


Reykjavíkurborg

Skipulagssvið

b.t. Björns Axelssonar skipulagsfulltrúa

Borgartúni 12-14

105 Reykjavík.

 Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið		
Skjalnúmer	Afrit til	Ábmr.
Móttekið	11. ÁGÚ. 2014	<i>Ann</i> sign
Skrifst. sviðstj.	<input type="checkbox"/> Nefnd / <input type="checkbox"/> Afg. fund.	Afgreitt
Byggingarfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Skipulagsfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Athugasemdir		

Reykjavík 5. ágúst 2014

Mál: Athugasemdir við breytingu á deiliskipulagi við Hlíðarenda

Reykjavíkurborg auglýsti 27. júní 2014 breytingu á Deiliskipulagi íbúðarhverfis við Hlíðarenda sbr. ákvæði 43. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Undirritaður gerir hér með eftirfarandi athugasemdir:

Lögð er til íbúðarbyggð við Hlíðarenda á svæði Vals og breytingar á þeirri skipulagsáætlun, en íbúðarbyggð á þessum stað myndi sjálfkrafa þýða lokun flugbrautar 06-24.

Í gildi eru Skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflugvöll, staðfestar af innanríkisráðherra 7. ágúst 2009, sbr. ákvæði 1. mgr. 59. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir m.s.br. Samkvæmt reglunum er gert ráð fyrir landnotkun vegna flugstarfsemi á Reykjavíkurflugvelli, auk þess sem hindranafletir eru skilgreindir vegna aðflugs og brottflugs að flugvellinum.

Samkvæmt reglunum er ekki gert ráð fyrir lokun flugbrautar 06-24. Ennfremur er vakin athygli á, að samkv. 2. mgr. 59. gr. sömu laga er heimilt að fjarlægja hindranir við enda flugbrauta vegna flugumferðar.

Samkvæmt Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 sem staðfest var af Skipulagsstofnun 24. febrúar 2014, er gert ráð fyrir að flugbraut 06-24 víki og reyndar flugvöllurinn allur á næstu árum.

Skipulagsreglur fyrir flugvelli eru staðfestar af innanríkisráðherra sbr. 1. mgr. 59. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, en aðalskipulag er staðfest af Skipulagsstofnun sbr. ákvæði 3. mgr. 32. gr. skipulagslaga nr. 123/2010.

Hvorki sveitarstjórnir né stofnanir breyta ákvörðun ráðherra, þannig að framangreindar skipulagsreglur sbr. ákvæði laga um loftferðir eru í fullu gildi.

Íbúðarbyggð við enda flugbrautar 06-24 á Reykjavíkflugvelli er því ekki raunhæfur kostur.

Virðingarfyllst



Sigurður Thoroddsen

arkitekt

Grjótaseli 21, 109 R.



REYKJAVÍK

Reykjavíkurborg
Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
Borgartúni 12-14, 105 R
bt. Ólafar Örvarsdóttur, sviðsstjóra

 Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið		
Skjalnúmer.	Afrit til	Ábmr.
Móttekið	11. ÁGÚ. 2014	Ann sign
Skrifst. sviðstj.	<input type="checkbox"/> Nefnd / Afgr.fund.	Afgreitt
Byggingarfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Skipulagsfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Athugasemdir		Reykjavík 7.ágúst 2014

Málefni: Athugasemdir og ábendingar við fyrirhugað deiliskipulag að „Hlíðarenda“.

Með þessu bréfi gerir Flugbjörgunarsveitin í Reykjavík, hér eftir nefnd FBSR, athugasemdir og ábendingar við fyrirhugað deiliskipulag að „Hlíðarenda“. Stjórn FBSR hefur kynnt sér fyrirbyggjandi deiliskipulagsgögn frá Reykjavíkurborg, sem að Alark arkitektar ehf hafa unnið.

FBSR hefur veigamiklu hlutverki að gegna sem flugbjörgunarsveit og björgunarsveit almennt. Sérþekking og tækjakostur félagsins er mikilvægur í þessu sambandi við björgun og verndun mannlífa og eigna – sérstaklega innan Höfuðborgarsvæðisins.

Þótt að afmörkun og deiliskipulag „Hlíðarendaskipulagsins“ nái ekki til lóðar FBSR hefur fyrirhugað deiliskipulag áhrif á starfsemi FBSR til framtíðar í ljósi þess að innan „Hlíðarendasvæðisins„ mun rísa íbúðabyggð, atvinnustarfsemi og aukið verður verulega við núverandi íþróttastarfsemi og þar með alla umferð á svæðinu. FBSR og hinir nýju notendur að Hlíðarendasvæðinu munu því nota sömu umferðaræðar í framtíðinni.

FBSR óskar eftir að eiga mjög vinsamleg samskipti við Reykjavíkurborg og alla viðeigandi aðila þó ekki verði annað séð en eðlilegt sé að senda inn þessar athugasemdir og fyrirspurn vegna hins nýja deiliskipulags.

Meginathugasemdir og ábendingar FBSR eru eftirfarandi:

1) Lega Flugvallavegar mun breytast og aðkoma að lóð FBSR mun einnig breytast. Í fyrirbyggjandi deiliskipulagsgögnum kemur ekki fram hvernig fyrirhugað er að leysa framtíðaraðkomu að FBSR en rétt er að benda á að nú þegar er búið að taka af félaginu aðra innkeyrsluna af tveimur sem voru á upphaflegu lóðarblaði.

Með fyrirhugaðri byggð á „Hlíðarenda“ mun umferðarþungi bíla aukast verulega á svæðinu og öll umferð, auk þess sem umferð að HR þurfa að fara um ljósastrýrð gatnamót á mótum Flugvallarvegar, Nauthólsvegar og bráðabirgðatengingar að Hringbraut. Þá er ótalin öll ófyrirsjáanleg umferð að því svæði sem enn er óbyggt sunnan FBSR eða í kringum HR. Sjá má fyrir sér mikinn umferðarþunga á þessum gatnamótum og á svæðinu á annatímum og sérstaklega í tengslum við stóra íþróttaviðburði. Nánari skýringar vantar hvernig á að leysa þessi framtíðarumferðarvandamál sem óhjákvæmilega munu hafa mikil áhrif á aðkomu lóðar FBSR og er hér með óskað eftir slíkum skýringum.

FBSR leggur höfuðáherslu á að framtíðaraðkoma að FBSR verði góð, ekki síst með það í huga að í neyðartilvikum er viðbragðstími til og frá björgunarmiðstöðinni mjög mikilvægur. Þær skerðingar sem nú þegar hafa orðið á innkeyrslum inn á lóð FBSR hafa haft veruleg áhrif á stafssemi félagsins til dæmis aðkomu stærri bíla sem geta ekki lengur ekið inn um aðra innkeyrsluna og út um hina eins og þetta var.

Nánari skýringar óskast sem sýna fram á að ekki verði um að ræða neinar takmarkanir fyrir FBSR um óskert aðgengi að lóð FBSR eins og gerðist við síðustu lagfæringar á Flugvallarveginum. Best væri ef



unnt væri að koma aftur til móts við FBSR um betri innkeyrslur, sem yrðu gerðar með lagfæringum á Flugvallarveginum gengt lóð FBSR í tengslum við hið nýja skipulag.

2) Mikilvægt er að Skipulagsyfirvöld tryggja það til frambúðar að aðstaða og möguleikar til leyfisveitinga og/eða heimilda FBSR í framtíðinni vegna sölu jólatrjáa og flugelda verði ekki skert, hvorki með áhrifum vegna nálægðar byggðar sem brjóti gegn samþykktum slökkviliðsins né að þrengt verði svo mikið að aðkomu að lóð FBSR að starfssemin skaðist vegna aðkomu eða þrengsla.

Mikil umferð fylgir starfsemi FBSR um hver áramót auk þess að við útköll og björgunarstörf þarf FBSR að hafa mjög greiðan aðgang að gatnakerfinu og að öllu því svæði sem FBSR hefur til umráða. Fjárafilanir FBSR eru einnig mjög veigamikill hluti af starfi sveitarinnar á hverju ári en án fjáröflunar getur FBSR ekki starfað. Nauðsynlegt er að fá nánari skýringar hvernig borgin hefur gert ráðstafanir við lóðarhafa samkvæmt hinu nýja deiliskipulagi sem tryggir FBSR að ekkert sé í hinu nýja deiliskipulagi sem geti raskað núverandi aðstöðu FBSR eða hindrað starfssemi félagsins. Einnig óskast yfirlýsing um þau álitaefni.

3) Einnig er mikilvægt að Reykjavíkurborg kanni, gagnvart vinnureglum Slökkviliðs Höfuðborgarsvæðisins SHS um skotelda og leiti umsagnar þeirra, hvort að fyrirhuguð ný byggð á „Hlíðarendasvæðinu“ hafi núna einhver takmarkandi áhrif vegna fjarlægðarmarka eða annarra krafna á fjárafilanir FBSR og sölu flugelda.

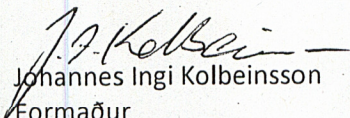
Í framhaldi af þeirri umsögn óskar FBSR að Reykjavíkurborg sendi FBSR skriflega staðfestingu á að þetta mál hafi verið kannað og að FBSR geti verið í góðri trú um að engar takmarkanir eða aðrar hindranir verði fyrir FBSR að stunda flugeldasölu um ókomna framtíð - eins og verið hefur hingað til - þrátt fyrir hið nýja deiliskipulag.

Allar nýjar takmarkanir gagnvart FBSR vegna þessarar nýju byggðar að „Hlíðarenda“ samkvæmt hinu nýja skipulagi myndu skaða fjárhagslegan rekstrargrundvöll FBSR.

4) Ef einhver álitamál rísa vegna þessarar fyrirspurnar um hið nýja deiliskipulag þá óskar FBSR eftir því við Reykjavíkurborg að fá að senda fulltrúa til fundar við Skipulagsyfirvöld til að ræða þau mál sem hugsanlega geta þarfnast einhverra frekari útskýringa af hálfu FBSR.

5) Að lokum óskar FBSR eftir að eiga gott samstarf við Reykjavíkurborg um fyrirhugað deiliskipulag Öskjuhlíðar, en lóð FBSR mun væntanlega verða innan þess deiliskipulags. Mikilvægt er að hagsmunir FBSR sem björgunarsveitar verði þar hafðir að leiðarljósi. Ný bygging á lóð FBSR samkvæmt þeirri fyrirspurn sem liggur inni hjá Skipulagsyfirvöldum mun styrkja félagið gríðarlega. FBSR er tilbúið til viðræðna við Reykjavíkurborg um framtíðarþarfir og hagsmuni sína þegar að deiliskipulagsvinnu fyrir Öskjuhlíðarsvæðið kemur.

Með vinsemd og virðingu f.h. FBSR,


Johannes Ingi Kolbeinsson
Formaður
formaður@fbsr.is, s.8612400
Flugbjörgunarsveitin í Reykjavík
Flugvallarvegi, 101 Reykjavík



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkurborgar
Borgartúni 12-14
105 Reykjavík

Reykjavík 8. ágúst 2014

Efni: Breyting á deiliskipulagi Hlíðarenda

Samtök ferðaþjónustunnar hafa farið yfir breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda og vilja koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri:

Í áhættumati sem Ísavia gaf út 8. apríl síðastliðinn kemur fram að áhættan samfara lokun norðaustur/suðvestur flugbrautar væri formlega metin "óásættanleg" ("rauð"), hvort sem til kæmi enduropnun sambærilegrar brautar á Keflavíkurflugvelli eða ekki. Einnig staðfestir áhættumatið að við lokun flugbrautarinnar færi notkunarstuðull Reykjavíkurflugvallar undir 95% lágmarksgildi sem tilgreint er í samræmi við ákvæði Reglugerðar um flugvelli nr. 464/2007, og alþjóðleg ákvæði í Annex 14 hjá ICAO. Miðað við ofangreint liggur fyrir að niðurstaða áhættumats metur lokunina óásættanlega og nýtingarhlutfall flugvallarins fer niður fyrir 95% sem þýðir að flugvöllurinn mun lokast talsvert fleiri daga á ári með lokun flugbrautar 06/24. Samtök ferðaþjónustunnar eru því þeirrar skoðunar að lokunin sé óásættanleg.

Stefnumótun í ferðamálum Reykjavíkurborgar 2011-2020 setur metnaðarfull markmið um aukna þjónustu til að hlúa að ferðamönnum sem eru borginni og fyrirtækjum gríðarlega mikilvæg. Þessir sömu ferðamenn eru að fara í síauknum mæli út á landsbyggðina sem ætlar sér aukinn hlut í aukningunni og jafnar álag vegna ferðamanna. Því skipta innviðir eins og Reykjavíkurflugvöllur afar miklu enda án sterkra innviða verður öll aukning erfið. Sterkar líkur eru til að mikilvægi Reykjavíkurflugvallar muni aukast á næstu árum og samhliða aukningu ferðamanna og því er það ekki í anda stefnu Reykjavíkurborgar né fyrirtækja í borginni að þrengja að flugvöllinum. Mikilvægt er að kalla eftir stefnumótun um framtíð Reykjavíkurflugvallar sem mun gegna sífellt mikilvægara hlutverki fyrir ferðamenn bæði fyrir Reykjavíkurborg og landsbyggðina.

Samtök ferðaþjónustunnar taka fram að starfshópur undir forystu Rögnu Árnadóttur sem fjalla á um framtíðarfyrirkomulag Reykjavíkurflugvallar er enn að störfum og hefur ekki skilað tillögum eða niðurstöðu

Með fyrrgreindar upplýsingar í huga leggjast Samtök ferðaþjónustunnar gegn lokun NA/SV brautar og telja eðlilegt sé að beðið sé með breytingu á deiliskipulagi svæðisins í kringum Reykjavíkurflugvöll þar til niðurstöður starfshóps um framtíðarfyrirkomulag Reykjavíkurflugvallar liggja fyrir.

Samtök ferðaþjónustunnar lýsa sig reiðubúin til samstarfs um framtíðarskipulag flugsamgangna fyrir Reykjavíkursvæðið.

Virðingarfyllt

f.h. Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson

Deiliskipulag Hlíðarenda, aths.

Vegna auglýsingar þann 27. júní s.l. á tillögu um deiliskipulag Hlíðarendasvæðis í Reykjavík, þar sem gert er ráð fyrir að flugbrautin 06/24 á Reykjavíkflugvelli verði lögð niður, viljum við sem skrifum hér undir og erum fulltrúar fagaðila í sjúkraflugi, gera eftirfarandi athugasemdir:

- 1) Þróun heilbrigðisþjónustu undanfarin ár hefur einkennst af hagræðingu í rekstri heilbrigðisstofnana samfara vaxandi tæknivæðingu, aukinnar sérhæfingu starfsfólks og dýrari meðferðarúrræðum, sem hefur leitt af sér samþjöppun sérhæfðrar heilbrigðisþjónustu í Reykjavík. Vegna smæðar íslensku þjóðarinnar er óraunhæft að skipta upp og dreifa um landið þeirri sérhæfðu meðferð sem nú er í boði á Landspítala Haskólasjúkrahúsi (LSH), s.s. heilaskurðlækningum, hjartaþræðingum, nýburagjörgæslu o.fl. Þetta er bæði vegna kostnaðar en ekki síður vegna þess að oftast þurfa menn að framkvæma ákveðinn fjölda aðgerða til þess að viðhalda sérhæfingu sinni.
- 2) Einnig hefur orðið sú breyting í mönnun margra læknishéraða að reyndir heimilislæknar hafa látið af störfum vegna aldurs en í þeirra stað hefur aðeins tekist að ráða unglækna sem hafa oftast skamma viðdvöl milli námsáfanga sinna. Reynslustuðullinn hefur þ.a.l. lækkað verulega í þessum héruðum og hefur þetta farið saman við þó nokkra aukningu á sjúkraflutningum milli landsbyggðarinnar og Reykjavíkur undanfarin ár.
- 3) Fjöldi sjúkrafluga hefur verið um 500 á ári nokkur undanfarin ár og stefnir enn hærra þetta árið, en þar af flokkast um helmingur sem forgangsútköll þar sem sjúklingur er talinn í lífshættu eða mögulegri lífshættu. Þá er aðeins miðað við þau sjúkraflug sem Mýflug starfrækir í samræmi við samning þar um við velferðarráðuneytið, en til viðbótar má telja yfir 100 útköll árlega sem sinnt er af Landhelgisgæslu Íslands, sem eru þó einkum björgunarflug á þyrlum stofnunarinnar og eru langflest þeirra tilfella flokkuð sem bráðaútköll.
- 4) Núverandi fyrirkomulag sjúkraflugsþjónustunnar er afrakstur áratugalangrar þróunar þar sem leitast er við að hámarka skilvirkni samfara hagkvæmni í framkvæmd hennar. Það felur m.a. í sér að notast er við sérútbúna, hraðskreiða og jafnþrýstibúna sjúkraflugvél sem sinnir þessari þjónustu að mestum hluta, en þyrlur LHG sinna björgunarflugi í óbyggðum og á hafi úti. Stundum kemur til samspils milli þessara aðila þar sem þyrlan flytur sjúkling sinn til næsta flugvallar, hvar sjúkraflugvélin tekur við honum og flytur til Reykjavíkur á skemmri tíma en þyrlan gæti gert.
- 5) Lega Reykjavíkflugvallar nærri LSH hefur stýtt flutningstíma sjúklinga utan af landi og átt sinn þátt í góðum árangri meðferðar við slys og bráð veikindi. Því ætti að vera ljóst hve mikilvægu hlutverki Reykjavíkflugvöllur gegnir fyrir sjúkraflugið og með núverandi útbúnaði og sínum þremur flugbrautum hefur hann reynst með afbrigðum vel. Enn hefur ekki komið til þess síðan Mýflug tók við framkvæmd sjúkraflugsins í byrjun árs 2006, að hin sérútbúna sjúkraflugvél félagsins hafi orðið að snúa frá vegna veðurs, hafi hún á annað borð getað sinnt

útkallinu vegna aðstæðna á öðrum viðkomustöðum á landsbyggðinni. Því er það að þótt flugbraut 06/24 sé að sönnu minnst notuð á flugvelli, þá hefur hún reynst ómetanleg þegar grípa hefur þurft til hennar.

- 6) Þær aðstæður sem helst kalla á að nota þurfi braut 06/24 einkennast af hvössum suðvestan- eða norðaustanvindum, samfara lélegum hemlunarskilyrðum vegna bleytu eða ísingar. M.ö.o. hliðarvindslendingar eru ekki mögulegar á hinum flugbrautunum enda nauðsynlegt að geta lent sem beinast upp í svo hvassan vind. Reynslan hefur sýnt að þau veðurskilyrði sem valda þessu verða gjarnan til þess að innanlandsflug leggst að öðru leyti niður, jafnvel einnig flug til og frá landinu vegna flugsilyrða. Það leiðir þá líka til þess að þau sjúkraflug sem þá eru flogin eru eingöngu bráðatilfelli, þar sem allt er látið bíða sem þolir bið. Engin flugbraut er til staðar á Keflavíkurflugvelli, sem snýr við þessum vindáttum, svo ef ekki væri fyrir braut 06/24 í Reykjavík myndu þessi veðurskilyrði algerlega loka suðvesturhorni landsins. Flutningur sjúklings til LSH í Reykjavík væri þá ógerlegur, sama hve mikið lægi við.
- 7) Það er einkennandi fyrir hin verstu veður sem herja á landið okkar, að það eru einmitt áðurnefndar vindáttir sem oftast fylgja þeim, s.s. þau skilyrði sem kalla á notkun þessarar flugbrautar, 06/24. Reynslan hefur einnig sýnt, m.a. með nokkrum fréttaskotum fjölmiðla s.l. vetur, að þegar Kári er í þessum ham hefur það í för með sér stórspillta færð og akstursskilyrði á Reykjanesbraut. Þótt takast mætti að lenda sjúkraflugvél á Keflavíkurflugvelli yrði enn séð fram á nokkur vandkvæði við að koma sjúklingnum á leiðarenda á LSH í Reykjavík. Nærri má geta að neyðarakstur sjúkrabíls er lítt fýsilegur við skilyrði sem þessi. Flutningstími sjúklingsins lengist hér ekki aðeins um venjulegan akurstíma eftir Reykjanesinu, sem yrði þó ærin aukning, heldur umtalsvert meira. Ath. einnig það sem áður er sagt að hér yrði klárlega eingöngu um neyðartilfelli að ræða og tíminn vinnur þá hratt gegn lífs- og batahorfum sjúklingsins.
- 8) Áhættumat vegna lokunar flugbrautar 06/24, sem unnið var í vetur að frumkvæði ISAVIA og með aðkomu ýmissa fagaðila, staðfesti niðurstöður eldri athugana sama efnis (m.a. skýrslu frá því í febrúar 2000, "Um nýtingarhlutfall brauta á Reykjavíkurflugvelli", eftir Dr. Guðmund R. Jónsson og Dr. Pál Valdimarsson, verkfræðiþrífessora við HÍ), sem eru afdráttalaust á þá leið að áhættan sem þetta hefði í för með sér yrði óásættanleg og nýtingarhlutfall flugvallarins færi niður fyrir það sem kveðið er á um í lögum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO), þ.e. vel niður fyrir 95%. Þar sem Ísland er aðili að ICAO gilda lög stofnunarinnar fortakslaut hér á landi enda hafa þau yfirþjóðlegt gildi og hafa verið innleidd hér með reglugerð nr 464 frá 2007. Þar er afar skýrt kveðið á um það hvernig nothæfisstuðull flugvallar skal reiknaður og er skv. því með öllu útilokað að loka nokkurri flugbrauta Reykjavíkurflugvallar án þess að ganga á skjön við þetta lágmarksviðmið. Niðurstöður þessa áhættumats sýndu einng að engar mótvægisáðgerðir fundust sem eyddu áhættunni sem þetta hefði í för með sér né til að ná aftur lágmarksgildi nýtingarhlutfalls flugvallarins. Þessar niðurstöður voru sendar innanríkisráðuneytinu þ. 8. apríl s.l.
- 9) Skv. niðurstöðum áðurnefnds áhættumats, sem byggir á hinum lögboðnu forsendum ICAO og reglugerðar nr. 464, 2007, má heimfæra afleiðingarnar af lokun flugbrautarinnar á sjúkraflugið þannig að u.þ.b. 12 einstaklingar munu á ári hverju verða af nauðsynlegri lækniþjónustu á LSH þrátt fyrir brýna þörf fyrir hana, þar eð hér ræðir aðeins um bráðatilfelli. Vera kann að einhverjir dragi þennan fjölda í efa en það breytir engu meðan þessi fjöldi er einn eða fleiri, mannlíf eru eftir sem áður í húfi.

10) Á haustdögum í fyrra efndi Hjartað í Vatnsmýri til undirskriftarsöfnunar með þessari áskorun: „Við leggjumst gegn þeim áformum að flugvallarstarfssemi viki úr Vatnsmýrinni og skorum á Reykjavíkurborg og Alþingi að tryggja öllum landsmönnum óskerta flugstarfssemi í Vatnsmýri til framtíðar“. Undir þessa áskorun rituðu 69.791 kjörgengir Íslendingar, sem þýðir að hér er um að ræða stærstu undirskriftasöfnun hér á landi til þessa. Vandséð er hvernig tillaga skipulagsráðs Reykjavíkur um deiliskipulag Hlíðarendasvæðisins og lokun flugbrautarinnar 06/24 samrýmist kröfunni um óskerta flugstarfssemi í Vatnsmýri. Ennfremur kemur þessi skýri almannavilji ítrekað fram í skoðanakönnunum um framtíð flugvallarins þar sem fylgjendur hans hafa verið í yfirgnæfandi meirihluta.

Af framansögðu er ljóst að ómögulegt er að fara þá leið sem umrædd tillaga að deiliskipulagi boðar án þess að: a) brjóta með því reglugerð nr 464, 2007 sem og alþjóðalög ICAO, b) skerða öryggi flugvéla og farþega þeirra, c) skerða alvarlega lífslíkur og batahorfur þeirra sem þurfa á skjótum sjúkraflutningi frá landsbyggðinni til LSH að halda, d) ganga freklega gegn almannavilja, auðsýndum í stærstu undirskriftasöfnun sem hér hefur farið fram sem og fjölmörgum skoðanakönnunum.

Sjúkraflugspjónustan eru tvímælalaust þeir hagsmunir sem mesta vigt hafa í þessu máli, vegna þess hve mikið er í húfi þegar um bráð veikindi og slys er að ræða. Því er þess hér með krafist að áður en til þessarar skerðingar á flugvelli kemur sýni borgaryfirvöld fram á fullnægjandi mótvægisáðgerðir sem eyða allri áhættu af þessum gerningi, bæði fyrir alla flugstarfssemi sem slíka og ekki síður fyrir þá notendur flugþjónustu sem eiga líf og/eða heilsu undir því að það takist að lenda með þá á Reykjavíkflugvelli þegar neyðin kallar.

Virðingarfyllst

F. h. læknisfræðilegrar þjónustu sjúkraflugs:

F.h. Mýflugs h.f.:

Hildigunnur Svavarsdóttir
Framkvæmdastjóri bráða-, fræðslu- og gæðasviðs
Sjúkrahúsið á Akureyri

Leifur Hallgrímsson
Framkvæmdastjóri og flugstjóri
Mýflugi

Viðar Magnússon
Yfirlæknir bráðaþjónustu utan sjúkrahúsa
Bráðasvið Landspítala Háskólasjúkrahúss

Birgir Steingrímsson
Stjórnarformaður
Mýflugi

Afrit: Borgarstjórn Reykjavíkur, Alþingi, Innanríkisráðuneyti (Samgönguráð, Fagráð um flugmál, Samgöngustofa, Isavia ohf), Umhverfis- og auðlindaráðuneyti (Skipulagsstofnun), Velferðarráðuneyti, Forsætisráðuneyti.



Umhverfis- og skipulagssvið Reykjavíkur
b.t. skipulagsfulltrúa
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

Reykjavíkflugvelli, 8. ágúst 2014

Efni: Tillaga að breytingu á deiliskipulagi við Hlíðarenda í Reykjavík

Vísað er til ofangreindrar tillögu Reykjavíkurborgar að breytingu á deiliskipulagi Hlíðarenda, sem auglýst var hinn 27. júní sl. Í tillögunni er gert ráð fyrir að nýting Reykjavíkflugvallar verði takmörkuð með þeim hætti að flugbraut 06/24 verði lokað. Vegna þeirra óafturkræfu breytinga á starfsemi flugvallarins sem lagðar eru til telur Icelandair Group nauðsynlegt að koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri við tillöguna.

1. Samstarfsnefnd er að störfum

Hinn 4. júní sl. samþykkti borgarstjórn Reykjavíkur tillögu að Aðalskipulagi fyrir árin 2010-2030 þar sem gert var ráð fyrir lokun Reykjavíkflugvallar í áfögnum á árunum 2016-2024. Í kjölfar þess var sett af stað undirskriftasöfnun þar sem skorað var á Reykjavíkurborg að tryggja óskerta flugstarfsemi í Vatnsmýri til framtíðar. Samtals skrifuðu 69.791 kjörgengir landsmenn undir áskorunina sem afhent var borgarstjóra hinn 20. september 2013. Líklega er um fjölmennasta undirskriftalista Íslandssögunnar að ræða en t.a.m. eru undirskriftirnar fleiri heldur en þegar skorað var á forseta Íslands að vísa fjölmiðlalögunum og IceSave samningunum til þjóðaratkvæðagreiðslu.

Rúmum mánuði eftir að téður undirskriftalisti hafði verið afhentur, hinn 25. október 2013, skrifuðu fulltrúar íslenskra ríkisins, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group undir samkomulag um innanlandsflug. Samkvæmt samkomulaginu var stofnuð samstarfsnefnd sem gera skyldi ítarlega úttekt á mögulegum kostum fyrir framtíðarstaðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu. Við þetta tilefni sagði núverandi borgarstjóri það vera lykilatriði að þeir sem þekkja best til í flugi kæmu að málinu og að framtíðarhagsmunir borgarinnar væru líka undir.

Ofangreind samstarfsnefnd hefur ekki enn skilað tillögum sínum um framtíðarstaðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu. Þar sem sú staða er uppi telur Icelandair Group óviðunandi að afkastageta og áreiðanleiki núverandi flugvallarstæðis verði skert með óafturkræfum hætti. Niðurstaða samstarfsnefndarinnar gæti vel orðið sú að halda starfsemi Reykjavíkflugvallar



áfram í óbreyttri mynd. Verði það niðurstaðan hljóta framtíðarhagsmunir borgarinnar að leiða til þess að flugbraut 06/24 verði ekki lokað að svo stöddu. Nefndin mun veða og meta allar breytur sem áhrif hafa á framtíðarstaðsetningu flugvallarins. Þar kemur t.a.m. til skoðunar mikil aukning ferðamanna í Reykjavík og hvaða þörf borgin hafi til að svara aukinni eftirspurn þeirra eftir skjótum og áreiðanlegum samgöngum innanlands.

2. Nothæfistuðull Reykjavíkurflugvallar

Samkvæmt Alþjóðaflugmálastofnuninni, ICAO, er lágmarks nothæfistuðull (e. *usability factor*) flugvallarinn 95%. Sama viðmið kemur fram í grein 3.1.1 í V. hluta reglugerðar nr. 464/2007, um flugvelli. Reglugerðin er sett með stoð í 1. mgr. 56. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir þar sem segir að flugvellir og búnaður þeirra skulu fullnægja þeim kröfum sem ráðherra setur í reglugerð eða gilda samkvæmt alþjóðasamningum sem Ísland er aðili að, eftir því sem landfræðilegar aðstæður leyfa.

Samkvæmt skýrslu Dr. Guðmundar R. Jónssonar og Dr. Páls Valdimarssonar, prófessora við verkfræðideild Háskóla Íslands, frá árinu 2000 er Reykjavíkurflugvöllur með 98,2% nothæfisstuðul miðað við 13 hnúta hliðarvindsmörk. Sá stuðull samsvarar því að flugvöllurinn sé lokaður vegna vinds 6,6 daga á ári. Samkvæmt skýrslunni lokar nothæfisstuðullinn í 93,8%, verði flugbraut 06/24 lokað, en það samsvarar því að flugvöllurnin væri lokaður 22,6 daga á ári. Niðurstöðurnar voru staðfestar af hollensku flug- og geimferðastofnuninni, NLR, árið 2006.

