** – Flugstöðvarsvæði (D-C-G)
- Breytingin nær yfir hluta af svæði D (flugskýli), hluta svæðis C (flugfrakt) og hluta af svæði G (fríhafnarsvæði).
 - Bætt er við 4 lóðum (nr. 21, 27, 29 og 31) og mörkum lóðar nr. 10 breytt.
 - Felldar eru út lóðir merktar A og B.
- 0.5 Ágúst 2004** - Flugstöðvarsvæði (B)
- Breytt er notkun lóðar á suðvestur hluta svæðis B úr fluggörðum í flugafgreiðslu/flugfrakt.
- 0.6 Október 2004** - Flugstöðvarsvæði (B)
- Breytingin nær yfir hluta af svæði B, þjónusta við flughlað. Sett er hlið á innri girðingu á vegi A ásamt tilheyrandi varðskýli. Um varðskýlið gilda byggingar- og skipulagsskilmálar fyrir svæði B.
- 0.7 September 2006** – Flugstöðvarsvæði (A)
- Veghelgunarsvæði hefur verið skilgreint meðfram tengingu Reykjanesbrautar við skipulagssvæðið í samráði við Vegagerðina.
 - Byggingarreitir næst veghelgunarsvæðinu hníkast austur og lóðarmörk og aðrir byggingarreitir til samræmis við það.
 - Byggingarreit hefur verið bætt við á lóð D2.
 - Bílastæðalóð B3 hefur verið felld niður / innlimuð í aðlægar lóðir og lóð B2 skipt í tvær, B2 og B3.

- Byggingarreitir á lóðum A1, A2, B1 og B2/B3 verið stækkaðir lítillega og lögun þeirra breytt.
- Kvöð um lagnir hefur verið skilgreind á vesturmörkum lóða B1, B2 og B3.
- Kvöð um umferð gangandi hefur verið skilgreind frá göngustígakerfi í hlaði Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar á tveimur stöðum, og um lóðir C1, B3, B2, B1, D3, D2 og D1.

0.8 Janúar 2007 - Flugstöðvarsvæði (A)

- Gerð er ráð fyrir aðrein að lóðum fyrir hótél og skrifstofubyggingar.
- Kvöð um umferð gangandi hefur verið lagfærð og sett á fleiri lóðir, og einnig er til skýringar hvernig fyrirhuguð er tenging við gönguleiðir við Flugstöð Leifs Eiríkssonar.
- Smávægileg breyting er gerð á byggingarreitum á lóðum A2 og B2 og byggingarreit fyrir hótél á lóð B1 er breytt og honum hnikað til.
- Lóð B1 er stækkuð lítillega á kostnað A2.
- Skilgreind er ný lóð E7 fyrir bensínstöð, og lóð E4 minnkuð sem henni nemur.
- Byggingarreitum og fyrirkomulagi bílastæða á lóðum E4 og D1 er breytt, byggingarheimildir rýmkaðar og slakað á kröfu um lágmarksfjölda bílastæða miðað við byggingarmagn.

0.9 Ágúst 2007 – Flugstöðvarsvæði (B)

- Lóð nr 7 við Fálkavöll er stækkuð.
- Byggingarreitum á lóð nr 7 breytt, reitur fyrir 1 hæðar hús stækkaður og nýr reitur gerður fyrir 3. hæða skrifstofuhús.
- Ný lóð nr. 11 gerð fyrir varaafsstöð.
- Ný lóð nr. 19 fyrir aðstöðu almannavarna.
- Vegstæði Fálkavallar breikkað fram hjá hliðhúsi.

0.10 Janúar 2008 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Byggingarreitur á lóðinni Fálkavöllur 7 er stækkaður.
- Bílastæði á lóðinni Fálkavöllur 27 er stækkað.
- Opnuð er aðkoma að lóðinni Fálkavöllur 27 frá botngötu austan lóðar.
- Byggingarreit og lóðarmörkum breytt á lóðini Fálkavöllur 23.
- Lóð nr. 25 við Fálkavöll og breytt lóðanúmer.

0.11 Apríl 2008 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Nýr byggingarreitur fyrir þjónustuhús við langtímabílastæði norðan Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.
- Stækkun byggingarreits á lóðinni Fálkavöllur 7, ný vegtenging við Fálkavöll 27 sem er viðhaldsstöð til austurs og stækkun bílastæðis. Einnig breyting á byggingarreit á lóðinni Fálkavöllur 23.

0.12 Desember 2008 – Flugstöðvarsvæði (A)

- Breytingin felst í að á lóðinni Blikavelli 4 er byggingarreiti breytt, byggingarmagn aukið og nýtingarhlutfall hækkað og bílastæðum fjölgað og þau að hluta til útbúin í kjallara ef þess gerist þörf.
- Á lóðinni Blikavelli 2 er byggingarreit breytt ásamt aðkomu og afstöðu bílastæða, jafnframt er leiðrétt og samræmt byggingarmagn, nýtingarhlutfall og bílastæðafjöldi.
- Kvöð um akandi umferð er skilgreind og staðsett.
- Á lóðunum Kjóavelli 2 og 2a er kvöð um akandi umferð skilgreind og staðsett.

0.13 Apríl 2011 - Flugstöðvarsvæði (A)

- Á Blikavelli 5 er byggingarreitur fyrir eins hæðar hús syðst á lóðinni breikkaður um 4,0 metra, stækkaður úr 800 m² í 1.000 m². Heimilt verður að fullbyggja reitinn.
- Lóðin Kjóavöllur 1 er minnkuð um 415 m² – og þar með deiliskipulagssvæði A. Sniðið er af suðausturhorni hennar og sá hluti felldur inn í lóð á aðliggjandi deiliskipulagssvæði.

0.14 September 2012 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Reitur fyrir eldsneytisafgreiðslu er staðsettur á lóðinni Fálkavöllur 2A. Eldsneytisafgreiðslan samanstendur af 2 áfyllingarplönum og dælueyjum ásamt neðanjarðargeymum fyrir allt að 80.000 lítra af eldsneyti svo og olíuskiljum sem byggja skal innan byggingarreits. Ekki er gert ráð fyrir öðrum byggingum ofanjarðar en plönun og dælubúnaði.
- Legu núverandi öryggisgirðingar er breytt og hún sett í ný lóðarmörk þannig að eldsneytisafgreiðslan verður alfarið loftmegin (airside) á flugvellinum.
- Umferðarkvöð er sett á lóðina Fálkavöllur 2.
- Lóðin Fálkavöllur 1 er stækkuð, markaður byggingarreitur innan lóðar og sýnd tenging að flughlaði.

0.15. Október 2012 - Flugstöðvarsvæði (B)

Breytingin nær yfir lóðina Fálkavöllur 27, sem er skilgreind sem flugskýli á deiliskipulagi frá nóvember 1985. Deiliskipulagi lóðar var síðast breytt í janúar 2008.

- Byggingarreitur er stækkaður og nýtingarhlutfall skilgreint. Innan byggingarreits er heimilt að byggja 1-2 hæða byggingu með hámarkshæð 9 metra.

0.16 Desember 2012 – Flugstöðvarsvæði (B)

- Byggingarreitur á lóðinni Fálkavöllur 2 er stækkaður og nýtingarhlutfall skilgreint. Innan byggingarreits er heimilt að byggja 1-2 hæða byggingu með hámarkshæð 9,0 m.
- Umferðarkvöð er sett á lóðina Fálkavöllur 2, vegna eldsneytisafgreiðslu á Fálkavelli 2a.

0.17 Maí 2013 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Á lóðinni Fálkavöllur 2 er bætt við einni útkeyrslu af lóð Fálkavallar 2 (flugeldhús) inn á Fálkavöll. Eingöngu verður heimilt að aka út af lóðinni um útkeyrslu, en ekki inn á lóðina. Einnig er sú breyting gerð að önnur af tveimur innkeyrslum inn á bílastæði lóðarinnar, sem er utan haftasvæðis, verður felld niður.

0.18 September 2013 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Afmörkun á 23m² byggingarreit fyrir spennistöð HS Orku.

0.19 Desember 2013 – Flugstöðvarsvæði (B og F)

- Óveruleg breyting á deiliskipulagi flugþjónustusvæðis - svæði B. Breytingin nær til lóðar og byggingarreits fyrir spennistöð og töflu um mannvirki.
- Óveruleg breyting á deiliskipulagi flugþjónustusvæðis - svæði F. Breytingin nær til lóðar og byggingarreits umhverfis suðurbyggingu Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar og töflu um mannvirki.

0.20 Mars 2014 - Flugstöðvarsvæði D

Breytingin nær yfir lóðina Fálkavöllur 27. Afmörkun á 85 m² byggingarreit fyrir útigeymslu.

- Innan byggingarreits er heimilt að reisa kalda geymslu á 1 hæð.
- Gólfkóti aðkomuhæðar skal vera í samræmi við gólfkóta á steypu skýli sem til staðar er á byggingarreit.
- Hámarkshæð geymslu er 4,4 metrar yfir gólfkóta aðkomuhæðar.
- Færslu á öryggisgirðingu við byggingarreit um 2 metrar frá byggingarreit þar sem girðing liggur við hann.

0.21 Apríl 2014 - Flugstöðvarsvæði (B)

Fálkavöllur 2 og 13 (Fraktmiðstöð)

Í síðari breytingum á deiliskipulaginu "Keflavíkurflugvöllur, flugstöðvarsvæði" er notkun á svæðinu breytt þar sem meðal annars er gert ráð fyrir flugfrakt í stað verkstæðis.

Forsendur fyrir húsagerðum í upphaflegu deiliskipulagi frá árinu 1997 hafa því breyst en láðst hefur að gera breytingar á húsagerðum í síðari breytingum deiliskipulags. Á svæðinu hefur þegar verið reist 10,4 m há bygging fyrir flugfrakt og nú er gert ráð fyrir að reisa allt að 8 m háa viðbyggingu við flugfrakt fyrir kæligeymslu.

- Bætt er við nýrri húsagerð, B3 við fyrirliggjandi húsagerðir á deiliskipulagssvæði B.
- Gerð er breyting á annarri málsgrein í kafla 2.5 sem fjallar um húsahæðir.

0.22 Apríl 2014 - Flugstöðvarsvæði (B)

- Lóð Fálkavallar 2 er stækkuð til norðurs, lóðin er 27.095 m² en verður 29.950 m² eftir breytingu.
- Gert er ráð fyrir 3 nýjum aðkomum inn á lóð Fálkavallar 2, tveim norðan til á lóðinni af Kjóavelli og einni vestan til af Arnarvelli. Núverandi aðkomur sem staðsettar eru syðst á lóðinni eru felldar niður.
- Bílastæði eru færð yfir á norðausturhluta lóðar þar sem gert er ráð fyrir allt að 100 bílastæðum.
- Byggingarreitur er stækkaður úr 12.960 m² í 15.935 m². Leyfilegt byggingarmagn innan byggingarreits verður 14.000 m².
- Innri girðing/öryggisgirðing er færð að lóðarmörkum á suð-vesturhorni lóðarinnar og hnikað til vegna nýrrar aðkomu frá Arnarvelli.
- Hámarkshæð byggingar er breytt, hámarkshæð að mæni var 9,0 m og verður 10,0 m eftir breytingu. Bætt er við hámarks veggshæð útveggja sem verður 8,0 m eftir breytingu. Nýtingarhlutfall á lóð er hækkað úr 0,30 í 0,47, heildar nýtingarhlutfall á svæði B er hækkað úr 0,22 í 0,23.

0.23 Júní 2014 - Flugstöðvarsvæði (F og H)

Nauðsynlegt er að breyta deiliskipulagi vegna áforma um stækkun flugstöðvar. Breytingar á deiliskipulagi eru:

- Stækkun á svæði F
- Sameining svæða F og H.
- Stækkun byggingarreits flugstöðvar og hækkun nýtingarhlutfalls.
- Bílastæði; fjölgun bílastæða og breytt staðsetning.
- Gatnakerfi breytt.

0.24 Júní 2015 - Flugstöðvarsvæði (A)

Breytingin tekur til lóðanna Blikavallar 2 og 4 og Kjóavallar 2 og 2a.

- Lóðirnar Kjóavöllur 2 og 2a og syðsti hluti lóðarinnar Blikavallar 2 (sem er skorinn af þeirri lóð) eru sameinaðar í eina lóð „Kjóavöll 2“.

- Blikavöllur 2 (að syðsta hluta hennar frádregnum) og Blikavöllur 4 eru sameinaðar í eina lóð „Blikavöll 2-4“.
- Á sameinaðri lóð Blikavelli 2-4 er byggingarreitum og skilmálum breytt. Heimilt byggingarmagn er aukið lítillega, og fyrirætlum um bílastæði.
- Á sameinaðri lóð Kjóavelli 2 verða byggingarheimildir óbreyttar og bílastæðakvaðir vegna þeirra, að auki eru á lóðinni fjölmörg bílastæði sem nýst geta óskilgreindum aðilum.
- Á Blikavelli 2-4 verður byggingarmagn minnkað eilítið og heimilað að byggja og reka hótél og starfsemi tengda því á allri lóðinni.

0.25 Júlí 2015 - Flugstöðvarsvæði (F)

Gerðar eru breytingar á deiliskipulagi Keflavíkurflugvallar vegna áforma um stækkun flugstöðvar. Fyrirhuguð stækkun mun meðal annars hýsa nýja og stærri vörumóttöku fyrir flugstöð og skrifstofur.

- Stækkun á svæði F, þar sem hluti svæða A og B er felld inn í svæði F.
- Niðurfellingu á lóð Fálkavallar 2A sem er felld inn í lóð Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar.
- Svæði lóðar, Kjóavallar 1, er felld inn í lóð Flugstöðvar.
- Afmörkun á athafnasvæði fyrir vörumóttöku.
- Stækkun á byggingarreit flugstöðvar.
- Hækkun á nýtingarhlutfalli fyrir svæði F úr 0,42 í 0,43.

0.26 Júlí 2015 - Flugstöðvarsvæði (A)

- Lóð Kjóavallar 1 er felld niður.
- Deiliskipulagssvæði A er minnkað og mörk ess breytt, þannig að svæði lóðar Kjóavallar 1 er felt úr deiliskipulagi fyrir svæði A.

0.27 Mars 2016

Fálkavöllur 7 (Airport Associates og USP) :

- Nýbygging; 3 hæða steinsteypt skrifstofuhús vestan við eldra hús. Niðl lóðar er nú 0.4
- Ný bílastæði (78) utan lóðar skv. samkomulagi við Isavia.

0.28 Nóvember 2016

Arnarvöllur 2 :

Breyting er gerð til að ná samfellu í skrifstofuhluta byggingar þar sem þörf hefur aukist vegna aukinna umsvifa lóðarhafa.

- Breyting á byggingarreit og byggingarmagni. Reit syðst á lóðinni er breytt og hluti af núverandi byggingarreit felldur niður.

0.29 Janúar 2017

Kjóavöllur 4 :

- Stækkun á byggingarreit á suðurhuta lóðar til norðurs, vegna stækkunar á húsnaði.
- Manir á lóð fjarlægðar og byggingarreitur lengdur um 3m til austurs.

0.30 Júlí 201

Fálkavöllur 1 :

- Stækkun á byggingarreit um 4m til vesturs til að koma fyrir 324m² húsi úr gámum á 2 hæðum fyrir skrifstofur, vaktstjórnun, tölvuveri o fl.

0.31 Október 2017

Fálkavöllur 27 :

- Ný 25m² lóð; Fálkavöllur 27c skilgreind og afmörkuð. Lóðir hýsir rafdreifstöð/spennistöð HS Veitna.

0.32 April 2018

Fálkavöllur 8 :

- Nýr eldsneytistankur á lóð. Í auglýsingarferli

VIÐAUKI 2

Menningar- og fornminjar

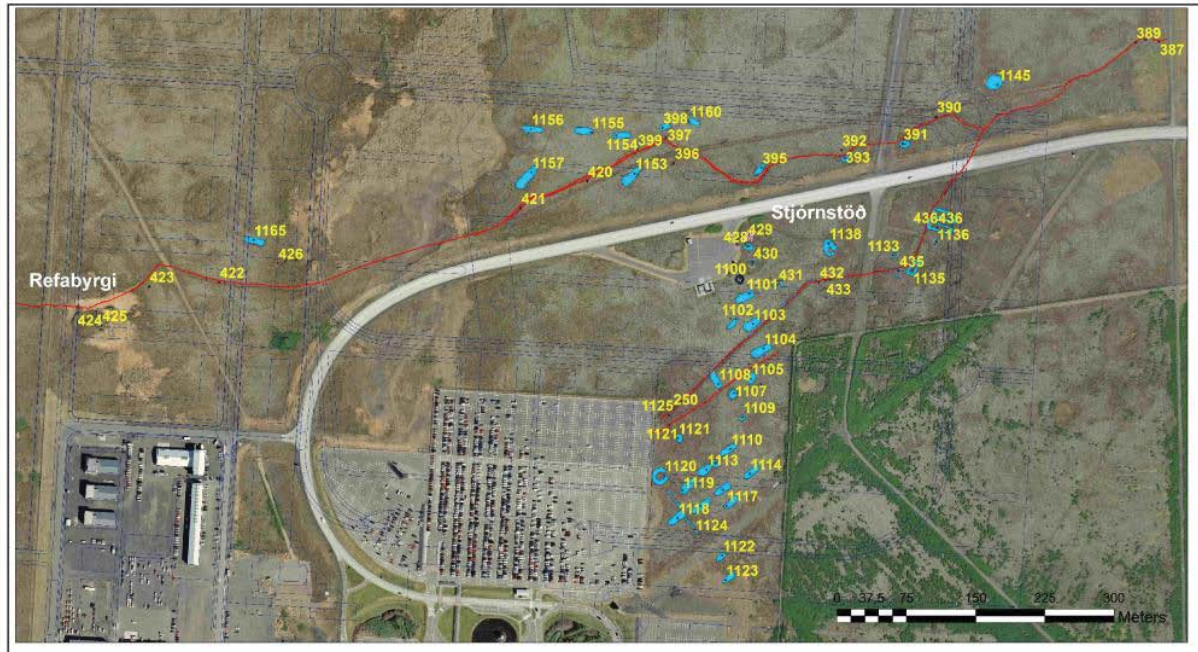
ANTIKVA EHF.

Fornleifarannsókn og uppmælingar

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar.

*Ragnheiður Traustadóttir og Lilja Laufey Davíðsdóttir
2017*





Mynd 1 Fornleifar og herminjar uppmældar

Forsíðumynd:

Ritstjóri: Ragnheiður Traustadóttir

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir

www.antikva.is

Útgefandi: Antikva ehf.

ISBN: 978-9935-9222-3-6

Ljósmyndir í skýrslunni eru teknar af höfundum nema annað sé tekið fram.

@ Antikva ehf., Ragnheiður Traustadóttir og Lilja Laufey Davíðsdóttir

Efnisyfirlit

Inngangur	3
Fornleifarannsókn.....	4
Aðferðir	4
Skotbyrgi fyrir refaskyttu	5
Umræður.....	7
Minjar á framkvæmdasvæðinu.....	8
Leiðin Hvalnesvegur og Melabergsgötur	8
Leið að fjárborg [250] og áfram að Stafnesgötu	9
Fjárborg [427] , gerði [431], gerði [1133} og rétt/aðhald [1135]	9
Herminjar, hverfið Goodrich.....	10
Uppmældar minjar sunnan við þjóðveg.	11
Stjórnstöð - Kjallari [429]	13
Skáli [436] og veggjarbrot [1136].....	13
Minjar norðan við þjóðveginn.....	14
Niðurstöður.....	14
Heimildir	16

Inngangur

Antikva ehf. var beðið um að taka að sér framkvæmdarannsókn, af Sveini Valdimarssyni, skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar hjá Isavia vegna fyrirhugaðra framkvæmda á svonefndu Vestursvæði - flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar.

Ragnheiður Traustadóttir, fornleifafræðingur, annar skýrsluhöfunda hafði áður fornleifaskráð svæðið vegna aðalskipulagsgerðar árið 2013 og aftur haustið 2016 vegna deiliskipulagsgerða.¹ Þegar aðalskipulagið var gert á sínum tíma var ekki gert ráð fyrir framkvæmdum á nema hluta af því svæði sem nú er verið að deiliskipuleggja. Fór fram fornleifaskráning² vegna aðalskipulagsvinnu við Keflavíkurflugvöll á Vestursvæðinu sem skýrsluhöfundur annaðist ásamt Ómari Smára Ármannssyni, fornleifafræðingi. Það skipulag var innan varnargirðingarinnar og voru því aðeins minjar þar metnar með tilliti til fyrirhugaðra framkvæmda. Var fornleifaskráning því endurmetin þegar unnið var að deiliskipulagi svæðisins, svonefnd *deiliskipulag Vestursvæði, flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar*.

