



**Stækkun Keflavíkurflugvallar :  
Drög að tillögu að matsáætlun  
Umsagnir og athugasemdir**

**Viðbrögð Isavia**  
6. september 2018

**Efnisyfirlit**

<b>1</b>	<b>Umsagnir og athugasemdir</b>	<b>2</b>
1.1	Yfirlit um innsendar umsagnir og athugasemdir	2
<b>2</b>	<b>Vegagerðin</b>	<b>2</b>
2.1	Ábending um samráð	2
2.1.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	2
<b>3</b>	<b>Landgræðslan</b>	<b>2</b>
3.1	Ábendingar um frágang svæða	2
3.1.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	3
<b>4</b>	<b>Reykjanesbær</b>	<b>3</b>
4.1	Ábending um samfélagsleg áhrif	3
4.1.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	3
<b>5</b>	<b>Minjastofnun Íslands</b>	<b>3</b>
5.1	Ábending um húsakönnun á flugvallarsvæðinu	3
5.1.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	3
<b>6</b>	<b>Hörður Einarsson og Reykjavent ehf.</b>	<b>4</b>
6.1	Athugasemd við framkvæmdina	4
6.1.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	4
6.2	Athugasemd við valkosti	4
6.2.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	5
6.3	Athugasemd varðandi hljóðvist	6
6.3.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	6
6.4	Ábending um sérstaka hagsmuni, umsagnaraðila og lögaðila	7
6.4.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	7
6.5	Athugasemd varðandi nálgun matsvinnu og gögn	7
6.5.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	7
6.6	Athugasemd við markmið og forsendur	8
6.6.1	<i>Viðbrögð Isavia</i>	8
<b>7</b>	<b>Viðauki</b>	<b>9</b>

## 1 Umsagnir og athugasemdir

### 1.1 Yfirlit um innsendar umsagnir og athugasemdir

Í eftirfarandi töflu er yfirlit um þær umsagnir og athugasemdir sem bárust um drög að tillögu að matsáætlun vegna Stækkunar Keflavíkurflugvallar. Í dálknum viðbrögð er vísað til kafla hér að neðan með nánari umfjöllun eða tekið fram að ekki séu efnislegar athugasemdir sem bregðast þarf við.

Allar umsagnir og athugasemdir eru í viðauka.

Tafla 1. Yfirlit um umsagnir og athugasemdir

Nr.	Aðili	Viðbrögð
1	Vegagerðin	Kafli 2
2	Landgræðslan	Kafli 3
3	Umhverfisstofnun	Gerir ekki athugasemdir við drögin
4	Náttúrufræðistofnun Íslands	Gerir ekki athugasemdir við drögin en bendir á lagagreinar sem máli skipta við matsvinnuna.
5	Reykjanesbær	Kafli 4
6	Veðurstofan	Gerir ekki athugasemdir við drögin
7	Minjastofnun Íslands	Kafli 5
8	Hörður Einarsson og Reykjaprent ehf.	Kafli 6
9	Sveitarfélagið Vogar	Gerir ekki athugasemdir við drögin

## 2 Vegagerðin

### 2.1 Ábending um samráð

Ekki eru gerðar athugasemdir við drögin en óskað eftir samráði á vinnslustigi vegna þátta er kunna að snúa að málefnum Vegagerðarinnar.

#### 2.1.1 Viðbrögð Isavia

Kafli 5.4 var uppfærður í tillögu að matsáætlun og tekið fram að haft verði samráð við Vegagerðina varðandi matsskyldufyrirspurn um færslu á legu Reykjanesbrautar.

## 3 Landgræðslan

### 3.1 Ábendingar um frágang svæða

Heilt yfir telur Landgræðsla ríkisins ágætlega gert grein fyrir helstu þáttum er varða mat á gróðri og vistgerðum, um verndargildi þeirra og mögulega mengunarhættu. Þá telur stofnunin einnig mikilvægt að gera grein fyrir áætlunum um frágang á gróðri og jarðvegi, svo sem við framkvæmdir sjálfar sem og efnistöku- og haugsetningarsvæði, og bendir á að æskilegt sé að varðveita gróðurþekju sem tapast vegna framkvæmda til frágangs á síðari stigum. Þannig megi flýta framgangi staðargróðurs og fella frágang betur að nærumhverfi.

### 3.1.1 Viðbrögð Isavia

Tillaga að matsáætlun er uppfærð og tekið fram að fjallað verði um verklag við frágang á framkvæmdasvæðum í frummatsskýrslu.

## 4 Reykjanesbær

### 4.1 Ábending um samfélagsleg áhrif

Reykjanesbær telur að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni í drögunum og ekki er gerð athugasemd við þá umhverfisþætti sem matið á að taka til eða þá valkosti sem lagt verður mat á.

Lögð er þó áhersla á að mat á samfélagslegum áhrifum eru sérlega mikilvæg vegna umfangs framkvæmda og framkvæmdatíma en einnig sérstaklega vegna umfangs starfseminnar og vaxandi mannaflapörf flugvallarins og fyrirtækja sem starfa innan sama áhrifasviðs.

#### 4.1.1 Viðbrögð Isavia

Isavia þakkar ábendinguna og fjallað verður um áhrif framkvæmdanna á atvinnulíf á Suðurnesjum, sbr. kafla 10.9 í tillögu að matsáætlun.

## 5 Minjastofnun Íslands

### 5.1 Ábending um húsakönnun á flugvallarsvæðinu

Fjallað er um menningarminjar í kafla 10.4 í drögunum. Eins og þar kemur fram hafa fornleifar innan flugvallarsvæðisins verið skráðar. Fyrir liggur skýrsla Antikva ehf frá 2014, *Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurflugvelli*. Talsvert er að skráðum fornleifum á flugvallarsvæðinu. Minjastofnun telur skráninguna fullnægjandi fyrir fyrirhugað mat á umhverfisáhrifum stækkunar Keflavíkurflugvallar. Í drögunum er fjallað um framsetningu upplýsinga um menningarminjar í frummatsskýrslu. Minjastofnun gerir ekki athugasemdir við það sem þar kemur fram varðandi minjar sem fram koma í áðurnefndri skýrslu.

Í 1. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) er skilgreining á menningarminjum. Eins og þar kemur fram eru hús meðal þess sem fellur undir skilgreininguna. Isavia hefur látið gera húsakönnun á svæði sem kallað er Háaleitishlað og í vinnslu er húsakönnun á svokölluðu Vesturhlaði. Minjastofnun telur að í frummatsskýrslu þurfi að gera grein fyrir niðurstöðum þessara kannanna að svo miklu leyti sem fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa áhrif á þær byggingar sem þar eru til umfjöllunar.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

#### 5.1.1 Viðbrögð Isavia

Í tillögu að matsáætlun er skýrslum um Húsakönnun Háleitishlaðs og Húsakönnun Vesturhlaðs, bætt við lista yfir fyrirliggjandi gögn um menningarminjar.

