



ISAVIA

KEF



Stjórnarráð Íslands
Útanríkisráðuneytið

Skipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar

AÐALSKIPULAG KEFLAVÍKURFLUGVALLAR 2023-2040

Tillaga til auglýsingar | Greinargerð

Ágúst 2026

Efnisyfirlit

1	Inngangur	1
1.1	Vinnuhópur	1
1.2	Áherslur skipulags	1
1.3	Breytingar	3
2	Almennar forsendur	3
2.1	Skipulagssvæðið Svæði A og B	3
2.2	Lög og reglugerðir um flugvallarsvæðið	5
2.3	Þróun flugumferðar og farþegaspá	5
2.4	Varnarskuldbindingar Íslands	8
2.5	Þróunaráætlun Keflavíkurlugvallar	8
2.6	Samgönguáætlun 2026-2040	11
2.7	Aðrar áætlanir	12
2.8	Veðurfar	14
2.9	Sjálfbær þróun flugvallar	14
2.10	Náttúruvá	15
2.11	Umsagnir um skipulagslýsingu og vinnslutilögu	16
3	Flugbrautarkerfi	17
3.1	Grunnástand	17
3.1.1	Valkostir um flugbrautarkerfi	19
3.2	Markmið	20
3.3	Stefna	20
3.4	Hindranafletir flugbrauta	21
3.5	Aðgerðir	21
3.6	Skipulagsákvæði vegna flugbrautarkerfis	22
4	Flugþjónustusvæði	23
4.1	Grunnástand	23
4.2	Markmið	23
4.3	Stefna	23
4.3.1	Víkjandi mannvirki	25
4.3.2	Blágrænar ofanvatnslausnir	26
4.4	Aðgerðir	28
4.5	Skipulagsákvæði á flugþjónustusvæðum	28
5	Öryggissvæði, svæði B	29
5.1	Grunnástand	29
5.2	Markmið	29
5.3	Stefna	29
5.4	Skipulagsákvæði á öryggissvæðum	31



ISAVIA

KEF KEFLAVÍKUR
FLUGVÖLLUR



Stjórnarráð Íslands
Útanríkisráðuneytið

Skipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar

5.5	Aðgerðir	31
5.6	Breytingar frá fyrra skipulagi	31
6	Önnur starfsemi á flugvallarsvæði	32
6.1	Efnisvinnslusvæði	32
7	Samgöngur á landi	32
7.1	Gunnástand	32
7.2	Markmið	33
7.3	Stefna	33
7.4	Skipulagsákvæði vegna samgangna	34
8	Veitur	36
8.1	Gunnástand	36
8.2	Skipulagsákvæði vegna veitna	37
8.3	Aðgerðir	37
9	Takmarkanir vegna flugumferðar	37
9.1	Hindranafletir flugumferðar	37
9.2	Ratsjár- og fjarskiptastöð	38
9.2.1	Tilmæli um nýtingu á takmörkunarsvæði	38
9.2.2	Skipulagsákvæði á öryggissvæði ratsjár- og fjarskiptastöðvar	39
10	Samantekt umhverfismatsskýrslu aðalskipulags	40
11	Viðauki samantekt umsagna um vinnslutillögu	41



1 Inngangur

Aðalskipulag fyrir Keflavíkurflugvöll er stefnumótun um framtíðarnotkun þess landsvæðis sem heyrir undir Keflavíkurflugvöll. Aðalskipulagið er samvinnuverkefni Isavia, utanríkisráðuneytisins, varnarmálasviðs Landhelgisgæslu Íslands, í umboði utanríkisráðherra fyrir öryggissvæðið og skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar.

Keflavíkurflugvöllur er megingátt landsins við útlönd. Mikill vöxtur hefur verið í flugumferð til og frá völlum á undanförunum árum. Markmið aðalskipulagsins er að uppfæra framtíðarsýn um nýtingu lands, uppbyggingu flugvallarins og samgöngumannvirkja auk þess að skapa gott þjónustuumhverfi fyrir notendur vallarins. Keflavíkurflugvöllur er jafnframt herflugvöllur, sem gegnir mikilvægu hlutverki vegna varnarskuldbindinga Íslands og er mikilvægt að stefna skipulagsins taki tillit til þess.

Isavia hefur unnið að þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar sem nær til ársins 2045. Þar er birt framtíðarsýn Isavia fyrir svokallaðan A hluta Keflavíkurflugvallar, sem tekur á mörgum viðfangsefnum aðalskipulagsins. Þróunaráætlunin gefur því mikilvæga og góða yfirsýn um framkvæmd aðalskipulagsins á A svæðum. Í umboði utanríkisráðuneytisins hefur varnarmálasvið Landhelgisgæslunnar einnig lagt fram áætlanir um landnotkun til lengri tíma fyrir B hluta flugvallarins, sem eru grunnur að þeim heimildum sem birtast í nýju aðalskipulagi.

Í skipulagsvinnunni hefur verið hugað að umhverfi vallarins og stuðlað að því að draga úr neikvæðum áhrifum af rekstri hans. Yfirlit um helstu umhverfisáhrif skipulagsins, mótvægisáðgerðir og vöktun er birt í umhverfismatsskýrslu aðalskipulagsins.

1.1 Vinnuhópur

Vinnuhópur var skipaður um aðalskipulagsvinnu Keflavíkurflugvallar. Hópurinn hefur umsjón með skipulagsvinnunni og hefur unnið með ráðgjöfum við mótun tillögunnar.

Tafla 1.1 Vinnuhópur um aðalskipulag Keflavíkurflugvallar.

Björn Ingi Edvardsson	Skipulagsfulltrúi Isavia Skipulagsdeild KEF
Brynjar Vatnsdal	Deildarstjóri Þróunardeild Isavia
Páll S. Pálsson	Forstöðumaður Flugvallarþróun og uppbygging Isavia
Stefán Jónsson	Skipulagsdeild KEF hjá Isavia
Sigríður Birna Björnsdóttir	Umhverfiseild Isavia
Sveinbjörn Indriðason	Forstjóri Isavia
Sveinn Valdimarsson	Skipulagsfulltrúi öryggis- og varnarsvæða
Theódóra Þorsteinsdóttir	Isavia

1.2 Áherslur skipulags

Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar, Landhelgisgæsla Íslands, varnarmálasvið í umboði utanríkisráðuneytisins og stjórn Isavia ohf. tóku ákvörðun um að

Áherslur skipulagsins er að móta umgjörð um framtíðarsýn Isavia og varnarhagsmuni Íslands.



endurskoða aðalskipulag Keflavíkurflugvallar. Núgildandi aðalskipulag með staðfestum breytingum er grundvöllur vinnunnar ásamt breyttum forsendum innan og í nágrenni svæðisins, sem byggja m.a. á uppfærðri [Þróunaráætlun Isavia 2020-2045](#). Einnig er horft til nýlegra aðalskipulagsáætlana [Reykjanesbæjar](#) og [Suðurnesjabæjar](#) og þróunaráætlunina [K64](#) fyrir allt svæðið í nærumhverfi Keflavíkurflugvallar. Gott samráð og samstarf var á milli Isavia, Kadeco og sveitarfélaganna við mótun þróunaráætlanna sem tóku til svæða innan og utan flugvallargirðingar. Þannig er kominn ákveðinn grunnur að samstarfi til að nýta sem best tækifæri í tengslum við starfsemi flugvallarins.

[Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030](#) var unnið á árunum 2011 til 2017. Helstu áherslupættir voru endurskoðun vegna breyttra skipulagsmarka, verulegra breytinga á notkun flugvallarins, þarfa á auknu svigrúmi fyrir þróun flugvallarins og tryggja samræmi við svæðisskipulag Suðurnesja.

Megintilgangur endurskoðunar fyrir A svæðið er að festa í sessi þá stefnu sem fram kemur í Þróunaráætlun Isavia til 2045. Í þeirri áætlun hafa framtíðarmöguleikar flugvallarins verið kortlagðir og þannig skapar hún forsendur fyrir langtímahugsun og leggur fram áfangaskiptingu til að byggja upp flugvallarsvæðið til ársins 2045.

Endurskoðun er ætlað að tryggja að skipulag flugvallarins stuðli að því að unnt verði að sinna varnarskuldbindingum Íslands sem best. Tekur það m.a. til flugbrautarkerfis, byggingarheimilda, innviða og nauðsynlegs svigrúms fyrir þá starfsemi sem felast í þjóðréttarlegum skuldbindingum Íslands.

Nýtt aðalskipulag mun leysa af hólmi Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar 2013-2030. Margir þættir í því skipulagi verða áfram til grundvallar í nýju aðalskipulagi flugvallarins og öryggissvæðisins.

Helstu áherslupættir við endurskoðun aðalskipulagsins eru:

- Almennar forsendur um þróun flugumferðar miðað við uppfærðar farþegaspár.
- Endurskoðun á núverandi flugbrautarkerfi og flugbrautum.
- Uppfæra skiptingu skipulagssvæðisins í svokölluð A og B svæði, í samræmi við auglýsingu nr. 964/2021.
- Endurskoðun á landnotkun innan skipulagssvæðis, áætluðu byggingarmagni og nýjum uppbyggingarsvæðum fyrir flugstöðvar- og flugþjónustusvæði t.a.m. fyrirhugað Demantssvæði í NA-horni vallarins.
- Endurskoðun á byggingarheimildum innan öryggissvæðis til samræmis við þarfir og notkun.
- Skoða samlegð við þróunaráætlun Kadeco, K64, og áhrif hennar á gildandi aðalskipulag Keflavíkurflugvallar. Sérstaklega hvað varðar uppbyggingarsvæði og starfsemi.
- Skoða samgöngu- og veitukerfið í nærumhverfi flugvallarins m.t.t. rekstraröryggis, þróunaráætlunar Isavia, þróunaráætlunar Kadeco og aðalskipulagsáætlana sveitarfélaganna. Skoða þarfir og landnotkun fyrir fjölbreytta samgöngumáta.
- Fara yfir áfangaskiptingu uppbyggingar.



- Staðsetja efnisvinnslusvæði og geymslusvæði fyrir mengaðan og ómengaðan jarðveg, en gert er ráð fyrir að allt jarðvegsefni sem fellur til vegna framkvæmda innan svæðis verði endurnýtt sé það mögulegt.

Mótun skipulagsins byggir á heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna, stefnu og aðgerðaráætlun Íslands í loftslagsmálum, sjálfbærnistefnu Isavia og umhverfismati skipulagsins.

1.3 Breytingar

Tafla 1.2 Yfirlit tillagna að helstu breytingum á aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Flugbrautarkerfi	Lagt er til að fella flugbraut 07/25 út af skipulagi, þar sem hún fellur ekki að markmiðum Isavia og skipulagsins. Samhliða breytast hindranaflétir.
Flugþjónustusvæði	Lagt er til nýtt flugþjónustusvæði, svokallað Demantssvæði. Þar er gert ráð fyrir uppbyggingu sem tengist flugvallarstarfsemi.
Athafnasvæði	Lagt er til að fella niður sérstakt athafnasvæði, AT1, þar sem skilgreind flugþjónustusvæði ásamt uppbygging á svæðum aðliggjandi flugvöllum koma til móts við þarfir fyrir athafnastarfsemi.
Afmörkun A og B svæða	Uppfærð mörk milli A svæðis (Keflavíkurflugvöllur) og B svæðis (Öryggissvæði) í samræmi við auglýsingu um afmörkun svæðanna.
Byggingarheimildir	Tillaga er um að auka byggingarheimildir á öryggissvæði B í 65.000 m ² . Jafnframt verði byggingarheimildir færðar frá AT1 yfir á FV5.
Efnisvinnslusvæði	Tillaga að efnisvinnslusvæði til geymslu og meðhöndlunar jarðvegs, til að tryggja að unnt verði að nýta allt efni sem fellur til við framkvæmdir innan svæðis.
Umhverfismat	Uppfært umhverfismat er í samræmi við breytta stefnu um landnotkun og nýjar upplýsingar.

2 Almennar forsendur

Keflavíkurflugvöllur er megingátt landsins við útlönd. Skipulag landnotkunar þarf að tryggja að Keflavíkurflugvöllur geti sinnt hlutverki sínu í framtíðinni. Keflavíkurflugvöllur er jafnframt herflugvöllur, sem gegnir mikilvægu hlutverki vegna varnarskuldbindinga Íslands.

Leiðarljós

Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist samanburð við bestu flugvelli erlendis og mæti þróun millilanda- og tengiflugs.

2.1 Skipulagssvæðið | Svæði A og B

Samkvæmt lögum nr. 176/2006 er Keflavíkurflugvelli skipt í tvö svæði; svæði A, flugvallarsvæði og svæði B, öryggissvæði.



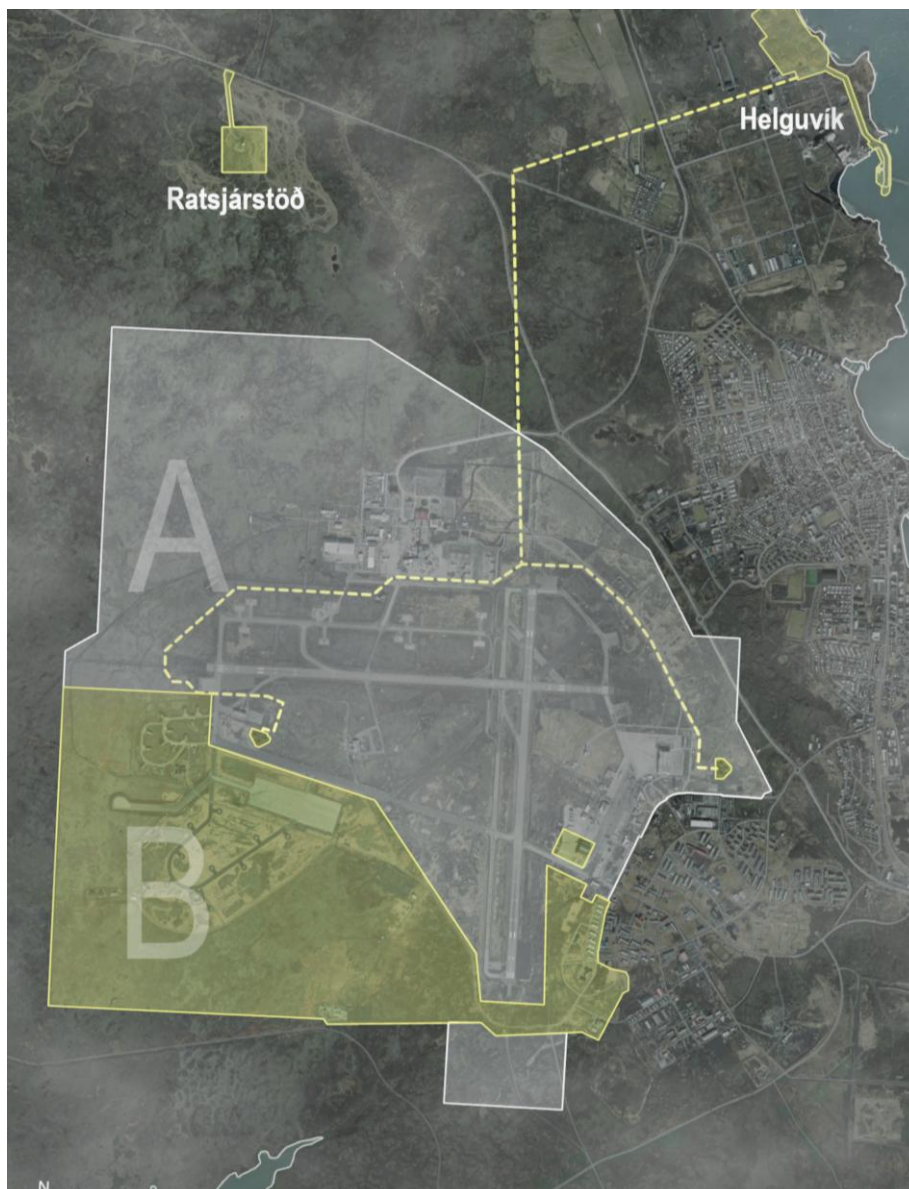
Stærð skipulagssvæðisins er 2.388,8 ha, þar af eru 1.628,7 ha A svæði og 760,1 ha B svæði. Í samræmi við 8. gr. skipulagslaga fer skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar með skipulagsmál á A svæði, en utanríkisráðherra á B svæði.

Öryggissvæði, svæði B, er afmarkað í auglýsingu nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða.

Flugbrautir vallarins eru í eigu íslenska ríkisins og fer utanríkisráðherra með forræði á þeirri eign en Isavia ohf. leigir flugbrautirnar. Isavia leiðir flugvallarsamfélagið og hefur frumkvæði að mótun framtíðarsýnar og skipulags fyrir A svæði.

Flugbrautir vallarins eru á eignalista Atlantshafsbandalagsins, á ábyrgð íslenska ríkisins og fer utanríkisráðherra með forræði á þeirri eign samanber varnarmálalög en Isavia ohf. er með samning um afnot.

Isavia leiðir flugvallarsamfélagið og hefur frumkvæði að mótun framtíðarsýnar og skipulags fyrir A svæði.



Mynd 2.1 Skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar og skipting í A og B svæði.



2.2 Lög og reglugerðir um flugvallarsvæðið

Margvísleg lög og reglugerðir gilda um Keflavíkurflugvöll, bæði A og B svæði. Jafnframt eru í gildi skipulagsreglur fyrir flugvöllinn.

Tafla 2.1 Yfirlit um lög og reglur sem gilda um Keflavíkurflugvöll.

Skipulagslög	Lög nr. 123/2010 .
Uppbygging og rekstur flugvalla	Lög nr. 65/2023 um uppbyggingu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð.
Löftferðir	Lög nr. 80/2020 um löftferðir.
Skipulagsreglur	Skipulagsreglur Keflavíkurflugvallar .
Varnamálalög	Lög nr. 34/2008 .
Afmörkun svæða	Auglýsing nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða.

