



Skipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar



Landhelgisgæsla Íslands

Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Umsagnir og athugasemdir
Viðbrögð

Apríl 2016

1 Umsagnir og athugasemdir

Alls bárust 16 umsagnir og athugasemdir við tillögu að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

1	Skipulagsstofnun	9	Sveitarfélagið Vogar
2	Landhelgisgæslan og utanríkisráðuneytið	10	Veðurstofan
3	Öryggisnefnd félags íslenskra atvinnuflugmanna	11	ALP
4	Sveitarfélagið Garður	12	Friðrik Friðriksson
5	Reykjanesbær	13	Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja
6	Minjastofnun	14	Umhverfisstofnun
7	Vegagerðin	15	Samgöngustofa
8	Samtök atvinnurekenda í ferðaþjónustu	16	Sandgerðisbær

Viðbrögð við umsögnum er að finna í kafla 2. Ekki var þörf á að svara erindum frá Sveitarfélaginu Garði, Vegagerðinni, Samtökum atvinnurekenda í ferðaþjónustu, Sveitarfélaginu Vogum, Svæðisskipulagsnefnd og Sandgerðisbæ. Athugasemd Friðriki Friðrikssyni var vísað til viðeigandi aðila hjá Isavia þar sem hún snéri ekki að aðalskipulagstillögunni.

Minnisblað

Viðtakandi: Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar
Höfundur: Skipulagsstofnun
11. febrúar 2016
Tilvísun: 201109033 / 3.1

Efni: Tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er um þessar mundir í auglýsingu skv. 3. mgr. 30. gr. skipulagslaga. Skipulagsstofnun fékk tillöguna til athugunar í desember sl. og afgreiddi með bréfi dags. 4. janúar 2016.

Tilfni þessa minnisblaðs eru lýsingar vegna deiliskipulagsverkefna á Keflavíkurflugvelli sem Skipulagsstofnun bárust með sbr. bréfi dags. 12. janúar 2016. Um er að ræða tvö skipulagssvæði, annars vegar svæði við Flugstöð Leifs Eiríkssonar (Vestursvæði) og hins vegar fyrir svæði við Háaleitishlað (Austursvæði). Því til viðbótar er sett fram túlkun stofnunarinnar á þeim þætti lagaumgjarðar Keflavíkurflugvallar og öryggis- og varnarsvæðis sem snýr að samþykkt og staðfestingu aðalskipulags Keflavíkurflugvallar.

Farbegaspá og uppbygging á flugþjónustusvæðum

Í lýsingu deiliskipulagstillögu flugþjónustusvæðis við Flugstöð Leifs Eiríkssonar (Vestursvæði) –kemur fram að deiliskipulagssvæðið verði 190 ha og taki til hluta þeirra svæða sem skilgreind eru sem FLE1 og FLE2 í tillögu að aðalskipulagi og eru samtals 270 ha. Áætlað byggingarmagn kemur ekki fram í lýsingunni en samkvæmt auglýstri tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar er gert ráð fyrir 1.100 þúsund m² á flugþjónustusvæðum FLE1 og FLE2.

Skortur á upplýsingum í lýsingu deiliskipulagsins um hversu mikið er fyrirhugað að byggja og fyrir hvers konar starfsemi vekur spurningar um hvort aðalskipulagið veiti nægilega skýra leiðsögn fyrir deiliskipulag svæðisins. Því var ákveðið að rýna nánar aðalskipulagstillöguna. Eftir það rýni er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að stefna aðalskipulagsins um flugþjónustusvæðin og önnur svæði þurfi að vera markvissari og skýrari. Skipulagsákvæðanir þurfa miðast við raunhæfa þörf fyrir uppbyggingu með hliðsjón af áætlaðri fjölgun farþega og fyrirhuguðum framkvæmdum á skipulagstímabilinu. Bent er á að upplýsingar um framtíðaráform eftir skipulagstímabilið má setja í viðauka sem ekki er hluti staðfesta gagna. Ef forsendur breytast þá er unnt að bregðast við því við ákvörðun um þörf fyrir endurskoðun aðalskipulags sem tekin er á fjögurra ára fresti.

Grunnur að ákvörðunum um uppbyggingu í aðalskipulagstillögunni byggir á að gert er ráð fyrir að allt að 10 milljónir farþegar fari um flugstöðina við lok skipulagstímabilsins samkvæmt spá Isavia (bls. 2). Sá fjöldi er talsvert umfram spá ráðgjafafyrirtækisins Leigh Fisher þar sem háspá gerir ráð fyrir um 7,3 milljónum farþega árið 2030. Í umhverfisskýrslu (bls. 6) er talað um að fjöldi farþega sem fara muni um Keflavíkurflugvöll kunni að liggja á bilinu 3-6 milljónir á ári við lok skipulagstímabilsins. Miðað við skýringar við töflu 1.1 á bls. 3 virðist áætlun um 10 milljónir ferðamanna um Keflavík eiga við eftir skipulagstímabilið eða 2040 en að öðru leyti er ekki skýrt af hverju miðað er við þennan fjölda farþega né hvernig farþegahópurinn er samsettur.

Á bls.2 í greinargerð kemur fram að til að mæta vexti um fjölgun farþega þurfi að stækka flugstöð og fjölga flugvélastæðum. Í kafla 3.3.1 segir að gert sé ráð fyrir verulegum byggingarheimildum á flugþjónustusvæðunum umfram það sem þörf er fyrir á skipulagstímabilinu. Í töflu 3.3 er sett fram áfangaskipting uppbyggingarinnar þar sem m.a. kemur fram að ráðgert er að byggja 850.000 m²

á skipulagstímabilinu og þar af rúmlega 150.000 m² á næstu fjórum árum á svæðum FLE1 og FLE2 auk ótilgreindrar uppbyggingar á svæðum HLH og AT1.

Í skipulagsgögnum þarf að skýra þær forsendur sem liggja að baki spár um 10 milljón farþega 2030 í stað fyrri háspár um 7,3 milljón farþega. Til samræmis þarf að lagfæra töflu 3.5 og aðrar töflur um uppbyggingarheimildir þannig að þær endurspegli raunverulega uppbyggingarþörf og áfangaskiptingu á skipulagstímanum. Skipulagsstofnun áréttar að æskilegt er að skýra nánar hvers konar starfsemi er heimil á hverju svæði fyrir sig til leiðbeiningar fyrir deiliskipulagsgerðina. Skilgreina þarf nánar hvað er átt við með nauðsynleg starfsemi.

Í kafla 3.3.2 um flugþjónustusvæði við Háaleitishlað (HLH) segir að ekki liggi fyrir „sértæk áform“ um nýtingu svæðisins. Engu að síður er sett fram heimild til að reisa 588.000 m² á svæðinu fyrir flugstöðvarbyggingar, flughlöð og fleira sem þarfnast ekki nálægðar við millilandaflug. Þar af er gert ráð fyrir að reistir verði 150.000 m² á skipulagstímabilinu, sbr. töflu 3.5. Setja þarf skýrari stefnu um fyrirhugaða starfsemi og fyrir hvaða flugstarfsemi flugstöðvarbyggingin er hugsuð. Jafnframt þarf að setja ákvæði um byggingarmagn sem raunhæft er að verði byggt á skipulagstímabilinu til grundvallar deiliskipulagsgerð svæðisins.

Flugbrautir, hindrunarfletir og óvissa

Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir breytingum á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar og í heildina virðist gert ráð fyrir fimm flugbrautum. Í töflu 2.1 á bls. 9 kemur hins vegar í ljós að óvissa gildir um braut 07-25, sem er ekki í notkun og færsla á braut NV-SA virðist hugsuð eftir skipulagstímabilið Skipulagsstofnun leggur áherslu á að í aðalskipulaginu liggi fyrir ákvörðun um flugbrautakerfið eins og því er ætlað að vera á skipulagstímabilinu. Hugmyndir um fyrirkomulag flugbrauta eftir 2030 má gera grein fyrir í viðauka eða vísa til í Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar um slík framtíðaráform.

Aðallega er fjallað um hindrunarfleti flugvalla í kafla 7.2 en einnig má finna umfjöllun um þá í 2. kafla. Skipulagsstofnun bendir á að í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar þarf að skilgreina hindrunarfleti með hliðsjón af því flugbrautarkerfi sem nýtt aðalskipulag gerir ráð fyrir. Vegna umfjöllunar í kafla 7.2 um gildi skipulagsreglna gagnvart aðalskipulagi bendir stofnunin á að tryggja þarf innbyrðis samræmi á milli aðalskipulagsins og skipulagsreglnanna áður en ráðist er í framkvæmdir á flugbrautum. Með staðfestingu endurskoðaðs aðalskipulags fellur úr gildi Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2005-2025 og öll þess skipulagsákvæði. Því þarf að taka út texta þar sem segir í kafla 7.2.1 „Þar til skipulagsreglur Keflavíkurflugvallar taka gildi munu gilda núverandi takmarkanir á hindrunarflötum skv. aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2005-2025 fyrir brautir 11-29, 02-20 og 07-25.“

Samgöngur og veitur

Vegir og veitur og aðrar framkvæmdir á flugvöllum eru skipulagsskyldar og framkvæmdaleyfisskyldar auk þess sem allar framkvæmdir á flugvöllum falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum. Lagfæra þarf texta í gr. 6.4.2 og víðar t.d. í köflum 2.7 og 4.4, þar sem segir að framkvæmdir séu ekki háðar skipulagi, framkvæmdaleyfi eða umhverfismati.

Mat á umhverfisáhrifum

Skipulagsstofnun vekur athygli á að ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum ná yfir allt flugvallarsvæðið auk þess sem slíkar framkvæmdir eru skipulagsskyldar og framkvæmdaleyfisskyldar. Flugvellir með 2.100 m langa meginflugbraut eru matskyldir, sbr. lið 10.05 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Allar breytingar á flugvöllum sem fela í sér flugbraut af sömu stærð eru einnig matskyldar og aðra breytingar tilkynningaskyldar skv. lið 13 í 1. viðauka sömu laga sem fjallar um breytingar eða viðbætur við framkvæmdir.

Samþykkt og staðfesting

Á auglýstum skipulagsupprætti er gert ráð fyrir að skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar og utanríkisráðherra samþykki aðalskipulagið og það síðan staðfest af Skipulagsstofnun. Í greinargerð er þessu hins vegar öðruvísi farið þar sem skipulagsnefnd samþykkir en gert ráð fyrir að bæði Skipulagsstofnun og utanríkisráðuneytið staðfesti. Það er túlkun Skipulagsstofnunar, eftir að hafa farið yfir lög og reglugerðir sem varða skipulagsnefnd og öryggis- og varnarsvæði, að skipulagsnefndin samþykki aðalskipulagið en Skipulagsstofnun staðfesti það samkvæmt skipulagslögum. Telji Skipulagsstofnun hins vegar þess háttar annmarka á aðalskipulaginu að synja beri staðfestingu þess eða fresta staðfestingu að öllu leyti eða hluta, sbr. 4. mgr. 32. skipulagslaga, vísar stofnunin staðfestingu aðalskipulagsins til utanríkisráðherra, ef um er að ræða öryggis- og varnarsvæði.



Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar
Sveinn Valdimarsson, skipulagsfulltrúi
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ

Landhelgisgæslan, 18. febrúar 2016
Tilv.: LHG-160114-04
JBG/egg

Með vísan til bréfs skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar dags. 11. janúar 2016 hefur Landhelgisgæsla Íslands móttengið til umsagnar tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013 – 2030.

Umsagnir og ábendingar Landhelgisgæslunnar hafa verið samræmdar og rýndar í samráði við utanríkisráðuneytið samanber Varnarmálalög og samning milli utanríkisráðuneytis, innanríkisráðuneytis og Landhelgisgæslu, dags. 30. júlí 2014 og eru samanber eftirfarandi:

Almennt.

Í skipulagsvinnu svæðisins er mikilvægt að tekið sé tillit til öryggis- og varnarhagsmuna Íslands og skuldbindinga sem felast í aðild Íslands að Atlantshafsbandalaginu og tvíhliða varnarsamningsins sem í gildi er á milli Íslands og Bandaríkjanna þ.e.a.s. Keflavíkurflugvöllur er einnig herflugvöllur.

Skoða ætti og fjalla um takmarkanir sem flugleiðsögu, fjarskipta- og ratsjárþúnaður setur á umhverfið, ekki bara vegna þúnaðar Landhelgisgæslunnar og Veðurstofu heldur einnig Isavia.

Greinargerðin.

Í formála í 5. mgr. þarf að koma fram að flugvöllurinn er ekki bara fyrir farþegaflug, hann gegnir einnig mikilvægu hlutverki í vörnum landsins og varnarsamstarfi sem Ísland er aðili að.

1.1 Þróun flugumferðar, hér þarf að tryggja að herflug komi inn í spár um flugumferð með vísan til afkastagetu flugbrauta, akstursbrauta og flugleiðsögu.

2.3 Flugbrautir, hér þarf að tryggja að flug- og akstursbrautir anni einnig herflugi.

4.3. Varnar- og öryggissvæði, fyrirsögn ætti að vera bara öryggissvæði. Í upptalningu á öryggissvæðunum má bæta við flugskýli 831 og austur olíubirgðastöðin.

4.6 Aðgerðir, taka á út orðið „Varnarsvæði“ og setja inn Öryggissvæði.

Umhverfisskýrslan.

5.1.1. Hljóðvist og Tafla 5.1. Mörk vegna hávaða frá flugumferð.

Hér þarf sérstaklega að skoða byggðina á Ásbrú næst syðri enda flugbrautar 02 og Háaleitishlaðinu. Skoða á sérstaklega staðsetningu á grunnskólanum vestan við flugbrautarenda 02.

Varðandi loftrýmisgæslu þá er bæði um að ræða orrustuþotur af F-16 eða sambærilegar sem eru með einum hreyfli og einnig F-15 eða sambærilegar með tveimur hreyflum og meiri hávaða. Algengt er að um sé að ræða 4 – 10 orrustuþotur og í einstaka tilvikum allt að 20. Þær mælingar sem gerðar voru 1998 eiga væntanlega við um F-15 orrustuþotur.

5.2.1. Fráveita.

Hér mætti skoða framtíðartenginu vesturhluta öryggissvæðisins við skolplögnina sem liggur til sjávar við Djúpavík.

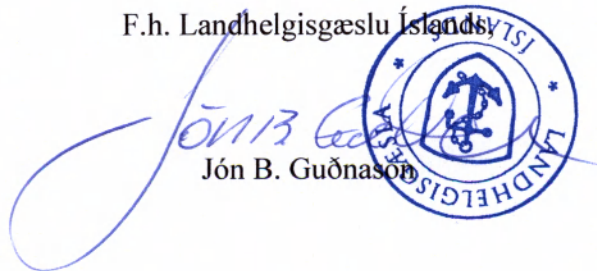
5.2.2. Oliubirgðastöð og oliulögn.

Hér þarf að skoða betur skipulagssvæðið með vísan til þess að hluti olíulagnarinnar er Öryggissvæði þó mikið samstarf sé um skipulagsmál á svæðinu.

Það er Olíudreifing f.h. Landhelgisgæslunnar sem ber ábyrgð á austur- og vesturolíubirgðastöðvum NATO ásamt stærstum hluta olíulagnarinnar sem er utan við svæði FLE, sjá töflu 5.13.

Isavia, Olíudreifing, Landhelgisgæslan og fleiri vinna að gerð áhættumats og viðbragðsáætlunar verði tjón á olíulögnunum.

