

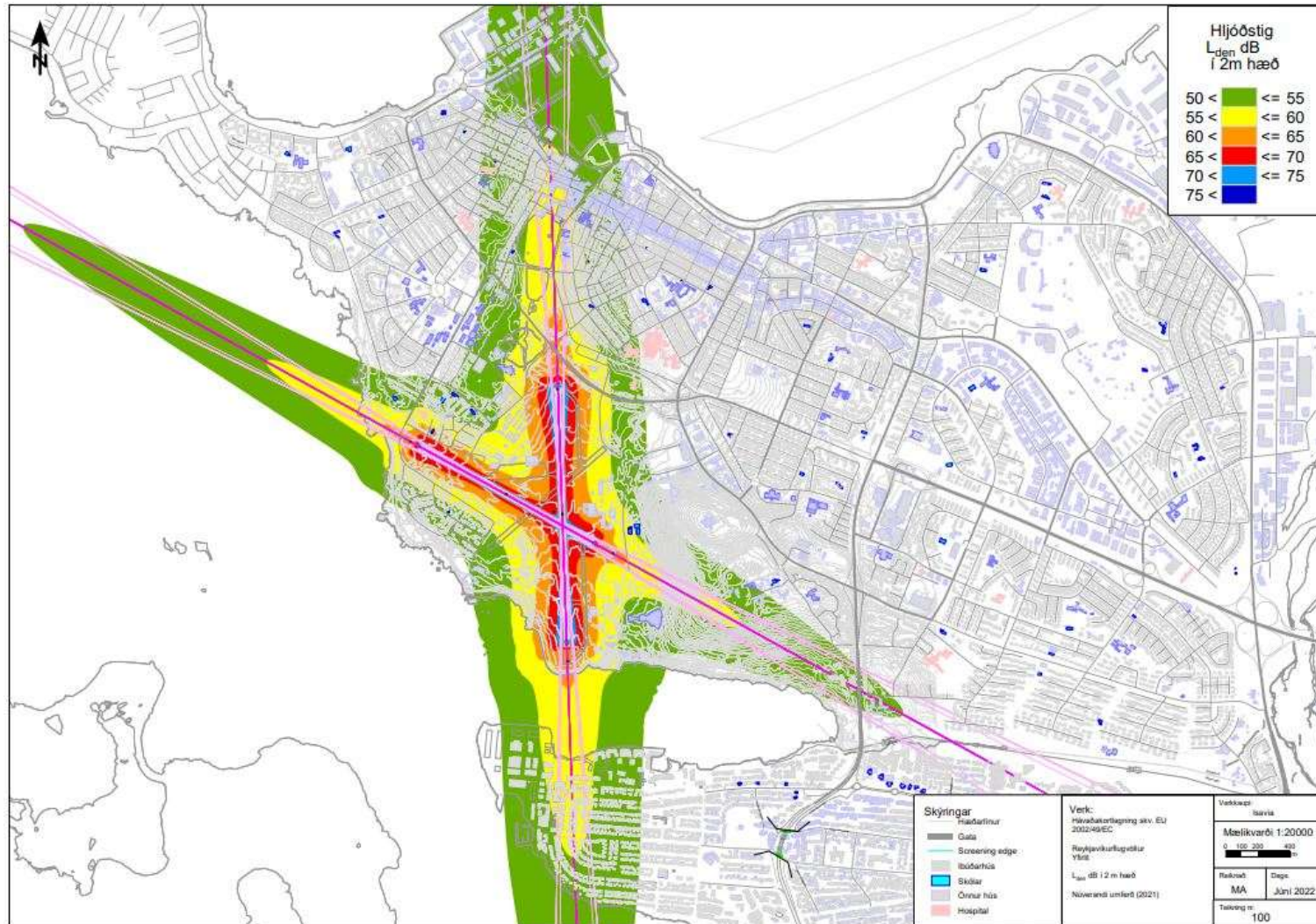


Endurnýjun á starfsleyfi ISAVIA innanlandsflugvalla fyrir Reykjavíkurflugvöll í skugga kvartana um hávaða og ónæði.

