

# SVÆÐISSKIPULAG SUÐURNESJA 2008 - 2024

## BREYTINGARTILLAGA

A | Breyting á afmörkun vatnsverndarsvæðis í Reykjanesbæ

B | Nýtt flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar

## GREINARGERÐ OG UMHVERFISSKÝRSLA

Tillaga

SVÆÐISSKIPULAGSNEFND SUÐURNESJA

JÚLÍ 2019, uppfærð 5.12.2019.

Breyting nr. 01

## SAMÞYKKTIR

Breyting þessi á svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024 sem auglýst hefur verið skv.

24. gr. skipulagslaga nr. 123/2010 var samþykkt í svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja

þann \_\_\_\_\_.

Bæjarstjórnir, skipulagsnefnd  
Keflavíkurflugvallar og  
Landhelgisgæslan samþykktu  
breytingu á svæðisskipulagi  
Suðurnesja:

Grindavíkurbær

Reykjanesbær

Suðurnesjabær

Sveitarfélagið Vogar

Landhelgisgæslan

Skipulagsnefnd Keflavíkur-  
flugvallar

Breyting á Svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024 var staðfest af Skipulagsstofnun

þann \_\_\_\_\_

# EFNISYFIRLIT

<b>SAMÞYKKTIR</b> .....	
<b>EFNISYFIRLIT</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Inngangur</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Forsendur breytinga</b> .....	<b>1</b>
<b>3. Breyting á Svæðisskipulagi Suðurnesja</b> .....	<b>1</b>
A   Breyting á afmörkun vatnsverndar .....	1
B   Breyting á flugbrautarkerfi Keflavíkurflug-vallar .....	6
Kafli um Flugöryggissvæði er felldur út .....	6
Nýr kafli um Flugöryggissvæði .....	7
Aðrar breytingar á skýringarmyndum .....	12
<b>4. Umhverfisskýrsla breytinga</b> .....	<b>15</b>
Umhverfispættir og áhrifapættir .....	15
Mat á vægi áhrifa og valkostir.....	16
Samræmi við aðrar áætlanir .....	16
Niðurstöður umhverfismats.....	16
Greinargerð skv. 9. gr. laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana <sup>13</sup> .....	18
<b>HEIMILDIR</b> .....	<b>19</b>
<b>VIÐAUKI</b> .....	<b>20</b>
Drög samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að skipulagseglum Keflavíkurflugvallar: .....	20
I Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:75.000/A1+ 1:150.000/A3+ .....	20
II Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:35.000/A1+ 1:70.000/A3+ .....	20
III Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:15.000/A1+ 1:30.000/A3+ .....	20
IV Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:125.000/A1+ 1:250.000/A3+ .....	20

## 1. Inngangur

Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja leggur til tvær breytingar á Svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024. Breyting A felur í sér breytingu á vatnsverndarsvæði í Reykjanesbæ og Sveitarfélaginu Vogum<sup>1</sup> og breyting B felur í sér uppfærð flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar ásamt nýjum hindrunarflötum og skilmálum tengdum þeim.

## 2. Forsendur breytinga

### A | Breyting á vatnsverndarsvæði í Reykjanesbæ og Sveitarfélaginu Vogum

Reykjanesbær hefur litið til svæðis sunnan Fitja sem atvinnusvæðis. Þar er gert ráð fyrir þrífalegri starfsemi s.s. netþjónabúum og gagnaverum. Samkvæmt núverandi afmörkun nær fjarsvæði vatnsverndar að hluta til inn á þetta atvinnusvæði. Reykjanesbær, í samvinnu við svæðisskipulagsnefnd, óskaði eftir sérfræðiúttekt ÍSOR á því hvort og þá hvernig skynsamlegt sé að standa að nýrri afmörkun vatnsverndar. Niðurstaða úttektar ÍSOR (2016) er að óhætt sé að breyta afmörkun vatnsverndarsvæðisins á svæðinu sunnan Fitja:

Að öllu samanlögðu er fátt sem mælir gegn því að vatnsvernd verði felld niður á svæðinu. Samkvæmt skipulagskortum er hér um fjarsvæði að ræða og þótt þarna hafi verið vatnsból virðast aldrei hafa verið skilgreind ákveðin brunnsvæði umhverfis þau né grannsvæði. Svæðið er ekki á vatnasviði núverandi vatnsbóla í Lágum eða við Hafnir og ekki heldur á vatnasviði núverandi eða tilvonandi vatnsbóla ofan Vogu. Byggt og aukin umsvif við Pattersonvöll skapa ekki hættu á öðrum vatnsbólasmæðum.<sup>2</sup>

Jafnframt lagði ÍSOR til nýja afmörkun, sem byggt er á í svæðisskipulagsbreytingunni, en þar er gert ráð fyrir að norðurhorn fjarsvæðisins verði sniðið af og liggja sunnan við Pattersonvöll.

Í Sveitarfélaginu Vogum er grannsvæðið hliðrað til suðvesturs og afmarkað að nýju ásamt grannsvæði. Afmörkunin byggir að öllu leyti á tillögu ÍSOR (2017). Afmarkað er grannsvæði, sem teygir sig til suðurs frá vatnsbóli. Afmörkunin tekur fyrst og fremst mið af áætlaðri stefnu grunnvatnsstraumsins og legu og stefnu á sprungum og gjám á svæðinu. Frekari breytingar á vatnsverndarsvæðum er vísað í endurskoðun svæðisskipulagsins.<sup>3</sup>

### B | Breyting á flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar

Í nýju Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 eru breytingar á framtíðarflugbrautarkerfi til að auka afkastagetu kerfisins til að mæta aukinni flugumferð. Með breytingum á legu flugbrauta verða breytingar á hindrunarflötum þeirra.

Svæðisskipulagið sýnir skýringarmynd af flugbrautarkerfinu og hindrunarflötum. Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar og Isavia hafa því óskað eftir að skýringarmyndir verði uppfærðar til samræmis við nýtt flugbrautarkerfi ásamt hindrunarflötum og skilmálum sem þeim fylgja.

## 3. Breyting á Svæðisskipulagi Suðurnesja

### A | Breyting á afmörkun vatnsverndar

Gert er ráð fyrir að fjarsvæði vatnsverndar á Njarðvíkurheiði minnki og mörk þess liggja sunnan Fitja og Pattersonvallar. Ný norðurmörk fjarsvæðis vatnsverndar munu eftir liggja um línu í austur-vestur stefnu milli Ósabotna og Seljarnar. Breytt afmörkun á vatnsverndarsvæði byggir að fullu á tillögu ÍSOR, *Vatnsverndarsvæðið við Pattersonvöll í Reykjanesbæ* (2016).

Afmarkað er nýtt vatnsból og grannsvæði hliðrað til í Sveitarfélaginu Vogum, sunnan Reykjanesbrautar. Jafnframt er sett fram sú stefna að vatnsverndarsvæðið í Vogavík falli niður þegar nýja vatnsbólið er tekið í notkun.<sup>3</sup>

Engar breytingar eru gerðar á skilmálum vatnsverndarsvæða, en lögð er fram skýringarmynd um svæði sem ber að sýna sérstaka varúð vegna vatnsverndar. Tilgangur skýringarmyndar er að afmarka svæði sem líklegt er að verði afmarkað sem grannsvæði við heildarendurskoðun á vatnsverndarsvæðum á Suðurnesjum. Á viðkomandi svæði eru miklir grunnvatnsstraumar sem liggja bæði í Lága og nýtt vatnsból í Vogum. Þar með ber að taka ríkt tillit til hagsmuna vatnsverndar innan þess svæðis við allar ákvarðanir um framkvæmdir eða starfsemi.<sup>3</sup>

Breyting á vatnsverndarsvæði er sett fram á uppfærðri skýringarmynd um vatnsvernd í Svæðisskipulagi Suðurnesja 2008-2024, sem er á bls. 15 í greinargerð svæðisskipulagsins. Jafnframt verður afmörkun vatnsverndarsvæða á Suðurnesjum sett fram á loftmynd, til þess að auðvelda notendum að greina mörk vatnsverndarsvæða.

<sup>1</sup> Bætt hefur verið við breytingu á vatnsverndar svæði að ósk Sveitarfélagsins Vogu.

<sup>2</sup> ÍSOR (2016), bls. 7.

<sup>3</sup> Viðbætur frá vinnslutillögu.



Skýringarmynd með leiðbeinandi afmörkun á varúðarsvæði vegna framtíðarhagsmuna vatnsverndar.<sup>3</sup>

<sup>4</sup> Viðbætur frá vinnslutillögu vegna ábendinga frá Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja.

<sup>5</sup> Breyting frá auglýstri tillögu vegna athugasemda frá HS Veitum.

- Innan svæðis sem afmarkað er með rauðri brotalínu skal taka mið af því að um líklegt grannsvæði verði að ræða í framtíðinni.<sup>4</sup>
- Í samræmi við stefnu í Aðalskipulagi Garðs 2013-2030, verður heimilt að nýta vatnsból við Árnarétt. Heimildin nær til loka skipulagstímabilsins og mun svæðisskipulagsnefnd taka afstöðu til áframhaldandi nýtingar í endurskoðun svæðisskipulagsins, sem hefst innan skamms.<sup>5</sup>

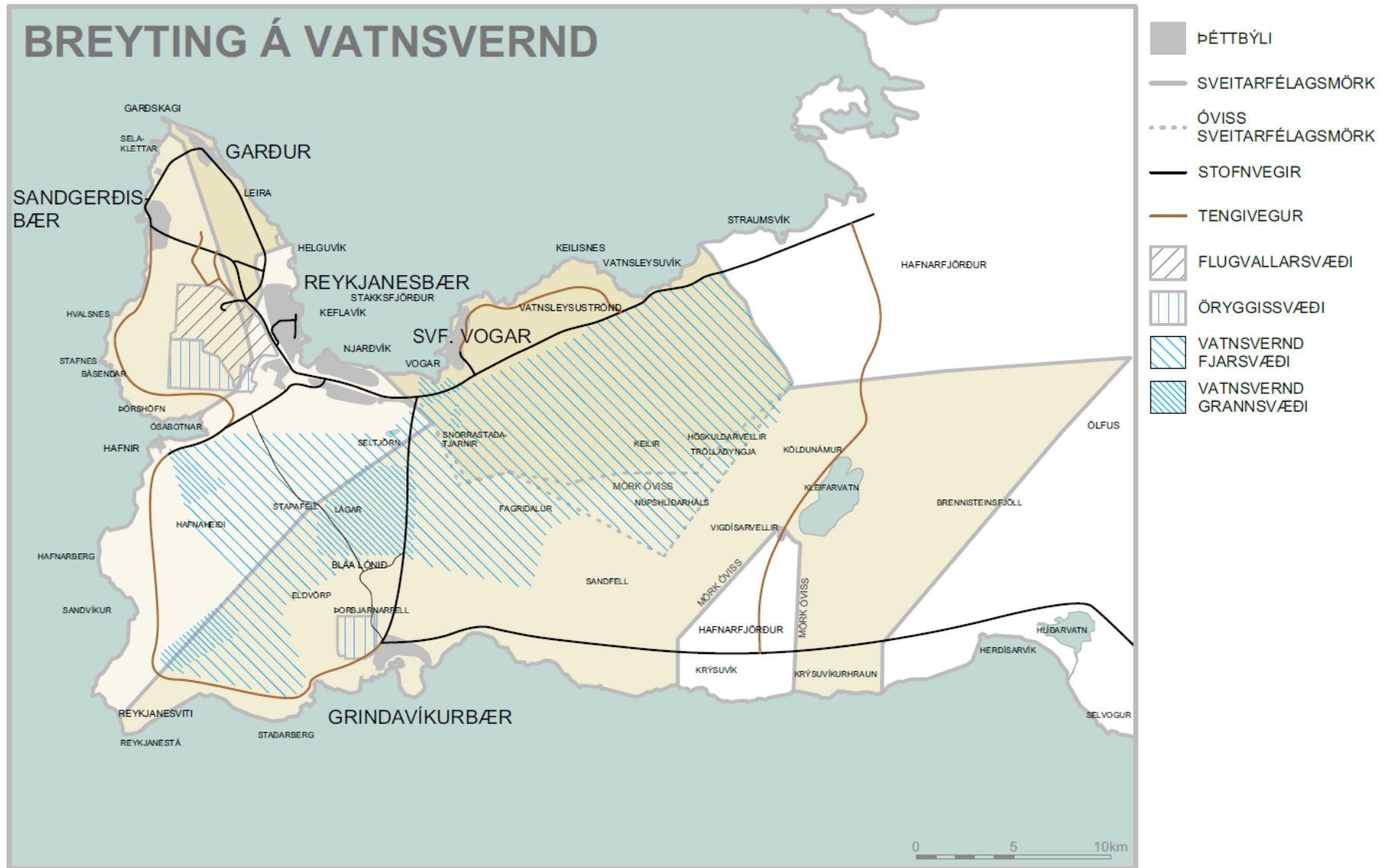
### Breyting á skýringarmynd um vatnsvernd

Skýringarmynd um vatnsvernd, bls. 15 í greinargerð svæðisskipulagsins, er breytt og sýnir nýja afmörkun fjarsvæðis vatnsverndar á Njarðvíkurheiði og nýja staðsetningu vatnsbóls í Sveitarfélaginu Vogum, ásamt grannsvæði. Jafnframt er öðrum skýringarmyndum breytt sem sýna afmörkun vatnsverndar eða vatnsbóla.