Niðurstaða þeirrar skráningar var að kanna þyrfti nánar eitt byrgi, [425], þar sem það skar sig úr og virtist ekki vera herminjar og mæla upp allar herminjar með nákvæmu GPS tæki en áður höfðu aðeins verið teknir punktar á minjunum. Auk þess þyrfti að mæla með enn meiri nákvæmni, þá með alstöð, grunn af fjárborg, gerði og rétt en þær minjar munu hverfa. Minjastofnun Íslands tók undir það í bréfi sínu dags. 30. september 2016. Þegar sótt var um leyfi til að grafa könnunarskurð í tóftina þá lagði Minjastofnun Íslands til að byrgið yrði fullrannsakað strax en ekki bara grafinn könnunarskurður.³

Uppgrftarleyfi veitti Minjastofnun Íslands 17. október 2016 og fékk rannsóknin númerið 20166100036 og safnnúmer hjá Þjóðminjasafni Íslands 2016-79.

Farið var á vettvang í fjóra daga í október og nóvember 2016. Rannsóknin fór fram undir stjórn Ragnheiðar Traustadóttur en fornleifafræðingarnir Lilja Laufey Davíðsdóttir og Sólrún Inga Traustadóttir sáu um uppgröftinn í samráði við stjórnanda.

Við uppmælingarnar komu í ljós fleiri minjar á svæðinu sem tengjast umsvifum hersins á svæðinu og voru þær allar mældar upp. Ekki er þó alveg ljóst hvort allir þeir grunnar sem voru mældir upp séu leifar af braggagrunnum. Það bættust líka við ein fallin varða [1131] við leiðina

¹ Fornleifar á vestursvæði Keflavíkurflugvallar. Deiliskipulag vestursvæðis. Flugstöðarsvæði Keflavíkurflugvallar. 2016. Antikva ehf.

² Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurflugvelli, 2014. Antikva ehf.

³ Símtal við Sigurð Bergsteinsson, Minjastofnun Íslands 15. október 2016.

[250] og leifar af gerði [1133] sem er ekki frá hernum. Aðeins var eftir neðsta steinaröðin í gerðinu. Þessar minjar eru líka raskaðar af hernum.

Á deiliskipulagssvæðinu voru mældar upp og skráðar undir 61 númeri fornleifar og herminjar og eru þær allar í einhverri hættu og munu að óbreyttu nær allar þurfa að víkja vegna framkvæmda. Minjastofnun Íslands taldi rétt að mæla þær allar upp með GPS tæki eða alstöð. Við þessa yfirferð fjölgaði herminjunum og voru þær allar mældar upp.

Friðþóri Eydal, sérfræðingi um herminjar, er þökkuð aðstoðin við heimildaöflun um hverfið Goodrich.

Fornleifarannsókn

Á litlum hól á Miðnesheiði, norðan við flugstöð Leifs Eiríkssonar er lítil gróin tóft [425] sem var túlkuð sem skotbyrgi í aðalskráningu á svæðinu árið 2014. Vegna fyrirhugaðra framkvæmda á svæðinu þurfti að ráðast í fornleifarannsókn á byrginu. Þar sem það var frekar lítið var ákveðið í samráði við Minjastofnun Íslands að fullgrafa tóftina í stað þess að taka könnunarskurð í gegnum hana. Nákvæma staðsetningu skotbyrgisins má sjá á yfirlitskorti hér að neðan, bls. 8. Stærð uppgraftarsvæðisins var 4 x 3 m. Ákveðið var að opna svæði sem náði nokkuð vel út fyrir sýnilega vegg byrgisins til þess að fá fullvissu um að ekkert annað leyndist fyrir utan það. Á yfirborði sást móta fyrir annarri ógreinilegri þústi eða veggjabroti norðvestan við byrgið. Suðausturveggurinn stóð hæstur en aðrir veggir voru ógreinanlegri á yfirborði.

Aðferðir

Við uppgröftinn á byrginu [425] við Keflavíkurflugvöll var notast við svokallaða einingaaðferð (e. single context recording) sem hefur hvað helst verið notuð við fornleifarannsóknir á Íslandi. Aðferðin felur í sér að hvert mannvistarlag á svæðinu, hvort sem um er að ræða jarðlag, holu eða byggingarluta er skráð sem stök eining. Hver eining er síðan mæld upp með alstöð eða teiknuð á vettvangi og fær hlaupandi númer. Hún er ljósmynduð og henni er lýst á sérstökum skráningarblöðum. Við rannsóknina var notast við alstöð og í henni er hugbúnaður sem tengist gagnagrunninum og landupplýsingakerfinu Intrasis (e. Intra-site Information System). Intrasis heldur utan um allt sem viðkemur rannsókninni, gripi, jarðlög, mannvirki, teikningar, ljósmyndir, upplýsingar um staðhætti, vinnuafl og fleira.

Á svæðinu var að finna fasta punkta sem notast var við uppgröftinn og uppmælingar en rannsóknin var sett í Isnet93.

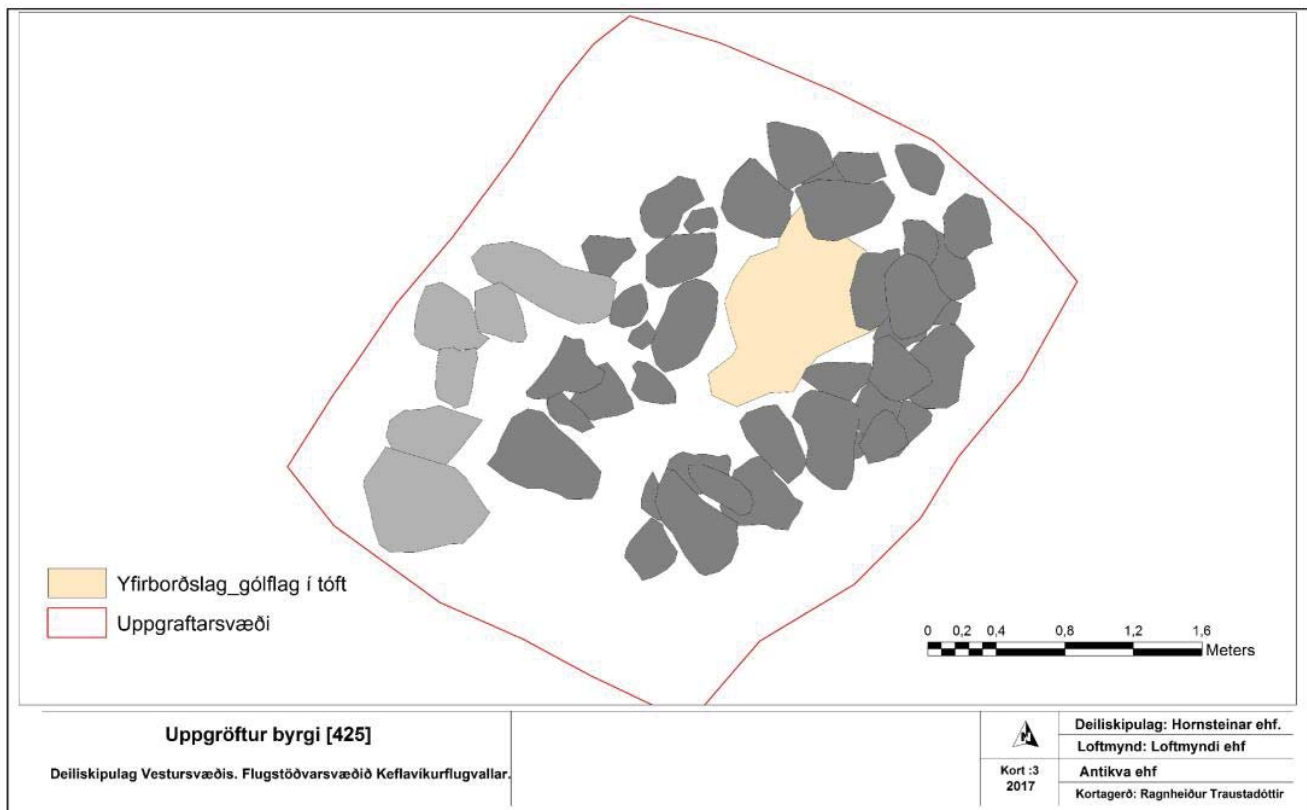
Pktnr. Austur Vestur Hæð

470110	323039,987	393732,133	37,837
5071	323468,449	393749,878	33,090
901	322674,332	393752,268	38,111

Skotbyrgi fyrir refaskyttu

Helsta markmið rannsóknarinnar var að komast að aldri og hlutverki tóftarinnar en þau voru með öllu óþekkt. Staðsetning hennar og útlit benda sterklega til þess að um sé að ræða skotbyrgi fyrir refaskyttu og staðfesti rannsóknin það hlutverk. Það var mjög grunnt niður á hleðslurnar og lágu þær aðeins 0,5–1 cm undir grasrótinni. Á svæðinu er nánast engin jarðvegsþykknun og því alls ekki undarlegt að tóftin sé svo stutt undir yfirborði, sérstaklega þar sem flestar aðrar grjóthlaðnar tóftir á svæðinu eru nánast ógrónar.

Þegar grasrót hafði verið fjarlægð kom í ljós grjóthlaðið byrgi sem var 2,9 x 2,4 m að stærð, 1,9 x 1,2 m að innanmáli og snéri norðaustur-suðvestur. Það var nokkuð hrún við tóftina og veggir voru mjög signir inná við. Þetta leiddi til þess að tóftin var frekar óljós í fyrstu sýn og erfitt að gera sér grein fyrir því hvernig veggirnir höfðu legið. Þegar hrúnið innan úr tóftinni hafði verið fjarlægt kom lag hennar þó betur í ljós. Veggur [30] var heillegastur á að líta og stóð hæstur í u.þ.b. 0,5 m hæð. Veggur [32] var mun lægri og verr farinn en þó greinanlegur þegar



hrun hafði verið fjarlægt. Samsíða vegg [32] kom í ljós vegglna [31]. Upphaflega var talið að þessi vegglna væri partur af yngri notkun byrgisins en þar sem steinar í öllum vegglinum virðast liggja á jarðlaginu, gömlu yfirborðslagi, hlýtur vegglna [31] einnig að tilheyra byrginu. Norðvesturveggurinn á byrginu hefur því verið nokkuð þykkri en hinir eða um 1,1 m á breidd á meðan hinir hafa verið um 0,7 – 0,8 m á breidd. Veggirnir voru bogadregnir og gerir það byrgið sporöskjulaga í ásýnd sem hefur án efa veitt gott skjól fyrir veðri og vindum, sem og að skyttarnar hafa verið huldar fyrir þeim dýrum sem ætlunin var að veiða. Inngangur inn í tóftina var á suðvestur hliðinni. Í honum var hrun frá veggjum og steinar sem höfðu sigið úr veggjum og inn í tóftina.

Engin gólfög fundust innan tóftarinnar og staðfestir það enn frekar að hún hafi þjónað hlutverki skotbyrgis. Innan tóftarinnar kom þó í ljós gamalt yfirborðslag sem virðist liggja einnig fyrir utan tóftina og undir steinum í vegghleðslunum. Byrgið hefur því verið hlaðið á þetta yfirborð en vegna þess að það hefur aðeins verið notað til þess að bíða og fela sig, þá hafa ekki myndast nein gólfög innan þess. Engin ummerki voru um að það hefði verið þak á tóftinni, og ekkert torf var sjáanlegt á svæðinu.



Á Reykjanesinu eru nokkur þekkt gjóskulög frá sögulegum tíma, landnámslagið, miðaldalagið og Katla 1500, sem eru auðþekkjanleg til aldursgreiningar ef þau eru til staðar. Hinsvegar sást hvorki tangur né tetur af gjóskulögum á hólnum sem birgið stóð á. Ekkert torf var í veggjum tóftarinnar og þar af leiðandi engin gjóskulög. Því er ómögulegt að ákvarða aldur tóftarinnar. Grjóthleðslurnar voru algrónar og bendir það til þess að byrgið sé allavega eldra en herminjarnar á svæðinu en það ætti að taka langan tíma að gróa yfir hleðslur á þessu svæði vegna þess hve lítil jarðvegsþykknun er. Önnur grjóthlaðin mannvirki á svæðinu eru flest ógróin.

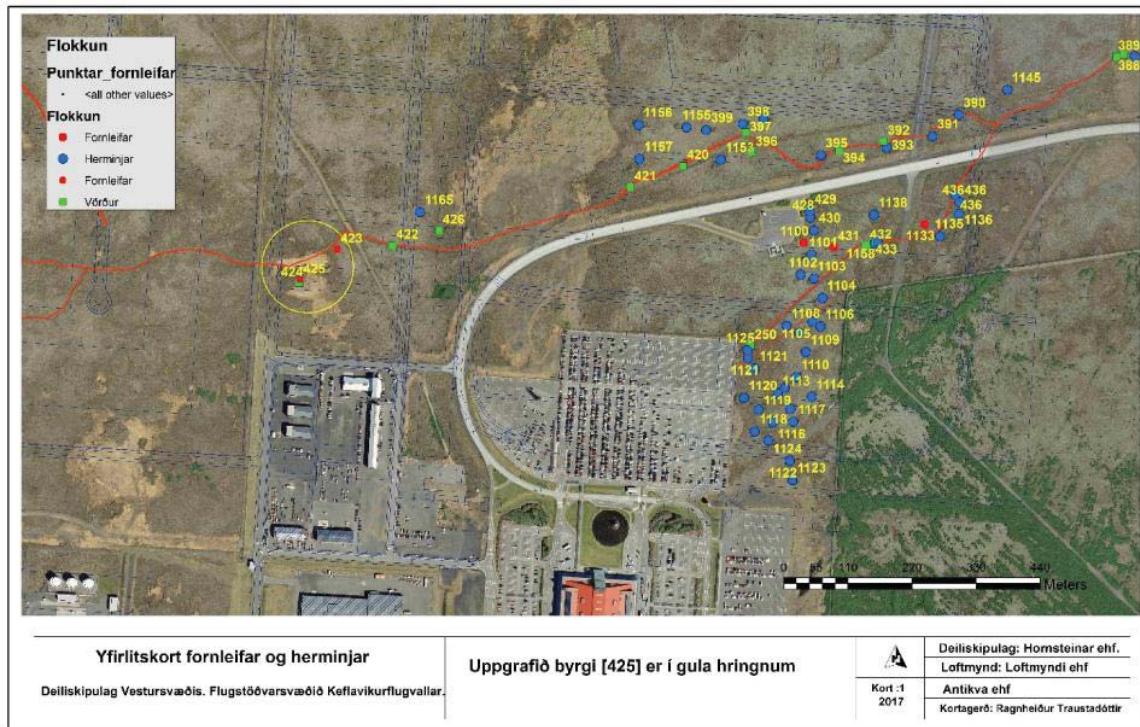
En þrátt fyrir að byrgið sé að öllum líkindum eldra en hersetan þá er greinilegt að hermennirnir hafa notað byrgið við einhverjar athafnir. Allir gripir sem fundust í kringum tóftina voru í yfirborðslagi og voru því ekki mældir inn með alstöðinni þar sem þeir þóttu ekki tengjast byrginu með beinum hætti. Frekar mætti álíta sem svo að þeir tengist endurnýtingu hermannanna á byrginu í seinni tíð. Gripirnir sem fundust voru skothylki, tveir tjaldhælar, L-laga stórt járnstykki sem stungið var niður í jörðina, fjögur glerbrot úr þremur mismunandi ílátum, eitt lítið bein og þrjú steinleirkersbrot, öll úr sama íláti. Skothylkin og tjaldhælarnir eru greinilega frá tímum hersetunnar enda mjög nýlegir gripir, líkir þeim sem enn er notast við í dag. Þetta bendir til þess að byrgið hafi verið nýtt við einhverskonar skotæfinga. Tjaldhælarnir benda til þess að byrgið hafi einnig verið endurnýtt sem skjól á hernámstímanum. Hermennirnir gætu því hafa tjaldað yfir eða jafnvel breitt dúk á milli hleðslanna til að skýla sig frá rigningu og roki.

Umræður

Eins og kom fram hér að ofan þá var megin markmið rannsóknarinnar að komast að því hvaða hlutverki tóftin gegndi sem og að reyna að ákvarða aldur hennar nánar. Tóftin var grjóthlaðin og var byggð upp á lítinn hól með útsýni til allra átta. Engin gólfög né þak fundust í henni og hún var frekar lítil, eða 1,9 x 1,2 m að innanmáli. Skortur á gólfum bendir til þess að mannvirkið hafi verið lítið notað og í stuttan tíma í senn. Smæð tóftar, þakleysi og bogadregnir veggir styðja þá niðurstöðu að tóftin hafi verið notuð sem skjól. Allt bendir til þess að hér sé um að ræða skotbyrgi fyrir refaskyttu. Aldur skotbyrgisins er hinsvegar erfiðara að ákvarða. Engin gjóskulög hafa varðveist á svæðinu og því var ekki hægt að ákvarða aldur hennar út frá þeim. Engir gripir fundust í tengslum við byrgið sjálft, aðeins lausafundir sem tengjast seinni tíma notkun hersins á byrginu. Hinsvegar benda grónar grjóthleðslur til þess að byrgið sé eldra en vera hersins á svæðinu. Mjög lítil jarðvegsþykknun er á svæðinu og því nánast ómögulegt að gróðurþekja hafi náð að hylja byrgið á hartnær 70 árum.

Á tímum hersins á Miðnesheiði hefur byrgið verið tekið aftur í notkun. Það sýna hinir ýmsu gripir sem fylgja hermönnum, eins og skolhylki, tjaldhælar og flöskubrot. Hlutverk þess hefur þó greinilega ekki breyst mikið og sýna skothylkin að það hefur áfram verið nýtt sem skotbyrgi.

Minjar á framkvæmdasvæðinu



Leiðin Hvalnesvegur og Melabergsgötur

Leiðirnar yfir Miðnesheiðina voru nokkrar og sú leið sem er best varðveitt og sést vel móta fyrir er varðaða leiðin Hvalnesvegurinn-Melabergsgötur [300]. Hún skiptist á heiðinni í vetrarleið og sumarleið, sem var breytt úr reiðleið í vagnveg. Vörðurnar við vetrarleiðina eru flestar heillegar, en margar alveg fallnar við reiðleiðina/vagnveginn.

Leiðin Hvalnesvegur-Melabergsgötur [300] rofnar við framkvæmdir eins og hefur komið fram í fornleifaskráningunni, sem verður að teljast verulegur missir, því að hér er um að ræða forna þjóðleið sem hefur tekið breytingum í gegnum tíðina í samræmi við sögulega samgönguþróun. Meðfram allri girðingunni liggur vegarslóði og hefur hann þegar rofið leiðina á u.þ.b. 10 m kafla vestanmegin við flugvöllinn og girðinguna. Nú myndi leiðin einnig austanmegin við girðinguna hverfa þannig að sá hluti leiðarinnar sem eftir stæði yrði allur vestan við girðingu. Þess ber þó að geta að hina fornu leið hafa menn ekki haft aðgang að síðan flugvelli var valinn staður á Miðnesheiði.

Allar vörður við leiðina voru mældar upp með GPS tæki en í fyrri skráningu höfðu aðeins verið teknir punktar á þeim. Eins og kom fram í fornleifaskráningunni voru þær allar fallnar og margar hverjar raskaðar. Hafa því allar vörður nú verið skráðar, ljósmyndaðar og

uppmældar. Þær eru flestar frekar stórar í grunnmáli og er ástæðan sú að þær eru flestar fallnar við leiðina. Tvær vörður eru fyrir utan framkvæmdasvæðið [388] og [389]. Heillegustu vörðurnar er að finna innan flugvallasvæðisins.

