



Borgarráð

Erindi Isavia um skógarhögg í Öskjuhlíð

Lagt er fram erindi innanlandssviðs Isavia þar sem farið er fram á tafarlausa fellingu um 2.900 trjáa í Öskjuhlíð og til vara 1.200 hæstu trjáa í Öskjuhlíð. Um er að ræða einn elsta samfellda skóg í Reykjavík, nánar tiltekið skóglendi Öskjuhlíðar frá svæðinu þar sem nú stendur Háskólinn í Reykjavík og að svæði kirkjugarðsins í Fossvogi og Perlunnar, sjá meðfylgjandi myndir til skýringar.

Ætla má að krafan nái að lágmarki til um helmings elsta og hæsta skógarins í Öskjuhlíð og um þriðjung samfellds skógar þar í heild. Ljóst er að krafan varðar stórt svæði og skóg sem nýtur hverfisverndar í deiliskipulagi og svæðis í Öskjuhlíð sem nýtur verndar sem borgargarður í aðalskipulagi, auk þess sem Öskjuhlíð er á náttúruminjaskrá. Ljóst er að ekki verður fallist á kröfuna án undangenginna breytinga á þessum skipulagsáætlunum og nauðsynlegs samráðs sem það útheimtir. Lagt er til að meðfylgjandi erindi verði því sent umhverfis- og skipulagsráði til umsagnaráður en erindið verður tekið til afgreiðslu í borgarráði.

Greinargerð:

Í erindi Isavia innanlandsflugvalla dags. 6. júlí 2023 kemur fram sú krafa að Reykjavíkurborg felli tré innan aðflugsgæra að Reykjavíkflugvelli, að flugbrautum 13/31 úr austri yfir Öskjuhlíð til að bæta flugöryggi. Að mati flugvallasviðs innanlandsflugvalla Isavia eru tveir möguleikar í stöðunni, annars vegar að fella í eitt skipti fyrir öll tré innan tveggja hindrunarflata í þessum gæra aðflugsfatarins sem eru u.þ.b. 2900 tré, hins vegar að fella um 1200 tré.

Krafan varðar stórt svæði og skóg sem nýtur hverfisverndar í deiliskipulagi og svæðis í Öskjuhlíð sem nýtur verndar sem borgargarður í aðalskipulagi. Þá er Öskjuhlíð á náttúruminjaskrá. Umrædd trjáfelling fellur einnig undir lög nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum áætlana og framkvæmda en í lögnum er kveðið á um að varanleg skógareyðing sem taki til 0,5 ha svæðis eða stærra falli undir flokk B í lögnum sem eru framkvæmdir sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og metið er í hverju tilviki með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar hvort háðar skuli umhverfismati.

Leita þyrfti umsagna fjölda aðila ef áform um trjáfellinguna yrðu að veruleika og framkvæmdin sjálf er háð reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012 en fjallað er um framkvæmdaleyfi í 13. gr. Meðal þeirra sem leita þyrfti umsagnar hjá er Náttúrufræðistofnun þar sem svæðið er á náttúruminjaskrá.

Auk þess er ljóst að umrædd trjáfelling hefur á sér fjárhagslega hlið. Árið 2017 voru felld um 140 tré með hliðsjón af sjónarmiðum um flugöryggi í samvinnu Isavia og Reykjavíkurborgar. Isavia greiddi kostnaðinn við verkefnið og gekkst fyrir útboði á því. Með hliðsjón af þeim kostnaði má ætla að ekki muni kosta minna en 500 milljónir króna að fella um 2.900 tré og er



Þá ekki tekið við af landmótun eða nauðsynlegum úrbótum á skóglausa svæðinu sem eftir stæði.

Ljóst er að ofangreindar kröfur geta einnig varðað hæstu trén í Hljómskálagarðinum. Reykjavíkurborg hefur ekki tekið afstöðu til kröfu Isavia um Öskjuhlíð sem vísar til samkomulags frá árinu 2013 kröfu sinni til stuðnings. Umhverfis- og skipulagssvið hefur unnið frumgreiningu á kröfunni og verður Isavia gerð grein fyrir ofangreindum sjónarmiðum sem á henni byggja.

