

Á fundi bæjarráðs Fljótsdalshéraðs 24.11. 2014, var eftirfarandi bókun gerð:

201411096 - Tillaga til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll

Lagður fram tölvupóstur frá Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis, dags. 17. nóv. 2014 með umsagnarbeiðni við tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll.


Bæjarráð vísar í fyrri athugasemdir varðandi hugmyndir um fjölgun millilandaflugvalla.

201302014 - Frumvarp til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, 174.mál /Til umsagnar

Lagður fram tölvupóstur frá Kristjönu Benediktsdóttur, hjá nefndarsviði Alþingis, dagsettur 4. febrúar 2013, með beiðni um umsögn vegna tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, 174.mál

Bæjarráð Fljótsdalshérað telur þá hugmynd sem fram kemur í tillögunni allsendis ótímabæra og að skynsamlegra og hagkvæmara sé að nýta það fjármagn sem til staðar er til að byggja upp, styrkja og markaðssetja þá millilandaflugvelli sem þegar eru í landinu. Benda má tillöguflytjendum á að fleiri en ein aðkomuleið er að Vatnajökulsþjóðgarði og millilandaflugvelli er að finna bæði norðan hans og austan.

Reykjavík, 20-03-15

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll
32. mál, þingsályktunartillaga 
144. löggjafarþing 2014—2015.

Flugfélagið Ernir styður allt sem verður til þess að auka flugöryggi og nýtingu flugvalla til hagsbóta fyrir samfélagið í heild en sérstaklega staðarsamfélögin. Einsög samfélagið á suðausturlandi með því að bæta flugvallaraðstöðuna á Hornafirði.

Við tökum undir með þingsályktunartillögunni um að:

“Hornafjarðarflugvöllur gegnir mikilvægu hlutverki í samgöngukerfi landsins. Mikilvægt er að tryggja áframhaldandi rekstur og uppbyggingu á svæðinu til hagsbóta fyrir heimamenn og atvinnulífið. Ljóst er að staðsetning vallarins býður upp á mikla möguleika til aukinnar umferðar ferðamanna, sérstaklega í kjölfar tilkomu Vatnajökulsþjóðgarðs. Til að svo megi verða er nauðsynlegt að tryggja að til staðar sé nægjanlegur búnaður og aðstaða til að hægt sé að sinna þaðan millilandaflugi.”

Flugfélagið Ernir hefur hins vegar heyrt af framkvæmdum sem ISAVIA hefur hug á að stofna til á flugvellingum á Hornafirði árið 2016 og hefur mótmælt þeim áformum við ISAVIA. Þessar framkvæmdir koma þessari þingsályktunartillögu ekki beint við en tengist henni óbeint og hefur áhrif á framtíðar nýtingarmöguleika flugvallarins á Hornafirði

Samkvæmt okkar vitund stendur til að færa brautarljósinn nær miðju brautarinnar. Í dag eru 45 metrar á milli brautarljósa en það eru áform um að mjökka bilið í 30 metra.

Ef af verður þá mun þetta hafa áhrif á nýtingarmöguleika flugvallarins, þetta mun einnig tefja fyrir brautarhreinsunarvinnu og líklegast kosta meiri hreinsunarbúnað og starfskraft. Þetta getur einnig komið til með að hafa áhrif á öryggi.

Í dag er bundna slitlagið á brautinni 30 metra breitt og svo eru 7,5 metra frá enda bundna slitlagsins að brautarljósunum sitt hvoru megin. Þetta gerir flugáhöfnum kleift að lenda í meiri rými en ef brautarljósinn væru við enda bundna slitlagsins. Ef á að þrengja þetta svæði sem er til í dag, þá er mjög líklegt að nýtingarmöguleiki brautarinnar minnki með tilheyrandi áhrifum á lífsgæði samfélagsins.

Flugfélagið Ernir leggur eindregið til að breikka frekar bundna slitlagið úr 30 metrum í 45 metra, sem mun auka öryggi og nýtingu flugvallarins. Eins leggur Flugfélagið Ernir til að bæta við eins og tveimur eltiljósum suður af brautinni sem auðveldar áhöfnum að miða á brautina. Eltiljós voru sett upp 1997 og eftir að þau komu fækkaði ófærudögum verulega.

Eins og nefnt var hér að ofan fagnar Flugfélagið Ernir öllum breytingum sem verða til þess að auka nýtingarmöguleika flugvalla. Hvað er unnið með því að færa brautarljós nær brautamiðju eða og jafnvel stytta flugbrautina. Slíkar breytingar eru ekki til þess fallnar að auka nýtingarmöguleika.

Viðringarfyllst,



Pétur Hafliðason
Flugrekstarstjóri
Flugfélagið Ernir

5. desember 2014

Hér sendist bókun sveitarstjórnar Hrunamannahrepps frá 4. desember s.l. vegna umsagnarbeiðni frá nefndarsviði Alþingis um tillögu um millilandaflug um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll.

