



Nefndasvið Alþingis
b.t. Umhverfis- og samgöngunefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Kópavogi, 19. mars 2020

Efni: Tillaga til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlflugvallar

Félagi íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) hefur borist beiðni um umsögn varðandi 311. mál, tillögu til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlflugvallar, lögð fram á 150. löggjafarþingi 2019-2020. Öryggisnefnd félagsins (ÖFÍA) hefur kynnt sér efni þingsályktunartillögunnar og leggur fram eftirfarandi umsögn vegna hennar. Þingmálið var áður lagt fram sem 86. mál á 149. þingi og sendi ÖFÍA umsögn um málið á þeim tíma.

ÖFÍA styður fram komna þingsályktunartillögu og telur raunar afar mikilvægt að efnt verði til þjóðaratkvæðagreiðslu um hvort flugvöllur og miðstöð innanlands – og sjúkraflugs skuli vera áfram í Vatnsmýrinni í Reykjavík. Að mati ÖFÍA er ljóst að verði ekki efnt til slíkrar atkvæðagreiðslu muni borgarstjórn Reykjavíkur loka flugvöllinum flugbraut fyrir flugbraut og er sú vegferð nú þegar hafin. Þetta er því ekki tilgáta heldur ber lokun brautar 06/24 og gildandi aðalskipulag Reykjavíkurborgar þess glöggvitni. Ýmsar kannanir hafa verið gerðar síðustu ár sem hafa leitt hug landsmanna í ljós, en þjóðaratkvæðagreiðsla hefur töluvert þyngra vægi og er líklegri til að koma borgaryfirvöldum í skilning um þá gríðarmiklu almannahagsmuni sem fólgnir eru í Reykjavíkurlflugvelli.

Það eru vissulega til dæmi um að samfélög hafi lagt niður eldri flugvelli. Í þeim tilfellum sem FÍA þekkir til er fyrst nýr flugvöllur byggður og starfsemi komið á legg þar, áður en þeim eldri er lokað. Það er með öllu óábyrgt að slíta flugvöll í sundur, flugbraut fyrir flugbraut, eins og borgaryfirvöld vinna að. Á Reykjavíkurlflugvelli er mjög fjölbreytt starfsemi sem þyrfti að finna stað á öðrum og/eða nýjum flugvelli, áður en Reykjavíkurlflugvelli yrði mögulega lokað. Við þekkjum dæmi um slíkar framkvæmdir í Denver og Hong Kong. Sú tilvistarkreppa sem Reykjavíkurlflugvöllur hefur verið í síðustu áratugi hefur valdið stöðnun, haldið aftur af hagræðingu fjölbreyttrar starfsemi, aftrað úrbótum á ásýnd vallarins og ekki síst lagfæringum í þágu flugöryggis.

Þetta viðfangsefni snertir skipulagsvald sveitarfélaga. Það er sjálfsagt og eðlilegt að sveitarfélög hafi óskorað skipulagsvald yfir svæðum sem þjóna fyrst og fremst íbúum viðkomandi sveitarfélags. Þannig er augljóst að Reykjavíkurborg hefur óskorað skipulagsvald yfir Skeifunni og Hljómskálagarðinum. Reykjavíkurlflugvöllur er aftur á móti samgöngumannvirki sem þjónar öllum íbúum landsins. Á þessu tvennu er augljós munur. Því verður að gera greinarmun á svæðum innan sveitarfélags sem þjóna aðeins íbúum sveitarfélagsins annarsvegar og landsmönnum öllum hinsvegar. Að sama skapi, þegar talað er um skipulagsvald sveitarfélaga, verður að gera greinarmun á þeim innviðum sem eru þjóðinni mikilvægir annarsvegar og svæðum til tómstunda- eða íþróttaiðkunar hins vegar.



Flugvöllurinn í Newark, Bandaríkjunum er staðsettur innan tveggja sveitarfélaga, Elizabeth og Newark. Borgarstjórn Elizabeth mun ekki geta gefið út nýtt aðalskipulag sem myndi afmá flugbrautir flugvallarins. Það er sjaldgæft í Evrópu að sveitarfélög fari með skipulagsvald flugvalla og samkvæmt gögnum frá Alþjóðflugmálastofnuninni (ICAO Doc. 9184) ríkir það fyrirkomulag (utan Íslands) aðeins í Póllandi, Írlandi og Lettlandi.

