INNGANGUR 3

1 FORMÁLI 5
1.1 Almenn markmið 6
1.2 Skilgreiningar 6
1.3 Orðskýringar 7
1.4 Uppdrættir 7

2 SÍÐASTA GILDANDI SKIPULAG FYRIR VARNARSVÆÐIÐ 9

3 FORSENDUR 10
3.1 Lagaramminn, yfirstjórn, sérstaða svæðisins 10
3.2 Varnarsvæðið við Keflavíkurflugvöll, sögulegt ágrip og staða 10
3.3 Eignarhald á landi, eignarnámið samkv. lögum nr. 20/1941 12
3.4 Varnarsvæði, flugvallargirðing og tollsvæði 13
3.5 Veðurfar 14
3.6 Hávaði frá flugumferð 14
3.7 Öryggissvæði flugumferðar (APZ / Accident Potential Zones) 15
3.8 Umhverfi og náttúra, lýsing á landsvæðinu 16
3.9 Svæðisskipulagsáætlanir 16
3.10 Aðalskipulagsáætlanir nágrannasveitarfélaganna 16
3.11 Sveitarfélagamörk 17
3.12 Samgöngur 17
3.13 Samantekt 19

4 UMHVERFISMÁL 20
4.1 Umhverfisstefna 20
4.2 Umhverfismat skipulagstillagna og mat á umhverfisáhrifum framkvæmda 20
4.3 Samantekt 23

5 STJÓRNUN 24
5.1 Utanríkisráðuneyti 24
5.2 Flugmálastjórn, flugvallarstjóri 24
5.3 Sýslumaður, lögregla, tollgæsla, útlendingaeftirlit 24
5.4 Skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða / SBUN 25
5.5 Flugumferðarstjórn, flugturn 25
5.6 Brunavarnir 25
5.7 Samantekt 26

6 FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐIÐ 27
6.1 Þróun flugþjónustu 27
6.2 Skýrsla BAE, spá um farþegafjölda og þörf fyrir lóðir/mannvirki 28
6.3 Flugafgreiðslusvæði 29
6.4 Verslunar- og þjónustusvæði 30
6.5 Þjónusta við flughlað 30
6.6 Þjónustusvæði flugvéla 31
6.7 Gatnakerfi 31
6.8 Eldsneytisbirgðastöð og –dreifing 32
6.9 Samantekt tillagna 32

7 ATHAFNASVÆÐI VARNARLIÐSINS 34
7.1 Þróun athafna varnarliðsins 34
7.2 Yfirstjórn varnarliðsins 35
7.3 Stofnanir 35
7.4 Verslunar- og þjónustusvæði 35
7.5 Íbúðarsvæði 35
7.6 Útivistarsvæði 36
7.7 Athafnasvæði 36
7.8 Iðnaðarsvæði 36
7.9 Sorpurðun 36
7.10 Gatnakerfi og eftirlitshlið 36

7.11 Samantekt tillagna 37

8 FLUGBRAUTIR 38
8.1 Þróun flugbrauta, akstursbrauta og flughlaða. Sögulegt yfirlit 38
8.2 Framtíðarflugbrautir, akstursbrautir og flughlöð 39
8.3 Samantekt tillagna 39

9 ÞJÓNUSTA 41
9.1 Mengunarvarnir, heibrigðiseftirlit og vinnueftirlit 41
9.2 Rafveita og fjarskipti 41
9.3 Hitaveita og vatnsveita 41
9.4 Fráveita 42
9.5 Sorphirða, sorpbrennsla og –urðun 42
9.6 Snjómokstur 43
9.7 Samantekt tillagna 43

10 VERNDUN 44
10.1 Náttúruminjar 44
10.2 Jarðmyndanir og vistkerfi 44
10.3 Verndarsvæði vegna grunnvatns- og strandmengunar 44
10.4 Menningarminjar 45
10.5 Samantekt 45

11 HEILDARSAMANTEKT 46

12 VIÐAUKAR 47
12.1 Vinnuferli / Samráð 47
12.2 Heimildaskrá 49
12.3 Þemakort 50

13 UNDIRRITUN 60

INNGANGUR

Á undanförnum árum og áratugum hefur átt sér stað uppbygging á Keflavíkurflugvelli, í samvinnu við og undir yfirstjórn Varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis og Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli. Fyrst í stað var fyrirkomulagið, þannig að varnarliðið lagði fram skipulagstillögur til samþykktar hjá íslenskum stjórnvöldum, en á sjöunda áratugnum, var á vegum íslenskra stjórnvalda unnið fyrsta aðalskipulagið fyrir Keflavíkurflugvöll, og var það sameiginlegt með nágrannasveitarfélögunum. Ástæðan var sú, að rétt þótti á þeim tíma, að samræma byggðaþróun flugvallarins og sveitarfélaganna, þannig að þessi svæði gætu hvert um sig þróast með eðlilegum hætti. Ennfremur hafði millilandaflug flust til Keflavíkurflugvallar og í framhaldi af því var framkvæmdur aðskilnaður milli borgaralegs flugs og athafna varnarliðsins. Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun 1987 og hefur síðan verið mikil uppbygging á flugþjónustusvæðinu. Árið 1982 skipaði utanríkisráðherra sérstaka nefnd til að annast og hafa milligöngu um skipulags- og byggingarmál á varnarsvæðum og frá 1990 einnig um umhverfismál, og hefur nefndin frá þeim tíma annast og haft umsjón með, í umboði varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis, öllum skipulagsmálum á varnarsvæðum.

Aðalskipulag þetta, sem hlotið hefur staðfestingu utanríkisráðherra, nær til alls varnarsvæðisins við Keflavíkurflugvöll, hefur jafnframt verið kynnt ítarlega fyrir nágrannasveitarfélögum. Um leið og varnarmálaskrifstofa þakkar öllum þeim sem hlut áttu að gerð þessa aðalskipulags, vill hún láta í ljós þá von, að uppbyggingarstefna sú sem sett er fram í skipulaginu, verði öllum þeim sem að munu koma til hagsældar.

Reykjavík ágúst 2005

Kristinn Árnason

skrifstofustjóri varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis.

Vinna við gerð Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2005-2025, hófst fyrri hluta árs 2002, þegar Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli samdi við teiknistofuna Glámu-Kím í Reykjavík og Verkfræðistofu Njarðvíkur um skipulagsvinnuna. Hafa Sigbjörn Kjartansson og Jóhannes Þórðarson arkitektar, og Magnús Guðmannsson verkfræðingur annast gerð þess í samvinnu við skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða. Í nefndinni eiga sæti 6 fulltrúar eða: Guðmundur Björnsson verkfræðingur, formaður, Björn Knútsson flugvallarstjóri sem sat í nefndinni til 1. janúar 2005 þegar Jón Böðvarsson tók sæti hans, Guðjón Guðmundsson framkvæmdastjóri Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum, dr. Matthías G. Pálsson sendiráðsritari á Varnarmálaskrifstofu sem sat í nefndinni til 1. september 2004 þegar Bjarni Vestmann tók sæti hans, Ólafur Pétursson efnaverkfræðingur hjá Umhverfisstofnun og Sigurður Thoroddsen arkitekt hjá Skipulagsstofnun, sem aðallega hefur f.h. nefndarinnar starfað með skipulagsráðgjöfunum.

Við undirbúning aðalskipulagsáætlunarinnar var leitað álits og umsagnar hjá fjölmörgum aðilum og stofnunum og eru helstar: Skipulagsstofnun, Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, Vegagerðin, Umhverfisstofnun, Verkfræðideild varnarliðsins, Fornleifavernd ríkisins, Reykjanesbær, Sandgerðisbær og Gerðahreppur auk ýmissa fleiri aðila sem veittu mikilvæga aðstoð. Við skipulagsvinnuna var ennfremur miðað við úttekt British Aerospace varðandi flugþjónustusvæði fyrir borgaralegt flug, sem Greg Cook verkfræðingur hjá BAE, auk annarra annaðist.

Aðalskipulagið, sem unnið er á grundvelli 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, spannar allt varnarsvæðið við Keflavíkurflugvöll, er fyrsta aðalskipulagið sem unnið er eingöngu fyrir varnarsvæðið. Áður höfðu aðalskipulagsáætlanir verið unnar sameiginlega fyrir Keflavíkurflugvöll, Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ og Gerðahrepp. Fyrsta sameiginlega skipulagsáætlunin fyrir svæðið var staðfest 2. nóvember 1973 og hefur síðan verið endurskoðuð tvisvar.

Samkvæmt aðalskipulaginu er gert ráð fyrir að á svæðinu verði tvennsskonar starfsemi, eða starfsemi á vegum borgaralegs flugs og athafnir á vegum varnarliðsins. Skipulaginu er ætlað að vera viðmiðun varðandi deiliskipulagsgerð og frekari uppbyggingu á varnarsvæðinu á Keflavíkurflugvelli. Eins og skipulagið ber með sér, er gert ráð fyrir að megin þróun á svæðinu verði á Flugþjónustusvæði, í tengslum við borgaralegt flug. Á þessu stigi liggur ekki fyrir hvort innanlandsflug muni flytjast til Keflavíkurflugvallar, en ef af því verður, er gert ráð fyrir því í skipulaginu. Hinsvegar liggur ekkert fyrir um frekari þróun mannvirkja á vegum varnarliðsins. Lega flugbrauta er mjög mikilvæg í skipulaginu, en henni er nánast ógerlegt að breyta, og er lögð áhersla á að þróun byggðar á og við flugvöllinn þrengi ekki að flugstarfseminni.

Keflavíkurflugvelli ágúst 2005.

Jón Böðvarsson flugvallarstjóri.

1 FORMÁLI

Skipulagssvæði aðalskipulags Keflavíkurflugvallar er varnarsvæðið á Keflavíkurflugvelli. Það nær yfir miðhluta Miðnesheiðar á Rosmhvalanesi, frá Hólmsbergi og Rockville-radarstöðinni í norðri, suður fyrir Hafnir. Stærð svæðisins er um 7800 ha.

Varnarsvæðið liggur að þremur sveitarfélögum, Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ og Sveitarfélaginu Garði. Ríkissjóður tók landið eignarnámi skv. lögum nr. 20 / 1941, sbr. umfjöllun í kafla 3.3 hér á eftir. Svæðið hefur sjálfstæða stjórnsýslu, þ.m.t. varðandi skipulagsmál.

Varnarsvæðinu er skipt í tvennt eftir starfsemi. Annars vegar er svæði fyrir starfsemi varnarliðsins, – verður hér eftir nefnt varnarliðssvæði. Hins vegar er svæði fyrir starfsemi tengda borgaralegu flugi, – verður hér eftir nefnt flugþjónustusvæði.

Á varnarsvæðinu á Keflavíkurflugvelli starfar Flugmálastjórn. Hún fer með daglega stjórnsýslu í umboði varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis, þ.m.t. framkvæmd skipulagsmála. Skipulags-, byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða (SBUN) fer með skipulagsmál á varnarsvæðinu undir yfirstjórn varnarmálaskrifstofu / utanríkisráðherra. Flugvallarstjóri, sem er framkvæmdastjóri Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli, á setu í nefndinni. Að öðru leyti er málsmeðferð skipulagsmála í samræmi við skipulags- og og byggingarlög nr. 73/1997 með þeirri undantekningu að utanríkisráðherra staðfestir aðalskipulag Keflavíkurflugvallar sbr. 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997.

Skipulagstímabil aðalskipulags Keflavíkurflugvallar er 20 ár, frá 2005 til 2025. Reiknað er með að aðalskipulagið verði endurskoðað reglulega, eða a.m.k. á fjögurra ára fresti.

1.1 Almenn markmið

Keflavíkurflugvöllur er langstærsti millilandaflugvöllur á Íslandi, og án vafa eitt af mikilvægustu samgöngumannvirkjum landsins.

Mikil verðmæti liggja í flugvellinum sjálfum, flugbrautum, akstursbrautum flugvéla og flughlöðum. Strangar reglur gilda um flugvöllinn, umferð um hann og starfsemi á honum þám. alþjóðlegar reglur sem íslensk stjórnvöld hafa samþykkt.

Undanfarinn áratug hafa flutningar með flugi aukist mikið, – á farþegum og vörum. Aðalskipulagið byggir á þeirri framtíðarsýn að þessi þróun haldi áfram.

Aðalskipulaginu er ætlað að tryggja stöðu Keflavíkurflugvallar. Lögð er áhersla á að hafa til ráðstöfunar nægilegt landrými fyrir Keflavíkurflugvöll og að tryggja þróunarmöguleika hans til lengri og skemmri tíma. Þar með talið lengingu núverandi flugbrauta og uppbyggingu nýrra, ásamt tilheyrandi akstursbrautum og flughlöðum.

Lega og umfang flugbrautanna ákvarðar mörk byggðar og athafna kringum flugvöllinn. Flugumferðin takmarkar ennfremur að nokkru leyti landnotkun á svæðum næst flugvellinum í sveitarfélögunum umhverfis.

Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar er stjórntæki fyrir þróun byggðar, og uppbyggingu þjónustu innan varnarsvæðisins.

Flugþjónustusvæðið er ætlað borgaralegri flugstarfsemi á Keflavíkurflugvelli. Flugstöð Leifs Eríkssonar stendur í miðju þess. Aðalskipulaginu er ætlað að styrkja ásýnd og ímynd flugþjónustusvæðisins, og stuðla að þróun atvinnustarfsemi þar.

Á varnarliðssvæðinu er athafnasvæði varnarliðsins. Á hluta svæðisins búa starfsmenn varnarliðsins og fjölskyldur þeirra, í skamman tíma í senn. Aðalskipulaginu er ætlað að tryggja virkar og vel útfærðar samgönguleiðir að Keflavíkurflugvelli og innan hans.

Í aðalskipulaginu er hvatt til þess að fyrirtæki og stofnanir móti sér umhverfisstefnu eða láti gera umhverfisúttekt á starfsemi sinni.

1.2 Skilgreiningar

Aðalskipulag á varnarsvæðum er háð staðfestingu utanríkisráðherra sbr. 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 og tekur gildi þegar staðfesting þess hefur verið birt í B-deild Stjórnartíðinda.

Deiliskipulag á varnarsvæðum er háð samþykki utanríkisráðherra sbr. 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 og tekur gildi þegar staðfesting þess hefur verið birt í B-deild Stjórnartíðinda.

Í grein 1.3 Skilgreiningar í skipulagsreglugerð eru m.a. eftirfarandi skilgreiningar:

Landnotkun.

Ráðstöfun lands til mismunandi nota, svo sem undir íbúðir, iðnað, verslun, útivist og landbúnað.

Landnotkunarflokkur.

Landnotkunarflokkur segir til um hvaða landnotkun er heimil á tilteknum landnotkunarreit.

Skipulagsáætlun.

Áætlun sem gerir grein fyrir markmiðum og ákvörðunum viðkomandi stjórnvalda um framtíðarnotkun lands og fyrirkomulag byggðar og lýsir forsendum þeirra.

1.3 Orðskýringar

Þar sem fjallað er um flugvallarmannvirki, borgaralega flugstarfsemi og flugþjónustusvæði í greinargerð þessari eru notuð orð og orðasambönd, sem hér er gefin skýring á :

Flugvallarmannvirki.

Orðin flughlað og flugvélaakstursbraut hafa eftirfarandi merkingu :

Flughlað er stæði fyrir flugvélar til lengri og skemmri tíma. Þar er td. unnið við viðhald flugvéla, þær fermdar eða affermdar, þær geymdar, eða látnar bíða milli aðgerða.

Flugvélaakstursbrautir eru vegakerfi flugvéla innan flugvallarins. Á þeim er flugvélum ekið á milli flugbrauta og flughlaða, osfrv..

„Borgaraleg flugstarfsemi / flugþjónustusvæði“.

Borgaraleg flugstarfsemi er starfsemi við flug og flugþjónustu sem ekki tengist varnarliðinu á Keflavíkurflugvelli, eða öðrum hernaðarumsvifum.

Flugþjónustusvæði er skv. skilgreiningu í greinargerðinni það svæði á Keflavíkurflugvelli þar sem fyrirtæki, stofnanir og þjónustuaðilar sem fást við borgaralega flugstarfsemi og þjóna henni hafa bækistöðvar sínar og aðstöðu.

Flugrekstur og flugstarfsemi er rekstur flugvéla, og starfsemi flugfélaga, og starfsemi annarra aðila sem er forsenda hennar eða afleiðing.

Flugsækin atvinnustarfsemi og / eða flugtengd starfsemi er atvinnurekstur sem dregur aðföng sín í gegnum flughöfnina, veitir þeim þjónustu sem fara um flughöfnina, eða vinna við flugrekstur og flugstarfsemi.

1.4 Uppdrættir

Skipulagsuppdráttur.

Aðalskipulagið er sett fram á aðalskipulagsuppdrætti í mælikvarða 1:20.000 :

AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2005-2025 - SKIPULAGSUPPDRÁTTUR.

Uppdrátturinn sýnir landnotkun og skipulag á öllu skiplagssvæðinu.

Þemakort.

Þemakort eru birt til skýringar ákveðnum þáttum skipulagsins. Þau eru níu talsins, í ótilgreindum mælikvarða :

1. SKIPULAGSSVÆÐIÐ

Kortið sýnir mörk skipulagssvæðisins (og flugvallargirðingar, flugbrauta og Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar) og afstöðu þess til þéttbýliskjarnanna í Höfnum, Sandgerði, Keflavík og Njarðvík, og Reykjanesbrautar.

2. HINDRUNARFLETIR V. FLUGUMFERÐAR

Kortið sýnir öryggissvæði vegna flugbrauta Keflavíkurflugvallar og þær takmarkanir sem eru á landnotkun innan skipulagssvæðisins og utan þess vegna þeirra.

3. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. FLUGUMFERÐAR

Kortið sýnir öryggissvæði við flugbrautarenda á Keflavíkurflugvelli og þær takmarkanir sem eru á landnotkun innan skipulagssvæðisins vegna þeirra.

4. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. VATNSVERNDAR OG NÁTTÚRUMINJA

Kortið sýnir þær takmarkanir sem eru á landnotkun innan varnarsvæðis skv. ákvæðum skipulagsreglugerðar, vatnsverndarsvæði, svæði á náttúruminjaskrá og þjóðminjaverndarsvæði.

5. LANDNOTKUN – GREINING

Kortið sýnir megindrætti í landnotkun á skipulagssvæðinu skv. aðalskipulaginu, – flugbrautakerfi, flugþjónustusvæði / svæði fyrir borgaralega flugstarfsemi, varnarliðssvæði, og olíuhöfn.

6. TAKMARKANIR Á AÐGENGI AÐ VARNARSVÆÐI

Kortið sýnir þá hluta skipulagssvæðisins sem lúta kvöðum um takmarkaðan aðgang og umferð.

7. FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐI

Kortið sýnir skiptingu flugþjónustusvæðis í flugafgreiðslusvæði, flugtengt athafnasvæði, flugtengt þjónustusvæði, og verslunar- og þjónustusvæði.

8. HÁVAÐI FRÁ FLUGUMFERÐ

Kortið sýnir hávaða sem stafar frá umferð um Keflavíkurflugvöll skv. skýrslu WYLE Laboratories, sem byggir á mælingum sem framkvæmdar voru árið 1997.

Einnig eru sýnd mörk þess svæðis sem telst óhæft til íbúðabygginga vegna hávaða frá flugumferð um flugvöllinn, skv. mælingum Hollustuverndar ríkisins 1985 og 1986.

9. GATNAKERFI

Kortið sýnir megindrætti í gatnakerfi skipulagssvæðisins.

2 SÍÐASTA GILDANDI SKIPULAG FYRIR VARNARSVÆÐIÐ

Svæðisskipulag 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll var staðfest árið 1996. Sú skipulagsáætlun er byggð á niðurstöðu af samvinnu skipulagsyfirvalda og nágrannasveitarfélaga. Áform um landnotkun innan varnarsvæðisins sem þar koma fram, hlutu staðfestingu skipulagsyfirvalda og stjórnvalda með fyrirvörum. Meðal annars er gerður fyrirvari um nýtingu og deiliskipulagningu þeirra svæða, þar sem landið er undir yfirráðum varnarliðsins. Varnarliðið leggur fram tillögur að skipulagi sem Skipulags-, byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða (SBUN) / varnarmálaskrifstofa Utanríkisráðuneytisins fjalla um og afgreiða.

Deiliskipulag flugþjónustusvæðis frá 1997 er einnig í gildi. Gerðar hafa verið nokkrar breytingar á deiliskipulaginu til að mæta þörfum um byggingarlóðir á hverjum tíma. Síðasta breyting var gerð árið 2004.

Með staðfestingu aðalskipulags fyrir Keflavíkurflugvöll 2005-2025 fellur Svæðisskipulag Reykjanesbæjar, Sandgerðisbæjar, Gerðahrepps og Keflavíkurflugvallar 1995-2015 úr gildi. Ennfremur sá hluti Aðalskipulags Sandgerðisbæjar 1997-2017 sem utanríkisráðherra staðfesti í ágúst 1999 og er innan varnarsvæðis á Keflavíkurflugvelli.

3 FORSENDUR

3.1 Lagaramminn, yfirstjórn, sérstaða svæðisins

Sértæk lög og reglugerðir gilda um starfsemi á varnarsvæðum.

Um skipulagsmál gildir reglugerð um skipulags-, bygginga- og umhverfismál á varnarsvæðum.nr. 471/1999, sem sett er á grunni laga nr. 106/1954 um yfirstjórn mála á varnarsvæðunum o.fl., sbr. auglýsingu um staðfestingu forseta Íslands á reglugerð um Stjórnarráð Íslands nr. 96/1969, laga nr. 110/1951 um lagagildi varnarsamnings milli Íslands og Bandaríkjanna og um réttarstöðu liðs Bandaríkjanna og eignir þess og með heimild í 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 og skipulagsreglugerð nr. 400/1998 og byggingarreglugerð nr. 441/1998 og 4. og 5. gr. laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir með síðari breytingum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra ákvæða.

Lög og reglugerðir sem tengjast starfsemi á svæðinu eru m.a.:

- Lög nr. 106/1954 um yfirstjórn mála á varnarsvæðum o.fl..
- Lög nr. 110/1951 um lagagildi varnarsamnings milli Íslands og Bandaríkjanna og um réttarstöðu liðs Bandaríkjanna og eignir þess.
- Lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir með síðari breytingum og reglugerðum settum á grundvelli þeirra.
- Lög um loftferðir nr. 60/1998 með síðari breytingum.
- Reglugerð um umferð og dvöl manna á varnarsvæðum nr. 293/2002.
- Reglugerð fyrir Keflavíkurflugvöll, um umferð, öryggi o.fl. mr. 297/1964, sbr. breytingar með reglugerð nr. 254/1973.
- Reglugerð um starfsemi, skyldur og eftirlit með Flugstöð Leifs Eiríkssonar á Keflavíkurflugvelli, nr 766/2000.
- Tollalög nr. 55/1987 með síðari breytingum og reglugerðir settar á grundvelli þeirra.
- Reglugerð nr. 263/2002 um aðgang að flugafgreiðslu á íslenskum flugvöllum.

