



Borgarstjórn
b.t. Dags B. Eggertssonar, borgarstjóra
Ráðhúsinu
101 Reykjavík

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Sölvhólsgötu 7 101 Reykjavík
sími: 545 9000 bréfasími: 552 7340
postur@irr.is
innanrikisraduneyti.is

Reykjavík 3. nóvember 2015
Tilv.: IRR15040106/17.19.0

Efni: Svarbréf til Reykjavíkurborgar v. bréfa dags. 7. júlí og 30. október 2015

Vísað er til bréfa Reykjavíkurborgar, dags. 7. júlí og 30. október sl. Í fyrra bréfinu lýsir Reykjavíkurborg sig tilbúna til viðræðna við ráðuneytið á grundvelli gagna og tillagna stýrihóps ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu, sbr. skýrslu sem stýrihópurinn skilaði nú í júní. Þá er þess krafist að innanríkisráðherra tilkynni um lokun NA/SV flugbrautinnar (flugbraut 06/24) og geri nauðsynlegar breytingar á gildandi skipulagsreglum fyrir Reykjavíkurflugvöll. Um skyldur ríkisins í þessu sambandi vísar Reykjavíkurborg til samninga ríkis og borgar, dags. 19. apríl 2013 og 25. október 2013. Verði innanríkisráðherra, f.h. ríkisins, ekki við þessum kröfum, áskilur Reykjavíkurborg sér rétt til að leita bóta fyrir hvert það tjón sem háttsemi ríkisins kann að valda. Í síðara bréfinu eru kröfur borgarinnar um lokun NA/SV flugbrautarinnar og endurskoðun skipulagsreglna fyrir Reykjavíkurflugvöll ítrekaðar. Þá segir að efni innanríkisráðherra, f.h. íslenska ríkisins, ekki þessar skuldbindingar innan 20 daga frá dagsetningu bréfsins, muni Reykjavíkurborg höfða mál á hendur íslenska ríkinu til viðurkenningar á kröfum sínum fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur.

Innanríkisráðherra telur mikilvægt að ræða framtíð Reykjavíkurflugvallar við Reykjavíkurborg og aðra hagsmunaaðila. Tilvitnuð skýrsla stýrihóps um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu er gott innlegg inn í framtíðarstefnumörkun innanlandsflugs. Þar er greining á ákveðnum flugvallarkostum og lagt mat á þá út frá þeirri spurningu „hvort önnur flugvallarstæði en Vatnsmýri kæmu til greina fyrir rekstur innanlandsflugs“ á höfuðborgarsvæðinu. Könnun stýrihópsins beindist að fjórum nýjum flugvallarstæðum auk þess sem breyttar útfærslur á legu flugbrauta í Vatnsmýri voru skoðaðar. Athugun stýrihópsins náði hins vegar hvorki til óbreytts flugvallar í Vatnsmýri né Keflavíkurflugvallar. Tillögur stýrihópsins taka mið af þessum forsendum. Skýrslan verður því ekki ein lögð til grundvallar frekari greiningu eða viðræðum. Rétt er að áréttast að innanríkisráðherra hefur yfirumsjón með flugmálum og ber ábyrgð á heildstæðri stefnumörkun í samgöngum. Innanríkisráðherra ber að vinna að markmiðum laga á þessum sviðum og þarf því m.a. að gæta að flugöryggi, fjárhagslegri hagkvæmni og skilvirkni samgöngukerfisins og samþættingu þess, byggðapróun og aðgengi landsmanna að grunnþjónustu. Viðræður við Reykjavíkurborg og aðra hagsmunaaðila um framtíð Reykjavíkurflugvallar verða að taka mið af þessum markmiðum og því mikilvæga þjónustuhlutverki sem Reykjavíkurflugvöllur gegnir gagnvart landinu öllu. Ljóst má vera að óraunhæft er að ætla annað en að Reykjavíkurflugvöllur verði áfram í Vatnsmýrinni í næstu framtíð. Tryggja verður fullt öryggi flugvallarins í Vatnsmýrinni og þjónustustig sem samræmist hlutverki vallarins. Ákvörðun um lokun NA/SV flugbrautarinnar verður ekki tekin án fullvissu um að lokun brautarinnar komi ekki niður á öryggi flugvallarins og að viðhalda megi fullnægjandi þjónustustigi fyrir alla landsmenn. Ekki er á þessu stigi unnt að lýsa yfir hver niðurstaðan verður, en ráðuneytið hefur nú m.a. til skoðunar áhættumat Isavia og niðurstöðu Samgöngustofu um áhrif lokunar flugbrautarinnar, sbr. bréf stofnunarinnar, dags. 1. júní sl.

Rökum Reykjavíkurborgar fyrir því að innanríkisráðuneytinu, f.h. íslenska ríkisins, sé skylt að tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar og gera breytingar á skipulagsreglum sem ráðuneytið

setur með stoð í 59. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir er mótmælt. Engar réttarlegar skuldbindingar þessa efnis liggja fyrir. Þá er rökum fyrir mögulegri bótaskyldu ríkisins vegna fyrirhugaðra byggingaráforma á svonefndu „Hlíðarendasvæði“ einnig mótmælt. Reykjavíkurborg er fullkunnugt um að þær framkvæmdir og ráðstafanir sem leyfðar hafa verið á „Hlíðarendasvæðinu“ eru undanfari byggingaframkvæmda sem ekki getur orðið af að óbreyttum skipulagsreglum. Á þetta hefur ráðuneytið bent, sbr. bréf innanríkisráðuneytisins, dags. 17. apríl sl. Útgáfa leyfa til uppbyggingar á „Hlíðarendasvæðinu“ er því alfarið á ábyrgð og áhættu Reykjavíkurborgar.

Innanríkisráðherra áréttar að mikilvægt er að ríki og Reykjavíkurborg vinni áfram saman að því að ná samkomulagi um framtíð Reykjavíkurflugvallar í samráði við aðra þá sem hagsmuna eiga að gæta. Innanríkisráðherra leggur áherslu á að sú vinna einskorðist ekki við ákveðna niðurstöðu um framtíðarstaðsetningu heldur horfi til markmiða löggjafar á sviði samgöngu- og flugmála og hlutverks flugvallarins.

Vegna tilvísunar í bréfi Reykjavíkurborgar, dags. 30. október sl., til mögulegrar málshöfðunar á hendur íslenska ríkinu til viðurkenningar á kröfum sínum um að NA/SV flugbrautinni verði lokað og skipulagsreglum fyrir Reykjavíkurflugvöll breytt, skal tekið fram að telja verður eðlilegt að Reykjavíkurborg leggi fyrir dómstóla að fá úr þeim álitamálum leyst þannig að skorið verði úr um hvort sú skylda hvílir á ríkinu að loka flugbrautinni eða skipulagsreglum breytt.