Vörður sem voru mældar upp við Hvalsnesvegur-Melabergsgötur [300]:

[388] [389] [392] [394] [396] [397] [420] [421] [422] [424] [426]

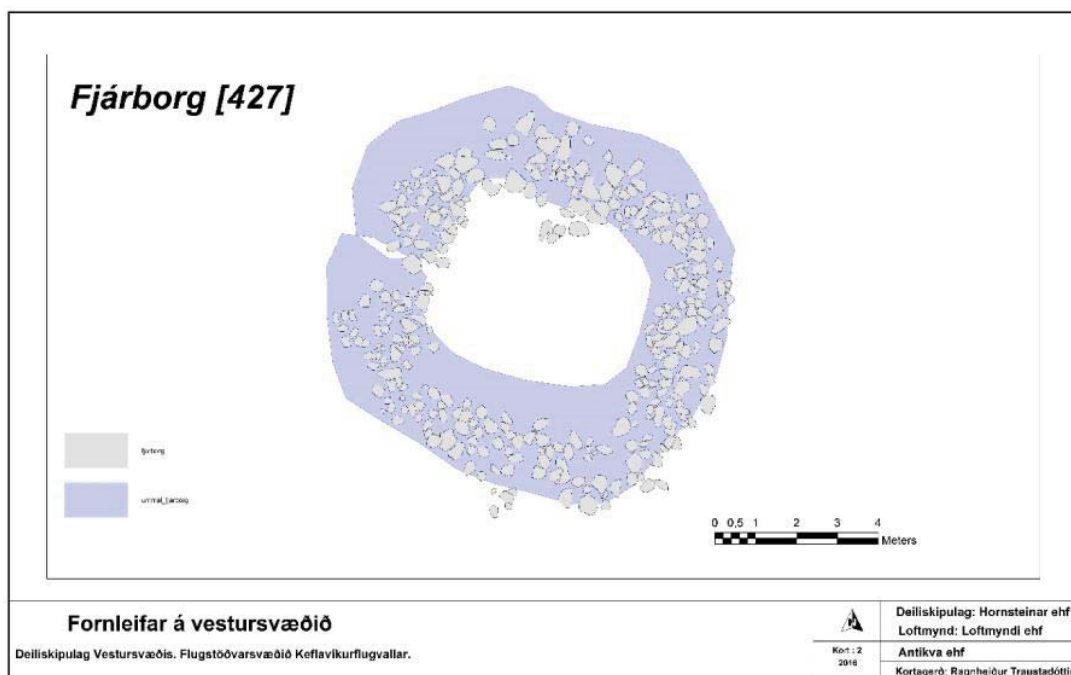
Leið að fjárborg [250] og áfram að Stafnesgötu

Leið [250] er austan við girðinguna og er hliðargata frá Hvalnesleið-Melabergsgötum [300]. Við hana er að finna fjárborg frá Leirunni [427], gerði [431], gerði [1133], rétt [435] og rétt [1135]. Leiðin liggur í suðvestur, sennilega verið leið framhjá Háaleiti að Stafnesgötu [900]. Við leiðina er að finna tvær fallnar vörður [432-433] en nú bættust við ein fallin varða [1131]. Leiðin er mjög greinileg í móanum en henni hefur verið raskað víða vegna umsvifa hersins, einnig slítur þjóðvegurinn hana í sundur og hún endar í bílaplaninu við Leifsstöð. Vörður sem voru mældar upp eru:

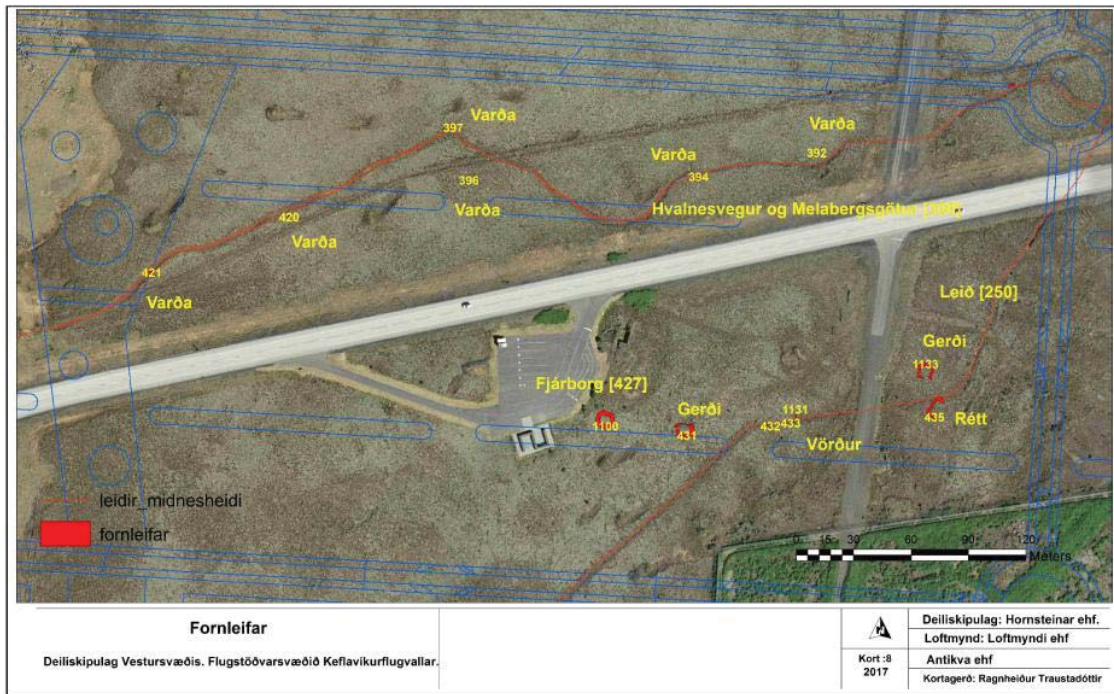
[432] [433] [1131]

Fjárborg [427] , gerði [431], gerði [1133] og rétt/aðhald [1135]

Fjárborgin frá Leirunni [427] var mæld upp með alstöð en henni hefur verið raskað og eru aðeins leifar af neðstu hleðsluröðinni eftir. Gerðin og réttin voru mældar upp með GPS tæki.



Öllum þessum minjum hefur verið raskað mikið vegna umsvifa hersins í seinni heimsstyrjöld en á þessu svæði er að finna leifar af hverfinu Goodrich. Grjót úr fjárborg [427], gerði [431], gerði [1133] og rétt [435] hefur verið tekið og nýtt í braggahverfið. Aðeins standa eftir neðstu hleðslusteinarnir og varla það, nema í fjárborginni.



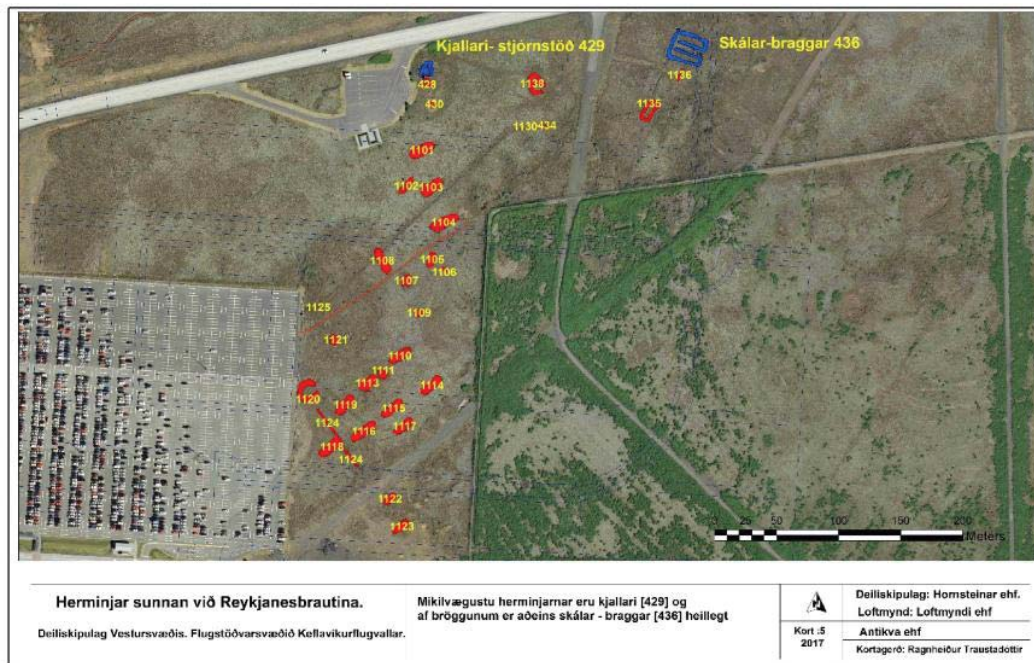
Herminjar, hverfið Goodrich

Eins og við er að búast er mikill fjöldi herminja á Miðnesheiði þar sem herlið hefur haft aðstöðu um áratugaskeið. Í hverfinu Goodrich voru reistir fimmtán braggar sem hýstu loftvarnarflokk. Hverfið hét eftir Goodrich lautanti í 50. orrustuflugsveitinni sem fórst með USS Mallory.

Allar herminjar á umræddu svæði eru í hættu vegna framkvæmdanna og þótt þær séu ekki sjálfkrafa verndaðar sem fornleifar, þar sem þær eru ekki orðnar 100 ára gamlar, er mikilvægt að skrá þær vegna sögulegs gildis og voru þær allar mældar upp. Þær minjar sem eru í hættu norðan við þjóðveginn eru grunnar sem eru sennilega eftir bragga, braggagrunnar [391-393-395-398]. Engar undirstöður eru eftir en aðeins eru greinilegar dældir í umhverfinu. Einn braggagrunnur [387] er fyrir utan skipulagssvæðið. Sunnan við þjóðveginn eru tveir slíkir grunnar með hleðslum [428] og [430], og einnig vel varðveittur kjallari [429] sem var stjórnstöð. Þá má finna steiptan grunn með lögnum, sennilega grunn skála [436] að minnsta

kosti virðist meira lagt í þetta hús en aðra bragga á svæðinu. Væri áhugavert að varðveita a.m.k. kjallarann sem minnismerki um Goodrich hverfið og mætti hugsa sér að setja upp skilti á staðnum með upplýsingum um hverfið eins og gert var um hverfið Harrisson sem var sunnan við Háaleitið.

Aðrar herminjar sunnan við Reykjanesbrautina eru flestar tilkomulitlar og til dæmis eru flestir grunnarnir af bröggunum aðeins niðurgröftur þar sem þeir hafa staðið. Kort af Goodrich (sjá neðar) eins og hann leit árið 1943 sýnir færri mannvirki en við höfum mælt upp og er því hugsanlegt að fleiri braggar og mannvirki hafi verið reist eftir 1943.⁴



Uppmældar minjar sunnan við þjóðveg.

Öll þessi mannvirki hafa verið túlkuð sem leifar af braggagrunnum en grunnarnir eru misstórir og gætu eitthvað af þeim verið eftir aðra gerð af mannvirkjum en bröggum:

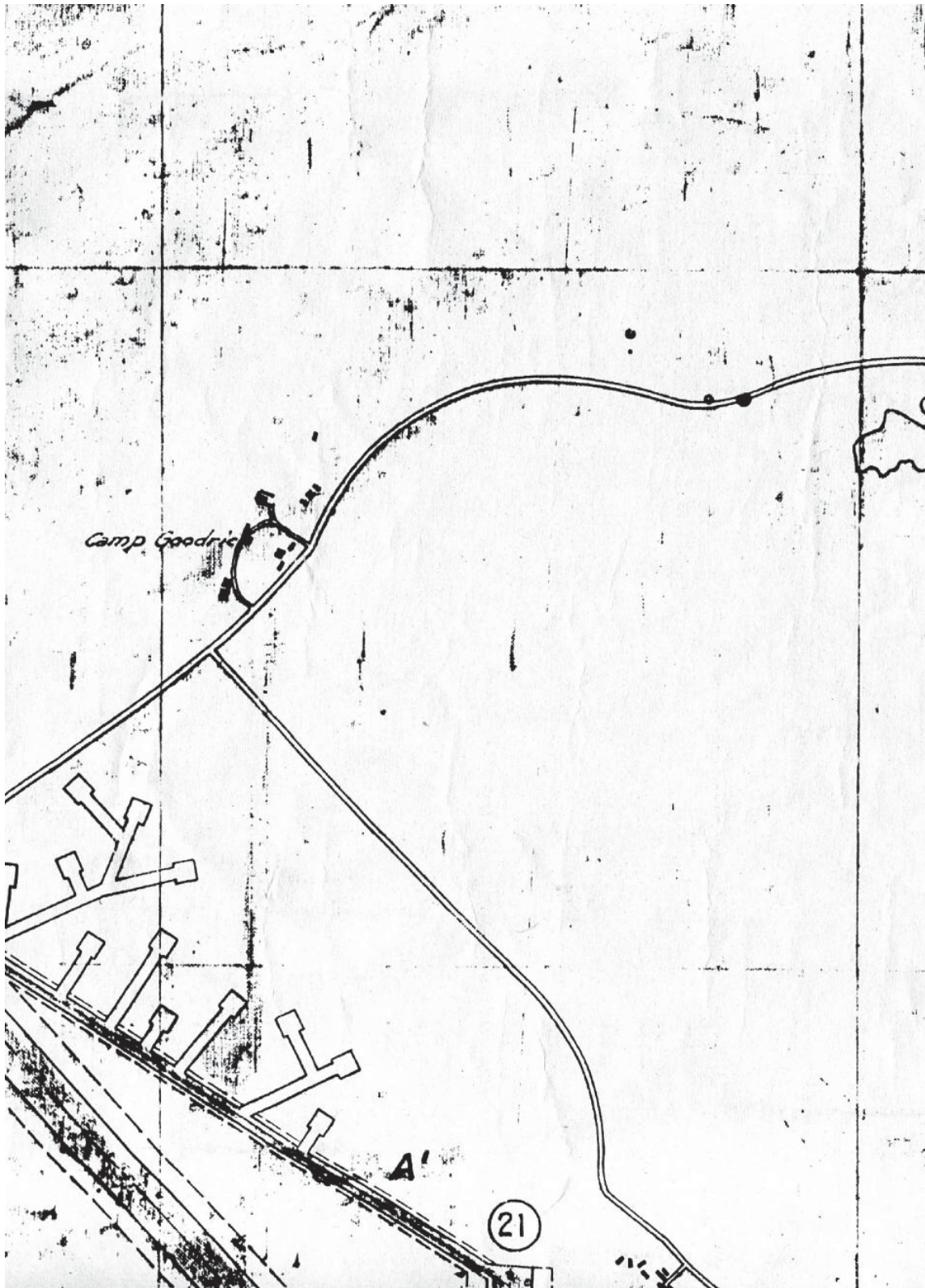
[1110] [1113] [1115] [1116] [1117] [1118] [1119] [1122] [1123] [1104] [1105] [1108][428]
[430] [1101] [1102] [1103] [1106] [1109] [1111] [1158]

Nokkur mannvirki voru túlkuð sem byrgi:

[1107] [1120][434][1138]

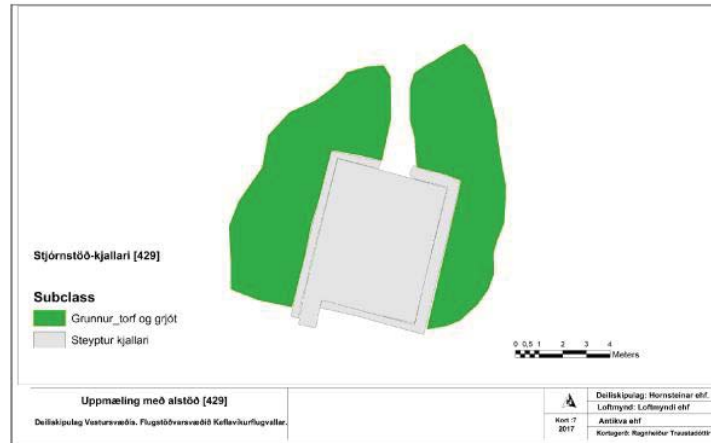
Sjá má fjóra steypa stöpla [1121] sennilega undan mastri sem hefur staðið þarna og síðan rás eða skurð [1124].

⁴ Kort fengið hjá Friðþóri Eydal



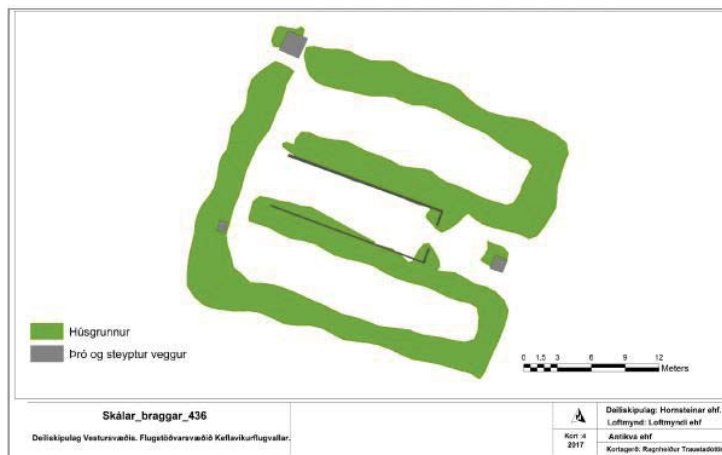
Stjórnstöð - Kjallari [429]

Steinkjallarinn var stjórnstöð og þaðan var samband við loftvarnastjórnstöð svæðisins sem leiðbeindi um aðvifandi skotmörk og samræmði aðgerðir. Slíkar staðbundnar stjórnstöðvar voru ýmist grafnar niður að hluta eða öllu leyti eða varðar með hleðslum eða jarðvegsmönnum og veittu skjól gegn láréttum kröftum frá sprengingum í grenndinni og sprengjubrota- og grjótregni. Þær voru víða steinsteyptar og með steypu þaki.⁵



Skáli [436] og veggjarbrot [1136]

Þessar minjar ásamt stjórnstöðinni eru ágætlega varðveittar minjar en þarna hafa staðið tveir reisulegri skálar en hinir braggarnir. Þarna er einnig að finna steypur þrær og gæti verið að þarna hafi verið þvottahús og salerni. Í fyrri skráningu var þetta hús kallað stjórnstöð en líklega er um stóra skála eða bragga að ræða.



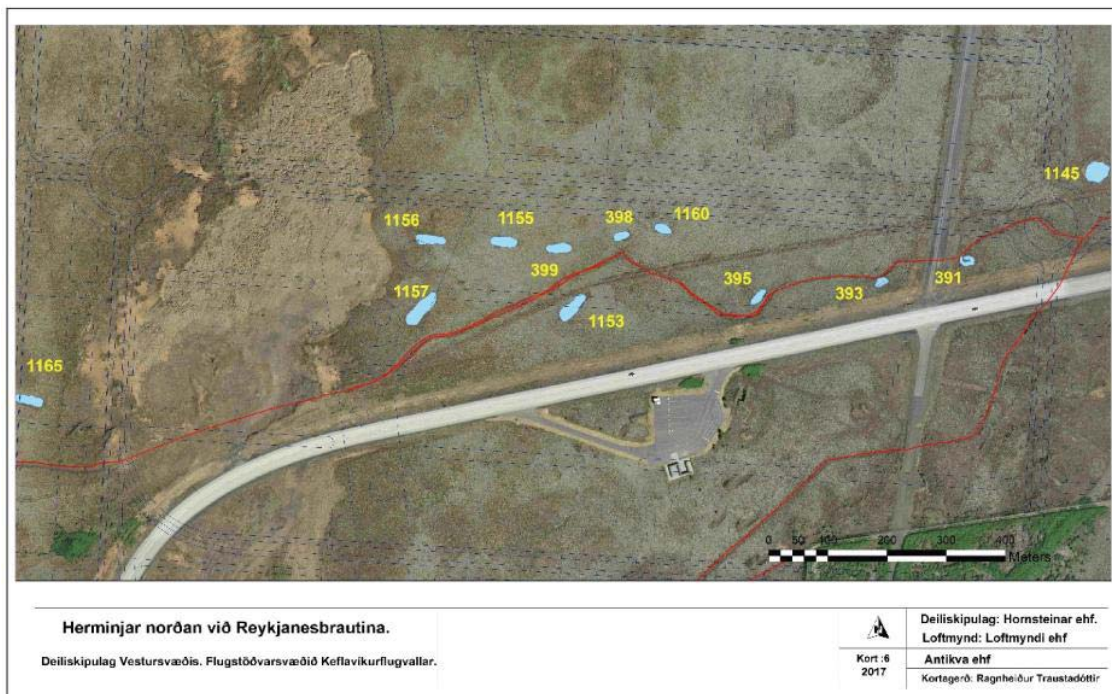
⁵Friðþór Eydal, tölvupóstur 6. desember 2016.

Minjar norðan við þjóðveginn

Norðan við þjóðveginn eru nokkrir grunnar sem voru mældir upp, ekki er ljóst hvort þeir séu allir grunnar eftir bragga en sumir virðast vera efnistaka og seinni tíma rask. Það gæti þó verið efnistaka frá þeim tíma sem herinn var þarna. Þeir eru nokkrir frekar aflangir og sums staðar er eins og haugur við endann á þeim. Tveir grunnar eru þó greinilega frá tímum hersins en það eru braggagrunnar [391] og [393]. Síðan er ein dæld þarna hringlaga [1145].