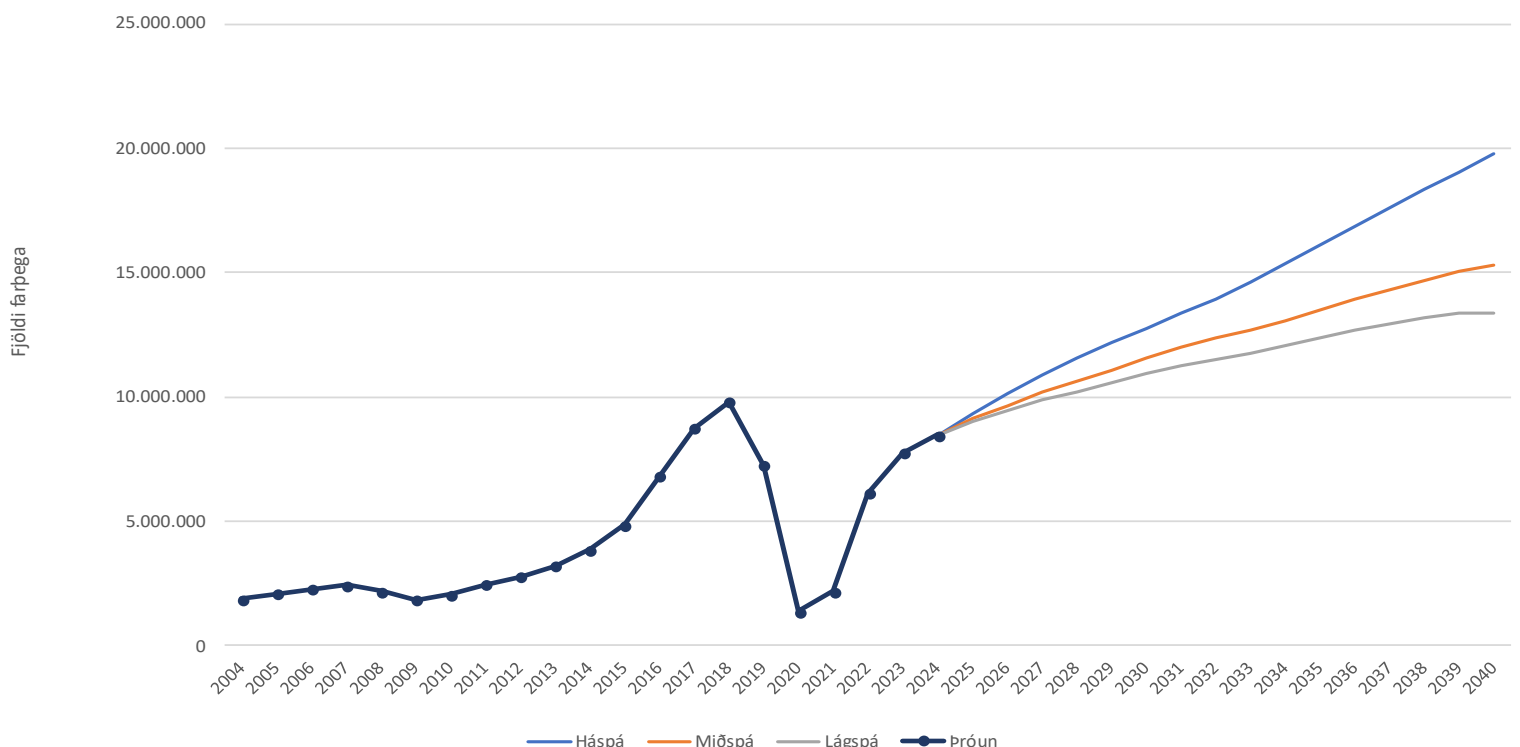
2.3 Þróun flugumferðar og farþegaspá

Þróun flugumferðar og fjölda farþega hefur vaxið talsvert á undanförunum árum, fyrir utan árin sem tengjast Covid-faraldrinum. Vöxtur hefur leitt til þess að flugstöð og tengd mannvirki hafa stækkað og ráðist hefur verið í framkvæmdir til að auka afköst flugbrautarkerfisins.

Miðað við fyrirliggjandi spá má áætla að fjöldi farþega árið 2040 verði um 14-20 milljónir. Það er því líklegt að hefja þurfi undirbúning að þriðju flugbrautinni á tímabilinu 2035-2040.

Miðað við framtíðarspár má áætla að alls fari um 12-14 milljónir farþega um flugvöllinn árið 2033 og þeir verði 14-20 milljónir árið 2040.

Þróun farþegafjölda til 2023 og Farþegaspá 2024 til 2040

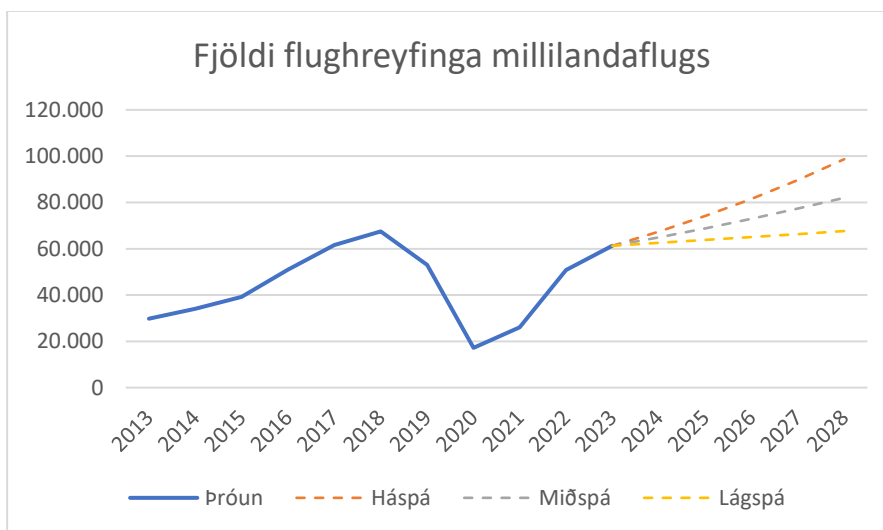




Mynd 2.2 Farþegafjöldi 2004-2023 og spá um farþegafjölda 2024-2040.

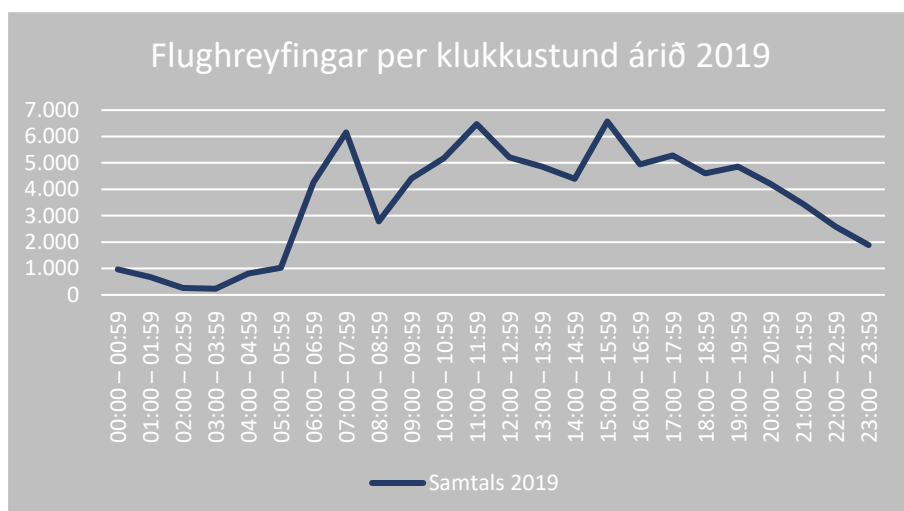
Flugstöð Leifs Eiríkssonar á Keflavíkurflugvelli var vígð og tekin í notkun í apríl 1987. Hún var þá ríflega 20 þúsund fermetrar að stærð. Nú er hún 78 þúsund fermetrar, eða næstum fjórum sinnum stærri en við opnun. Á fyrsta ári flugstöðvarinnar fóru 750 þúsund farþegar um flugstöðina. Árið 2023 fóru um 7,8 milljón farþega um flugvöllinn, sem er í samræmi við farþegaspár í upphafi árs. Farþegaspá fyrir árið 2024 gerir ráð fyrir um 8,5 milljónum farþega. Ljóst er að fjárfesta þarf verulega í innviðum á Keflavíkurflugvelli ef mæta á þessum aukna farþegafjölda á máta sem uppfyllir alþjóðlega þjónustustaðla og metnað Isavia fyrir jákvæðri farþegaupplifun.

Meginþungi þeirrar flugumferðar sem fer um Keflavíkurflugvöll er farþegaflug milli landa á vegum flugfélaga. Annað millilandaflug um flugvöllinn samanstendur af margvíslegu einkaflugi og flugi í hernaðarlegum tilgangi. Innanlandsflug, er fyrst og fremst kennslu- og æfingaflug. Heildarfjöldi flughreyfinga í millilandaflugi árið 2023 var um 61.000 (mynd 2.3). Flughreyfingarnar skiptast í landingar og flugtök. Skv. spá Isavia geta þær orðið á bilinu 68.000 til 99.000 árið 2028.



Mynd 2.3 Fjöldi flughreyfinga á ári vegna millilandaflugs á Keflavíkurflugvelli á tímabilinu 2013-2023 og spá til um hreyfingar til ársins 2028.

Flughreyfingar millilandaflugs hafa fallið í þrjá álagstoppa, sem eru að morgni, hádegi og síðdegis. Mesta álagið er yfir sumartímann. Meginástæða þessara álagstoppa er að flugfélög nota Keflavíkurflugvöll sem tengiflugvöll þar sem áhersla er lögð á tengingar við aðrar flugleiðir og þá fyrst og fremst milli Evrópu og Bandaríkjanna. Talsverð aukning hefur verið á flugumferð utan álagstoppa en það eru álagstopparnir sem reyna á afkastagetu flugvallarins.

KEF KEFLAVÍKUR
FLUGVÖLLURStjórnarráð Íslands
ÚtanríkisráðuneytiðSkipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar

Mynd 2.4 Dæmi um hvernig flughreyfingar dreifast yfir sólarhringinn. Álagstoppar eru þrír, sem eru morgunn, hádegi og síðdegi.

Samhliða aukinni flugumferð hafa varnarmálasvið Landhelgisgæslunnar, í umboði utanríkisráðuneytisins, og Isavia unnið að því að dreifa flugumferð á brautarkerfið og hagræða flugferlum næst vellinum til að draga úr hávaða frá flugumferð á nærliggjandi byggð. Þannig er t.d. meiri notkun á braut 01/19 en 10/28 og fóru um 69% hreyfinga árið 2023 um hana en 31% um braut 10/28 (mynd 2.5).



Mynd 2.5 Hlutfall hreyfinga í flugbrautarkerfinu eftir brautarendum 2013 og 2023.



Frá árinu 2015 hefur innanlandsflug verið að meðaltali 30.000 hreyfingar hvert ár. Gert er ráð fyrir að sá fjöldi minnki talsvert. Minnkun má fyrst og fremst rekja til minni umsvifa í kennslu og æfingaflugi eftir að flugskólinn Keilir hætti störfum. Nokkur atriði hafa töluverð áhrif á það hversu mikið innanlandsflug notar flugvöllinn, tíðarfar hefur talsverð áhrif á það hve mikið völlurinn er nýttur fyrir kennslu- og æfingaflug þar sem flest allt flug þeirrar gerðar er flogið við sjónflugsskilyrði.

2.4 Varnarskuldbindingar Íslands

Forsendur landnotkunar og starfsemi á öryggissvæði, svæði B, eru þjóðréttarlegar varnarskuldbindingar Íslands í samræmi við varnarmálalög 34/2008 og önnur gildandi lög og reglugerðir (tafla 2.1).

Íslenska loftvarnakerfið er hluti af samþættu loftvarnakerfi Atlantshafsbandalagsins (NATO). NATO hefur kostað uppbyggingu loftvarnakerfisins og eru flest mannvirkin á öryggissvæði á eignaskrá Atlantshafsbandalagsins, þar með taldar flugbrautir og tengd mannvirki, eldsneytisbirgða- og dreifikerfið á Keflavíkurflugvelli og í Helguvík.

Loftrýmisgæsla Atlantshafsbandalagsins fer fram hér á landi samkvæmt sérstakri ákvörðun fastaráðs Atlantshafsbandalagsins frá 2007. Að jafnaði koma erlendar flugsveitir hingað til lands til loftrýmisgæslu þrisvar á ári. Bækistöðvar flugsveitanna eru á öryggissvæðinu á Keflavíkurflugvelli.

Starfsmenn varnarmálasviðs Landhelgisgæslunnar annast rekstur loftvarnakerfisins og mannvirkja Atlantshafsbandalagsins, þ.m.t. ratsjár- og fjarskiptastöðvar hérlandis í umboði utanríkisráðherra. Sá rekstur er eitt veigamesta framlag Íslands til sameiginlegra varna aðildarríkja NATO.

Þá hafa aðildarríki Atlantshafsbandalagsins aðstöðu á Keflavíkurflugvelli til eftirlits með umferð kaþbáta og herskipa á Norður-Atlantshafinu. Einnig eru reglulega haldnar varnaræfingar á Keflavíkurflugvelli og öryggissvæðinu.

2.5 Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar

Þróunaráætlunin er framtíðarsýn Isavia til næstu 25 ára um hvernig Keflavíkurflugvöllur getur þróast til framtíðar í takti við langtímaspár um þróun á farþega fjölda og þarfir samfélagsins. Í áætluninni eru framtíðarþróunarmöguleikar flugvallarins kortlagðir og skapar hún þannig forsendur fyrir langtímahugsun og stuðlar að ábyrgri nálgun þegar teknar eru ákvarðanir. Gert er ráð fyrir að þróun og uppbygging verði framkvæmd í áföngum og ræðst umfangið af því hver þróun farþega fjölda verður, ásamt fleiri þáttum. Þróunaráætlunin var unnin í viðtæku samráði við nærsamfélagið, flugvallarsamfélagið, Kadeco og aðra hagaðila. Til að tryggja að þróun flugvallarins sé í sem bestum takti við þarfir samfélagsins, fjölda farþega og viðskiptavina verður áætlunin tekin til endurskoðunar og uppfærð á fimm ára fresti.

Í þróunaráætluninni er:

- Hugsað fyrir orkuskiptum. Orkuinnviðir flugvallarins verða þróaðir með orkuskipti í huga og gert ráð fyrir sérstöku svæði fyrir framleiðslu, geymslu og miðlun sjálfbærra orkugjafa fyrir flugvélar.



- Áhersla á skilvirkari vöruflutninga. Nýtt svæði og flughlað fyrir vöruflutninga staðsett nær flugstöð sem skapar ný tækifæri og aukið hagræði í fyrir vöruflutninga til og frá landinu.
- Áhersla á bættri aðkomu. Áhersla er lögð á bætt umhverfi og aðkomu að flugvöllum, t.d. með yfirbyggðum gönguleiðum, bílastæðahúsum og aðstöðu fyrir fjölbreytta samgöngumáta.
- Afmarkaðir landnotkunarreitir fyrir flugstarfsemi. Áhersla er lögð á að finna stað fyrir þjónustu við flugrekstur og farþega eftir eðli starfseminnar, með það að markmiði að auka hagkvæmni og minnka landnotkun.

Við uppfærslu á þróunaráætluninni átti sér stað gott samráð við Kadeco til að tryggja samspil við nýja þróunaráætlun Kadeco fyrir svæðið í nágrenni flugvallarins. Þannig geta Isavia og Kadeco, í samstarfi við Reykjanesbæ og Suðurnesjabæ, unnið með markvissum hætti að því að skapa ný tækifæri í tengslum við starfsemi flugvallarins.

Tveir fasar þróunaráætlunar

Uppfærð þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 2020-2045 var sett fram í tveimur fösom, til 2035 og síðan til 2045.

- **Fyrri fasi | 2035.** Þróun og uppbygging miðast við núverandi tvær flugbrautir og allt að 12,9 milljónir farþega á ári. Þar er gert ráð fyrir umbótum á brautarkerfi til að auka skilvirkni og stytta akstursvegalengdir fyrir flugvélar. Flugstöðin verður stækkuð í áföngum til að gera flugvöllinn betur í stakk búinn til að sinna hlutverki sínu sem tengistöð á milli Norður-Ameríku og Evrópu. Þá er gert ráð fyrir umbótum á aðstöðu og umhverfi til að bæta þjónustu við farþega og bæta upplifun þeirra.
- **Seinni fasi | 2045.** Uppbygging þriðju flugbrautar og innviða fyrir allt að 15,9 milljón farþega. Seinni fasi nær til ársins 2045 og er þar horft til uppbyggingu þriðju flugbrautarinnar og brautarkerfis til að þjóna henni. Þá er gert ráð fyrir frekari stækkun flugstöðvar og uppfærslu innviða til að tryggja móttöku og þjónustu fyrir allt að 15,9 milljón farþega.

Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar útfærir m.a. viðfangsefni aðalskipulagsins á ítarlegri máta og gefur því mikilvæga og góða yfirsýn um framkvæmd aðalskipulagsins í samræmi við þróun farþegafjölda.

Þótt ólíklegt verði að teljast að heimildir aðalskipulagsins verði fullnýttar á skipulagstímabilinu þarf að gera ráð fyrir talsverðu svigrúmi til þróunar og um leið að marka stefnu um framtíðarþróun flugvallarins. Í þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar til ársins 2045, eru mikilvægar upplýsingar um útfærslu og framfylgd á stefnu aðalskipulagsins fyrir A svæðið og uppbyggingu á vegum Isavia.



Mynd 2.6 Þróunaráætlun Isavia til 2045.



2.6 Samgönguáætlun 2026-2040

Stefna stjórnvalda í samgöngumálum til fimmtán ára birtist í samgönguáætlun en þar setja stjórnvöld fram stefnu og markmið fyrir allar greinar samgangna. [Samgönguáætlun](#) fyrir tímabilið 2026-2040 var samþykkt á Alþingi 12. júní 2026.

Tafla 2.2 Markmið samgönguáætlunar sem tengjast aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Markmið	Lýsing
Greiðar samgöngur	Gáttir landsins verði vel skilgreindar og styrktar. Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist samanburð við bestu flugvelli erlendis og mæti þörfum millilanda- og tengiflugs. Unnið verði að því að tryggja að Ísland verði áfram samkeppnishæf miðstöð tengiflugs. Stuðlað verði að samþættingu leiðakerfa, uppbyggingu tengipunkta og þjónustu almenningsamgangna í flugi, á sjó og landi. Unnið verði að því að aðgengi fyrir almennings-vagna verði sem best við flugstöðvar, sérstaklega við Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. Í Flugstefnu Íslands¹ koma fram leiðir til að ná þessu markmiði, sem eru m.a. að: • Uppbygging innviða mæti þróun millilanda- og tengiflugs. • Flugvöllurinn sé skilvirkur og vel rekinn. • Greina þörf á aðstöðu fyrir fraktflug, og bætt úr ef þörf reynist á.
Öruggar samgöngur	Ísland verði í hópí þeirra fimm fremstu Evrópuþjóða þar sem fæst flugslys verða miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga. Flugslysum og alvarlegum flugatvikum í áætlunar- og leiguflugi fækki að jafnaði um a.m.k. 3% á ári.
Hagkvæmar samgöngur	Samgöngur verði sem hagkvæmastar fyrir notendur, fjárfesting í samgönguinviðum stuðli að þjóðhagslegri arðsemi og samgöngur styðji við efnahagslega þróun og velsæld þjóðarinnar.
Umhverfislega sjálfbærar samgöngur	Áfram verði stutt við orkuskipti í samgöngum um land allt, þ.m.t. í þungaflutningum, almenningsamgöngum á landi, lofti og sjó, ferjum, höfnum og í flugi, og net hleðslu-stöðva þétt til stuðnings orkuskiptum í dreifðum byggðum og ferðaþjónustu. Rekstur, hönnun og uppbygging samgöngumannvirkja taki mið af spám um náttúru-farsbreytingar vegna loftslagsáhrifa. Taka skal tillit til þekktra upplýsinga um náttúruvá. Unnið verði samkvæmt markmiðum aðgerðaáætlunar Íslands í loftslagsmálum um samgöngur. Áfram verði leitað leiða til að bæta staðbundin loftgæði og hljóðvist við þjóðvegi í þéttbýli í samstarfi við sveitarfélög. Ísland verði í fremsta flokki í umhverfismálum tengdum flugi og flugrekstri. Unnið verði að ýmsum verkefnum í þá átt að greina betur og draga úr umhverfisáhrifum flugvalla. Unnar verði hljóðvistarmælingar við flugvelli og áhrif á nærliggjandi byggð metin. Greindar verði leiðir til þess að draga úr eldsneytisnotkun á og við flugvelli. Horft verði til orkuskipta flugvéla, bíla og tækja á flugvöllum. Einnig verði skoðaðar samgöngur til og frá flugvöllum. Þá verði greining unnin á ástandi á aðgengi að rafmagni á flugvöllum og lending-arstöðum til að mæta þörfum rafmagnsflugvéla..

Framtíðarsýn og meginmarkmið samgönguáætlunar er að þjónusta samgöngu- og fjarskiptakerfa mæti þörfum samfélagsins.

