

Svar

innanríkisráðherra við fyrirspurn frá Haraldi Einarssyni
um flugvöllinn á Höfn í Hornafirði.

1. *Hvers vegna á að mjókka flugvöllinn á Höfn í Hornafirði úr 45 m í 30 m og hvað sparast við það?*

Ekki stendur til að mjókka flugvöllinn á Höfn í Hornafirði í þeim framkvæmdum sem fyrirhugaðar eru á næstunni. Í kafla um flugvöllinn í flugmálahandbókinni *Aeronautical Information Publication* kemur fram að flugbrautin er skilgreind 30 m breið tjörubundin malarbraut. Flugvöllurinn hefur verið skilgreindur á þann hátt undanfarin ár.

2. *Hafa áhrif þessarar framkvæmdar á flugöryggi verið metin?*

Ekki hefur verið gert sérstakt áhættumat vegna Hornafjarðarflugvallar þar sem ekki er gert ráð fyrir neinum breytingum á skráningu flugvallarins.

3. *Hver er áætlaður kostnaður við framkvæmdina og hvernig skiptist hann?*

Ljósabúnaður á Hornafjarðarflugvelli er kominn til ára sinna og stefnt er að endurnýjun hans á næstu missirum. Eldri flugbrautarljós eru staðsett um 9 m frá núverandi flugbrautarbrún. Þegar þeim var komið fyrir var brautin skilgreind sem 45 m malarbraut. Samkvæmt reglugerð verða flugbrautarljós að vera innan við 3 m frá flugbrautarbrún. Hefur Samgöngustofa verið með svokallað „opið frávik“ vegna þessa en þetta þarf að lagfæra svo að flugvöllurinn teljist fullnægjandi og án athugasemda. Vonir standa til að hægt verði að endurnýja ljósabúnaðinn á flugvöllinum á næsta ári og miðað er við að ný ljós verði 3 m frá flugbrautarbrún og þannig verði frávik Samgöngustofu úr sögunni.

Engar framkvæmdir eru fyrirhugaðar í þá veru að mjókka flugvöllinn.

4. *Hefur verið áætlaður kostnaður við að setja bundið slitlag út að núverandi flugbrautarljósum þannig að 45 m breidd flugbrautarinnar haldi sér?*

Yfirborð flugbrautarinnar var lagað árið 2014. Næsta meiri háttar yfirborðsviðhald brautarinnar er áætlað eftir um það bil tíu ár. Ef breikka á flugbrautina í 45 m þarf að gera ráð fyrir um 85 millj. kr. í að klæða núverandi 30 m breiða braut auk 110–150 millj. kr. vegna breikkunarinnar. Ekki hefur verið gerð nákvæm kostnaðaráætlun fyrir slíka framkvæmd, enda hefur það ekki verið stefnan á almennum innanlandsflugvöllum.

Bil milli lægri og hærri marka ofangreindrar áætlunar stafar af því að ekki hefur verið skoðað nákvæmlega hve mikil jarðvegsskipti þarf fyrir umrædda breikkun. Flugfélagið Ernir sem sinnir áætlunarflugi til Hornafjarðar flýgur alla jafna á flugvelli þar sem flugbrautir eru 25–30 m breiðar. Þá er rétt að benda á að rekstrarkostnaður er meiri á breiðari flugbrautum vegna viðhalds og snjóhreinsunar.

5. *Hefur verið gerð kostnaðaráætlun fyrir uppsetningu á betri aðflugsbúnaði (ILS) fyrir flugbraut 36 í stað núverandi aðflugsbúnaðar (NDB) til að lækka aðflugslágmarkið?*

Ekki eru áform um að setja upp ILS-aðflugsbúnað á Hornarfjarðarflugvelli. Áætlaður kostnaður við lágmarksbúnað fyrir ILS við annan enda flugbrautar er um 110 millj. kr. Af landfræðilegum ástæðum er hins vegar ekki hægt að setja upp slíkan búnað við hinn enda brautarinnar. Undanfarin ár hefur verið unnið að því að skilgreina svokölluð GPS-aðflug inn á minna notaða flugvelli í innanlandsflugi og hefur það nú þegar verið gert fyrir báðar brautarstefnur Hornarfjarðarflugvallar. GPS-aðflug leysir víða NDB- og ILS-búnað af hólmi, enda mun ódýrari aðferð sem gerir engu að síður kröfu um að flugvélnar séu útbúnar viðeigandi GPS-tækjum.