Grunnar sem gætu verið eftir bragga eða efnistöku eru:

[395] [398] [399] [1153] [1155] [1156] [1157] [1160][1165]



Niðurstöður

Rannsóknir á svæðinu voru annars vegar að mæla upp minjar og grafa upp byrgi [425]. Markmið fornleifarannsóknarinnar var að kanna hlutverk og aldur á byrginu [425]. Helstu niðurstöður eru að tóftin var grjóthlaðin og var byggð upp á lítinn hól. Engin gólfög né þak fundust í henni og hún var frekar lítil, eða 1,9 x 1,2 m að innanmáli og bendir til þess að mannvirkið hafi verið lítið notað og í stuttan tíma í senn. Það er því allt sem bendir til þess að hér sé um að ræða skotbyrgi fyrir refaskyttu. Aldur skotbyrgisins er hinsvegar erfiðara að ákvarða. Engin gjóskulög hafa varðveist á svæðinu og því var ekki hægt að ákvarða aldur hennar út frá þeim. Engir gripir fundust í tengslum við byrgið sjálft, aðeins lausafundir sem tengjast seinni tíma notkun hersins á byrginu. Hinsvegar benda grónar grjóthleðslur til þess að

byrgið sé eldra en vera hersins á svæðinu. Á tímum hersins á Miðnesheiði hefur byrgið verið tekið aftur í notkun og nýtt sem skotbyrgi.

Á svæðinu voru mældar upp og skráðar fornleifar og herminjar og eru þær allar í einhverri hættu og munu að óbreyttu nær allar þurfa að víkja vegna framkvæmda. Þær minjar sem voru mældar upp voru tvær fornar leiðir, Hvalsnesvegur-Melabergsgötur [300] og við hana ellefu vörður og leið [250] og við hana þrjár vörður. Aðrar fornleifar voru fjárborg, tvö gerði og ein rétt/aðhald. Fornleifarnar eru allar raskaðar að einhverju leyti vegna umsvifa hersins á svæðinu. Fjöldi herminja sem voru mældar upp voru 39: Braggar, byrgi, kjallari, og fleira tengt umsvifum hersins. Er því búið að fullnægja öllum rannsóknum á þessum minjum sem Minjastofnun Íslands taldi þurfa að gera áður en minjarnar hverfa vegna framkvæmda. Það er þó mikilvægt að reyna að varðveita eftirfarandi herminjar þar sem þær eru einu vel varðveittu ummerkin um hverfið Goodrich: Kjallarinn-stjórnstöð og það sem við höfum kallað skálarbraggar.

Heimildir

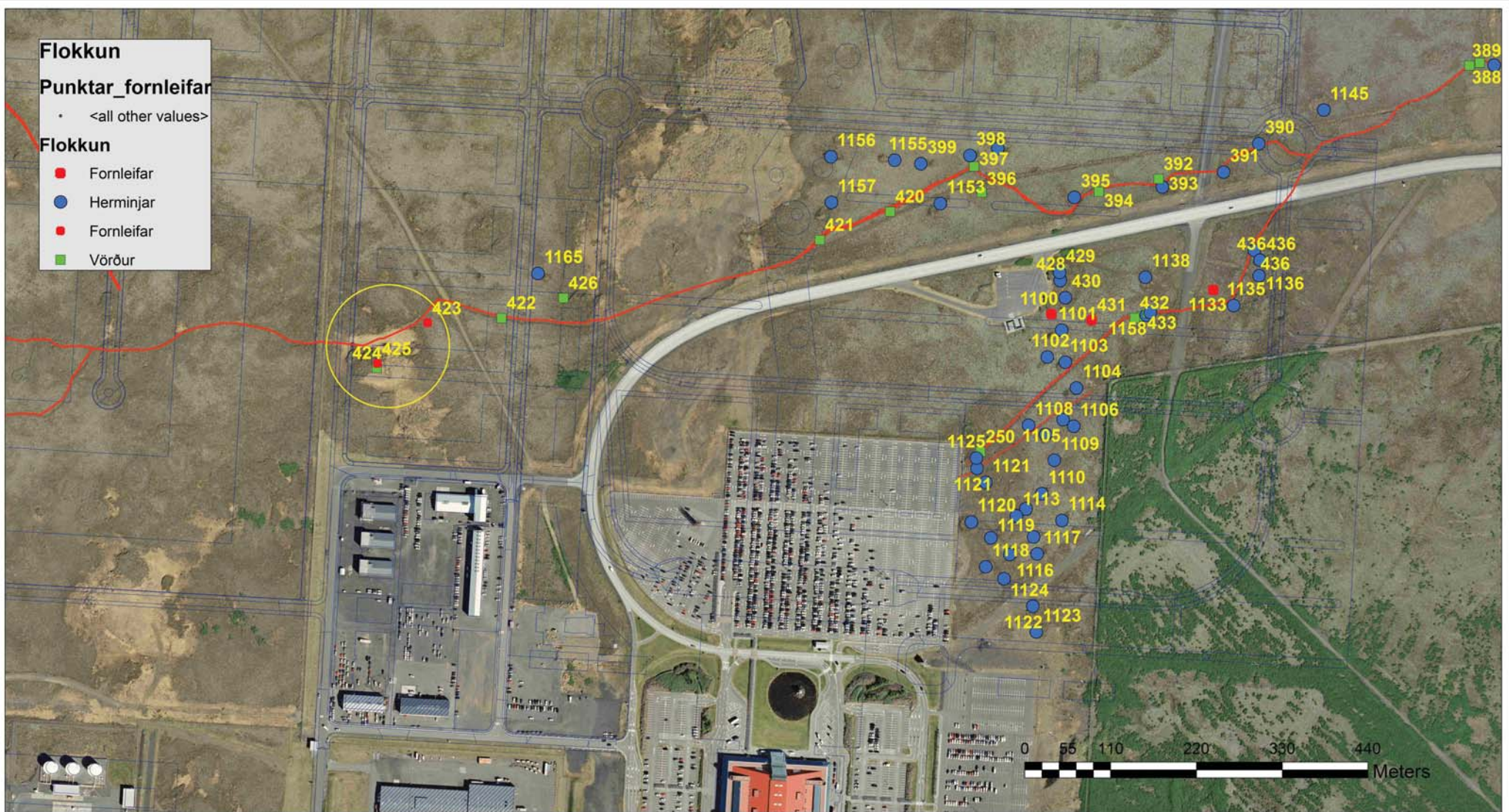
Friðþór Eydal, 2007. Frá Heimsstyrjöld til hverndar. Keflavíkurstöðin 1942-1950. Reykjavík. Bláskeggur.

Ragnheiður Traustadóttir og Ómar Smári Ármannsson 2014. Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurflugvelli. Garðabæ. Antikva ehf.

Ragnheiður Traustadóttir 2016. Fornleifar á vestursvæði Keflavíkurflugvallar. Deiliskipulag vestursvæðis. Flugstöðarsvæði Keflavíkurflugvallar. 2016. Garðabæ. Antikva ehf.

Kort

Uppmælingar úr Intrasis 2016



Yfirlitskort fornleifar og herminjar

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.

Uppgrafið byrgi [425] er í gula hringnum



Kort :1
2017

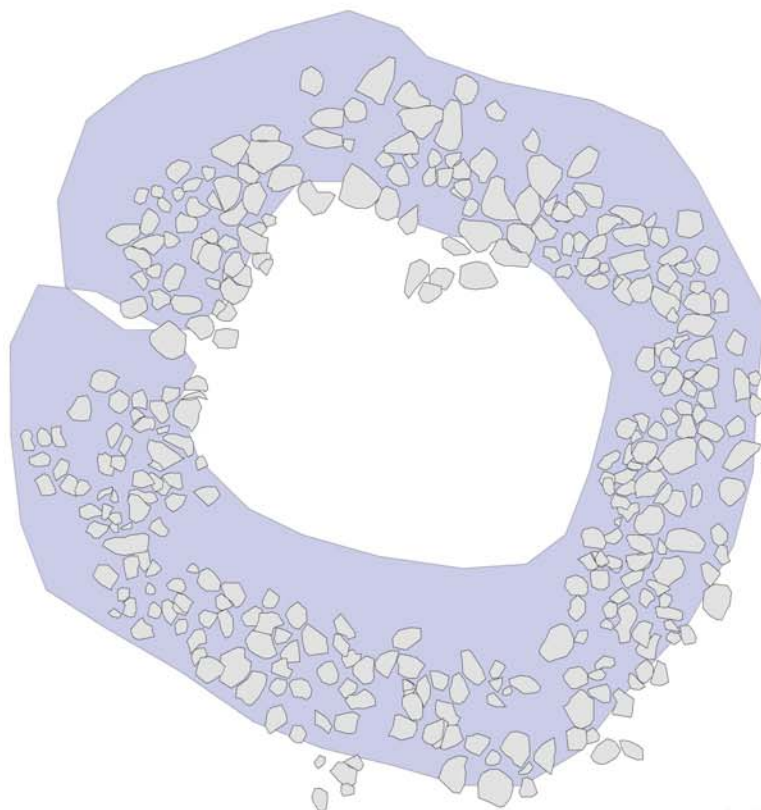
Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir

Fjárborg [427]



Fornleifar á vestursvæðið

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.





Kort : 2
2016

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf
Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf
Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir



 Yfirborðslag_gólflag í tóft
 Uppgriftarsvæði



Uppgröftur byrgi [425]

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurlflugvallar.



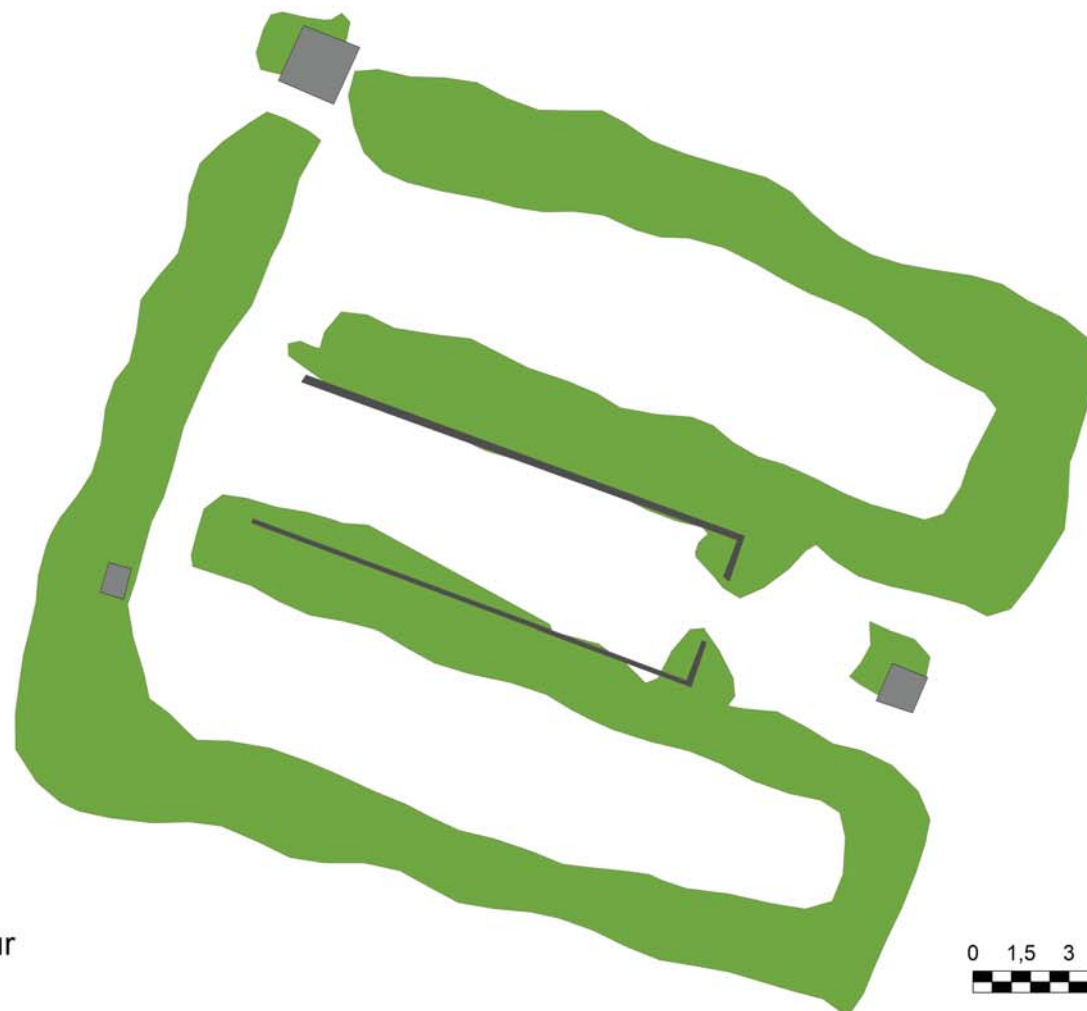
Kort :3
2017



Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir



 Húsgrunnur
 Pró og steiptur veggur

0 1,5 3 6 9 12
Meters

Skálar_braggar_436

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.



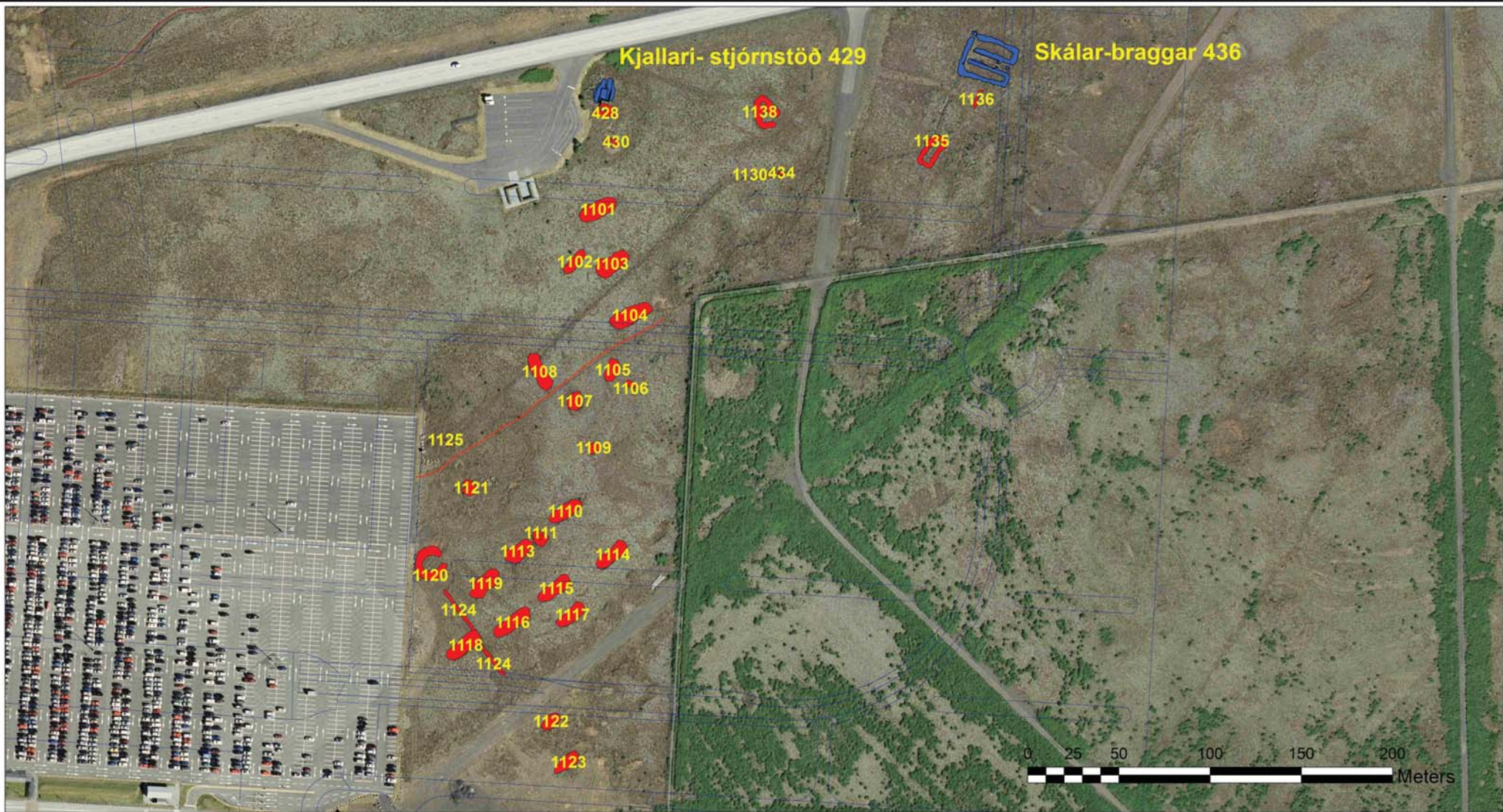
Kort :4
2017

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir



Herminjar sunnan við Reykjanesbrautina.

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.

Mikilvægustu herminjarnar eru kjallari [429] og af bröggunum er aðeins skálar - braggar [436] heillegt



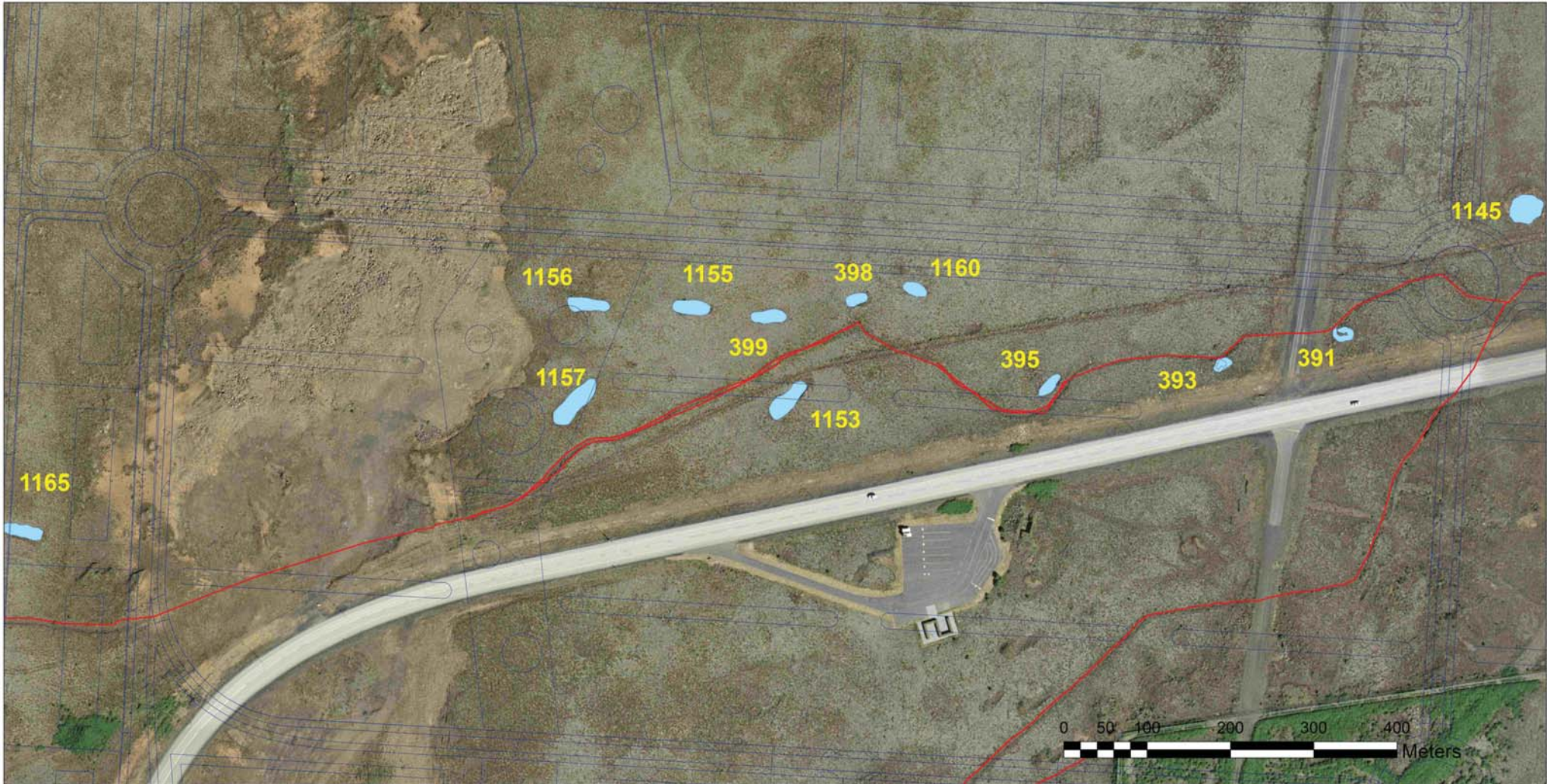
Kort :5
2017

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir



Herminjar norðan við Reykjanesbrautina.

