

Stækkun Keflavíkurflugvallar

Ákvörðun um matsáætlun

1 INNGANGUR

Þann 8. janúar 2019 barst Skipulagsstofnun tillaga Isavia að matsáætlun vegna fyrirhugaðrar stækkunar Keflavíkurflugvallar samkvæmt 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum, sbr. lið 10.05 og 13.02 í 1. viðauka laganna.

Skipulagsstofnun leitaði umsagna Suðurnesjabæjar, Reykjanesbæjar, Akureyrarbæjar, Fljótsdalshéraðs, Reykjavíkurborgar, Byggðastofnunar, Ferðamálastofu, Heilbrigðiseftirlits Suðurnesja, Landhelgisgæslunnar, Minjastofnunar Íslands, Náttúrufræðistofnunar Íslands, Samgöngustofu, skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar, svæðisskipulagsnefndar Suðurnesja, Umhverfisstofnunar, Veðurstofu Íslands og Vegagerðarinnar um tillögu Isavia.

2 GÖGN LÖGÐ FRAM

Tillaga framkvæmdaraðila að matsáætlun: Stækkun Keflavíkurflugvallar – Hámörkun afkastagetu flugbrautakerfis. Tillaga að matsáætlun. Isavia. Janúar, 2019.

Umsagnir um tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Reykjanesbæ með bréfi dags. 6. og 13. febrúar 2019
- Suðurnesjabæ með tölvupósti dags. 27. febrúar 2019
- Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar með bréfi dags. 5. febrúar 2019
- Svæðisskipulagsnefnd Suðurnesja með tölvupósti dags. 26. febrúar 2019
- Akureyrarbæ með bréfi dags. 24. janúar 2019
- Fljótsdalshéraði með bréfi dags. 24. janúar 2019
- Byggðastofnun með bréfi dags. 4. apríl 2019
- Ferðamálastofu með bréfi dags. 25. janúar 2019
- Heilbrigðiseftirliti Suðurnesja með tölvupósti dags. 5. febrúar 2019
- Landhelgisgæslunni með tölvupósti dags. 18. febrúar 2019
- Minjastofnun Íslands með bréfi dags. 22. janúar 2019
- Náttúrufræðistofnun Íslands með tölvupósti dags. 22. janúar 2019
- Samgöngustofu með bréfi dags. 25. janúar 2019
- Umhverfisstofnun með bréfi dags. 28. janúar 2019
- Veðurstofu Íslands með tölvupósti dags. 25. janúar 2019
- Vegagerðinni með tölvupósti dags. 1. febrúar 2019

Athugasemdir við tillögu að matsáætlun bárust frá:

- Herði Einarssyni með bréfi dags. 25. janúar 2019
- Félagi íslenskra atvinnuflugmanna með bréfi dags. 25. janúar 2019
- Öryggisnefnd Félags íslenskra flugumferðarstjóra með tölvupósti dags. 25. janúar 2019
- Samtökum um betri byggð með tölvupósti dags. 24. janúar 2019

Frekari upplýsingar bárust frá framkvæmdaraðila með bréfi dags. 12. og 27. febrúar og 10. apríl 2019.



3 FRAMKVÆMD OG UMHVERFISÁHRIF

Fram kemur í tillögu að matsáætlun að Isavia áformar framkvæmdir til að ná hámarksafköstum núverandi flugbrauta Keflavíkurflugvallar. Framkvæmdirnar felast annars vegar í breytingum á flugbrautakerfinu, svo sem gerð flýtireina, flughlaða, flugvélahliða og akbrauta. Hins vegar er um að ræða uppbyggingu við flugbrautirnar til að styðja við og anna hámarksafköstum þeirra, svo sem stækkun flugstöðvarbyggingar, gerð afísingarsvæðis, stækkun eldsneytiskerfis og fjölgun og tilfærsla bílastæða.

