

Forsætisráðherra  
Innanríkisráðherra  
Heilbrigðisráðherra  
Umhverfissráðherra  
Fjármálaráðherra  
Isavia

14. desember, 2014

## **Greinargerð um framvindu áhættumatsferlis Isavia, vegna fyrirhugaðrar lokunar á flugbraut 06/24 á Reykjavíkflugvelli.**

Við sem hér skrifum undir teljum okkur skylt að halda til haga með hvaða hætti framvinda þess áhættumatsferlis, sem Isavia hefur staðið fyrir í ár, varðandi fyrirhugaða lokun flugbrautar 06/24 á Reykjavíkflugvelli hefur verið

Þegar þetta er ritað hefur vinnuhópurinn, sem unnið hefur að þessu mati, verið leystur upp án formlegrar niðurstöðu.

Ferli þetta hófst í byrjun árs 2014 eftir að forstjóri Isavia hafði sent frá sér skýrslu þ. 13 des. 2013, með útreikningum á nothæfisstuðli fyrir Reykjavík- og Keflavíkflugvelli samanlagða, sem engin fordæmi eru fyrir né heimild til í reglugerð um flugvelli nr. 464 frá 2007 (reglugerðin byggir á Chicago-samningi Alþjóða Flugmálastofnunarinnar, sem Ísland er aðili að, *ICAO Annex 14, Aerodromes*). Einnig var reiknað með gildi fyrir hliðarvindsstuðul sem eru langt umfram það sem téð reglugerð kveður á um. Flugmálafélag Íslands og flugfélagið Mýflug sendu harðorða gagnrýni á innihald skýrslunnar til ráðherra og ráðuneytisstjóra innanríkisráðuneytisins, auk forstjóra Samgöngustofu. Þá hefur Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna sent athugasemdir vegna skýrslunnar til forstjóra Isavia og Samgöngustofu.

Umrædd skýrsla var notuð sem megin stoðgagn skipulagsfulltrúa Reykjavíkurborgar til að afgreiða sem tilhæfulausar þær athugasemdir sem hagsmunaaðilar sendu inn vegna breytinga á deiliskipulagi Reykjavíkflugvallar sem fól í sér lokun á flugbraut 06/24. Deiliskipulagið var samþykkt af meirihluta borgarstjórnar þann 1. apríl 2014, þrátt fyrir ábendingar um ofangreinda annmarka.

Samkvæmt verklagsreglum sem Isavia hefur innleitt og byggja á reglugerð um flugvelli nr. 464/2007, 3. gr. áhættugreining og áhættumat, ber að áhættumeta fyrirhugaða breytingu áður en til hennar kemur. Þann 10.01.2014 óskaði Isavia eftir tilnefningu fulltrúa frá Flugfélagi Íslands, Flugfélaginu Ernir, Mýflugi, Landhelgisgæslunni, Flugskóla Íslands, Geirfugli, Fluggörðum, Aðflugshönnun/AIS/Isavia og BIRK TWR/Flugleiðsögupjónusta/Isavia til þátttöku í vinnuhópi við gerð áhættumats um lokun flugbrautar 06/24 á Reykjavíkflugvelli. Vinnuhópurinn skyldi annast flugöryggislegt mat á atriðum sem kunna að valda áhættu sem tengist breytingu á starfsemi flugvallarins, og finna leiðir til úrbóta. Vinnuhópurinn vann drög að áhættumati sem Isavia ákvað að senda til innanríkisráðherra og Samgöngustofu (SGS) í apríl sl. Þess ber að geta að tölfræðileg gögn voru af mjög skornum skammti við þessa vinnu. Samgöngustofa gerði athugasemdir í sjö liðum við drögin. Flestar sneru þessar athugasemdir að verklagi og framsetningu Isavia, en í 7. lið kallar SGS eftir frekari rökstuðningi fyrir niðurstöðu áhættumats „þ.e. tilvísunum í sambærileg atvik eða tölfræði“. Þessar athugasemdir SGS leiddu til þess að nýtt ferli fór af stað síðla sumars.

Tveir fundir, sem haldnir voru dagana 20. og 28. ágúst leiddu ekki til niðurstöðu hjá vinnuhópnum. Heldur hafði bæst við tölfræðileg gögn en þó voru þau enn af skornum skammti og takmörkuð.

Þá var boðað til þriðja fundarins þann 4. september s.l. Honum var aflýst daginn áður „af óviðráðanlegum orsökum“. Síðan liðu þrjú mánuðir án þess að nokkur vitneskja bærist undirrituðum, um það hverju sú töf sætti. Á fyrri helmingi þess tímabils voru sendir tölvupóstar frá nefndarmönnum í þrígang, þar sem innt var eftir því hvort ekki væri að vænta fréttu af þessu máli. Þeim var aldrei svarað.

Það var ekki fyrr en þann 27. nóvember s.l. sem okkur barst nýtt fundarboð á fund 2. desember, og með því fundarboði var okkur fyrst gert kunnugt að til væru orðnar skýrslur frá Verkfræðistofunni Eflu, þar sem gat að líta niðurstöður útreikninga „á nothæfisstuðli (usability factor) Reykjavíkurflugvallar annars vegar og áhrif flugbrauta á nothæfistíma hins vegar“.

Fram til þess tíma hafði enginn undirritaðra hugmynd um að slík vinna færi fram. Þá er þess að geta að orðið „nothæfistími“ er nýyrði, óskilgreint hugtak. Þess var óskað á mánudeginum 1. desember, að vinnuhópurinn fengi þessi gögn í hendur til að geta kynnt sér þau að einhverju marki, áður en til fundarins kæmi. Þeim tölvupósti var ekki svarað.

Það vakti strax athygli á kynningunni hvað niðurstöður útreikninganna sýndu háan nothæfisstuðul flugvallarins án flugbrautar 06/24, enda frábrugðið fyrri útreikningum, sem fylgt höfðu ICAO viðauka 14. Lítið tóm gafst fundarmönnum til að rýna þessi skjöl til gagns á kynningunni, en nokkrar lykilsurningar vöknuðu varðandi gefnar forsendur, sem menn töldu að gætu haft áhrif á niðurstöður, nefna skal sérstaklega í því sambandi vindhviður og hemlunarskilyrði.

Isavia upplýsti að umræddar skýrslur hefðu verið unnar til að vinnuhópurinn hefði betri gögn til að vinna úr svo ljúka mætti áhættumatinu. Það kom því flatt upp á flesta þegar í ljós kom að á meðan verið var að kynna þessar skýrslur fyrir hópnum sem innlegg í vinnu þeirra, þá sendi Isavia frá sér fréttatilkynningu um þessar skýrslur, opinberaði innihald þeirra og túlkaði niðurstöður einhliða.

Það kann að vera tilviljun ein, en þennan sama dag afgreiddi borgarstjórn Reykjavíkur nýtt skipulag Hlíðarendasvæðisins og vísaði m.a. í þessi sömu gögn til staðfestingar á því að í góðu lagi sé að loka flugbraut 06/24.

Í kjölfar kynningar á skýrslum Eflu var boðaður fundur vinnuhópsins en fundarboð barst seinnipart 2. desember fyrir fund kl. 9:00 þann 4. desember. Þátttakendum var því ætlaður afar naumur tími til að undirbúa næstu skref með hliðsjón af þessum umfangsmiklu nýju upplýsingum. Gerðar voru athugasemdir við skamman fyrirvara þar sem nokkrir áttu í erfiðleikum með að hliðra til í störfum sínum og/eða haga ferðalögum frá heimahögum fjarri borginni, með aðeins tveggja náttu fyrirvara. Beiðnum um lengri frest fyrir þennan fund var alfarið hafnað, sem leiddi til þess að tveir undirritaðra hvorki komust til þessa fundar né gátu þeir sent varamenn í sinn stað. Þess utan varð einn til viðbótar að láta sér nægja símasamband við fundinn.

Á þessum fundi var óskað eftir því að allir þátttakendur í vinnuhópnum fengju í hendur bæði gögnin sem lágu til grundvallar skýrslunum og útreikninga, en ekki aðeins niðurstöðurnar. Okkur til furðu vísaði verkefnisstjóri Isavia, með tilvísun í upplýsingalög á umsóknareyðublað á vefsíðu Isavia þar sem hægt væri að óska eftir upplýsingum. Ósk um aðgang að þessum gögnum er sjálfsögð og eðlileg, einkum í ljósi þess að undirritaðir vissu ekki til þess að umrædd gögn væru til og fulltrúar Isavia sögðust hafa fundið þau á því tímabili sem engum fyrirspurnum um framhald verkefnisins var svarað.

Eftir talsverðar umræður kvað verkefnisstjóri Isavia upp úr að frekari vinna innan hópsins myndi ekki skila árangri né að komist yrði að sameiginlegri niðurstöðu og að hann myndi ganga á fund ábyrgðarmanns verkefnisins, til að óska eftir því að þessi hópur yrði leystur upp. Í framhaldi yrði svo tekin ákvörðun um hvort það yrði sett í gang önnur vinna til að klára áhættumatið. Skýrt kom þó

fram af hálfu undirritaðra að við teldum ekki fullreynt að ná fram sameiginlegri niðurstöðu í þessu áhættumati og lýstum við okkur reiðubúna að halda þeirri vinnu áfram.

Þann 11. desember s.l. barst eftirfarandi tölvupóstur frá verkefnisstjóra Isavia.

„Ég vil þakka ykkur fyrir þá góðu áhættumatsfundi sem haldnir voru á árinu vegna fyrirhugaðrar lokunar flugbrautar 06/24. Á fundunum voru ræddir margir snertifletir á málinu og oft var tekist á sem einkennir góða og heilbrigða umræðu. Á síðasta fundi kom fram ágreiningur sem hafði blundað í töluverðan tíma og sýnt var að áframhaldandi vinna myndi ekki skila sameiginlegri niðurstöðu. Ágreiningurinn var margvíslegur en það sem stóð uppúr var að hluti fundarmanna taldi þau frekari gögn sem kynnt voru ekki vera trúverðug sem hefur endurspeglast í tölvupóstum og blaðagreinum eftir fundinn.

Ákveðið hefur að gert verði nýtt áhættumat með nýjum hóp.“

Við undirritaðir teljum það ofureinföldun að segja að ekki náist sameiginleg niðurstaða vegna ágreinings og trúverðugleika ganga.

Hin raunverulegi ágreiningur liggur í þröngri túlkun Isavia á ramma áhættumatsins og það ætti eingöngu að snúast um áhættumat vegna flugöryggis í sinni þrengstu mynd. Um það hefur aldrei verið ágreiningur að engar nýjar hættur við flugtök og landingar skapast við lokun brautarinnar einungis breytast líkur á óhöppum. Þó vekjum við einnig athygli á þeirri staðreynd að sú áhættuaukning sem fylgir fjölgun þeirra tilfella sem flugvélar eru starfræktar nærri getumörkum þeirra (eins og í hámarkshliðarvindi) er ekki línuleg heldur lógaritmísk, m.ö.o. hlutfallsleg aukning áhættunnar er margföld miðað við fjölgun þessara tilfella.

Ofangreint er þó að okkar mati ekki nema einn hluti heildar áhættumats og nauðsynlegt er að taka inn önnur áhrif og hættur sem skapast við lokun brautarinnar svo sem áhrif á sjúkraflug, almannavarnir, Landhelgisgæslu og efnahagsleg áhrif svo fátt eitt sé nefnt.

Við teljum okkur hafa unnið faglega og af heilindum að gerð áhættumatsins og erum tilbúnir til þess áfram og það eru okkur því vonbrigði með hvaða hætti Isavia hefur staðið að málum tengdum þessu verkefni.

Virðingarfyllst,

---

Hlynur Bjarkason, Flugfélagi Íslands

---

Einar Björnsson, Flugfélagi Íslands

---

Sindri Steingrímsson, Landhelgisgæslu Íslands

---

Þorkell Ásgeir Jóhannsson, Mýflugi

---

Sigurður Ingi Jónsson, Fluggörðum

---

Darri Atlason, Geirflugli

---

Hálfván Ingólfsson, Flugf. Örunum