Varnarliðið leggur fram tillögur að skipulagi á svæðum sínum sem Skipulags-, byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða (SBUN) / varnarmálaskrifstofa Utanríkisráðuneytisins fjalla um og afgreiða.

Um starfsemi SBUN er sérstaklega fjallað í kafla 5.4.

3.2 Varnarsvæðið við Keflavíkurflugvöll, sögulegt ágrip og staða

Gerð flugvallar á Reykjanesi hófst 1942, þegar Bandaríkjamenn hófust handa við byggingu Keflavíkurflugvallar. Byggðar voru fjórar flugbrautir, ásamt akbrautum, hlöðum og annarri aðstöðu og hefur uppbygging þessara mannvirkja staðið allt til dagsins í dag.

Nánari heimildir um uppbyggingu og þróun flugvallarins má m.a. finna í aðalskipulagi Keflavíkur, Njarðvíkur og Keflavíkurflugvallar frá 1967 og endurskoðun þess skipulags frá 1982. Einnig eru heimildir í svæðisskipulagi Suðurnesja frá 1989 og 1995 og deiliskipulagi flugstöðvarsvæðisins 1997. Ennfremur má nefna grein eftir Friðþór Eydal í Morgunblaðinu 08.12.1996, bls 26b, og umfjöllun „Keflavíkurflugvöllur ´47-´51“ eftir Jón Viðar Sigurðsson í Ritsafni Sagnfræðiskorar Háskóla Íslands 1984.

Í lok síðari heimstyrjaldarinnar tóku ýmis flugfélög að millilenda á Keflavíkurflugvelli á leið sinni yfir Atlantshafið. Reglulegt millilandaflug Íslendinga fluttist frá Reykjavíkurflugvelli til Keflavíkurflugvallar árið 1962, og þá tóku Loftleiðir hf. að sér flugafgreiðslu á flugvellinum. Árið 1967 hóf Flugfélag Íslands rekstur á Keflavíkurflugvelli, og 1973 sameinuðu íslensku flugfélögin starfsemi sína.

Fyrst um sinn samnýttu Íslendingar alla aðstöðu til almenns flugrekstrar með varnarliðinu á Keflavíkurflugvelli í flugstöðvarbygginu innan varnargirðingar („gömlu flugstöðinni“, Hótel Keflavík).

Óhagræði stafaði af staðsetningu gömlu flugstöðvarinnar inni á varnarliðssvæðinu, og árið 1968 var hafinn undirbúningur að aðskilnaði almennrar flugstarfsemi frá starfsemi varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli.

Samvinnunefnd, sem undirbjó aðalskipulag fyrir Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöll fyrir tímabilið 1967-1987, fékk hingað til lands sérfræðing frá Alþjóða flugmálastofnuninni (ICAO) til að gera tillögur um framtíðaruppbyggingu Keflavíkurflugvallar og staðsetningu nýrrar flugstöðvar.

Sérfræðingur ICAO, B.M.Hellman, flugvallaverkfræðingur, skilaði tillögum og greinargerð í júní 1970. Skýrsla hans fjallar m.a. um langtímaþarfir fyrir flugbrautir, legu þeirra og lengdir, ásamt notagildi m.t.t. veðurfars, og ábendingar um æskilega staðsetningu nýrrar flugstöðvar. Lagði hann til, að ný flugstöð yrði byggð norðan flugbrautakerfisins. Taldi hann einnig nauðsynlegt, að tekið yrði frá ríflegt landrými undir þjónustu við millilandaflug, sem yrði til taks til að mæta óvæntri aukningu flugumferðar.

Í samráði við ICAO var boðin út frumáætlunargerð flugstöðvar. Að undangengnu forvali var franska fyrirtækið Aeroport de Paris ráðið til starfsins. Hin sérfræðilega undirbúningsvinna, sem Aeroport de Paris tók að sér, var þríþætt, þ.e. umferðarspá fram til 1990, frumdrög að deiliskipulagi flugþjónustusvæðisins og forsögn að hentugri stærð og fyrirkomulagi á flugstöðvarbyggingu. Þessu starfi lauk árið 1972 með skýrslunni “Bygging nýrrar flugstöðvar á Keflavíkurflugvelli, skýrsla og tillögur að lokinni frumathugun”.

Í nóvember 1973 var staðfest aðalskipulag fyrir Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöll. Þar var gert ráð fyrir staðsetningu flugstöðvar í samræmi við tillögur B.M. Hellmans.

Árið 1973 var dönsku ráðgjöfunum Vilhelm Lauritzens Tegnestue A/S í Kaupmannahöfn falið að endurskoða umferðarspá fyrir Keflavíkurflugvöll. Jafnframt var þeim falið að gera tillögu að skipulagi umhverfis nýja flugstöðvarbyggingu svo og frumteikningar af byggingu ásamt kostnaðaráætlun. Verki þeirra lauk í september 1974.

Með samkomulagi milli Íslands og Bandaríkjanna, dags. 22. október 1974, var ákveðið að skilja að þau svæði, þar sem rekstur farþegaflugs og starfsemi varnarliðsins fer fram, m.a. með því að reisa nýja flugstöðvarbyggingu.

Í september 1978 skipaði utanríkisráðherra nefnd til að hrinda málinu í framkvæmd. Nokkrum mánuðum síðar eða í febrúar 1979 var

íslenskum og bandarískum sérfræðingum falið að yfirfara fyrri hugmyndir um stærð, gerð og staðarval nýrrar flugstöðvar. Endurskoðuninni lauk í september 1979 með greinargerð.

Ný flugstöðvarbygging er staðsett í samræmi við niðurstöður þeirrar endurskoðunar. Skipulagshugmyndir sérfræðinganna hafa síðan verið lagðar til grundvallar við gerð aðalskipulags fyrir Keflavík, Njarðvík og Keflavíkurflugvöll.

Ný flugstöð, Flugstöð Leifs Eíríkssonar, var síðan byggð á árunum 1983-1987 og tekin í notkun 14. apríl 1987. Viðbygging við flugstöðina var tekin í notkun árið 2001.

Umferð farþega um Keflavíkurflugvöll á fyrsta heila starfsári flugstöðvarinnar, þ.e. árinu 1988, voru 806.179 farþegar samtals. Á árinu 2002 var þessi sami heildarfjöldi farþega orðinn 1.219.405 (samtals brottfarar- og kokmufarþegar, og áningar- og skiptifarþegar).

Á fyrri hluta árs 1984 ákvað utanríkisráðuneytið, að unnið yrði að deiliskipulagi flugþjónustusvæðisins. Þeirri vinnu lauk formlega í nóvember 1985. Við úrvinnslu deiliskipulagsins voru lagðar til grundvallar skipulagshugmyndirnar frá árinu 1979.

Eftir því sem framkvæmdum við uppbyggingu svæðisins hefur miðað áfram hafa vissir þættir verið yfirfarnir og endurskoðaðir. Árið 1994 hóf SBUN undirbúning að heildarendurskoðun deiliskipulagsins, sem lauk með staðfestingu á nýju deiliskipulagi í mars 1997.

Í kjölfar deiliskipulagsins fylgdi all nokkur eftirspurn eftir landrými fyrir starfsemi tengda fluginu, einkum þó eftir lóðum næst flughlöðum. Í ljósi aukinnar eftirspurnar og örrar þróunar sem verið hefur á tækni og umfangi í flugstarfsemi var ákveðið að ráðast í vinnu við að móta stefnu um landnotkun á Keflavíkurflugvelli. Til ráðgjafar um að afla upplýsinga, vinna úr þeim og aðstoða við þessa stefnumótun var gerður samningur við breska ráðgjafafyrirtækið BAE systems. Skýrsla þeirra var gefin út 18. janúar 2001 og er stefnumótun og aðgerðaáætlun hennar ma. grundvöllurinn að þessari greinargerð með aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Í tengslum við þarfagreiningu fyrir Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. (FLE hf.) veturinn 2001 – 2002 fékk stjórn FLE hf. breska ráðgjafafyrirtækið BAA til að gera stefnumótun og áætlun um húsrýmisþörf FLE hf. til næstu 20 ára. Meginniðurstaða þeirrar athugunar staðfestir helstu niðurstöður BAE systems frá janúar 2001 hvað varðar landnotkun í nágrenni flugstöðvarbyggingar og farþegaspár.

3.3 Eignarhald á landi, eignarnámið samkv. lögum nr. 20/1941

Ríkissjóður er eigandi alls lands á varnarsvæðinu, nema Rockvillesvæðisins sem er leiguland. Landið var tekið eignarnámi, samkvæmt heimild í lögum nr. 20/1941 um breytingu á þágildandi loftferðalögum nr. 32/1929, sem heimiluðu ríkisstjórninni að taka eignarnámi vegna loftferða lóðir, lóðarréttindi og mannvirki. Ítarlega er gerð grein fyrir eignarnáminu í samantektinni „Innlegg í eignaskrá ríkisins 1992, 03 utanríkisráðuneyti, varnarmálaskrifstofa".

Ekki var allt land sem tekið var eignarnámi fellt undir varnarsvæðið. Hluti landsins hefur verið leigður sveitarfélögum umhverfis og einnig hefur ríkissjóður afsalað sér afmörkuðum spildum til þeirra.

3.4 Varnarsvæði, flugvallargirðing og tollsvæði

Starfsemi innan varnarsvæðisins er tvíþætt. Annars vegar svæði fyrir starfsemi varnarliðsins og hins vegar svæði fyrir starfsemi tengda borgaralegu flugi, flugþjónustu.

Þeir hlutar varnarsvæðisins sem lúta takmörkun á aðgangi og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu. Stærsta girðingin er umhverfis Keflavíkurflugvöll. Innan hennar er allt flugbrauta- og flugvélaakbrautakerfi vallarins, hlutar flugþjónustusvæðis, og íbúða-, stjórnsýlu-, þjónustu- og aðalathafnasvæði varnarliðsins. Minni girðingar eru umhverfis Patterson-svæði og Nickel-svæði. Allt aðgengi að svæðinu er vaktað.

Skv. skipulaginu verður breyting á stærstu girðingunni – um Keflavíkurflugvöll, þar sem hún víkur frá ströndinni við Ósabotna, og girðingu um Patterson sem minnkar verulega.

Auk aðalgirðinganna þriggja eru afmörkuð svæði innan þeirra girt með sérstökum öryggisgirðingum, þar sem þess er nauðsyn vegna flugöryggis og starfsemi varnarliðsins.

Innan flugþjónustusvæðis eru skilgreind fjögur svæði, hvert með sérstökum skilyrðum og takmörkunum á aðgangi. Á hverju svæði gilda sérstakar reglur um starfsemi og umgengni þeirra sem þar eru. Svæðin eru, samkvæmt skilgreiningu flugmálastjórnar og sýslumannsins á Keflavikurflugvelli og reglugerðar nr. 293/2002 um umferð og dvöl manna á varnarsvæðum:

- **Almennt svæði (e. landside area):** Allt svæði sem almenningur og almennir starfsmenn hafa aðgang að án þess að þurfa að sýna sérstök skilríki eða hafa sérstök leyfi fyrir aðgangi inná. Þar gilda sömu borgaralegu reglur og almennt gilda í landinu.
- **Flugverndarsvæði (e. airside area):** Á þessu svæði gilda sérstakar öryggisreglur um flugvernd og annað er varðar öryggi farþega og flugfara. Inná svæðið mega einungis þeir fara sem hafa til þess útgefið leyfi flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli og / eða að þeir hafi áður farið í gegnum eftirlit eins og t.d. vopnaleit.
- **Tollsvæði (e. customs area):** Á skipulagssvæðinu er tollfrjálst svæði, fríhafnarsvæði, þar sem varningur ber ekki sömu tolla og skatta og eru í gildi almennt í landinu. Allir þeir sem fara útaf fríhafnarsvæðinu þurfa því að sæta tollaeftirliti sem framkvæmt er af tollgæslunni á Keflavíkurflugvelli.
- **Schengen landamæri (Schengen area):** Ísland hefur bundist sambandi við önnur lönd í vestur Evrópu um að skoða vegabréf farþega sem fara inn og útaf svæði þar sem þeir geta síðan ferðast án þess að þurfa að sýna vegabréf. Landamæri þessi liggja um flugþjónustusvæðið og gilda sérstakar reglur um umgengni og vegabréfaskoðun um alla þá sem fara um þau.

Sjá þemakort : **1. SKIPULAGSSVÆÐIÐ, 5. LANDNOTKUN – GREINING, 6. TAKMARKANIR Á AÐGENGI AÐ VARNARSVÆÐI,** og **7. FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐI** .

3.5 Veðurfar

Hitafar á Keflavíkurflugvelli markast af nálægð hafsins. Ef janúar er undanskilinn er meðalhiti yfir frostmarki alla mánuði ársins en sumarhiti er að meðallagi rétt yfir 10 gráðum.

Úrkoma er mest yfir vetrarmánuðina frá október til mars. Yfir hávetur (desember - mars) fellur ríflega um helmingur úrkomu sem slydda en 10 - 15% sem snjór. Á tímabilinu frá maí til október fellur megnið af úrkomunni (>80%) sem rigning, í apríl og nóvember fellur um 50% af úrkomu sem rigning, en aðra mánuði er þetta hlutfall um þriðjungur.

Algengustu vindstefnur eru NNA og SA, auk þess sem SV lægra átta gætir einnig, þó í minna mæli sé. Af athugunum á vindhraða eru 18% með 10 m/s eða meira, og er þá vindur einkum af einhverri þeirra þriggja vindstefna sem ofan greinir, en afar lítið um vind úr öðrum áttum. Sama gildir um þau tilvika 2,6% sem vindhraða athuganir gefa 15 m/s eða meira, en þá eru SA og SV áttir tíðari en NNA, en nánast engin tilvik af vindi með aðrar vindstefnur en þessar þrjár.

Vindrós fyrir Keflavíkurflugvöll er sýnd á skipulagsuppdrættinum, felld saman við „norðurör“.

3.6 Hávaði frá flugumferð

Flugumferð fylgir hávaði. Á síðustu árum hefur dregið nokkuð úr hljóðmengun, einkum með tilkomu hljóðlátari farþegaflugvéla, en herflugvélar eru enn háværar. Umferð farþegaflugvéla um Keflavíkurflugvöll hefur aukist mikið á s.l. árum, en dregið úr umferð herflugvéla.

Eðli málsins samkvæmt, ná mörk svæða sem hávaðamengun getur takmarkað landnotkun á, út fyrir skipulagssvæðið.

Skipulag Keflavíkurflugvallar og sveitarfélaganna umhverfis þarf að taka tillit til þess að flugvöllurinn og þéttbýlið í nágrenni hans geti þróast eðlilega, án þess að trufla hvort annað.

Hollustuvernd ríkisins framkvæmdi hávaðamælingar árin 1985 og 1986. Á grundvelli þeirra var gerður uppdráttur sem sýnir hvaða svæði norðvestan við Keflavíkurflugvöll eru ónothæf fyrir íbúðabyggð vegna hávaða frá flugumferð, skv. forskrift í mengunarvarnarreglugerð (sbr. reglugerð um hávaða nr. 933/1999 og reglugerð um breytingu á henni 478/2003). Mörk svæðanna voru sýnd sem 100m breitt belti og var miðlína svæðisins færð inn á skipulagsuppdrátt svæðisskipulags 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll. Engin íbúðasvæði eru innan varnarsvæðisins á þeim hluta sem mælingarnar taka til, en að hávaðamörkunum liggja íbúðasvæði í Reykjanesbæ.

Í febrúar 1999 var gefin út skýrsla, sem gerð var fyrir Varnarliðið um hávaða frá flugvélum. Skýrslan var gerð af WYLE Laboratories og þar er reiknilíkani beitt til að meta hávaða frá líklegri flugumferð. Helstu niðurstöður skýrslunnar eru að miðað við blandaða meðalumferð flugvéla ná 65-75 dB(A) Leq hávaðamörk yfir 36 hektara landsvæði umhverfis flugvöllinn.

Í skýrslu WYLE er ekki gerð grein fyrir hávaða sem stafar frá umferð um flugbraut 07/25, og heldur ekki frá umferð um nýjar flugbrautir sem aðalskipulag þetta gerir ráð fyrir að heimilt sé að byggja norðvestan við núverandi flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar (sjá kafla 8 FLUGBRAUTIR hér að aftan). Flugbraut 07/25 hefur ekki verið í notkun um skeið, og er ekki nauðsynleg fyrir flugflota varnarliðsins. Brautin kann hins vegar að verða mikilvægur hluti Keflavíkurflugvallar ef innanlandsflug flyst

til vallarins frá Reykjavíkurflugvelli, að hluta eða öllu leyti, en rætt hefur verið um að leggja af flugbraut með sömu stefnu á Reykjavíkurflugvelli.

Að beiðni Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar, var Verkfræðistofnun Háskóla Íslands fengin til þess að vinna skýrslu í upphafi árs 2004, þar sem könnuð voru áhrif opnunar brautar 07-25 á hljóðstig vegna uppbyggingar íbúðahverfa í Reykjanesbæ. Niðurstaða skýrslunnar bendir til þess, að við opnun flugbrautarinnar án takmarkana, muni brautin hafa mikil áhrif á hljóðstig í nágrenni hennar þ.m.t í Reykjanesbæ. Umhverfisstofnun bendir á í umsögn um skýrsluna, dags. 2. ágúst 2004, að mikilvægt sé að teknar verði upp viðræður milli skipulagsyfirvalda í Reykjanesbæ og á Keflavíkurflugvelli, áður en núgildandi takmörkun á landnotkun vegna hávaðamengunar verður aflétt. Samkvæmt stefnu aðalskipulagsins, er gert ráð fyrir þeim möguleika að opna fyrir flugumferð um braut 07-25, og að hún geti gegnt mikilvægu hlutverki þegar flugbraut NA/SV á Reykjavíkurflugvelli verður lokað, og ef innanlandsflug verður alfarið flutt til Keflavíkurflugvallar.

Af fyrirliggjandi skýrslu Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands um hljóðstig að dæma, mun opnun brautarinnar fyrir meiri umferð, en þeirri sem gæti orðið þegar aðrar brautir væru lokaðar vegna mikils krossvinds, sbr. tilvik 4 í skýrslunni, hafa áhrif á byggð í Reykjanesbæ og kallar því á endurskoðun á gildandi hávaðamarkalínu og reglum um landnotkun og skilmálum fyrir byggð þar. Þar af leiðandi, er gert ráð fyrir því í aðalskipulaginu, að meðan þeirri endurskoðunarvinnu er ekki lokið, sé eingöngu unnt að gera ráð fyrir opnun brautarinnar, ef sett eru ákvæði um takmarkanir á notkun hennar, samanber tilvik 4. En samkvæmt tilviki 4 í skýrslu Verkfræðistofnunar, er miðað við 1,5 sólarhrings umferð af heildarársumferð um völlinn.

Miðað við framangreint, eru að svo stöddu ekki taldar forsendur til að leggja til breytingar á ákvæðum svæðisskipulags 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Sveitarfélagið Garð og Keflavíkurflugvöll, hvað varðar hljóðvist. Því eru þessi ákvæði staðfest óbreytt í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar, og lína sem markar miðju svæðis sem er ónothæft ti íbúðabyggðar færð inn á þemakort og skipulagsuppdrátt skipulagsins. Við endurskoðun aðalskipulagsins, sem gera má ráð fyrir að fari fram innan fárra ára frá gildistöku þess, verða hávaðamörkin endurmetin í samráði við Umhverfisstofnun, að teknu tilliti til nýrra forsendna um umferð um Keflavíkurflugvöll.

Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli stefnir að því að framkvæma hávaðamælingar á og við völlinn árið 2005 í samráði við Umhverfisstofnun og verður það fyrsta skref í að afla fullkomnari gagna til grundvallar frekari skipulagsákvörðunum.

Sjá þemakort : **8. HÁVAÐI FRÁ FLUGUMFERÐ** .

3.7 Öryggissvæði flugumferðar (APZ / Accident Potential Zones)

Í aðalskipulaginu er gerð grein fyrir öryggissvæðum vegna flugumferðar með sama hætti og í svæðisskipulagi 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll. Skilgreind eru þrjú stig öryggissvæða, eftir því hvernig starfsemi er heimil í nálægð við flugbrautarenda.

Öryggissvæðin eru einungis auðkennd innan varnarsvæðisins á skipulagsuppdrætti aðalskipulagsins. Nokkur svæðanna ná inn á land sveitarfélaganna umhverfis. Ekki er aðstaða til að taka afstöðu til þeirra að öðru leyti en að vekja athygli á þeim.

Skilgreining öryggissvæðanna er eftirfarandi:

Svæði A: *Engin byggð er heimiluð á svæðinu.*

Svæði B: *Byggingar fyrir iðnaðarhúsnæði leyfðar en önnur byggð ekki heimiluð.*

Svæði C: *Heimilt er að byggja einbýlishús (raðhús) ef þéttleiki (landnýting) er innan við 20% svo og atvinnuhúsnæði t.d. fyrir iðnað, verslun og fleira.*

Afmörkun og skilgreining öryggissvæðanna, og kvaðir á þeim, er í samræmi við öryggisreglur varnarliðsins. Byggt er á tölfræðilegri úttekt á flugslysum við flugvelli, og afleiðingum þeirra.

Sjá þemakort : **2. HINDRUNARFLETIR V. FLUGUMFERÐAR,** og **3. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. FLUGUMFERÐAR** .

3.8 Umhverfi og náttúra, lýsing á landsvæðinu

Vísað er til 3. kafla, "Náttúrulegar forsendur" greinargerðar með Svæðisskipulagi Suðurnesja 1987-2007 eftir því sem við á, en þar er ítarlegt yfirlit yfir náttúrufar alls svæðisins. Ennfremur er aðgengileg lýsing á náttúrufari og sögu svæðisins í bókinni "Kynnumst Suðurnesjum" (Umhverfisdeild flotastöðvar varnarliðsins, Keflavík, 1998).

Varnarsvæðið á Miðnesheiði á Rosmhvalanesi er hluti gamallar grágrýtisdyngju, sem er hæst í 40-45m hæð yfir sjávarmáli, og hallar aflíðandi til sjávar í austur og vestur. Drjúgum hluta svæðisins hefur þegar verið raskað með mannvirkjagerð.