## 6 Hörður Einarsson og Reykjavent ehf.

### 6.1 Athugasemd við framkvæmdina

Um hina fyrirhuguðu framkvæmd segir svo á bls. 7 í drögunum:

*„Framkvæmdir sem fara í mat á umhverfisáhrifum eru þær framkvæmdir sem áformað er að ráðast í á næstu 10 árum miðað við núverandi forsendur.“*

Af þessari lýsingu verður ráðið, að framkvæmdaraðili áformar ekki að láta umhverfismatið ná til stórfelldra framkvæmda sinna á Keflavíkurflugvelli á undanförunum árum, þ. á m ekki framkvæmdir allrasíðustu ára. Verður að gera við þetta mjög alvarlega athugasemd og benda framkvæmdaraðila og skipulagsyfirvöldum á, að þessi vinnubrögð eru andstæð matslöggjöfinni. Umhverfisáhrif framkvæmdanna á Keflavíkurflugvelli undanfarin ár, bein og óbein, og þeirrar ferðamannafjölgunar, sem af þeim hefur leitt, eru mjög veruleg og víðtæk. Framkvæmdaraðilinn, sem er opinber aðili, hefur vanrækt árum saman að láta umhverfismeta framkvæmdir sínar. Umhverfisáhrifin verða ekki réttilega metin nema þau verði ekki einungis látin ná til þeirra framkvæmda við stækkun Keflavíkurflugvallar, sem nú eru áformaðar, heldur taki einnig til framkvæmda mörg síðustu árin.

#### 6.1.1 Viðbrögð Isavia

Isavia mun í frummatsskýrslu gera grein fyrir framkvæmdum fyrri ára. Almennt eru framkvæmdir sem þegar er lokið ekki hluti af því mati á umhverfisáhrifum sem nú fer fram. Hins vegar er óhjákvæmilegt að núverandi umsvif á svæðinu verði tekin með í matsvinnunni að einhverju marki, m.a. þegar fjallað er um hljóðvist og samfélagsáhrif.

### 6.2 Athugasemd við valkosti

Um valkosti við mat á hinni fyrirhuguðu framkvæmd segir svo á bls. 13 í drögunum:

*„Á upphafsstigum, þ.e. í drögum að matsáætlun, er miðað við að valkostir til umfjöllunar í umhverfismati snúi að umfangi uppbyggingar fram til ársins 2025 og þar af leiðandi fjölda farþega sem fara um völlinn. Leiði matsvinnan í ljós að ákveðnir þættir geti valdið verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum verður litið til aðgerða til að draga úr eða koma í veg fyrir þau með nýjum valkostum eða mótvægisáðgerðum.“*

**Valkostur A :** *Uppbygging miðað við að farþegar verði 14,5 milljónir.*

**0-kostur :** *Engin frekari uppbygging á sér stað á Keflavíkurflugvelli. Fjölgun farþega þarf því að mæta á öðrum flugvöllum eða beita einhvers konar takmörkunum um fjölda farþega.*

*Auk ofangreindra valkosta verður litið til valkosta um staðarval uppbyggingar og gerð grein fyrir því m.a. með hliðsjón af umhverfisáhrifum.“*

Með hliðsjón af þeim víðtæku umhverfisáhrifum, sem þegar eru fram komin á framkvæmdum á Keflavíkurflugvelli til þessa dags, sérstaklega á þeim landsvæðum, sem næst eru flugvellið, m.a. á Suðurlandi, er það engan veginn sjálfgefið, að næsti áfangi í framkvæmdum til móttöku ferðamanna eigi að vera á Keflavíkurflugvelli. Það er eiginlega frekar sjálfgefið, að þessi áfangi eigi ekki að vera á Keflavíkurflugvelli, a.m.k. alls ekki nema einhver takmarkaður hluti áfangans. Nærtækara er að gera ráð fyrir stækkun millilandaflugvalla, sem staðsettir eru í öðrum landshlutum, svo sem Akureyrarflugvallar og Egilsstaðaflugvallar, sem gætu tekið á móti verulegum hluta áætlaðrar farþegafjölgunar. Með því móti yrði örugglega dregið mjög verulega úr neikvæðum umhverfisáhrifum ferðamannaflaumsins, álaginu á land og náttúru dreift og samfélagslegu áhrifin jöfnuð nokkuð yfir land og þjóð. „Aukin dreifing ferðamanna um landið er mikilvæg með hliðsjón af náttúruvernd og byggðasjónarmiðum“, segir í stjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar. Við mat á umhverfisáhrifum verður heldur ekki litið fram hjá áformum um nýjan flugvöll fyrir innanlandsflug og millilandaflug í Hvassahrauni, þó að ekki hafi verið tekin ákvörðun um þá framkvæmd.

Að mati undirritaðs er 0-kosti ekki rétt lýst í drögnum (bls. 13). 0-kostur hlýtur að vera, að ekkert sé aðhafzt, en felur ekki í sér, að framkvæmt verði annars staðar en á Keflavíkurflugvelli. Valkostur A gæti verið framkvæmd á Keflavíkurflugvelli, valkostur B framkvæmd á Akureyrarflugvelli, valkostur C framkvæmd á Egilsstaðaflugvelli, valkostur D framkvæmd í Hvassahrauni, valkostir t.d. E-H ýmsar blandaðar leiðir. Ekki verður séð, að raunverulegur 0-kostur sé inni í myndinni í þessu máli, þar sem verulegum hluta framkvæmdarinnar er þegar lokið, í reynd er búið að áfangaskipta framkvæmdinni og nokkrum áföngum lokið, öðrum ólokið. Eðlilegast virðist, að byrjað sé á því að umhverfismeta sérstaklega og eingöngu þær framkvæmdir, sem framkvæmdaraðilinn hefur þegar ráðið í á Keflavíkurflugvelli án þess að umhverfismat hafi farið fram. Meginástæðan er sú, að þegar umhverfisáhrif þeirra framkvæmda hafa verið metin, kann að vera, að ekki verði talið tímabært að gera ráðstafanir til móttöku frekari fjölgunar ferðamanna á flugvöllum landsins. Ekki vegna þess, að ekki verði talið mögulegt að fá fleiri ferðamenn til landsins (m.a. fyrir tilstilli lágra fargjalda flugfélaga og hvatakerfa Isavia), heldur vegna þess, að þjóðfélagið sé ekki að svo stöddu búið undir meiri fjölgun en þá, sem nú þegar blasir við án frekari framkvæmda. Meira og minna allt þjóðfélagið er nú þegar með slæma timburmenn eftir þá miklu fjölgun ferðamanna, sem orðið hefur á síðustu árum.

Vegakerfið er í lamasessi. Löggæzla ræður ekki við álagið. Heilbrigðisstofnanir hafa ekki annað aukningunni. Mikill húsnæðisskortur hefur skapast. Íslenzku flugfélögin og ýmis önnur ferðaþjónustufyrirtæki hafa ekki kunnað sér magamál (kölluð „fórarlömb eigin velgengi“ á fagmáli). Svona má áfram telja. Nú þurfa ferðaþjónustufyrirtæki og þjóðfélagið í heild tíma til að jafna sig. Leita jafnvægis og síðan búast til frekari sóknar og framkvæmda til fjölgunar ferðamanna, ef æskilegt þykir. Það gengur ekki, að opinbert fyrirtæki, í þessu tilviki Isavia, ákveði bara að útbúa aðstöðu til lendingar ferðamanna í landinu, sem þjóðfélagið er að öðru leyti fjarri því að geta tekið við með sjálfbærum hætti.

