



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

Kópavogi, 18. nóvember 2020

Efni: Tillaga til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlugvallar

Félagi íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) hefur borist beiðni um umsögn varðandi 39. mál, tillögu til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlugvallar, lögð fram á 151. löggjafarþingi 2020-2021. Öryggisnefnd félagsins (ÖFÍA) hefur kynnt sér efni þingsályktunartillögunnar og leggur fram effirfarandi umsögn vegna hennar. Þingmálið hefur verið lagt fram áður og hefur ÖFÍA sent inn umsagnir.

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. Samkvæmt gildandi aðalskipulagi Reykjavíkurborgar verður braut 01/19 lokað árið 2022 og flugvöllurinn þar með ónothæfur. 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 Reykjavíkurlugvelli.

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 leggja flugvöll niður flugbraut fyrir flugbraut eða þrengja að honum eins og borgaryfirvöld vinna að. Á Reykjavíkurlugvelli er mjög fjölbreytt starfsemi sem þyrfti að finna stað á öðrum og/eða nýjum flugvelli, áður en Reykjavíkurlugvelli yrði mögulega lokað. Við þekkjum dæmi um slíkar framkvæmdir í milljónasamfélögum. Sú tilvistarkreppa sem Reykjavíkurlugvöllur 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 að mati ÖFÍA sjálfsagt og eðlilegt að sveitarfélög hafi óskorað skipulagsvald yfir svæðum sem þjóna fyrst og fremst íbúum viðkomandi sveitarfélags. Þannig er augljóst að Reykjavíkurborg hafi óskorað skipulagsvald yfir Skeifunni og Hljómskálagarðinum. Reykjavíkurlugvöllur 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 lífsnauðsynlegir annarsvegar og svæðum til dægradvalar hins vegar.

Það er sjaldgæft í Evrópu að sveitarfélög fari með skipulagsvald flugvalla og samkvæmt gögnum frá Alþjóðaflugmálastofnuninni (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 almannahagsmuni að gera.



Nýverið sendi ÖFÍA Umhverfis- og skipulagssviði Reykjavíkurborgar umsögn um tillögu að nýju deiliskipulagi fyrir Nýja Skerjafirð. Ný byggð í Skerjafirði mun fyrirsjáanlega valda ókyrrð og slysaættu, sérstaklega í aðflugi að flugbrautum 31 og 01. Það er ekki erfitt að sjá fyrir sér lendingu flugvélar á brautum 31 og 01 misfarast vegna ókyrrðar, með þeim afleiðingum að vængendi strjúkist við flugbraut, loftskrúfa rekist niður eða að hjólabúnaður brotni. Byggðin mun einnig valda hættu við flugtak til suðurs. Mikilvægi flugbrautar 31 hefur vaxið eftir lokun flugbrautar 06/24 og þá sérstaklega gagnvart sjúkraflugi til Reykjavíkurlflugvallar.

Miðstöð sjúkraflugs á Íslandi er á Akureyri, þ.e. þar er miðstöð læknisfræðilegrar þjónustu sjúkraflugs í landinu. En það breytir ekki þeirri staðreynd að eina fullbúna hátækni sjúkrahúsið sem þjóðin hefur bolmagn til að reka er í Reykjavík og þangað þarf fólk að komast fljótt og örugglega. Burðarásinn í sjúkraflugi á Íslandi er Beechcraft King Air skrúfupotan, hraðfleyg vél búin jafnþrýsti- og afisingarbúnaði sem auðveldlega má fljúga yfir hálendi Íslands í nánast öllum veðrum. Það er vart hægt að hugsa sér heppilegri flugvél til að sinna þessu mikilvæga verkefni. Þylur munu aldrei geta leyst öll þau verkefni sem skrúfupota ræður við. Þó svo að íbúar landsbyggðarinnar þurfi sannarlega að reiða sig meira á sjúkraflugið en íbúar höfuðborgarsvæðisins, þá verður að hafa það hugfast að sjúkraflugið snýst ekki um landsbyggðina á móti höfuðborgarsvæðinu. Íbúar höfuðborgarsvæðisins hafa lent í lífsháska á landsbyggðinni og þurft að reiða sig á sjúkraflug til Reykjavíkurlflugvallar. Viðfangsefnið er því meiriháttar öryggismál sem varðar alla íbúa landsins og vandséð hvaða hagsmunir trompa þessa almannahagsmuni. Í þessu samhengi er við hæfi að minna á skýrslu Þorgeirs Pálssonar um hlutverk Reykjavíkurlflugvallar í öryggiskerfi landsins frá ágúst 2017.