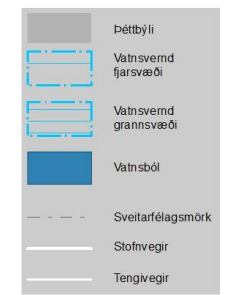
### Nýtt vatnsverndarkort

Með svæðisskipulagsbreytingu er jafnframt birt vatnsverndarkort, á loftmynd, í mkv. 1:80.000.





Mynd 2. Tillaga að breytingu á skýringarmynd um vatnsverndarsvæði.

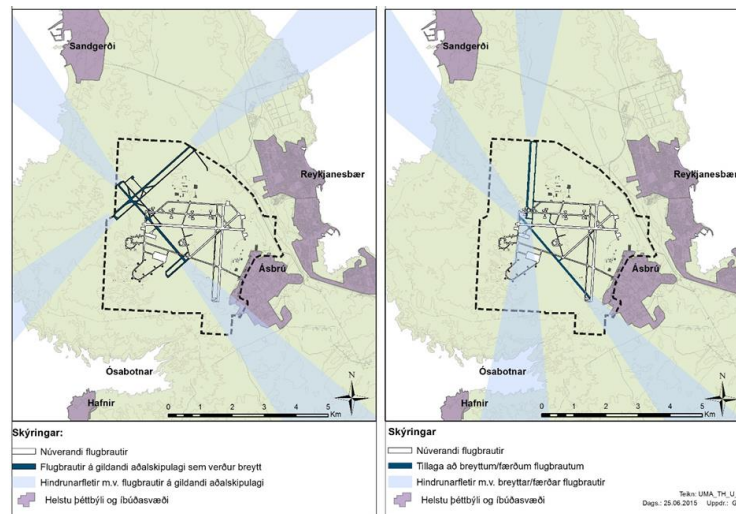


Source: Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar Geographics, CNES/Airbus DS, USDA, USGS, AeroGRID, IGN, and the GIS User Community



## B | Breyting á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar

Breyting á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar er skilgreint í Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030, sem gerir ráð fyrir breyttri legu framtíðarflugbrauta. Breytingar verða á skýringarmyndum svæðisskipulagsins fyrir framtíðarflugbrautir og hindrunarfleti (Flugvallarsvæði 1 og 2) í samræmi við staðfest aðalskipulag Keflavíkurflugvallar. Nýjar flugbrautir liggja annars vegar í N/S og hins vegar í NV/SA. Með breyttri legu flugbrautar NA/SV hliðrast hindrunarfletir vegna flugumferðar um brautina, sbr. mynd 3 og skýringarmynd um Flugvallarsvæði 2.



**Mynd 3** Breytingar á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar skv. Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Mynd hægra megin sýnir nýtt flugbrautarkerfi en mynd vinstra megin sýnir kerfi sem fallið er frá.

### Uppfærð farþegaspá

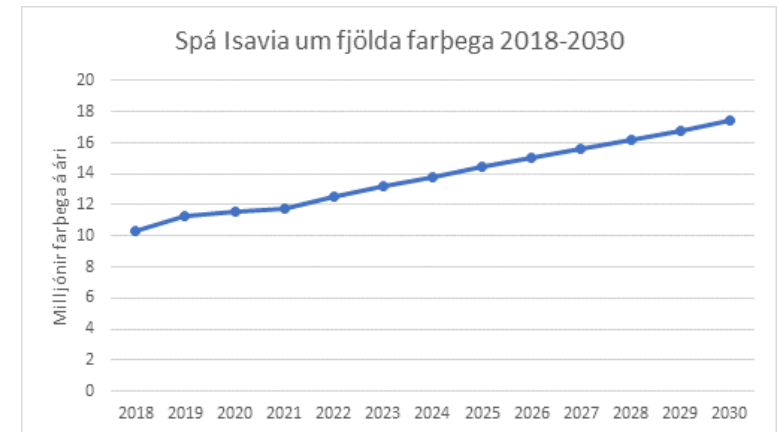
Í svæðisskipulagi Suðurnesja er birt þróun og spá Keflavíkurflugvallar um fjölda farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll 1985-2030. Ljóst er að verulegar breytingar hafa átt sér stað og fjöldi farþega er mun meiri en spáð var fyrir árið 2011. Því er birt uppfærð spá um fjölda farþega, sem byggir á upplýsingum frá Isavia (2018). Spá um fjölda farþega er eingöngu til upplýsingar og tengist ekki stefnu svæðisskipulagsins.

### Breyting á kaflanum Flugvallarsvæðið í greinargerð

Eftirfarandi málsgrein úr undirkaflanum um forsendur er felld út:

„Samkvæmt spá Keflavíkurflugvallar verður fjöldi farþega orðinn meira en 4,3 milljónir árið 2024 (sjá mynd 4).“

Í staðinn er birt uppfærð spá Isavia um fjölda farþega á tímabilinu 2018-2030 og hún sett fram á mynd 4, sjá að neðan.



**Mynd 4.** Uppfærð spá Isavia um fjölda farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll 2018-2030. Heimild: Isavia (2018)

### Breyting á skýringarmyndum af flugvallarsvæði

Skýringarmyndum svæðisskipulagsins (bls. 26 og 27) af flugvallarsvæðinu sem sýnir flugbrautir, öryggissvæði, hindrunarfleti og hávaðamörk á bls. 26 og 27 er breytt. Felld er út tilvísun í APZ svæði (Accidental Potential Zone) og í stað þeirra eru afmarkaðir hindrunarfletir flugumferðar.

### Kafli um Flugöryggissvæði er felldur út

Eftirfarandi texti fellur út:

Takmarkanir til landnotkunar og landnýtingar eru annars vegar flugöryggissvæðin (APZ svæði) sem skilgreina takmarkanir á nýtingu svæðanna (sjá kort á bls. 26).

Hins vegar eru það hindranafletir út frá brautum sem setja takmarkanir á hæð mannvirkja innan svæðanna, sjá kort á bls. 27. Skipulagsreglur flugvallarins og Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar ásamt viðauka 14 við Chicago sáttmálan frá ICAO skilgreina þessar hindranir og takmarkanir.

APZ (*Accidental Potential Zone*) takmörkun á flugöryggissvæðum er eftirfarandi:

- Flugöryggissvæði A: Engin byggð er heimiluð á svæðinu.
- Flugöryggissvæði B: Byggingar fyrir athafna- og iðnaðarhúsnæði leyfðar en önnur byggð ekki heimiluð.
- Flugöryggissvæði C: Heimilt er að byggja sérbyli ef þéttleiki (landnýting) er innan við 20% svo og atvinnuhúsnæði.

Afmörkun og skilgreining flugöryggissvæðanna, sjá kort bls. 26, og kvaðir á þeim, er í samræmi við Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2005-2025. Kortið er til skýringar. Nákvæmari afmörkun flugöryggissvæða er í aðalskipulagsáætlunum.

## Nýr kafli um Flugöryggissvæði

Skilyrði við afmörkun á hindrunarflötum flugbrauta er að uppfylla kröfur fyrir alþjóðaflugvelli skv. ICAO skjali nr. 14. Unnið er að gerð skipulagsreglna fyrir Keflavíkurflugvöll, þar sem skilmálar eru útfærðir innan þessara flata. Með staðfestingu þeirra taka gildi staðbundnar takmarkanir á landnotkun innan og utan skipulagssvæðis Keflavíkurflugvallar.

Hindrunarflétir eru afmarkaðir á skýringarmynd, Flugvallarsvæði 2, og er afmörkun þeirra vísbending um hvar verði takmarkanir á landnotkun. Til að það liggja skýrar fyrir um hvers konar takmarkanir er um að ræða fylgja tillögur að skipulagsreglum með svæðisskipulagsbreytingunni, sjá viðauka. Þar koma fram allar takmarkanir sem verða innan hindrunarflata.<sup>6</sup>

Í reglunum eru hindrunarflétir afmarkaðir á nákvæman hátt og skal hlíta þeim við ákvörðun um mannvirkjagerð í nágrenni flugbrauta. Ef ekki er fullt samræmi á afmörkun hindrunarflata milli aðalskipulags og skipulagsreglna, gilda þær síðarnefndu.

Innan hindrunarflata verða í gildi hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum eða gróðri innan og í nágrenni við flugvallarsvæðið og á áhrifasvæði flugvallarins (sjá viðauka). Með áhrifasvæði flugvallar og nágrenni flugvallar er átt við svæði undir hindranafötum.

Byggt á tillögu að skipulagsreglugerð fyrir Keflavíkurflugvöll eru birtar leiðbeinandi takmarkanir innan hindrunarflata:

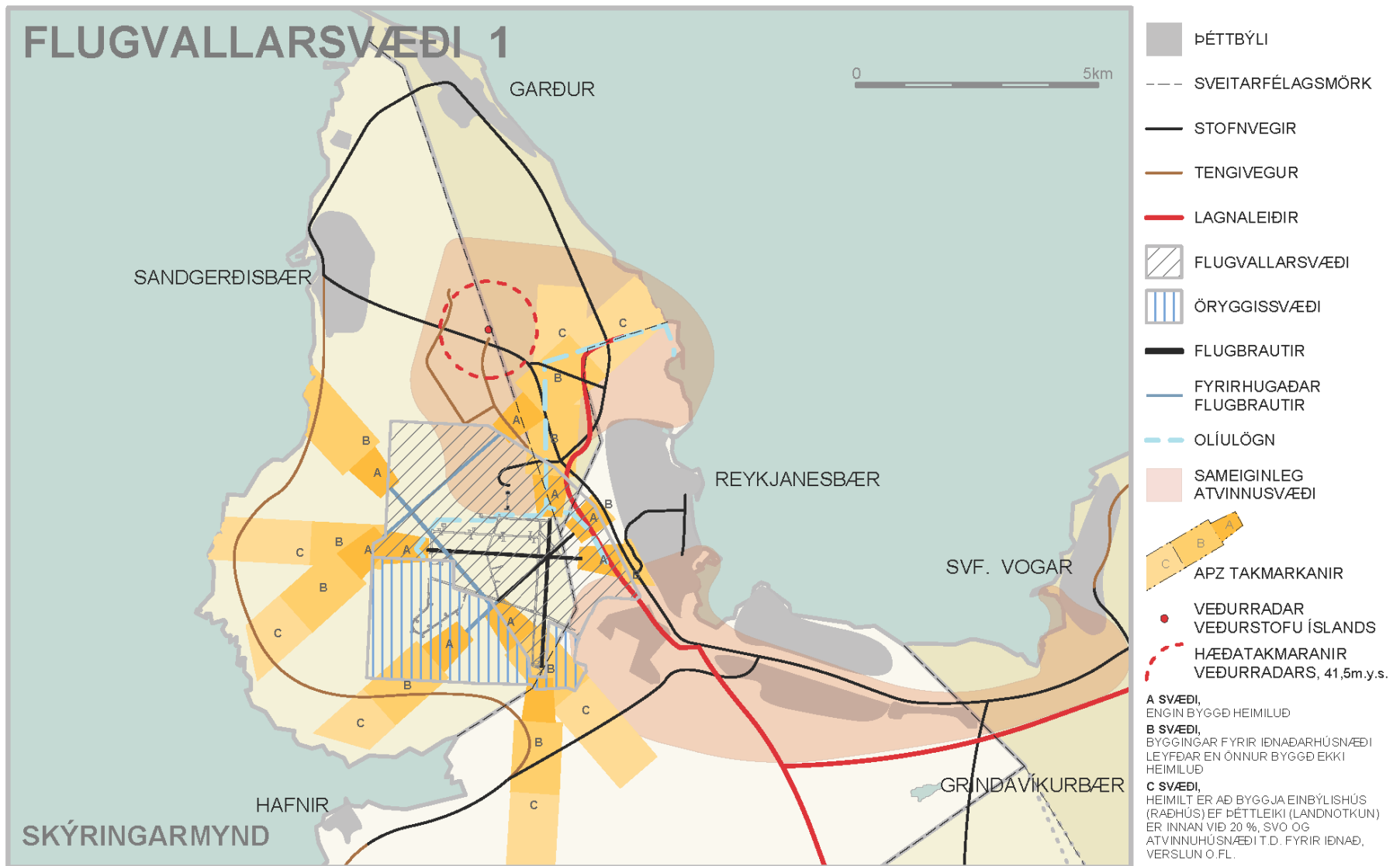
- Óheimilt er að reisa hvers konar mannvirki, tímabundið eða varanlega, upp fyrir hindranafleti flugvallarins sem gerð er grein fyrir á uppdráttum, nema að fengnu samþykki Samgöngustofu að undangenginni umsögn rekstraraðila flugvallarins.

