

1.0 INNGANGSORÐ.

Reykjavíkurlugvöllur hefur verið lengi til umræðu hjá öllum sem með skipulagsmál fara. Oft hafa orðið snarpar deilur um það hvort flugvöllurinn ætti að vera á sínum stað, í Vatnsmýrinni, eða að flytjast burt úr borginni.

Margar nefndir hafa fjallað um hann, en aldrei orðið algjör samstaða um málið. Ástæðan er m.a. sú að hér er um gífurleg verðmæti að ræða og svo einnig að miklir hagsmunir eru í veði fyrir þá sem reka flugstarfsemina. Þá skiptir það miklu máli fyrir höfuðborgina hvar aðalflugvöllur fyrir innanlandsflugið verður. En það er ekki síður hagsmunarmál utanbæjarmanna og allra flugfarþega hvar flugvöllurinn er staðsettur. Þetta kom t.d. berlega fram á fundi, er Flugmálafélagið hélt hér í borg fyrir tveimur árum um staðsetningu flugvallar fyrir innanlandsflugið. Fundinn sátu Reykvíkingar og allmargir utanbæjarmenn. Þar var algjör eining utanbæjarmanna um það að flugvöllurinn yrði að vera á sínum stað til hagsbóta fyrir þá að sækja hina margvíslegu þjónustu til höfuðborgarinnar.

1.1 STAÐSETNING FLUGVALLARINS.

Á bernskuárum innanlandsflugsins fyrir 1940, var mikið rætt um staðsetningu flugvallar fyrir Reykjavík. Margir staðir koma þá til greina. Skipulagsnefnd Reykjavíkur benti á 7 staði sem hugsanlega fyrir flugvöll. Að lokum mælti nefndin með staðsetningu í Vatnsmýrinni og sendi bæjarráði umsögn sína þ. 5.3. 1940. Þessa tillögu samþykkti svo bæjarráð. Flugvöllurinn er því þar sem hann var samþykktur af skipulagsyfirvöldum bæjarins. Framkvæmdir urðu svo miklu hraðari en atlað var, vegna þess að það var breska herstjórnin, sem byggði völlin upp á stríðsárunum. En vafalaust á flugvöllurinn sinn þátt í hinni öru uppbyggingu flugmála á Íslandi.

1.2 REYKJAVÍKURFLUGVÖLLUR SEM MILLILANDAFLUGVÖLLUR.

Þegar aðalskipulag Reykjavíkur var unnið á árunum 1960-1964 var mikið rætt um flugvöllinn. En þá var ávalt rætt um hann sem aðþjóðaflugvöll þar sem allt millilandaflug færi fram, ásamt innanlandsflugi. Þessvegna var rætt um að stækka hann og tvær brautir ca. 2000 m þyrftu að vera á honum til þess að geta tekið á móti öllu þotuflugi sem þá var í auglýsn. Þá var flugvöllurinn einnig opinn allan sólahringinn. Sérstök truflun þótti þá, að á hverri nóttu hófu nokkrar DC-6-B vélar sig til flugs fullhlaðnar. Þessar vélar voru gamlar og því mjög hávaðasamar.

Á þessum forsendum var talið sjálfsagt að athuga nýja staðsetningu á skipulagstímabilinu.

Þá höfðu líka allir sem um þessi mál fjölluðu Álfanesið í huga fyrir framtíðarflugvöll fyrir alla flugstarfsemina. En þegar ráðherra gaf heimild til að skipuleggja íbúðabyggð á væntanlegu flugvallarsvæði var þessi hugmynd úr sögunni. Síðan hefur verið aðeins um einn valkost að ræða, en það er að flytja innanlandsflugið til Keflavíkur.

Nú er aftur á móti gert ráð fyrir að minnka völlinn frá því sem hann er og halda möguleika opnum að flytja hluta af umferð á norður suðurbraut yfir á austur vesturbraut. En það mundi minnka umferð yfir miðborginni.

1.3 FLUGBRAUTIR.

Lengd núverandi brauta á flugvellið er:

Norður-suðurbraut	02-20, 1825 m.
Austur-vesturbraut	14-32, 1490 m.
Suður-norðvesturbraut	07-25, 1210 m.

En braut 07-25 stýttist niður í 950 m með þeim tillögum, sem hér eru lagðar fram. Er það gert vegna lagningar væntanlegs Hlíðarfóts, sem liggur yfir brautina. Áður var búið að skerða hana nokkuð vegna byggingu geðdeildar Landsspítalans.

1.4 FLUGVALLARSVÆÐIÐ.

Upphaflega var flugvallarsvæðið 196 ha. Þar af var land ríkisins 60,5 ha.

Á undanförunum árum hefur Flugmálastjórnin stöðugt verið að skila landi aftur til borgarinnar.

Ef meðfylgjandi uppdráttur verður endanlega samþykktur þá er búið að skila 53,5 ha. lands.