F.h. Landhelgisgæslu Íslands


Jón B. Guðnason





ISAVIA ohf.

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

b.t. Sveinn Valdimarsson

Flugstöð Leifs Eiríkssonar

235 Keflavíkurflugvöllur

22. febrúar 2016

EFNI: ATHUGASEMDIR ÖRYGGISNEFNDAR FÍA VEGNA AÐALSKIPULAGS KEFLAVÍKURFLUGVALLAR.

Öryggisnefnd FÍA (ÖFÍA) hefur kynnt sér nýtt aðalskipulag Keflavíkurflugvallar og vill koma á framfæri eftirfarandi sjónarmiðum.

Keflavíkurflugvöllur var í upphafi byggður sem herflugvöllur en er notaður að mestu fyrir almenningflug (e. *civil aviation*) í dag. Sú notkun sem fram fer á vellinum í dag kallar á breytingar.

Til að auka afkastagetu flugbrautarkerfis vallarins er það skoðun ÖFÍA að með einföldum framkvæmdum megi ná miklum árangri. Annarsvegar með byggingu nýrra flýtiakbrauta (e. *rapid-exits*) og hinsvegar með því að minnka aðskilnað á milli véla. Í þessu samhengi hvetur ÖFÍA til þess að aðflugsradar og hugbúnaður honum tengdur sé skoðaður sérstaklega og eftir atvikum endurnýjaður. Vandkvæði tengd hugbúnaði radarsins eru þekkt og hafa kallað á inngrip og breytta verkferla. Það er því umhugsunarvert hvort sú tegund hugbúnaðar sem notuð er við aðflugsstjórn á Keflavíkurflugvelli sé heppileg.

Það er vitað að suðaustan og suðvestan vindáttir geta verið sterkar á Reykjanesinu. Í vindagreiningu Veðurstofu Íslands fyrir Keflavíkurflugvöll sem finna má á vefsíðunni http://www.vedur.is/media/vedur/BIKF_windrose_2005-2014.pdf kemur það glögglega fram.

Ef til þess kemur að nauðsynlegt verður að byggja nýja flugbraut í Keflavík þá er það skoðun ÖFÍA að í stað annarrar suður/norður brautar að þá séu meiri not fyrir suðaustur/norðvestur braut vegna vinda í Keflavík.

Að koma upp samsíða flugbrautum er þekkt fyrirkomulag á flugvöllum þar sem umferð er mikil. Á Keflavíkurflugvelli eru viðfangsefnin eilítið flóknari. Samspil sterkra vinda og hálfu gera aðstæður á vellinum oft mjög krefjandi. Það er þekkt að hitastig á suðvestur horni landsins sveiflast ört í kring um frostmark og getur það breytt aðstæðum á vellinum mjög skyndilega.

Til glöggvunar eiga sér stað um 900 hreyfingar daglega á Gatwick flugvelli sem notar eina flugbraut og um 1300 hreyfingar á Heathrow sem notar tvær samsíða brautir.

Þá er það alvanalegt að báðar flugbrautir Keflavíkurflugvallar séu notaðar til flugtaka og lendingu samtímis án þess að það skapi nokkur vandkvæði.

Það er því skoðun ÖFÍA að byggja skuli suðaustur/norðvestur braut á undan annarri norður/suður braut. Það er líklega ástæða til að halda nýrri norður/suður braut á aðalskipulaginu, til að tryggja




landssvæði og hindranafleti. Það er þó vandséð en ekki útilokað, að umferðarpungi vallarins muni kalla á slíka ráðstöfun í framtíðinni.

ÖFÍA leggur áherslu á að braut 07/25 verði opnuð sem fyrst, í upprunanlegri stærð, með RNAV aðflugum og aðflugshallaljósum.

ÖFÍA hvetur Isavia til náins samráðs við flugumferðarstjóra og flugrekstrarsvið helstu notenda Keflavíkurflugvallar.

F.h. Öryggisnefndar Félags íslenskra atvinnuflugmanna


Ingvar Tryggvason



Garði, 18. febrúar 2016
1508016 JB

09.02.01

Isavia ohf

Reykjavíkurlflugvelli
101 Reykjavík

Efni: Aðalskipulag Keflavíkurlflugvallar 2013-2030.

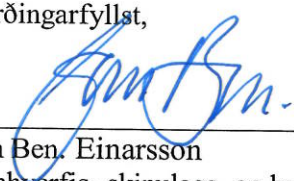
Á fundi skipulags- og byggingarnefndar Garðs þann 17. febrúar 2016 var til umfjöllunar tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013-2030 .

Í fundargerð skipulags- og byggingarnefndar er eftirfarandi bókað:

Skipulags- og byggingarnefnd gerir ekki athugasemdir við aðalskipulagstillöguna.

Afgreiðslu skipulags- og byggingarnefndar er hér með komið á framfæri.

Virðingarfyllt,



Jón Ben. Einarsson
Umhverfis- skipulags- og byggingafulltrúi

MÓTTEKIÐ

23. feb. 2016

ISAVIA



REYKJANESBÆR

reykjanesbaer.is

Isavia ohf.
Reykjavíkurlflugvelli
101 Reykjavík

Reykjanesbæ, 17. febrúar 2016
Tilvísun: 2015080295/11.02.02

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013 - 2030

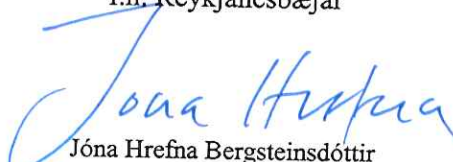
Eftirfarandi var bókað á fundi Umhverfis- og skipulagsráðs þann 10. febrúar og staðfest á fundi bæjarstjórnar þann 16. febrúar 2016:

Óskað er eftir umsögnum og /eða ábendingum við tillögu að aðalskipulagi eigi síðar en 23. febrúar 2016.

Ráðið fagnar komandi uppbyggingu og óskar eftir góðri samvinnu um svæðið sem liggur að skipulagssvæði Reykjanesbæjar. Bent er á innsláttarvillu bls. 29 í greinagerð þar sem vísað er í aðalskipulag Reykjanesbæjar 2008-2004 en á að vera 2024.

Ofangreint tilkynnist hér með

f.h. Reykjanesbæjar


Jóna Hrefna Bergsteinsdóttir
Þjónustustjóri

Reykjanesbær

Tjarnargötu 12
Póstfang 230

Sími: 421 6700
Bréfasími: 421 4667

reykjanesbaer@reykjanesbaer.is



Minjastofnun
Íslands

The Cultural
Heritage Agency
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

www.minjastofnun.is

Kennitala: 440113-0280

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ

Reykjavík 22. febrúar 2016
MÍ201508-0044/ 6.08 / K.M.

Efni: Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Minjastofnun Íslands hefur móttengið bréf skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar frá 11. janúar s.l. þar sem óskað er eftir umsögn um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Stofnunin fékk drög að tillögunni til umsagnar á síðasta ári. Umsögn stofnunarinnar við drögin var dagsett 21. sept. 2015. Engar breytingar er varða fornleifar hafa orðið á tillögunni frá því drögin voru kynnt. Umsögn Minjastofnunar Íslands um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er því samhljóða fyrri umsögn stofnunarinnar.

Kristinn Magnússon
Verkefnastjóri
kristinn@minjastofnun.is

Meðal gagna sem fylgja skipulagstillögunni eru drög að fornleifaskráningu, *Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurflugvelli*, sem unnin voru af fornleifafræðingunum Ómari Smára Ármannssyni og Ragnheiði Traustadóttur. Minjastofnun Íslands fagnar því að fyrir liggi ítarleg skráning fornleifa á umráðasvæði flugvallarins.

Í greinargerð og umhverfisskýrslu kemur fram að fjölmargar fornleifar og aðrar minjar muni raskast við framfylgd skipulagsins. Til að draga úr neikvæðum áhrifum skipulagsins á fornleifar eru lagðar til mótvægisáðgerðir. Staðsetning fornleifa er sýnd á mynd. 5.9 í umhverfisskýrslu og þar og í töflu 5.9 er gerð grein fyrir fyrirhuguðum mótvægisáðgerðum vegna hluta þeirra minja sem eru í hættu. Minjastofnun Íslands gerir ekki athugasemdir við þær mótvægisáðgerðir sem þar eru lagðar til. Stofnunin lítur þó svo á að ef fornleifar, eins og vörður eru fjarlægðar af þeim stað þar sem þær eiga uppruna sinn missi þær gildi sitt að mestu leyti. Þetta kemur þó ekki í veg fyrir að hægt sé að hlaða vörður upp annars staðar við sömu leið en þá er ekki lengur um fornleifar að ræða. Þá skal bent á að niðurstöður úr rannsóknum sem felast í greftri könnunarskurða geta leitt til þess að ráðast þarf í frekari rannsóknir á fornleifum.

Vakin er athygli á að þó vörður séu fallnar eða fornleifar eru taldar hafa minna minjagildi en aðrar fornleifar þarf engu að síður að sækja um leyfi Minjastofnunar Íslands til að raska þeim og sæta þeim skilmálum sem stofnunin kann að setja fyrir slíku leyfi, sbr. 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012). Þetta á t.d. við um vörur 335, 336, 337, 338 og 488.

Svo virðist sem gamlar leiðir eins og Hvalsnesvegur/Melbergsgötur, Fuglavíkurstígur og Gamla Fuglavíkurgatan muni raskast við fyrirhugaðar framkvæmdir á svæðinu. Leiðirnar hafa verið hnitsettar og eru sýndar á

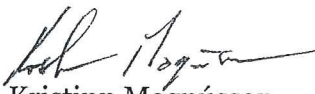
loftmyndum í skráningarskýrslu. Minjastofnun Íslands telur þetta fullnægjandi mótvægisáðgerðir.

Í samantektarkafla fornleifaskráningarskýrslunnar eru taldar upp þær minjar sem verða fyrir áhrifum af fyrirhuguðum framkvæmdum. Um er að ræða 6 vörður, fallin varða [498] við Fuglavíkurselstíg, vörður [319, 320 og 321] við Hvalsnesveg/Melbergsgötur, Ólafsvörðu [316] og Vatnshólavörðu [315]. Enginn þessara varða er í töflu 5.9 í umhverfisskýrslu sem fjallað er um hér að ofan. Skýringin mun vera sú að staðsetning nýrrar N/S flugbrautar sem gengið er út frá í fornleifaskráningarskýrslunni er ekki sú sama og í umhverfisskýrslu.

Í kafla 3.6 í greinargerð segir að Keflavíkurflugvöllur muni á skipulagstímabilinu láta kanna frekar fornleifar í hættu í samráði við Minjastofnun Íslands. Minjastofnun Íslands lýsir sig fúsa til samráðs varðandi hvaða fornleifar þarf að rannsaka og hversu umfangsmiklar rannsóknirnar þurfa að vera í hverju tilfalli, enda er það hlutverk stofnunarinnar. Bent skal á að fá þarf sjálfstætt starfandi fornleifafræðinga til að framkvæmda rannsóknirnar.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við tillögu aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllst,



Kristinn Magnússon
verkefnastjóri

Afrit sent: Skipulagsstofnun.



Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Sveinn Valdimarsson
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 REYKJANESBÆ

Reykjavík, 29. janúar 2016
Tilvísun: 2015080036
EBj/

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013 - 2030

Vegagerðin hefur mótttekið erindi skipulagsyfirvalda Keflavíkurflugvallar, dags. 11.01.2016, varðandi tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013 - 2030. Vegagerðin gerir ekki athugasemdir við skipulagstillöguna.

Virðingarfyllst,

Eiríkur Bjarnason
forstöðumaður áætlanadeildar

Afrit Svanur G. Bjarnason svæðisstjóri Suðursvæðis

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Att: Sveinn Valdimarsson
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbær



Reykjavík 23. janúar 2016

Efni: Umsögn um aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013 - 2030

Ágæti viðtakandi,

Samtök ferðaþjónustunnar (Samtökin) hafa farið yfir aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013 – 2030 og hafa eftirfarandi athugasemdir með tilliti til ferðaþjónustu:

Samtökin hafa ekki efnislegar athugasemdir við aðalskipulagið. Hins vegar er nauðsynlegt að huga vel að þörfum ferðamanna og ferðaþjónustufyrirtækja þegar kemur að þarfagreiningu flugstöðvarinnar.

Samtökin vilja koma á framfæri mikilvægi þess að framkvæmdir og þarfagreiningar verði skipulagðar í samráði við notendur flugvallarins og að sanngirni verði höfð að leiðarljósi í samskiptum við núverandi og verðandi þjónustuveitendur á flugvellingum og við flugvöllinn.

Virðingarfyllt
f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar

Gunnar Valur Sveinsson

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ



Sveitarfélagið
Vogar

Vogum, 28.01.2016
1508012

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Á 76. fundi umhverfis- og skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Voga, þann 19. janúar 2016, var tekið fyrir erindið:

Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 ásamt umhverfisskýrslu, skv. bréfi skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar dags. 11. janúar 2016.

Eftirfarandi var bókað vegna erindisins:

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

Bæjarstjórn Sveitarfélagsins Voga staðfesti afgreiðslu umhverfis- og skipulagsnefndar 27. janúar 2016.

Ofangreint tilkynnist hér með.

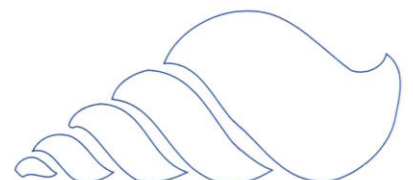
Frekari upplýsingar veitir skipulags- og byggingarfulltrúi.

Virðingarfyllt,

Sigurður H. Valtýsson
skipulags- og byggingarfulltrúi



Vogar
Skipulags- og
byggingarfulltrúi



- Vinalegur bær

Keflavíkurflugvöllur
Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ
sveinn.valdimarsson@isavia.is

Dags. 23.2.2016
Tilv. 5618-0-0005
Mál 2016-37
0.5

Með bréfi dags. 11. janúar sl. óskaði skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar eftir umsögn Veðurstofu Íslands um tillögu að aðalskipulagi flugvallarins 2013-2030.

Umsögn Veðurstofunnar er sem hér segir:

1) Um greinargerðina

- a)** Þann 30. október 2015 barst bréf frá skipulagsfulltrúa Keflavíkurflugvallar þar sem svarað er ábendingum sem fólust í bréfi Veðurstofunnar, dags. 17. september sama ár, viðvíkjandi háloftastöð hennar og veðursjá. Veðurstofan telur viðbrögð við ábendingunni um háloftastöðina fullnægjandi og fagnar því samráði sem boðað er, breytist forsendur.

Ábendingin varðandi veðursjána hljóðaði svo: *Veðurratsjá Veðurstofunnar stendur rétt utan flugvallarsvæðisins, en aðflug úr norðri á nýja N-S braut mun liggja rétt vestan ratsjárinnar. Mat þarf að fara fram á því hvort hún verði í nægilegri fjarlægð frá aðflugi samkvæmt öryggisstöðlum.*

Veðurstofan telur svarið *Einnig er brautin utan skilgreinds öryggissvæðis veðursjárinnar ekki svara ábendingunni með skýrum hætti, en vel má vera að hún hafi ekki verið nægilega ljóst orðuð. Þannig er ekki ótvírætt hvort vísað er til öryggissvæðis veðursjárinnar vegna flugvéla á lofti.*

Með vísan í mynd 7.1 Afmörkun hindrunarflata flugbrautarkerfis skv. aðalskipulagi, sést að rétt vestan veðursjárinnar eru dregin eystri mörk hindrunarflatar fyrir nýju N-S brautina og liggja þau mun nær veðursjánni en hindrunarflötur N-S brautarinnar sem er fyrir austan hana.

