

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

nefnasvid@althingi.is

***Alþingi***  
***Erindi nr. P 143/1231***  
***komudagur 11.3.2014***

Efni: Umsögn um þingskjal 279 – Frumvarp til laga um skipulags- og mannvirkjamál á Reykjavíkurlugvelli.

Föstudaginn 1. nóvember árið 2002 var haldin opunarhátíð í tilefni af því að endurbyggingu Reykjavíkurlugvallar var lokið. Það verk byggði á samkomulagi sem þáverandi samgönguráðherra og borgarstjóri höfðu gert árið 1999. Næsta stórframkvæmd tengd Reykjavíkurlugvelli átti síðan að verða samgöngumiðstöð. Af þessu hefur ekki orðið, en þess í stað er unnið að því að rífa flugvöllinn, flugbraut fyrir flugbraut.

Flugvallarsvæðið er miðstöð innanlandsflugs, sjúkraflugs, leitar- og björgunarflugs, flugkennslu og annars almannaflugs, flugleiðsögn fyrir Reykjavíkurlugvöll og Norður Atlantshaf, auk þess að vera varaflugvöllur. Þar eru þjónustaðir rösklega 400 þúsund farþegar ár hvert. Tugir flugvéla eru þar í rekstri og viðhaldi, miðstöð flugleiðsögu á Norður Atlantshafi er þar, á sjötta hundrað flugnema þjálfa sig þar, auk þess sem rösklega 600 sjúklingar koma þangað með sjúkraflugi ár hvert.

Þessi miðstöð almannaþingna hefur samfélagsleg áhrif um allt land, enn meiri en ella fyrir það að ekki er unnt að halda úti ýmissi kjarnaþjónustu hins opinbera úti á landsbyggðinni og er flugvöllurinn því lykiltenging dreifbýlisins við kjarnaþjónustu opinberrar stjórnsýslu, heilbrigðiskerfis, mennta-, menningar-, verslunar- og þjónustukjarna. Þá er Reykjavíkurlugvöllur grunnstöð ýmissar virðisaukandi þjónustu fyrir flugtengda og flugsækna starfsemi, svo sem ferðamennsku.

Þrátt fyrir efnahagshrun, bættar vegsamgöngur og stórfelldar hækkanir á opinberum gjöldum þá voru 5% fleiri farþegar í innanlandsflugi á Reykjavíkurlugvelli árið 2013 en fyrir áratug. Farþegafjöldi náði hámarki 2007, sem skýrist helst af ýmsum stórframkvæmdum úti á landsbyggðinni. Það er ótækt að nota þann sögulega topp sem grunnviðmið.

Staðsetning Reykjavíkurlugvallar gefur fólki færi á því að ljúka erindum í dagsferð, í stað þess að þurfa að gista, koma sjúkum og slösuðum á sjúkrahús með sem minnstum töfum, eykur þægindi fyrir farþega sem eru að fara til áfangastaða þar sem tvísýnt er um flug, þar sem fyluferð í Vatnsmýri er mun ódýrari og inngrípsminni en fyluferð til Keflavíkur. Sem varaflugvöllur er Reykjavíkurlugvöllur mun hentugri en

Akureyri eða Egilsstaðir, auk þess sem mun minna rask skapast að taka á móti fjölda farþega í Reykjavík ef ekki er hægt að lenda á Keflavíkurflugvelli.

Þá er nauðsynlegt að vera með varaflugvöll á Suðvestur horni landsins ef eitthvað kemur fyrir Keflavíkurflugvöll eða vegtengingar við hann, en eins og alkunna er, þá er Reykjanesið eitt brotasvæði með þrjár virkar eldstöðvar. Jarðskjálfti eða eldgos geta því gert Keflavíkurflugvöll ónothæfan um lengri eða skemmri tíma.

Allt sem við kemur Reykjavíkurflugvelli eru þekktar stærðir, utan þess hversu mikilli virðisaukandi og gjaldeyrisskapandi uppbyggingu væri unnt að hrinda í framkvæmd ef flugvöllurinn er festur í sessi og framkvæmdaleyfi veitt. Það er mál þeirra sem til þekkinga að slíkir uppbyggingarmöguleikar séu umtalsverðir.

Öllum þessum verðmætum, lífsgæðum og tækifærum skal kastað á glæ til að unnt sé að byggja þar blokkahverfi í algerrri andstöðu við vilja mikils meirihluta landsmanna.