Erindum um undanþágur skal beina til Samgöngustofu sem leitar umsagnar rekstraraðila flugvallarins. Leita skal slíks samþykkis við gerð deiliskipulags. Skal deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir slíkum frávikum sent til umsagnar áður en tillagan er auglýst. Sé um einstaka byggingarleyfisumsókn að ræða, á svæði þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag, skulu aðaluppdrættir sendir til umsagnar þegar byggingarleyfisumsókn hefur verið lögð inn til byggingarfulltrúa. Samgöngustofa getur óskað eftir sérstöku áhættumati vegna slíkra undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

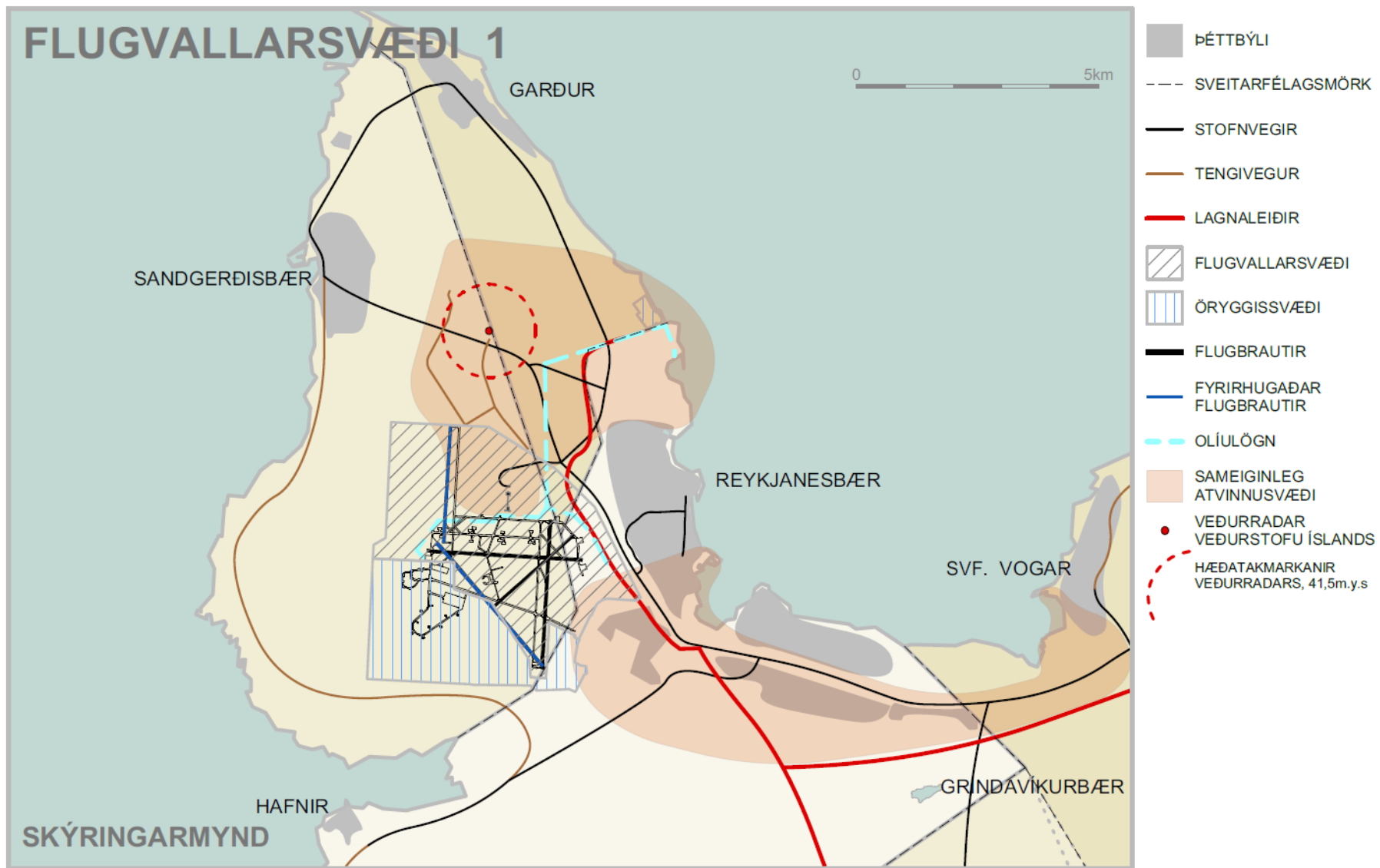
- Ef um tímabundna hindrun er að ræða er rekstraraðila flugvallarins heimilt að afgreiða málið án aðkomu Samgöngustofu. Samgöngustofu skal þó ávallt tilkynnt um slíka afgreiðslu. Hafni rekstraraðili flugvallar umsókn um tímabundna hindrun getur umsóknaraðili skotið slíkri afgreiðslu til ákvörðunar Samgöngustofu.
- Þegar svæði eru skipulögð eða þegar ætlunin er að veita byggingarleyfi á slíkum svæðum án þess að fyrir liggja skipulag eða á grundvelli skipulags þar sem ekki hefur verið tekið tillit til þessara reglna, skal ávallt leita umsagnar rekstraraðila flugvallarins. Sé umsögn rekstraraðila flugvallarins neikvæð getur umsagnarleitandi beint erindinu til afgreiðslu Samgöngustofu.

Afmörkun og skilgreining hindrunarflata og kvaðir á þeim, er í samræmi við Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Skýringarmynd af hindrunarflötum er til skýringar og nákvæmari afmörkun flugöryggissvæða er í aðalskipulagsáætlunum.

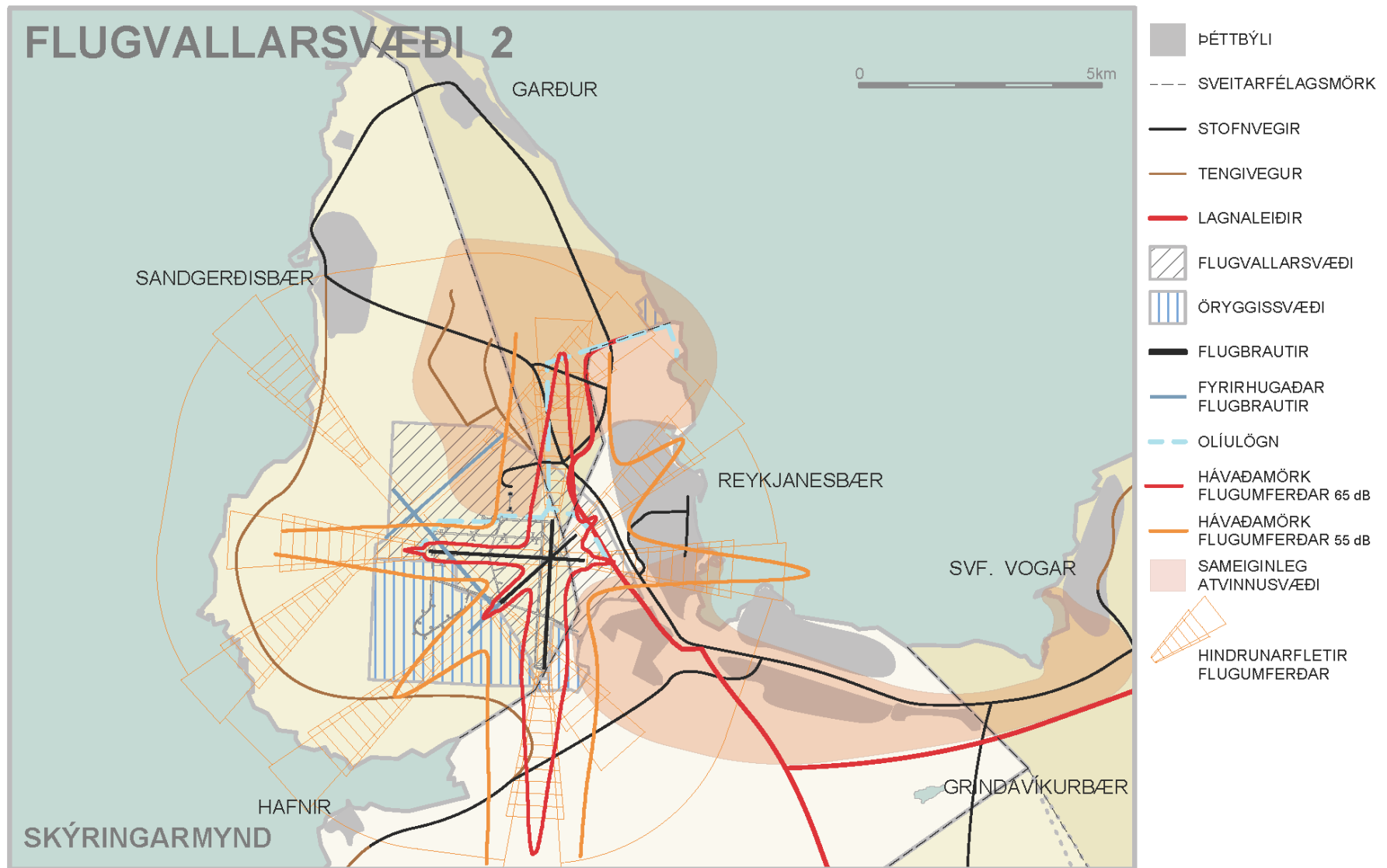
<sup>6</sup> Breyting frá vinnslutillögu. Tillaga að skipulagsreglum fylgja breytingartillögu.



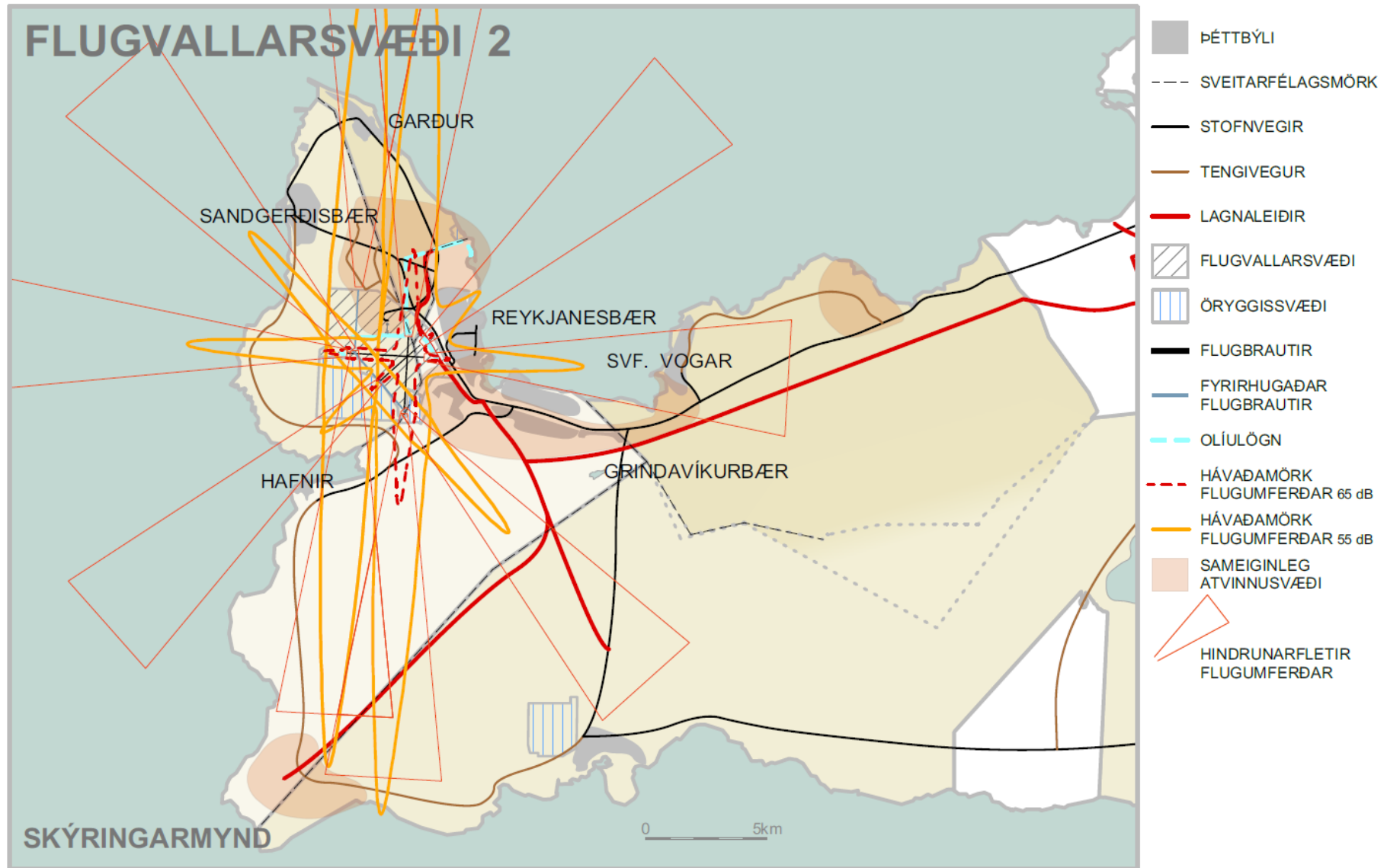
Mynd 5. Gildandi skýringarmynd af flugvallarsvæði 1.



