

Áfangaskýrsla starfshóps um framtíð Reykjavíkurflugvallar

24. nóvember 2017



SAMGÖNGU- OG  
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ

# Formáli

---

Með bréfum, dags. 11. og 25. september 2017, vorum við undirrituð, Hreinn Loftsson, Dagur B. Eggertsson, Eyrún Ingibjörg Sigbórsdóttir, Linda Gunnarsdóttir, Róbert Guðfinnsson og Sveinn Magnússon, skipuð af samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, Jóni Gunnarssyni, í starfshóp sem hefur það hlutverk „að leiða viðræður samgönguyfirvalda, heilbrigðisyfirvalda, Reykjavíkurborgar og annarra sveitarfélaga og hagsmunaaðila með það að markmiði að finna ásættanlega lausn á framtíð Reykjavíkurlugvallar fyrir haghafa og landsmenn alla. Leitað verði lausna sem geti sætt ólík sjónarmið um það hlutverk sem flugvöllurinn gegnir í dag og til framtíðar.”

## Verkefnið

---

Í verkefnisáætlun starfshópsins, sem fylgdi greindu skipunarbréfi kemur fram að framangreindar viðræður um framtíð Reykjavíkurlugvallar skuli taka mið af eftirfarandi skilyrðum:

- Flugvellir á suðvesturhorni landsins þurfi að uppfylla skilyrði um að allir landsmenn komist til og frá höfuðborgarsvæðinu innan 3,5 klst. ferðatíma. Þjónustan verði sambærileg við núverandi flugvöll er varðar getu og afköst.
- Af öryggissjónarmiðum þurfi tveir flugvellir sem þjónað geti millilandaflugi með góðu móti að vera á suðvesturhorni landsins.
- Stjórnvöld geti ekki skuldbundið sig við dagsetningar til þess að opna nýjan flugvöll fyrr en staðsetning og hönnun liggja fyrir og að öll skilyrði um þjónustustig flugvallarins og fjármögnun af fjárlögum eru uppfyllt.
- Flugvellir á suðvesturluta landsins þurfi að uppfylla skyldur öryggishlutverks gagnvart íbúum landsins, þar með talið almannavarnarhlutverk, leit og björgun og sjúkraflug. Jafnframt sé mikilvægt að góð aðstaða fyrir kennslu- og þjálfunarflug sé til staðar á slíkum flugvelli.

Auk framangreindra atriða var tekið fram að starfshópurinn skyldi hafa til hliðsjónar skýrslu Þorgeirs Pálssonar frá því í ágúst 2017 um hlutverk Reykjavíkurlugvallar í öryggiskerfi landsins. Einnig skyldi hafa til hliðsjónar samkomulag Reykjavíkurborgar og ríkisins frá því í apríl 2013 og október 2013. Þá skyldu viðræðurnar taka tillit til markmiða samgönguáætlunar og niðurstaða Rögnunefndarinnar, sem svo er nefnd, frá því í júní 2015, skyldi einnig höfð til hliðsjónar í vinnu starfshópsins, en einnig það sem féll utan verksviðs þeirrar nefndar. Þannig verði skoðað að flugvöllurinn verði áfram í óbreyttu formi á núverandi stað á meðan hann gegnir núverandi hlutverki.

## Sáttaferli

---

Fyrir liggur að fjölmargir aðilar með ólík viðhorf eiga hagsmuna að gæta varðandi framtíð Reykjavíkurlugvallar. Einnig er ljóst að fylkingar hafa myndast og tekist harkalega á um framtíð flugvallarins í Vatnsmýri. Deilur hafa staðið um langan tíma. Í verkefnisáætlun



starfshópsins er því annars vegar tekið fram að fleiri aðilar en Reykjavíkurborg og ríkisvaldið þurfi að koma að samningaborðinu og hins vegar að starfshópurinn skuli skila skýrslu með tillögum um framtíð Reykjavíkurflugvallar, sem metnar eru til þess fallnar að skapa víðtæka sátt um málið. Segir svo orðrétt í verkefnisáætluninni: „Í þeirri vinnu verði tillögur Rögnumefndarinnar um flugvöll í Hvassahrauni, óbreyttur flugvöllur í Vatnsmýrinni og breyttur flugvöllur í Vatnsmýrinni lagðar til grundvallar. Gert er ráð fyrir að viðræðuhópurinn eigi í vinnunni um mótun tillagna um framtíð vallarins samráð við helstu haghafa sem skipaðir verða í sérstaka samráðsnefnd.“