Í umfjöllun samgönguáætlunar um Keflavíkurflugvöll kemur fram að hann er á besta stað landsins fyrir stóran millilandaflugvöll. Það er því mikið í húfi að Keflavíkurflugvöllur og samgöngur um hann verði ekki flöskuháls inn í landið, hvorki til skemmri né lengri tíma litið. Keflavíkurflugvöllur hefur vaxið hratt á

¹ [Flugstefna Íslands \(2019\)](#)



undanförnum árum, samhliða hröðum vexti ferðapjónustu hér á landi. Áframhaldandi uppbygging Keflavíkurflugvallar mun styðja við áframhaldandi hagvöxt á Íslandi. Stefnt er að því að völlurinn þróist áfram með það að markmiði að hann standist samanburð við bestu flugvelli í heimi. Greina þarf mögulegar legur flugbrauta framtíðarinnar í samræmi við leiðbeiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu, EASA, sem hafa flugöryggi að leiðarljósi og endurspeglar á hverjum tíma nýjustu þekkingu og bestu starfsvenjur með hliðsjón af reynslu um allan heim og vísindalegum og tæknilegum framförum. Tryggja þarf vaxtarmöguleika flugvallarins til langrar framtíðar í góðri samvinnu við aðliggjandi sveitarfélög með því m.a. að taka frá rými í skipulagi fyrir nýjar flugbrautir og gæta þess að vaxtarmöguleikum flugbrautakerfisins verði ekki spilt vegna ásóknar í lóðir nærri flugvelli og með því að tryggja rými í skipulagi fyrir lagna- og samgönguleiðir að og fram hjá flugvelli.

Til framtíðar þarf að gera ráð fyrir fjölbreyttum samgöngumátum, þar á meðal göngu- og hjólaleiðum og sérrými fyrir almenningssamgöngur. Tryggja þarf greiðar, hagkvæmar, vel merktar samgöngur milli Keflavíkurflugvallar, nærliggjandi sveitarfélaga og höfuðborgarsvæðisins. Tryggja þarf aðgengi fyrir alla og góðar tengingar milli ólíkra samgöngumáta, sér í lagi við almenningssamgöngur styrktar af hinu opinbera, sbr. sértæka eigandastefnu ríkisins fyrir Isavia ohf.

Í kafla um sérstök áherslumál kemur fram að stöðugt er unnið að því að greiða fyrir því að fjölga áfangastöðum íslenskra flugrekenda með gerð loftferðasamninga, bæði hvað varðar flug með farþega og farm. Þannig eykst samkeppnishæfni íslenskra flugrekenda.

Tillaga að Aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar er í samræmi við samgönguáætlun 2026-2040.

2.7 Aðrar áætlanir

Aðrar áætlanir sem horft er til við skipulag flugvallarsvæðisins eru m.a. Landsskipulagsstefna, Svæðisskipulag Suðurnesja 2024-2040, aðalskipulagsáætlanir Reykjanesbæjar og Suðurnesjabæjar, K64 (þróunaráætlun Kadeco), Framtíðarsýn og leiðarljós íslenskrar ferðapjónustu til 2030, jafnvægisás ferðamála og aðgerðaráætlun í loftslagsmálum.



isavia

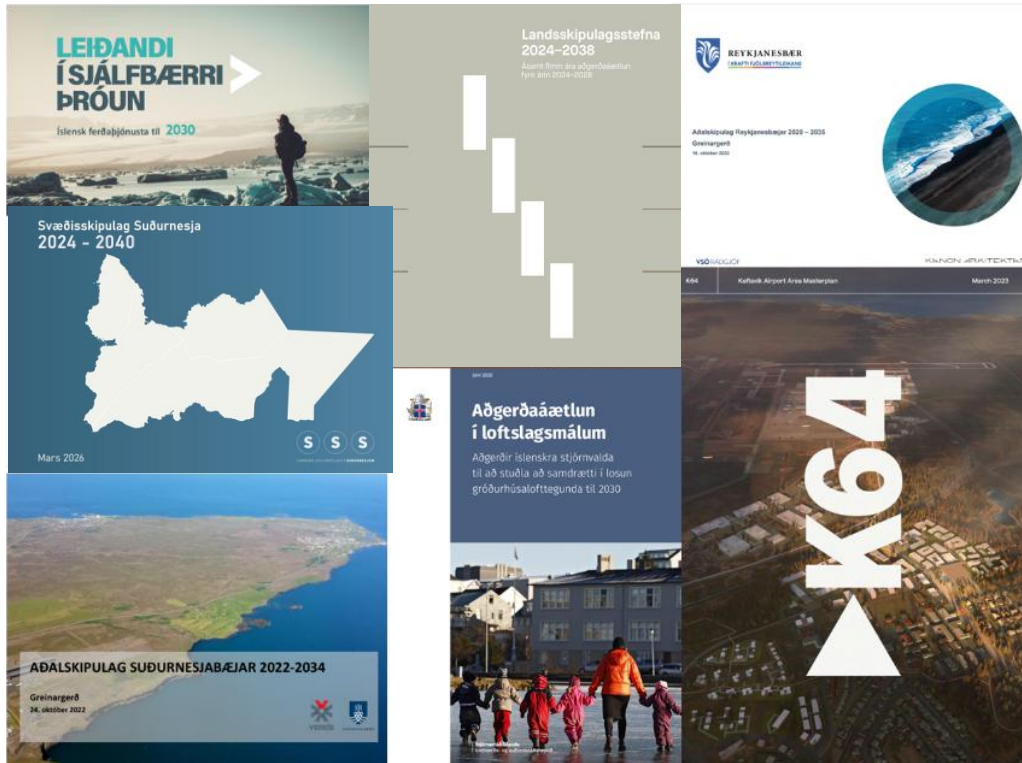
KEF

KEFLAVÍKUR
FLUGVÖLLUR



Stjórnarráð Íslands
Útanríkisráðuneytið

Skipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar

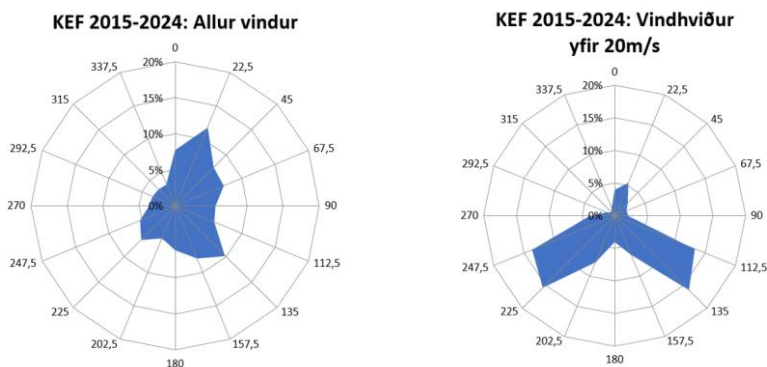




2.8 Veðurfar

Vindur getur haft takmarkandi áhrif á starfsemi Keflavíkurflugvallar. Einkum eru það skilyrði til afgreiðslu loftfara á jörðu niðri sem takamarka starfsemi þegar vindhraði fer yfir skilgreind öryggismörk. Það er fátítt að veður takmarki flugtök og landingar þrátt fyrir að aðstæður geti verið krefjandi með hliðsjón af hliðarvindi á flugbrautum. Óveður frá SV og SA áttum eru algengust sbr. mynd 2.7. Verstu vetrarveður geta að jafnaði annað hvert ár valdið ófærð á vegakerfinu sem takmarkar aðgengi að flugvöllinum og eru það sérstaklega NA áttir sem koma þar við sögu. Magn snjókomu er mjög breytilegt ár frá ári og er uppsafnað vatnsígildi snjókomu hvers vetrar á bilinu 200-450 mm.

Þrátt fyrir að tjón á byggingum og öðrum mannvirkjum vegna veðurs hafi verið fátítt á Keflavíkurflugvelli eru áskoranir fólgnar í því að haga skipulagi innviða og mannvirkja með því móti að vindur og snjór hafi sem minnst óhagræði í för með sér.



Mynd 2.7 Vindrósir fyrir Keflavíkurflugvöll 2015-2024.

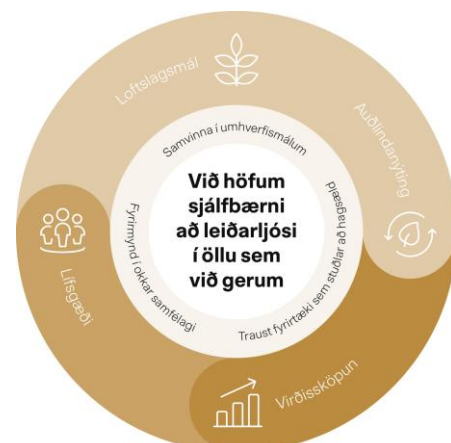
2.9 Sjálfbær þróun flugvallar

Uppbygging innviða

Markaðurinn leitar nú allra leiða til orkuskipta í flugi til framtíðar. Innviðir flugvallar um allan heim þurfa að taka tillit til þeirrar þróunar að á næstu árum munu nýir orkugjafar leysa jarðefnaeldsneytið af. Unnið er að rafvæðingu tækja og innviða, þróun sparneytnari flugvéla, tilraunum með rafmagn sem orkugjafa fyrir minni vélar og vetni fyrir vélar framtíðarinnar. Krafa um íblöndun með sjálfbæru flugeldsneyti (SAF) á flugvélar mun hefjast árið 2025. Innviðir flugvallar þurfa að styðja við þessa þróun þannig að hægt sé að veita þjónustu í samræmi við nýjar þarfir.²

Sjálfbærnistefna Isavia

Sjálfbærnistefna Isavia er ein af stuðningsstefnum félagsins. Stefnan, markmiðin, mælikvarðarnir og aðgerðaáætlunin sem henni fylgir eiga að styðja



² Árskýrsla Isavia 2023

KEF KEFLAVÍKUR
FLUGVÖLLURStjórnarráð Íslands
ÚtanríkisráðuneytiðSkipulagsnefnd
Keflavíkurflugvallar

við að árangur í sjálfbærni náist. Jafnframt fylgir Isavia fjórum Heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna (8, 9, 13 og 17).

Sjálfbærnistefnan lýsir jafnvæginu milli umhverfis, samfélags og efnahags. Umhverfispættinum er skipt í tvennt til að draga loftslagsmálin sérstaklega fram þar sem minnkun kolefnisspors þarf sérstaka athygli. Isavia ohf. hefur sett sér það markmið að vera orðið kolefnislaust árið 2030. Til að ná slíkum árangri þarf m.a. samstarf milli hagaðila, virka vöktun á umhverfispáttum, orkuskipti og með kolefnisjöfnun eftir þörfum. Isavia leggur sig fram um að vernda umhverfið og lágmarka neikvæð umhverfisáhrif af starfsemi sinni.

Isavia hefur lagt áherslu á að sýna ákveðið frumkvæði við að auka sjálfbærni í öllu flugvallarsamfélaginu og gagnkvæma miðlun upplýsinga, þekkingar og reynslu. Ákvarðanir eru teknar af ábyrgð með sjálfbærni að leiðarljósi.



2.10 Náttúruvá

Skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar er skammt norðvestan við eldstöðvakerfið yst á Reykjanesi, Eldvörp/Svartsengi. Eldvirkni á Reykjanesi getur raskað starfsemi á Keflavíkurflugvelli með ýmsum hætti, t.d. vegna öskufalls eða hraunrennslis. Vegna landhæðar er ólíklegt að flugvellinum sjálfum stafi ógn af hraunrennslis.

Í skýrslu Veðurstofu Íslands (2023) um langtímahættumat Reykjaneskaga kemur fram að Keflavíkurflugvöllur er vel staðsettur á Miðnesheiði þar sem afar ólíklegt er að hraun hafi áhrif á innviði og hraunvá því lítil. Hins vegar gæti gjóskufall valdið röskun á starfsemi Keflavíkurflugvallar og haft áhrif á viðnám á flugbrautum og að skyggni spillist. Á Keflavíkurflugvelli eru í gildi verklagsreglur um mælingar á loftgæðum og aðgerðaráætlun vegna náttúruvárs þ.m.t. öskufalls.

Keflavíkurflugvöllur er norðvestan við jaðar brotabeltis Reykjanes-sprungusveimsins. Íslandi hefur verið skipt í hönnunarhröðunarsvæði vegna aðsteðjandi jarðskjálftavár, samkvæmt „Eurocode 8 staðli“. Á skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar er lárétt hönnunarhröðun 0,15 g – 0,20 g skv. þeirri skiptingu.

Ekki liggur fyrir hættumat vegna veðurvár fyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar.



2.11 Umsagnir um skipulagslýsingu og vinnslutillögu

Skipulagslýsing fyrir endurskoðun aðalskipulagsins var kynnt 2023. Alls sendu 14 aðilar inn erindi um lýsinguna. Vinnslutillaga var í kynningu frá 25. júní til 20. ágúst 2025. Alls bárust erindi frá 13 aðilum. Samantekt á umsögnum og viðbrögðum eru í viðauka.

Megininntak umsagna við vinnslutillögu fjallaði um eftirfarandi viðfangsefni:

- Samgöngur: Aðkomu að flugvallarsvæði, greiðfærni og fyrirkomulag almenningssamgangna.
- Flugbrautarkerfi: Staðsetning flugbrauta og forgangsörðun uppbyggingar.
- Staðsetning efnisvinnslusvæða.
- Olíulögn, takmarkanir og helgunarsvæði sem henni fylgja.
- Lagnabelti fyrir innviði og skipulagsákvæði sem fylgja.
- Mótun skipulagsákvæða fyrir ákveðna landnotkunarflokka, t.d. öryggissvæði og efnisvinnslusvæði.
- Framsetninga aðalskipulags og notkun skýringarmynda.
- Umfjöllun um náttúruvá.



3 Flugbrautarkerfi

Við móttun flugbrautarkerfis er litið til fjölmargra þátta og ber þar helst að nefna afkastagetu, öryggi, taxi-lengdir, lega hindranaflata og áhrifa á aðra landnotkun, áhrifa á starfsemi flugvallarins, veðurfar, hagkvæmni og umhverfismál.

Núverandi flugbrautarkerfi, þ.e. brautir 01/19 og 10/28, mun anna þörfum til næstu ára. Flugbrautarkerfi aðalskipulagsins, sem samanstendur af fjórum brautum, mun gefa flugvöllinum nauðsynlegt svigrúm og möguleika á að þróast í samræmi við aukna flugumferð og annar einnig herflugi í samræmi við varnarskuldbindingar Íslands.

3.1 Grunnástand

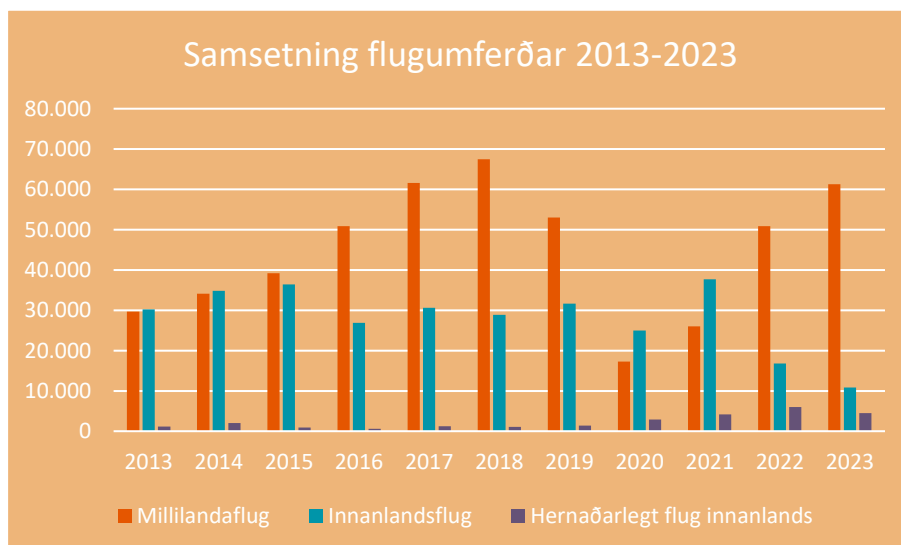
Núverandi flugbrautarkerfi samanstendur af tveimur brautum, 01/19 og 10/28 sem eru í notkun. Á skipulagi eru auk þeirra brautir 07/25, ný norður/suðurbraut og braut sem liggur norðvestur/suðaustur.

Eins og kemur fram í kafla 2.3 fara um 69% flughreyfinga fram á braut 01/19, og 31% um braut 10/28. Brottfarir eru oftast frá brautarendum 19 og 10 en komur oftast á brautarendum 19 og 01.

Akbrautakerfi flugvallarins tengir umferð flugbrautanna við flughlöð og flugstöðvar svæðið. Auk hefðbundinna akbrauta eru flýtireinar í akbrautakerfinu.

Skilgreind eru fimm flughlöð á Keflavíkurflugvelli. Háaleitishlað er staðsett austast á flugvallarsvæðinu þar sem bandaríski herinn hafði áður aðsetur. Við flugskýli Ícelandair er flughlað sem og við flugstöðina sjálfa. Þá er flughlað svokallaðir kíló paddar, norðan akbrautar kíló og loks er flughlað á svokölluðu West Apron.

Afkastageta núverandi kerfis er 32 hreyfingar/klst. Úrbætur hafa verið gerðar á akbrautakerfi flugvallarins og ferlum í stjórn umferðar á flugvöllinum sem ætlað er að geti aukið afkastagetu núverandi flugbrautarkerfis upp í 38 hreyfingar/klst.



Mynd 3.1 Samsetning flugumferðar á tímabilinu 2013-2023. Heimild: Isavia.

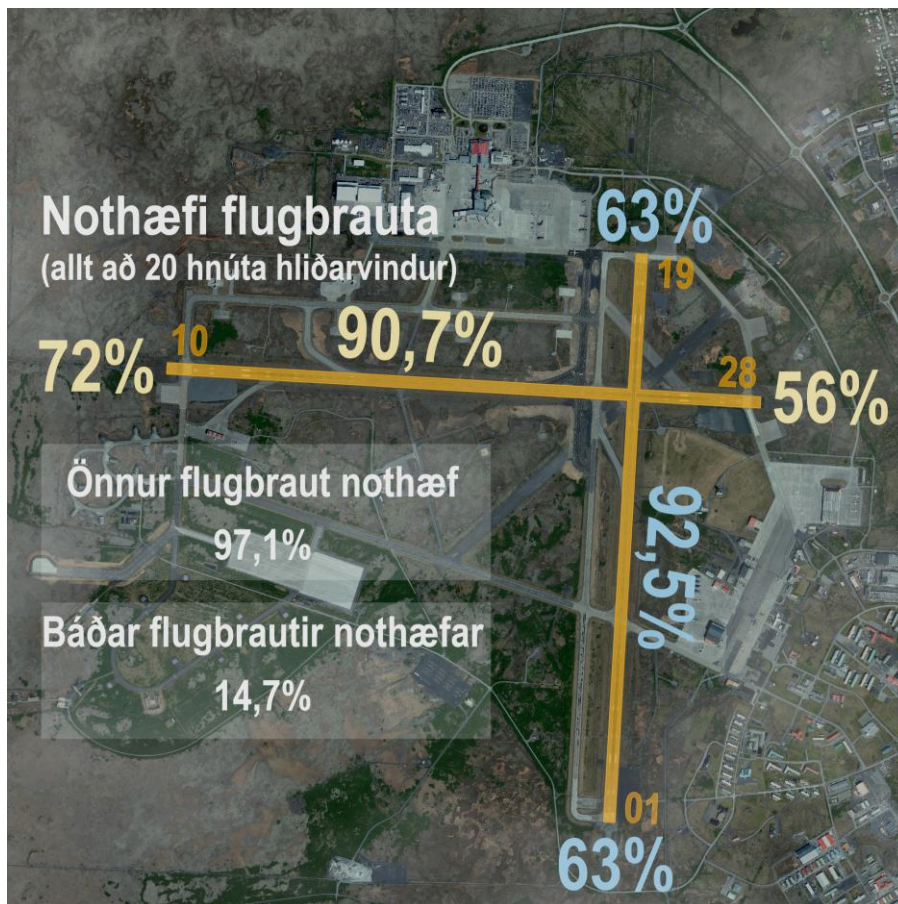


Nothæfi flugbrauta

Nothæfi flugbrauta er skilgreint út frá vindi hornrétt á miðlínu flugbrautar. Leyfilegur hámarkshliðarvindur fyrir flugtak og/eða landingu fer meðal annars eftir gerð flugvélar, skilyrðum á flugbraut og ýmsum öðrum þáttum. Handbækur flugfélaga og þjálfunargögn veita flugmönnum viðmiðunarreglur varðandi hámarkshliðarvind en endanleg ákvörðun um hvort flugbraut sé tæk til landingar eða flugtaks liggur hjá flugstjóranum.