Óraskað land er rýrt móa- eða graslendi, og er náttúrlegur gróður á skipulagssvæðinu fremur fábreyttur. Vestast á svæðinu er land nær örfoka og einkennist af stórgrýti og sandflákum. Melagróður má þó finna á nokkrum stöðum. Á svæðinu norðanverðu er mólendi og / eða graslendi, en gróðurþekjan nokkuð rofin. Syðst á svæðinu er mosaþemba með lyngi ráðandi gróður. Stórum hlutum svæðisins hefur verið raskað, og mótast yfirbragð þess að verulegu leyti af umfangi flugvallarins, flugbrautum, helgunarsvæðum og athafnasvæðum í jöðrum hans.

Á svæðinu verpir mikill fjöldi af sílamávi. Flugvélum og flugumferð stafar hætta frá mávabyggðinni, og af þeim sökum er reynt að stemma stigu við útbreiðslu varpsins, m.a. með landgræðslu umhverfis flugbrautirnar, og virkum fuglafæliaðgerðum jafnt innan girðingar sem utan.

3.9 Svæðisskipulagsáætlanir

Vísað er til greinargerðar Svæðisskipulags Suðurnesja 1987-2007, einkum hvað varðar náttúrulegar forsendur, nýtingu náttúruauðlinda, veitumál og umhverfismál.

Svæðisskipulag 1995 - 2015, fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll, var staðfest þann 6 október 1996. Samhliða gildistöku Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2005-2025 verður svæðisskipulagið fellt úr gildi að undanskildum hávaðamörkum vegna flugumferðar.

3.10 Aðalskipulagsáætlanir nágrannasveitarfélaganna

Reykjanesbær :

Núgildandi Aðalskipulag Reykjanesbæjar 1995-2015 var staðfest 28. mars 1996, en síðan hafa verið gerðar nokkrar minniháttar

breytingar. Þær sem varða Keflavíkurflugvöll eru spildur á svokölluðu Nickel-svæði og við Grænás. Í tengslum við deiliskipulag þessarra spildna hefur Reykjanesbær sett kvaðir á íbúðabyggð vegna hávaða frá flugumferð að ósk Varnarmálaskrifstofu. Í undirbúningi er að hefja endurskoðun aðalskipulagsins. Ljóst er að taka verður mið af flugumferð um Keflvíkurflugvöll í Aðalskipulagi Reykjanesbæjar, einkum vegna flugumferðar um braut 11-29 og 07-25, ef sú braut verður tekin í notkun að nýju.

Sandgerðisbær :

Núgildandi Aðalskipulag Sandgerðisbæjar 1997-2017 var staðfest 5. ágúst 1999. Landnotkun í aðalskipulaginu hefur ekki áhrif á landnotkun á Keflavíkurflugvelli. Síðan hafa verið gerðar nokkrar minniháttar breytingar eða fyrirhugðar en þær varða ekki Keflavíkurflugvöll að undanskilinni veglínu að sorpurðun við Stafnes. Sú sérstaða er varðandi aðalskipulagið að inn á aðalskipulagsuppdrátt Sandgerðisbæjar var færð sú landnotkun innan hins gamla Miðneshrepps sem sýnd er í Svæðisskipulagi 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll auk minniháttar landnotkunarbreytinga næst Sandgerði. og staðfesti utanríksisráðherra þá aðgerð í águst 1999. Við gildistöku Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar fellur framangreind staðfest landnotkun innan varnarsvæðis og fyrrum Miðneshrepps úr gildi. Engar áætlanir um heildar endurskoðun aðalskipulagsins liggja fyrir.

Sveitarfélagið Garður :

Núgildandi aðalskipulag sveitarfélagsins, Aðalskipulag Gerðahrepps 1998-2018 var staðfest 19. október 1999. Landnotkun í aðalskipulaginu hefur ekki áhrif á landnotkun á Keflavíkurflugvelli. Engar áætlanir eru um heildar endurskoðun aðalskipulagsins liggja fyrir.

3.11 Sveitarfélagamörk

Þar sem utanríkisráðuneytið fer með skipulagsmál á varnarsvæðum sbr. ákvæði 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997, en ekki nágrannasveitarfélög, hefur ráðuneytið ákveðið að mörk nágrannasveitarfélaga verði ekki auðkennd á aðalskipulagsuppdrætti. Ennfremur að vegna sérstaks eðlis varnarsvæða og að utanríkisráðuneytið er ekki sveitarstjórn í skilningi 2. mgr. 3. gr. skipulags- og byggingarlaga, telur ráðuneytið það villandi að auðkenna mörk sveitarfélaga á aðalskipulagsuppdrætti. Þeirra er hinsvegar getið á þemauppdrætti í greinargerð.

Sjá þemakort : **1. SKIPULAGSSVÆÐIÐ .**

3.12 Samgöngur

Reykjanesbraut (þjóðvegur nr. 41) liggur að Keflavíkurflugvelli úr austri, og eftir austurjaðri skiplagssvæðisins að Flugstöð Leifs Eiríkssonar á flugþjónustusvæði. Í norð-austurhorni flugþjónustusvæðisins tengjast Sandgerðisvegur (nr. 429) og Garðskagavegur (nr. 45) Reykjanesbraut um Rósaselstorg. Sandgerðisvegur liggur yfir varnarsvæðið til vesturs og Garðskagavegur yfir hluta þess til norðurs.

Umferð að og frá varnarliðssvæðinu fer um tvö hlið á flugvallargirðingunni, „aðalhlið“ og Grænáshlið. Að auki er eitt hlið á Patterson-svæði, þar er eingöngu umferð á vegum varnarliðsins. Aðkoma að aðalhliði varnarliðssvæðisins og að Patterson-svæði er frá Hafnavegi (nr. 44), en hann tengist Reykjanesbraut við Fitjar, og liggur gegnum varnarsvæðið frá norð-austri til suð-vesturs að Höfn-

um. Aðkoma að Grænáshliði er um Grænásveg sem tengist Reykjanesbraut, um gatnamót við Grænás.

Skipulagssvæðið tengist þéttbýlinu í Reykjanesbæ um Garðskagaveg og um fern gatnamót á Reykjanesbraut, við Fitjar, Grænás, og Aðalgötu og Flugvallarveg – milli Grænáss og Rósaselstorgs.

Áætlanir eru um að tvöfalda Reykjanesbraut og byggja mislæg gatnamót við Hafnaveg með tengingu við Njarðvík á móts við Njarðvíkurveg, og með tengingu við Keflavík á móts við Flugvallarveg. Tengibraut verður lögð frá gatnamótum við Flugvallarveg að hliði við Grænás. Gatnamót Reykjanesbrautar við Grænás verða lögð af, og gatnamót Reykjanesbrautar og Aðalgötu einfölduð þannig að einungis verður heimiluð hægri beygja af og hægri beygja inn á vestari akrein Reykjanesbrautar. Í aðalskipulaginu er tekið frá landrými í samræmi við þessar áætlanir.

Með þessum framkvæmdum munu tengingar við varnarliðssvæðið breytast. Lega Hafnavegar og aðkoma að aðalhliði varnarliðssvæðisins breytist þegar hann tengist mislægum gatnamótum á Reykjanesbraut. Grænásgatnamót verða lögð af og aðkoma að Grænáshliði verður um tengibraut frá gatnamótum við Flugvallarveg.

Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir að lögð verði ný tengibraut að flugþjónustusvæði, norð-vestan Reykjanesbrautar, frá nýjum gatnamótum á Reykjanesbraut vestan Rósaselstorgs. Tilgangur tengibrautarinnar er að aðskilja umferð vöruflutningabifreiða að „flugtengdu þjónustusvæði“, og umferð farþegabifreiða að „verslunar- og þjónustusvæði“ og „flugafgreiðslusvæði“(sjá kafla 6 hér að aftan).

Gerð er grein fyrir vega- / gatnakerfi innan flugþjónustusvæðis í kafla 6.7 í greinargerðinni.

Gerð er grein fyrir vega- / gatnakerfi innan varnarliðssvæðis í kafla 7.6 í greinargerðinni.

Opnuð verður leið milli Stafness og Hafna. Garðskagavegur verður framlengdur til suðurs framhjá Stafnesi, og tengdur Hafnavegi um Ósabotna á suðurhluta varnarsvæðisins. Aðkoma að sorpurðunarsvæði við Stafnes (innan skipulagssvæðisins) verður frá Garðskagavegi.

Forsenda þess að leiðin um Garðskagaveg um Ósabotna verði opnuð er breyting á girðingu umhverfis Keflavíkurflugvöll (sjá kafla „3.4 Varnarsvæði, flugvallargirðing og tollsvæði“ hér að framan). Vegurinn opnar almenningi leið að áhugaverðu útivistarsvæði norðan við Ósa, sem hefur verið innan girðingar. Ferðaþjónustuaðilar á Suðurnesjum hafa einnig áhuga á vegtengingunni, þar sem hún greiðir leið að ströndinni milli Stafness og Sandgerðis. Vegurinn verður hins vegar varla til verulegs hagræðis í daglegri umferð íbúa Suðurnesja, þar sem hann styttir ekki vegalengdir milli þéttbýliskjarna eða fjölsóttra áfangastaða. Vegurinn liggur allfjarri ströndinni við Ósa og er að verulegum hluta lagður í vegstæði sem verið hefur í notkun um árabil innan flugvallargirðingarinnar. Lagning vegarins og umferð um hann mun því væntanlega valda óverulegri umhverfisröskun.

Skammt er frá flugþjónustusvæðinu að höfnum sem færar eru stórum flutningaskipum, Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og Sandgerðishöfn. Hluti Helguvíkurhafnar er innan skipulagssvæðisins, um hana er fjallað í kafla 6.8.

Í skýrslum og hönnunargögnum sem eru forsendur aðalskipulagsins og vísað er til í greinargerð þessari er gert ráð fyrir að járnbrautarlest kunni að verða raunhæfur valkostur í samgöngum framtíðarinnar, og að lestarstöð geti verið staðsett austan við Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Aðalskipulagið gerir ekki frekari grein

fyrir þessum hugmyndum, en nægilegt rými er fyrir lestarteina meðfram Reykjanesbraut og fyrir lestarstöð austan við FLE.

3.13 Samantekt

Í kaflanum er gerð grein fyrir helstu forsendum skipulagsvinnu á Keflavíkurflugvelli, stjórnsýslu, starfsemi, samgöngum, náttúrufari og fyrri skipulagsáætlunum.

Skipulagssvæðið hefur skýra sérstöðu. Keflavíkurflugvöllur er stærsti millilandaflugvöllur á Íslandi og bækistöð varnarliðsins. Þetta skapar afar sérstæðar tæknilegar forsendur fyrir þróun skipulags og setur stjórnsýslu á svæðinu skorður.

4 UMHVERFISMÁL

4.1 Umhverfisstefna

Í kafla 3.9 hér að framan er stuttlega greint frá náttúrufari skipulagssvæðisins og vísað í ítarlegri lýsingar.

Keflavíkurflugvöllur er fyrst og fremst vettvangur flugumferðar – umferðar flugvéla af öllum stærðum og gerðum, og hverskyns þjónustu við þær. Yfirbragð svæðisins mótast af umfangi flugvallarins, flugbrautum, helgunarsvæðum og athafnasvæðum í jöðrum hans. Eðli málsins samkvæmt gerir aðalskipulagið ráð fyrir framkvæmdum sem munu styrkja þá mynd.

Keflavíkurflugvöllur er einnig hlið umheimsins að Íslandi. Mikilvægt er að starfsemi á flugvellinum og yfirbragð fyrirtækja sem þar hafa bækistöðvar sínar taki mið af því.

Varnarsvæðið liggur að Ósum við Hafnir, sem er svæði á náttúruminjaskrá (sbr. kafla 10.1). Þar gilda kvaðir skv. lögum um náttúruvernd nr. 44 frá 1999. Skv. 38. gr. skal leita umsagnar og tilkynna Náttúruvernd ríkisins um framkvæmdir þar sem hætta er á að spillt verði náttúruminjum á náttúruminjaskrá.

Varnarsvæðið liggur að vatnsverndarsvæðum í norðri og suð-austri, og innan svæðisins eru nokkur vatnsból.

Um mengunarvarnir og heilbrigðiseftirlit, frárennslismál og sorpförgun er fjallað í kafla „9 Þjónusta" hér á eftir.

Unnið er að landgræðslu á afmörkuðum hlutum flugþjónustusvæðis í samstarfi við Landgræðslu ríkisins. Markmiðið er að fegra nágrenni FLE og flughlöð og flugvélaakstursbrautir næst henni, trufla varp og að hindra sandfok.

Mikilvægt er að í allri starfsemi á flugvellinum sé farið að reglum um umhverfismál. Hvatt er til þess að fyrirtæki og stofnanir sem starfa á skipulagssvæðinu móti sér umhverfisstefnu eða láti gera umhverfisúttekt á starfsemi sinni.

Á svæði varnarliðsins er unnið eftir íslenskum og bandarískum stöðlum og reglugerðum um umhverfismál, og miðað við að fullnægja strangari kröfum þar sem fyrirmæli eru ekki samhljóða.

Sjá þemakort : **4. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. VATNSVERNDAR OG NÁTTÚRUMINJA .**

4.2 Umhverfismat skipulagstillagna og mat á umhverfisáhrifum framkvæmda

Í grein 3.3 Mat á umhverfisáhrifum við skipulagsgerð, í skipulagsreglugerð (nr. 400/1998) segir meðal annars :

> „Í svæðis- og aðalskipulagi skal gera grein fyrir áhrifum áætlunarinnar, einstakra markmiða hennar og ráðgerðra framkvæmda á umhverfi, náttúruauðlindir og samfélag, m.a. með samanburði þeirra kosta sem til greina koma.
> ...
> Í skipulagstillögu skal gera grein fyrir þeim framkvæmdum sem eru fyrirhugaðar og háðar mati á umhverfisáhrifum. Fram skal koma hvort mat á umhverfisáhrifum hafi þegar farið fram á einstökum fyrirhuguðum framkvæmdum og hver niðurstaða þess hafi verið. Þá skal einnig koma fram í skipulagstillögu hvaða aðrar framkvæmdir sem stefnt er að samkvæmt skipulagstillögunni verði ekki heimilaðar nema að undangengnu mati á umhverfisáhrifum."

Samkvæmt 5. gr. í lögum um mat á umhverfisáhrifum, nr. 106 / 2000, skulu framkvæmdir sem tilgreindar eru í 1. viðauka laganna ávallt háðar umhverfismati.

Í upptalningu 1. viðauka eru meðal annars :

9. Flugvellir með 2.100 m langa meginflugbraut eða lengri.

10. i. Stofnbrautir í þéttbýli.
ii. Nýir vegir utan þéttbýlis sem eru 10 km eða lengri.
Enduruppbygging vega utan þéttbýlis þar sem nýlagning samkvæmt áætlunum er a.m.k. 10 km að lengd.

18. Leiðslur sem eru 1 km eða lengri og 50 sm í þvermál eða meira til flutnings á gasi eða vökvum sem eru eldfimir eða hættulegir umhverfi.

Samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum skulu framkvæmdir sem tilgreindar eru í 2. viðauka laganna háðar umhverfismati þegar þær geta haft í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif vegna umfangs, eðlis eða staðsetningar. Sé fyrirhuguð framkvæmd meðal þeirra sem taldar eru í 2. viðauka ber framkvæmdaraðila að tilkynna Skipulagsstofnun um hana og sker stofnunin úr um hvort framkvæmdin skuli háð umhverfismati.

Í upptalningu 2. viðauka er meðal annars :

10. Framkvæmdir á grunnvirkjum:
b. Tengibrautir í þéttbýli. Allir nýir vegir utan þéttbýlis á verndarsvæðum og á svæðum sem eru á náttúruminjaskrá. Enduruppbygging vega utan þéttbýlis á verndarsvæðum. Hafnir utan þéttbýlis á verndarsvæðum.

13. Breytingar og viðbætur við framkvæmdir, sbr. 1. og 2. viðauka.
a. Allar breytingar eða viðbætur við framkvæmdir skv 1. eða 2. viðauka sem hafa þegar verið leyfðar, framkvæmdar eða eru í framkvæmd og kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif.

Þær framkvæmdir sem aðalskipulagið gerir ráð fyrir og vænta má að séu háðar mati á umhverfisáhrifum samkvæmt þessu eru því :

- Nýjar flugbrautir og stækkun núverandi flugbrauta.
- Tvöföldun Reykjanesbrautar og bygging mislægra gatnamóta.
- Ný stofnlögn fyrir eldsneyti frá Helguvíkurhöfn að flugþjónustusvæði.

Ýmsar aðrar framkvæmdir sem aðalskipulagið gerir ráð fyrir kunna að vera háðar mati á umhverfisáhrifum samkvæmt 2. viðauka, þar á meðal :

- Breytt lega Hafnavegar.
- Lagning nýrrar tengibrautar á flugþjónustusvæði.

Við ákvörðun um matsskyldu skal Skipulagsstofnun fara eftir viðmiðum sem tilgreind eru í 3. viðauka laganna um mat á umhverfisáhrifum.

Þá getur utanríkisráðherra ákveðið (7. gr.) að framkvæmd sem ekki er talin upp í 1. og 2. viðauka skuli háð mati á umhverfisáhrifum ef sýnt þykir að hún kunni að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif. Sama gildir um framkvæmdir sem getið er í alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að.

Fram hefur farið mat á umhverfisáhrifum nýs sorpurðunarsvæðis á Stafnesi og liggur jákvæður úrskurður matsins fyrir. Svæðið er utan

skipulagssvæðis aðalskipulags Keflavíkurflugvallar, en þar verður urðað sorp frá Sorpeyðingarstöð Suðurnesja, sem tekur við sorpi frá skipulagssvæðinu.

Umhverfismat skipulagstillögunnar (sbr. „SEA“-tilskipun / Strategic Environmental Assessment) hefur ekki farið fram. Starfsemi á skipulagssvæðinu er sérstök, – millilandaflugvöllur og athafnasvæði varnarliðsins, og setur þróun svæðisins ákveðnar skorður. „Keflavíkurflugvöllur“ – þe. núverandi flugbrautakerfi og hugmyndir um þróun þess og stækkun eru afgerandi um flestar ákvarðanir skipulagsins. Þau áform eru niðurstaða umfangsmikillar rannsóknar- og hönnunarvinnu, sem ma. er fjallað um í skýrslu BAE, sem grein er gerð fyrir í kafla 6.2 hér að aftan.

Gert er ráð fyrir verulegri uppbyggingu á flugþjónustusvæði Keflavíkurflugvallar, sbr. kafla 6 hér að aftan. Eins og skýrt kemur fram í greinargerðinni eru flugafgreiðslusvæði, verslunar- og þjónustusvæði, svæði fyrir þjónustu við flughlað, og þjónustusvæði flugvéla, ætluð flugsækinni starfsemi. Þar er aðeins heimiluð flugsækin atvinnustarfsemi, sem uppfyllir skilyrði sem flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli setur og hefur fengið útgefið starfsleyfi flugvallarstjóra. Uppbyggingu á flugþjónustusvæðinu er því ekki stefnt gegn uppbyggingu í sveitarfélögunum umhverfis, heldur er markmið skipulagsins að sköpuð verði skilyrði til að borgaraleg flugstarfsemi geti vaxið og dafnað á flugþjónustusvæðinu og Keflavíkurflugvöllur styrkt stöðu sína sem samgöngu- og þjónustumiðstöð. Ætla má að nálægð flugþjónustusvæðisins við þéttbýliskjarna á Suðurnesjum sé báðum til hagræðis, og flugþjónustusvæðið verði mikilvægur hluti atvinnumarkaðar þar. Sóknarfæri í atvinnuuppbyggingu á Suðurnesjum munu meðal annars byggjast á nálægð við Keflavíkurflugvöll og möguleikum sem í henni felast varðandi samgöngur og flutninga. Áríðandi verður að þróa samvirkni hafna, athafnasvæða, flugvallar og gatnakerfis á hagkvæman hátt.

Á svæði varnarliðsins gerir skipulagið ekki ráð fyrir nýjum framkvæmdum, en staðfestir ástand skipulagsmála á svæðinu og er í samræmi við svæðisskipulag 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll.

Skipulagssvæðið hefur sérstöðu sem stærsti millilandaflugvöllur á Íslandi og bækistöð varnarliðsins. Í megindráttum er meðferð umhverfis- og skipulagsmála fyllilega sambærileg við það sem almennt gerist á Íslandi. Samkvæmt samkomulagi íslenskra og bandarískra stjórnvalda gilda bandarísk lög og reglugerðir um tiltekin mannvirki varnarliðsins en íslensk lög og reglugerðir um mannvirki vegna borgaralegs flugs og tengdrar starfsemi.

Sérstaða svæðisins felst í að utanríkisráðuneytið hefur ráðherravald yfir öllum stofnunum á varnarsvæðunum. Skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða / SBUN fjallar um skipulagsmál í umboði utanríkisráðherra, sem fer með yfirstjórn skipulagsmála á varnarsvæðum skv. 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 135/1997 með síðari breytingum. Skv. 4.grein laga um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000 fer utanríkisráðherra með lögsögu á varnarsvæðum samkvæmt lögum um yfirstjórn mála á varnarsvæðum. Lagagreinina má túlka á þann veg, að þegar um er að ræða tilteknar framkvæmdir á vegum varnarliðsins sé heimilt að fara með umhverfismálin á annan hátt, sbr. nánari ákvörðun utanríkisráðherra.

Engin efnistökusvæði eru innan skipulagssvæðisins, þa. efnisnám vegna framkvæmda við flugbrautir og vegi fer fram utan þess. Aðalefnistökusvæði vegna framkvæmda á Keflavíkurflugvelli hefur

verið Stapafell skammt sunnan skipulagssvæðisins. Gert er ráð fyrir að svo verði áfram, og ekki gerð frekari grein fyrir því á þessu stigi. Stapafell og umhverfi þess eru í eigu ríkisins, hluti þess lands sem tekinn var eignarnámi 1941, skv. frásögn í kafla 3.3 hér að framan.

4.3 Samantekt

Í kaflanum er gerð grein fyrir helstu forsendum umhverfisstefnu fyrirtækja sem starfa á Keflavíkurflugvelli.

Gerð er grein fyrir þeim ákvæðum í lögum um mat á umhverfisáhrifum, sem varða aðalskipulagið og framkvæmdir sem þar er fjallað um.

5 STJÓRNUN

5.1 Utanríkisráðuneyti

Utanríkisráðuneytið hefur ráðherravald yfir öllum stofnunum á varnarsvæðunum, þar með talið á flugþjónustusvæðinu.

Samkvæmt 61. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 135/1997 með síðari breytingum fer utanríkisráðherra með yfirstjórn skipulagsmála á varnarsvæðum.

5.2 Flugmálastjórn, flugvallarstjóri

Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli er stjórnsýsluyfirvald á svæðinu í umboði utanríkisráðuneytis. Flugmálastjórn annast daglega stjórnun borgaralegrar flugstarfsemi og hefur eftirlit með því að farið sé að lögum, reglum og alþjóðlegum skuldbindingum um rekstur flugtengdrar starfsemi á Keflavíkurflugvelli.