### 6.2.1 Viðbrögð Isavia

Fyrirliggjandi matsáætlun fjallar um tiltekna framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli sem að nokkru leyti eru til þess gerðar að bregðast við aukinni umferð sem þegar hefur átt sér stað.

Það er hlutverk flugvallaryfirvalda að bregðast við þróun í farþegafjölda, sem er einnig í samræmi við þær áætlanir stjórnvalda sem liggja fyrir um samgöngur og fjölda ferðamanna. Isavia er þjónustufyrirtæki í flugvallastarfsemi og flugleiðsögu og leggur

grunn að flugsamgöngum Íslands. Framtíðarsýn Isavia er að Ísland verði miðstöð flugs á Norður-Atlantshafi.

Mat á umhverfisáhrifum tekur því fyrir stækkun Keflavíkurflugvallar. Það er ekki hluti af þessu mati að meta umhverfisáhrif af uppbyggingu annarra flugvalla.

Það að bregðast við farþegaspánni krefst verulegrar uppbyggingar á flugvallarsvæðinu, sem hefur áhrif útfyrir skipulagsmörk flugvallarins. Því er mikilvægt að gera grein fyrir samræmi slíkrar ákvörðunar við aðrar áætlanir stjórnvalda, og verður það gert í frummatsskýrslu sbr. kafla 10.9 í drögum að matsáætlun.

### 6.3 Athugasemd varðandi hljóðvist

Fyrir löngu er orðið brýnt, að gripið verði til ákveðinna aðgerða til þess að draga úr hávaða frá flugumferð um Keflavíkurflugvöll. Með síaukinni flugumferð hefur þetta vandamál vaxið, en ekki verið gripið til neinna raunhæfra aðgerða til þess að fyrirbyggja það. Þvert á móti hefur Isavia aukið sölu sína inn á flugvöllinn að næturlagi, m.a. inn á þá tíma, sem eru viðkvæmastir fyrir svefnröskun hjá fólki (svo sem milli kl. 4 og 7 á nóttunni, þegar margir fara að losa svefn).<sup>1</sup> Í matsáætlunardrögum er talað um, að í matsáætlun verði fjallað um aðgerðir til að bregðast við hávaða með mótvægisáðgerðum eða fyrirbyggjandi aðgerðum (bls. 18). Að því er varðar flug á nóttunni eru það ekkert nema fyrirbyggjandi aðgerðir, sem duga, og í því efni er það aðeins ein aðgerð, sem dugar, og hún er sú að banna næturflug algerlega, a.m.k. um N/S braut, sem langmest af umferðinni fer um. Isavia á fyrir löngu að vera búin að gera aðgerðaáætlun gegn þeirri hávaðamengun, sem er frá flugvellinum, gerir hins vegar ekkert í þeim efnum, hugsar fyrst og fremst um að auka mengunina með harðri sölumennsku (hvatakerfum). Með þeirri hávaðakortlagningu, sem lokið var í ársbyrjun 2018, fylgdu ekki einu sinni drög að aðgerðaáætlun. Hávaðakortlagningunni sjálfri er mjög áfátt, uppfyllir engan veginn kröfur réttarreglna um mat og stjórn hávaða í umhverfinu, sýnir m.a. engan hávaða á stöðum, þar sem íbúar finna þó vel fyrir honum. Sá fjöldi íbúa, sem á viðmiðunarárunum (2015 og 2016, þó eiginlega ekki nema á öðru árinu) er talinn hafa fundið fyrir hávaða yfir viðmiðunarmörkum, er örugglega stórlega vanmetinn (1.100 íbúar), en jafnvel sú tala er miklu hærri en svo, að við verði unað. Alvarlegust er röskun á svefnró íbúa, sem verður að stöðva. Yfirvöld umhverfis- og samgöngumála verða að grípa hér inn í og tryggja, að Isavia virði meginreglur umhverfislöggjafarinnar um fyrirbyggjandi aðgerðir og rétt íbúa til friðhelgi einkalífs og heimila, sem varinn er af stjórnarskrá og mannréttindasáttmála Evrópu. Yfirvöld samgöngumála geta ekki leyft sér að láta Isavia valsa með lausan tauminn, eins og þetta ríkisfyrirtæki hefur gert undanfarin ár. Það er íslenska ríkið, sem á endanum ber ábyrgðina.

Hér er ákveðið mælt með því, að erlendir (evrópskir) sérfræðingar með sérstaka reynslu af mati á hávaða frá fjölförnum flugvöllum og aðgerðum til verndar íbúum verði fengnir til þess að vinna að nýrri kortlagningu hávaða frá Keflavíkurflugvelli og gera tillögur um aðgerðir. Hávaði frá fjölförnum flugvöllum er vandamál, sem víða í Evrópu hefur þurft að glíma við, og þar eru til óháðir sérfræðingar með reynslu af þessum sérstöku málum. Þetta er verkefni, sem ekki er fyrir verkfræðinga eina, heldur einnig fyrir t.d. umhverfishagfræðinga, umhverfislögfræðinga og

mannréttindalögfræðinga. Íslenskir sérfræðingar á vegum Isavia, sem ynnu með eða fylgdust með hinum erlendu sérfræðingum, mundu í leiðinni öðlast dýrmæta reynslu, sem mun koma sér vel í framtíðarverkefnum.

#### 6.3.1 Viðbrögð Isavia

Í tillögu að matsáætlun er í kafla um hljóðvist, bætt við umfjöllun um aðgerðaráætlun vegna hávaða, sbr. reglugerð 1000/2005.

Hávaðakortlagning flugumferðar mun fylgja þeim leiðbeiningum og reglum sem settar eru. Ekki er talin þörf á að leita til erlendra sérfræðinga fyrir þessa vinnu.

#### 6.4 Ábending um sérstaka hagsmuni, umsagnaraðila og lögaðila

Í umræddum drögum (bls. 4) er óskað eftir ábendingum m.a. um sérstaka hagsmuni eða annað, sem nýzt gæti við matsvinnuna. Af þessu tilefni skal þess getið, að Reykjavrent ehf. er meðal eigenda Heiðarlands Vogajarða, sem er rúmlega 2700 hektara land innan Sveitarfélagsins Voga. Félagið á einnig fleiri fasteignir innan sveitarfélagsins, m.a. íbúðarhúsnæði, og hið sama gildir um undirritaðan. Eiga þessir aðilar því lögmætra hagsmuna að gæta varðandi ráðstafanir og starfsemi, sem haft geta áhrif á notkun og verðmæti eignanna, þ. á m. flugumferð. Neikvæðra áhrifa flugumferðar, einkum hávaða, gætir verulega á eignunum. Hefur áður verið undan því kvartað, sbr. bréf undirritaðs til Isavia dags. 30. júlí 2016.

Á bls. 27-28 eru upp taldir þeir umsagnaraðilar og hagaðilar, sem til stendur að hafa samráð við. Lagt er til, að hér verði bætt við umhverfisverndarsamtökunum Landvernd og landeigendum á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

##### 6.4.1 Viðbrögð Isavia

Þegar Isavia hefur skilað inn tillögu að matsáætlun til Skipulagsstofnunar mun stofnunin auglýsa eftir umsögnum og athugasemdum við tillöguna áður en hún tekur ákvörðun um áætlunina.