Umhverfis og samgöngunefnd Alþingis: Umsagnarbeiðni um tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll.

Oddviti kynnti umsagnarbeiðni um tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll.

Sveitarstjórn fagnar uppbyggingu flugvalla á landsbyggðinni og að auka nýtingarmöguleika þeirra.

Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 - 10
150 REYKJAVÍK

Reykjavíkurlugvelli, 16. janúar 2015
1501014KA

Efni: Umsögn Isavia ohf. um tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðar-, Ísafjarðar- og Vestmannaeyjaflugvöll

Vísað er til tölvupósts frá nefndarsviði Alþingis, dags. 17. og 20. nóvember sl., til félagsins varðandi beiðni frá umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis um umsögn um tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, 32. mál á þskj. 32, og tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Vestmannaeyjaflugvöll og Ísafjarðarflugvöll, 121. mál, þskj. 123. Meðfylgjandi er umsögn Isavia um þingsályktunartillögurnar.

Sambærilegar fyrirspurnir hafa borist á fyrri þingum auk þess sem sveitastjórnir og aðrir hagsmunaaðilar hafa óskað eftir að kannaðir verði möguleikar á þessu. Ítarleg greinargerð var unnin á árinu 2008 vegna sambærilegrar fyrirspurnar¹ þar sem leitast var við að taka saman kostnað við að uppfæra flugvelli á þessum stöðum í flokk millilandaflugvalla sem og áætlaðar tekjur viðkomandi flugvallar vegna millilandaflugs. Vísað er til greinargerðarinnar þar sem forsendur eru í meginatriðum óbreyttar en hún var uppfærð árið 2012. Vikið verður að breytingum síðan.

Rétt að vekja athygli á því að ástæða þess að þessi staða er nú upp komin er fyrst og fremst sú að þegar verið var að byggja upp flugvelli hér á landi í samræmi við vaxandi alþjóðlegar kröfur til flugvalla sem leiddu af viðauka 14 við Chicago samninginn, sat stór hluti þeirra eftir þar sem ekki var hægt að mæta þessum kröfum vegna kostnaðar. Þá var farin sú leið að flokka flugvelli þannig að þeir flugvellir sem uppfylltu alþjóðlegu kröfurnar voru í flokki I þ.m.t. millilandaflugvellir, en aðrir lentu flokki II eða flokki landingastaða. Þannig er byggt á innlendum kröfum á landingastöðum en alþjóðlegum viðmiðum á millilandaflugvöllum. Verulegur kostnaður, bæði stofnkostnaður og rekstrarkostnaður, felst í því að færa flugvöll upp í flokk I.

Eins og fram kemur í greinargerð með þingsályktunum þarf að breyta nokkrum reglugerðum og gera endurbætur á ýmsum öryggis- og eftirlitsþáttum sem leiða af tæknilegum kröfum til umræddra flugvalla.

Breytingar á reglugerðunum lúta fyrst og fremst að því að bæta við landamærastöðvum með nöfnum þessara flugvalla, að öðru leyti lýtur breytingin að uppfærslu landingastaðar um flokk og síðan að því að uppfylla kröfur þess flokks. Reglugerðarbreytingarnar eru tiltölulega einfaldar í sjálfu sér en mun þyngra vega tæknilegar kröfur sem af breytingum leiða. Þetta eru ýmsar kröfur til mannvirkja, öryggisstjórnunar-kerfis, kröfur um tækjabúnað og flugvernd sem eru forsenda þess að hægt sé að gefa út flugvallaskírteini fyrir viðkomandi flugvöll.

Kostnaðaráhrifin við breytta skilgreiningu flugvalla varða kröfur er varða öryggissvæði í kringum flugbrautir, gæða- og öryggisstjórnunarkröfur og vegna fjölgunar starfsmanna er vinnur við verkefnið,

¹ Sjá fyrirspurn frá Valgerði Sverrisdóttur 135. löggjafarþing 2007–2008. Þskj. 627 — 383. mál.

bæði á hlutaðeigandi flugvelli og hjá stoðdeildum félagsins. Að lokum eru það kröfur vegna reglugerðar um flugvernd þ.m.t. stofnkostnaður vegna vopnaleyfingabúnaðar, breytingar á aðstöðu, kostnaður vegna viðbótarstarfsliðs við vopnaleyfing og umsýslu vegna flugverndar á hlutaðeigandi flugvelli og hjá miðlægum deildum flugvalla- og leiðsöguviðs.

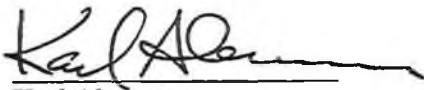
Rétt er að vekja athygli á að ný Evrópureglugerð um flugvelli en komin inn í EES samninginn sem mun leysa núverandi flugvallarreglugerð af hólmi. Með henni er kveðið á um nýja aðferð við meðferð frávika sem gæti nýst vegna frávika sem leiða af náttúrulegum aðstæðum. Breyting gæti leitt til eitthvað lægri kostnaðar en ekki er þó ljóst að hvaða marki þar sem greina þarf nánar eðli einstakra frávika á hverjum flugvelli, hvort þau falli undir tímabundin eða varanleg frávik. Framkvæmd og beiting undanþáguheimilda í flugvernd skiptir einnig verulegu máli varðandi kostnað, þær heimildir liggja allar hjá Samgöngustofu (SGS).