Fundur HER, HEF, Skipulagsyfirvalda Rvk. Isavia innanlandsflugvalla og Samgöngustofu 1. nóv. 2024 - GIE Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur

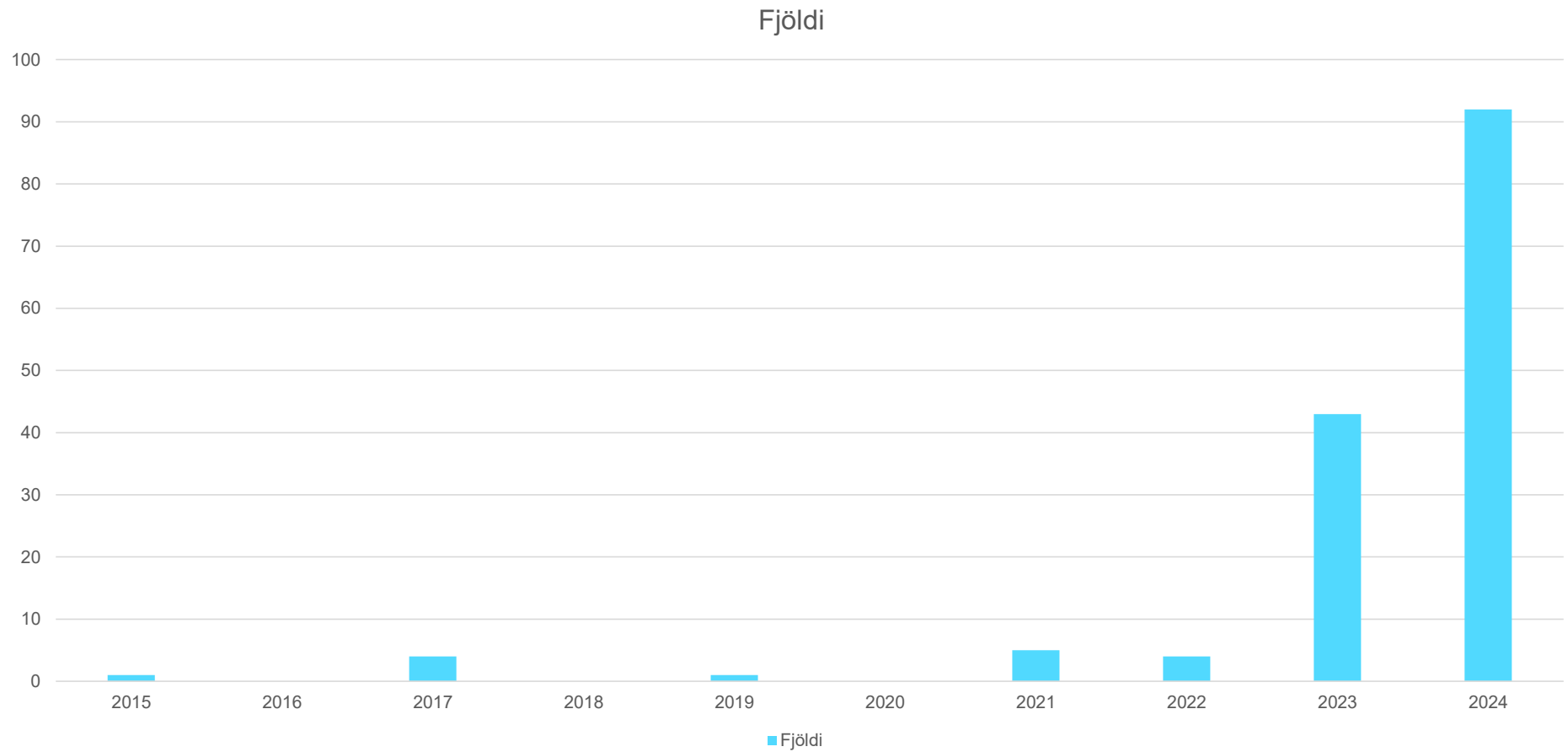


Hávaðakort fyrir Rvk. flugvöll fyrir árið 2021





Fjöldi kvartana til HER vegna hávaða og ónæðis s.l. 10 ár





Dæmi um kvartanir á síðustu mánuðum

- Strax upp úr 8 í morgun byrjaði umferð þyrlla og smárra flugvéla sem fara hægt yfir og hringsóla yfir hverfinu. Um er að ræða kyrrlátan vetrarmorgun í rólegu hverfi þar sem annars væri þögn. Þetta ónæði er algerlega óþolandi og með öllu óþóðlegt að örfáir einstaklingar fái með þessum hætti raskað ró fjölda íbúa.
- kl. 09.35 var flugumferð yfir blokkinni á Dunhaga 13. Svo nálægt var flogið að blokkinn hristist. Þetta hefur gerst ítrekað frá því í sumar, á kvöldin í ágúst gerðist þetta oft seint um kvöld, eftir kl.22 og fram undir miðnætti. Ég vaknaði oft upp við að blokkinn skalf. Hvað er það sem veldur því að flugumferð hristi upp í heilli blokk? Eru þyrlurnar að fljúga of lágt? Eru ekki einhver takmörk hversu lágt þær mega fljúga?
- Yfirgengileg traffík af þyrlum, einkapotum og rellum alla helgina. Ólíft úti við og ekkert næði þrátt fyrir að man sé inni með alla glugga lokaða. Þetta ástand er ekki fólki bjóðandi!
- Fyrsta er frá miðvikudegi, nægilegt pláss á vellinum en einkapotu stillt upp 80m frá íbúðum fólks. Önnur er frá fimmtudegi en þar viru tvær þyrlur að hringsóla yfir útivistarsvæði í þó nokkurn tíma og greinilega ekki að fylgja flugáætlun frá vellinum. Þriðja kvörtunin frá föstudegi er einkapotu var lagt og höfð í gangi 70-80m frá húsvegg íbúða.