Samkvæmt ofangreindum niðurstöðum hefði lokun flugbrautar 06/24 gríðarlega neikvæð áhrif á starfsemi Reykjavíkurflugvallar. Jafnframt væri nothæfisstuðull flugvallarinn kominn undir það lágmark sem miðað er við af Alþjóðaflugmálastofnuninni og í íslenskum lögum. Það er því ljóst að notkunarmöruleikar Reykjavíkurflugvallar myndu skerðast verulega við lokun flugbrautar 06/24. Slík skerðing hlýtur að teljast ósamrýmanleg þeirri aðgerð Reykjavíkurborgar og íslenskra ríkisins að gera úttekt á mögulegum kostum fyrir framtíðarstaðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu. Áður en úttektin mun liggja fyrir hafa framtíðarmöguleikar Reykjavíkurflugvallar þá verið skertir verulega og gera flugvöllinn að mun verri kosti sem framtíðarflugvöllur á höfuðborgarsvæðinu.

3. Áhættumat Isavia

Hinn 8. maí 2014 birti Isavia ohf. áhættumat fyrir Reykjavíkurflugvöll vegna hugsanlegrar lokunar flugbrautar 06/2014, sem unnið var samkvæmt beiðni innanríkisráðherra. Í matinu kemur fram að lokun flugbrautarinnar muni draga úr flugöryggi. Þannig mun myndast aukin slyshætta sem ekki verður vegin upp með öðrum aðgerðum. Við lokun flugbrautar 06/24 verður áhættan því formlega orðin „óásættanleg“ (rauð). Þá vísaði Isavia áhættumati vegna flutnings sjúklinga um Reykjavíkurflugvöll til Landspítala til Velferðarráðuneytisins.

Það gefur enn og aftur auga leið að aukin áhætta af starfsemi Reykjavíkurflugvallar mun skerða möguleika hans til þess að verða framtíðarkostur fyrir flugstarfsemi á



höfuðborgarsvæðinu. Icelandair Group vill því ítreka að beðið verði niðurstöðu samsstarfsnefndar íslenska ríkisins og Reykjavíkurborgar áður en farið verður í svo afdrifaríka aðgerð að loka flugbraut 06/24.

4. Niðurlag

Til viðbótar við það sem að ofan greinir vill Icelandair Group vísa til þeirra sjónarmiða sem komu fram í umsögn félagsins um aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 hinn 19. september sl. Í ljósi alls þessa leggst Icelandair Group gegn því að flugbraut 06/24 verði lokað. Ljóst er að sú aðgerð muni skaða notkunarmöguleika og öryggi Reykjavíkflugvallar með óafturkræfum hætti á sama tíma og samstarfsnefnd Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins vinnur að úttekt um framtíðarstaðsetningu flugvallar á höfuðborgarsvæðinu.


Icelandair Group vill jafnframt minna á að 69.791 kjörgengir Íslendingar skoruðu á Reykjavíkurborg að tryggja óskerta flugstarfsemi í Vatnsmýri til framtíðar. Með lokun flugbrautar 06/24 verður flugstarfsemi í Vatnsmýri skert verulega og þar með unnið gegn vilja þeirra einstaklinga, sem skrifuðu undir áskorunina, án nokkurs konar atkvæðagreiðslu meðal íbúa Reykjavíkur eða landsmanna í heild. Þeir stjórnmálaflokkar, sem standa að meirihlutasamstarfi í Reykjavík, hafi allir talað fyrir auknu íbúalýðræði. Vegna þess gífurlega fjölda sem hafa skorað á Reykjavíkurborg að tryggja óskerta flugstarfsemi í Vatnsmýri eru fá mál betur til þess fallin að láta reyna á slíkt íbúalýðræði í verki.

Virðingarfyllst,
f.h. Icelandair Group hf.

Ari Guðjónsson
Lögfræðisviði

Hjartað í Vatnsmýri

www.lending.is

 Reykjavíkurborg Umhverfis- og skipulagssvið		
Skjalarnúmer:	111111	Abm. H/1001
Mótttekið	07. ÁGÚ. 2014	
Skrifst. sváðstj.	<input type="checkbox"/> Neðri Afgræfnd.	Afgreitt
Byggingarfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Skipulagsfulltr.	<input type="checkbox"/>	
Athugasemdir		

Umhverfis- og skipulagssvið
Reykjavíkurborgar, b.t. skipulagsfulltrúa
Borgartún 12-14
105 Reykjavík

5. ágúst 2014

Efni: Athugasemdir við auglýstar breytingar á deiliskipulagi Hlíðarenda

Vísað er til auglýsingar Reykjavíkurborgar, sem birt var í dagblöðum 27. júní s.l., og fjallaði um tillögu að deiliskipulagi Hlíðarendasvæðisins. Þar er byggt á þeirri forsendu, að núverandi flugbraut 06/24 á Reykjavíkflugvelli verði lokað, og miðast húshæðir á Hlíðarendasvæðinu við þá forsendu. Þetta er **ekki ásættanleg forsenda** með hliðsjón af þýðingarmiklu hlutverki Reykjavíkflugvallar sem miðstöð innanlandsflugs og aðaláfangastaðar íslensks sjúkraflugs.

Í kjölfar þess að borgarstjórn Reykjavíkur samþykkti 4. júní 2013 tillögu sína að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030, sem gerði ráð fyrir tafarlausri skerðingu á hlutverki Reykjavíkflugvallar, og síðan lokun hans í áföngum á árunum 2016 til 2024, ákváðu samtökin Hjartað í Vatnsmýri að efna til undirskriftasöfnunar þar sem landsmönnum öllum gæfist kostur á að tjá sig um framtíð flugvallarins.

Á aðeins fimm vikna tímabilinu frá 16. ágúst til 20. september 2013 rituðu samtals **69.791** kjörgengir landsmenn undir eftirfarandi áskorun:

"Við leggjumst gegn þeim áformum að flugvallarstarfsemi viki úr Vatnsmýrinni og skorum á Reykjavíkurborg og Alþingi að tryggja öllum landsmönnum óskerta flugstarfsemi í Vatnsmýri til framtíðar."

Undirskriftasafnið var formlega afhent forsvarsmönnum Reykjavíkurborgar 20. september 2013. Daginn eftir birtu fjölmiðlar það svar þáverandi borgarstjóra, "að hann hefði búist við fleiri undirskriftum." Eftir móttöku þessarar fjölmennustu undirskriftasöfnunar í sögu Íslands var það síðan skráð hjá Reykjavíkurborg sem "ein athugasemd" við tillögu að Aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030.