Stutt umfjöllun um lykilatriði málsins og forsögu þess byggt á greiningu umhverfis- og skipulagssviðs:

Skógrækt í Öskjuhlíð

Fyrir 1950 var megnið af Öskjuhlíð grýtt mólendi. Þá voru gerðar tilraunir á vegum Skógræktarfélag Reykjavíkur með að bera áburð og sá grasi á melskika í Öskjuhlíð. Í framhaldinu samþykkt tillaga Hákonar Bjarnasonar og Valtýs Stefánssonar í bæjarstjórn um áframhaldandi grasrækt og ræktun trjáa. Jafnframt var í tillögunni mörkuð stefna um verndun svæðisins og stígagerð. Fyrsta gróðursetningin fór fram á vegum flugmálastjórnar en Hitaveita Reykjavíkur stóð lengst af straum af kostnaði við trjáræktina og Skógræktarfélag Reykjavíkur hafði umsjón með henni. Að jafnaði voru það hópar frá Vinnuskóla Reykjavíkur sem unnu að gróðursetningunni.

Grisjun skógar í Öskjuhlíð undanfarin ár

Í samkomulagi Reykjavíkurborgar og ríkisins um flugvallarmál árið 2013 voru ákvæði um að vinna sameiginlega að stækkun flugstjórnarmiðstöðvar Isavia í Vatnsmýri, samþykkja deiliskipulag um ný lendingarljós og fella hæstu trén í Öskjuhlíð, með tilliti til flugöryggis. Í samkomulaginu sagði:

„Þegar lokun NA/SV brautarinnar hefur verið staðfest verða ný lendingarljós tekin í notkun í samræmi við breytt deiliskipulag og nauðsynlegur fjöldi trjáa í Öskjuhlíð felldur í þágu flugstarfseminnar.“

Dráttur varð á lokun brautarinnar og þurfti Reykjavíkurborg að sækja efndir á samningnum fyrir dómstólum. Það mál vannst loks endanlega í Hæstarétti. Í kjölfarið var unnið að þessum verkefnum í samræmi við samkomulagið, stækkun flugstjórnarmiðstöðvarinnar var samþykkt og framkvæmd og skógurinn í Öskjuhlíð var grisjaður. Vorið 2017 voru felld liðlega 140 tré í Öskjuhlíð. Starfsmenn borgarinnar merktu trén og sinntu eftirlitshlutverki. Isavia sá um útboð og greiddi verktaka allan kostnað við verkið. Næstu ár á eftir voru fjarlægð um það bil 10 tré ár ári í samráði Reykjavíkurborgar og yfirmanns Reykjavíkurflugvallar. Reykjavíkurborg hefur því talið að samkomulagið frá 2013 sé þegar að fullu efnt. Ljóst er að fyrirbyggja erindi er eðlisbreyting á þessu verkefni og breytingin sem ný krafa Isavia gerir til eyðingar skóglendis hefði í för með sér gjörbreytingu á ásýnd og eðli útivistarsvæðisins í Öskjuhlíð.



Vernd og staða Öskjuhlíðar í skipulagi – Hverfisvernd, Borgargarður og náttúruvernd

Gildandi deiliskipulag er frá 1999 en þar er sýndur er núverandi skógur og megin stígakerfi. <http://skipulagsaetlanir.skipulagsstofnun.is/skipulagvefur/DisplayDoc.aspx?itemid=02634425861294012500>

Öskjuhlíð er á c lista náttúruminjasrár. Hún er skilgreind sem „aðrar náttúruminjar“ og um hana segir: 119. Öskjuhlíð, Reykjavík. (1) Öskjuhlíð milli Hafnarfjarðarvegjar, Hlíðarfótar og Öskjuhlíðarskóla. (2) Vinsæll og fjölsóttur útsýnisstaður og útivistarsvæði. Minjar um hæstu sjávarstöðu frá ísaldarlokum.

Öskjuhlíð fellur undir hverfisvernd samkvæmt aðalskipulagi sem mikilvægt gróður- og útivistarsvæði.