## Samningar ríkis og Reykjavíkurborgar frá árinu 2013

---

Með samkomulagi Ögmundar Jónassonar, innanríkisráðherra, og Jóns Gnarr, borgarstjóra í Reykjavík, frá 19. apríl 2013, um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurflugvelli var m.a. kveðið á um lokun NA/SV brautar flugvallarins í Vatnsmýri og það land sem við það losnaði skyldi skipulagt undir blandaða byggð. Í tengslum við undirbúning og auglýsingu aðalskipulags Reykjavíkur, sem gerir ráð fyrir að flugstarfsemi víki úr Vatnsmýrinni í áföngum, var síðan gert samkomulag um innanlandsflug, dags. 25. október 2013. Tilgangur þess var að kanna til fullnustu staðsetningarkosti innanlandsflugs á höfuðborgarsvæðinu. Undir það samkomulag rituðu Sigmundur Davíð Gunnlaugsson, forsætisráðherra, og Hanna Birna Kristjánsdóttir, innanríkisráðherra, f.h. ríkisins, og þeir Jón Gnarr, borgarstjóri, og Dagur B. Eggertsson, formaður borgarráðs, f.h. Reykjavíkurborgar. Einnig átti Icelandair Group aðild að þessu samningi og f.h. fyrirtækisins undirritaði samninginn Björgólfur Jóhannsson forstjóri.

Í samningnum var áréttuð sú afstaða ríkisvaldsins „að næstu ár geti flugvöllur í Vatnsmýri sinnt því hlutverki sem honum er ætlað.“ Reykjavíkurborg kom til móts við þessa afstöðu með því að tryggja legu norður-suður brautar flugvallarins í aðalskipulagi Reykjavíkur til ársins 2022 í stað 2016 líkt og þá fyrirliggjandi tillaga að breytingu á aðalskipulaginu gerði ráð fyrir. Með samningnum afréðu aðilar hans að fullkanna aðra kosti til rekstrar innanlandsflugs en framtíðarflugvöll í Vatnsmýri. Kemur fram í samningnum að staðsetning nýs flugvallar á höfuðborgarsvæðinu sé fyrsti kostur og þar var hvatt til þess að möguleg ný flugvallarstæði yrðu ekki útilokuð við endurskoðun á svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins sem þá stóð fyrir dyrum.

Með samningnum var settur á laggirnar stýrihópur undir formennsku Rögnu Árnadóttur sem hafði heimild til að kalla eftir vinnu sérfræðinga og ráðgjafafyrirtækja með víðtæka reynslu af skipulagi og hönnun flugvalla til að draga fram valkosti og bestu lausnir fyrir mögulegan flugvöll. Athugunin skyldi m.a. miðast við lengri flugbrautir, kjörlegu þeirra og aðra þætti sem stuðlað gætu að góðri nýtingu vallarins. Samhliða greindum samningi undirritaðu Hanna Birna Krstjánsdóttir, innanríkisráðherra, og Jón Gnarr, borgarstjóri, yfirlýsingu þar sem lokun NA/SV brautarinnar var áréttuð. Í yfirlýsingunni segir ennfremur að innanríkisráðuneytið og Ísavia muni „hafa forgöngu um að kennslu- og einkaflugi verði fundinn 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.“



# Dómsmál

---

Deilur risu um túlkun framangreindra samninga þegar nýr innanríkisráðherra, Ólöf Nordal, lét í ljós þá skoðun í bréfi til borgaryfirvalda, dags. 17. apríl 2015, að ótímabært væri að gefa út framkvæmdaleyfi á byggingarsvæði við Hlíðarenda. Borgaryfirvöld fóru þess á leit við ráðherrann í bréfi, dags. 7. júlí 2015, að hann uppfyllti skyldur samkvæmt samningunum frá 19. apríl og 25. október 2013, tilkynnti um lokun NA/SV brautarinnar og endurskoðaði skipulagsreglur fyrir Reykjavíkflugvöll til samræmis við lokun flugbrautarinnar. Bréf þetta var ítrekað með bréfi 30. október 2015. Með bréfi 3. nóvember 2015 hafnaði innanríkisráðherra því að verða við þessum kröfum Reykjavíkurborgar. Ákvörðun um lokun NA/SV flugbrautarinnar yrði ekki tekin án fullvissu um að hún kæmi ekki niður á öryggi flugvallarins og viðhalda mætti fullnægjandi þjónustustigi fyrir alla landsmenn.