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.



Kort :6
2017

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.


Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

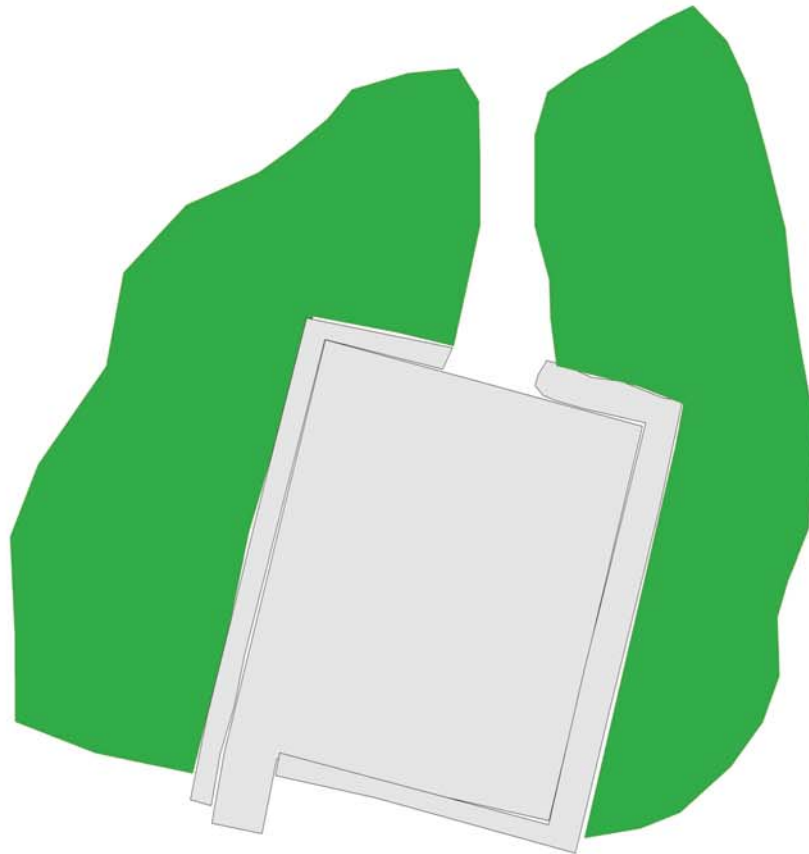
Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir

Stjórnstöð-kjallari [429]

Subclass

 Grunnur_torf og grjót

 Steyptur kjallari



Uppmæling með alstöð [429]

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæðið Keflavíkurflugvallar.



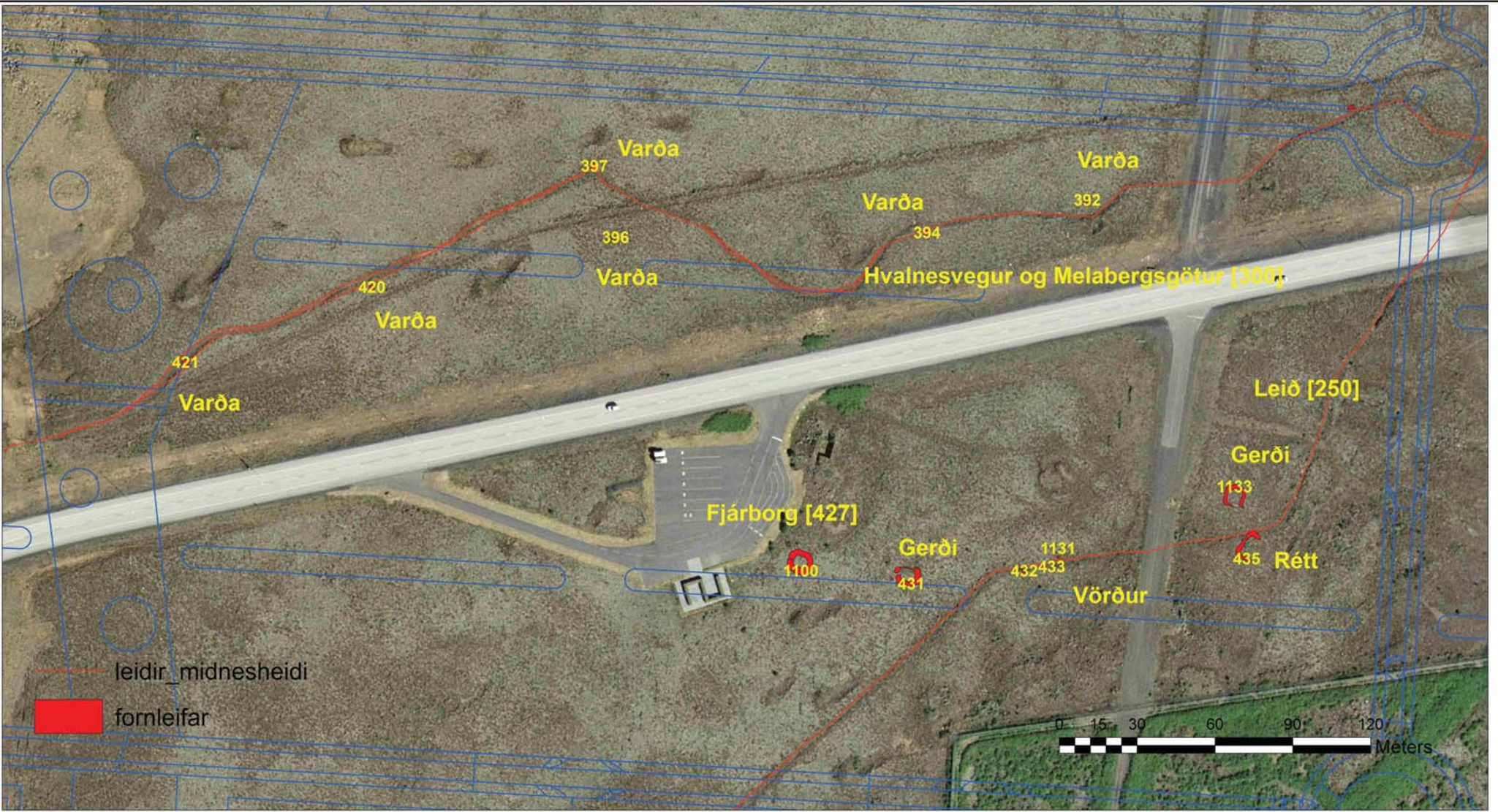
Kort :7
2017

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir



Fornleifar

Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarvæðið Keflavíkurflugvallar.



Kort :8
2017

Deiliskipulag: Hornsteinar ehf.

Loftmynd: Loftmyndi ehf

Antikva ehf

Kortagerð: Ragnheiður Traustadóttir

Ljósmyndaskrá

2016

Ljós.nr	Image.Nr.	Tegund	Jarðlaga nr	Jarðlaga gerð	Lýsing	Átt	Ljósmynda	dags.	Ár
2016-79-1	5852	Byrgi	425	Yfirlitsmynd	Yfirlit yfir tóftina áður en svæðið var opnað	N	LLD	14.okt	2016
2016-79-2	5853	Byrgi	425	Yfirlitsmynd	Yfirlit yfir tóftina áður en svæðið var opnað	SA	LLD	14.okt	2016
2016-79-3	5854	Byrgi	425	Yfirlitsmynd	Yfirlit yfir tóftina áður en svæðið var opnað	SA	LLD	14.okt	2016
2016-79-4	5855	Byrgi	425	Yfirlitsmynd	Yfirlit yfir tóftina áður en svæðið var opnað	A	LLD	14.okt	2016
2016-79-5	5856	Vinnumynd		Yfirlitsmynd	Verið að opna svæðið	A	ST	14.okt	2016
2016-79-6	5857	Vinnumynd		Yfirlitsmynd	Verið að opna svæðið	A	ST	14.okt	2016
2016-79-7	5858	Vinnumynd		Yfirlitsmynd	Verið að opna svæðið	A	ST	14.okt	2016
2016-79-8	5859	Tjaldhælar			Tjaldhælar rétt undir yfirborði, utan byrgis	NA	ST	14.okt	2016
2016-79-9	5860	Tjaldhælar			Tjaldhælar rétt undir yfirborði, utan byrgis	SA	ST	14.okt	2016
2016-79-10	5861	Tjaldhælar		Nærmynd	Tjaldhælar rétt undir yfirborði, utan byrgis.	SA	ST	14.okt	2016
2016-79-11	5862	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-12	5863	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-13	5864	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-14	5865	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-15	5866	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-16	5867	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-17	5868	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd fyrir stækkun		LLD	14.okt	2016
2016-79-18	5869	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd eftir stækkun		LLD	16.okt	2016
2016-79-19	5870	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd eftir stækkun		LLD	16.okt	2016
2016-79-20	5871	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd eftir stækkun		LLD	16.okt	2016
2016-79-21	5872	Yfirlitsmynd		Yfirlitsmynd	Yfirlitsmynd eftir stækkun		LLD	16.okt	2016
2016-79-22	6219	Yfirlit		Vinnumynd	Vinnumynd	SA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-23	6220	Yfirlit		Vinnumynd	Vinnumynd	SA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-24	6221	Grjót	2	Gripur	Járn í grjóthleðslu 2	A	ST	3.nóv	2016
2016-79-25	6222	Yfirlit		Grjóthleðsla	Vinnumynd	A	ST	3.nóv	2016
2016-79-26	6223	Grjót	2	Grjóthleðsla	Steinaröð í rými 2	NA	ST	3.nóv	2016
2016-79-27	6224	Grjót	2	Gripur	Nærmynd af Járni	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-28	6225	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgið með gólflagi	SA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-29	6226	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgið með gólflagi	SV	LLD	3.nóv	2016

Ljós.nr	Image.Nr.	Tegund	Jarðlaga nr	Jarðlaga gerð	Lýsing	Átt	Ljósmynda	dags.	Ár
2016-79-30	6227	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgið með gólflagi	SV	LLD	3.nóv	2016
2016-79-31	6228	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgið með gólflagi	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-32	6229	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgið með gólflagi	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-33	6230	Byrgi	985	Gólflag	Hugsanl. Gólflag í byrginu	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-34	6231	Byrgi	985	Gólflag	Hugsanl. Gólflag í byrginu	SA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-35	6232	Byrgi	985	Gólflag	Hugsanl. Gólflag í byrginu	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-36	6233	Byrgi		Koladreif	Nærmynd af kolabletti utan byrgis	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-37	6234	Byrgi		Koladreif	Nærmynd af kolabletti utan byrgis	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-38	6235	Byrgi		Koladreif	Kolablettur, staðsetning	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-39	6236	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgi, búið að taka efstu steinaröð	NA	LLD	3.nóv	2016
2016-79-40	6237	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgi, búið að taka efstu steinaröð	N	LLD	3.nóv	2016
2016-79-41	6238	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgi, búið að taka efstu steinaröð	SV	LLD	3.nóv	2016
2016-79-42	6239	Byrgi	1	Grjóthleðsla	Byrgi, búið að taka efstu steinaröð	V	LLD	3.nóv	2016



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_01



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_02



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_03



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_04



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_05



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_06



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_07



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_08



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_09



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_10



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_11



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_12



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_13



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_14



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_15



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_16



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_17



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_18



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_19



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_20



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_21



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_22



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_23



Keflavík_2016-79_skotbyrgi[425]_24



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_25



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_26



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_27



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_28



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_29



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_30



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_31



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_32



Keflavík_2016-79_skotbyrg...



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_34



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_35



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_36



Keflavík_2016-79_skotbyrg...



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_38



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_39



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_40



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_41



Keflavík_2016-79_skotbyrgji[425]_42

VIÐAUKI 3

Hugtök/orðskýringar

Aðgangshlið

Hlið þar sem fólk/vörur fara inn á haftasvæði flugvallarins. Aðgangshlið geta verið innan bygginga eða sérstakar byggingar. Almennt fer skimun fram í aðgangshliðum.

Aðgangseftirlit/aðgangsstýring (Access control)

Beiting aðgerða til að koma í veg fyrir aðgang óviðkomandi aðila og/eða óleyfilegra ökutækja. (Reglugerð 750/2016).

Almenningsflug (Civil Aviation)

Flug í samræmi við reglur sem settar eru af flugmálayfirvöldum og starfrækt undir eftirliti eða stjórn Samgöngustofu fyrir allt flug annað en herflug. Almenningsflug tekur hvort tveggja til atvinnuflugs og einkaflugs. (Reglugerð 750/2016)

A-svæði Keflavíkurflugvallar

Keflavíkurflugvelli er skipt milli aðila. Svæði A – flugvallarsvæði er á ábyrgð rekstaraðila flugvallarins. Sjá nánar í lögum 176/2006, 76/2008 og gildandi auglýsingu um mörk svæða.

B-svæði Keflavíkurflugvallar

Keflavíkurflugvelli er skipt milli aðila. Svæði B – Öryggissvæði er í rekstri Landhelgisgæslunnar undir yfirstjórn utanríkisráðherra. Svæði B nær m.a. yfir olíulagnir sem ganga yfir svæði A. Sjá nánar í lögum 176/2006 og gildandi auglýsingu um mörk svæða. *Sjá einnig Varnar- og öryggissvæði.*

Flugsvæði (Airside).

Athafnasvæði á flugvelli, aðliggjandi landsvæði og byggingar eða hlutar af þessu þar sem aðgangur er takmarkaður. (Reglugerð 750/2016).

Flugvernd

Sambland af ráðstöfunum og mannlegum og náttúrulegum úrræðum til að vernda almenningsflug gegn ólöglegum aðgerðum. Millilandaflugvellir þurfa að uppfylla ákveðin skilyrði og kröfur á sviði flugverndar. (Reglugerð 750/2016)

Flugverndarmörk

Mörk þar sem flugverndarreglur gilda innan svæðis en utan þess er almennt svæði. Flugverndarmörk eru óslitin umhverfis flugsvæði, ýmist girðingar og útveggir bygginga(utanhúss), veggir eða aðrar afmarkanir innanhúss.

Flugvöllur

Tiltekið svæði á láði eða legi, að meðtöldum byggingum, flugbrautum og búnaði sem er ætlað til afnota við komu, brottför og hreyfingar loftfara á jörðu niðri. (Skipulagsreglugerð 90/2013).

Girðing

Girðingar skiptast í almennar girðingar og öryggisgirðingar sem afmarka haftasvæði flugvallarins. Almenn skiptist A-svæði Keflavíkurlflugvallar í haftasvæði og almenn svæði (airside/landside), oft talað um innan girðingar eða utan girðingar eða innan hafta og utan hafta.

Lega girðinga í flugverndarmörkum er ekki háð skipulagsskilmálum og getur tekið breytingum eins og þurfa þykir að teknu tilliti til öryggismála. Girðingar sem skilja að flugvernarssvæði og almenn svæði þurfa uppfylla skilyrði flugmálayfirvalda.

Haftasvæði flugverndar

Hluti flugsvæðis þar sem öðrum kröfum um flugvernd er beitt til viðbótar við takmarkaðan aðgang. Þessi svæði ná að jafnaði m.a. yfir öll brottfararsvæði farþega á milli skimunar-staða og loftfars, hlaðs, flokkunarsvæða farangurs, farangursskála, póststöðva og athafna-svæða fyrir ræstingar og flugvistir. (Reglugerð 750/2016).

Hindranafletir Í nálægt við alþjóðaflugvelli gilda skipulagsreglur eða staðlar Alþjóða Flugmálastofnunarinnar (ICAO) um hindranafleti flugbrauta og takmarkanir innan þeirra. Hindranafletir setja takmarkanir á hæðir bygginga og mannvirkja eða kalla á ákveðin viðbrögð ef mannvirki eða náttúra fer hærra en hindranafletir.

Skimun (Screening): Beiting tæknilegra aðferða eða annarra aðferða til að bera kennsl á og/eða finna bannaða hluti. (Reglugerð 750/2016).

Varnar- og öryggissvæði. Svæði innan sveitarfélags þar sem ráðherra sem fer með málefni varnar- og öryggissvæða fer með yfirstjórn skipulags- og mannvirkjamála, sbr. 8. gr. skipulagslaga. (Skipulagsreglugerð 90/2013).

VIÐAUKI 4

Umsagnir, ábendingar og óskir við tillögu
að deiliskipulagi (dags.ágúst 2018)
og viðbrögð

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar
b.t. Guðmundur Björnsson, formaður.

Keflavíkurflugvelli 30. október 2018

Efni: Deiliskipulag flugstöðvar svæðis Keflavíkurflugvallar – ósk um breytingu.

Isavia ohf óskar eftir að auglýstu deiliskipulagi sem nú er í auglýsingaferli verði breytt lítillega.

1. Óskað er eftir að gerð verði 25 m² lóð (5x5 m) í suðaustur horni Gæsavallar 10. Lóðin er ætluð undir búnað fyrir katódukerfi í tengslum við olíulagnakerfi Keflavíkurflugvallar. Á vinnslutíma deiliskipulagsins var gert ráð fyrir að búnaður yrði settur upp innan lóðarinnar Fálkavallar 8 en horfið hefur verið frá því og því óskar Isavia eftir að sett verði inn þessi lóð í skipulagi. Gera þyrfti ráð fyrir húsi allt að 15 m² á einni hæð fyrir búnað innan lóðarinnar. Gæsavöllur 10 er ætluð fyrir starfsemi tengdri olíumálum og því er þetta að mati Isavia lítilsháttar breyting á auglýstu deiliskipulagi.
2. Isavia óskar eftir að kannað verði hvort hægt verði að útvíkka deiliskipulagið þannig að birðingsstöðvar (boarding stations) sem nú eru rétt austan við skipulagssvæðið verði teknar inn á skipulagið ef hægt er. Nú eru 2 stöðvar innan skipulagssvæðisins og 2 utan en um þær mundu gilda nákvæmlega sömu kröfur og um þær sem þegar eru teknar fyrir í drögum að skipulaginu. Stefnt er að byggingu þessara stöðva næstu 1 – 2 árin gangi áætlanir eftir og því mundi henta vel að útvíkka skipulagið með tilliti til þessa.
3. Byggingarreit við suðurenda norðurbyggingar verði breytt þ.a. hluti af því sem var innan byggingarreits að austanverðu verði fært vestur fyrir landgang.

Virðingarfyllst,

gh. Isavia ohf.
Guðmundur Björnsson

Afrit:



Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbær

Reykjavík 18. október 2018
Tilvísun: 201809-0103

Efni: Deiliskipulag á Keflavíkurflugvelli - Vestursvæði/Flugstöðvarsvæðið og breyting á aðalskipulagi

Þann 14. september sl. barst Mannvirkjastofnun bréf þar sem kynntar voru breytingar á deiliskipulagi Keflavíkurflugvallar og breytingar á aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Mannvirkjastofnun hefur kynnt sér þessar breytingar og gerir ekki athugasemd.

Virðingarfyllt
f.h. Mannvirkjastofnunar

Anna Margrét Tómasdóttir



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Minjavörður Reykjaness

Suðurgötu 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 14
(354) 845 85 10

www.minjastofnun.is
Kennitala: 440113-0280

Pór Hjaltalín

Minjavörður Reykjaness
thor@minjastofnun.is

Isavia ohf
Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbær

31. október 2018
MÍ201805-0113/ 6.09 / Þ.H.

Efni: Keflavíkurflugvöllur - Vestursvæði, flugstöð Leifs Eiríkssonar. Tillaga að deiliskipulagi.

Minjastofnun Íslands hefur mótttekið bréf skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar, dagsett 10. september 2018, þar sem óskað er umsagnar stofnunarinnar um ofangreinda deiliskipulagstillögu. Vísað er til gagna á heimasíðu Isavia, skipulagsuppdráttar og skýringarmynda ásamt greinargerð, dagsett í ágúst 2018. Minjastofnun hefur áður gefið umsögn um skipulagstillöguna með bréfi dagsett 30. september 2016, en þá var skipulagið í vinnslu. Sneri sú umsögn að fornleifum á svæðinu en ekki var fjallað um byggingar og mannvirki. Samhliða deiliskipulagstillögunni er auglýst tillaga að breytingu á aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030, en það erindi hefur áður verið afgreitt frá Minjastofnun með bréfi dagsett 22. júní 2018.

