

Tillaga til þingsályktunar

um staðarvalskönnun fyrir nýjan flugvöll á Vestfjörðum.

Flm.: Guðjón S. Brjánnson, Haraldur Benediktsson, Halla Signý Kristjánsdóttir.

Alþingi ályktar að fela samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra að ráðast í staðarvalskönnun fyrir nýjan flugvöll fyrir Vestfjarðafjórðung sem taki mið af vaxandi ferðamannastraumi, aukinni matvælaframleiðslu, iðnaði og þörf fyrir flutning aðfanga og afurða, bæði innan lands og utan. Í könnuninni felist langtímaveðurfarsmælingar og mat á náttúrulegum aðstæðum. Þá verði hagkvæmni staðsetningar metin með þarfir fjórðungsins í huga þegar jarðgöng og vegaframkvæmdir hafa náð að skapa forsendur fyrir norður- og suðurhluta Vestfjarða sem eitt atvinnu- og búsetusvæði.

Greinargerð.

Tillaga þessi er lögð fram í því skyni að ýta undir það að bæta flugsamgöngur á Vestfjörðum.

Á sjöunda og áttunda áratug síðustu aldar voru vegasamgöngur í Vestfjarðafjórðungi frumstæðar. Einungis var um malarvegi að ræða sem voru fæstir uppbyggðir og lokuðust því í fyrstu snjóum. Fyrir vikið var komið upp fjölda lítilla flugvalla á Vestfjarðakjálkanum sem urðu mest 25 talsins í reglulegri notkun en þróunin hefur orðið sú að nú eru einungis sjö vellir á skrá hjá flugmálayfirvöldum.

Þrír stærri flugvellir voru gerðir við helstu þéttbýliskjarnana, þ.e. Ísafjörð, Þingeyri og Patreksfjörð. Staðarval mun hafa ráðist af landfræðilegum aðstæðum og þeirri framkvæmdagetu til jarðvinnslu sem í boði var á þeim tíma. Lítið eða ekkert tillit var hægt að taka til mikilvægra þátta eins og veðurs, vinda og blindaðflugs enda eru öll blindaðflug á Vestfjörðum fremur frumstæð og oft er ófært vegna misvinda.

Bættar vegasamgöngur – breyttar forsendur.

Nokkuð bættar samgöngur á landi undanfarna áratugi hafa breytt stöðunni. Almennur og fyrirtæki reiða sig á vegasamgöngur í auknu mæli, m.a. þar sem flugsamgöngur eru óáreiðanlegar vegna veðurs og landingarskilyrða. Vesturbyggð hefur orðið afskipt þegar kemur að vegasamgöngum þótt nú hilli undir bjartari tíma að því leyti. Akstursvegalengdir og heilsársfærð munu væntanlega halda áfram að þróast í jákvæða átt. Flugsamgöngur í núverandi mynd breytast eflaust með sama hætti.

Torveldar og óáreiðanlegar flugsamgöngur vegna fjallendis.

Flug er erfitt í fjallendi og fyrir því eru tvær meginástæður. Önnur ástæðan er misvindi þegar hvasst er en hin ástæðan eru áhrif skyggis og skýjahæðar á blindaðflug. Bæði vandamál má lágmarka með góðu staðarvali. Þar við bætast mjög auknar kröfur varðandi aðflug, fráflug og alla umgerð áætlanarflugvalla. Eina leiðin til að gera flugsamgöngur áreiðanlegri er að gera nýja flugvelli (eða flugvöll) þar sem vel er hugað að staðarvali.

Flugsamgöngur sem valkostur á Vestfjörðum.

Nútíma flugsamgöngur fyrir fólksflutninga innan lands eru dýrar vegna smæðarinnar. Umsvif og mannaflí sem þarf til að búa 19 sæta flugvél til flugs er tiltölulega lítið minni en fyrir stærri tegundir flugvéla en kostnaður fyrir hvert sæti óneitanlega meiri fyrir minni flugvélar. Mikil fjölgun hefur verið á komum erlendra ferðamanna til landsins. Þeir hafa þó að langmestu leyti farið um Keflavíkurlugvöll við komu sína til landsins. Líklegt er að í verulegum mæli megi hafa áhrif á þá þróun með breyttum áherslum og skipulagi. Skoða þarf vandlega hvort mögulegt sé að skapa landinu sterkari stöðu sem viðkomustað fyrir skilgreinda hópa ferðalanga, sem dæmi aðila sem njóta vilja náttúru landsins á friðsælum stöðum, t.d. á Vestfjörðum. Slíkir hópar myndu t.d. sækja í sjóferðir, siglingar, gönguferðir, jöklaferðir og sögu- og náttúruskoðun svo eitthvað sé nefnt. Með flugvelli miðsvæðis í fjórðungnum sem gæti tekið á móti 70–100 sæta farþegavélum væri hægt að fljúga beint inn á svæðið án viðkomu í Keflavík. Þar með væri dregið úr álagi á flugvöllinn í Keflavík og möguleikar alls landsins sem ferðamannalands betur nýttir.

Hvað sjúkraflutninga varðar hefur talsvert dregið úr viðbúnaði á Heilbrigðisstofnun Vestfjarða samhliða að sem kröfur um markviss og skjót viðbrögð í heilbrigðisþjónustu aukast. Sjúkraflug mun um fyrirsjáanlega framtíð vera óhjákvæmileg og brýn þjónusta. Bættur áreiðanleiki í flugsamgöngum með nýjum, vel staðsettum flugvelli gæti haft grundvallarþýðingu ef aðstæður í heilbrigðisþjónustu breytast ekki þeim mun meira sem er í raun þvert á þá þróun sem verið hefur á landsbyggðinni.

Millilandaflugvöllur eykur möguleika til vöruflutninga og gefur aukið færi á að koma ferskum sjávarafurðum fljótt á markað erlendis. Í dag er sá kostur einungis tiltækur fyrirtækjum á suðvesturhorni landsins. Alþjóðaflugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum hafa eingöngu verið notaðir með takmörkuðum hætti til slíkra flutninga. Með vaxandi uppbyggingu í fiskeldi á svæðinu auk hefðbundinnar vinnslu bolfisks er jafnframt athugunarefni hvort ekki skapist markaðslegar forsendur til flutnings á ferskum afurðum beint til kaupenda erlendis.

Núverandi aðstæður til flugs.

Núverandi flugvallarstæði á Patreksfirði hefur þann kost að vera á stóru sléttlendi og því hægt að hafa umgjörð eins og öryggissvæði samkvæmt núverandi stöðlum. Að öðru leyti eru ekki margir kostir, þ.e. aðflug og fráflug eru nokkuð aðþrengd þótt fjöllin í grennd séu hvorki há né kröpp. Helsti ókosturinn felst í staðsetningunni á vesturjaðri byggðar (u.þ.b. hálf tíma akstur frá bænum) og sú staðreynd að brautin snýr þvert á ríkjandi vindáttir. Bíldudalsflugvöllur hefur tekið við hlutverki vallarins sem er ekki lengur viðhaldið eða notaður.

Staðsetning flugvallarins á Bíldudal er eins góð og hugsast getur hvað varðar vinda, en völlurinn er aðþrengdur hvað varðar blindaflug og fráflug. Sá völlur verður því alltaf sjónflugsvöllur samkvæmt skilgreiningum. Flugvöllurinn er stuttur (1.060 m), en þar sem brottflug til suðvesturs er aðkreppt vegna fjalla í grennd er lítið unnið með lengingu nema fyrir flugtak til norðausturs.

Á Þingeyri er enn einn sjónflugsvöllurinn og ekki hægt að fljúga blindaflug vegna fjalla í grennd. Enn fremur er brautin í vestanverðum Dýrafirði, nærri hæsta og krappasta fjallgarði á Vestfjörðum. Flugvöllurinn er því ófær vegna vinda í hvössum vestlægum áttum og auk þess myndar Sandafell hindrun við flugtak til suðausturs sem þrengir að fráflugi. Flugvöllurinn var endurbættur til að þjóna sem varaflugvöllur fyrir Ísafjörð í hvössum suðaustlægum áttum, en flugrekandinn sem þjónar Ísafirði hefur ekki kosið að nota hann sem slíkan. Fjöllin í austanverðum Dýrafirði eru ekki eins kröpp og þar er meira undirlendi sem gæfi svigrúm fyrir talsvert lengri braut (>2.000 m) auk betra aðflugs og brottflugs. Meta þarf sérstaklega

kosti Dýrafjarðar í flugsamgöngum fyrir Vestfirði með bættum samgöngum á milli suður- og norðursvæðis Vestfjarða. Flugvöllur í Dýrafirði verður miðsvæðis með tilkomu Dýrafjarðaranga en núverandi staðsetning rýrir notagildið verulega.

Ísafjarðarflugvöllur er barn síns tíma. Staðsetningin er óheppileg, bæði aðflug og fráflug eru afar aðkreppt og í austlægum áttum getur orðið mjög misvinda. Finna þarf aðra og betri staðsetningu, t.d. í norðanverðu mynni Skutulsfjarðar, þ.e. 1.199 m braut. Sú staðsetning er sambærileg við staðsetningu Bíldudalsflugvallar og leysir nánast öll vandamál varðandi vind. Bæði aðflug og fráflug yrði miklu mun rýmra. Leggja þarf mat á kostnað og ábata af byggingu flugvallar á þeim stað.

Í ljósi reynslunnar og íslenskrar flugsögu er tæpast skynsamlegt að veita fé til framkvæmda nema hægt sé að uppfylla nútímakröfur um aðflugs- og fráflugsferla, auk krafna um öryggissvæði og hindranafleti. Við val á staðsetningu flugvallar þarf alltaf að gera ráð fyrir slíku. Flugsamgöngum við Vestfirði hefur í áranna rás verið sinnt við erfið skilyrði. Aðstæður fyrir hefðbundinn millilandaflugvöll sem uppfyllir allar kröfur um viðbúnað kunna að vera erfiðar á Vestfjörðum vegna fjallendis og því er lagt til að aðstæður verði kannaðar vandlega og valkostum stillt upp í þeim efnum.

Með þessari tillögu er farið fram á að gerð verði heildarúttekt á aðstæðum í fjórðungnum um uppbyggingu framtíðaflugvallar sem nýst geti íbúum og atvinnustarfsemi sem best. Slík framkvæmd er umfangsmikil og kostnaðarsöm og vanda þarf vel til verka og undirbúnings. Því er lagt til að þegar verði hafist handa við veðurfarsrannsóknir á þeim stöðum sem hugsanlega kæmu til greina.

Á þessu stigi er lagt til að ráðist verði í langtíma veðurfarsmælingar á þremur stöðum:

1. Í austanverðum Dýrafirði, t.d. á Mýrarmel eða utan við Gemlufall.
2. Í norðanverðu mynni Skutulsfjarðar, t.d. við hraðfrystihús HG.
3. Í innanverðu Ísafjarðardjúpi, t.d. við Reykjanes.