- Ég kvarta yfir miklum hávaða af þyrluflugi og tilheyrandi mengun við heimili okkar. Nú eru þrjár þyrlur búnar að vera að taka a loft og lenda á stæðinu við Hlíðarfótinn (þar sem áður var braut 2 4) þær næstu innan við 200 metra frá húsinu. Eins og sést á núverandi mynd er nóg pláss lengra frá íbúðum. Þyrluflug hefur aukist stórlega síðan hverfið við Hlíðarenda var byggt.



Dæmi um kvartanir frh.

- Góðan dag, ég er íbúi í Vesturbænum og er orðinn langþreyttur á hávaða frá Reykjavíkurflugvelli sem er mest áberandi á góðviðrisdögum og er svo mikill að ég heyri illa í útvarpinu inni hjá mér á Víðimel þegar mest gengur á. Mestur er hávaðinn frá litlum einkaflugvélum og þyrlum.
- Daglegur hávaði og loftmengun vegna ónauðsynlegs flugs á reykjavíkurflugvelli. Einkaþotur, einka-útsýnisflug og þyrlur. Þetta ónæði er allstaðar vestan Kringlumýrarbrautar og víðar
- Ég hef búið alla mína tíð í hverfum sem hafa nokkurn ama af hávaða flugvéla. Ég hef hins vegar ætíð gert mér grein fyrir að á Reykjavíkurflugvelli fer fram starfssemi, sem er bráðnauðsynleg, svo ég hef ekki verið að röfla yfir þessu ónæði. Í seinni tíð hefur hins vegar keyrt um þverbak og við, sem búum í hverfunum umhverfis flugvöllin (t.d. Þingholtum, Kvosinni, Hlíðunum, Skerjafirðinum og Kársnesi) er nóg boðið. Ærandi hávaði frá allrahandu flugstarfsemi, sem ekkert hefur með öryggi eða traustar samgöngur að gera, hefur margfaldast í seinni tíð og er að verða óþolandi. Hér á ég við : - Einkaþotur, sem eru gangsettar fyrir allar aldir. - Alls kyns rellur, sem sveima yfir byggðinni sér til yndis á góðviðrisdögum. - Þyrlur af öllum stærðum og gerðum, sem fara um með ærandi hávaða. Allraverst er þyrluflugið og ættu því að vera settar þröngar skorður varðandi hvar og hvenær þær mega fljúga (líkt og gert er í nágrannalöndunum) og starfsemi þeirra flutt annað.....



Dæmi um kvartanir frh.

