

Samgönguráðuneytið
Hafnarhúsið v/Tryggvagötu
150 Reykjavík

Reykjavík, 13. júlí 2009.

Umsögn um athugasemdir og ábendingar vegna auglýsingar skipulagsreglna fyrir Reykjavíkurflugvöll.

I. Almenn

Í samræmi við heimild í 59. gr. loftferðalaga nr. 60 frá 1998, m.s.br. hefur samgönguráðherra ákveðið að setja skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflugvöll. Í samræmi við 3. mgr. 60. gr. sömu laga var tillaga að reglunum auglýst til framlagningar og kynningar í Lögbirtingablaðinu og tveimur dagblöðum.

Tillagan var til sýnis í anddyri flugturnsins á Reykjavíkurflugvelli frá og með 17. mars til og með 14. apríl 2009 auk þess sem hægt var að skoða tillöguna á heimasíðu Samgönguráðuneytisins, <http://www.samgonguraduneyti.is>, heimasíðu Flugmálastjórnar Íslands, <http://www.caa.is>, og heimasíðu Flugstoða ohf. <http://www.flugstodir.is>.

Með auglýsingunum var skorað á fasteignaeigendur á höfuðborgarsvæðinu og aðra hagsmunaaðila að kynna sér fyrirbyggjandi drög að reglum. Áður höfðu verið haldnir kynningarfundir með fulltrúum sveitarfélaganna í nágrenni flugvallarins, fulltrúum Skipulagsstofnunar og fleirum. Þá var tillagan kynnt sérstaklega fyrir skipulagsráði Reykjavíkurborgar að beiðni ráðsins. Sveitarfélögum á höfuðborgarsvæðinu var sérstaklega tilkynnt með bréfi þegar tillagan var auglýst til kynningar. Frestur til að kynna sér tillöguna og gera athugasemdir við hana var frá 17. mars til 16. apríl 2009. Reykjavíkurborg óskaði eftir framlengingu á þeim fresti og var fallist á þá beiðni.

Prettán athugasemdir eða umsagnir bárust.

II. Yfirlit yfir athugasemdir / umsagnir

Eftirtaldir aðilar sendu inn athugasemdir innan athugasemdafrests:

1. Reykjavíkurborg, dags. 6. apríl 2009
2. Garðaflug ehf., skýli 31B og D, dags. 31. mars 2009.
3. Kristín Benediksdóttir, hdl. f.h. Halldórs Jónssonar, eigandi hluta í flugskýlum 35B, 36 og 37B og D, dags. 15. apríl 2009.
4. Kristín Benediksdóttir, hdl. f.h. Halldórs Þórs Halldórssonar, eigandi flugskýlis 3A, dags. 15. apríl 2009.
5. Hinrik Thorarensen, eigandi flugskýlis nr. 35 C, dags. 14. apríl 2009.
6. Höfuðborgarsamtökin (Örn Sigurðsson f.h. samtakanna), dags. 15. apríl 2009.

7. Kristján Árnason, eigandi flugskýlis að Fluggörðum 26, dags. 11. apríl 2009.
8. Skipulagsstofnun, dags. 15. apríl 2009.
9. Sveinn Guðmundsson, dags. 16. apríl 2009.
10. Mosfellsbær, dags. 7. apríl 2009.

Eftirfarandi bréf bárust eftir að athugasemdafresti var lokið:

11. Kópavogsbær, dags. 27. apríl 2009.
12. Garðabær, 12. maí 2009.
13. Seltjarnarnesbær, dags. 4. maí 2009..

III. Umsögn um athugasemdir

Í þessum kafla verður fjallað um athugasemdir og ábendingar sem bárust við kynningu tillögunnar. Fjallað verður um athugasemdir í þeirri númeraröð sem athugasemdirnar eru taldar upp í hér að framan.