Spurningin er hvort flugvél sem er í flugtaki eða landingu á nýju N-S brautinni sé ætíð í nægilegri fjarlægð frá veðursjánni skv. öryggisstöðlum um öryggi flugvéla.

- b)** Til er 10 ára vindrós, 2005-2014, fyrir flugvöllinn og er rétt að birta hana í stað fimm ára vindrósarinnar á mynd 1.7 Vindrós Keflavíkurflugvallar 2008-2012. 10 ára vindrósina má finna með því að fara inn á slóðina <http://www.vedur.is/vedur/flugvedur/vedurfar/> og velja síðan BIKF - Keflavíkurflugvöllur.
- c)** Í kafla 1.3 kemur fram að ekki liggi fyrir hættumat vegna veðurvár fyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar. Veðurstofan hvetur eindregið til að þetta hættumat verði gert.


2) Um umhverfisskýrsluna

Veðurstofan telur að ekki sé gerð viðunandi grein fyrir umhverfisáhrifum aðalskipulagsins hvað varðar loftgæði í kafla 5.1.2. Ekki koma fram upplýsingar um væntanlegan styrk mengandi efna og aukningu þar á þrátt fyrir áætlun um meiri umferð og breytta legu vallarins. Til þess að ná tilgangi umhverfismats aðalskipulagsáætlana þarf að meta áhrifin á umhverfið, annað hvort frá mælingum á Keflavíkurflugvelli eða þeirri þekkingu sem til er frá öðrum flugvöllum.

Gera þarf grein fyrir hver aukning á mengunarefnum verði miðað við áætlaða aukningu í umsvifum. Einnig þarf að gera grein fyrir hversu mikil áhrif hinar mismunandi úrbætur í verklagi geti haft miðað við núverandi verklag. Mikilvægt er að gera grein fyrir því hvort og þá hvenær aðstæður nálgast gefin viðmiðunarmörk og hver styrkur mengunarefna geti orðið við verstu skilyrði. Gera þarf grein fyrir dreifingu miðað við mismunandi aðstæður, s.s. ríkjandi vindátt. Sérstaklega þarf að gera grein fyrir mögulegum áhrifum á aðstæður á þeim þéttbýlissvæðum sem nú verða fyrir auknum áhrifum eða breyttum aðstæðum, s.s. í Garði og Höfnum.

Markmið matsins er að þeir sem búa eða vinna á áhrifasvæði flugvallarins geti gert sér grein fyrir mengun og mögulegum áhrifum af fyrirhuguðum breytingum, hvernig eftirliti þarf að vera háttáð og hvaða kröfur og aðgerðir eru nauðsynlegar miðað við mismunandi stöðu hverju sinni.

Virðingarfyllt,



Hafdís Karlsdóttir
settur forstjóri VÍ

Flugstöð Leifs Eiríkssonar
Sveinn Valdimarsson, skipulagsfulltrúi
235 Keflavíkurflugvelli
105 Reykjavík

Reykjavík, 22. febrúar 2016

Efni: Athugasemdir ALP hf. við tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Til LEX hefur leitað ALP hf. („**umbjóðandi minn**“) vegna fyrirbyggjandi tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 („**tillagan**“) sem var auglýst af skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar. Samkvæmt auglýsingu ber að skila athugasemdum eigi síðar en 23. febrúar 2016.

Tekið skal fram, samhengisins vegna, að umbjóðandi minn sendi ítarlegar athugasemdir með bréfi, dags. 18. september 2015, til Isavia ohf. við drög að aðalskipulagi sem honum bárust þann 27. ágúst 2015. Þau sjónarmið sem þar koma fram eiga að sama skapi við um fyrirbyggjandi tillögu að aðalskipulagi. Þar sem tillaga að aðalskipulagi sætir nú fomalgu ferli verða athugasemdir umbjóðanda míns við tillöguna settar fram í bréfi þessu.

Umbjóðandi minn hefur margvíslegar athugasemdir fram að færa vegna tillögunnar, enda telur hann tiltekin atriði hennar raska grundvelli atvinnustarfsemi hans og bersýnilega vera til þess fallin að valda honum verulegu fjártjóni.

Umbjóðandi minn á fasteign við Arnarvelli 2, 235 Reykjanesbæ, þar sem hann rekur bílaleigu en fasteignin er innan flugvallarsvæðis Keflavíkurflugvallar. Umbjóðandi minn hefur einnig gert lóðarleigusamning við Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar um lóðina Arnarvöll 2 sem fasteignin er á. Samkvæmt lóðarleigusamningi er lóðin samtals 6.644 m² og er leigð til 50 ára frá 1. júlí 2006, eða allt til ársins 2056. Þann 29. janúar 2007 fékk umbjóðandi minn einnig úthlutaðri viðbótarlóð á Arnarvöllum 2. Sú lóð er 1.981 m² og er hún einnig leigð til 50 ára. Samtals er því um að ræða 8.625 m² lóð er umbjóðandi minn leigir undir húsnæði sitt og starfsemi á Arnarvöllum 2.

Samkvæmt núgildandi aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2005-2025 er fasteign umbjóðanda míns að Arnarvöllum 2 staðsett á skilgreindu verslunar- og þjónustusvæði. Svæðið er ætlað flugsækinni starfsemi sem tengist ferðamannaíðnaði og flugtengdri þjónustu, eins og verslunum, veitingum, gistingu, bílaleigum og skrifstofum á flugþjónustusvæðinu. Er markmiðið meðal annars að tryggja að framangreint svæði hafi greiðan aðgang að flugstöðinni, bílastæðum og vegakerfi sem ferðamenn nota til að komast til og frá flugstöðinni. Er því ljóst að staðsetning á svæðinu er mjög mikilvæg fyrir starfsemi umbjóðanda míns enda er þar gott aðgengi, nóg af bílastæðum og starfsemi er í göngufjarlægð frá flugstöðinni.

Í fyrirbyggjandi tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 kemur fram í kafla 3.3.1., bls. 14, að innan svæða fyrir framtíðarstækkun flugstöðvarinnar sé *afmarkað svæði þar sem mannvirki verða skilgreind sem víkjandi*, sbr. mynd 3.2. (rauðmerktar byggingar). Byggingarnar sem eru skilgreindar víkjandi eru annars vegar Fálkavellir 1, 2, 3, 5, 7, 13 og 17 og hins vegar Kjóavellir 2 og 4. Samkvæmt mynd 3.2. má hins vegar sjá að fasteign umbjóðanda míns við Arnarvelli 2 hefur verið rauðmerkt ásamt Kjóavöllum 4. Verður að draga þá ályktun að hún teljist til „víkjandi mannvirkja“ í þessum skilningi, enda þótt það sé ekki fyllilega skýrt.

Um þetta segir í tillöguni að það að byggingar eða mannvirki séu víkjandi merki „kvöð um að það kunni að þurfa að fjarlægja þau til að rýma fyrir framkvæmdum við stækkun flughlaða og flugstöðvarbygginga sem áformaðar eru á lóðum þeirra. Miðað er við að gefinn verði 5 fimm [sic] ára fyrirvari í hverju tilviki sem fara þarf eftir slíkri kvöð“. Umbjóðandi minn áttar sig alls ekki á þýðingu þessa. Ekki verður séð að með aðalskipulagi verði hægt að lýsa einhvers konar kvöð á eignarréttindi umbjóðanda míns sem njóta stjórnarskrárverndar. Þá er óljóst hvort ætlunin sé að leita eftir heimild til eignarnáms vegna fyrirhugaðra framkvæmda. Í öllu falli er ljóst að það ber að leita samninga við umbjóðanda minn sé ætlunin að fylgja þessari stefnu í aðalskipulagi sem raskar hagsmunum hans verulega. Eins og mál standa liggur ekki fyrir hvernig ætlunin er að tryggja réttindi umbjóðanda míns og annarra eigenda „víkjandi mannvirkja“ ef af þessari breytingu verður.

Það vekur athygli að í fyrirbyggjandi tillögu hefur sérstakt „Atvinnusvæði“ einnig verið afmarkað innan flugvallarsvæðisins, sbr. kafli 5 á bls. 19-20. Er þar gert ráð fyrir að á tilteknu athafnasvæði verði starfsemi sem falli annað hvort undir skilgreinda athafnastarfsemi samkvæmt skipulagsreglugerð (tiltekin atvinnustarfsemi) eða undir þjónustu. Áætlað er að á athafnasvæðinu verði fjölbreytt starfsemi sem nýti sér sérstöðu flugvallarsvæðisins, t.a.m. þjónustustarfsemi eins og flutningastarfsemi, hótél og *bílaleigur*. Það vaknar því sú spurning hvort beinlínis sé ætlunin að þjónustustarfsemi, svo sem sú sem umbjóðandi minn rekur, verði *flutt á nýtt svæði*, en eins og rakið hefur verið eru áform um þetta alls ekki skýr.

Í kafla 5 kemur einnig fram að breytingar verði á afmörkun landnotkunar frá fyrra skipulagi og að *felldur verði út landnotkunarflokkurinn verslun og þjónusta*. Þá verði afmarkað svæði fyrir athafnasvæðið og gerð grein fyrir byggingarheimildum ásamt skýringum um ríkjandi starfsemi og skilmálum. Ekki er fyllilega ljóst í hverju framangreindar breytingar felast. Hugsanlega er átt við að heimilli landnotkun þar sem umbjóðandi minn hefur starfsemi sína verði breytt með þeim afleiðingum að hann getur ekki lengur rekið atvinnustarfsemi sína.

Umbjóðandi minn mótmælir því harðlega að fasteign hans við Arnarvelli 2 verði skilgreind sem víkjandi mannvirki í fyrirhuguðu aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar, sem og að gripið verði til breytinga, s.s. á landnotkunarflokkum, þannig að ekki verði lengur heimilt að stunda atvinnustarfsemi í húsnæði umbjóðanda míns.

Minnt er á að umbjóðandi minn er eigandi þess mannvirkis sem skilgreint er sem „víkjandi“ og að í gildi eru bindandi lóðarleigusamningar fram til ársins 2056 sem hafa

verulegt fjárhagslegt gildi. Verðmæti fasteignar umbjóðanda míns, rekstursins og lóðarleiguréttarins á Arnarvöllum 2 er gríðarlega mikið, en um er að ræða hundruði milljóna króna. Það má ljóst vera að mikil aukning ferðamanna, arðbærari nýting og frekari tækifæri á svæðinu hafa aukið virði fasteignarinnar og þess svæðis sem umbjóðandi minn leigir og mun svo vera áfram. Í því sambandi skal bent á að umbjóðandi minn hefur mögulega tækifæri á að byggja upp lóðina enn frekar til framtíðar lítið og er sá réttur einn og sér verðmætur. Staðsetning fasteignarinnar er einnig með besta móti, enda er svæðið í göngufæri frá flugstöðinni og aðgengi að bílastæðum gott. Þessi atriði hafa grundvallarþýðingu fyrir rekstur og þjónustu umbjóðanda míns. Flutningur starfseminnar á fjarlægara svæði myndi augljóslega leiða til verulegs fjártjóns fyrir umbjóðanda minn og vera mjög íþyngjandi. Að mati umbjóðanda míns kemur slíkt ekki til greina.

Ljóst er að eignarréttur umbjóðanda míns að fasteigninni er varinn og hefur hann jafnframt réttmætar væntingar til þess að hann geti stundað þar atvinnustarfsemi á grundvelli gildandi samninga, sbr. 72. gr. stjórnarskrárinnar og 1. gr. 1. viðauka við Mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994. Þessi stjórnarskrávröðu réttindi umbjóðanda míns eru þess eðlis að ekki er unnt að svipta hann þeim með nýju aðalskipulagi, svo sem fyrirbyggjandi tillaga bendir til að ætlunin sé að gera.

Þá er bent á að samkvæmt skipulagslögum er ekki unnt að gera breytingar á aðalskipulagi og raska atvinnustarfsemi með þessu móti, enda er þar að finna ströng skilyrði um heimildir til eignarnáms og bótarétt vegna skipulagsbreytinga. Lögð er áhersla á að skipulagslög hafa að geyma ríkar heimildir til fullra bóta vegna fjártjóns sem leiðir af breytingum á skipulagi, sbr. 50. og 51. gr. laganna. Á þessu stigi er þó mikilvægast að benda á að ekki verður séð hvaða nauðsyn og málefnalegu sjónarmið búa að baki því að skilgreina fasteign umbjóðanda míns sem víkjandi mannvirki í fyrirhuguðu aðalskipulagi enda samræmist staðsetning eignarinnar núgildandi aðalskipulagi og fellur vel að fyrirhuguðu skipulagi. Athygli er vakin á því að í kafla 3.7., sbr. bls. 16, segir að á flugþjónustusvæði FLE 1 séu byggingar sem falli ekki að ríkjandi starfsemi samkvæmt aðalskipulagi og séu skilgreindar sem víkjandi mannvirki, sbr. mynd 3.2. Fasteign umbjóðanda míns er hins vegar á flugþjónustusvæði FLE 2 og er samkvæmt núgildandi aðalskipulagi á skilgreindu verslunar- og þjónustusvæði. Samræmist fasteign umbjóðandi míns því fyllilega ríkjandi starfsemi á svæðinu og tilgangi starfseminnar þar.

Til viðbótar við framangreint er einnig rétt að benda á að það yrði algerlega ótækt fyrir umbjóðanda minn að þurfa að búa við þá óvissu að honum verði kannski gert að flytja starfsemi sína úr núverandi húsnæði í náinni framtíð þar sem fasteign hans verði skilgreind sem víkjandi mannvirki í aðalskipulagi. Slíkt myndi augljóslega setja allar framtíðaráætlanir umbjóðanda míns úr skorðum, meðal annars m.t.t. mögulegrar uppbyggingar á Arnarvöllum 2. Þá liggur ekkert fyrir hvert umbjóðandi minn gæti flutt starfsemi sína en hann hefur enga vissu fyrir því að fá lóð og húsnæði úthlutað á fyrirhuguðu athafnasvæði samkvæmt tillögunni, auk þess sem það svæði væri langtum verri kostur fyrir hann miðað við núverandi staðsetningu.

Samkvæmt framangreindu er sú krafa gerð að fallið verði frá því að fasteign umbjóðanda míns við Arnarvelli 2 verði skilgreind sem víkjandi mannvirki í fyrirbyggjandi tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 og að ekki

verði gerðar breytingar sem valda því að umbjóðandi minn getur ekki lengur stundað atvinnustarfsemi sína.

Tekið skal fram að umbjóðandi minn hefur fullan vilja til að að finna ásættanlega lausn á þessu máli í samráði við skipulagsyfirvöld og fulltrúa Isavia ohf. Hann er að sjálfsgöðu reiðubúinn til þess að funda í því skyni að ræða mál þetta frekar.

Umbjóðandi minn áskilur sér allan rétt til að sækja fullar bætur vegna þess tjóns sem hann kann að verða fyrir vegna breytinga á fyrirhuguðu aðalskipulagi, sem og að láta reyni á gildi slíkra ákvarðana fyrir stjórnvöldum og dómstólum.

Virðingarfyllst,


Ásgerður Ragnarsdóttir hrl.