Samkvæmt ICAO Annex 14 ætti skipulag flugvalla að miða að því að nothæfi flugbrautakerfis sé ekki lægra en 95% miðað við viðmiðunarhliðarvind fyrir þær gerðir flugvéla sem mest eru notaðar á flugvöllinum. Fyrir þær gerðir flugvéla sem nánast eingöngu eru í notkun á Keflavíkurflugvelli er sá viðmiðunarhliðarvindur 20 hnútar.

Nothæfi flugbrauta á Keflavíkurflugvelli á síðustu 10 árum, miðað við 20 hnúta hliðarvind, eru sýndar á mynd 3.2.



Mynd 3.2 Nothæfi flugbrauta á Keflavíkurflugvelli.

Flugbraut 01/19 er nothæf í 92,5% tilvika sé miðað við 20 hnúta hliðarvind og flugbraut 10/28 í 90,7% tilvika. Í 97,1% tilvika er minna en 20 hnúta hliðarvindur á aðra hvora flugbrautanna og stenst flugbrautarkerfið því vel viðmið ICAO um nothæfi samkvæmt þeirra skilgreiningu.

Mikilvægt er að halda til haga að algengt er að flughreyfingar séu á flugbrautum í mun meiri hliðarvindi en 20 hnútum. Gögn síðustu tíu ára sýna að um 4,6% hreyfinga eiga sér stað í hliðarvindi yfir 20 hnútum og töluvert er um hreyfingar í allt að 40 hnúta hliðarvindi. Sé viðmið hliðarvindar hækkað í 30 hnúta eykst



notagildi flugbrautar 01/19 í 97,2%, flugbrautar 97,3% og flugbrautarkerfis í heild í 99,6%.

Mjög sterkar vindhviður (yfir 40 hnútum) koma úr suðaustri eða suðvestri. Sé miðað við slíkan vind myndi norðvestur-suðaustur flugbraut, sem er í aðalskipulagi, auka nýtingarstuðul flugvallarins um 0,3%. Að endurbyggja flugbraut 07/25 myndi hins vegar einungis auka nýtnistuðul flugvallarins um 0,1%.

3.1.1 Valkostir um flugbrautarkerfi

Á vinnslutíma aðalskipulagsins hafa verið til skoðunar valkostir um þróun flugbrautarkerfisins til framtíðar. Til skoðunar var sérstaklega lögð áhersla á öryggi, nýtingu flugbrautarkerfisins, áhrif á nærliggjandi byggð, áhrif á þróunarmöguleika Keflavíkurflugvallar (bæði A og B svæði) og kostnað. Til skoðunar voru fjórir kostir.



Mynd 3.3 Valkostir um þróun flugbrautarkerfis.

Tafla 3.1 Samanburður valkosta um þróun flugbrautarkerfis.

Valkostur 1	Valkostur 2	Valkostur 3	Valkostur 4
Kostir • Býður upp á nýja stefnu á flugbraut	Kostir • Hámarkar afkastagetu flugbrautarkerfis • Færir flugumferð fjær íbúðarbyggð • Nýtingartölur flugvallar • Hagkvæmasti kosturinn • Opnar á nýja nýtingarmöguleika á flugvallarsvæðinu	Kostir • Býður upp á nýja stefnu á flugbraut	Kostir • Býður upp á nýja stefnu á flugbraut • Opnar á fleiri nýtingarmöguleika á flugvallarsvæðinu en aðrir 07/25 kostir
Ókostir • Takmarkar nýtingu annarra flugbrauta • Aukinn hávaði frá flugumferð í byggð • Takmarkar nýtingarmöguleika á flugvallarsvæðinu • Kostnaður mikill m.v. ávinning	Ókostir • Engin flugbraut í NV/SA stefnu	Ókostir • Takmarkar nýtingu á öryggissvæði • Takmarkar nýtingu á flugvallarsvæðinu • Takmarkar nýtingu annarra flugbrauta • Aukinn hávaði frá flugumferð í byggð • Kostnaður mikill m.v. ávinning	Ókostir • Takmarkar nýtingu á öryggissvæði • Takmarkar nýtingu annarra flugbrauta • Aukinn hávaði frá flugumferð í byggð • Kostnaður mikill m.v. ávinning

Isavia telur að með tilliti til hagsmuna flugvallarins og umhverfisáhrifa sé valkostur 2 ákjósanlegastur fyrir þróun flugbrautarkerfisins til framtíðar.



Því er það lagt til að fella braut 07/25, sem hefur ekki verið í notkun í 25 ár, út af aðalskipulagi flugvallarins. Sú braut kemur til með að bæta nothæfi flugvallarins að mjög litlu leyti og hefur óveruleg áhrif á nýtingarstuðul flugbrautarkerfisins. Ástand hennar er slíkt í dag að kostnaðarsamt er að gera hana rekstrarhæfa. Ávinningur af brautinni er því talinn óverulegur en kostnaður mikill. Forgangsroðun fjárfestinga verður því beint að brautunum ný N/S braut og mögulega til lengri framtíðar NV/SA braut.

Með því að fella braut 07/25 er ljóst að ekki verði bætt við flugferlum sem liggja yfir þéttbýli í Reykjanesbæ. Þá falla hindranafletir niður, sem opnar á möguleika að nýta landsvæðið við brautarenda, svokallað Demantssvæði.

Markmið samgöngu-
áætlunar er að
Keflavíkurflugvöllur verði
áfram öflugur alþjóða-
og tengiflugvöllur sem
standist samanburð við
bestu flugvelli erlendis
og mæti þróun
millilanda- og tengiflugs.

3.2 Markmið

- Tryggja að flugbrautarkerfi sé öruggt, hafi nauðsynlega afkastagetu, sé hagkvæmt, taki tilliti til framtíðarþróunar flugumferðar og takmarki sem minnst aðra landnotkun.
- Flugbrautarkerfi uppfylli alþjóðlega staðla um flugvelli.

3.3 Stefna

Flugbrautarkerfið er innan flugvallarsvæðis FV1, sem er 1.105,3 ha að stærð.

Svæði	Stærð (ha)	Lýsing	Heimildir
FV1	1.090,8	Flugvallarsvæði. Þar er gert ráð fyrir flugbrautum, akbrautum, taxi-kerfum, flýtireynum, afhísingarsvæðum og öðrum mannvirkjum sem tengjast flugbrautarkerfinu. Fjallað er um aðra starfsemi sem heimiluð er í kafla 6.	Heimild er til að byggja mannvirki sem tengjast rekstri flugbrautarkerfisins.

Í samræmi við þróunaráætlun Isavia er miðað við að ný N/S braut verði nauðsynleg þegar fjöldi farþega á Keflavíkurflugvelli fer yfir 15 milljónir farþega á ári. Miðað við miðspá um þróun farþegafjölda yrði það í lok skipulagstímabilsins, þ.e. 2040 (mynd 2.2). Fram að því er gert ráð fyrir umbótum á núverandi flugbrautarkerfi til að auka skilvirkni og stytta akstursvegalengdir flugvéla. Ný N/S braut hentar einnig vel varnartengdri starfsemi og loftrýmisgæslu. Umfjöllun um forgangsroðun nýrra flugbrauta er ekki bindandi skipulagsákvörðun.

Tafla 3.2 Flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar í aðalskipulagi.

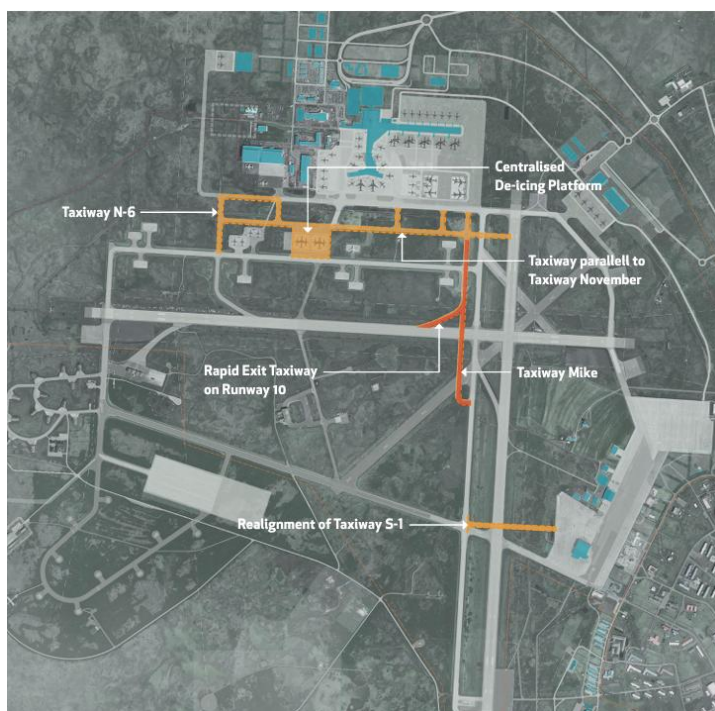
Flugbraut	Lengd [m]	Lýsing	Tímabil
01/19	3.054	Mesta umferð fer um 01/19. Breidd brautar er 60 m.	Í rekstri
10/28	3.065	Hægt að lengja brautina til vesturs. Breidd brautar er 60 m.	Í rekstri
Ný N/S (01/19)	2.500-3.000	Ný braut sem eykur afkastagetu kerfisins mest. Lengd og útfærsla verður endurskoðuð í hönnunarferli brautar.	Mögulega á síðari hluta skipulagstímabils
NV/SA (14/32)	2.500	Ný braut.	Eftir 2040



Áður en byggð verður ný flugbraut verður ráðist í framkvæmdir við núverandi brautir sem geta aukið afkastagetu núverandi flugbrautarkerfis. Þær felast m.a. í gerð flýtireina (e. rapid-exit), tenginga milli flugbrauta og taxi-kerfis.

Taxi-kerfin og flýtireinar (e. rapid exit) eru hluti flugbrauta. Minniháttar breytingar eða útfærsla á taxi-kerfi eða gerð flýtireina eru ekki háðar breytingum á aðalskipulagi flugvallarins.

Á skipulagstímabilinu verður tekið til skoðunar fyrirkomulag kennslu- og æfingaflugs á Keflavíkurflugvelli og athugun á kostum þess að auka nýtingu utan álagstoppa.



Mynd 3.4 Dæmi um verkefni til að nýta afkastagetu núverandi flugbrautarkerfisins sem best.

3.4 Hindranafletir flugbrauta

Hindranafletir flugbrauta í aðalskipulagi eru skv. skipulagsreglum Keflavíkurflugvallar, sem settar voru af samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneyti (nú innviðaráðuneyti). Afmörkun þeirra er staðbundin ákvörðun um landnotkun og er hún staðfest með sérstökum skipulagsreglum fyrir Keflavíkurflugvöll, sjá kafla 9.1.

3.5 Aðgerðir

- Isavia mun á skipulagstímabilinu vinna áfram að hönnun græns aðflugs og fráflugs, sem mun draga úr eldsneytisnotkun véla og losun gróðurhúsalofttegunda.
- Isavia mun við hönnun flugbrauta meta áhrif ratsjástöðvar og veðursjár á leiðsögubúnað flugvéla. Samkvæmt upplýsingum frá Boeing er mælt til þess að ratsjástöð sé í um 1.852 m fjarlægð frá brautarenda. Við hönnun nýrra flugbrauta verður jafnframt kannað hvort það geti verið ákjósanlegt að skoða nýja staðsetningu á ratsjár- og fjarskiptastöðinni á Miðnesheiði.



- Aðilar munu meta kosti framtíðarstaðsetningar fyrir ratsjárstöð Atlantshafsbandalagsins og aðflugsratsjá.
- Isavia mun halda áfram að mæla hávaða frá flugumferð. Á skipulagstímabilinu verður unnið nýtt hljóðvistarkort flugumferðar, til að leggja mat á það hvort hljóðvist umhverfis flugvöllinn séu í samræmi við áætlanir.
- Með tilkomu nýrra flugbrauta kann að þurfa að byggja nýjan flugturn í samræmi við niðurstöðu Flugleiðsögusviðs.
- Við byggingu nýrra flugbrauta skal líta til þess að takmarka sem minnst starfsemi á öryggissvæði (B).
- Athafnasvæði og ljósabúnaður nýrrar N/S brautar mun ná út fyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar. Isavia mun í samráði við utanríkisráðuneytið, Suðurnesjabæ og Reykjanesbæ skilgreina þær takmarkanir sem fylgja búnaði við brautarenda nýrra flugbrauta.
- Isavia mun mæla loftgæði reglulega. Samráð er haft við Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja og aðliggjandi sveitarfélög um mælingar og niðurstöður þeirra.

3.6 Skipulagsákvæði vegna flugbrautarkerfis

- Allar breytingar á flugbrautum, taxi-kerfum og gerð flýtireina skal tilkynna Samgöngustofu skv. reglugerð nr. 75/2016.
- Ný N/S braut og NV/SA braut eru háðar mati á umhverfisáhrifum skv. lögum nr. 111/2021 (tl. 10.04 í 1. viðauka). Í mati á umhverfisáhrifum skal leggja mat á möguleg áhrif á hljóðvist, loftgæði, landnotkun og fornminjar, lífríki auk áhrifa efnisnáms á umhverfið.
- Framkvæmdir vegna taxi-kerfa og flýtireina eru háðar framkvæmdaleyfi skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar. Séu þessar framkvæmdir hluti af aðgerðum sem gert er ráð fyrir í aðalskipulagi og núverandi flugbrautarkerfi falla þær ekki undir lög um umhverfismat.
- Breytingar á flugbrautum, taxi-kerfum og gerð flýtireina, sem eru ekki hluti af flugbrautarkerfi í aðalskipulagi og miða að því að auka afkastagetu flugvallarins, eru tilkynningaskyldar skv. lögum nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum (tl. 13.02 í 1. viðauka). Í tilkynningu skal m.a. fjalla um möguleg áhrif á hljóðvist og landnotkun.
- Heimilt er að koma upp afísingarsvæðum fyrir flugvélar með tilheyrandi búnaði og mannvirkjum. Við hönnun og framkvæmd skal tryggja viðeigandi mengunarvarnir og meðhöndlun afísingarvökva í samræmi við gildandi lög og reglur.
- Í gildi eru skipulagsreglur Keflavíkurflugvallar, sjá kafla 9.1.
- Leyfi Minjastofnunar Íslands þarf að liggja fyrir ef raska þarf fornleifum vegna lagningar flugbrauta sbr. 21. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.



4 Flugþjónustusvæði

Flugþjónustusvæði eru innan landnotkunar sem skilgreind er sem flugvelli í skipulagsreglugerð. Flugþjónustusvæðin eru fjögur. Það eru Flugstöðvarsvæði (FV2), Flugþjónusta vestur (FV3), Demantssvæðið (FV5) og Háaleitishlað (FV4).

Mannvirki og aðstaða alþjóðlegs flugvallar eru í sífelldri þróun í samræmi við umfang flugrekstrar. Áherslur skipulagsvinnu eru að afmarka framtíðarsvæði og byggingarheimildir fyrir flugþjónustu, sem getur mætt þörfum flugstöðvarinnar og annarrar flugþjónustu sem er mikilvægt að sé nærri flugstöð.

4.1 Grunnástand

Starfsemin á þessum svæðum hefur að mestu tengst flugþjónustu og flugvallarstarfsemi. Í ársbyrjun 2024 var heildarstærð bygginga á þessum svæðum um 225.900 m². Margar byggingar á flugþjónustusvæði eru stórar og rýmisfrekar, t.d. flugstöð og flugskýli.

4.2 Markmið

- Flugþjónustusvæði hafi nægt rými til að þróast í samræmi við vöxt Keflavíkurflugvallar. Uppbygging verði hagkvæm og nýti innviði sem best. Flugþjónustusvæði mæti þörfum notenda og rekstraraðila.

4.3 Stefna

Ör vöxtur í farþegaflugi og herflugi kallar á uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli. Þarfir flugvallar og flugrekstraraðila eru ekki allar fyrirsjáanlegar, en mikilvægt er að hægt verði að bregðast skjótt við til að mæta þeim. Því þarf aðalskipulag að veita nægilegt svigrúm fyrir þróun svæðisins. Þess vegna eru rúmar byggingarheimildir fyrir flugþjónustusvæðin.

Gert er ráð fyrir að stækka flugstöðina í áföngum til að gera flugvöllinn betur í stakk búinn til að sinna hlutverki sínu sem tengistöð á milli Norður-Ameríku og Evrópu. Sú stækkun mun fylgja þróunaráætlun flugvallarins.

Nýtt þjónustusvæði bætist við, Demantssvæðið. Þar verður þjónustusvæði fyrir fraktflutninga. Staðsetning svæðisins opnar möguleika á bættri samnýtingu leiðarkerfis farþega- og fraktflutninga.

Til að mæta aukinni umferð ferðamanna um flugvöllinn verður langtíma- og skammtímabílastæðum fyrir flugfarþega fjölgað ásamt stæðum fyrir starfsfólk. Áætlað er að reisa tvö bílastæðahús á fjórum hæðum með kjallara. Það fyrra verður reist vestan megin við flugstöðina (á núverandi P1) og mun fullbyggt geta geymt um 1.800 bíla. Bílastæðahús norður af flugstöðinni er fyrirhugað í samræmi við langtímauppbygginu flugvallarins.

Fyrir liggur vindgreining á áhrifum nýrra mannvirkja á vindafar við flugbrautir. Náði greiningin til svæða FV2 og FV3. Niðurstaða greininganna var að áhrif bygginga séu lítil á vindafar flugbrauta. Skoða þarf möguleg áhrif af mannvirkjum á FV5, Demantssvæðinu, á vindafar 01/19.



Mynd 4.1 Afmörkun flugþjónustusvæða í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Tafla 4.1 Flugþjónustusvæði Keflavíkurflugvallar.