Fyrst verður gerð stuttlega grein fyrir hverri athugasemd og henni því næst svarað. Þeim sem athugasemdir og ábendingar gerðu er þakkaður áhuginn á málinu og málefnalegar og gagnlegar athugasemdir:

1. Reykjavíkurborg, dags. 6. apríl 2009:

Reykjavíkurborg gerir athugasemd við tímasetningu auglýsingar reglnanna m.a. í ljósi nýs samkomulags um vinnu varðandi uppbyggingu samgöngumiðstöðvar. Reykjavíkurborg telji vinnu við tillögunar góða og gilda en að rétt væri að skipulagsreglur ættu að koma í kjölfar endurskoðunar á deiliskipulagi flugvallarins.

Þá bendir Reykjavíkurborg á að skipulag flugvallarins sé að mörgu leyti úrelt m.a. vegna fyrirhugaðrar byggingar samgöngumiðstöðvar og aðliggjandi byggðar að austanverðu. Telja borgaryfirvöld að eðlilegt væri að fresta gildistöku reglnanna þar til endurskoðun aðalskipulags og deiliskipulags hefur átt sér stað.

Reykjavíkurborg bendir og á að ákvarðanir um landnotkun og starfsemi, byggingar og aðrar framkvæmdir skuli vera í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir og að deiliskipulag skuli gera á grundvelli aðalskipulags. Þá vísar Reykjavíkurborg til þeirrar stefnumörkunar um landnotkun innan flugvallarsvæðisins sem sett er fram í Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024, sem miðast við breytt umfang flugrekstrar í Vatnsmýri 2001-2016 og 2016-2024 og bendir á að uppbygging innan flugvallarsvæðisins skuli taka mið af þeirri stefnumörkun.

Vísað er til þess að í maí 2007 hafi verið staðfest breyting á aðalskipulaginu varðandi austursvæði Vatnsmýrar m.a. staðsetningu samgöngumiðstöðvar norðan Loftleiðasvæðis. Fram kemur að það sé álit Reykjavíkurborgar að í hinum auglýstu reglum eigi að vísa með ákveðnari hætti til ákvæða Aðalskipulags Reykjavíkur og þeirrar stefnumörkunar sem þar kemur fram og að hinar auglýstu reglur byggji á þeirri stefnumörkun og í samræmi við gildandi skipulagsáætlanir á svæðinu.

Hvað varðar einstök atriði á uppdrættinum bendir Reykjavíkurborg á legu lína í NA-horni uppdráttarins en línurnar gangi m.a. út á Hringbraut. Þá gerir Reykjavíkurborg fyrirvara um legu Hlíðarfótar í bráðabirgðalegu utan svæðisins. Bent er á að í greinargerð sé ekki fjallað um að dregið hefur verið verulega úr flugumferð á NA/SV braut.

Umsögn um athugasemd:

Vinna við gerð skipulags og endurskoðun skipulags á Reykjavíkflugvelli hefur staðið yfir frá því nýtt deiliskipulag af flugvelli var samþykkt árið 1999. Þá þegar voru háværar raddir um að endurskoða bæri skipulagið. Þrátt fyrir breytta stefnu með Aðalskipulagi Reykjavíkur 2001-2024 stendur sú vinna enn. Þá er einnig minnt á að sú stefnumörkun sem þar er sett fram er háð ákveðnum fyrirvörum. Ekkert liggur fyrir um hvenær skipulagsvinnu á svæðinu lýkur auk þess sem reynsla liðinna ára í því efni hefur kennt mönnum að dagsetningar slíkra áætlana eru fljótar að breytast.

Þó samgönguyfirvöld og Reykjavíkurborg séu að vinna saman að ákveðnum verkefnum á svæðinu og hafi samstarf um stefnumörkun og rannsóknir varðandi framtíðarstaðsetningu flugvallarins breytir það ekki nauðsyn þess að setja skipulagsreglur fyrir flugvöllinn. Slíkar reglur eiga að tryggja öryggi og að rekstur vallarins geti gengið eðlilega fyrir sig. Til þess hefur samgönguyfirvöldum vantað tæki eins og hinar kynntu skipulagsreglur. Rétt er einnig að hafa í huga að það svæði sem reglurnar taka til nær til fleiri sveitarfélaga en Reykjavíkur.