Sveinn Valdimarsson

From: Friðrik Friðriksson <fridrik@sfs.is>
Sent: 2. febrúar 2016 14:24
To: Sveinn Valdimarsson
Subject: Tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-20130

One: -1

Daginn Sveinn,

Ég vil koma á framfæri athugasemd við skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar vegna auglýstrar tillögu að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Af lestri tillögunnar kemur ekki fram að fötluðum/hreyfihömluðum einstaklingum og aðstandendum þeirra sé tryggt aðgengi að flugstöðinni. Í dag er ástandið ófullnægjandi og þarfnast úrbóta við. Þetta veit ég og get fullyrt sem faðir fatlaðrar dóttur sem hefur farið nokkrar ferðir erlendis síðastliðin ár með fjölskyldunni.

Mögulegt er að koma að flugstöðinni við brottför og þar taka fram hjólastól og ganga stystu leið inn í flugstöðina. Aftur á móti er ekkert svæði við komu til landsins til að sækja fatlaða/hreyfihamlaða. Það er óásættanlegt að svæðið komumegin við flugstöðina sé afmarkað fyrir leigubíla, rútur og bilaleigubíla. Í raun er búið að loka svæðið af – en tryggja verður gjaldfrjálst aðgengi að komusal flugstöðvarinnar, alveg eins og er gert brottfararmegin.

Með ofangreint í huga, þá sé ég hvergi tillögu þess efnis að tryggt sé aðgengi fatlaðra/hreyfihamlaðra einstaklinga og aðstandenda þeirra í endurskoðaðri tillögu að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Vinsamlegast tryggð öruggt og gott aðgengi fyrir alla að nýrri flugstöð.

Vinsamlegast staðfestið móttöku þessara athugasemda.

Með kveðju,
Friðrik Friðriksson
Hjallabrekka 36



6. fundur

6. fundur svæðisskipulagsnefndar Suðurnesja sem var haldinn miðvikudaginn 27. janúar 2016, kl. 15:30. Fundurinn var haldinn á skrifstofu Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum, Skógarbraut 945, 235 Reykjanesbær.

Mætt eru:

Ólafur Þór Ólafsson, Sveinn Valdimarsson, Róbert Ragnarsson, Guðlaugur M. Sigurjónsson, Kjartan Már Kjartansson, Áshildur Linnet, Jón Emil Halldórsson, Magnús Stefánsson, Kristinn Benediktsson, Guðmundur Björnsson, Einar Jón Pálsson, Marta Sigurðardóttir og Berglind Kristinsdóttir sem jafnframt ritaði fundargerð.

Formaður setti fundin og bauð fundarmenn velkomna.

Dagskrá:

1. *Undirritun fundargerðar frá 14. september 2015.*
Fundargerð hafði verið send nefndarmönnum með rafrænum hætti fyrir fundinn. Var hún samþykkt samhljóða.
2. *Erindi frá Reykjanesbæ, dags. 16.12.2015. Endurskoðun aðalskipulags, skipulagslýsing til kynningar (tilv. 201205-116/9.7).*
Fulltrúi RNB sagði frá breytingum á megin markmiðum aðalskipulags RNB. Lagt fram án athugasemda.
3. *Erindi frá ISAVIA, dags. 11.01.2016. Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030. <http://www.kefairport.is/Flytileidir/Um-felagid/skipulagsmal/>
a) Afrit af minnisblaði frá VSÓ, dags. 04.01.2016, v/aðalskipulags Keflavíkurflugvallar – samræmi við svæðisskipulag.*

Fulltrúi ISAVIA sagði frá helstu atriðum tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar. Stjórn Svæðisskipulags Suðurnesja telur að ekki sé nauðsynlegt að breyta svæðisskipulaginu vegna nýrrar staðsetningar framtíðarbrauta, nýrra hindrunarflata og flugöryggissvæða áður en nýtt aðalskipulag tekur gildi.

Svæðisskipulagsnefndin gerir því ekki athugasemdir við tillögu ISAVIA og telur að hún falli að svæðisskipulagi Suðurnesja

4. *Erindi frá ISAVIA, dags. 12.01.2016. Deiliskipulög á Keflavíkurflugvelli – skipulagslýsingar.*
Fulltrúi ISAVIA greindi frá fyrirhuguðum breytingum á deiluskipulagi á Keflavíkurflugvelli, (vestur og austursvæði).



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

5. *Erindi frá Grindavíkurbæ, dags. 09.12.2015. Beiðni um umsögn v.endurskoðunar á aðalskipulagi Grindavíkur 2010-2030.*

Fulltrúi Grindavíkur sagði frá helstu breytingum á aðalskipulagi Grindavíkur 2010-2030.

Svæðisskipulagsnefndin gerir ekki athugasemdir við forsendur endurskoðunarinnar.

6. *Endurskoðun á vatnsverndarsvæði – upplýsingar um stöðu.*

Formaður nefndarinnar og ritari sögðu frá fundi sem þau áttu með fulltrúum HS-orku og veitna. Til skoðunar eru tveir staðir sem koma til greina fyrir ný vatnsból.

Ákvörðun frá hálfu HS - orku og veitna um nýtt vatnsból þarf að liggja fyrir á árinu 2017.

7. *Önnur mál.*

Fulltrúi Sveitarfélagsins Voga vakti athygli á því að fundað er í bæjarstjórn sveitarfélagsins Voga síðasta miðvikudag hvers mánaðar. Óskað var eftir því að tekið væri tillit til þessa þegar boðað væri til fundar í Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja.

Umræður urðu um uppbyggingu á þjónustusvæði við Rósaselstjarnir. Til máls tóku EJP, GHS, MS, ÓÞÓ og ÁL.

Lagt er til að sameiginleg atvinnusvæði verði rædd á næsta stjórnarfundi Svæðisskipulags Suðurnesja. Samþykkt samhljóða.

Fulltrúar RNB og Grindavíkur sögðu frá vinnu við stígagerð á milli sveitarfélaganna. Fundarmenn fögnuðu verkefninu.

Fundi slitið kl. 16:55.



SVÆÐISSKIPULAG
SUÐURNESJA
2008 - 2024

Fleira ekki gert og fundi slitið kl.17:00.

Isavia ohf
Reykjavíkflugvelli
101 Reykjavík



Reykjavík 15. febrúar 2016
UST201601-101/K.S.J.
10.04.02

Efni: Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkflugvallar 2013 – 2030.

Vísað er til erindis skipulagsfulltrúa Keflavíkflugvallar er barst 11. janúar sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkflugvallar.

Í tillögunni kemur fram að gert er ráð fyrir aukningu í flugumferð um Keflavíkflugvöll á skipulagstímabilinu. Í lok skipulagstímabilsins er gert ráð fyrir að fjöldi farþega sem fara mun um Keflavíkflugvöll kunni að liggja á bilinu 3-6 milljónir á ári. Í umhverfisskýrslu kemur fram að gert er ráð fyrir aukningu í flugumferð um Keflavíkflugvöll á skipulagstímabilinu. Gert er ráð fyrir að fjöldi flughreyfinga fari úr 18/kl (2010) upp í 40/kl árið 2030.

Til að mæta þessari aukningu er gert ráð fyrir að flugstöð verði stækkuð, hliðum og flughlöðum verði bætt við og að legu NA/SV brautar verði snúið í N/S.

Umhverfisskýrsla

Umhverfisstofnun tekur undir að umhverfisþættirnir hljóðvist, loftgæði, landnotkun og fráveita eru skilgreindir sem þýðingarmiklir umhverfisþættir þegar umhverfisáhrif af breyttu skipulagi á Keflavíkflugvelli eru skoðaðir.

Hljóðvist

Umhverfisstofnun bendir á að vegna áætlana um nýja N-S braut ætti að skoða áhrif frá henni alveg sérstaklega. Í umhverfisskýrslu segir að: „þar sem ekki liggja fyrir hljóðvistarútreikningar fyrir nýja N/S né NV/SA braut var farin sú leið að yfirfæra áhrif flugumferðar af braut 02/20 á þær brautir. Því ber að taka það mat með ákveðnum fyrirvara þangað til að nákvæmir hljóðvistarútreikningar munu liggja fyrir.“ Að mati Umhverfisstofnunar ættu að liggja fyrir nýjir hljóðvistarútreikningar í skipulagsáætluninni, enda verið að taka ákvarðanir um framtíðarþróun á svæðinu.

Í umfjöllun um loftrýmisesfirlit kemur fram að auk umferðar farþegarflugvéla séu flugsveitir á vegum Atlantshafsbandalagsins að annast loftrýmisgæslu á Íslandi, þannig að 5 herflugvélar F16 séu á Keflavíkflugvelli 4-5 mánuði á ári. Einnig kemur fram að meðan á þessu eftirliti standi megi búast við auknu ónæði af völdum flugumferðar. Að mati Umhverfisstofnunar ættu hljóðvistarútreikningar

fyrir skipulagsáætlunina að byggjast á þeirri umferð sem var um völlinn 2015 að viðbættri umferð herflugvélna. Að mati Umhverfisstofnunar nægir ekki að taka mið af mælingum sem voru gerðar árið 1998 í tengslum við veru bandaríkjahers á Keflavíkflugvelli og álykta svo að það teljist líklegt að umfang áhrifa aukist tímabundið að einhverju magni. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að í umhverfisskýrslu sem kynnt er almenningi, komi fram sem gleggstar upplýsingar um þau umhverfisáhrif sem áætlaðar breytingar hafi í för með sér.

Umhverfisstofnun tekur undir það að ákvörðun um staðsetningu og útfærslu flugbrauta hefur bein áhrif á umfang áhrifa en í nágrenni Keflavíkflugvallar er meðal annars íbúðarbyggð, atvinnusvæði, verslun og þjónusta, opin svæði, útivistarsvæði og verndarsvæði eins og fram kemur í umhverfisskýrslu.

Að mati stofnunarinnar er mikilvægt að vöktunaráætlun liggja fyrir og farið sé eftir henni sjá töflu nr. 5.4. Að mati stofnunarinnar er þó lykilatriði að strax sé hafist handa við að kortleggja hljóðvistina eins og hún er í dag til að geta áætlað hljóðvist miðað við væntanlegar breytingar og til að hafa samanburðartölur.

Loftgæði

Í umhverfisskýrslu kemur fram að umfang áhrifa á loftgæði við flugvelli er háð nokkrum þáttum og má þar meðal annars nefna almenn staðbundin loftgæði við flugvöllinn og ríkjandi veðurfar. Bein áhrif á loftgæði eru helst við landingu, flugtak og akstur flugvéla á flugbrautum, frá þjónustubifreiðum flugvallar, við áfyllingu eldsneytis. Óbein áhrif í tengslum við starfsemi flugvallarins eru fyrst og fremst vegna ferða starfsfólks og farþega til og frá flugvallarsvæðinu.

Að mati Umhverfisstofnunar ættu loftgæðaútreikningar fyrir skipulagsáætlunina að byggjast á þeirri umferð sem var um völlinn 2015 að viðbættri umferð þeirra herflugvéla sem getið er um í ofangreindri umfjöllun um hljóðvist. Umhverfisstofnun tekur undir mikilvægi þess að ráðast í mælingar á loftgæðum á Keflavíkflugvelli. Að mati stofnunarinnar er æskilegt að fyrir liggja þekking á núverandi ástandi áður en farið er í stækkun, svo hægt sé að spá til um áhrif stækkunar og aukningu flugumferðar. Að mati Umhverfisstofnunar er sú niðurstaða, að umfang áhrifa á loftgæði liggja ekki fyrir þar sem engar mælingar á loftgæðum hafi farið fram, ekki ásættanleg. Að mati stofnunarinnar þurfa slíkar mælingar að hafa farið fram og ættu að teljast ein af forsendum þess hvernig aðalskipulag Keflavíkflugvallar þróast.

Einnig bendir Umhverfisstofnun á að þó ekki hafi verið gerðar mælingar á loftgæðum er hægt að meta losun frá starfsemi á vellinum m.a. út frá fjölda flugtaka og landinga. Mat á losun er síðan hægt að nota til að reikna dreifingu og styrk mengunarefna. Þetta er venjubundið verklag þegar um er að ræða hugmyndir um uppbyggingu umfangsmikillar mengandi starfsemi. Sem dæmi má nefna að þær verksmiðjur sem til stendur að byggja í nágrenni flugvallarins, í Helguvík, hafa allar lagt fram þannig mat á loftgæðum. Umhverfisstofnun telur mjög mikilvægt að loftgæði verði metin út frá þeim spám um farþegafjölgun sem nú liggja fyrir. Einnig væri æskilegt að skoðuð yrði samlegðaráhrif loftmengunar við iðnaðarsvæðið í Helguvík.

Umhverfisstofnun er ekki sammála að aðalskipulagsáætlun hafi takmörkuð áhrif á umfang og eðli losunar frá flugvéllum. Stofnunin bendir á að á grundvelli skipulags er fjöldi snertinga ákvarðaður, og losun fer ekki bara eftir tækni heldur einnig fjöldi snertinga.

Umhverfisstofnun tekur undir þá áætlun að innleiða verklag um grænt aðflug og brottflug, koma á skilvirkari stjórnun á akstri flugvéla á flugbrautum og nýta rafmagn á jörðu niðri. Að mati

Umhverfisstofnunar skortir upplýsingar um það hve miklu ofangreind atriði skila í minnkun loftmengunar á flugvellingum og í umhverfi hans. Einnig telur stofnun mikilvægt að íbúar í nágrenni flugvallar fái upplýsingar um það hve mikil mengun í umhverfi þeirra er frá flugvellingum og hve mikið af loftmengun stafar af losun frá jarðefnaeldsneyti frá bílaumferð og annarri mengandi starfsemi, þ.n.t. samlegðaráhrif við iðnaðarsvæðið í Helguvík.

Fráveita

Í greinargerð kemur fram að frá skipulagssvæðinu liggja tvær fráveitulagnir. Fráveita frá eystri hluta skipulagssvæðisins sem er með útrás í Njarðvík, uppfyllir umhverfiskröfur. Frá vestari hluta skipulagssvæðisins fer fráveita til sjávar sunnan við Básenda. Fram kemur í greinargerð að þar er hreinsun skólps ófullnægjandi, útrás til sjávar of stutt og meðferð ofanvatns af flugbrautum, flughlöðum og plönnum er ófullnægjandi. Einnig kemur fram að olúskiljur eru ekki allar í viðunandi ástandi.

Í umhverfisskýrslu kemur fram að flugumferð um Keflavíkurflugvöll krefst meðhöndlunar á afísingarvökva, eldsneyti og öðrum efnem sem geta verið skaðleg umhverfinu komist þau óhindrað út í umhverfið. Einnig kemur fram að fráveitumálum er um margt ábótavant.

Umhverfisstofnun bendir á að öll fráveita skal vera skv. reglugerð um fráveitur og skólps nr. 798/1999. Í umhverfisskýrslu koma fram markmið um endurbætur sem tekin eru úr úttektarskýrslu VSÓ Ráðgjöf frá 2013. Umhverfisstofnun tekur undir markmið sem fram koma m.a. um að allt vatn af mengandi svæðum fari í olúskiljur og settjarnir og að allt skólps verði hreinsað og útrás lengd. Umhverfisstofnun bendir á að einnig þurfi áætlun um að hreinsa settjarnir. Stofnunin tekur undir að gert er ráð fyrir að á skipulagstímabilinu verði ráðist í endurbætur á fráveitumálum eins og lagðar eru til í heildaráætlun fráveitu sem var unnin af VSÓ ráðgjöf 2013. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að öll markmið um úrbætur fráveitu verði tímasett í aðalskipulagsáætluninni.

