

# Reykjavíkurlflugvöllur

## Aðflugsljós við Suðurgötu

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Mars 2023



**ISAVIA**  
Innanlandsflugvellir

# Reykjavíkurlflugvöllur

## Aðflugsljós við Suðurgötu

TILKYNNING UM FRAMKVÆMD TIL ÁKVÖRÐUNAR UM MATSSKYLDU

Mars 2023



## EFNISYFIRLIT

1	INNGANGUR.....	2
1.1	Tilkynning um framkvæmd .....	2
1.2	Tilkynningarskylda.....	2
1.3	Tilgangur og markmið .....	2
1.4	Leyfi .....	2
1.5	Eignarhald .....	2
2	FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD .....	3
2.1	Lýsing framkvæmdar .....	3
2.2	Magntölur .....	6
2.3	Efnisflutningar .....	6
2.4	Aðkoma .....	7
2.5	Valkostir .....	7
3	ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG.....	7
3.1	Lýsing á staðháttum .....	7
3.2	Framkvæmdasvæðið.....	7
3.3	Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir.....	10
3.3.1	Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 .....	10
3.3.2	Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2040 .....	10
3.3.3	Deiliskipulag Starhagi-Þormóðsstaðavegur: Aðflugsljós fyrir Reykjavíkflugvöll .....	11
3.3.4	Skipulagsreglur Reykjavíkflugvallar .....	11
4	GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM.....	12
4.1	Þættir sem valda umhverfisáhrifum .....	12
4.1.1	Flugumferð .....	12
4.1.2	Mannvirki.....	12
4.1.3	Efnistaka .....	12
4.2	Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum.....	12
4.2.1	Áhersluatriði .....	12
4.2.2	Gróður .....	12
4.2.3	Fuglalíf .....	13
4.2.4	Landslag og sjónræn áhrif .....	14
4.2.5	Verndarsvæði .....	17
4.2.6	Fornminjar .....	17
4.2.7	Öryggismál og mengunarhætta.....	18
5	Niðurstaða og samantekt.....	18
6	Heimildaskrá .....	19

---

## 1 INNGANGUR

### 1.1 Tilkynning um framkvæmd

Isavia innanlandsflugvellir ehf. fyrirhugar uppsetningu aðflugsljósa fyrir aðflug úr vestri á Reykjavíkflugvelli. Deiliskipulag framkvæmdarinnar var samþykkt af Reykjavíkurborg og Skipulagsstofnun árið 2016.

### 1.2 Tilkynningarskylda

Reykjavíkflugvöllur er með tvær 1.567 og 1.230 m langar flugbrautir. Samkvæmt 19. gr í lögum 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana og tölulíð 13.02 í 1. viðauka sömu laga skal tilkynna til Skipulagsstofnunar, til ákvörðunar um matsskyldu, allar breytingar eða viðbætur við flugvöllinn sem kunna að hafa umtalsverð umhverfisáhrif í för með sér.

### 1.3 Tilgangur og markmið

Tilgangur með uppsetningu fyrirhugaðra aðflugsljósa er að uppfylla kröfur í reglugerð og kröfur eftirlitsaðila og bæta aðflugsskilyrði úr vestri og auka flugöryggi. Reykjavíkflugvöllur er miðstöð innanlandsflugs á Íslandi og er áætlunarflug til ellefu áfangastaða innanlands auk þess sem flogið er til nokkurra áfangastaða á Grænlandi. Farþegar í innanlandsflugi árið 2021 voru 556.000 og fóru langflestir þeirra um Reykjavíkflugvöll. Stærstur hluti sjúkrafluga á Íslandi fer jafnframt um Reykjavíkflugvöll en árið 2022 voru 975 sjúklingar fluttir í 890 sjúkraflugum og hafa þau aldrei verið fleiri [1]. Reykjavíkflugvöllur gegnir jafnframt mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir Keflavík og lofttenging til Reykjavíkur og sannaði nýlega gildi sitt í desember 2022 þegar allir vegir á Reykjanesi voru ófærir og þurfti að setja upp loftbrú milli Reykjavíkur og Keflavíkur til að viðhalda samgöngum á Íslandi við umheiminn. Það er því mikilvægt að aðflugsljós á vellið séu í samræmi við kröfur og alþjóðlega staðla og flugöryggi sé eins og best verður á kosið.

### 1.4 Leyfi

Framkvæmdin er háð

- Framkvæmdaleyfi Reykjavíkurborgar sem gefið er út á grundvelli samþykks aðal- og deiliskipulags.
- Mannvirki aðflugsljósa eru háð byggingarleyfi Reykjavíkurborgar.

