

MINNISBLAÐ

ÁSTAND FLUGVALLA OG BÚNAÐAR

DAGSETNING 5.9.2018

HÖFUNDUR MHI

YFIRLESID

Leggja þarf fjármagn til eðlilegra viðhaldsframkvæmda allra mannvirkja. Ef eðlilegu viðhaldi mannvirkja er ekki sinnt, þá skemmast þau. Minniháttar viðhald getur oft komið í veg fyrir stærri framkvæmdir síðar, eða seinkað stærri viðhaldsframkvæmdum.

Undangengin ár hefur ekki fengist nægt fjármagn til að hægt sé að standa að eðlilegu viðhaldi og endurnýjun búnaðar. Því er staðan nú sú að ef ekki verður farið í nauðsynlegar viðhaldsaðgerðir eða endurnýjun búnaðar gæti komið til lækkunar á þjónustustigi eða lokana flugbrauta af öryggisástæðum.

Isavia ber einnig skylda til að uppfylla evrópskar og alþjóðlegar reglugerðir um flugvelli. Reykjavíkflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur fengu í desember vottun frá Samgöngustofu sem flugvellir sem uppfylla Evrópureglugerð: EASA ADR Rules, en með frávikum sem þarf að bæta úr á næstu árum til þess að vellirnir haldi vottuninni. Verkefni eru meðal annarra uppsetning aðflugsljósa á öllum völlum þremur og miðlínuljósa á Reykjavíkflugvelli, fyrir lok árs 2021, með heildarkostnaði á bilinu 400 – 500 m kr.

En einnig eru opin frávík vegna alþjóðlegra reglugerða sem Isavia þarf að uppfylla til að geta haldið starfsleyfi flugvallanna. Mæla þarf hindranir í kringum alþjóðavellina þrjá og gefa út á rafrænu formi á árunum 2018 og 2019, með heildar kostnaði um 20 m kr. Einnig þarf að endurskoða og endurhanna flugferla við flugvelli með ákveðnu ára millibili og gefa út kort vegna þessarar endurskoðunar í AIP bók.

Allar kostnaðaráætlanir í flugmálaáætlun eru gerðar með +/-30% skekkjumörkum, einnig geta komið upp brýn verkefni sem ómögulegt er að áætla fyrir, en verður að sinna þegar upp koma. Reynslan hefur sýnt að ekki er ráðlegt að hafa þennan lið undir 34 millj. kr. til leiðréttingar á ári.

1. ALÞJÓÐAFLUGVELLIR

Hér er farið yfir ástand flugvalla, mannvirkja og leiðsögubúnaðar alþjóðaflugvalla utan Keflavíkflugvallar.

Reykjavíkflugvöllur

Flugbrautir

Malbik á flugbraut 01/19 er í þokkalegu ástandi miðað við aldur, malbik á flugbraut 13/31 er í lakara ástandi. Gert verður við staðbundnar skemmdir á malbiki á þessu ári.

2020: Til að lengja líftíma malbiks er yfirsprautað með sérstökum asfaltblöndum, sem þróaðar hafa verið erlendis. Asfaltið í yfirborði malbiksins harðnar með tímanum og verður stökkt og byrjar að brotna utan af steinum, sem þá losna úr malbikinu og skilja eftir holur. Með yfirsprautun er markmiðið að mýkja aftur upp asfaltið og fylla í holur þar sem steinar hafa losnað, til að hægja á öldrun og skemmdum á malbiksyfirborði. Notaðar hafa verið tvær gerðir á flugvelli hér á landi, ein gerð á Keflavíkflugvelli og önnur á Egilsstaðaflugvelli. Góð reynsla er af báðum þessum yfirsprautunarefnum. Nauðsynlegt er að fara í slíkar aðgerðir á Reykjavíkflugvelli árið 2020, til að viðhalda malbikinu á flugbrautum.