- Hér lenda þyrlur svona 50 sinnum á dag og eru oft hér mjög stutt frá íbúðum þó nægt pláss sé þar sem þær eiga að lenda skv skipulagi þ.e sunnan við gamla flugturninn sem og á svæðinu milli Isavia skrifstofubyggingar og HR. Algerlega ólíðandi umferð og hávaði sem á ekki heima í miðborg og innan um íbúa og fjölskyldur og útivistarsvæði. Kvartað er undan hávaða, mengun og látum sem bitnar á lífsgæðum íbúa þar sem sérhagsmunir rekstraraðila eru teknir fram yfir almannahagsmuni.
- Ég kvarta yfir miklum hávaða af þyrluflugi og tilheyrandi mengun við heimili okkar. Nú eru fjórar þyrlur eru búnar að vera að taka a loft og lenda á stæðinu við Hlíðarfótinn (þar sem áður var braut 2 4) þær næstu innan VI 200 metra frá húsinu.
- Mikill hávaði og truflun frá þyrluflugi yfir Vesturbænum.
- Ekki hægt að svæfa börn vegna hávaða í þotu, þrátt fyrir að allir gluggar séu lokaðir, yfirgengileg hljóðmengun
- Mikil læti og ónæði vegna Reykjavíkurflugvallar. Oft einkaflugvélar látnar standa í gangi lengi medan þær eru að hitna, með tilheyrandi látum og mengunarskýi.
- UM HÁVAÐA Á REYKJAVÍKURFLUGVELLI Það eru mannréttindi mín sem íbúi miðborgar Rvk að fá að lifa við eðlilegar aðstæður heima hjá mér þegar kemur að hljóðvist rétt eins og aðrir íbúar þessa lands. Hér ólst ég upp, hér eru rætur mínar og mér finnst ekki rétt að ég hrökklist héðan vegna hávaða frá einkaflugvélum erlendra burgeisa og þyrlum hinna ríku sem fá að lenda óáreittir á Reykjavíkurflugvelli. Hávaðin er stundum slíkur að hér nótrar allt og skelfur á korters fresti allan liðlangan daginn.



Dæmi um kvartanir frh.

- Ég vil byrja á að koma á framfæri sérstakri kvörtun yfir þremur flugvélum (TF-XXX, TF-XXX, TF-XXX) sem flugu yfir húsinu mínu, Þinghólsbraut XX, í hádeginu í dag. Þær flugu í hring beint yfir húsinu í síendurteknu lágflugi með tilheyrandi hávaða. Þetta lágflug fellur líklega undir að vera kennsluflug? Mér kemur það ekki við og er sama, hávaðamengun er hávaðamengun. Ég legg til að þessar frekjur stundi sitt lágflug yfir öðru hverfi eins og grafarholtinu eða kannski yfir húsi borgarstjóra Reykjavíkur í framtíðinni. Það er óþolandi að þurfa að hafa flugvél fljúgandi yfir hausnum á sér síendurtekið yfir daginn. Þetta er ekki einsdæmi heldur gerist þetta reglulega og er óþolandi.
- Næst er það almenn kvörtun. Flugdagurinn í dag byrjaði nefnilega miklu fyrr. Hann byrjaði um morguninn á þessum óþægilega kunnuglega þyrluflugshávaða eins og maður er búinn að læra að kvíða fyrir á öllum góðviðrisdögum hér á Kársnesinu síðustu 2-3 árin eða frá því eldgosin á Reykjanesskaga byrjuðu. Ég mun aldrei getað þakkað ykkur fyrir þessa hressilegu viðbót við íslenska flugumferðar(ó)menninguna kæri Reykjavíkurflugvöllur, Samgöngustofa og Heilbrigðiseftirlit Reykjavíkur. Þessi viðbót hefur fært útiveru á Kársnesinu úr því að vera þolanlega yfir í að vera vist í helvíti.
- Ég er EKKI að kvarta yfir áætlunarflugi (svo framalega að við erum ekki að tala um stórar millilandapötur nokkur hundruð metra yfir hausnum á okkur), sjúkraflugi eða þyrlu landhelgisgæslunnar. Hins vegar þá ER ég að kvarta yfir kennsluflugi, þyrluflugi, útsýnisflugi, einkaflugi og leiguflugi sem á nákvæmlega ekkert heima á Reykjavíkurflugvölli. Frá þessari starfsemi kemur langmesti hávaðinn og áreitið.