Isavia stefnir að því að halda opinn kynningarfund eða -fundi um framkvæmdir og niðurstöður frummatsskýrslu.

#### 6.5 Athugasemd varðandi nálgun matsvinnu og gögn

Á bls. 17 í drögnum er talið, að almennt megi skipta áhrifum framkvæmdanna í fjóra meginflokka, sem þar eru taldir. Lagt er til, að tveimur flokkum verði bætt hér við:

1. Áhrif fjölgunar ferðamanna á náttúru Íslands og annað umhverfi.
2. Öll önnur óbein umhverfisáhrif framkvæmdanna.

Lagt er til, að meðal gagna við matsvinnuna verði *Skýrsla ferðamála-, iðnaðar-, og nýsköpunarráðherra um þölmörk ferðamennsku*. (Lögð fyrir Alþingi á 148. löggjafarþingi 2017–2018.)<sup>3</sup>

Einnig er lagt til, að meðal gagna verði eftirgreindar og meðfylgjandi blaðagreinar eftir tvo fyrrverandi alþingismenn og ráðherra:

Hjörleifur Guttormsson, *Fjöldi erlendra ferðamanna er vaxandi ógnun við náttúru landsins og samfélag*. Morgunblaðið, 16. apríl 2018.

Guðni Ágústsson, *Flugstöðin í Keflavík stækkuð og stækkuð, hvers vegna?* Morgunblaðið, 12. júní 2018.

##### 6.5.1 Viðbrögð Isavia

Í frummatsskýrslu verður fjallað um samfélagsleg áhrif framkvæmdanna og samræmi við aðrar áætlanir stjórnvalda, sjá kafla 10.9 í drögum að matsáætlun. Isavia þakkar fyrir ábendingu um skýrslu ráðherra um þölmörk ferðamennsku og bætir henni við lista yfir fyrirbyggjandi gögn. Jafnframt verður litið til þeirra greina sem vísað er til í athugasemd.



## 6.6 Athugasemd við markmið og forsendur

Á bls. 4 í drögunum er hin fyrirhugaða framkvæmd skýrð eða réttlætt m.a. með eftirgreindum hætti:

*„Framkvæmdirnar eru í samræmi við framtíðarsýn Isavia um að Ísland verði miðstöð flugs milli þriggja heimsálfa: Norður-Ameríku, Evrópu og Asíu.“*

Yfirlýsing af þessu tagi verður að teljast mjög óheppileg, þegar haft er í huga, að hlutverk og tilgangur Isavia er lögbundið, og er fyrirtækinu ekki ætlað að ákvarða sjálft hlutverk sitt, hvorki til lengri né skemmri tíma. Isavia er ríkisfyrirtæki, sem ber að starfa innan ramma þeirrar löggjafar, sem um það gildir.

Annað gerir yfirlýsingu þessa einnig óheppilega. Á vef Isavia, þar sem gerð er grein fyrir stefnu Isavia, er *framtíðarsýninni* lýst mjög á annan veg, eða þannig:<sup>2</sup>

*„Miðstöð flugs á Norður-Atlantshafi.“*

### 6.6.1 Viðbrögð Isavia

Þakkað er fyrir ábendinguna og tilvitnunin hefur verið lagfærð til samræmis við umfjöllun um framtíðarsýn Isavia á vefsíðu félagsins.





Reykjavík, 3. 8. 2018  
Tilvísun: 2018070029/EBH  
Tilv. ykkar:

Stefán Gunnar Thors  
VSÓ Ráðgjöf  
Borgartún 20  
105 Reykjavík  
[stefan@vso.is](mailto:stefan@vso.is)

Sveinn Valdimarsson  
Skipulagsfulltrúi Keflavíkurflugvallar  
Flugstöð Leifs Eiríkssonar  
235 Keflavíkurflugvelli.  
[sveinn.valdimarsson@isavia.is](mailto:sveinn.valdimarsson@isavia.is)

**Efni:**

**Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar**

Vegagerðin gerir ekki athugasemd við drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar en óskar eftir samráði á vinnslustigi vegna þeirra þátta er kunna að snúa að málefnum Vegagerðarinnar.

Virðingarfyllst,

Erna Bára Hreinsdóttir,  
forstöðumaður Skipulagsdeildar

Afrit: Svanur Bjarnason og Jónas Snæbjörnsson, Vegagerðinni



VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20  
105 Reykjavík

Gunnarsholti 17. ágúst 2018

**Efni: Drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar**

Landgræðslu ríkisins barst til umsagnar drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar, dagsettu þann 13.07 2018. Landgræðslan hefur kynnt sér drögin og byggir umsögn sína á lögum um landgræðslu nr. 17/1965, einkum er lýtur að gróðurvernd.

Heilt yfir telur Landgræðsla ríkisins ágætlega gert grein fyrir helstu þáttum er varða mat á gróðri og vistgerðum, um verndargildi þeirra og mögulega mengunarhættu. Þá telur stofnunin einnig mikilvægt að gera grein fyrir áætlunum um frágang á gróðri og jarðvegi, svo sem við framkvæmdir sjálfar sem og efnistöku- og haugsetningarsvæði, og bendir á að æskilegt sé að varðveita gróðurþekju sem tapast vegna framkvæmda til frágangs á síðari stigum. Þannig megi flýta framgangi staðargróðurs og fella frágang betur að nærumhverfi.

Landgræðsla ríkisins gerir ekki frekari ábendingar við drög að tillögu um matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar á þessu stigi máls en áskilur sér rétt til að koma með athugasemdir á síðari stigum. Stofnunin er auk þess reiðubúin til að veita upplýsingar og ráðgjöf um þá þætti er að verksviði hennar snúa, svo sem um jarðvegs- og gróðurvernd og uppgræðslu lands.

Virðingarfyllst,  
f. h. Landgræðslu ríkisins

Gústav M. Ásbjörnsson,  
sviðsstjóri landverndarsviðs

VSÓ Ráðgjöf  
Stefán Gunnar Thors  
Borgartúni 20  
105 Reykjavík

Reykjavík 13. ágúst 2018  
UST201807-112/B.S.  
10.05.03

**Efni: Drög - Mat á umhverfisáhrifum - Keflavíkurflugvöllur – stækkun. Umsögn**

Vísað er til bréfs VSÓ Ráðgjafar dags. 16. júlí sl. þar sem óskað er umsagnar Umhverfisstofnunar um ofangreind drög.

Umhverfisstofnun telur að í drögnum sé gerð ítarleg grein fyrir þeim vinnubrögðum og áherslum sem ætlunin er að viðhafa við gerð umhverfismatsins.

Umhverfisstofnun gerir ekki athugasemdir við umrædd drög.