2022 og 2023: Áætlað er að fara í endurnýjun á malbiki beggja flugbrauta árin 2022 og 2023. En núverandi malbik var lagt á brautirnar árin 2002 og 2003, en reiknað er með að líftími malbiks á flugbrautum sé á bilinu 15 til 20 ár. Nauðsynlegt er að gera ráð fyrir kostnaði við malbikun í áætlunum, en hægt er að endurskoða þörfina þegar nær dregur, ef farið er í yfirsprautunarverkefni árið 2020, með það í huga að fresta framkvæmdum hugsanlega um eitt eða tvö ár en ekki lengur.

2021: Malbikun flugbrautaraxla til að auðvelda snjómokstur. Malbikaðar axlir bæta til muna aðstæður fyrir snjómokstur, þar sem hægt er að fara með snjóblásara á axlirnar, þangað sem búið er að skafa upp snjóhaugum og minnkar til muna líkur á að ekið verði á ljós við snjóhreinsun.

Flughlöð

Skemmdir eru komnar fram á flughlöðum, holur í malbiksyfirborði og sig. Undanfarin ár hefur verið farið í staðbundnar viðgerðir á holum á flughlöðum og einnig í ár. Þannig viðgerðir er hægt að nota til að fresta yfirlögn malbiks, en það kemur að því að fara verður í yfirlögn á flughlöðum, fyrr en seinna.

Með staðbundnum holuviðgerðum undanfarin ár hefur yfirlögn verið frestað, en það gengur ekki endalaust, það kemur að því að fara verður í malbiks yfirlagnir á flughlöðum. Ef ekki er farið í yfirlagsframkvæmdir verður að gera ráð fyrir viðgerðum á holum á hverju ári. Hjólabúnaður flugvéla getur skemmst við það að fara ofan í holur.

Einnig er komið fram sig á nokkrum stöðum á flughlöðum, þar sem burðarlag undir malbiki hefur brotnað niður vegna álags og í kjölfarið vegna frostveðrunar. Á þeim stöðum þarf að fara í viðgerð á burðarlagi undir malbiksyfirborði.

Flughlöð á Reykjavíkflugvelli standast ekki reglugerð um varnir gegn olíumengun frá starfsemi á landi, þar sem þar er gerð krafa um olíuskilju á flugvélastæðum þar sem átöppun eldsneytis fer fram. Aðeins ein olíuskilja er við flughlað á Reykjavíkflugvelli, en það er við flughlað Flugskóla Íslands (Tækniskólans), sem var endurbætt sumarið 2016. Því þarf að koma fyrir frárennislögnum, niðurföllum og olíuskiljum við öll flugvélastæði á flugvellingum. Slíkar aðgerðir útheimta alltaf að malbikað verði yfirlag á flughlöðin og viðgerðir á burðarlagi, þar sem við á.

Byggingar

2022: Þak byggingar á Nauthólsvegi 60 er orðið gamalt og lúið og hætta á að farið geti að leka á nýjum stöðum þrátt fyrir viðgerðir, þakkantur og rennur eru mjög illa farnar af ryði, auk þess sem skemmd er í þakkantinum á einum stað, nauðsynlegt er að fara í endurnýjun á þessum byggingarhlutum. Farið var í lágmarksviðgerðir á þakinu árið 2017, til að stöðva leka.

Eðlilegu og nauðsynlegu viðhaldi annarra bygginga verður ekki sinnt á tímabilinu, nema til komi fjármagn. Nauðsynlegt er að fara skipulega af stað í viðhaldsaðgerðir, annars halda byggingar áfram að skemmast. Minniháttar viðgerðir koma oft í veg fyrir stærri framkvæmdir síðar.

Leiðsögu og ljósabúnaður

Endurreikna þarf aðflugsferla við flugvöllinn, þetta þarf að gera fyrir einhverja ferla á hverju ári.

2019: Stefnuviti DME þarfnast viðhalds, einnig veðurbúnaður á flugvellingum.

2020: Viðhald á Localizer, veðurbúnaði og flugbrautarljósum.

2021: Viðhald á veðurbúnaði.

2022: Viðhald á rafkerfi flugvallarins.

Frávik, sem SGS krefst úrbóta

2019: Opið er frávik vegna alþjóðlegrar flugvallareglugerðar (Annex 15) sem SGS hefur farið fram á að verði lokað. Þetta eru hindranamælingar á skilgreindum svæðum og gerð hindranakorts. Verið er að vinna í því að uppfylla skilyrði í Annex 15.