Varðandi kostnaðarbreytingar frá samantektinni 2008/2012 en fyrst og fremst um að ræða verðlags- og gengisbreytingar á stofnkostnaðarhlutum sem ekki hefur veið framreiknaður. Hækkanir hafa orðið á gjaldskrá SGS, kröfur vegna viðbúnaðarþjónustu á flugvöllum og í flugvernd í flokki I hafa aukist en allt leiðir þetta til hækkunar á rekstrarkostnaði. Áætluð áhrif þessa á rekstrarkostnað er um 15 milljónir á hvern flugvöll til viðbótar við rekstrarkostnað skv. greinargerðinni frá 2008/2012. Þannig yrði árlegur rekstrarkostnaður á hvern flugvöll 26-31 milljón við breytinguna.

Ljóst er að nokkrir óvissupættir eru í málinu varðandi beitingu á undanþágum og meðferð frávika sem þarf að fá svör við áður en hægt er að taka endanlega afstöðu til umfangs kostnaðar. En kostnaður verður umtalsverður og taka þarf afstöðu til þess hvort áætlaður kostnaður við framkvæmdir vegna málsins sé ásættanlegur og réttlætanlegur og hver muni bera þennan kostnað, sem er ekki líklegur til að skila sér til baka í tekjum vegna millilandaflugs eins og fram kemur í greinargerðinni. Það er stjórnvalda að taka ofangreindar ákvarðanir. Starfsemi félagsins tekur mið af markmiðum stjórnvalda og stefnumótun í samgöngumálum á hverjum tíma sem og af fjárveitingum til verkefna.

Að öðru leyti er vísað til fyrri greinargerðar sem er meðfylgjandi. Félagið er tilbúið til að kynna málið nánar fyrir nefndinni ef þess er óskað.

F.h Isavia ohf.



Karl Alvarsson
lögfræðingur

Meðfylgjandi:
Greinargerð um ráðstafanir og kostnað við að færa flugvöllina á Ísafirði, Vestmannaeyjum og Höfn úr flokknum lendingastaður í flokk I þannig að þessir flugvöllir geti þjónað millilandaflugi.

Greinargerð

Ráðstafanir og kostnaður við að færa flugvöllina á Ísafirði, Vestmannaeyjum og Höfn úr floknum landingarstaður í flokk I, þannig að þessir flugvöllir geti þjónað millilandaflugi.

1. Inngangur

Sveitastjórnir og aðrir hagsmunaaðilar hafa óskað eftir að kannaðir verði möguleikar á að gera flugvöllina á: Ísafirði, Vestmannaeyjum og Höfn að millilandaflugvöllum. Í þessari greinargerð eru möguleikar og kostnaðaráhrif þessara ráðstafana metin. Í aðalatriðum eru þrjár reglugerðir sem þarf að uppfylla:

1. Reglugerð um útlendinga nr. 53/2003, með síðari breytingum.
2. Reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 um flugvelli, vegna mannvirkja.
3. Reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 um flugvelli, öryggisstjórnunarkerfis og flugvallaskírteinis.
4. Reglugerð um flugvernd nr. 361/2005 um flugvernd.

1. Gera þarf breytingu reglugerð 53/2003 með því að bæta við landamærastöðvum með nöfnum þessara flugvalla. Reglugerð þessi er gefin út af Dómsmálaráðuneytinu.

Samkvæmt reglugerðinni um flugvelli skulu millilandaflugvellir falla undir flokk I. Umræddir flugvellir falla nú undir flokkinn landingarstaðir. Þegar flugvöllur er fluttur úr flokknum landingarstaður til áætlunarflugs upp í flugvöll í flokk I og skilgreindur sem millilandaflugvöllur hafa ákvæði reglugerðanna í 2 og 3 fyrst og fremst áhrif á aukinn kostnað. Rétt er að benda á að samkvæmt núverandi ákvæði 2.mgr. 46.gr. reglugerðar nr. 464/2007 virðist ákvörðun um það hvaða flugvellir skuli vera millilandaflugvellir m.a. grundvallast á skilgreiningum reglugerðar 53/2003 þar sem landamærastöðvar eru skilgreindar sem og reglugerðar 1100/2006 þar sem tollhafnir eru skilgreindar. Rétt er að endurskoða þetta ákvæði reglugerðar 464/2007.

Kröfum sem aukast og hafa kostnaðaráhrif má skipta í þrjá flokka, sem samsvara eftirfarandi köflum í þessari greinargerð.

