

MINNISBLAÐ

TIL INNVIÐARÁÐHERRA

DAGSETNING 21.janúar 2022

HÖFUNDUR SBJ

FLUGÖRYGGI Á REYKJAVÍKURFLUGVELLI

Tilgangur minnisblaðsins er að fara yfir þær aðstæður sem eru að skapast á Reykjavíkurflugvelli í ljósi þéttingu byggðar umhverfis flugvöllinn. Hliðarendasvæðið er því sem næst fullbyggt og þegar hafa komið í ljós kvartanir flugstjóra vegna breyttra aðstæðna á flugbrautum og breytinga á vindafari í brottflugi og aðflugi. Byggingarreitir næst flugbrautarþröskuldi 19 eru enn óbyggðir.

Næsta skref í framkvæmdum við flugvöllinn er uppbygging Nýja Skerjafjarðar - frá Einarsnesi að Skýli 3. Stefnt er að því að flugvallargirðing verði færð núna í sumar 2022 og jarðvegsframkvæmdir eiga að hefjast þá. Mikið magn af menguðum jarðvegi þarf að flytja til og gert er ráð fyrir að hann verði nýttur til að byggja hljóðmön á milli væntanlegrar byggðar og flugvallarins. Mönin á að rísa þar sem að öryggissvæði flugbrautarinnar endar – 75 m frá miðlínu flugbrautar. Þetta flugbrautaröryggissvæði er þegar á undanþágu vegna þess hve mjótt það er og gengið var út frá því við vottun flugvallarins að ekki yrði bætt hindrunum á það út í 150 m frá miðlínu flugbrautarinnar.

Reykjavíkurborg hefur átt samtal við Isavia Innanlandsflugvelli um verkefnið. Á þeim fundum og í þeim samskiptum hefur borgaryfirvöldum verið gerð grein fyrir áhyggjum fyrirtækisins um möguleg áhrif fyrirhugaðra framkvæmda á rekstur flugvallarins. Háreist mön hefur áhrif á vindafar og getur valdið ókyrrð á flugbraut, sem ógna öryggi loftfars í landingu eða flugtaki. Jafnframt getur yfirborðsvatn af breyttu landslagi kallað fram breyttar flugbrautaraðstæður, t.a.m. ísingu á flugbrautum og akbrautum loftfara.

Árið 2020 var NLR í Hollandi fengið til að skoða deiliskipulagstillögurnar í Nýja Skerjafirði og meta áhrif uppbyggingar á vindafar og aðstæður á flugvellinum. Megin niðurstöður skýrslu NLR eru að áhrifa á aðflug gætir á flugbrautum 01 og 31. Breytingar sem geta orðið á vindhvörfum miðað við gefnar forsendur eru innan marka og ættu ekki að hafa teljanleg áhrif á flugvöllinn. Bent er á að þessar aðstæður eru til staðar u.þ.b. einu sinni í mánuði og erfitt geti verið að bregðast við þar sem ekki er hægt að lenda á öðrum flugbrautum vegna hliðarvinds eða meðvinds.

Byggðin hefur mun meiri áhrif á ókyrrðarstuðulinn og leiðir greiningin í ljós að þegar það er ríkjandi vestanátt og vindhraði yfir 24 kts (~12 m.sek) fer ókyrrðarstuðullinn yfir ásættanleg mörk fyrir aðflug á flugbraut 31. Ráðgjafar NLR framkvæmdu bráðabirgða áhættumat á þessu

miðað við tíðni og alvarleika atviks sem getur orðið. Niðurstaðan út frá því áhættumati er að þessar aðstæður verða ekki betri en þolanlegar. Það krefst þess að gripið sé til mildunarráðstafana til að draga úr líkum á alvarlegu öryggisatviki.

En mikilvægt er að hafa í huga er að öll líkön sem notuð eru til að skoða vindafar á flugvöllum innihalda talsverðar aðgerðir til einföldunar og miða einnig við miðlungsstórar flugvélar. Á Reykjavíkurflugvelli eru stærðir og massi loftfara talsvert fjölbreyttari en þessar athuganir miða við og oft lítil og létt loftför sem eiga í hlut.

Árið 2019 gerðu samgönguráðherra og borgarstjóri samkomulag sem kveður á um að Reykjavíkurflugvöllur verði á sínum stað til ársins 2032. Í samkomulaginu er miðað við að Reykjavíkurflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á fullnægjandi hátt þar til að nýr flugvöllur sé tilbúinn. Starfsemi stórvirkra vinnuvéla á framkvæmdasvæðinu og þungaflutningar á milli Einarsness og flugbrautar 13-31 mun hafa áhrif á öryggi loftfara. Aukin hættu er á foki jarðefna og smáhluta inn á flugbraut. Notkun byggingarkrana nærri öryggissvæði flugvallarins mun að auki hafa takmarkandi áhrif á reksturinn.

Í ljósi alls þessa þá lýsir Isavia Innanlandsflugvellir yfir áhyggjum sínum af áhrifum á flugöryggi á framkvæmdatíma þessa verkefnis og ljóst er að rekstraraðila flugvallarins er vandi á höndum við að tryggja lágmarks flugöryggi sem krafist er í lögum og reglugerðum, og tryggja þjónustu flugvallarins á framkvæmdatíma og þegar þétting byggðar verður orðin að veruleika.

Rekstraraðili flugvallarins getur því ekki setið hjá á meðan verið er að undirbúa framkvæmdir á vegum Reykjavíkurborgar í næsta nágrenni við Reykjavíkurflugvöll sem er fyrir séð að geti valdið því að ekki verið hægt að þjóna innanlandsflugi með sama hætti og það var við undirritun samkomulagsins.

Isavia Innanlandsflugvellir, sem starfrækir Reykjavíkurflugvöll á grundvelli þjónustusamnings við íslenska ríkið, hefur það verkefni að standa vörð um þá þjónustu sem fyrirtækinu er falið að veita og því mikilvægt að það bendi á þau áhrif sem geti orðið af fyrirhuguðum framkvæmdum þannig að allir aðilar sem að þeim koma séu vel upplýstir um afleiðingar slíkra framkvæmda sem hafi neikvæð áhrif á öryggi og þjónustu flugvallarins.

Sigrún Björk Jakobsdóttir
Framkvæmdastjóri