Svæði	Stærð	Lýsing	Byggingarheimildir
FV2 Flugstöðvar- svæði	197,1 ha	Flugstöðvarsvæði (e. terminal area): Flugstöðvarbyggingar, flughlöð, flugskýli, þjónusta fyrir rekstur flugbrautarkerfis og starfsemi tengd þeim og bílastæði/bílastæðahús. Heimilt að byggja hótél. Umfang bygginga í ársbyrjun 2024: 99.998 m².	335.000 m²
FV3 Flugþjónustu- svæði	107,6 ha	Þjónusta við flugstöð og flugrekstur, t.d.. flugeldhús, eldsneytisgeymslur og vöruheimslur. Ýmis þjónusta og starfsemi t.d. hótél og bílastæði. Umfang bygginga í ársbyrjun 2024 : 78.268 m².	190.000 m²
FV4 Háaleitishlað	138,1 ha	Flugstöðvarbyggingar, flughlöð, flugskýli og þjónusta tengd þeim. Vöruheimslur. Starfsemi sem þarf ekki að vera nálægt flugstöð milli landaflugs. Umfang bygginga í ársbyrjun 2024 : 47.630 m².	134.000 m²
FV5 Demantssvæði	72,7 ha	Nýtt svæði. Þjónusta við flugstöð og flugrekstur. Við hönnun þarf að kanna áhrif mannvirkja á staðbundið vindafar við brautarenda nr. 19.	60.000 m²
Alls	515,5 ha		719.000 m²



Flugþjónustusvæðin eru afmörkuð á skipulagsuppdrætti og landnotkun innan þeirra er háð skilyrðum sem koma fram í töflu 4.1, þ.e.a.s. hvers konar starfsemi er ríkjandi innan þeirra.

Uppbygging á flugvallarsvæðinu mun verða í samræmi við fjölda farþega sem fara um flugvöllinn, sjá kafla 2.3. Þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar 2045 (Isavia, 2022) gerir ítarlegri grein fyrir stækkun flugstöðvarinnar og annarri uppbyggingu í samræmi við þróun farþegafjölda.

Þjónustuhús fyrir tæki og búnað vegna reksturs, snjómoksturs og slökkviliðs er hluti af mannvirkjum flugbrauta og flugvallar. Ekki þarf að breyta aðalskipulagi vegna byggingar þjónustuhúss.

Til athugunar var hvort að mannvirki á Demantssvæðinu (FV5) hefðu áhrif á vindafar við flugbrautarenda 19 og hvort starfsemi á svæðinu hefði áhrif á hljóðvist á aðliggjandi svæði. Fyrir liggur greining Eflu (2025) um bæði áhrif á vindafar og hljóðvist. Miðað við þá greiningu eiga mannvirki við Demantssvæðið ekki að hafa á áhrif á vindafar eða starfsemi að leiða til þess að hljóðstig hækki við byggð austan Reykjanesbrautar.

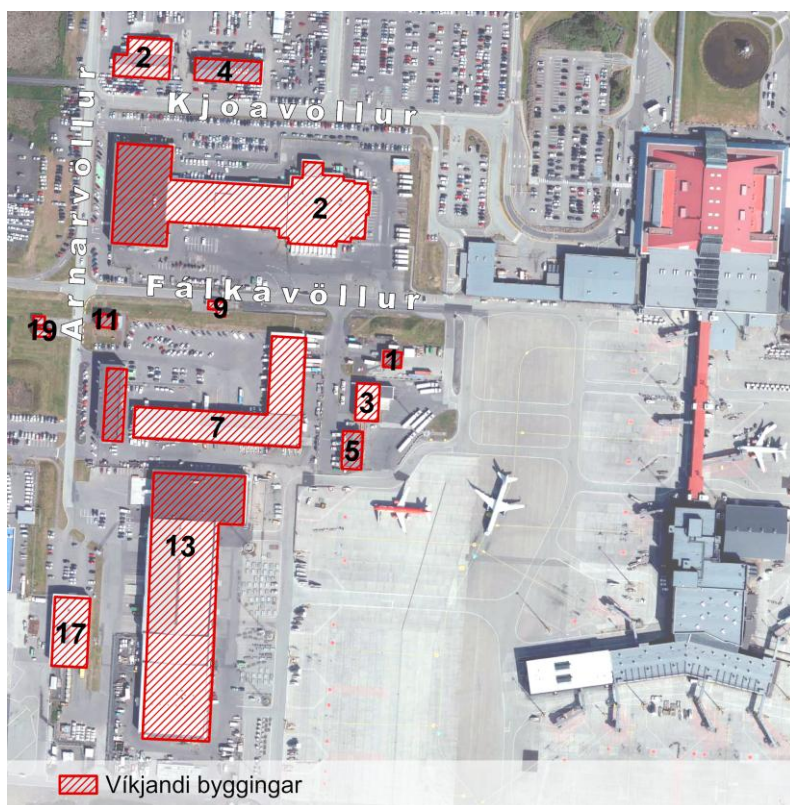
Isavia mun fara í ítarlegri greiningu á áhrif á vindafar og hljóðvist þegar frekari hönnun mannvirkja á Demantssvæðinu liggur fyrir. Þar sem svæðið mun byggjast upp í áföngum gefst tækifæri til að ráðast í ítarlega útreikninga byggt á reynslu af fyrri áföngum.

4.3.1 Víkjandi mannvirki

Innan svæðis FV2 eru mannvirki sem skilgreind eru víkjandi sbr. mynd 4.2. Sú kvöð er á byggingum / mannvirkjum sem merkt eru víkjandi að það kunni að þurfa að fjarlægja þau til að rýma fyrir framkvæmdum við stækkun flughlaða og flugstöðvarbygginga, sem áformaðar eru á lóðum þeirra. Miðað er við að gefinn verði fimm ára fyrirvari í hverju tilviki sem fara þarf eftir slíkri kvöð.

Byggingar sem eru skilgreindar sem víkjandi í aðalskipulaginu eru:

- Fálkavöllur 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 17 og 19.
- Kjóavöllur 4.
- Arnarvöllur 2.



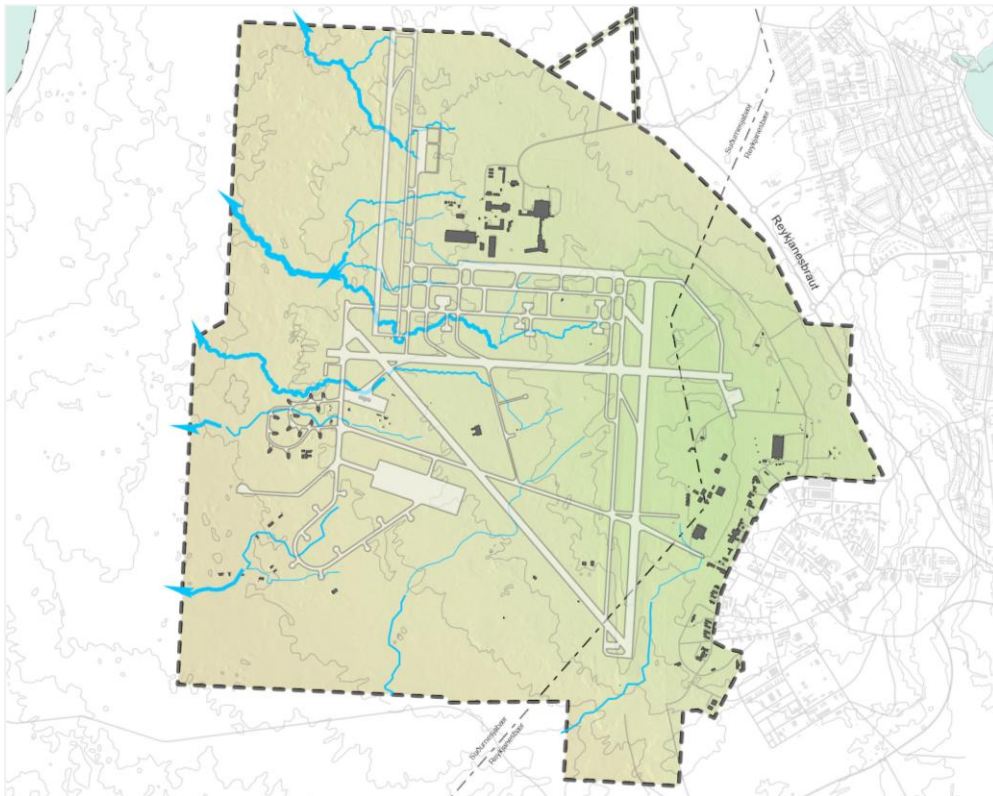
Mynd 4.2 Flugþjónustusvæði, víkjandi byggingar rauðmerktar.

4.3.2 Blágrænar ofanvatnslausnir

Í samræmi við sjálfbærnistefnu Isavia er í aðalskipulaginu lögð áhersla á að nýta blágrænar ofanvatnslausnir við skipulag og framkvæmdir á svæðum Keflavíkurflugvallar. Tilgangurinn er að draga úr álagi á fráveitukerfi, stuðla að sjálfbærari vatnsbúskap á flugvallarsvæðinu og stuðla að betra umhverfi.

Við skipulag og hönnun á svæðum skal líta til þess að horfa á svæðið í heild, hafa yfirborð eins gegndræpt og hægt er og hægja á rennsli vatns.

Í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar er búið að afmarka þekkta vatnsfarvegi og viðtaka til þess að tryggja að viðhalda samhangandi rennslisleiðum (mynd 4.3). Á ákveðnum svæðum skal nýta settjarnir til að draga úr hættu á mengun. Lausnir miðast við að á Keflavíkurflugvelli er ekki flóðahætta. Gróðurfar og vistgerðir á skipulagssvæðinu eru lyngmóavist, hraungambravist, língresisvist og vingulsvist, alaskalúpína með rýran áfoksjarðveg og fá náttúruleg gróðursvæði með þykkan gróðursvörð.



Mynd 4.3 Afmörkun helstu vatnsfarvega á skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar.

Almenn skipulagsákvæði og meginreglur:

- Við hönnun svæðis eða einstakra lóða skal skoða leiðir til að meðhöndla ofanvatn sem heildstæða lausn. Almennt skal miða að því að meðhöndla ofanvatn sem næst þeim stað sem það fellur til. Áhersla er lögð á að stýra og hægja á ofanvatninu um leið og það sígur niður í jarðveginn.
- Lagfæra skal röskuð svæði og ná upp gróðurþekju með því að færa svarðlag og aðfluttan lífrænan jarðveg og móta gróðureyjar.
- Lóðarhafar huga að því að meðhöndla ofanvatn innan lóðar. Skoða skal möguleika á gegndræpu yfirborði. Ný svæði og lóðir skipulögð með að leiðarljósi að vernda núverandi vistgerðir og gróðursvæði lóða þar sem því er viðkomið. Huga skal skipulagi þannig að jarðvegsauðlindin sé vernduð. Á opnum svæðum skal tryggja nægilega jarðvegsdýpt til stuðnings við gróðurframvindu. Huga skal að notkun á staðargróðri þar sem því er viðkomið og hefta útbreiðslu ágengra gróðurtegunda.
- Isavia og varnarmálasvið Landhelgisgæslunnar, í umboði utanríkisráðuneytisins, huga að meðhöndlun ofanvatns á grænum svæðum, grænum geirum meðfram götum og safnlautum (tjarnir og ofanvatnsrásir). Tryggja með landmótun og hæðasetningu að mótuð verði lágsvæði til tímabundinnar söfnunar ofanvatns.
- Í deiliskipulagi lóða og svæða skal setja skilmála um tilhögun blágrænna ofanvatnslaugna, þ.m.t. helstu rennislíleiðir og viðtakar.



4.4 Aðgerðir

- Keflavíkurflugvöllur mun í samvinnu við Reykjanesbæ og Kadeco skoða tækifæri sem felast í að tengja Háaleitishlað við aðliggjandi atvinnusvæði í Reykjanesbæ.
- Keflavíkurflugvöllur mun á skipulagstímabilinu láta kanna frekar fornleifar í hættu, í samráði við Minjastofnun Íslands.
- Unnið verði áhrifamat í samræmi við lög um stjórn vatnamála nr. 36/2011 og leiðbeiningar Umhverfis- og orkustofnunar.

4.5 Skipulagsákvæði á flugþjónustusvæðum

- Við ákvörðun um staðsetningu, hæð bygginga og/eða efnisval skal taka mið af ratsjár- og fjarskiptastöð H1 sbr. kafla 9.2, sem er innan skipulagssvæðis Keflavíkurflugvallar og veðurradar, sem er innan skipulagssvæðis Suðurnesjabæjar. Sjá einnig kafla um flugvallarsvæði í svæðisskipulagi Suðurnesja 2024-2040.
- Við ákvörðun um staðsetningu og/eða hæð bygginga skal hlíta [skipulagsreglum flugvallar](#) um hindranafleti.
- Við hönnun á mannvirkjum á Demantssvæðinu (FV5) þarf að meta hver möguleg áhrif þeirra geti verið á staðbundið vindafar við brautarenda nr. 19.
- Í deiliskipulagi er leyfilegt að auka eða minnka nýtingarhlutfall á einstökum lóðum svo framarlega að heildarbyggingarmagn svæðis sé í samræmi við stefnumörkun aðalskipulags.
- Á flugþjónustusvæði FV2, eru byggingar sem falla ekki að ríkjandi starfsemi skv. aðalskipulagi, skilgreindar sem víkjandi mannvirki, sbr. mynd 4.2.
- Tilkynna skal breytingu á rekstri flugvallarins, mannvirkjum hans eða búnaði til Samgöngustofu skv. reglugerð nr. [750/2016](#).
- Breytingar á flugstöð og uppbygging flugtengdrar þjónustu, sem miða að því að auka afkastagetu flugvallarins, eru tilkynningaskyldar skv. lögum nr. 111/2021 um mat á umhverfisáhrifum (tl. 13.02 í 1. viðauka). Í tilkynningu skal fjalla um möguleg áhrif á hljóðvist, fornleifar og landnotkun.
- Við útfærslu á að tengja Háaleitishlað við atvinnusvæði í Reykjanesbæ skal gæta að þeim takmörkunum sem fylgja haftasvæðum sbr. reglugerð nr. 750/2016 um flugvernd.
- Leyfi Minjastofnunar Íslands þarf að liggja fyrir ef raska þarf fornleifum vegna uppbyggingar á flugþjónustusvæði sbr. 21. gr. laga nr. 80/2012 um menningarminjar.



5 Öryggissvæði, svæði B

Tilgangur öryggissvæðisins á Keflavíkurflugvelli er að uppfylla kröfur og þarfir vegna þjóðréttarlegra varnarskuldbindinga Íslands f.h. utanríkisráðuneytisins í samræmi við varnarmálalög nr. 34/2008 og önnur gildandi lög og reglugerðir.

5.1 Grunnástand

Öryggissvæði, svæði B, sem afmarkað er á skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar, fellur undir landnotkun sem skilgreind er sem varnar- og öryggissvæði í skipulagsreglugerð. Stærð svæðisins er 760,1 ha, umfang núverandi bygginga á öryggissvæðinu er 57.000 m² og heimilt er að byggja allt að 35.000 m² til viðbótar skv. aðalskipulagi 2013-2030.

Í samræmi við auglýsingu nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða eru öryggissvæðin sem falla undir aðalskipulag Keflavíkurflugvallar eftirfarandi (Mynd 2.1):

- Öryggissvæði innan Keflavíkurflugvallar.
- Olíulögn, sem liggur að Keflavíkurflugvelli frá uppskipunar- og olíugeymslusvæði í Helguvík. Lögnin og helgunarsvæði hennar.
- Aðstaða við Helguvík, þar sem m.a. er olíugeymslusvæði.
- Ratsjár- og fjarskiptastöðin H1.

Skipulagsuppdráttur sýnir afmörkun olíulagnar, aðstöðu við Helguvík og H1, sem er utan hins eiginlega flugvallarsvæðis. Gerð er grein fyrir takmörkunum sem fylgja olíulögn og ratsjár- og fjarskiptastöð í köflum 5.4 og 9.2.2.

Starfsemi á öryggissvæðinu er margvísleg. Um er að ræða þjónustumannvirki, flughlöð, flugskýli og viðgerðaraðstöðu fyrir flugvélar auk viðhaldsaðstöðu. Innan svæðis er aðstaða fyrir gistirými og aðra þjónustu sem þarf að veita á öryggissvæðinu.

5.2 Markmið

- Tryggja að öryggissvæði, svæði B, falli að öryggis- og varnarskuldbindingum Íslands.

5.3 Stefna

Mörk milli flugvallarsvæðis A og öryggissvæðis B hafa verið uppfærð í samræmi við auglýsingu um landfræðileg mörk svæðanna. Tillaga er um að auka byggingarheimildir öryggissvæðis þannig að heimild verði fyrir 122.000 m² á B svæði, þ.e. á reitum VÖ1-VÖ7. Vegna eðlis starfseminnar verður heimilt að auka heimildir um allt að 20% án þess að breyta þurfi aðalskipulagi.



Mynd 5.1 Öryggissvæði (svæði B) í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

Tafla 5.1 Öryggissvæði og byggingarheimildir.

Svæði	Stærð	Lýsing	Byggingarheimildir [m²]
VÖ1	710,6 ha	Margvísleg starfsemi t.d. flugskýli, viðgerðaraðstaða fyrir flugvélar, viðhaldsaðstaða, gistirými og önnur þjónusta sem þarf að veita á öryggissvæðum. Olíulögn, radarsvæði, hafnaraðstaða. Til skoðunar er að bæta við nýrri olíulögn. Umfang bygginga í ársbyrjun 2025 : 57.000 m².	92.000
VÖ2	1,5 ha	Eldsneytisaðstaða.	2.000
VÖ3	5,7 ha	Flugskýli. Umfang bygginga í ársbyrjun 2025: u.þ.b. 12.000 m².	15.500
VÖ4	1,5 ha	Eldsneytisaðstaða. Umfang bygginga í ársbyrjun 2025: 1.400 m².	2.500
VÖ5	3,9 ha	Hafnaraðstaða, m.a. fyrir olíuflutninga.	2.500
VÖ6	23,1 ha	Ýmis mannvirki. Umfang bygginga í ársbyrjun 2025 um 750 m².	5.000
VÖ7	13,7 ha	Radar. Núverandi byggingar . 1.500 m².	2.500
Alls	760.1 ha		122.000



5.4 Skipulagsákvæði á öryggissvæðum

- Helgunarsvæði olíulagnar er 10 m.
- Samkvæmt 62. gr. laga nr. 160/2010 um mannvirki, gefur HMS í umboði utanríkisráðherra út byggingar- og framkvæmdaleyfi á öryggissvæðum.
- Samstarf er á milli varnarmálasviðs Landhelgisgæslunnar, f.h. utanríkisráðuneytisins og Isavia í skipulagsmálum Keflavíkurflugvallar. Heimilt er að ráðast í framkvæmdir sem fara yfir mörk flugvallarsvæðis (A) og öryggissvæðis (B), liggi fyrir samþykki beggja aðila á þessum áformum.
- Tryggja þarf aðgengi og aðkomu að öryggissvæðinu og tengingu innan þess.

5.5 Aðgerðir

- Á skipulagstímabilinu verði kannaðir möguleikar að breyta H1, þ.e. staðarvali eða hæð, til að tryggja starfsemi og virkni ratsjástöðvarinnar í takt við uppbyggingu á flugvallasvæðinu.
- Unnið að lagfæringum varðandi olíugildirur við flughlöð og víðar til að bæta umhverfismál og aðstöðu á svæðinu.

5.6 Breytingar frá fyrra skipulagi

- Uppfærð eru mörk öryggissvæðis í samræmi við auglýsingu nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæði.
- Auknar byggingarheimildir á öryggissvæðum.



6 Önnur starfsemi á flugvallarsvæði

6.1 Efnisvinnslusvæði

Heimild er fyrir að geyma jarðveg innan flugvallarsvæðis, sem verður notaður innan svæðis við aðrar framkvæmdir. Ekki er þörf á að afmarka sérstök svæði fyrir slíka tímabundna notkun, en slík starfsemi þarf að vera utan öryggissvæðis flugbrauta og huga að mögulegum áhrifum á flugumferð.