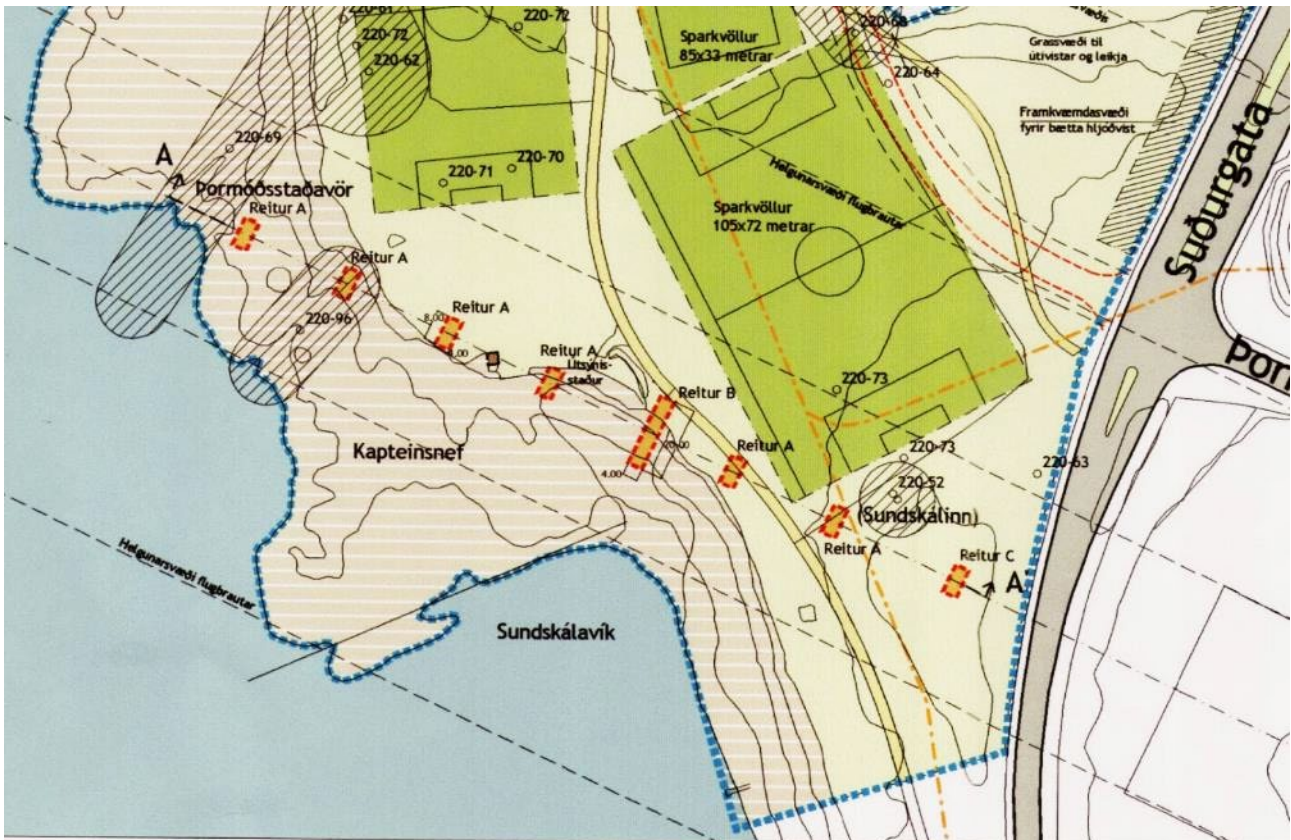
### 1.5 Eignarhald

Aðflugsljósin verða í landi Reykjavíkurborgar.

## 2 FYRIRHUGUÐ FRAMKVÆMD

### 2.1 Lýsing framkvæmdar

Framkvæmdin felst í uppsetningu á aðflugsljósum frá flugbrautarenda og vestur yfir Suðurgötu. Í hverri ljósasamstæðu verða 5 ljós, nema í einni sem mun hafa 13 ljós (reitur B á deiliskipulagsupprætti). Á milli hverrar samstæðu verða um 30 m. Í heildina munu aðflugsljósin fara 275 m út frá vesturenda flugbrautarinnar.



**Mynd 2.1** Yfirlit yfir fyrirhugað framkvæmdasvæði og staðsetningar aðflugsljósa. Myndin er úr samþykktu deiliskipulagi svæðisins.

Hluti ljósanna er í fjörukambinum og þau tvö ystu eru úti á klöpp sem fer undir sjó á flóði og þarf fyllingar undir þessi ljós og grjótvarnir til að verja gegn ágangi sjávar. Jafnframt þarf að gera vinnuveg meðfram öllum ljósunum á verk tíma. Vinnuvegurinn mun fylgja göngustígnum að einhverju leiti og fer svo upp á fjörukambinn, út frá honum verður svo farið að ljósastæðunum. Raski á fjöru verður þannig haldið í lágmarki.





**Mynd 2.2** Gróflega áætluð lega vinnuvegar (brúnn), lokun á göngustíg (rautt) og hjáleið (græn). Loftmynd: Kortasjá Isavia [www.map.is/isavia](http://www.map.is/isavia)

Að framkvæmdum loknum verður vinnuvegurinn fjarlægður, líka vegurinn út að ysta ljósinu, og gengið frá yfirborði og göngustígur endurbættur.