2. Kröfur reglugerðar 464/2007 til mannvirkja. Hér er einkum um að ræða stofnkostnað vegna mannvirkja s.s. vegna öryggissvæða.

3. Kröfur reglugerðar 464/2007 til gæða- og öryggisstjórnunarkerfis, auk flugvallarskírteinis. Hér er einkum um að ræða kostnað vegna starfsliðs er vinnur við verkefni, bæði á hlutaðeigandi flugvelli og hjá miðlægum deildum Flugvalla-og leiðsöguviðs.

4. Kröfur reglugerðar 361/2005 vegna flugverndar. Hér er stofnkostnaður vegna vopnaleyfnaþátta, breytingar á aðstöðu o.fl. Einnig er kostnaður vegna viðbótarstarfsliðs við vopnaleyf og umsýslu vegna flugverndar, bæði á hlutaðeigandi flugvelli og hjá miðlægum deildum Flugvalla-og leiðsöguviðs.

Í eftirfarandi köflum er gerð nánari grein fyrir ofangreindum kostnaðarliðum gagnvart hverjum flugvelli fyrir sig. Í niðurstöðum í kafla 5 er samantekt yfir heildarkostnað við að færa ofan nefnda flugvelli úr flokknum lendingarstaður í millilandaflugvöll undir flokki I.

Eins og kemur fram í kafla 5 felst verulegur kostnaðarauki í kröfu reglugerðar um flugvelli varðandi það atriði að ef hefja á þjónustu fyrir millilandaflug á flugvelli í flokki lendingarstaðar, þá skuli færa flugvöllinn upp í flokk I. Ástæðan er mismunur í kröfum milli þessara flugvallaflokka sem endurspeglast í mikilli aukningu í stofnkostnaði sem fylgir auknum kröfum um öryggissvæði ásamt verulegri aukningu í rekstrarkostnaði fyrst og fremst vegna gæða- og öryggismála auk hærri gjalda vegna flugvallaskírteinis.

Þegar reglugerð um flugvelli var endurskoðuð á síðastliðnu ári gerðu Flugstoðir tillögu til Samgönguráðuneytisins um að breyta reglugerðinni í þá veru að millilandaflug yrði heimilað frá lendingarstöðum, fyrir flugvélar með færrni en 19 farþega og léttari en 10 tonn. Þessi tilhögun hefði sparað þær háu upphæðir sem hér að ofan eru nefndar. Ekki var fallist á þessa tillögu Flugstoða við endurskoðun reglugerðarinnar.

Þörf um aukinn mannafla miðað við núverandi ástand:

Vegna lítilla rekstrareininga eru ýmsum skipulags- og samræmingarmálum flugvalla sinnt af miðlægum mannafla, svo sem: flugverndarmál, gæða- og öryggismál og framkvæmdir á flugvöllum. Með tilkomu framangreindra reglugerða hafa verkefni á vegum þess miðlæga mannafla aukist verulega undanfarin ár. Nú er svo komið að ekki er lengur hægt að sinna öllum þeim verkum sem til er ætlast skv. reglugerð um flugvelli og reglugerð um flugvernd, óháð hugleiðingum um fjölgun millilandaflugvalla. Benda má á útistandandi frávík frá FMS því til staðfestingar.

Þörf um aukinn mannafla	
Deild / málaflokkur	Árlegur aukinn rekstrarkostnaður
Flugverndarmál 100% starf	6.000.000. Kr.
Gæða- og öryggismál 100% starf	9.000.000. Kr.
Samtals	15.000.000. Kr.

2. Kröfur reglugerðar 464/2007 til mannvirkja (öryggissvæði).

Við að færa umrædda flugvelli upp í flokk I þá breikka öryggissvæðin verulega, samanber grein 3.4 í reglugerðinni sem vísar í grein 3.4.4 í ICAO Annex 14.

Á Hornafjarðarflugvelli þarf að breikka öryggissvæðin úr 150 metrum í 300 metra og eru aðstæður góðar til slíkra framkvæmda.

Sömu kröfur um breikkun eiga við um Ísafjarðarflugvöll, en landfræðilegar aðstæður kreppta svo að flugvellinum að ekki er unnt að uppfylla kröfur um öryggissvæði né hindranir. Því er nauðsynlegt að fá undanþáguheimild fyrir flugvöllinn frá Flugmálastjórn.

Á Vestmannaeyjaflugvelli þarf að breikka öryggissvæðin úr 80 metrum í 150 metra til að uppfylla staðla. Afar kostnaðarsamt er að ná þessu markmiði nema til komi undanþága frá Flugmálastjórn.

Hornafjörður

Á Hornafjarðarflugvelli þarf með óbreyttri 1.500 m. flugbrautarlengd að breikka öryggissvæðin úr 150 metrum í 300 metra.