Virðingarfyllst

Björn Stefánsson  
Sérfræðingur

Agnar Bragi Bragason  
Teymisstjóri

**From:** Trausti Baldursson  
**To:** Bryndis Skúladóttir  
**Cc:** Stefán Gunnar Thors  
**Subject:** Re: Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar  
**Date:** miðvikudagur, 22. ágúst 2018 10:06:16  
**Attachments:** Matsáætlun\_Drog\_09072018.pdf

Tilvísun í mál: 2018070013

Náttúrufræðistofnun vill vekja athygli á því að umsagnir um matsáætlanir er ekki eitt af lögbundnum hlutverkum stofnunarinnar og hefur fjárveitingarvaldið því ekki gert ráð fyrir því að Náttúrufræðistofnun hafi starfsfólk til að sinna þessum þætti. Vegna forgangsröðunar á verkefnum starfsmanna Náttúrufræðistofnunar hefur stofnunin því almennt ekki tók á því að yfirfara drög að matsáætlunum frá einstökum framkvæmdaaðilum. Stofnunin hefur hins vegar sinnt því að gefa umsagnir um tillögu að matsáætlunum framkvæmda þegar Skipulagsstofnun sendir þær út til umsagnar. Náttúrufræðistofnun mun því koma að athugasemdum á síðari stigum ef þörf verður á.

Almennt vill Náttúrufræðistofnun benda á að í lögum um náttúruvernd nr. 60/2013 er að finna ýmis ákvæði sem eru leiðbeinandi um hvernig ber að nálgast vernd náttúruintra (s.s. lífríkis, jarðminja og landslags). Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að í allri matsvinnu/skipulagsvinnu sé skoðað hvernig framkvæmdir/skipulag samræmast almennum markmiðum laganna sem koma fram í 1., 2. og 3. gr. þeirra, 1. gr. (*Markmið laganna*), 2. gr. (*Verndarmarkmið fyrir vistgerðir, vistkerfi og tegundir*) og 3. gr. (*Verndarmarkmið fyrir jarðminjar, vatnasvæði, landslag og viðerni*). Einnig þarf að skoða einstakar greinar sem geta átt við. Hér má t.d. nefna greinar 6. til 12. um meginreglur hvað varðar náttúru- og umhverfisvernd, 14. gr. um hlutverk náttúruverndarnefnda, kafla IV um almennarétt, útivist og umgengni, kafla IX um friðun vistkerfa, vistgerða og tegunda, 61. gr. um sérstaka vernd vistkerfa, jarðminja o.fl., 63. grein um framandi lífverur og svo auðvitað kafla XII um skipulagsgerð, framkvæmdir og fleira, greinar 68. til 73., þar sem komið er inn á gerð skipulagsáætlana, hönnun mannvirkja og ræktun. Við gerð frummatsskýrslna og skipulagsáætlana er mikilvægt að skoða áhrif þeirra m.t.t. allra framangreindra lagagreina sem ymist geta átt við eða ekki. Náttúrufræðistofnun leggur áherslu á að allar ákvarðanir í mats- eða skipulagsvinnu byggji á sem bestum þekkingargrunni hvað varðar náttúruvar og að alltaf sé leitað leiða til að koma í veg fyrir neikvæð áhrif á náttúruna.

Virðingarfyllt,

Trausti Baldursson  
Náttúrufræðistofnun Íslands  
Icelandic Institute of Natural History  
Urríðaholtstræti 6-8  
Pósthólf 125 (P.O. Box 125)  
212 Garðabær  
Sími/Tele: 590 0500  
Email: trausti@ni.is



From: Bryndis Skúladóttir <bryndis@vso.is>  
Date: 13.07.2018 16:00:18  
To: Stefán Gunnar Thors <stefan@vso.is>  
Subject: Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar

#### Varðar: Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar

Isavia kynnir hér með drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar í samræmi við reglugerð um mat á umhverfisáhrifum. Í drögum er m.a. gerð grein fyrir:

- Framkvæmdum til ársins 2025.
- Helstu áhrifaþáttum framkvæmda.
- Hvernig staðið verði að mati á umhverfisáhrifum: Matsspurningar, gögn sem verður stuðst við og nýjar rannsóknir sem verður aflað.
- Fyrirkomulagi kynninga og samráðs.
- Framsetningu gagna í frummatsskýrslu.

Drögin eru aðgengileg á vefsíðu Isavia, [www.isavia.is/matsaaetlun](http://www.isavia.is/matsaaetlun), á sérstöku svæði sem nefnist „Uppbyggingaráætlun Keflavíkurflugvallar“. Senda skal skriflegar athugasemdir eða ábendingar um drögin á netfangið stefan@vso.is eða VSÓ Ráðgjöf, Borgartúni 20, 105 Reykjavík.

Frestur til að senda inn ábendingar er til og með 31. ágúst n.k. Ef óskað er frekari upplýsinga, vinsamlegast hafið samband við undirritaðan.

Virðingarfyllt, f.h. Isavia

Stefán Gunnar Thors

VSÓ Ráðgjöf

**Kveðja,**  
**Stefán Gunnar Thors**  
Umhverfishagfræðingur M.Sc  
Sviðsstjóri Umhverfis og skipulags

**VSÓ RÁDGJÖF**

Borgartúni 20, IS-105 Reykjavík, Ísland  
sími: 585 9180  
símbref: 585 9010  
gsm: 660 9980  
netfang: [stefan@vso.is](mailto:stefan@vso.is)  
heimasíða: [www.vso.is](http://www.vso.is)

*Leiddu hugann að umhverfinu áður en þú prentar út þennan tölvupóst.  
Þessi tölvupóstur og viðhengi hans getur innihaldið trúnaðarupplýsingar eingöngu ætlaðar þeim sem hann er stflaður á.*

*Ef póstur þessi berst fyrir mistök þá vinsamlegast gerið sendanda viðvart og eyðið póstsendingunni.*

---

F.h. Isavia  
Stefán Gunnar Thors  
VSÓ Ráðgjöf  
Borgartún 20  
105 Reykjavík

Reykjanesbær, 28. ágúst 2018  
Mál nr. 2018070127

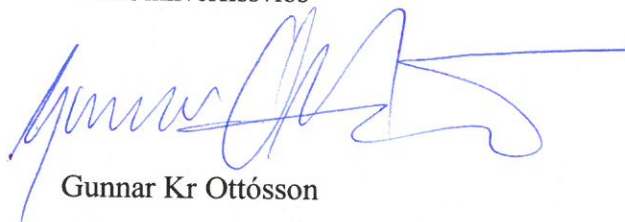
**Drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar- Umsögn**

Isavia hefur sent Reykjanesbæ beiðni um umsögn vegna draga að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar dagsettri júlí 2018 með umsagnarfresti til 30. ágúst 2018.

Það er mat undirritaðs fyrir hönd Reykjanesbæjar að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni í drögunum og ekki er gerð athugasemd við þá umhverfisþætti sem matið á að taka til eða þá valkosti sem lagt verður mat á.

Lögð er þó áhersla á að mat á samfélagslegum áhrifum eru sérlega mikilvæg vegna umfangs framkvæmda og framkvæmdatíma en einnig sérstaklega vegna umfangs starfseminar og vaxandi mannaflapörf flugvallarins og fyrirtækja sem starfa innan sama áhrifasviðs.

f.h. Umhverfissviðs



Gunnar Kr Ottósson

Skipulagsfulltrúi



VSÓ Ráðgjöf  
bt. Stefáns Gunnars Thors  
Borgartúni 20  
105 Reykjavík  
[stefan@vso.is](mailto:stefan@vso.is)

Dags. 30.08.2018  
Tilv. 5618-0-0005  
Mál 2017-254  
0.5

Með erindi dags. 27. ágúst sl. óskaði VSÓ Ráðgjöf, f.h. Isavia, eftir ábendingum Veðurstofu Íslands við drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar.