Þegar ljósin hafa verið tekin í notkun verða þau einungis kveikt á meðan aðflugi stendur. Ljósin blikka ekki heldur eru stöðug og lýsa bara í vestur út á haf og upp á við undir ákveðnu horni, en eflaust mun einhver smá birta ná annað.

Athygli er vakin á því að styrkur, stærð og tilhögun ljósanna þarf alfarið að vera í samræmi við alþjóðlegar flugöryggisreglur og staðla og getur Isavia ekki breytt því. Ljósin þurfa að vera eins og þau eru og ekki hægt að hafa einhverjar undantekningar fyrir Reykjavíkflugvöll.

Sambærileg aðflugsljós eru nú þegar norðan Reykjavíkflugvallar og ná þau yfir gatnamót Hringbrautar og Njarðargötu. Reynsla af þeim er góð og hafa þau hvorki truflað íbúa, akandi né gangandi umferð eða aðra vegfarendur þrátt fyrir að fara þvert yfir ein umferðarþyngstu gatnamót landsins.



**Mynd 2.3** Aðflugsljós norðan Reykjavíkflugvallar sem ná yfir Hringbraut. Mynd: Google maps.



**Mynd 2.4** Aðflugsljós norðan Reykjavíkflugvallar sem ná yfir Hringbraut. Mynd: Google maps.





**Mynd 2.5** Aðflugsljós norðan Reykjavíkflugvallar. Hér er kveikt á ljósunum og sést að þau lýsa ekki niður á veginn eða í augu ökumanna. Styrkur þeirra er einnig hóflegur og ekki til þess fallinn að valda truflun. Mynd: Google maps.

## 2.2 Magntölur

Heildarefnisþörf í grjótvörn og fyllinguna undir aðflugsljósina og þjónustuslóðina meðfram þeim er gróflega áætluð um 2.000 m<sup>3</sup>.

## 2.3 Efnisflutningar

Þeir 2.000 m<sup>3</sup> sem þarf til verksins verða keyptir af aðilum sem stunda efnistöku í opnum námum í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Aðeins koma til greina námur sem hafa tilskilin leyfi og eru á gildandi skipulagi viðkomandi sveitarfélags. Mögulega mun verktaki geta fengið efni sem fellur til við aðrar framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu, það myndi stytta akstursvegalengdir verulega og draga úr akstri innan höfuðborgarsvæðisins.

Aðkoma að vinnusvæðinu er um Suðurgötu. Miðað við að venjulegur vörubíll taki 14 m<sup>3</sup> í hverri ferð, má búast við að heildarfjöldi ferða með efni í verði um 145 talsins. Til samanburðar má nefna að í tengslum við landfyllingu Reykjavíkurborgar í Nýja Skerjafirði gæti þurft allt að 20 þúsund vörubílaferðir með jarðefni til þess að gera landfyllinguna [2]. Til viðbótar við það munu svo bætast við þúsundir ferða steypubíla og annara flutningabíla með byggingarefni fyrir alla þá íbúabyggð sem á að byggja á landfyllingunni. Um allt höfuðborgarsvæðið er svo unnið að framkvæmdum þar sem flytja þarf mikið magn jarð- og byggingarefna til og frá verkstað, eitt fjölbýlishús með bílakjallara kallar t.d. á margfalt meiri umferð stórra ökutækja heldur en uppsetning aðflugsljósa. Þessar framkvæmdir eru því alls ekkert úr takti við það sem þekkest á höfuðborgarsvæðinu og á sér stað á hverjum degi.



## 2.4 Aðkoma

Aðkoma að framkvæmdasvæðinu er um Suðurgötu.

## 2.5 Valkostir

Vegna eðlis mannvirkja, alþjóðlegar staðlaðar kröfur í reglugerð um flugöryggi og tilhögun aðflugsljósa og að um er að ræða viðbót við núverandi flugvöll eru ekki aðrir kostir mögulegir en sá sem hér er kynntur.

# 3 ÁHRIFASVÆÐI OG SKIPULAG

## 3.1 Lýsing á staðhättum.

Framkvæmdasvæðið er í beinu framhaldi af flugbraut 13 á Reykjavíkurlugvelli norðan við mót Einarsness og Suðurgötu og út að sjó á opnu svæði sunnan við tvo knattspyrnuvelli sem þar eru. Göngu- og hjólastígar fara í gegnum framkvæmdasvæðið. Hluti ljósanna er í fjörunni, hluti uppi á landi og ysta ljósastræðan er á svæði sem fer undir sjó á háflóði. Á landi er svæðið slétt graslendi, mikið til manngert. Fjaran einkennist af stórgrýti með smá mól inn á milli, utar er ber klöpp. Lítið er um þang eða annan fjörugróður sökum ágangs sjávar.