Þá annast flugmálastjórn framkvæmdir og þjónustu á flugþjónustusvæðinu á sveitarstjórnarstigi, svo sem gatnagerð, rekstur fráveitu og vatnsveitu.

Keflavíkurflugvöllur er alþjóðlegur millilandaflugvöllur og er háður alþjóðlegum skuldbindingum um að fara eftir þeim reglum sem settar eru um starfsemi á slíkum svæðum. Til viðbótar við íslensk lög, gilda einnig sérstakar reglur ICAO (International Civil Aviation Organization – Alþjóða flugmálastofnunarinnar) um flugvernd. Þar af leiðir að öll flugtengd starfsemi þarf að lúta þeim skilyrðum sem sett eru á flugþjónustusvæðinu. Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli fer með eftirlit með slíkum reglum og gefur út starfsleyfi til handa þeim sem mega starfa á flugþjónustusvæðinu.

Rekstur Keflavíkurflugvallar byggist á nánu samstarfi Flugmálastjórnar og varnarliðsins. Reksturinn er einnig háður ströngum reglum um aðbúnað, ásigkomulag og flugöryggi. Íslendingar eru m.a. aðilar að Chicago sáttmálanum frá 1944 sem skuldbindur þá að fara í einu og öllu að reglum ICAO. Þessari aðild fylgja skuldbindingar og kvaðir varðandi rekstur og öryggi alþjóðlegra millilandaflugvalla. Flugmálstjórn á Keflavíkurflugvelli ber ábyrgð á að framfylgja þeim á Keflavíkurflugvelli, og innheimtir m.a. lendingargjöld af flugvélum sem fara um flugvöllinn. Samkvæmt 4. mgr. 71. gr. a. er allt leitar- og björgunarflug, prófflug eftir viðgerð, flug með þjóðhöfðingja og flug loftfara íslenska ríkisins undanþegið því að greiða lendingargjöld. Þá eru flugvélar á vegum bandaríkjahers einnig undanþegnar gjaldskyldu.

Almannavarnanefnd starfar á Keflavíkurflugvelli. Flugvallarstjóri er formaður hennar, en aðgerðastjórnun ef slys verður er í höndum sýslumannsins á Keflavíkurflugvelli. Náið samstarf er við almannavarnanefndir nágrannasveitarfélaga, og unnið er eftir almannavarnaáætlunum, ma. áætlun um viðbrögð við flugslysum.

5.3 Sýslumaður, lögregla, tollgæsla, útlendingaeftirlit

Sýslumaðurinn á Keflavíkurflugvelli fer með stjórnsýslu ríkisins á Keflavíkurflugvelli eftir því sem lög og reglugerðir mæla fyrir um. Þar á meðal fer hann með lögreglustjórn, tollgæslu og landamæravörslu á skipulagssvæðinu.

Landamæraeftirlit, löggæslu- og tollamál skapa skipulagssvæðinu sérstöðu. Sérstakar reglur gilda um komur til landins og brottfarir

frá því, og tollaeftirlit. Þá er Ísland aðili að alþjóðlegum samningum sem taka þarf sérstakt tillit til.

5.4 Skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða / SBUN

Stjórn skipulagsmála innan varnarsvæðisins annast 6 manna nefnd skipuð af utanríkisráðherra til að fara með skipulags-, bygginga- og umhverfismál á varnarsvæðum í samráði við varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins. Flugvallarstjóri sem er framkvæmdastjóri Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli á sæti í nefndinni. Nefndin starfar samkvæmt reglugerð nr. 471 / 1999 um skipulags-, byggingar- og umhverfismál á varnarsvæðum. Byggingarfulltrúi starfar á flugþjónustusvæði.

Skipulags-, byggingar, og umhverfisnefnd varnarsvæða fer með stefnumótandi hlutverk við ráðstöfun og skipulagningu á varnarsvæðum, þmt. á Keflavíkurflugvelli.

Varnarliðið leggur sjálft fram stefnumótun um skipulag á svæðum sínum, sem SBUN, og varnarmálaskrifstofa Utanríkisráðuneytisins fjalla um og afgreiða. Stefnumótun varnarliðsins annast nefnd sem skipuð er sjö fulltrúum þess : Tveimur fulltrúum frá yfirstjórn varnarliðsins og er annar þeirra formaður, 4 fulltrúum frá Verkfræðideild varnarliðsins – þar af einn fulltrúi umhverfisdeildar – og slökkviliðsstjóranum á Keflavíkurflugvelli. Verkfræðideild varnarliðsins og fulltrúi frá Framkvæmdadeild varnarliðsins (ROICC) annast byggingareftirlit á vegum varnarliðsins.

5.5 Flugumferðarstjórn, flugturn

Flugmálastjórnin á Keflavíkurflugvelli annast og ber ábyrgð á rekstri flugturns á Keflavíkurflugvelli.

Starfsemi flugturns er tvískipt:

Annars vegar er aðflugsstjórn (approach) sem veitir aðflugsþjónustu fyrir allt flug að og frá Keflavíkurflugvelli og allt flug að og frá Reykjavíkurflugvelli.

Hins vegar er flugturnsstjórn (tower) sem stýrir allri umferð flugvéla innan flugvallar og í næsta nágrenni hans. Þessi starfsemi er staðsett í glerjuðum "útsýnis"-hluta flugturns (7. hæð) og hefur góða yfirsýn yfir flugvöllinn og næsta nágrenni hans.

Varnarliðið rekur tvær deildir í flugturni.

Annars vegar er deild á vegum bandaríska flotans sem mönnuð er einkennisklæddum hermönnum og annast svokallað nákvæmnisaðflug fyrir Varnarliðið.

Hins vegar er viðhaldsdeild rafeindavirkja (Ground Electronics) í flugturninum, sem annast viðhald hvers kyns rafeindabúnaðar sem tilheyrir starfsemi flugturns og flugvallarins.

Náið samstarf er á milli Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli og Varnarliðsins um alla rekstrarþætti flugturnsins.

5.6 Brunavarnir

Varnarliðið annast eldvarnareftirlit og brunavarnir á Keflavíkurflugvelli, þar með talið á flugþjónustusvæði. Það starfrækir Slökkvilið

Keflavíkurflugvallar, sem er sérþjálfað og sérútbúið flugvallarslökkvilið.

Aðal slökkvistöðin er staðsett við flughlað á varnarliðssvæði, og minni slökkvistöð er nær flugþjónustusvæði.

Þjálfað starfslið er alltaf á vakt, og alltaf er vakt og tiltækur búnaður við flugbrautir.

Öll eldvarnakerfi á svæðinu eru beintengd viðvörunarkerfi Slökkviliðs Keflavíkurflugvallar.

Á skipulagssvæðinu gilda bandarískar og íslenskar reglugerðir um brunavarnir, og er meiri kröfum fylgt þar sem þær eru ekki samhljóma.

5.7 Samantekt

Í kaflanum er gerð grein fyrir stjórnsýslu á Keflavíkurflugvelli, sem hefur nokkra sérstöðu. Svæðið er skilgreint sem varnarsvæði, þar sem utanríksiráðherra fer með ráðherravald yfir öllum stofnunum. Skilyrði og kvaðir af ýmsu tagi gilda um framkvæmdir og athafnir á svæðinu, þar sem Íslendingar eru aðilar að alþjóðlegu samstarfi um flug og flugöryggi, og samningum um varnarsamstarf og aðstöðu varnarliðsins og rekstur.

6 FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐIÐ

Á flugþjónustusvæðinu fer fram borgaraleg flugstarfsemi.

Svæðið er um 220 ha og afmarkast í suðri af flugvélaakbraut K („KILO“), í vestri af framtíðarflugbraut 07/25 (NA/SV), í austri af aðflugslínu fyrir flugbraut 02/20 (N/S) og að norðan af stofnbraut (akvegi) til flugstöðvar.

Svæðið er hrjóstrugt sléttlendi í um 40m hæð yfir sjávarmáli. Lágur hryggur liggur frá norðri til suðurs um miðbik svæðisins, og hæðarmunur innan þess er mestur um 8-10m.

Á flugþjónustusvæðinu er aðeins heimiluð flugsækin atvinnustarfsemi, sem uppfyllir skilyrði sem flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli setur og hefur fengið útgefið starfsleyfi flugvallarstjóra.

Á flugþjónustusvæði er því gert ráð fyrir byggingum undir flugtengda starfsemi. Þar eru svæði undir flugstöðvar, þjónustubyggingar, fragtbyggingar og viðhaldsflugskýli, svo dæmi séu tekin.

Á flugþjónustusvæðinu standa þegar ýmsar byggingar, ma. flugstöð, þjónustubyggingar, flugskýli, fragtbyggingar, varðskýli, eldsneytisbirgðastöð, hreinsistöð, og þjónustustöðvar olíufélaga. Heildarstærð núverandi bygginga er u.þ.b. 510.000 m3 og er flatarmál þeirra um 65.000 m2.

Á flugþjónustusvæði eru skilgreindir fjórir landnotkunarflokkar :

- Flugafgreiðslusvæði.
- Verslunar- og þjónustusvæði.
- Þjónusta við flughlað.
- Þjónustusvæði flugvéla.

Hér á eftir er fjallað um hvern landnotkunarflokkinn um sig.

Þeir hlutar varnarsvæðisins sem lúta takmörkun á aðgagni og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu, sem fjallað er um í kafla 3.4 hér að framan. Stærsta girðingin liggur um flugþjónustusvæðið, og liggja verslunar- og þjónustusvæði og hluti flugafgreiðslusvæðis utan hennar, en hinn hluti flugafgreiðslusvæðis, og svæði fyrir þjónustu við flughlað, og þjónustusvæði flugvéla, innan hennar.

6.1 Þróun flugþjónustu

Keflavíkurflugvöllur er stærsti alþjóðlegi millilandaflugvöllurinn á Íslandi. Þar er starfrækt reglubundið áætlunar- og leiguflug til annara landa, ferjuflug, flugkennsla, og einkaflug. Þar millilendir fjöldi flugvéla og völlurinn er varaflugvöllur fyrir flug yfir Norður-Atlantshafi. Starfsemi þar hefur aukist mikið síðastliðin ár, ferðum Íslendinga til útlanda og erlendra ferðamanna til Íslands hefur fjölgað mikið, og vöruflutningar til og frá landinu með flugfragt hafa aukist. Keflavíkurflugvöllur hefur því fengið aukið vægi og er nú eitt af mikilvægustu samgöngumannvirkjum landsins.

6.2 Skýrsla BAE, spá um farþegafjölda og þörf fyrir lóðir/mannvirki

Skýrsla BAE Systems, Keflavik Airport Land Use Plan 2000-2020, sem gefin var út í janúar 2001, er mikilvægur grundvöllur vinnu við aðalskipulag Keflavíkurflugvallar. Í skýrslunni er að finna margvíslegar upplýsingar og forsendur um landnýtingu og hvernig best sé að standa að frekari landnýtingu og deiliskipulagi. Skýrsla BAE Systems byggir m.a. á spá sem gerð hefur verið um þróun farþegaflutninga og vöruflutninga um Keflavík í framtíðinni.

Landnotkunaráætlunarskýrsla BAE Systems

Í skýrslu BAE Systems koma fram nákvæmari hugmyndir um útfærslu innan landnotkunarsvæða á flugþjónustusvæðinu. Í skýrslunni er ennfremur gerð tillaga að framkvæmdaröð sem styðjast má við í uppbyggingu. Vísað er í teikningu BAE Systems sem sýnir tillögu að landnýtingu á flugþjónustusvæðinu.

Þróun farþegaumferðar um Keflavíkurflugvöll var mjög ör á tímabilinu 1960-1970, en stóð síðan nokkurn veginn í stað næstu 15 ár, eða allt til ársins 1985 er fjölgun fór að eiga sér stað á ný. Síðan þá má segja að stöðugt hafi fjölgað farþegum sem fara um Keflavíkurflugvöll. Á tímabilinu 1960 til 2000 hefur farþegafjöldi meira en 15-faldast, úr tæplega 100 þúsund farþegum á ári, í tæplega 1.500 þúsund farþega á ári.

Spá um þróun og horfur fyrir farþegaumferð um Keflavíkurflugvöll, gerð af ráðgjafafyrirtækinu BAE Systems árið 1999, leiðir að því líkur að farþegum í flugi til og frá landinu muni áfram fjölga. Spáin gerir ekki ráð fyrir því að vöxturinn á næstu 10 árum verði jafn hraður og áratuginn þar á undan. Engu að síður gerir spáin ráð fyrir að fjöldinn geti orðið 1.860.000 farþegar árið 2005, 2.400.000 farþegar árið 2010 og allt að 3.000.000 farþegar árið 2015. Spáin var gerð fyrir atburðina 11. september 2001 og hefur ekki verið endurskoðuð með tilliti til þeirra, en í skýrslu BAA í tengslum við þarfagreiningu fyrir FLE hf. sem unnin var í byrjun árs 2002 er ekki gert ráð fyrir verulegum breytingum í farþegaspám fyrir Keflavíkurflugvöll.

Að sama skapi hefur viðkomum farþega- og flutningaflugvéla fjölgað mikið á síðustu áratugum. Árið 1970 höfðu um 3500 flugvélar viðkomu á Keflavíkurflugvelli með farþega og vörur frá öðrum löndum, árið 1990 um 5000 flugvélar, en árið 2000 um 10.000 flugvélar.

Vöruflutningar um Keflavíkurflugvöll hafa þar af leiðandi aukist, einkum á s.l. 7 árum þegar umfang þeirra meira en tvöfaldast. Þetta á sér m.a. þá skýringu að í stærri farþegaflugvélum er nú aukið farangursrými sem nýtist til flutninga á vörum, auk þess sem flogið er fragtflug á til þess gerðum vélum til Bandaríkjanna og Evrópu. Þá hefur átt sér stað uppbygging á vörugeymslum á flugþjónustusvæðinu til að taka við vörum sem koma eða að fara í flugfrakt. Árið 1988 voru flutt rúmlega 11 þúsund tonn af vörum til og frá landinu með flugi, en árið 2000 u.þ.b. 38 þúsund tonn.

Í spá um þróun og horfur í vöruflutningum sem BAE Systems gerði árið 2000, er gert ráð fyrir stöðugum vexti á þessari tegund flutninga. Þannig gætu þessir flutningar numið 60 þúsund tonnum árið 2005 og hugsanlega meira en 100 þúsund tonnum árið 2015.

Ársverkum í störfum innan flugþjónustusvæðis hefur einnig fjölgað á síðastliðnum árum í samræmi við þróun í flugstarfsemi á Keflavíkuflugvelli. Fjöldi nýrra starfa hefur orðið til, svo sem við viðhaldsþjónustu við flugvélar, verslun, farþegaþjónustu, bílaleigur, vöruflutninga og fleira. Árið 1984 er áætlað að fjöldi ársverka í flugstarfsemi hafi verið 450, 780 árið 1995, og 1.840 árið 2000. Á

orlofstímum nær flugumferð hámarki og fjölgar þá starfsmönnum talsvert.

Ársverk við almenna flugstarfsemi á flugþjónustusvæði skiptist á milli atvinnugreina á eftirfarandi hátt, m.v. áætlaðar tölur frá árinu 2000:

Atvinnugrein:	Ársverk :
Farþegaafgreiðsla	400
Vöruflutningaafgreiðsla	50
Viðhald flugvéla	170
Áhafnir flugvéla	620
Verslun og þjónusta	230
Bílaleigur	20
Löggæsla/tollgæsla	90
Flugumferðarstjórn, eftirlit	50
Slökkvilið	90
Rekstur flugvallarmannvirkja	50
Annað	70
Samtals:	**1.840**

Heimildir: Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli, IGS hf.

Ætla má að nálægð flugþjónustusvæðisins við þéttbýliskjarna á Suðurnesjum (um 13.400 íbúar árið 2000) sé báðum til hagræðis. Stærstur hluti vinnuafls á flugþjónustusvæðinu kemur að líkindum frá Suðurnesjum, en hluti þess einnig frá höfuðborgarsvæðinu.

Í Reykjanesbæ eru áform um uppbyggingu öflugs athafnasvæðis við Helguvík. Sóknarfæri í atvinnuuppbyggingu þar munu meðal annars byggjast á nálægð við Keflavíkurflugvöll og möguleikum sem í henni felast varðandi samgöngur og flutninga. Áríðandi verður að þróa samvirkni hafnar, athafnasvæðis, flugvallar og gatnakerfis á hagkvæman hátt.

6.3 Flugafgreiðslusvæði

Í nánasta umhverfi FLE (austan og norðan FLE) er u.þ.b. 80 Ha spilda skilgreind sem flugafgreiðslusvæði. Á flugafgreiðslusvæði fer fram afgreiðsla vegna borgaralegs flugs.

Flugafgreiðslusvæðið er að hluta utan flugvallargirðingar og að hluta innan, og á svæðinu gilda sérstakar landamærareglur, tollareglur og reglur um flugvernd.

Keflavíkurflugvöllur er fyrst og fremst millilandaflugvöllur, en skipulagsáætlanir miða að því að hann geti einnig þjónað innanlandsflugi ef stjórnvöld ákveða slíkt.

Markmið skipulagsins er að :

- Tryggja að fyrir hendi verði nægt landrými sem geti mætt framtíðarþörf fyrir flugstöðvarbyggingar, þjónustu við farþega og flugvélastæði til lengri og skemmri tíma.
- Gera ráð fyrir að flugstöðin geti verið miðstöð flugfarþega í innanlands- og millilandaflugi.

Á flugafgreiðslusvæði skal vera öll aðstaða sem þarf til að taka á móti og afgreiða vörur, farþega, aðstandendur farþega og flutningatæki að og frá svæðinu. Á svæðinu verði byggð nauðsynleg samgöngumannvirki eins og flugvélaakbrautir og flughlöð, veitur og

annað sem þarf fyrir afgreiðslu á farþegum, farangri og vörum, með tilheyrandi flugvélastæðum. Á flugafgreiðslusvæðinu verður m.a. heimilt að starfrækja farþegaafgreiðslu í flugvélar, almenna þjónustu við ferðamenn, fríhafnarverslanir, veitingaþjónustu, rekstur bifreiðastæða, lestun og losun á flugfragt og annað sem viðkemur því að koma farþegum og vörum að og frá borði flugvéla.

Um mat á landrýmisþörf er vísað í skýrslu BAE Systems janúar 2001.

6.4 Verslunar- og þjónustusvæði

Norðan og vestan flugafgreiðslusvæðis (umhverfis FLE) er um það bil 50 ha landsvæði skilgreint sem verslunar- og þjónustusvæði.

Verslunar- og þjónustusvæði er utan flugvallargirðingar og er ætlað fyrir þjónustu við farþega, ferðamenn og almenning. Á svæðinu gilda almennar borgaralegar reglur og aðrar sérreglur um starfsemi á varnarsvæðum.

Ekki er gert ráð fyrir starfsemi þar sem þörf er á beinu aðgengi að flugvélum eða flughlöðum, heldur lögð áhersla á aðgengi ferðamanna, farþega á leið að og frá flugvellinum, og almennings að verslunar- og þjónustusvæðinu, og tengslum við vegakerfi, bílastæði og almenningssamgöngur.

Svæðið er ætlað flugsækinni starfsemi sem tengist ferðamannaiðnaði og flugtengda þjónustu, eins og t.d. verslunum, veitingum, gistingu, bílaleigum, skrifstofum og stjórnsýslu á flugþjónustusvæðinu.

Markmið skipulagsins er:

- Stuðla að uppbyggingu verslunar og þjónustu fyrir ferðamenn og starfsemi sem tengist farþegum og starfsmönnum.
- Tryggja að svæðið hafi greiðan aðgang að flugstöðinni, bílastæðum og vegakerfinu sem ferðamenn nota til að komast að og frá flugstöðinni.
- Að gera ráð fyrir nægu landrými fyrir þjónustu sem nýtur góðs af nánum tengslum við flugafgreiðslusvæði og almenna umferð að og frá flugstöðinni.

Á svæðinu verður byggt nauðsynlegt gatnakerfi ásamt tilheyrandi veitum sem tengir það við Reykjanesbraut og bílastæði.

6.5 Þjónusta við flughlað

Vestan og sunnar verslunar- og þjónustusvæðis er u.þ.b. 22 ha landsvæði skilgreint fyrir þjónustu við flughlað. Svæðið er innan flugvallargirðingar og á því gilda sérstakar tollareglur og reglur um flugvernd.

Á svæði fyrir þjónustu við flughlað er heimil atvinnustarfsemi sem uppfyllir skilyrði flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli um starfsleyfi, – það er jaðarstarfsemi flugreksturs sem þarf að hafa greitt aðgengi að flughlöðum, þó ekki sé gert ráð fyrir að flugvélar komist að mannvirkjum á svæðinu. Gerð er krafa um greiðan aðgang bifreiða, flutningavagna og véla að flughlöðum til að þjónusta flugvélar á stæðum. Á svæðinu er hugsuð jaðarstarfsemi þar sem þjónusta við flugvélar á flughlöðum fer fram, svo sem flugeldhús, flugafgreiðsla, eldsneytisbirgðageymsla, og skrifstofur.

Á svæði fyrir þjónustu við flughlað verða byggðar götur og önnur nauðsynleg veitukerfi fyrir starfsemina.

Markmið skipulagsins er:

- Stuðla að uppbyggingu á athafnasvæði fyrir starfsemi sem þjónustar flugvélar á flughlaði, en dregur aðföng sín utan flugvallarsvæðisins.
- Tryggja athafnasvæðinu gott aðgengi að flughlöðum.
- Tryggja nægjanlegt rými fyrir núverandi athafnasvæði fyrir núverandi og nýjan iðnað með tilheyrandi vegakerfi og svæðum fyrir byggingar og útigeymslur.
- Að gera ráð fyrir nægu landrými fyrir athafnasvæði framtíðariðnaðar sem þarf að vera á góðum tengslum við flughlöð.

Um mat á landrýmisþörf er vísað í skýrslu BAE Systems janúar 2001.

6.6 Þjónustusvæði flugvéla

Sunnan og vestan flugtengds athafnasvæðis og flugafgreiðslusvæðis er u.þ.b. 98 ha landsvæði skilgreint sem þjónustusvæði flugvéla. Svæðið er innan flugvallargirðingar og á því gilda sérstakar tollareglur og reglur um flugvernd. Gert er ráð fyrir að flugvélar komist að mannvirkjum á þjónustusvæði flugvéla, og að þar verði nægjanlegt athafnarými til að afgreiða þær. Á svæðinu er heimil atvinnustarfsemi sem uppfyllir skilyrði flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli um starfsleyfi, – það er flugtengd starfsemi sem byggir á notkun flugvéla sem flutningatækja og dregur aðföng sín í gegnum flughöfnina, eða þjónusta við flugvélar og flugstarfsemi.