Mynd 6. Tillaga að breytingu á skýringarmynd um flugvallarsvæði 1.



Mynd 7. Gildandi skýringarmynd af flugvallarsvæði 2.

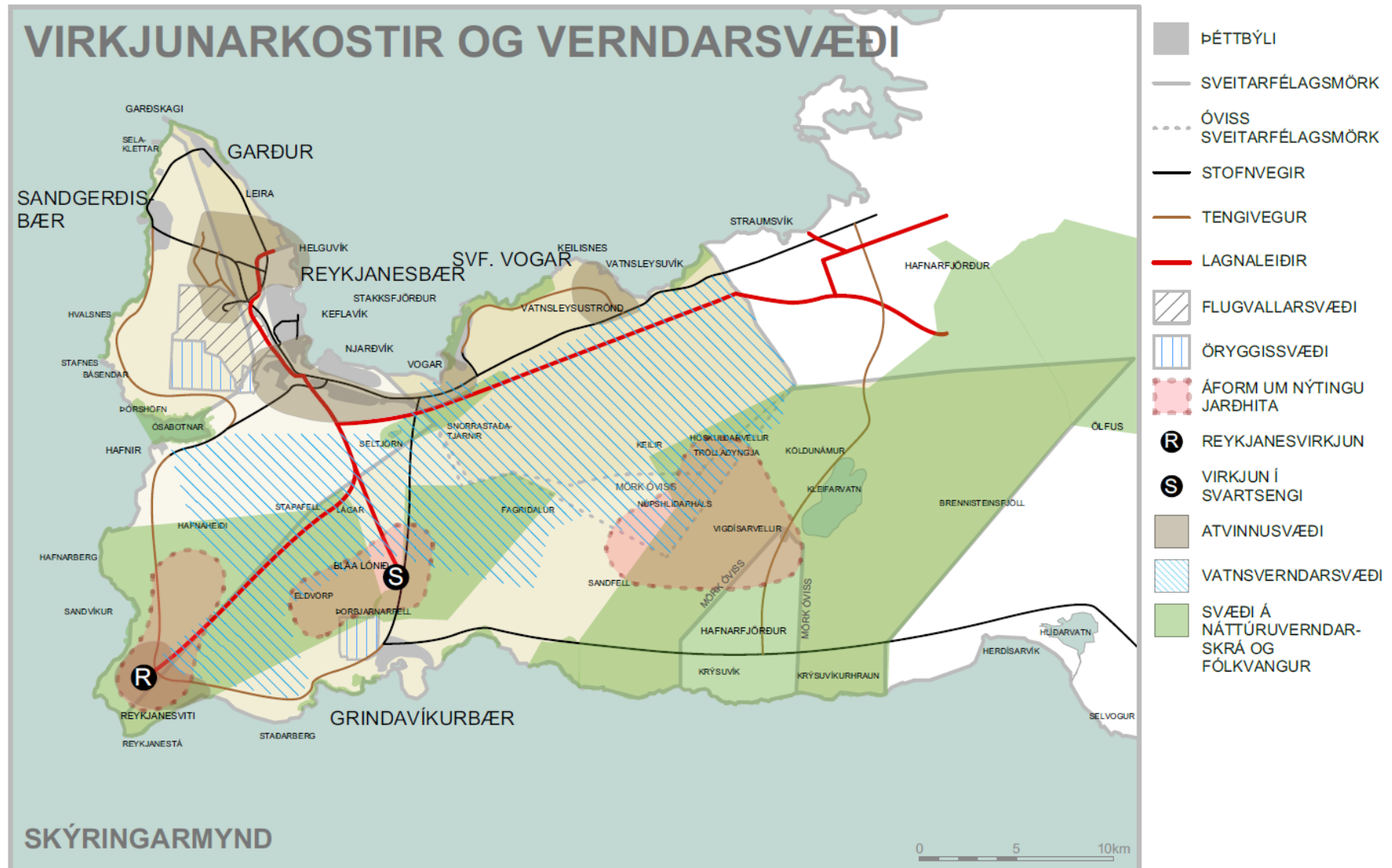


Mynd 8. Tillaga að breytingum á skýringarmynd um flugvallarsvæði 2

## Aðrar breytingar á skýringarmyndum

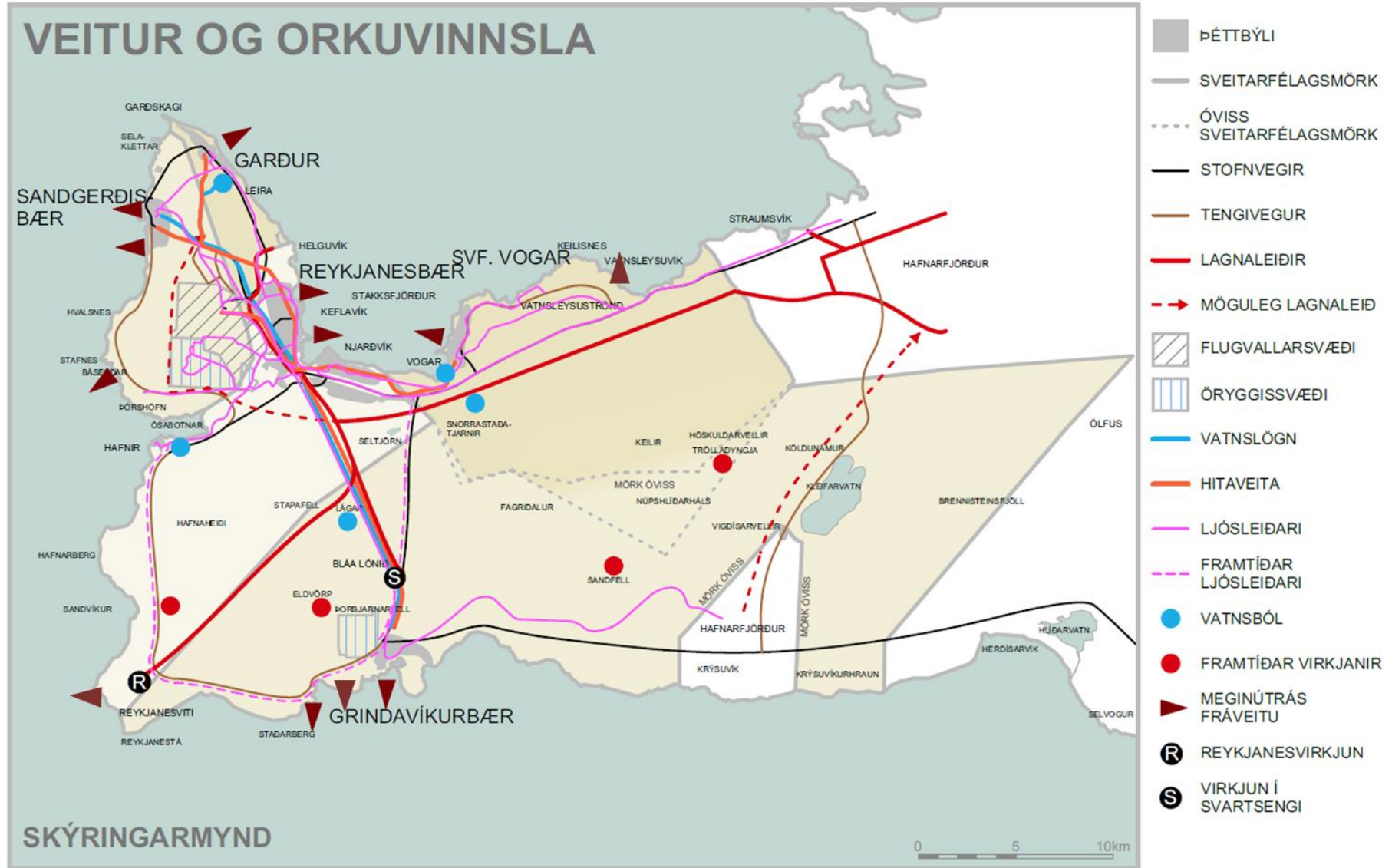
Vegna breytinga á afmörkun vatnsverndarsvæða verða breytingar á eftirfarandi skýringarmyndum:

- Virkjunarkostir og verndarsvæði, bls. 14: Breyting verður á afmörkun vatnsverndarsvæða.
- Veitur og orkuvinnsla, bls. 21: Breyting verður að vatnsból eru felld út, sem eru við Patterson-flugvöll.



Mynd 9. Breyting á skýringarmynd um virkjunarkosti og verndarsvæði. Breyting á afmörkun vatnsverndarsvæðis.





Mynd 10. Breyting á skýringarmynd um veitur og orkuvinnslu. Felld eru út vatnsból við Patterson-flugvöll og bætt við meginútrás fráveitu á Reykjanesi, Arfadalsvík í Grindavík og Vatnsleysuvík.

## 4. Umhverfisskýrsla breytinga

Breytingar á Svæðisskipulag Suðurnesja 2008-2024 marka stefnu er varðar leyfisveitingar til framkvæmda sem eru eða kunna að vera matsskyldar samkvæmt lögum um mat á umhverfisáhrifum nr. 106/2000, nánar tiltekið nýjar flugbrautir og viðbætur á núverandi flugbrautum, sbr. tölulið 10.05 og tl. 13 í 1. viðauka laganna.

Breytingartillagan fellur undir lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlananna og er hér gerð grein fyrir mati á umhverfisáhrifum breytinganna.

### Umhverfisþættir og áhrifaþættir

Breytingartillaga A, um breytta afmörkun fjarsvæðis vatnsverndar, felur í sér að mögulegt verður að byggja á svæði sem nú er að mestu óbyggt. Ráðstöfun svæðisins undir atvinnuuppbyggingu með tilheyrandi mannvirkjagerð mun því hafa áhrif á landslag og yfirbragð svæðisins, núverandi landnotkun og hljóðvist. Samkvæmt skýrslu ÍSOR er ekki talið að breytt landnotkun hafi áhrif á gæði neysluvatns. Breytingartillaga varðandi færslu á grannsvæði vatnsverndar ásamt afmörkun brunnsvæðis hefur í för með sér áhrif á gæði neysluvatns og landrými.<sup>5</sup>

Breytingartillaga B um flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar felur í sér að áhrifsvæði flugbrauta breytist. Framtíðarflugbrautakerfi hefur áhrif á landnotkun, hljóðvist og loftmengun.

Í umhverfismati breytingartillögunnar (A og B) er lagt mat á áhrif hennar á umhverfisþætti sem tilgreindir í töflu 1. Helstu viðmið sem stuðst er við um mat á vægi áhrifa eru í eftirfarandi töflu.<sup>7</sup>

Umhverfisþáttur	Helstu viðmið
Landslag og ásjúnd	Áform um landnotkun skv. skipulagsáætlunum sveitarfélaga til að svara því hvort að skipulagsbreyting sé líkleg til að breyta einkennum svæðanna.
Grunnvatn	Reglugerð um varnir gegn mengun vatns nr. 796/1999, reglugerð 797/1999 um varnir gegn mengun grunnvatns og reglugerð 535/2011 um flokkun vatnshlota, eiginleika þeirra, álagsgreiningu og vöktun. <sup>8</sup>
Menningarminjar	Lög um menningarminjar 80/2012.
Náttúruminjar	Náttúruverndarlög nr. 60/2013 og náttúruminjaskrá.
Heilsa og öryggi	Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 og reglugerð um loftgæði nr. 787/1999.
Landrými	Aðalskipulagsáætlanir sveitarfélaga og Keflavíkurflugvallar.

Tafla 1. Yfirlit um umhverfisþætti, áhrifaþætti og gögn í umhverfismati

Umhverfisþáttur	Áhrifaþættir	Gögn
Landslag og ásjúnd	Uppbygging atvinnustarfsemi þar sem áður var tiltölulega óbyggt land hefur áhrif á landslag og ásjúnd. Breytingar á legu hindrunarflata hefur áhrif á möguleika á landnotkun í nágrenni flugvallarins. Það kann að hafa áhrif á landslag og ásjúnd.	Umhverfisskýrslur: Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar Aðalskipulags Garðs Aðalskipulag Reykjanesbæjar Aðalskipulag Sandgerðisbæjar
Grunnvatn	Breyting á afmörkun vatnsverndarsvæðis dregur úr takmörkunum á landnotkun við og í nágrenni við Patterson. Áhrifin eru talin óveruleg á grunnvatn.	ÍSOR (2016) Reglugerðir nr. 796/1999, 797/1999 og 535/2011 <sup>8</sup>
Menningarminjar	Nýtt flugbrautarkerfi liggur nærri skráðum fornminjum. Mögulega verða áhrif á fornminjar.	Fornleifaskráning Antikva (2014)
Náttúruminjar	Engar minjar eru á A, B eða C skrá á áhrifsvæði breytinga. Engar minjar verða fyrir beinu raski vegna breytinga.	Náttúruminjaskrá
Heilsa og öryggi	Nýtt flugbrautarkerfi breytir aðflugs- og brottflugsleiðum, og þar af leiðandi verða áhrifsvæði flugumferðar á hljóðvist og loftmengun önnur en skv. eldra brautarkerfi.	Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar og umhverfisskýrsla. Hávaðamælingar á Keflavíkurflugvelli 2017-2018 Útreikningar á loftgæðum á Keflavíkurflugvelli (2017) Reglugerð um hávaða nr. 724/2008 Reglugerð um loftgæði nr. 787/1999
Landrými	Breytingar á vatnsverndarsvæði og flugbrautarkerfi hefur áhrif á landrými til uppbyggingar.	Ofangreind gögn.