Umhverfisstofnun bendir á að auk þess að þörf er úrbóta á fráveitu þá þyrfti að koma fram hvernig bregðast á við þeirri miklu fjölgun farþega og starfsmanna sem blasir við. Að mati stofnunarinnar þyrfti einnig að koma fram hvernig fjöldi persónueininga er fundinn og rökstuðningur fyrir því hvernig fráveita er leyst miðað við reiknaðar persónueiningar.

Samgöngur

Umhverfisstofnun tekur undir valkostinn raflest hvað varðar umferð að og frá Keflavíkurflugvelli, þar sem slíkur kostur dregur úr losun frá jarðefnaeldsneyti.

Óvissa

Að mati Umhverfisstofnunar er óásættanlegt að óvissa ríki varðandi stöðu loftgæða nú og áætlun um loftgæði næstu ár á svæði Keflavíkurflugvallar og nærliggjandi svæðum. Tafla 8.1 er ágæt með áformum um vöktun loftgæða með færanlegri mælistöð, en að mati stofnunarinnar ættu mælingar á loftgæðum á flugvellingum að vera lengra komnar þegar flugumferð eykst í þeim mæli sem nú er. Umhverfisstofnun tekur undir að breytt verklag, tækniþróun og hagrænir hvatar geta stuðlað að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda frá flugumferð ef hún er óbreytt frá ári til árs. En með þeirri miklu aukningu flugumferðar sem hefur verið og er áætluð næstu árin þá er ekki hægt að gera ráð fyrir öðru en að mengunin aukist, neikvæð áhrif losunar munu því aukast á skipulagstímabilinu.

Niðurstaða

Í tillögu að breyttu aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar kemur fram að áætluð er mikil aukning á flugumferð og allri þjónustu á svæðinu. Um Keflavíkurflugvöll fer ört vaxandi hópur farþega, og því þarf að stækka þjónustusvæði og vinna með flugbrautir. Umhverfisstofnun leggur áherslu á að öll starfsemi sé skv. lögum og reglugerðum og að vöktun mengandi þátta sé virk og unnið sé að því að halda mengun í lágmarki eins og kostur er. Umhverfisstofnun tekur undir það að óvissa ríkir um umfang áhrifa á umhverfisþáttinn loftgæði þar sem ekki liggja fyrir beinar mælingar á loftgæðum við flugvöllinn, en stofnunin telur að hægt væri að meta losun og reikna þannig út dreifingu og styrk mengunarefna. Einnig kemur fram að hljóðmælingar eru ekki nýjar svo hljóðvist í dag er ekki nákvæmlega þekkt. Starfsleyfi hefur verið gefið út fyrir flugvöllinn af Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja og skv. vöktunaráætlun og með eftirliti ættu því ofangreind atriði að standa til bóta. Fráveita er ekki í lagi eins og fram kemur í greinargerð og umhverfisskýrslu, en ef uppfylla á kröfur starfsleyfis stendur það einnig til bóta. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að þegar svæðið verður deiliskipulagt verði betri upplýsingar hvað varðar stöðu loftgæða og hljóðvistar og einnig upplýsingar um fjölda persónueininga er fara um fráveitu og hvort áætlanir um fráveitu uppfylli lög og reglugerðir.

Virðingarfyllt

Kristín S Jónsdóttir
Sérfræðingur

Aðalbjörg B Guttormsdóttir
Teymisstjóri





Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar
b/t Sveinn Valdimarsson
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Reykjanesbæ

Reykjavík, 26.02.2016
Tilv.: 1508894 / RS

Efni: Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Samgöngustofa hefur móttengið til umsagnar tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Samgöngustofa hefur áður veitt umsögn um drög að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 og vísar hér í fyrri athugasemdir (sjá fylgiskjal, dags 12.10.2015) og áréttar það sem þar kemur fram.

Samgöngustofa leggur áherslu á að við gerð aðalskipulags sé tekið tillit til reglugerðar um flugvelli nr. 464/2007. Einnig vill Samgöngustofa vekja athygli á lögum nr. 60 um loftferðir frá árinu 1998, ásamt síðari breytingum. Í lögnum eru ákvæði um svæði sem flugöryggis vegna, eiga að vera laus við hindranir þ.m.t mannvirki og búnað.


Til viðbótar við fyrri umsögn og það sem að ofan greinir hefur Samgöngustofa eftirfarandi athugasemdir.

- Unnið er að endurvottun flugvallarins og verður nýtt starfsleyfi gefið út í samræmi við nýja reglugerð nr. 75/2016 (ESB 139/2014) og á því verki að vera lokið í s.l. fyrir lok árs 2017. Sú reglugerð mun leysa af hólmi núverandi flugvallarreglugerð nr. 464/2007 hvað varðar Keflavíkurflugvöll.
- Í köflum 2.3 – Flugbrautir og 2.7 – Skilmálar flugbrauta og víðar í aðalskipulagstillögu er nefnt að ráðist verði í breytingar á afkastagetu núverandi flugbrautarkerfis svo sem á akbrautum, sem og einnig stækkun á flugstöð áður en nýjar fyrirhugaðar flugbrautir komi til. Samgöngustofa bendir á að allar breytingar hvort sem er á rekstri flugvallarins, mannvirkjum hans eða búnaði skal tilkynna til Samgöngustofu, mannvirkja og leiðsöguviðs.
- Í kafla 7.2 – Hindrunarfletir flugbrauta segir að ”Skilyrði við afmörkun á hindrunarflötum flugbrauta er að uppfylla kröfur fyrir alþjóðaflugvelli skv. ICAO skjali nr. 15.” Hér er líklega átt við ICAO Viðauka 14 um flugvelli sem innleiddur hefur verið á Íslandi með reglugerð nr. 464/2007. Samgöngustofa bendir á að reglugerð nr. 464/2007 (ICAO Viðauki 14) setur m.a. kröfur til hindrunarflata flugvalla sem nú verður leyst af hólmi með nýrri reglugerð, eins og áður hefur komið fram.
- Samkvæmt mynd á uppdrætti 1 af flugvallarsvæði þá mun öryggissvæði fyrir NV-SA flugbraut ná inná varnar- og öryggissvæði (öryggissvæði B). Samgöngustofa áréttar að flugbrautaröryggissvæði er sett til að minnka hættu á skemmdum á loftfari sem rennur út yfir flugbraut og að vernda loftför sem fljúga yfir það við flugtak eða landingu. Gildir þar engu um hvort fyrir er varnar- og öryggissvæði flugvallar eða skilgreint flugvallarsvæði.



- Í kafla 3.6 kemur fram að „Keflavíkurflugvöllur mun í samvinnu við Reykjanesbæ og umráðaaðila lands skoða tækifæri sem felast í að tengja Háaleitishlað við aðliggjandi atvinnusvæði í Reykjanesbæ, sbr. mynd 3.3“. Samgöngustofa bendir á að Háaleitishlað er alfarið innan viðkvæmasta haftasvæðis flugverndar og er allur aðgangur að því háður takmörkunum sem skilgreindar eru í reglugerð nr. 985/2011 um flugvernd. Mikilvægt er að áður en farið er í útfærslu á þessu svæði þá sé tryggt að þær uppfylli kröfur sem gerðar eru til svæðisins. Samgöngustofa óskar jafnframt eftir nánari útskýringum um hvað er átt við með þessari lýsingu.
- Athafnasvæðið er alltaf aðskilið með flugvallargirðingu. Ef breytingar eru fyrirhugaðar á Háaleitishlaði, þá þarf að taka tillit til og fara eftir þeim kröfum sem eiga við í rg. nr. 985/2011 um flugvernd og rg. nr. 75/2016 um kröfur og stjórnáætlun meðferð er varða flugvelli.
- Í töflu 3.1 um svæði FLE1 kemur fram að að byggja má hótél. Samgöngustofa bendir á að hluti svæðis FLE1 skv. mynd er innan flugvallar/viðkvæmasta haftasvæðis flugverndar og það svæði skal fylgja þeim reglum sem á við.
- Í töflu 3.3 um starfsemi á Háaleitishlaði kemur fram að svæðið sé að stærstum hluta innan flugverndarsvæðis. Hið rétta er að það er alfarið innan viðkvæmasta haftasvæðis flugverndar í dag. Það þarf að gera greinarmun á haftasvæðum vegna flugverndar, flugsvæðum og landsvæðum sem eru nokkur stig.

Að svo stöddu hefur Samgöngustofa engar frekari athugasemdir við áðurnefnda skipulagslýsingu.

Virðingarfyllt,

Reynir Sigurðsson
framkvæmdastjóri mannvirkja og leiðsöguviðs

Fylgiskjöl: Umsögn Samgöngustofu að drögum að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2013,
dagsett 12.10.2015. Tilvísun 1508894/RS



Keflavíkurflugvöllur ohf
Skipulagsfulltrúi keflavíkurflugvallar
Flugstöð Leifs Eiríkssonar
235 Keflavíkurflugvelli

Reykjavík, 12.10.2015
1508894 RS

Efni: Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Samgöngustofa hefur móttakið til umsagnar drög að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsöguvið leggur áherslu á að við gerð aðalskipulags verði tekið tillit til reglugerðar um flugvelli nr. 464/2007.

Einnig vill Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsöguvið vekja athygli á lögum nr. 60 um loftferðir frá árinu 1998, ásamt síðari tíma breytingum. Í lögnum eru ákvæði um svæði sem flugöryggis vegna, eiga að vera laus við hindranir þ.m.t mannvirki og búnað. Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsöguvið vill koma á framfæri að flugbraut sem mun liggja í NV-SA og er samkvæmt aðalskipulagi fyrirhugað eftir árið 2030 hefur aðflugs-/brottflygsstefnu í nálægð við bæði Sandgerðisbæ og Grindvík og væri rétt að kanna áhrif af þessari flugbraut hvað varðar hljóðvist og hugsanlegra hindrana. En eins og kemur fram í aðalskipulagi þá er NV-SA og ný N-S flugbraut háð mati á umhverfisáhrifum. Í aðalskipulagi kemur fram að Isavia muni vinna nýtt hljóðvistarkort og verður sérstök áhersla lögð á Hafnir í Reykjanesbæ, framtíðaríbúabyggð í Sandgerðisbæ og íbúðarbyggð í Garði og Reykjanesbæ. En gera má ráð fyrir að íbúar Sandgerðis og Garðs muni verða fyrir óþægindum af völdum hávaða vegna flugumferðar eins og fram kemur í aðalskipulaginu, ekki er minnst á Grindvík í þessu sambandi. En Grindvík er í mun meiri fjarlægð frá flugvelli en Sandgerði og Garður og ætti því að verða fyrir minni áhrif af völdum hávaða. Hvað varðar hindranir er rétt að benda á fjarskiptamöstur við Grindvík, staðsetning mastrana er 14,6 km frá flugvelli og eru þau innan flugstjórnarsviðs, tilkynnt hæð yfir sjárvarmáli er 322 m og 201 m. Þessi tilteknu möstur eru flugvallarhindrun við Keflavíkurflugvöll og fara upp fyrir ytri láréttan flöt flugvallarins. En fjarskiptamöstrin eru ekki innan aðflugs-/brottflygsstefnu að fyrirhugaðri NV-SA flugbraut.

Að svo stöddu hefur Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsöguvið engar frekari athugasemdir við áður nefnda skipulagslýsingu.

Samgöngustofa - Mannvirkja- og leiðsöguvið biðst velvirðingar á hversu seint umsögnin berst.

Virðingarfyllt

Reynir Sigurðsson

Framkvæmdastjóri Mannvirkja- og leiðsöguviðs



Sandgerðisbær

ISAVIA ohf.
Reykjavíkurlugvelli
101 Reykjavík

Sandgerði, 9.03.2016
09.23/1601008 JB

Efni: Keflavíkurlugvöllur: deiliskipulagstillögur

Deiliskipulagslýsing fyrir tvö svæði á Keflavíkurlugvelli send til umsagnar

Ráðið gerir ekki athugasemdir við deiliskipulagslýsingarnar og leggur jafnframt áherslu á góða samvinnu vegna tengingar á hjóla-/göngustígs milli Sandgerðisbæjar og Flugstöðvar svæðis í skipulagi.

Virðingarfyllt,

Jón Ben Einarsson
sviðsstjóri umhverfis-, skipulags- og byggingarsviðs



Sandgerðisbær

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar
Tryggvagata Hafnarhúsi
150 Reykjavík

Sandgerði, 9.03.2016
09.22/1506089 JB

Efni: Keflavíkurflugvöllur: skipulagsmál: aðalskipulag 2013-2030

Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 lögð fram til umsagnar.

Ráðið gerir ekki athugasemdir við aðalskipulagstillöguna.

Virðingarfyllt,

Jón Ben Einarsson
sviðsstjóri umhverfis-, skipulags- og byggingarsviðs

2 Viðbrögð við umsögnum og athugasemdum

Eftirfarandi eru viðbrögð við umsögnum og athugasemdum eftirfarandi aðila:

1	Skipulagsstofnun
2	Landhelgisgæslan og utanríkisráðuneytið
3	Öryggisnefnd félags íslenskra atvinnuflugmanna
5	Reykjanesbær
6	Minjastofnun
10	Veðurstofan
11	ALP
14	Umhverfisstofnun
15	Samgöngustofa

Viðbrögð við umsögnum voru samþykkt á fundi skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar og Landhelgisgæslunnar 1.4.2016.

Skipulagsstofnun
b.t. Hafðísar Hafliðadóttur
Laugavegi 166
150 Reykjavík

Keflavíkurlflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013-2030

Skipulagsstofnun sendi minnisblað, dags. 11.2.2016, um frekari rýni á tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar. Hér á eftir er gerð grein fyrir ábendingum Skipulagsstofnunar og viðbrögðum skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar og Isavia við þeim.

Farþegaspá og uppbygging á flugþjónustusvæðum

Í minnisblaði Skipulagsstofnunar kemur fram:

„að stefna aðalskipulagsins um flugþjónustusvæðin og önnur svæði þurfi að vera markvissari og skýrari. Skipulagsákvæðanir þurfa miðast við raunhæfa þörf fyrir uppbyggingu með hliðsjón af áætlaðri fjölgun farþega og fyrirhuguðum framkvæmdum á skipulagstímabilinu.“

Viðbrögð: Skipulagsnefnd hefur brugðist við umsögn Skipulagsstofnunar í öllum megin atriðum og telur að með því hafi aðalskipulag Keflavíkurlflugvallar verið gert markvissara og skýrara og veiti nauðsynlega leiðsögn fyrir aðrar áætlanir.

Í minnisblaði Skipulagsstofnunar kemur fram:

„Grunnur að ákvörðunum um uppbyggingu í aðalskipulagstillögunni byggir á að gert er ráð fyrir að allt að 10 milljónir farþegar fari um flugstöðina við lok skipulagstímabilsins samkvæmt spá Isavia (bls. 2). Sá fjöldi er talsvert umfram spá ráðgjafafyrirtækisins Leigh Fisher þar sem háspá gerir ráð fyrir um 7,3 milljónum farþega árið 2030. Í umhverfisskýrslu (bls. 6) er talað um að fjöldi farþega sem fara muni um Keflavíkurlflugvöll kunni að liggja á bilinu 3-6 milljónir á ári við lok skipulagstímabilsins.“

Viðbrögð: Í greinargerð, kafla 1.1, hefur verið bætt við umfjöllun um forsendur farþegaspár. Gerð er grein fyrir fjölgun farþega eftir ákveðinni flokkun, þ.e. svokallaðra „transit“ farþega og síðan þeirra sem fara til og frá landinu.