Öskjuhlíð er skilgreint sem opið svæði (OP2) og borgargarður í Aðalskipulagi Reykjavíkur og fellur svæðið jafnframt undir hverfisvernd samkvæmt nánari skilgreiningu:

Opin svæði (OP2). Svæði fyrir útivist, aðallega í tengslum við þéttbýli, með aðstöðu sem almennri útivist tilheyrir, svo sem stígum og áningarstöðum, auk þjónustu sem er veitt á forsendum útivistar (gr. 6.2.1. í skipulagsreglugerð).

Borgargarðar: Innan borgargarða er gert ráð fyrir útivistariðkun og fjölbreyttri mannvirkjagerð af ýmsum toga sem tengist nýtingu og þjónustu svæðanna til útiveru, afþreyingar og leikja og allrar almennrar frístundaiðkunar. Einnig má gera ráð fyrir veitingaaðstöðu og veitumannvirkjum. Samfélagsstofnanir geta verið heimilar, skv. ákvörðun í deiliskipulagi.

Hverfisverndarsvæði.

HV3 Öskjuhlíð: Fjölbreyttur gróður, votlendi og ísaldarminjar. Fallegt skóglendi. Minjar um hæstu sjávarstöðu frá ísaldarlokum, 43 m yfir núverandi sjávarmáli. Jökul sorfnar klappir og hvalbak. Votlendisgróður í Leynimýri. Mikið fuglalíf.

Í kafla aðalskipulags um Grænu borgina er sett fram eftirfarandi stefna um ásýnd og skipulag svæðisins.

Megin stefna í skipulagi Öskjuhlíðar er að svæðið þjóni áfram hlutverki sínu sem einn helsti útivistarskógurinn innan þéttbýlissvæðis borgarinnar. Uppbyggingu innan og í jaðri svæðisins skal halda í lágmarki. „Í Öskjuhlíð er mikið um jarðsögulegar og menningarsögulegar minjar. Jökulsorfið berg frá síðustu ísöld er t.d. að finna nálægt Nauthólsvík. Skógur virðist hafa verið í hlíðinni við landnám og líklega hefur verið þar seljabúskapur um tíma. Öskjuhlíð er einnig fjölsótt útivistarsvæði og einstakt skógarsvæði í miðri borg.“

Í gildandi deiliskipulagi frá árinu 1996 er gert ráð fyrir því að í Öskjuhlíð sé fjölbreyttur útivistarskógur sem nýtist borgarbúum til afþreyingar og útiveru allan ársins hring. Hugmyndir að stórfelldri trjáfellingu 3000 trjáa á 10 ha svæði líkt og viðraðar eru í minnisblaði Isavia dags. 6. júlí 2023 til að koma til móts við flugöryggissjónarmið mun hafa óafturkræfanleg áhrif á ásýnd og það menningar- og útivistarlandslag sem orðið hefur til í hlíðinni seinustu áratugi í góðum takti við náttúru og lífríki svæðisins.

Ljóst er að skógarfellingin væri framkvæmdaleyfisskyld. Í 1. mgr. 13. gr. kemur fram að afla skuli framkvæmdaleyfis sveitarstjórnar vegna meiri háttar framkvæmda sem áhrif hafi á umhverfið og breyti ásýnd þess, svo sem breytingar lands með jarðvegi eða efnistöku, og annarra framkvæmda sem falli undir lög um mat á umhverfisáhrifum.



Breytingar á skipulagi og umhverfismat

Breytingar af þeim toga sem gerð er krafa um í minnisblaði Isavia myndu kalla á verulegar breytingar á deiliskipulagi svæðisins í samræmi við Skipulagslög 123/2010 og hugsanlega endurskoðun á ákvæðum aðalskipulagsins þar sem skýrt er kveðið á um að megin stefna fyrir skipulag svæðisins skuli miða að því að þar sé og verði fjölbreyttur útivistarskógur.

Umrædd trjáfelling fellur einnig undir lög nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum áætlana og framkvæmda en í lögnum er kveðið á um að varanleg skógareyðing sem taki til 0,5 ha svæðis eða stærra falli undir flokk B í lögnum sem eru framkvæmdir sem kunna að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og metið er í hverju tilviki með tilliti til eðlis, umfangs og staðsetningar hvort háðar skuli umhverfismati.