Skipulagsreglurnar taka því mið af gildandi deiliskipulagi flugvallarsvæðisins að teknu tilliti til þeirra breytinga sem orðið hafa með nýjum deiliskipulagsáætlunum sem skert hafa flugvallarsvæðið. Samgönguyfirvöld hafa ekki skipulagsvald á svæðinu og því er ljóst að komi til breytinga á aðalskipulagi eða deiliskipulagi vallarins þarf að endurskoða reglurnar en slíkt er einfalt mál. Með hliðsjón af framangreindu geta samgönguyfirvöld ekki fallist á að eðlilegt sé að fresta gildistöku reglnanna þar til endurskoðun Aðalskipulags Reykjavíkur varðandi flugvallarsvæðið er lokið eða nýtt deiliskipulag liggur fyrir enda óljóst hvenær slíkar áætlanir liggja fyrir. Í reglunum er vísað til þess að þær taki mið af gildandi aðalskipulagi og deiliskipulagi vallarins. Ekkert í reglunum stangast á við gildandi deiliskipulag svæðisins.

Samgönguyfirvöld telja hins vegar ekki rétt að vísa með ákveðnari hætti til stefnumörkunar aðalskipulagsins þar sem henni hefur ekki verið hrint í framkvæmd auk þess sem hún er háð fyrirvörum. Þá er um að ræða stefnumörkun Reykjavíkurborgar en ekki samgönguyfirvalda. Reglurnar geta ekki bæði verið í samræmi við aðal- og deiliskipulag þar sem ósamræmi er á milli þessara áætlana. Reykjavíkurborg getur því ekki farið fram á þetta við samgönguyfirvöld enda hefur Reykjavíkurborg ekki sett deiliskipulag í samræmi við stefnumörkun aðalskipulagsins.

Athugasemd um línur í NA horni svæðisins er rétt og hefur uppdrátturinn verið lagfærður með hliðsjón af þeirri athugasemd.

Hvað varðar umferð um NA/SV brautina þá er ekki fjallað um flugumferð í reglunum en nauðsynlegt er að reglurnar taki til brautarinnar þar til notkun hennar hefur verið hætt.

2. Garðaflug ehf., skýli 31B og D, dags. 31. mars 2009:

Óskar eftir að svæðið sem merkt er með appelsínugulum lit og G (Almannaflug – Einkaflug) í Fluggörðum fái einnig merkinguna D (innanlands leiguflug) og F (þjónusta við flugstarfsemi), til samræmis við þá starfsemi sem verið hefur á svæðinu í áratugi. Spyr jafnframt, verði ekki tekið tillit til athugasemdarinnar, hvort verkflugi og viðhaldsaðilum verði úthýst af svæðinu.

Umsögn um athugasemd:

Fallast má á það með viðkomandi að rétt sé að gera ráð fyrir þjónustu við flugstarfsemi á svæðinu en vegna aðstæðna og skipulags, þar sem svæðið er þröngt og athafnarými er lítið, er þó ekki hægt að gera ráð fyrir allri þeirri þjónustu og gert er ráð fyrir í F-lið þ.e. ekki hlaðþjónustu og veitingaþjónustu. Hvað varðar innanlands leiguflug þá er öryggisins vegna ekki hægt að fallast á að heimila afgreiðslu farþega á svæðinu af sömu ástæðum. Ekkert er hins vegar óeðlilegt við að vélar sem notaðar eru í slíkan rekstur eða leiguflug án farþega séu geymdar á svæðinu. Því er lagt til að skilgreiningu G verði breytt með þeim hætti að ljóst sé að slík starfsemi geti áfram verið á svæðinu. Jafnframt verði tekið fram að heimilt sé að geyma þyrlur á svæðinu sem fyrir eru við setningu þessara reglna.