Flugvallarsvæðið er þá ekki orðið nema 142,5 ha. Af því á ríkið, eins og áður segir 60,5 ha., en borgin 82 ha.

Á þessum 82 ha. stendur m.a. hótél og skrifstofur Flugleiða h.f.

Nú á síðustu árum hefur borgarráð úthlutað lóðum undir einkaflugskýli að stærð 4,2 ha. Hluti af þessum skýlum er þegar byggður. Á þessum árun hefur því flugmálastjórnin gert ráð fyrir að borginni yrði skilað aftur landsvæði, sem er um 40% af því landi, sem er í eigu borgarinnar og flugmálastjórnin réði yfir, þegar rætt var um aðalskipulagið á árunum 1961-1964.

1.5 TAKMARKANIR UM FLUG.

Á undanförunum árum hafa verið mjög strangar reglur um flug að næurlagi á flugvellið, svo og um takmarkanir á hávaða. Þá er allt millilandaflug flutt til Keflavíkur og þar með er þotuflug að mestu horfið, nema þegar litlar þotur í ferjuflugi lenda á flugvellið.

Eftirfarandi takmarkanir eru nú í gildi:

1. Á tímabilinu frá kl. 23:30 til kl. 07:00 (07:30 á laugardögum, sunnudögum og öðrum almennum frídögum) gilda eftirfarandi takmarkanir á notkun Reykjavíkurflugvallar:
 - 1.1 Flugtaks-og landingaæfingar ekki leyfðar.
 - 1.2 Flugtak og landingar þota og fjögurra hreyfla flugvéla ekki leyfðar nema þegar Keflavíkurflugvöllur er lokaður, eða um er að ræða sjúkra-eða neyðarflug.
 - 1.3 Reynsla hreyfla flugvéla er valda verulegum hávaða ekki leyfð.
2. Flugtök almennt ekki leyfð, undanþegið er sjúkraflug og annað neyðarþjónustuflug.
3. Notkun knývendis (reverse thrust) við landingu ekki leyfð, nema þegar nauðsyn ber til vegna öryggis.
4. Við sérstakar aðstæður má sækja um undanþágu á framangreindum ákvæðum til flugvallarstjóra Reykjavíkurflugvallar eða flugmálastjóra, hverju sinni.

Með þessum reglum breytist öll starfsemi á flugvallarsvæðinu og svo til enginn umferð leyfð um flugvöllinn að nátturlagi, nema í neyðartilfellum. Þá er það staðreynd að þær flugvélar sem helst valda truflun yfir miðborginni eru F-27 í flugtaki.

Vitað er að hvaða flugvélategundir, sem verða keyptar af Flugleiðum h.f. þá verða þær hljóðlátari en núverandi vélar F-27. Við það bætist svo að flugmálastjórn leitast við að flytja verulega flug af norður-suðurbraut yfir á austur-vesturbraut.

1.6 UMFERÐARSPÁ.

Á árinu 1978 var gerð umferðarspá fyrir Reykjavíkurflugvöll, sem byggð var á farþegaumferð um flugvöllinn á árunum 1970-1978. Á árinu 1982 var sýnt að aukning farþega var ekki í samræmi við umferðarspána. Gunnar Sigurðsson flugvallarstjóri gerði því nýja umferðarspá, sem byggð er á farþegafjölda síðustu ára, og er hún nokkuð lægri en sú fyrri.

Endurskoðun farþegaspár um Reykjavíkurflugvöll fyrir árin 1982-1990.

<u>Ár:</u>	<u>Tala farþega:</u>
1982	280.000
1983	285.000
1984	292.000
1985	300.000
1986	310.000
1987	320.000
1988	330.000
1989	340.000
1990	350.000

Telja verður að þessa spá sé hægt að leggja til grundvallar umferð um Reykjavíkurflugvöll. En á síðustu tveimur árum hefur hún verið 5 - 10% lægri.

1.7 FLUGTÖK OG LENDINGAR.

Hér er greint frá nokkrum staðreyndum um flugtök og landingar á Reykjavíkurlugvelli. Upplýsingarnar eru ekki tæmandi, en gefa glögga mynd af umferð um flugvöllinn á árunum 1977-1984. Samkvæmt upplýsingum Gunnars Sigurðssonar, flugvallarstjóra, voru landingar smáflugvéla (3 sæti og færri) á Reykjavíkurlugvelli eftirfarandi:

<u>Ár:</u>	<u>Tala landinga:</u>
1977	9.134
1978	11.434
1979	11.784
1980	12.500
1981	10.701
1982	12.510
1983	9.106
1984	10.630

1.7.1 FLUGTÖK Í ÁÆTLUNARFLUGI.

Á síðastliðnu ári voru um 3800 landingar á vegum Flugleiða h.f. en á vegum Arnarflugs voru um 2000 landingar flugvéla á þeirra vegum.