Nauðsynlegt samráð

Leita þyrfti umsagna fjölda aðila ef áform um trjáfellinguna yrðu að veruleika og framkvæmdin sjálf er háð reglugerð um framkvæmdaleyfi nr. 772/2012 en fjallað er um framkvæmdaleyfi í 13. gr. Meðal þeirra sem leita þyrfti umsagnar hjá er Náttúrufræðistofnun þar sem svæðið er á náttúruminjaskrá.

Dagur B. Eggertsson

borgarstjóri

Hjálagt:

Öskjuhlíð – myndir frá Reykjavíkurborg sem sýna áhrif skógarhöggs í Öskjuhlíð.

Erindi Isavia til Reykjavíkurborgar – Trjágróður í Reykjavík – óásættanleg hættu fyrir loftför, dags. 06.07.2023.

Samkomulag um innanlandsflug – Ríki, Reykjavíkurborg og Icelandair Group, dags. 25.10.2013.

Öskjuhlíð – myndir frá Reykjavíkurborg sem sýna áhrif skólaghöggs í Öskjuhlíð.



Mynd 1: Öskjuhlíð eins og hún lítur út í dag og óröskuð. Um er að ræða einn elsta samfellda skóg í Reykjavík, nánar tiltekið skóglendi Öskjuhlíðar frá svæðinu þar sem nú stendur Háskólinn í Reykjavík og að svæði kirkjugarðsins í Fossvogi og Perlunnar. Mynd: Reykjavíkurborg.



Mynd 2: Öskjuhlíð eins og hún gæti litið út eftir að búið er að fella öll tré innan aðflugsflatarins, u.þ.b. 2900 tré. Skógurinn sem hverfur er innan rauða afmarkaða svæðisins. Grafísk mynd: Reykjavíkurborg.



Mynd 3: Hér er mynd sem gefur hugmynd um þann hluta skógarins í Öskjuhlíð sem hverfur eftir að búið er að fella öll tré innan aðflugsflatarins, u.þ.b. 2900 tré, samkvæmt kröfu Isavia. Skógurinn sem hverfur er innan rauða afmarkaða svæðisins. *Grafísk mynd: Reykjavíkurborg.*



Mynd 4: Hér er mynd sem gefur hugmynd um hversu stór hluti skógarins hverfur verði felld samtals 1200 tré innan aðflugsflatarins sem er varakrafa Isavia. *Grafísk mynd: Reykjavíkurborg.*



Mynd 5: Hér hefur grafísk mynd Isvia, sem notuð er til grundvallar fyrir grafískar myndir Reykjavíkurborgar, verið skeytt saman við loftmynd úr Borgarvefsjá. Samsett mynd: Reykjavíkurborg.



Mynd 6: Mannlíf og trjágróður í Öskjuhlíð. Mynd: Reykjavíkurborg.



Mynd 7: Mannlíf og trjágróður í Öskjuhlíð. Mynd: Reykjavíkurborg.



Mynd 8: Mannlíf og trjágróður í Öskjuhlíð. Mynd: Reykjavíkurborg.

MINNISBLAÐ

Til Reykjavíkurborgar

DAGS 6. júlí 2023

TRJÁGRÓÐUR Í ÖSKJUHLÍÐ - ÓÁSÆTTANLEG HÆTTA FYRIR LOFTFÖR.

HÖFUNDAR VJB, BH

YFIRLESID SBJ

Í undangengnum samkomulögum milli ríkis og borgar um framtíð og hlutverk Reykjavíkurlugvallar hefur verið ákvæði um að fara þurfi í trjáfellingar í Öskjuhlíð en Reykjavíkurborg hefur aðeins framkvæmt lítinn hluta af því verkefni.

Nú er svo komið að trjágróður í Öskjuhlíð er farin að verða raunveruleg öryggisógn gagnvart loftförum í aðflugi að braut 31 og brottflugi frá braut 13. Vindafar ræður notkun flugbrauta og flugbraut verður að vera aðgengileg og örugg til þess að tefla ekki rekstraröryggi flugvallarins í tvísýnu.