Fyrir árið 2021 þarf að loka nýjum frávikum vegna nýrrar Evrópureglugerðar, EASA ADR Rules. Þetta eru uppsetning aðflugsljósa að þremur flugbrautum. Aðflugsljós að flugbraut 13 eru komin inn á deiliskipulag, en eftir er að hanna ljósin og undirstöður. Aðflugsljós að flugbraut 01 þyrfti að reisa út í sjó og yfir nýjan veg sem fyrirhugaður er sunnan flugbrautar 01. Aðflugsljós að flugbraut 31 þyrfti að reisa inn á bílastæði við HR. Isavia vinnur að því að kanna hvort leyfilegt verði að reisa styttri aðflugsljós að þessum flugbrautum. Aðflugsljós að þessum flugbrautum eru ekki á deiliskipulagi þessara svæða.

Framkvæmdir vegna samnings Ríkis og Reykjavíkurborgar

Vegna samnings sem Ríkið og Reykjavíkurborg gerðu um afhendingu lands þarf að færa girðingu sunnan flugbrautar 13/31 og vestan flugbrautar 01/19. Ekki er gert ráð fyrir að fjármunum verði varið í þessa framkvæmd.

Akureyrarflugvöllur

Flugbrautir

Unnin verður viðhaldsaðgerð á malbiki á flugbrautinni í ár, sem er nauðsynlegt til að malbið haldi ekki áfram að skemmast. Komið er fram rof í malbikssamskeytum, nauðsynlegt er að fylgjast áfram vel með yfirborði malbiks á flugbrautinni og fara í viðhaldsaðgerðir ef rof kemur fram í fleiri samskeytum. Einnig eru merki á yfirborðinu um frostlyfta steina í burðarlagi flugbrautarinnar. Rannsókn verður unnin samhliða viðgerðum á þessu ári á malbikinu og undirlaginu til að greina betur hvað er að valda þessum lyftingum á malbiksyfirborðinu.

Malbikið er 9 ára gamalt, en reiknað er með að líftími malbiks á flugbrautum sé á bilinu 15 til 20 ár. Ljóst er að hugsa þarf vel um malbikið á flugbrautinni og sinna nauðsynlegu viðhaldi til að ná þessum líftíma malbiksins.

2019: Til að lengja líftíma malbiks er yfirsprautað með sérstökum asfaltblöndum, sem þróaðar hafa verið erlendis. Nauðsynlegt er að fara í slíkar aðgerðir á Akureyrarflugvelli árið 2019 .

2022: Áætlað er, út frá ástandi malbiks, að fara þurfi í staðbundnar viðhaldsframkvæmdir á malbiki.

Flughlöð

2020: Leggja þarf yfirlagsmalbik á allt flughlaðið og fara í staðbundnar viðgerðir. Flughlaðið hefur sigið að hluta og fram eru komnar staðbundnar skemmdir á malbiki. Afleiðing þess að fara ekki í viðgerðir eru holur í malbiki, þar sem flugumferð er mest á flughlaðinu. Hjólabúnaður flugvéla getur skemmt við það að fara ofan í holur.

Hluti flughlaðsins (nýjasti hlutinn) er aðeins með 5 cm þykku malbiks lagi, á þeim stað mun burðarlagið undir malbikinu skemmast. Þegar þær koma fram þarf að rífa upp malbikslagið og burðarlagið (og jafn vel styrktarlag) til að fara í viðgerð. Isavia mælir eindregið með því að sett verði 5 cm malbiksyfirlag á þennan hluta, til að koma í veg fyrir skemmdir á burðarlaginu.

Á tveimur stöðum við slökkvistöð og tækjageymslu eru komnar fram skemmdir á burðarlagi undir malbikinu. Rífa þarf upp malbikið á þessum svæðum, endurnýja burðarlagið (vonandi er styrktarlagið

ennþá heilt) og endur malbika. Afleiðing þess að fara ekki í viðgerðir eru holur í malbiksyfirborði og skemmdin færast sífelld neðar í undirbygginguna, sem leiðir af sér dýrari viðgerð.

