



## Greinargerð.

Tillaga þessi var flutt á síðasta þingi, en varð ekki útrædd og er því endurflutt. Kostnaðartölur eru frá fyrri hluta árs 1975.

Á undanförunum árum hafa verið uppi háværar raddir, er telja, að Reykjavíkurflugvöllur í núverandi mynd geti ekki verið miðstöð innanlandsflugsins til frambúðar.

Flestir munu þeirrar skoðunar að nauðsynlegt sé, að á Reykjavíkursvæðinu sé flugvöllur, er uppfyllir kröfur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO).

Mikið hefur verið um þetta mál fjallað, en óljóst, hver framtíðarskipan muni verða.

Margt veldur því, að erfitt mun reynast að láta Reykjavíkurflugvöll þjóna því hlutverki að vera miðstöð innanlandsflugsins til frambúðar, og skal þess freistað hér að drepa á helstu atriðin.

## I. Öryggi.

Til grundvallar um aðflugsskilyrði er eðlilegt og nauðsynlegt að leggja reglur Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, en þær helstu eru þessar:

- a) Engar hindranir mega vera í fluglínu að og frá brautarendum. Mega þær ekki rísa upp fyrir hallandi flöt frá brautarenda með hallanum um 1:50 frá aðalbrautum og 1:40 frá þverbrautum.
- b) Engar hindranir mega gnæfa upp yfir láréttan flöt (öryggisflötur) 45 m ofan flugvallar innan 4000 m fjarlægðar frá miðju hans.
- c) Utan við hverja flugbraut verða að vera hindranalaus öryggissvæði og séu þau í sömu hæð og flugbrautin. Burðarþol öryggissvæða skal vera þannig, að sem minnstur skaði verði á loftfari, sem fer út af brautinni.

Öryggissvæði þetta skal ná 60 m út fyrir hvorn brautarenda og 75 m sín hvorum megin við miðlínu flugbrautar, ef um venjulega flugbraut er að ræða, en 150 m, ef um er að ræða blindflugsbraut.

Á Reykjavíkurflugvelli er öryggi flugs ekki í samræmi við þessar kröfur. Miklar tálmanir eru af hæðum og byggingum í nágrenni vallarins og í brautarstefnu. Takmarkar þetta notagildi vallarins sérstaklega í lágskýjuðu.

Fylgiskjal I. sýnir hindranir þær, sem standa upp úr „öryggisfleti“ (inner horizontal surface) Reykjavíkurvallar.

Helstu hindranir eru:

- Sjómannaskólinn (86 m).
- Borgarsjúkrahús (85 m).
- Digranesháls (84 m).
- Reykháfur á Kletti (83 m).
- Háaleitishverfi (71 m).
- Öskjuhlíð (69 m).
- Laugaráshverfi (79 m).
- Langholtshverfi (75 m).
- Hallgrímskirkja (110 m).

Fylgiskjöl III og IV sýna hindranir í brautarstefnur. Er í báðum tilfellum miðað við hallann 1:40.

Verstu hindranir á flugtaks- og aðflugsfleti norður af flugbraut 02/20 eru tvö hús við Sóleyjargötu (1:23 og 1:25) og Frikirkjan (1:32).

Kröfur um hindrunarlaus öryggisbelti meðfram brautum er ekki unnt að uppfylla, nema fjarlægðar verði byggingar.

Ljóst er, að sumar af nefndum kröfum um öryggi er unnt að uppfylla með ærnum kostnaði, en aðrar verða ekki uppfylltar.

Fleiri atriði mætti nefna, svo sem lengd flugbrauta og stefnur þeirra.  
Auk öryggis flugfarenda er öryggi þeirra íbúa, er í nágrenni flugvallarins  
búa, nátengt þessum atriðum. Með aukinni flugumferð eykst slyshætta, þar eð  
aðflug og flugtak er mikið yfir byggð.

## II. Hljóðmengun.

Íbúar Reykjavíkur og nágrennis verða fyrir verulegu ónæði af hávaða vegna  
flugvallarins.

Á fylgiskjali V er sýndur hávaðaflötur vallarins. Hávaðafletir eru verstir yfir  
miðbæ Reykjavíkur og Kársnesi. Stærð hávaðaflatar stendur í nánú sambandi við  
fjölda flugtaka og munu því óþægindi af þessum orsökum aukast með aukinni  
flugumferð.

## III. Loftmengun.

Loftmengun fylgir að mestu hávaðaflötum. Sýnir það enn galla þess, hversu  
aðflug og flugtak er mikið yfir byggð.

## IV. Burðarþol.

Styrkleiki vallarins er mjög misjafn. Völlurinn er að mestu á þunnri fyllingu  
í mýri og yfirborð óslétt.

## V. Skipulag.

Verulega hefur verið þrengt að Reykjavíkurflugvelli á undanförunum árum með  
byggð, og er ástæða til að ætla, að þar komi að völlurinn verði að vikja, en bygg-  
ingarland Reykjavíkur er senn á þrotum.

Sú óvissa, sem ríkir um framtíð flugvallarins, veldur augljóslega erfiðleikum  
við áætlanagerð þeirra fyrirtækja, sem í tengslum við völlinn starfa.

Þær tillögur, sem komið hafa fram um úrbætur, miða annars vegar að gerð  
nýrrar austur/vestur brautar, 1800 m langrar, og hins vegar að lengingu núver-  
andi austur/vestur brautar í 1800 m.

Hvor tilhögun sem yrði valin er líklegt að kostnaður yrði 500—600 millj. kr.,  
en eigi að síður yrði ekki unnt að fullnægja nefndum öryggiskröfum og fjölda-  
mörg vandamál til frambúðar. Til þess að fullnægja alþjóðlegum kröfum um 95%  
opnun flugvallarins þarf, auk þess að endurbyggja og lengja NA—SV flugbrautina.

Árið 1967 skilaði Flugvallarnefnd 1965—67 ítarlegu nefndaráliti.

Var þar fjallað um hugsanlega flugvallargerð á Álftanesi og í Kapelluhrauni.  
Ákvörðun var aldrei tekin á grundvelli þess nefndarálits og mun margt hafa  
valdið.

