

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

19.11.2020

151. löggjafarþing 2020–2021.

Þingskjal 39 — 39. mál.

## Tillaga til þingsályktunar

### um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurflugvallar.

Athugasemdir undirritaðs eru í raun tvíþættar.

Í fyrsta lagi átelur undirritaður að flutningsmenn telji nauðsynlegt að flytja tilvísaða tillögu, því Alþingi og ríkisstjórn hafa algerlega á hendi sér að tryggja tilveru Reykjavíkurflugvallar hvað svo sem sitjandi meirihluti í borgarstjórn hefur í hyggju. Í því samhengi má benda á að fram til 1997 fór ríkið með allt skipulagsvald, en það ár var lögð skipulagsskylda á sveitarfélög landsins. Sú skylda er nú í daglegu tali nefnd skipulagsvald, þó svo að endanlegt skipulagsvald liggja hjá Skipulagsstofnun í umboði ráðherra.

Með vísan í dóm Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-299/2016. Stefnandi er Reykjavíkurborg, Ráðhúsi Reykjavíkur, Reykjavík. Stefnendu eru innanríkisráðherra og fjármálaráðherra fyrir hönd íslenska ríkisins, Arnarhváli, Reykjavík. Áfrýjandi, íslenska ríkið, skaut málinu til Hæstaréttar, sem staðfesti héraðsdóm, í máli nr. 268/2016.

Í niðurstöðu dómara segir:

„Í krafti almennra heimilda sinna getur Alþingi einnig, ef því er að skipta, gefið ráðherra fyrirmæli um framkvæmd málefna Reykjavíkurflugvallar, svo og sett sérstök lög um málefni vallarins, þ. á m. um stærð og umfang flugvallarins, eftir atvikum þannig að kveðið sé á um heimildir til eignarnáms vegna ákvæðis 72. gr. stjórnarskrárinnar, sbr. 10. gr. laga nr. 97/1995, og forgang laganna gagnvart hvers kyns áætlunum sveitarstjórna samkvæmt skipulagslögum nr. 123/2010.“

Það er því skýlaust og staðfest af Hæstarétti Íslands, að Alþingi getur höggvið á þann hnút sem málefni Reykjavíkurflugvallar eru komin í vegna óbilgirni nokkurra sveitarstjórnarmanna í Reykjavík, sem ganga þvert á vilja mikils meirihluta landsmanna, ef marka má ítrekaðar viðhorfskannanir í árunna rás.

Í annan stað má færa rök fyrir því að nauðsynleg sé að fá fram skýran vilja þjóðarinnar allrar til leiðbeiningar fyrir Alþingi og ríkisstjórn í þessu máli. Ekki verður framhjá því horft að ríkið hefur byggt upp lífsnauðsynlega kjarnþjónustu miðlægt í höfuðborg landsins. Það kemur ekki einvörðungu til af sparnaðarráðstöfunum, heldur einnig vegna sérfræðipækkingar og búnaðar, sem ekki er mögulegt að reka í dreifðum byggðum landsins. Þá er Reykjavíkurflugvöllur móttökustöð sjúkraflugs, miðstöð innanlandsflugs, miðstöð flugsveitar Landhelgisgæslu Íslands, viðbragðsmiðstöð Almannavarna vegna náttúruvár og hópslysa, auk miðstöðvar flugkennslu á Íslandi, svo eitthvað sé nefnt.

Þann 17. mars 2001 var haldin viðhorfskosning um Reykjavíkflugvöll, hvort hann ætti að vera eða fara, sem var eingöngu fyrir íbúa búsetta í pósthúsum 101 til 116.

Á 4671. fundi borgarráðs 13. febrúar 2001 var ákveðið hvað skyldi kosið um. Ákveðið var að borgarbúar hefðu tvo svarkosti: "I. Flugvöllur verði í Vatnsmýri eftir árið 2016", og "II. Flugvöllurinn fari úr Vatnsmýri eftir árið 2016". Á þessum sama fundi var samþykkt að atkvæðagreiðslan verði bindandi ef a.m.k. 75% atkvæðisbærra manna taki þátt í henni, og jafnframt bindandi ef a.m.k. 50% atkvæðisbærra manna greiði atkvæði á sama veg jafnvel þótt þátttaka í atkvæðagreiðslunni verði undir 75% mörkunum. Kjörsókn var 37,2%, 49,3% atkvæða gegn flugvellinum og 48,1% með, en 2,6% auðir eða ógildir. Hvorugt markmiðið náðist og kosningin því marklaus að því leyti. Einnig benti þáverandi lagaprófessor, Páll Hreinsson, nú forseti EFTA-dómstólsins í Lúxemborg, í aðdraganda kosninganna á að það sem kosið var um gæti aldrei orðið bindandi, því lögum samkvæmt getur sitjandi sveitarstjórn ekki bundið hendur framtíðar sveitarstjórnar í skipulagsmálum. Það ætti því að vera öllum ljóst að þessi kosning 2001 var marklaus frá upphafi.

Þrátt fyrir ofangreinda annmarka á viðhorfskosningunum 2001, þá hafa flugvallarandstæðingar verið ópreytandi við að vitna í þær máli sínu til stuðnings, með þeim orðum að vilji kjósenda sé skýr. Það eitt getur réttlætt þessa tillögu um þjóðaratkvæðagreiðslu, þó ekki kæmi annað til.

Að þessu sögðu vill undirritaður hvetja þingheim til að taka á sig rögg og leiða málefni Reykjavíkflugvallar farsælega til lykta. Umrætt mannvirki er afskaplega vel fallið til sinna nota, en gæti orðið enn notadrýgra með frekari uppbyggingu og má þar benda á t.d. London City Airport og uppbyggingaráform þar. Til þess þarf tilvist Reykjavíkflugvallar að vera tryggð í ásættanlega langan tíma, t.d. 30 ár, með mögulegri framlengingu er fram líða stundir ef ekki hefur tekist að byggja jafn góða eða betri aðstöðu til að taka við hlutverki Reykjavíkflugvallar innan þess tíma. Af sjálfu sér leiðir að fyrirbyggja þarf algerlega þá aðför sem borgarstjórn Reykjavíkur stundar gegn flugvellinum, t.d. með fyrirhuguðum íbúðablokkum þétt við flugvöllinn þar til önnur jafn góð eða betri aðstaða hefur verið byggð.

Að lokum hvetur undirritaður ráðherra skipulagsmála hverju sinni til að fela Skipulagsstofnun að synja borgarstjórn staðfestingar á aðal- og deiliskipulagi sem ekki sýna Reykjavíkflugvöll á skipulagi, uns búið er að tryggja og byggja nýja jafn góða eða betri aðstöðu til að taka við þeirri þjónustu sem tryggja þarf aðstöðu fyrir.

Ef þingheimur þarf hvatningu landsmanna til að ganga í þetta verk, þá fyrir alla muni berið það fram til þjóðaratkvæðagreiðslu.

Virðingafyllst,

Sigurður Ingi Jónsson

Frv. Forseti Flugmálafélags Íslands

Atvinnuflugmaður og flugkennari

Fulltrúi í samráðshópi ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu, sk.

Rögnunefndar

Fulltrúi í samráðshópi Innanríkisráðuneytis um gerð félagshagfræðilegrar greiningar á framtíð áætlunarflugs innanlands