

Athugasemdir Samtaka um betri byggð (BB)

við svör Samgöngustofu (SSt) 29.10.2013 við spurningum BB 17.10.2013:

Framkvæmdastjórn Samtaka um betri byggð (BB) telur að svör Samgöngustofu (SSt) 29.10.2013 við spurningum samtakanna frá 17.10.2013 séu með öllu ófullnægjandi, villandi og beinlínis röng. Svör SSt beri jafnvel merki um að þessi fagstofnun hneigist til þess að styðja ómálefnalegan málflutning þeirra, sem vilja festa flugvöll í Vatnsmýri í sessi hvað sem það kostar, m.a. með með fullyrðingum um að sá flugvöllur sé ómissandi varaflugvöllur millilandaflugs til Keflavíkur. Að hverfi hann aukist t.d. kostnaður flugrekenda vegna aukins eldsneytis um borð í millilandaflugvélum. Því óskar framkvæmdastjórn BB nákvæmari svara.

Framkvæmdastjórn BB hefur kynnt sér Upplýsingalög nr. 140 28. frá desember 2012 og komist að þeirri niðurstöðu að í þeim gögnum, sem nefnd eru hér að neðan, felist ekkert sem gæti fallið undir 6. – 10. grein laganna um gögn, sem eru undanþegin upplýsingaskyldu.

Skýringar: Svör Samgöngustofu (SSt) við upphaflegum spurningum Samtaka um betri byggð (BB) eru skáletruð og undirstrikuð. Athugasemdir BB við svör SSt eru feitletraðar.

1. BB: Hverjir eru opinberir varaflugvellir í íslensku millilandaflugi til Keflavíkur frá Evrópu og N Ameríku?

1. (SSt): Í hefðbundnu flutningaflugi milli landa þarf að skilgreina varaflugvöll í flugáætlun (og stundum tvo). Skilyrði er að flugvellirnir séu opnir og henti viðkomandi tegund flugvélar til að unnt sé að skilgreina þá sem varaflugvelli. Fjórir flugvellir eru skilgreindir sem alþjóðaflugvellir á Íslandi; Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík og Reykjavík. Ekki er mögulegt að nota aðra flugvelli sem varaflugvelli í millilandaflugi til og frá Íslandi.

Svar SSt nr. 1 er ekki svar við spurningu BB nr. 1. Því óskast svör við eftirfarandi:

1.1 BB óska upplýsinga um HANDBÆKUR (Manuals) sem flugstjórnarmönnum ber að styðjast við í alþjóðlegu flugi almennt varðandi val á varaflugvöllum og magn eldsneytis um borð en sérstaklega í flugi til Keflavíkur. Er t.d. stuðst við „ICAO Annex 6, Chapter 4“?

1.2 Geta allir íslenskir alþjóðaflugvellir (Akureyri, Egilsstaðir, Keflavík* og Reykjavík) þjónað sem varaflugvellir á áfangastað (Destination alternate aerodrome)? Hver og einn fyrir alla hina? Gilda etv. reglur um lágmarksfjarlægð á milli áfangastaðar og varaflugvallar?

***Keflavík fellur sjálfkrafa brott; uppr. spurning BB miðar við millilandaflug til Keflavíkur!**

1.3 Geta aðrir alþjóðaflugvellar í nágrennalöndum þjónað sem varaflugvellar á flugleið (En-route alternate aerodrome) eða sem varaflugvellar á áfangastað (Destination alternate aerodrome) ?

1.4 Var Reykjavík eini varaflugvöllur (Destination alternate -) Keflavíkur áður en Akureyri (2005?) og Egilsstaðir (1993?) náðu skilgreiningu sem alþjóðaflugvellar eða var þá einnig stuðst við erlenda alþjóðaflugvelli, td. í Skotlandi?

1.5 Í hvaða tilvikum nægir að skilgreina aðeins einn varaflugvöll í flugáætlun?

1.6 Við hvaða aðstæður þarf að skilgreina tvo varaflugvelli í flugáætlun?

1.7 Hve oft (í % af flugferðum) hefur Reykjavík verið skilgreind sem eini varaflugvöllurinn í flugáætlun?

1.8 Gilda einhverjar alþjóðlegar reglur um lágmarksfjarlægð í beinni loftlínu á milli áfangastaðar (t.d. Keflavíkur) og varaflugvallar (t.d. Reykjavíkur) vegna hættu á að ella séu báðir flugvellar á sama veðursvæði (sbr. t.d. 3.1.1 og 3.1.2)?

2. (BB): Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem varaflugvöll til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneysisbyrgðir (...sem ella nægðu td. til Skotlands)?

2. (SSt): Já

Spurning BB nr. 2 er greinilega ekki nægilega hnitmiðuð. Beðist er velvirðingar á því. BB telja þó að í heildarsamhengi allra þriggja spurninga BB og með hliðsjón af skýringartexta með spurningunum, sem sendar voru SSt þann 17.10.2013 (upphaflegt erindi BB fylgir hér að neðan), sé ljóst að svar stofnunarinnar nr. 2 nægir hvergi. Því óska BB svara við eftirfarandi:

2. 1 Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn á áfangastað til þess að auka burðargetu (fleiri farþegar), til þess að þurfa ekki að fljúga á „of fjarlæg“ varaflugvöll (t.d. Akureyri, Egilsstaði eða Prestwick) og til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneysisbyrgðir, sem ella nægðu td. til Akureyrar, Egilsstaða eða Skotlands?

2.2 Með hliðsjón af því að margt er breytingum háð í millilandaflugi svo sem nýjar flugvélategundir, nýir áfangastaðir, ný flugfélög, breytt alþjóðleg fyrirmæli, betri veðurspár o.s.fr.v. miða spurningar BB alfarið við núverandi reglur og fyrirmæli. Því er m.a. spurt: Styðjast íslenskar reglur og verklag varðandi val flugstjóra á varaflugvelli/-völlum í flugáætlun við fyrirmæli í alþjóðlegum reglum (ICAO, IATA o.s.fr.v.)? Ef svarið er JÁ, við hvaða fyrirmæli er þá stuðst og í hvaða alþjóðlegum reglum er þau að finna?

2.2 Samþykkir SSt að hugsanlega gæti skapast að óþörfu hættuástand fyrir farþega og áhöfn nærri áfangastað (t.d. Keflavík) vegna óvæntra aðstæðna (t.d. vegna veðurs, hafnarbylgju, gosmökks, hryðjuverka) og of lítilla eldsneysisbyrgða, sem duga aðeins til Reykjavíkur, sé svar stofnunarinnar („Já“) við spurningu 2 túlkað svo að flugstjóri í íslensku millilandaflugi geti valið Reykjavík sem eina varaflugvöllinn til þess að spara þannig

eldsneyti á flugi yfir hafið og til þess að auka um leið burðargetu flugvélarinnar t.d. fyrir fleiri farþega?

2.3. Ber flugstjóra, sem skilgreinir Reykjavík sem eina varaflugvöllinn í flugi frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur skv. 2.2 með tilheyrandi takmörkun á eldsneytisbyrgðum, að kynna flugfarþegum þá ákvörðun sína fyrir upphaf flugsins m.a. með tilliti til augljósrar aukningar á áhættu?

2.4. Hvaða áhrif hafa reglur yfirvalda á brottfararstað um lágmarksbirgðir eldsneytis (Minimum brake release fuel) í millilandaflugi til Keflavíkur á val flugstjóra á varaflugvöllum?

3. (BB): Eru flugvellir í Keflavík og í Reykjavík á „sama veðursvæði“ m.t.t. millilandaflugs frá Evrópu og N Ameríku?

3. (SSt): Vísað er á Veðurstofuna hvað þetta varðar. Rétt er að taka fram að það getur komið til þess að ekki sé mögulegt að nota Keflavíkurflugvöll, t.d. vegna veðurs, en Reykjavíkurflugvöllur sé nothæfur á sama tíma.

BB bendir á að SSt svarar ekki spurningu nr. 3 og vísar á Veðurstofuna, að því er virðist til þess eins að villa um fyrir spyrjandanum (BB). Hugtakið „sama veðursvæði“ er í þessu samhengi ekki veðurfarslegt heldur flugtæknilegt og tekur til grundvallaröryggis í flugi eins og það er skilgreint af ýmsum alþjóðlegum samtökum og stofnunum, sem fást við flugmál og flugöryggismál. Því óska BB svara við eftirfarandi:

3.1 Hvaða almennar reglur, íslenskar og/eða alþjóðlegar, gilda um lágmarksbirgðir eldsneytis í flugvélum á leið til Íslands (t.d. skv. heimild SKYbrary: „Clause 5.2.8 of FOM Chapter 3“, „Alternate Minima and Fuel Policy“, „Contingency Fuel“, „Alternate Fuel“, „Holding Fuel“, „Extra Fuel“, „Final Reserve Fuel“ o.s.fr.v.)?

3.2 Gilda eftirfarandi alþjóðleg viðmið um val á varaflugvelli (-völlum) einnig í millilandaflugi til Keflavíkur (ICAO REGULATION: Alternate Minima and Fuel Policy):

3.2.1 Sé valinn einn varaflugvöllur skal hann vera í amk. 185,2 km (100 NM) fjarlægð frá áfangastað?

3.2.2 Séu valdir tveir varaflugvellir skal annar þeirra vera í amk. 185,2 km fjarlægð frá áfangastað?

BB benda á að fjarlægð í beinni loftlínu á milli flugvalla í Keflavík og Reykjavík er um 45 km. eða innan við fjórðungur þess lágmarks, sem krafist er skv. 3.2.1 og 3.2.2.

BB benda sömuleiðis á að skv. upplýsingum Veðurstofunnar er flugveðurspá sú sama fyrir Keflavík og Reykjavík í um 95% tilvika.

Gera má þá ráð fyrir því að í um 2,5% tilvika sé flugveður fyrir Reykjavík hagstæðara en fyrir Keflavík og í um 2,5% tilvika sé það lakara.

Gera má ráð fyrir því að flugveður fyrir Reykjavík geti í allt að 1.25% tilvika versnað frá því sem spáð var án þess að flugveður fyrir Keflavík batni að sama skapi (og öfugt í allt að 1,25% tilvika) vegna mjög lítillar fjarlægðar milli staðanna (45 km í beinni loftlínu) og vegna langs tíma (4,5-9 klst.) frá gerð flugáætlunar handan hafsins þar til aðflug hefst að Keflavík.

Gera má sömuleiðis ráð fyrir því að í hluta þeirra tilvika sem talið er lendum í Reykjavík en ekki í Keflavík (2,5% tilvika) séu veðurfarsaðstæður þó ekki ákjósanlegar eða jafnvel vafasamar.

Gera má einnig ráð fyrir því að hindranir á öryggissvæði NS brautar (gamli flugturninn) og takmörkuð lengd hennar (1.567m) dragi enn úr gildi Reykjavíkur sem varaflugvöllur. Með hliðsjón af framansögðu er spurt:

3.2.3 Telur SSt verjandi að langt að komnar millilandaflugvélar lendi á síðustu eldsneytisdropunum í aðflugi að of stuttri NS flugbraut með hindrunum í örfárra metra hæð yfir þéttbýlustu byggð á Íslandi og stjórnsýslumiðstöðvum Reykjavíkurborgar og íslenska ríkisins, etv. við hæpnar veðurfarsaðstæður?

3.2.4 Telur SSt að ef lendum í Reykjavík en ekki í Keflavík í færri en 2,5% tilvika réttlæti það þó áframhaldandi skilgreiningu Reykjavíkur sem varaflugvöllur fyrir Keflavík? Ef svarið er JÁ, við hvaða alþjóðlegar reglur styðst SSt?

3.2.5 Hverjir, að mati SSt, eiga að njóta vafans um meira eða minna öryggi í flugi þegar flugstjórar í millilandaflugi til Keflavíkur velja varaflugvelli:

3.2.5.1 A. Flugrekendur, sem vilja spara eldsneyti og auka nýtingu flugvéla?

3.2.5.2 B. Flugfarþegar og áhafnir flugvéla, sem etv. bera of lítið eldsneyti?

3.2.5.3 C. Íbúar og starfsemi í grennd við hæpinn „varaflugvöll“ í Vatnsmýri?

Reykjavík 20. janúar 2014

Virðingarfyllst,

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur, í fr.kv.stj. BB – gunnarhjortur@simnet.is

Örn Sigurðsson arkitekt, í fr.kv.stj. BB – arkorn@simnet.is

Samgöngustofa – Flugmálastjórn
samgongustofa@samgongustofa.is

Hermann Guðjónsson forstjóri
hermann.gudjonsson@samgongustofa.is

Einar Örn Héðinsson fr.kv.stj. flugsviðs
einaroh@samgongustofa.is

Þórhildur Elínardóttir upplýsingastjóri
thorhildur.elinardottir@samgongustofa.is

Reykjavík, 17.10.2010

Varðar: Varaflugvellir í íslensku millilandaflugi

Á undanförnum 15 árum hafa Samtök um betri byggð beitt sé fyrir mannvænu og skilvirku borgarskipulagi á höfuðborgarsvæðinu. Grundvallar þáttur í þeirri viðleitni samtakanna er að flugstarfsemi víki úr Vatnsmýri fyrir þéttri og blandaðri miðborgarbyggð.

Á sl. misserum hafa þeir, sem vilja festa flugvöllinn í sessi í Vatnsmýri, kaffært samfélagið með einhliða málflutningi um flugið, sem einkennist af órökstuddum, ómálefnalegum og tilfinningatengdum fullyrðingum.

Á meðal þess sem oft hefur heyrt er að flugvöllur í Vatnsmýri sé ómissandi varaflugvöllur fyrir millilandaflug á Keflavíkflugvelli og að hverfi hann þurfi flugvélar á leið til Íslands að bera þeim mun meira varaeldsneyti yfir hafið til á ná á fjarlægari varaflugvelli, ef á reynir.

Því er spurt:

1. Hverjir eru opinberir varaflugvellir í íslensku millilandaflugi til Keflavíkur frá Evrópu og N Ameríku?
 - a. Akureyri ...?
 - b. Egilsstaðir...?
 - c. Húsavík ...?
 - d. Reykjavík ...?
 - e. Prestwick ...?
 - f. Einhverjir aðrir staðir og þá hverjir ...?
2. Getur flugstjóri í íslensku millilandaflugi valið Reykjavík sem varaflugvöll til þess að þurfa ekki að fljúga yfir hafið frá Evrópu eða N Ameríku til Keflavíkur með „óþarfar“ eldneysisbyrgðir (...sem ella nægðu td. til Skotlands)?
3. Eru flugvellir í Keflavík og í Reykjavík á „sama veðursvæði“ m.t.t. millilandaflugs frá Evrópu og N Ameríku?

F.h. framkvæmdastjórnar Samtaka um betri byggð

Gunnar H Gunnarsson verkfræðingur 557 4335–896 8483 gunnarhjortur@simnet.is
Örn Sigurðsson arkitekt 551 0683–822 0683 arkorn@simnet.is

