
Bygging flýtireina á Keflavíkurflugvelli Ákvörðun um matsskyldu

Inngangur

Þann 20. júní 2016 barst Skipulagsstofnun tilkynning frá Isavia um fyrirhugaða byggingu tveggja flýtireina á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar, Reykjanesbæ samkvæmt 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Reykjanesbæjar, Sandgerðisbæjar, Sveitarfélagsins Garðs, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Samgöngustofu, Skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar og Umhverfisstofnunar.

Gögn lögð fram

Tilkynning til Skipulagsstofnunar: Keflavíkurflugvöllur: Bygging flýtireina. Matsskyldufyrirspurn. VSÓ Ráðgjöf, júní 2016.

Umsagnir bárust frá:

- Reykjanesbæ með bréfi dags. 12. júlí 2016
- Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja með bréfi dags. 8. júlí 2016
- Sveitarfélaginu Garði með bréfi dags. 3. ágúst 2016
- Samgöngustofu með tölvubréfi dags. 20. júlí 2016
- Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar með tölvubréfi dags. 20. júlí 2016
- Sandgerðisbæ með bréfi dags. 3. ágúst 2016
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 4. ágúst 2016

Fyrirhuguð framkvæmd

Í greinargerð Isavia kemur fram að fyrirhuguð sé bygging tveggja flýtireina á flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar. Félagið telur að gerð flýtireina geti aukið afkastagetu og skilvirkni flugvallarins þar sem þær auki möguleika á því að flugvélar í landingu rými flugbraut fyrir en ella. Aukin skilvirkni muni felast í styttingu brautartíma á milli landinga, og á milli landinga og flugtaks þar sem flugvél megi ekki lenda fyrir en næsta vél á undan hafi rýmt flugbrautina. Með flýtirein sé hægt að stjórna betur umferð um flugvöllinn á jörðu niðri og draga úr þeim tíma sem flugvél þarf að vera á brautarkerfinu eða í bið. Flýtireinarnar sem fyrirhugað er að byggja verða annars vegar á braut 01/19 og hins vegar á braut 11/29. Fyrirnefnd flýtirein mun henta fyrir vélar sem koma til landingar úr suðri, en það á við um 68% flugumferðar. Ávinningur er því talinn mestur af flýtirein á þeirri braut. Flýtirein á braut 11/29 hentar fyrir landingar úr austri sem er um 32% flugumferðar.

Fram kemur að flýtireinarnar séu byggðar fyrir allar tegundir flugvéla sem noti Keflavíkurflugvöll og geti verið í notkun allt árið. Gert sé ráð fyrir að flýtireinarnar geti aukið afköst flugbrautanna um 10 til 15%. Lengd flýtireinar á braut 01/19 er áætluð 290 m og tengist hún akstursbraut E-3. Lengd flýtireinar á braut 11/29 er áætluð 450 m og tengist hún akstursbraut K-3. Breidd flýtireinanna er 44 m og að lágmarki eru 23 m malbikaðir.



Umhverfisáhrif

Í greinargerð Isavia er fjallað um áhrif fyrirhugaðrar framkvæmdar á nokkra áhrifaþætti.

Aukin flugumferð. Fram kemur að flýtireinar geti aukið flugumferð á Keflavíkurflugvelli í framtíðinni þegar hún nálgist metnun utan núverandi annátíma. Áhrif geti orðið á háannatímum, ef unnt verði að auka afkastagetu á þeim tímum um 10%. Háannatími er skilgreindur á tveimur tímabilum sólarhringsins: kl 05:00-9:00 og kl 14:00 til 18:00.

Hávaði frá flugumferð. Fram kemur að flýtireinarnar komi fyrst og fremst til með að auka afkastagetu á háannatímum og heildarafkastagetu flugvallarins í framtíðinni. Ekki sé talið víst að framkvæmdin leiði til aukinnar flugumferðar en aukning gæti orðið innan hveirrar klukkustundar. Aukinni flugumferð fylgi meiri hávaði. Fram kemur að óvíst sé þó talið hvort framkvæmdin hafi áhrif á hljóðvist flugvallarins þar sem flýtirein styttri almennt aksturstíma að flugstöð og dragi úr bið flugvéla á jörðu niðri. Stytttri biðtími og stytttri aksturstími flugvéla muni því draga úr hávaða frá því sem nú er. Í heild megi samt gera ráð fyrir að aukin flugumferð um Keflavíkurflugvöll muni hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á og við flugvöllinn.

Landnotkun. Fram kemur að taka þurfi land undir flýtireinar. Landið sem slíkt er skilgreint sem flugvöllur. Framkvæmdir vegna flýtireina eru innan flugvallarsvæðis og á þegar röskuðu svæði. Að því leyti muni reinarnar ekki koma til með að hafa áhrif á landnotkun innan flugvallarsvæðis. Ekki muni koma til þess að byggð í nágrenni flugvallarins takmarkist vegna hávaðamengunar frá því sem nú er vegna þess að hljóðlínur flugumferðar muni ekki breytast með tilkomu flýtireinanna. Slíkar ástæður muni því ekki hafa áhrif á landnotkun.

Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda. Fram kemur að vaxandi flugumferð auki losun gróðurhúsalofttegunda, þar sem aukin afkastageta flugvallar hafi í för með sér aukna flugumferð á ákveðnu tímabili, t.d. innan háannatíma. Flýtireinar muni leiða af sér aukna afkastagetu flugvallarins og því hugsanlega hafa í för með sér aukna losun gróðurhúsalofttegunda, en á móti komi að flýtireinar kunni einnig að draga úr losun þar sem styttri biðtími verður hjá flugvélum til að komast til og frá flugbraut, og til flugtaks. Í heild séu því umhverfisáhrif af losun gróðurhúsalofttegunda óviss.