Á þjónustusvæði flugvéla verða byggð nauðsynleg samgöngumannvirki eins og flugvélaakbrautir og flughlöð, veitur og annað sem þarf fyrir starfsemina. Þar verður m.a. heimilt að starfrækja vöruflutningamiðstöðvar fyrir flugfragt, flugskýli fyrir viðhaldsstöðvar flugvéla og þjónustu við einkaflugvélar, eldsneytisafgreiðslu, almenna afgreiðslu einka- og vöruflutningaflugvéla.

Markmið skipulagsins er:

- Stuðla að uppbyggingu á þjónustu tengdri flugstarfsemi sem þarfnast þess að vera með beinan aðgang að flugvélum á flughlaði.
- Tryggja gott aðgengi á milli flugbrauta og þjónustusvæðisins.
- Tryggja nægjanlegt rými fyrir núverandi athafnasvæði og fyrir nýjan iðnað með tilheyrandi flughlöðum og svæðum fyrir flugskýli.
- Að gera ráð fyrir nægu landrými fyrir athafnasvæði framtíðaþjónustu sem tengist flugstarfsemi.

Um mat á landrýmisþörf er vísað í skýrslu BAE Systems janúar 2001.

6.7 Gatnakerfi

Reykjanesbraut (þjóðvegur nr. 41) liggur að Keflavíkurflugvelli úr austri, og að Flugstöð Leifs Eiríkssonar á flugþjónustusvæði. Sandgerðisvegur (nr. 429) og Garðskagavegur (nr. 45) tengjast Reykjanesbraut um Rósaselstorg í norð-austur-horni flugþjónustusvæðisins.

Flugþjónustusvæðið tengist þéttbýlinu í Reykjanesbæ um Garðskagaveg og um gatnamót á Reykjanesbraut, við Fitjar, Grænás, og Aðalgötu og Flugvallarveg – milli Grænáss og Rósaselstorgs.

Skipulagið gerir ráð fyrir að Reykjanesbraut verði tvöfölduð og mislæg gatnamót byggð við Hafnaveg með tengingu við Njarðvík á móts við Njarðvíkurveg, og með tengingu við Keflavík á móts við

Flugvallarveg. Gatnamót við Grænás verði lögð af og gatnamót við Aðalgötu einfölduð þannig að einungis verður heimiluð hægri beygja af Reykjanesbraut, og hægri beygja inn á eystri akrein Reykjanesbrautar.

Þar sem Reykjanesbraut liggur inn á flugþjónustusvæðið á mörkum flugafgreiðslusvæðis og verslunar- og þjónustusvæðis, greinast frá henni götur inn á svæðin og um hlið á flugvallargirðingu inn að svæði fyrir þjónustu við flughlað og þjónustusvæði flugvéla.

Skipulagið gerir ráð fyrir að lögð verði ný tengibraut að flugþjónustusvæði, norð-vestan Reykjanesbrautar, frá nýjum gatnamótum á Reykjanesbraut vestan Rósaselstorgs. Með tengibrautinni verði aðskilin umferð vöruflutingabifreiða að „svæði fyrir þjónustu við flughlað“ og „þjónustusvæði flugvéla“, og umferð farþegabifreiða að „verslunar- og þjónustusvæði“ og „flugafgreiðslusvæði“.

Skammt er frá flugþjónustusvæðinu að höfnum sem færar eru stórum flutningaskipum, Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og Sandgerðishöfn.

Í skýrslum og hönnunargögnum sem eru forsendur aðalskipulagsins og vísað er til í greinargerð þessari (BAE ofl.) er gert ráð fyrir að járnbrautarlest kunni að verða raunhæfur valkostur í samgöngum framtíðarinnar, og að lestarstöð geti verið staðsett austan við Flugstöð Leifs Eiríkssonar. Aðalskipulagið gerir ekki frekari grein fyrir þessum hugmyndum, en nægilegt rými er fyrir lestarteina meðfram Reykjanesbraut og fyrir lestarstöð austan við FLE.

Sjá þemakort : **9. GATNAKERFI** .

6.8 Eldsneytisbirgðastöð og –dreifing

Eldsneytisbirgðastöð varnarliðsins er í Helguvík, og þar er einnig höfn fyrir eldsneytisflutningaskip. Þar er skilgreint iðnaðarsvæði, sbr. kalfla 7.8 hér að aftan. Úr Helguvík liggur eldsneytislögn varnarliðsins í jörðu um flugþjónustusvæðið og að dreifistöðvum á svæði varnarliðsins. Olíugeymasvæði varnarliðsins á efra-Nikkelsvæði verður lagt af.

Á flugþjónustusvæðinu er eldsneytisbirgðastöð fyrir borgaralegt millilandaflug. Eldsneyti er ekið þangað frá birgðastöðvum innanlands. Frá stöðinni liggja eldsneytislagnir í jörðu að afgreiðslu- og dreifikerfi í farþegaflughlaði.

Í skipulagsáætlun er gert ráð fyrir að dreifikerfi eldsneytis verði stækkað jafnhliða stækkun flughlaða.

Til tals hefur komið að hætta akstri með flugvélaeldsneyti um Reykjanesbraut. Eldsneyti verði þess í stað landað í Helguvík og dælt þaðan í birgðastöð á flugþjónustusvæði. Því er gert ráð fyrir nýrri eldsneytislögn frá höfninni í Helguvík að birgðastöð á flugþjónustusvæðinu. Loks er gert ráð fyrir að núverandi eldsneytisbirgðastöð á flugþjónustusvæðinu geti tvöfaldast að stærð, en verði áfram á núverandi stað.

6.9 Samantekt tillagna

Í kaflanum er gerð grein fyrir áætlun aðalskipulags fyrir flugþjónustusvæði Keflavíkurflugvallar, en það er vettvangur borgaralegrar flugstarfsemi. Til grundvallar liggur skýrsla BAE Systems um þróun flugstarfsemi og landnýtingu á Keflavíkurflugvelli.

Í aðalskipulaginu er nákvæm sundurliðun á flugþjónustusvæðinu eftir eðli þeirrar starfsemi sem þar verður heimiluð, og með henni

hafa flugvallaryfirvöld sett sér skýrar reglur til viðmiðunar við úthlutun svæðisins.

Gert er ráð fyrir verulegri uppbyggingu á flugþjónustusvæði, og að tengd henni séu sóknarfæri í atvinnuuppbyggingu í sveitarfélögunum á Suðurnesjum.

7 ATHAFNASVÆÐI VARNARLIÐSINS

Hlutverk varnarliðsins er samkvæmt Norður-Atlantshafassamningnum og í samræmi við sérstakt samkomulag íslenskra stjórnvalda við bandarísk stjórnvöld og Atlantshafsbandalagið að gera ráðstafanir til varnar Íslandi með þeim skilyrðum sem samningurinn greinir frá. Hluti þessara ráðstafana felst í eftirliti með athöfnum erlendra þjóða við og umhverfis Ísland.

Framkvæmd eftirlitsins er með flugvélum auk þess sem í landinu eru staðsettar fjórar ratsjárstöðvar sem fylgjast með umferð við landið. Miðstöð eftirlitsins er á Keflavíkurflugvelli, þar hafa bækistöð flugvélar sem annast eftirlitið.

Svæði varnarliðsins er á syðri hluta skipulagssvæðisins. Þar er yfirstjórn varnarliðsins staðsett, ýmsar stofnanir og athafnasvæði af ýmsu tagi og þjónustustarfsemi við varnarliðið. Um er að ræða flugskýli og viðgerðaraðstöðu fyrir flugvélar auk viðhaldsaðstöðu. Ennfremur eru á svæðinu íbúðarsvæði fyrir varnarliðsmenn og skyldulið þeirra með tilheyrandi verslunum, skólum, barnaheimilum, og samkomuhúsum af ýmsu tagi. Samtals eru varnarliðsmenn ásamt skylduliði um 4000 og hefur fjöldi þeirra staðið óbreyttur um nokkurt árabil. Íslenskir verktakar sem annast nýbyggingar og viðhald mannvirkja fyrir varnarliðið hafa einnig aðstöðu á svæðinu. Fjöldi íslenskra starfsmanna á svæðinu sem starfa fyrir varnarliðiðið hefur verið á bilinu 900-1100.

Þróunin undanfarin ár hefur verið sú, að dregið hefur verulega úr nýbyggingum, og þess í stað lögð áhersla á viðhald og ýmsar innri fyrirkomulagsbreytingar. Ennfremur hefur verið gert mikið átak í að lagfæra og græða upp útivistar- og opin svæði. Þetta er þróun sem staðið hefur í nokkur ár og er ekki fyrirséð að breyting verði á.

Þeir hlutar varnarsvæðisins sem lúta takmörkun á aðgagni og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu, sem fjallað er um í kafla 3.4 hér að framan. Athafnasvæði varnarliðsins eru innan girðinga. Stærsta girðingin er umhverfis Keflavíkurflugvöll. Innan hennar er allt flugbrauta- og flugvélaakstursbrautakerfi vallarins, hlutar flugþjónustusvæðis, og íbúða-, stjórnsýlu-, þjónustu- og aðalathafnasvæði varnarliðsins. Minni girðingar eru umhverfis Patterson-svæði og Nickel-svæði. Allt aðgengi að svæðinu er vaktað.

Skv. skipulaginu verður breyting á stærstu girðingunni – um Keflavíkurflugvöll, þar sem hún víkur frá ströndinni við Ósabotna, og girðingu um Patterson sem minnkar verulega.

Auk aðalgirðinganna þriggja eru afmörkuð svæði innan þeirra girt með sérstökum öryggisgirðingum, þar sem þess er nauðsyn vegna flugöryggis og starfsemi varnarliðsins.

7.1 Þróun athafna varnarliðsins

Í gildi er sérstakur samningur milli yfirstjórnar varnarliðsins og Varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis um framlagningu erinda sem síðast var endurskoðaður 19. apríl 2002. Samkvæmt samkomulaginu annast stofnun varnarliðsins – PWD Planning Division – milligöngu um aðal- og deiliskipulagsgerð á vegum varnarliðsins. Þessar skipulagstillögur eru lagðar fyrir skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða til umfjöllunar og afgreiðslu. Í samkomulaginu kemur einnig fram að skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða kynnir fyrir varnarliðinu aðalskipulagsáætlanir fyrir Keflavíkurflugvöll og

deiliskipulagsáætlanir fyrir flugþjónustusvæði, áður en þær eru afgreiddar til staðfestingar og/eða samþykktar. Ennfremur skal SBUN, þar sem það á við, kynna fyrir varnarliðinu skipulagsáætlanir nágrannasveitarfélaga á mörkum varnarsvæðisins. Segja má að athafnir varnarliðsins á undanförnum árum hafi dregist saman á flestum sviðum eða staðið í stað.

Um starfsemi SBUN er sérstaklega fjallað í kafla 5.4.

7.2 Yfirstjórn varnarliðsins

Yfirstjórn varnarliðsins á Íslandi er staðsett á Keflavíkurflugvelli. Varnarstöðin er flotastöð og er starfsemi hennar undir yfirstjórn aðmíráls frá bandaríska flotanum. Í yfirstjórninni eru einnig yfirmenn frá bandaríska flug- og landhernum. Ennfremur eru yfirmenn frá öðrum löndum Atlantshafsbandalagsins tengdir yfirstjórninni. Framkvæmdir varnarliðsins eru ýmist kostaðar af Bandaríkjamönnum eða Atlantshafsbandalaginu samkv. sérstöku samkomulagi þar um.

Um yfirstjórn mála á varnarsvæðunum gilda lög nr. 106/1954, sbr. 10. tl. 14. gr. auglýsingar um staðfestingu forseta Íslands á reglugerð um Stjórnarráð Íslands nr. 96/1969.

7.3 Stofnanir

Helstu stofnanir á vegum varnarliðsins á Keflavíkurflugvelli eru:

Aðsetur yfirstjórnar varnarliðsins og ýmsar stjórnarstöðvar í tengslum við hana.

Ennfremur fjarskiptstöðvar sem tengdar eru ratsjárstöðvunum fjórum og öðrum aðilum. Þessar stofnanir eru fyrst og fremst við vesturenda Þjóðbrautar. Í tengslum við íbúðarsvæðin eru ýmsar þjónustustofnanir s.s. grunn- og framhaldsskólar. Einnig deildir frá tilteknum háskólum í Bandaríkjunum, barnaheimili, kirkja, íþróttahús, sundlaug, félagsheimili af ýmsu tagi, pósthús, sjúkrahús, tannlæknastofur og ýmsar þjónustustofnanir við fjölskyldur varnarliðsmanna. Ekkert liggur fyrir um að byggðar verði nýjar stofnanabyggingar á skipulagstímabilinu. Hinsvegar er gert ráð fyrir viðhaldi og minniháttar fyrirkomulagsbreytingum.

7.4 Verslunar- og þjónustusvæði

Helstu verslunarbyggingar eru staðsettar við Þjóðbraut og Austurbraut. Verslunin við Austurbraut var stækkuð fyrir nokkrum árum. Ennfremur er sérvöruverslun í gömlu flugstöðinni við Þjóðbraut. Á horni Vesturbrautar og Þjóðbrautar er mötuneyti yfirmanna og samkomusalir. Kvikmyndahús varnarliðsmanna er við Breiðgötu. Ekkert liggur fyrir um að byggðar verði aðrar verslunar- eða þjónustubyggingar á skipulagstímabilinu. Hinsvegar er gert ráð fyrir viðhaldi og minniháttar fyrirkomulagsbreytingum.

7.5 Íbúðarsvæði

Íbúðarsvæði eru þrjú: 1) Milli Austurbrautar og Flugvallarbrautar. 2) Milli Austubrautar og Valhallarvegar og 3) Milli Breiðgötu og Austurbrautar. Samtals er um að ræða uþb. 2000 íbúðir, allar í fjölbýlishúsum mismunandi að stærð. Ekkert liggur fyrir um að byggð verði ný íbúðarsvæði á skipulagstímabilinu. Hinsvegar er gert ráð fyrir viðhaldi og minniháttar fyrirkomulagsbreytingum.

7.6 Útivistarsvæði

Á undanförnum árum hefur verið gert átak í að byggja upp útivistarsvæði fyrir varnarliðsmenn og þeirra skyldulið. Um er að ræða tvö svæði, eða suðvestan Flugvallarbrautar og sunnan Vesturbrautar. Á þessum svæðum er hægt að stunda ýmisskonar íþrótttir s.s. hafnabolta og fótbolta. Einnig hefur verið unnið mikið við að byggja upp opin svæði á milli bygginga og á lóðum þeirra. Um er að ræða leiksvæði barna, grillsvæði og önnur hliðstæð svæði. Gert er ráð fyrir að framhald verði á þessarri uppbyggingu.

7.7 Athafnasvæði

Á svæði varnarliðsins eru þrjú athafnasvæði: 1) Athafnasvæði Verkfræðideildar varnarsliðsins, geymslusvæði varnarliðsins og athafnasvæði verktaka. Þetta svæði er innan Breiðgötu, Lómalands, Hlíðarvegar og Birkihlíðar. 2) Athafnasvæði suðvestan flugbrautarkerfsins og 3) Svokallað Patterson-svæði sem er suð-austan byggðarinnar á flugvellinum. Ekkert liggur fyrir um að byggð verði ný athafnasvæði á skipulagstímabilinu. Hinsvegar er gert ráð fyrir viðhaldi og minniháttar fyrirkomulagsbreytingum t.d. á vegum verktaka.

7.8 Iðnaðarsvæði

Á svæði varnarliðsins er iðnaðarsvæði sunnan við aðalhliðið. Þar er sorpbrennslustöð sem var starfrækt um árabil, en var lokað þegar ný brennslu- og flokkunarstöð Sorpeyðingarstöðvar Suðurnesja á skipulagssvæði Reykjanesbæjar við Helguvíkurhöfn var tekin í notkun árið 2004.

Annað iðnaðarsvæði á skipulagssvæðinu er við Helguvíkurhöfn, en þar eru mannvirki til löndunar eldsneytis úr skipum og eldsneytisbirgðastöð.

7.9 Sorpurðun

Sorpurðunarsvæði sem hefur verið í notkun um árabil er á Stafnesi, syðst og vestast á skipulagssvæðinu, en því hefur verið lokað, samhliða því að hafin er sorpurðun á nýju urðunarsvæði utan skipulagssvæðisins.

Um er að ræða urðunarstað í tengslum við nýja sorpbrennslustöð við Helguvík í Reykjanesbæ sem var tekin í notkun árið 2004.

Nýja sorpurðunarsvæðið var hluti varnarsvæðisins, en hefur verið undanskilið því.

Sjá nánar kafla 9.5.

7.10 Gatnakerfi og eftirlitshlið

Núverandi staða :

Aðkoma að svæði varnarliðsins er nú um Reykjanesbraut (Þjóðveg 41). Helstu umferðartengingar eru tvær eða um Aðalhlið og Grænáshlið. Ennfremur eru aðrar minniháttar tengingar. Megin umferðaræðar innan svæðis varnarliðsins eru Flugvallarbraut, Þjóðbraut og Austurbraut/ Vesturbraut. Aðalhlið tengist við Flugvallarbraut og Grænáshlið við Þjóðbraut. Aðrar umferðartengingar eru við Patterson-svæði frá Hafnavegi, sem eingöngu er ætlað fyrir varnarliðsmenn og aðrar minniháttar tengingar. Svæði varnarliðsins tengist

þéttbýlinu í Keflavík og Njarðvík um gatnamót á Reykjanesbraut við Fitjar, Grænás, Aðalgötu og Flugvallarveg.

Samkvæmt aðalskipulagi :

Samkvæmt aðalskipulaginu verður Reykjanesbraut tvöfölduð og mislæg gatnamót byggð við Hafnaveg með tengingu við Njarðvík á móts við Njarðvíkurbraut, og með tengingu við Keflavík á móts við Flugvallarveg. Tengibraut verður lögð frá gatnamótum við Flugvallarveg að hliði við Grænás. Gatnamót Reykjanesbrautar við Grænás verða lögð af. Gatnamót við Aðalgötu verða einfölduð þannig að einungis verður heimiluð hægri beygja af Reykjanesbraut, og hægri beygja inn á eystri akrein Reykjanesbrautar.

Eftirlitshlið á varnarliðssvæði verða á sömu slóðum og núverandi hlið. Við aðalhlið hefur verið byggt nýtt varðskýli og aðstaða til útgáfu persónuskilríkja utan girðingar. Grænás-hlið verður fyrst og fremst ætlað fyrir vöruflutninga og umferð starfsfólks inn á varnarstöðina, og þar hefur nýtt varðskýli verið byggt.

Tengingar við varnarliðssvæðið munu því breytast lítillega. Lega Hafnavegar og aðkoma að Aðalhliði varnarliðsins breytist þegar Hafnavegur tengist mislægum gatnamótum á Reykjanesbraut. Aðkoma að Grænáshliði verður um tengibraut frá gatnamótum við Flugvallarveg.

Megin umferðaræðar innan svæðis varnarliðsins, Flugvallarbraut, Þjóðbraut og Austurbraut / Vesturbraut verða hinsvegar óbreyttar.

Aðkoma að sorpurðunarsvæði við Stafnes verður frá Garðskagavegi um Ósabotna.

Nánar er fjallað um Garðskagaveg um Ósabotna í kafla „3.11 Samgöngur“ hér að framan.

Í nágrenni við svæði varnarliðsins eru 4 hafnir sem eru færar stórum flutningaskipum eða: Helguvíkurhöfn, Keflavíkurhöfn, Njarðvíkurhöfn og Sandgerðishöfn.

Í gr. 6.7 í greinargerðinni, þar sem vísað er í skýrslu British Aerospace, kemur fram að gert er ráð fyrir möguleika að hafa járnbrautarstöð við Flugstöð Leifs Eiríkssonar og að lögð verði járnbraut frá höfuðborgarsvæðinu og að flugstöðinni. Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir þeim möguleika að járnbraut geti verið sunnan og vestan Reykjanesbrautar, ef það reynist hagkvæmur kostur og að ákvörðun verði tekin um slíkt.

Sjá þemakort : **9. GATNAKERFI** .

7.11 Samantekt tillagna

Á svæði varnarliðsins liggja ekki fyrir áætlanir um breytingar á landnotkun á skipulagstímabilinu að undanskildum breytingum á umferðartengingum við Reykjanesbraut og gerð Ósabotnavegar.

8 FLUGBRAUTIR

8.1 Þróun flugbrauta, akstursbrauta og flughlaða. Sögulegt yfirlit

Samgöngumannvirkið Keflavíkurflugvöllur samanstendur af flugbrautum, flugvélaakstursbrautum, flughlöðum, öryggissvæðum, og aðflugsbúnaði.

Varnarliðið og Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli samnýta flugvöllinn, búnað, stoðhluta, stjórnkerfi hans og stofnanir, – allar flugbrautir, flestar flugvélaakstursbrautir, lýsingu, aðflugsbúnað, flugumferðarstjórn, slökkvilið, björgunarlið, snjómokstur, varaaflstöð og fleira.

Flugumferðarstjórn á Keflavíkurflugvelli hefur aðstöðu í flugturni. Flugumferðarstjórn stjórnar umferð á flugvellinum, og flugumferðarstjórn og varnarliðið rekstri stoðhluta.

Flugbrautir, flugvélaakbrautir og flughlöð eru lögð bundnu slitlagi, að mestu leyti malbiki, en að hluta steinsteypu. Samtals eru rúmlega 180ha lagðir bundið slitlagi á Keflavíkurflugvelli.

Flugbrautir á Keflavíkurflugvelli eru nú þrjár. Flugbraut 02/20 stefnir N–S og er um 3000m að lengd, braut 11/29 stefnir V–A og er um 3000m að lengd, og braut 07/25 stefnir SV–NA og er um 2400m að lengd.

Flughlöð eru stæði fyrir flugvélar til lengri eða skemmri tíma og eru flest helguð annaðhvort hernaðarlegum eða borgaralegum flugrekstri. Flughlöð eru víða á suður-, vestur- og norðursvæði flugvallarins. Á suður- og vestursvæðum er umferð nær eingöngu vegna hernaðarstarfsemi á vegum varnarliðsins, en á norðursvæði eingöngu vegna borgaralegrar starfsemi.