Umfang þeirra framkvæmda sem umhverfismatið tekur til

Í kafla 5.3 í tillögu Isavia að matsáætlun segir að þeim framkvæmdum sem umhverfismatið tekur til sé ætlað að anna þörf til a.m.k. 10 ára. Jafnframt segir í kafla 5.4 að gert sé ráð fyrir að umhverfismatið taki allt að 2 ár. Þrátt fyrir þetta er eingöngu sett fram spá um farþegafjölda og fjölda flughreyfinga á vellinum árið 2025, eða eftir 6 ár, í tillögunni. Varðandi áætlaðan farþegafjölda um völlinn árið 2025 er ýmist sett fram talan 14,5 milljónir farþega eða 14-16 milljónir farþega. Því er ekki að fullu ljóst af tillögunni hversu miklum fjölda farþega flugbrautakerfi Keflavíkurflugvallar er ætlað að anna eftir að framkvæmdum lýkur.

Í tillögu Isavia að matsáætlun segir einnig að í frummatsskýrslu verði fjallað um þær framkvæmdir sem ráðist hefur verið í á Keflavíkurflugvelli undanfarinn áratug, þótt þær verði ekki hlut af mati á umhverfisáhrifum.

Hörður Einarsson gerir athugasemdir við framangreint í tillögu Isavia og telur að umhverfismeta skuli þær framkvæmdir sem ráðist hefur verið í á síðustu árum.

Skipulagsstofnun telur eðlilegt að miða umfang umhverfismatsins við áformaða uppbyggingu til 10 ára og þurfa tölulegar upplýsingar, forsendur og spár sem unnið er út frá og settar fram í frummatsskýrslu að samræmast því. Þannig þarf að setja fram spá sem tekur að lágmarki til ársins 2030 og greina frá hvaða farþegafjölda flugvöllurinn á að geta annað, að framkvæmdum loknum. Í frummatsskýrslu þarf jafnframt að gera grein fyrir þeim framkvæmdum sem ráðist hefur verið í á Keflavíkurflugvelli á undanförunum árum og gera þarf grein fyrir umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda og aukinna umsvifa á vellinum vegna þeirra, sem lið í mati á umhverfisáhrifum áformaðra framkvæmda.

Forsendur og spár um fjölda farþega

Fram kemur í tillögu að matsáætlun að framkvæmdunum sé ætlað að anna þörf til a.m.k. næstu 10 ára, en hinsvegar er eingöngu settur fram áætlaður fjöldi farþega um völlinn árið 2025, sem er 14,5 milljón farþega (eða 14-16 milljónir). Fram kemur að forsendur fyrirhugaðra framkvæmda sé farþegaspá Isavia sem taki mið af spám um þróun farþegafjölda á flugmarkaði almennt ásamt spám helstu flugfélaga sem eru með starfsemi á Keflavíkurflugvelli. Farþegaspá Isavia sé alla jafna unnin einu sinni á ári og endurskoðuð með 6 mánaða millibili.¹ Á allra næstu árum er samkvæmt tillögunni gert ráð fyrir áframhaldandi vexti, en þó ekki jafnmiklum hlutfallslega og undanfarin ár. Til framtíðar spái Isavia um 3% árlegri fjölgun farþega sem sé í samræmi við langtímaspá Alþjóðaferðamála-ráðsins.

Ferðamálastofa telur í umsögn sinni um tillögu Isavia nauðsynlegt að í umhverfismatsferlinu verði betur gerð grein fyrir hvaða hópa flugfarþega er um að ræða, til að hægt sé að meta raunveruleg umhverfisáhrif fyrirhugaðra framkvæmda. Til að hægt sé að leggja mat á áhrif framkvæmdanna á

¹ Tillaga Isavia að matsáætlun var lögð fram í janúar 2019 og var þá gengið út frá að heildarfarþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll á árinu 2018 yrði um 10,4 milljónir, en endanlegur fjöldi árið 2018 varð um 9,8 milljónir. Frá því tillagan var lögð fram hefur WOW air hætt rekstri, auk þess sem Boeing 737 MAX 8 flugvélar Icelandair hafa ekki verið í rekstri síðan í mars. Isavia kynnti í júní uppfærða farþegaspá fyrir árið 2019. Í spá sem fyrirtækið birti í janúar var gert ráð fyrir að 8,9 milljónir farþega færu um Keflavíkurflugvöll árið 2019, en í uppfærðri spá í júní er gerð ráð fyrir að farþegar um völlinn árið 2019 verði 7,3 milljónir.