Samkvæmt alþjóðaflugvallareglugerð EU 139/2014 og Skipulagsreglum Reykjavíkurlugvallar er það m.a. hlutverk flugvallarins að vakta hættu vegna trjágróðurs og vara viðeigandi landeigendur við, svo þeir geti brugðist við og sinnt skyldum sínum.

Samtímis skal eftirlitsaðili flugvallarins, þ.e. Samgöngustofa – fá afrit af þeim viðvörðunum.

Til frekari útskýringar á aðsteðjandi hættu þá snýr erindið að tveimur hindranafötum umhverfis flugvöllinn að flugbrautum 13/31 úr austri yfir Öskjuhlíð.

Hindranafletina má skýra stuttlega með eftirfarandi:

- VSS-flötur** (Visual Segment Surface) – 1.12° undir aðflugshorni flugbrautar byrjar 60m fyrir framan flugbrautarþröskuld út frá öryggissvæði flugbrautar og gleikkar um 15% til hvorrar handar.
VSS-flötur skal vera hindranalaus. Fari hindrun þó upp úr VSS-fleti er hægt að meta áhrif hennar á öryggi, þ.e. hverja og eina hindrun. Niðurstaða úr slíku mati getur verið að lækka þurfi hindranir eða fjarlægja þær alfarið.
- OCS – flötur** (Obstacle Clearance Surface) - er þrengri en VSS-flötur og með lítið eitt hærra horni. Engin hindrun má fara upp úr OCS-fletinum.

Hindranir sem fara upp úr þessum hindranafötum hafa þ.a.l. sjálfkrafa áhrif á aðflugslágmörk viðkomandi flugbrautar.

Í flugstjórnarlegu tilliti er búið að bregðast nokkrum sinnum við síðan árið 2011 og gera aðflugið æ brattara, þ.e. úr 3.7° í 4.45° á 12 ára tímabili sem þýðir í heildina um rúmlega 20% aukningu á aðflugshalla. Þær breytingar hafa verið gerðar í samráði við Samgöngustofu og áttu eingöngu að vera tímabundnar skammtímalausnir.