Lýðræðisleg vinnubrögð

Meðal úrslita sveitarstjórnakosninganna 30. maí s.l. var að fyrri meirihlutastjórn nýu borgarfulltrúa tveggja framboða í Reykjavík féll, og fékk aðeins sjö borgar-

fulltrúa kjörna. Engu að síður ákváðu þessi tvö framboð að mynda nýjan meirihluta með stuðningi borgarfulltrúa tveggja annara framboða. Annað þeirra hefur lagt sérstaka áherslu á virkt og beint lýðræði, og gagnsæi í allri opinberri stjórnsýslu. Áhrif þessa koma vel fram í samstarfssáttmála hins nýja meirihluta, sem kynntur var 11. júní s.l. Þar voru gefin eftirfarandi fyrirheit fyrir kjörtímabilið:

- * *"Við viljum friðsælt, réttlátt og frjálstlynt samfélag þar sem allir sitja við sama borð og lúta sömu leikreglum.*
- * *Við hlúum að grasrótinni þar sem réttlætið og mannúðin dafnar best.*
- * *Við viljum efla lýðræðið svo að kraftar allra borgarbúa nýtist við stefnumörkun og ákvarðanatöku hins opinbera.*
- * *Við hlustum á alls konar raddir og sköpum þeim vettvang.*
- * *Með opnari stjórnsýslu verður samræðan upplýstari, ákvarðanatakan skilvirkari og sáttin meiri.*
- * *Gagnsæi og aukið íbúalýðræði er eitt af meginverkefnum kjörtímabilsins.*
- * *Markmiðið er að auka traust, bæta upplýsingamiðlun og hvetja til lýðræðislegrar þátttöku.*
- * *Reykjavík á að leggja áherslu á gott viðmót og þjónustu gagnvart atvinnulífi og fyrirtækjum.*

Þessum gjörbreyttu starfsháttum Reykjavíkurborgar ber að fagna. Með hliðsjón af ofangreindu væri því vel við hæfi að hinn nýi meirihluti borgarstjórnar Reykjavíkur taki nú raunhæft mið af 69.791 undirskriftum til stuðnings óskertum Reykjavíkurflugvelli í Vatnsmýrinni. Þá mætti hinn nýi meirihluti einnig hafa alvarlega í huga afgerandi niðurstöður fjölda skoðanakannana undanfarinna ára, bæði á landsvísu og í höfuðborginni, sem hafa ítrekað staðfest að mikill meiri hluti landsmanna, **70-82%**, styður óskertan flugrekstur í Vatnsmýrinni.

Nothæfisstuðull flugvallar

Í Reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 segir í VI hluta hennar, grein 3.1.1:

"Fjöldi og stefna flugbrauta á flugvelli ætti að vera slíkur að notkunarstuðull flugvallarins sé ekki minni en 95% fyrir flugvélarnar, sem flugvöllurinn þjónar."

Nothæfisstuðull flugvallar er reiknaður á grunni langtíma upplýsinga um vindafar staðarins. Fyrir liggja ýmsar skýrslur um nothæfisstuðul Reykjavíkurflugvallar, en því miður mismunandi marktækar. Meðal vandaðri úttekta er skýrsla tveggja verkfræðiprófessora við Háskóla Íslands, Dr. Guðmundar R. Jónssonar og Dr. Páls Valdimarssonar, "Um nýtingarhlutfall brauta á Reykjavíkurflugvelli" (febrúar 2000). Umrædd skýrsla var gerð að beiðni Orkuveitu Reykjavíkur. Veðurgagnagrunnur hennar er umfangsmikill, og byggir á svonefndum METAR-gögnum á klukkutíma fresti sex ára tímabilið frá 17. febrúar 1994 til 15. febrúar 2000,

samtals um 52.500 veðurathugunum. Meginniðurstöður hennar um nothæfisstuðul Reykjavíkurlugvallar eru eftirfarandi:

98,2% fyrir allar þrjár flugbrautirnar, samsvarandi árlegri lokun í 7 daga.
93,8% fyrir tvær flugbrautir (N/S og A/V), samsv. árlegri lokun í 23 daga.
82,4% fyrir eina flugbraut (A/V), samsvarandi árlegri lokun í 64 daga.

Lokun flugbrautar 06/24 hefði því í för með sér að flugvöllurinn myndi árlega lokast í **16 daga** umfram það sem nú er.

Í þessu sambandi er einnig við hæfi að minna á, að við lokaafgreiðslu fjárlaga ársins 2014, dagana 19.-21. desember 2013, ákvað Alþingi með afgerandi hætti að hafna alfarið að í þeim verði neitt heimildarákvæði um sölu nokkurs lands Reykjavíkurlugvallar.

Áhættumat Isavia

Undir lok ársins 2013 fól innanríkisráðuneytið Isavia ohf. að gera áhættumat varðandi hugsanlega lokun flugbrautar 06/24. Áhættumatið var samið af 12 manna starfshópi, skipuðum sérfræðingum Isavia ásamt utanaðkomandi sérfróðum aðiljum. Áhættumatið var þann 8. apríl s.l. yfirfarið, staðfest og áritað af hlutaðeigandi framkvæmdastjóra hjá Isavia, og síðan sent innanríkisráðuneyti.

Áhættumatið staðfesti í fyrsta lagi, að áhættan samfara lokun flugbrautar 06/24 er formlega metin "**óásættanleg**". Í öðru lagi var formlega staðfest, að við lokun flugbrautarinnar færi nothæfisstuðull Reykjavíkurlugvallar, skilgreindur í samræmi við ákvæði Reglugerðar um flugvelli nr. 464/2007, og alþjóðleg ákvæði ICAO, undir það **95%** lágmarksgildi, sem þar er tilgreint.

Í þriðja lagi var ákveðið að vísa tveimur veigamiklum matsþáttum til annara ráðuneyta. Velferðarráðuneyti, sem fer með málefni sjúkraflugs, er ætlað að veita leiðsögn um áhrif lokunar flugbrautar 06/24 á sjúkraflugið. Þá er umhverfis- og auðlindaráðuneyti ætlað að hafi umsjón með áhættumati vegna aukinna flutninga flugvélaeldsneytis um vegakerfið, sem yrði ein afleiðing lokunar flugbrautarinnar.