Endanlega var gert út um deilumál þetta með dómsmáli sem hófst með birtingu réttarstefnu í Héraðsdómi Reykjavíkur 1. febrúar 2016. Dómur féll borginni í vil 22. mars 2016 og málinu lauk síðan með einróma niðurstöðu Hæstaréttar Íslands í dómi sem kveðinn var upp hinn 9. júní 2016. Innanríkisráðherra var þar gert skylt f.h. íslenska ríkisins, að loka NA/SV flugbrautinni (flugbraut 06/24) á Reykjavíkflugvelli innan 16 vikna frá dómsuppkvaðningu.

## Niðurstaða Rögnunefndar

---

Stýrihópur Rögnu Árnadóttur (sem í áttu sæti auk hennar, Dagur B. Eggertsson, Matthías Sveinbjörnsson og Þorgerður Katrín Gunnarsdóttir), skilaði ítarlegri skýrslu í júní 2015. Niðurstaða hópsins var sú að með skýrslunni og yfirgripsmikilli vinnu við gerð hennar væru flugvallarkostir á höfuðborgarsvæðinu fullkannaðir. Um var að ræða Bessastaðanes, Hólmsheiði, Hvassahraun, Löngusker og breytta legu flugvallarins í Vatnsmýri.

Í umsögn um einstaka kosti segir svo um Hvassahraun: „Hvassahraun kemur vel út í samanburði við aðra flugvallarkosti þegar litið er til þátta eins og veðurfars, rýmis og hindrana, kostnaðar og umhverfismála. Þá kemur Hvassahraun best út þegar horft er til möguleika flugvallarstæða til að taka við flugumferð eða starfsemi umfram það sem nú er í Vatnsmýri. Hvassahraun er því að mati stýrihópsins sá flugvallarkostur sem hefur mesta þróunarmöguleika til framtíðar, borið saman við aðra flugvallarkosti. Þó eru ýmis atriði sem skoða þarf betur, þar á meðal mögulegar mótvægisáðgerðir vegna sjúkraf lutninga. Við frekari athugun á mögulegum flugvelli í Hvassahrauni verður einnig að taka með í reikninginn nálægð við Keflavíkflugvöll, svo sem varðandi loftrými, flugferla og rekstur.”

Í skýrslu Rögnunefndar segir að frekari rannsókna sé þörf í tengslum við fullhönnun og undirbúning hugsanlegra framkvæmda. Jafnframt skipti máli að viðkomandi sveitarfélag eða sveitarfélög væru reiðubúin að hafa nýjan flugvöll innan sinna marka. Formlegt samráð þyrfti að fara fram áður en rannsóknir og undirbúningsvinna héldi áfram. Frekari könnun yrði í kjölfar ákvörðunar um að skoða einn kost áfram, sem yrði þá um leið undanfari framkvæmda.

Nefndin lagði til að flugvallarskilyrði í Hvassahrauni yrðu fullkönnuð með nauðsynlegum rannsóknum veturinn 2015-16. Rekstrarskilyrði mismunandi útfærslu og hönnunar skyldu metin á sama tíma. Næðist samstaða um þessi atriði lagði nefndin til að stofnað yrði sameiginlegt undirbúningsfélag til að sinna þessu verki. Samhliða þessu lagði nefndin til að rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri yrði tryggt á meðan nauðsynlegur undirbúningur og eftir atvikum framkvæmdir færu fram. Einnig þyrfti að eyða óvissu um framtíð æfinga-, kennslu- og einkaflugs.

## Skýrsla og álit Þorgeirs Pálssonar

---

Þorgeir Pálsson, fyrrverandi flugmálastjóri, fjallaði í skýrslu sinni frá því í ágúst 2017 um hlutverk Reykjavíkurflugvallar í almennu öryggiskerfi landsins. Niðurstöður hans eru í tíu liðum:

- Tveir flugvellir verða að vera á Suðvesturlandi vegna flugöryggis og almenns öryggis þjóðfélagsins, sem hann lýsir nánar í skýrslu sinni. Annað hvort sé um að ræða að halda áfram rekstri Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýrinni eða byggja upp nýjan flugvöll í næsta nágrenni höfuðborgarinnar.
- Núverandi Reykjavíkurflugvöllur uppfyllir hlutverk sitt sem alhliða öryggisflugvöllur afar vel.
- Hvassahraun sé eini hugsanlegi annar kostur en Reykjavíkurflugvöllur í næsta nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Skoða þurfi þó flugskilyrði betur.
- Mikill undirbúningur, mælingar og greiningar- og hönnunarvinna sé nauðsynleg áður en hægt verði að lýsa því yfir að flugvöllur í Hvassahrauni sé raunhæfur kostur sem innanlandsflugvöllur svo ekki sé talað um mannvirki með stærra hlutverk.
- Gera þurfi ráðstafanir nú þegar varðandi aðflug þyrlna fyrir Landspítalann ef loka á Reykjavíkurflugvelli árið 2024.
- Útlit sé fyrir að sala á því landi sem ríkið á nú í Vatnsmýri myndi ekki standa undir kostnaðinum af byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni nema að takmörkuðu leyti.
- Óviðundandi sé að ekki sé SV/NA flugbraut á suðvesturhorni landsins. Beint liggi við að opna á nýjan leik flugbraut með þessari stefnu á Keflavíkurflugvelli með áherslu á sjúkraflug og innanlandsflug.
- Hlutverk Reykjavíkurflugvallar sem varaflugvallar fyrir millilandaflug fari minnkandi þar sem íslensku flugfélögin séu að taka í notkun nýjar flugvélar sem þarfnast lengri flugbrauta. Flugvöllur í Hvassahrauni gæti tekið við stærri og þyngri flugvélum en flugvöllurinn í Vatnsmýri.
- Reykjavíkurflugvöllur hafi reynst vel sem kennsluflugvöllur. Tryggja verði að öflugur kennsluflugvöllur verði áfram til staðar.
- Tryggja verði rekstur Reykjavíkurflugvallar á meðan nýjum flugvelli verði fundinn staður og hann byggður, þannig að hann geti haldið áfram að gegna hlutverki sínu sem annar af tveimur flugvöllum á þéttbýlissvæði Suðvesturlands.



# Stöðukönnun starfshópsins

---

Starfshópurinn hefur fundað sjö sinnum frá því hann var settur á laggirnar.

1. **Á fyrsta fundi var farið yfir framlögð gögn og verkefnisáætlun.** Í gögnum málsins kemur glögglega fram að horft er til Hvassahrauns sem líklegasta staðarvals fyrir nýjan flugvöll á höfuðborgarsvæðinu komi til þess að núverandi flugvöllur í Vatnsmýrinni verði aflagður. Því var ákveðið að skoða þann kost fyrst og kalla til þá aðila, sem gerst þekkja aðstæður í Hvassahrauni, áður en aðrar sviðsmyndir yrðu skoðaðar. Á fundum um mögulegan flugvöll í Hvassahrauni hefur margt komið fram sem gerir það að verkum að starfshópurinn sér ástæðu til að setja fram hugmyndir um aðra nálgun við verkefnið en gert er ráð fyrir í verkefnisáætluninni. Þau atriði, sem hér um ræðir, eru helst þessi:
2. **Talsmenn Icelandair Group** (Magnús Þorlákur Lúðvíksson og Matthías Sveinbjörnsson), greindu starfshópnum frá ítarlegri og kostnaðarsamri vinnu og rannsóknum á vegum fyrirtækisins undanfarin tæp tvö ár varðandi mögulegan flugvöll í Hvassahrauni.
  - Icelandair skoðaði upphaflega fimm sviðsmyndir. Telur fyrirtækið að hagstæðasta lausn í flugvallarmálunum sé að byggja nýjan flugvöll alveg frá grunni skv. nýjustu hugmyndum um hönnun og tækni í gerð flugvalla. Flugvöllurinn yrði aðal flugvöllur landsins og þjónaði bæði millilanda- og innanlandsflugi. Kostnaður yrði í kringum 140 milljarðar króna fyrir fyrsta áfanga (mögulega þó allt að 200 milljarðar króna). Nákvæm kostnaðargreining hefur ekki farið fram, enda það dýr að hún er ekki talin borga sig á þessu stigi.
  - Icelandair telur mikilvægt að hafa vel hannaðan flugvöll þar sem unnt sé að tengja flug milli heimsálfa og nýta hagstæða landfræðilega legu landsins og forskot sem af þeirri legu leiðir umfram önnur lönd, t.d. Bretlandseyjar. Myndi það gagnast bæði Icelandair og WOW air og erlendum flugfélögum. Ísland geti orðið öflug miðstöð alþjóðlegs tengiflugs á Atlantshafi en það skapar skilyrði fyrir sjálfstæða og verulega stóra atvinnugrein til viðbótar við ferðaþjónustuna. Ferli farþega um flugvöllinn þurfi að vera skilvirkt; tengitímar stuttir og öruggir. Miklir annmarkar séu á aðstöðunni á Keflavíkflugvelli hvað þetta varðar. Brautir séu allt of langt frá flugstöðinni, erfitt sé að stækka stöðvarbygginguna með góðu móti, flugbrautirnar liggja ekki eins vel við ríkjandi vindáttum og æskilegt væri, fjarstæði séu ókostur ekki síst í íslensku veðurfari. Flæði um flugvöllin sé alls ekki nægilega gott og erfitt sé að bæta það með því að byggja á núverandi aðstöðu.
  - Rannsóknir Icelandair á aðstæðum í Hvassahrauni leiða í ljós, að staðsetning flugvallar þar væri á allan hátt betri en í Keflavík. *Veðurfar* er fremur milt og betra en í Keflavík. Meðalvindhraði er lægri en á flugvöllinum í Keflavík en eitthvað hærra en í Reykjavík. Umtalsvert meiri vindur er í Keflavík en í Hvassahrauni. Vindhviður eru sambærilegar á milli Hvassahrauns og flugvallarins í Vatnsmýri. Hviðustuðull er lægri í Hvassahrauni en í Vatnsmýri. Nýtingarhlutföll eru svipuð á milli Hvassahrauns og flugvallarins í Vatnsmýri. Frumniðurstöður aðflugs 8. febrúar 2017, þegar flogið var í versta veðri vetrarins, leiddu í ljós að ókyrrð var tiltölulega lítil en flogið var í suðaustan átt niður í 500 fet. Ítarleg *jarðfræðigreining* leiðir í ljós að litlar líkur eru á að sprungur og misgengi verði til vandræða næstu aldir. Goshætta er lítil. *Aksturstími* frá Laugardal í Reykjavík (miðpunktur höfuðborgarsvæðisins) er 19 mínútur í Hvassahraun eða