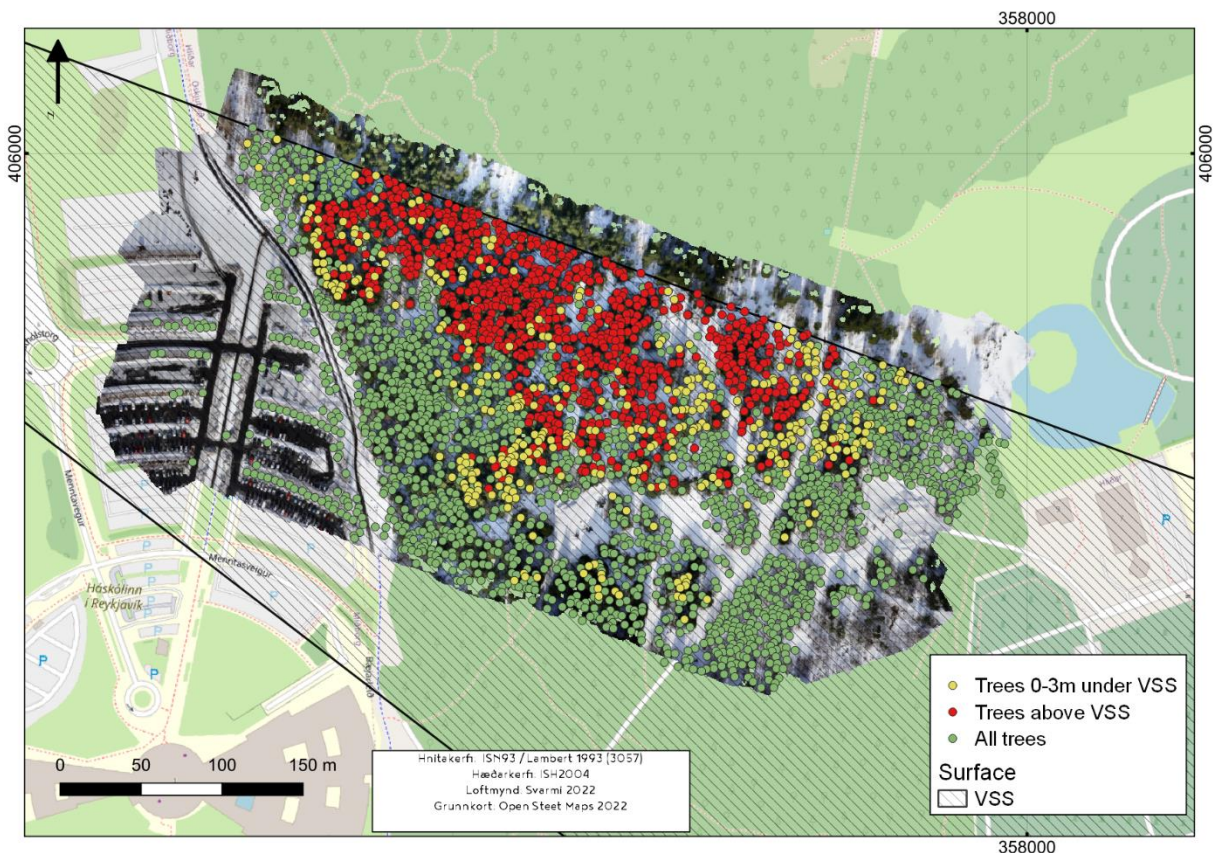
Í stað þess að loftfar lækki aðflug sitt rólega með eðlilegum aðdraganda og niður í örugga hæð undir skýjum þarf loftfar nú að lækka sig hratt niður eftir að það kemst framhjá hindrunum sínum í Öskjuhlíð til að geta lent á flugbrautinni. Loftfarið kemur þ.a.l. mjög bratt niður og ef að aðstæður breytast til hins verra á lokametrum aðflugs (approach) þá verður því sem næst ómögulegt fyrir það að hefja örugglega fráflug frá brautinni (missed approach). Nú er komið að þolmörkum hvað hæð trjáanna varðar – útilokað er að auka aðflugshallann frekar og hækka á lágmarkshæð í aðfluginu myndi gera það næstum ónothæft og ýta frekar undir hliðarvindslendingar á öðrum flugbrautum. Öryggisógnin gagnvart loftförum sem nota flugbrautina er þ.a.l. staðreynd og bregðast þarf tafarlaust við og fjarlægja hindranir.

Samkvæmt rannsókn Svarma með LIDAR-hæðarmælingu í mars 2022, kemur í ljós að töluverður fjöldi trjáa í suð-vesturhlíð Öskjuhlíðar nær upp í VSS-flötinn eða 800 tré ásamt öðrum 125 trjám sem áttu minna en 1m upp í VSS-flöt þá. Samtals eiga tæplega 400 tré minna en 3 metra í vexti til að ná í gegnum VSS-flöt.

Rauðir punktar á mynd sýna staðsetningu trjáa sem ná í gegnum VSS-flöt.

Gulir punktar á mynd sýna staðsetningu trjáa sem eiga minna en 3m í vexti til að ná í gegnum VSS-flöt.

Grænir punktar á mynd sýna önnur lægri tré á svæðinu sem fylgjast þarf með á næstu árum.



Verklag Reykjavíkurborgar um að fella 1-10 tré árlega fullnægir öryggissjónarmiðum alls ekki og uppfyllir ekki þá þörf sem fyrir hendi er varðandi að fjarlægja þær hindranir sem þegar eru til staðar.

Er það nú krafa Isavia Innanlandsflugvalla að Reykjavíkurborg bregðist við hættunni án tafar.

Tveir möguleikar eru í stöðunni.

1. Að landeigandi bregðist við hættunni í eitt skipti fyrir öll og felli öll tré innan þessara tveggja geira aðflugsflatarins (OCS og VSS) – u.þ.b. 2900 tré.
2. Öll tré sem skera VSS- flöt eru felld (u.þ.b. 800 tré) ásamt öllum trjám sem eiga minna en 3m upp í VSS-flöt (u.þ.b. 400 tré) – samtals 1200 tré.

Isavia Innanlandflugvellir eiga GPS-hnit af öllum þessum trjám.

Grenitré vaxa að meðaltali u.þ.b. 0,5-1m á ári og má því gera ráð fyrir að fjöldinn hafi aukist síðan rannsókn Svarma fór fram í mars 2022.

