

MINNISBLAÐ

Til Reykjavíkurborgar

DAGS 6. júlí 2023

TRJÁGRÓÐUR Í ÖSKJUHLÍÐ - ÓÁSÆTTANLEG HÆTTA FYRIR LOFTFÖR.

HÖFUNDAR VJB, BH

YFIRLESID SBJ

Í undangengnum samkomulögum milli ríkis og borgar um framtíð og hlutverk Reykjavíkurlugvallar hefur verið ákvæði um að fara þurfi í trjáfellingar í Öskjuhlíð en Reykjavíkurborg hefur aðeins framkvæmt lítinn hluta af því verkefni.

Nú er svo komið að trjágróður í Öskjuhlíð er farin að verða raunveruleg öryggisógn gagnvart loftförum í aðflugi að braut 31 og brottflugi frá braut 13. Vindafar ræður notkun flugbrauta og flugbraut verður að vera aðgengileg og örugg til þess að tefla ekki rekstraröryggi flugvallarins í tvísýnu.

Samkvæmt alþjóðaflugvallareglugerð EU 139/2014 og Skipulagsreglum Reykjavíkurlugvallar er það m.a. hlutverk flugvallarins að vakta hættu vegna trjágróðurs og vara viðeigandi landeigendur við, svo þeir geti brugðist við og sinnt skyldum sínum.

Samtímis skal eftirlitsaðili flugvallarins, þ.e. Samgöngustofa – fá afrit af þeim viðvörðunum.

Til frekari útskýringar á aðsteðjandi hættu þá snýr erindið að tveimur hindranafötum umhverfis flugvöllinn að flugbrautum 13/31 úr austri yfir Öskjuhlíð.

Hindranafletina má skýra stuttlega með eftirfarandi:

- VSS-flötur** (Visual Segment Surface) – 1.12° undir aðflugshorni flugbrautar byrjar 60m fyrir framan flugbrautarþröskuld út frá öryggissvæði flugbrautar og gleikkar um 15% til hvorrar handar.
VSS-flötur skal vera hindranalaus. Fari hindrun þó upp úr VSS-fleti er hægt að meta áhrif hennar á öryggi, þ.e. hverja og eina hindrun. Niðurstaða úr slíku mati getur verið að lækka þurfi hindranir eða fjarlægja þær alfarið.
- OCS – flötur** (Obstacle Clearance Surface) - er þrengri en VSS-flötur og með lítið eitt hærra horni. Engin hindrun má fara upp úr OCS-fletinum.

Hindranir sem fara upp úr þessum hindranafötum hafa þ.a.l. sjálfkrafa áhrif á aðflugslágmörk viðkomandi flugbrautar.

Í flugstjórnarlegu tilliti er búið að bregðast nokkrum sinnum við síðan árið 2011 og gera aðflugið æ brattara, þ.e. úr 3.7° í 4.45° á 12 ára tímabili sem þýðir í heildina um rúmlega 20% aukningu á aðflugshalla. Þær breytingar hafa verið gerðar í samráði við Samgöngustofu og áttu eingöngu að vera tímabundnar skammtímalausnir.