Skráning fornleifa, húsa og mannvirkja hefur þegar farið fram á svæðinu. Fornleifaskráning fór upphaflega fram í tengslum við aðalskipulagsgerð árið 2013, en ný og uppfærð útgáfa var gerð í tengslum við deiliskipulagsgerð á vestursvæði flugvallarsvæðisins árið 2016: Ragnheiður Traustadóttir: *Fornleifar á vestursvæði Keflavíkurflugvallar. Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvar-svæði Keflavíkurflugvallar*. Einnig hefur verið lokið við húsa-könnun á svæðinu fyrir deiliskipulagsgerðina og var hún gefin út 2018: Helgi Biering: *Húsakönnun Vesturhlaðs*. Skrár þessar uppfylla staðla Minjastofnunar um fornleifa- og húsaskráningu og hefur verið skilað til stofnunarinnar, sbr. 15. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Vakin er athygli á því að skv. 51 gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012 eru ákvarðanir Minjastofnunar Íslands skv. 20., 23., 24., 28., 42. og 43 gr. sömu laga endanlegar á stjórnisýslustigi og ekki kærnanlegar til æðra stjórnvalds. Jafnframt er vakin athygli á því að skv. 21. gr. stjórnisýslulaga nr. 37/1993 getur aðili máls óskað eftir skriflegum rökstuðningi stjórnvalds fyrir ákvörðun hafi slíkur rökstuðningur ekki fylgt ákvörðuninni þegar hún var tilkynnt. Beiðni um rökstuðning fyrir ákvörðun skal bera fram innan 14 daga frá því að aðila var tilkynnt ákvörðunin og skal stjórnvald svara henni innan 14 daga frá því hún barst.

Nokkur fjöldi minja er innan áhrifasvæðis framkvæmda samkvæmt skipulaginu. Umsögn Minjastofnunar frá 30. september 2016 um fornleifar á svæðinu stendur óbreytt. Í bréfinu eru lagðar til mótvægisáðgerðir, þar sem mælst er til þess að fjárborg (427), gerði (431) og rétt (435), verði mældar upp með alstöð auk þess sem farið er fram á uppgröft á byrgi (425) til að kanna betur aldur þess, hlutverk og gerð. Verki þessu er nú lokið og fylgir skýrslan með greinargerðinni/skipulagsskilmálunum sem viðauki nr. II: Ragnheiður Traustadóttir og Lilja Laufey Davíðsdóttir: *Fornleifarannsókn og uppmælingar. Deiliskipulag Vestursvæðis. Flugstöðvarsvæði Keflavíkurflugvallar*, 2017.

Í skipulagsskilmálunum segir á bls. 33:

Við nánari útfærslu deiliskipulagsins skal leitast við að tengja sögu svæðisins við yfirbragð þess og umhverfismótun m.a. til að auka varðveislugildi minjanna og upplifun þeirra sem um svæðið fara. Reynt skal að halda framkvæmdasvæðum – eins og kostur er – utan við og frá þekktum minjastöðum.

Ávallt skal hafa samband við Minjastofnun Íslands ef áður óþekktar fornleifar koma fram á framkvæmdatíma, sbr. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012. Ekki skal raska fornminjum á svæðinu innan lóða eða utan nema í samráði við Minjastofnun Íslands.

Minjastofnun tekur undir þessi markmið og telur mikilvægt að við umhverfismótun á svæðinu sé leitast við að varðveita minjar eins og frekast er kostur. Á svæðinu er að finna gamlar götur og vörður sem eru vitnisburður um fornar leiðir og hafa gildi sem minjaheildir. Einnig er sjálfsagt að taka tillit til herminja á svæðinu og er í fornleifaskýrslu sérstaklega nefndar minjar nr. 429, sem minnismarki um hverfið Goodrich. Að öðru leyti hefur Minjastofnun ekki athugasemdir við skipulagsskilmálana hvað fornleifar varðar.

Varðandi uppistandandi hús og mannvirki á svæðinu, þá liggur nú fyrir húsakönnun sem gefur glögga mynd af byggingum á skipulagsreitnum. Engin þessara bygginga fellur undir verndar-ákvæði laga um menningarminjar nr. 80/2012, hvorki aldursfriðun, sbr. 29. gr. laganna, né friðlýsingu á grundvelli 18. greinar. Ein bygging er sögð hafa hátt varðveislugildi, en það er aðalbygging flugstöðvar Leifs Eiríkssonar (Flugstöð 1A, bls. 33), byggð árið 1986. Í húsakönnuninni er lagt til að hún verði sett í gulan flokk í deiliskipulagi: Samstæður húsa, götumyndir og heildir sem lagt er til að vernda með hverfisvernd í deiliskipulagi vegna umhverfis-legrar sérstöðu þeirra (...). Auk flugstöðvarinnar er þá horft til hins

manngerða umhverfis norðan við flugstöðvarbygginguna; garðsins, tjarnarinnar og listaverksins af Þotuhreiðrinu.

Minjastofnun hefur komið því á framfæri við Isavia að stofnunin taki undir að flugstöð Leifs Eiríkssonar hafi varðveislugildi og að ákjósanlegt hefði verið að varðveita einkennandi ásýnd byggingarinnar til norðurs ásamt þeim listaverkum og því manngerða umhverfi sem tilheyrir upprunalegri gerð flugstöðvarinnar. Fulltrúar Isavia og skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar óskuðu eftir fundi með Minjastofnun sem haldinn var þann 7. ágúst 2018. Á fundinum var skýrt frá því sjónarmiði aðstandenda flugvallarins að upprunaleg hönnun flugstöðvarbyggingarinnar kæmi í veg fyrir þróun og stækkun flugstöðvarinnar á þann hátt sem nútíma aðstæður á flugvellingnum krefjast án þess að byggja fyrir, breyta og skerða um leið ásýnd aðalbyggingarinnar til norðurs. Einu stækkunarmöguleikar byggingarinnar væru í norðurátt og þar með yrði erfitt að varðveita ásýnd norðurhliðar hússins eins og lagt er til í húsakönnun.

Minjastofnun fellst á þau rök Isavia og skipulagsnefndar að varðveisla ásýndar flugstöðvarinnar til norðurs kæmi í veg fyrir nauðsynlega þróun og nýtingu flugstöðvarbyggingarinnar til framtíðar og gerir því ekki kröfu um að tillögunni verði framfylgt. Minjastofnun hvetur hins vegar til að listaverkum sem tilheyra upprunalegri gerð og umhverfi flugstöðvarinnar frá 1986, Þotuhreiðri Magnúsar Tómassonar (verkið sjálft, tjörnin og garðurinn), ásamt glerlistaverkum Leifs Breiðfjörð og Regnboga Rúriar, verði fundin viðeigandi staðsetning í umhverfi flugstöðvarinnar, í samráði við eigendur og handhafa höfundarréttar yfir verkunum. Sú tillaga kom fram á fundi Minjastofnunar og fulltrúa Isavia og skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar og sátt varð um hana.

Að öðru leyti hefur Minjastofnun Íslands ekki athugasemdir við skipulagið eins og það hefur verið kynnt.

Virðingarfyllst,



Þór Hjaltalín
Minjavörður Reykjaness

Afrit sent: Skipulagsstofnun

Keflavíkurlflugvöllur
Sveinn Valdimarsson skipulagsfulltrúi
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
Keflavíkurlflugvelli
235 Reykjanesbæ

Reykjavík 1. nóvember 2018
Tilvísun: 201601080 / 3.4

Efni: Tillaga að deiliskipulagi Keflavíkurlflugvallar, vestursvæði. Keflavíkurlflugvelli

Eftirfarandi eru ábendingar Skipulagsstofnunar:

Umhverfismat deiliskipulagsins

Í deiliskipulagstillögunni er á nokkrum stöðum fjallað lítillega um umhverfisáhrif en í kafla 3.2 um umhverfisáhrif er vísað (almennt) í umhverfismat aðalskipulags Keflavíkurlflugvallar 2013-2030. Í tillögu að breyttu aðalskipulagi sem auglýst var samhliða deiliskipulagstillögunni, eru helstu umhverfisáhrif breytingarinnar tekin saman (í kafla 3). Ekki er fullnægjandi að mati stofnunarinnar að vísa til umhverfismats aðalskipulagsins þótt það geti átt við að einhverju eða miklu leyti. Með tilliti til eðlis starfseminnar, umfangs og þeirra miklu uppbyggingaráforma sem deiliskipulagstillagan tekur til, þarf að fjalla með meiri nákvæmni um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda og hvernig umhverfissjónarmið hafa verið felld inn í deiliskipulagið. Ljóst er að umhverfisáhrif geta verið mismunandi eftir valkostum varðandi útfærslu, áfangaskiptingu o.fl.

Skipulagsstofnun undirstrikar mikilvægi þess að vandað sé til umhverfismats þeirra uppbyggingaráforma sem deiliskipulagið tekur til. Að mati stofnunarinnar hægt að gera það með tvennu móti. Annars vegar að vinna ítarlegra umhverfismat á deiliskipulagstillögunni og auglýsa tillöguna að nýju með eða án breytingar eftir niðurstöðu umhverfismats. Hins vegar mætti setja fyrirvara um umhverfismat deiliskipulagsins með vísan til þess umhverfismats sem unnið er að fyrir sama svæði samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum, og þá taka fram að niðurstöður úr því umhverfismati kunni að kalla á breytingar á deiliskipulaginu. Skipulagsstofnun minnir á að óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum fyrir en umhverfismati framkvæmdanna er lokið og fyrir liggur álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum þeirra.

Stofnunin bendir jafnframt á eftirfarandi efnisatriði sem betur þarf að gera grein fyrir:

Ýmis efnisákvæði deiliskipulagstillögunnar

- Breyting á legu Reykjanesbrautar þarf að gera ítarlegri skil s.s. útfærslu, fjölda akreina og samræmi við aðalskipulag og gera grein fyrir umhverfisáhrifum fyrirhugaðs veggjar (sjónrænum áhrifum, umferðaöryggi), meðfram Reykjanesbraut.
- Þá þarf að koma fram hvort gert sé ráð fyrir sérstökum aðgerðum til að takmarka mengun m.a. vegna eldsneytisáfyllinga (og afísingar, ef gert er ráð fyrir henni innan deiliskipulagssvæðis). Að sama skapi þarf að skoða hvort ástæða sé til að setja ákvæði um

byggingartæknilegar lausnir til að tryggja að ekki berist loftmengun inn í flugstöðina eða byggingar í mestu nánd við umferð/hreyfingar vallarins.

- Í tillögunni kemur fram að settjarnir verði í breiðum grænum ási „lunga svæðisins“ en það vantar að gera grein fyrir staðsetningu annarra settjarna.
- Í deiliskipulagstillögunni er mælt til þess að flest þök verði að stórum hluta þakin grasi sem hluti af blágrænum ofanvatnslausnum. Í þessu samhengi er bent á að e.t.v væri mögulegt að setja viðmið s.s. um prósentuhlutfall (eftir því sem við getur átt) og fjalla nánar um útfærslu, yfirborð og frágang t.a.m. einnig varðandi gegndræpi á bílastæðasvæðinu norðan flugstöðvar.
- Efnistökusvæðum, haugsetningarsvæðum og flutningaleiðum efnis þarf að gera grein fyrir.
- Hverfisvernd á listaverkum (hreiðursins og regnbogans) þarf að gera betri skil s.s. í hverju hún felst, hugmyndum um framtíðarstaðsetningu og eftir atvikum fjalla um önnur listaverk eða stefnu varðandi listaverk á svæðinu.

Afmörkun og aðliggjandi svæði

- Gera þarf nánari grein fyrir hvers vegna afmörkun deiliskipulagssvæðisins er með þeim hætti sem hún er og sýna hvernig aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir (s.s. fyrir norðaustur svæðið frá 2017) mæta mörkum deiliskipulagsins. Þá verði skoðað hvernig fyrirkomulagi svæða utan afmörkunarinnar fara saman við áform deiliskipulagsins (t.a.m. við austurenda nýs landgangs) og jafnframt sýnt og gerð grein fyrir hvernig umferð flugvéla og þjónustutækja nái norður fyrir landganginn.

Áfangaskipting

- Í ljósi fyrri ábendinga telur stofnunin að athuga þurfi hvort ekki sé ástæða til að brjóta áfangaskiptinguna frekar upp í smærri einingar og takmarka byggingarmagn, þar sem nánast allt byggingarmagn sem aðalskipulagið heimilar er lagt undir í deiliskipulaginu, sbr. einnig óvissu um þróun (sbr. aðalskipulagið kafli 3.2) og að byggingarheimildir verði endurskoðaðar reglulega. Þá kunna minni áfangaeiningar að hafa jákvæðari áhrif á ásýnd og umhverfi, stuðla að hagkvæmni og auknu samhengi í uppbyggingu.
- Þá þarf að fjalla um fjölda starfsmanna á svæðinu með tilliti til uppbyggingar hvers áfanga fyrir sig í dag og heildarfjölda samkvæmt stöðunni í dag.

Samræmi við gildandi áætlanir

- Í forsendum deiliskipulagsins (bls. 10) þarf að vísa til breytingar á aðalskipulaginu sem nú er í auglýsingu um auknar byggingarheimildir FLE2.
- Athuga þarf aðalskipulagsuppdrátt sem sýndur er á bls. 10 sbr. gildandi aðalskipulag frá 2017 (þar sem m.a. lega Reykjanesbrautar o.fl. er mismunandi).
- Í umfjöllun og tilvísun í Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 2015-2040, þarf að koma fram að hún hefur ekki lögformlegt gildi.

Framsetning, skýringar, samræmi

- Skoðað verði hvort tilefni sé til að nota aðra mælikvarða en 1:3000 (s.s. 1:2000 eða 1:1000) fyrir ákveðna hluta/reiti.
- Tilvísanir í „lok skipulagstímabilsins“ eru óljósar (e.t.v. orðalag úr aðalskipulaginu).
- Sýna þarf helgunarsvæði Reykjanesbrautar á uppdrætti.

- Afmörkun byggingarreits neðanjarðar, sem sýndur er á uppdrætti (undir flugstöð og samgöngumiðstöð í átt að bílastæðum) er ekki í samræmi við sneiðingu.
- Skýrt þarf að vera hvaða kvaðir munu gilda í deiliskipulagstillögunni (sbr. „Núv. kvaðir“ kafli 3.14 og kvaðir, kafli 4.30).
- Í töflum um byggingarmagn, væri skýrara að nota „Max hæðarfjöldi“ þegar átt er við fjölda hæða í stað „Max byggingarhæð“ (s.s. bls. 49).
- Minnt er á, vegna skilmála í kafla 4.5, 4.8 og 4.9, að skýrt þarf að vera að kjallarar teljast með þegar nýtingarhlutfall lóðar er reiknað.
- Nánar þarf að skýra stjörnumerkingar í töflu fyrir FLE2 um að hluti byggingarheimilda liggja á svæði AT1, en séu meðtaldar hér (t.a.m. ef bygging nær inn á tvö svæði).
- Í kafla 3.13 (bls. 18) þarf að gera nánari grein fyrir hvaða framkvæmdir átt er við sem tilgreint er að heimilt sé að ráðast í (með tilgreindu samþykki) og benda á að þær kunni að kalla á breytingar á deiliskipulaginu, eða taka ákvæðið út.

Málsmeðferð

Í auglýsingum, samþykktar- og undirritunartexta, og öðrum texta í gögnum þarf að vísa eingöngu til nýs/endurskoðaðs deiliskipulags, en ekki bæði sem nýs deiliskipulags og sem breytingar á deiliskipulagi, einnig þarf að taka fram að deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurflugvallar, samþ. 1997 með síðari breytingum, falli úr gildi við gildistöku hins nýja.

Að lokum skal tekið fram, að þar sem um er að ræða yfirferð á tillögu deiliskipulagsins, kunna aðrar ábendingar eða athugasemdir að koma fram við yfirferð málsins síðar.



Inga Björk Dagfinnsdóttir

19. september 2018
1809068 JKH

09.23

Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Keflavíkurflugvöllur

Efni: Deiliskipulag á Keflavíkurflugvelli-Vestursvæði

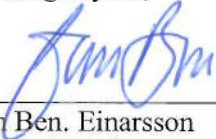
Á fundi Framkvæmda- og skipulagsráðs Sameinaðs sveitarfélags Sandgerðisbæjar og Sveitarfélagsins Garðs þann 18. september var lögð fram til umsagnar tillaga að deiliskipulagi Keflavíkurflugvallar-Vestursvæði.

Eftirfarandi er afgreiðsla ráðsins á erindinu:

Ráðið gerir ekki athugasemdir við tillögu að deiliskipulagi Keflavíkurflugvallar-Vestursvæði.

Afgreiðsla Framkvæmda- og skipulagsráðs tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,



Jón Ben. Einarsson
Sviðsstjóri skipulags- og byggingarmála

Sveinn Valdimarsson

From: Sigurður Valtýsson <sigurdur@vogar.is>
Sent: 2. október 2018 14:37
To: Sveinn Valdimarsson
Subject: 1809029 - Deiliskipulag Keflavíkurflugvelli

One: -1

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Á 103. fundi umhverfis- og skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Voga, þann 18. september 2018, var tekið fyrir erindið:

Ísavia ohf. sendir til umsagnar tillögu að deiliskipulag á Keflavíkurflugvelli - vestursvæði / flugstöðvarsvæði og breytingu á aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Afgreiðsla umhverfis- og skipulagsnefndar:
Ekki eru gerðar athugasemdir við tillögurnar.

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga staðfesti afgreiðslu umhverfis- og skipulagsnefndar 25. september 2018.

Ofangreint tilkynnist hér með.

Virðingarfyllst,
Sigurður H. Valtýsson
Skipulags- og byggingarfulltrúi
byggingafulltrui@vogar.is
Sveitarfélagið Vogar
lðndal 2 - 190 Vogar
s. 440 6200



15. fundur

15. fundur Svæðisskipulagsnefndar Suðurnesja sem haldinn var fimmtudaginn 13. september 2018, kl. 16:00. Fundarstaður var skrifstofa Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum, Skógarbraut 945, 262 Reykjanesbær.

Mætt eru: Ólafur Þór Ólafsson, Sveinn Valdimarsson, Áshildur Linnet, Guðmundur Björnsson, Guðlaugur H. Sigurjónsson, Gunnar K. Óttósson, Jón B. Guðnason, Jón Ben Einarsson, Kristinn Benediktsson, Marta Sigurðardóttir og Berglind Kristinsdóttir sem jafnframt ritaði fundargerð.

Guðmundur Pálsson boðaði forföll.

Ólafur Þór Ólafsson setti fundin og bauð fundarmenn velkomna.

Dagskrá:

1. Stjórnin skiptir með sér verkum.

Tilnefningar í Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja 2018-2022.

Guðmundur Björnsson – Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar (aðalmaður)

Steinþór Einarsson – Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar (varamaður)

Guðmundur Pálsson- Grindavíkurbær (aðalmaður)

Marta Sigurðardóttir – Grindavíkurbær (aðalmaður)

Jón Emil Halldórsson – Grindavíkurbær (varamaður)

Lilja Sigmarsdóttir – Grindavíkurbær (varamaður)

Áshildur Linnet – Sveitarfélagið Vogar (aðalmaður)

Kristinn Benediktsson – Sveitarfélagið Vogar (aðalmaður)

Ingbór Guðmundsson – Sveitarfélagið Vogar (varamaður)

Anna Kristín Hálfðánardóttir – Sveitarfélagið Vogar (varamaður)

Ólafur Þór Ólafsson – Sameinað sveitarfélag Garðs og Sandgerðis (aðalmaður)

Jón Ben Einarsson – Sameinað sveitarfélag Garðs og Sandgerðis (aðalmaður)

Kristinn Halldórsson – Sameinað sveitarfélag Garðs og Sandgerðis (varamaður)

Einar Jón Pálsson – Sameinað sveitarfélag Garðs og Sandgerðis (varamaður)

Gunnar Kristinn Ottósson – Reykjanesbær (aðalmaður)

Guðlaugur Helgi Sigurjónsson – Reykjanesbær (aðalmaður)

Kjartan Mór Kjartansson – Reykjanesbær (varamaður)

Sigurgestur Guðlaugsson – Reykjanesbær (varamaður)

Jón B. Guðnason – Landhelgisgæsla Íslands (aðalmaður)

Sveinn Valdimarsson – Isavia (aðalmaður)

Lagt var til að Ólafur Þór Ólafsson yrði formaður en Marta Sigurðardóttir varaformaður Samþykkt samhljóða af öllum fundarmönnum.



