

Alþingi við Austurvöll
Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
nefndasvid@althingi.is
150 Reykjavík



Kópavogi 01. nóvember 2023

Efni: Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038.

Öryggisnefnd Félags Íslenskra atvinnuflugmanna (ÖFÍA) hefur borist beiðni um umsögn varðandi 315. mál, tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2024-2038 ásamt fimm ára aðgerðaáætlun fyrir árin 2024-2028.

ÖFÍA ítrekar umsögn sem send var Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis þann 9. janúar 2020.

Í 1. kafla - Markmið um greiðar samgöngur, lið g. er fjallað um Keflavíkurflugvöll. Þar er talað um samanburð við bestu flugvelli erlendis án þess að skilgreina í hverju sá samanburður á að felast né hvað skilgreinir bestu flugvelli erlendis. Í markmiðasetningu fyrir Keflavíkurflugvöll þarf að skilgreina þjónustumarkmið og öryggismarkmið. Nauðsynlegt er að þar komi fram að við frekari uppbyggingu Keflavíkurflugvallar sé öryggi haft að leiðarljósi þegar nýjar flugbrautir eru hannaðar og tekið mið af reynslu flugmanna og gagna Veðurstofu Íslands varðandi vindstyrk og vindstefnur.

Í samgönguáætluninni er metnaðarfull flugöryggisáætlun og í 2. kafla - Markmið um öruggar samgöngur lið. c. segir:

“Ísland verði í hópi fimm fremstu Evrópuþjóða hvað varðar fá flugslys miðað við flugtíma og fjölda hreyfinga. Flugslysum og alvarlegum flugatvikum í áætlunar- og leiguflugi fækki að jafnaði um 3% á ári.”

Síðan segir á bls. 57:

“...og alvarlegum flugatvikum í almannaflogi fækki um 10% á ári.”

Á Íslandi hefur orðið eitt flugslys í flutningaflugi á árunum 2013-2022 skv. greiningu ICAO alþjóða flugmálastofnunarinnar (<https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/Accident-Statistics.aspx>) en það var þegar lendingarbúnaður Boeing 757 flugvélar Icelandair gaf sig í landingu í Keflavík 7. febrúar 2020. Engin meiðsl urðu á fólki. Það má því segja að Ísland sé þegar í hópi fremstu þjóða Evrópu hvað tíðni flugslysa ræðir. Alvarleg flugatvik eru fleiri á tímabilinu og fækkun atvika er á ábyrgð allra sem að flugrekstri koma. Þar kemur við sögu öryggisvitund og öryggismenning allra aðila. Það að setja einhver ákveðin viðmið sem prósentu í opinberri stefnu er í sjálfu sér óþarft því flugöryggi er ekki eingöngu á ábyrgð opinberra aðila.

Aftur á móti er það jákvætt að flugatvik séu greind og gögnum safnað um flugslys og flugatvik en þá skýtur það skökku við að samkvæmt fimm ára fjármálaáætlun þá lækka framlög til rannsóknarnefndar samgönguslysa RNSA. Ennfremur má á það benda að á

flugsviði RNSA eru einungis tveir rannsakendur og hafa verið í áraraðir þó stórfelld aukning hafi orðið í flutningaflugi á Íslandi. Það veldur því m.a. að málsmeðferðartími atvika mælist oft á tíðum í árum.

Í 5. kafla - Markmið um jákvæða byggðapróun lið f. segir:

“Rekstraröryggi Reykjavíkurlugvallar verði tryggt á meðan annar jafn góður eða betri kostur er ekki fyrir hendi”

ÖFÍA leggur til að við þessa grein bættist:

“..og að lög um loftferðir 80/2022 er varða hindranir og skipulagsmál sem hefta og hindra flugrekstur og skerða mögulega flugöryggi verði virt.”

Í aðgerðaráætlun 2024-2028 segir:

Kafli 3.1.

“Menntun í flugi og flugtengdum greinum.

Skoðaðir verði kostir þess að menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknnum og kennslu háskólasamfélagsins.”

Ábyrgð: Innviðaráðuneytið.”

ÖFÍA leggur til að “skoðaðir verði kostir þess” verði fellt niður og jafnframt bætt við að atvinnuflugnám verði metið til ECTS eininga innan háskólasamfélagsins til samræmis við það sem þekkist víða erlendis.

Ennfremur ætti menntun í flugi að falla undir Háskóla-, iðnaðar- og nýsköpunarráðuneytið en ekki Innviðaráðuneytið.

Greinin gæti því litið þannig út:

“Menntun í flugi og flugtengdum greinum.

Menntun í flugi og flugtengdum greinum verði hluti af opinberu menntakerfi og stuðlað að rannsóknnum og kennslu háskólasamfélagsins. Einkaflugnám verði metið til eininga í framhaldsskólum og atvinnuflugnám til ECTS eininga í háskóla.”

Ábyrgð: Háskóla-, iðnaðar- og nýsköpunarráðuneytið.”

Kafli 3.2.

“Unnið verði að undirbúningi og uppbyggingu aðstöðu fyrir einka- og kennsluflug í nágrenni höfuðborgarsvæðisins”

Hér er nágrenni höfuðborgarsvæðisins ekki skilgreint og getur verið frá Mýrum og austur fyrir Þjórsá. Það er nauðsynlegt þar sem þessi samgönguáætlun tryggir Reykjavíkurlugvöll í sessi að Reykjavíkurlugvöllur verði áfram miðstöð einka- og kennsluflugs. Flugkennsla verður að fara fram á stjórnunum flugvelli því stór hluti af flugnámi er flug á og í kringum

stjórnaða flugvelli og samskipti við flugumferðarstjóra. Mikilvægir innviðir eru þegar til staðar á Reykjavíkflugvelli fyrir einka- og kennsluflug.

ÖFÍA hefur í fyrri umsögnum bent á uppbygginga- og viðhaldspörf flugvalla á Íslandi og sérstaklega á þá flugvelli sem sinna hlutverki varaflugvalla. Isavia Innanlandsflugvellir hefur áætlað að uppsöfnuð þörf í innanlandsflugvallakerfinu sé um 20 milljarðar króna. Uppbygging á Akureyrarflugvelli er hafin en enn er þó eftir að hanna flugferla sem byggja á hæfisbundinni leiðsögu (PBN - Performance Based Navigation) og EGNOS leiðréttingatækni. Uppbygging á Egilstöðum er nauðsynleg, bæði á flugvellingum sjálfum þar sem mikil þörf er á akbraut samhliða flugbrautinni auk breytinga á loftrými og hönnun flugferla. Til stendur að innheimta varaflugvallagjald til að flýta fyrir og fjármagna uppbyggingu varaflugvalla en hvað Egilsstaði varðar þá er ekki gert ráð fyrir fjármagni þar til uppbygginga fyrr en á árinu 2026.

Virðingarfyllst,

f.h. ÖFÍA



Jón Hörður Jónsson
Förmaður ÖFÍA