Byggingar

2019: Stækkun eða breytingar á flugstöð vegna fjölgunar erlendra farþega. Erfitt verður að taka á móti fjölda ferðamanna í flugstöðinni eins og hún er í dag, hluti ferðamanna í innanlandsflugi og hluti á ferðalagi til eða frá landinu. Nauðsynlegt er að breyta eða stækka flugstöðina til að lenda ekki í vandræðum með blöndun farþega og öryggisleit farangurs og farþega. Til að taka á móti alþjóðaflugi og senda farþega með slíku flugi er nauðsynlegt að hægt verði að standast kröfur alþjóðlegra reglugerða um flugvernd.

2020: Komið er að viðhaldi utanhúss á flugstöðvarbyggingu, múrviðgerðum og málningarvinnu. Eðlilegu og nauðsynlegu viðhaldi bygginga verður aðeins sinnt ef til þess er veitt fjármagn. Nauðsynlegt er að fara skipulega af stað í viðhaldsaðgerðir, annars halda byggingar áfram að skemmast. Minniháttar viðgerðir koma oft í veg fyrir stærri framkvæmdir síðar.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Í áætlun er gert ráð fyrir að fjármagn fyrir búnað á flugvöllinum fyrir ILS aðflug að flugbraut 19, með aðflug úr norðri, komi úr Samgönguáætlun. Slíkt aðflug gerir völlinn betur í stakk búinn til að taka á móti erlendum flugfélögum.

Endurreikna þarf aðflugsferla við flugvöllinn, þetta þarf að gera fyrir einhverja ferla á hverju ári.

2019 Stefnuviti DME þarfnast viðhalds, einnig veðurbúnaður á flugvöllinum.

2020: Viðhald á ILS aðflugsbúnaði á suður enda flugbrautar og endurnýjun á veðurbúnaði.

2022: Endurnýjun á aðflugsbúnaði ILS fyrir flugbraut 01.

2023: Endurnýjun stefnuvita og annars aðflugsbúnaðar fyrir flugvöllinn.

Frávik, sem SGS krefst úrbóta

2018-2019: Opið er frávik vegna alþjóðlegrar flugvallareglugerðar (Annex 15) sem SGS hefur farið fram á að verði lokað. Þetta eru hindranamælingar á skilgreindum svæðum og gerð hindranakorts. Verið er að vinna í því að uppfylla skilyrði í Annex 15.

Fyrir árið 2021 þarf að loka nýjum frávikum vegna nýrrar Evrópureglugerðar, EASA ASR Rules. Þetta eru uppsetning aðflugsljósa að flugbraut 19. Fyrir núverandi flugbraut án nákvæmnisaðflugs þarf að reisa 420 m langa ljósalínu, með 60 m millibili á milli ljósa. Fyrir flugbraut með nákvæmnisaðflug (t.d. ILS aðflug) þarf að reisa 900 m langa aðflugsljósalínu, með 30 m millibili á milli ljósa. Reisa þarf aðflugsljósinn út í sjó að flugbraut 19. Utan við 500 m frá flugbrautarenda dýpkar sjórinn mjög hratt, dýrara verður að reisa ljós þar sem undirstöður þurfa að vera ámiklu dýpi.

Egilsstaðaflugvöllur

Flugbraut

2021: Malbiksyfirborð flugbrautarinnar er orðið 26 ára. Með yfirsprautun sumarið 2017 hefur líftími malbiksins verið lengt í um þrjú til fimm ár. Nauðsynlegt er að fylgjast vel með ástandi malbiksins næstu ár. En ekki er hægt að fara í fleiri viðhaldsaðgerðir á malbikinu, næsta aðgerð verður að vera malbikað yfirlag yfir alla flugbrautina. Í áætlun er gert ráð fyrir malbikun 2021. Ekki er skynsamlegt að skipta slíkri framkvæmd upp á fleiri ár þar sem ekki er malbiksframleiðsla nálægt Egilsstaðaflugvelli og verktakinn

þarf að reisa malbikunarstöð fyrir framkvæmdina. Nauðsynlegt er að fara að huga að undirbúningi slíkrar framkvæmdar.

