

Félag íslenskra atvinnuflugmanna

Icelandic Airline Pilots Association

HLÍÐASMÁRA 8 - 201 KÓPAVOGUR - ICELAND - Kt. 530169-3839 - Sími/Tel. (+354) 599 1199 - Fax (+354) 599 1190

Netfang/E-mail: fia@fia.is - Vefsíða/Homepage: http://www.fia.is



Alþingi 15.3.2017

Málsnr.: 1703199

Málalykill: 0.34.9 eða 0.34.5 - 0.34.1

Innanríkisráðuneyti

b.t. Jón Gunnarsson, ráðherra

Sölvhólsgrötu 7

101 Reykjavík

Kópavogur, 13. mars 2017

EFNI: LOKUN BRAUTAR 06/24 Á REYKJAVÍKURFLUGVELLI

Lokun brautar 06/24 á Reykjavíkurlugvelli hefur haft fyrirsjáanlegar afleiðingar í vetur. Það sem af er vetri hefur það ítrekað gerst að flugvöllurinn lokast í hvössum SV vindum. Með tilliti til sjúkraflugs er þetta grafalvarleg staða eins og fjölmargir ábyrgir aðilar hafa bent á.

Lokun brautarinnar var byggð á tveimur skýrslum frá verkfræðistofunni EFLU. Önnur skýrslan fjallar um mat á nothæfisstuðli skv. staðli Alþjóðflugmálastofnunarinnar (e. *International Civil Aviation Organization*, ICAO), hin um nothæfistíma, sem er óskilgreint hugtak samkvæmt ICAO og má ekki finna í regluverki stofnunarinnar. Braut 06/24 var að endingu lokað eftir niðurstöðu Hæstaréttar í máli nr. 268/2016 eins og kunnugt er.

Eftir ítarlega athugun komst Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna (hér eftir ÖFÍA) að þeirri niðurstöðu, að útreiknaður nothæfisstuðull Reykjavíkurlugvallar skv. ICAO staðli án brautar 06/24 í skýrslu EFLU væri rangur og skýrslan ónothæf sem grundvöllur að áhættumatsskýrslu Isavia vegna lokunar brautar 06/24. Alvarlegasta villan að mati ÖFÍA er sú að hemlunarskilyrði á flugbrautum voru ekki tekin til greina í útreikningi á nothæfisstuðli Reykjavíkurlugvallar þrátt fyrir skyldu um slíkt skv. reglugerð nr. 464/2007 um flugvelli og ICAO ANNEX 14.

ÖFÍA fékk á grundvelli upplýsingalaga nr. 140/2012 afhent tölvupóstssamskipti milli EFLU og Isavia vegna gerðar skýrslu um mat á nothæfisstuðli. Í afhentu afriti af samskiptum milli starfsmanna Isavia og EFLU 30. október 2014 kemur eftirfarandi fullyrðing fram: „Í þessari greiningu verður notast við 13kt hliðarvindhraða mörk á brautum 01, 13, 19 og 31, þá er lagt það mat að ekki þarf að taka tillit til bremsuskilyrða sem leiðir af sér íhaldsamari nothæfisstuðull“. Hvergi er rökstutt í fyrrnefndri skýrslu EFLU með hvaða hætti EFLA mat það að um íhaldsamari nothæfisstuðul væri að ræða og ekki þörf fyrir að taka tillit til bremsuskilyrða. Hinsvegar má ráða af lestri skýrslunnar að höfundar virðast rangtúlka grein 3.1.3 í ICAO Annex 14 með þeim afleiðingum, að ekki var tekið tillit til bremsuskilyrða/hemlunarskilyrða á flugbrautum. Það blasir því við að nothæfisstuðullinn er ekki reiknaður út í samræmi við verklag ICAO og niðurstaða skýrslu EFLU röng.

