

Garðabær 28.04.2023.

Til:
Umhverfis- og samgöngunefndar
Nefndasviði Alþingis

Frá:
Matthíasi Ragnars Arngrímssyni
Flugstjóra/Flugkennara
Kinnargötu 33
212 Garðabæ
mra757@simnet.is

Efni:
Umsögn um frumvarp til laga um uppbygginginu og rekstur flugvalla og þjónustu við flugumferð, 941. mál.

1.

Í frumvarpinu stendur orðrétt varðandi skipan í Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar; "Tveir skulu skipaðir samkvæmt tilnefningu þeirra sveitarfélaga sem landsvæði Keflavíkurflugvallar tilheyrir. Einn skal skipaður samkvæmt tilnefningu þess ráðherra sem fer með varnarmál og tveir án tilnefningar og skal annar þeirra gegna formennsku. Varamenn skulu skipaðir með sama hætti. Skipunartími fulltrúa takmarkast við embættistíma þess ráðherra sem skipar."

Ég geri athugasemd við að í nefndinni er ekki gert ráð fyrir flug- eða flugtæknilega menntuðum einstaklingi nefndinni til halds og traust varðandi upplýsingagjöf, ráðgjöf og öflun upplýsinga um flugtengd atriði í vinnu nefndarinnar, en sú vinna hlýtur að teljast verða mjög mikil. Ég skora á Innviðaráðuneytið að breyta skipun í nefndina til að tryggja þetta mikivæga atriði og faglega vinnu nefndarinnar.

2.

Varðandi Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar sem er skipuð skv. ákveðinni forskrift í frumvarpinu (sjá lið 1), geri ég athugasemd við að það sé ekki skýrt og greinilega tekið fram, að nefndin SKULI leita samráðs við flugfélög, hagaðila í flugrekstri, Veðurstofu Íslands (vindstefnur og styrkur ísing o.fl.), Öryggisnefnd Félags Íslenskra Atvinnuflugmanna og Félag Íslenskra Atvinnuflugmanna sem búa yfir hafsþjó af þekkingu á gerð flugvalla, innviðum og kröfum sem gerðar eru til flugrekenda og tæknilega virkni og notkun flugvalla víða um heim, og fái athugasemdir og ráðleggingar frá þeim við gerð skipulags flugbrautarmannvirkja eins og legu flugbrauta (sem er einna mikilvægast af öllu), akbrauta,

ljósabúnaðar, skipulags stæða og flugskýla fyrir flugvélar, bygginga til að þjónusta flugrekstur, uppsetningu og staðsetningu leiðsögubúnaðar o.s.frv. Skipulagsnefnd Keflavíkurflugvallar SKULI gefa þeim tækifæri til umsagna áður en framkvæmdir hefjast í hverjum áfanga fyrir sig svo fagleg þekking í flugi sé höfð að leiðarljósi svo mannvirki nýtist sem best til að efla flugöryggi og skilvirkni í rekstri Keflavíkurflugvallar. Minnstu mistök í þessum efnum geta kostað Isavia ohf. (þ.a.l. ríkið) og flugrekendur miklar fjárhæðir á stuttum tíma ef bestu mögulegu niðurstöðu er ekki leitað með hjálp notenda og rekstraraðila.

3.

Ég geri athugasemd við að þegar rætt er um varaflugvelli og varaflugvallargjaldið, þá er eingöngu minnst á Akureyri og Egilsstaði í frumvarpinu. Reykjavíkurflugvöllur á einnig að vera titlaður sem varaflugvöllur í frumvarpinu, enda órjúfanlegur hluti varaflugvallarkerfis landsins, líkt og Keflavíkurflugvöllur sem er varaflugvöllur fyrir Reykjavíkurflugvöll, Reykjavík, Egilsstaðir eða Akureyri fyrir Keflavík o.s.frv. Allir þessir 4 flugvellir eru varaflugvellir fyrir hvern annan. Varaflugvallargjaldið á alveg eins við Reykjavíkurflugvöll og mikilvægt að hann verði líka byggður betur upp og gerður betri til að sinna hlutverki sínu þar sem hann getur nú þegar tekið við flestum flugvélum utan Keflavíkurflugvallar þegar á þarf að halda en Akureyri og Egilsstaðir mjög takmarkaðir að þessu leyti. Alls eru um 150-180 komur og brottfarir daglega (nú í apríl, sumarvertíðin er ekki hafin) á Keflavíkurflugvelli og allar flugvélar sem um völlinn fara þurfa samkvæmt reglugerðum að hafa tilgreindan varaflugvöll ef eitthvað veldur því að völlurinn lokast, hvort sem um er að ræða veðurskilyrði (t.d. þoka eða hvassviðri), biluð snjóruðningstæki á flugbraut (það hefur gerst) eða biluð flugvél lokar flugbraut (það hefur líka gerst nokkrum sinnum). Sjálfur hef ég þurft í mínu starfi sem flugmaður þurft að nota alla þessa flugvelli, þar á meðal Reykjavík vegna hvassviðris í Keflavík þegar bæði Akureyri og Egilsstaðir voru lokaðir vegna veðurs. Mikilvægi Reykjavíkurflugvallar er ótvírætt þar sem hann tekur við flestum flugvélum og er á svipuðu veðursvæði og Keflavík þegar Akureyri og Egilsstaðir eru lokaðir vegna veðurs. Reykjavíkurflugvöllur er varaflugvöllur og oft mun betra veður þar en í Keflavík.

Vegna nýútkominnar skýrslu um "Nýja Skerjafjörð, Áhrif byggðar og framkvæmda á flug- og rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar", vil ég bæta því við að kemur það skýrt fram að það megi alls ekki skerða notagildi hans með byggð í Skerjafirði. Sú skerðing skaðar getu flugrekstraraðila, sjúkraflugs og annarra hagaðila að nýta flugvöllinn meðal annars sem varaflugvöll, sem hann þó er og verður að fá að vera það áfram óhindrað um ókomna framtíð, "...þar til annar jafngóður eða betri flugvöllur er tilbúinn".

Varlega áætlað mun skert notagildi vallarins kosta t.d. Icelandair eingöngu milli 1-2 milljarða árlega í aukinn kostnað við að bera eldsneyti til að ná til Glasgow þegar Reykjavíkflugvöllur er ekki nothæfur sem varaflugvöllur vegna áhrifa nýrrar byggðar í Skerjafirði á vindafar og úrkomu (dreifingu snjóa og íss) á vellinum. Á mannamáli er það þá þannig að flugvélar sem koma frá Bandaríkjunum og Kanada, og mögulega úr lengri flugum frá Evrópu, þurfa að bera meira eldsneyti en ella og skilja þá mögulega eftir farþega og farangur í staðinn með tilheyrandi óþægindum og kostnaði fyrir farþega, fyrir utan mun meiri mengun sem hlýst af því að bera meira eldsneyti til að uppfylla kröfur um að komast á varaflugvöll. Meiri þyngd => meiri brennsla eldsneytis => meiri mengun/útblástur => minni hagr af fluginu => hærra miðaverð til neytenda o.s.frv. Það er margvíslegur skaði sem hlýst af því ef Reykjavíkflugvöllur verður ekki nothæfur varaflugvöllur eins oft og nú er. Hann er mikilvægur sem varaflugvöllur fyrir alla flugumferð við og í nágrenni Íslands.

Við búum þrátt fyrir allt á eyju úti í ballarhafi, og þess vegna höfum við ekki efni á því að hafa EKKI Reykjavíkflugvöll.

Virðingarfyllst,



Matthías Arngrímsson #3312
Flugstjóri/Flugkennari