Í umsögn Reykjanesbæjar, Sveitarfélagsins Garðs og Sandgerðisbæjar kemur fram að nægjanlega sé gerð grein fyrir framkvæmdinni, umhverfi hennar, mótvægisáðgerðum og vöktun.

Í umsögn Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja kemur fram að umhverfisáhrif framkvæmdarinnar séu hverfandi og hún skuli ekki háð mati á umhverfisáhrifum. Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja gerir athugasemdir við að framkvæmdir við aðra flýtireinina væri þegar hafin áður en málsmeðferð væri lokið.

Samgöngustofa tók ekki afstöðu til umhverfismats framkvæmdarinnar.

Skipulag og leyfisveitingar

Skipulagsstofnun vekur athygli á að framkvæmdin er háð framkvæmdaleyfi Skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar, skv. 13. gr. skipulagslaga nr. 123/2010, sbr. reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 722/2012.

Fram kemur að í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2005-2025 að akstursbrautir flugvéla séu í „vegakerfi“ flugvéla innan flugvallarins, þar sem flugvélum sé ekið á milli flugbrauta og flughlaða. Ekki er þó fjallað sérstaklega um flýtireinar þar og þær eru ekki merktar inn á skipulagsupprátt. Bygging flýtireina er í samræmi við markmið aðalskipulagsins, sem er meðal annars það að afmarka landrými fyrir flugbrautir, akstursbrautir flugvéla og flughlöð. Tillaga að aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar 2013-2030 er í skipulagsferli. Í þeirri tillögu er gert ráð fyrir flýtireinum og þær sýndar á Skipulagsupprætti. Fram kemur þar að áður en ráðist verður í gerð nýrra flugbrauta verði



ráðist í framkvæmdir við núverandi brautir sem geti aukið afkastagetu núverandi flugbrautarkerfis. Þær felist meðal annars í gerð flýtireina, tenginga milli flugbrauta og aksturskerfis.

Niðurstaða Skipulagsstofnunar

Um er að ræða byggingu tveggja flýtireina á flugbrautakerfi Keflavíkurlugvallar. Framkvæmdin er tilkynningarskyld til ákvörðunar um matsskyldu samkvæmt 6. gr. og lið 13.02 í 1. viðauka í lögum um mat á umhverfisáhrifum.

Skipulagsstofnun telur að helstu neikvæðu áhrif fyrirhugaðra framkvæmda verði vegna hávaða frá vaxandi flugumferð. Búast má við að umferðartoppur í flugtökum og landingum geti verið enn stærri að loknum framkvæmdum. Hins vegar ræðst flugumferð ekki nema að litlu leyti af afkastagetu flugvallarins. Flýtireinar munu væntanlega stytta bið- og aksturstíma á flugvöllum og þess vegna eiga reinarnar að draga úr hávaða á völlum. Óvissa er um hvort heildarflugumferð um völlum muni aukast vegna tilkomu flýtireinanna en aukning flugumferðar mun hafa neikvæð áhrif á hljóðvist á og við flugvöllum.

Skipulagsstofnun telur einnig að aukning á losun gróðurhúsalofttegunda vegna aukinnar flugumferðar á álagstímum sé meðal helstu neikvæðu áhrifa fyrirhugaðra framkvæmda. Styttri biðtími flugvéla vegna tilkomu flýtireina hefur þó í för með sér minni losun gróðurhúsalofttegunda, sem vegur upp á móti neikvæðum áhrifum. Heilt yfir er því ekki líklegt að umhverfisáhrif af þessum orsökum verði veruleg.

Skipulagsstofnun tekur undir með Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja og gerir athugasemdir við að framkvæmdir skuli hafnar áður en málsmeðferð á grundvelli laga um mat á umhverfisáhrifum er lokið.

Í samræmi við 6. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir þau gögn sem lögð voru fram af hálfu Isavia við tilkynningu og umsagnir. Á grundvelli þessara gagna er það niðurstaða Skipulagsstofnunar að fyrirhuguð bygging tveggja flýtireina á Keflavíkurlugvelli sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif með tilliti til eðlis framkvæmdarinnar, staðsetningar hennar og eiginleika hugsanlegra áhrifa hennar, sbr. þau viðmið sem tilgreind eru í 2. viðauka laga um mat á umhverfisáhrifum. Því skal framkvæmdin ekki háð mati á umhverfisáhrifum.

Þar sem fyrirhugaðar eru miklar framkvæmdir af hálfu Isavia á flugvallarsvæðinu vill Skipulagsstofnun benda á mikilvægi þess að fyrirhugaðar framkvæmdir sem hafa í för með sér verulega aukningu á starfsemi eða flugumferð verði tilkynntar til stofnunarinnar, sbr. bréf sem sent var af Skipulagsstofnunar til Isavia 10. maí sl. Þar kom sérstaklega fram að afar mikilvægt væri að tilkynna framkvæmdir af þessu tagi, jafnvel þó vinna við þær væri þegar hafin.

Samkvæmt 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum má kæra ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála. Kærufrestur er til 20. september 2016.

Reykjavík, 17. ágúst 2016

Inga Birna Ólafsdóttir

Sigurður Ásbjörnsson