<sup>7</sup> Viðbætur frá vinnslutillögu.

<sup>8</sup> Breyting frá auglýstri tillögu í samræmi við umsógn Umhverfisstofnunar.

## Mat á vægi áhrifa og valkostir

Vægi umhverfisáhrifa eru flokkuð í óveruleg, jákvæð eða neikvæð áhrif, ásamt því að gerð verður grein fyrir óvissu og tilefni hennar. Ef talið er betur eiga við að fjalla um tiltekin umhverfisáhrif á síðari stigum áætlanagerðar, þ.e. á aðal- og deiliskipulagsstigi verður gerð grein fyrir því í umhverfisskýrslu breytingartillögunnar. Í matinu var lítið til helstu viðmiða og stefnu stjórnvalda, sbr. töflu 1.

Ekki er þörf á að meta samlegðaráhrifum svæðisskipulagsbreytingar við aðrar áætlanir.

Umhverfismatið mun byggja á samanburði breytingartillögu við óbreytta stefnu Svæðisskipulags 2008-2024 um vatnsvernd og flugvallarsvæðið.

## Samræmi við aðrar áætlanir

### Landsskipulagsstefna 2015-2026

Meðal leiðarljósa Landskipulagsstefnu er að skipulag byggðar og landnotkunar styðji samkeppnishæfni landsins alls og einstakra landshluta. Lögð er áhersla á að beina vexti á tiltekin svæði í skipulagi og styrkja innviði með það að markmiði að stuðla að hagkvæmri uppbyggingu og efla samkeppnishæfni svæða. Breytingartillagan felur í sér stefnu um uppbyggingu og þróun Keflavíkurflugvallar sem er megingátt samgangna til og frá landinu og jafnframt ein af grunnstoðum atvinnulífs á Suðurnesjum. Jafnframt er breytingartillagan til þess fallin að bæta nýtingu á skilgreindu atvinnusvæði í Reykjanesbær.

### Svæðisskipulag Suðurnesja 2008-2024

Svæðisskipulagið hefur að leiðarljósi að Keflavíkurflugvöllur, sem er helsta hlið landsins að umheiminum, og öryggis- og varnarsvæði verði áfram ein af grunnstoðum atvinnulífs á Suðurnesjum. Tekið verði ríkt tillit til flugvallarins og tryggt að hann fái nægt rými til þróunar í framtíðinni. Áhersla er lögð á að flugvöllinum verði tryggt nægt landrými fyrir flugbrautir og þróun atvinnusvæða. Enn fremur að stækkun flugvallarins taki mið af hagkvæmri uppbyggingu atvinnusvæða, fjölbreyttum tækifærum og fjölgun farþega og flugumferðar um völinn.

Skilmálar vatnsverndar eru óbreyttir.

### Samræmi við stefnu aðalskipulags

Breytingartillaga svæðisskipulagsins felur í sér samræmingu á stefnu svæðisskipulagsins við stefnu Aðalskipulags Keflavíkurflugvallar 2013-2030, þar

sem uppfært flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar er skilgreint, þ.e. um færslu NA/SV brautar í N/S stefnu og NV/SA brautar um 1,4 km í suðaustur.

Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2015-2030 gerir ráð fyrir uppbyggingu athafnasvæðis sunnan Fitja sem er að hluta innan marka fjarsvæðis vatnsverndar. Sunnan athafnasvæðisins, á því svæði sem svæðisskipulagsbreytingin tekur til, er landnotkun samkvæmt aðalskipulaginu skilgreind sem óbyggt svæði. Í Aðalskipulagi Sveitarfélagsins Voga er afmarkað fjarsvæði vatnsverndar, þar sem nú verður grannsvæði og brunnsvæði. Breyta þarf aðalskipulagsáætlunum Reykjanesbæjar og Voga til samræmis við nýja afmörkun vatnsverndar.<sup>9</sup>

Aðalskipulag Sandgerðisbæjar 2008-2024 og Aðalskipulag Sveitarfélagsins Garðs 2013-2030 gera ráð fyrir atvinnusvæðum norðan flugvallar innan áhrifasvæðis fyrirhugaðrar N/S brautar. Huga þarf að takmörkunum á landnotkun sem fylgja hindrunarflötum flugbrauta.

## Niðurstöður umhverfismats

### Landslag og ásynd

Breytingartillaga A um að fella niður vatnsvernd við Pattersonsvöll hefur áhrif á núverandi athafnasvæði sunnan Fitja og óbyggt svæði. Á og við umrætt svæði er land raskað, m.a. gömul flugbraut, vegir og byrgi. Landslag er flatt og svæðið sýnilegt langt að. Svæðisskipulagsbreytingin opnar möguleika á endurskoðun stefnu aðalskipulags Reykjanesbæjar varðandi athafnasvæðið sunnan Fitjar, stærð þess og umfang uppbyggingar og stækkun þess til suðurs inn á óbyggt svæði. Áhrif breytingar á vatnsvernd á ásynd og landslag eru metin óveruleg, með hliðsjón af grunnástandi og gildandi stefnu um landnotkun á svæðinu í aðalskipulagi, en þó háð óvissu um endurskoðun aðalskipulags hvað varðar þróun svæðisins.

Færsla á grannsvæði vatnsverndar í Sveitarfélaginu Vogum felur í sér hliðrun á strangari takmörkunum á landnotkun. Engin breyting verður á landslagi og ásynd.<sup>6</sup>

Breytingartillaga B um flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar og hindrunarsvæða flugbrauta hefur áhrif á landslag og ásynd með því að þrengja að landnotkunarmöguleikum innan áhrifasvæða flugbrauta en auka landrými til uppbyggingar á öðrum svæðum. Líklega eru áhrifin óveruleg neikvæð á heildina lítið þar sem þau felast í tilfærslu mögulegra uppbyggingarsvæða.

<sup>9</sup> Viðbætur frá vinnslutillögu.

## Grunnvatn

Breytingartillaga A um niðurfellingu vatnsverndarsvæðis dregur úr takmörkunum á landnotkun sunnan Fitja og í nágrenni við Pattersonvöll, en er talin hafa óveruleg áhrif á grunnvatn. Í skýrslu ÍSOR (2016) kemur fram að svæðið sé ekki verulega viðkvæmt fyrir umferð og umsvifum á yfirborðinu vegna dýpis niður á grunnvatnið og stefnu grunnvatnsstrauma. Grunnvatnið sígur innan frá skaganum, inn undir byggðina og út til strandar þannig að þrátt fyrir nánd svæðisins við þéttbýli er mengunarrhætta í grunnvatni tiltölulega lítil. Svæðið er ekki á vatnasviði núverandi vatnsbóla í Lágum eða við Hafnir og ekki heldur á vatnasviði núverandi eða tilvonandi vatnsbóla ofan Voga. Uppbygging og aukin umsvif á athafnasvæðum í Reykjanesbæ skapa ekki hættu á öðrum vatnsbólasmæðum. Áhrif breytingartillögu A í Reykjanesbæ eru því talin óveruleg á grunnvatn.

Afmörkun grannsvæðis og brunnsvæðis í Sveitarfélaginu Vogum er talið hafa jákvæð áhrif á grunnvatn, þar sem gæði neysluvatns er betur tryggt en áður.<sup>10</sup>

Breyting á vatnsverndarsvæðum er innan vatnshlota Rosmhvallsnes 1 nr. 104-115-1-G og Reykjanes nr. 104-115-1-G. Hvorugt þeirra er metið í hættu. Vatnshlot Rosmhvallsnes 2 nr. 104-115-2-G er metið í hættu en breytingartillaga um niðurfellingu vatnsverndarsvæðis nær ekki inn á það. Tilfærsla á nýjum flugbrautum er ekki talin hafa áhrif á vatnshlot 104-115-2-G, eða valda breytingum á áhrifum frá fyrri skipulagi. Við endurskoðun svæðisskipulagsins verður fjallað um heildaráhrif svæðisskipulagsins á vatnshlot á Suðurnesjum.<sup>11</sup>

Breytingartillaga B um breytt flugbrautakerfi er ekki talin hafa áhrif á þennan umhverfisþátt.

## Menningarminjar

Nýtt flugbrautakerfi mun hafa neikvæð og að nokkru óafturkræf áhrif á fornminjar, einkum vörður á fornum leiðum sem liggja um flugvallarsvæðið. Í Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er mælt fyrir um mótvægisáðgerðir til að draga úr neikvæðum áhrifum á menningarminjar, þ.e. rannsóknir á tilteknum fornleifum áður en þeim er raskað og varðveislu annarra minja í heild sinni.

Ekki eru skráðar menningarminjar á athafnasvæðinu í Reykjanesbæ, sem breyting á afmörkun vatnsverndar nær til. Áhrifin eru því líklega óveruleg eða engin.

Í samræmi við ábendingar Minjastofnunar Ísland er lagt til að við deiliskipulagsgerð á svæðinu við Fitjar verði skráð og/eða gerð grein fyrir stríðs- og herminjum.<sup>7</sup>

## Náttúruminjar

Á áhrifasvæði breytingartillögu A í Reykjanesbæ eru ekki skilgreind náttúruverndarsvæði eða náttúruminjar sem njóta sérstakrar verndar og líkleg áhrif breytingartillögu því metin óveruleg á umhverfisþáttinn.

Afmörkun brunnsvæðis og grannsvæðis í Vogum nær til svæðis á náttúruminjasrá (nr. 109). Náttúruminjar eru Seltjöm, Snorrastaðatjarnir og hluti Hrafnagjár. Vatnsverndarsvæðið takmarkar enn frekar aðra landnotkun en fyrir breytingu og því er talið að áhrif svæðisskipulagsbreytingar verði óveruleg á náttúruminjar.<sup>7</sup>

Sunnan Keflavíkurflugvallar eru Ósaboðnar, sem eru á náttúruminjasrá (nr. 107) vegna vistkerfis og fuglalífs. Með breyttu flugbrautakerfis liggja Ósaboðnar innan áhrifasvæðis flugumferðar, nánar tiltekið um nýja N/S flugbraut. Fjarlægð flugbrautarendu N/S brautar er um það bil 5 km frá Ósaboðnum og því talið að áhrif breytingartillögu á náttúru og verndargildi Ósaboðna verði líklega óveruleg neikvæð.

## Heilsa og öryggi

Nýtt flugbrautakerfi breytir aðflugs- og brottflugsleiðum, og þar af leiðandi áhrifasvæði flugumferðar á hljóðvist og loftmengun.

Við tilfærslu á NV/SA braut lendir hluti íbúðabyggðar á Ásbrú innan 55 dB(A) hljóðlínu og við jaðar athafnasvæðis á Ásbrú norður mælist á bilinu 55 dB(A) – 60 dB(A). Með N/S braut opnast möguleiki á að dreifa flugumferð á tvær brautir og með því móti færast hluti flugumferðar fjær þéttbýli við Ásbrú og Reykjanesbæ, með jákvæðum áhrifum fyrir þéttbýlið með tilliti til hljóðvistar. Þéttbýlið í Garði lendir innan áhrifasvæðis nýrrar N/S flugbrautar og þar má ætla að íbúar verði fyrir óþægindum, þó hljóðstig verði innan leyfilegra marka (55dB(A)). Breytt flugbrautakerfi er á heildina talið hafa óveruleg neikvæð áhrif á hljóðvist samanborið við óbreytt flugbrautakerfi og núverandi ástand.

Breytingin er talin líkleg til að hafa staðbundin og óveruleg neikvæð áhrif á loftgæði í þéttbýlinu í Garði og Reykjanesbæ, en vegna skorts á loftgæðamælingum tengdum flugumferð eru óvissa um umfang áhrifanna.

Breyting A er ekki talin hafa áhrif á heilsu og öryggi.

## Landrými

Breytingartillaga A felur í sér aukna möguleika á þróun byggðar til suðurs í framhaldi af núverandi athafnasvæðum syðst í Reykjanesbæ og hefur jákvæð áhrif á umhverfisþáttinn.

<sup>10</sup> Viðbætur við vinnslutillögu.

<sup>11</sup> Breyting frá auglýstri tillögu í samræmi við umsögn Umhverfisstofnunar.

<sup>12</sup> Viðbætur frá vinnslutillögu.

<sup>13</sup> Viðbætur frá auglýstri tillögu í samræmi við lög nr. 105/2006.