Afmarkað er svæði til að meðhöndla mengaðan jarðveg (E1). Þar er gert ráð fyrir að hreinsa jarðveg, þannig að unnt verði að nýta hann að nýju innan skipulagssvæðis.

Svæði	Stærð	Lýsing	Vinnslumagn (m3)
E1	8 ha	Heimilt er að geyma hreint efni og meðhöndla mengaðan jarðveg. Óvissa er um umfang mengaðs jarðvegs á svæðinu og því er ekki sett skipulagsákvæði um umfang efnis sem má meðhöndla á E1. Rekstur svæðisins þarf að taka mið af því að lágmarka áhrif á flugumferð og rekstur flugbrautarkerfisins. Sækja þarf um starfsleyfi fyrir rekstur svæðisins og fylgja reglugerð nr. 1400/2020 um mengaðan jarðveg. Fylgja þarf leiðbeiningum Umhverfisstofnunar (2023) um frummat fyrir menguð svæði.	Opin heimild í samræmi við umfang mengaðs jarðvegs

7 Samgöngur á landi

Aðgengi að flugvallarsvæðinu er grundvallarþáttur í rekstri flugvallarsvæðisins, þannig að flæði fólks, fraktflutninga og aðfanga sé bæði gott og öruggt.

7.1 Gunnástand

Helstu umferðartengingar við Keflavíkurflugvöll eru :

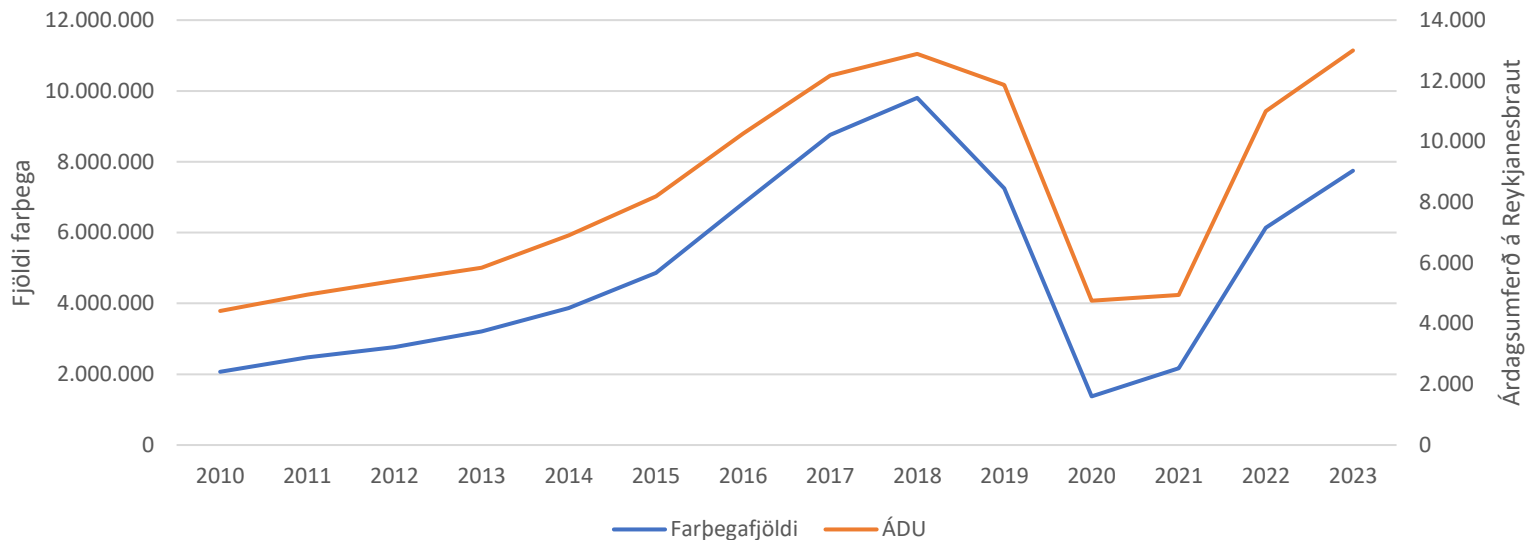
- Reykjanesbraut (þjóðvegur nr. 41) liggur að Keflavíkurflugvelli úr austri og eftir austurjaðri skiplagssvæðisins að Flugstöð Leifs Eiríkssonar á flugþjónustusvæði. Norðan FV2 tengjast Sandgerðisvegur (nr. 429) og Garðskagavegur (nr. 45) Reykjanesbraut um Rósaselstorg.
- Þjóðbraut liggur meðfram Háaleitishlaði, milli Flugbrautar og Breiðbrautar í Reykjanesbæ.
- Aðalaðkoma að öryggissvæði syðst á skipulagssvæðinu er um Þjóðbraut og Grænásbraut og er takmarkaður aðgangur inn á svæðið.
- Göngu- og hjólastígar liggja frá Reykjanesbæ að flugstöðinni.

Á aðalskipulagi er auk þess gert ráð fyrir sérrými fyrir almenningssamgöngur.

Umferð á Reykjanesbraut frá Rósaselstorgi að flugstöð fylgir farþegafjölda sem fer um Keflavíkurflugvöll (mynd 7.1). Árdagsumferð (ÁDU) var árið 2023 um 13.000 bílar á sólarhring.



Umferð á Reykjanesbraut og fjöldi farþega



Mynd 7.1 Árdagsumferð (ÁDU) á Reykjanesbraut frá Rósaselstorgi að flugstöð (heimild: Vegagerðin) og fjöldi farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll.

7.2 Markmið

- Að tryggja greiðar og öruggar landsamgöngur að og frá Keflavíkurflugvelli og innan flugvallarsvæðisins með tilliti til afkastagetu svæðisins og öryggis vegfarenda.
- Stuðla að uppbyggingu nýrra leiða í almenningssamgöngum til og frá Keflavíkurflugvelli.
- Stuðla að bættri aðstöðu og betra aðgengi fyrir almenningssamgöngur við flugstöðina.

7.3 Stefna

Vaxandi umsvifum á Keflavíkurflugvelli fylgir aukin umferð á landi. Gert er ráð fyrir að breyta tengingum við Keflavíkurflugvöll og innan flugþjónustusvæðis. Áhersla er á samgöngutengingar við norðurhluta flugvallarins, þ.m.t. aðkomu að flugstöðinni, til að skilja betur að umferð komu- og brottfararfarþega. Áfram er gert ráð fyrir hringtengingu.

Tvöföldun Reykjanesbrautar mun auka greiðfærni umferðar til og frá Keflavíkurflugvelli. Tekið er mið af veghelgunarsvæðum og svæðum fyrir mislæg gatnamót í aðalskipulaginu. Fyrir liggja frumdrög að tvöfölduninni sem hafa verið unnin af Vegagerðinni í samráði við Reykjanesbæ, Suðurnesjabæ, Isavia og Kadeco. Um er að ræða 4,7 km langan kafla þar sem gert er ráð fyrir fjögurra akreina vegi, með tveimur akreinum í hvora átt. Vegamót verða með tímanum mislæg. Í fyrsta áfanga framkvæmdar verður farið í að aðgreina akstursstefnur og tvöfalda veginn og hringtorg. Samkvæmt tillögu að



Þingsályktun gera áætlanir ráð fyrir að framkvæmdir geti hafist 2031.³ Þessar framkvæmdir munu stórbæta aðgengi að flugvallarsvæðinu og stórauka greiðfærni umferðar á svæðinu, því er mikilvægt að hefja framkvæmdir við tvöföldun Reykjanesbrautar sem allra fyrst.

Gert er ráð fyrir nýrri tengingu frá Aðaltorgi í Reykjanesbæ inn á Demantssvæðið (FV5). Sú tenging er fyrst og fremst fyrir fraktflutninga, starfsfólk flugfélaga og flugvallarins og ýmis aðföng fyrir starfsemi Keflavíkurflugvallar.

Innan flugvallarsvæðis er gert ráð fyrir tengingu á milli flugstöðvarsvæðis (FV2), Demantssvæðis (FV5) og Háaleitishlaðs (FV4), sem þjóna á flutningum á milli svæðanna.

Þjóðbraut liggur meðfram Háaleitishlaði, við mörk skipulagssvæðisins, milli Flugbrautar og Breiðbrautar. Þar eru góð færi á tengingum milli Háaleitishlaðs og Ásbrúar suðaustan við.

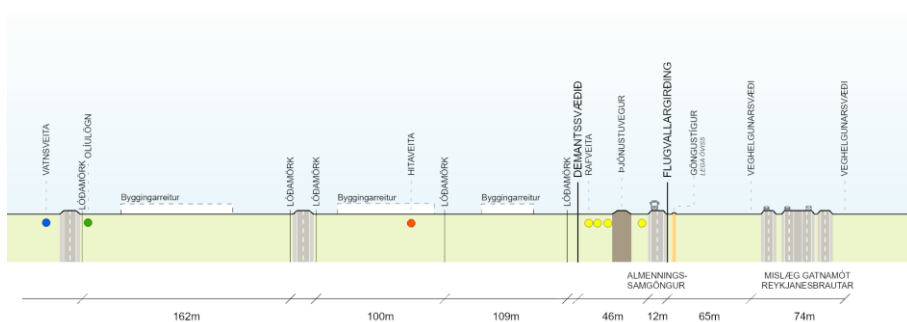
Almenningssamgöngur í sérrými

Í aðalskipulaginu er gert ráð fyrir sérrými fyrir almenningssamgöngur við Keflavíkurflugvöll og nauðsynlega aðstöðu við flugstöðina sjálfa. Nægilegt rými er fyrir sérrými meðfram Reykjanesbraut og innan flugvallarsvæðis, sjá m.a. Mynd 7.2. Áform um hágæða almenningssamgöngur eru í samræmi við Svæðisskipulag Suðurnesja 2024-2040, Aðalskipulag Reykjanesbæjar 2020-2035, Aðalskipulag Sveitarfélagsins Voga 2008-2028, þróunaráætlun Isavia 2020-2045 og þróunaráætlun Kadeco, K64.

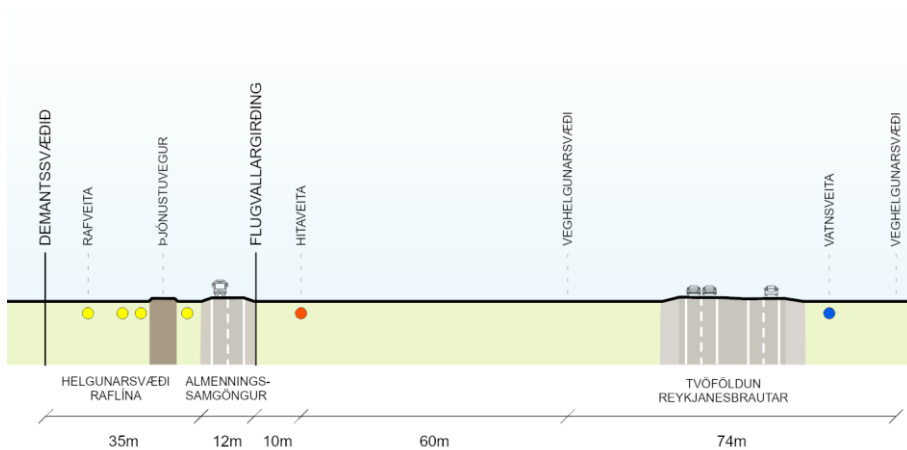
7.4 Skipulagsákvæði vegna samgangna

- Veghelgunarsvæði er skilgreint meðfram Reykjanesbraut (41). Helgunarsvæði frá miðlínu er 30 m. Vegagerðin fer með veghald vegar að flugstöðvarsvæði FV2 – Reykjanesbraut nr. 41.
- Framkvæmdir vegna almenningssamgangna í sérrými eru háðar lögum nr. 111/2021 um umhverfismat framkvæmda og áætlana (tl. 10.13 eða 10.14 í 1. viðauka, háð útfærslu).

³ [Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026-2040.](#)



SNID A-A



SNID B-B

Mynd 7.2 Skýringarmynd af mögulegri legu innviða, flugvallargirðingu og breikkun Reykjanesbrautar.



8 Veitur

8.1 Gunnástand

Fráveita

Hreinsivirki fráveitu frá Keflavíkurflugvelli er við Djúpvík í Suðurnesjabæ. Í hönnun hreinsivirkis var tekið mið af þróun farþega fjölda. Miðað við fyrsta áfanga hreinsistöðvar annar stöðin um 100 l/s. Mælt meðalmagn í júlí og ágúst 2014, í þurru veðri, er um 10 l/s, en 37 l/s í rigningu. Gert er ráð fyrir að unnt sé að auka verulega afkastagetu hreinsivirkisins. Vegna örrar fjölgunar farþega er hafinn undirbúningur að uppfærslu heildaráætlunar fráveitunnar og verður því lokið á fyrri hluta skipulagstímabilsins.

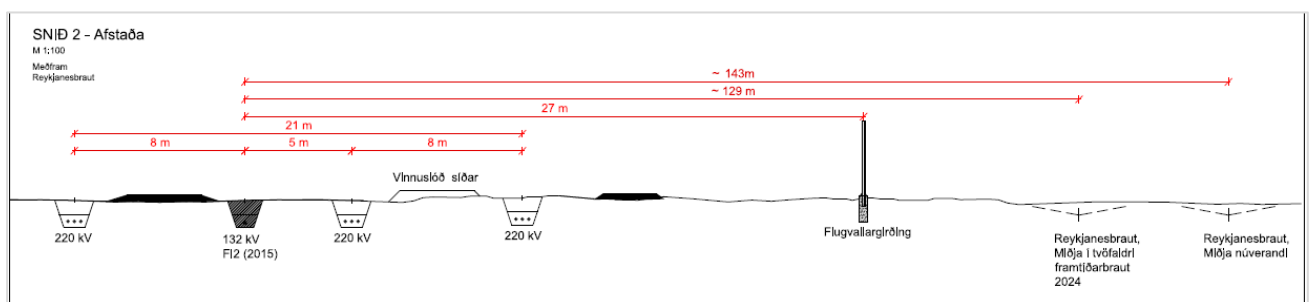
Hitaveita og vatnsveita

HS Veitur annast hitaveitu á öllu skipulagssvæðinu. Isavia rekur vatnsveitu flugvallarsvæðisins en HS Veitur reka vatnsveitu öryggissvæðisins. Stofnlagnir eru sýndar á aðalskipulagsuppdraetti.

Rafveita

HS Veitur veitir rafmagni til skipulagssvæðisins. Stofnlagnir eru sýndar á aðalskipulagsuppdraetti. Ekki er gert ráð fyrir breytingum á stofnkerfum þessara veitna á skipulagstímanum.

Háspennustrengir Landsnets að Helguvík liggja að hluta um skipulagssvæðið og eru sýndir á aðalskipulagsuppdraetti. Gert er ráð fyrir að allt að 4 strengir geti legið um lagnabelti sem nær inn á flugvallarsvæðið. Þrír 220 kV strengir og núverandi 132 kV strengur. Miðað er við að einn 220 kV strengur geti legið vestan við núverandi 132 kV streng, en aðrir verði austan við núverandi streng. Mynd 8.1 sýnir dæmi um snið fyrir jarðstrengi innan flugvallarsvæðis. Mynd 7.2 sýnir einnig legu innviða á austurhluta skipulagssvæðisins og tvöföldun Reykjanesbrautar.



Mynd 8.1 Dæmi um snið í lagnabelti háspennustrengja.

Olíulögn og olíugeymar

Olíulögn liggur að Keflavíkurflugvelli frá uppskipunar- og olíugeymslusvæði í Helguvík. Lögnin, helgunarsvæði hennar (10 m) og olíugeymslusvæðið tilheyrir skipulagssvæði Keflavíkurflugvallar, er skilgreind sem öryggissvæði samanber varnarmálalög og sýnd á aðalskipulagsuppdraetti.

Í skipulagi hefur verið afmörkuð lega nýrrar lagnar norðan flugvallarsvæðis og athafnasvæðis og þaðan til suðurs að eldsneytisgeymslum.



8.2 Skipulagsákvæði vegna veitna

- Ákvæði laga og reglugerða er varða fráveitu og olíulögn/olíubirgðastöð setja skýran ramma um eftirlit og vöktun.
- Helgunarsvæði er um lagnabelti háspennustrengja. Innan lagnabeltis er byggingarbann.
- Heimild er til að leggja aðra lögn innan helgunarsvæðis olíulagnar.

8.3 Aðgerðir

Á skipulagstímabilinu verður ráðist í endurskoðun á heildaráætlun fráveitu. Aðgerðirnar verða meðal annars:

- Innleitt verður umhverfis- og öryggisstjórnunarkerfi til að lágmarka hættu á mengunaróhöppum.
- Skerpt verður á fyrirliggjandi viðbragðsáætlunum og/eða nýjar innleiddar eftir þörfum, til að lágmarka tjón komi til mengunaróhapps.
- Ráðist verður í virkari aðgreiningu á föstu yfirborði til að lágmarka stærð á mengandi ofanvatnsflötum.
- Hreinsun ofanvatns af mengandi svæðum verður markvissari.
- Aukin notkun blágrænna ofanvatnslausna sbr. kafla 4.3.2.

9 Takmarkanir vegna flugumferðar

Helstu takmarkanir sem fylgja mannvirkjum og starfsemi Keflavíkurflugvallar eru hindranafletir flugbrauta og virkni ratsjár- og fjarskiptastöðva.

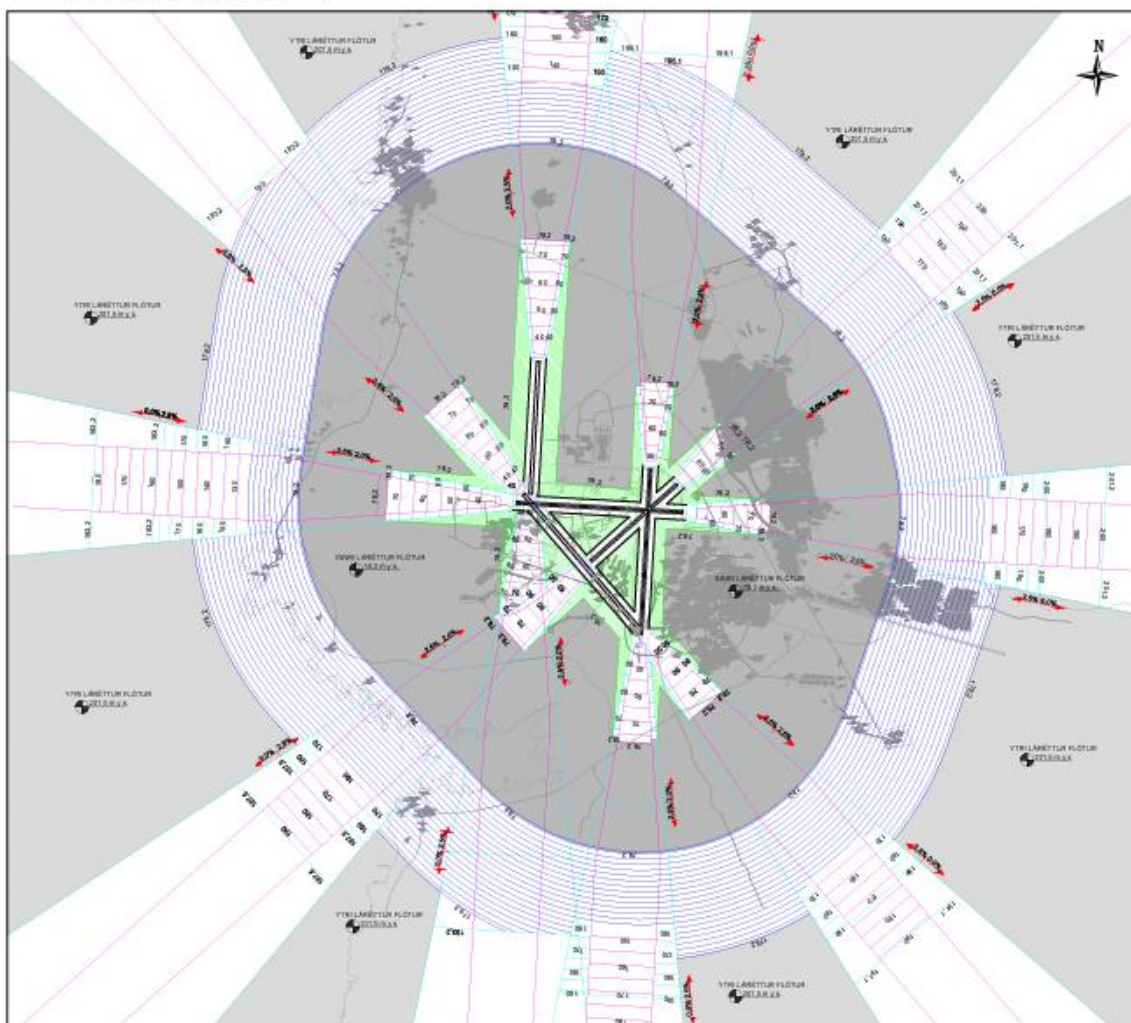
9.1 Hindranafletir flugumferðar

Hindranafletir flugbrauta eru afmarkaðir í sérstökum [skipulagsreglum](#) Keflavíkurflugvallar. Þar er gerð grein fyrir þeim takmörkunum sem gilda.