Veðurstofan gerir ekki athugasemdir við tillögudrög þessi.

Virðingarfyllt,



Árni Snorrason  
forstjóri VÍ



Minjastofnun  
Íslands

The Cultural  
Heritage Agency  
of Iceland

Umhverfis- og skipulagssvið

Suðurgata 39  
101 Reykjavík

(354) 570 13 00

[www.minjastofnun.is](http://www.minjastofnun.is)

Kennitala: 440113-0280

**Kristinn Magnússon**  
Verkefnastjóri  
[kristinn@minjastofnun.is](mailto:kristinn@minjastofnun.is)

VSÓ Ráðgjöf  
Borgartún 20  
105 Reykjavík

Reykjavík 30. ágúst 2018  
MÍ201808-0095/ 6.07 / K.M.

## Efni: Stækkun Keflavíkurflugvallar.

Minjastofnun Íslands hefur móttakið tölvupóst Stefáns Gunnars Thors sviðsstjóra Umhverfis og skipulags hjá VSÓ Ráðgjöf frá 13. júlí s.l. Óskað er eftir athugasemdum og ábendingum Minjastofnunar um drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar.

Fjallað er um menningarminjar í kafla 10.4 í drögnum. Eins og þar kemur fram hafa fornleifar innan flugvallarsvæðisins verið skráðar. Fyrir liggur skýrsla Antikva ehf frá 2014, *Fornleifaskráning vegna aðalskipulags á Keflavíkurflugvelli*. Talsvert er að skráðum fornleifum á flugvallarsvæðinu. Minjastofnun telur skráninguna fullnægjandi fyrir fyrirhugað mat á umhverfisáhrifum stækkunar Keflavíkurflugvallar. Í drögnum er fjallað um framsetningu upplýsinga um menningarminjar í frummatsskýrslu. Minjastofnun gerir ekki athugasemdir við það sem þar kemur fram varðandi minjar sem fram koma í áður nefndri skýrslu.

Í 1. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) er skilgreining á menningarminjum. Eins og þar kemur fram eru hús meðal þess sem fellur undir skilgreininguna. Isavia hefur látið gera húsakönnun á svæði sem kallað er Háaleitishlað og í vinnslu er húsakönnun á svokölluðu Vesturhlaði. Minjastofnun telur að í frummatsskýrslu þurfi að gera grein fyrir niðurstöðum þessara kannanna að svo miklu leyti sem fyrirhugaðar framkvæmdir kunna að hafa áhrif á þær byggingar sem þar eru til umfjöllunar.

Minjastofnun Íslands gerir ekki frekari athugasemdir við drög að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar. Bent skal á að í 21. gr. laga um menningarminjar (Nr. 80/2012) stendur m.a.: *Fornleifum, sbr. 3. mgr. 3. gr., jafnt þeim sem eru friðlýstar sem þjóðminjar og þeim sem njóta friðunar í krafti aldurs, má enginn, hvorki landeigandi, ábúandi, framkvæmdaraðili né nokkur annar, spilla, granda eða breyta, hylja, laga, aflaga eða flytja úr stað nema með leyfi Minjastofnunar Íslands. Og á 2. mgr. 24. gr. sömu laga sem hljóðar svo: Ef fornminjar sem áður voru ókunnar finnast við framkvæmd verks skal sá sem fyrir því stendur stöðva framkvæmd án tafar. Skal Minjastofnun Íslands láta framkvæma vettvangskönnun umsvifalaust svo skera megi úr um eðli og umfang fundarins. Stofnuninni er skylt að ákveða svo fljótt sem auðið er hvort verki megi fram halda og með hvaða skilmálum. Óheimilt er að halda framkvæmdum áfram nema með skriflegu leyfi Minjastofnunar Íslands.*

Virðingarfyllt,  
f.h. Minjastofnunar Íslands

Kristinn Magnússon  
verkefnastjóri

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

# HÖRÐUR EINARSSON

Seljugerði 9 - 108 Reykjavík  
Sími 568 4969  
Netfang: hordur@rocketmail.com

Reykjavík, 31. ágúst 2018

VSÓ Ráðgjöf  
Borgartúni 20  
105 Reykjavík

Netfang: stefan@vso.is

## **Efni: Stækkun Keflavíkurflugvallar-Drög að matsáætlun Ábendingar og athugasemdir**

Vísað er til fréttar um ofangreint efni á vf.is frá 19. júlí 2018 og ofangreindra draga að matsáætlun (dags. 9. júlí 2018), en þau eru birt á vefsíðu Isavia, www.isavia.is.

Undirritaðir aðilar hafa á þessu stigi eftirgreindar athugasemdir og ábendingar fram að færa:

### **1. Framkvæmdin.**

Um hina fyrirhuguðu framkvæmd segir svo á bls. 7 í drögunum:

*„Framkvæmdir sem fara í mat á umhverfisáhrifum eru þær framkvæmdir sem áformað er að ráðast í á næstu 10 árum miðað við núverandi forsendur.“*

Af þessari lýsingu verður ráðið, að framkvæmdaraðili áformar ekki að láta umhverfismatið ná til stórfelldra framkvæmda sinna á Keflavíkurflugvelli á undanförunum árum, þ. á m ekki framkvæmdir allrasíðustu ára. Verður að gera við þetta mjög alvarlega athugasemd og benda framkvæmdaraðila og skipulagsyfirvöldum á, að þessi vinnubrögð eru andstæð matslöggjöfinni. Umhverfisáhrif framkvæmdanna á Keflavíkurflugvelli undanfarin ár, bein og óbein, og þeirrar ferðamannafjölgunar, sem af þeim hefur leitt, eru mjög veruleg og víðtæk. Framkvæmdaraðilinn, sem er opinber aðili, hefur vanrækt árum saman að láta umhverfismeta framkvæmdir sínar. Umhverfisáhrifin verða ekki réttilega metin nema þau verði ekki einungis lätin ná til þeirra framkvæmda við stækkun Keflavíkurflugvallar, sem nú eru áformaðar, heldur taki einnig til framkvæmda mörg síðustu árin.

### **2. Valkostir.**

Um valkosti við mat á hinni fyrirhuguðu framkvæmd segir svo á bls. 13 í drögunum:

„Á upphafsstigum, þ.e. í drögum að matsáætlun, er miðað við að valkostir til umfjöllunar í umhverfismati snúi að umfangi uppbyggingar fram til ársins 2025 og þar af leiðandi fjölda farþega sem fara um völinn. Leiði matsvinnan í ljós að ákveðnir þættir geti valdið verulegum neikvæðum umhverfisáhrifum verður litið til aðgerða til að draga úr eða koma í veg fyrir þau með nýjum valkostum eða mótvægisáðgerðum.

**Valkostur A :** Uppbygging miðað við að farþegar verði 14,5 milljónir.

**0-kostur :** Engin frekari uppbygging á sér stað á Keflavíkurflugvelli. Fjölgun farþega þarf því að mæta á öðrum flugvöllum eða beita einhvers konar takmörkunum um fjölda farþega.