Váfr. Warden .

Ragnhildur Hjartadóttir



Borgarstjórnin í Reykjavík

Innanríkisráðuneytið
B.t. Ólafar Nordal, innanríkisráðherra
Sölvhólsgötu 7
101 Reykjavík

Reykjavík, 30. október 2015

Efni: Ítrekun á kröfu Reykjavíkurborgar á hendur íslenska ríkinu um efndir þess á skyldum sínum samkvæmt samningum dagsettum 19. apríl 2013 og 25. október 2013

Vísað er til bréfs Reykjavíkurborgar, dags. 7. júlí 2015, þar sem farið var þess á leit við innanríkisráðherra, fyrir hönd íslenska ríkisins, að annars vegar tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar (flugbraut 06/24) á Reykjavíkflugvelli við fyrsta tækifæri og hins vegar að hlutast til um endurskoðun á skipulagsreglum fyrir Reykjavíkurborg til samræmis við framangreint í samræmi við skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt samningum frá 19. apríl 2013 og 25. október 2013. Í bréfinu var óskað svara innanríkisráðuneytisins við fyrrnefndum kröfum Reykjavíkurborgar innan mánaðar frá dagsetningu bréfsins.

Í ljósi þess að innanríkisráðuneytið hefur hvorki svarað bréfi Reykjavíkurborgar né hlutast til um útgáfu tilkynningar um lokun umræddrar flugbrautar og endurskoðun áður nefndra skipulagsreglna eru fyrrnefndar kröfur Reykjavíkurborgar hér með ítrekaðar. Eins og greint var frá í umræddu bréfi, dags. 7. júlí 2015, þá hefur Reykjavíkurborg ríka hagsmuni af því að íslenska ríkið standi við skuldbindingar sínar samkvæmt framangreindum samningum, meðal annars í því skyni að fyrirhuguð uppbyggingaráform á Hlíðarenda geti náð fram að ganga. Nú eru að hefjast framkvæmdir við þann hluta uppbyggingaráformanna sem hefur áhrif á hindrunarfleti aðflugslína að NA/SV flugbraut (flugbraut 06/24) á Reykjavíkflugvelli. Gangi umrædd uppbyggingaráform ekki eftir vegna ástæðna sem varða vanefndir íslenska ríkisins á samningsskuldbindingum sínum um þessi atriði mun Reykjavíkurborg eiga yfir höfði sér kröfu um skaðabætur sem gerð mun verða endurkrafa um á hendur íslenska ríkinu.

Með hliðsjón af framangreindu krefst Reykjavíkurborg þess að innanríkisráðherra, fyrir hönd íslenska ríkisins, efni framangreindar skuldbindingar íslenska ríkisins samkvæmt samningum sem eru dagsettir 19. apríl 2013 og 25. október 2013 innan 20 daga frá dagsetningu þessa bréfs. Að öðrum kosti mun Reykjavíkurborg höfða mál á hendur íslenska ríkinu til viðurkenningar kröfum sínum fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur.

Virðingarfyllst,

Dagur B. Eggertsson

Innanríkisráðuneytið
Ólöf Nordal, innanríkisráðherra
Sölvhólsögötu 7
150 REYKJAVÍK

Lokun NA/SV flugbrautarinnar (braut 06/24) á Reykjavíkurflugvelli og endurskoðun skipulagsreglna fyrir Reykjavíkurflugvöll til samræmis við lokun flugbrautarinnar

Undirritaður vill koma á framfæri þökkum fyrir gott samstarf við ráðuneytið í verkefnum stýrihóps ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu en stýrihópurinn skilaði skýrslu nú í júní síðastliðnum. Starf hópsins byggði á samkomulagi sömu aðila frá 25. október 2013. Reykjavíkurborg lýsir sig tilbúna til að eiga viðræður við ráðuneytið og aðila samkomulagsins um næstu skref á grundvelli þeirra gagna sem stýrihópurinn aflaði og tillagna hans. Í samræmi við það er áréttað að Reykjavíkurborg lýsir yfir vilja til samstarfs um að rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri verði tryggt á meðan nauðsynlegur undirbúningur að flutningi flugvallarins og eftir atvikum framkvæmdir fara fram. Í því sambandi skal þó tekið fram að NA/SV flugbrautin (flugbraut 06/24) er ekki forsenda fyrir rekstraröryggi Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýri enda teljast áhrif lokunar NA/SV flugbrautarinnar „þólanleg“ samkvæmt nýju áhættumati Isavia sem ráðuneytið hefur birt á vefsíðu sinni og staðfest er af Samgöngustofu.

Vilji ráðuneytið engu að síður að fyrir hendi sé á SV-horni landsins flugbraut með nefnda stefnu getur ráðuneytið samhliða lokun brautarinnar á Reykjavíkurflugvelli átt samráð við flugrekstraraðila um hvort þeir telji nauðsynlegt að opna sambærilega braut á Keflavíkurflugvelli þar sem slík braut er fyrir hendi, sbr. fundargerð af fundi með ráðherra 12. ágúst 2014. Mikilvægt er að slíkt samráð tefji þó ekki tilkynningu um lokun brautarinnar á Reykjavíkurflugvelli.

Vísað er til bréfs, dags. 17. apríl 2015, þar sem komið er á framfæri athugasemdum innanríkisráðuneytisins við framkvæmdir sem hafnar og fyrirhugaðar eru á svæði Valsmanna hf. við Hlíðarenda og því haldið fram að ótímabært hafi verið að gefa út framkvæmdaleyfi og hefja framkvæmdir á grundvelli þess, þar sem leyfið gangi í berhögg við skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflugvöll. Í bréfinu er vísað til þess að hindrunarfletir séu á aðflugslínum flugbrautar 06/24 og að þar sem uppbyggingaráform á svæði við Hlíðarenda séu innan þess svæðis sem skipulagsreglurnar nái til sé óheimilt að reisa mannvirki sem nái upp fyrir þá fleti, sbr. 2. mgr. 59. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir.