samfélag þurfi greining á farþegum um flugvöllinn í annarsvegar farþega til og frá landinu og hinsvegar skipti-/tengifarþega að liggja fyrir. Fjölgun ferðamanna til landsins skipti þarna megin máli og það álag sem þeirri fjölgun fylgir á samfélagið. Spá Isavia um fjölda farþega árið 2025 hljóti að vera byggð á einhverjum forsendum, sem ætti að vera hægt að greina betur og birta. Þannig væri hægt að fá gleggri niðurstöðu um þau áhrif sem fyrirhuguð stækkun og uppbygging mun hafa á samfélagið vegna fjölgunar farþega á komandi árum. Það sé verulegur munur á umhverfisáhrifum vegna skipti- og tengifarþega annars vegar og farþega til og frá landinu hins vegar.

Í svörum Isavia við umsögn Ferðamálastofu kemur fram að áformaðar framkvæmdir lúti að því að auka afkastagetu flugvallarins, hvort heldur gagnvart farþegum til og frá landinu eða skiptifarþegum.

Skipulagsstofnun tekur undir umsögn Ferðamálastofu um að auk upplýsinga um heildarafköst flugvallarins með tilliti til farþegafjölda hefur þýðingu fyrir umhverfismat framkvæmdanna hve stór hluti farþega um völlinn eru farþegar til og frá landinu. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir ólíkum sviðsmyndum eða valkostum hvað varðar samsetningu farþega og meta umhverfisáhrif þeirra (sjá að öðru leyti kafla um valkosti neðar).

Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir þróun í fjölda farþega um Keflavíkurflugvöll sl. 10 ár og hvernig skipting þeirra hefur verið í farþega til og frá landinu annarsvegar og skiptifarþega hinsvegar. Einnig skipting í íslenska og erlenda ferðamenn til og frá landinu. Setja þarf fram spá um fjölda og samsetningu farþega um völlinn til a.m.k. 10 ára og gera grein fyrir hvernig áfangaskipting uppbyggingar og forgangsröðun framkvæmda er áætluð með tilliti til afkastagetu/farþegafjölda og samsetningar farþega. Ljóst er af þróun undangenginna mánaða að þróun í fjölda og samsetningu farþega um völlinn getur tekið snöggum breytingum og því er áréttað mikilvægi þess að í frummatsskýrslu séu settar fram fleiri en ein möguleg sviðsmynd eða valkostir þar um.

Valkostir

Í tillögu Isavia að matsáætlun eru settir fram tveir megin valkostir. Báðir felast þeir í því að uppbygging miði við sömu afköst flugvallarins. Munurinn felst í mismunandi fyrirkomulagi á flugvellinum, þ.e. valkosti A sem miðar við byggingu svokallaðs „Austurfinger“ á flugstöðinni og valkosti B sem gerir í stað hans ráð fyrir fjarstæðum sem þjónustuð verði með rútum.

Í athugasemdum Samtaka um betri byggð við tillögu Isavia kemur fram að samtökin telja að bera þurfi fyrirhugaðar framkvæmdir saman við aðra valkosti um uppbyggingu á aðstöðu fyrir millilanda- og innanlandsflug á SV-horninu.

Í svörum Isavia kemur fram að fyrirtækið telji það ekki vera hlutverk umhverfismats á stækkun Keflavíkurflugvallar að meta umhverfisáhrif af uppbyggingu annarra flugvalla.

Skipulagsstofnun bendir á að starfandi er á vegum stjórnvalda starfshópur sem hefur það hlutverk að skoða uppbyggingu flugvallar í Hvassahrauni. Það liggur því fyrir að litið er á uppbyggingu flugvallar þar sem mögulegan eða raunhæfan valkost. Af þeim sökum þarf í frummatsskýrslu að gera grein fyrir stöðu mála varðandi mögulega flugvallaruppbyggingu í Hvassahrauni. Fjalla þarf um áformaða uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli og umhverfisáhrif hennar miðað við mögulega sviðsmynd um að byggður verði flugvöllur í Hvassahrauni.

