

Frumvarp til laga

um Reykjavíkurflugvöll í Vatnsmýri.

Flm.: Höskuldur Þórhallsson.

1. gr.

Reykjavíkurflugvöllur skal starfræktur í Vatnsmýri í Reykjavík.
Ráðherra birtir í B-deild Stjórnartíðinda uppdrátt af Reykjavíkurflugvelli.

2. gr.

Á Reykjavíkurflugvelli skulu vera þrjár malbikaðar flugbrautir:

- braut 01/19 sem er a.m.k. 1.560 metrar,
- braut 06/24 sem er a.m.k. 960 metrar,
- braut 13/31 sem er a.m.k. 1.230 metrar.

Á Reykjavíkurflugvelli skal vera aðstaða fyrir farþega í innanlandsflugi og fyrir einka- og kennsluflug. Reykjavíkurflugvöllur skal gegna hlutverki varaflugvallar fyrir innanlandsflug og millilandaflug.

3. gr.

Lög þessi ganga framur ákvæðum almennra laga, svo sem skipulagslaga og loftferðalaga.

4. gr.

Ráðherra er heimilt að taka eignarnámi land sem nauðsynlegt er til að tryggja framkvæmd laga þessara, staðsetningu Reykjavíkurflugvallar skv. 1. gr. og starfsemi hans skv. 2. gr. Um framkvæmd eignarnáms gilda ákvæði laga um framkvæmd eignarnáms.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Tilgangur frumvarps þessa er að festa Reykjavíkurflugvöll í sessi í því horfi sem hann hefur um árabíl verið í Vatnsmýri í Reykjavík þar til Alþingi ákveður annað. Reykjavíkurflugvöllur gegnir lykilhlutverki sem miðstöð innanlandsflugs og hefur þannig verulega þýðingu fyrir samgönguöryggi landsmanna. Þá er Reykjavíkurflugvöllur afar mikilvægur fyrir sjúkraflug með sjúklinga af landsbyggðinni á Landspítalann og þjónar sem slíkur sem miðstöð sjúkraflugs á landinu og hefur mikilvægi hans ítrekað sannast á undanförmum árum. Brýnt er að festa Reykjavíkurflugvöll í sessi og marka með því stefnu um framtíð flugvallarins í Reykjavík á meðan ekki hefur verið tekin skýr ákvörðun um að innanlandsflug skuli fært á annan tilbúinn flugvöll á höfuðborgarsvæðinu. Reykjavíkurflugvöllur gegnir mikilvægu hlutverki fyrir stjórnslu ríkis og sveitarfélaga og tengingu íbúa á landsbyggðinni við grunnþjónustu hins opinbera sem er í síauknum mæli veitt á höfuðborgarsvæðinu en ekki í

heimabyggð. Þá er Reykjavíkurlflugvöllur mikilvægur fyrir kennslu- og einkaflug sem ljóst er að fer ekki saman við rekstur stærri alþjóðaflugvallar. Þá má einnig vísa til skýrslu innanríkisráðuneytisins frá 2014 um félagsdagfræðilega greiningu á framtíð áætluarflugs innanlands þar sem fram kemur að Reykjavíkurlflugvöllur í Vatnsmýri gegni lykilhlutverki fyrir framtíð innanlandsflugs á Íslandi. Að mati flutningsmanns er ótækt að óvissa ríki um staðsetningu flugvallarins og nýtingu hans til lengri tíma. Alþingi þarf því að taka af allan vafa þar um með lagasetningu þessari sem er í þágu hagsmuna landsmanna allra.

Hinn 22. mars sl. féll í héraðsdómi Reykjavíkur dómur í máli Reykjavíkurborgar gegn íslenska ríkinu. Málinu var áfrýjað til Hæstaréttar sem 9. júní staðfesti niðurstöðu héraðsdóms með dómi sínum í máli nr. 268/2016. Málið höfðaði Reykjavíkurborg til að fá innanríkisráðherra knúinn til að loka flugbraut 06/24 á Reykjavíkurlflugvelli, braut sem einnig hefur verið kölluð neyðarbrautin. Niðurstaða dómsins var að samkomulag sem þáverandi innanríkisráðherra og þáverandi borgarstjóri í Reykjavík gerðu með sér 25. október 2013 væri bindandi fyrir innanríkisráðherra en samkvæmt samkomulaginu skuldbatt þáverandi innanríkisráðherra sig til að loka neyðarbrautinni að uppfylltum skilyrðum um öryggi flugvallarins. Í forsendum héraðsdóms í málinu kemur m.a. fram að þar sem ráðherra sé að lögum bær til að taka ákvarðanir um málefni flugvallarins hafi hann getað skuldbundið sig til þeirra með fyrrgreindu samkomulagi án aðkomu Alþingis eða annarra handhafa ríkisvalds. Samkvæmt niðurstöðu dómsins hefur neyðarbrautinni nú verið lokað. Í forsendum dómsins kemur einnig fram að Alþingi geti með almennum lögum takmarkað það vald ráðherra, setji Alþingi lög sem kveði með skýrum hætti á um að starfrækja skuli Reykjavíkurlflugvöll í Vatnsmýri og í hvaða mynd flugvöllurinn skuli vera. Sé kveðið skýrt á um að Reykjavíkurlflugvöllur skuli starfræktur í Vatnsmýri í því horfi sem hann hefur verið, þ.e. með öllum þremur flugbrautum að fullu nothæfum, er ljóst að ráðherra mun ekki geta tekið ákvörðun um breytingar á velli sem færu þannig gegn þessum lögum.