Forsendur og spár hafa breyst mjög ört að undanförunu. Spá Leigh Fisher er orðin úreld og því verður hún ekki birt í greinargerð aðalskipulags. Í stað þess verður litið til spár þróunaráætlunar Keflavíkurlflugvallar.

Í minnisblaði Skipulagsstofnunar kemur fram:

„Í skipulagsgögnum þarf að skýra þær forsendur sem liggja að baki spár um 10 milljón farþega 2030 í stað fyrri háspár um 7,3 milljón farþega. Til samræmis þarf að lagfæra töflu 3.5 og aðrar töflur um uppbyggingarheimildir þannig að þær endurspegli raunverulega uppbyggingarþörf og áfangaskiptingu á skipulagstímanum. Skipulagsstofnun áréttar að æskilegt er að skýra nánar hvers

konar starfsemi er heimil á hverju svæði fyrir sig til leiðbeiningar fyrir deiliskipulagsgerðina. Skilgreina þarf nánar hvað er átt við með nauðsynleg starfsemi.“

Viðbrögð: Varðandi forsendur um spár að baki 10 milljón farþega er vísað til ofangreindra viðbragða og kafla 3 í greinargerð.

Ákvæðið hefur var að fara yfir áfangaskiptingu og byggingarheimildir. Í kjölfar þess hefur verið dregið talsvert úr byggingarheimildum á flugþjónustusvæðum og Háaleitishlaði. Jafnframt hefur verið lögð fram leiðbeinandi áfangskipting, sem tekur mið af ríkjandi starfsemi svæðanna, sjá kafla 3.3.1, 3.3.2 og 3.4. Með þessu er það mat skipulagsnefndar og Isavia að áætlunin sé orðin markviss og gefi öðrum áætlunum nægjanlegt leiðarljós.

Jafnframt hefur verið bætt við málsgrein í kaflanum um skipulagsferlið og samráð tilvísun í endurskoðun. Þar kemur fram að Í ljósi þess hversu ört forsendur breytast þarf að huga að reglulegri endurskoðun aðalskipulagsins til þess að veita þá leiðsögn sem þarf fyrir aðrar áætlanir.

Í minnisblaði Skipulagsstofnunar kemur fram um Háaleitishlað:

„Engu að síður er sett fram heimild til að reisa 588.000 m² á svæðinu fyrir flugstöðvarbyggingar, flughlöð og fleira sem þarfnast ekki nálægðar við millilandaflug. Þar af er gert ráð fyrir að reistir verði 150.000 m² á skipulagstímabilinu, sbr. töflu 3.5. Setja þarf skýrari stefnu um fyrirhugaða starfsemi og fyrir hvaða flugstarfsemi flugstöðvarbyggingin er hugsuð. Jafnframt þarf að setja ákvæði um byggingarmagn sem raunhæft er að verði byggt á skipulagstímabilinu til grundvallar deiliskipulagsgerð svæðisins.“

Viðbrögð: Sjá ofangreind viðbrögð. Gerð er grein fyrir áfangskiptingu m.t.t. ríkjandi starfsemi og útskýrt nánar hvað felist í flugstöðvarbyggingum á Háaleitishlaði, sjá kafla 3.3.2 og töflur 3.4 og 3.5.

Flugbrautir, hindrunarfletir og óvissa

„Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir breytingum á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar og í heildina virðist gert ráð fyrir fimm flugbrautum. Í töflu 2.1 á bls. 9 kemur hins vegar í ljós að óvissa gildir um braut 07-25, sem er ekki í notkun og færsla á braut NV-SA virðist hugsuð eftir skipulagstímabilið Skipulagsstofnun leggur áherslu á að í aðalskipulaginu liggi fyrir ákvörðun um flugbrautakerfið eins og því er ætlað að vera á skipulagstímabilinu. Hugmyndir um fyrirkomulag flugbrauta eftir 2030 má gera grein fyrir í viðauka eða vísa til í Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar um slík framtíðaráform.“

Viðbrögð: Skipulagsnefndin telur það gríðarlegt hagsmunamál að sýna flugbrautarkerfið í heild sinni ásamt hindrunarflötum, sbr. framsetning Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2005-2025. Því verða ekki gerðar breytingar á flugbrautarkerfinu á aðalskipulagsuppdraetti. Í greinargerð, kafla 2.3, er gerð grein fyrir líklegri þróun kerfisins.

Jafnframt kemur fram hjá Skipulagsstofnun ábending um framsetningu vegna hindrunarflata.

Viðbrögð: Greinargerð hefur verið uppfærð m.t.t. ábendinga Skipulagsstofnunar, sjá kafla 7.2.1, og ekki er lengur vísað í skilmála sem koma fram í Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2005-2025.

Samgöngur og veitur

„Vegir og veitur og aðrar framkvæmdir á flugvælinum eru skipulagsskyldar og framkvæmdaleyfisskyldar auk þess sem allar framkvæmdir á flugvælinum falla undir lög um mat á

umhverfisáhrifum. Lagfæra þarf texta í gr. 6.4.2 og víðar t.d. í köflum 2.7 og 4.4, þar sem segir að framkvæmdir séu ekki háðar skipulagi, framkvæmdaleyfi eða umhverfismati.“

Viðbrögð: Í greinargerð hefur verið skilgreint betur hvaða framkvæmdir við innviði falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum, eru háðar framkvæmdaleyfi og/eða skipulagi, sjá kafla 2.7 skilmála um flugbrautir, kafla 3.7 skilmála um flugþjónustusvæði og kafla 6.4.2 skilmála um samgöngur og veitukerfi. Í kaflanum hafa verið felldar út málsgreinar sem snúa að framkvæmdum sem ekki séu háðar skipulagi, framkvæmdaleyfi eða umhverfismati.

Mat á umhverfisáhrifum

„Skipulagsstofnun vekur athygli á að ákvæði laga um mat á umhverfisáhrifum ná yfir allt flugvallarsvæðið auk þess sem slíkar framkvæmdir eru skipulagsskyldar og framkvæmdaleyfisskyldar. Flugvellir með 2.100 m langa meginflugbraut eru matsskyldir, sbr. lið 10.05 í 1. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Allar breytingar á flugvöllum sem fela í sér flugbraut af sömu stærð eru einnig matsskyldar og aðra breytingar tilkynningaskyldar skv. lið 13 í 1. viðauka sömu laga sem fjallar um breytingar eða viðbætur við framkvæmdir.“

Viðbrögð: Greinargerð hefur verið uppfærð m.t.t. þessara ábendinga Skipulagsstofnunar. Í köflum 2.7 og 3.7 koma fram ofangreindar tilvísanir í lög um mat á umhverfisáhrifum. Settar eru fram leiðbeiningar um þær framkvæmdir sem falla undir lög um mat á umhverfisáhrifum og þar er fyrst og fremst tekið mið af því hvort þær falli að því að auka umferð á flugvöllum í samræmi við skýrslu Evrópusambandsins frá 2015 um túlkun á viðmiðum í 1. og 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum.

Samþykkt og staðfesting

„Það er túlkun Skipulagsstofnunar, eftir að hafa farið yfir lög og reglugerðir sem varða skipulagsnefnd og öryggis- og varnarsvæði, að skipulagsnefndin samþykki aðalskipulagið en Skipulagsstofnun staðfesti það samkvæmt skipulagslögum. Telji Skipulagsstofnun hins vegar þess háttar annmarka á aðalskipulaginu að synja beri staðfestingu þess eða fresta staðfestingu að öllu leyti eða hluta, sbr. 4. mgr. 32. skipulagslaga, vísar stofnunin staðfestingu aðalskipulagsins til utanríkisráðherra, ef um er að ræða öryggis- og varnarsvæði.“

Viðbrögð: Fallist er á túlkun Skipulagsstofnunar um samþykktir og staðfestingu skipulagsáætlunarinnar. Skipulagsgögnum hefur verið breytt í samræmi við það.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Landhelgisgæslan

b.t. Jóns B. Guðnasonar

Skógarhlíð 14

105 Reykjavík

Keflavíkurlflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013-2030

Landhelgisgæslan og utanríkisráðuneytið sendu umsögn, dags. 18.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar. Eftirfarandi er yfirlit um helstu ábendingum Landhelgisgæslunnar og viðbrögðum skipulagsnefndar Keflavíkurlflugvallar og Isavia við þeim.

Almennt

„Í skipulagsvinnu svæðisins er mikilvægt að tekið sé tillit til öryggis- og varnarhagsmuna Íslands og skuldbindinga sem felast í aðild Íslands að Atlantshafsbandalaginu og tvíhliða varnarsamningsins sem í gildi er á milli Íslands og Bandaríkjanna þ.e.a.s. Keflavíkurlflugvöllur er einnig herflugvöllur.

Skoða ætti og fjalla um takmarkanir sem flugleiðsögu, fjarskipta- og ratsjárþúnaður setur á umhverfið, ekki bara vegna þúnaðar Landhelgisgæslunnar og Veðurstofu heldur einnig Isavia.“

Viðbrögð: Í allri skipulagsvinnu hefur verið tekið fullt tillit til öryggis- og varnarhagsmuna Íslands og skuldbindinga Íslands gagnvart Atlantshafsbandalagsins og Bandaríkjunum. Í samræmi við aðrar ábendingar Landhelgisgæslunnar, þ.e. sem snúa að greinargerð, hefur mikilvægi þessara hagsmuna verið ítrekaður.

Greinargerð

Í samræmi við ábendingar Landhelgisgæslunnar hafa eftirfarandi breytingar átt sér stað í greinargerð:

- Í kafla 1.1 um flugumferðar kemur fram að taka skuli herflug með í spá um flugumferð.
- Í kafla 2.3 um flugbrautir kemur fram að tryggja að flug- og akstursbrautir anní einnig herflugi.
- Greinargerð hefur verið uppfærð og nú er alls staðar fjallað um öryggissvæði í stað „varnarsvæðis“ og „varnar- og öryggissvæðis“.

Umhverfisskýrsla

Í samræmi við ábendingar Landhelgisgæslunnar hafa eftirfarandi breytingar átt sér stað í greinargerð:

- Kafli 5.1.1 og tafla 5.1. Gerð er grein fyrir grunnskóla og líklegs hljóðstigs við hann árið 2021. Frekari mælingar eða útreikningar verða ekki gerðir í aðalskipulagi 2013-2030, en ráðist verður í slíkar aðgerðir á skipulagstímabilinu. Undirbúningur er að hefjast og verður m.a. haft samráð við Landhelgisgæsluna um umfang rannsókna og mælinga.
- Kafli 5.2.1 Fráveita. Vesturhluti öryggissvæðisins er tengdur við skolplögn sem liggur til sjávar við Djúpavík.
- Kafli 5.2.2 Olíubirgðastöð og olíulögn. Í kaflanum er nú skýrt hvað fellur undir öryggissvæði.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson

ÖFÍA
b.t. Ingvar Tryggvason
Hlíðasmára 8
201 Kópavogur

Keflavíkurlflugvelli, 14. apríl 2016

Efni: Athugasemdir ÖFÍA vegna tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013 – 2030.

Skipulagsyfirvöld og Isavia þakka ábendingar Öryggisnefndar FÍA vegna aðalskipulags Keflavíkurlflugvallar.

Við gerð aðalskipulagsins og þá flugbrautarkerfisins sérstaklega er horft til margra þátta sem áhrif hafa á niðurstöðuna. Við gerð aðalskipulagsins hefur m.a. verið haft samráð við stærstu notendur vallarins.

Við skoðun á brautakerfinu er að sjálfsgöðu horft til þeirrar fjárfestingar sem fyrir liggur í flugbrautum og búnaði og svo tekið tillit til margra þátta varðandi framtíðarsýn með uppbyggingu brauta, m.a. veðurfars, nothæfisstuðla, kostnaðar o.fl. Gert er ráð fyrir að leitað verði allra leiða til að auka afköst núverandi brautakerfis áður en farið verður í dýrar fjárfestingar við nýjar brautir. Þannig er Isavia að skoða að setja upp flýtiakbrautir (e. rapid-exits) fljótlega og nú er gert ráð fyrir að farið verði í slíkar framkvæmdir á næstu 2 – 5 árum. Þegar til kemur að auka þurfi afkastagetu vallarins mun lagning flugbrautar sem liggur samsíða þeirri braut sem mest er notuð gefa mesta afkastaaukningu, væntanlega mun meiri afköst en skábraut á mest notuðu brautina gefur.

Einnig er rétt að benda á að aðalskipulag er áætlun og getur tekið breytingum, m.a. ef forsendur breytast. Meðal forsendna sem áhrif hafa á brautakerfið er veðurfar, breytt tækni, samsetning véla sem nota völlinn og fleira sem ekki sést fyrir. Í aðalskipulagi er sett upp kerfi með 5 brautum m.a. til að tryggja nothæfi vallarins til langrar framtíðar og setja hindranafleti og afleiddar kvaðir vegna brautakerfisins á nágrennasveitarfélögin. Niðurstaða vinnu Isavia vegna aðalskipulags fyrir Keflavíkurlflugvöll er að mest þörf sé á nýrri N-S braut á næstu áratugum miðað við þær forsendur sem fyrir liggja og því er sú leið valin í skipulaginu.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurlflugvallar



Skipulagsnefnd
Keflavíkurlflugvallar



Landhelgisgæsla Íslands

Reykjanesbær
b.t. Jónu Hrefnu Bergsteinsdóttur
Tjarnargötu 12
230 Reykjanesbær

Keflavíkurlflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013-2030

Skipulagsnefnd Keflavíkurlflugvallar þakkar fyrir senda umsögn, dags. 17.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar.

Í umsögn er fagnað komandi uppbyggingu og óskað eftir góðri samvinnu um svæðið sem liggur að skipulagssvæði Reykjanesbæjar.

Lagfærð hefur verið innsláttarvilla í heimildarskrá um aðalskipulag Reykjanesbæjar 2008-2024.

Virðingarfyllst,

A handwritten signature in blue ink, reading "Sveinn Valdimarsson".

Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurlflugvallar

Minjastofnun
b.t. Kristins Magnússonar
Suðurgötu 39
101 Reykjavík

Keflavíkurflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þakkar fyrir senda umsögn, dags. 22.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Í umsögninni er því fagnað að fyrir liggi ítarleg skráning fornleifa á umráðasvæði flugvallarins. Einnig er talið að með hnitsetningu gamalla leiða eins og Hvalsnesvegur/Melbergsgötur Fuglavíkurselstígur og Gamla Fuglavíkurgatan séu fullnægjandi mótvægisáðgerðir.

Vakin er athygli á að þó vörður séu fallnar eða fornleifar eru taldar hafa minna minjagildi en aðrar fornleifar þarf engu að síður að sækja um leyfi Minjastofnunar Íslands til að raska þeim og sæta þeim skilmálum sem stofnunin kann að setja fyrir slíku leyfi, sbr. 21. gr. laga um menningarminjar (nr. 80/2012). Þetta á t.d. við um vörður 335, 336, 337, 338 og 488.