Viðbrögð ISAVIA við kröfum HER um úrbætur

- Skammtíma aðgerðir ISAVIA, ágúst 2023 + svör í ágúst 2024
 - Þyrlurekendum hefur verið bent á að ræsa ekki þyrlur inn í Básun.
 - Lítið eða ekkert eftirlit
 - Sumar 2023 var heimilaður tími fyrir notkun APU (auxiliary power unit) stytta úr 30mín í 20mín.
 - Lítið eða ekkert eftirlit
 - Þjónustuaðilar einkavéla skulu leggja loftförum m.t.t. vindáttar þannig að eldsneytisgufur séu ólíklegri til að rata nær íbúabyggð.
 - Lítið eða ekkert eftirlit.
 - Setja upp 1-2 hávaðamæla á girðingastaura næst fjölbýlishúsunum til að safna gögnum um hávaða – næst vonandi fyrir lok árs (2023).
 - Ekki komið



Viðbrögð ISAVIA við kröfum HER um úrbætur

- Langtíma aðgerðir ISAVIA 2023, ágúst 2023 + svör í ágúst 2024
 - Polmörk BIRK m.t.t. fjölda þyrna metinn.
 - Starfshópur stofnaður í júní 2024, á að skila niðurstöðu í janúar 2025.
 - Leggja inn tilmæli til Samgöngustofu þar sem mælt er með að Samgöngustofa leggi til rekstrartakmarkanir á rekstri þyrna á BIRK m.t.t. hávaðamildunar og öryggis á hlaði. Tilgreindur verði hámarksfjöldi þyrna sem getur starfað á BIRK.
 - Samgöngustofa ekki lagt til rekstrartakmarkanir
 - Til skoðunar er hvort notkun APU verði alfarið bönnuð í Básúsum.
 - Enn til skoðunar en vilja skoða aðrar lausnir til hlítar
 - Til skoðunar er hvort ræsingar loftfara yrði alfarið bönnuð inni í Básúsum og loftför dreginn inn/út af svokölluðum „release points“ þar sem slíkt ætti sér stað, þá nær flugbrautum.
 - Besta staðsetning „release point“ verði fundin í vinnu vegna þolmarka. Flækjustig vegna stýringar umferðarflæðis.
 - Til skoðunar er að setja upp eGPU-búnað (electric ground power unit) inni í Básúsum þar sem loftför gætu þá tengt sig í raftengil, án þess að þurfa ræsa dísel-mótora. Rafkerfi Reykjavíkurflugvallar ræður ekki við það að óbreyttu og þarf að leggja nýja heimtaug frá Nauthólsvegi. Þetta kallar á sérstaka fjármögnun.
 - Fjármögnun ekki fengist.
 - Samtal við Samgöngustofu um hvort fleiri þyrnur megi hefja sig til flugs beint af flughlaði, en í dag eru það eingöngu þyrnur LHG sem mega það frá skýli LHG.
 - Samgöngustofa ekki gefið heimild
 - Rekstraraðilar í þyrnuflugi verði studdir til að koma sér fyrir annars staðar á höfuðborgarsvæðinu eða að þeir fái leyfi til þess að taka á loft og lenda utan flugvallarins. Verður það þó að öllum líkindum innan stjórnaðs flugrýmis frá BIRK og háð samskiptum við flugturn hans. Hugsanlega færir þetta aðeins hávaðann til. Meðal annars var byrjað að skoða Kvartmílubrautina í Hafnarfirði en lendingarstaðir þyrna þurfa leyfi Samgöngustofu og hefur sú vinna þegar verið sett í gang.
 - Gagnlegt væri ef Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu settu verkefnahóp í að finna staðsetningu í jaðri höfuðborgarsvæðisins. Rætt við Hafnarfjarðarbæ en niðurstaða fékkst ekki.
 - Í vor var tekinn upp þráðurinn að hanna sérstakar sjónflugsleiðir fyrir þyrnur í kringum BIRK svo þær þurfi ekki að nota hefðbundnar sjónflugsleiðir ætlaðar vængjuðum loftförum. Þyrnur geta hegðað sér allt öðruvísi en vængjuð loftför. Vinnan lofar góðu en vanda þarf til verksins og tekur hönnun, samráð ásamt heimildaöflun frá Samgöngustofu tíma.
 - Nýjar sjónflugleiðir milli flugvallar og gossvæða hafa verið settar upp. Er eftirlit með að þeim sé fylgt?
 - Í samráði við Samgöngustofu er til skoðunar að banna hópflug þyrna, enda margfaldast sláttuhljóðið fyrir neðan þegar slíkt á sér stað.
 - Samgöngustofa ekki bannað en ISAVIA komið tilmælum til þyrnurekenda að forðast slíkt



