

Tillaga til þingsályktunar

um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurflugvallar.

Flm.: Njáll Trausti Friðbertsson, Guðrún Hafsteinsdóttir, Haraldur Benediktsson, Ásmundur Friðriksson, Vilhjálmur Árnason, Birgir Þórarinsson, Ásthildur Lóa Þórsdóttir, Eyjólfur Ármannsson, Guðmundur Ingi Kristinsson, Jakob Frímann Magnússon, Tómas A. Tómasson, Inga Sæland, Bergþór Ólason, Sigmundur Davíð Gunnlaugsson, Jóníð Skúladóttir, Þórarinn Ingi Pétursson.

Alþingi ályktar að efnt skuli til þjóðaratkvæðagreiðslu um hvort flugvöllur og miðstöð innanlands- og sjúkraflugs skuli vera áfram í Vatnsmýrinni í Reykjavík. Eftirfarandi spurning verði borin upp í þjóðaratkvæðagreiðslunni:

„Vilt þú að flugvöllur og miðstöð innanlands-, kennslu- og sjúkraflugs verði áfram í Vatnsmýrinni í Reykjavík uns annar jafngóður eða betri kostur er tilbúinn til notkunar?

- Já.
- Nei.“

Greinargerð.

Sambærilegar tillögur til þingsályktunar hafa verið fluttar sex sinnum áður, síðast á 151. löggjafarþingi (þingskjal 39, 39. mál).

Lagt er til að fram fari þjóðaratkvæðagreiðsla um framtíð Reykjavíkurflugvallar. Með því fær þjóðin tækifæri til þess að segra hug sinn og hafa áhrif á það hvar flugvöllurinn og miðstöð innanlands- og sjúkraflugs verða í fyrirsjáanlegri framtíð, m.a. með tilliti til þjóðhagslegra hagsmunu og þjóðaröryggis. Ríkir almannahagsmunir felast í greiðum samgöngum innan lands og staðsetning flugvallarins og miðstöðvar innanlandsflugs hefur afar mikla þýðingu í því samhengi. Flugvöllurinn gegnir mjög mikilvægu öryggishlutverki fyrir almenning í landinu vegna sjúkra- og neyðarflugs, svo og sem varaflugvöllur. Þá gegnir flugvöllurinn mjög mikilvægu hlutverki í almannavarnakerfi landsins. Mikilvægi öryggishlutverks Reykjavíkurflugvallar kemur fram í skýrslu Þorgeirs Pálssonar, fyrrverandi flugmálastjóra, til samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, *Hlutverk Reykjavíkurflugvallar í öryggiskerfi landsins* (ágúst 2017).

Neyðarbrautin og dómsstólar.

Staðsetning Reykjavíkurflugvallar hefur verið umdeild í nokkurn tíma. Í kjölfar dóms Hæstaréttar frá 9. júní 2016 í máli nr. 268/2016 var íslenska ríkinu skyldt að loka norðaustursuðvestur flugbraut Reykjavíkurflugvallar (flugbraut 06/24) í samræmi við samkomulag þáverandi innanríkisráðherra og borgarstjórans í Reykjavík sem var undirritað í október 2013. Umræddri flugbraut hefur verið lokað.

Í dómnnum er ekki fjallað um öryggishlutverk Reykjavíkurflugvallar, en Hæstiréttur staðfestir dóm héraðsdóms sem segir í niðurstöðu sinni að fallist sé á sjónarmið íslenska ríkisins um að forsenda fyrir gerð samkomulagsins hafi verið viðunandi öryggis- og þjónustustig

Reykjavíkurflugvallar, enda þótt ráðherrann virðist ekki hafa talið nauðsynlegt að gera bein-an fyrirvara í þessu efni. Dómurinn taldi hins vegar að íslenska ríkið hafi ekki fært að því nein haldbær rök að forsendan hafi brostið.

Aðalskipulag Reykjavíkur og Reykjavíkurflugvöllur.

Í nýsamþykktu uppfærðu aðalskipulagi Reykjavíkurborgar til ársins 2040, sem var samþykkt í júní 2021, er gert ráð fyrir Reykjavíkurflugvelli í Vatnsmýri til 2032, en í fyrra aðalskipulagi Reykjavíkurborgar sem gilti til ársins 2030 var gert ráð fyrir að flugvöllurinn viki í áföngum eftir árið 2022 og væri að fullu farinn árið 2024.

Samgönguáætlun 2020–2034 og flugstefna fyrir Ísland.

Samhliða samgönguáætlun 2020–2034, sem samþykkt var á Alþingi 29. júní 2020, var kynnt fyrsta flugstefna Íslands. Eitt af því sem flugstefnan felur í sér er að tryggja skilvirk kerfi alþjóðaflugvalla hér á landi sem er samþætt og á einni hendi, og að byggja upp innviði alþjóðaflugvalla landsins með áherslu á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli; hér gegna Egilsstaðaflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Reykjavíkurflugvöllur lykilhlutverki. Þá má geta þess að í nefndaráliti meiri hluta umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis við afgreiðslu samgönguáætlunar 2020–2034 var lögð áhersla á að Reykjavíkurflugvelli yrði haldið við og hann byggður upp svo hægt verði að sinna því hlutverki sem hann gegnir nú á öruggan og viðunandi hátt og að öryggis- og þjónustustig vallarins verði ekki skert frekar en orðið er fyrr en nýjum flugvelli hefur verið fundinn staður og hann tilbúinn til notkunar.

Afar brýnt er að íslenska þjóðin fái tækifæri til þess að segja hug sinn varðandi helstu samgöngumiðstöð landsins og hafi þar með áhrif á endanlega niðurstöðu málsins sem gæti m.a. falist í tilfærslu á skipulagslegu ákvörðunarvaldi með lögum, að teknu tilliti til mikilvægra almannahagsmunu. Áréttu ber að Reykjavíkurflugvöllur gegnir fjölpættu hlutverki í samgöngum landsbyggðarinnar og höfuðborgarinnar. Völlurinn er óumdeilanlega miðstöð innanlandsflugs og gegnir í því sambandi lykilhlutverki. Með tilkomu loftbrúarinnar, eða skosku leiðarinnar, batna samgöngur íbúa landsbyggðarinnar við höfuðborgarsvæðið til muna en tæplega 70 þúsund flugleggir voru bókaðir á fyrstu 18 mánuðum frá upphafi verkefnisins.

Sjúkraflug.

Reykjavíkurflugvöllur gegnir lykilhlutverki í sjúkra- og neyðarflugi, og tengist þannig brýnum öryggishagsmunum almennings. Flugvöllurinn er óumdeilanlega ein helsta tenging landsbyggðarinnar utan Suðvesturhornsins við Landspítala en stjórnvöld hafa markað þá opinberu stefnu í heilbrigðismálum að hér á landi verði aðeins byggt upp og rekið eitt hátaeknisjúkrahús og það við Hringbraut í Reykjavík, í næsta nágrenni við flugvöllinn. Greiðar samgöngur milli landsbyggðar og Landspítalans eru því nauðsynlegar til að tryggja aðgengi almennings á landsbyggðinni að sjúkrahúsini.

Árið 2021 voru sjúkraflug 807 talsins og sjúklingar tæplega 900. Á undanförnum árum hefur 80–85% sjúkraflugs á Íslandi verið framkvæmt með flugvélum Mýflugs og 15–20% með þyrlum Landhelgisgæslunnar.

Innanlandsflugið.

Reykjavíkurflugvöllur gegnir jafnframt mikilvægu hlutverki í tengingu landsbyggðarinnar við opinbera grunnþjónustu og mikilvægar opinberar stofnanir, sem eru flestar á höfuð

borgarsvæðinu, en einnig almenna verslun og þjónustu auk mennta- og menningararfars þjóðarinnar.

Framangreind atriði, auk almenns hagræðis sem leiðir af styrku innanlandsflugi, m.a. með tilliti til umhverfis- og öryggisþáttu, eru afar mikilvæg og þess eðlis að nauðsynlegt er að flugvöllurinn verði í Vatnsmýrinni svo hann geti með sóma sinnt hlutverki sínu þannig að landsmenn allir hafi greiðan aðgang að höfuðborginni. Í skýrslu innanríksráðuneytisins frá 2014 um félagshagfræðilega greiningu á framtíð innanlandsflugs kemur fram að áætlunarflug innan lands dragist að öllum líkindum saman og verði jafnvel ekki fýsilegt verði það flutt frá Reykjavík, t.d. til Keflavíkurflugvallar. Það er því forsenda fyrir virku innanlandsflugi á Íslandi að miðstöð innanlandsflugs sé í Reykjavík og þannig í nánum tengslum við þá þjónustu sem landsmenn sækja til höfuðborgarinnar. Í skýrslunni kemur einnig fram að innanlandsflug sé þjóðhagslega arðbært og að þjóðhagslegur ávinningur þess til 40 ára sé um 70 milljarðar kr. á virði ársins 2013, sem er nær 90 milljörðum kr. á verðlagi dagsins í dag.

Markmið flugstefnu fyrir Ísland er m.a. að efla innanlandsflug sem hluta af almennings-samgangnakerfi landsins. Eitt lykilviðfangsefna flugstefnunnar er að auðvelda íbúum lands-byggðarinnar aðgengi að miðlægri þjónustu á höfuðborgarsvæðinu. Eitt markmiða flugstefnunnar er jákvæð byggðaþróun og spilar öflugt innanlandsflug þar veigamikið hlutverk. Um áherslur til að ná fram markmiðinu segir að miðstöð innanlandsflugs verði áfram í Vatnsmýrinni þar til annar kostur jafngóður eða betri er tilbúinn til notkunar.

Flugvöllurinn er einnig mikilvæg miðstöð kennsluflugs, eftirlits-, leitar- og björgunarflugs og mikilvægur varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Þá gegnir flugvöllurinn æ staðra hlutverki í tengslum við stóraukna ferðaþjónustu og tækifæri eru til að dreifa ferðamönnum betur um landið í samgöngum innan lands.

Samgöngubyting á Íslandi.

Fyrsta flugvélin sem einungis er knúin áfram af rafmagni kom til landsins fyrir skömmu og er reiknað með að hún taki til flugs hér á landi með vorinu. Þá hefst nýr kafli í flugsögu Íslands en á allra næstu árum er reiknað með að atvinnuflug verði með flugvélum sem geta borð um 20 farþega og hafa drægi til að fljúga um 250–400 km leið. Síkar flugvélar geta hentað mjög vel í innanlandsflugi á Íslandi. Loftlinan milli Reykjavíkur og Akureyrar er 250 km og frá Reykjavík til Egilsstaða eru 400 km. Viðhaldskostnaður og rekstrarkostnaður er tölувert mikið lægri í rafmagnsflugvélum en í hefðbundnum flugvélum sem brenna jarðefnaledsneyti.

Þróun flugvéla sem knúnar eru áfram af umhverfisvænum orkugjöfum eins og rafmagni er mjög ör, sem og í hönnun tvinnkerfa (hybrid). Þessi þróun hefur ekki aðeins átt sér stað á meðal stóru flugvélaframleiðendanna á borð við Airbus, Boeing og Rolls Royce, heldur eru einnig minni fyrirtæki sem vinna að þessum markmiðum, svo sem Bye Aerospace, Zunum, Pipistrel, Wright Electrical, Lilium o.fl. Þótt verkefnin séu í einhverjum tilvikum að slíta barnsskónum eru þau komin lengra en margan grunrar. Vafalaust er óraunhæft í bráð að tala um umfangsmikið millilandaflug með rafmagnsflugvélum en tækifærin á næstu árum liggja í innanlands-, almannas- og kennsluflugi. Mikilvægt er að Ísland taki þátt í þessari hröðu þróun, m.a. vegna þess að við framleiðum rafmagn á sjálfbærar hátt og gefum okkur út fyrir að vera umhverfisvænt land.