Flugvélaakstursbrautir eru „vegakerfi“ flugvéla innan flugvallarins, þar sem flugvélum er ekið á milli flugbrauta og flughlaða. Fjórar þær helstu í núverandi kerfi eru K eða „Kilo“ og N eða „November“sem liggja frá flughlöðum á flugþjónustusvæði meðfram flugbraut 11/29 og fyrir enda allra flugbrautanna norð-austan megin að flughlaði á athafnasvæði varnarliðsins, E eða „Echo“ sem liggur frá flughlaði við FLE meðfram flugbraut 02/20, og S eða „Sierra“ sem liggur langs eftir athafnasvæði varnarliðsins í stefnu flugbrautar 11/29. Akbrautirnar eru flestar samnýttar vegna hernaðarlegs og borgaralegs flugrekstrar. Einstaka akbrautir eru þó tileinkaðar hvorri starfsemi fyrir sig, einkum á norðurhluta flugvallarins, þar sem borgaraleg flugstarfsemi fer fram. Með sífellt meiri umferð um flugþjónustusvæði vegna borgaralegrar flugstarfsemi hefur álag á flugvélaakbrautir þar aukist mikið á síðustu árum, með aukinni þörf á uppbyggingu og viðhaldi.

Þeir hlutar varnarsvæðisins sem lúta takmörkun á aðgagni og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu, sem fjallað er um í kafla 3.4 hér að framan. Stærsta girðingin er umhverfis Keflavíkurflugvöll, og allt flugbrauta- og flugvélaakstursbrautakerfi vallarins er innan hennar. Allt aðgengi að svæðinu er vaktað.

Skv. skipulaginu verður breyting á stærstu girðingunni – um Keflavíkurflugvöll, þar sem hún víkur frá ströndinni við Ósabotna, og minnkar verulega.

Innan girðinga eru afmörkuð svæði ennfremur girt með sérstökum öryggisgirðingum, þar sem þess er nauðsyn vegna flugöryggis og starfsemi varnarliðsins.

8.2 Framtíðarflugbrautir, akstursbrautir og flughlöð

Ákvarðanir aðalskipulagsins um flugbrautir, flugvélaakstursbrautir og flughlöð eru í aðalatriðum samhljóða svæðisskipulagi 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Keflavíkurflugvöll, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll frá 1996.

Markmið aðalskipulagsins er að :

- Afmarka landrými fyrir núverandi umferðarmannvirki á flugvellinum og helgunarsvæði þeirra, flugbrautir, flugvélaakstursbrautir og flughlöð.
- Tryggja landrými fyrir þróun flugvallarins. Það er stækkun núverandi umferðarmannvirkja á flugvellinum og helgunarsvæða þeirra, og byggingu nýrra flugbrauta, flugvélaakbrauta og flughlaða.
- Tryggja að tekið verði mið af Keflavíkurflugvelli við þróun þéttbýlis í nágrenni hans, t.d. á öryggissvæðum við flugbrautarenda og vegna hávaðamarka.

Núverandi flugbrautir 02/20 og 11/29 eru staðfestar í óbreyttri lengd og legu.

Gert er ráð fyrir að flugbraut 07/25 verði lengd til SV og verði 3000m löng.

Tekið er frá landrými svo hægt verði að stækka flugvöllinn með byggingu tveggja nýrra flugbrauta, vestast á flugvallarsvæðinu, í jaðri flugþjónustusvæðis. Nýju brautirnar munu stefna SV–NA og NV–SA, og verða 3300m langar.

Samhliða lengingu brautar 07/25 og byggingu nýrra flugbrauta, verða lagðar nýjar flugvélaakstursbrautir sem tengja þær brautakerfi vallarins og flughlöðum.

Einungis er tekin afstaða til hagsmuna flugvallarins sem samgöngumannvirkis, en ekki hvenær til stækkunar hans kemur né hvernig sú framkvæmd verður fjármögnuð.

Ný flughlöð vegna borgaralegs flugs verða byggð á „flugafgreiðslusvæði“ (sbr. kafla 6.3) „flugtengdum þjónustusvæðum“ (sbr. kafla 6.4), þar sem flugvélar þurfa að komast að flugstöðvum og flugskýlum. Ennfremur verða ný flughlöð byggð á vegum varnarliðsins í tengslum við uppbyggingu á athafnasvæðum þess.

Lenging flugbrautar 07/25 er mikilvæg þar sem hún er forsenda flugumferðar við tiltekin veðurskilyrði. Stefna brautarinnar svarar til vindáttar / vindátta sem oft fylgir hvassviðri á suðvestur-horni landsins og takmarkar þá skilyrði til umferðar flugvéla á öðrum brautum. Þegar fjallað er um þessi áform er mikilvægt að taka tillit til breytinga sem fyrirhugaðar eru á Reykjavíkurflugvelli, en þar er á ma. að leggja af flugbraut með sömu stefnu og flugbraut 07/25.

Áform um nýjar flugbrautir með stefnu SV–NA og NV–SA, tryggja þróunarmöguleika flugvallarins. Margir þættir munu hafa áhrif á þróun Keflavíkurflugvallar, ma. framvinda efnahagslífs og pólitískar ákvarðanir, en brýnt er að spilla því ekki að Keflavíkurflugvöllur hafi svigrúm til að þróast sem fullkomin miðstöð fyrir flugsamgöngur innanlands og millilandaflug.

8.3 Samantekt tillagna

Eitt af mikilvægustu markmiðum aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2005-2025 er að tryggja stöðu flugvallarins sem samgöngumannvirkis, skilgreina þróunarmöguleika hans, og tryggja að tekið verði mið af honum við skipulag sveitarfélaganna umhverfis. Grundvöllur

þess að þetta markmið náist er að gera skilmerkilega grein fyrir flugbrautakerfi vallarins, ásamt flugvélaakbrautum og flughlöðum.

Núverandi flugbrautir 02/20 og 11/29 eru staðfestar í óbreyttri lengd og legu og gert ráð fyrir að flugbraut 07/25 verði lengd til SV. Gert er ráð fyrir byggingu tveggja nýrra flugbrauta með stefnu SV–NA og NV–SA, vestast á flugvallarsvæðinu.

Áform um lengingu flugbrautar 07/25 og byggingu nýrra flugbrauta með stefnu SV–NA og NV–SA, tryggja þróunarmöguleika flugvallarins. Brýnt er að spilla því ekki að Keflavíkurflugvöllur hafi svigrúm til að þróast sem fullkomin miðstöð fyrir flugsamgöngur innanlands og millilandaflug. Margir þættir munu hafa áhrif á þróun Keflavíkurflugvallar, ma. breytingar sem fyrirhugaðar eru á Reykjavíkurflugvelli.

Samhliða lengingu brautar 07/25 og byggingu nýrra flugbrauta, verða lagðar nýjar flugvélaakstursbrautir sem tengja þær brautakerfi vallarins og flughlöðum.

Ný flughlöð verða byggð á „flugafgreiðslusvæði“ og „flugtengdum þjónustusvæðum“ vegna borgararlegrar flugstarfsemi, og á vegum varnarliðsins á athafnasvæðum þess.

9 ÞJÓNUSTA

9.1 Mengunarvarnir, heibrigðiseftirlit og vinnueftirlit

Heilbrigðiseftirlit á skipulagssvæðinu, sbr. lög nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir, er í höndum Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja og hefur það umboð til eftirlits með því að farið sé að almennum heilbrigðisreglum sem gilda á skipulagssvæðinu. Umhverfisdeild varnarliðsins – PWD Environmental Division – annast innra eftirlit skv. reglum varnarliðsins.

Á Keflavíkurflugvelli eru olíu-/vatnsskiljur sem tengdar eru flughlöðum til forvarnar vegna mengunar.

Kerfisbundið er komið í veg fyrir að rusl fjúki á og skemmi flugvélar og annan búnað (FOD – foreign object damage/debris). Flugvallarverðir og aðrir starfsmenn fylgjast stöðugt með rusli og fjarlægja það.

Viðbúnaður er vegna spilliefna á flugvellinum. Slökkvilið og Umhverfisdeild Varnarliðsins stjórnar búnaði til hreinsunar hættulegra efna. Við eldsneytisáfyllingu flugvéla er farið eftir reglugerð nr. 282/1980 um tilhögun við eldsneytisáfyllingu flugvéla, og alþjóðareglum olíufélaga um eldneytisáfyllingu.

Vinnueftirlit ríkisins hefur eftirlitsskyldu með öllum íslenskum vinnustöðum á skipulagssvæðinu, en vinnueftirlits varnarliðsins á vinnustöðum þess, skv. samkomulagi utanríkisráðuneytisins og varnarliðsins. Skv. samkomulaginu hefur Vinnueftirlit ríkisins ennfremur heimild til eftirlits á vinnustöðum varnarliðslins þar sem Íslendingar vinna, ef kvartanir berast eða slys verða.

9.2 Rafveita og fjarskipti

Hitaveita Suðurnesja hf veitir rafmagni til skipulagssvæðisins.

Frá aðveitustöð á Fitjum liggur (32 kV) strengur í jörðu að spenni- og riðbreytistöð á varnarliðssvæðinu á Kefavíkurflugvelli, en notendarafkerfi varnarliðsmanna er 110 V, 60 Hz. Á varnarliðssvæði er varaaflstöð, auk þess sem sérstök varaafalstöð þjónar flugbrautarlýsingu, flugumferðstjórn og aðflugsbúnaði. Varnarliðið annast dreifinu rafmagns innan varnarliðssvæðisins.

Frá aðveitustöð á Fitjum liggur 32kV strengur í jörð að spennistöð á flugþjónustusvæðinu. Hitaveita Suðurnesja hf annast einnig dreifingu rafmagns á flugþjónustusvæðinu.

Háspennulína og strengur frá aðveitustöð á Fitjum að Höfnum, háspennustrengur frá Aðalgötu að Helguvík, háspennustrengur frá Aðalgötu að Garði, og frá Aðalgötu að Sandgerði og ratsjárstöð H1, háspennulínur frá Fitjum að Hamranesi og Svartsengi, liggja að hluta um skipulagssvæðið.

Landsíminn hf hefur lagt grunnkerfi fjarskipta á flugþjónustusvæðinu bæði símastrengi og ljósleiðara. Landsíminn annast einnig rekstur símakerfa á varnarliðssvæðinu.

Ekki er gert ráð fyrir breyttri legu stofnlagna að og frá skipulagssvæðinu, eða öðrum umtalsverðum breytingum á skipulagstímanum.

9.3 Hitaveita og vatnsveita

Hitaveita Suðurnesja hf annast hitaveitu á skipulagssvæðinu, bæði aðveitu og rekstur dreifikerfa. Aðveituæðar liggja frá aðveitustöð

hitaveitunnar á Fitjum annarsvegar að svæði varnarliðsins og hins vegar að flugþjónustusvæðinu. Á báðum svæðum er tvöfalt dreifikerfi og bakrennslisvatnið er leitt til baka í aðveitustöðina á Fitjum.

Varnarliðssvæðið fær vatn frá Hitaveitu Suðurnesja hf. Vatni er dælt upp á svonefndu Lágasvæði og þaðan liggur stofnæð til Reykjanesbæjar, varnarstöðvarinnar og til Sandgerðisbæjar. Vatni er safnað í miðlunartank á Grænási. Þaðan er vatni dælt á veitukerfi varnarstöðvarinnar. Flugþjónustusvæðið fær vatn frá vatnsveitu varnarstöðvarinnar um 300 mm stofnæð í tengibrunn norðaustan flugstöðvar. Þaðan liggja vatnsæðar út um flugþjónustusvæðið.

Ekki er gert ráð fyrir umtalsverðum breytingum á skipulagstímanum, þó er gert ráð fyrir að hægt verði að tengja vatnsveitu flugþjónustusvæðisins beint við stofnlagnir Hitaveitu Suðurnesja hf.

Ekki er gert ráð fyrir breyttri legu stofnlagna að og frá skipulagssvæðinu.

9.4 Fráveita

Fráveita frá eystri hluta varnarliðssvæðisins er með útrás í Njarðvík. Þar hefur verið tekin í notkun dælu- og hreinsistöð í samvinnu Reykjanesbæjar og varnarliðsins. Stöðin og útrásin uppfyllir umhverfiskröfur að fullu.

Stofnlögn fráveitu frá flugþjónustusvæði og vestari hluta varnarliðssvæðisins liggur til vesturs og til sjávar sunnan við Básenda. Fráveitan er einfalt skólpkerfi, og regnvatn er leitt í skurði eða svelgi. Fráveitan uppfyllir ekki kröfur reglugerðar um mengunavarnir, til þess vantar síun skólpsins og lengingu útrásar út fyrir stórstraumsmörk. Gerð hefur verið frumáætlun um úrbætur á fráveitunni, þannig að hún uppfylli reglugerðarkröfur, en slíkum framkvæmdum skal vera lokið 1.janúar 2006.

9.5 Sorphirða, sorpbrennsla og -urðun

Rekstraraðilum á skipulagssvæðinu er ætlað að koma sorpi vegna starfsemi sinnar á sorpmóttöku Sorpeyðingarstöðvar Suðurnesja. Sorpi hefur undanfarin ár verið eytt í sorpbrennslustöð sem staðsett er innan varnarsvæðisins við Hafnaveg, vestan Patterson svæðisins. Henni var lokað þegar ný sorpflokkunar- og brennslustöð á iðnaðarsvæði í Helguvík (á skipulagssvæði Reykjanesbæjar), var tekin í notkun árið 2004.

Sorpurðunarsvæði er á Stafnesi, þar sem aska frá brennslustöðinni og grófur úrgangur er urðaður, syðst og vestast á skipulagssvæðinu. Þar verður heimilt að urða sorp enn um sinn, en gert er ráð fyrir að svæðinu verði lokað fljótlega eftir gildistöku aðalskipulags þessa, og gengið frá því samkvæmt kröfum heilbrigðis- og umhverfisyfirvalda. Samhliða því er gert ráð fyrir að hafin verði sorpurðun á nýju urðunarsvæði utan skipulagssvæðisins sem á að taka við gjalli og ösku frá nýju sorpbrennslustöðinni, svo og grófum óvirkum úrgangi.

Mat á umhverfisáhrifum nýs sorpurðunarstaðar hefur farið fram samhliða mati á umhverfisáhrifum nýrrar sorpbrennslustöðvar við Helguvík, og liggur jákvæður úrskurður matsins fyrir.

Nýja sorpurðunarsvæðið var hluti varnarsvæðisins, en hefur verið undanskilið því.

9.6 Snjómokstur

Afar strangar kröfur eru gerðar um snjóruðning flugvallarins og hálkuvarnir á honum vegna öryggis flugvéla og flugumferðar.

Varnarliðið annast snjóruðning flugbrauta, akstursbrauta flugvéla og flughlaða á Keflavíkurflugvelli. Ekki er gert ráð fyrir breytingu á þeim hluta rekstursins á skipulagstímanum.

Snjómokstur þjóðvega er í höndum Vegagerðarinnar. Ruðningur Reykjanesbrautar hefur sérstakan forgang í áætlunum Vegagerðarinnar, sem tryggir landsamgöngur við Keflavíkurflugvöll og varnarsvæðið.

Snjómokstur innan lóða einstakra fyrirtækja er í höndum lóðarhafa.

9.7 Samantekt tillagna

Þjónusta sem fjallað er um í kaflanum hér á undan er ýmist á vegum stofnana á vegum ríkisins, sveitarfélaganna umhverfis, varnarliðsins, eða rekstraraðila á skipulagssvæðinu.

Um mengunarvarnir, heilbrigðiseftirlit, vatnsveitu, fráveitu og sorpförgun gilda almenn ákvæði laga og reglugerða um umhverfis- og hollustumál, og unnið er eftir áætlunum sem tryggja fyllilega viðunandi ástand.

Snjómokstur og hálkuvarnir á Reykjanesbraut, og flugbrautum, flugvélaakstursbrautum og flughlöðum eru forsenda öryggis og stöðugs rekstrar Keflavíkurflugvallar og varnarsvæðisins.

10 VERNDUN

10.1 Náttúruminjar

Innan skipulagssvæðisins er eitt svæði á náttúruminjaskrá, en það eru Ósar við Hafnir, vogurinn með strandlengju og fjörum austan línu sem dregin er milli Hafna og Þórshafnar. Svæðið er á náttúruminjaskrá m.a. vegna sérstæðs botndýralífs, fjölbreyttrar fjöru og þess að þar eru vetrarstöðvar ýmissa fuglategunda.

Í náttúruminjaskrá er svæðinu lýst svo :

„Ósar, Reykjanesbæ (áður Hafnahr.), Sandgerði (áður Miðneshr.), Gullbringusýslu. (1) Vogurinn með strandlengju, fjörum og grunnsævi austan línu sem dregin er á milli Hafna og Þórshafnar. (2) Mikið og sérstætt botndýralíf, fjölbreyttar fjörur, vetrarstöðvar ýmissa fuglategunda."

Um svæðið gilda kvaðir skv. lögum um náttúruvernd nr. 44 frá 1999. Skv. 38. gr. skal leita umsagnar og tilkynna Náttúruvernd ríkisins um framkvæmdir þar sem hætta er á að spillt verði náttúruminjum á náttúruminjaskrá.

Sjá þemakort : **4. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. VATNSVERNDAR, NÁTTÚRUMINJA OG MENNINGARMINJA** .

10.2 Jarðmyndanir og vistkerfi

Í 37. gr. laga nr. 44/1999 um náttúruvernd er kveðið á um að eftirtaldar jarðmyndanir og vistkerfi skuli njóta sérstakrar verndar og að forðast skuli röskun þeirra eins og kostur er :

a. eldvörp, gervigígar og eldhraun,
b. stöðuvötn og tjarnir, 1.000 m² að stærð eða stærri,
c. mýrar og flóar, 3 hektarar að stærð eða stærri,
d. fossar, hverir og aðrar heitar uppsprettur, svo og hrúður og hrúðurbreiður, 100 m² að stærð eða stærri,
e. sjávarfitjar og leirur.

Þar sem ekki hefur farið fram úttekt á jarðmyndunum og vistkerfum sem ákvæði 37. gr. laga nr. 44/1999 taka til, eða þær verið kortlagðar, skal leita umsagnar Umhverfisstofnunar og SBUN áður en veitt verða framkvæmda- eða byggingarleyfi til framkvæmda sem kunna að hafa í för með sér röskun þeirra.

10.3 Verndarsvæði vegna grunnvatns- og strandmengunar

Innan skipulagssvæðisins eru hlutar tveggja vatnsverndarsvæða. Annað er í norðurjaðri svæðisins – á Miðnesheiði – og liggur að hluta einnig innan marka Sandgerðisbæjar og Gerðahrepps. Hitt er í suðurjaðri svæðisins – á Njarðvíkur- og Hafnaheiði – og liggur að mestu innan marka Reykjanesbæjar.

Mörk svæðanna eru skilgreind í samræmi við svæðisskipulag 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll og svæðisskipulag Suðurnesja 1987-2007, þar sem vatnsverndarsvæðunum er lýst. Þau eru bæði í 2.flokki í flokkunarkerfi svæðiskipulagsins : „Neysluvatnssvæði með 2. flokks vernd". Svæðin eru ekki eins gjöful og þau sem talin eru til 1.flokks, en hagkvæm til vatnstöku vegna nálægðar við byggð, – og jafnframt líklega áhugaverð til annarrar landnotkunar. Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar staðfestir óbreytt fyrirmæli svæðisskipulags Suður-

nesja 1987-2007 um afmörkun vatnsverndarsvæðanna, en þau teljast nú grannsvæði skv. fyrirmælum í reglugerð nr. 796/1999 og 533/2001 um varnir gegn mengun vatns, og á þeim gilda kvaðir sem þar eru tíundaðar í gr. 13.1.

Á skipulagssvæðinu eru átján borholur sem boraðar voru 1955-1959 til ferskvatnsöflunar. Ein holanna er á flugþjónustusvæði, en hinar á svæði varnarliðsins.

Fjórar holanna, sem allar eru á Pattersonsvæði eru varalindir fyrir neysluvatnskerfi varnarliðsins, og eru prófaðar reglulega. Um holurnar eru skilgreind afgirt brunnsvæði, skv. fyrirmælum í reglugerð nr. 796/1999 og 533/2001 um varnir gegn mengun vatns, og á þeim gilda kvaðir sem þar eru tíundaðar í gr. 13.1. Fimm holur til viðbótar eru tengdar veitukerfi vatnsveitu varnarliðsins, en ekki notaðar. Aðrar holur eru ekki tengdar veitukerfinu, þó sumar þeirra séu tæknilega í nothæfu ástandi og tiltækar til notkunar við jarðvinnu og til öflunar slökkvivatns.

Ströndin við Ósa sem er svæði á náttúruminjaskrá, er merkt sem verndarsvæði vegna strandmengunar, í flokki A sbr. reglugerð um varnir gegn mengun vatns nr. 796/1999. Það er gert að höfðu samráði við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, en að öðru leyti hafa ekki verið sett langtímamarkmið um ástand yfirborðsvatns (sbr. reglugerð nr. 796/1999).

10.4 Menningarminjar

Í rannsóknarskýrslu Þjóðminjasafns Íslands "Fornleifaskráning á Miðnesheiði" (Þjóðminjasafn Íslands / Ragnheiður Traustadóttir 2000) er gerð glögg grein fyrir þeim fornleifum sem vitað er um á skipulagssvæðinu. Meðal merkra fornminja má nefna Gálgaklett, Básenda, og Gamla Kirkjuvog. Á flugþjónustusvæðinu er getið um forna leið frá Sandgerði til Keflavíkur og krossgötur við Vegamótahól þar sem hún mætir leiðum frá Bæjarskerjum og Hvalsnesi. Að öðru leyti er vísað í fyrrnefnda rannsóknarskýrslu.

Auk „eiginlegra" fornminja sem lúta kvöðum þjóðminjalaga eru á svæðinu fjölmargar herminjar – minjar um veru breskra og bandarískra hersveita á tuttugustu öld. Þessar minjar vitna um merkilegan kafla í íslenskri sögu. Úttekt hefur verið gerð á þessum minjum á vegum varnarliðsins.

Á vegum varnarliðsins (í samráði við Þjóðminjasafn Íslands) er einnig hafin merking fornminja og herminja og útgáfa fræðsluefnis um þær.

Með opnun vegar um Stafnesveg um Ósabotna utan flugvallargirðingar verður almenningi kleift að komast að hluta fornminja og herminja á skipulagssvæðinu. Það verður án efa kærkomin viðbót við fjölbreytta möguleika til útivistar á Suðurnesjum, og áhugavert fyrir rekstraraðila í ferðaþjónustu.

10.5 Samantekt

Í kaflanum er gerð grein fyrir takmörkun á landnotkun á skipulagssvæðinu vegna verndarákvæða og kvaða í lögum og reglugerðum um náttúruvernd, heilbrigðis- og hollustumál, og menningarminjar. Áætlaðar framkvæmdir samkvæmt aðalskipulaginu stangast ekki á við verndarsjónarmið, þó er hluti athafnasvæða varnarliðsins innan vatnsverndarsvæðis sem taka þarf tillit til.