Ef leið tvö er valin er lagt til að landeigandi framkvæmi LIDAR-rannsókn á a.m.k. þriggja ára fresti og kynnir niðurstöður þeirrar rannsóknar fyrir Isavia Innanlandsflugvöllum.

Í kjölfar þeirrar rannsóknar muni Reykjavíkurborg og Isavia Innanlandsflugvellir í sameiningu ákveða hve mörg tré skulu felld svo þau nái aldrei upp í VSS-flöt innan næstkomandi 3 ára tímaramma.

Framundan eru áætlanir um mikla uppbyggingu á Borgarlínu í nágrenni flugvallarins m.a. á nýrri brú yfir Fossvoginn. Á framkvæmdatímanum þarf að reisa stóra krana í Fossvoginum sem munu hafa í för með sér lokun á mest notuðu flugbraut Reykjavíkflugvallar, þ.e. 01-19 - í lengri eða skemmri tíma. Það er því afar mikilvægt að búið verði að tryggja fullt nothæfi flugbrautar 13-31 til þess að hún sé líklegri að geta leyst flugbraut 01-19 af hólmi meðan á framkvæmdum stendur í Fossvoginum vegna Borgarlínu.



Verði ekki hægt að ná ásættanlegri sameiginlegri lausn um þetta verkefni þá er sú stjórnvaldsleið fyrir hendi að Innviðaráðuneyti og Isavia Innanlandsflugvellir beiti núgildandi skipulagsreglum flugvallarins: „sem fela í sér hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum og gróðri í nágrenni við Reykjavíkflugvöll“.

Isavia Innanlandsflugvellir benda á að fyrir hagsmunaaðila er vænlegast að ná samstarfi um málið. Félagið er að sjálfsögðu reiðubúið til samtals um þátttöku í mótvægisáðgerðum t.a.m. að planta tveimur trjám fyrir hvert tré annarsstaðar í borgarlandinu eða taka þátt í útfærslu hins breytta umhverfis í Öskjuhlíð til að gera það að skemmtilegu og aðlaðandi almannarými.

Með vinsemd og virðingu,

Sigrún Björk Jakobsdóttir
Framkvæmdastjóri Isavia Innanlandsflugvalla ehf

Afrit:

Innviðaráðuneytið

Samgöngustofa

Öryggisnefnd FÍA

Ríki, Reykjavíkurborg og Icelandair Group gera með sér svofellt

Samkomulag um innanlandsflug

Ríki og Reykjavíkurborg hafa undanfarið átt í viðræðum um framtíð flugvallar í Vatnsmýri í tengslum við undirbúning og auglýsingu aðalskipulags Reykjavíkur, sem gerir ráð fyrir að flugstarfsemi víki úr Vatnsmýrinni í áföngum.

Viðræðurnar hafa byggt á því að aðilar eru sammála um að staðsetning innanlandsflugvallar á höfuðborgarsvæðinu sé fyrsti kostur. Sameiginlegir hagsmunir ríkis og borgar eru að tryggja sem besta sátt allra landsmanna um þetta mikilvæga mál og kanna því til fullnustu helstu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu.

Viðræðurnar hafa byggt á grunni fyrri samninga milli ríkisins og Reykjavíkurborgar.

Afstaða ríkisvaldsins er að tryggja öryggi í innanlandsflugi með þeim hætti að næstu ár geti flugvöllur í Vatnsmýri sinnt því hlutverki sem honum er ætlað. Til að koma til móts við það og gefa svigrúm fyrir vinnu við að kanna aðra kosti hefur Reykjavíkurborg fallist á að gera þá breytingu á fyrirliggjandi tillögu að aðalskipulagi Reykjavíkur að norður-suður-brautinni verði áfram tryggður sess í aðalskipulagi Reykjavíkur til ársins 2022, í stað 2016 eins og fyrirliggjandi tillaga gerir ráð fyrir.