Með vísan til þeirra samninga sem gerðir hafa verið á milli íslenska ríkisins (hér eftir ríkið) og Reykjavíkurborgar um flugvallarsvæðið og lokun NA/SV flugbrautarinnar (flugbraut 06/24) á Reykjavíkurflugvelli, dags. 1. mars 2013, 19. apríl 2013 og 25. október 2013, og jafnframt til bréfs borgarritara dags. 23. desember 2013, og funda sem borgarstjóri átti annars

vegar með þáverandi innanríkisráðherra hinn 11. júlí 2014 og hins vegar með yður hinn 2. febrúar sl. vegna málsins, fer Reykjavíkurborg þess hér með á leit að þér dragið til baka fyrrnefnt bréf, dags. 17. apríl 2015, og hlutist til um að ríkið efni skuldbindingar sínar samkvæmt fyrrnefndum samningum. Annars vegar með því að tilkynna með formlegum hætti um lokun NA/SV flugbrautarinnar við fyrsta tækifæri og hins vegar með því að samhliða því verði lokið við endurskoðun skipulagsreglna fyrir Reykjavíkurflugvöll til samræmis við lokun flugbrautarinnar.

Hér á eftir verður gerð nánari grein fyrir þeim rökum sem liggja að baki þessu erindi Reykjavíkurborgar.

I. Samningar Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins um flugvallarsvæðið og lokun NA/SV flugbrautarinnar (braut 06/24) á Reykjavíkurflugvelli

Í rúman áratug, eða allt frá því að minnisblað þáverandi borgarstjóra og þáverandi samgönguráðherra var ritað 11. febrúar 2005, hefur verið unnið að lokun NA/SV flugbrautarinnar (braut 06/24) á Reykjavíkurflugvelli af hálfu ríkisins og Reykjavíkurborgar, en samkvæmt minnisblaðinu var gert ráð fyrir að samgöngufyrirvöld myndu láta loka flugbrautinni í síðasta lagi í árslok 2005. Í framhaldinu hafa fjölmargir samningar verið gerðir á milli þessara aðila um umrædda flugbraut og flugvallarsvæðið þar sem Reykjavíkurborg og ríkið hafa gengist undir skuldbindingar varðandi flugvallarsvæðið og lokun NA/SV flugbrautarinnar á Reykjavíkurflugvelli. Er í því sambandi meðal annars bent á að með kaupsamningi, dags. 1. mars 2013, ákváðu ríkið og Reykjavíkurborg að vinna sameiginlega að því markmiði að koma þeim svæðum í uppbyggingu sem eru í eigu ríkis og borgar og losna þegar NA/SV flugbrautin verður lögð niður. Samkvæmt samningnum á Reykjavíkurborg að kaupa 111.800 m² svæði af ríkinu fyrir kr. 440.000.000,-, sameina það sínu eigin svæði og annast gerð deiliskipulags fyrir heildarsvæðið. Þá á ríkið að gefa út afsal til handa Reykjavíkurborg fyrir hinu selda landi þegar fyrir liggur formleg tilkynning innanríkisráðuneytis/Isavia ohf. um að lokun umræddrar flugbrautar hafi tekið gildi gagnvart öllu flugi.

Síðustu tveir samningarnir sem gerðir hafa verið milli ríkisins og Reykjavíkurborgar um lokun umræddrar flugbrautar eru dagsettir 19. apríl 2013 og 25. október 2013. Í fyrrnefnda samningnum var samið um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkurflugvelli, fallið frá fyrri áformum um byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýri og samþykkt að leggja niður NA/SV flugbrautina. Innanríkisráðuneytið skyldi auglýsa lokun flugbrautarinnar samhliða því að Reykjavíkurborg auglýsti deiliskipulag fyrir nýja flugstöð. Í síðarnefnda samningnum, hinu svonefnda viðbótarsamkomulagi, dags. 25. október 2013, var einnig samið um að samhliða birtingu auglýsingar um deiliskipulagstillögu fyrir flugvallarsvæðið skyldi innanríkisráðherra tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar á Reykjavíkurflugvelli. Samhliða útgáfu tilkynningar um lokun NA/SV flugbrautarinnar skuldbatt innanríkisráðherra ríkið til að endurskoða samtímis gildandi skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflugvöll til samræmis við lokun flugbrautarinnar.

Hinn 23. desember 2013 efndi Reykjavíkurborg sinn hluta fyrrnefndra samninga með birtingu auglýsingar í Lögbirtingablaðinu um deiliskipulagstillögu fyrir flugvallarsvæðið. Sama dag sendi Reykjavíkurborg þáverandi innanríkisráðherra bréf þar sem upplýst var um efndir borgaryfirvalda og þess farið á leit að ráðherra, f.h. ríkisins, efndi sinn hluta samningsins með því að tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar á Reykjavíkurflugvelli. Hinn 30. desember

2013 sendi þáverandi innanríkisráðherra bréf til Isavia ohf. þar sem óskað var eftir því að félagið hefðist handa við undirbúning að lokun flugbrautarinnar í samræmi við efni fyrri samninga sem gerðir hafa verið á milli ríkisins og Reykjavíkurborgar. Þrátt fyrir þessi fyrirmæli þáverandi innanríkisráðherra hefur hvorki innanríkisráðuneytið né Isavia ohf. gefið út tilkynningu um lokun NA/SV flugbrautarinnar þótt liðnir séu rúmlega 18 mánuðir frá því að tilkynninguna átti að gefa út. Á þessu tímabili hefur borgarstjóri í tvígang átt fund með innanríkisráðherra hverju sinni vegna málsins, fyrst hinn 11. júlí 2014 og síðan 2. febrúar sl. Í bæði skiptin fór borgarstjóri þess á leit við ráðherra að hann gæfi út tilkynningu um lokun NA/SV flugbrautarinnar, svo sem ráðherra bar að gera þegar Reykjavíkurborg birti auglýsingu um deiliskipulag fyrir flugvallarsvæðið í árslok 2013, og að ekki yrðu frekari tafir á efndum ríkisins á þeirri samningsskuldbindingu en þegar hefðu orðið. Vísast að öðru leyti nánar um þetta efni til hjálagðra minnispunkta frá umræddum fundum og jafnframt til hjálagðra minnispunkta borgarstjóra til innanríkisráðherra sem afhentir voru á fundinum 2. febrúar sl.

II. Skipulagsáætlanir Reykjavíkurborgar á flugvallarsvæðinu og í nágrenni þess

Allar skipulagsáætlanir Reykjavíkurborgar á flugvallarsvæðinu og nærliggjandi svæðum, þ.m.t. á Hlíðarenda, hafa verið gerðar í samræmi við efni fyrrnefndra samninga og í trausti þess að ríkið efni skuldbindingar sínar samkvæmt þeim. Þá varða þessir samningar, einkum hið svonefnda viðbótarsamkomulag sem er dagsett 25. október 2013, stefnu aðalskipulags Reykjavíkur um uppbyggingu í Vatnsmýri. Í aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er gert ráð fyrir því að flugvöllurinn í Vatnsmýri verði lagður niður, sbr. stefnu svæðisskipulags höfuðborgarsvæðisins 2001-2024 og aðalskipulagsins 2001-2024. Stefnan í aðalskipulaginu 2001-2024 og svæðisskipulaginu 2001-2024 byggðist meðal annars á niðurstöðu almennrar atkvæðagreiðslu sem fór fram 17. mars 2001 um framtíðarnýtingu flugvallarsvæðisins. Niðurstaða atkvæðagreiðslunnar var sú að meirihluti þátttakenda var fylgjandi því að leggja niður flugvöllinn í Vatnsmýri. Við gerð skipulagsáætlana á flugvallarsvæðinu voru af hálfu Reykjavíkurborgar enn fremur lagðar til grundvallar niðurstöður samstarfsnefndar samgönguráðuneytisins og Reykjavíkurborgar um framtíð Reykjavíkurflugvallar frá 2007, en nefndinni var komið á laggirnar í framhaldi af ritun fyrrnefnds minnisblaðs frá 11. febrúar 2005.

Þegar NA/SV flugbrautin verður lögð niður opnast möguleiki á uppbyggingu á tveimur svæðum, annars vegar næst Hringbrautinni á svonefndu Hlíðarendasvæði og hins vegar austan núverandi íbúabyggðar í Skerjafirði. Samkvæmt aðalskipulagi Reykjavíkur 2010-2030 er Hlíðarendasvæðið skilgreint sem annars vegar uppbyggingarsvæði með blandaðri landnotkun (atvinnusvæði/íbúðasvæði) og hins vegar íþróttasvæði Knattspyrnufélagsins Vals. Nánari tímasetningar varðandi landnotkun í Vatnsmýri og markmið um þróun svæðisins hafa verið sett af hálfu Reykjavíkurborgar í samræmi við samkomulag Reykjavíkurborgar, ríkisins og Icelandair Group, dagsett 25. október 2013, og áður nefnt samkomulag sem var undirritað af borgarstjóra og innanríkisráðherra sama dag þar sem meðal annars er kveðið á um lokun NA/SV flugbrautarinnar.

III. Skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflugvöll

Endurskoðað deiliskipulag fyrir Hlíðarenda tók gildi 29. desember 2010. Þá var breyting á deiliskipulagi fyrir Hlíðarenda samþykkt á fundi borgarstjórnar hinn 2. desember 2014 og afgreiddi Skipulagsstofnun deiliskipulagið án athugasemda 18. desember 2014. Engu að síður liggur fyrir að uppbygging á umræddu svæði er að hluta til háð því að NA/SV flugbrautin

verði lögð niður. Af þeim sökum var með samkomulagi, dags. 25. október 2013, sem gert var milli þáverandi innanríkisráðherra og Reykjavíkurborgar, samið um að ríkið myndi, samtímis útgáfu tilkynningar um lokun NA/SV flugbrautarinnar, hlutast til um endurskoðun á skipulagsreglum fyrir Reykjavíkurflogvöll því til samræmis.

Við setningu umræddra skipulagsreglna, sem samþykktar voru af þáverandi samgönguráðherra og birtar í Lögbirtingablaðinu hinn 7. ágúst 2009, gerði Reykjavíkurborg athugasemdir sem lutu meðal annars að því að ótímabært væri að setja slíkar reglur þar sem þá voru fyrirhugaðar breytingar á skipulagsforsendum Reykjavíkurflogvallar. Af því tilefni létu samgönguyfirvöld í ljósi eftirfarandi afstöðu sína um þetta atriði í umsögn sinni, dags. 2. júlí 2009:

„Samgönguyfirvöld hafa ekki skipulagsvald á svæðinu og því er ljóst að komi til breytinga á aðalskipulagi eða deiliskipulagi vallarins þarf að endurskoða reglurnar en slíkt er einfalt mál.“

Með hliðsjón af framangreindu og einnig því að ríkið hefur þegar undirgengist skuldbindingu þess efnis að endurskoða skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflogvöll til samræmis við lokun NA/SV flugbrautarinnar, sbr. samkomulag dagsett 25. október 2013, er hér með skorað á innanríkisráðherra að efna framangreindar skuldbindingar fyrir hönd ríkisins við fyrsta tækifæri.

Fyrir liggur að bæði aðalskipulagi og deiliskipulagi fyrir flugvallarsvæðið hefur verið breytt þar sem gert er ráð fyrir að NA/SV flugbrautin víki. Af því leiðir að endurskoða ber skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflogvöll með tilliti til breyttra forsendna í skipulagi, enda víkur breytt skipulag fyrir svæðið umræddum skipulagsreglum til hliðar. Af þeirri ástæðu telur Reykjavíkurborg að innanríkisráðuneytið geti ekki borið tilvitnaðar skipulagsreglur fyrir sig sem rök þess efnis að þær standi í vegi fyrir uppbyggingaráformum á Hlíðarendasvæðinu, heldur þvert á móti beri ráðuneytinu að hraða endurskoðun reglnanna í samræmi við samningsskuldbindingar ríkisins. Í þessu sambandi er einnig rétt að geta þess að umrætt framkvæmdaleyfi, sem gefið var út hinn 10. apríl 2015 fyrir vegaframkvæmdum á svæði Valsmanna hf. við Hlíðarenda, er í samræmi við gildandi deiliskipulag fyrir Hlíðarenda sem tók gildi með birtingu í B-deild Stjórnartíðinda hinn 14. janúar 2014. Þá hefur lagning vegarins ekki áhrif á hindrunarfleti aðflugslína að flugbrautum Reykjavíkurflogvallar, þar með talið NA/SV flugbraut (flugbraut 06/24).

Af framangreindu er þannig ljóst að Reykjavíkurborg hefur ríka hagsmuni af því að innanríkisráðherra tilkynni hið fyrsta um lokun NA/SV flugbrautarinnar og endurskoði samtímis skipulagsreglur fyrir Reykjavíkurflogvöll með tilliti til niðurlagningar flugbrautarinnar, meðal annars í því skyni að uppbyggingaráform á Hlíðarenda geti náð fram að ganga. Verði innanríkisráðherra, f.h. ríkisins, ekki við þessu erindi er ljóst að ríkið hefur vanefnt samningsskuldbindingar sínar um þessi atriði. Í því tilviki áskilur Reykjavíkurborg sér fullan rétt til að leita bóta fyrir hvert það tjón sem háttsemi ríkisins kann að valda. Enda fyrirséð að þá muni Reykjavíkurborg eiga yfir höfði sér kröfu um skaðabætur sem beint verður endurkröfu um á hendur ríkinu.

IV. Niðurlag

Í fyrrnefndu bréfi, dags. 17. apríl 2015, er því lýst yfir af hálfu ríkisins að NA/SV

flugbrautinni verði hvorki lokað né aðrar ákvarðanir teknar um hana sem leiði til þess að flugbrautin verði tekin úr notkun á meðan verkefnisstjórn um könnun á flugvallarkostum, sem starfar undir formennsku Rögnu Árnadóttur, hefur ekki lokið störfum. Nú liggur fyrir skýrsla umrædds stýrihóps ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group um flugvallarkosti á höfuðborgarsvæðinu, dags. 1. júní 2015. Í helstu niðurstöðum stýrihópsins, sem fjallað er um á bls. 15 í skýrslunni, kemur meðal annars fram að Hvassahraun sé sá „[...] flugvallarkostur sem hefur mesta þróunarmöguleika til framtíðar, borið saman við aðra flugvallarkosti“. Jafnframt liggur fyrir áhættumatsskýrsla um fyrirhugaða breytingu á flugvallarkerfi Reykjavíkurflugvallar, sem er dagsett 22. maí 2015 og var unnin af Isavia ohf. Í skýrslunni kemur fram að áhættumatið hafi verið unnið í tilefni af bréfi innanríkisráðherra, dags. 30. desember 2013, þar sem óskað var eftir að Isavia hæfi undirbúning að lokun flugbrautar 06/24 á Reykjavíkurflugvelli, en umrædd lokun mun breyta flugvallarkerfi Reykjavíkurflugvallar. Í umfjöllun um helstu niðurstöður áhættumatsins, sem er að finna á bls. 19 í skýrslunni, kemur fram að Isavia ohf. meti áhættu af umræddum breytingum, þ.e. lokun flugbrautar 06/24, sem þolanlega eða í áhættuflokki B. Þannig liggur nú fyrir að engin öryggissjónarmið standi í vegi fyrir því að gefin verði út tilkynning um lokun NA/SV flugbrautarinnar. Áhættumatið hefur verið staðfest af Samgöngustofu, reglum samkvæmt, sbr. bréf dags 1. júní 2015.

Með hliðsjón af öllu framangreindu og því að fyrirnefndir samningar eru ekki bundnir neinum fyrirvörum varðandi lokun NA/SV flugbrautarinnar, fer Reykjavíkurborg þess á leit við innanríkisráðherra, f.h. ríkisins, að hann tilkynni um lokun NA/SV flugbrautarinnar (flugbraut 06/24) á Reykjavíkurflugvelli, í samræmi við skuldbindingar ríkisins samkvæmt samningum frá 19. apríl 2013 og 25. október 2013. Jafnframt fer Reykjavíkurborg þess á leit við innanríkisráðherra, f.h. ríkisins, að samtímis verði hlutast til um endurskoðun á skipulagsreglum fyrir Reykjavíkurflugvöll til samræmis við framangreint, sbr. samkomulag dagsett 25. október 2013. Er óskað svara ráðuneytisins við framangreindu innan mánaðar frá dagsetningu bréfs þessa.

Virðingarfyllt,

Dagur B. Eggertsson
borgarstjóri

Hjálagt:

1. Minnispunktar frá fundi borgarstjóra og þáverandi innanríkisráðherra 11. júlí 2014, dags. 12. ágúst 2014
2. Minnispunktar frá fundi borgarstjóra og innanríkisráðherra, dags. 2. febrúar 2015



Minnispunktur

Minnispunktur teknir saman vegna fundar undirritaðs með innanríkisráðherra 2. febrúar 2015 um Hlíðarendasvæðið og lokun NA/SV flugbrautarinnar á Reykjavíkflugvelli.

I. Samningar Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins

Hér á eftir er að finna yfirlit yfir helstu samningsskuldbindingar sem Reykjavíkurborg og íslenska ríkið hafa gengist undir varðandi flugvallarsvæðið og lokun NA/SV flugbrautarinnar (braut 06/24) á Reykjavíkflugvelli:

- **Kaupsamningur, dags. 1. mars 2013:** Ákveðið að vinna sameiginlega að því markmiði að koma þeim svæðum í uppbyggingu, sem eru í eigu ríkis og borgar og losna þegar NA/SV flugbrautin (braut 06/24) á Reykjavíkflugvelli verður lögð niður. Samkvæmt samningnum á Reykjavíkurborg að kaupa 111.800 m² svæði af ríkinu fyrir kr. 440.000.000,-, sameina það sínu eigin svæði og annast gerð deiliskipulags fyrir heildarsvæðið. Ríkið á að gefa út afsal til handa Reykjavíkurborg fyrir hinu selda landi þegar fyrir liggur formleg tilkynning innanríkisráðuneytis/ISAVIA um að lokun umræddrar flugbrautar hafi tekið gildi gagnvart öllu flugi.
- **Samkomulag, dags. 19. apríl 2013:** Samið um endurbætur á aðstöðu fyrir farþega og þjónustuaðila á Reykjavíkflugvelli, fallið frá fyrri áformum um byggingu samgöngumiðstöðvar í Vatnsmýri og samþykkt að leggja niður NA/SV flugbrautina. Innanríkisráðuneytið skyldi auglýsa lokun flugbrautarinnar samhliða auglýsingu deiliskipulags fyrir nýja flugstöð.
- **Samkomulag, dags. 25. október 2013:** Í samkomulaginu um innanlandsflug sem gert var milli Icelandair Group, ríkisins og Reykjavíkurborgar kemur fram að viðræður aðila fari fram á grunni fyrri samninga og að aðilar ætli að standa sameiginlega að athugun á flugvallarkostum og skipan stýrihóps um verkefnið (Rögnunefndin).
- **Viðbótarsamkomulag, dags. 25. október 2013:** Í viðbótarsamkomulaginu sem gert var samhliða samkomulaginu um innanlandsflug, kemur fram að samhliða auglýsingu um deiliskipulagstillögu fyrir flugvallarsvæðið þá muni innanríkisráðherra tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar síðar á árinu 2013.

