



KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

**Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar**  
**8. fundur 2014 (46. fundur)**  
EBj/

Fundur haldinn í skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar 11.12.2014 kl. 10:00 í Vegagerðinni Reykjavík.

Viðstaddir:

Guðmundur Björnsson	formaður skipulagsnefndar
Sigurður Thoroddsen	skipulagsnefnd
Kristinn Halldórsson	"
Guðlaugur H. Sigurjónsson	"
Steinþór Einarsson	"
Einar Jón Pálsson	"
Steinþór Einarsson	"
Eiríkur Bjarnason	ritari skipulagsnefndar
Sveinn Valdimarsson	skipulagsfulltrúi
Georg E. Friðriksson	Landhelgisgæslan

**1. Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar - drög að tillögu**

Til fundarins mættu undir þessum lið Stefán Gunnar Thors hjá VSÓ Ráðgjöf og Sigbjörn Kjartansson hjá Glámu-Kím og kynntu drög að nýju aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar. Helstu nýjungar skipulagstillögunnar er lega og staðsetning nýrra flugbrauta.

Formaður skipulagsnefndarinnar ræddi tillöguna í upphafi og kom fram með nokkrar athugasemdir og ábendingar. Sigurður Thoroddsen lagði fram eftirfarandi skriflega umsögn um tillöguna:

„Lögð hefur verið fram til umfjöllunar tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2012-2030. Undirritaður setur fram eftirfarandi umsögn:

- *Greinargerð aðalskipulags og landnotkunaruppdráttur*

1) Hugtakið skipulagsvald kemur fram í greinargerðinni (Bls. 1-), en þetta hugtak á sér hvorki stoð í lögum nr. 123/2010, né öðrum lögum. Skipulagsvald er eitthvað sem sveitarstjórnir hafa fundið upp hjá sjálfum sér. Samkv. sömu lögum nr. 123/2010, er almenna reglan sú að sveitarstjórnir annast gerð skipulags, nema sérlæg ákveði annað, þannig að umorða þarf málsgreinina. Sjá ennfremur 78. gr. stjórnarskrárinnar um hlutverk sveitarstjórna.

2) Réttara væri að miða skipulagstímabilið við staðfestingardag aðalskipulagsins, en ekki árið 2012. Í lögum nr. 123/2010 eru engin ákvæði um að skipuleggja skuli fortíðina.

3) Réttara væri, til einföldunar, að sameina í einn texta greinargerð aðalskipulagsins og umhverfisskýrsluna. Ekki er ástæða til að hafa textana sitt í hvoru lagi, enda meir og



minna fjallað um sömu umhverfisáhrif á báðum stöðum. Í lögum nr. 105/2006 eru engin ákvæði sem banna slíka sameiningu.

4) Skipulagshöfundar vísa í skipulagsreglugerð nr. 90/2013, þar sem fram kemur að auðkenna skuli flugvelli með tilteknum bláum lit landnotkunarflokks. Síðan kemur upptalning í reglugerðinni hvað við sé átt, en hún er á þá leið að innan svæðisins skuli, auk áhrifasvæðis vallarins, vera tilteknar byggingar, flugbrautir og búnaður til afnota fyrir loftför við komu, brottför og hreyfingar á jörðu niðri. Sem sagt einn landnotkunarlitur fyrir allt framangreint án þess að það verði nánar skilgreint á landnotkunaruppdrættinum. Skipulagshöfundar túlka ákvæði reglugerðarinnar þannig að sýna skuli núverandi- og framtíðarflugbrautir og akstursbrautir, en ekki annað. Ætli höfundar að vera rökfastir í sinni túlkun, ætti að auðkenna flugvallarsvæðið með einum bláum lit, en sleppa flugbrautunum og láta þar við sitja. (Skip.reglugerð bls. 8 og 12) Vakin er athygli á að atvinnusvæðið nyrst, er auðkennt dökkgrátt, þó að í greinargerð sé lagt til að þar verði flugsækinn þjónusta, með sama hætti og flugþjónustusvæðin, þannig að atvinnusvæðið ætti þar með einnig að vera auðkennt með bláum landnotkunarlit. Eins og áður hefur komið fram, er ég ósammála framangreindri röksemdarfærslu. Rökréttara væri að sýna á landnotkunaruppdrættinum núverandi- og framtíðarflugbrautir, akstursbrautir ásamt flugþjónustusvæði FLE og Háleitishlaðs með viðeigandi landnotkunarlitum. Málið er að flugbrautir ásamt flugþjónustusvæðum mynda eina órofa heild. Framsetning á landnotkunaruppdrætti þarf að vera skýr. Í lögum nr. 123/2010 eru engin ákvæði sem banna að viðeigandi landnotkun sé auðkennd á landnotkunaruppdrætti.