Alment gildir sú regla að ekki má fljúga í minna en 1000 feta hæð yfir byggð. Hér á höfuðborgarsvæðinu á sú hæð að nægja til að koma flugvélum út fyrir mörk þéttbýlis þó eitthvað fari úrskeiðis t.d. vélabilun.

1.8 NÚVERANDI FLUGVÉLAKOSTUR.

Yfirlit um núverandi flugvélakost flugfélaga, sem stunda áætlunar-og leiguflug á innanlandsleiðum (Tveggja-hreyfla vélar eingöngu) :

1.8.1 Áætlunarflugfélög:

Flugvélar:

Flugleiðir h.f. Reykjavík	4	F-27
Arnarflug h.f. Reykjavík	1	DHC-6
	2	C-402
Flugfélag Norðurlands, Akureyri	2	DHC-6
Flugfélag Austurlands, Egilsstaðir	2	PA-31
Flugfélagið Ernir, Ísafirði	1	C-404

1.8.2 Einstaklingar og félög sem stunda leiguflug:

Sverrir Þóroddsson, Reykjavík	3	C-402
Helgi Jónsson, Reykjavík	1	MU-2
	1	PU-23
Flugstöðin, Reykjavík	1	R-690A

Þegar stærð flugvélastæða verður ákveðin þarf að taka tillit til ofangreindra flugvéla, en þó verður að hafa í huga að þær geta breytst og nokkrar þeirra lenda hér mjög sjaldan.

1.9 HVERNIG ER FLUGVÖLLURINN NOTADUR Í DAG.

Á undanförunum árum hefur ekki verið rætt um að flugvélar mættu aðeins keyra á sérstökum akreinum út á brautarenda. Í þess stað er ávalt ekið eftir sjálfum flugbrautunum við flugtak og landingu. Þetta er hægt vegna þess, að umferð um flugvöllinn er í raun mjög lítil. Eftir upplýsingum frá Flugleiðum h.f. eru um 3.800 flugtök á ári hjá félaginu á Reykjavíkflugvelli. En um 2.000 hjá Arnarflugi. Þetta eru um 11.600 hreyfingar á ári. Er hér um 16 flugtök og jafnmargar landingar á dag fyrir aðal farþegaflug. Einkaflug og leiguflug er nokkuð, en af eðlilegum ástæðum gengur farþegaflugið fyrir. T.d. hefur verið rætt um, að einkaflugið gæti að verulegu leiti flutt sig um set og notað Sandskeiðið í verulegum mæli.

Í upphafi var Reykjavíkflugvöllur byggður með sérstökum akreinum fyrir flugvélar, svo þær þyrftu ekki að nota flugbrautirnar við keyrslu út á enda við flugtak eða eftir landingu. Þessum akbrautum hefur ekki verið haldið við, vegna þess að flugvélar notuðu þær ekki. Þetta stafar af því, eins og áður segir, hvað umferð er lítil um flugvöllinn og hægt er að láta aðra umferð bíða meðan ekið er eftir flugbraut. Svo er þetta ávalt stöðsta leiðin fyrir flugvélar og því hreinn sparnaður fyrir flugfélögin.

1.10 FYRRI HUGMYNDIR UM STAÐSETNINGU FLUGSTÖÐVAR.

Lengi hafði verið rætt um að byggja flugstöð á þeim stað þar sem Hótel Loftleiðir stendur nú. En það er sú bygging, sem hefur verið mjög aðkallandi að byggja, þótt enn hafi ekki orðið úr framkvæmdum.

Allir hafa í raun verið sammála um að þarna væri rétti staðurinn fyrir flugstöð, bæði vegna þess að sú staðsetning væri best fyrir alla starfsemi á flugvöllinum og einnig miðað við heildarskipulag borgarinnar, enda var beinlínis tekið tillit til þess við gerð aðalskipulags sem unnið var á árunum 1960-'64. Var m.a. væntanlegur Hlíðarfótur sveigður nokkuð til þess að gefa meira lánrými á þessum stað, fyrir flugstöð og tilheyrandi mannvirki.

Á árinu 1961 hóf Loftleiðir undirbúning að byggingu flugstöðvar á þessum umrædda stað sem eingöngu átti að þjóna utanlandsflugi félagsins. Áður hafði verið gerð tilraun að sameina flugfélögin með þátttöku ríkisins um byggingu á sameiginlegri flugstöð, sem gæti þjónað bæði utanlands- og innanlandsflugi. Þessi samvinna tókst því miður ekki og Loftleiðum var veitt heimild til þess að byggja flugstöð fyrir starfsemi sína á eigin reikning.

Þegar lokið var að steypa upp kjallara flugstöðvarinnar, fluttu Loftleiðir alla sína starfsemi til Keflavíkur og framkvæmdir stöðvuðust þá þegar. Ástæðan var að félagið hafði skyndilega keypt nýjar flugvélar, sem ekki gátu athafnað sig á Reykjavíkflugvelli. Ári síðar var þeim gefin heimild að byggja hótelið og síðar að stækka það. Hugmyndir að staðsetningu flugstöðvar varð þá úr sögunni á þessum stað.