Í Hollandi hefur hvert fylki skipulagsvald yfir flugvöllum. Þannig hefur Limburg-fylki skipulagsvald yfir Maastricht flugvelli, en ekki sveitarfélagið Beek sem völlum er raunverulega innan. Að mati ÖFÍA er því ástæða til að skoða kosti þess að ríkið færi með skipulagsvald yfir þeim flugvöllum á Íslandi sem gætu talist samfélagslega mikilvægir og hafa með almannahagsmunum að gera.

Miðstöð sjúkraflugs á Íslandi er á Akureyri, þ.e. Þar er miðstöð læknisfræðilegrar þjónustu sjúkraflugs í landinu. Það breytir þó ekki þeirri staðreynd að eina fullbúna hátæknisjúkrahúsið sem þjóðin hefur bolmagn til að reka er í Reykjavík og þangað þarf fólk að komast (óháð þjóðerni og búsetu) fljótt og örugglega. Burðarásinn í sjúkraflugi á Íslandi er Beechcraft King Air skrufubota, hraðfleyg vél búin jafnþrýsti- og affsingarbúnaði sem auðveldlega má fljúga yfir hálendi Íslands í nánast öllum veðrum. Þyrlur munu aldrei geta leyst öll þau verkefni sem skrufubota ræður við. Þó svo að íbúar landsbyggðarinnar þurfi sannarlega að reiða sig meira á sjúkraflugið, þá verður að hafa það hugfast að sjúkraflugið snýst ekki um landsbyggðina eða höfuðborgarsvæðið. Íbúar höfuðborgarsvæðisins geta lent í lífsháska úti á landi og þurft að reiða sig á sjúkraflug. Viðfangsefnið er því gríðarlegt öryggismál sem varðar alla íbúa landsins og er vandséð hvaða hagsmunir trompa þessa almannahagsmunum.

Flugdeild Landhelgisgæslunnar (LHG) hefur aðstöðu á Reykjavíkurlugvelli en reglulega koma fram hugmyndir um að flytja starfsemi til Keflavíkurlugvallar. Sú aðstaða sem Landhelgisgæslan býr við á Reykjavíkurlugvelli er raunar bráðabirgðahúsnæði og er íslenskum stjórnvöldum til háborinnar skammar. Þegar tölfræði yfir útköll LHG er yfirfarin kemur í ljós að helstu þjónustusvæði LHG eru fyrir austan Reykjavík og norð- og suð-austur af Reykjavík en einungis 10% útkalla eru suður frá Reykjavíkurlugvelli. Af þessu leiðir að viðbragðstími LHG myndi lengjast fyrir hvern fluglegg þ.e. frá Keflavík að útkallsstað um amk. 10 mínútur sem er flugtíminn frá Keflavík til Reykjavíkur. ÖFÍA vill vekja athygli á, að þegar einungis ein viðveruvakt er til staðar leggur sú vakt ekki af stað, t.d. í verkefni út á sjó, fyrr en bakvakt er komin á starfstöð og tryggt að viðveruvaktin hafi þann stuðning sem nauðsynlegur er þegar lagt er af stað í áhættusöm verkefni. Þyrfti því að biða eftir bakvakt frá Reykjavík til Keflavíkur sem myndi leiða til lengri útkallstíma en er samkvæmt núverandi fyrirkomulagi. Þá liggur fyrir að veðurfarslega er óhagstæðara að flytja starfsemi til Keflavíkurlugvallar. Ef starfsemi flugdeildar LHG yrði flutt þyrfti þyrla oftast að lenda við sjúkrahúsið í Reykjavík heldur en nú er gert enda við ákveðnar aðstæður hentugra að lenda á Reykjavíkurlugvelli. Í þeim tilfellum sem þyrlan þarf að lenda á sjúkrahúsinu þyrfti hún í kjölfarið að fljúga til Keflavíkur við blindflugsaðstæður sem lengir flugtíma þyrlunnar og kostnaður eykst samhlíða. Ekki verður hægt að gera blindaðflug að nýja sjúkrahúsinu við Hringbraut, þar sem merki frá EGNOS leiðréttingarkerfinu hefur ekki verið tryggt yfir landinu öllu, þyrlur munu þurfa að gera blindaðflug að Reykjavíkurlugvelli og fljúga sjónflug að þyrlupallinum.