Í ljósi framangreinds breytist skilgreining G (Almannaflug-Einkaflug) á eftirfarandi hátt en viðbótin er undirstrikuð:

Almannaflug - einkaflug: Flugstarfsemi sem fyrst og fremst er stunduð ánægjunnar vegna eða til að afla frekari réttinda og ekkert endurgjald er tekið fyrir, ásamt tilheyrandi byggingum fyrir slíka starfsemi. Það telst jafnframt einkaflug ef maður flýgur í tengslum við starf sitt og hefur ekki hagnað af rekstri loftfarsins né fær sérstaklega greitt fyrir að stjórna því (hámarks vænghaf slíkra véla sem vista má í fluggörðum er 16 m). Þar sem gert er ráð fyrir slíkri starfsemi er einnig heimilt að geyma vélar sem notaðar eru í atvinnuskyni og reka þjónustu við flugvélar s.s. viðhald, smíði og rekstur en ekki er heimilt að afgreiða farþega á slíkum svæðum, reka hlaðþjónustu eða veitingaþjónustu nema annar flokkur heimili það. Heimilt er að geyma þyrlur á þessum svæðum með leyfi flugvallarstjóra.

3. Kristín Benediktsdóttir, hdl. f.h. Halldórs Jónssonar, eiganda hluta í flugskýlum 35B, 36 og 37B og D, dags. 15. apríl 2009:

Bendir á að flugstarfsemi í víðasta skilningi hafi farið fram á svæðinu þar sem flugskýlin eru staðsett s.s. geymsluaðstaða, viðgerðaraðstaða, verkstæðisaðstaða og ýmis rekstur í tengslum við kennslu- og leiguflug. Eftir setningu reglnanna verði umbjóðanda hennar eingöngu heimilt að vera með starfsemi á svæðinu sem samræmist G-lið þ.e. almannaflug – einkaflug. Hingað til hafi verið heimilt að stunda starfsemi í samræmi við staflíði G (almannaflug – einkaflug), D (innanlands leiguflug), F (þjónusta við flugstarfsemi) og H (almannaflug – flugskólar).

Telur að með því að binda starfsemi bara við G-lið sé eignarréttur skertur og það fari gegn 72. gr. stjórnarskrár um vernd eignarréttar. Slík skerðing geti ekki fallið undir 59. gr. laga nr. 60 frá 1998 þar sem slík skerðing sé hvorki utan flugvallar né nauðsynleg í þágu almannaöryggis. Engin rök eða skýringar sé að finna á þessari skerðingu. Gerir kröfu um að reiturinn verði merktur í samræmi við fyrri notkun með staflíðunum G, D, F og H.

Telur tillögurnar ganga lengra en nauðsynlegt sé og eingöngu sé verið að setja nánari reglur um starfsemi en gert er í deiliskipulagi. Vísar viðkomandi máli sínu til stuðnings til meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar sbr. 12. gr. stjórnsýslulaga. Þá telur hann að eigendum á svæðinu sé mismunað. Á næsta reit við sé heimiluð mun rýmri starfsemi þ.e. starfsemi skv. staflíðum G, D, F og H. Telur hann að sama starfsemi eigi að vera heimil á báðum þessum reitum og ekkert réttlæti slíka mismunun og engar skýringar hafi verið gefnar á henni. Vísar hann máli sínu til stuðnings til 65. gr. stjórnarskrár og 11. gr. stjórnsýslulaga, jafnræðisreglunnar.

Viðkomandi krefst þess að tekið verði tillit til athugasemda hans og áskilur sér rétt til að krefjast skaðabóta verði ekki gerðar breytingar á tillögunni.