2.1 DEILISKIPULAG.

Að undanfögnu hefur verið unnið á Teiknistofunni h.f. Ármúla 6, að deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar. Skipulagið hefur verið unnið í samvinnu við Borgarskipulag, flugmálastjóra og flugmálastjórn. Þá hefur verið haldnir margir fundir með þeim aðilum sem nota flugvöllinn og reka þar flugstarfsemi. Margir af þessum fundum hafa verið haldnir í samvinnu við stjórnskipaða nefnd, sem á að gera endanlega tillögu um staðsetningu flugstöðvar á flugvellinum eða að nefndin sjálf hefur staðið fyrir þeim. Þá hefur verið rætt við borgarstjóra um málið.

Þegar borgarstjórn Reykjavíkur, samþykkti aðalskipulagið að flugvellinum þ. 15.1. 1976, var talið rétt að flugmálastjórn sæi um og kostaði gerð deiliskipulags fyrir flugvöllinn. Síðan samþykkti skipulagsnefnd að sjá um og kosta gerð skipulagsins og hefur svo verið frá því í marsmánuði 1985. Á árinu 1975 ályktaði skipulagsnefnd Reykjavíkur eftirfarandi:

2.2 "B Ályktun skipulagsnefndar 22. desember 1975.

1.0 Með vísun í 4.0 lið meðfylgjandi greinargerðar, telur skipulagsnefnd ekki raunhæft að ákveða legu nýrrar flugbrautar í stað núverandi austur-vestur flugbrautar 14/32, en mun á aðalskipulagstímabilinu taka afstöðu til erinda Flugmálastjórnar um endurbætur á flugbrautum Reykjavíkurflugvallar og hugsanlega lengingu þeirra ef slík berst, enda telur nefndin æskilegt að létta á umferð um braut 02/20. Jafnframt vill nefndin halda opnum möguleikum á nýrri austur-vesturbraut (fjörubraut), ef slík braut yrði síðar talin nauðsynleg.

Því ályktar skipulagsnefnd, að staða Reykjavíkurflugvallar í skipulagi borgarinnar verði í megin atriðum óbreytt út aðalskipulagstímabilið, sem lýkur 1995.

1.01 Gætt verði þess, að mannvirkjagerð utan flugvallarsvæðisins skerði ekki frekar en komið er nýtingarhæfni flugbrautar 07/25 og alls ekki öryggissvæði flugbrautar 02/20.

1.02 Staðsetning flugskýla og flugstöðvarbyggingar er miðuð við ákvæði 1. og 2. gr. þessarar ályktunar og sýnd á uppdrætti Þróunarstofnunar, merktum: nr. 2, desember 1975. (Fylgiskjal 5).

2.0 Skipulagsnefnd felur embætti borgarverkfræðings að gera tillögu að deiliskipulagi og skilmálum fyrir flugvallarsvæðið samkvæmt framansögðu. Í slíku skipulagi komi skýrt fram hæð mannvirkja

utan sem innan flugvallarsvæðisins með tilliti til hindrunarflata flugbrauta og flugstefnu.

Ályktun þessarar bóknar var samþykkt með þrem atkvæðum gegn engu. "

2.2.1 SKIPULAGSSTARFIÐ.

Í janúarmánuði 1985 skilaði Teiknistofan h.f. áfangaskýrslu um skipulag Reykjavíkurflugvallar. Þar var gert ráð fyrir að flugstöð yrði byggð í geira nr. 1, suður af flugturninum. Þótti mörgum það fýsilegur kostur m.a. vegna þess, að þar væri hún mjög miðsvæðis á flugvellinginum. Þá var einnig rætt um að Landhelgisgæslan gæti fengið framtíðaraðsetur í geira nr. 2, þar sem hún er nú staðsett. Enda yrði meira athafnarými þar fyrir flugskýli og viðgerðarþjónustu atvinnuflugsins, ef flugstöðin yrði ekki byggð í geira nr. 2 eins og gert var ráð fyrir 1979.

Eftir að áfangaskýrslan var lögð fram ásamt skipulagsuppdrætti hafa verið haldnir mjög margir fundir um skipulagsmál Reykjavíkurflugvallar og staðsetningu flugstöðvar og helstu mannvirkja sem þarf að byggja á flugvellinginum.

Margir fundir hafa verið haldnir með öllum þeim aðilum, sem mál þetta heyrir undir á þessu stigi. Til glöggvunar fylgja allmargar fundargerðir þessari skýrslu frá þeim fundum sem haldnir hafa verið í sumar um málið.

