

Reykjavík 02.05.2022

Sigurður Ingi Jóhannsson  
Innviðaráðherra.

**Efni: Umsögn um svar Reykjavíkurborgar vegna uppbyggingar í Skerjafirði.**

Vísað er til erindis innviðaráðuneytis frá 13. apríl sl. þar sem óskað eftir umsögn Isavia Innanlandsflugvalla um svarbréf Reykjavíkurborgar til ráðuneytisins vegna fyrirhugaðrar uppbyggingar í Skerjafirði. Eftirfarandi eru athugasemdir félagsins.

Það er ljóst að mismunandi sýn er á milli borgarinnar og Isavia hvað varðar flugöryggi og rekstraröryggi Reykjavíkflugvallar. Ábyrgð félagsins sem rekstraraðila flugvallarins er umfram flest annað að tryggja öryggi loftfara og farþega eins og kostur er og að rekstraröryggi flugvallarins vegna áætlanaflegs og sjúkraflugs skerðist ekki frekar.

Í fyrra minnisblaði félagsins til ráðherra var fjallað um áhyggjur félagsins af áhrifum framkvæmda í Skerjafirði á rekstraröryggi flugvallarins og að fyrirhugaðar framkvæmdir myndu gera það erfitt fyrir félagið að tryggja flugöryggi bæði á framkvæmdatíma og eftir að hverfið hefur risið. Þær áhyggjur hafa ekkert minnkað við lestur svarbréfs borgarinnar.

Á framkvæmdatíma má gera ráð fyrir því að fjöldi byggingarkrana verði reistir við hlið flugbrautar og upp í hindranafleti hennar. Í kafla III í svarbréfi Reykjavíkurborgar fullyrðir borgin að tryggt verði að mannvirki, tæki og tól skeri ekki hindrunarflöt flugbrauta og aðflugs og muni það einnig gilda um byggingarkrana, bifreiðakrana og dælurör steypubifreiða o.fl á framkvæmdatímanum. Reykjavíkurborg vísar engu að síður seinna í sama kafla til fordæma í framkvæmdum á Keflavíkflugvelli og Vatnsmýrarsvæðinu en þær framkvæmdir liggja töluvert fjær flugbrautum en Nýja Skerjafjörður og eru því fjarri því að vera sambærilegar við þær truflanir á rekstraröryggi sem framkvæmdir við Nýja Skerjafjörð munu valda á Reykjavíkflugvelli. Einnig má taka fram að við afhendingu landsvæðisins glatar flugvallarþjónusta Reykjavíkflugvallar, sem m.a. sinnir björgunar- og slökkviviðbragði, æfingasvæði sínu. Óþarft er að benda á mikilvægi þess að slíkir viðbragðsaðilar viðhaldi hæfni sinni og hafi til þess viðeigandi aðstöðu.

Í bréfi Reykjavíkurborgar kemur fram að leitast verði við að lágmarka rask og ónæði á framkvæmdatíma og að aðkoma að framkvæmdasvæðinu verði um nýjan framkvæmdaveg sem lagður verði úr austri frá Nauthólsvegi suður fyrir flugbrautarendann. Félagið vekur athygli á því að við suðurenda þeirrar flugbrautar er staðsettur mikilvægur aðflugsbúnaður þar sem ekki má leyfa umferð ökutækja í ákveðinni fjarlægð eða annars sem gæti truflað útsendingu svo sem rykmengunar frá nálægum malarframkvæmdavegum. Félagið bendir á að það getur hvorki veitt undanþágu frá né samþykki sem eru ekki í samræmi við reglugerðir um flugvelli sem í gildi eru hverju sinni um þennan tækjabúnað. Í slíkum tilvikum þarf atbeina Samgöngustofu.

Þá er í vindafarsgreiningu NLR skilmerkilega greint frá því að uppbyggingin muni hafa áhrif á aðstæður á braut. Félagið telur þörf á því að vekja máls á orðalagi í skýrslu NLR en á bls 28 í Appendix A sem fjallar um “ICAO Risk classification” er niðurstöðum áhættumats skipt niður í þrjá flokka. Rauður flokkur er orðaður “intolerable region”, gulur flokkur er orðaður sem “tolerable region” og grænn flokkur er orðaður sem “acceptable region”. Allir aðilar eru sammála því að að áhættumat

niðurstaðna NLR hljóði á þann veg að áhættan sé metin sem þolanleg - “should be regarded as tolerable”.

Í næstu setningu í skýrslu NLR er sagt orðrétt : *“However, the associated risk is not acceptable without further mitigation measures and may require a management decision”.*

Skv. Flokkun ICAO lendir áhættumatið því í gulum flokki sem þýðir að grípa þurfi til öryggisráðstafanna og mótvægisáðgerða sem Reykjavíkurborg bendir réttilega á í svari sínu sé á ábyrgð rekstraraðila flugvallarins að hlutast til um, við núverandi og breyttar aðstæður. Þær ráðstafanir eða mótvægisáðgerðir sem draga úr áhættu í flugi leiða til rekstrartakmarkana eða einfaldlega lokunar. Þær koma til viðbótar þeim takmörkunum sem þegar eru til staðar vegna veðuraðstæðna, ókyrrðar og sviptivinda á braut. Og ítrekað skal að áhrifin verða meiri á minni vélar heldur en stærri þotur.

Þessar breyttu aðstæður á og umhverfis Reykjavíkurflogvöll eru grunnurinn að þeim ábendingum sem Isavia Innanlandsflugvellir hafa sent á Innviðaráðuneytið.

Reykjavíkurborg hyggst nýta mengaðan jarðveg sem hljóðmön inná öryggissvæði flugvallarins. Hönnun manarinnar, hæð og umfang hefur ekki verið kynnt að fullu fyrir flugvallarrekaða og ekki hefur borist formleg beiðni um gerð hennar til eiganda landsvæðisins. Þannig að ekki hefur verið hægt að taka afstöðu til þess hvort mönin geti í raun orðið að nýrri hindrun á svæðinu eða ekki. Ítrekað er að þessi hluti öryggissvæðis flugbrautarinnar er þegar á undanþágu vegna þess hve mjótt það er (75 m). Gengið var út frá því við vottun flugvallarins að ekki yrði bætt við frekari hindrunum á öryggissvæðinu allt að 150 m frá miðlínu flugbrautarinnar. Þetta kom skýrt fram á sameiginlegum fundi borgarinnar, Isavia Innanlandsflugvalla og Samgöngustofu.

Isavia Innanlandsflugvellir ítrekar þá fyrri afstöðu sína að framkvæmdir við Nýja Skerjafjörð eru líklegar til að valda því að ekki verði hægt að þjóna innanlandsflugi með sama hætti og gert var við undirritun samkomulagsins um sölu landsins.

Nú liggur fyrir erindi frá Reykjavíkurborg með ósk um tilfærslu á flugvallargirðingu þannig að framkvæmdir við undirbúning byggingalóða geti hafist á sumarmánuðum. Félaginu er ekki fært að verða við þeirri beiðni nema að ráðherra staðfesti það að færsla girðingarinnar fari ekki gegn samkomulagi ríkis og borgar frá árinu 2019. Óskað er eftir skriflegri afstöðu Innviðaráðherra, sem ber faglega og pólitíska ábyrgð á rekstri og tilvist flugvallarins til þeirrar beiðni.

Með vinsemd og virðingu,

Sigrún Björk Jakobsdóttir, framkvæmdastjóri