Jafnframt þarf að gera grein fyrir áformaðri áfangaskiptingu framkvæmda miðað við áformaða afkastagetu flugvallarins í hverjum áfanga, sem jafnframt geta þá skoðast sem valkostir um uppbyggingu flugvallarins.

Áhrif á varaflugvelli

Ekki er vikið að áhrifum aukinna umsvifa á Keflavíkurflugvelli á varaflugvelli í tillögu Isavia að matsáætlun.



Akureyrarbær heldur fram í umsögn sinni um tillögu Isavia að stækkun Keflavíkurflugvallar og aukin flugumferð um völlinn kalli á tafarlausa uppbyggingu varaflugvalla bæði á Akureyri og Egilsstöðum. Fljótshérað gerir athugasemd við að ekki skuli vera unnin sambærileg áætlun vegna varaflugvalla, svo sem Egilsstaðaflugvallar og telur að með markvissri uppbyggingu þeirra megi draga úr mögulegum neikvæðum umhverfisáhrifum sem veruleg aukning umferðar um Keflavíkurflugvöll kunni að hafa á nærumhverfi.

Í svörum Isavia kemur fram að fyrirtækið telji það ekki vera hluta af umhverfismati stækkunar Keflavíkurflugvallar að meta umhverfisáhrif af uppbyggingu annarra flugvalla.

Í mati á umhverfisáhrifum skal gera grein fyrir framkvæmdum sem eru forsenda þeirrar framkvæmdar sem umhverfismatið beinist að. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir hvaða flugvellir þjóna og geta þjónað sem varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll og hvað áætluð aukning afkastagetu/flughreyfinga á Keflavíkurflugvelli kallar á mikla afkastagetu eða rými á varaflugvöllum, svo sem ef loka þarf Keflavíkurflugvelli með stuttum fyrirvara vegna slyss eða veðurs.

Bein og óbein áhrif á samfélag og náttúru

Í tillögu Isavia að matsáætlun kemur fram að lagt verði mat á áhrif á samfélag út frá áhrifum uppbyggingarinnar á atvinnulíf og þróun á Suðurnesjum og áhrif á innviði á Suðurnesjum og á Íslandi í heild, eftir sem unnt er. Hvað varðar áhrif á náttúrufar, er í tillögu Isavia eingöngu gert ráð fyrir að leggja mat á staðbundin áhrif á og nærri flugvallarsvæðinu.

Samkvæmt tillögu Isavia voru um 5.600 bein störf á flugvöllum árið 2016 og gert ráð fyrir að störfum á Keflavíkurflugvelli fjölgi um 4.420 til ársins 2025.

Skipulagsstofnun bendir á að Keflavíkurflugvöllur er þegar einn af fjölmennustu vinnustöðum landsins og verður mögulega langfjölmennasti vinnustaður landsins að loknum þeim framkvæmdum sem Isavia áformar á flugvöllum.

Akureyrarbær bendir í umsögn sinni um tillögu Isavia á að eðlilegt sé að meta umhverfisleg og samfélagsleg áhrif stækkunar Keflavíkurflugvallar á dreifingu ferðamanna um landið. Byggðastofnun telur fyrirhugaða uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli kalla á mat á því hvaða innviðauppbygging utan flugvallarsvæðisins er nauðsynleg vegna hennar og til þess að aðstaða á Keflavíkurflugvelli geti sinnt sínu hlutverki. Fyrirhugaðar framkvæmdir á Keflavíkurflugvelli og fjölgun farþega um völlinn hafi afleiðingar langt út fyrir flugvallarsvæðið og það þurfi að gera grein fyrir þeim.

Í svörum Isavia kemur fram sú afstaða að mat á umhverfisáhrifum ferðaþjónustu og komu ferðamanna eigi heima á öðrum vettvangi en í frummatsskýrslu um stækkun Keflavíkurflugvallar.