Isavia kallaði eftir rannsókn á áhrifum nýrrar byggðar í Skerjafirði á vindafar og ókyrrð á flugvellingum frá Hollensku flug- og geimferðastofnuninni (NLR). Í skýrslu NLR kemur fram að þótt áformaðar nýbyggingar rísi ekki uppí hindranaflöt flugbrauta er ekki þar með sagt að öllum öryggiskröfum sé fullnægt. Þær byggingar valda ókyrrð, geta haft mjög truflandi áhrif og geta jafnvel skapað hættu. Ókyrrð veldur óþægindum og eykur líkur á fráhrarfsflugi. Niðurstaða rannsókna NLR er sú að hættan sé ekki óásættanleg en kalli engu síður á mildunarráðstafanir. Niðurstöður NLR eru teknar saman í minnisblaði Isavia dagssett 16. september 2020 en skýrsla NLR mun nýtast flugrekendum, þá sérstaklega Mýflugi við að gera vindrós með viðmiðum og takmörkunum, komi til þess að áformuð byggð rísi í Skerjafirði.

Að byggja nýtt íbúðahverfi svo nærri flugvelli má líkja við það að byggja landfyllingu við innsiglingu hafnar í fullum rekstri, landfyllingu sem lokar ekki beint höfninni en getur samt haft truflandi áhrif á innsiglinguna. Það myndi líklega aldrei gerast á Íslandi að sveitarfélag byggði slíka landfyllingu.

Þessi byggingaráform í Skerjafirði samræmast ekki samkomulagi um rannsóknir á möguleikum á byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni, undirrituðu að Samgönguráðherra og Borgarstjóra 28. nóvember 2019, en þar segir í 5. grein: "Aðilar eru sammála um að **tryggt verði rekstraröryggi** á Reykjavíkurlflugvelli á meðan undirbúningi og gerð nýs flugvallar stendur, þar með talið eðlilegt viðhald og endurnýjun mannvirkja í samræmi við ákvæði gildandi samgönguáætlunar Alþingis." Nýtt íbúðahverfi sem hefur truflandi áhrif á starfssemi flugvallarins samræmist ekki þessum texta.

Flugdeild Landhelgisgæslunnar (LHG) hefur aðstöðu á Reykjavíkurlflugvelli en reglulega koma fram hugmyndir um að flytja starfsemina til Keflavíkurlflugvallar. Sú aðstaða sem Landhelgisgæslan býr við á Reykjavíkurlflugvelli 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 Reykjavíkurlflugvelli. 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 bíða 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 starfsemina til Keflavíkurlflugvallar. Ef starfsemi flugdeildar LHG yrði flutt þyrfti þyrlla oftast að lenda við sjúkrahúsið í Reykjavík heldur en nú er gert enda við ákveðnar aðstæður hentugra að lenda á Reykjavíkurlflugvelli. Í þeim tilfellum sem þyrlla þarf að lenda á sjúkrahúsinu þyrfti hún í kjölfarið að fljúga til Keflavíkur við blindflugaðstæður sem lengir flugtíma þyrlunnar og kostnaður eykst samhlíða. Ekki verður hægt að gera blindaöflug að nýja sjúkrahúsinu við Hringbraut, þar sem merki frá EGNOS leiðréttingarkerfinu hefur ekki verið tryggt yfir landinu öllu, þylur munu þurfa að gera blindaöflug að Reykjavíkurlflugvelli og fljúga sjónflug að þyrlupallinum.



Reykjavíkurlugvöllur gegnir einnig mjög mikilvægu hlutverki sem þungamiðja kennsluflegs. Flugrekstur stendur undir 14% af landsframleiðslu í eðlilegu árferði og því mikilvægt að aðgengi að flugnámi sé tryggt.

Reykjavíkurlugvöllur gegnir mjög mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur á Íslandi og hefur reynst vel sem slíkur. Þegar ekki er hægt að landa á Keflavíkurlugvelli gegna flugvöllirnir í Reykjavík, á Egilsstöðum og Akureyri þýðingarmiklu hlutverki sem varaflugvelli. Á Reykjavíkurlugvelli eru flugbrautir stuttar og veðurfar stundum svipað og í Keflavík. Flugvöllirnir á Akureyri og Egilsstöðum eru hins vegar á öðrum veðursvæðum en hafa mjög ólíka flugtæknilega eiginleika. Skortur á flugvélastæðum takmarkar notkunarmöguleika þeirra sem varaflugvelli.

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 ríkur 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 árabíl gegnt veigamiklu hlutverki við að tryggja öryggi og velferð samfélagsins í viðtækum 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 þryllum 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 ásýnd 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