Vegna þessarar þróunar má leiða að því líkur að hinn hraði samgöngumáti innan lands verði miklu ódýrari en við þekkjum í dag og má kalla notkun innlendra orkugjafa í innanlandsfluginu samgöngubytingu í samgöngum innan lands. Þeir sem best þekkja til benda á að miklar líkur séu á að flogið verði á nýjan leik til flugvalla sem hafa lagst af á síðustu árum

og áratugum. Þetta þarf að hafa í huga varðandi umræðuna um Reykjavíkurflugvöll í Vatnsmýri.

Þjóðaratkvæðagreiðslan.

Álykti Alþingi að fram skuli fara almenn og leynileg þjóðaratkvæðagreiðsla um tiltekið málefni eða lagafrumvarp fer um framkvæmdina samkvæmt kosningalögum, nr. 112/2021, og er niðurstæða slíkrar atkvæðagreiðslu ráðgefandi. Öll skynsamleg rök hníga í þá átt að halda flugvellinum og miðstöð innanlandsflugs í Vatnsmýrinni, en verði einhver breyting á er nauðsynlegt að öll þjóðin fái að koma að þeirri ákvörðun á beinan og lýðrædislegan hátt.

Afar brýnt er að þjóðin fái tækifæri til þess að segja hug sinn varðandi helstu samgöngumiðstöð landsins og hafi þar með áhrif á endanlega niðurstöðu málsins sem gæti m.a. falist í tilfærslu á skipulagslegu ákvörðunarvaldi með lögum, að teknu tilliti til mikilvægra almannahagsmunu. Áréttu ber að Reykjavíkurflugvöllur gegnir fjölpættu hlutverki í samgöngum landsbyggðarinnar og höfuðborgarinnar. Völlurinn er óumdeilanlega miðstöð innanlandsflugs og gegnir í því sambandi lykilhlutverki.

Umsagnir á fyrri stigum.

Við meðferð málsins á 149. löggjafarþingi var því vísað til umhverfis- og samgöngunefndar, sem sendi málið til umsagnar. 21 umsögn barst um málið og var yfirgnæfandi meiri hluti þeirra sveitarfélaga og samtaka sveitarfélaga sem sendu umsögn um málið fylgjandi því að landsmenn fengju að hafa skoðun á framtíð Reykjavíkurflugvallar. Aðeins Reykjavíkurborg var því mótfallin. Í umsögn Félags íslenskra atvinnuflugmanna kom fram að aerið tilefni væri til að halda slíka þjóðaratkvæðagreiðslu. Reykjavíkurflugvöllur væri samgöngumannvirki sem þjónaði öllum íbúum landsins. Þá kom fram í sameiginlegri umsögn stjórnar Íslenska flugmannafélagsins og öryggisnefndar Íslenska flugmannafélagsins að þjóðaratkvæðagreiðsla um framtíð Reykjavíkurflugvallar væri þjóðþrifamál. Ekki væri um einkamál Reykjavíkurborgar að ræða, sérstaklega í ljósi þess að ríkið væri eigandi meiri hluta landsins undir flugvellinum. Þá væri Reykjavíkurflugvöllur mikilvægur út frá hagkvæmnis- og umhverfissjónarmiðum sem varaflugvöllur þar sem varaeldsneytisborgðir væru töluvert minni ef notast væri við hann sem varaflugvöll. Landfræðilega væri Vatnsmýrin ein besta staðsetningin fyrir flugvöll á höfuðborgarsvæðinu með tilliti til opinberra stofnana og Landspítalans.