Nýlega hefur ungur arkitekt, Trausti Valsson, varpað fram þeirri hugmynd,  
að gerður verði flugvöllur fyrir Reykjavíkursvæðið á fyllingu við Löngusker í  
Skerjafirði.

Þótt hugmyndin sé einföld og liggja nokkuð beint við, mun hún ekki hafa  
komið fram áður.

Hugmynd þessi hefur í för með sér verulega kosti umfram aðrar hugmyndir,  
sem fram hafa komið um flugvallargerð á svæðinu.

Verður þess freistað hér að benda á nokkra þeirra.

Fylgiskjal VI sýnir legu flugvallar samkvæmt þessari hugmynd.

## I. Öryggi.

Öryggi er augljóslega til muna meira en á núverandi flugvelli. Hindranir í „öryggisfleti“ og að flugs- og flugtaksflötum núverandi vallar hafa nær engin áhrif við þessa staðsetningu. Sjá fylgiskjal I og II.

Nauðsynlegt er þó að framkvæma á þessu athugun.

Flug er mun minna yfir byggð.

## II. Hljóðmengun.

Fylgiskjal V sýnir hávaðafleti þessarar staðsetningar og þar með augljósa kosti hennar fram yfir núverandi völlum.

Fylgiskjal V sýnir einnig samsvarandi hávaðafleti fyrir flugvelli á Álftanesi og í Kapelluhrauni.

## III. Loftmengun.

Loftmengun verður mun minni en nú er, enda fylgir hún að mestu hávaðaflötum.

## IV. Skipulag.

Svo sem fram kemur að framan, gerir hugmyndin ráð fyrir, að flugvöllurinn sé gerður á fyllingu.

Staðsetningin hefur þá augljósa kosti fram yfir staðsetningu á Álftanesi og í Kapelluhrauni, að hún liggur mun nær þungamiðju byggðar og er því hagstæðari frá flutningalegum sjónarhól séð.

Vegagerð að vellinum yrði að vísu dýr, en hraðbraut þarna yrði til mikilla hagsbóta fyrir umferðarkerfið og er spurning, hvort hraðbraut í þessari mynd verði ekki að koma í framtíðinni.

Hún mundi að sjálfsögðu létta mjög á umferðaræðinni gegnum Kópavog og auðvelda alla umferð innan Stór-Reykjavíkursvæðisins.

Benda má á í þessu sambandi, að á Álftanesi gæti orðið um 30—40 þús. manna byggð. Vegalengd þangað er um 15 km, en um 5 km eftir vegi yfir fjörðinn.

Fylgiskjal VII sýnir hugsanlega gerð umferðarnets með þessa lausn fyrir augum.

Annar veigamikill kostur við þessa staðsetningu framtíðarflugvallar er, að núverandi byggingar á flugvallarsvæðinu er flestar auðvelt að reka í tengslum við flugvöll í Skerjafirði. Er hér að sjálfsögðu um verulega fjármuni að ræða.

Ákvörðun um flugvöll í Skerjafirði mundi auðvelda flugfélögum alla áætlanagerð og gera þeim kleift að miða fjárfestingar sínar í byggingum á núverandi flugvelli við það.

Núverandi flugvallarsvæði gæti Reykjavíkurborg tekið til bygginga í framtíðinni.

Ef áætlað er, að flugvallarsvæðið sé um 140 ha og verð lands þarna áætlað ca. 1 000 kr/m<sup>2</sup>, er verð þessa landssvæðis, sem losnar, um 1 400 millj. kr.

Ef gert er ráð fyrir, að ríkissjóður eigi um 60 ha lands þarna, mætti meta eignir hans í landi um 600 millj. kr.

Með tilliti til þeirra gífurlegu hagsmuna, sem Reykjavíkurborg á í þessu máli, þarf öll framkvæmd og athugun að fara fram í náinni samvinnu við hana.

Ekki væri, með tilliti til þessa, óeðlilegt að hugsa sér, að borgin tæki þátt í gerð flugvallar í Skerjafirði, enda fengi hún til bygginga landssvæði að verðmæti um 800 millj. kr., þ. e. eitthvert besta byggingarsvæði borgarlandsins, suðurströndina í hjarta borgarinnar, jafnframt því sem staðsetning flugvallar í Skerjafirði þýddi framtíðaraðsetur flugfélaganna í borginni.

Stækkunarmöguleikar flugvallar í Skerjafirði í framtíðinni eru nokkrir, þótt dýpi aukist, er utar dregur.

Fylgiskjal VIII sýnir hugsanlega nýtingu Reykjavíkurborgar á núverandi flugvallarsvæði.

Uppdrætti hefur Trausti Valsson arkitekt gert.

---

Ljóst er, að fyllingu undir flugvöll og vegstæði yrði að verja með brimbrjótum. Nokkrar athuganir hafa verið gerðar á grynningu vestlægrar öldu á Faxaflóa og tilraunir gerðar til að reikna hættulegustu úthafsöldu.

Fylgiskjöl IX og X sýna ölduslóðir á umræddu svæði.

Tvær nærliggjandi ölduslóðir mynda braut í haffletinum, sem orka öldunnar berst eftir. Fjarlægð milli ölduslóða er mælikvarði á orku öldunnar og þar með ölduhæðina. Fylgiskjölin gefa möguleika til að meta ölduhæð og ölduorku á Skerjafirði, samanborið við nærliggjandi svæði.

Ekki er ólíklegt, að grjótstærð í brimbrjótum þyrfti að vera 2.5 tonn.

Gera mætti ráð fyrir að byrja framkvæmdir á varnargörðum, en dæla síðan sandi inn fyrir þá.

Við ákvörðun á kostnaði við dælingu mætti sennilega gera ráð fyrir, að unnt verði að notast við pramma og flotleiðslu.

Forsenda þessa er, að nægilegt sandmagn sé á botni fjarðarinnar innan t. d. 1.5 km. — Þetta þarf að sjálfsögðu að kanna nánar.

Ef gert væri ráð fyrir að gera tvær brautir, 1500 m og 2000 m langar, mætti hugsa sér að fylla í fyrsta áfanga um 100 ha. Síðar mætti auka þetta svæði í 250—300 ha eftir þörfum.

Margt bendir til, að verðmæti lands undir núverandi flugvelli ásamt kostnaði við nauðsynlegar breytingar gæti haldist nokkuð í hendur við kostnað við landvinninga í Skerjafirði.

Mat á hinum ýmsu þáttum við flugvallargerð er hins vegar mjög margbrotið og flókið.

Hugmyndin um nýjan flugvöll á Lönguskerjum í Skerjafirði er snjöll og stenst fyrstu gagnrýni. Þótt ljóst sé að ekki verður ráðist í flugvallargerð á Löngu-kerjum í fyrirsjáanlegri framtíð, er það mikils virði að þessi valkostur sé skoðaður gaumgæfilega.

Lagt er því til, að ríkisstjórnin skipi nefnd sérfræðinga til þess að fullkanna þessa hugmynd.

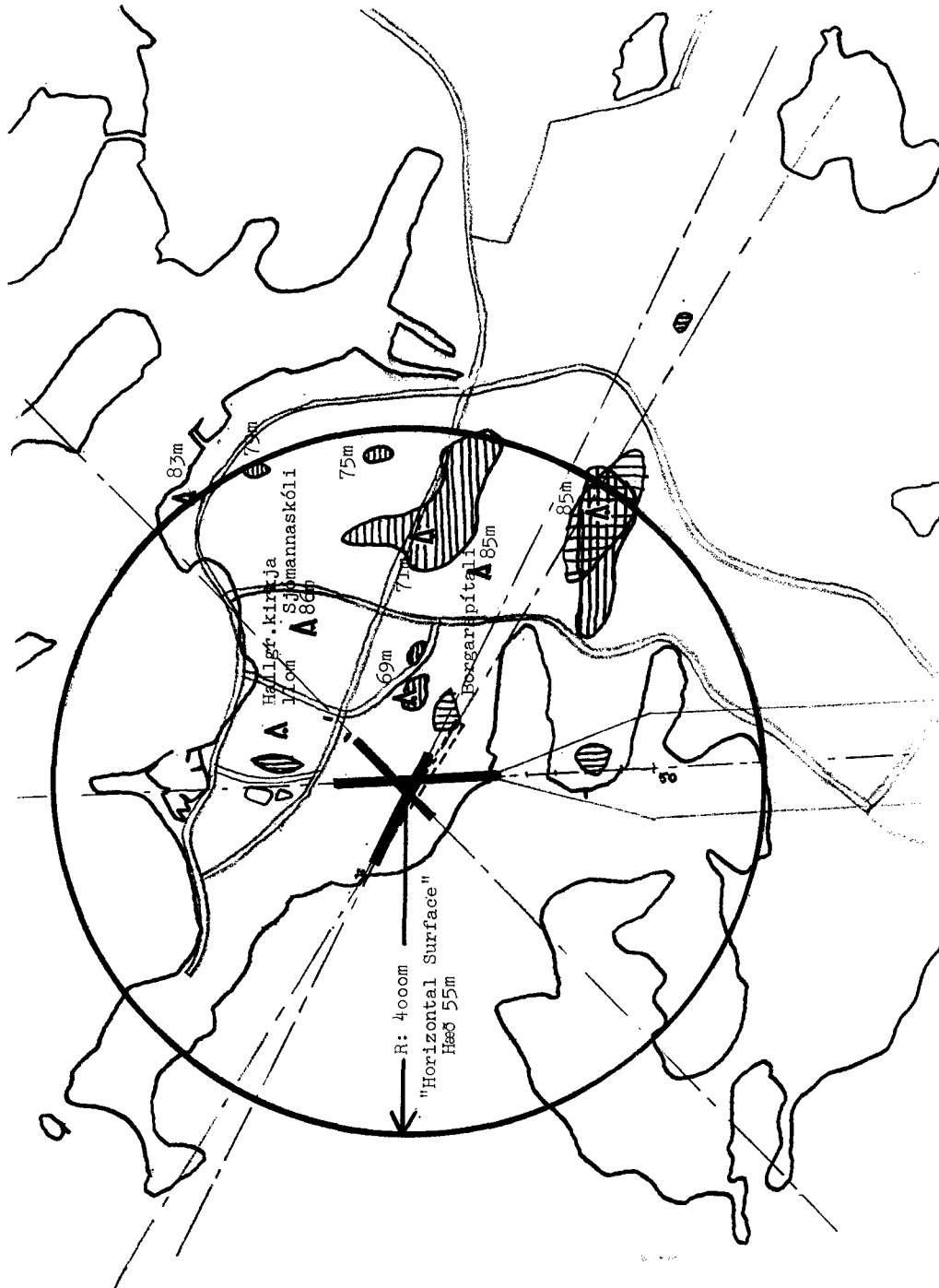
#### Heimildir:

1. Flugvallarnefnd 1965—67.  
Nefndarálit.
2. Reykjavíkflugvöllur.  
Tillaga að flugstöð, flugskýlum, verkstæðum, vörugeymslum og afgreiðslu fyrir flugfragt.
3. Aðalskipulag Reykjavíkur 1962—83.
4. Hafnarstjórnin í Reykjavík.  
Öldusveigja á Faxaflóa.

**Fylgiskjal I.**

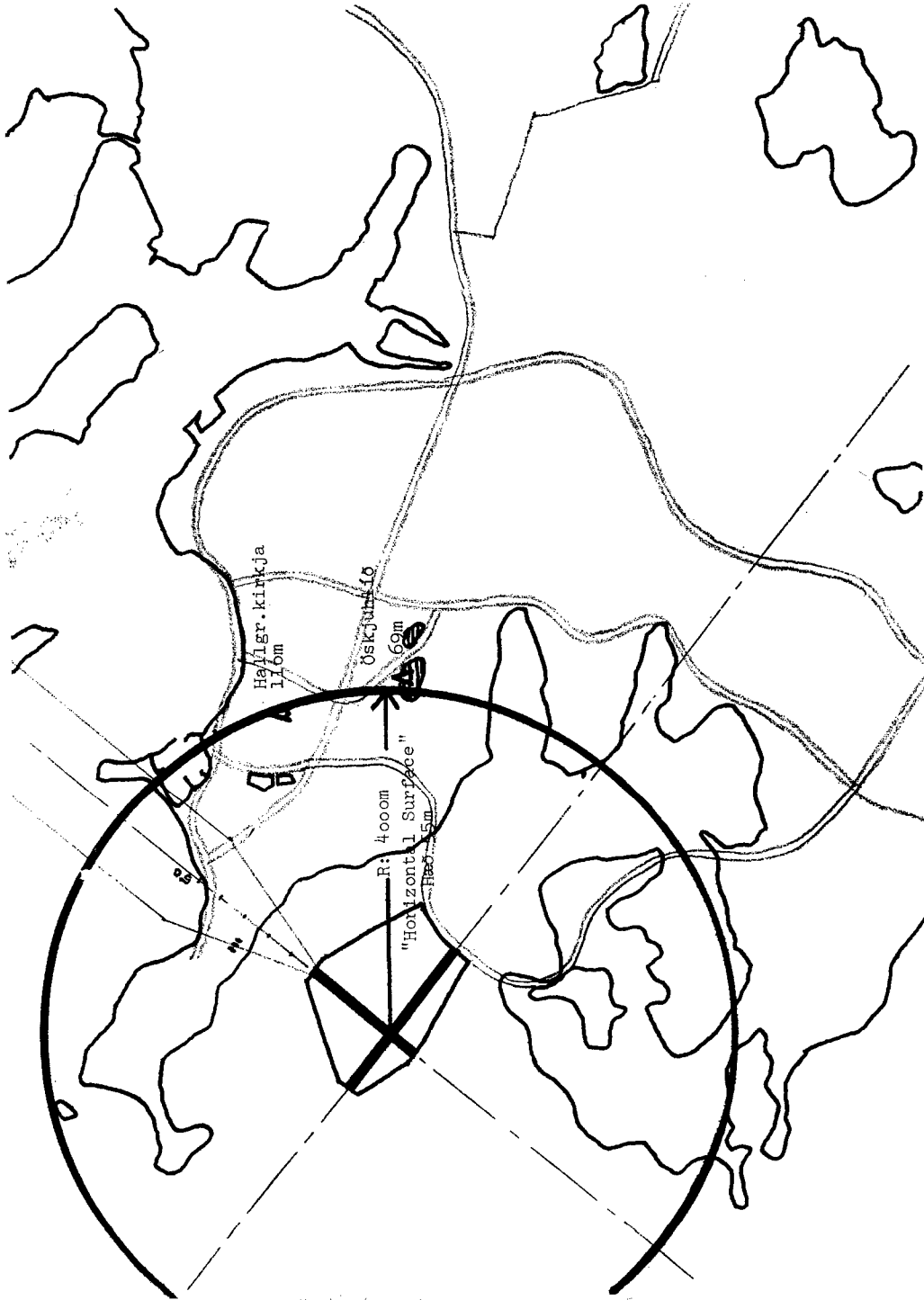
**Reykjavíkurlflugvöllur 1:50 000**

Hindranir í láréttum fleti og flugtaksflötum (lausleg athugun).

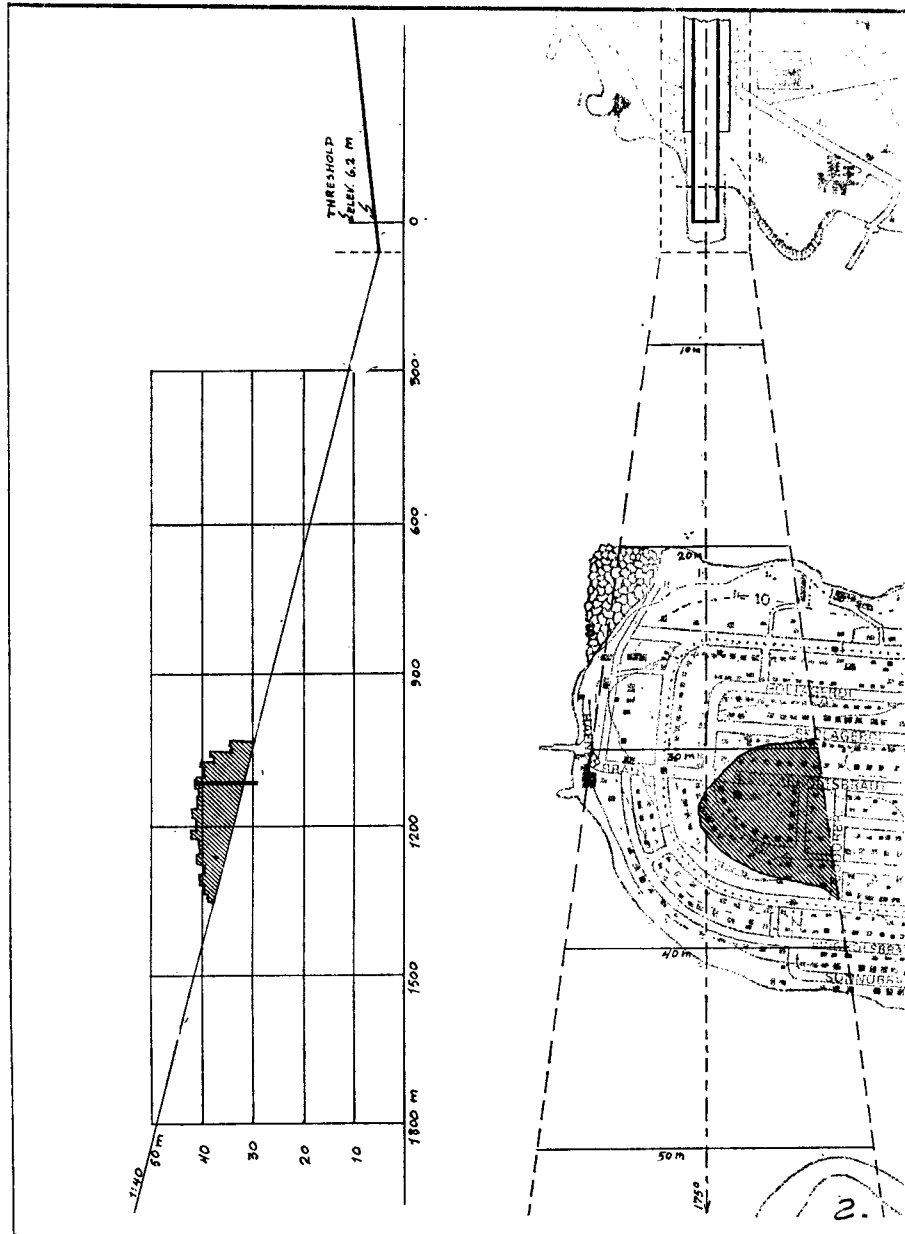


**Fylgiskjal II.**

**Skerjafjarðarflugvöllur 1:50 000**  
**Hindranir í látréttum fleti (lausleg athugun).**



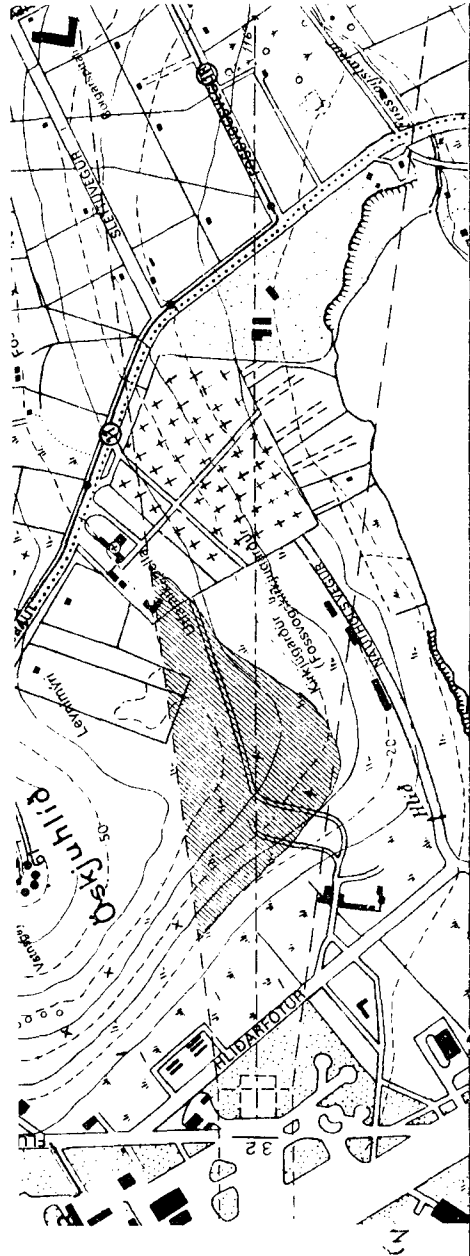
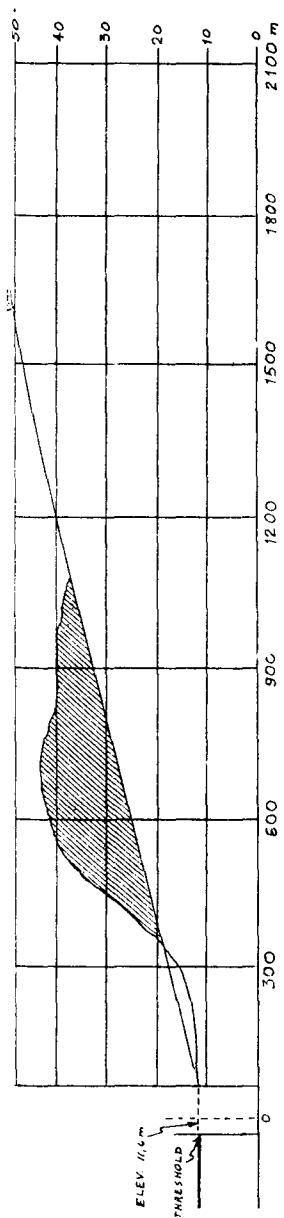
**Fylgiskjal III.**



DAGS.	NAFN	BREYTING	KEMUR Í STAÐ	
	<b>FLUGMÁLA STJÓRINN</b>	<i>REYKJAVÍKURFLUGVÖLLUR</i>	NR.	<i>AGA-1 R/8</i>
	<i>DRYGGISÞJÓNUSTAN.</i>	<i>HINDRANIR VIÐ FLUGTAK Á BRAUT 20</i>	BLAÐ	
	<i>A15</i>		DAGS.	<i>10/5 '46</i>
			NAFN	<i>BRJ.</i>



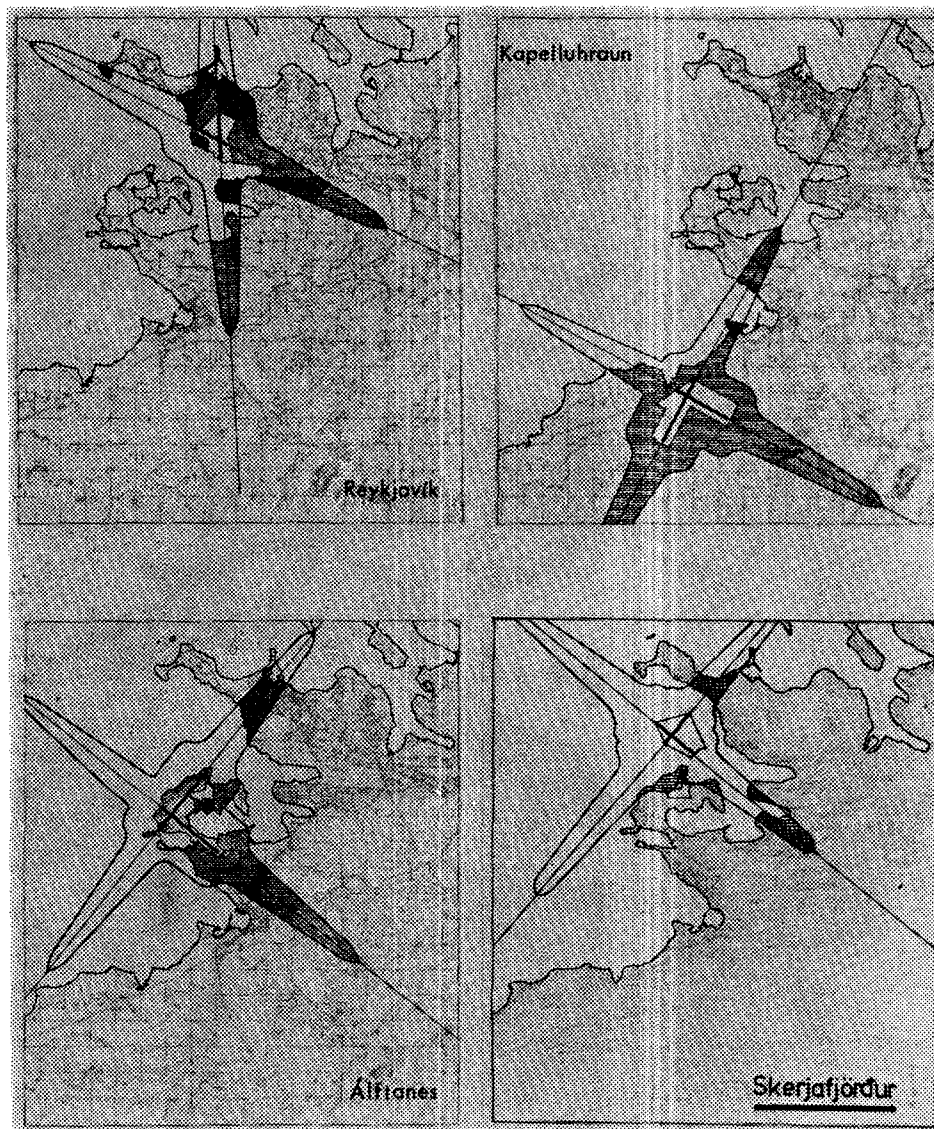
**Fylgiskjal IV.**



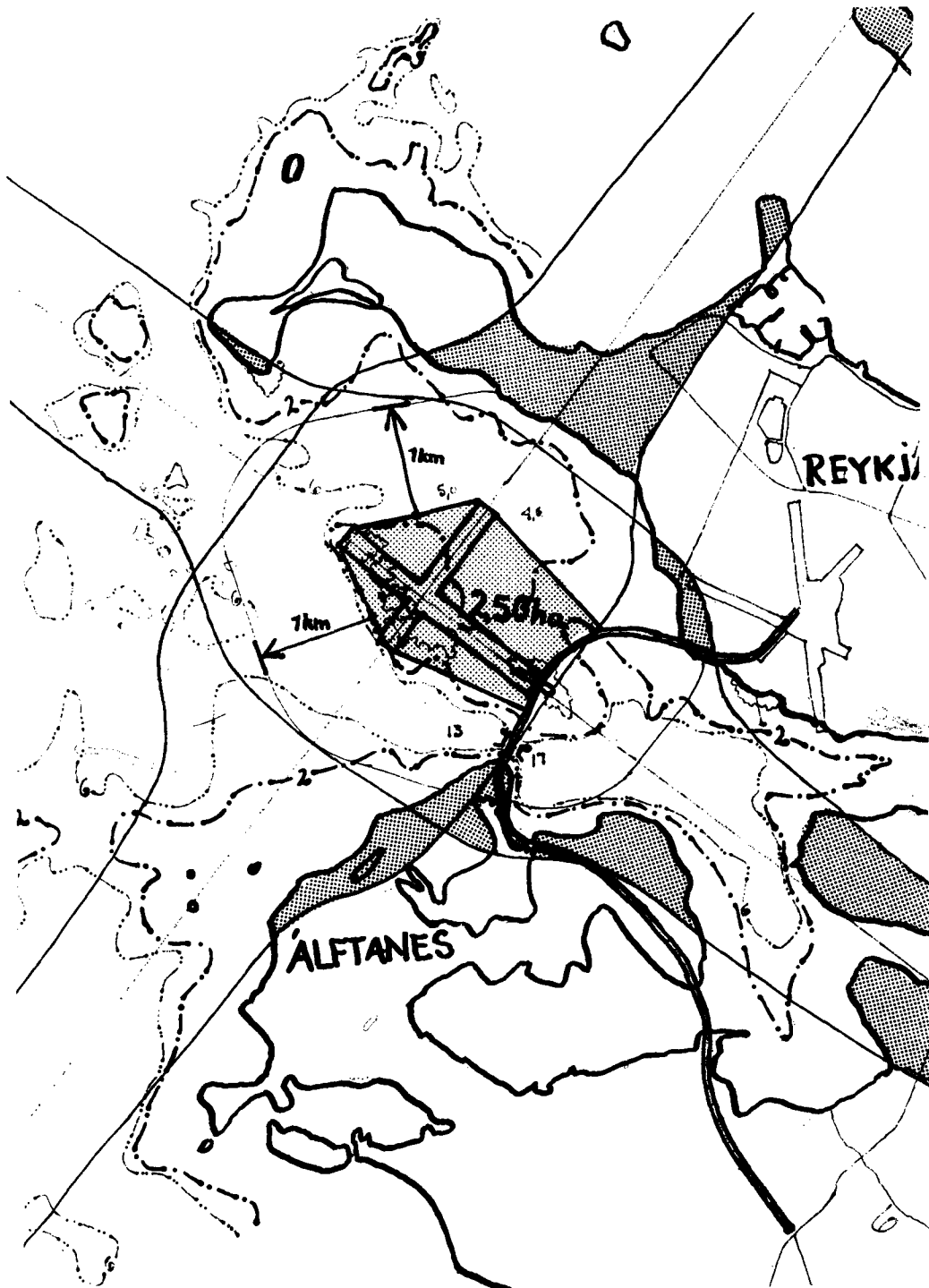
25	NAFN	BREYTING	KEMUR Í STAD	
	<b>LUGMÁLA ÞJÓRINN</b>	<i>REYKJAVIKURFLUGVÖLLUR</i>	NR.	<i>AGA-1 R/8</i>
	<i>REGISÞJÓNUSTAN A/5</i>	<i>HINDRANIR VÍÐ FLUGTAK Á BRAUT 14</i>	BLAÐ	
			DAGS.	<i>19/67</i>
			NAFN	<i>BR</i>

**Fylgiskjal V.**

90 db hávaðabelti við hugsanleg flugvallarsvæði. (Myndirnar eru úr „Aðalskipulagi Reykjavíkur“, bls. 82 — nema myndin af flugvallarsvæði í Skerjafirði).

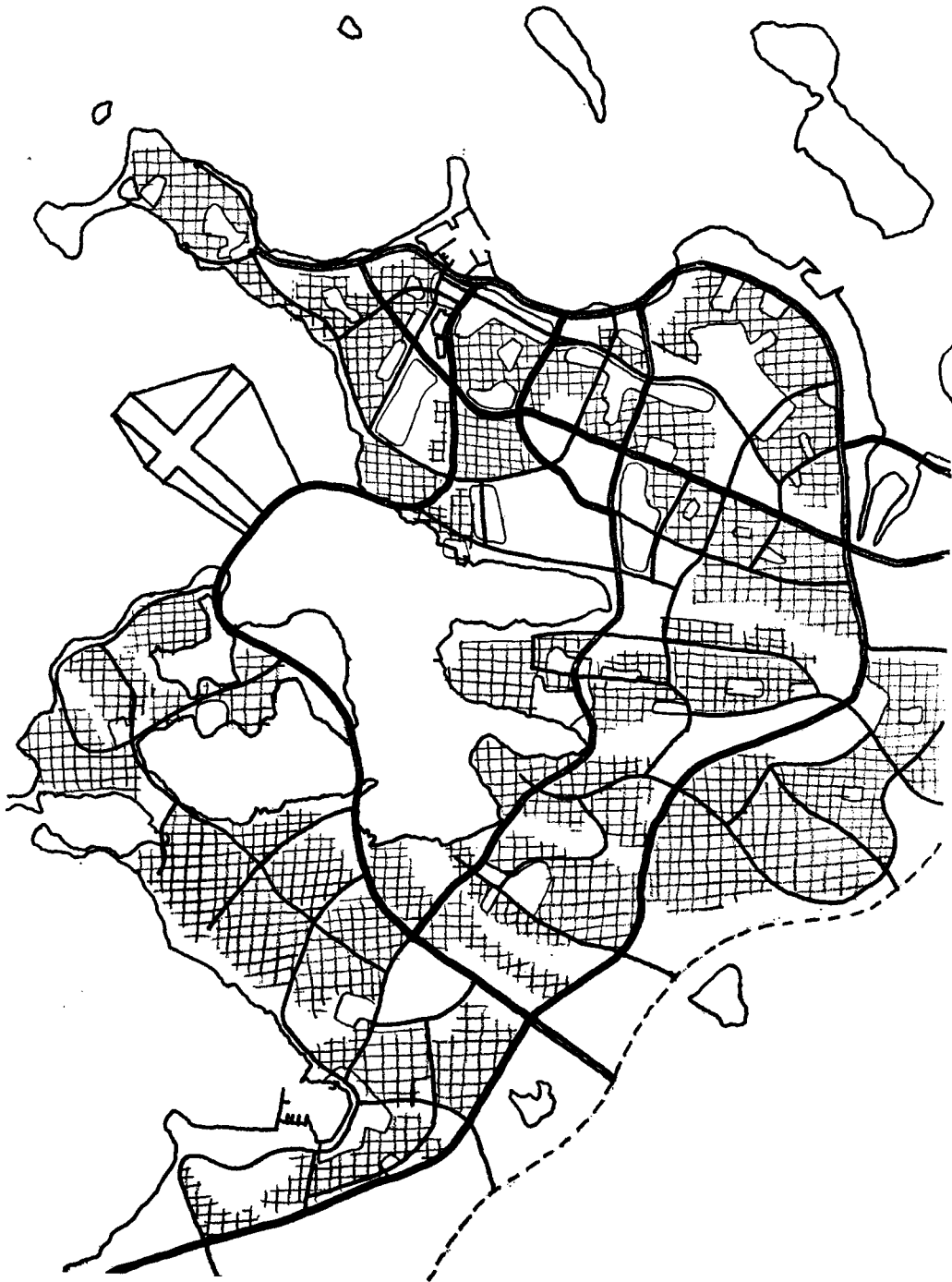


Fylgiskjal VI.