Í fundargerðum kemur fram að ekki varð samstaða um að staðsetja flugstöðina í geira 1 og þessvegna voru nýjar tillögur gerðar að staðsetningu í geira 2. Var það m.a. samkvæmt eindreginni ósk fulltrúa Flugleiða h.f., en félagið mun vafalaust nota flugstöðina lang mest af öllum notendur og verða afnot félagsins sennilega um 90% miðað við núverandi flugþjónust.

Þá hefur komið fram á þessum fundum að margir telja að Landhelgisgæslan geti ekki fengið þarna varanlegan samstað fyrir flugþjónustu og skrifstofur sínar. Landhelgisgæslan hefur þó fengið heimild flugmálastjórnar að gera upp flugskýli 2 og nota það um næstu framtíð.

Ef Landhelgisgæslan óskar eftir skrifstofurými á Reykjavíkurflugvelli, þá ætti að vera nægjanlegt byggingarsvæði fyrir slíkt hús suður af flugturninum miðað við að flugstöðin rísi í geira nr.2.

Þá hefur verið tekið tillit til óska fulltrúa Flugleiða h.f. um að staðsetja byggingu fyrir afgreiðslu á utanlandsfrakt áfast við innanlandsfraktina. En á það hefur verið lögð mikil áhersla af þeirra hálfu, sökum verulegs sparnaðar að því að reka þessar fraktgeymslur saman.

Staðsetning sú sem nú er lögð fram í geira 2, er í samræmi við samþykkt borgarstjórnar Reykjavíkur frá 15. janúar 1976.

Hinn nýi skipulagsuppráttur gerir því ráð fyrir að flugstöðin rísi í geira 2, ásamt nauðsynlegum flugskýlum, fraktgeymslum og viðgerðarþjónustu.

Aðilum hefur verið gert grein fyrir að það er dýrara að byggja flugvéla-og bifreiðastæði í þessum geira. En sá mismunur hefur ekki verið talin það stórvægilegur að hann einn réttlæti það að byggja flugstöðina í geira 1, suður af flugturninum.

Það er orðið mjög aðkallandi að skipulag flugvallarins komist í það horf að hægt sé að hefja byggingarframkvæmdir við nokkrar af þeim byggingum, sem þurfa að rísa þarna og þjóna hinní umfangsmiklu starfsemi, sem fram fer á flugvöllinum og telja má eina af lífæðum höfuðborgarinnar.

2.2.2 HELSTU BYGGINGAR SEM ÞARF AÐ BYGGJA ERU:

1. Flugstöð
2. Stórt flugskýli
3. Hús fyrir Flugbjörgunarsveitina.
4. Þjónustubyggingar fyrir flugvöllinn og þau félög sem flugrekstur stunda þar.
5. Aðrar þjónustubyggingar fyrir einkaflugið.
6. Flugminjasafn.
7. Véla-og verkstæðismiðstöð, ásamt verkstæðum fyrir rekstur flugvallarins.
8. Þjónustuaðstaða olíufélaga.
9. Bifreiðaleiga.

Allar þessar byggingar hafa verið staðsettar á deiliskipulagskorti í mælikvarða 1:2000.

2.2.3 FLUGBRAUTIR.

Flugbrautirnar eru þrjár. Tvar þeirra eru 45,0 m á breidd, en ein þeirra er aðeins 30,0 m.

Norður-suðurbraut 20-02 er 1825 m á lengd. Þessi braut er búin nákvæmstu blindlendingartækjum (I S L) til notkunar við landingu úr norðri. Af þeim ástæðum er öryggissvæði við þá braut 150,0 m frá miðlínu brautar, eða samtals 300 m á breidd, hvað varðar allar nýbyggingar og akbrautir fyrir flugvélar.

Austur-vesturbraut 32-14 er 1490 m á lengd. Breidd hennar er 45,0 m og er með öryggissvæði 75 m frá miðlínu, eða 150 m á breidd. Frá vestri er blindflug mögulegt.

Norð-austur-suðvesturbraut 07-25 er aðeins 1000 m á lengd. Hefur hún verið stytta um 210 m. Jafnframt hefur hún verið mjókkuð niður í 30 m. Öryggissvæði við brautina verður aðeins 80 m á breidd. Lítil umferð fer um þessa braut og þar af leiðandi var hægt að stytta hana og mjókka. Enda eru nú hindranir við báða enda hennar, sem gerir þessa breytingu nauðsynlega.

2.2.4 UMFERÐ UM FLUGBRAUTIRNAR.

Nú fer fram um 55% af flugumferð flugvallarins um norður-suðurbraut 20-02, en um austur-vesturbrautina fer um 35-40% af umferðinni.

Fyrir borgarbúa er óþægilegust hin mikla umferð um norður-suðurbrautina.

Eins og áður segir er lítil umferð um norð-austur-suðvesturbraut, aðeins 5-10%.