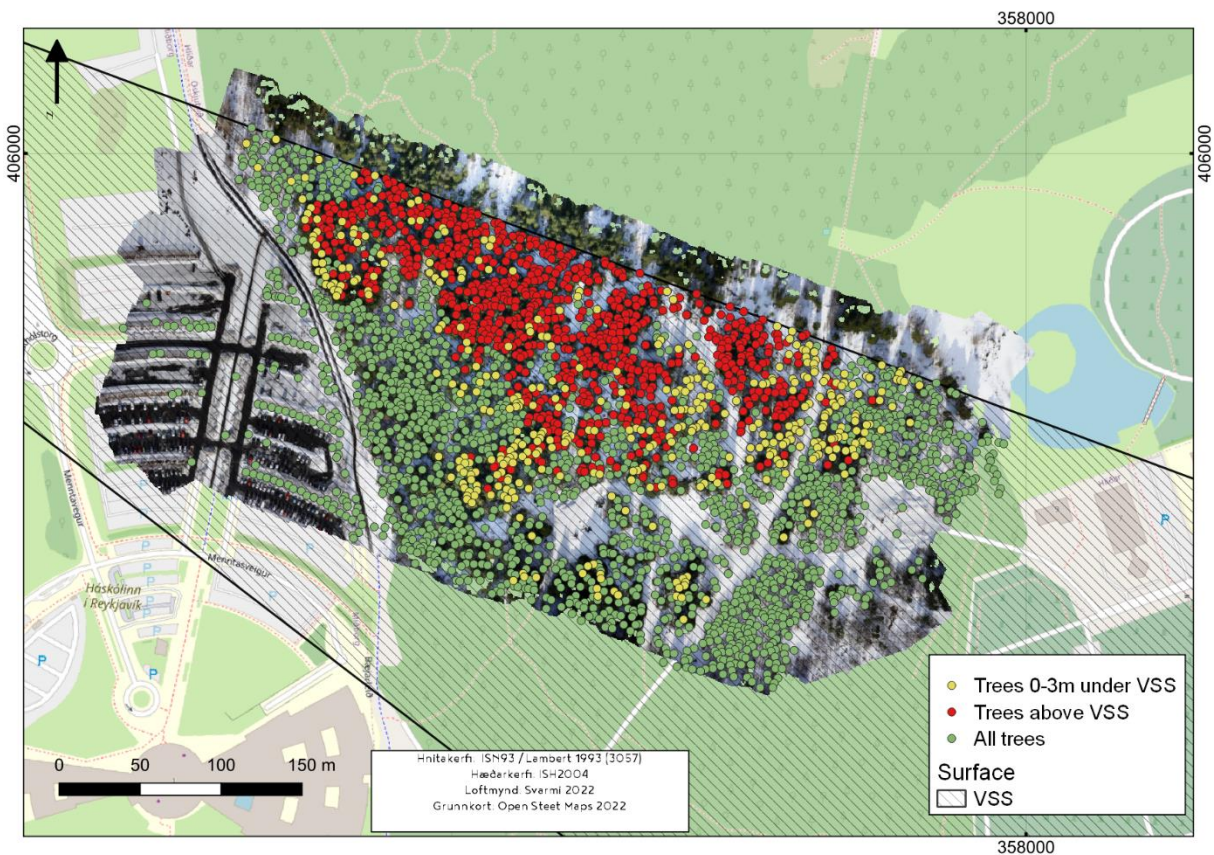
Í stað þess að loftfar lækki aðflug sitt rólega með eðlilegum aðdraganda og niður í örugga hæð undir skýjum þarf loftfar nú að lækka sig hratt niður eftir að það kemst framhjá hindrunum sínum í Öskjuhlíð til að geta lent á flugbrautinni. Loftfarið kemur þ.a.l. mjög bratt niður og ef að aðstæður breytast til hins verra á lokametrum aðflugs (approach) þá verður því sem næst ómögulegt fyrir það að hefja örugglega fráflug frá brautinni (missed approach). Nú er komið að þolmörkum hvað hæð trjána varðar – útilokað er að auka aðflugshallann frekar og hækkun á lágmarkshæð í aðfluginu myndi gera það næstum ónothæft og ýta frekar undir hliðarvindslendingar á öðrum flugbrautum. Öryggisógnin gagnvart loftförum sem nota flugbrautina er þ.a.l. staðreynd og bregðast þarf tafarlaust við og fjarlægja hindranir.

Samkvæmt rannsókn Svarma með LIDAR-hæðarmælingu í mars 2022, kemur í ljós að töluverður fjöldi trjáa í suð-vesturhlíð Öskjuhlíðar nær upp í VSS-flötinn eða 800 tré ásamt öðrum 125 trjám sem áttu minna en 1m upp í VSS-flöt þá. Samtals eiga tæplega 400 tré minna en 3 metra í vexti til að ná í gegnum VSS-flöt.