*Auk ofangreindra valkosta verður litið til valkosta um staðarval uppbyggingar og gerð grein fyrir því m.a. með hliðsjón af umhverfisáhrifum. “*

Með hliðsjón af þeim viðtæku umhverfisáhrifum, sem þegar eru fram komin af framkvæmdum á Keflavíkurflugvelli til þessa dags, sérstaklega á þeim landsvæðum, sem næst eru flugvellinum, m.a. á Suðurlandi, er það engan veginn sjálfgefið, að næsti áfangi í framkvæmdum til móttöku ferðamanna eigi að vera á Keflavíkurflugvelli. Það er eiginlega frekar sjálfgefið, að þessi áfangi eigi ekki að vera á Keflavíkurflugvelli, a.m.k. alls ekki nema einhver takmarkaður hluti áfangans. Nærtækara er að gera ráð fyrir stækkun millilandaflugvalla, sem staðsettir eru í öðrum landshlutum, svo sem Akureyrarflugvallar og Egilsstaðaflugvallar, sem gætu tekið á móti verulegum hluta áætlaðrar farþegafjölgunar. Með því móti yrði örugglega dregið mjög verulega úr neikvæðum umhverfisáhrifum ferðamannaflaumsins, álaginu á land og náttúru dreift og samfélagslegu áhrifin jöfnuð nokkuð yfir land og þjóð. „Aukin dreifing ferðamanna um landið er mikilvæg með hliðsjón af náttúruvernd og byggðasjónarmiðum“, segir í stjórnarsáttmála núverandi ríkisstjórnar. Við mat á umhverfisáhrifum verður heldur ekki litið fram hjá áformum um nýjan flugvöll fyrir innanlandsflug og millilandaflug í Hvassahrauni, þó að ekki hafi verið tekin ákvörðun um þá framkvæmd.

Að mati undirritaðs er 0-kosti ekki rétt lýst í drögnum (bls. 13). 0-kostur hlýtur að vera, að ekkert sé aðhafzt, en felur ekki í sér, að framkvæmt verði annars staðar en á Keflavíkurflugvelli. Valkostur A gæti verið framkvæmd á Keflavíkurflugvelli, valkostur B framkvæmd á Akureyrarflugvelli, valkostur C framkvæmd á Egilsstaðaflugvelli, valkostur D framkvæmd í Hvassahrauni, valkostir t.d. E-H ýmsar blandaðar leiðir. Ekki verður séð, að raunverulegur 0-kostur sé inni í myndinni í þessu máli, þar sem verulegum hluta framkvæmdarinnar er þegar lokið, í reynd er búið að áfangaskipta framkvæmdinni og nokkrum áföngum lokið, öðrum ólokið. Eðlilegast virðist, að byrjað sé á því að umhverfismeta sérstaklega og eingöngu þær framkvæmdir, sem framkvæmdaraðilinn hefur þegar ráðizt í á Keflavíkurflugvelli án þess að umhverfismat hafi farið fram. Meginástæðan er sú, að þegar umhverfisáhrif þeirra framkvæmda hafa verið metin, kann að vera, að ekki verði talið tímabært að gera ráðstafanir til móttöku frekari fjölgunar ferðamanna á flugvöllum landsins. Ekki vegna þess, að ekki verði talið mögulegt að fá fleiri ferðamenn til landsins (m.a. fyrir tilstilli lágra fargjalda flugfélaga og hvatakerfa Isavia), heldur vegna þess, að þjóðfélagið sé ekki að svo stöddu búið undir meiri fjölgun en þá, sem nú þegar blasir við án frekari framkvæmda. Meira og minna allt þjóðfélagið er nú þegar með slæma timburmenn eftir þá miklu fjölgun ferðamanna, sem orðið hefur á síðustu árum.

Vegakerfið er í lamasessi. Löggæzla ræður ekki við álagið. Heilbrigðisstofnanir hafa ekki annað aukningunni. Mikill húsnæðisskortur hefur skapast. Íslensku flugfélögin og ýmis önnur ferðaþjónustufyrirtæki hafa ekki kunnað sér magamál (kölluð „fórnarlömb eigin velgengni“ á fagmáli). Svona má áfram telja. Nú þurfa ferðaþjónustufyrirtæki og þjóðfélagið í heild tíma til að jafna sig. Leita jafnvægis og síðan búast til frekari sóknar og framkvæmda til fjölgunar ferðamanna, ef æskilegt þykir. Það gengur ekki, að opinbert fyrirtæki, í þessu tilviki Isavia, ákveði bara að útbúa aðstöðu til lendingar ferðamanna í landinu, sem þjóðfélagið er að öðru leyti fjarri því að geta tekið við með sjálfbærum hætti.

### 3. Flughávaði.

Fyrir löngu er orðið brýnt, að gripið verði til ákveðinna aðgerða til þess að draga úr hávaða frá flugumferð um Keflavíkurflugvöll. Með síaukinni flugumferð hefur þetta vandamál vaxið, en ekki verið gripið til neinna raunhæfra aðgerða til þess að fyrirbyggja það. Þvert á móti hefur Isavia aukið sölu sína inn á flugvöllinn að næurlagi, m.a. inn á þá tíma, sem eru viðkvæmastir fyrir svefnröskun hjá fólki (svo sem milli kl. 4 og 7 á nóttunni, þegar margir fara að losa svefn).<sup>1</sup> Í matsáætlunardrögum er talað um, að í matsáætlun verði fjallað um aðgerðir til að bregðast við hávaða með mótvægisáðgerðum eða fyrirbyggjandi aðgerðum (bls. 18). Að því er varðar flug á nóttunni eru það ekkert nema fyrirbyggjandi aðgerðir, sem duga, og í því efni er það aðeins ein aðgerð, sem dugar, og hún er sú að banna næturflug algerlega, a.m.k. um N/S braut, sem langmest af umferðinni fer um. Isavia á fyrir löngu að vera búíð að gera aðgerðaáætlun gegn þeirri hávaðamengun, sem er frá flugvellinum, gerir hins vegar ekkert í þeim efnum, hugsar fyrst og fremst um að auka mengunina með harðri sölumennsku (hvatakerfum). Með þeirri hávaðakortlagningu, sem lokið var í ársbyrjun 2018, fylgdu ekki einu sinni drög að aðgerðaáætlun. Hávaðakortlagningunni sjálfri er mjög áfátt, uppfyllir engan veginn kröfur réttarreglna um mat og stjórn hávaða í umhverfinu, sýnir m.a. engan hávaða á stöðum, þar sem íbúar finna þó vel fyrir honum. Sá fjöldi íbúa, sem á viðmiðunarárunum (2015 og 2016, þó eiginlega ekki nema á öðru árinu) er talinn hafa fundið fyrir hávaða yfir viðmiðunarmörkum, er örugglega stórlega vanmetinn (1.100 íbúar), en jafnvel sú tala er miklu hærri en svo, að við verði unað. Alvarlegust er röskun á svefnró íbúa, sem verður að stöðva. Yfirvöld umhverfis- og samgöngumála verða að grípa hér inn í og tryggja, að Isavia virði meginreglur umhverfislöggjafarinnar um fyrirbyggjandi aðgerðir og rétt íbúa til friðhelgi einkalífs og heimila, sem varinn er af stjórnarskrá og mannréttindasáttmála Evrópu. Yfirvöld samgöngumála geta ekki leyft sér að láta Isavia valsa með lausan tauminn, eins og þetta ríkisfyrirtæki hefur gert undanfarin ár. Það er íslenska ríkið, sem á endanum ber ábyrgðina.