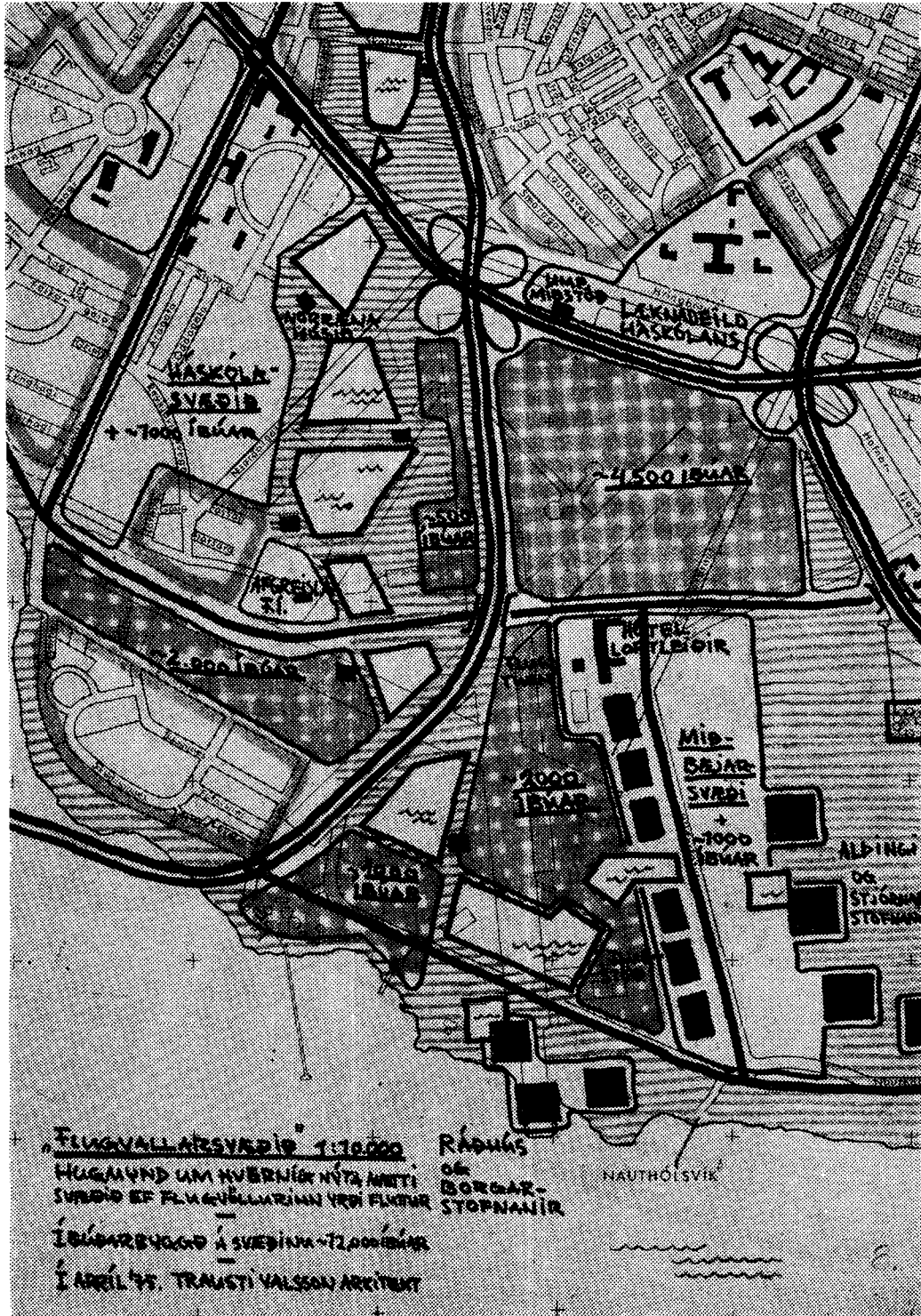


Fylgiskjal VII.

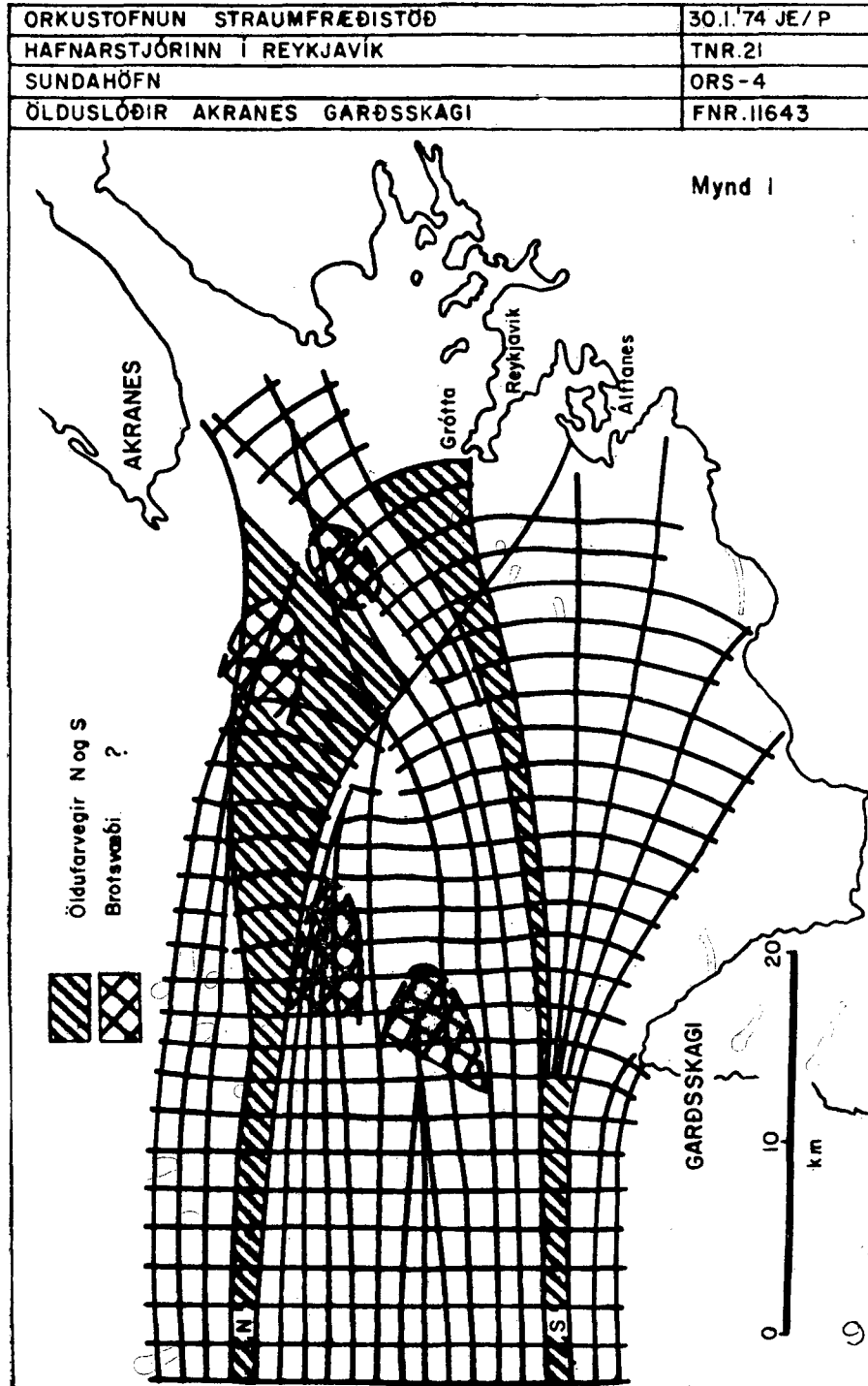
Tillaga að hrað- og tengibrautakerfi.



Fylgiskjal VIII.



Fylgiskjal IX.



Fylgiskjal X.

ORKUSTOFNUN STRAUMFRÆÐISTÖÐ	27.12.73 GHV/AR
HAFNARSTJÓRINN Í REYKJAVÍK	TNR.11
SUNDAHÖFN	ORS-04
ÖLDUSLÓÐIR AKRANES GRÖTTA	FNR.11607

Mynd 2