Hliðrun á afmörkun grannsvæðis og skilgreining á brunnsvæði hefur takmarkanir í för með sér á aðra nýtingu innan vatnsverndarsvæðis. Grannsvæðið færir til suðvesturs frá því sem nú er. Því er fyrst og fremst um hliðrun á takmörkunum að ræða og því eru áhrifin metin óveruleg á landrými í Vogum.<sup>7</sup>

Breytingartillaga B um flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar og breytt lega NA/SV brautar í N/S stefnu skapar aukið landrými fyrir heildstæða þróun uppbyggingar

norðan og norðaustan flugstöðvar. Tilfærsla NV/SA brautar um 1,4 km í suðaustur er talin stuðla að betri nýtingu lands innan flugvallarsvæðisins. Hins vegar mun ný N/S braut hafa takmarkandi áhrif á skilgreind athafna-, verslunar-, og þjónustusvæði samkvæmt aðalskipulagi Sandgerðisbæjar sem lenda innan aðflug- og flugtaksklifurflatar nýju N/S flugbrautar (sjá viðauka um tillögu að skipulagsreglum).

Við Sandgerðisveg er hindrunarflöturinn á bilinu 65-75 m.y.s eða um 35-45 metrum yfir landi. Hindrunarflötur yfir Rockville er eins og fyrir breytingu, þ.e. innri láréttur flötur, en hann miðast við 78,2 m.y.s. Hindrunarflötur flugbrautar NA/SV færir suður fyrir byggðina á Ásbrú en skáflötur og aðflugsfletir ná ekki yfir núverandi byggingar utan flugvallarsvæðisins en liggja að hluta inn fyrir skilgreint athafnasvæði (AT5). Áhrifin felast því í tilfærslu landrýmis til uppbyggingar og þróunar fremur en skerðingu og áhrifin því á heildina lítið talin óveruleg á umhverfisþáttinn.<sup>12</sup>

**Tafla 2. Samantekt umhverfismats svæðisskipulagsbreytingar<sup>12</sup>**

Umhverfisþáttur	Helstu viðmið	
Landslag og ásýnd	Óveruleg neikvæð umhverfisáhrif	
Grunnvatn	Óveruleg í Reykjanesbæ	Jákvæð í Vogum
Menningarminjar	Óveruleg neikvæð umhverfisáhrif	
Náttúruminjar	Óveruleg neikvæð umhverfisáhrif	
Heilsa og öryggi	Óveruleg neikvæð umhverfisáhrif	
Landrými	Jákvæð í Reykjanesbæ	Óveruleg í Reykjanesbæ

## Greinargerð skv. 9. gr. laga nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana<sup>13</sup>

Í samræmi við lög nr. 105/2006 um umhverfismat áætlana hefur verið litið til umhverfisskýrslu svæðisskipulagsbreytinga við mótun skipulagsins. Í skipulagsgreinargerð er gerð grein fyrir því hvernig umhverfissjónarmið eru felld inn í áætlunina, hvernig höfð hefur verið hliðsjón af umhverfismati við mótun skipulagstillögu og þeim umsögnum og athugasemdum sem hafa borist. Í greinargerð fylgir rökstuðningur fyrir endanlegri áætlun.

## HEIMILDIR

- Antikva (2014). Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurlflugvelli. Ragnheiður Traustadóttir og Ómar Smári Ármannsson.
- Isavia (2018). Upplýsingar frá Isavia um farþegaspá.
- ÍSOR (2017). Vogar á Vatnsleysuströnd. Könnunarhola á áformuðu vatnbólasvæði og þörf á Vatnsvernd. Unnið fyrir HS Veitur. Greinargerð ÍSOR-2017/070. Þórólfur H. Hafstað og Vaiva Cypaite. Nóvember.
- ÍSOR (2016). Vatnsverndarsvæðið við Patterson-völl í Reykjanesbæ. Unnið fyrir Reykjanesbæ. Greinargerð ÍSOR-16054. Verknr.: 16-0125. Árni Hjartarson og Vaiva Cypaite. 30.06.2016.

## VIÐAUKI

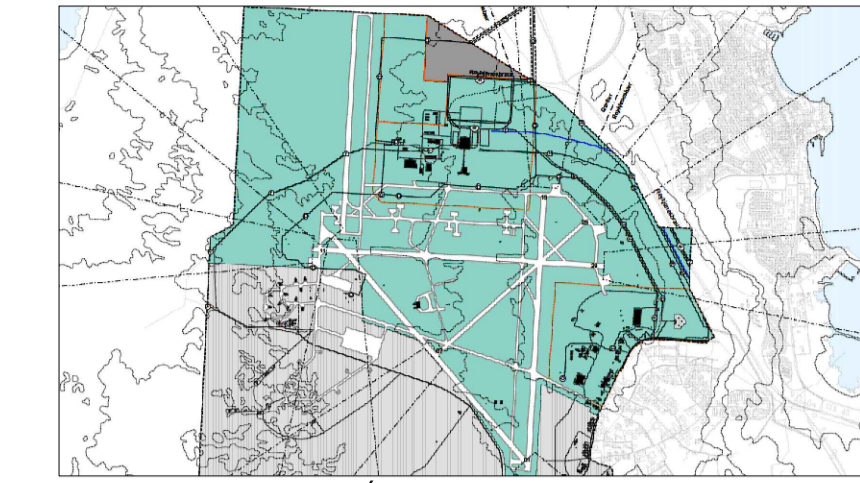
Drög samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins að skipulagseglum Keflavíkurflugvallar:

I Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:75.000/A1+ 1:150.000/A3+

II Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:35.000/A1+ 1:70.000/A3+

III Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:15.000/A1+ 1:30.000/A3+

IV Yfirlitsuppráttur skilgreindra hindranasvæða mkv. 1:125.000/A1+ 1:250.000/A3+



ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2013-2030

SKILMÁLAR / SKÝRINGAR

SVÆÐI MED TAKMÖRKUNUM VEGNA HINDRANA:

Á uppráttum I til III er gerð grein fyrir hindranafötum flugvallarins, sem fela í sér hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum eða gróðri innan og í nágrenni við flugvallarsvæðið og á áhrifsvæði flugvallarins. Með áhrifsvæði flugvallar og nágrenni flugvallar er átt við svæði undir hindranafötum. eru hindranafletir þessir og skilgreiningar þeirra í samræmi við lög um loftferðir nr. 60 frá 1998 og reglugerð nr. 75/2016 um kröfur og stjórnsýslumeðferðir er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

Óheimilt er að reisa hvers konar mannvirki, tímabundið eða varanlega, upp fyrir hindranafleti flugvallarins sem gerð er grein fyrir á uppráttum, nema að fengnu samþykki Samgöngustofu að undangenginni umögn rekstraraðila flugvallarins.

Erindum um undanþágur skal beina til Samgöngustofu sem leita skal umsagnar rekstraraðila flugvallarins. Leita skal slíks samþykkis við gerð deiliskipulags. Skal deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir slíkum frávikum sent Samgöngustofu til umsagnar áður en tillagan er auglýst. Sé um einstaka byggingarleyfissókn að ræða eða umsókn um framkvæmdaleyfi, á svæði þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag, skulu aðaluppdrættir eða önnur gögn, sé um að ræða framkvæmdaleyfi, sendir til umsagnar Samgöngustofu þegar byggingarleyfissókn hefur verið lögð inn til byggingarfulltrúa eða sótt um framkvæmdaleyfi. Samgöngustofa getur óskað eftir sérstökum áhættumatil vegna slíkra undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

Ef um tímabundna hindrun er að ræða, sem ekki varir lengur en í 4 vikur í heild, skal þrátt fyrir framangreint beina umsókn til rekstraraðila flugvallarins. Rekstraraðili flugvallarins virtur umsógn um málið og sendir erindið til afgreiðslu Samgöngustofu sem samþykkir eða sýnjar slíki beiðni. Samgöngustofa tilkynnir umsækjanda og rekstraraðila um afgreiðslu sína.

Samgöngustofa getur krafist þess að sett verði sérstök ljós eða lýsing á byggingar telji hún staðsetningu þeirra varða flugöryggi, jafnvel þó mannvirki nái ekki upp úr hindranafleti.

Skýringar:

- **ADFLUGSFLÉTIR** (Approach surfaces):  
Hallandi flétir framan við flugbrautarþröskuld. Upphafsbreidd 280 m sem byrjar 60 m frá þröskuldi og gleikkar 15% (1:6,67) út til hlíðar. Halli flatarins er 2% (1:50) fyrstu 3.000 m síðan 2,5% (1:40) næstu 3.600 m eða þar til hann sker lárétt plan í 150 m yfir landhæð þröskulds. Síðan kemur láréttur flötur sem nær að 15.000 m fjarlægð frá upphafi aðflugslata.
- **FLUGTAKSKLIFURFLÉTIR** (Take-off climb surfaces):  
Hallandi flétir út frá flugbrautarenda. Upphafsbreidd 180 m sem byrjar að lágmarki 60 m frá brautarenda eða við enda hindranalauss klífursvæðis og gleikkar 12,5% (1:8) út til hlíðar þar til breidd hans er orðin 1.200 m. Þá eykst breiddin ekki frekar, en heildarlengd flatarins er 15.000 m. Halli flatarins er 2,0% (1:50).
- **SKÁFLÉTIR** (Transitional surfaces):  
Liggja samsíða öryggissvæðum brauta og hluta hlíða aðflugslata og ná upp að innri láréttum fléti. Halli skáflata er 14,3% (1:7) frá neðri brún þeirra og upp að innri láréttu flétnum.
- INNRI LÁRÉTTUR FLÖTUR** (Inner horizontal surface):  
Svæði 78,2 m y.s. sem nær í 4.000 m radius út frá brautarendum og til hlíðar við flugbrautir.
- **KEILUFLOTUR** (Conical surface):  
Hallandi flötur, 5% (1:20), upp frá útrúni innra láréttu flatarins og nær 100 m upp fyrir hann.
- YTRI LÁRÉTTUR FLÖTUR** (Outer horizontal surface):  
Svæði 201,5 m y.s. sem nær frá útrúni keilufatar í 15.000 m radius út frá brautarendum og til hlíðar við flugbrautir.

Reglur þessar voru auglýstar til kynningar og samhlíða athugasemdafresti frá

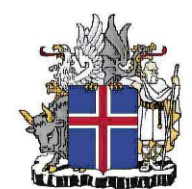
\_\_\_\_\_ 2018 til \_\_\_\_\_ 2018.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra samþykkti reglur þessar með undirskrift sinni þann

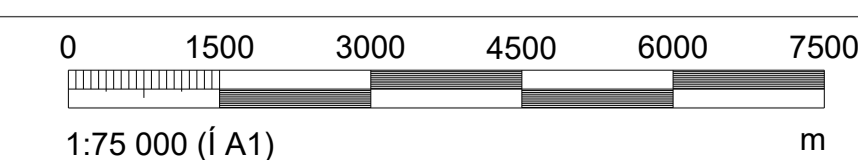
\_\_\_\_\_ 2018.

Auglýsing um gildistöku reglna þessara birtist í Lögberingablaðinu þann

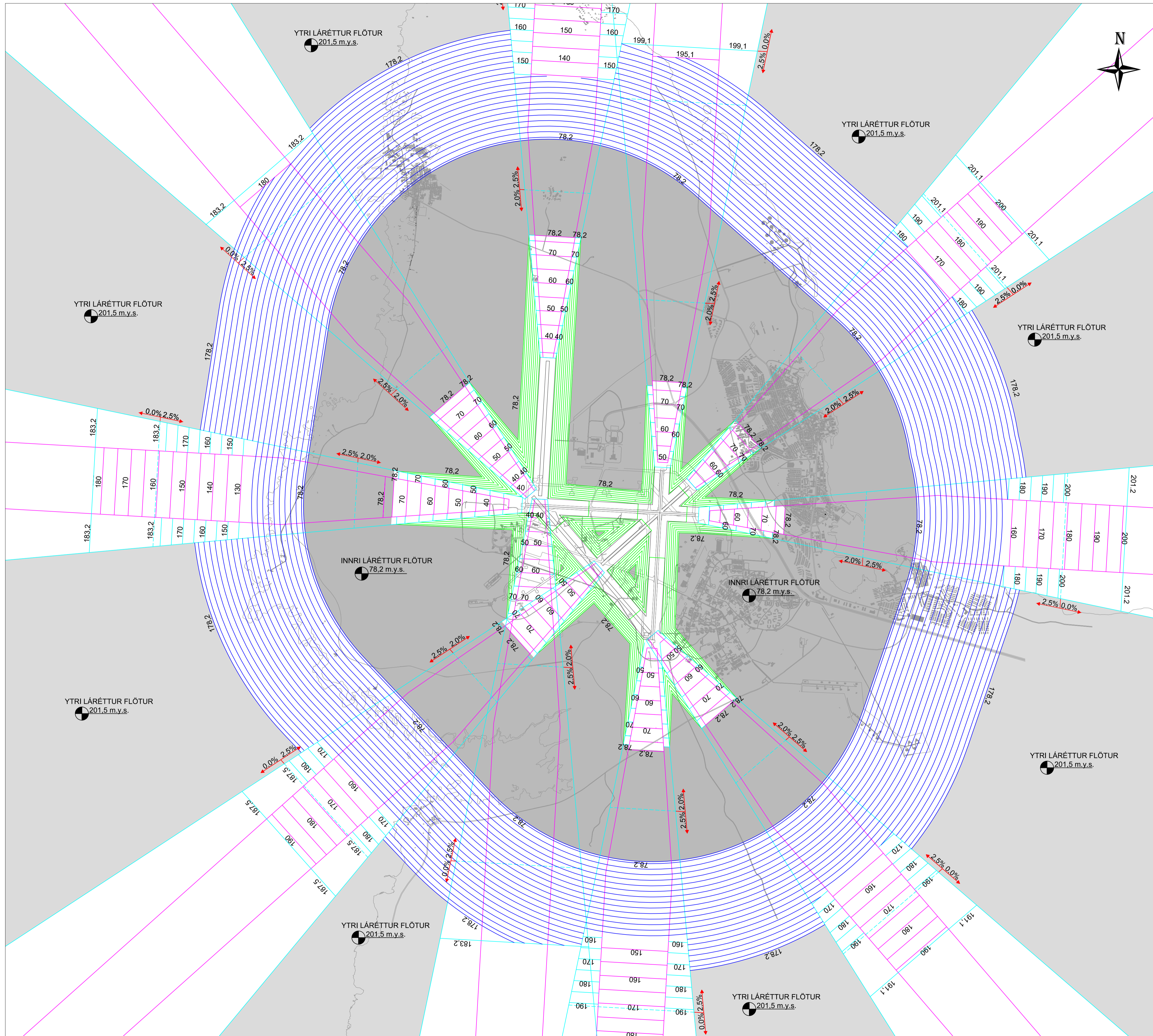
\_\_\_\_\_ 2018 og öðluðust þær gildi þann dag.