Sjúkraflugið

Á vefsíðu Velferðarráðuneytisins er nú birt eftirfarandi skilgreining:

***"Landspítali er aðalsjúkrahús landsins og háskólasjúkrahús.
Sérhæfð heilbrigðisþjónusta er veitt á Landspítala."***

Ríkisstjórn Íslands, borgarstjórn Reykjavíkur og Háskóli Íslands komust fyrir nokkrum árum að þeirri sameiginlegu niðurstöðu, að stefna skuli að stórfelldri uppbyggingu Landspítalans á svæði hans við Hringbraut í Reykjavík, og að þar verði til framtíðar eina hátækni- og háskólasjúkrahús Íslands.

Reykjavíkurlflugvöllur gegnir lykilhlutverki í flutningi sjúkra og slasaðra af landinu öllu til Landspítalans. Kannanir meðal farþega áætlunarflugsins hafa ítrekað staðfest, að um 4% farþega þess eru á ferð til Reykjavíkur vegna sérhæfðrar heilbrigðisþjónustu, sem veitt er á höfuðborgarsvæðinu. Miðað við skráðan fjölda farþega árið 2013, eru þetta því um 13.530 sjúkir farþegar á ári.

Fársjúkir og stórslasaðir eru fluttir með sérbúnum sjúkraflugvélum flugfélagsins Mýflugs, sem eru staðsettar á Akureyri. Þær flytja árlega um 550 sjúklinga, og er að jafnaði helmingur þeirra fluga formlega skilgreindur sem forgangsflug. Til viðbótar eru árlega um 100 sjúkir eða slasaðir fluttir með björgunarþyrlum Landhelgisgæslu Íslands, en frumverkefni þeirra er hins vegar leit og björgun.

Eins og fyrr var minnst á hefði lokun flugbrautar 06/24 í för með sér árlega **16 daga viðbótarlokun** Reykjavíkurlflugvallar, en beinar afleiðingar þess fyrir sjúkraflugið til Reykjavíkur yrðu eftirfarandi:

- * Um **593** sjúkir farþegar áætlunarflugsins, sem erindi eiga í lækni-meðferð á höfuðborgarsvæðinu, kæmst árlega ekki þangað á tilætluðum tíma.
- * Um **24** fársjúkir eða stórslasaðir, sem flytja ætti með sérbúnum sjúkraflugvélum Mýflugs, kæmst ekki til eina hátækni- og háskólasjúkrahúss Íslands. Þar af væru **12** þeirra í formlega skilgreindu forgangsflugi, þ.e. að engan tíma megi missa í tafarlausum flutningi þeirra til sjúkrahússins.

Aðrir möguleikar deiliskipulags

Á Hlíðarendasvæðinu er gert ráð fyrir sambylí íþróttaleikvalla og íbúðabyggðar. Í núverandi tillögu að deiliskipulagi er íbúðabyggðinni ætlaður staður beint undir aðflugsferli flugbrautar 06/24, en íþróttavellirnir hins vegar að hluta til utan þess.

Fyrirhuguð uppbygging Hlíðarendasvæðisins verður að taka mið af þeirri forsendu og brýnu nauðsyn að flugbraut 06/24 verði áfram í notkun, og hún geti því áfram tryggt óskert öryggi í flugsamgöngum til höfuðborgarinnar, ekki síst í brýnu sjúkraflugi til eina hátækni- og háskólasjúkrahúss landsins.

Þess vegna þarf að taka fullt tillit til þeirra hindranaflata, sem í gildi eru norðaustur af norðausturenda flugbrautar 06/24. Undir aðflugsferli flugbrautarinnar mætti vel gera ráð fyrir íþróttaleikvöngum svæðisins, en að hin nýja íbúðabyggð verði hins vegar alfarið skipulögð þar fyrir utan.

Hafa ber í huga, að lykilþýðing þessarar flugbrautar er fyrst og fremst á vetrarmánuðunum **frá nóvember til mars**, þegar hér má hefðbundið búast við hvössum suðvestan vindum, sem útiloka notkun hinna flugbrautanna. Á þessum tíma ársins, og við þau veðurskilyrði, er notkun íþróttaleikvanganna væntanlega engin.

Lokaorð

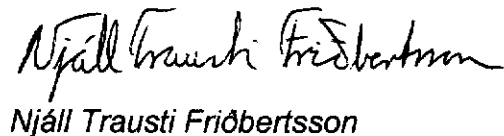
Samtökin Hjartað í Vatnsmýri vilja fyrir hönd þeirra 69.791, sem í sumarlok 2013 undirrituðu áskorun til Reykjavíkurborgar og Alþingis þess efnis að öllum landsmönnum verði til framtíðar tryggð óskert flugstarfsemi í Vatnsmýri, ítreka eftirfarandi athugasemdir:

- * Að **Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030** verði, með tilvísun í 35. grein skipulagslaga nr. 123/2010, þegar í stað tekið til raunhæfrar endurskoðunar, og m.a. felld úr gildi þau ákvæði, sem fela í sér skerðingu á hefðbundnu hlutverki Reykjavíkurflugvallar og síðari lokun hans í áföngum.
- * Að núverandi tillaga að **Deiliskipulagi Reykjavíkurflugvallar** verði afturkölluð, og endurunnin. Áfram verði gert ráð fyrir flugbraut 06/24, og hefðbundið og þýðingarmikið lykilhlutverk flugvallarins fyrir kennslu-, þjálfunar- og einkaflug verði áfram óskert.
- * Að núverandi tillaga að **Deiliskipulagi Hliðarendasvæðis** verði afturkölluð og breytt, og þá tekið fullt tillit til áframhaldandi brýnnar nauðsynjar á óskertri tilvist flugbrautar 06/24 á Reykjavíkurflugvelli.

Fyrir hönd Hjartans í Vatnsmýri



Friðrik Pálsson



Njáll Trausti Friðbertsson

Afrit: Borgarstjórn Reykjavíkur
Alþingi
Innanríkisráðuneyti
Samgönguráð
Fagráð um flugmál
Samgöngustofa
Isavia ehf.
Umhverfis- og auðlindaráðuneyti
Skipulagsstofnun
Velferðarráðuneyti