Í greinargerð er áréttað að leyfi Minjastofnunar þurfi til að heimilt verði að raska fornleifum sbr. 21. gr. laga um menningarminjar nr. 80/2012.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Veðurstofa Íslands
b.t. Hafðísar Karlsdóttur, forstjóri
Bústaðavegi 7-9
108 Reykjavík

Keflavíkurflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þakkar fyrir senda umsögn, dags. 23.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

1. Greinargerð

Veðurstofan leggur fram eftirfarandi spurningu:

- a. Spurningin er hvort flugvél sem er í flugtaki eða landingu á nýju N-S brautinni sé ætíð í nægilegri fjarlægð frá veðursjánni skv. öryggisstöðlum um öryggi flugvéla?

Viðbrögð: Unnið er að því að afla upplýsinga varðandi nauðsynlegri fjarlægð milli veðursjár og flugvéla. Bætt hefur verið í greinargerð, í kafla 2.6 um aðgerðir vegna flugbrauta, að meta skuli áhrif veðursjár:

Isavia mun við hönnun flugbrauta meta áhrif ratsjárstöðvar og veðursjár á leiðsögubúnað flugvéla. Samkvæmt upplýsingum frá Boeing er mælt til þess að ratsjárstöð sé í um 1.852 m fjarlægð frá brautarenda.

- b. Veðurstofan bendir á að til er ný vindrós fyrir flugvöllinn fyrir tímabilið 2005-2014.

Viðbrögð: Í greinargerð, í kafla 1.3, hefur verið birt ný vindrós í samræmi við ábendingu Veðurstofunnar.

- c. Veðurstofan hvetur eindregið til að hættumat vegna veðurvár fyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar verði gert.

Viðbrögð: Skipulagsnefnd tekur undir mikilvægi þess að vinna hættumat fyrir skipulagssvæðið. Hluti af því er að rýna niðurstöður úr forgreiningu og hættumati vegna eldgosa á Íslandi sem Veðurstofan vinnur að. Skipulagsnefnd mun í samráði við Isavia og Landhelgisgæsluna taka til skoðunar þörf á sérstöku hættumati vegna veðurvár, en ljóst er að slíkt mat mun ekki liggja fyrir við gildistöku Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030.

2. Umhverfisskýrsla

Veðurstofan gerir athugasemdir við umfjöllun um loftgæði í umhverfisskýrslu, meðal annars að:

- Ekki kemur fram væntanlegur styrkur mengandi efna og aukningu þrátt fyrir áætlun um meiri umferð og breytt legu.
- Gera þurfi grein fyrir hver aukning á mengunarefnum verði miðað við áætlaða aukningu í umsvifum.

- Gera þurfi grein fyrir hversu mikil áhrif hinar mismunandi úrbætur í verklagi geti haft miðað við núverandi verklag.
- Gera þurfi grein fyrir því hvort og þá hvenær aðstæður nálgist gefin viðmiðunarmörk og hver styrkur mengunarefna geti orðið við verstu skilyrði.
- Gera þurfi grein fyrir dreifingu miðað við mismunandi aðstæður, s.s. ríkjandi vindátt.
- Gera þurfi sérstaklega grein fyrir mögulegum áhrifum á aðstæður á þeim þéttbýlissvæðum sem nú verða fyrir auknum áhrifum eða breyttum aðstæðum, s.s. í Garði og Höfnum.

Viðbrögð: Í umhverfisskýrslu kemur fram að megin atriðum ríki óvissa um umfang áhrifa skipulagsins á umhverfisþáttinn loftgæði þar sem ekki liggja fyrir beinar mælingar á loftgæðum við flugvöllinn. Í umhverfisskýrslu (kafla 5.1.2) eru tiltekin helstu mengunarefni sem hafa áhrif á loftgæði á og við flugvallarsvæðið vegna flugumferðar og tengdrar starfsemi. Til að bregðast megi við á sem skilvirkastan hátt við mögulegum áhrifum aukinnar flugumferðar og breyttrar legu flugbrauta þarf að ráðast í mælingar á loftgæðum á áhrifasvæði flugvallar, slíkt vöktun er lögð til í umhverfismatinu (tafla 5.6 í kafla 5.1.2).

Í kjölfar ábendinga Veðurstofunnar hefur verið litið til loftgæða við aðra flugvelli. Til viðmiðunar hefur verið ákveðið að líta til Stansted flugvallar á Englandi. Flugumferð þar, árið 2015, er talsvert meiri en sú sem ráðgerð er árið 2030 á Keflavíkflugvelli og þar með er ekki hætt á vanmati á loftgæðum. Einnig hefur verið bætt við umfjöllun í umhverfisskýrslu um möguleg samlegðaráhrif við iðnaðarsvæðið í Helgúvík. Þar er um að ræða tvö sameiginleg mengunarefni þ.e. brennisteinstvíoxíð (SO₂) og PM₁₀.

Sé horft til SO₂, þá má gróflega áætla að losun á SO₂ vegna flugumferðar árið 2015 sé um 0,1 tonn á sólarhring miðað við 95 flughreyfingar á sólarhring (International Civil Aviation Organization, 2011; Isavia, 2015). Losun á SO₂ helst í hendur við stærð flugvéla, gerð hreyfla og eldsneytisnotkunar við flugtak og landingu. Miðað við óbreytta tækni og verklag yrði losun flugumferðar um 0,25 tonn á sólarhring árið 2040. Gera má ráð fyrir að álver í Helgúvík muni losa um 7,5 tonn á dag, miðað við 250.000 tonna framleiðslu á áli á ári. Kísilmálmverksmiðja Thorsil mun losa um 4,5 tonn á dag miðað við 110.000 tonna framleiðslu af kísil á ári. Því má ætla að samlegðaráhrif við iðnað í Helgúvík verði hverfandi.

Möguleikar til að draga enn frekar úr losun SO₂ frá flugumferð felast í þeirri tækniþróun sem mun eiga sér stað í greininni á komandi árum. Meðal annars í gerð flugvéla, þotuhreyfla og eldsneytis.

Sé litið til PM₁₀ þá má geta þess að reiknað ársmeðalgildi á Stansted Airport (Stansted 3) var 15 µg m³ (Ricardo-AEA, 2015). Flughreyfingar á Stansted Airport voru rúmar 157 þúsund árið 2015 (London Stansted airport, 2016).

Spár (Isavia, 2015) um þróun flughreyfinga á Keflavíkflugvelli fram til ársins 2040 gera ráð fyrir um 86.000 flughreyfingum árið 2040. Samkvæmt íslenskrum reglugerð þá er ársgeildi fyrir heilsuverndarmörk fyrir PM₁₀ 20 µg m³. Flughreyfingar á Keflavíkflugvelli munu verða helmingi færri árið 2040 en fjöldi flughreyfinga á Stansted flugvelli er í dag og áhrif þeirra á PM₁₀ í andrúmslofti verður í samræmi við það. Því má ætla að samlegðaráhrif við iðnað í Helgúvík verði hverfandi.

Í álitum Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum kísilmálmverksmiðju Thorsil í Helgúvík (dags. 1. apríl 2015) telur stofnunin að sýnt hefur verið fram á að styrkur ryks og SO₂ vegna samlegðaráhrifa með kísilmálmverksmiðju United Silicon og álveri Norðuráls verði innan marka reglugerðar nr. 251/2002 hvað varðar skammtíamviðmið (klukkustundar- og sólarhringsgeildi) og ársmeðaltal.

Sé litið til áætlaðar losunar SO₂ og PM₁₀ vegna flugumferðar þá er sú losun óveruleg í samanburði við þá losun sem áætluð er í tengslum við iðnað í Helguvík og ólíklegt að flugumferð um Keflavíkurflugvöll muni hafa afgerandi áhrif á loftgæði á svæðinu með tilliti til SO₂ og PM₁₀.

Grænt aðflug og brottflug snýst um að verklag, flugferla og stjórnun flugumferðar til að draga eins og kostur er úr útblæstri og hávaða. Sem dæmi má nefna að eldsneyti sem B757 eyðir á 1 mín. í flugi er 58 kg og B757 sem er að aka á jörðinni eyðir 18 kg af eldsneyti á 1 mín. Vél að gerðinni B767 eyðir u.þ.b. tvöfalt þessu magni. Flugferlar eru hannaðir með hliðsjón af því að flugið sé eins stutt og kostur er og þar af leiðandi eldsneytiseyðsla sé eins lítil og kostur er. Ávinningur af grænu aðflugi og brottflugi mun einnig ná til hljóðstigs vegna flugumferðar. Á þessu stigi er ekki hægt að tilgreina nákvæmlega ávinning af grænu aðflugi og brottflugi, en miðað við ofangreindar forsendur er ljóst að hann kann að verða talsverður.

Rétt er að geta þess að umhverfisskýrsla fyrir aðalskipulag er á áætlunarstigi, og um umhverfismat þess eru gerðar aðrar kröfur en til einstakra framkvæmda. Umhverfismatið hefur byggt á fyrirliggjandi gögnum og með hliðsjón af þeim hafa verið lagðar til ýmsar aðgerðir til að afla frekari upplýsinga um áhrif s.s. mælingar og útreikningar á hávaða og loftgæði. Einnig er ljóst að áður en ráðist verður í byggingu nýrra flugbrauta þarf að vinna mat á umhverfisáhrifum fyrir brautirnar, þar sem gerð verður ítarleg grein fyrir hljóðstigi og loftgæðum.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Heimildir:

London Stansted Airport (2016). Monthly traffic figures 2015.

URL: http://maq-umbraco-media-live.s3.amazonaws.com/1014/stn_traffic_figures_dec_2015.pdf

Isavia (2015). Masterplan 2015-2040 – Keflavík International Airport.

Ricardo-AEA (2015). Air Quality Monitoring at Stansted Airport – Annual Report for 2015. URL: <http://maq-umbraco-media-live.s3.amazonaws.com/1002/air-quality-monitoring-at-stansted-airport-2014-issue-1.pdf>

Skipulagsstofnun (2015) Kísilmálmverksmiðja Thorsil í Helguvík, Reykjanesbæ. Álit Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum.

International Civil Aviation Organization (2011). Airport Air Quality Manual. First edition.

ALP
b.t. Hjálmar Pétursson
Vatnsmýrarvegi 10
101 Reykjavík

Keflavíkurflugvelli, 14. apríl 2016

Efni: Athugasemdir ALP vegna tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013 – 2030.

Vegna athugasemda ALP við tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar sem kynnt var í janúar og febrúar 2016 er eftirfarandi tekið saman.

Alveg skýrt er að fyrir liggur lóðarsamningur vegna lóðarinnar Arnarvallar 2 (6644.0 m²) sem gildir til 2056.

Samkvæmt áætlunum sem Isavia hefur unnið þarf Flugstöð Leifs Eiríkssonar að stækka töluvert á næstu áratugum gangi spár um fjölda flugfarþega eftir. Til að hægt sé að stækka flugstöðina á þann máta sem talinn er heppilegastur er ljóst að nokkrar byggingar vestan við núverandi flugstöð þurfa að víkja. Þessar byggingar eru merktar víkjandi í tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013 – 2030. Isavia leggur upp með að þeim lóðarhöfum sem eiga mannvirki sem lenda á „víkjandi lóðum“ verði boðnar aðrar lóðir og eðlileg greiðsla fyrir þau mannvirki og verðmæti sem á núverandi lóð eru.

Isavia og skipulagsyfirvöld á svæði A á Keflavíkurflugvelli líta á það sem eðlilega þróun að byggingar kunni að þurfa víkja með aukinni starfsemi í FLE. Því er ekki hægt að fallast á kröfu ALP um að falla frá því að Arnarvöllur 2 sé víkjandi skv. nýju aðalskipulagi.

Isavia hefur fullan hug á að finna lausn sem er ásættanleg fyrir alla aðila sem að málinu koma. Meðal annars var haldinn fundur 8. febrúar milli Isavia og ALP þar sem farið var yfir málið og fram kom að ekki stendur til að fram fari eignaupptaka heldur er gert ráð fyrir að ná samkomulagi um tilfærslu starfsemi ALP og uppkauþ á eignum sem eru á Arnarvelli 2. Hluti af því samkomulagi væri að ALP fengi aðra lóð á svæðinu.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Umhverfisstofnun

b.t. Aðalbjargar B. Guttormsdóttur

Suðurlandsbraut 24

108 Reykjavík

Keflavíkurflugvelli, 14. apríl 2016

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar þakkar fyrir senda umsögn, dags. 15.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Eftirfarandi er megin inntak umsagnar og viðbrögð skipulagsnefndar og Isavia við því.

Hljóðvist

„Að mati Umhverfisstofnunar ættu að liggja fyrir nýir hljóðvistarútreikningar í skipulagsáætluninni, enda verið að taka ákvarðanir um framtíðarþróun á svæðinu.“

„Að mati Umhverfisstofnunar nægir ekki að taka mið af mælingum sem voru gerðar árið 1998 í tengslum við veru bandaríkjahers á Keflavíkurflugvelli og álykta svo að það teljist líklegt að umfang áhrifa aukist tímabundið að einhverju magni. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að í umhverfisskýrslu sem kynnt er almenningi, komi fram sem gleggstar upplýsingar um þau umhverfisáhrif sem áætlaðar breytingar hafi í för með sér.“

„Að mati stofnunarinnar er mikilvægt að vöktunaráætlun liggja fyrir og farið sé eftir henni sjá töflu nr. 5.4. Að mati stofnunarinnar er þó lykilatriði að strax sé hafist handa við að kortleggja hljóðvistina eins og hún er í dag til að geta áætlað hljóðvist miðað við væntanlegar breytingar og til að hafa samanburðartölur.“

Viðbrögð: Tekið er undir að mikilvægt sé að gleggstar upplýsingar liggja fyrir um möguleg áhrif. Við umhverfismat skipulagsins var ákveðið að yfirfæra áhrif flugumferðar af braut 02/20 sem byggir á niðurstöðum úr hljóðvistarútreikningum fram til ársins 2021. Í umhverfismati skipulagsins var það metið svo að sú yfirfærsla gæfi næga vísbendingu til að segja til um áhrif flugumferðar á hljóðvist í nágrenni flugvallarins. Hins vegar er bent á í umhverfisskýrslu mikilvægi þess að ráðast í nákvæmar mælingar á hljóðvist á áhrifasvæði flugvallarins og vöktunartillaga lögð fram. Þar kemur meðal annars fram að reikna þurfi hljóðvist vegna flugumferðar um nýja N/S braut og NV/SA braut miðað við gefnar forsendur um aukningu í flugumferð og notkun flugbrauta. Einnig er lagt til að hljóðstig verði reiknað fyrir flugbrautarkerfið í heild miðað við breyttar forsendur með nýrri N/S braut og að gerðir verði nýir útreikningar vegna flugumferðar herþotna í tengslum við loftrýmiseftirlit. Þessar aðgerðir hafa skilað sér inn í greinargerð skipulags og eru hluti af aðgerðaráætlun um framkvæmd aðalskipulagsins.

Loftgæði

„Að mati Umhverfisstofnunar ættu loftgæðaútreikningar fyrir skipulagsáætlunina að byggjast á þeirri umferð sem var um völlinn 2015 að viðbættri umferð þeirra herflugvéla sem getið er um í ofangreindri umfjöllun um hljóðvist.“

„Að mati stofnunarinnar er æskilegt að fyrir liggja þekking á núverandi ástandi áður en farið er í stækkun, svo hægt sé að spá til um áhrif stækkunar og aukningu flugumferðar. Að mati

Umhverfisstofnunar er sú niðurstaða, að umfang áhrifa á loftgæði liggja ekki fyrir þar sem engar mælingar á loftgæðum hafi farið fram, ekki ásættanleg. Að mati stofnunarinnar þurfa slíkar mælingar að hafa farið fram og ættu að teljast ein af forsendum þess hvernig aðalskipulag Keflavíkurflugvallar þróast.“

Viðbrögð: Fyrirliggur að ráðast í lofgæðaútreikninga á skipulagstímabilinu. Umhverfismatið lagði sérstaka áherslu á að ráðist yrði í mælingar á loftgæðum sem er í samræmi við kröfur í starfsleyfi. Þar kemur meðal annars fram að lagt er til að færanleg mælistöð verði sett upp á skilgreindum stöðum m.t.t. ríkjandi vindátta og flugumferðar og að ráðist verði í uppsetningu á loftgæðalíkani.