Í forsendum héraðsdóms kemur einnig fram að öryggi Reykjavíkurlflugvallar hafi verið forsenda þess að fyrrgreint samkomulag þáverandi innanríkisráðherra og þáverandi borgarstjóra mundi halda og vísað er í skýrslu verkfræðistofunnar Eflu um útreikning á nothæfisstuðli vallarins og áhættumatsskýrslu Isavia því til stuðnings. Í því samhengi er mikilvægt að hafa í huga að áhættumat Isavia vegna lokunar neyðarbrautarinnar tekur ekki til lykilorða eins og sjúkraflugs og áhrifa lokunar brautarinnar á öryggi sjúklinga, en sjúkraflugvélar þurftu ítrekað að lenda á neyðarbrautinni sl. vetur vegna veðurs. Útreikningar á nothæfisstuðli vallarins, ef gert er ráð fyrir lokun neyðarbrautarinnar, virðast miðast við aðstæður þar sem veður er gott og aðrar brautir þurrar en í þeim tilvikum er ljóst að ekki þarf að nota neyðarbrautina. Ekki verður því séð að sýnt hafi verið fram á haldbæra útreikninga á raunverulegum nothæfisstuðli vallarins með aðeins tveimur flugbrautum og áhættumat fyrir rekstur vallarins með tveimur brautum virðist ófullnægjandi. Það er því á ábyrgð Alþingis að bregðast við þeim aðstæðum sem komnar eru upp með afgerandi hætti og þannig að því verði komið í framkvæmd sem fyrst að neyðarbrautin verði opnuð að nýju svo að öryggi sjúkraflugs á Íslandi verði tryggt fyrir komandi vetur.

Tengt fyrrgreindu samkomulagi þáverandi innanríkisráðherra og þáverandi borgarstjóra var samkomulag ríkis, borgar og Icelandair Group um að fullkanna aðra kosti til rekstrar innanlandsflugs en framtíðarflugvöll í Vatnsmýri og voru aðilar sammála um að fyrsti kostur fyrir rekstur innanlandsflugs yrði á höfuðborgarsvæðinu. Var í samkomulaginu kveðið á um skipan nefndar sem skyldi vinna skýrslu um möguleg flugvallarstæði á höfuðborgarsvæðinu. Formaður nefndarinnar var Ragna Árnadóttir og nefndin jafnan kölluð Rögnunefndin. Nefndin skilaði skýrslu sinni í júní 2015 með þeirri niðurstöðu að ákjósanlegasta staðsetning

fyrir innanlandsflugvöll til framtíðar væri í Hvassahrauni utan Hafnarfjarðar. Var sérstaklega tekið mið af því að þróunarmöguleikar í Hvassahrauni væru umtalsvert meiri en í Vatnsmýri og möguleikar á því að flugvöllur í Hvassahrauni gæti sinnt millilandaflugi í framtíðinni. Í frumvarpi þessu er ekki tekin afstaða til þeirrar niðurstöðu sem þó er ekki hafin yfir gagnrýni. Frumvarpið felur í sér að þar til nýr flugvöllur fyrir innanlandsflug verður tilbúinn fyrir starfsemi á höfuðborgarsvæðinu verði Reykjavíkflugvöllur áfram í Vatnsmýri með þremur virkum flugbrautum og þeim nothæfisstuðli sem verið hefur á vellinum um áraraðir. Ekki er forsvaranlegt að skerða öryggi og nothæfi Reykjavíkflugvallar á meðan ekki liggur fyrir hvort og hvar nýr flugvöllur verði byggður. Frumvarpið felur einnig í sér að ef færa á flugstarfsemi úr Vatnsmýri á annan stað þarf til að koma samþykki Alþingis sem skipað er lýðræðislega kjörnum fulltrúum allra landsmanna. Með því fæst skýrt umboð til slíkra ráðstafana ef til þeirra þarf að koma.

Í 1. gr. frumvarpsins er skýrt kveðið á um að starfrækja skuli Reykjavíkflugvöll í Vatnsmýri. Þar sem hér er um sérlög að ræða gagnvart loftferðalögum ganga þau framur heimildum ráðherra samkvæmt þeim lögum í samræmi við almennar lögskýringarreglur en þó þykir rétt að kveða skýrt á um það í 3. gr. frumvarpsins. Ekki er neinum vafa undirorpið við hvaða landsvæði er átt í Reykjavík þegar talað er um Vatnsmýri en þó er rétt að ráðherra láti birta í B-deild Stjórnartíðinda uppdrátt af flugvallarsvæðinu eins og það er þegar frumvarpið verður að lögum. Í 2. gr. er kveðið á um hvaða flugbrautir skuli starfræktar og lágmarks-lengdir þeirra. Með þessu ákvæði er tryggt að Reykjavíkflugvöllur haldist í rekstri með þremur flugbrautum, þ.m.t. neyðarbrautinni. Þá er einnig kveðið á um að á flugvellinum skuli vera aðstaða fyrir farþega í innanlandsflugi og fyrir einka- og kennsluflug. Í 3. gr. er kveðið skýrt á um að lög þessi teljist sérlög gagnvart öðrum lögum og gangi því framur almennum lögum, svo sem skipulagslögum, nr. 123/2010, og loftferðalögum, nr. 60/1998. Lögin munu því binda hendur ráðherra hverju sinni við ákvarðanatöku um starfsemi Reykjavíkflugvallar á grundvelli loftferðalaga þar sem slíkar ákvarðanir geta ekki farið í bága við lög þessi. Í 4. gr. er eignarnámsheimild fyrir ráðherra til að tryggja framkvæmd laganna. Landið undir Reykjavíkflugvelli er ekki að fullu í eigu ríkisins og því mikilvægt að ráðherra hafi heimild til að taka það land sem ekki er í eigu ríkisins eignarnámi til að tryggja framkvæmd laganna ef á þarf að halda.