Umsögn um athugasemd:

Ástæða þess að eingöngu er gert ráð fyrir starfsemi skv. G-lið á umræddu svæði, við Fluggarða, er sú að skipulag svæðisins og þar af leiðandi þau flugskýli sem reist hafa verið á grundvelli þess og svæðið eru einkum hugsuð fyrir einkaflug og geymslu minni flugvéla. Ekki er gert ráð fyrir umferð farþega eða viðskiptavina enda svæðið allt mjög þröngt og skýlin frekar lítil. Þá er umferð flugvéla um svæðið og ekki forsvaranlegt að gera ráð fyrir umferð almennings þar um. Vegna samanburðar við svæðið sunnan Fluggarða þá eru flugskýlin þar stærri og rýmra um þau. Þeim flugskýlum var einnig úthlutað beinlínis fyrir verkstæðisrekstur og þjónustu við flugstarfsemi o.fl.

Eins og gerð var grein fyrir í umsögn um athugasemd nr. 2 er í umsögn þessari lagt til að skilgreining á starfsemi undir G-lið verði rýmkuð þannig að undir hann falli einnig geymsla flugvéla í atvinnuskyni, leiguflug án farþega og ýmiss þjónusta við flugvélar. Jafnframt verði tekið fram að heimilt sé að geyma þylur á svæðinu með leyfi flugvallarstjóra (sjá tillögu þar um í svari við athugasemd nr. 2). Með framangreindri breytingu hefur verið komið verulega til móts við þær óskir sem fram koma í athugasemd þessari.

Ekki þykir fært öryggisins vegna að leyfa rekstur flugskóla á svæðinu eða leiguflug með farþega enda svæðið ekki skipulagt fyrir slíka starfsemi og ekki gert ráð fyrir afgreiðslu farþega nema á þremur stöðum á flugvellingum þ.e. í flugstöð Flugfélags Íslands, á Loftleiðum og á svæðinu við austurenda NV/SA brautarinnar. Sú mismunun sem felst í þessu byggir á lögmætum og málefnalegum sjónarmiðum og er því ekki brot á jafnræðisreglu stjórnsýslulaga eða stjórnarskrárinnar.

Framangreind takmörkun á notkun felur heldur ekki í sér brot á eignarrétti skv. 72. gr. stjórnarskrár enda um að ræða almenna takmörkun sem gengur yfir alla á svæðinu. Takmörkunin byggir sem fyrr segir á lögmætum og málefnalegum sjónarmiðum og er því lögmæt. Telji athugasemdaaðili sig verða fyrir tjóni vegna reglnanna og geti hann sannað það á hann bótarétt skv. 63. gr. laga um loftferðir nr. 60 frá 1998.

4. Kristín Benediktsdóttir, hdl. f.h. Halldórs Þórs Halldórssonar, eiganda flugskýlis 35A, dags. 15. apríl 2009:

Bendir á að flugstarfsemi í víðasta skilningi hafi farið fram á svæðinu þar sem flugskýlin eru staðsett s.s. geymsluaðstaða, viðgerðaraðstaða, verkstæðisaðstaða og ýmis rekstur í tengslum við kennslu og leiguflug. Eftir setningu reglnanna verði umbjóðanda hennar eingöngu heimilt að vera með starfsemi á svæðinu sem samræmist G-lið þ.e. almannaflug – einkaflug. Hingað til hafi verið heimilt að stunda starfsemi í samræmi við stafliði G (almannaflug – einkaflug), D (innanlands leiguflug), F (þjónusta við flugstarfsemi) og H (almannaflug – flugskólar).

Telur að með því að binda starfsemi bara við G-lið sé eignarréttur skertur og það fari gegn 72. gr. stjórnarskrár um vernd eignarréttar. Slík skerðing geti ekki fallið undir 59. gr. laga nr. 60 frá 1998 þar sem slík skerðing sé hvorki utan flugvallar né nauðsynleg í þágu almanna öryggis. Engin rök eða skýringar sé að finna á þessari skerðingu. Gerir kröfu um að reiturinn verði merktur í samræmi við fyrri notkun með stafliðunum G, D, F og H.