„Einnig bendir Umhverfisstofnun á að þó ekki hafi verið gerðar mælingar á loftgæðum er hægt að meta losun frá starfsemi á vellinum m.a. út frá fjölda flugtaka og landinga. Mat á losun er síðan hægt að nota til að reikna dreifingu og styrk mengunarefna. Þetta er venjubundið verklag þegar um er að ræða hugmyndir um uppbyggingu umfangsmikillar mengandi starfsemi. Sem dæmi má nefna að þær verksmiðjur sem til stendur að byggja í nágrenni flugvallarins, í Helguvík, hafa allar lagt fram þannig mat á loftgæðum. Umhverfisstofnun telur mjög mikilvægt að loftgæði verði metin út frá þeim spám um farþegafjölgun sem nú liggja fyrir. Einnig væri æskilegt að skoðuð yrði samlegðaráhrif loftmengunar við iðnaðarsvæðið í Helguvík.“

Viðbrögð: Í kjölfar ábendinga Umhverfisstofnunar hefur verið litið til loftgæða við aðra flugvelli. Til viðmiðunar hefur verið ákveðið að líta til Stansted flugvallar á Englandi. Flugumferð þar, árið 2015, er talsvert meiri en sú sem ráðgerð er árið 2030 á Keflavíkurflugvelli og þar með er ekki hætta á vanmati á loftgæðum.

Rétt er að geta þess að umhverfisskýrsla fyrir aðalskipulag er á áætlunarstigi, og um umhverfismat þess eru gerðar aðrar kröfur en til einstakra framkvæmda. Umhverfismatið hefur byggt á fyrirliggjandi gögnum og með hliðsjón af þeim hafa verið lagðar til ýmsar aðgerðir til að afla frekari upplýsinga um áhrif s.s. mælingar og útreikningar á hávaða og loftgæði. Einnig er ljóst að áður en ráðist verður í byggingu nýrra flugbrauta þarf að vinna mat á umhverfisáhrifum fyrir brautirnar, þar sem gerð verður ítarleg grein fyrir hljóðstigi og loftgæðum.

„Umhverfisstofnun tekur undir þá áætlun að innleiða verklag um grænt aðflug og brottflug, koma á skilvirkari stjórnun á akstri flugvéla á flugbrautum og nýta rafmagn á jörðu niðri. Að mati Umhverfisstofnunar skortir upplýsingar um það hve miklu ofangreind atriði skila í minnkun loftmengunar á flugvelli og í umhverfi hans.“

Viðbrögð: Grænt aðflug og brottflug snýst um að verklag, flugferla og stjórnun flugumferðar til að draga eins og kostur er úr útblæstri og hávaða. Sem dæmi má nefna að eldsneyti sem B757 eyðir á 1 mín. í flugi er 58 kg og B757 sem er að aka á jörðinni eyðir 18 kg af eldsneyti á 1 mín. Vél að gerðinni B767 eyðir u.þ.b. tvöfalt þessu magni.

Flugferlar eru hannaðir með hliðsjón af því að flugið sé eins stutt og kostur er og þar af leiðandi eldsneytiseyðsla sé eins lítil og kostur er. Ávinningur af grænu aðflugi og brottflugi mun einnig ná til hljóðstigs vegna flugumferðar.

Á þessu stigi er ekki hægt að tilgreina nákvæmlega ávinning af grænu aðflugi og brottflugi, en miðað við ofangreindar forsendur er ljóst að hann kann að verða talsverður.

Ofangreindum upplýsingum hefur verið bætt við í umhverfisskýrslu til að skýra betur frá ávinningi af grænu aðflugi í samræmi við umsögn Umhverfisstofnunar.

„Einnig telur stofnun mikilvægt að íbúar í nágrenni flugvallar fái upplýsingar um það hve mikil mengun í umhverfi þeirra er frá flugvellinum og hve mikið af loftmengun stafar af losun frá jarðefnaeldsneyti frá bílaumferð og annarri mengandi starfsemi, þ.m.t. samlegðaráhrif við iðnaðarsvæðið í Helguvík.“

Viðbrögð: Bætt hefur verið við umfjöllun í umhverfisskýrslu um möguleg samlegðaráhrif við iðnaðarsvæðið í Helguvík. Þar er um að ræða tvö sameiginleg mengunarefni þ.e. brennisteinstvíoxíð (SO_2) og PM_{10} .

Sé horft til SO_2 , þá má gróflega áætla að losun á SO_2 vegna flugumferðar árið 2015 sé um 0,1 tonn á sólarhring miðað við 95 flughreyfingar á sólarhring (International Civil Aviation Organization, 2011; Isavia, 2015). Losun á SO_2 helst í hendur við stærð flugvéla, gerð hreyfla og eldsneytisnotkunar við flugtak og landingu. Miðað við óbreytta tækni og verklag yrði losun flugumferðar um 0,25 tonn á sólarhring árið 2040. Gera má ráð fyrir að álver í Helguvík muni losa um 7,5 tonn á dag, miðað við 250.000 tonna framleiðslu á áli á ári. Kísilmálmverksmiðja Thorsil mun losa um 4,5 tonn á dag miðað við 110.000 tonna framleiðslu af kísil á ári. Því má ætla að samlegðaráhrif við iðnað í Helguvík verði hverfandi.

Möguleikar til að draga enn frekar úr losun SO_2 frá flugumferð felast í þeirri tækniþróun sem mun eiga sér stað í greininni á komandi árum. Meðal annars í gerð flugvéla, þotuhreyfla og eldsneytis.

Sé litið til PM_{10} þá má geta þess að reiknað ársmeðalgildi á Stansted Airport (Stansted 3) var $15 \mu\text{g m}^3$ (Ricardo-AEA, 2015). Flughreyfingar á Stansted Airport voru rúmar 157 þúsund árið 2015 (London Stansted airport, 2016).

Spár (Isavia, 2015) um þróun flughreyfinga á Keflavíkurflugvelli fram til ársins 2040 gera ráð fyrir um 86.000 flughreyfingum árið 2040. Samkvæmt íslenskri reglugerð þá er árgildi fyrir heilsuverndarmörk fyrir PM_{10} $20 \mu\text{g m}^3$. Flughreyfingar á Keflavíkurflugvelli munu verða helmingi færri árið 2040 en fjöldi flughreyfinga á Stansted flugvelli er í dag og áhrif þeirra á PM_{10} í andrúmslofti verður í samræmi við það. Því má ætla að samlegðaráhrif við iðnað í Helguvík verði hverfandi.

Í álitni Skipulagsstofnunar um mat á umhverfisáhrifum kísilmálmverksmiðju Thorsil í Helguvík (dags. 1. apríl 2015) telur stofnunin að sýnt hefur verið fram á að styrkur ryks og SO_2 vegna samlegðaráhrifa með kísilmálmverksmiðju United Silicon og álveri Norðuráls verði innan marka reglugerðar nr. 251/2002 hvað varðar skammtíamviðmið (klukkustundar- og sólarhringsgildi) og ársmeðaltal.

Sé litið til áætlaðar losunar SO_2 og PM_{10} vegna flugumferðar þá er sú losun óveruleg í samanburði við þá losun sem áætluð er í tengslum við iðnað í Helguvík og ólíklegt að flugumferð um Keflavíkurflugvöll muni hafa afgerandi áhrif á loftgæði á svæðinu með tilliti til SO_2 og PM_{10} .

Fráveita

„Stofnunin tekur undir að gert er ráð fyrir að á skipulagstímabilinu verði ráðist í endurbætur á fráveitumálum eins og lagðar eru til í heildaráætlun fráveitu sem var unnin af VSÓ ráðgjöf 2013. Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að öll markmið um úrbætur fráveitu verði tímasett í aðalskipulagsáætluninni.“

Viðbrögð: Í greinargerð aðalskipulags, kafla 6.4, hefur verið bætt við ákveðnum tímamörkum um úrbætur í fráveitumálum flugvallarins.

„Umhverfisstofnun bendir á að auk þess að þörf er úrbóta á fráveitu þá þyrfti að koma fram hvernig bregðast á við þeirri miklu fjölgun farþega og starfsmanna sem blasir við. Að mati stofnunarinnar þyrfti einnig að koma fram hvernig fjöldi persónueininga er fundinn og rökstuðningur fyrir því hvernig fráveita er leyst miðað við reiknaðar persónueiningar.“

Viðbrögð: Í umhverfisskýrslu hefur verið bætt við umfjöllun um afkastagetu hreinsistöðvarinnar við Djúpavík og upplýsingar um losun á háannatíma í flugstöðinni. Miðað við fyrsta áfanga hreinsistöðvar, annar stöðin 400 m³/klst., sem samsvarar um 100 l/s. Mælt magn á háannatíma flugstöðvar, í þurru veðri, er um 10 l/s, en 37 l/s í rigningu.

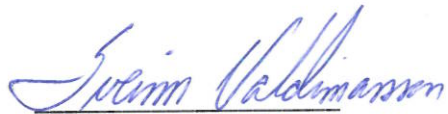
Í hönnunarforsendum hreinsistöðvar er gert ráð fyrir stækkunarmöguleikum, þannig að unnt verður að bregðast við frekari þörf þegar að því kemur. Jafnframt er til skoðunar samnýting við fráveitukerfi Reykjanesbæjar.

Niðurstaða

„Að mati Umhverfisstofnunar er mikilvægt að þegar svæðið verður deiliskipulagt verði betri upplýsingar hvað varðar stöðu loftgæða og hljóðvistar og einnig upplýsingar um fjölda persónueininga er fara um fráveitu og hvort áætlanir um fráveitu uppfylli lög og reglugerðir.“

Viðbrögð: Unnið er að undirbúningi að deiliskipulagi á flugstöðvarsvæði vesturs og austurs. Ólíklegt er að ítarlegri upplýsingar um hljóðstig og loftgæði muni liggja fyrir við samþykkt deiliskipulagsáætlana.

Virðingarfyllt,



Sveinn Valdimarsson

Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar

Keflavíkurlflugvelli, 14. apríl 2016

Samgöngustofa

b.t. Reynis Sigurðssonar, framkvæmdastjóra mannvirkja og leiðsöguviðs

Ármúla 2

108 Reykjavík

Varðar: Tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar 2013-2030

Skipulagsnefnd Keflavíkurlflugvallar þakkar fyrir senda umsögn, dags. 26.2.2016, um tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurlflugvallar.

Eftirfarandi er megin inntak umsagnar og viðbrögð skipulagsnefndar og Isavia við því.

- Samgöngustofa bendir á að allar breytingar hvort sem er á rekstri flugvallarins, mannvirkjum hans eða búnaði skal tilkynna til Samgöngustofu, mannvirkja og leiðsöguviðs.

Viðbrögð: Búið er að bæta við í skilmálum í köflum 2.7 (skilmálar flugbrauta) og 3.7 (skilmálar flugþjónustusvæða):

Tilkynna skal breytingu á rekstri flugvallarins, mannvirkjum hans eða búnaði til Samgöngustofu skv. reglugerð nr. 464/2007 (og síðar 75/2016).

- Samgöngustofa vísar til þess að öryggissvæði fyrir NV/SA flugbraut mun ná inná varnar- og öryggissvæði (öryggissvæði B). Hún áréttar að flugbrautaröryggissvæði er sett til að minnka hættu á skemmdum á loftfari og gildir þar engu um hvort fyrir er varnar- og öryggissvæði flugvallar eða skilgreint flugvallarsvæði.

Viðbrögð: Tekið er undir skilgreiningu á flugbrautaröryggissvæði. Í aðalskipulaginu er hvergi dregið úr mikilvægi þessara öryggissvæða.

- Varðandi áform um samvinnu við Reykjanesbæ og umráðaaðila lands um að skoða tækifæri sem felist í að tengja Háaleitishlað við aðliggjandi atvinnusvæði í Reykjanesbæ bendir Samgöngustofa á að Háaleitishlað er alfarið innan viðkvæmasta haftasvæði flugverndar og er allur aðgangur að því háður takmörkunum sem skilgreindar eru í reglugerð nr. 985/2011 um flugvernd. Mikilvægt er að áður en farið er í útfærslu á þessu svæði þá sé tryggt að þær uppfylli kröfur sem gerðar eru til svæðisins. Samgöngustofa óskar jafnframt eftir nánari útskýringum um hvað er átt við með þessari lýsingu.

Viðbrögð: Til að taka af allan vafa um mikilvægi haftasvæðis hefur verið bætt við í kafla 3.7 um skilmála að útfærsla á samvinnu um nýtingu lands sé háð takmörkunum sbr. reglugerð nr. 985/2011 um flugvernd.

Aðalskipulagið er að staðfesta vilja Keflavíkurlflugvallar að skoða, í samvinnu við aðila, hvort að það felist tækifæri í að nýta umrætt atvinnusvæði í Reykjanesbæ fyrir flugtengda þjónustu. Þar sem athafnasvæðið og byggingarsvæði austan flughlaða er mjög takmarkað kann að vera ávinningur í að stækka athafnasvæðið. Engin áform liggja þó fyrir og ljóst er að ekki verður ráðist í breytingar sem ganga gegn lögum og reglum, enda gengur það gegn hagsmunum flugvallarins.

- Samgöngustofa bendir á að skv. töflu 3.1 sé heimilt að byggja hótél, og bendir á að hluti svæðis FLE1 er innan flugvallar/viðkvæmasta haftasvæðis flugverndar og það svæði skal fylgja þeim reglum sem á við.

Viðbrögð: Aðalskipulagið gefur heimild til ákveðinnar starfsemi innan afmörkunar FLE1. Það er hins vegar ljóst að hótél getur ekki verið staðsett innan haftasvæðis flugverndar. Í vinnu við deiliskipulag flugstöðvar svæðis og nágrennis verður staðsetning hótels sýnd og samræmi slíkrar staðsetningar gagnvart kröfum um flugvernd.

- Samgöngustofa bendir á að í töflu 3.3 um Háaleitishlað kemur fram að svæðið sé að stærstum hluta innan flugverndarsvæðis. Hið rétta er að það er alfarið innan viðkvæmasta haftasvæðis flugverndar í dag. Það þarf að gera greinarmun á haftasvæðum vegna flugverndar, flugsvæðum og landsvæðum sem eru nokkur stig.

Viðbrögð: Búið er að breyta töflu 3.3 til samræmis við ábendingu Samgöngustofu. Varðandi afmörkun eða skilgreiningu á haftasvæðum hefur verið ákveðið að aðalskipulagið afmarki þau ekki á uppdráttum. Ástæðan er að afmörkun þeirra er ákveðin af öðrum aðilum en skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar.

Annað

Í kafla 7.2 er búið að lagfæra tilvísun í kröfur skv. ICAO og nú vísað í viðauka 14.

Virðingarfyllst,



Sveinn Valdimarsson
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar