



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

19. mars 2019

Efni: Tillaga til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlugvallar.

Öryggisnefnd félags Íslenskra atvinnuflugmanna (ÖFÍA) hefur borist beiðni um umsögn varðandi 86. mál, tillögu til þingsályktunar um þjóðaratkvæðagreiðslu um framtíð Reykjavíkurlugvallar.

Að mati ÖFÍA er ærið tilefni til að halda þessa þjóðaratkvæðagreiðslu, því borgarstjórn Reykjavíkur hefur stefnt að því að leggja flugvöllinn niður, flugbraut fyrir flugbraut.

Á Reykjavíkurlugvelli er fjölbreytt starfssemi sem þyrfti að finna stað á öðrum og/eða nýjum flugvelli, áður en Reykjavíkurlugvelli yrði lokað.

Þetta viðfangsefni snertir skipulagsvald sveitarfélaga. Það er sjálfsagt og eðlilegt að sveitarfélög hafi óskorað skipulagsvald yfir svæðum sem þjóna fyrst og fremst íbúum viðkomandi sveitarfélags. Þannig er augljóst að Reykjavíkurborg hafi óskorað skipulagsvald yfir Skeifunni og Hljómskálagarðinum. Reykjavíkurlugvöllur er hinsvegar samgöngumannvirki sem þjónar öllum íbúum landsins. Á þessu tvennu er augljós munur. Verðum við ekki að gera greinarmun á svæðum innan sveitarfélags sem þjóna aðeins íbúum sveitarfélagsins eða hinsvegar landsmönnum öllum? Flugvöllurinn í Newark, Bandaríkjunum er í tveimur sveitarfélögum, Elizabeth og Newark. Borgarstjórn Elizabeth mun ekki geta gefið út nýtt aðalskipulag sem myndi afmá flugbrautir flugvallarins. Í Hollandi hefur hvert fylki skipulagsvald yfir flugvöllum. Þannig hefur Limburg-fylki skipulagsvald yfir flugvöllum í Maastricht, ekki sveitarfélagið Beek sem völlum er raunverulega innan. Að mati ÖFÍA er því ástæða til að skoða kosti þess að ríkið færi með skipulagsvald yfir þeim flugvöllum á Íslandi sem gætu talist samfélagslega mikilvægir.

Miðstöð sjúkraflugs er á Akureyri, það er, miðstöð læknisfræðilegrar þjónustu sjúkraflugs í landinu. En það breytir ekki þeirri staðreynd að eina fullbúna hátækisjúkrahúsið sem þjóðin hefur bolmagn til að reka er í Reykjavík og þangað þarf fólk að komast (óháð þjóðerni og búsetu) fljótt og örugglega. Burðarásinn í sjúkraflugi á Íslandi er Beechcraft King Air skrufupotan, hraðfleyg vél búin jafnþrýsti- og afsingarbúnaði sem auðveldlega má fljúga yfir hálendi Íslands í nánast öllum veðrum. Þyrflur munu aldrei geta leyst öll þau verkefni sem skrufupota ræður við.

Flugdeild Landhelgisgæslunnar (LHG) hefur aðstöðu á Reykjavíkurlugvelli en reglulega koma fram hugmyndir um að flytja starfssemi til Keflavíkurlugvallar. Þegar tölfraði útkalla LHG er yfirfarin kemur í ljós að helstu þjónustusvæði LHG eru fyrir austan Reykjavík og norð- og suð-austur af Reykjavík en einungis 10% útkalla eru suður frá Reykjavíkurlugvelli. Af þessu leiðir að viðbragðstími LHG myndi lengjast fyrir hvern fluglegg þ.e. frá Keflavík að útkallsstað um ca. 10 mínútur sem er flugtíminn frá Keflavík til Reykjavíkur. ÖFÍA vill vekja athygli á að þegar einungis ein viðveruvakt er til staðar leggur sú vakt ekki af stað, t.d. í verkefni út á sjó, fyrr en bakvakt er komin á starfstöð og tryggt að viðveruvaktin hafi þann stuðning sem nauðsynlegur er þegar lagt er af stað í áhættusöm verkefni. Þyrfti því að bíða eftir bakvakt frá Reykjavík til Keflavíkur sem myndi leiða til lengri útkallstíma en er samkvæmt núverandi fyrirkomulagi. Þá liggur fyrir að veðurfarslega er óhagstæðara að fara með starfsemi flugdeildar LHG á Miðnesheiði á Suðurnesjum.



Ef starfsemi flugdeildar LHG yrði flutt þyrfti þyrla oftar að lenda við sjúkrahúsið í Reykjavík heldur en nú er gert enda við ákveðnar aðstæður hentugra að lenda á Reykjavíkurflugvelli. Í þeim tilfellum sem þyrlan þarf að lenda á sjúkrahúsinu þyrfti hún í kjölfarið að fljúga til Keflavíkur við blindflugaðstæður sem lengir flugtíma þyrlunnar og kostnaður eykst samhlíða.

Reykjavíkurflugvöllur gegnir mjög mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur á Íslandi og hefur reynst vel sem slíkur. Þegar Keflavíkurflugvöllur lokast gegna flugvellirnir í Reykjavík, á Egilsstöðum og Akureyri þýðingarmiklu hlutverki sem varaflugvellir. Á Reykjavíkurflugvelli eru flugbrautir stuttar og veðurfar stundum svipað og í Keflavík. Flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum eru hins vegar á öðrum veðursvæðum en hafa mjög ólíka flugtæknilega eiginleika. Skortur á flugvélastæðum takmarkar notkunarmöguleika þeirra sem varaflugvellir.

Í skýrslu samráðsnefndar Samgönguráðuneytisins og Reykjavíkurborgar frá árinu 2007 segir á bls. 23 að innanlandsflug verði ekki flutt til Keflavíkurflugvallar öðruvísi en að varaflugvöllur verði byggður á suðvesturlandi.

Í skýrslu Innanríkisráðuneytisins um félagshagfræðilega greiningu á framtíð innanlandsflugs kemur fram að innanlandsflug muni að öllum líkindum dragast mikið saman og verði jafnvel ekki fýsilegt verði innanlandsflugið flutt til Keflavíkurflugvallar. Það er því forsenda fyrir virku innanlandsflugi á Íslandi að miðstöð innanlandsflugs sé í Reykjavík og þannig í nánnum tengslum við þá þjónustu sem landsmenn sækja til höfuðborgarinnar. Þetta eru staðreyndir sem stjórnvöld verða að hafa í huga.

Það er mjög skiljanlegt að fólk sjái ofsjónum yfir því hvað Reykjavíkurflugvöllur tekur mikið pláss. Reykjavíkurflugvöllur var upphaflega hannaður sem herflugvöllur þar sem byggingum var dreift um í hernaðarlegum tilgangi. Vegna þeirrar tilvistarkreppu sem flugvöllurinn hefur verið í er ásýnd og ástand bygginganna eins og raun ber vitni. Þar er fyrst og fremst um að kenna langvarandi óvissu um framtíð vallarins. Þetta er í raun sú byggð sem mætti etv. þetta í Reykjavík, byggðin sem tilheyrir Reykjavíkurflugvelli.

Virðingarfyllst,

f.h. ÖFÍA

Ingvar Tryggvason

Formaður