Þann 9. september 2015 sendi ÖFÍA bréf til Innanríkisráðherra þar sem umrædd skýrsla Eflu var gagnrýnd og alvarlegar athugasemdir gerðar við framvindu málsins. Afrit af þessu bréfi var ennfremur sent til Umhverfis- og samgöngunefndar, Isavia og Samgöngustofu. Enn þann dag í dag hefur ÖFÍA ekki borist svar frá viðtakendum bréfsins. Þá er ekki vitað til þess að umrætt bréf ÖFÍA hafi verið lagt fyrir fagråd um flugmál til samræmis við góða stjórnslu.



Að fengnu samráði við stjórn FÍA ákvað ÖFÍA að fá álit ICAO á þessum álitamálum. Erindi var sent sem fulltrúi alþjóðasamtaka flugfélaga (e. IFALPA) Cpt. Mike Jackson bar undir aðalskrifstofu ICAO (e. *Secretariat*) í samræmi við það verklag sem haft er um fyrirspurnir af þessu tagi.¹ Svar barst ÖFÍA þar sem túlkun ÖFÍA á grein 3.1.3 í Annex 14 var staðfest, þ.e. að taka skuli hemlunarskilyrði og önnur veðurfarsleg atriði með í reikninginn þegar nothæfisstuðull er reiknaður. Ennfremur tók ICAO undir túlkun ÖFÍA á SARPS (e. *standards and recommended practices*) hugmyndafræði ICAO, að leitast ætti við að ná nothæfisstuðli flugvallar eins háum og unnt væri, nema landfræðilegar takmarkanir væru til staðar. Það blasir því við að skýrsluhöfundar hafa mistúlkað grein 3.1.3 í Annex 14 og lokun brautarinnar var að endingu réttlætt með gallaðri verkfræðiskýrslu.

Í umsögn Samgöngustofu dagsett 1.6.2015 um fyrirhugaða lokun flugbrautar 06/24 á Reykjavíkflugvelli segir: „*Samgöngustofa minnir á að gera þarf sérstakt áhættumat um framkvæmd breytingarinnar komi til þess að ákveðið verði að loka flugbraut 06/24.*” Ekki er vitað til þess að þetta áhættumat hafi farið fram. Þann 1. nóvember 2016 sendi ÖFÍA fyrirspurn til Samgöngustofu varðandi þetta atriði, fyrirspurnin var ítrekuð í lok janúar 2017 en svör hafa ekki enn borist frá Samgöngustofu.

Í bréfi dagssettu 18. apríl 2016 er umsögn skipulagsfulltrúa og svör við athugasemdum vegna endurskoðunar á deiliskipulagi Reykjavíkflugvallar. Alls bárust athugasemdir frá 51 aðila, þar af 6 sveitarfélögum. Í umsögn skipulagsfulltrúa er ítrekað vitnað í skýrslu EFLU um nothæfistíma (þá skýrslu sem Samgöngustofa rýndi ekki) og öll framvinda málsins réttlætt með þeim hætti.

Í niðurstöðu dóms Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-299/2016 er vitnað í umrædda skýrslu EFLU:

„Er að þessu leyti fallist á sjónarmið stefnda um að viðunandi öryggis- og þjónustustig Reykjavíkflugvallar hafi verið forsenda stefnda fyrir gerð samkomulagsins, enda þótt ráðherrann virðist ekki hafa talið nauðsynlegt að gera beinan fyrirvara gert í þessu efni. Hins vegar telur dómurinn að stefndi hafi ekki fært að því nein haldbær rök að þessi forsenda hafi brostið. Öllu heldur verður ráðið af gögnum málsins, einkum áhættumatskýrslu réttargæslustefnda 22. maí 2015 og skýrslu EFLU um mat á nothæfisstuðli Reykjavíkflugvallar samkvæmt viðmiði ICAO í nóvember 2014, að lokun flugbrautarinnar muni ekki hafa meiri áhrif á notkun eða rekstrarleyfi flugvallarins en gera mátti ráð fyrir í október 2013 miðað við þær upplýsingar sem þá lágu fyrir.“

Ekki kemur fram í héraðsdómi að ríkið hafi véfengt efni og inntak skýrslu EFLU fyrir dómi og þar með að forsendur fyrir samningum væru brostnar. Þá segir ennfremur í niðurstöðu héraðsdóms:

„Þá ber að hafa í huga að við meðferð valds síns í málefnum Reykjavíkflugvallar er innanríkisráðherra sem endranær ábyrgur gagnvart Alþingi samkvæmt almennum reglum. Í krafti almennra heimilda sinna getur Alþingi einnig, ef því er að skipta, gefið ráðherra fyrirsmæli um framkvæmd málefna Reykjavíkflugvallar, 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.“

¹ Captain Mike Jackson, the Representative to ICAO, is based at the ICAO building. He is a permanent IFALPA observer on the ICAO Air Navigation Commission (ANC) and plays a major part in implementing the Federation's policies, by influencing the development of ICAO Standards and Recommended Practices <http://www.ifalpa.org/about-us/structure.html>



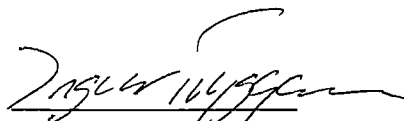
Velta má þeirri spurningu upp hvort hentugast væri að hafa skiplagsvald yfir flugvöllum í höndum ríkisins en ekki sveitafélags eða borgar en slíkt fyrirkomulag þekkist í nágrenni löndum okkar.

Það liggja fyrir útreikningar á nothæfisstuðli fyrir Reykjavíkflugvöll með og án flugbrautar 06/24 sem unnir voru af hollenska Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium frá árinu 2006. Niðurstaða útreiknings þeirra á nothæfisstuðli er sú að verði flugbraut 06/24 lokað muni nothæfistuðull flugvallarins falla úr 99% niður í 89,3%.

ÖFÍA gerir engar athugasemdir við að kannaðir séu kostir á breyttu fyrirkomulagi flugbrauta á Reykjavíkflugvelli. Það verður þó að teljast grundvallaratriði að flugvöllurinn uppfylli a.m.k. 95% nothæfistuðul eins og tilgreint er í ICAO Annex 14 og leiðbeiningarefni með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 139/2014 frá 12. febrúar 2014 um kröfur og stjórnáslumeðferð er varða flugvelli samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008. Ennfremur stríðir það gegn SARPS hugmyndafræði ICAO að skerða innviði, sem eru til staðar, niður fyrir það sem ICAO tilgreinir sem „*recommendation*“ á þeim forsendum að aðeins sé um tilmæli að ræða.

Það hlýtur ennfremur að vera augljóst að flugöryggi sem hefur þróast við notkun flugvallar með þremur flugbrautum skerðist við það að einni flugbraut sé lokað, án þess að aðrar ráðstafanir séu gerðar til að viðhalda óskertu flugöryggi. Þetta er staðreynd sem er óháð útreikningum á nothæfisstuðli. Að teknu tilliti til þess sem hér hefur komið fram, er það mat FÍA að við lokun brautarinnar hafi verið farið fram af meira kappi en forsjá. Að mati FÍA er flugbraut 06/24 í Reykjavík nauðsynlegur hluti af velliinum til að tryggja flugöryggi og almannahagsmuni í ljósi mikilvægis vallarins til sjúkra og neyðarflutninga. FÍA beinir þeim eindregnu tilmælum til samgönguráðherra að flugbraut 06/24 á Reykjavíkflugvelli verði opnuð aftur og flugvöllurinn rekinn með þremur flugbrautum.

Virðingarfyllt,


Ingvar Tryggvason
Formaður ÖFÍA


Örnólfur Jónsson
Formaður FÍA

Fylgiskjal 1: Svarbréf IFALPA, dags. 8 mars. 2017, til Ingvars Tryggvasonar.



AFTIR SENT:

Samgöngustofa

b.t. Þórólfur Árnason

Ármúla 2

108 Reykjavík

Alþingi

Umhverfis- og samgöngunefnd

Skrifstofa Alþingis

150 Reykjavík

Alþingi

Stjórnskipunar- og eftirlitsnefnd

Skrifstofa Alþingis

150 Reykjavík

Sambands íslenskra sveitarfélaga

b.t. Halldór Halldórsson, formaður stjórnar

Borgartúni 30

128 Reykjavík