Reykjavíkurlugvöllur gegnir einnig mjög mikilvægu hlutverki sem þungamiðja kennsluflugs. Flugrekstur stendur undir 14% af landsframleiðslu og því mikilvægt að aðgengi að flugnámi sé tryggt. Þessum málaflokki voru gerð mjög góð skil í umsögn Flugmálafélags Íslands við samgönguáætlun (viðhengi).¹

Reykjavíkurlugvöllur gegnir mjög mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur á Íslandi og hefur reynst vel sem slíkur. Þegar ekki er hægt að lenda á Keflavíkurlugvelli gegna flugvellirnir í Reykjavík, á Egilsstöðum og Akureyri þýðingarmiklu hlutverki sem varaflugvellir. Á Reykjavíkurlugvelli eru flugbrautir stuttar og veðurfar stundum svipað og í Keflavík. Flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum

¹ Sjá umsögn Flugmálafélags Íslands á eftirfarandi slóð: <https://www.althingi.is/alttext/erindi/149/149-415.pdf>



eru hins vegar á öðrum veðursvæðum en hafa mjög ólíka flugtæknilega eiginleika. Skortur á flugvélastæðum takmarkar notkunarmöguleika þeirra sem varaflugvellir.

Í skýrslu samráðsnefndar Samgönguráðuneytisins og Reykjavíkurborgar frá árinu 2007 segir á bls. 23 að innanlandsflug verði ekki flutt til Keflavíkurlugvallar öðruvísi en að varaflugvöllur verði byggður á suðvesturlandi. Um þetta orsakasamhengi hefur ríkt skilningur á meðal þeirra sem fjallað hafa um þetta viðfangsefni.

Í skýrslu Þorgeirs Pálssonar um "Hlutverk Reykjavíkurlugvallar í öryggiskerfi landsins" frá ágúst 2017 segir meðal annars í niðurstöðum:

"Reykjavíkurlugvöllur hefur sem aðalflugvöllur innanlandsflugs í landinu um langt árabil gegnt veigamiklu hlutverki við að tryggja öryggi og velferð samfélagsins í víðtækum skilningi. Þannig hafa landsmenn getað treyst á að leit og björgun og hvers konar bjargir gætu borist á skömmum tíma með flugi frá höfuðborginni hvert á land sem er þegar óvænta og ógnvekjandi atburði hafa borið að höndum. Nægir í því sambandi að nefna snjóflóðin á Súðavík í janúar árið 1995 og á Flateyri í október sama ár, þegar á fjórða tug manna lést og margir slösuðust í þessum válegu atburðum. Þegar slíkar hamfarir verða eru flutningar í lofti með öflugum þyrlum og flugvélum afar mikilvægir til að flytja bjargir á vettvang. Einnig treysta landsmenn því að komast með sjúkraflugi á Landspítalann með forgangshraða hvenær sem þörf krefur."

Í skýrslu Innanríkisráðuneytisins um félagshagfræðilega greiningu á framtíð innanlandsflugs, frá árinu 2014, kemur fram að innanlandsflug muni að öllum líkindum dragast mikið saman og verði jafnvel ekki fýsilegt verði innanlandsflugið flutt til Keflavíkurlugvallar. Það er því forsenda fyrir virku innanlandsflugi á Íslandi að miðstöð innanlandsflugs sé í Reykjavík og þannig í nánnum tengslum við þá þjónustu sem landsmenn sækja til höfuðborgarinnar. Þetta eru staðreyndir sem stjórnvöld verða að hafa í huga.

Það er mjög skiljanlegt að fólk sjái ofsjónum yfir því hvað Reykjavíkurlugvöllur tekur mikið pláss. Reykjavíkurlugvöllur var upphaflega hannaður sem herflugvöllur þar sem byggingum var dreift um í hernaðarlegum tilgangi. Vegna þeirrar tilvistarkreppu sem flugvöllurinn hefur verið í er ásynnd og ástand bygginganna eins og raun ber vitni. Þar er fyrst og fremst um að kenna langvarandi óvissu um framtíð vallarins. Þetta er í raun sú byggð sem mætti etv. þetta í Reykjavík, byggðin sem tilheyrir Reykjavíkurlugvelli.