helmingi styttri en til Keflavíkur. Vallahverfið í Hafnarfirði er 4,6 km frá girðingu vallarins.

- Icelandair hefur látið gera frumteikningar af flugvelli og flugstöð með 49 hliðum í fyrsta áfanga 2025 og 56 árið 2035. Til samanburðar eru nú 13 tengihlið í Keflavík og 16 fjarstæði. Sem fyrr segir er gert ráð fyrir innanlandsflugi og millilandaflugi, svo og sjúkraflugi en ekki kennsluflugi eða björgun.
  - Betri tenging innanlandsflugs og millilandaflugs getur auðveldað dreifingu ferðamanna um landið. Náist sama hlutfall slíks tengiflugs og í Noregi myndi varanlegum langtímastörfum á landsbyggðinni fjölga um 1.500.
  - Varðandi fjármögnun flugvallarins gerði Icelandair ráð fyrir að íslenska ríkið og Reykjavíkurborg legðu helming af söluandvirði landsins í Vatnsmýrinni sem hlutafé í nýjan flugvöll. Fjármögnun er ekki vandamál að sögn fulltrúa Icelandair. Verkið yrði unnið sem „Public/Private Partnership“ þar sem hluthafar yrðu auk ríkisins og borgarinnar, flugfélög og erlendum rekstraraðili flugvallarins. Lendingargjöld stæðu undir lántökum. Að mati Icelandair væri unnt að byggja nýjan flugvöll á 5 árum miðað við reynslu annarra landa. Unnt yrði að hefja framkvæmdir þegar að loknu umhverfismati sem getur tekið allt að tveimur árum (18-24 mánuðir). Ef ákvörðun yrði tekin á næstu vikum og farið af stað með nauðsynlega undirbúningsvinnu í vetur gæti fyrsti áfangi nýs flugvallar verið tilbúinn til notkunar á árunum 2025-2027.
3. **Þorgeir Pálsson** gerði grein fyrir niðurstöðum skýrslu sinnar á fundi með starfshópnum. Í máli hans kom m.a. fram að ávinningur af því að breyta flugvellinum í Reykjavík þannig að hann gæti sinnt hlutverki sínu sem varaflugvöllur fyrir nýjar og stærri flugvélar íslensku flugfélaganna væri ekki nægur, þ.e.a.s. tiltölulega lítill miðað við kostnað. Mikið rask yrði og af þeim framkvæmdum sem örugglega myndu mæta mikilli andstöðu íbúa í nærliggjandi hverfum.
  4. **Ásgeir Eiríksson, sveitarstjóri í Vogum**, greindi starfshópnum frá því að svæði fyrir hugsanlegan flugvöll í Hvassahrauni væri óskipulagt. Engin notkun önnur væri ráðgerð á svæðinu, það væri opið og ónýtt. Undir svæðinu væri saltvatn sem unnt væri að nota t.d. til fiskeldis. Skv. skipulagi verði að gæta varúðar en tæknilega séð ætti ekkert að koma í veg fyrir framkvæmdir þrátt fyrir vatnsverndarsjónarmið. Sveitarstjórn sé jákvæð fyrir því að skoða þetta mál. Á nýlegum aðalfundi sveitarfélaga á Suðurnesjum hafi Vogamenn lagt fram breytingatillögu þess efnis að möguleiki á flugvelli yrði skoðaður en sú tillaga hafi ekki verið samþykkt. Málamiðlunartillaga fólst í því að flugvöllur yrði skoðaður nánar út frá tæknilegum og faglegum sjónarmiðum. Á hinn bóginn var samþykkt á fundinum að skora á samgönguráðherra að tilnefna fulltrúa sveitarfélaganna á Suðurnesjum í starfshópinn. Skipulagsvaldið er hjá Vogum og Hafnarfjarðarbæ. Bæði sveitarfélögin þurfi að koma að málinu. Aðalskipulag Voga þurfi og að haldast í hendur við svæðisskipulag sveitarfélaga á Suðurnesjum. Allir aðilar þurfi að samþykkja svæðisskipulagið. Aðalskipulag sveitarfélagsins Voga gildir frá 2008 til 2028. Eftir kosningar næsta vor verður hafist handa við endurskoðun þess. Þýðingarmikið sé að fá innlegg um nýjan flugvöll inn í þá vinnu sem fyrst.
  5. **Ragnhildur Geirsdóttir, aðstoðarforstjóri WOW air**, sagði að fyrirtækið legði mikla áherslu á millilandaflug og uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli. Flugvöllurinn sé sprunginn og upplifun farþega fari versnandi. Telur hún að það muni taka 5-10 ár fyrir stjórnmalamenn að taka ákvörðun um nýjan flugvöll. Hugmyndin um nýjan flugvöll í Hvassahrauni sé góð en ólíklegt sé að hún verði að veruleika, m.a. af pólitískum ástæðum. Hún sagðist ekki sjá hvernig dæmið gæti gengið upp. Það þyrfti t.d. að halda áfram að