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

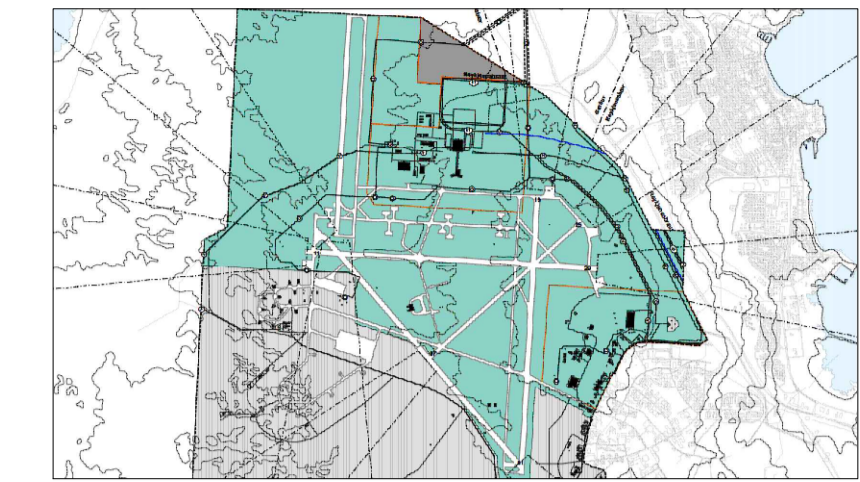






II YFIRLITSUPPDRÁTTUR

SKILGREINDRA  
HINDRANASVÆÐA



ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2013-2030

SKILMÁLAR / SKÝRINGAR

SVÆÐI MED TAKMÖRKUNUM VEGNA HINDRANA:

Á uppdráttum I til III er gerð grein fyrir hindranaflötum flugvallarinnar, sem fela í sér hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum eða grönni innan og í nágrenni við flugvallarsvæðið og á áhrifasvæði flugvallarinnar. Með áhrifasvæði flugvallarinnar og nágrenni flugvallarinnar er átt við svæði undir hindranaflötum. eru hindranaflötir þessir og skilgreiningar þeirra í samræmi við lög um loftferðir nr. 60 frá 1998 og reglugerð nr. 75/2016 um kröfur og stjórnáætlunir vegna flugvallarinnar samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

Óheimilt er að reisa hvers konar mannvirki, tímabundið eða varanlega, upp fyrir hindranaflæti flugvallarinnar sem gerð er grein fyrir á uppdráttum, nema að fengnu samþykki Samgöngustofu að undangenginni umsógn rekstraraðila flugvallarinnar.

Erindum um undanþágur skal beina til Samgöngustofu sem leita skal umsagnar rekstraraðila flugvallarinnar. Leita skal slíks samþykkis við gerð deiliskipulags. Skal deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir slíkum frávikum sent Samgöngustofu til umsagnar áður en tillagan er auglýst. Sé um einstaka byggingarleyfissókn að ræða eða umsókn um framkvæmdaleyfi, á svæði þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag, skulu aðaluppdráttir eða önnur gögn, sé um að ræða framkvæmdaleyfi, sendir til umsagnar Samgöngustofu þegar byggingarleyfissókn hefur verið lögð inn til byggingarfulltrúa eða sótt um framkvæmdaleyfi. Samgöngustofa getur óskað eftir sérstökum áhættumatum vegna slíkra undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

Ef um tímabundna hindrun er að ræða, sem ekki varir lengur en í 4 vikur í heild, skal þrátt fyrir framgreint beina umsókn til rekstraraðila flugvallarinnar. Rekstraraðili flugvallarinnar vinnur umsógn um málið og sendir erindið til afgreiðslu Samgöngustofu sem samþykkir eða sýnjar slíki beiðni. Samgöngustofa tilkynnir umsækjanda og rekstraraðila um afgreiðslu sína.

Samgöngustofa getur krafist þess að sett verði sérstök ljós eða lýsing á byggingar telji hún staðsetningu þeirra varða flugöryggi, jafnvel þó mannvirki nái ekki upp ír hindranaflæti.

Skýringar:

- **ADFLUGSFLETIR (Approach surfaces):**  
Hallandi fletir framán við flugbrautarþröskuld. Upphafsbreidd 280 m sem byrjar 60 m frá þröskuldi og gleikkar 15% (1:6.67) út til hliðar. Halli flatarins er 2% (1:50) fyrstu 3.000 m síðan 2,5% (1:40) næstu 3.600 m eða þar til hann sker lárétt plan í 150 m yfir landhæð þröskulds. Síðan kemur láréttur flötur sem nær að 15.000 m fjarlægð frá upphafi aðflugsfata.
- **FLUGTAKSKLIFURFLETIR (Take-off climb surfaces):**  
Hallandi fletir út frá flugbrautarendu. Upphafsbreidd 180 m sem byrjar á lágmarki 60 m frá brautarendu eða við enda hindranalausis klífursvæðis og gleikkar 12,5% (1:8) út til hliðar þar til breidd hans er orðin 1.200 m. Þá eykst breiddin ekki frekar, en heildarlengd flatarins er 15.000 m. Halli flatarins er 2,0% (1:50).
- **SKÁFLETIR (Transitional surfaces):**  
Liggja samsíða öryggissvæðum brauta og hluta hliða aðflugsfata og ná upp að innri láréttum fleti. Halli skáfata er 14,3% (1:7) frá neðri brún þeirra og upp að innri lárétta fletinum.
- INNRI LÁRÉTTUR FLÖTUR (Inner horizontal surface):**  
Svæði 78,2 m y.s. sem nær í 4.000 m radius út frá brautarendum og til hliðar við flugbrautir.
- **KEILUFLOTUR (Conical surface):**  
Hallandi flötur, 5% (1:20), upp frá útrúnni innra lárétta flatarins og nær 100 m upp fyrir hann.
- YTRI LÁRÉTTUR FLÖTUR (Outer horizontal surface):**  
Svæði 201,5 m y.s. sem nær frá útrúnni keilufatar í 15.000 m radius út frá brautarendum og til hliðar við flugbrautir.

Reglur þessar voru auglýstar til kynningar og samhliða athugasemdafresti frá

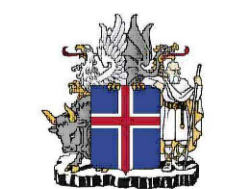
\_\_\_\_\_ 2018 til \_\_\_\_\_ 2018.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra samþykkti reglur þessar með undirskrift sinni þann

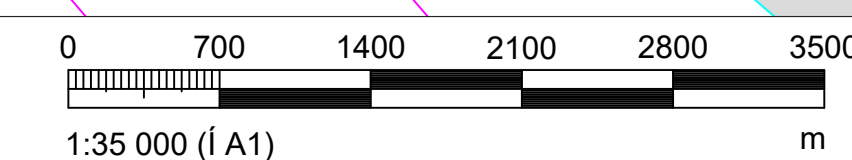
\_\_\_\_\_ 2018.

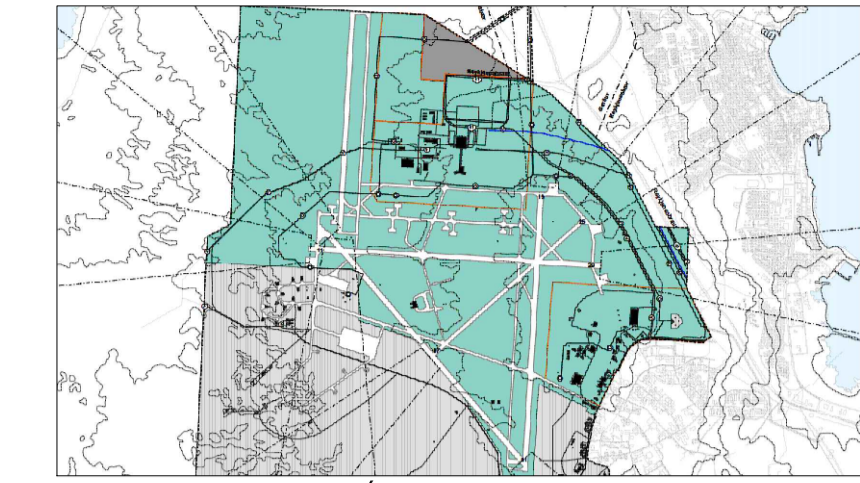
Auglýsing um gildistöku regluna birtist í Lögbirtingablaðinu þann

\_\_\_\_\_ 2018 og óðluðust þær gildi þann dag.



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ





ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2013-2030

SKILMÁLAR / SKÝRINGAR

SVÆÐI MED TAKMÖRKUNUM VEGNA HINDRANA:

Á uppráttum I til III er gerð grein fyrir hindranafötum flugvallarinnar, sem fela í sér hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum eða gröðri innan og í nágrenni við flugvallarsvæðið og á áhrifasvæði flugvallarinnar. Með áhrifasvæði flugvallarinnar og nágrenni flugvallarinnar er átt við svæði undir hindranafötum. eru hindranafletir þessir og skilgreiningar þeirra í samræmi við lög um loftferðir nr. 60 frá 1998 og reglugerð nr. 75/2016 um kröfur og stjórnáætlunir um varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

Óheimilt er að reisa hvers konar mannvirki, tímabundi eða varanlega, upp fyrir hindranaflet flugvallarinnar sem gerð er grein fyrir á uppráttum, nema að fengnu samþykki Samgöngustofa að undangenginni umsógn rekstraraðila flugvallarinnar.

Erindum um undanþágur skal beina til Samgöngustofu sem leita skal umsagnar rekstraraðila flugvallarinnar. Leita skal slíks samþykkis við gerð deiliskipulags. Skal deiliskipulag þar sem gert er ráð fyrir slíkum frávikum sent Samgöngustofu til umsagnar áður en tillagan er auglýst. Sé um einstaka byggingarleyfissókn að ræða eða umsókn um framkvæmdaleyfi, á svæði þar sem ekki liggur fyrir deiliskipulag, skulu aðaluppdrættir eða önnur gögn, sé um að ræða framkvæmdaleyfi, sendir til umsagnar Samgöngustofu þegar byggingarleyfissókn hefur verið lögð inn til byggingarfulltrúa eða sótt um framkvæmdaleyfi. Samgöngustofa getur óskað eftir sérstökum áhættumatum vegna slíkra undanþágubeiðna á kostnað umsækjanda.

Ef um tímabundna hindrun er að ræða, sem ekki varir lengur en í 4 vikur í heild, skal þrátt fyrir framangreint beina umsókn til rekstraraðila flugvallarinnar. Rekstraraðili flugvallarinnar vinnur umsógn um málið og sendir erindið til afgreiðslu Samgöngustofu sem samþykkir eða sýnjar slíki beiðni. Samgöngustofa tilkynnir umsækjanda og rekstraraðila um afgreiðslu sína.

Samgöngustofa getur krafist þess að sett verði sérstök ljós eða lýsing á byggingar telji hún staðsetningu þeirra varða flugöryggi, jafnvel þó mannvirki nái ekki upp ír hindranaflet.