Þar þarf að semja um stækkun á landi, auk þess sem færa þarf veg að bænum Árnesi. Kostnaður við það ásamt jöfnun öryggissvæðisins er töluverður. Einnig þarf að gera RESA (Runway End Safety Area) sem er 90x 90 metra endaöryggissvæði, við báða flugbrautarenda. Til að koma svæðinu fyrir við norðurendan þarf að færa brautarenda og þröskuld um 60 metra til suðurs. Ef brautin verður ekki stytta þarf að lengja hana um 60 metra til suðurs. Að sunnan þarf að byggja RESA. Kostnaður við þessar breytingar gæti numið **100 til 130 M.kr.** Byggingar koma til með að standa upp úr hindranafleti og ef td. Fokker eða Dash 8 standa á flughlaðinu þá eru þær einnig hindrun.

Hægt er að stytta brautina í 1199 metra og þarf þá ekki að breikka öryggissvæði né byggja nýtt RESA, Kostnaður við þessa tilhögun gæti numið um **33 M.kr.**

Vestmannaeyjar

Á Vestmannaeyjaflugvelli þarf að breikka öryggissvæðin úr 80 metrum í 150 metra.

Í Vestmannaeyjum er landið nægjanlegt vegna hliðaröryggissvæða, en kostnaður við að uppfylla auknar breiddir er verulega hár, einkum vegna hárra bakka við flugbrautarkanta. Árið 2004 var gert gróft kostnaðarmat sem nam um 800 M.kr. sem uppfært miðað við byggingarvísitölu er 1.360 Mkr. Kostnaðarmatið er vafalaust of lágt í ljósi núverandi framkvæmdakostnaðar við að breikka svæðin í 80 metra sem nú er í vinnslu til að uppfylla kröfur flugvallarins sem lendingarstaðar. Sú kostnaðaráætlun gerir ráð fyrir að undanþága væri fengin frá Flugmálastjórn vegna staðsetningar Sæfellsins.

Einnig þarf að útbúa RESA (Runway End Safety Area) sem er 90x 90 metrar við hvern enda og er kostnaður við það mjög verulegur auk þess sem land vantar.

Ljóst er að kostnaður við gerð RESA er verulegur, ef ekki óframkvæmanlegur nema að stytta brautir eða sækja um undanþágu til FMS sem óvíst er að fáist.

Ísafjörður

Á Ísafirði er ekki hægt að uppfylla kröfur vegna landfræðilegra aðstæðna auk þess sem allar byggingar og flughlöð yrðu inni á öryggissvæðinu ef það yrði breikkað. Hækkun í flokk I án stækkunar öryggissvæða er háð samþykki Flugmálastjórnar Íslands með tilvísun í undanþáguheimild reglugerðarinnar um landfræðilegar aðstæður.

3. Kröfur reglugerðar Nr. 464/2007 til öryggisstjórnunarkerfis og flugvallarskírteinis.

Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi Flugstoða er byggt upp með miðlægar aðalstöðvar á Reykjavíkurflugvelli hjá Öryggis og Gæðastofu á Flugvalla-og leiðsögusviði, þar sem skipulagning, samræming og utanumhald fer fram. Öryggis- og gæðafulltrúar starfa á flugvöllum í flokki I/Millilandaflugvellir, þ.e. Reykjavík, Akureyri og Egilsstaðir og sjá þeir um afmörkuð skilgreind verkefni vegna öryggis- og gæðamála. Hér verður gerð grein fyrir áhrifum á mannafla og kostnað að því er ofangreint mál varðar við að færa flugvöllina Ísafjörð, Vestmannaeyjar og Hornafjörð í Flokk I / Millilandaflugvöllur

Miðlægt starfslið í Öryggis- og Gæðastofu hjá Flugvalla og -leiðsögusviði

Einn miðlægur starfsmaður annast nú öryggis og gæðastjórn í Öryggis og Gæðastofu hjá Flugvalla-og leiðsögusviði. Öryggis og gæðastjóri ber ábyrgð á innleiðingu flugvallareglugerðar nr. 464/2007.

Öryggis og gæðastjóri annast með þátttöku hlutaðeigandi deilda, útgáfu flugvallarhandbóka fyrir flugvöllina. Flugvallarhandbækur fyrir flugvelli í flokki I innihalda umfram flugvallarhandbækur flugvalla í lægri flokkum, verklagsreglur og ákvæði um öryggis- og gæðastjórnunarkerfi. Auk innri úttekta annast hann umsýslu og svör við úttektarskýrslum Flugmálastjórnar fyrir alla flugvelli Flugstoða. Einnig er í hans verkahring gæðastjórnun fyrir flugprófunardeildina og innleiðingu öryggis- og gæðastjórnunarkerfis á Pristinaflugvelli í Kosovo. Á síðari árum hafa kröfur vegna flugvallarreksturs aukist. Má þar t.d. nefna kröfur í reglugerð Nr. 535 frá ESA, sem verður að uppfylla við innleiðingu og rekstur öryggis- og gæðastjórnunarkerfis fyrir flugvelli í flokki I, en ekki er krafa um slíkt kerfi fyrir landingarstaði.

Flugvellir í flokki I eru þrír: Reykjavík, Akureyri og Egilsstaðir. Viðbót fleiri flugvalla í flokk I, s.s. Ísafjörð, Hornafjörð eða Vestmannaeyjar hefur í för með sér aukið álag, bæði á miðlæga gæðastjórn og einnig á þessa starfsemi á flugvöllum sem hlut eiga að máli.

Ljóst er að innleiðing flugvallareglugerðar næst ekki á fullnægjandi hátt með einu starfsgildi og mun fjölgun millilandaflugvalla tvímælalaust hafa í för með sér þörf á auknu starfsliði á þessu sviði

Eins og áður sagði er núverandi miðlægt starfslið í Öryggis og gæðastofu byggt á einum starfsmanni í fullu starfi, sem hefur nú m.a. umsjón með öryggis- og gæðakerfum á þremur alþjóðaflugvöllum. Ljóst er að miðað við núverandi álag er þörf á viðbótarstarfsmanni í Öryggis og gæðastofu og hefur verið unnið að því máli.

Hér er gert ráð fyrir auknum kostnaði sem nemur hálfu stöðugildi, sem bæta þarf við miðlægt starfslið í gæðastofu i, ef þrír flugvellir verða til viðbótar færðir upp í flokk I.

Verkefni á millilandaflugvöllum vegna Öryggis og gæðastjórnunarkerfis.

Nauðsynlegt er að á hverjum millilandaflugvelli sé öryggis- og gæðafulltrúi sem noti um 30-40 % af vinnutíma sínum í málefni tengd öryggis- og gæðastjórnunarkerfinu. Nauðsynlegt er að viðkomandi hafi góða þekkingu á því sviði, innri úttektum, kröfum og reglugerðum ásamt tölvuþekkingu. Því er ljóst að þjálfun þarf að fara fram áður en viðkomandi getur sinnt þessum verkefnum á farsælan hátt.

Einnig má gera ráð fyrir að breytt verklag á flugvelli í kjölfarið hafi í för með sér aukið álag á flugvallarstarfsmenn og því þarf að upplýsa starfsmenn með námskeiðum og hafa góða eftirfylgni með innleiðingu öryggis- og gæðastjórnunarkerfis.

Gert er ráð fyrir aukakostnaði sem nemur 40% starfshlutfalli fyrir hvern nýjan millilandaflugvöll vegna öryggis og gæðastjórnunar.

Aukið eftirlit með tæknibúnaði

Innleiðing nýs verklags vegna öryggis- og gæðastjórnkerfa fyrir tæknibúnað verður á ábyrgð þess verkefnastjóra innan Tækni- og upplýsingadeildar, sem hefur umsjón með hlutaðeigandi tæknibúnaði.

Stór hluti af öryggisstjórnunarkerfi er fyrirbyggjandi viðhald á tækjum og áætlanagerð sem tekur mið af aðstæðum hverju sinni. Því er ljóst að aukið eftirlit tæknimanna mun hafa aukinn kostnað í för með sér.

Staða í dag miðað við mínv. 3 millilandaflugvell er að verklagsreglur og öll tilskilin vinnugögn eru tilbúin, en formlegu innleiðingakerfi er ekki lokið.

Uppfærsla þriggja lendingarstaða í millilandaflugvelli. Flokkur I, til viðbótar hefur í för með sér aukinn kostnað vegna aukins eftirlits með innleiðingu nýs verklags. Árlegur viðbótarkostnaður er áætlaður 2,0 M.kr per flugvöll.

Þjálfun

Þar sem Öryggis og gæðastjórnunarmál flugvalla kalla á sérhæfðan þekkingu starfsmanna er þörf á að tryggja þeim viðhlítandi menntun, bæði grunn- og endurmenntun. Slíka menntun væri hægt að tryggja að hluta til hér á landi en einnig þarf að sækja eitthvað af þeirri menntun erlendis. Grunnkostnaður við slíka þjálfun er metinn á 900.000. Kr.- per flugvöll, sem telst hluti af stofnkostnaði. Við endurmenntun má gera ráð fyrir rekstrarkostnaði sem nemur um það bil 150.000. Kr. per mann á ári.

Starfsleyfi / flugvallarskírteini

Flugvellir þurfa starfsleyfi / flugvallarskírteini frá Flugmálastjórn Íslands. Að sama skapi þurfa lendingarstaðir að hljóta skráningu hjá Flugmálastjórn. Af áætlunarflugvöllum Flugstoða eru millilandaflugvellirnir: Reykjavík, Akureyri og Egilsstaðir með flugvallarskírteini sem flugvellir í flokki I. Aðrir áætlunarflugvellir eru skráðir sem lendingarstaðir. Árgjald Flugmálastjórnar fyrir hvern skráðan lendingarstað til áætlunarflugs er 200.000. Kr.. Árgjald vegna flugvallarskírteinis fyrir flugvöll í flokki I án blindflugskerfa er 2.000.000. Kr.- en 2.500.000. Kr.- fyrir flugvöll með blindflugskerfi í flokki I.

Aukin árlegur kostnaður vegna flugvallarskírteinis við að færa flugvöll skráðan sem lendingarstað upp í flugvöll í flokki I væri því að lágmarki **1.800.000. Kr.- á ári** fyrir hvern flugvöll.

Samantekt um kostnað vegna öryggisstjórnunarkerfis og flugvallarskírteinis.

Yfirlit um viðbótarkostnað vegna áhrifa reglugerðar 464/2007 varðandi öryggisstjórnunarkerfi og flugvallarskírteini, við uppfærslu landingarstaðanna Ísafjarðar, Vestmannaeyja og Hornafjarðar í flokk I / Millilandaflugvöllur:

Verkefni:	Kostnaður
Aukið starfslið vegna miðlægra verkefna hjá Öryggis og gæðastofu: 50% miðlægt starfshlutfall í afmörkuð verkefni, kostnaður 4.500.000.Kr.- deilt á þrjá flugvelli væri 1.500.000.Kr.- á ári per flugvöll.	1.500.000. Kr
Aukið starfslið vegna öryggis- og gæðamála á hverjum millilandaflugvelli : 40 % starfshlutfall fyrir hvern flugvöll, kostnaður 1.700.000.Kr.- á ári per flugvöll.	1.700.000. Kr
Þjálfun öryggis- og gæðafulltrúa: Kostnaður er 150.000 Kr. á ári per starfsmann	150.000. Kr.
Samtals vegna aukins starfsliðs:	3.350.000. Kr.
Aukið öryggis- og gæðastjórnunareftirlit með tæknibúnaði : Aukin rafmagns- og raftækniþjónusta vegna flugleiðsögubúnaðar er 2.000.000.Kr.- á ári per flugvöll.	2.000.000. Kr.
Aukinn fjárförf vegna flugvallarskírteinis samkvæmt flokki I í stað flokks: landingarstaðar. Aukinn kostnaður vegna flugvallaskírteinis og vottunar FMS er 1.800.000.Kr.- á ári per flugvöll.	1.800.000. Kr
Rekstrarkostnaður SAMTALS :	7,150.000. Kr.

Auk ofangreinds rekstrarkostnaðar fellur til stofnkostnaður vegna grunnþjálfunar að upphæð 900.000 Kr. per flugvöll.

4. Kröfur reglugerðar 361/2005 vegna flugverndar.

Við það að hækka flugvöll upp í flokk I sem millilandaflugvöll mætti hugsa sér tvær ólíkar leiðir við innleiðingu flugverndarráðstafana og þar með tvö mismunandi þjónustustig með tilliti til flugverndar. Annars vegar að tryggðar yrðu fullar flugverndarráðstafanir þannig að hægt sé að þjónusta / afgreiða allt millilandaflug óháð eðli þess. Hins vegar að tryggðar væru takmarkaðar flugverndarráðstafanir sem miða að því að hægt sé að þjónusta / afgreiða einkaflug almannaflug og fraktflug frá þekktum sendendum. Afgreiðsla fraktflugs myndi þá takmarkast við að einungis væri um að ræða afgreiðslu á frakt frá þekktum sendendum, sem hlotið hafa samþykki viðurkennds umboðsaðila sem áður hafa hlotið flugverndarsamþykki Flugmálastjórnar Íslands.

4a) Fullar flugverndarráðstafanir.

Stofnkostnaður fullra flugverndarráðstafana er áætlaður 39.350.000. Kr.- per flugvöll (sjá sundurliðun hér á eftir). Helstu kostnaðarliðir eru gegnumlýsingarvélar fyrir handfarangur og lestarfarm auk breytinga og úrbóta á hliðum og girðingum. Helsta óvissa stofnkostnaðar varðar aðstöðubreytingar sem gripa þarf til við að koma handfarangursvél fyrir og tryggja svæðaskiptingu flugstöðvar með tilliti til hreins svæðis fyrir skimaða farþega og handfarangur þeirra (hér áætlað 10.000.000. Kr.-).

Árlegur aukinn rekstrarkostnaður vegna fullra flugverndarráðstafana er áætlaður 9.076.000. Kr.- per flugvöll (sjá sundurliðun hér á eftir) Helstu kostnaðarliðir felast í auknum mannafla til að annast innleiðingu og viðhalda flugverndarráðstöfunum flugvallarins. Reynslan af flugverndarráðstöfunum á millilandaflugvöllum Flugstöða sýnir að hér yrði um að ræða 50% starf. Annar stór kostnaðarliðir er afskriftir búnaðar. Helsta óvissan er svo kostnaður við framkvæmd vopnaleyta / öryggisskoðunar sem grundvallast á fjölda fluga sem þarf að afgreiða með þeim hætti, hér áætlað 1.200.000 Kr.- en gæti orðið eitthvað lægra eða mun hærra.