byggja upp í Keflavík á sama tíma og nýr flugvöllur yrði byggður. Reykjavíkurlflugvöllur geti að óbreyttu ekki verið varaflugvöllur fyrir nema hluta af flugvélum fyrirtækisins. Gott væri að fá nýjan flugvöll en ef ekkert yrði gert í Keflavík yrði enginn vöxtur hjá flugfélaginu á næstu árum.

6. **Jón Karl Ólafsson, framkvæmdastjóri innanlandsflugvalla, og Pálmi Freyr Randversson, verkefnisstjóri þróunarmála hjá Keflavíkurlflugvelli,** lýstu uppbyggingu Isavia á Keflavíkurlflugvelli undanfarin ár og fyrirhuguðum framkvæmdum á næstu árum. Þegar hefur verið framkvæmt fyrir tugi milljarða króna en nýlokið er malbikun flugbrautanna og framkvæmdum við stækkun flughlaða og flugstöðvarinnar. Áætlað er að framkvæmdir næstu ára muni kosta 100-150 milljarða króna. Þeir tóku undir það, sem fram hefur komið hjá öðrum gestum starfshópsins, að staðan á Keflavíkurlflugvelli varðandi tengiflugið væri óviðunandi. Keflavíkurlflugvöllur er rekinn án ríkisstyrkja en tekjur annarra flugvalla á landinu standa undir u.þ.b. 25-30% af rekstri þeirra. Stjórnvöld verða að marka stefnu varðandi uppbyggingu flugvalla úti á landi. Reykjavíkurlflugvöllur uppfyllir ekki Evrópukröfur og þar þarf því að framkvæma fyrir verulegar fjárhæðir ef flugvöllurinn á að vera staðsettur þar áfram. Varðandi nýjan flugvöll, óháð því hvar hann yrði staðsettur, yrði hann uppfylla íturstu kröfur, t.d. varðandi olíuflutninga. Kostnaður við nýjan flugvöll yrði því aldrei undir 100 milljörðum króna jafnvel þótt hann væri aðeins ætlaður fyrir innanlandsflugið. Þeir töldu að unnt yrði að tengja innanlandsflug í Keflavík að einhverju leyti en allt innanlandsflugið kæmist ekki þar fyrir. Reykjavíkurlflugvöllur hefur lítið þróast frá því um 1950. Flugvöllurinn lokar árið 2022 ef N/S brautinni verður lokað og aðeins ein braut verður eftir. Framkvæmdir við nýjan flugvöll í Hvassahrauni og áætluð uppbygging í Keflavík muni kosta um 200-250 milljarða króna. Brýnt er að fara að taka ákvörðun um framtíð flugvallarins í Vatnsmýri.
7. **Ragna Árnadóttir** fór yfir niðurstöður starfshópsins sem hún stýrði varðandi flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu. Starfshópurinn taldi að nýr flugvöllur í Hvassahrauni væri heppilegasti kosturinn af þeim möguleikum sem skoðaðir voru. Nauðsynlegt væri þó að fara í frekari rannsóknir áður en hann yrði endanlega fyrir valinu. Hún lagði áherslu á samstarf við hagsmunaaðila, t.d. flugsamfélagið. Þá yrði að hafa náðið samráð við sveitarfélögin á svæðinu en þau þurfa að sjá slíka framkvæmd sem tækifæri. Þá kom fram í máli hennar að breytingar á flugvöllinum í Vatnsmýri yrðu mun dýrari en menn hafa haldið. Ekki væri skynsamlegt að byggja nýjan flugvöll í Hvassahrauni aðeins fyrir innanlandsflugið. Það hefðu verið vonbrigði þegar Isavia fór í gríðarlega uppbyggingu á Keflavíkurlflugvelli án þess að kanna aðstæður í Hvassahrauni betur.