Er það réttlætt með uppsprengdum gróðatölum sem fæddust töfravorið 2007 í skýrslu ParX fyrirtækjaráðgjafar. Má þar nefna verðmat á mýrinni sem á verðlagi dagsins í dag er nærri einn milljarður króna á hektara. Þannig átti að vera mögulegt að „græða“ hundruð milljarða króna með sölu lóða. Með slíkan heimanmund væri hægt vandi að greiða fyrir nýjan flugvöll, jafnvel þó hrófla þyrfti upp landfyllingu á stærð við Viðey á Lönguskerjum.

Þá var reiknaður sparnaður upp á tugi milljarða á ári vegna minni bílaumferðar, en við skoðun þá kemur í ljós að það gerist með þeim hætti að reiknað er með akstursgjaldi ríkisstarfsmanna, auk þess sem hverju ökutæki er reiknað vel á annað þúsund króna í „tímakaup“ á meðan þau eru í akstri, öllum akstri, sama hvers eðlis hann er. Ljóst má vera að með þessu móti er hægt að búa til stórar tölur, sem eru þó ekki peningar í eiginlegum skilningi orðsins því ekki er hægt að nota þá til að borga fyrir nýjan flugvöll, en eru engu að síður notaðar sem slíkar þegar kemur að því að réttlæta niðurrif á Reykjavíkurflugvelli.

Hvað varðar raunverulegt verðmæti lands í Vatnsmýri, þá er illmögulegt að styðjast við fyrri lóðasölusamninga til að glöggva sig á lóðaverði þar sem engin lóð í Vatnsmýri hefur verið seld, en fjölda hektara hefur verið úthlutað á 0 krónur, t.d. undir Öskju 6ha, Íslenska erfðagreiningu 1,8ha og Háskólann í Reykjavík 4,5ha. Því verður að líta annað til að reyna að fá raunhæfar tölur í dæmið. Reykjavíkurborg keypti BSÍ fyrir skömmu, 1.500 m<sup>2</sup> iðnaðarhúsnæði í fullum rekstri með 1,5 hektara malbikuðu plani á 500 milljónir. Þá keypti borgin gamla slippinn, nærri tveggja hektara lóð við sjóinn, fyrir 300 milljónir á hektara.

Í ljósi þessa er fráleitt að Vatnsmýri sé metin á nærri milljarð á hektara. Miklu nær lagi er að líta til samnings sem staðgengill borgarstjóra, Dagur B. Eggertsson, og þáverandi fjármálaráðherra, Katrín Júlíusdóttir, undirrituðu á dögnum í flugstöð

Flugfélags Íslands á Reykjavíkflugvelli, sem bendir til að raunvirði sé um 100 milljónir króna á hektara, ef allt gengur eftir.

Sé þetta raunin þá mun ríkissjóður að hámarki fá um fimm milljarða króna fyrir sinn skika í Vatnsmýri.

Aðrir valkostir í flugvallarmálum:

Löngusker – Landfylling á stærð við Viðey. Veðurfarslega álitlegur kostur. Kostnaður líklega um 40 milljarðar.

Bessastaðanes – Veðurfarslega álitlegur kostur. Kostnaður líklega 20-30 milljarðar. bæjarstjórn Garðabæjar er ekki ginkeypt fyrir hugmyndinni.

Hólmsheiði - Veðurfarslega ótækur kostur. Kostnaður líklega 30 milljarðar.

Af þessu má ljóst vera að nýr flugvöllur, hvar svo sem hann gæti verið, verður ekki fjármagnaður með lóðasölu ríkisins.

Ef innanlandsflug yrði fært til Keflavíkur þá bendir allt til þess að 40% farþega á algengustu flugleiðinni muni aka í stað þess að fljúga, auk þess sem samdráttur yrði slíkur á öðrum flugleiðum, svo sem Ísafirði, Höfn og Vestmannaeyjum, að þangað myndi áætlunarflug leggjast af með öllu. Á þá áætlunarstaði sem eftir stæðu yrði flugtíðni helminguð, sem dregur úr tímafrelsi og ferðahagræði.

Við þetta myndi kostnaður allra aukast, bæði þeirra sem aka og fljúga, vegna aukins óhagræðis í rekstri flugfélaga. Í raun hafa flugrekendur haft á orði að ef innanlandsflug verði flutt til Keflavíkur, þá verði rekstrinum sjálfhætt nema til komi stórfelldar niðurgreiðslur frá hinu opinbera vegna þess að fastakostnaður í rekstri flugfélaga minnkar ekki línulega með fjölda flugfarþega.