Flughlöð

Komnar eru fram staðbundnar skemmdir á malbiki, framan við slökkvistöð. Nauðsynlegt er að fara í viðgerðir á þessum stað. Afleiðing þess að fara ekki í viðgerðir eru holur í malbiki, og þar sem malbikið er aðeins 5 cm þykkt á þessum stað er hættu á því að burðarlagið skemmist.

Byggingar

Verið er að skipta út hluta af þaki flugstöðvarinnar, en sá hluti var ónýtur. Fljótlega þarf að fara í endurnýjun á öðrum hlutum þaksins. Eðlilegu og nauðsynlegu viðhaldi annarra bygginga verður ekki sinnt nema til þess fáist fjármagn. Nauðsynlegt er að fara skipulega af stað í viðhaldsaðgerðir, annars halda byggingar áfram að skemmast. Minniháttar viðgerðir koma oft í veg fyrir stærri framkvæmdir síðar.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Nauðsynlegt er að endurnýja fjarskiptastjórnkerfi flugvallarins. Ekki er hægt að fá varahluti í kerfið sem nú er í notkun, ef búnaðurinn bilar munu fjarskipti á vellinum ekki virka og völluminn lokast.

Fara þarf í endurnýjun á Localizer búnaði á vellinum, sem var gangsettur 1993. og er því orðinn 24 ára gamall. Fyrir 5 árum var gert við loftnetin og hefur hann ekki bilað síðan. Framleiðandinn (Normark/Indra) er hættur að framleiða varahluti í Localizerinn og þeir þjónusta ekki lengur biluð unit. Ekki eru til allir varahlutir í Localizerinn hjá Isavia, þannig að ákveðnar bilanir væri erfitt að laga. Því gæti Localizerinn orðið óstarfhæfur.

2020: Endurnýjun á veðurbúnaði.

2022: Endurnýja þarf fjarskiptabúnað og flugbrautarljós.

Endurreikna þarf aðflugsferla við flugvöllinn, þetta þarf að gera fyrir einhverja ferla á hverju ári.

Frávik, sem SGS krefst úrbóta

2018-2019: Opið er frávik vegna alþjóðlegrar flugvallareglugerðar (Annex 15) sem SGS hefur farið fram á að verði lokað. Þetta eru hindranamælingar á skilgreindum svæðum og gerð hindranakorts. Verið er að vinna í því að uppfylla skilyrði í Annex 15.

Fyrir árið 2021 þarf að loka nýjum frávikum vegna nýrrar Evrópureglugerðar, EASA ASR Rules. Þetta eru uppsetning aðflugsljósa að flugbraut 22.

2. AÐRIR ÁÆTLANAFLUGVELLIR (FLUGVELLIR Í GRUNNETI)

Nauðsynlegt er að endurnýja slitlag á landingarstöðum, klæðingu á mest átta ára fresti og Ralumac á mest fjögurra ára fresti. Af öryggisástæðum er mjög mikilvægt að slitlag á flugbrautum landingarstaða sé í góðu ástandi, laust við lausamöl, ójöfnur og holur. Komið er að viðhaldi á slitlagi á klæðingu á landingarstöðum í grunnneti.

Endurnýjun strópljósa hefur ekki verið verið sinnt á áætlanaflygvöllum. Raftæknideild Isavia hefur framkvæmt viðgerðir á öllum strópljósum sem eru á flugvöllum og metur að brýnt sé að endurnýja þau. Vöntun á strópljósum verður til þess að flugmenn sjá völlum síður ef skyggni er ábótavant og hættu þá við landingu.

Sinna þarf nauðsynlegu viðhaldi bygginga svo þær liggi ekki undir skemmdum.

Endurreikna þarf aðflugsferla fyrir flugvöllina, þetta þarf að gera fyrir einhverja ferla á hverju ári.

Umdæmi 1 – áætlanavellir

Vestmannaeyjar

Flugbraut

Búið er að skafa laust Ralumac (þunnt lag af sandblönduðu asfalti) ofan af þröskuldamerkingum flugbrautanna. Ralumac slitlag var endurnýjað á flugbrautarendum flugbrautar 12/30. Þar sem Ralumac slitlag á braut 03/21 er orðið það slitið að ekki var metin þörf á að endurnýja slitlagið á þeim endum, en þó var farið í viðgerðir með kaldbiki á nokkrum stöðum. Ralumac lagið var sett ofan á brautirnar árin 2010 og 2011 og því eðlilegt að slitlagið sé farið að láta verulega á sjá.