Svæðið nýtur engrar verndar, en allur Skerjafjörðurinn og fjörur og grunnsævi úti fyrir Álftanesi og að Gróttu á Seltjarnarnesi er á tillögu fyrir B-hluta náttúruminjaskrár, alls 3.140 ha.

## 3.2 Framkvæmdasvæðið

Framkvæmdasvæðið er mjó ræma sem nær í heildina um 275 m í norður út frá vesturenda flugbrautar, sjá mynd 2.1.



**Mynd 3.1** Framkvæmdasvæði við vesturenda flugbrautar. Mynd: Google Earth.

Næst Suðurgötu er framkvæmdasvæðið auð og manngerð grasflöt. Á þessari flöt verða tvær stæður aðflugsljósa. Norðan við flötina er sparkvöllur og göngu- og hjólastígar eru sitt hvoru megin við svæðið.



**Mynd 3.2** Grasflötin næst Suðurgötu þar sem tvær stæður aðflugsljósa verða.

Vestan við göngustíginn meðfram ströndinni lenda tvær ljósastæður í fjöru sem einkennist af möl og stórgrýti. Ljósastæðurnar verða ofarlega í fjörunni alveg upp undir, og að hluta á gróðurkambinum.



**Mynd 3.3** Víkin þar sem tvær ljósastæður verða ofarlega í fjörunni.

Enn vestar verður ein stæða fyrir ofan fjöruna við gamlan en áberandi myndskreyttan skúr sem þar stendur ásamt staurum og ýmsum öðrum mannvirkjun.





**Mynd 3.4** Inn á milli ljósastæðanna verður þessi skúr og mannvirki tengd honum.

Síðustu tvær ljósastæðurnar verða svo úti á stórgrýttri klöpp sem fer að mestu undir sjó á háflóði.



**Mynd 3.5** Klöpp þakin stórgrýti þar sem tvær ystu ljósastæðurnar verða.

### 3.3 Fyrirliggjandi skipulagsáætlanir

Fyrir liggja eftirtaldar skipulagsáætlanir:

- Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 [2]
- Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2040 [3]
- Deiliskipulag Starhagi-Þormóðsstaðavegur
  - Aðflugsljós fyrir Reykjavíkurlugvöll, breyting frá 2016
- Skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurlugvöll

#### 3.3.1 Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040

Í svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2015-2040 segir að Reykjavíkurlugvöllur verði í Vatnsmýri til a.m.k. ársins 2022 en stefnt sé að því að finna miðstöð innanlandsflugs annan stað í framtíðinni.

Staða Reykjavíkurlugvallar er óbreytt enn um sinn og jarðhræringar á Reykjanesskaga hafa gjörbreytt forsendum um staðarval flugvallarins frá því að svæðisskipulagið var samþykkt árið 2015. Isavia hefur það hlutverk að tryggja flugöryggi og að flugvöllurinn uppfylli alþjóðlegar öryggisreglur og kröfur á meðan hann er í notkun og framtíðaráform sem eru háð mikilli óvissu breyta engu þar um.

#### 3.3.2 Aðalskipulag Reykjavíkurborgar 2040

Í gildandi aðalskipulagi Reykjavíkurborgar segir:

*Aðalskipulagið gerir ráð fyrir að flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri verði lögð af á skipulagstímabilinu, sbr. meginmarkmið aðalskipulagsins. Mögulegt verði að reka flugstarfsemi á flugvöllum til ársins 2032.*

*Fyrir liggur samkomulag borgarstjóra og samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, dagsett 28. nóvember 2019, um að stefna beri að uppbyggingu nýs innanlandsflugvallar í Hvassahrauni, að undangengnum frekari rannsóknum á flugvallarstæðinu á næstu árum. Í samkomulaginu segir orðrétt: „Aðilar eru sammála um að stefnt skuli að því að flytja núverandi flugstarfsemi af Reykjavíkurlugvelli yfir á nýjan flugvöll í Hvassahrauni, reynist það vera vænlegur kostur“.*

Aðalskipulagið gerir því ráð fyrir að flugvöllurinn verði í a.m.k. áratug í viðbót í Vatnsmýrinni, til ársins 2032. Hugmyndir um flutning á völlum yfir í Hvassahraun eru í algjöru uppnámi sökum nýrrar eldgosahrinu á Reykjanesi og mjög óvíst með öll slík áform. Isavia þarf að tryggja flugöryggi á Reykjavíkurlugvelli og uppfylla alþjóðlega staðla hvar svo sem Reykjavíkurlugvöllur er staðsettur en allt bendir til að hann verði þar umfram 2032.

Á aðalskipulagsupprætti er framkvæmdasvæðið á mörkum strandsvæða 5 og 6 auk þess að vera hverfisverndað. Á strandsvæðum er gert ráð fyrir ýmiss konar samgöngu- og veitumannvirkjum. Aðflugsljósín eru ekki sýnd á aðalskipulagsupprættinum en ekki þarf að sýna slík minniháttar mannvirki, sbr. að ekki eru sýnd á aðalskipulagsupprætti aðflugsljós út frá suðurenda flugbrautar Egilsstaðaflugvallar og Akureyrarflugvallar eða norðurenda Reykjavíkurlugvallar.