F.h. Félags Íslenskra atvinnuflugmanna

Ingvar Tryggvason, formaður ÖFÍA

Viðhengi: Umsögn Flugmálafélags Íslands við samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og 2019-2023

Flugmálafélag Íslands hefur kynnt sér Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, þskj. 174 -1 7 3 . mál og þskj. 173-172. mál sem nú er til meðferðar á Alþingi.

Flugmálafélags Íslands vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Á síðastliðnum árum hefur eftirspurn eftir flugmenntuðu fólki aukist umtalsvert. Hjá einu af stóru atvinnufélögunum hafa 60-70 flugmenn verið ráðnir árlega á sl. 3 árum og er útlit fyrir að félagið þurfi 80-100 flugmenn á hverju ári miðað við vaxtaráætlanir. Þá eru eftir hin atvinnufélögin sem hafa álíka metnaðarfullar áætlanir. Rúmlega 410 nemendur eru í atvinnuflugmannsnámi og álíka fjöldi í einkaflugmannsnámi, flugvirkjum og öðrum greinum tengdum flugi. Það er þó varla nóg til þess að anna þeirri eftirspurn eftir vinnuafli sem flugiðnaðurinn kallar á. Flugrekstur á Íslandi er í nokkurri sérstöðu þar sem fjöldi fagmenntaðs fólks í flugi er mun hærri á Íslandi en í flestum öðrum löndum. Flug skipar stóran sess í samgöngumálum þjóðarinnar og hefur borið uppi þá aukningu ferðamanna sem heimsækja Ísland. Stuðningur við þessa grein hefur þó verið með því lægsta sem gerist í heiminum.

Vegna þessarar miklu eftirspurnar eykst þörfin fyrir hæfa flugmenn og aðra sem sinna flugkennslu til að halda uppi öflugri framleiðslu sérmenntaðs starfsfólks. Stuðningur við menntun flugstéttanna er mjög takmarkaður og verða nemendur að fjármagna námið að mestu leiti sjálfir. Áhuginn á flugnámi er mikill og efniviðurinn er til staðar.

Þessi eftirspurn verður ekki mönnum með erlendu vinnuafli nema að takmörkuðu leiti. Eftirspurn eftir flugmönnum er mikil á heimsvísu og alls óvíst að erlendir aðilar leiti til íslensku félaganna eftir vinnu til lengri tíma.

Á Keflavíkurflugvelli hefur flugumferðarþjónusta við kennsluflug verið takmörkuð gríðarlega vegna aukinnar flugumferðar í tengslum við vöxt atvinnufélaganna og er nú svo komið að aðeins örfáar klukkustundir nýtast í flugkennslu yfir sumartímam. Í Reykjavík hefur sífellt verið þrengt að flugkennslu með takmörkunum á flugumferðarþjónustu og aðstöðuleysi.

Fjöldi lendingarstaða hefur verið lokað á síðastliðnum árum. Fjöldinn er á fimmta tug frá því sem mest var. Vanalega hefst lokun lendingarstaðar með skorti á viðhaldi sem síðan sem leiðir af sér slæmt ástand lendingarstaðar og að lokum þarf að leggja út umtalsverðan kostnað við enduruppbyggingu svo flugöryggi sé ekki ógnað. Lendingarstaðirnir eru liður í auknu flugöryggi en jafnframt nýtast þeir til viðbragðsþjónustu úti á landi. Á síðastliðnum árum hafa þeir verið nýttir í auknum mæli við dreifingu ferðamanna út á land sem og almennt í ferðarþjónustu. Með breytingum á reglugerðum opnast möguleikar á notkun eins hreyfils skráfubotna í innanlandsflugi en lendingarstaðir á flugleiðinni eru nauðsynlegir til að gera mönnum kleift að nýta sér slíkar vélar. Ástæða þess að Evrópureglur breyttust til að geta nýtt slíkar vélar var einmitt til að minnka rekstrarkostnað og losun gróðurhúsalofttegunda. Aukin notkun slíkra véla styður því við stefnu samgönguáætlunar um minni notkun á jarðefnaeldsneyti og minnkar losun. Þá nýtast allir lendingarstaðir við flugkennslu og almennt í einkaflugi til þess að auka fjölbreytileika og styðja við aukna notkun flugsins, enda þurfa flugmenn þjálfun á mismunandi flugbrautum og umhverfi en sérstaða íslenskra flugmanna er einmitt sú víðtæka reynsla sem þeir öðlast í íslensku veðurumhverfi og landslagi þar sem ýmsar áskoranir eru til staðar.