Hér er ákveðið mælt með því, að erlendir (evrópskir) sérfræðingar með sérstaka reynslu af mati á hávaða frá fjölförnum flugvöllum og aðgerðum til verndar íbúum verði fengnir til þess að vinna að nýrri kortlagningu hávaða frá Keflavíkurflugvelli og gera tillögur um aðgerðir. Hávaði frá fjölförnum flugvöllum er vandamál, sem víða í Evrópu hefur þurft að glíma við, og þar eru til óháðir sérfræðingar með reynslu af þessum sérstöku málum. Þetta er verkefni, sem ekki er fyrir verkfræðinga eina, heldur einnig fyrir t.d. umhverfishagfræðinga, umhverfislögfræðinga og

<sup>1</sup> Sjá yfirlit um komur og brottfarir flugvéla á Keflavíkurflugvelli: <https://www.isavia.is/keflavikurflugvollur/flugaaetlun/>

mannréttindalögfræðinga. Íslenzkir sérfræðingar á vegum Isavia, sem ynnu með eða fylgdust með hinum erlendu sérfræðingum, mundu í leiðinni öðlast dýrmæta reynslu, sem mun koma sér vel í framtíðarverkefnum.

#### **4. Sérstakir hagsmunir.**

Í umræddum drögum (bls. 4) er óskað eftir ábendingum m.a. um sérstaka hagsmuni eða annað, sem nýzt gæti við matsvinnuna. Af þessu tilefni skal þess getið, að Reykjavrent ehf. er meðal eigenda Heiðarlands Vogajarða, sem er rúmlega 2700 hektara land innan Sveitarfélagsins Voga. Félagið á einnig fleiri fasteignir innan sveitarfélagsins, m.a. íbúðarhúsnæði, og hið sama gildir um undirritaðan. Eiga þessir aðilar því lögmætra hagsmuna að gæta varðandi ráðstafanir og starfsemi, sem haft geta áhrif á notkun og verðmæti eignanna, þ. á m. flugumferð. Neikvæðra áhrifa flugumferðar, einkum hávaða, gætir verulega á eignunum. Hefur áður verið undan því kvartað, sbr. bréf undirritaðs til Isavia dags. 30. júlí 2016.

#### **5. Helztu áhrifaþættir framkvæmdarinnar.**

Á bls. 17 í drögunum er talið, að almennt megi skipta áhrifum framkvæmdanna í fjóra meginflokkka, sem þar eru taldir. Lagt er til, að tveimur flokkum verði bætt hér við:

1. Áhrif fjölgunar ferðamanna á náttúru Íslands og annað umhverfi.
2. Öll önnur óbein umhverfisáhrif framkvæmdanna.

#### **6. Umsagnaraðilar og hagaðilar.**

Á bls. 27-28 eru upp taldir þeir umsagnaraðilar og hagaðilar, sem til stendur að hafa samráð við. Lagt er til, að hér verði bætt við umhverfisverndarsamtökunum Landvernd og landeigendum á áhrifasvæði framkvæmdarinnar.

#### **7. Lögbundið hlutverk.**

Á bls. 4 í drögunum er hin fyrirhugaða framkvæmd skýrð eða réttlætt m.a. með eftirgreindum hætti:

*„Framkvæmdirnar eru í samræmi við framtíðarsýn Isavia um að Ísland verði miðstöð flugs milli þriggja heimsálfa: Norður-Ameríku, Evrópu og Asíu.“*

Yfirlýsing af þessu tagi verður að teljast mjög óheppileg, þegar haft er í huga, að hlutverk og tilgangur Isavia er lögbundið, og er fyrirtækinu ekki ætlað að ákvarða sjálft hlutverk sitt, hvorki til lengri né skemmri tíma. Isavia er ríkisfyrirtæki, sem ber að starfa innan ramma þeirrar löggjafar, sem um það gildir.

Annað gerir yfirlýsingu þessa einnig óheppilega. Á vef Isavia, þar sem gerð er grein fyrir stefnu Isavia, er *framtíðarsýninni* lýst mjög á annan veg, eða þannig:<sup>2</sup>

*„Miðstöð flugs á Norður-Atlantshafi.“*

---

<sup>2</sup> <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/um-isavia/fyrirtaekid/stefna-isavia>.

## 8. Gögn.

Lagt er til, að meðal gagna við matsvinnuna verði *Skýrsla ferðamála-, iðnaðar-, og nýsköpunarráðherra um þolmörk ferðamennsku*. (Lögð fyrir Alþingi á 148. löggjafarþingi 2017–2018.)<sup>3</sup>

Einnig er lagt til, að meðal gagna verði eftirgreindar og meðfylgjandi blaðgreinar eftir tvo fyrirverandi alþingismenn og ráðherra:


Hjörleifur Guttormsson, *Fjöldi erlendra ferðamanna er vaxandi ógnun við náttúru landsins og samfélag*. Morgunblaðið, 16. apríl 2018.

Guðni Ágústsson, *Flugstöðin í Keflavík stækkuð og stækkuð, hvers vegna?* Morgunblaðið, 12. júní 2018.

## 9. Áskilnaður.

Undirritaðir aðilar áskilja sér rétt til frekari ábendinga og athugasemda á síðari stigum málsins. Einnig óskum við þess, að okkur verði haldið upplýstum um framhald málsins.

Virðingarfyllst,  
f.h. Reykjavrents ehf. og  
undirritaðs,

  
Hörður Einarsson,

formaður stjórnar Reykjavrents ehf.

Afrit:  
Forsætisráðherra,  
umhverfis- og auðlindaráðherra,  
samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra,  
Sveitarfélagið Vogar.

<sup>3</sup> <https://www.althingi.is/alttext/pdf/148/s/0717.pdf>.

## Bryndís Skúladóttir

---

**From:** Skrifstofa Vogar <skrifstofa@vogar.is>  
**Sent:** mánudagur, 3. september 2018 15:12  
**To:** Bryndís Skúladóttir  
**Subject:** Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar

Sæl Bryndís.

Eftirfarandi var bókað á 102 fundi Umhverfis-og skipulagsnefndar Sveitarfélagsins Voga þann 21.08.2018

*Inngangur :*

*Kynning á drögum að tillögu að matsáætlun vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar, dags. júlí 2018.*

*Niðurstaða:*

*Afgreiðsla umhverfis- og skipulagsnefndar: Engar athugasemdir eru gerðar við drögin.*

Staðfest á 147. fundi bæjarstjórnar þann 30 ágúst 2018.

Þetta tilkynnist hér með.

Með kveðju.

Jóna Guðmundsdóttir  
Sveitarfélagið Vogar  
lðndal 2  
190 Vogar  
Sími: 440-6200  
[www.vogar.is](http://www.vogar.is)



*Tölvupóstur þessi og viðhengi hans kunna að innihalda trúnaðarupplýsingar. Ef þú ert ekki réttur viðtakandi, er þess óskað að þú gætir fyllsta trúnaðar og leyndar, hvorki lesir, skráir, afritir né notfærir þér tölvupóstinn á nokkurn hátt, eins og þér er skylt skv. 5. mgr. 47. gr. laga nr 81/2003 um fjarskipti.*