11 HEILDARSAMANTEKT

Keflavíkurflugvöllur er eitt mikilvægasta samgöngumannvirki Íslendinga, og miðstöð samskipta og samvinnu við erlendar þjóðir og stofnanir. Saga flugvallarins er samofin sögu byggðarlaganna umhverfis. Á honum er stór hluti vinnumarkaðar þeirra, og í sambýlinu við hann felast sóknarfæri í atvinnuuppbyggingu. Því þarf að tryggja svigrúm fyrir vöxt flugvallarins og viðgang.

Í aðalskipulaginu er tekið frá landrými fyrir stækkun flugvallarins með tveimur nýjum flugbrautum. Á flugþjónustusvæði er gert ráð fyrir verulegri uppbyggingu, vegna borgaralegrar flugstarfsemi. Á athafnasvæði varnarliðsins er staðfest óbreytt ástand, sem innifelur svigrúm til frekari uppbyggingar, standi forsendur til þess. Samkvæmt skipulaginu minnkar umfang öryggisgirðinga verulega, og með því opnast almenningi áhugaverð svæði til útivistar. Vegtengingar við Keflavíkurflugvöll breytast lítillega samkvæmt skipulaginu, en samhliða tvöföldun Reykjanesbrautar verða tilfærslur á gatnamótum, og þeim fækkað.

Aðalskipulagið verður flugvallaryfirvöldum á Keflavíkurflugvelli gagnlegt stjórntæki. Það staðfestir ennfremur mikilvægi flugvallarins og metnað stjórnvalda til að tryggja hagsmunina sem í honum felast.

12 VIÐAUKAR

12.1 Vinnuferli / Samráð

Gláma-Kím / Arkitektar Laugavegi 164 ehf og Verkfræðistofa Njarðvíkur ehf hafa unnið sem skiplagsráðgjafar að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2005-2025 frá ársbyrjun 2002, í samvinnu við skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða (SBUN), í umboði Flugmálastjórnar á Keflavíkurflugvelli.

Sigurður Thoroddssen arkitekt, var fremsti talsmaður SBUN við skipulagsvinnuna, en auk hans fylgdust Björn Ingi Knútsson flugvallarstjóri, og Guðmundur Björnsson verkfræðingur, formaður SBUN gaumgæfilega með skipulagsvinnunni.

Pétur Guðmundsson fyrrverandi flugvallarstjóri las yfir og leiðrétti kafla um sögu og þróun flugvallarins og starfseminnar þar.

Þórunn Guðmundsdóttir hrl, Lex ehf lögmannsstofu, las yfir og leiðrétti kafla um lagaramma og stjórnun.

Til grundvallar skipulagsvinnunni lágu fyrri skipulagsáætlanir sem unnar höfðu verið og tekið gildi, úttekt British Aerospace varðandi flugþjónustusvæði fyrir borgaralegt flug, og frumdrög að greinargerð aðalskipulags, unnin af Sigurði Garðarssyni verkfræðingi.

Við skipulagsvinnuna var leitað álits og umsagnar hjá fjölmörgum aðilum og stofnunum og eru helstar: Skipulagsstofnun, Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja, Vegagerðin, Umhverfisstofnun, Verkfræðideild varnarliðsins, Fornleifavernd ríkisins, Landgræðsla ríkisins, Reykjanesbær, Sandgerðisbær og Gerðahreppur, auk ýmissa fleiri aðila sem veittu mikilvæga aðstoð.

Kynningar- og samráðsfundir voru haldnir með eftirtöldum aðilum vegna skipulagsvinnunnar : Fulltrúum Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar, fulltrúum Vegagerðarinnar, fulltrúum Verkfræðideildar varnarliðsins, fulltrúum KANON arkitekta sem annast gerð rammaskipulags fyrir Reykjanesbæ, fulltrúum Umhverfisstofnunar, fulltrúum Sandgerðisbæjar, fulltrúum Reykjanesbæjar og Reykjaneshafnar, og fulltrúa Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja.

Hinn 6. maí 2003 voru drög að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar send eftirtöldum nágrannasveitarfélögum og stofnunum til kynningar og umsagnar : Gerðahreppi, Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja, Flugmálastjórn Íslands, Fornleifavernd ríkisins, Varnarmálaskrifstofu Utanríkisráðuneytisins, Vatnsveitu Suðurnesja, Hafnarsamlagi Suðurnesja, og Hitaveitu Suðurnesja.

Formleg umsögn barst frá Sandgerðisbæ (dags. 31. maí 2003), Varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytisins (dags. 23.maí 2003), Umhverfisstofnun (dags. 11.júlí 2003), Hitaveitu Suðurnesja (dags. 19. maí 2003), og Reykjaneshöfn.

Fulltrúi Flugmálastjórnar taldi aðspurður að stofnunin mundi ekki tjá sig um málið.

Fulltrúi Fornleifaverndar ríkisins greindi frá því aðspurður að stofnunin hefði kynnt sér málið og gerði ekki athugasemdir vegna þess.

Náið samráð hefur verið haft við fulltrúa Vegagerðarinnar á ýmsum stigum vinnu við tillögu að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar. Þannig hafa helstu atriði tillögunnar er varða vegakerfið verið borin undir stofnunina, svo sem ný tengibraut á flugþjónustusvæði, lega Stafnesvegar um Ósabotna, gatnamót Reykjanesbrautar og Hafnavegar, ný lega Hafnavegar og tenging að aðalhliði á svæði varnarliðsins, tenging að Grænáshliði, staðsetning mislægra gatnamóta á Reykjanesbraut og fyrirkomulag annarra gatnamóta á henni innan skipulagssvæðisins.

Hinn 3. júní 2003 voru drög að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar send Verkfræðideild varnarliðsins fh. varnarliðsins til kynningar og umsagnar. Formleg umsögn barst frá vanarliðinu (dags. 19. júní 2003).

Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvelli 2005-2025 var send Gerðahreppi, Reykjanesbæ og Sandgerðisbæ hinn 8.10.03, til kynningar. Tilmælum var beint til sveitarfélaganna að gera athugasemdir ef áhugi væri á. Framkvæmdastjóri umhverfis- og skipulagssviðs Reykjanesbæjar gerði athugasemdir með erindi dags. 15.10.2003.

Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvelli 2005-2025 var send Skipulagsstofnun hinn 8.10.03, með ósk um að stofnunin tæki tillöguna til yfirferðar og athugasemda. Skipulagsstofnun skilaði athugasemdum um tillöguna, dags. 10. nóvember 2003.

12.2 Heimildaskrá

Svæðisskipulag 1995-2015 fyrir Reykjanesbæ, Sandgerðisbæ, Gerðahrepp og Keflavíkurflugvöll.

Svæðisskipulag Suðurnesja 1987-2007, Samvinnunefnd um skipulagsmál á Suðurnesjum 1989.

Kynnumst Suðurnesjum, Umhverfisdeild flotastöðvar varnarliðsins, Keflavík 1998.

Uppgræðsla við Keflavíkurflugvöll 2001, Landgræðsla ríkisins júlí 2001.

Fornleifaskráning á Miðnesheiði, Þjóðminjasafn Íslands 2000.

Air Traffic Forecast for the development of Keflavik International Airport Iceland 1999-2015, Brithis Aerospace 1999.

Keflavik International Airport – Land Use Report (2000-2020), BAE Systems 2000.

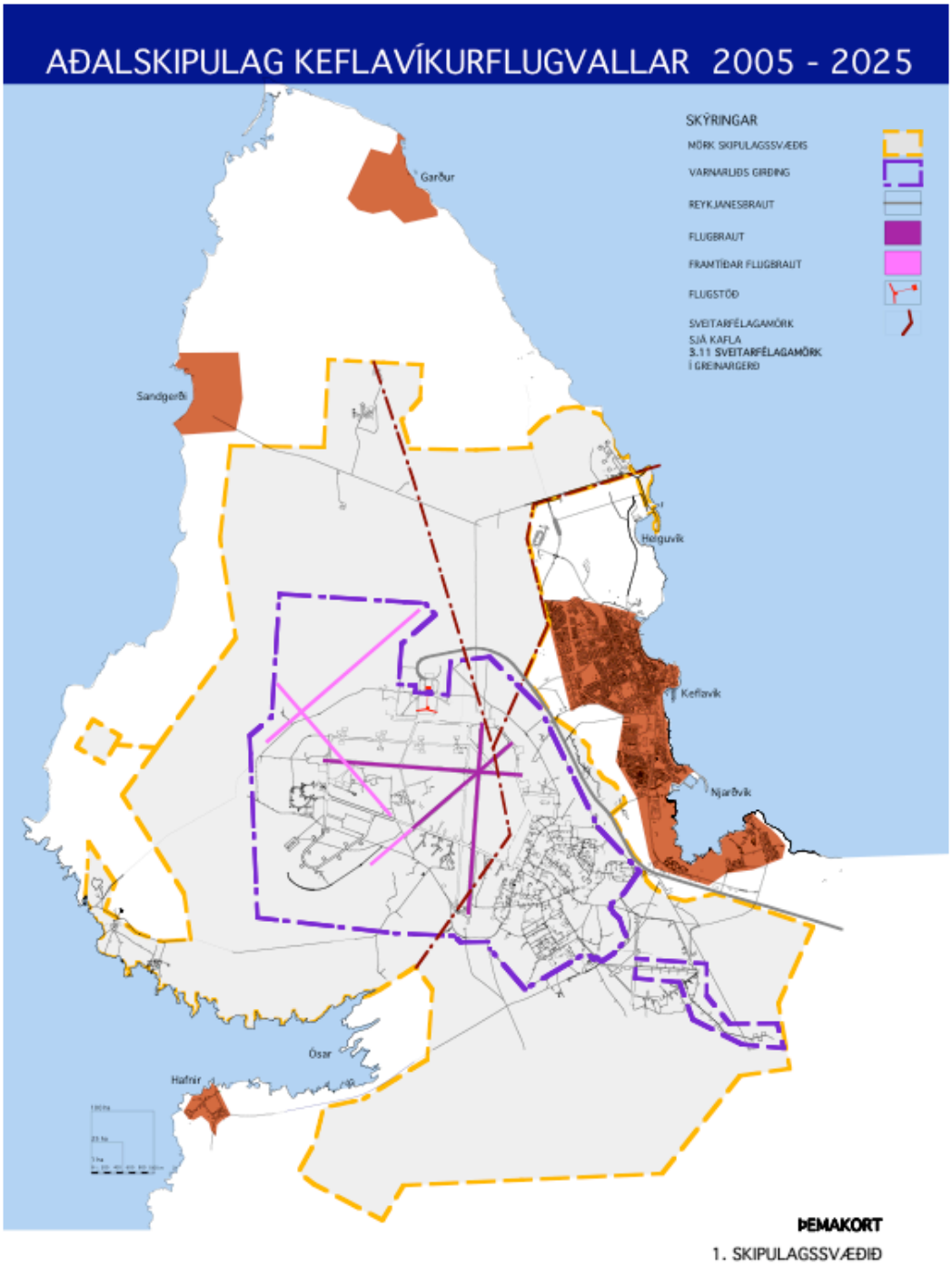
Landnotkunarkort verkfræðideildar flotastöðvar varnarliðsins.

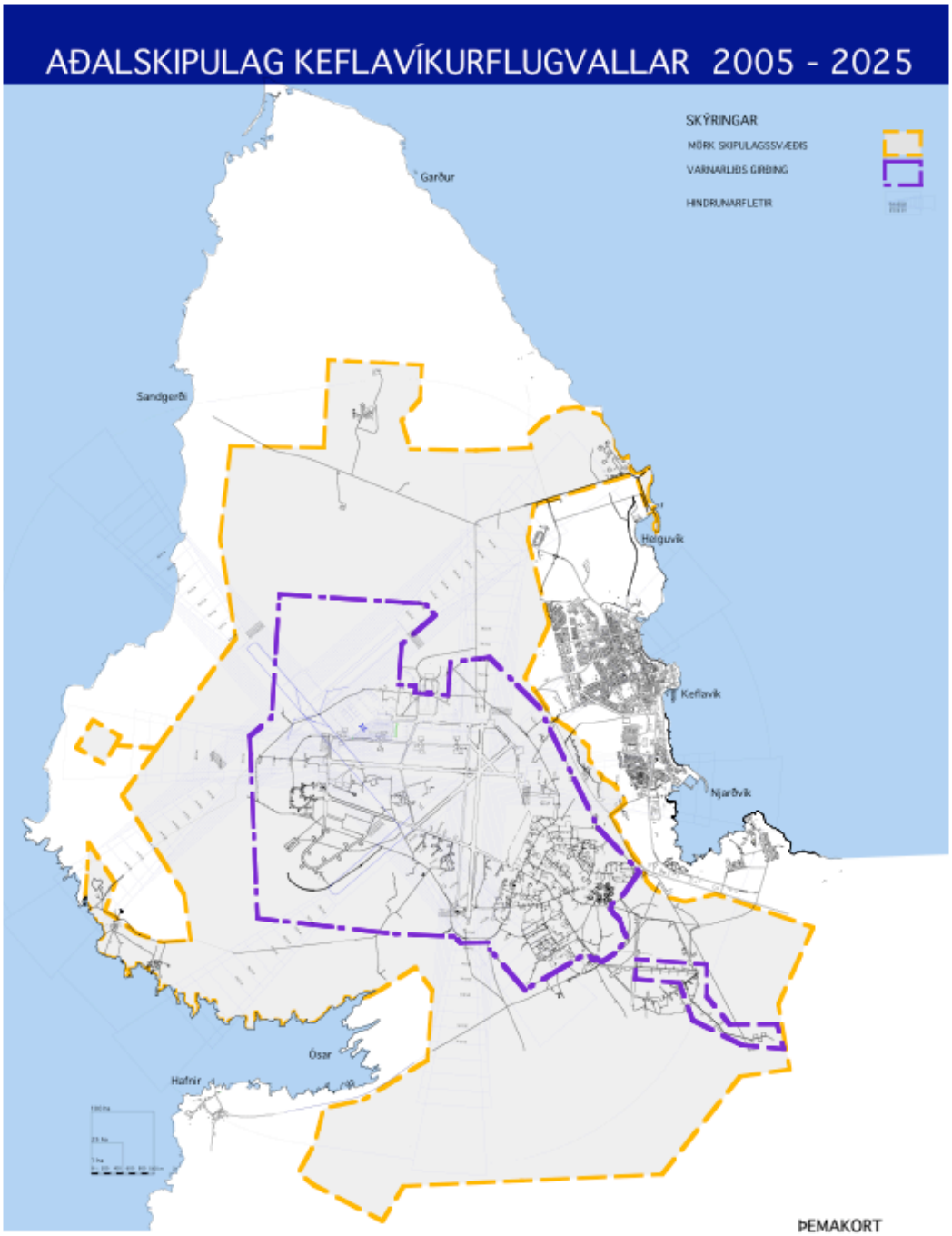
Heimasíða Flugmálastjórnar Íslands, www.flugmalastjorn.is.

Nánari heimildir um uppbyggingu og þróun Keflavíkurflugvallar má m.a. finna í aðalskipulagi Keflavíkur, Njarðvíkur og Keflavíkurflugvallar frá 1967 og endurskoðun þess skipulags frá 1982.

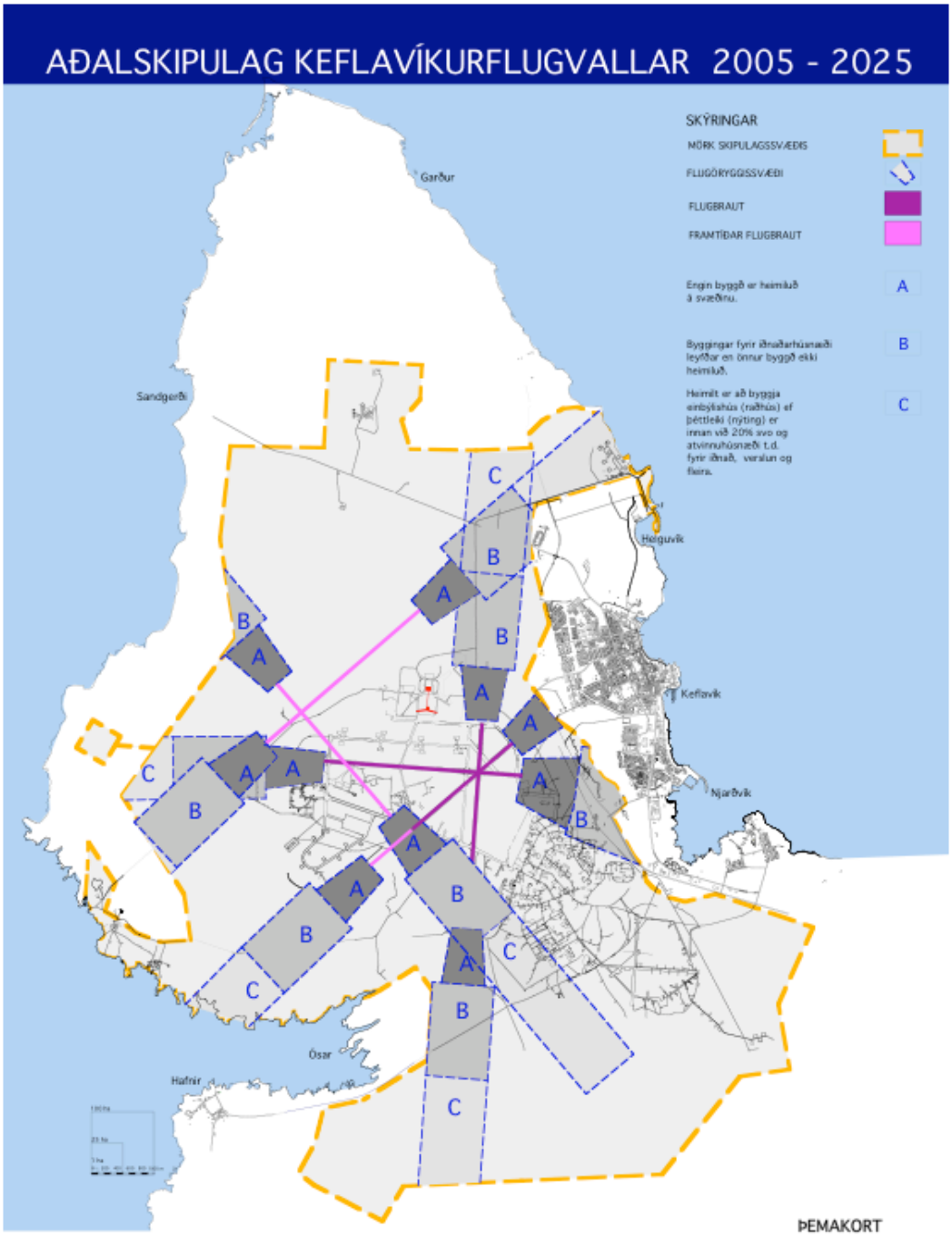
Einnig eru heimildir í deiliskipulagi flugstöðvarsvæðisins 1997. Ennfremur má nefna grein eftir Friðþór Eydal í Morgunblaðinu 08.12.1996, bls 26b, og umfjöllun „Keflavíkurflugvöllur ´47-´51“ eftir Jón Viðar Sigurðsson í Ritsafni Sagnfræðiskorar Háskóla Íslands 1984.

12.3 Þemakort

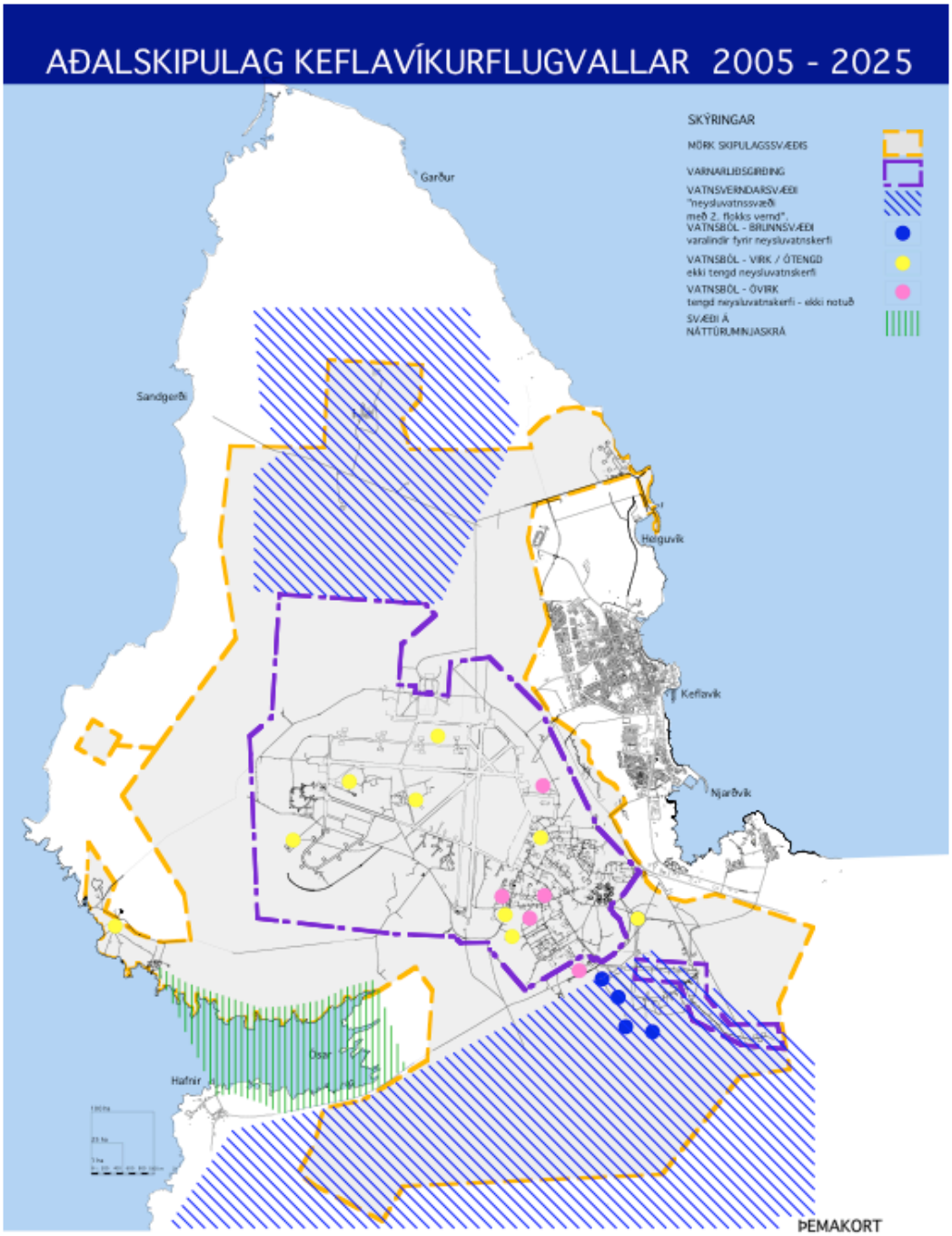

AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2005 - 2025
SKÝRINGAR
MÖRK SKIPULAGSSVÆÐIS
VARNARLIÐS GIRÐING
REYKJANESBRAUT
FLUGBRAUT
FRAMTÍÐAR FLUGBRAUT
FLUGSTÖÐ
SVEITARFÉLAGAMÖRK
SJÁ KAFLA
3.11 SVEITARFÉLAGAMÖRK
Í GREINARGERÐ
Garður
Sandgerði
Helguvík
Keflavík
Njarðvík
Ósar
Hafnir
ÞEMAKORT
1. SKIPULAGSSVÆÐIÐ