Telur tillögurnar ganga lengra en nauðsynlegt sé og eingöngu sé verið að setja nánari reglur um starfsemi en gert er í deiliskipulagi. Vísar viðkomandi máli sýnu til stuðnings til meðalhófsreglu stjórnsýsluréttar sbr. 12. gr. stjórnsýslulaga. Þá telur hann að eigendum á svæðinu sé mismunað. Á næsta reit við sé heimiluð mun rýmri starfsemi þ.e. starfsemi skv.

staflíðum G, D, F og H. Telur hann að sama starfsemi eigi að vera heimil á báðum þessum reitum og ekkert réttlæti slíka mismunun og engar skýringar hafi verið gefnar á henni. Vísar hann máli sínu til stuðnings til 65. gr. stjórnarskrár og 11. gr. stjórnarsýslulaga, jafnræðisreglunnar.

Viðkomandi krefst þess að tekið verði tillit til athugasemda hans og áskilur sér rétt til að krefjast skaðabóta verði ekki gerðar breytingar á tillögunni.

Umsögn um athugasemd:

Sjá umsögn um athugasemd nr. 3.

5. Hinrik Thorarensen, eigandi flugskýlis nr. 35 C, dags. 14. apríl 2009:

Telur reglurnar mjög íþyngjandi. Lýsir því yfir að hann muni ekki samþykkja neinar hömlur á eignarrétti eða notkunarrétti á flugskýli sínu sem brjóti í bága við rétt hans sem eiganda eignarinnar og varinn sé af lögum og stjórnarskrá

Umsögn um athugasemd:

Með hliðsjón af þeim breytingum sem lagðar hafa verið til á heimildum til notkunar á skýlum í Fluggörðum sbr. umsögn um athugasemdir nr. 2-4 hér að framan er ekki hægt að fallast á að reglurnar séu íþyngjandi. Leyfð er öll sú starfsemi sem tíðkast hefur á norðurhluta svæðisins til þessa. Eingöngu eru lagðar hömlur við því að rekinn sé flugskóli eða leiguflug með farþega verði rekið á svæðinu vegna öryggissjónarmiða m.a. með hliðsjón af þeim þrengslum sem eru á norðursvæði Fluggarða.

Framangreind takmörkun á notkun felur heldur ekki í sér brot á eignarrétti skv. 72. gr. stjórnarskrár enda um að ræða almenna takmörkun sem gengur yfir alla sem eins er ástatt um á svæðinu. Takmörkunin byggir sem fyrr segir á lögmætum og málefnalegum sjónarmiðum og er því lögmæt. Telji viðkomandi sig verða fyrir tjóni vegna reglnanna og geti hann sannað það á hann bótarétt skv. 63. gr. laga um loftferðir nr. 60 frá 1998.

6. Höfuðborgarsamtökin (Örn Sigurðsson f.h. samtakanna), dags. 15. apríl 2009:

Telur samgönguyfirvöld hafa misbeitt valdi sínu í skjóli mismunandi atkvæðavægis. Misbeitingin bitni á öllum íbúum höfuðborgarsvæðisins og þeim sem búa í nágrenni höfuðborgarsvæðisins. Uppsafnað tjón af völdum flugstarfsemi á svæðinu hlaupi án nokkurs vafa á hundruðum eða þúsundum milljarða. Skipulagsreglurnar séu enn ein aðgerðin í langri röð ákvarðana sem ætlaðar séu til að festa flugvöllinn í sessi. Benda á að samgönguráðherra sé alsráðandi hvað varðar samgöngumál og framtíðarþróun borgarinnar og borgarsamfélagsins. Telja að samgönguráðherra hafi tvær leiðir til að ná sínu fram í höfuðborginni, með beinum aðgerðum og ákvörðunum frá Alþingi, og hins vegar með því að kúga borgarfulltrúa og aðra sveitarstjórnarmenn á höfuðborgarsvæðinu til að fórna hagsmunum kjósenda sinna.

Minnir á að árið 2001 fóru fram kosningar þar sem meirihluti kjósenda tók ákvörðun um að hætta skyldi flugstarfsemi í Vatnsmýrinni ekki seinna en 2016.