Í mati á umhverfisáhrifum skal gera grein fyrir beinum og óbeinum, uppsöfnuðum og samvirkum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem í henni fylgir á umhverfið og samspil einstakra þátta í umhverfinu. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um og leggja mat á áhrif uppbyggingarinnar á atvinnulíf og samfélag á Suðurnesjum, svo sem á húsnæðismarkað og félagslega innviði. Samhliða aukinni umferð um Keflavíkurflugvöll og fjölgun ferðamanna er fyrirsjáanlegt að álag eykst á ýmsa innviði, svæðisbundið og jafnvel um landið allt, svo sem á löggæslu, samgöngukerfi og heilbrigðisþjónustu sem og á náttúru á fjölförnum og viðkvæmum áfangastöðum ferðamanna. Því þarf í frummatsskýrslu að leggja mat á óbein áhrif uppbyggingar á Keflavíkurflugvelli á atvinnulíf og innviði, þ.m.t. á náttúru, annarsstaðar á landinu.

Í frummatsskýrslu þarf koma fram þróun í fjölda og samsetningu starfa á Keflavíkurflugvelli undanfarin 10 ár og spá um fjölda og samsetningu starfa til næstu 10 ára vegna uppbyggingar og rekstrar flugvallarins.



Til viðbótar þeim gögnum sem talin eru upp í kafla 10.9 í tillögu Isavia bendir Skipulagsstofnun á *Jafnvægisás ferðamála og Framtíðarsýn og leiðarljós íslenskrar ferðaþjónustu til 2030* sem kynnt voru af atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytinu í samráðsgátt stjórnvalda í júní sl.

Áhrif á loftgæði

Í tillögu Isavia að matsáætlun kemur fram að í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir núverandi loftgæðum umhverfis Keflavíkurflugvöll. Gerð verði grein fyrir því hvort og þá hvar loftgæði fara yfir viðmiðunarmörk reglugerða og fjallað um mótvægisáðgerðir og fyrirbyggjandi áðgerðir auk þess sem gerð verði grein fyrir samlegðaráhrifum flugumferðar, umferðar um Reykjanesbraut og iðnaðarstarfsemi í Helguvík. Einnig verði fjallað um áhrif á landnotkun innan áhrifasvæðis vegna uppbyggingar Keflavíkurflugvallar.

Áhrif á hljóðvist

Fram kemur í tillögu Isavia að matsáætlun að í frummatsskýrslu verði gerð grein fyrir því hvort og þá hvar hávaði fer yfir viðmiðunarmörk reglugerðar um hávaða með tilliti til landnotkunar innan áhrifasvæðis hávaða vegna stækkunar Keflavíkurflugvallar. Sett verði fram aðgerðaáætlun til að bregðast við með mótvægisáðgerðum.

Í umsögn Umhverfisstofnunar um tillögu Isavia kemur fram að stofnunin telur mikilvægt að í frummatsskýrslu komi fram hver áhrif annarrar flugumferðar verði á hljóðvist svo sem flugumferð herpota.

Í svörum Isavia við umsögn Umhverfisstofnunar segir að umferð herpota tengist ekki framkvæmdum við stækkun Keflavíkurflugvallar.

Við mat á umhverfisáhrifum skal leggja mat á samvirk áhrif framkvæmdar með öðrum framkvæmdum eða starfsemi. Í frummatsskýrslu þarf að leggja mat á áhrif flugumferðar um Keflavíkurflugvöll á hljóðvist og gera grein fyrir mótvægisáðgerðum þannig að viðmiðunarmörk verði uppfyllt. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Umhverfisstofnunar um að í mati á áhrifum á hljóðvist í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir samlegðaráhrifum farþega- og vöruflutningaflugs með annarri flugumferð um völlinn, svo sem flugumferð herpota.

Áhrif á losun gróðurhúsalofttegunda

Samkvæmt tillögu Isavia að matsáætlun virðist fyrirtækið fyrst og fremst ætla að beina sjónum að losun vegna orkunotkunar tækja og búnaðar og annarra umsvifa á flugvallarsvæðinu í mati á áhrifum á losun gróðurhúsalofttegunda.

Í umsögn Umhverfisstofnunar um tillögu Isavia er bent á að ferðamenn hafa margvísleg áhrif á skuldbindingar Íslands og hugsanlegt sé að notkun tækja og búnaðar á flugvallarsvæðinu sé óverulegur þáttur í samanburði við losun hvers ferðamanns meðan á dvöl hans stendur. Umhverfisstofnun telur að hægt sé að skoða upplýsingar um kolefnisspor meðal ferðamanns sem heimsækir Ísland.