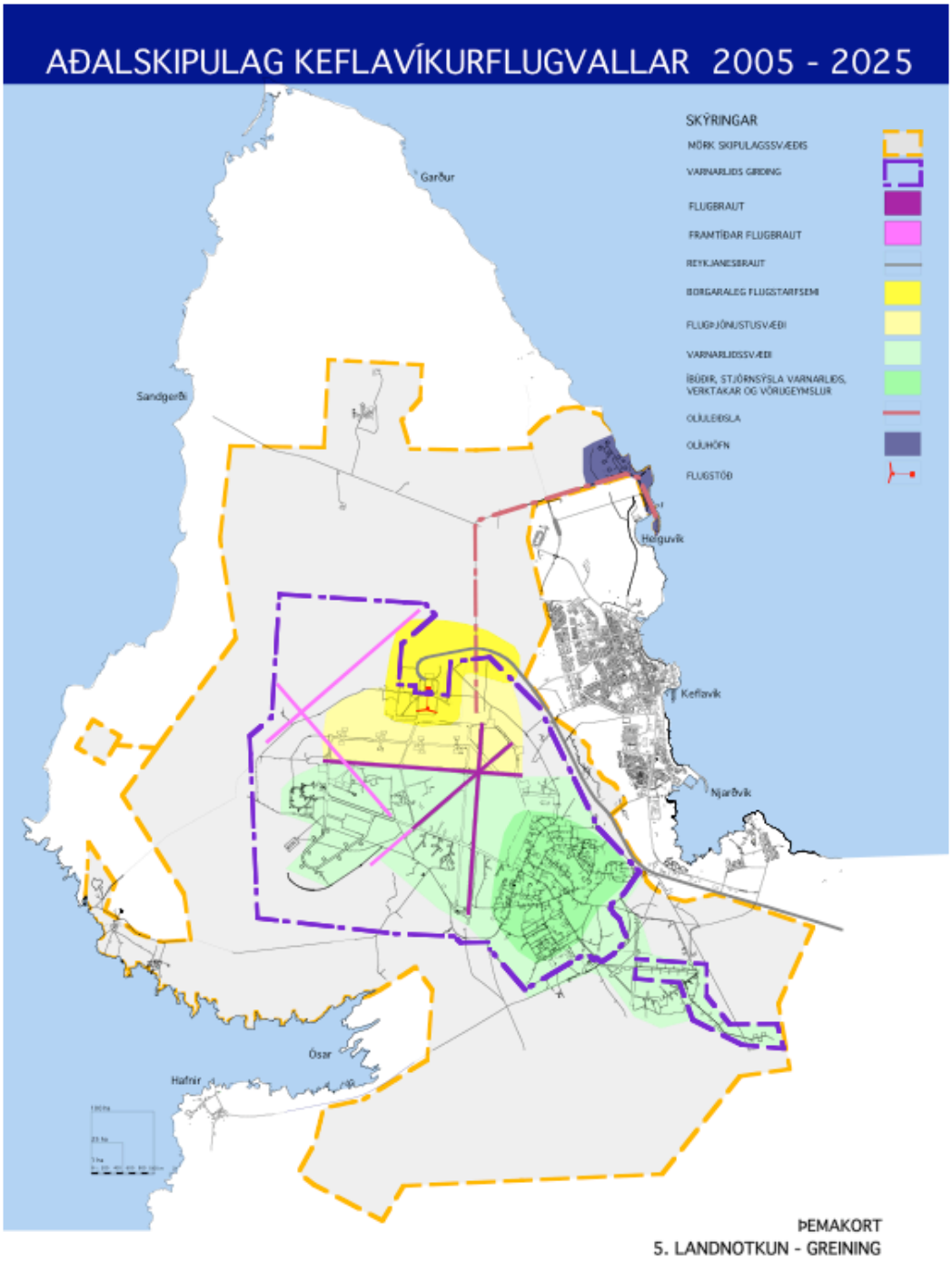
ÞEMAKORT
2. HINDRUNARFLETIR V. FLUGUMFERÐAR

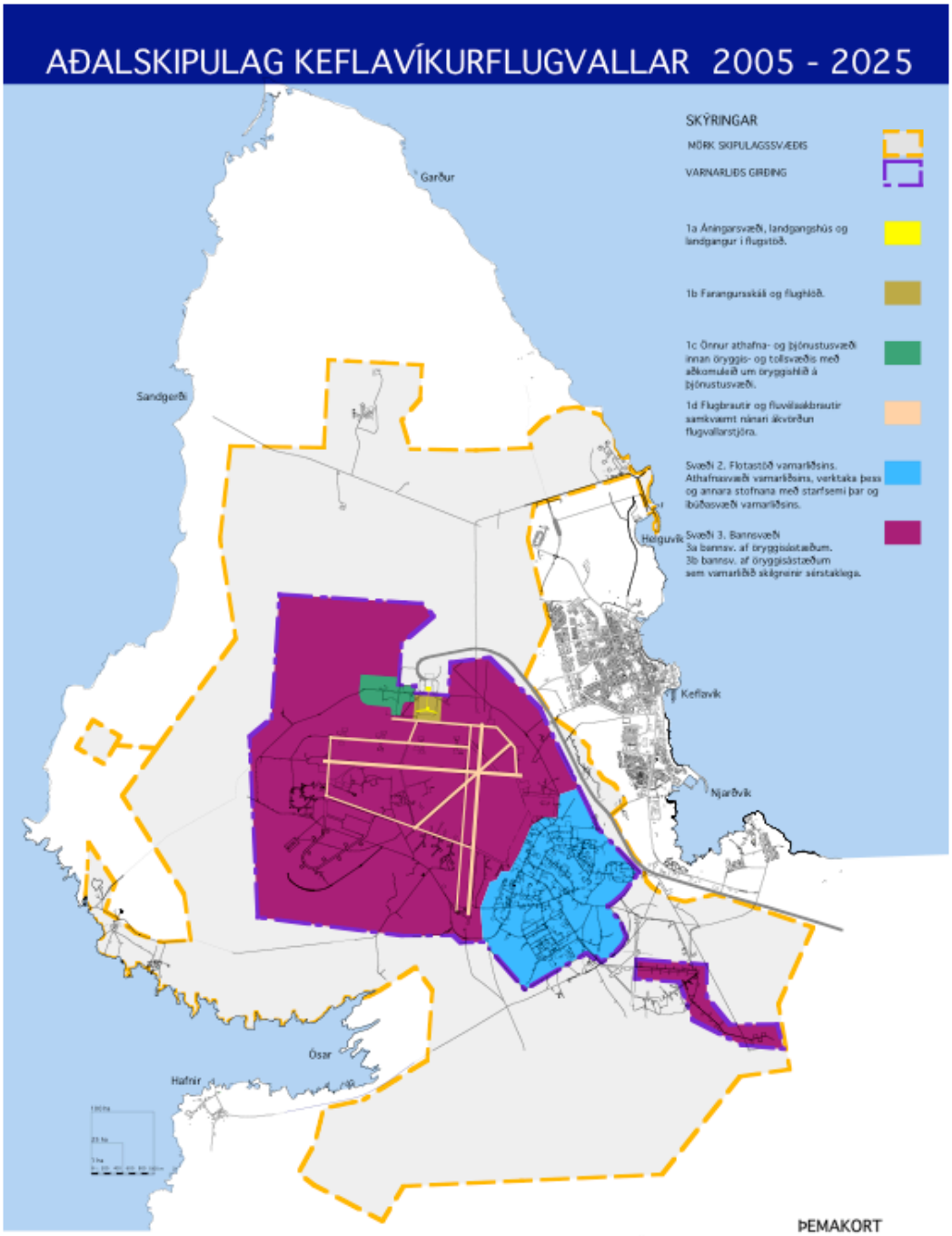


ÞEMAKORT
3. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. FLUGUMFERÐAR

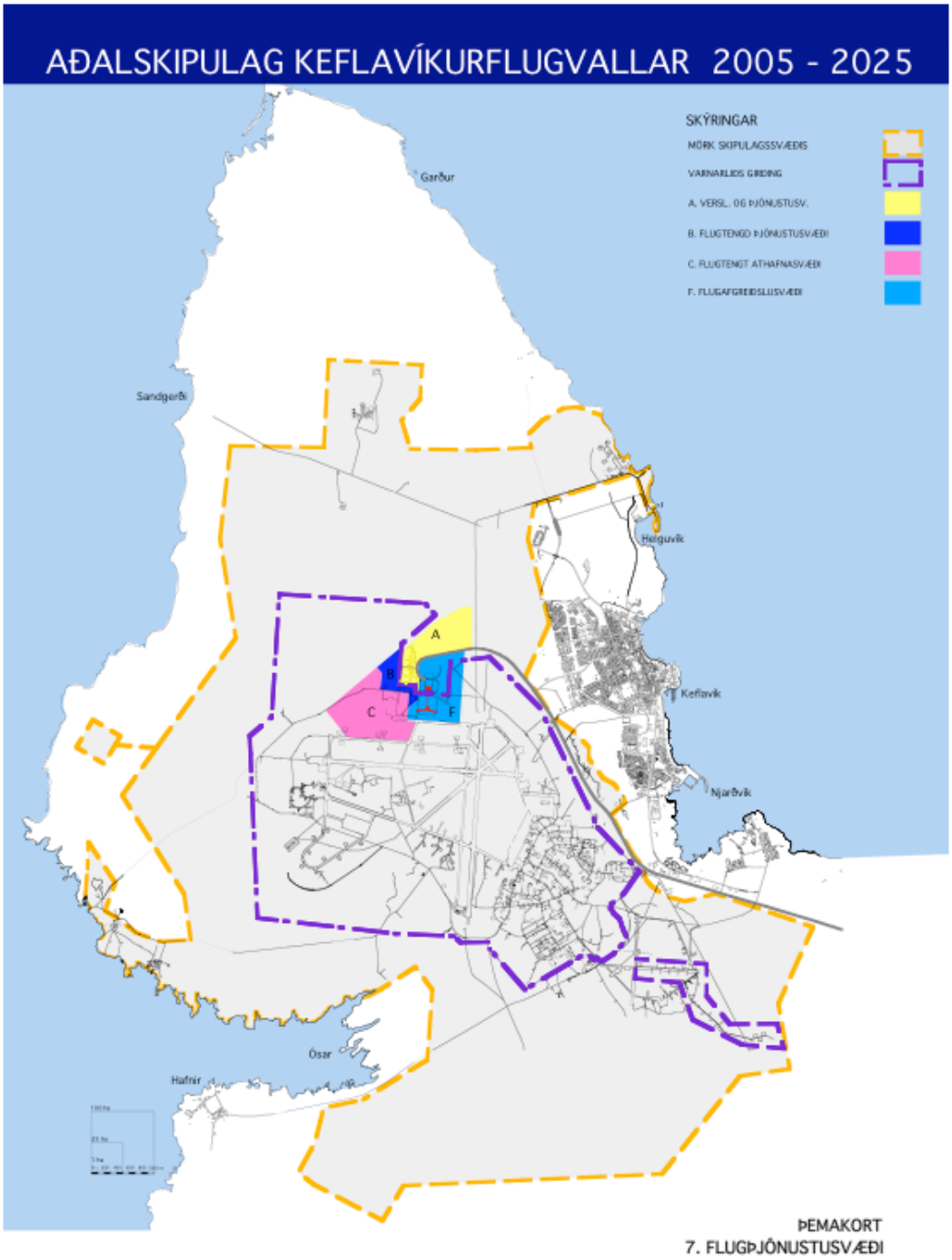


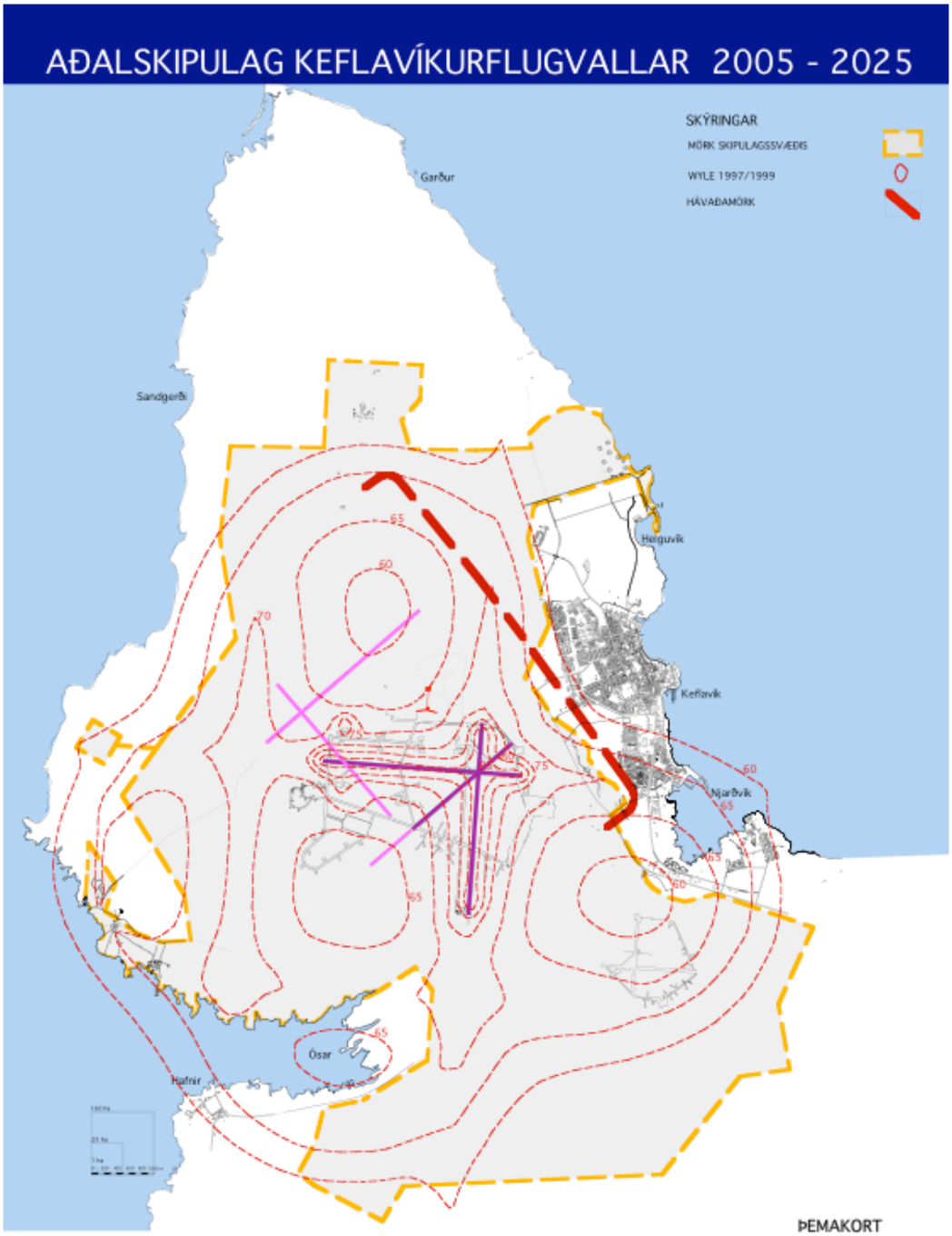
ÞEMAKORT
4. TAKMARKANIR Á LANDNOTKUN V. VATNSVERNDAR OG NÁTTÚRUMINJA


AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2005 - 2025
SKÝRINGAR
MÖRK SKIPULAGSSVÆÐIS
VARNARLIÐS GIRÐING
FLUGBRAUT
FRAMTÍÐAR FLUGBRAUT
REYKJANESBRAUT
BORGARALEG FLUGSTARFSEMI
FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐI
VARNARLIÐSSVÆÐI
ÍBÚÐIR, STJÓRNSÝSLA VARNARLIÐS, VERKTAKAR OG VÖRUGEYMSLUR
OLÚLEIÐSLA
OLÚHÖFN
FLUGSTÖÐ
Garður
Sandgerði
Helguvík
Keflavík
Njarðvík
Ósar
Hafnir
ÞEMAKORT
5. LANDNOTKUN - GREINING

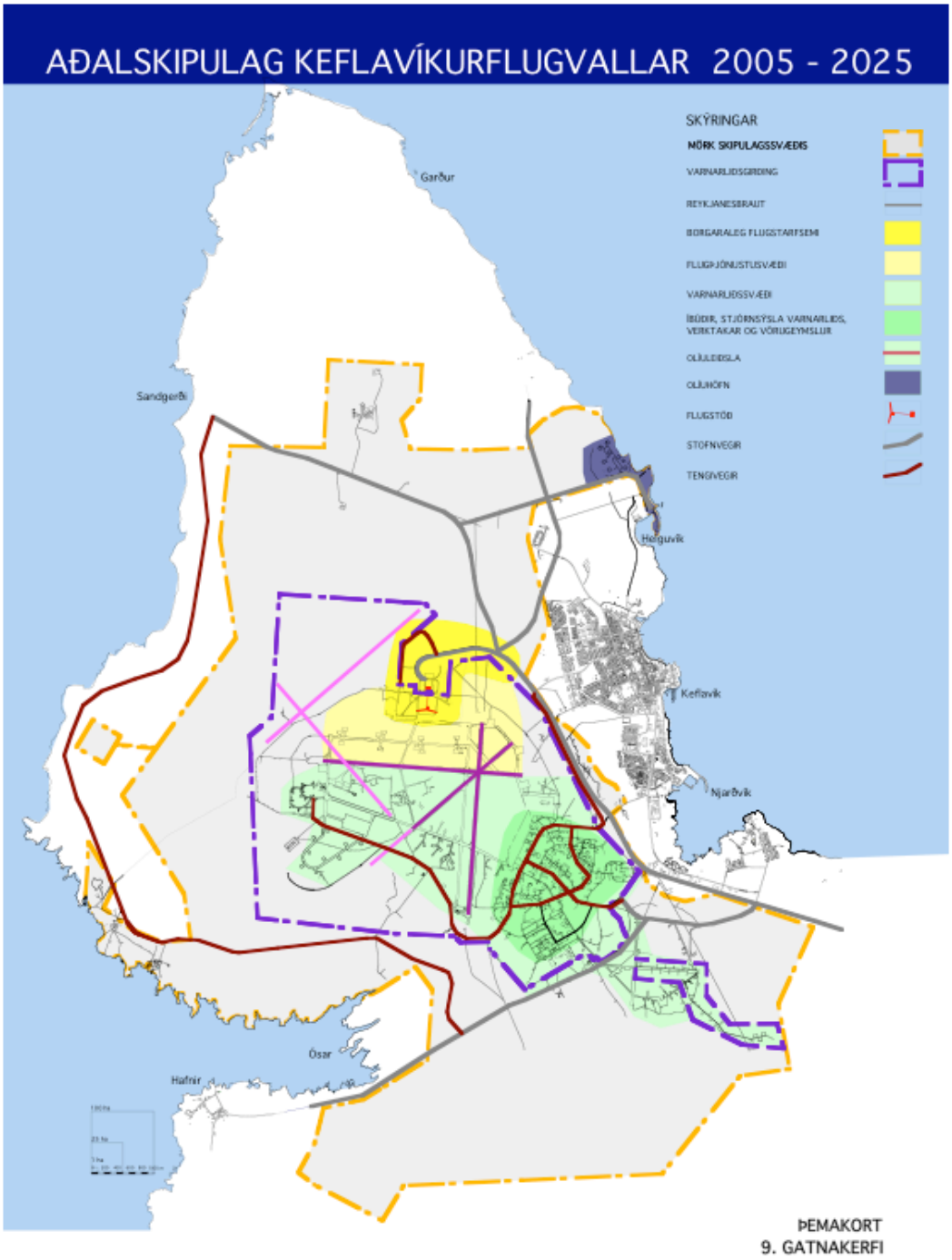


ÞEMAKORT
6. TAKMARKANIR Á AÐGENGI AÐ VARNARSVÆÐI


AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2005 - 2025
SKÝRINGAR
MÖRK SKIPULAGSSVÆÐIS
VARNARLIÐS GIRÐING
A. VERSL. OG ÞJÓNUSTUSV.
B. FLUGTENGD ÞJÓNUSTUSVÆÐI
C. FLUGTENGT ATHAFNASVÆÐI
F. FLUGAFGREIÐSLUSVÆÐI
Garður
Sandgerði
Helguvík
Keflavík
Njarðvík
Ósar
Hafnir
A
B
C
F
ÞEMAKORT
7. FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐI



ÞEMAKORT
8. HÁVAÐI FRÁ FLUGUMFERÐ


AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2005 - 2025
SKÝRINGAR
MÖRK SKIPULAGSSVÆÐIS
VARNARLIÐSGIRÐING
REYKJANESBRAUT
BORGARALEG FLUGSTARFSEMI
FLUGÞJÓNUSTUSVÆÐI
VARNARLIÐSSVÆÐI
ÍBÚÐIR, STJÓRNSÝSLA VARNARLIÐS, VERKTAKAR OG VÖRUGEYMSLUR
OLÍULEIÐSLA
OLÍUHÖFN
FLUGSTÖÐ
STOFNVEGIR
TENGIVEGIR
Garður
Sandgerði
Helguvík
Keflavík
Njarðvík
Ósar
Hafnir
ÞEMAKORT
9. GATNAKERFI

13 UNDIRRITUN

Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2005-2025 sem var auglýst samkvæmt 18. gr. skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 var samþykkt af skipulags- byggingar- og umhverfisnefnd varnarsvæða þann _____ 2005 og af varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis þann _____2005.

_____

F.h. skipulags- byggingar- og umhverfisnefndar varnarsvæða.

_____

F.h. varnarmálaskrifstofu utanríkisráðuneytis

Aðalskipulag þetta var afgreitt af Skipulagsstofnun til staðfestingar utanríkisráðherra þann _____ 2005.

_____

_____

Aðalskipulag þetta var staðfest af utanríkisráðherra þann _____2005.

_____

_____

Aðalskipulag þetta er staðfest með fyrirvara um niðurstöður mats á umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda sem falla undir ákvæði laga nr. 106/2000.