Mynd 3.6 Framkvæmdasvæðið (gult) sýnt á aðalskipulagsupprætti Reykjavíkurborgar.

### 3.3.3 Deiliskipulag Starhagi-Þormóðsstaðavegur: Aðflugsljós fyrir Reykjavíkflugvöll

Gerð var sérstök breyting á deiliskipulagi svæðisins sem var samþykkt um mitt ár 2016. Breytingin öll fjallar um aðflugsljósin og er sérstaklega gert ráð fyrir þeim. Framkvæmdin er því í algjöru samræmi við gildandi deiliskipulag, sjá mynd 2.1.

### 3.3.4 Skipulagsreglur Reykjavíkflugvallar

Í samræmi við heimild í 59. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998, með síðari breytingum, voru settar skipulagsreglur fyrir Reykjavíkflugvöll árið 2009. Reglurnar hafa meðal annars að geyma fyrirmæli um starfsemi og starfsheimildir innan flugvallarins, reglur um hindranafleti í nágrenni flugvallarins og á aðflugs- og fráflugsleiðum að flugvöllinum auk reglna um notkun sýnilegra lasergeisla sem nauðsynlegar eru vegna öryggis flugvallarstarfseminnar. Hindranafletirnir hafa í för með sér hæðartakmarkanir á byggingum og öðrum mannvirkjum á áhrifasvæði vallarins.

Framkvæmdin er í samræmi við skipulagsreglur Reykjavíkflugvallar.

---

## 4 GREINING Á UMHVERFISÁHRIFUM

### 4.1 Þættir sem valda umhverfisáhrifum

#### 4.1.1 Flugumferð

Framkvæmdin breytir ekki afkastagetu flugvallarins né aðflugsleiðum, heldur eingöngu eykur öryggi aðflugs úr vestri. Áhrif á umhverfisþætti vegna flugumferðar verða því óbreytt, nema slyshætta minnkar.

#### 4.1.2 Mannvirki

Mannvirki sem hér um ræðir eru aðflugsljós, fylling undir þeim og grjótvörn, samtals um 2.000 m<sup>3</sup>. Reist verða aðflugsljós með 30 m bili og ná þau um 275 m vestur út frá flugbrautarenda.

#### 4.1.3 Efnistaka

Ekki verða opnaðar sérstakar námur vegna verksins heldur er gert ráð fyrir að verktaki afli efnis hjá efnissölum með opnar námur sem hafi til þess tilskilin leyfi. Bent er á aðalskipulög nærliggjandi sveitarfélaga varðandi mögulegar námur. Mögulega mun verktaki geta fengið efni sem fellur til við aðrar framkvæmdir á höfuðborgarsvæðinu, það myndi spara akstur á efni og vera góð nýting á jarðefnaauðlindum.

### 4.2 Þættir sem geta orðið fyrir umhverfisáhrifum

#### 4.2.1 Áhersluatriði

Þættir sem sérstaklega er fjallað um hér eru eftirfarandi:

- Gróður
- Fuglalíf
- Landslag og sjónræn áhrif
- Svæði á náttúruminjaskrá
- Fornleifar
- Umferð
- Öryggismál og mengunarhætta

#### 4.2.2 Gróður

Framkvæmdin raskar aðallega manngerðri grasflöt. Vinnuvegurinn verður fjarlægður og það svæði grætt aftur upp, en svæðið undir aðflugsljósum mun raskast varanlega.

Lítið er um fjörugróður sökum mikils ágangs sjávar og er fjöruklöppin þar sem aðflugsljós verða staðsett að mestu auð.



**Mynd 4.1** Lítið er um fjörugróður á berri klöppinni þar sem ystu ljósin verða, brimið sér um að hreinsa mest af þanginu af klöppinni.

#### 4.2.2.1 Niðurstaða

Þegar horft er til þess að það sem raskast er að mestu manngerð grasflöt, og að fjaran er gróðurlítill og að rasksvæði er lítið, þá er það mat framkvæmdaraðila að áhrif á gróður séu óveruleg.

#### 4.2.3 Fuglalíf

Framkvæmdasvæðið er lítið, inni í miðri borg þar sem er stöðug umferð gangandi vegfarenda og bíla og að mestu manngert. Í vestanáttum gengur sjór yfir alla fjöruna og upp á land og varp fugla á svæðinu er því afar lítið, ef nokkuð, mögulega þó sandlóa í fjörunni. Ekki er búist við að framkvæmdin raski neinum búsvæðum fugla.

Þeir fuglar sem nýta fjöruna til fæðuöflunar munu áfram geta nýtt svæðið. Einungist raskast lítill hluti fjörunnar og það sem raskast er að mestu ber klöpp. Malarfjaran innst í víkinni verður áfram til staðar.