## Stöðulýsing

---

Í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem staðfest var af Skipulagsstofnun 24. febrúar 2014, segir orðrétt á bls. 6: „Stefna Reykjavíkurborgar um að leggja af flugvöll í Vatnsmýri hefur legið fyrir í rúman áratug og sú staðreynd var ljós þegar undirbúningur núverandi samgönguáætlunar 2011-2022 hófst. Meginmarkmið aðalskipulagsins 2010-2030 um framtíð flugvallar í Vatnsmýri eru að mestu óbreytt frá fyrra aðalskipulagi, sbr. einnig gildandi svæðisskipulag 2001-2024 og niðurstöður samstarfsnefndar samgönguráðuneytis og Reykjavíkur um framtíð Reykjavíkurlflugvallar frá 2007. Í auglýstri tillögu að nýju aðalskipulagi var gert ráð fyrir að N-S brautin í Vatnsmýri myndi víkja árið 2016. Í ljósi framkominna athugasemda og í samræmi við niðurstöður viðræðna milli ríkis og borgar var



tillögunni breytt í þá veru að lokun N-S brautar frestast til ársins 2022. Aðallandnotkun í Vatnsmýri verður því flugvallarstarfsemi til ársins 2022 ... þ.e. út gildistíma samgönguáætlunar ríkisins.”

Breytt landnotkun í Vatnsmýri er háð frekara samkomulagi við samgönguyfirvöld. Í samgönguáætlun 2011-2022 er lögð áhersla á að Reykjavíkflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt. Þar er þó ekki sagt að flugvöllurinn skuli vera staðsettur í Vatnsmýri.

Árið 2013 sömdu Reykjavíkurborg, ríkisvaldið og Icelandair um að kanna til fulls staðsetningarkosti fyrir innanlandsflug á höfuðborgarsvæðinu. Nefnd undir forystu Rögnu Árnadóttur var sett á laggirnar í þessu skyni og skilaði skýrslu sinni í júní 2015. Lagði nefndin til að flugvallarskilyrði í Hvassahrauni yrðu fullkönnuð með nauðsynlegum rannsóknum veturinn 2015-16. Rekstrarskilyrði mismunandi útfærslu og hönnunar skyldu metin á sama tíma. Næðist samstaða um þessi atriði lagði nefndin til að stofnað yrði sameiginlegt undirbúningsfélag til að sinna þessum undirbúningi. Samhliða þessu lagði nefndin til að rekstraröryggi Reykjavíkflugvallar í Vatnsmýri yrði tryggt á meðan nauðsynlegur undirbúningur og eftir atvikum framkvæmdir færu fram. Einnig þyrfti að eyða óvissu um framtíð æfinga-, kennslu- og einkaflugs. Ekki hefur enn verið farið að þessum tillögum Rögnunefndar.