Fram kemur að Höfuðborgarsamtökin hyggist beita sér fyrir úttekt á starfsemi samgönguyfirvalda vegna málsins og hvort misfarið hafi verið með það vald og sóað fjármunum og tækifærum til tjóns fyrir þjóðina.

Umsögn um athugasemd:

Samgöngureglur þær sem hér eru til umfjöllunar eru ekki skipulagsleg ákvörðun um rekstur flugvallar í Vatnsmýrinni. Slíkar ákvarðanir eru teknar í skipulagsáætlunum, einkum aðalskipulagi og deiliskipulagi. Reglurnar eru settar til að tryggja öryggi flugvallarins og áhrifasvæðis hans á meðan flugrekstur fer þar fram. Þar sem ekki koma fram efnislegar athugasemdir við reglurnar verður athugasemdum samtakanna ekki svarað frekar hér.

7. Kristján Árnason, eigandi flugskýlis að Fluggörðum 26, dags. 11. apríl 2009:

Kristján fagnar setningu reglnanna. Fékk byggingarleyfi fyrir flugskýli sínu á þeim forsendum að þar yrðu smíðaðar flugvélar. Gerir athugasemd við að í F-lið, sem fjallar um þjónustu við flugstarfsemi, og óskar eftir að þar verði gert ráð fyrir smíði flugvéla. Minnst þess ekki að hafa þurft að sækja um notkunarleyfi fyrir íbúðarhúsnæði sínu eða bílskúr. Telur sig ekki þurfa þess í flugskýli sínu svo fremi hann sé innan þeirrar starfsemi sem þar er leyfið skv. F, G og H-liðum.

Umsögn um athugasemd:

Fallist er á þá athugasemd að rétt sé að gera ráð fyrir smíði flugvéla í F-lið. Hvað varðar leyfi til tiltekinnar starfsemi þá er tekið á því í byggingarleyfisumsóknum hvort tegund húsnæðis og starfsemi sem þar er gert ráð fyrir samræmist skipulagi. Þar sem gert er ráð fyrir nákvæmari flokkun á starfsemi en skipulagsskilmálar gera ráð fyrir og til að tryggja að starfsemi sé í samræmi við skipulagsreglur þessar er gert ráð fyrir að aðilar innan vallarins þurfi að sækja sérstaklega um slíkt leyfi. Er þetta gert til að tryggja öryggi á vellinum og koma í veg fyrir að innan vallarins sé rekin starfsemi sem tengist ekki flugi.

8. Skipulagsstofnun, dags. 15. apríl 2009:

Telur eðlilegt að slíkar reglur séu settar um hindrunarfleti og öryggissvæði. Til að einfalda reglur og tryggja samræmi telur stofnunin að fyrirmæli um landnotkun séu sett fram í deiliskipulagi svæðisins sem unnið væri í samráði við skipulagsyfirvöld Reykjavíkurborgar. Leggur til að í reglunum verði vísað með skýrari hætti í skipulags- og byggingarlög hvað varðar leyfisveitingar vegna mannvirkjagerðar og starfsemi. Afmörkun deiliskipulagssvæðis sé ekki í samræmi við afmörkun sem sýnd sé á gildandi deiliskipulagsuppdraetti frá 15. júní 1999. Þá mælir stofnunin með að þegar reglurnar hafa verið samþykktar verði tekið upp samráð við hlutaðeigandi skipulagsyfirvöld vegna breytinga sem gæti þurft að gera á skipulagsáætlunum vegna skipulagsreglnanna.

Umsögn um athugasemd:

Samgönguyfirvöld taka undir með Skipulagsstofnun að þær reglur um landnotkun sem settar eru fram í skipulagsreglunum verði einnig settar fram með sambærilegum hætti í deiliskipulagi. Eðlilegt sé að skoða það við endurskoðun á deiliskipulagi flugvallarins í samráði við Reykjavíkurborg.

Vegna athugasemdar um að vísa til ákvæða skipulags- og byggingarlaga um leyfisveitingar og byggingarleyfi er tekið undir að áréttu það í reglunum að reglurnar hafi ekki áhrif á skyldu til að sækja um byggingarleyfi fyrir breytingum á húsnæði eða notkun þess til byggingaryfirvalda. Verður það áréttað í reglunum.