Uppfæra þarf skipulagsreglurnar í samræmi við endanlegt skipulag á flugbrautarkerfinu, þ.e. með niðurfellingu á flugbraut 07/25. Jafnframt þarf að breyta skipulagsreglunum til samræmis við þær breytingar sem gerðar voru með lögum nr. 80/2022, sem fjalla m.a. um afmörkun flugvallarsvæðis, skipulagi innan þess, staðsetningu ákveðinnar starfsemi og umferð á flugvelli.



KEFLAVÍKURFLUGVÖLLUR - SKIPULAGSREGLUR



II YFIRLITSUPPDRATTUR SKILGREINDRA HINDRANASVÆÐA MKV. 1:35.000/A1+ 1:70.000/A3+

Mynd 9.1 Hindranaflétir skv. skipulagsreglum Keflavíkurflugvallar.

9.2 Ratsjár- og fjarskiptastöð

Ratsjár- og fjarskiptastöðvarnar eru búnar fullkomnum ratsjárefirlitsbúnaði til eftirlits með flugumferð, öruggum fjarskiptabúnaði til samskipta milli stjórnstöðva á öryggissvæðinu á Keflavíkurflugvelli við herflugvélar og herskip og gagnatengingum sem einnig tengja saman stjórnstöðina við herskip og herflugvélar.

Skilgreindir hafa verið skilmálar sem gilda á áhrifasvæði ratsjár- og fjarskiptastöðvarinnar H1. Skilgreind hafa verið tvenns konar svæði vegna stöðvarinnar á upplýsingakortinu.

Mikilvægt er að tryggja óbreytt sjónsvæði og öryggissvæði stöðvarinnar og því eru skilgreind tilmæli og skilmálar í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar.

9.2.1 Tilmæli um nýtingu á takmörkunarsvæði

- Sveitarfélögin Suðurnesjabær og Reykjanesbær skulu hafa samráð við varnarmálasvið Landhelgisgæslunnar sem starfar í umboði



utanríkisráðuneytisins áður en veitt eru byggingarleyfi fyrir mannvirkjum sem eru hærri en 45,42 m.y.s. og fara því yfir sjónlínu ratsjástöðvarinnar.

- Byggingar sem ætlað er að málmklæða skulu vera báruklæddar, með sléttan flöt á milli klæðninga sem er minni en 8½". Sveitarfélög takmarki heimildir til notkunar annarrar málmklæðningar.

9.2.2 Skipulagsákvæði á öryggissvæði ratsjár- og fjarskiptastöðvar

- Almenn umferð og starfsemi verði ekki skipulögð eða heimiluð innan 100 m radíusar frá ratsjástöðinni H-1.
- Varúðarsvæði er á milli 238 (gráðu) og 248 (gráðu) séð frá ratsjástöðinni í 1.300 m radíus. Sjá einnig upplýsingakort fyrir ratsjástöð í viðauka 1.
- Þar sem starfsemi er ofan við lægsta geisla miðað við sjónlínu ratsjástöðvarinnar skal framkvæma mælingar og ef þarf að gera sérstakar ráðstafanir vegna almannaeilla.

Fyrir liggur greinargerð Geislavarna ríkisins (2010) um möguleg áhrif ratsjástöðvar á heilsu. Niðurstaða hennar er að sé fjarlægð starfsemi meiri en 1.300 m frá ratsjástöð verði engin heilsufarsleg áhrif. Sé þörf á að hafa starfsemi innan þessara marka er unnt að vera með starfsemi í allt að 100 m fjarlægð miðað við ákveðnar forsendur. Eðlilegast er þó að miða við að mannvirki á þessu belti séu ekki það há að fólk dvelji í geislanum. Einnig kom fram að sé komið nærri ratsjástöð kunni að verða truflanir á viðkvæmum rafbúnaði.



10 Samantekt umhverfismatsskýrslu aðalskipulags

Skipulagstillagan kemur til með að hafa áhrif á fuglalíf og gróður vegna staðbundins rasks. Áhrifin verða staðbundin og að nokkru óafturkræf. Lagðar eru til áframhaldandi aðgerðir til að minnka áhættu á árekstrum fugla og flugvéla.

Skipulagstillagan kemur til með að hafa óverulega neikvæð áhrif á menningarmínjar. Fornminjar og aðrar mínjar munu raskast við framfylgd skipulagsins. Til að draga úr neikvæðum áhrifum skipulagsins á fornleifar eru lagðar til mótvægisáðgerðir, m.a. að hlífa þekktum minjum ef hægt er eða færa þær og fara í frekari rannsóknir.

Áhrif á grunnvatn og jarðveg eru metin óveruleg. Vatnshlotið er metið í hættu vegna eldri mengunar. Við framkvæmdir og rekstur á svæðinu verða mengunarvarnir viðhafðar til að fyrirbyggja leka á mengunarefnum. Fyrir liggja áhættugreiningar og viðbragðsáætlanir. Afísingarsvæði, þar sem afísingarefnum verður safnað, mun minnka álag á vatnshlotið frá því sem nú er. Við uppbyggingu á svæðinu verður mengaður jarðvegur fjarlægður og minnkar það einnig álag á vatnshlotið. Gerðar verða stífar umhverfiskröfur fyrir framkvæmdir og starfsemina svo áhætta varðandi mengunarslys er óveruleg.

Endurbætur á fráveitukerfi á síðasta áratug tóku mið af framtíðaráformum um stækkun Keflavíkurflugvallar. Kerfið annar álagi miðað við stækkunaráform flugvallarins. Heildaráætlun fráveitu verður uppfærð á skipulagstímabilinu.

Í skipulagstillögunni er áhersla á blágrænar ofanvatnslausnir í hönnun nýrra svæða. Líta má á það sem mótvægisáðgerð þar sem það dregur úr vatnsmagni sem er leitt frá svæðinu.

Skipulagstillagan hefur þau áhrif að úrgangur sem fellur til á svæðinu eykst, en ekki liggur fyrir beint samband milli magns úrgangs á flugvallarsvæðinu og álags á innviði í nágrenninu. Mótvægisáðgerðir eru aukið flokkun úrgangs og úrgangsforvarnir. Stefnt er að hringrás jarðefna sem til falla innan skipulagssvæðisins á efnisvinnslusvæðum og hreinsun á menguðum jarðvegi.

11 Viðauki | samantekt umsagna um vinnslutillögu

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
1. MÍLA	Míla óskar eftir samráði þegar að framkvæmdum kemur.	Umsögn kallar ekki á viðbrögð.
2. Náttúruverndarstofnun	Veitir ekki umsögn á þessu skipulagsstigi, en áskilur sér rétt til umsagnar á síðari stigum skipulagsins.	Umsögn kallar ekki á viðbrögð.
3. Heilbrigðiseftirlit Suðurnesja (HES)	Veitir ekki umsögn á þessu skipulagsstigi, en áskilur sér rétt til umsagnar á síðari stigum skipulagsins.	Umsögn kallar ekki á viðbrögð.
4. Náttúrufræði-stofnun	Gerir ekki athugasemdir. 1. Verndarsvæði. Benda á eldri umsögn frá 2023 – þar kemur fram að stofnunin bendir á að á að mikilvægt fuglasvæði (Rosmhvalanes) liggur að skipulagssvæðinu og að á vefsíðu stofnunarinnar eru mikilvæg fuglasvæði sýnd í sömu vefsíðu og vistgerðirnar: Vistgerðakort og mikilvæg fuglasvæði á Íslandi.	Umsögn kallar ekki á viðbrögð. 1. Bætt verður í umfjöllun í umhverfismatsskýrslu um náttúruverndarsvæði / mikilvæg fuglasvæði í nágrenni flugvallarins. Í umhverfismatsskýrslu skipulagsins er t.d. sýnd afmörkun fuglasvæða á Miðnesheiði. Sjá kafla 3.5 í umhverfismatsskýrslu.
5. Veðurstofan	1. Náttúruvá. Veðurstofan gerir ekki athugasemdir út frá eldgosavá, en bendir á ekki er fjallað um takmarkanir á landnotkun vegna náttúruvá tengdri eldsumbrotum t.a.m. vegna jarðskjálfta eða loftborin efni/gasmengunar.	1. Flugvallarsvæðið er utan hættusvæða samkvæmt skýrslu Veðurstofunnar um hættumat fyrir Reykjanesskagans og því ekki þörf á sérstakri umfjöllun. Bætt verður við umfjöllun um áætlanir sem snúa að mögulegu öskufalli t.d. verklag við mælingar vegna gasmengunar og aðgerðaráætlun vegna Veðurstofunnar um flugveðurþjónustu sem fjallar m.a. um öskufall. Varðandi umfjöllun um jarðskjálfta er ekki talin þörf á sérstakri umfjöllun í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar, þar sem kröfur til hönnunar mannvirkja koma fram m.a. í Eurocode 8 og viðeigandi þjóðarskjölum.öskufalls. Jafnframt er vísað í árlegar skýrslur. Sjá kafla 2.10 í greinargerð.
6. Vegagerðin	1. Reykjanesbraut og stígar. Í frumdrögum v. tvöföldunar Reykjanesbrautar þá hefur tegund vegamóta við Rósaselsgatnamót sú áhrif að þau fara lítillga inn fyrir skipulagsmörk flugvallarsvæðisins og stígar breytast við gatnamót. Einnig breytist tenging við fyrirhugað Demantssvæði. Vegagerðin telur æskilegt að fyrirhugaðar stofnvegaframkvæmdir (utan skipulagsmarka) og stígabreytingar komi fram á skipulagsuppdraetti. 2. Samgöngur í sérrými. Skoða þarf áform um samgöngur í sérrými og hvernig þau samræmast frumdrögum. Vegagerðin mælir með	1. Skipulagsgögn verða uppfærð m.t.t. útfærslu frumdraga Reykjanesbrautar sem tekur til svæða innan skipulagsmarka. 2. Skipulagsgögn verða uppfærð til samræmis við ábendingu Vegagerðarinnar og fjalla um almenningssamgöngur í sérrými í stað þess að nefna ákveðinn samgöngumáta (lest). Við mótun skipulagsákvæða verður horft til rýmisþarfa samgangna og annarra mikilvægara innviða sem liggja innan skipulagssvæðis Keflavíkurflugvallar. Sjá m.a. kafla 7.3 í greinargerð og skipulagsuppdrauttur.

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
	að ekki sé tilgreint hvernig farartæki sé gert ráð fyrir í sérrými (í skýringum á uppdrætti) heldur eingöngu fjallað um það sem almenningssamgöngur í sérrými. 3. Aðstaða fyrir almenningssamgöngur. Vegagerðin telur að bæta þurfi úr aðstöðu almenningssamgangna nú þegar og að skipulagsáform miði að því. 4. Lagnir. Vegagerðin mælir með að kvaðir verði settar vegna fyrirhugaðrar lagnavinnu á svæðinu. 5. Menningarminjar. Vegagerðin bendir á skráningar fornleifa og herminja (ný gögn) liggja fyrir.	3. Isavia leggur áherslu á almenningssamgöngur og greiðar samgöngur til og frá flugvelli, fyrir gesti og starfsfólk. Isavia hefur m.a. tekið þátt í stýrihópi um tillögur að úrbótum á almenningssamgöngum milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar. Ein af niðurstöðum stýrihóps er að efla almenningssamgöngur svo þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum og gerir aðalskipulagið grein fyrir þessu markmiði. 4. Í skipulagsákvæðum eru sett inn leiðbeinandi breidd lagnabelta ásamt helgunarsvæði olíulagnar, sem er öryggissvæði VÖ-6. Sjá kafla 5.4 og 8.2 í greinargerð. 5. Í uppfærðum skipulagsgögnum verður tekið tillit til skráningar fornleifa og herminja.
7. Skipulagsstofnun	1. Efnistökusvæði / efnislosunarsvæði. Skipulagsstofnun bendir á ósamræmi í fjölda efnistökusvæða/ efnislosunarsvæða á uppdrætti, gefa ætti þeim auðkenni og setja um þau sérákvæði o.fl. 2. Skipulagsákvæði. Hvatt er til þess að skýr skipulagsákvæði verði um umfang framkvæmda, samgöngu- og þjónustukerfa og byggðamynstur á viðkomandi svæðum t.a.m. á flugvallarsvæðum og öryggissvæðum. 3. Almenningssamgöngur. Skipulagsstofnun bendir á kafla 4.3 um samgöngumáta og að marka ætti skýra stefnu um hvernig aðgengi flugfarþega og starfsfólks að almenningssamgöngum verði tryggt við langtímauppbyggingu flugvallarins og í samræmi við markmið skipulagsins og stefnu/ aðgerðaráætlun Íslands í loftslagsmálum. 4. Stafræn gögn. Einnig er minnt á að þegar aðalskipulagstillaga verður send Skipulagsstofnun til athugunar fyrir auglýsingu þarf að skila inn gögnum á stafrænu formi auk hefðbundinna skipulagsgagna.	1. Í vinnslutillögu voru birtir allir valkostir á efnistöku- / efnislosunarsvæðum sem hafa verið til skoðunar, sem voru 4 talsins. Byggt á umsögnum við vinnslutillögu og frekari skoðun verður þeim fækkað í tillögu. Sjá kafla 6.1 í greinargerð. 2. Í uppfærðum gögnum verður bætt við skipulagsákvæðum fyrir efnistöku-/losunarsvæði og öryggissvæði. Munu þau m.a. taka til stærða, byggingarheimilda, efnismagns o.fl. Vísað verður í leiðbeiningar Umhverfisstofnunar um mengaðan jarðveg. Jafnframt verður tilvísun í að frekari útfærsla skipulagsákvæða er í deiliskipulagi. Miðað er við eftirfarandi byggingarheimildir á öryggissvæðum: VÖ-1: 57.000 m², VÖ-2: 1.000 m², VÖ-3: Flugskýli + 1.000 m² (þvottastöð), VÖ-4: 1.000 m², VÖ-5: 1.000 m², VÖ-6: 2.500m² og olíulögn, VÖ-7: 1.500 m². Sjá kafla 5.3, 5.4 og 6.1. 3. Isavia leggur áherslu á almenningssamgöngur og greiðar samgöngur til og frá flugvelli, fyrir gesti og starfsfólk. Isavia hefur m.a. tekið þátt í stýrihópi um tillögur að úrbótum á almenningssamgöngum milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar. Ein af niðurstöðum stýrihóps er að efla almenningssamgöngur svo þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum og gerir aðalskipulagið grein fyrir þessu markmiði. Hluti af forsendum aðalskipulagsins um góðar almenningssamgöngur er markmið stjórnvalda í loftslagsmálum um breyttar ferðavenjur. 4. Öll skipulagsgögn eru á stafrænu formi og verður skilað þannig til Skipulagsstofnunar.

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
8. Öryggisnefnd FIA	Fyrri umsögn. ÖFÍA sendi inn umsögn við skipulagslýsingu og margt af því sem þar kom fram er til skoðunar í þeirri vinnslutillögu sem hér er til umsagnar. Forgangsröðun flugbrauta. ÖFÍA áréttar að vegna flugöryggis er hentugra að ný flugbraut á flugvælinum með stefnuna 14-32 hafi forgang fram yfir nýja norður suður flugbraut. Nothæfi flugbrauta miðast við 20 hnúta hliðarvind að hámarki fyrir þær flugvélar sem að jafnaði nota Keflavíkurflugvöll. Þessi mörk miðast við þurra flugbraut. Ekki er gert ráð fyrir því að flugbraut geti verið með skert bremsuskilyrði. Í kafla 2.8 í vinnslutillögunni kemur réttilega fram að sterkustu vindáttirnar í Keflavík eru SV og SA vindáttir og oftast fylgir þeim vindáttum úrkoma í formi rigningar, slyddu eða snjókomu. Hámarks hliðarvindamörk flugvéla sem að jafnaði nota Keflavíkurflugvöll eru vel yfir 20 hnúta viðmiðinu þegar um þurra braut er að ræða en skerðast verulega þegar bremsuskilyrði versna vegna úrkomu. Það er einnig rétt sem kemur fram að fátítt sé að flugvélar hverfi frá Keflavík vegna samspils hliðarvinds og bremsuskilyrða en kemur þó að jafnaði fyrir einhverja daga á ári. Það sem er aftur á móti algengara og kemur sjaldnast fram er að flugmenn eru að fást við aðstæður þar sem þeir eru að glíma við flugvélinu nálægt og á ystu afkastagetumörkum. Flugbrautarkerfi. ÖFÍA bendir í því samhengi m.a. á að alls staðar í heiminum eru flugbrautar lagðar með stefnu sem næst ríkjandi vindáttum ef landfræðilegar aðstæður leyfa.	- Kallar ekki á viðbrögð. - Í gildandi aðalskipulagi er gert ráð fyrir nýrri N/S flugbraut á undan NV/SA braut. Megin forsenda þess er að mæta og þjónusta aukningu í flugumferð um Keflavíkurflugvöll. Ný N/S mun auka afkastagetu flugvallarins mest af öllum brautum á skipulagi. Því hefur forgangsröðun ekki verið breytt í vinnslutillögu 2023-2040. Rétt er þó að benda á að slík forgangsröðun í aðalskipulagi er ekki bindandi. - Kallar ekki á sérstök viðbrögð, nánar er fjallað er um þessa þætti í kafla 3 um flugbrautakerfið. - Aðalskipulag Keflavíkurflugvallar gerir ráð fyrir þremur stefnum á flugbrautum.
9. Kadeco	Skilgreining öryggissvæða. Bent er á svæði B, öryggissvæði, sem er dregið utan um olíulögnina frá Helgúvík/ Bergvík og lítur út fyrir að lögnin sé ekki hluti af öryggissvæðinu og lagt til að það sé kannað. Lega flugbrauta. Vakin er athygli á flugferlum nýrrar NV-SA brautar að þau liggi nærri framtíðar uppbyggingu íbúðarbyggðar á Ásbrú, og velt upp hvort hægt sé að hliðra þeirri flugbraut lengra í NV. Háaleitishlað. Bent er á Háaleitishlað og hvort auki eigi byggingarheimildir þar að skilgreina betur heimildir LHG á flugvélastæðum á hlaðinu þannig að skýrt sé hve mörgum flugvélastæðum megi ráðstafa til borgaralegra nota. Einnig á	- Olíulögn frá Helgúvík/Bergvík að flugvallarsvæðinu er öryggissvæði. Farið hefur verið yfir öll gögn um málið og hefur afmörkun og skilgreining á olíulögn ekki breyst frá því að sérstakt öryggissvæði var skilgreint í auglýsingu nr. 720/2015 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða. Auglýsing nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða hnitsetur umrædda olíulögn sem hluta af öryggissvæði, sjá fylgiskjal c. Afmörkun svæðis umhverfis olíulögn hefur verið þrengd og skipulagsákvæði lagnar segja að helgunarsvæðis olíulagnar sé 10 m. Sjá skipulagsupprátt og kafla 5.4. - Flugbrautarkerfi Keflavíkurflugvallar sem kynnt var í vinnslutillögu er það sama og er í gildandi aðalskipulagi 2013-2030, að undanskilinni