Í svörum Isavia við umsögn Umhverfisstofnunar kemur fram að mat á umhverfisáhrifum taki fyrir stækkun Keflavíkurflugvallar, en Isavia telur að umfjöllun um umhverfisáhrif ferðaþjónustu og komu ferðamanna eigi heima á öðrum vettvangi.

Í mati á umhverfisáhrifum skal gera grein fyrir beinum og óbeinum, uppsöfnuðum og samvirkum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem i henni fylgir á umhverfið og samspil einstakra þátta í umhverfinu. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingar Umhverfisstofnunar. Ljóst er að áformaðri stækkun flugvallarins er ætlað að gera kleift að anna meiri flugumferð. Í frummatsskýrslu þarf að setja fram spá um losun gróðurhúsalofttegunda, bæði um beina losun vegna framkvæmda og rekstrar á flugvöllinum og um óbeina losun vegna flugumferðar um völlinn og ferðamanna sem heimsækja Ísland, eftir því sem unnt er.



Fráveita og úrgangur

Umhverfisstofnun telur í umsögn sinni um tillögu Isavia mikilvægt að fjallað sé um fráveitumál í frummatsskýrslu auk þess sem gera þurfi grein fyrir hvernig meðhöndlun úrgangs sem fellur til á Keflavíkflugvelli verði háttað, hver staðan er á þeim málum í dag og hver áhrifin verða miðað við fjölgun ferðamanna.

Í svörum Isavia kemur fram að fráveitukerfið á Keflavíkflugvelli sé hannað með það í huga að taka við mögulegri stækkun flugvallarins. Unnið sé að aðgerðum til að draga úr úrgangi og auka flokkun og endurvinnslu. Ekki sé gert ráð fyrir að fjalla um fráveitu- og úrgangsmál í frummatsskýrslu.

Í mati á umhverfisáhrifum skal gera grein fyrir beinum og óbeinum, uppsöfnuðum og samvirkum áhrifum framkvæmdar og starfsemi sem i henni fylgir á umhverfið og samspil einstakra þátta í umhverfinu. Skipulagsstofnun tekur undir með Umhverfisstofnun um að í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir stöðu úrgangs- og fráveitumála miðað við núverandi aðstæður og áætlaða stækkun og leggja mat á umhverfisáhrif.

Vöktun

Í frummatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa eftir að framkvæmdum er lokið og starfsemin er komin í rekstur, eftir því sem við á.

4 NIÐURSTAÐA

Í samræmi við 8. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum hefur Skipulagsstofnun farið yfir framlagða tillögu Isavia að matsáætlun ásamt þeim umsögnum og athugasemdum sem borist hafa stofnuninni og viðbrögðum framkvæmdaraðila við þeim. Skipulagsstofnun fellst á tillögu framkvæmdaraðila að matsáætlun með eftirfarandi athugasemdum.

1. Í frummatsskýrslu þarf að miða umfang umhverfismatsins við áformaða uppbyggingu til 10 ára og þurfa tölulegar upplýsingar, forsendur og spár sem unnið er út frá og settar fram í frummatsskýrslu að samræmast því. Þannig þarf að setja fram spá sem tekur að lágmarki til ársins 2030 og greina frá hvaða farþegafjöldi flugvöllurinn á að geta annað, að framkvæmdum loknum. Í frummatsskýrslu þarf jafnframt að gera grein fyrir þeim framkvæmdum sem ráðist hefur verið í á Keflavíkflugvelli á undanförunum árum og gera þarf grein fyrir umhverfisáhrifum þeirra framkvæmda og aukinna umsvifa á völlum vegna þeirra, sem lið í mati á umhverfisáhrifum áformaðra framkvæmda.
2. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir þróun í fjölda farþega um Keflavíkflugvöll sl. 10 ár og hvernig skipting þeirra hefur verið í farþega til og frá landinu annarsvegar og skiptifarþega hinsvegar. Einnig skipting í íslenska og erlenda ferðamenn til og frá landinu. Setja þarf fram spá um fjölda og samsetningu farþega um völlinn til a.m.k. 10 ára og gera grein fyrir hvernig áfangaskipting uppbyggingar og forgangsröðun framkvæmda er áætluð með tilliti til afkastagetu/farþegafjöldi og samsetningar farþega. Ljóst er af þróun undangenginna mánaða að þróun í fjölda og samsetningu farþega um völlinn getur tekið snöggum breytingum og því er áréttáð mikilvægi þess að í frummatsskýrslu séu settar fram fleiri en ein möguleg sviðsmynd eða valkostir þar um.
3. Í frummatsskýrslu að gera grein fyrir stöðu mála varðandi mögulega flugvallaruppbyggingu í Hvassahrauni. Fjalla þarf um áformaða uppbyggingu á Keflavíkflugvelli og umhverfisáhrif hennar miðað við mögulega sviðsmynd um að byggður verði flugvöllur í Hvassahrauni. Jafnframt þarf að gera grein fyrir áformaðri áfangaskiptingu framkvæmda miðað við áformaða afkastagetu flugvallarins í hverjum áfanga, sem jafnframt geta þá skoðast sem valkostir um uppbyggingu flugvallarins.



4. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir hvaða flugvellir þjóna og geta þjónað sem varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll og hvað áætluð aukning afkastagetu/flughreyfinga á Keflavíkurflugvelli kallar á mikla afkastagetu eða rými á varaflugvöllum, svo sem ef loka þarf Keflavíkurflugvelli með stuttum fyrirvara vegna slyss eða veðurs.
5. Í frummatsskýrslu þarf að fjalla um og leggja mat á áhrif uppbyggingarinnar á atvinnulíf og samfélag á Suðurnesjum, svo sem á húsnæðismarkað og félagslega innviði. Samhliða aukinni umferð um Keflavíkurflugvöll og fjölgun ferðamanna er fyrirsjáanlegt að álag eykst á ýmsa innviði, svæðisbundið og jafnvel um landið allt, svo sem á löggæslu, samgöngukerfi og heilbrigðisþjónustu sem og á náttúru á fjölförnum og viðkvæmum áfangastöðum ferðamanna. Því þarf í frummatsskýrslu að leggja mat á óbein áhrif uppbyggingar á Keflavíkurflugvelli á atvinnulíf og innviði, þ.m.t. á náttúru, annarsstaðar á landinu.
6. Í frummatsskýrslu þarf koma fram þróun í fjölda og samsetningu starfa á Keflavíkurflugvelli undanfarin 10 ár og spá um fjölda og samsetningu starfa til næstu 10 ára vegna uppbyggingar og rekstrar flugvallarins.
7. Í frummatsskýrslu þarf að leggja mat á áhrif flugumferðar um Keflavíkurflugvöll á hljóðvist og gera grein fyrir mótvægisáðgerðum þannig að viðmiðunarmörk verði uppfyllt. Skipulagsstofnun tekur undir ábendingu Umhverfisstofnunar um að í mati á áhrifum á hljóðvist í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir samlegðaráhrifum farþega- og vöruflugningaflugs með annarri flugumferð um völlinn, svo sem flugumferð herþota.
8. Í frummatsskýrslu þarf að setja fram spá um losun gróðurhúsalofttegunda, bæði um beina losun vegna framkvæmda og rekstrar á flugvöllum og um óbeina losun vegna flugumferðar um völlinn og ferðamanna sem heimsækja Ísland, eftir því sem unnt er.
9. Í frummatsskýrslu þarf að gera grein fyrir stöðu úrgangs- og fráveitumála miðað við núverandi aðstæður og áætlaða stækkun og leggja mat á umhverfisáhrif.
10. Í frummatsskýrslu þarf að leggja fram áætlun um vöktun umhverfisáhrifa eftir að framkvæmdum er lokið og starfsemin er komin í rekstur, eftir því sem við á.

Framkvæmdaraðili getur kært ákvörðunina til úrskurðarnefndar umhverfis- og auðlindamála, sbr. 14. gr. laga um mat á umhverfisáhrifum.

Reykjavík, 3. júlí 2019

Ásdís Hlökk Theódórsdóttir

Jakob Gunnarsson