Þar sem slyshætta á þjóðvegum er mun hærri en í áætlunarflugi mun slysum fjölga við að umtalsverður hluti þeirra sem annars hefðu flogið færu nú akandi, að jafnaði fimm til sex klukkustunda ferð hvora leið. Þá eru ótalin neikvæð áhrif á sjúkraflog.

Einnig er mögulegt að undanþága Íslands frá flugvernd í innanlandsflugi verði felld niður þannig að taka þyrfti upp vopnaleyti á öllum innlendum áætlunarflugvöllum með tilheyrandi óþægindum og kostnaði.

Samkvæmt Hagfræðistofnun Háskóla Íslands er tölfræðilegt virði mannlífs um kr. 900 milljónir. Það fer fljótt að höggva í reiknaðan samfélagslegan ávinning þess að rífa Reykjavíkflugvöll þegar lengri flutningstími bráðveikra og aukinn akstur á þjóðvegum fer að kosta mannlíf.

Þessar stærðir voru ekki teknar inn í útreikninga á þjóðhagslegum ávinningi við að flytja þjónustu við almennasamgöngur innanlands í lofti og sjúkraflog til Keflavíkur.

Í nýju aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir að flugbrautir 06/24 (NA/SV, eða litla brautin) sé þegar aflögð, að flugbrautir 01/19 (N/S) verði aflagðar 2016, og að flugbrautir 13/31 (A/V) verði aflagðar 2024. Eftir athugasemdir Skipulagsstofnunar hefur lokun flugbrauta 01/19 og 13/31 nú verið frestað til 2022, en Samgönguáætlun 2011-2022 gerir ráð fyrir Reykjavíkflugvelli sem miðstöð innanlandsflugs.

Lokun flugbrauta 06/24 verður til þess að Reykjavíkflugvöllur uppfyllir ekki lágmarksviðmið um nothæfisstuðul samkvæmt reglugerð um flugvelli nr. 464/2007, sem byggð er á viðauka 14 frá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

Engar mildandi aðgerðir geta bætt úr því.

Þá hefur hagsmunaaðilum á Reykjavíkflugvelli verið tjáð af staðgengli borgarstjóra og í bréfi frá lögfræðingi Umhverfis- og skipulagssviðs, að þeim verði gert að fjarlægja flugskýli sín, þar með talin flugvéla verkstæði, flugskólar, flugklúbbar, Flugsögusafnið o.fl. á eigin kostnað og yfirgefa Vatnsmýri bótalaust, þó svo að slíkt stangist berlega á við Skipulagslög nr. 123/2010, 51. gr. Bætur vegna skipulags og yfirtaka eigna, auk eignaréttarákvæðis Stjórnarskrár Lýðveldisins Íslands, 72. gr. laga nr. 33/1944.

Í skýrslu Innanríkisráðuneytisins Félagshagfræðileg greining á framtíð innanlandsflugs kemur fram, samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar, að núvirtur ábati af innanlandsflugvallakerfinu á landsbyggðinni í heild er um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013 miðað við arðsemistímamann 2013-2053 (uppsafnaður ábati til 40 ára) en þar hefur verið leiðrétt fyrir óvissu í bakgrunnsbreytum, m.a. farþegaspá. Munar þar mestu um ábata notenda af notkun flugsins og ábata vegna aukins öryggis í samgöngum. Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.

Þessi ábati grundvallast á því að miðstöð innanlandsflugs sé á Reykjavíkflugvelli í Vatnsmýri.

Ljóst er að mörg hundruð störf munu glatast við það leggja niður Reykjavíkflugvöll og vekur það áleitnar spurningar hvort önnur störf komi í stað þeirra og hvort þau störf séu á einhvern hátt hagkvæmari fyrir almenning og þjóðarbúið?

Sú andúð sem meirihluti borgarstjórnar sýnir flugvallarstarfseminni og óvirðing við vilja mikils meirihluta kjósenda styður þá aðgerð að færa skipulagsvald á Reykjavíkflugvelli frá Reykjavíkurborg til Alþingis til að tryggja að hagsmunir landsmanna í heild verði ráðandi við ákvarðanatöku fyrir svæðið.

Til að tryggja möguleika til uppbyggingar á innanlandsflugi, hlú að grasrót flugs og flugkennslu þá styður Flugmálafélag Íslands Frumvarp til laga um skipulags- og mannvirkjamál á Reykjavíkurlugvelli, þingskjal 279.

Virðingarfyllst,

Sigurður Ingi Jónsson  
Forseti Flugmálafélags Íslands