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
	Háaleitishlaði að gagnlegt gæti verið að skilgreina þar vijkjandi mannvirki eins og er gert á FLE svæðinu/ FV2. 4. Mörk flugvallarsvæðis. Velt er upp hvort tækifæri sé nú til að endurskoða mörk flugvallarsvæðisins og land Kadeco næst Ásbrú og einnig meðfram Reykjanesbraut. 5. Framsetning skipulagsgagna. Bent er á landnotkunarflokkinn FV og hvort hægt væri að fá meira læsileika á uppdráttinn þ.e. hvar er eiginleg starfsemi fyrirhuguð o.s.frv. til aðgreiningar frá annarri starfsemi t.d. flugsækinni starfsemi og þess háttar – eða hafa fleiri þemakort til útskýringar. 6. Efnisvinnslusvæði. Bent er á efnisvinnslusvæði norðan við Reykjanesbraut sem mögulega gæti haft neikvæði áhrif sjónrænt. 7. Almenningssamgöngur. Móta ætti stefnu um almenningssamgöngur til og frá flugvellið að nærliggjandi byggðakjörnum. Fjallað er um KRL og bent á K64 stefnuna í því samhengi varðandi sérrými til aðgreiningar frá lestarspori og þess háttar sem er lengra inn í framtíðina – KRL og lestarsport ætti að vera tvenn ólík verkefni og ástæða geti verið að skilgreina verkefnið í sitt hvoru lagi, til að hvort fái sitt helgunarsvæði innan svæði flugvallarins. 8. Göngu- og hjólastígur. Bent er síðan á aðskilinn og samfelldan göngu- og hjólastíg í K64 planinu og ákjósanlegt að mati Kadeco að á landnotkunarkorti væri gefin skýr fyrirheit um slíkan stíg frá flugstöðvarsvæðinu að Ásbrú.	braut 07/25. Ekki eru áform um að breyta legu NV/SA braut, m.a. vegna tengingar við taxibrautir, flugferla og annarra innviða á flugvallarsvæðinu. Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar telur að skipulag og ný byggð á Ásbrú þurfi að taka mið af flugbrautarkerfinu og hávaða frá flugumferð. 3. Í uppfærðum skipulagsgögnum verða upplýsingar um byggingarheimildir á öryggissvæðum, sjá m.a. viðbrögð við umsögn Skipulagsstofnunar, t.l. 2. Sjá kafla 5.3 í greinargerð. Jafnframt verður tekið til skoðunar hvort að forsendur séu til að skilgreina vijkjandi mannvirki á Háaleitishlaði, sem mun m.a. byggja á fyrirbyggjandi húsakönnun á svæðinu. 4. Mörk skipulagssvæða A, B og C eru ákveðin samkvæmt lögum og reglugerð. Bent er á að í vinnslutillögu kemur fram að skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar mun í samvinnu við Reykjanesbæ og fleiri, skoða tækifæri sem felast í að tengja Háaleitishlað við aðliggjandi atvinnusvæði í Reykjanesbæ. 5. Bætt verður við skýringarmyndum sem dregur fram flokkun FV svæða og öryggissvæða. Þannig verði skýrara að lesa stefnu, skipulagsákvæði og afmörkun reita. Sjá kafla 4.3 og mynd 4.1 í greinargerð. 6. Í uppfærðum skipulagsgögnum verður ekki gert ráð fyrir efnistöku-/efnislosunarsvæðið norðan Reykjanesbrautar og byggir sú ákvörðun á samanburði staðarkosta og framkomnum ábendingum um vinnslutillögu. Sjá kafla 6.1 í greinargerð. 7. Isavia leggur áherslu á almenningssamgöngur og greiðar samgöngur til og frá flugvellið, fyrir gesti og starfsfólk. Isavia hefur m.a. tekið þátt í stýrihópi um tillögur að úrbótum á almenningssamgöngum milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar. Ein af niðurstöðum stýrihóps er að efla almenningssamgöngur svo þær þjóni betur íbúum, starfsfólki og ferðamönnum og gerir aðalskipulagið grein fyrir þessu markmiði. Afmarkað er sérrými fyrir hágæða almenningssamgöngur í skipulagi, en ekki tilgreindur ákveðinn samgöngumáti til að nýta það. Ekki er gert ráð fyrir að vera með fleiri en eina leið fyrir sérrými almenningssamgangna.

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
		8. Ekki er gert ráð fyrir almennum samgöngustígum innan flugvallarsvæðis þar sem huga þarf að öryggismálum. Útfærsla stiga innan flugvallarsvæðis er útfærð í deiliskipulagi.
10. Landsnet	1. Lagnabelti. Landsnet bendir á að fjallað er um mögulega/ fyrirhugaða háspennustrengir þeirra og gert ráð fyrir fjölgun þeirra. Ljóst þykir að mjög þrengir að því svæði þar sem mögulega er hægt að fjalla fleiri jarðstrengi milli Fitja og Helguvíkur/ Bergvík, vegna uppbyggingar á ýmis konar starfsemi og innviða henni tengdri. Landsnet telur mikilvægt að hafa svigrúm til að fjölga möguleikum á tengingu milli svæðanna. Gott samtal hefur átt sér stað milli viðkomandi aðila og sveitarfélaga og Landsnet fagnar því að þeim hafi verið veitt tækifæri til að koma á framfæri tillögum að framtíðarlegu strengja á þessum kafla og er gerð ágætlega grein fyrir mögulegum strenglögnum í greinargerð og væntir fyrirtækið frekara samráðs í framhaldinu.	1. Umsögn kallar ekki á sérstök viðbrögð. Í uppfærðum skipulagsgögnum verður fjallað um lagnabelti og leiðbeinandi fyrirkomulag á því og þau skipulagsákvæði sem fylgja lagnabelti. Sjá kafla 8 í greinargerð.
11. Reykjanesbær	1. Þjóðhagsleg áhrif. Reykjanesbær telur mikilvægt að við gerð aðalskipulags KEF verði jafnframt gerð ítarleg greining á þjóðhagslegum áhrifum starfseminnar og ætti slík greining að taka mið af áætlum vexti starfseminnar og farþegafjölda, áhrifum á innviði og samgöngur, auk þess sem meta þurfi áhrif á byggðaðróun, húsnæðisþörf og umhverfið. 2. Samráð. Einnig að auka þurfi samtal og samráð um þróun svæðisins með t.a.m. reglulegum kynningarfundundum með sveitarfélögunum í nágrenni flugvallarins, sem og með eigendum fyrirtækja og atvinnurekendum á svæðinu.	1. Fyrir liggur skýrsla um þjóðhagsleg áhrif umsvifa á Keflavíkurflugvelli, sem gefin var út 2016. Að mati skipulagsnefndar Keflavíkurflugvallar stendur hún enn fyrir sínu og hægt að horfa til hennar. Einnig er horft til tillögu að Svæðisskipulagi Suðurnesja 2024-2040. Í uppfærðum skipulagsgögnum (umhverfismatsskýrslu) verður bætt við umfjöllun um þjóðhagsleg áhrif af stefnu aðalskipulags Keflavíkurflugvallar, m.a. um fjölgun starfa og áhrif á innviði og íbúðamarkað á Suðurnesjum. Sjá kafla 3.1 í umhverfismatsskýrslu. 2. Tekið er undir mikilvægi þess að gott samstarf og samtal sé milli sveitarfélaga, Kadeco, Keflavíkurflugvallar og utanríkisráðuneytisins um þróun svæðisins.
12. Suðurnesjabær	1. Skilgreining öryggissvæðis. Suðurnesjabær bendir á olíulögnina og öryggissvæði sem er dregið er utan um hana sem liggur frá Bergvík að flugvellingnum, og þá hvort lögnin sé ekki hluti af öryggissvæðinu heldur eingöngu er hún með 10 m (kvöð) helgunarsvæði innan skipulagsmarka Suðurnesjabæjar. Lagt til að það sé kannað og bendir á gögn því til staðfestingar og kemur það fram í umsögn. 2. Efnistökusvæði. Suðurnesjabær bendir einnig á efnislosunarsvæði (E6) í aðalskipulagi Suðurnesjabæjar sem er nálægt tillögu í aðalskipulagi KEF um efnislosunarsvæði og telur	1. Olíulögn frá Helguvík/Bergvík að flugvallarsvæðinu er að mati Isavia og LHG skilgreind sem öryggissvæði. Farið hefur verið yfir öll gögn um málið og hefur afmörkun og skilgreining á olíulögn ekki breyst frá því að sérstakt öryggissvæði var skilgreint í auglýsingu nr. 720/2015 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða. Auglýsing nr. 964/2021 um landfræðileg mörk öryggis- og varnarsvæða hnitsetur umrædda olíulögn sem hluta af öryggissvæði, sjá fylgiskjal c. Afmörkun svæðis umhverfis olíulögn hefur verið þrengd og skipulagsákvæði lagnar segja að helgunarsvæðis olíulagnar sé 10 m. Sjá skipulagsupprátt og kafla 5.4.

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
	að útiloka beri þá staðsetningu m.t.t. nálægðar við þeirra svæði, auk sjónrænna áhrifa o.fl. þátta. 3. Tvöföldun Reykjanesbrautar og stígakerfi. Einnig er gerð ábending varðandi frumdrög Reykjanesbrautar við Rósaselstorg og að fyrirhuguð ný mislæg gatnamót þar ganga lítilega inn á skipulagssvæði KEF, auk stíga og að aðlaga þurfi skipulagið að þessum breytingum.	2. Í uppfærðum skipulagsgögnum verður ekki gert ráð fyrir efnistöku-/efnislosunarsvæðið norðan Reykjanesbrautar og byggir sú ákvörðun á samanburði staðarkosta og framkomnum ábendingum um vinnslutillögu. Sjá kafla 6.1 í greinargerð. 3. Skipulagsgögn verða uppfærð m.t.t. útfærslu frumdraga Reykjanesbrautar sem tekur til svæða innan skipulagsmarka. Til skoðunar er að birta skýringarmynd af stofnvegum og stígum skv. frumdrögum utan skipulagsmarka. Sjá skipulagsuppdrátt og kafla 7.3 og 7.4 í greinargerð.
13. Ícelandair	1. Efnisvinnslusvæði. Við teljum staðsetningu efnisvinnslusvæðis og ekki síst umgengi um hana vera mikinn skaðvald á flugvallarsvæðinu. Sandur á brautum og í hreyflum hefur orðið til stórkostlegs tjóns á vélum, hreyflum, loftræsikerfum bygginga og öðrum viðkvæmum búnaði. Opin efnisvinnslusvæði með foksandi þarf að vera í lengri fjarlægð frá mannvirkjum og flugbrautum. Við viljum vísa í nánari fylgigögn sem Ármann Höskuldsson prófessor vann fyrir Ícelandair og fylgir erindi þessu. 2. Víkjandi byggingar. Óskað er eftir að í aðalskipulaginu verði tekið tillit til þess að uppbygging til vesturs mun frestast til lengri tíma og að fallið verði frá að skilgreina byggingar sem víkjandi byggingar í ljósi þess. Áður hafa komið fram erindi um lengd lóðasamninga þar sem sjónarmið leigutaka eru útlistuð. 3. Olíulögn. Huga þarf að framtíðarkröfum eldsneytiskerfis tengt sjálfbærni þotueldsneyti. Eins og sakir standa er óljóst hvernig sjálfbært þotueldsneyti (SAF) verður afgreitt inn á flugvallarsvæði og þá hvort sérstakar kröfur séu gerðar til eldsneytiskerfisins. Við teljum að ekki megi útiloka þann möguleika að um tvöfalt kerfi verði að ræða og því þurfi að gera ráð fyrir að í náinni framtíð gæti þurft að stækka land til endurnýjunar eða tvöföldunar á olíulögn frá Helgúvík að birgðasvæðinu. Þá þurfi að tryggja þarf að lögnin og helgunarsvæði hennar sé innan öryggissvæðis. 4. Innanlandsflug. Ícelandair vill leggja áherslu á mikilvægi þess að hugað verði að uppbyggingu innviða Keflavíkurflugvallar sem styðja við aukið umfang og rekstur innanlandsflugs til og frá Keflavík. Það er mikilvægt bæði fyrir félagið sem slíkt sem og hagsmunamál fyrir samfélagið í heild að hægt sé að tengja	1. Til skoðunar hafa verið nokkrar staðsetningar fyrir efnisvinnslusvæði. Í uppfærðum skipulagsgögnum verður lögð fram tillaga að staðsetningu, sjá kafla 6.1 í greinargerð. Við ákvörðun þarf m.a. að taka tillit til flutningsvegalengda, aðgengis, öryggismála og ónæðis. Sett verða skipulagsákvæði um rekstur efnisvinnslusvæða til að lágmarka áhrif á flugumferð og rekstur flugbrautarkerfisins. Það kann að vera áhugavert að skoða betur hver sé uppruni umrædds foksands, hvort að tengist efnisvinnslusvæðum, hálkuvörnum eða öðrum þáttum. 2. Bæði í aðal- og deiliskipulagi kemur fram umrædd kvöð um víkjandi mannvirki á flugþjónustusvæðinu. Skipulagsáætlanir flugvallarins byggja m.a. á þróunaráætlun Keflavíkurflugvallar til 2045. Því verður ekki lagt til að breyta gildandi kvöðum um víkjandi mannvirki. Eigendum víkjandi bygginga verður gefinn kostur á nýrri lóð til uppbyggingar starfsemi sinnar á skipulagssvæðinu, komi til að nýta þurfi þetta ákvæði. Auk þess sem að lágmarki skal gefinn fimm ára fyrirvari í hverju tilviki komi til þess að rýma þurfi lóð fyrir framkvæmdum við stækkun flughlaða og flugstöðvarbygginga. 3. Í skipulagsvinnu við mótun aðalskipulagsins hefur verið horft til framtíðarþarfa vegna flugvélaeldsneytis og öryggis flutningsleiða. Að svo stöddu liggur ekki fyrir ákvörðun um að tvöfalda lögn. Ákveðin óvissa er því til staðar um landnotkun fyrir olíulögn. Hins vegar er að öllum líkindum unnt að bæta við lögn innan núverandi öryggissvæðis olíulagnar. Lagt er til að í uppfærðum skipulagsgögnum verði bætt við heimild um aðra olíulögn innan helgunarsvæða olíulagna, sjá tafla 5.1 og kafla 8.2. Í kjölfarið verði kannað hvort breyta þurfi afmörkun öryggissvæða.

Umsagnaraðili	Samantekt umsagnar	Viðbrögð
	alþjóðaleiðakerfi félagsins við innanlandsflug á Íslandi. Rekstur innanlandsflugs frá Keflavíkurflugvelli mætir ákveðnum skorðum sem tengjast fyrst og fremst innviðum flugvallarins og aðstöðu farþega. Ef Keflavíkurflugvöllur á að þjóna sem tengimiðstöð fyrir innanlandsflug í tengingu við millilandaflug, bæði frá Evrópu og Norður-Ameríku, koma upp ýmsar áskoranir sem tengjast farþegaflæði, tollskyldu, farangursmeðferð og afkastagetu innviða. Huga þarf að innviðum sem tryggja að hægt sé að bjóða farþegum upp á stuttar, einfaldar og þægilegar tengingar inn í stóru meginbanka flugvallarins. Keflavíkurflugvöllur þarf að búa yfir aðstöðu sem tryggir skilvirkt flæði og afgreiðslu slíkra tenginga m.t.t. bæði flugvéla, farþega og farangurs. Nú þegar margir innviðir flugvallarins eru að þolmörkum komnir á háannatímum sökum farþegafjölda er mikilvægt að nálgast áframhaldandi uppbyggingu með afgreiðslugetu, hnökralausar tengingar og upplifun farþega að leiðarljósi. 5. Aðkoma/Reykjanesbraut. Aðkoma að flugvallarsvæðinu er alltof tafsöm vegna uppbyggingar hringtorga og einfaldrakreina. Við teljum að aðkoma frá Reykjanesbraut sé of tafsöm og að setja verði í skipulag breiðari aðkomu og fækkun hnútpunkta. 6. Frárennsli. Gert er ráð fyrir í skipulagi að auka notkun blágrænna ofanvatnslausna á svæðinu. Nú háttar svo til að þetta kerfi hefur verið reynt til þrautar, sveltir stíflast vegna sandburðar inn á svæðið og stórar vatnsupphæfingar myndast á svæðinu og fylgir mikið óöryggi fyrir starfsemi á svæðinu. Jarðlög virðast vera mun þéttari en gert var ráð fyrir og sprengingar hafa ekki dugað til að auka gegnumstreymi um svelgi. Gera þarf ráð fyrir öflugum frárennsliskerfi ofanvatns á svæðinu til framtíðar eða auka svæði sem hægt er að veita yfirborðsvatni á af einstaka.	4. Í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar er ekki fjallað um innanlandsflug. Þess ber þó að geta að flugstöð fyrir innanlandsflug og tengd starfsemi fellur að stefnu aðalskipulagsins, landnotkunarflokkum og starfsemi sem heimiluð er. Það er ekkert í aðalskipulagi Keflavíkurflugvallar sem girðir fyrir möguleika á innanlandsflugi. 5. Áform eru hjá Vegagerðinni, Reykjanesbæ og Suðurnesjabæ að tvöfalda Reykjanesbraut frá Fitjum við Hafnarveg að Rósaselstorgi við flugvallarsvæðið. Um er að ræða 4,7 km langan kafla þar sem gert er ráð fyrir fjögurra akreina vegi, með tveimur akreinum í hvora átt. Vegamót verða með tímanum mislæg. Í fyrsta áfanga framkvæmdar verður farið í að aðgreina akstursstefnur og tvöfalda veginn og hringtorg. Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2026–2040 er gert ráð fyrir framkvæmdir við Reykjanesbraut milli Fitja og Rósaselstorgs hefjist á tímabilinu 2031-2035. Þessar framkvæmdir munu stórbæta aðgengi að flugvallarsvæðinu og stórauka greiðfærni umferðar á svæðinu. 6. Það er mikilvægt að horfa til blágrænna ofanvatnslausna á svæðinu. Miklar framkvæmdir hafa átt sér stað á undanförunum árum, sem hafa áhrif á því hvernig ofanvatn skilar sér út í umhverfið. Áfram verður unnið að þessum lausnum og rétt að endurskoða og yfirfara þær leiðir sem hingað til hefur verið beitt til að tryggja að þær nái settum markmiðum.