Hvað varðar afmörkun svæðisins þá eru samgönguyfirvöld meðvituð um að afmörkunin samræmist ekki mörkum gildandi deiliskipulags. Er ástæða þess að Reykjavíkurborg hefur með nýjum skipulagsáætlunum t.d. af Valssvæðinu og svæði Háskólans í Reykjavík skipulagt svæði undir aðra starfsemi án þess að breyta deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar. Tekur afmörkunin mið af því.

Ekki er gert ráð fyrir að setning reglnanna sem slíkra hafi í för með sér breytingar á þeim skipulagsáætlunum sem nú þegar hafa verið samþykktar. Þurfi þess munu samgönguyfirvöld leita samráðs þar um við viðkomandi skipulagsyfirvöld.

9. Sveinn Guðmundsson, dags. 16. apríl 2009:

Telur að setning skipulagsreglna fyrir völlinn sé fyrst og fremst til að festa í sessi núverandi fyrirkomulag sem þegar sé skilgreint í lögum m.a. skv. annex nr. 14 um hindranir o.fl. Þó því sé ekki framfylgt. Þá bendir hann á galla á blindlendingabraut 19. Telur að tillagan geri ráð fyrir styttingu á braut 13-31 sem viðkomandi telur óráð. Telur að leggja beri af Norður – Suður flugbrautina. Sendir meðfylgjandi tillögur að breytingum á flugvellinum sem hann kveðst hafa kynnt yfirvöldum en ekki fengið nein viðbrögð við. Telur hugmyndir um flugvöll á Hólmsheiði og Lönguskerjum óhæfar og til þess fallnar að drepa málinu á dreif. Upplýsir að hann megi ekki til þess hugsa að ekkert gerist í málinu og býður fram þjónustu sína verði þess óskað. Leggur til að nýjar reglur verði ekki settar til að innsigla ekki óviðunandi ástand.

Umsögn um athugasemd:

Rétt er hjá viðkomandi að reglurnar eru settar til þess að tryggja fyrirkomulag vallarins eins og hann er enda hafa samgönguyfirvöld ekki skipulagsvald á svæðinu. Þó unnið hafi verið eftir þessum reglum varðandi hindranafleti sbr. m.a. annex nr. 14 hafa slíkar skipulagsreglur ekki haft lögformlegt gildi. Samgönguyfirvöld og rekstraraðili flugvallarins hafa því ekki haft nein úrræði til að framfylgja þeim eða knýja á um öryggismál s.s. uppsetningu viðvörðunarljósa eða takmarka hæðir bygginga. Á meðan ekki hefur verið tekin ákvörðun um breytingar á flugvellinum eða um flutning hans er því nauðsynlegt að tryggja að ástand flugvallarins versni ekki út frá öryggissjónarmiðum.

Skipulagsreglurnar sem slíkar gera ekki ráð fyrir neinum breytingum á flugvellinum sjálfum enda eru ákvarðanir um slíkt teknar í skipulagsáætlunum. Samgönguyfirvöld hafa nú í samstarfi við Reykjavíkurborg, sbr. samkomulag um samráðsnefnd um málefni Reykjavíkurflugvallar, dags. 8. apríl 2009, hafið samstarf um framtíðarstaðsetningu flugvallarins. Starfstími samráðsnefndarinnar er til 2010.

10. Mosfellsbær, dags. 7. apríl 2009:

Gerir ekki athugasemd við skipulagsreglurnar.

11. Kópavogsbær, dags. 27. apríl 2009:

Gerir ekki athugasemd við reglurnar en áskilur sér rétt til athugasemda síðar.

12. Garðabær, 12. maí 2009:

Gerir ekki athugasemd við skipulagsreglurnar.

13. Seltjarnarnesbær, dags. 4. maí 2009.).
Gerir ekki athugasemd við skipulagsreglurnar.