2020 og 2021: Áætlun er um að endurnýja slitlag á flugbrautum með klæðingu. Þó þarf að fylgjast vel með slitlagi á flugbraut 03/21, ef ástand hennar versnar hratt í vetur (sem fer eftir veðri), þá þarf að færa aðgerðina fram til ársins 2019.

Byggingar

2021: Endurnýja þarf þak á vélageymslu.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Skipta þarf út stýribúnaði fyrir ljósabúnað á flugvöllinum.

2020: Endurnýja þarf ljósin á flugvöllinum, voru sett upp árið 2000. Vegna ágangs seltu á flugvöllinum skemmast ljósin á vellinum.

Umdæmi 2 – áætlanavellir

Ísafjörður

Flugbraut

Slitlagsefni á flugbrautinni er Ralumac, sem lagt var árið 2013. Það er farið að flagna af flugbrautinni, frá köntum og allt að 5 m inn á flugbrautina. Á mörgum stöðum hefur Ralumac yfirlagið slitnað þannig að komið er niður í eldri klæðing. Vatn situr eftir í lögðum á þeim stöðum sem slitlagið gefur þynnst, sem leiðir til þess að þau svæði slitna hraðar. Einnig situr snjór eftir í þessum lögðum við snjómokstur. Merki um frostlyfta steina er að finna í jöðrum flugbrautarinnar, einnig eru komnar fram langsprungur á nokkrum svæðum. Til bráðabirgðaviðgerða er notað kalt bik.

2019: Nauðsynlegt er að leggja klæðingaryfirlag á flugbrautina og flughlað næsta sumar til að tryggja flugöryggi.

Byggingar

2019: Endurnýja þarf klæðningu á vélageymslu.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Endurnýjun á flugleiðsöguvita.

2020: Endurnýjun á fjarskiptabúnaði.

Bíldudalur

Flugbraut

Slitlag flugbrautar og flughlaðs er mjög illa farið, eins og við var búist af fyrri skoðunum flugbrautarinnar og fyrra mati á að klæða hefði þurft flugbrautina á þessu ári (2018). Slitlagið er orðið mjög þunnt og mikið er af frostlyftum steinum sem eru að koma í gegnum slitlagið. Búið er að fjarlægja suma og bæta í holunnar með kaldbiki en þær aðgerðir eru aðeins til bráðabirgða.

Það eru á nokkrum stöðum löng svæði, í stefnu flugbrautarinnar, þar sem slitlagið er orðið mjög þunnt og stutt í að stórar holur myndist. Fylgjast þarf vel með því að ekki myndist holur í klæðinguna á þessum svæðum. Fylla þarf í holunnar með kaldbiki ef það gerist ef reyna á að halda flugbrautinni í nothæfu ástandi fram á næsta vor. Vonandi verður hægt að nota kaldbik í vetur, ef til þess kemur. Fylling með kaldbiki í holur er aðeins bráðabirgða viðgerð sem getur auðveldlega skemmst.

2019: Ef flugbrautin verður ekki klædd næsta vor mun þurfa að loka flugbrautinni af öryggisástæðum.

Byggingar

Lagt er til að skoðað verði að flytja ónotaða skemmu af Þingeyrarflugvelli og nota á Bíldudalsflugvelli.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Endurnýja þarf ljósin og rafkerfi til stýringar á ljósabúnaði á flugvellingum, voru sett upp árið 1998. Vegna ágangs seltu á flugvellingum skemmast ljósin á vellingum.

Komið hefur upp sú hugmynd, til að minnka kostnað við endurnýjun ljósa, að taka niður flugbrautarljós á Þingeyrarflugvelli og nota á Bíldudalsflugvelli.

Gjögur

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Endurnýjun á veðurbúnaði.