Sameiginleg athugun ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group á flugvallarkostum

Ríki, Reykjavíkurborg og Icelandair Group eru sammála um að fullkanna aðra kosti til rekstrar innanlandsflugs en framtíðarflugvöll í Vatnsmýri. Aðilar eru einnig sammála um að staðsetning nýs flugvallar á höfuðborgarsvæðinu er fyrsti kostur og hvetja til þess að möguleg ný flugvallarstæði verði ekki útilokuð við endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins sem stendur yfir.

Ábyrgðarmenn verkefnisins eru innanríkisráðherra, borgarstjóri og forstjóri Icelandair Group. Hver aðili um sig tilnefnir einn aðila í stýrihóp verkefnisins sem verður undir formennsku Rögnu Árnadóttur, sem er sameiginlegur fulltrúi samningsaðila. Jafnframt verður settur upp samráðshópur sem fær reglulega upplýsingar um framvindu

vinnunnar. Þar eigi m.a. sæti fulltrúar sveitarfélaga utan höfuðborgarsvæðisins, hagsmunaaðila í flugi, Landspítala, Háskóla Íslands, Háskólans í Reykjavík og fulltrúar áhugahópa með og á móti flutningi flugvallarins.

- i) Stýrihópurinn hefur heimild til að kalla eftir vinnu sérfræðinga sem aðilar samkomulagsins leggja þeim til. Jafnframt er gert ráð fyrir að stýrihópurinn komi sér saman um ráðgjafafyrirtæki með víðtæka reynslu af skipulagi og hönnun flugvalla til að draga fram valkosti og bestu lausnir fyrir mögulegan flugvöll. Athugunin miðist m.a. við lengri brautir, kjörlegu þeirra og aðra þætti sem ekki hafa komið til skoðunar í fyrri athugunum en stuðlað geta að góðri nýtingu vallarins.
- ii) Einnig verði lagt mat á rekstrargrundvöll og möguleg sóknarfæri sem nýr flugvöllur með þróunarmöguleika til framtíðar hefur í för með sér fyrir íbúa, ferðaþjónustu og atvinnulíf.
- iii) Reglulega verði gerð grein fyrir framvindu verkefnisins en lokaskil verði eigi síðar en í árslok 2014.

Gjört í Reykjavík 25. október 2013

Sigmundur Davíð Gunnlaugsson
forsætisráðherra

Jón Gnarr
borgarstjóri

Hanna Birna Kristjánsdóttir
innanríkisráðherra

Dagur B. Eggertsson
formaður borgarráðs

Björgólfur Jóhannsson
forstjóri Icelandair Group

Í framhaldi af undirritun meðfylgjandi samkomulags milli ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group munu ríki og Reykjavíkurborg vinna í samræmi við áður undirritaða samninga. Undirbúningur eftirfarandi verkefna mun þegar hefjast:

- i) Aðilar fylgi eftir auglýstu deiliskipulagi sem gerir ráð fyrir stækkun alþjóðlegu flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Vatnsmýri, enda er starfsemi hennar óháð staðsetningu innanlandsflugs, sbr. yfirlýsingar Isavia.
- ii) Aðilar ljúki vinnu við endurskoðun á deiliskipulagi fyrir flugvallarsvæðið og að tilkynnt verði um lokun NA/SV-brautarinnar samhliða auglýsingu þess, síðar á þessu ári. Samtímis skal endurskoða nógildandi skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurlugvöll til samræmis.
- iii) Þegar lokun NA/SV brautarinnar hefur verið staðfest verða ný landingarljós tekin í notkun í samræmi við breytt deiliskipulag og nauðsynlegur fjöldi trjáa í Öskjuhlíð felldur í þágu flugstarfseminnar. Aðilar leiti þó sameiginlega leiða til að milda sjónræn áhrif hinna nýju landingarljósa frá fyrirbyggjandi tillögum og takmarka fellingu trjáa í Öskjuhlíð. Óháð öðrum verkþáttum sem í samkomulaginu felast munu innanríkisráðuneytið og Isavia hafa forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn nýr staður í nágrenni borgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit vegna endurbyggingar vallarins um síðustu aldamót og skal stefnt að því að framkvæmdir verði hafnar eins fljótt og verða má.

Gjört í Reykjavík 25. október 2013

Hanna Birna Kristjánsdóttir
innanríkisráðherra

Jón Gnarr
borgarstjóri