2. Endurskoðun á Svæðisskipulagi Suðurnesja í samræmi við starfsreglur nefndarinnar.

Samkvæmt 2. mgr. 3. gr. Starfsreglna svæðisskipulagsnefndar Suðurnesjum skal nefndin að loknum sveitarstjórnarkosningum hverju sinni meta hvort ástæða sé til að endurskoða svæðisskipulagið.

Rætt og ákveðið að nefndarmenn færu yfir málið hver á sínum vettvangi. Málinu frestað til næsta fundar svæðisskipulagsnefndarinnar.

3. Breyting á svæðisskipulagi.

a) Erindi frá Skipulagsstofnun, dags. 05.07.2018.

b) Tölvupóstur frá Þorvaldi Erni Árnasyni, dags. 28.06.2018.

Stefán Gunnar Thors ráðgjafi frá VSÓ fór yfir breytingartillöguna ásamt verkferlið. Ein umsögn barst auk einnar ábendingar þegar breytingartillagan var kynnt. Nefndin um uppfæra breytingartillöguna með hliðsjón af umsögn Skipulagsstofnunar. Þorvaldi Árnasyni er þakkað fyrir ábendinguna.

Nefndin felur ráðgjafa frá VSÓ að vinna áfram að breytingum á Svæðisskipulaginu í samræmi við vinnsluferlið sem kynnt var fundarmönnum. Formanni, ritara og VSÓ falið að svara innsendum erindum vegna ábendingarinnar.

4. Minnisblað vegna nýs vatnsbóls á veitusvæði HS Orku, dags. 20.06.2018.

a) Greindargerð ISOR-18023. Arnarseturssvæði, rannsóknarholur fyrir ferskvatnsvinnslu. Minnisblaðið lagt fram og rætt af nefnd. Nefndin er sammála því sem fram kemur í minnisblaðinu að stofnaður sé starfshópur með fulltrúum HS Orku og HS Veitum.

Nefndin tilnefnir Mörtu Sigurðardóttir sem aðalmann og Ólaf Þór Ólafsson til vara. Jafnframt er óskað eftir því að ritari nefndarinnar sitji fundina með fyrrnefndum aðilum.

5. Önnur mál.

Bréf frá skipulagsyfirvöldum á Keflavíkurflugvelli. Sveinn Valdimarsson skipulagsfulltrúi fylgdi erindinu eftir. Um að ræða breytingu á deiluskipulagi Keflavíkurflugvallar – Vestursvæði/Flugstöðvarsvæðið og breytingar á aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Svæðisskipulagsnefndin gerir ekki athugasemdir við tillögu Isavia og telur að hún falli að svæðisskipulagi Suðurnesja.

Ekki er fleira tekið fyrir og fundi slitið kl. 17:00.

ISAVIA	
Ábm.:	SV
Dags.:	24 OCT 2018
Málal.:	7.3.5
Málsnr.:	1809010

Isavia ohf
Reykjavíkurlugvelli
101 Reykjavík

Reykjavík 18. október 2018
UST201809-230/A.B.
10.04.03

Efni: Tillaga - Deiliskipulag - Keflavíkurlugvöllur - Vestursvæði - Flugstöðvarsvæði

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Keflavíkurlugvallar er barst 17. september sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að deiliskipulagi vestursvæðis Keflavíkurlugvallar.

Skipulagssvæðið

Í tillögunni kemur fram að deiliskipulagssvæðið er 275 ha og er kallað vestursvæði og nær yfir Flugstöð Leifs Eiríkssonar, flughlöð, byggingar og lóðir í nágrenni við flugstöðina.

Í greinargerð kemur fram að svæðið liggur í um 40m hæð yfir sjávarmáli. Megin aðkoma að svæðinu er um Reykjanesbraut, sem liggur að flugstöðvarsvæði Keflavíkurlugvallar úr austri.

Í gildi er deiliskipulag fyrir svæðið sem var staðfest árið 1997. Í greinargerð kemur fram að við gildistöku deiliskipulags vestursvæðis Keflavíkurlugvallar, falla eldri skipulagsáætlanir og skilmálar úr gildi.

Fráveita

Í umfjöllun um fráveitu kemur fram að megin holræsalögn svæðisins liggur frá suðvestur horni FLE og beint í vestur. Auk þess kemur fram í greinargerð að hugsanlegt er að hluti af fráveituvatni fari í framtíðinni í aðrar lagnir í samvinnu við nágrennasveitarfélögin.

Í umfjölluninni kemur fram að ráðist verði í endurbætur á fráveitumálum eins og lagt er til í heildaráætlun fráveitu (dælustöð í Djúpavík er þegar komin í gang). Stofnunin tekur undir að ráðist verði í endurbætur á fráveitumálum. Auk þess bendir Umhverfisstofnun á mikilvægi þess að áætlun um endurbætur í fráveitumálum séu tímasett.

Umhverfisstofnun bendir á að til viðbótar við þá þörf á úrbótum á fráveitu sem fjallað hefur verið um þá þyrfti að koma fram hvernig bregðast á við í fráveitumálum vegna þeirrar miklu fjölgunar farþega sem fara um flugvöllinn.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé nákvæmlega um fráveitumál í greinargerð þar sem kemur fram magn og umfang fráveitu, eðli hreinsivirkis og hvert er ástand viðtakans. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvæg að fundar verði bestu fánlegu lausnir í fráveitumálum fyrir svæðið t.d. með uppsetningu skólphreinsistöðvar.

Umhverfisstofnun tekur undir hugmyndir um að lögð verði áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir við uppbyggingu svæðisins, en mikilvægt er að það komi fram hvernig verkefnið verði leyst þar sem jarðvegur er rýr á svæðinu. Einnig tekur Umhverfisstofnun undir þær hugmyndir um grænan ás sem gæti nýst sem útivistarsvæði og bætt ásjonu svæðisins.

Úrgangur

Umhverfisstofnun bendir á að upplýsingar vanti um hvernig meðhöndlun úrgangs sem fellur til á skipulagssvæðinu verði háttáð.

Umhverfisstofnun vill benda á skýrslu sem nefnist „Landsáætlun um meðhöndlun úrgangs fyrir tímabilið 2013-2024“ sem var gefin út af Umhverfis- og auðlindaráðuneytinu og lög nr. 55/2003 um meðhöndlun úrgangs. Í áætluninni eru sett fram tímasett markmið sem öll miða að því að bæta nýtingu auðlinda og lágmarka þau neikvæðu áhrif sem myndun og meðhöndlun úrgangs hefur á umhverfið og heilsu manna.

Bensínstöð og áfyllingarplan


Fram kemur í greinargerð að leyfilegt er að reisa sjálfsafgreiðslustöð á eldsneyti fyrir fjórar dælistöðvar og lóð (plan) til áfyllingar af tankbílum með flugvélaeldsneyti.

Umhverfisstofnun vill benda á reglugerð nr. 884/2017 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi á landi, þar sem markmið reglugerðarinnar er m.a. að tryggja fullnægjandi mengunarvarnir við meðhöndlun á olíu. Einnig er markmið að skýra ábyrgð dreifingaraðila og eigenda þessara efna þegar mengunaróhöpp verða og tryggja að gripið sé til viðunandi aðgerða.



Axel Benediktsson
Sérfræðingur

Virðingarfyllst



Björn Stefánsson
Sérfræðingur


Isavia ehf.
bt. Sveins Valdimarssonar skipulagsfulltrúa
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ
sveinn.valdimarsson@isavia.is

Dags. 05.10.2018
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2017-254
0.5

Með bréfi dags. 10. september sl. óskaði Isavia ehf. eftir umsögn eða ábendingum Veðurstofu Íslands um tillögu að deiliskipulagi svæðis sem nær yfir flugstöð Leifs Eiríkssonar og þjónustusvæði umhverfis hana og um tillögu að breytingu á aðalskipulagi flugvallarins.

Veðurstofan gerir ekki athugasemdir við skipulagstillögur þessar.

Virðingarfyllt,


Árni Snorrason
forstjóri VÍ

(17.11 2018)

Lögboðin auglýsing deiliskipulagsstillögu vestursvæðis Keflavíkurlflugvallar :
6.september – 23.október 2018.

Athugasemdir / ábendingar / umsagnir / óskir um breytingar bárust frá eftirfarandi aðiljum :

- Isavia
- Mannvirkjastofnun
- Minjastofnun
- Skipulagsstofnun
- Sveitarfélagið Garður og Sandgerði
- Sveitarfélagið Vogar
- Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja
- Umhverfisstofnun
- Veðurstofa Íslands

Isavia

Efni athugasemdar :

1. Hæðarkótar

Óskað er eftir því að hæðarkótar fyrir tengibyggingu og austurálmur verði ekki lægri en í kóta 66m. Meginástæða þess er að byggja inn sem mestan sveigjanleika í landmæri Fllugstöðarinnar.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd getur ekki orðið við ósk Isavia varðandi hæðarkóta viðkomandi byggingar. Strangar öryggisreglur gilda um hæðir mannvirkja innan flugstöðvarsvæðisins. Í greinargerð deiliskipulagsins segir m.a. (kafli 5.2) :

Kvaðir um hæðir

Samráð skal haft við Veðurstofu Íslands og Landhelgisgæsluna áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir þeim byggingarhlutum sem mögulega verða hærri en skilgreindar viðmiðunarhæðir; við Veðurstofu Íslands vegna veðursjár (46,8m y.s.) og við Landhelgisgæsluna vegna ratsjárstöðvar (45,42m y.s.).

2. Byggingarreitur

Óskað er eftir því að byggingarreitur sé rýmkaður til vesturs þannig að byggingarreitur að vestanverðu hliðriðs um 10m til vesturs og byggingarreitur að sunnanverðu verði jafn sunnarlega að vestan og hann er að austan.

(17.11 2018)

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd mun verða við ósk Isavia. Deiliskipulagsuppráttur verður aðlagður, en þess gætt að stærð lóðar haldist óbreytt.

3. Birðingsstöðvar ABS

Óskað er eftir því að gert sé ráð fyrir fjórum birðingsstöðvum í texta eða á korti, auk þess sem veitt er meira svigrúm í byggingarreit fyrir staðsetningu stöðvanna, t.d. byggingarreit upp á 500m².

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd samþykkir að byggingarreitir birðingastöðva verði stækkaðir í 500m² fyrir hverja stöð. Hins vegar eru aðeins 2 stöðvar staðsettar innan deiliskipulagsmarka, en aðrar 2 utan þeirra.

Skipulagsnefnd leggur til að kannað verði hjá Skipulagsstofnun hvort mögulegt sé að stækka mörk deiliskipulagssvæðisins á þessu stigi skipulagsferilsins og taka inn birðingastöðvarnar 2 sem nú liggja utan skipulagsmarkanna.

Sjá einnig neðangreint (*Isavia - Óskir um lítilsháttar breytingar á deiliskipulagstillögu (2)*).

Isavia

Óskir um lítilsháttar breytingar á deiliskipulagstillögu

1. Óskað er eftir 25m² lóð (5x5m²) í súðausturhorni Gæsavallar 10 undir búnað fyrir katóðukerfi í tengslum við olíulagnakerfi Keflavíkurlugvallar.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd samþykkir ósk Isavia. Viðeigandi breytingar verða gerðar á deiliskipulagsgögnum.

2. Stækkun á deiliskipulagsmörkum v.birðingsstöðvar :

Óskað er eftir því að kannað verði hvort hægt sé að útvíkka deiliskipulagið þannig að birðingastöðvar (boarding stations) sem nú eru rétt austan við skipulagssvæðið verði teknar inn á skipulagið ef hægt er. Þegar eru 2 stöðvar innan skipulagssvæðisins og 2 utan en um þær gilda nákvæmlega sömu kröfur og um þær sem þegar eru teknar fyrir í drögum að skipulaginu.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd samþykkir að kannað verði hjá Skipulagsstofnun hvort mögulegt sé að stækka mörk deiliskipulagssvæðisins á þessu stigi skipulagsferilsins og taka inn birðingastöðvarnar 2 sem nú liggja utan skipulagsmarkanna.

(17.11 2018)

Mannvirkjastofnun

Engar athugasemdir

Minjastofnun

Umsögn. Gerir ekki athugasemdir við skipulagið eins og það hefur verið kynnt.

Sjá þó svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar hér að neðan við ábendingu Skipulagsstofnunar (*Skipulagsstofnun - Ýmiss efnisákvæði deiliskipulagstillögu – liður 6*).

Skipulagsstofnun

Umhverfismat deiliskipulagsins

Efni ábendingar :

1. Í deiliskipulagstillögunni er á nokkrum stöðum fjallað lítillega um umhverfisáhrif en í kafla 3.2 um umhverfisáhrif er vísað (almennt) í umhverfismat aðalskipulags Keflavíkurlflugvallar 2013-2030. Í tillögu að breyttu aðalskipulagi sem auglýst var samhliða deiliskipulagstillögunni, eru helstu umhverfisáhrif breytingarinnar tekin saman (í kafla 3). Ekki er fullnægjandi að mati stofnunarinnar að vísa til umhverfismats aðalskipulagsins þótt það geti átt við að einhverju eða miklu leyti. Með tilliti til eðlis starfseminnar, umfangs og þeirra miklu uppbyggingaráforma sem deiliskipulagstillagan tekur til, þarf að fjalla með meiri nákvæmni um áhrif fyrirhugaðra framkvæmda og hvernig umhverfissjónarmið hafa verið felld inn í deiliskipulagið. Ljóst er að umhverfisáhrif geta verið mismunandi eftir valkostum varðandi útfærslu, áfangaskiptingu o.fl.

Skipulagsstofnun undirstrikar mikilvægi þess að vandað sé til umhverfismats þeirra uppbyggingaráforma sem deiliskipulagið tekur til. Að mati stofnunarinnar hægt að gera það með tvennu móti. Annars vegar að vinna ítarlegra umhverfismat á deiliskipulagstillögunni og auglýsa tillöguna að nýju með eða án breytingar eftir niðurstöðu umhverfismats. Hins vegar mætti setja fyrirvara um umhverfismat deiliskipulagsins með vísan til þess umhverfismats sem unnið er að fyrir sama svæði samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum, og þá taka fram að niðurstöður úr því umhverfismati kunni að kalla á breytingar á deiliskipulaginu. Skipulagsstofnun minnir á að óheimilt er að veita leyfi til framkvæmda sem háðar eru mati á umhverfisáhrifum fyrr en umhverfismati framkvæmdanna er lokið og fyrir liggur álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum þeirra.

[Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :](#)

[Skipulagsnefnd þakkar gagnlegar ábendingar sem fram koma í umsögn Skipulagsstofnunar varðandi umhverfimat svæðisins.](#)

(17.11 2018)

Vinna við umhverfismat svæðisins er í gangi samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum. Í samræmi við tilsögn Skipulagsstofnunar verður því settur fyrirvari í gögn deiliskipulagsins varðandi umhverfismatið.

Það skal jafnframt tekið fram að leiði niðurstöður úr því mati til breytinga á deiliskipulaginu verður unnið úr því sérstaklega.

Ýmiss efnisákvæði deiliskipulagstillögu

Efni ábendingar :

1. Breyting á legu Reykjanesbrautar þarf að gera ítarlegri skil s.s. útfærslu, fjölda akreina og samræmi við aðalskipulag og gera grein fyrir umhverfisáhrifum fyrirhugaðs veggjar (sjónrænum áhrifum, umferðaöryggi), meðfram Reykjanesbraut.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Fyrirhugað er að **Reykjanesbraut** verði uppbyggð skv. 2+2 vegakerfi með öruggan aðskilnað á akstursstefnum fram að vestara hringtorgi eins og sýnt er á deiliskipulagsupprætti. Með breikkun brautarinnar er talið að ásættanlegri flutningsgetu verði jafnframt náð. Öryggisrýni Vegargerðar skal fylgt.

Veggurinn liggur á um 600m kafla, - slitinn í sundur eftir takti lóðanna - þegar komið er inn á flugstöðvarsvæðið og er staðsettur *utan* helgunarsvæðis Reykjanesbrautar (30m frá miðlínu). Ekki er talið að veggurinn ógni öryggi vegfarenda svo langt frá brautinni. Veggurinn myndar ákv. hljóðvörn gagnvart þeirri byggð sem liggur meðfram Reykjanesbrautinni, en er einnig hugsaður sem hluti af list í almenningsrými svæðisins. Hann er stór hluti af staðarandanum og hefur sterk sjónræn áhrif; vegur þungt þegar tekið er tillit til upplifunar þeirra sem um svæðið fara. Veggurinn er kennileiti.

Til að gera Reykjanesbrautinni betur skil verður skýringarmynd (planmynd) útbúin og sett inn í greinargerð deiliskipulagsins. Skýringarmyndin sýnir m.a. akgreinar og helgunarsvæði Reykjanesbrautarinnar sem og staðsetningu veggjarins.

Efni ábendingar :

2. Þá þarf að koma fram hvort gert sé ráð fyrir sérstökum aðgerðum til að takmarka mengun m.a. vegna eldsneytisáfyllinga (og afsingar), ef gert er ráð fyrir henni innan deiliskipulags-svæðis). Að sama skapi þarf að skoða hvort ástæða sé til að setja ákvæði um byggingartæknilegar lausnir til að tryggja að ekki berist loftmengun inn í flugstöðina eða byggingar í mestu nánd við umferð/hreyfingar vallarins.

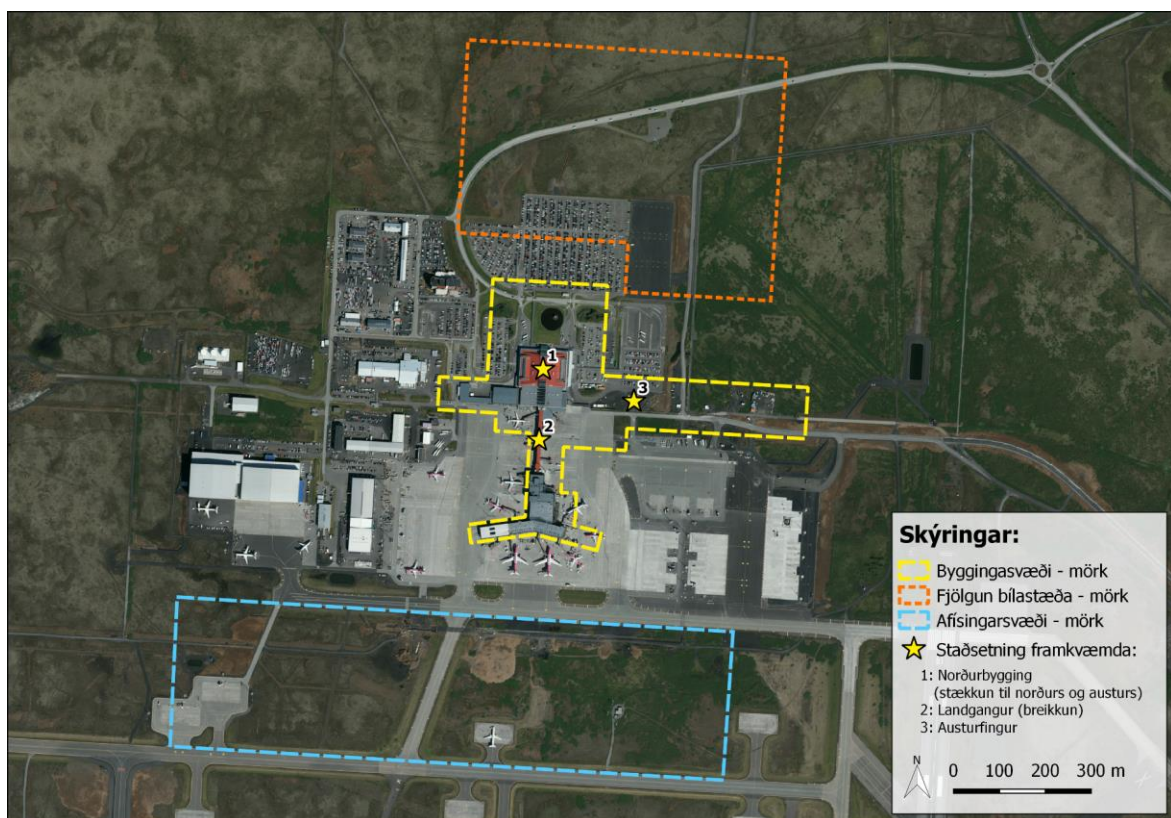
Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Í tillögur Matsáætlun Keflavíkurlflugvallar (október 2018) segir :

(17.11 2018)

Ákveðið hefur verið að skoða byggingu sérstaks svæðis til afsingar flugvéla á Keflavíkurlflugvelli og bæta þannig aðstöðu og rekstrarskilyrði til afsingar, auk þess að huga að umhverfissjónarmiðum. Markmið þessara framkvæmda er að bæta aðstöðu til afsingar til að anna eftirspurn til framtíðar en einnig að færa afösingu frá flugstöð og þar með stytta biðtíma véla við hlið. Enn fremur er mikilvægt að huga að umhverfissjónarmiðum í tengslum við söfnun og endurnýtingu á afösingarvökva.