2.2.5 AKBRAUTIR FLUGVÉLA.

Áður er gerð grein fyrir því að nú aka flugvélar að mestu eftir flugbrautunum til flugs og eftir landingu. En til að auka öryggi á flugvöllum er æskilegt að sérstakar akbrautir séu um völlum fyrir flugvélar til og frá flugstöðinni.

Nú er því gert ráð fyrir slíkum akbrautum, sem eru 23 m á breidd og eru staðsettar fyrir utan öryggissvæðin.

2.2.6 LENGING AUSTUR-VESTURBRAUTAR.

Vegna þess hvað austur-vesturbrautin er stutt, er mjög æskilegt að hægt væri að lengja hana. Veruleg umferð af norður-suðurbraut væri þá hægt að flytja á brautina og þar með að fækka

flugtökum til norðurs yfir miðborgina.

Í þessum tillögum er því gert ráð fyrir að þeim möguleika sé haldið opnum að brautin verði lengd um 300 m til vesturs út í Skerjafjörð.

Varðandi flugbrautir vísast að öðruleiti í fylgiskjöli eftir Ólaf Pálsson verkfræðing.

2.2.7 ADSTAÐA FYRIR ÞYRLUFLUG.

Nokkurt þyrluflug á sér stað á flugvællinum og er nauðsynlegt að taka tillit til þess.

Landhelgisgæslan á eina þyrlu og notar hana til landhelgisgæslu og björgunarstarfa. Er þyrlan á hjólum og getur lent á flugbrautum og ekið þaðan, eða verið dregin að þyrluskýli. Þá rekur annar aðili tvær þyrlur, sem notaðar eru í leiguflug og til landmælinga. Þessar þyrlur lenda á púðum og þarf því lendingarstaður þeirra að vera í námunda við þyrluskýlið.

Vegna þessarar starfsemi er staðsett þyrluskýli í geira 2 fyrir Landhelgisgæsluna, en fyrir aðra aðila í geira 3.

2.2.8 ADSTAÐA FYRIR EINKAÞYRLUR.

Eins og segir í kafla 2.2.7, þá hafa á undanförunum árum nokkrir einstaklingar rekið þyrluflug. Nú er einn aðili, sem rekur eina og stundum tvær þyrlur. Landhelgisgæslan sér um viðgerðarþjónustu fyrir þennan aðila. En hann hefur nýlega óskað eftir möguleika á að byggja sitt eigið skýli fyrir þyrlur.

Er lagt til að hægt verði að byggja þrjú lítil þyrluskýli í geira 3, ef óskað verður eftir því.

Í þessum geira stendur gamalt flugskýli fyrir sjóflugvélar fyrri tíðar. Því hefur nú verið breytt í viðgerðarverkstaði fyrir einkaflugvélar.

2.2.9 HÁVAÐI.

Áður fyrr var kvartað verulega undan hávaða frá flugvællinum. Var það fyrst og fremst á meðan utanlandsflugið hafði þar afhafnasvæði og flugvöllurinn opin allan sólahringinn.

Síðan hafa orðið verulegar breytingar sem stafa af því að allt utanlandsflug er flutt burt svo og að völlurinn er lokaður frá kl. 23:00 að kvöldi til kl.7:00 að morgni. Þó skal taka fram, að flug til Grænlands og Færeyja er stundað frá Reykjavíkflugvelli, svo og nokkurt ferjuflug.

Kvartanir vegna hávaða eru því nú að mestu úr sögunni, nema þegar F-27 hefur sig til flugs yfir miðborgina, þá er nokkur kvörtun út af einkaflugi.

F-27 eru flugvélar Flugleiða h.f. og eru nokkuð hávaðasamar við flugtak. Félagið hyggst brátt kaupa nýjar og hljóðlátari vélar, eða kaupa nýja og hljóðlátari mótora í núverandi vélar.

Þessi hávaði ætti þá að verða úr sögunni. Enda er nú lögð mikil áhersla á það að nýjar flugvélar séu umfram allt hljóðlátar og truflí umhverfið sem minnst.

Varðandi einkaflugið, þá fer nú fram endurskipulagning á því hjá flugmálastjórn, svo það valdi sem minnstum óþægindum fyrir borgaranna. En það er staðreynd, að vegna síendurtekingar á flugtaki og landingum einkaflugvéla, þá veldur það mestum óþægindum fyrir þá, sem búa í Skerjafirðinum.

2.2.10 VERKSTÆÐI FLUGMÁLASTJÓRNAR.

Öll verkstæði flugmálastjórnar hafa verið til húsa í gömlum herbröggum frá stríðsárunum.

Við framkvæmd skipulagsins þarf að fjarlægja þessa bragga, enda hefur það staðið til að undanfögnu.

Rafverkstæði og trésmíðaverkstæði verða flutt í byggingu áfastri við nýju slökkvistöðina, en þar er þegar lokið við að steypa undirstöður fyrir þessi verkstæði.

Vélaverkstæði og tækjageymsla verður flutt úr geira 1 og yfir í geira 3, samanber skipulagsupphrátt af flugvellingum.