Fuglar á sjónum, t.d. æðarfuglar, endur og máfar, verða fyrir litlum áhrifum. Líklegt er að aðflugsljósin verði vinsælir setstaðir fugla, einkum þau ystu, en þau verða á eyju í sjónum á fjöru. Fuglar þar munu fá frið fyrir gangandi vegfarendum, köttum og annarri umferð.

Líkt og sést á mynd 2.6 þá er styrkur ljósanna slíkur að hann er ólíklegur til að valda truflun á fuglalífi. Ljósin eru auk þess bara kveikt á meðan aðflugi stendur og blikka þau ekki heldur loga stöðugt. Varptími fugla er í maí til júlí þegar bjart er allan sólahringinn, birta frá aðflugsljósunum ætti að vera í algjöru lágmarki á þeim tíma.

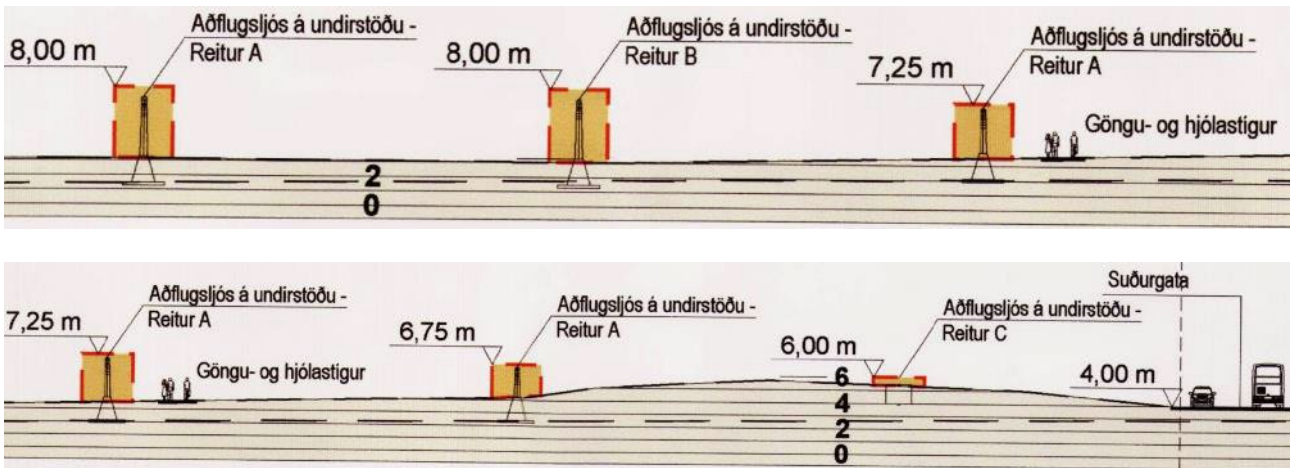
#### 4.2.3.1 Niðurstaða

Það er mat framkvæmdaraðila að framkvæmdir á svona litlu og að mestu manngerðu svæði inni í miðri borg, þar sem lítið varp fugla á sér stað, hafi óveruleg áhrif á fuglalíf.

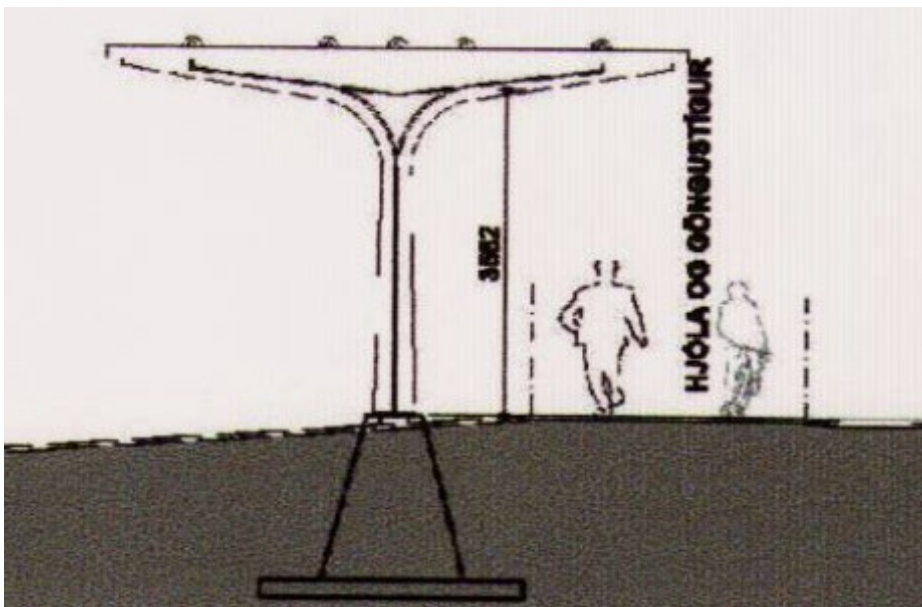
#### 4.2.4 Landslag og sjónræn áhrif

Vestan Suðurgötu verða 8 stæður aðflugsljósanna sem óhjákvæmilega munu hafa áhrif á ásýnd svæðisins. Framkvæmdasvæðið er þó inni í miðri borg og allt í kring eru mannvirki af öllum stærðum og gerðum, hvort sem það eru samgöngumannvirki (Suðurgata, Reykjavíkflugvöllur, ljósastaurar), allt að 4ja hæða húsbyggingar (Lambhóll) eða fótboltavelliir o.fl.