Fyrirhugað afösingarsvæði flugvéla er utan deiliskipulagsmarka.
Sjá neðangreinda mynd.



Hvað varðar byggingatæknilegar lausnir vill skipulagsnefnd vinsamlegast benda á kafla 2. (Loftgæði og loftræsing), gr. 10.2 (Markmið) í gildandi byggingarreglugerð, en þar segir m.a :

Loftgæði innan mannvirkja skulu vera fullnægjandi og í samræmi við notkun þeirra og tryggt að loft innan mannvirkis innihaldi ekki mengandi efni sem valdið geta heilsutjóni eða óþægindum.

Skv. þessu telur skipulagsnefnd að ekki sé þörf á ítarlegri kröfum í deiliskipulagi.

(17.11 2018)

Efni ábendingar :

3. Í tillöggunni kemur fram að settjarnir verði í breiðum grænum ási „lunga svæðisins“ en það vantar að gera grein fyrir staðsetningu annarra settjarna.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Gert er ráð fyrir að að aðrar settjarnir verði staðsettar vestan við skipulagssvæðið; utan deili-skipulagsmarka.

Efni ábendingar :

4. Í deiliskipulagstillöggunni er mælt til þess að flest þök verði að stórum hluta þakin grasi sem hluti af blágrænum ofanvatnslausnum. Í þessu samhengi er bent á að e.t.v væri mögulegt að setja viðmið s.s. um prósentuhlutfall (eftir því sem við getur átt) og fjalla nánar um útfærslu, yfirborð og frágang t.a.m. einnig varðandi gegndræpi á bílastæðasvæðinu norðan flugstöðvar.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Rétt er það að mælt er til þess að flest þök verði þakin grasi sem hluti af blágrænum ofanvatnslausnum.

Skipulagsnefnd telur ekki raunhæft að setja fram prósenthlutfalla grænna þaka innan deili-skipulagssvæðisins. Nefndin leggur hins vegar til að fram í gögnum að eingöngu sé um að ræða þök þeirra bygginga sem falla undir skilgreind skrifstofu- og þjónustusvæði deiliskipulagsins, en ekki mannvirki innan flugþjónustusvæðisins, þar sem meginþungi bygginga eru stór flugskýli og skemmur.

Til frekari glöggvunar er jafnframt lagt til að ákv. götur – eða byggingar - á svæðinu verði tilgreindar sérstaklega, þar sem mælt er þess að græn þök verði byggð. Göturnar eru Arnarvöllur, Blikavöllur, Súluvöllur, Spóavöllur, Mávavöllur. Skýringarmynd þess efnis verður sett inn í greinargerð.

Efni ábendingar :

5. Efnistökusvæðum, haugsetningarsvæðum og flutningaleiðum efnis þarf að gera grein fyrir.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Í drögum að umhverfismati - sem unnið er í tengslum við stækkun flugstöðvar og framkvæmdir Isavia á svæðinu - kemur m.a. eftirfarandi fram :

- *Áætlað er að allt efni sem kemur upp verði sett á geymslusvæði og endurnýtt í fláa flugbrauta og landmótun vegna flugleiðsögubúnaðar.*
- *Burðarhæft efni og klöpp verður brotin og sett í undirfyllingar eða vegi. Gert er ráð fyrir að aðkeypt efni komi frá Stapafelli og frá Bolöldu í efni þar sem Stapafell uppfyllir ekki kröfur.*

(17.11 2018)

- *Aðalflutningsleið efnis verður um Reykjanesbraut.*

Sama gildir um aðrar framkvæmdir þ.e. framkvæmdir lóðarhafa sem þó meta væntanlega hagkvæmni þess að brjóta efni. Gera má ráð fyrir að jarðvegstíppur sem Sandgerðisbær rekur verði einnig notaður eitthvað á vegum lóðarhafa.

Efni ábendingar :

6. Hverfisvernd á listaverkum (hreiðursins og regnbogans) þarf að gera betri skil s.s. í hverju hún felst, hugmyndum um framtíðarstaðsetningu og eftir atvikum fjalla um önnur listaverk eða stefnu varðandi listaverk á svæðinu.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Listaverkin tvö sem prýtt hafa aðkomusvæði flugstöðvar Leifs Eiríkssonar í vel á þriðja áratug; annars vegar “Þotuhreiður” Magnúsar Tómassonar og hins vegar “Regboginn” eftir Rúri, hluti bæði fyrstu verðlaun í samkeppni um listaverk við flugstöðina stuttu eftir að hún var vígð.

Vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar svæðisins verða þau færð til og þeim fundinn ný heimkynni innan svæðisins. Deiliskipulagið festir ekki í skipulagi nýja staðsetning verkanna, enda skal það gert í nánú samráði við höfunda listaverkanna eða handhafa höfundarrétta þeirra - þegar þar að kemur - við nánari útfærslu deiliskipulagsins.

Ekki er gert ráð fyrir að hverfisvernda listaverkin Þotuhreiðrið og Regnbogann. Í umsögn Minjastofnunar Íslands segir m.a. :

Minjastofnun fellst á þau rök Isavia og skipulagsnefndar að varðveisla ásýndar flugstöðvarinnar til norðurs kæmi í veg fyrir nauðsynlega þróun og nýtingu flugstöðvarbyggingarinnar til framtíðar og gerir því ekki kröfu um að tillögunni verði framfylgt. Minjastofnun hvetur hins vegar til að listaverkum sem tilheyra upprunalegri gerð og umhverfi flugstöðvarinnar frá 1986, Þotuhreiðri Magnúsar Tómassonar (verkið sjálft, tjörninn og garðurinn), ásamt glerlistaverkum Leifs Breiðfjörð og Regnboga Rúríar, verði fundin viðeigandi staðsetning í umhverfi flugstöðvarinnar, í samráði við eigendur og handhafa höfundarréttar yfir verkunum. Sú tillaga kom fram á fundi Minjastofnunar og fulltrúa Isavia og skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar og sátt varð um hana.

Minnt er einnig á það hér, að fyrirhugaður veggur meðfram Reykjanesbrautinni er hugsaður sem hluti af listskreytingu svæðisins.

(17.11 2018)

Afmörkun og aðliggjandi svæði

Efni ábendingar :

1. Gera þarf nánari grein fyrir hvers vegna afmörkun deiliskipulagssvæðisins er með þeim hætti sem hún er og sýna hvernig aðliggjandi deiliskipulagsáætlanir (s.s. fyrir norðaustur svæðið frá 2017) mæta mörkum deiliskipulagsins. Þá verði skoðað hvernig fyrirkomulagi svæða utan afmörkunarinnar fara saman við áform deiliskipulagsins (t.a.m. við austurenda nýs landgangs) og jafnframt sýnt og gerð grein fyrir hvernig umferð flugvéla og þjónustutækja nái norður fyrir landganginn.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Að vestan, sunnan og hluta að austanverðu liggja mörkin þar sem mörk eldri deiliskipulags liggja. Að norðanverðu liggja mörk skipulagsins milli gatna sem talið er eðlilegt að nema staðar. Þar eru sýnilegar áherslur þróunaráætluninnar.

Hins vegar telur skipulagsnefndin rétt að bætt verði við deiliskipulagsuppdráttinn gildandi deiliskipulagi austan við skipulagsmörkin (svonefnt N-A svæði Keflavíkurlflugvallar) til að gæta samræmis við önnur þau svæði sem liggja að deiliskipulagsmörkum (til vestur, suðurs og norðurs).

Áfangaskipting

Efni ábendingar :

1. Í ljósi fyrri ábendinga telur stofnunin að athuga þurfi hvort ekki sé ástæða til að brjóta áfangaskiptinguna frekar upp í smærri einingar og takmarka byggingarmagn, þar sem nánast allt byggingarmagn sem aðalskipulagið heimilar er lagt undir í deiliskipulaginu, sbr. einnig óvissu um þróun (sbr. aðalskipulagið kafli 3.2) og að byggingarheimildir verði endurskoðaðar reglulega. Þá kunna minni áfangaeiningar að hafa jákvæðari áhrif á ásjón og umhverfi, stuðla að hagkvæmni og auknu samhengi í uppbyggingu.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna, en telur erfitt að brjóta áfangaskiptingu frekar niður. Eðli starfseminnar og þróun hennar spilar saman við marga samverkandi þætti sem hafa þar áhrif s.s. tækniþróun, verðlag, samkeppni flugfélaga á alþjóðamarkaði og margt fleira.

Lagt er upp með að marka ákveðinni starfsemi ákveðin svæði. Hluti af starfsemi nærri flugvöllinum þarf að hafa aðgang að haftasvæðum flugvallarins en önnur ekki. Því telur skipulagsnefnd Keflavíkurlflugvallar ógerlegt að brjóta áfangaskiptingu frekar upp á þessu stigi, enda líklegt að framtíðarspár gangi vel eftir.

(17.11 2018)

Efni ábendingar :

2. Þá þarf að fjalla um fjölda starfsmanna á svæðinu með tilliti til uppbyggingar hvers áfanga fyrir sig í dag og heildarfjölda samkvæmt stöðunni í dag.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Ekki er hægt að ákveða nákvæmlega hraða uppbyggingar ákveðinna áfanga innan deiliskipulagssvæðisins, enda ræðst það það af mörgum mjög misjöfnum utanaðkomandi þáttum.

Í drögum á umhverfismati svæðisins segir m.a.:

Keflavíkurlugvöllur er stærsti vinnustaðurinn á Suðurnesjum. Árið 2016 voru bein störf á flugvöllum um 5.600 talsins og er gert ráð fyrir að þeim fjölgi talsvert á næstu árum.

Samkvæmt spám sem Aton vann fyrir Isavia er gert ráð fyrir að nýjum störfum í tengslum við flugvöllinn fjölgi um 4.420 til ársins 2025 (*Uppbygging og samfélagið á Suðurnesjum*. Anton,2018). Þá skal tekið fram að Isavia hefur ekki yfir að ráða nákvæmum upplýsingum um starfsmannafjölda allra fyrirtækja og stofnana sem hafa starfsemi á og umhverfis völlum.

Samræmi við gildandi áætlanir

Efni ábendingar :

1. Í forsendum deiliskipulagsins (bls. 10) þarf að vísa til breytingar á aðalskipulaginu sem nú er í auglýsingu um auknar byggingarheimildir FLE2.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Ábendingin verður tekin til greina.

Efni ábendingar :

2. Athuga þarf aðalskipulagsuppdrátt sem sýndur er á bls. 10 sbr. gildandi aðalskipulag frá 2017 (þar sem m.a. lega Reykjanesbrautar o.fl. er mismunandi).

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar réttmæta ábendingu. Verður þetta leiðrétt í skipulagsgögnum.

Efni ábendingar :

3. Í umfjöllun og tilvísun í Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar 2015-2040, þarf að koma fram að hún hefur ekki lögformlegt gildi.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Ábendingin verður tekin til greina og sett inn í greinargerð að Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar 2015-2040 *hafi ekki lögformlegt gildi.*

(17.11 2018)

Framsetning, skýringar, samræmi

Efni ábendingar :

1. Skoðað verði hvort tilefni sé til að nota aðra mælikvarða en 1:3000 (s.s. 1:2000 eða 1:1000) fyrir ákveðna hluta/reiti.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar góða ábendingu. Verður skoðað sérstaklega af deiliskipulagshöfundum.

Efni ábendingar :

2. Tilvísanir í „lok skipulagstímabilsins“ eru óljósar (e.t.v. orðalag úr aðalskipulaginu).

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Ábendingin verður tekin til greina. Gildistími deiliskipulagsins er 15 ár; 2018-2033. Verða þau tímamörk sett inn í greinargerð deiliskipulagsins til frekari útskýringar hvað varðar orðalagið „lok skipulagstímabilsins“.

Efni ábendingar :

3. Sýna þarf helgunarsvæði Reykjanesbrautar á uppdrætti.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Ábendingin verður tekin til greina. Helgunarsvæði Reykjanesbrautar verður sýnt á deiliskipulagsuppdrætti og sem skýringarmynd í greinargerð.

Efni ábendingar :

4. Afmörkun byggingarreits neðanjarðar, sem sýndur er á uppdrætti (undir flugstöð og samgöngumiðstöð í átt að bílastæðum) er ekki í samræmi við sneiðingu.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Ábendingin verður tekin til greina og afmörkun byggingarreits neðanjarðar á uppdrætti verður samræmd afmörkun á byggingarreit neðanjarðar á sneiðingu.

Efni ábendingar :

5. Skýrt þarf að vera hvaða kvaðir munu gilda í deiliskipulagstillögunni (sbr. „Núv. kvaðir“ kafli 3.14 og kvaðir, kafli 4.30).

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna og verður hún tekin til greina og kafli 4.30 í greinargerð verður endurskoðaður. Þar verður skýrt frekar hvaða núg. kvaðir gilda áfram.

(17.11 2018)

Efni ábendingar :

6. Í töflum um byggingarmagn, væri skýrara að nota „Max hæðarfjöldi“ þegar átt er við fjölda hæða í stað „Max byggingarhæð“ (s.s. bls. 49).

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Ábendingin verður tekin til greina.

Efni ábendingar :

7. Minnt er á, vegna skilmála í kafla 4.5, 4.8 og 4.9, að skýrt þarf að vera að kjallarar teljast með þegar nýtingarhlutfall lóðar er reiknað.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar réttmætar ábendingar um nauðsynlegar viðbætur á texta, en kjallarar teljast ekki með þegar nýtingarhlutfall er reiknað. Verður skýrt nánar í töflum.

(Innskot : búið ÞÞ)

Efni ábendingar :

8. Nánar þarf að skýra stjórnúmerkingar í töflu fyrir FLE2 um að hluti byggingarheimilda liggi á svæði AT1, en séu meðtaldar hér (t.a.m. ef bygging nær inn á tvö svæði).

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna, sem verður tekin til greina. Tafla verður uppfærð.

(Innskot : Búið ÞÞ)

Efni ábendingar :

9. Í kafla 3.13 (bls. 18) þarf að gera nánari grein fyrir hvaða framkvæmdir átt er við sem tilgreint er að heimilt sé að ráðast í (með tilgreindu samþykki) og benda á að þær kunni að kalla á breytingar á deiliskipulaginu, eða taka ákvæðið út.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Hér er átt við *allar framkvæmdir*. Verður það tekið fram í greinargerð til frekari glöggvunar.

Málsmeðferð

Efni ábendingar :

1. Í auglýsingum, samþykktar- og undirritunartexta, og öðrum texta í gögnum þarf að vísa eingöngu til nýs/endurskoðaðs deiliskipulags, en ekki bæði sem nýs deiliskipulags og sem breytingar á deiliskipulagi, einnig þarf að taka fram að deiliskipulag Flugstöðvarsvæðis Keflavíkurlugvallar, samþ. 1997 með síðari breytingum, falli úr gildi við gildistöku hins nýja.

(17.11 2018)

[Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :](#)

Skipulagsnefnd þakkar ábendinguna. Ábendingin verður tekin til greina.

Sveitarfélagið Garður og Sandgerði

Engar athugasemdir

Sveitarfélagið Vogar

Engar athugasemdir

Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja

Engar athugasemdir

Umhverfisstofnun

FRÁVEITA

Efni ábendingar :

Í umfjöllun um fráveitu kemur fram að megin holræsalögn svæðisins liggur frá suðvestur horni FLE og beint í vestur. Auk þess kemur fram í greinargerð að hugsanlegt er að hluti af fráveituvatni fari í framtíðinni í aðrar lagnir í samvinnu við nágrannasveitarfélögin.

Í umfjölluninni kemur fram að ráðist verði í endurbætur á fráveitumálum eins og lagt er til í heildaráætlun fráveitu (dælustöð í Djúpavík er þegar komin í gang). Stofnunin tekur undir að ráðist verði í endurbætur á fráveitumálum. Auk þess bendir Umhverfisstofnun á mikilvægi þess að áætlun um endurbætur í fráveitumálum séu tímasett.

Umhverfisstofnun bendir á að til viðbótar við þá þörf á úrbótum á fráveitu sem fjallað hefur verið um þá þyrfti að koma fram hvernig bregðast á við í fráveitumálum vegna þeirrar miklu fjölgunar farþega sem fara um flugvöllinn.

Umhverfisstofnun bendir á mikilvægi þess að fjallað sé nákvæmlega um fráveitumál í greinargerð þar sem kemur fram magn og umfang fráveitu, eðli hreinsivirkis og hvert er ástand viðtakans. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvæg að fundar verði bestu fánlegu lausnir í fráveitumálum fyrir svæðið t.d. með uppsetningu skólphreinsistöðvar.

Umhverfisstofnun tekur undir hugmyndir um að lögð verði áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir við uppbyggingu svæðisins, en mikilvægt er að það komi fram hvernig verkefnið verði leyst þar sem jarðvegur er rýr á svæðinu. Einnig tekur Umhverfisstofnun undir þær hugmyndir um grænan ás sem gæti nýst sem útivistarsvæði og bætt ásjónu svæðisins.

[Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlugvallar :](#)

(17.11 2018)

Því á dælu- og hreinsistöð að ráða ágætlega við stækkað svæði skv. drögum að deiliskipulagi. Að auki er dælustöðvarhús hannað með það í huga að hægt sé að stækka dælur og jafnvel fjölga um eina línu sé þörf á því.

ÚRGANGUR

Efni ábendingar :

Umhverfisstofnun bendir á að upplýsingar vanti um hvernig meðhöndlun úrgangs sem fellur til á skipulagssvæðinu verði háttáð.

Umhverfisstofnun vill benda á skýrslu sem nefnist „Landsáætlun um meðhöndlun úrgangs fyrir tímabilið 2013-2024“ sem var gefin út af Umhverfis- og auðlindaráðuneytinu og lög nr. 55/2003 um meðhöndlun úrgangs. Í áætluninni eru sett fram tímasett markmið sem öll miða að því að bæta nýtingu auðlinda og lágmarka þau neikvæðu áhrif sem myndun og meðhöndlun úrgangs hefur á umhverfið og heilsu manna.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd þakkar ábendingu Umhverfisstofnunar.

Gert er ráð fyrir að meðhöndlun úrgangs verði í samræmi við lög og reglugerðir sem gilda hverju sinni og ekki er talin þörf að geta þess í deiliskipulagi. Í skipulagi vestursvæðis Keflavíkurlflugvallar er hins vegar gert ráð fyrir a.m.k. 3 flokkunarílátum fyrir plast, pappír og almennan úrgang við byggingar. Þá er og gert ráð fyrir möguleika á djúpgámum í samræmi við þær reglur og leiðbeiningar sem um slíkar framkvæmdir gilda. Flest fyrirtæki sem á svæðinu starfa vinna skv. starfsleyfum frá heilbrigðiseftirliti og Umhverfis-stofnun og þær stofnanir setja skýrar kröfur varðandi meðhöndlun úrgangs umfram almennar reglur sé þess þörf.

BENSÍNSTÖÐ OG ÁFYLLINGARPLAN

Efni ábendingar :

Fram kemur í greinargerð að leyfilegt er að reisa sjálfsafgreiðslustöð á eldsneyti fyrir fjórar dælistöðvar og lóð (plan) til áfyllingar af tankbílum með flugvélaeldsneyti. Umhverfisstofnun vill benda á reglugerð nr. 884/2017 um varnir gegn olíumengun frá starfsemi á landi, þar sem markmið reglugerðarinnar er m.a. að tryggja fullnægjandi mengunarvarnir við meðhöndlun á olíu. Einnig er markmið að skýra ábyrgð dreifingaraðila og eigenda þessara efna þegar mengunaróhöpp verða og tryggja að gripið sé til viðunandi aðgerða.

Svar skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar :

Skipulagsnefnd tekur undir ábendingu Umhverfisstofnunar og áréttar mikilvægi þess að farið verði eftir gildandi lögum og reglum í hvívetna á fyrirhuguðu uppbyggingarsvæði.

(17.11 2018)

Veðurstofa Íslands
Engar athugasemdir