Á þessum stað verður einnig sandgeymsla vallarins. Athafnasvæði þeirra er sjá um viðhald og rekstur flugbrauta er með þessari tilfærslu allt á einum stað.

2.2.11 FLUGMINNJASAFN.

Að undanfögnu hefur Flugsögufélagið haft mikin áhuga á því að reisa flugminnjasafn. Hefur félagið staðið fyrir söfnun á minjum um þróun flugmála á Íslandi frá fyrstu tíð.

Þá hafa elstu flugvélar verið gerðar upp, svo þær eru tilbúnar sem sýningarvélar ef aðstæður væru til. En skortur á sama stað fyrir slíka safngripi veldur því að þeir liggja nú jafnvel undir skemmdum.

Flugminnjasafn hefur því verið staðsett í geira 1, norðan Flugleiða

2.2.12 FLUGBJÖRGUNARSVEITIN.

Flugbjörgunarsveitin hefur frá upphafi haft sitt aðsetur á flugvelli-
nnum í gömlum herbröggum, eru þeir staðsettir í geira 2
og verða því fljótlega að hverfa. En umsvif deildarinnar
hafa vaxið til muna að undanfögnu og þarf því að fá aukna
aðstöðu svo hægt sé að byggja nýtt og stærra aðsetur fyrir
starfsemina.

Það er mikið öryggismál að Flugbjörgunarsveitin sé öflug og
búin bestu tækjum. Tækin þurfa að vera í góðum geymslum,
svo þau séu ávalt tiltæk og þar þarf einnig að vera aðstaða
fyrir viðgerðarþjónustu.

Flugbjörgunarsveitin hefur sótt um nýja, eða stækkun á lóð,
svo hægt sé að bæta aðstöðuna.

Lagt er til að hún fái nýja lóð í geira 5, þar sem einka-
flugið er staðsett. En það er staðreynd að margir einka-
flugmenn starfa í Flugbjörgunarsveitinni.

2.2.13 HÆÐARLÍNUR VEGNA FLUGUMFERÐAR.

Tvö kort hafa verið gerð vegna flugumferðar á flugvelli-
num og yfir borginni.

Sýnir annað hæð á öllum öryggislínum, sem taka þarf tillit til
á flugvelli-
num, en hitt sýnir öryggislínur sem þarf að taka
tillit til utan flugvallarinnar.

Við skipulagningu á flugvelli-
num hefur verið tekið fullt tillit
til þess að ný mannvirki verði ekki hærra en öryggislínur segja
til um. Mun flugmálastjórnin sjá um að farið verði eftir upp-
gefnum hæðum inni á flugvelli-
num, en skipulagsnefnd Reykjavíkur
þarf að sjá um að utan vallar verði ekki byggð hærra mannvirki
en flughæðarlínur segja til um.

2.2.14 LOKUN FLUGVALLARINS.

Að undanfögnu hefur flugvöllurinn verið lokaður með girðingu
að nokkru leiti. Vandræði hafa oft skapast vegna þess að
hann hefur ekki verið allur girtur af, sem stafar af því að
skipulag og lóðarmörk hafa ekki verið ákveðin.

Þegar búið verður að samþykka skipulag og lóðarmörk þá verður
hægt að hefjast handa um að girða allan völli-
n af og tryggja
að engin ónauðsynleg umferð eigi sér stað um hann.
Slíkt mun skapa aukið öryggi og varna skemmdum á tækjum.
Gert er ráð fyrir að aðeins verði sex innkeyrslur á flug-
völli-
nnum. Það er, við flugstöðina, flugturninn, núverandi
flugstöð, við olíustöð Skelju-
ngs og að flugskýli Landhelgis-
gæslunnar.

2.2.15 UMFERÐARMÁL.

Umferð að flugvellingum fer vaxandi eftir því sem fleirri mannvirki rísa við hann. Mesta umferð dregur flugstöðin að sér. Hún er nú staðsett í geira 5 með aðkeyrslu frá Melavegi. Þessi staðsetning er afar óþægileg vegna þess að flestir flugfarþegar þurfa að aka úr austurhluta borgarinnar og vestur í borgina til þess að komast út að flugstöð. Þegar lokið verður við að byggja nýja flugstöð styttest akstursleið þorra flugfarþega og munu þeir þá aka um Hlíðarfót að flugstöðinni. Við Hlíðarfót stendur nú þegar Hótel Loftleiðir, skrifstofur Flugleiða h.f. og flugturn. En auk þess er verulegt rými við götuna fyrir hverskonar byggingar, sem þjóna eiga flugstarfseminni í framtíðinni.