Leiðbeiningar alþjóða heilbrigðisstofnunar (WHO)

- WHO – Environmental noise guidelines for the European Region (2018)
- Bls. 61 - 3.3 Aircraft noise Recommendations For average noise exposure, the GDG **strongly recommends** reducing noise levels produced by aircraft **below 45 dB Lden**, as aircraft noise above this level is associated with adverse health effects. For night noise exposure, the GDG strongly recommends reducing noise levels produced by aircraft during night time below 40 dB Lnight, as aircraft noise above this level is associated with adverse effects on sleep. To reduce health effects, the GDG **strongly recommends** that policy-makers implement suitable measures to reduce noise exposure from aircraft in the population exposed to levels above the guideline values for average and night noise exposure. For specific interventions the GDG recommends implementing suitable changes in infrastructure.
 - <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/279952/9789289053563-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



Meira frá WHO

Children, noise and health

- Impairment of early childhood development and education caused by noise may have lifelong effects on academic achievement and health. Studies and statistics on the effects of chronic exposure to aircraft noise on children have found:
- consistent evidence that noise exposure harms cognitive performance;
- consistent association with impaired well-being and motivation to a slightly more limited extent;
- moderate evidence of effects on blood pressure and catecholamine hormone secretion.
 - <https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/noise> (27. april 2010)



HER ber að vernda viðkvæma hópa og almenning

Úr reglugerð um hollustuhætti nr. 903/2024.

- *1, gr. Markmið.* Markmið reglugerðarinnar er að tryggja öruggt nærumhverfi og forvarnir, með áherslu á að **vernda og viðhalda lýðheilsu og heilnæmum lífsskilyrðum viðkvæmra hópa og almennings.**

Úr 9. gr. laga nr. 7/1998 um hollustuhætti og mengunarvarnir

- Útgefandi starfsleyfis skal tilgreina í starfsleyfi, sbr. viðauka ... ²⁾ IV, rekstraraðila og staðsetningu starfsemi, tegund hennar og stærð og skilyrði, auk ákvæða um viðmiðunarmörk, orkunýtingu, meðferð úrgangs, **mengunarvarnir**, tilkynningarskyldu vegna óhappa eða slysa, **innra eftirlit, vöktun, eftirlitsmælingar og rannsóknir**, svo og rekstur og viðhald mengunarvarnabúnaðar, eftir því sem við á hverju sinni. Ákvæði um mengunarvarnir skulu taka mið af BAT-niðurstöðum þegar þær liggja fyrir.



Leiðir HER í starfsleyfi til að draga úr hávaða og ónæði

- Takmarkanir á gangsetningu og mótórkeyrslum flugvéla innan lágmarksfjarlægðar frá íbúðarhúsnæði
 - flug- og akstursbrautir undanþegnar
 - Eftirlitsskylda ISAVIA
- Takmarkanir á gangsetningu, mótórkeyrslu og flugtökum þyrlla innan lágmarksfjarlægðar frá íbúðarhúsnæði
 - Eftirlitsskylda ISAVIA
- Takmarkanir á opnunartíma
 - Áætlunarflug undanskilið
- Takmarkanir á fjölda þyrlla
- Takmarkanir á fjölda flughreyfinga
 - Eftirlitsskylda ISAVIA
- Hljóð- og loftgæðamælingar
 - ISAVIA framkvæmi
- Önnur atriði?





Hvað geta ISAVIA, Samgöngustofa og stjórnvöld gert?

- Breytingar á flugferlum
 - Hvernig er eftirliti háttað?
- Lágmarksflughæðir
 - Hvernig er eftirliti háttað?
- Takmarkanir/bann á flugi yfir byggð
 - Hvernig er eftirliti háttað?
- Mat á þolmörkum hvað varðar þyrlufjölda á vellinum
- Bann við hópflugi þyrla
- Hljóð- og loftgæðamælingar
- Skipulagsákvæði s.s. þrefallt gler og hljóðgildirur
- Flytja þyrlu og einkaflug annað
- Aðrar tillögur?