Málaferli um túlkun á samningum Reykjavíkurborgar og ríkisvaldsins frá árinu 2013 lyktaði með sigri borgarinnar í júní 2016. Í kjölfarið hefur NA/SV braut flugvallarins verið lokað. Með samningunum féllust borgaryfirvöld á að breyta aðalskipulagi borgarinnar hvað varðar N/S flugbrautina þannig að ekki er gert ráð fyrir því í skipulaginu að henni verði lokað fyrir en á árinu 2022.

Bæði Icelandair og WOW air hafa greint frá því að flugvöllurinn í Vatnsmýri geti ekki að óbreyttu þjónað sem varaflugvöllur fyrir stóran hluta flugvélaflota fyrirtækjanna í millilandaflugi, sem þegar hafa verið teknar í notkun eða sem til stendur að taka í notkun á allra næstu misserum.

Þorgeir Pálsson telur nauðsynlegt að tveir flugvellir, sem þjónað geti millilandaflugi, séu á suðvesturhorni landsins. Aðrir gestir á fundum starfshópsins hafa tekið undir þessa skoðun Þorgeirs, þ. á m. talsmenn Isavia. Lenging flugbrauta í Vatnsmýri er naumast raunhæfur kostur í stöðunni þar sem ávinningur yrði lítill miðað við kostnað. Rask yrði mikið. Slíkar framkvæmdir myndu ganga gegn markaðri stefnu borgarinnar um landnýtingu í Vatnsmýri skv. aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

## Tillögur starfshópsins

---

Í ljósi alls framangreinds leggur starfshópurinn til að tillögum Rögnunefndar verði hrundið í framkvæmd. Í því felst að flugvallarskilyrði í Hvassahrauni verði fullkönnuð svo fljótt sem verða má, t.d. hvað varðar aðflug, veður, skýjahæð og skyggni, jarðfræði svæðisins, skipulagsmál og öll önnur atriði, sem skoða þarf með fullnægjandi hætti áður en endanleg ákvörðun verður tekin um að byggja nýjan og fullkominn flugvöll þar. Einnig verði tryggðar greiðar samgöngur milli hins nýja flugvallar og borgarinnar, m.a með tilliti til sjúkraflutninga.

Stofnað verði til formlegs samráðs við sveitarfélög á svæðinu og aðra þá aðila sem eiga mikilla hagsmuna að gæta varðandi framhald málsins.

Leggur starfshópurinn til að stofnað verði þróunarfélag með aðild ríkisins og Reykjavíkurborgar auk annarra hagsmunaaðila. Verði því falið, auk framangreinds, að gera ítarlega fjárhags- og viðskiptaáætlun fyrir nýjan flugvöll í Hvassahrauni þar sem andvirði landsins í Vatnsmýri yrði lagt til uppbyggingar hins nýja flugvallar, skv. nánara samkomulagi, ásamt uppbyggingu flugvalla á landsbyggðinni. Jafnframt verði gerð úttekt á fjármögnunarleiðum sem tryggi að uppbygging í Hvassahrauni hefði ekki neikvæð áhrif á lausafjárstöðu ríkis eða Reykjavíkurborgar. Þá yrði þróunarfélaginu enn fremur falið að reikna út kostnað við endurgerð flugvallarins í Vatnsmýri til samanburðar við flugvöll í Hvassahrauni í þágu innanlands- og millilandaflugs.

Leggur starfshópurinn einnig til að þróunarfélaginu verði falið í samráði við Isavia að finna kennslu- og einkaflugi stað í nágrenni höfuðborgarinnar í samræmi við áður gefin fyrirheit. Einnig verði haft samráð við Isavia um tilhögun framkvæmda á Keflavíkurlflugvelli á undirbúnings- og byggingartíma nýs flugvallar í Hvassahrauni ef til kemur. Þá þarf einnig að ákveða að höfðu samráði við Isavia með hvaða hætti þessir tveir flugvellar nýtast saman. Undir öllum kringumstæðum verður að tryggja rekstraröryggi flugvallarins í Vatnsmýri og að ekki verði farið í frekari styttingar eða lokanir á brautum þar fyrir en nýr flugvöllur er tilbúinn til notkunar.

Starfshópurinn leggur áherslu á hversu tíminn skiptir miklu máli og hvetur til þess að nauðsynlegri vinnu og ákvörðunum verði hraðað sem kostur er.

  
Hreinn Loftsson

  
Linda Gunnarsdóttir

  
Dagur B. Eggertsson

  
Róbert Guðfinnsson

  
Eyrún Ingibjörg Sigþórsdóttir

  
Sveinn Magnússon