Eftir að flugstöðin verður fullgerð þá flyst megin þungi umferðar á Hlíðarfót. En hann hefur nú verið ákveðinn og hannaður af umferðarverkfræðingum borgarverkfræðings. Gert er ráð fyrir vegi neð 4 akreinum, og að umferð verði um 30.000 bifreiðar á dag, þegar húsið verður að tengja veginn við Hringbraut út í Kringlumýrarbraut. En ef Fossvogsbraut verður gerð mun umferð aukast um 10.000 bifreiðar á sólahring á Hlíðarfæti meðfram flugvellingum.

Fyrst um sinn er gert ráð fyrir að stjórna umferðinni með ljósum við flugturninn og byggingar Flugleiða, svo og við flugstöðina. Síðar er gert ráð fyrir að umferð um flugvallarbraut verði sett á brú yfir Hlíðarfót. Tengibraut verður gerð á milli flugstöðvar og stjórnstöðva Flugleiða við flugturn og mun hún sennilega gerð áður en Hlíðarfótur verður fullgerður.

2.2.16 GÖNGUSTÍGUR.

Á skipulagsteikningum Reykjavíkurborgar er sýndur göngustígur sem liggja á undir flugbraut 02-20. Sökum þess að þessi undirgöng verða að vera minnst 300 m á lengd, verður að telja að þau sé allt of kostnaðarsöm og því ekki raunhæf.

Nú er gert ráð fyrir að göngustígurinn verði lagður í fjöru-borðið rétt fyrir ofan stórstruamsflóð-línu. Er hann því færður suður fyrir flugbrautina. Mundi hann liggja þó nokkru neðar en flugbrautin og utan girðingar, sem er nauðsynlegt eftir að húsið verður að loka flugvellingum með mannheldri girðingu.

Göngustígurinn gæti síðan haldið áfram eins og sýnt er á uppdrætti og mundi tengja byggð vestan flugvallarinnis við útivistarsvæðin í Nauthólsvík og Öskjuhlíð.

2.3.1 LANDNOTKUN.

2.3.2 Hér á eftir fer stutt greinargerð yfir helstu byggingar og landnotkun í hverjum flugvallargeira fyrir sig. En þeir hafa verið númeraðir til hægðarauka frá 1 - 6 og byrjað á þeim geira, þar sem flugturninn og Hótel Loftleiðir standa.

2.3.3 FLUGVALLARGEIRI nr. 1.

Á árunum 1956-'58 var reistur í þessum geira flugturn fyrir flugvöllinn og skrifstofur fyrir flugmálastjórn. Þegar þessi bygging var reist var gert ráð fyrir að flugstöð risi norðanvert við flugturninn. Á tímabilinu frá 1963 til 1971 reisti Loftleiðir h.f. hótél og skrifstofur í þessum geira og reis hótelið á þeim stað þar sem flugstöð var fyrirhuguð og áður er greint frá.

Nú er það Flugleiðir sem eiga þessa eign og byggði félagið viðbót við skrifstofur sínar á árunum 1975 og '76. Þá er þarna fyrir í þessum geira eitt stórt flugskýli og tvö minni ásamt gamla flugturninum frá stríðsárunum og verkstæðisbyggingar. Þessar byggingar eiga að flytjast til eða hverfa. Þá hefur Arnarflug og Sverrir Þóroddsson flugafgreiðslur sínar í þessum geira, en gert er ráð fyrir að þær verði í flugstöðinni. Afgreiðsla fyrir ferjuflug er í flugturninum en verður flutt þaðan á næstunni. Ný slökkvistöð hefur verið byggð í þessum geira.

2.3.4 FYRIRHUGADAR NÝJAR BYGGINGAR Í ÞESSUM GEIRA ERU:

1. Stækkun á flugturninum.
2. Ljúka við tvö verkstæði við slökkvistöð. Undirstöður þegar steypar.
3. Þjónustubyggingar fyrir flugstarfsemina.
4. Skrifstofuhús fyrir flugfélög.
5. Flugminjasafn, en það er orðið aðkallandi að byggja yfir nokkrar af elstu flugvélum, sem hér hafa verið notaðar og gerðar hafa verið upp.
6. Bensínafgreiðslur.
7. Aðstaða fyrir bifreiðaleigu.

2.3.4.1 LÓÐARMÁL.

Borgarráð hefur úthlutað Flugleiðum h.f. lóð fyrir bílaleigu við skrifstofuhús félagsins. Vegna fyrirhugaðrar gatnagerðar í framtíðinni á þessum stað, verður að flytja aðstöðu fyrir bílaleiguna. Er gert ráð fyrir slíkri starfsemi sunnar í þessum flugvallargeira.

Um þessa tilfærslu þarf að semja um vegna þess að búið var að úthluta þessari lóð, eins og áður segir.

Þegar gengið verður frá minnkun á flugvallarsvæðinu, þá lenda nokkrar byggingar, sem Flugmálastjórn notar í dag, fyrir utan flugvallarsvæðið.

Allar þessar byggingar eiga að hverfa, en hvenær það verður þarf að semja um við Flugmálastjórn.