5) Tekið er undir það, að séruppdrættir af landnotkun beggja flugþjónustusvæðanna og atvinnusvæðisins séu sýndir í greinargerð. Bent er þó á, að nota landnotkunarliti samkv. skipulagsreglugerð. (Bls. 13,14 og 19)

6) Lagt er til að rífa 7 byggingar í eigu ýmisa aðila á þjónustusvæði (FLE 1) vestan FLE, án þess að fyrir liggja áætlun um stækkun flugstöðvarinnar. (Bls. 13)

7) Framkvæmdaleyfi þarf að liggja fyrir, vegna breytinga á taxi-kerfum og gerð flýtireina milli flugbrauta sem þarf að vera í samræmi við deiliskipulag. (Bls. 11)

8) Framkvæmdaleyfi þarf að liggja fyrir, vegna breytinga á legu vega innan flugverndarsvæðis og öryggissvæðis þarf að vera í samræmi við deiliskipulag. (Bls. 23)

9) Kanna þarf hversvegna ný N/S braut er höfð styttri en sú eldri, eða 2500 m á mótí 3000 m.

#### *-Umhverfisskýrsla*

1) Athygli er vakin á, að samkv. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana, skal ekki fjalla um svæði sem þjóna öryggi eða vörnum ríkisins eða almannavörnum. Engu að síður er í umhverfisskýrslunni fjallað um varnar- og öryggissvæðið og loftrýmiseftirlit (Bls. 10)

2) Til að auka loftgæði er nefnt verklag um grænt aðflug og brottflug. Ennfremur skilvirkari stjórnun á akstri flugvéla á flugbrautum. ( Bls. 16 og 17, endurtekið ) Hvorki er lögð fram skilgreining á grænu aðflugi og brottflugi né á skilvirkri stjórnun flugvéla



á flugbrautum. Ennfremur er varla minnst á mótvægisáðgerðir til að draga úr neikvæðum umhverfisáhrifum.

3) Í umhverfisskýrslunni er mikið fjallað um aðferðarfræði og aðdraganda. Skýrsluna mætti að meinalausu stytta, fækka endurtekningum ( Bls. 12 og 17 efst), og einungis fjalla um aðalatriði málsins og niðurstöðu. Athygli vekur, að skýrslan er lengri en greinargerð aðalskipulagsins, þó hún sé fylgiskjal. Mælt er með að greinargerð aðalskipulagsins og umhverfisskýrsla verði sameinuð í eitt plagg.

*-Samantekt*

Fyrirliggjandi tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar vel unnin og rökstudd, einkum tilögur um nýjar flugbrautir. En lagfæra þarf tiltekin atriði, sbr. framangreinda umsögn.”

Einar Jón Pálsson lagði fram svofellda bókun:

„Bókun v. kafla 6.3 í greinargerðinni þar sem fjallað er um samgöngur.

Einar Jón Pálsson vill að bókað sé að hann hafi áhyggjur af samgöngum til og frá flugstöðinni og vill að gert sé nánari grein fyrir þeim í greinargerð skipulagsins.

Staða mála núna er þannig að almenningssamgöngur hafa ekki aðkomu að flugstöðinni og er það ótækt. Nýafstaðið útboð SSS mun tryggja auknar almenningssamgöngur til og frá flugstöðinni en ekki hefur fengist leyfi frá ISAVIA til að stöðva almenningssvagna við flugstöðina.

Nauðsynlegt er að almenningssamgöngur hafi greiðan aðgang að flugstöðinni og geti flutt farþega til og frá vinnu sem og þá farþega sem eru á leið til og frá landinu.”

Rætt var um svokallað masterplan flugvallarins sem er að fara í vinnslu um þessar mundir. Skipulagsnefndin óskar eftir að fá kynningu og að fylgjast með framvindu við vinnu við masterplanið.

Skipulagsnefndin samþykkti að fyrirliggjandi drög að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar með nauðsynlegum breytingum í samræmi við niðurstöður fundarins fari í kynningu í samræmi við ákvæði skipulagsreglugerðar þar um.

- 2. Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar - óveruleg breyting vegna göngu- og hjólastígs**  
Vísað er til 1. liðar í fundargerð 45. fundar skipulagsnefndarinnar þann 30.10.2014 þar sem fjallað er um ofangreint mál. Skipulagsfulltrúi upplýsti að borist hafi jákvæð umsögn Sveitarfélagsins Garðs og hefur málið verið sent Skipulagsstofnun til yfirferðar og staðfestingar.



KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR

**3. Svæðisskipulag Suðurnesja**

Upplýst var að einn fundur hafi verið haldinn í samvinnunefnd um svæðisskipulag Suðurnesja. Kosinn hefur verið formaður samvinnunefndarinnar og varaformaður.

**4. Næsti fundur**

Næsti fundur skipulagsnefndarinnar er fyrirhugaður fimmtudaginn 29.01.2015 í FLE.

Fleira ekki gert, fundi slitið.