Öll fyrirliggjandi samkomulög og skipulagsáform hafa verið gerð af hálfu Reykjavíkurborgar í trausti þess að ríkið efni skuldbindingar sínar samkvæmt þeim. Hafa ber í huga að unnið hefur verið að lokun NA/SV flugbrautarinnar í meira en áratug, sbr. minnisblað þáverandi borgarstjóra og þáverandi samgönguráðherra frá 11. febrúar 2005. Þá er samkvæmt framangreindu ljóst, að ríkið hefur skuldbundið sig til að gefa út yfirlýsingu um niðurlagningu NA/SV flugbrautarinnar (braut 06/24) samhliða auglýsingu Reykjavíkurborgar um tillögu deiliskipulags fyrir flugvallarsvæðið. Umrædd auglýsing var birt í Lögbirtingablaðinu hinn

23. desember 2013. Sama dag sendi Reykjavíkurborg þáverandi innanríkisráðherra bréf þar sem upplýst var um efndir borgaryfirvalda og farið þess á leit við ráðherrann að hann hlutaðist til um lokun NA/SV flugbrautarinnar. Hinn 30. desember 2013 sendi þáverandi innanríkisráðherra bréf til Isavia ohf. þar sem óskað var eftir því að félagið hefði undirbúning að lokun flugbrautarinnar í samræmi við fyrri samninga ríkis og Reykjavíkurborgar, þ. á m. fyrrnefnt viðbótarsamkomulag þáverandi innanríkisráðherra og Reykjavíkurborgar, dags. 25. október 2013. Með hliðsjón af framangreindu og því að umrædd samkomulög eru ekki bundin neinum fyrirvörum, fer Reykjavíkurborg þess á leit að ríkið efni þá skyldu sína að tilkynna um lokun NA/SV flugbrautarinnar. Er í þessu sambandi enn fremur vísað til þess að nú liggur fyrir að nothæfisstuðull Reykjavíkflugvallar út frá viðmiðum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO) yrði 97% án NA/SV flugbrautarinnar samkvæmt niðurstöðu skýrslu sem Isavia ohf. fól verkfræðistofnunni EFLU að vinna um flugvöllinn.

Endurskoðað deiliskipulag fyrir Hlíðarenda tók gildi 29. desember 2010. Þá var breyting á deiliskipulagi fyrir Hlíðarenda samþykkt á fundi borgarstjórnar hinn 2. desember 2014 og afgreiddi Skipulagsstofnun deiliskipulagið án athugasemda 18. desember 2014. Engu að síður liggur fyrir að uppbygging á umræddu svæði er háð því að NA/SV flugbrautin verði aflögð. Þar til innanríkisráðherra tilkynnir um lokun flugbrautarinnar mun Reykjavíkurborg koma til með að eiga í erfiðleikum með að gefa út framkvæmdaleyfi á svæðinu í samræmi við deiliskipulag, svo sem skyldur sveitarfélagsins kveða á um samkvæmt ákvæðum skipulagslaga nr. 123/2010. Er því ljóst að Reykjavíkurborg hefur ríka hagsmuni af því að innanríkisráðherra tilkynni við fyrsta tækifæri um lokun NA/SV flugbrautarinnar svo umrædd skipulagsáform nái fram að ganga. Verði raunin önnur á Reykjavíkurborg yfir höfði sér kröfu um skaðabætur sem fyrirséð er að borgaryfirvöld myndu beina endurkröfu um á hendur ríkinu.



Dagur B. Eggertsson



MINNISPUNKTAR

Fundur innanríkisráðherra og borgarstjóra í innanríkisráðuneyti 11. júlí 2014

**Viðstaddir: innanríkisráðherra, borgarstjóri, Þórey Vilhjálmisdóttir
aðstoðarkona innr og Pétur Ólafsson aðstoðarm borgarstjóra sem ritar þessa
punkta.**

Þetta gerðist:

1. Flugvöllur NA-SV braut

Samkvæmt samkomulagi ríkis og borgar liggur fyrir að NA-SV-braut verði lokað.

Innanríkisráðherra staðfesti að það samkomulag hvað það varðar standi. Verið er að ljúka áhættumati til að meta hvort opna þurfi samsvarandi braut í Keflavík. Tímaáætlun áhættumatsins er um 6 vikur eða til 22. ágúst. Borgarstjóri minnti á að ráðuneytið væri skuldbundið til að tilkynna lokun brautarinnar og hefði sú tilkynning átt að fara í loftið fyrir áramótin síðustu og hvatti til að ekki yrðu óþarfa tafir frá því sem orðið væri.

Ákveðið var að stefna að fundi aðila samkomulagsins um mánaðarmótin ágúst-september.

2. Sundabraut

Rætt um stöðu Sundabrautarmálsins en fulltrúar borgarinnar hafa verið boðaðir á fund starfshóps sem kanna möguleika á að ráðast í lagningu hennar í einkaframkvæmd. Fram kom í máli innanríkisráðherra að verið væri að skoða Sundabraut á innri leið í áfangaskiptri framkvæmd, sem myndi ekki fara lengra en í Gufunes. Borgarstjóri minnti á borgarráð hefði ályktað um að Sundabraut í göngum á ytri leið væri stefna borgarinnar og mikilvægt væri að efna til víðtæks samráðs við íbúa beggja vegna Elliðaárvogs ef ætlunin væri að fara aðrar leiðir.

3. Fluglest

Rætt um lestarsamgöngur m.t.t. nýútkominnar skýrslu um fluglest milli Reykjavíkur og Keflavíkur. Kynningarfundur var haldinn á BSÍ. Ákveðið var að borgarstjóri kallaði vegamálastjóra til fundar til að ræða næstu skref.

4. Héraðsdómur, lögregla

Viðræður eru hafnar um flutning Héraðsdóms af Lækjartorgi. Hlemmur (Lögreglustöðvarreitur) hefur verið fyrsti kostur af hálfu borgarinnar þar sem einnig yrði byggt yfir nýtt millidómsstig. Sá möguleiki væri einnig fyrir hendi að lögreglan,

Héraðsdómur og millidómsstig flyttist á Rúv-reit en Ríkisútvarpið flyttist að Hlemmi.

5. RÚV

Rúv og Reykjavíkurborg eru í viðræðum um húsnæðismál stofnunarinnar og lóð Rúv við Efstaleiti. Rætt hefur verið um að fara í samstarf um breytingar á skipulagi sem myndi búa til nýjan byggingarrétt. Rúv hefur í hyggju að selja hann frá sér. Til að útiloka ekki möguleika á flutningi lögreglu og dómstóla á reitinn þyrfti aðkomu ráðuneyta að málinu. Innanríkisráðherra mun taka málið upp við menntamálaráðherra og boða til fundar um málið í kjölfarið.

6. Samskipti ríkis og sveitarfélaga

Ráðherra greinir frá því að hafin verði vinna við Hvítbók um samskipti ríkis og sveitarfélaga.

**AFRIT**R15010037
6651

Isavia ohf.
Björn Óli Hauksson
Reykjavíkurlflugvelli
101 Reykjavík

Isavia	
Item:	HH
Date:	- 4 JUNI 2015
Ref:	2.3.3
Matnr.:	1304020

MÖTTEND
- 4. JUNI 2015
ISAVIA

Reykjavík, 1.6.2015
1407723 RS

Efni: Fyrirhuguð lokun flugbrautar 06/24 á Reykjavíkurlflugvelli

Visað er í bréf Isavia dagsettu 15. desember 2014 en bréfinu fylgdi áhættumatsskýrsla vegna fyrirhugaðrar breytingar á flugvallarkerfi Reykjavíkurlflugvallar ásamt fylgiskjöllum, þar sem þess var farið á leit að Samgöngustofa (SGS) tæki gögn áhættumatsins til meðferðar. Þann 15. júlí 2014 hafði Isavia sent SGS áhættumat en Samgöngustofa gerði athugasemdir við áhættumatið, m.a. að því væri ábótavant og að auki ekki framkvæmt í samræmi við samþykkt verklag Isavia. Þann 21. júlí 2014 barst bréf frá Isavia um að félagið teldi að endurtaka yrði áhættumatið til að bæta úr ágöllum og að vinna við það myndi hefjast þá þegar og yrði í samræmi við verklag Isavia.

Hið endurbætta áhættumat barst 16. desember og er vísað til þess í upphafi þessa bréfs. Í kjölfar móttöku bréfsins boðaði SGS Isavia á fund þann 21. janúar sl. þar sem ítrekað var það sem áður hafði komið fram, að áhættumatið var gert að beiðni Innanríkisráðherra og að ákvörðun um hvort ráðist yrði í lokun flugbrautarinnar lægi ekki fyrir að svo stöddu. Á fundinum var afgreiðsla SGS rædd og SGS ítrekaði að hlutverk sitt væri annars vegar að meta hvort umrædd fyrirhuguð breyting kallaði á nýtt rekstrarleyfi Reykjavíkurlflugvallar eða á breytingu á því rekstrarleyfi sem í gildi var, og hins vegar að rýna áhættumat Isavia á þeirri breytingu að loka flugbraut 06/24 á Reykjavíkurlflugvelli. Það var niðurstaða SGS að lokun flugbrautar krefjist breytingar á rekstrarleyfi og var Isavia bent á að nægjanlegt væri að beiðni um breytingu á rekstrarleyfi berist þegar endanleg ákvörðun hefur verið tekin um hvort flugbraut 06/24 verði lögð niður eða ekki. Varðandi áhættumatið þá voru athugasemdir og spurningar sem SGS hafði við gögnin sem lögð höfðu verið fram með bréfinu dagsettu 15. desember 2014 ræddar. Í kjölfarið var athugasemdum SGS svarað skriflega og einnig sendi Isavia 2. útgáfu af áhættumatsskýrslunni til SGS.

Í framhaldinu funduðu SGS og Isavia í tvígang þar sem forsendur og niðurstöður áhættumats voru ræddar, sem og fylgiskjöl áhættumatsskýrslunnar, og spurningum og athugasemdum SGS svarað. Fylgiskjöl áhættumats voru tvær skýrslur frá EFLU, Mat á nothæfisstuðli Reykjavíkurlflugvallar samkvæmt viðmiði ICAO; og Reykjavíkurlflugvöllur, áhrif flugbrauta 06/24 á nothæfistíma fyrir áætlunarflug og sjúkraflyg; og þrjár fundargerðir áhættumatsfunda. Þó ekki sé ætlun SGS að rekja allar athugasemdir sínar í bréfi þessu þá er rétt að nefna að lýsing Isavia á umfangi eða mörkum áhættumats var eitt þeirra atriða sem SGS óskaði eftir nánari skýringum á en sbr. 2. útgáfu áhættumatsskýrslunnar, dagsettri 22. maí 2015 þá var lagt mat á áhættuna á flugöryggi loftfara sem starfrækt eru á Reykjavíkurlflugvelli. Áhættumatið nær ekki til áhrifa á flugvallarkerfið í landinu í heild

Viðauki B – Skilgreiningar reglugerðar 53/2006

Eftirfarandi skilgreiningar og leiðbeiningar fyrir flugslys og alvarleg flugatvik eru tekin úr reglugerð 53/2005 (reglugerð um tilkynningaskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika).

Flugslys**2. gr. Orðskýringar**

Flugslys (aircraft accident). Atburður sem gerist í tengslum við starfrækslu loftfars frá því að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði, þar sem:

a) maður lætur lífið eða hlýtur alvarleg meiðsl vegna þess að:

- hann var um borð í loftfarinu, eða
- hann var í beinni snertingu við einhvern hluta loftfarsins, þar á meðal hluta sem hafa losnað frá loftfarinu, eða
- hann varð fyrir útblæstri þotuhreyfils

nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum mannsins sjálfs eða annarra, eða þegar meiðsl verða á laumufarþegum sem leynast utan svæðis sem farþegar og áhöfn hafa venjulega aðgang að; eða

b) loftfar verður fyrir skemmdum eða bilun eða brestur verður í burðarvirki þess sem:

- hefur veruleg áhrif á styrkleika þess, afkastagetu eða flugeiginleika og
- myndi að öllu jöfnu krefjast mikillar viðgerðar eða þess að skipt væri um viðkomandi hluta,

nema um sé að ræða hreyfibilun eða skemmd sem takmarkast við hreyfil, hlífur hans eða fylgibúnað eða um sé að ræða skemmdir sem takmarkast við loftskrúfur, vængenda, loftnet, hjólbarða, hemla, hlífur, smáðældir eða göt á ytra byrði loftfarsins; eða

c) loftfars er saknað eða engin leið er að komast að því

Alvarlegt flugatvik**2. gr. Orðskýringar**

Alvarlegt flugatvik (serious incident). Flugatvik sem verður við aðstæður sem benda til þess að legið hafi við slysi. Sjá dæmi í viðauka I.

I. Viðauki. Skrá með dæmum um alvarleg flugatvik.

Flugatvikin, sem talin eru hér upp, eru dæmigerð flugatvik sem líkindi eru fyrir að verði alvarleg flugatvik. Þessi listi er ekki tæmandi og er aðeins til leiðbeiningar við skilgreiningu á því hvað telst „alvarlegt flugatvik“ eða „flugumferðaratvik“.

