

## **Umsögn frá Landsbyggðin lifi – LBL**

28. febrúar 2012

Vegna - 393. mál frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis.

Stjórn Landsbyggðin lifi hefur fjallað um ofnagrent mál á fundi. Við óskum eftir að koma með eftirfarandi athugasemdir.

### **Flug.- aukið öryggi í flugi:**

Egilsstaðarflugvöllur: Það þarf að lengja hann til að hægt sé að nýta flugbrautir betur.

Ísafjarðarflugvöll: Hægt að lengja hann út með hlíðinni um 150-200 metra, það mundi auka öryggi þar. Sjá meðf. greinagerð um þessa þætti.

Reykjavíkurflygðvöllur: Landsbyggðarfólk mun draga saman flugferðir ef hann er fluttur til Keflavíkur. Hann verður einnig að vera í nálægð við háskólasjúkrahús út frá öryggi sjúklinga.

### **Vegir. – stuðningur við atvinnu og ferðaþjónustu.**

Ýmsir vegir á fámönnum svæðum skipta miklu máli og þarf að sinna þeim. Má þar m.a. nefna að Lágheiðarhópurinn lagði til árið 1999 að vegurinn um Lágheiði verði endurbyggður sem góður sumarvegur. Lögð verði áhersla á að vegir í byggð, sitt hvoru megin heiðarinnar verði sem allra fyrst endurbyggðir sem góðir heilsársvegir. Þetta er lífsspursmál fyrir uppbygginu ferðaþjónustu og samfélags fyrir þessar sveitir. Á vestfjörðum er mest þörf á tengingu milli norður- og suðursvæðis, göng úr Dýrafirði yfir í Arnarfjörð og svo áfram vegabætur á Dynjandisheiði. Leiðin frá Patreksfirði til Reykjavíkur er slæm og einnig þarf að laga veginn úr botni Álftafjarðar inn Hestfjörð.

### **Jarðgöng. – jarðgöng eru hluti af samgöngum nútímans.**

Um leið og við fögnum framkvæmdum við Vaðlaheiðargöng teljum við að ekki megi slá af.

Norðfjarðargöng munu hafa mikil áhrif á því atvinnusvæði sem þau munu þjóna auk þess sem vegurinn um Oddskarð er einn hættulegasti vegur á landinu í dag.

Jarðgöng úr Dýrafirði yfir í Arnarfjörð.

Jarðgöng efst í Bakkaselsbrekku ca. 4 km löng mundu auka öryggi vegfarenda um Öxnadalshéiði. Þessi göng eru í skýrslunni jarðgagnaáætlun frá janúar 2000.

Jarðgöng úr Fljótum í Siglufjörð mundu auka öryggi þeirra sem þurfa að fara frá Siglufirði í Skagafjörð. Strákagöng og vegurinn um Almenna eru farartálmar með miklu viðhaldi og eru barn síns tíma.

Hafa ber í huga öryggi vegfarenda þegar verið er að skipuleggja vegaframkvæmdir. Þá er einnig mikilvægt að vegabætur efla byggðir en leggi þær ekki niður.

Stjórn Landsbyggðin lifi

## **Brýnar aðgerðir til að auka öryggi á Egilsstaðaflugvelli og Ísafjarðarflugvelli.**

**Egilsstaðaflugvöllur** er afar mikilvægur flugvöllur öryggislega séð af eftirtöldum ástæðum:

Hann er varaflugvöllur fyrir millilandaflugvellinga á Suðvesturlandi, á öðru veðursvæði en vellirnir syðra og því oftast opinn þegar þeir eru lokaðir.

Suðvesturbrautin á Keflavíkflugvelli er ekki í notkun og ef hinar brautirnar eru lokaðar vegna hliðarvinds liggur braut Egilsstaðaflugvallar betur við þessari vindátt brautir syðra.

Akureyrarflugvöllur er að vísu einnig varaflugvöllur og á öðru veðursvæði en flugvellirnir syðra en aðflugið þar er afar þröngt og erfitt og í hvössum suðvestanáttum er þar oft illvíg ókyrrð. Erlendir flugstjórar forðast þann völl og niðurstaðan er oftast sú að millilandapotur fljúga til Egilsstaða frekar en Akureyrar ef ófært er syðra.

Gallinn við brautina á Egilsstöðum er hins vegar sú að hún er full stutt, aðeins 1850 metrar og því oft mjög tæpt að hægt sé að lenda þar og teflt á tæpasta vað.

Því er lenging þessarar brautar afar brýnt öryggismál í flugi á Íslandi og ætti að vera í forgangi.

**Ísafjarðarflugvöllur** er aðalflugvöllur heils landshluta en brautin er aðeins 1400 metra löng og aðflug og brottflug það lang þrengsta og erfiðasta á landinu vegna hindrana og misvindis og sviptivinda frá bröttum fjöllum allt um kring.

Brottfugið getur verið erfitt og tvísýnt, einkum ef annar hreyfillinn bilar og þá helst hægri hreyfillinn. Slíkt hefur gerst en sem betur fer í flugtaki út fjörðinn.

Svo tæpt er flugtak inn fjörðinn ef hreyfill bilar geta nokkrir metrar skilið milli lífs og dauða þegar skríða þarf í krappri hægri beygju yfir norðurhlíð fjallsins Kubba skammt frá brautarendanum og áfram í krappri beygju fyrir fjarðarbotninn fram hjá Tungudal og Seljalandsdal. Stundum ekki hægt að hafa fullhlaðna vél.

Hægt væri að bæta úr þessu með því að lengja ytri brautarendann um 150 – 200 metra og láta hann ná eins langt inn í Súðavíkurhlíð og framast er unnt.

Þessi lenging gagnast að vísu ekkert við flugtak út fjörðinn og heldur ekki við landingu inn fjörðinn en það skiptir ekki máli, því að miklu minni hindrun er í flugtaki í þá átt en í flugtaki inn fjörðinn.

150-200 metra lenging getur líka komið sér afar vel þegar lent er út fjörðinn, því að þá kemur það iðulega fyrir að iðukast vinds, sem kemur úr svonefndri Naustahvíft í fjallinu Örnum fyrir ofan brautina, veldur því að vélar lenda mun innar á brautinni ef ætlunin var og getur þá skipt sköpum að hafa lengri braut til að stöðva flugvélin.

Lenging brautarinnar eykur því öryggi í flugtaki inn fjörðinn og í landingu út fjörðinn, einmitt í þeim tveimur tilfellum af fjórum, sem mestu máli skipta.