Rauðir punktar á mynd sýna staðsetningu trjáa sem ná í gegnum VSS-flöt.

Gulir punktar á mynd sýna staðsetningu trjáa sem eiga minna en 3m í vexti til að ná í gegnum VSS-flöt.

Grænir punktar á mynd sýna önnur lægri tré á svæðinu sem fylgjast þarf með á næstu árum.



Verklag Reykjavíkurborgar um að fella 1-10 tré árlega fullnægir öryggissjónarmiðum alls ekki og uppfyllir ekki þá þörf sem fyrir hendi er varðandi að fjarlægja þær hindranir sem þegar eru til staðar.

Er það nú krafa Isavia Innanlandsflugvalla að Reykjavíkurborg bregðist við hættunni án tafar.

Tveir möguleikar eru í stöðunni.

1. Að landeigandi bregðist við hættunni í eitt skipti fyrir öll og felli öll tré innan þessara tveggja geira aðflugsflatarins (OCS og VSS) – u.þ.b. 2900 tré.
2. Öll tré sem skera VSS- flöt eru felld (u.þ.b. 800 tré) ásamt öllum trjám sem eiga minna en 3m upp í VSS-flöt (u.þ.b. 400 tré) – samtals 1200 tré.

Isavia Innanlandflugvellir eiga GPS-hnit af öllum þessum trjám.

Grenitré vaxa að meðaltali u.þ.b. 0,5-1m á ári og má því gera ráð fyrir að fjöldinn hafi aukist síðan rannsókn Svarma fór fram í mars 2022.

Ef leið tvö er valin er lagt til að landeigandi framkvæmi LIDAR-rannsókn á a.m.k. þriggja ára fresti og kynnir niðurstöður þeirrar rannsóknar fyrir Isavia Innanlandsflugvöllum.

Í kjölfar þeirrar rannsóknar muni Reykjavíkurborg og Isavia Innanlandsflugvellir í sameiningu ákveða hve mörg tré skulu felld svo þau nái aldrei upp í VSS-flöt innan næstkomandi 3 ára tímaramma.

Framundan eru áætlanir um mikla uppbyggingu á Borgarlínu í nágrenni flugvallarins m.a. á nýrri brú yfir Fossvoginn. Á framkvæmdatímanum þarf að reisa stóra krana í Fossvoginum sem munu hafa í för með sér lokun á mest notuðu flugbraut Reykjavíkflugvallar, þ.e. 01-19 - í lengri eða skemmri tíma. Það er því afar mikilvægt að búið verði að tryggja fullt nothæfi flugbrautar 13-31 til þess að hún sé líklegri að geta leyst flugbraut 01-19 af hólmi meðan á framkvæmdum stendur í Fossvoginum vegna Borgarlínu.



Verði ekki hægt að ná ásættanlegri sameiginlegri lausn um þetta verkefni þá er sú stjórnvaldsleið fyrir hendi að Innviðaráðuneyti og Isavia Innanlandsflugvellir beiti núgildandi skipulagsreglum flugvallarins: „sem fela í sér hæðartakmarkanir á hverskonar mannvirkjum og gróðri í nágrenni við Reykjavíkflugvöll“.

Isavia Innanlandsflugvellir benda á að fyrir hagsmunaaðila er vænlegast að ná samstarfi um málið. Félagið er að sjálfsögðu reiðubúið til samtals um þátttöku í mótvægisáðgerðum t.a.m. að planta tveimur trjám fyrir hvert tré annarsstaðar í borgarlandinu eða taka þátt í útfærslu hins breytta umhverfis í Öskjuhlíð til að gera það að skemmtilegu og aðlaðandi almannarými.

Með vinsemd og virðingu,

Sigrún Björk Jakobsdóttir
Framkvæmdastjóri Isavia Innanlandsflugvalla ehf

Afrit:

Innviðaráðuneytið

Samgöngustofa

Öryggisnefnd FÍA