2020: Endurnýjun á fjarskiptabúnaði

Þingeyri

Taka þarf ákvörðun um það hvort fara eigi í endurnýjun á flugbraut, eða skilgreina hana sem lendingarstað án áætlunarflugs með flugbraut með malarslitlagi. Einnig að taka niður flugbrautarljós á flugbrautinni og nýta til að endurnýja flugbrautarljós á Bíldudalsflugvelli. Þá þarf að setja upp appelsínugular flugbrautarmerkingar í stað ljósanna.

Umdæmi 3 – áætlanavellir

Húsavík

Undanfarin ár hefur slitlag flugbrautar og búnaður verið endurnýjaður. Einnig hafa farið fram viðgerðir á flugstöðinni. Gert er ráð fyrir að vinna við áframhaldandi viðhaldsframkvæmdir á flugstöð geti haldið áfram 2021.

Grímsey

Flugbraut

2022: Endurnýjun á slitlagi flugbrautar.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2021: Endurnýja þarf ljósin og rafkerfi til stýringar á ljósabúnaði á flugvellingum, voru sett upp árið 2001. Vegna ágangs seltu á flugvellingum skemmast ljósin á vellingum.

Þórshöfn

Flugbraut

2020: Viðhald á slitlagi flugbrautarinnar. Skoða þarf sérstaklega hvort fara þarf í endurnýjun fyllinga og burðarlags þar sem vart hefur orðið við frostlyftingar.

Leiðsögu og ljósabúnaður

2022: Flugbrautarljós, eru með frávík frá SGS of langt frá miðlínu flugbrautar - 1999. Gætu hugsanlega enst til 2023, en þá með endurnýjun hluta ljósa

2023: Endurnýjun á veðurbúnaði. Betra ef hægt er að gera fyrir fyrir betri þjónustu á vellingum.

Umdæmi 4 – áætlanavellir

Vopnafjörður

Leiðsögu og ljósabúnaður

2022: Endurnýjun á veðurbúnaði og fjarskiptabúnaði.

Höfn

Leiðsögu og ljósabúnaður

2019: Endurnýja þarf ljósin og rafkerfi til stýringar á ljósabúnaði á flugvellingum. Flugbrautarljós, eru með frávík frá SGS þar sem þau eru staðsett of langt frá miðlínu flugbrautar samkvæmt reglugerð. Ljósin voru sett upp árið 1995, þá notuð ljós af Egilsstaðaflugvelli. Ljósin eru það gömul að ekki er hægt að fá varahluti í þau. Ef ljósin bila þá er ekki hægt að viðhalda þeim og völlumurinn verður án flugbrautarljósa.

Flugbraut

2023: Endurnýjun á slitlagi flugbrautar.

Byggingar

2021: Viðhald á flugstöð.

3. LENDINGASTAÐIR ÁN ÁÆTLUNAR

Viðhalda þarf flugbrautum lendingarstaða, ef ekki er til fjármagn í viðhaldsframkvæmdir þarf að loka þeim af öryggisástæðum eftir því sem ástand þeirra gefur tilefni til. Fara þarf í skoðunarferðir á lendingarstaðina og meta ástand þeirra og lista upp áætlun um það hvenær þeir loka vegna ástands brautar.

Lendingastaðir sem sjúkraflygvél notar eru með hannaða aðflugsferla, samkvæmt reglugerð þarf að endurreikna ferlana með vissu millibili. Endurreikna þarf einhverja ferla á hverju ári og er kostnaður fólgin í því.



Þegar flugbraut landingarstaðar er uppfærð úr malarvelli í bundið slitlag, eykst rekstrar og viðhaldskostnaður landingarstaðarins. Því þarf að fylgja aukið fjármagn í rekstur og viðhald þegar slík framkvæmd er ákveðin.

Sinna þarf nauðsynlegu viðhaldi bygginga svo þær liggi ekki undir skemmdum.

Ljós eru á Rífi, þau eru ekki samkvæmt núgildandi reglugerð og verða aðeins notuð af Landhelgisgæslunni. En ljósin eru orðin gömul og geta hvenær sem er bilað og þá detta þau úr notkun.

Skoða þarf frávík vegna ófullnægjandi öryggissvæða á nokkrum landingarstöðum.

Magnea Huld Ingólfssdóttir