- Árekstrarhætta þar sem sveigja varð frá eða þegar rétt hefði verið að sveigja frá til þess að koma í veg fyrir árekstur eða óöruggar aðstæður.
- Naumlega var komið í veg fyrir að flogið væri undir fullri stjórn í jörðina (CFIT).
- Hætt við flugtak á lokaðri eða upptekinni flugbraut og naumlega forðað árekstri við hindranir í flugtaki af slíkri braut.
- Lending eða tilraun til að lenda á lokaðri eða upptekinni flugbraut.
- Alvarleg frávik frá því að ná tilætluðum afköstum í flugtaki eða í frumklíffi.
- Sérhver eldur og reykur í farþegarými, í vörurými eða eldur í hreyfli jafnvel þótt slíkur eldur sé slökktur með slökkviefni.
- Sérhvert tilvik þar sem nauðsynlegt var að flugáhöfn gripi til súrefnis í neyð.
- Bilun í burðarvirki loftfarsins eða sundrun hreyfils sem ekki flokkast undir flugslys.
- Margþætt bilun eins eða fleiri kerfa loftfarsins sem hefur alvarleg áhrif á starfrækslu þess.
- Flugliðar verða ófærir um að gegna störfum sínum í flugi.
- Sérhvert tilvik þegar eldsneytismagn loftfars á flugi gerir flugmanni nauðsynlegt að lýsa yfir neyðarástandi.
- Óhöpp í flugtaki og í landingu. Óhöpp svo sem ef loftfar skammlendir, rennur út af brautarenda eða rennur út af hlið flugbrautar.
- Kerfisbilanir, veðurfyrirbragði, starfræksla utan viðurkenndra afkastamarka og önnur atvik, sem gætu hafa valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins.
- Bilun meira en eins kerfis í kerfaheild sem krafist er fyrir stjórnun flugsins og flugleiðsögu.



sinni, það nær ekki til neyðarskipulags almannavarna né áhrifa á sjúkraflutninga, né nær það til fjárhagslegra áhrifa á flugrekstur.

SGS hvorki rýndi né tók afstöðu til skýrslu EFLU um áhrif flugbrauta 06/24 á nothæfistíma fyrir áætlunarflug og sjúkraflug. Hugtakið nothæfistími er ekki skilgreint hugtak, hvorki í íslenskum reglugerðum er lúta að flugvöllum né í ICAO Viðauka 14 og því var ekki tekin afstaða til þeirrar skýrslu. SGS rýndi skýrslu EFLU um nothæfisstuðul en bæði í íslenskri reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 og í ICAO Viðauka 14 segir að notkunarstuðull flugvalla ætti ekki að vera minni en 95%. Niðurstöður EFLU sýna að þessu ákvæði verður áfram fullnægt þó svo flugbraut 06/24 verði lokað og SGS hefur ekki athugasemdir við þá niðurstöðu.

SGS gerði athugasemdir við skilgreiningu mildunarráðstafana í áhættumati Isavia. Það var mat SGS að mildunarráðstafanir væru ekki nógu skýrar og ítarlegar til að hægt væri að fullyrða að þær væru fullnægjandi til að minnka áhættu úr því að vera „þolanleg“ í það að vera „ásættanleg“ skv. skilgreiningu á þeim hugtökum í verklagi Isavia um áhættumat. Isavia skýrði afstöðu sína, sbr. einnig 2. útgáfu af áhættumatsskýrslu dags. 22. maí 2015 að það væri mat Isavia að áhættan við það að loka flugbraut 06/24 væri „þolanleg“ eða í áhættuflokki B. Í áhættumatinu hefðu þátttakendur hins vegar bent á að líklegt væri að hægt yrði að milda áhættuna svo hún félli í áhættuflokk C eða teldist „ásættanleg“. Isavia lagði þó áherslu á að ákvörðun um lokun flugbrautarinnar væri ekki háð því hvort mildunarráðstafanir skili árangri eða ekki og að ekki væri tímabært að taka ákvarðanir sem lúta að þeim mildunarráðstöfunum sem auðkenndar voru.

SGS hefur lokið rýni á áhættumatsskýrslu vegna fyrirhugaðrar breytingar á flugvallarkerfi Reykjavíkurflugvallar. Með vísan í 2. útgáfu skýrslunnar, dagsettri 22. maí 2015 þá gerir SGS ekki athugasemdir við þá niðurstöðu Isavia að áhættan við að loka flugbraut 06/24 á Reykjavíkurflugvelli sé þolanleg, þ.e. að áhættan falli í áhættuflokk B skv. skilgreindu og samþykktu verklagi Isavia. Isavia er heimilt að framkvæma breytingu ef áhættan við breytinguna hefur verið metin þolanleg en þó ber að milda áhættuna nema kostnaður og fyrirhöfn mildunarráðstafana yfirgnæfir ávinninginn. Með vísan í það sem fram kom hér að ofan varðandi mildunarráðstafanir sem auðkenndar voru í áhættumati Isavia þá fellst SGS á þau rök Isavia að ekki sé tímabært að taka ákvarðanir um slíkar mildunarráðstafanir þar eð ákvörðun um hvort flugbrautin verður lögð niður liggur ekki fyrir. Með vísan í verklag Isavia þá mun SGS, komi til þess að flugbrautin verði lögð niður, fylgja því eftir að mildunarráðstafanir verði framkvæmdar, þó með þeim fyrirvara sem verklag Isavia setur og fram kom hér að ofan („nema þegar kostnaður og fyrirhöfn mildunarráðstafana yfirgnæfa ávinninginn“).



Samgöngustofa minnir á að gera þarf sérstakt áhættumat um framkvæmd breytingarinnar komi til þess að ákveðið verði að loka flugbraut 06/24. Tryggja þarf samráð innan allra deilda Isavia sem koma að rekstri á Reykjavíkurflugvelli; Isavia hefur þegar lagt inn áhættumat vegna fyrirséðra breytinga á flugleiðsöguþjónustu kæmi til þess að flugbraut 06/24 yrði lokað. SGS mun ekki taka afstöðu til þess áhættumats að svo stöddu en mun rýna það áhættumat í tengslum við framkvæmd breytingarinnar, komi til hennar. SGS minnir á að tryggja þarf samráð við deild upplýsingaþjónustu flugmála Isavia sem tryggja ber að upplýsingar varðandi breytingar sem þessar séu auglýstar skv. samþykktum verkferlum upplýsingaþjónustu flugmála.

Virðingarfyllt

Reynir Sigurðsson

framkvæmdastjóri mannvirkja og leiðsögunsviðs