Vandi flugkennslu og einkaflugs er því að stærstu leiti skortur á aðstöðu og flugumferðarþjónustu auk skorts á stuðningi við flugnám. Ef ekkert verður að gert er hætt við því að það tækifæri sem felst í

auknum flugrekstri glatist eða nýtist ekki með fullnægjandi hætti. Minnt er á að Íslenskar sem erlendar rannsóknir sýna fram á að flugsamgöngur eru þjóðhagslega arðbærar, þær stytta ferðatíma og auka lífsgæði íbúanna. Hagræðið skiptir milljörðum og má telja að fullu eðlilegt að samfélagið styðji áfram við rekstur flugvalla svo þessum ábata megi halda.

Í ljósi ofangreinds gerir Flugmálafélag Íslands athugasemd við forgangsróðun viðhaldsáætlunar sem birtist í grein 2.2.2. en þar kemur fram að:

"Í forgangi eru áætlunarflugvellir, næst þeir landingarstaðir sem notaðir eru til sjúkraflugs en aftast í röðinni eru aðrir landingarstaðir. "

Eðlilegra væri að segja: "Áætlunarflugvellir fá mest fjármagn til viðhalds og reksturs, en aðrir landingarstaðir hljóta einnig nauðsynlegan stuðning til að tryggja sjúkraflug í neyðartilvikum, öryggi samgangna og styðja öfluga flugkennslu."

Og í nánú framhaldi kemur eftirfarandi fram:

"Því er ljóst að viðhald flugvalla og landingarstaða verður í lágmarki innan þessa fjárhagsramma."

Betur færi á því að segja að: "Leitað verður leiða til að auka skilvirkni í rekstri smærri landingarstaða og nýta þá fjármuni betur sem ætlaðir eru til viðhalds og reksturs þeirra."

Nauðsynlegt viðhald landingarstaða hleypur á nokkrum milljónum króna en ekki tugum og hundruðum milljóna líkt og á áætlunarflugvöllum og því ekki til mikils ætlast. Sparnaður í viðhaldi landingarstaða hrekkur því skammt í stóra samhenginu en án þessa viðhalds eyðileggjast þessir landingarstaðir og þeim verður lokað eins og saga síðastliðinna ára sýnir.

Nær væri að forgangsraða í þágu flugöryggis og flugmenntunar til jafns við aðra tegund flugs.

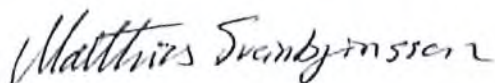
Fyrrgreindri forgangsróðun hefur jafnframt verið beitt í flugumferðarþjónustu sem hefur endurtekið látið kennsluflug líða fyrir undirmönnun og sparnað með rofi á þjónustu með tilheyrandi töfum á framgangi flugmenntunar á meðan erlend loftför og almannaflyg hljóta fulla þjónustu. Oft og tíðum hefur kennsluflugi verið meinaður aðgangur að flugumferðarþjónustu á Reykjavíkflugvelli, þjónustu sem ríkissjóður greiðir fyrir í samræmi við þjónustusamning við ISAVIA. Mismunun á notendum þjónustunnar er með öllu óásættanleg. Þá skal tekið fram að flæðistakmarkanir geta verið nauðsynlegar og þá ættu allir notendur að verða fyrir barðinu á rekstrarvanda þjónustuaðila flugumferðarþjónustu en ekki eingöngu kennslu- og einkaflug.

Flugmálafélag Íslands leggur því til að fjármagn það sem þörf er á vegna viðhalds landingarstaða verði bætt við áætlunina og aukið til að mæta uppsafnaðri viðhaldsþörf og að áætlunin geri ráð fyrir því að þeim stuðningi verði haldið áfram.

Flugmálafélag Íslands leggur jafnframt til að forgangsraðað verði í þágu flugkennslu og einkaflugs.

Flugmálafélag Íslands býður til samstarfs um að efla nýtingu landingarstaða og nýta fjármuni til viðhalds á þeim með skilvirkum hætti.

Virðingarfyllt,



Matthías Sveinbjörnsson

Forseti Flugmálafélag Íslands