Aðflugsljósinn verða mjög lág næst Suðurgötu en hækka eftir því sem utar dregur og mega skv. deiliskipulagi hæst ná 8 m h.y.s. Aðflugsljósinn verða líklega T-laga, með 5 ljós á hverri stæðu.



Mynd 4.2 Teikning úr gildandi deiliskipulagi sem sýnir leyfilega hæð aðflugsljósanna.



Mynd 4.3 Teikning í gildandi deiliskipulagi sem sýnir líklegt útliti og stærðarsamanburð aðflugsljósanna.



Líkt og áður segir er framkvæmdasvæðið inni í borg og eru mannvirki allt í kring en líka innan framkvæmdasvæðisins sjálfs. Í fjörunni eru allskonar steypuklumpar og mannvirkjaleifar, og uppi á fjörukambinum eru háir staurar með ljósum á toppnum og litskrúðugur gamall skúr sem seint verður talinn augnayndi.



**Mynd 4.4** Dæmi um steypuklumpa og mannvirkjaleifar í fjörunni.





**Mynd 4.5** Gamall skúr með loftneti, staurar og há róla eru dæmi um há mannvirki á framkvæmdasvæðinu.

Þar sem það eru nú þegar töluvert um mannvirki á framkvæmdasvæðinu, þar á meðal há mannvirki, þá munu aðflugsljósinn ekki breyta miklu um ásýnd. Vissulega verður aukning í fjölda mannvirkja, en það er viðbúið inni í miðri höfuðborg. Það sem mun helst hafa áhrif er líklega ysta ljósið, en fyllingin sem það stendur á mun mynda litla eyju á háflóði nokkra metra frá ströndinni. Það er þó ekkert nýtt á þessum slóðum, en á strandlengjunni má finna skólpdælustöðvar sem skaga út í sjóinn (Faxaskjól, Skeljanes) og marga stöpla sem eru leifar af gamalli bryggju við Skeljanes auk annara mannvirkja á og meðfram ströndinni.

Sambærileg aðflugsljós eru norðan Reykjavíkurflugvallar á mjög umferðarþungu svæði við Hringbraut og Þingholtin þar sem þúsundir manna sjá ljósin, og er reynslan af þeim ljósum mjög jákvæð.

#### 4.2.4.1 Niðurstaða

Þegar horft er til þess að mannvirkin eru á röskuðu svæði inni í miðri borg, innan um önnur mannvirki af svipaðri stærð og að sambærileg ljós hafa þegar verið reist norðan flugvallarins án vandræða, þá er það mat framkvæmdaraðila að áhrif á landslag og ásynd verði óveruleg.

#### 4.2.5 Verndarsvæði

Framkvæmdin er ekki á svæði á náttúruminjaskrá eða svæði sem nýtur annarskonar verndar. Náttúrufræðistofnun hefur hins vegar tilnefnt allan Skerjafjörðurinn og fjörur og grunnsævi úti fyrir Álftanesi og að Gróttu á Seltjarnarnesi á B-hluta náttúruminjaskrár, alls 3.140 ha. Forsendur fyrir þessari tillögu eru eftirfarandi [4]:

*„Auðugt botndýralíf á grunnsævi og mikið um lífríkar sjávartjarnir og fjörur, sjávarlón og sjávarfitjar. Nyrst á svæðinu við Seltjörn, milli Suðurness og Gróttu, er sérstæð fjöruspilda vegna fjörumós. Þar eru einnig tiltölulega lítið raskaðar klóþangsfjörur og sandmaðksleirur. Fuglalíf er fjölskrúðugt árið um kring, m.a. eru hér mikilvægir viðkomustaðir fargesta og nær margæs alþjóðlegum verndarviðmiðum. Hið sama á við um æðarvarp á Álftanesi, grágæsir á fjaðrafellitima og sendling að vetri.“*

Fyrirhuguð aðflugsljós munu hafa hverfandi áhrif, ef nokkur, á þessi atriði. Þar sem ystu ljósin fara út í fjöruna og sjóinn er ber klöpp með afar fábrotið lífríki. Að sama skapi mun litla eyjan sem myndast á flóði líklega vera vinsæll setstaður fugla.

#### 4.2.5.1 Niðurstaða

Framkvæmdaraðili telur að áhrif framkvæmdarinnar á verndargildi svæðisins verði óveruleg.