Skýringar:

- **ADFLUGSFLETIR** (Approach surfaces):  
Hallandi fletir framan við flugbrautarþröskuld. Upphafsbreidd 280 m sem byrjar 60 m frá þröskuldi og gleikkar 15% (1:6.67) út til hliðar. Halli flatarins er 2% (1:50) fyrstu 3.000 m síðan 2,5% (1:40) næstu 3.600 m eða þar til hann sker lárétt plan í 150 m yfir landhæð þröskulds. Síðan kemur láréttur flötur sem nær að 15.000 m fjarlægð frá upphafi aðflugslata.
- **FLUGTAKSKLIFURFLETIR** (Take-off climb surfaces):  
Hallandi fletir út frá flugbrautarendu. Upphafsbreidd 180 m sem byrjar að lágmarki 60 m frá brautarendu eða við enda hindranalausis klífursvæðis og gleikkar 12,5% (1:8) út til hliðar þar til breidd hans er orðin 1.200 m. Þá eykst breiddin ekki frekar, en heildarlengd flatarins er 15.000 m. Halli flatarins er 2,0% (1:50).
- **SKÁFLETIR** (Transitional surfaces):  
Liggja samsíða öryggissvæðum brauta og hluta hliða aðflugslata og ná upp að innri láréttum fleti. Halli skáflata er 14,3% (1:7) frá neðri brún þeirra og upp að innri lárétta fletinum.
- INNRI LÁRÉTTUR FLÖTUR** (Inner horizontal surface):  
Svæði 78,2 m y.s. sem nær í 4.000 m radius út frá brautarendum og til hliðar við flugbrautir.
- **KEILUFLOTUR** (Conical surface):  
Hallandi flötur, 5% (1:20), upp frá útbrún innra lárétta flatarins og nær 100 m upp fyrir hann.
- YTRI LÁRÉTTUR FLÖTUR** (Outer horizontal surface):  
Svæði 201,5 m y.s. sem nær frá útbrún keiluflatar í 15.000 m radius út frá brautarendum og til hliðar við flugbrautir.

Reglur þessar voru auglýstar til kynningar og samhliða athugasemdafresti frá

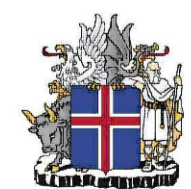
\_\_\_\_\_ 2018 til \_\_\_\_\_ 2018.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra samþykkti reglur þessar með undirskrift sinni þann

\_\_\_\_\_ 2018.

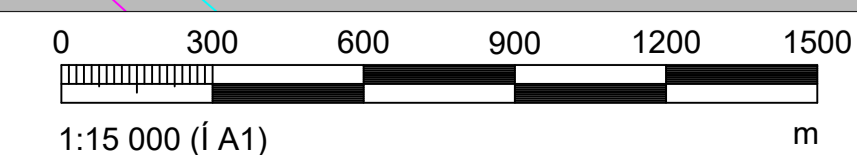
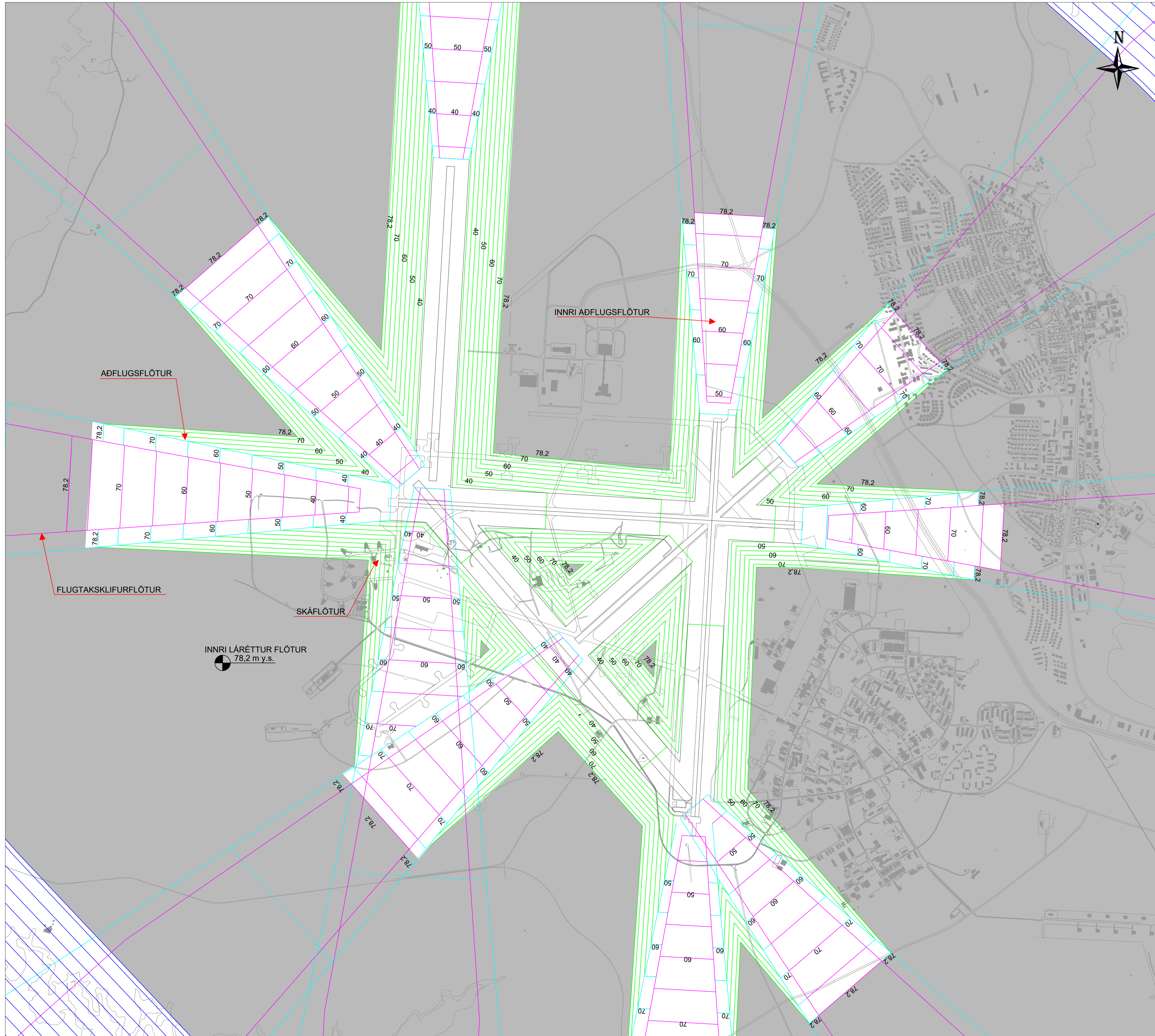
Auglýsing um gildistöku regluna þessara birtist í Lögbirtingablaðinu þann

\_\_\_\_\_ 2018 og óðluðust þær gildi þann dag.



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

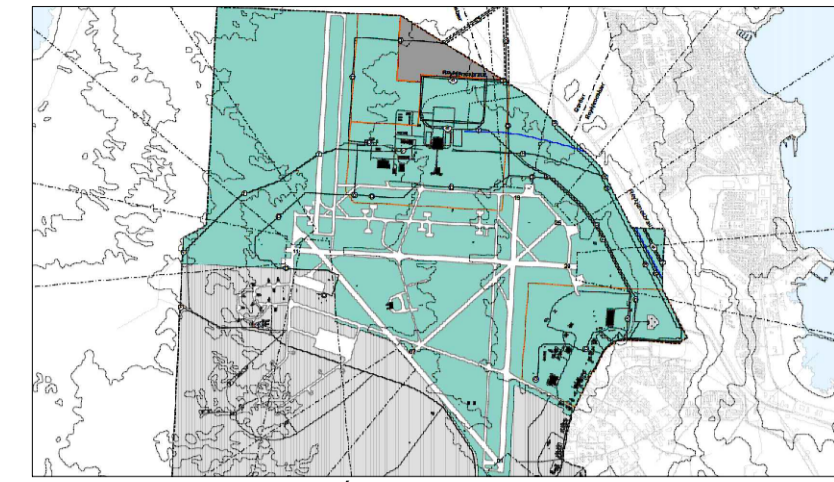
DAGSETNING: 8. OKTOBER 2018



1:15 000 (Í A1)

m

IV YFIRLITSUPPDRÁTTUR  
SKILGREINDRA  
HINDRANASVÆÐA



ADALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2013-2030

SKILMÁLAR / SKÝRINGAR

SVÆÐI MEÐ BANNI EÐA TAKMÖRKUNUM Á NOTKUN SÝNILEGRA LEYSIGEISLA EÐA SAMBÆRILEGRA LJÓSA:

Til að vernda öryggi loftfars fyrir hættulegum áhrifum leysisenda eru skilmálar uppdráttar IV settir fram í samræmi við reglugerð nr. 75/2016 um kröfur og stjórnáslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 og reglugerð um innflutning og notkun leysa og leysibenda og IPL-tækja nr. 1339/2015 auk þess sem tekið er mið af leiðbeiningum Alþjóðflugmálastofnunarinnar frá 2003 „Manual of Laser Emitters and Flight Safety (Doc 9815)“.

*Svæði/loftrými án leysigeisla og sambærilegra ljósa (LFFZ):*

Svæði/loftrými næst flugvöllum, upp í 600 m hæð, sem nær 3700 m frá miðju flugbrauta og brautarendum, auk svæða í framhaldi af öllum flugbrautum sem eru í notkun, 5600 m langt og 750 m breitt til hvorrar handar, frá miðlinu flugbrauta, eins og nánar er sýnt á uppdrátti.

Innan þessa svæðis er bannað að nota leysiljós eða sambærileg ljós sem geta valdið truflun á útsýni/stjónsviði flugmanna/flugstjórnenda. Ljós magn slíkra ljósa innan svæðisins má ekki vera hærra en 50 nW/cm<sup>2</sup> nema gerðar séu sérstakar ráðstafanir til að tryggja að ljósið truflað ekki flugumferð.

Samgöngustofa, að höfðu samráði við rekstraraðila flugvallarins og Geislavarnar ríkisins er þrátt fyrir framangreint heimilt að veita undanþágu frá framangreindu á þeim hluta svæðisins sem er í framhaldi af flugbrautum, undir aðflugsgeira (p.e. innan svæðisins sem er 5600 m í framhaldi af flugbrautum).

Aðili sem hyggur á notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa, innan svæðis sem skilgreint er sem svæði/loftrými án leysigeisla og sambærilegra ljósa (LFFZ) eða svæði sem skilgreint er sem svæði/loftrými sem viðkvæmt er fyrir notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa (LCFZ), skal sækja um leyfi til Samgöngustofu sem leita skal umsagnar rekstraraðila flugvallarins og Geislavarna Ríkisins.

Ef um tímabundna notkun er að ræða, sem ekki varir lengur en í 4 vikur í heild, skal þrátt fyrir framangreint beina umsókn til rekstraraðila flugvallarins. Rekstraraðili flugvallarins aflar umsagnar Geislavarna ríkisins og vinnur umsögn um málið og sendir erindið til afgreiðslu.

Samgöngustofa tilkynnir umsækjanda og rekstraraðila um afgreiðslu sína.

*Svæði/loftrými sem viðkvæmt er fyrir notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa (LCFZ):*

Svæði/loftrými sem nær í 18500 m radius frá viðmiðunarpunkti flugvallarins (ARP) og upp í allt að 3000 m hæð, eins og nánar er sýnt á uppdrátti. Innan þessa svæðis má ljósmagn leysigeisla eða sambærilegra ljósa ekki vera hærra en 5 µW/cm<sup>2</sup> nema gerðar séu ráðstafanir til að tryggja að ljósið truflað ekki flugumferð.

*Svæði/loftrými ólíklegra leysigeisla eða sambærilegra ljósa (LSFZ):*

Svæði/loftrými sem nær í 25000 m radius frá viðmiðunarpunkti flugvallarins (ARP) og upp í allt að 10500 m hæð, eins og nánar er sýnt á uppdrátti. Innan þessa svæðis má ljósmagn leysigeisla eða sambærilegra ljósa ekki vera hærra en 100 µW/cm<sup>2</sup> nema gerðar séu ráðstafanir til að tryggja að ljósið truflað ekki flugumferð.

Auk framangreindra takmarkana er ávallt bannað að beina leysigeisla eða sambærilegu ljósi í átt að loftfari innan framangreindra svæða.

Skýringar:  
ARP: Aerodrome reference point  
Viðmiðunarpunktur flugvallar

AGL: Aerodrome ground level  
Viðmiðunarháðarkóti flugvallar

LFFZ: Laser-beam free flight zone  
Svæði/loftrými án leysigeisla og sambærilegra ljósa

LCFZ: Laser-beam critical flight zone  
Svæði/loftrými sem viðkvæmt er fyrir notkun leysigeisla eða sambærilegra ljósa

LSFZ: Laser-beam sensitive flight zone  
Svæði/loftrými ólíklegra leysigeisla eða sambærilegra ljósa

Reglur þessar voru auglýstar til kynningar og samhlöða athugasemdafrestri frá

\_\_\_\_\_ 2018 til \_\_\_\_\_ 2018.

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra samþykkti reglur þessar með undirskrift sinni þann

\_\_\_\_\_ 2018.

Auglýsing um gildistöku reglna þessara birtist í Lögbingingablaðinu þann

\_\_\_\_\_ 2018 og öðluðust þær gildi þann dag.



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ



DAGSETNING: 8. OKTBER 2018