#### 4.2.6 Fornminjar

Gerð var fornleifaskráning á svæðinu í tengslum við gerð deiliskipulags svæðisins. Skráningin var unnin af Borgarsögusafni í maí og júní 2009 og er skýrsla nr. 145 [5]. Þær fornleifar sem fundust eru merktar og afmarkaðar á deiliskipulagsupprættinum. Þær fornleifar sem eru næst framkvæmdasvæðinu eru:

- 220-52: Sundskálinn sem var byggður 1909. Utan framkvæmdasvæðisins.
- 220-69: Bryggja Þormóðsstaða sem var reist 1916. Bryggjan er utan framkvæmdasvæðisins en í fornleifaskýrslunni frá 2009 er henni lýst á eftirfarandi hátt:
  - „Árið 1995 sáust þar leifar trébryggju og járnbrautar. Undir trébryggjunna hafðir verið komið grjóti. Timbrið var orðið mjög fúíð. Í dag (2009) eru eftir tveir brúarstólpar.“
- 220-96: Þormóðsstaðavör. Næstystu ljósin lenda í vörinni. Í fornleifaskýrslunni frá 2009 er henni lýst á eftirfarandi hátt:
  - „Vörin er mjög lítil, grýtt og ósjáleg. Engar hleðslur sjáanlegar.“

Í deiliskipulaginu kemur fram að við framkvæmdir vegna aðflugsljósa skal vinna verkið í samráði við Borgarsögusafn og verður það gert.

---

#### 4.2.6.1 Niðurstaða

Fornleifaskráning hefur farið fram á svæðinu og eru allar þekktar fornleifar skráðar. Allar nema ein lenda utan framkvæmdasvæðisins og er það lítil vör sem er vart greinileg. Haft verður samráð við Borgarsögusafn líkt og deiliskipulag kveður á um og metur því framkvæmdaraðili að áhrif á fornminjar verði óveruleg.

#### 4.2.7 Öryggismál og mengunarhætta

Við framkvæmd þessa eykst öryggi í aðflugi og þar með minnka líkur á mengun frá flugvellingum vegna óhappa, en flest flugslys verða í aðflugi eða landingu. Flugvélar munu eiga auðveldara með að lenda og fækkar þá tilvikum þar sem vélar þurfa að hringsóla yfir flugvellingum og bíða eftir hentugum aðstæðum, með tilheyrandi bruna á eldsneyti og hávaðamengun. Uppsetning aðflugsljósa er talin hafa talsverð jákvæð áhrif á öryggismál og mengunarhættu.

### 5 Niðurstaða og samantekt

Uppsetning aðflugsbúnaðarins er hluti af því verkefni að auka flugöryggi á Reykjavíkflugvelli og uppfylla kröfur sem reglugerðir gera til slíkra flugvalla. Reykjavíkflugvöllur er miðstöð flugsamgangna innanlands og stærstur hluti sjúkrafluga fer þar um. Með uppsetningu ljósanna eykst einnig öryggi í samgöngum við landið þegar horft er til hlutverks Reykjavíkflugvallar sem varaflugvallar og sem loftbrú við Keflavík þegar landleiðin er lokuð. Framkvæmdin eins og hún er tilkynnt er í samræmi við aðal- og deiliskipulagsáætlanir Reykjavíkurborgar.

Helstu þættir framkvæmdar sem taldir eru hafa neikvæð umhverfisáhrif eru ásýndaráhrif fyllinga og mannvirkja, þau áhrif eru þó óveruleg. Það er því niðurstaða Isavia innanlandsflugvelliir ehf. að framkvæmdin, eins og henni er lýst í þessari tilkynningu til ákvörðunar um matsskyldu, sé ekki líkleg til að hafa í för með sér umtalsverð umhverfisáhrif og eigi því ekki að vera háð mati á umhverfisáhrifum.



---

## 6 Heimildaskrá

- [1] Ágúst Ólafsson, „Aldrei jafn mörg sjúkraflug á einu ári,“ Ríkisútvarpið, 2 janúar 2023. [Á neti]. Available: <https://www.ruv.is/frettir/innlent/2023-01-02-aldrei-jafn-morg-sjukraflug-a-einu-ari?>. [Skoðað 23 janúar 2023].
- [2] EFLA verkfræðistofa, „Landfylling í Nýja Skerjafirði - Frummatsskýrsla,“ Reykjavíkurborg, Reykjavík, 2021.
- [3] Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, „Svæðisskipulag höfuðborgarsvæðisins 2015-2040,“ Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu, Kópavogur, 2015.
- [4] Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar, „Aðalskipulag Reykjavíkur 2040,“ Reykjavíkurborg, Reykjavík, 2021.
- [5] Náttúrufræðistofnun Íslands, „Álftanes–Skerjafjörður,“ 15 maí 2020. [Á neti]. Available: <https://www.ni.is/is/midlun/naturuminjaskra/alftanes-skerjafjordur>. [Skoðað 8 mars 2023].
- [6] Anna Lía Guðmundsdóttir, „Fornleifaskráning Þormóðsstaða,“ Minjasafn Reykjavíkur, Reykjavík, 2009.