4b) Takmarkaðar flugverndarráðstafanir

Stofnkostnaður takmarkaðra flugverndarráðstafana er áætlaður 6.500.000. Kr. per flugvöll (sjá sundurliðun hér á eftir). Helsti kostnaðarliður er breytingar og úrbætur á hliðum og girðingum. Árlegur aukinn rekstrarkostnaður vegna takmarkaðra flugverndarráðstafana er áætlaður 4.790.000. Kr.- per flugvöll (sjá sundurliðun hér á eftir). Helstu kostnaðarliðir felast í auknum mannafla til að annast innleiðingu og viðhalda flugverndarráðstöfunum flugvallarins. Reynslan af flugverndarráðstöfunum á millilandaflugvöllum Flugstöða sýnir að hér yrði um að ræða 50% starf. Helsta óvissan er svo kostnaður við framkvæmd vopnaleyta / öryggisskoðunar sem grundvallast á fjölda fluga sem þarf að afgreiða með þeim hætti, hér áætlað 600.000 Kr.- en gæti orðið eitthvað lægra eða mun hærra.

Samantekt um kostnað vegna flugverndar.

Eftirfarandi er kostnaðaryfirlit miðað við þær forsendur sem gefnar eru að framan :

4a) Stofnkostnaður - Fullar flugverndarráðstafanir per flugvöll		
Verkefni	Kr.	Athugasemdir
Málmleitarhlið og handtæki	1.500.000.-	
Gegnumlýsingarvél handfarangur	5.500.000.-	
Aðstöðubreyting vegna handfarangursvélar og málmleitarhliðs	10.000.000.-	Varfærnislega áætlað, gæti verið mun meira
Gegnumlýsingarbill vegna lestarfarms*	16.000.000.-	
Auðkenniskorta kerfi	150.000.-	
Breytingar á hliðum og girðingum	5.500.000.-	2 gönguhlið(2x100.p.) 1 aksturshlið (200p) 500m. af girðingu (500x10p.=5.000.p.), 100p. ófyrirséð.
Grunnþjálfun vegna flugverndar	700.000.-	5 vopnleitarmenn og 5 aðrir starfsmenn
Stofnkostnaður alls:	39.350.000.-	

* Þessi tilhögun væri hagkvæmari en föst gegnumlýsingarvél (8.000.000.-) ásamt nauðsynlegri aðstöðubreytingum fyrir lestarfarangursrými.

4a) Rekstrarkostnaður per flugvöll á ári - Fullar flugverndarráðstafanir		
Verkefni	Kr.	Athugasemdir
Miðlægur mannaflí flugverndar- og björgunardeildar (50% af stöðugildi)	3.000.000.-	Innleiðing og viðhald flugverndarkrafna, þjálfunarmál, umsýslan aðgangsheimilda, úttektir o.fl.
Rekstur auðkenniskortakerfis	50.000.-	
Rekstrarkostnaður skimunarbúnaðar (hlið, handtæki, handfarangursvél og gegnumlýsingarbill)	400.000.-	Hlið 50.p. handfarangursvél 100.p. bill 250.p.
Framkvæmd vopnaleitar	1.200.000.-	Mikil óvissa, er háð umfangi millilandaflugs, miðað við 5 menn.
Viðhaldsþjálfun vegna flugverndar	100.000.-	5 vopnleitarmenn og 5 aðrir starfsmenn
Girðingar og hlið	100.000.-	1/2 af rekstri hliða 150.-/m. x700m
Úttektir og vottun FMS	570.000.-	7.120.- x 80 klst. Óvissa þar sem FMS hefur ekki rukkað hingað til.
Rekstrarkostnaður á ári án afskrifta:	5.420.000.-	
Afskriftir skimunarbúnaðar	3.286.000.-	Afskriftartími metinn 7 ár
Afskriftir girðingar og hliðbúnaður	370.000.-	Afskriftartími metinn 15 ár
Rekstrarkostnaður á ári með afskriftum	9.076.000.-	

4b) Stofnkostnaður - Takmarkaðar flugverndarráðstafanir per flugvöll		
Verkefni	Kr	Athugasemdir
Handtæki (2 stk.)	150.000.-	
Auðkenniskorta kerfi	150.000.-	
Breytingar á hliðum og girðingum	5.500.000.-	2 gönguhlið(2x100þ.) 1 aksturshlið (200þ) 500m. af girðingu (500x10þ.=5.000þ.)100þ. ófyrirséð.
Grunnþjálfun vegna flugverndar	700.000.-	5 vopnaleitarmenn og 5 aðrir starfsmenn
Stofnkostnaður alls:	6.500.000.-	

4b) Rekstrarkostnaður per flugvöll á ári - Takmarkaðar flugverndarráðstafanir		
Verkefni	Kr.	Athugasemdir
Miðlægur mannaflí flugverndar- og björgunardeildar (50% af stöðugildi)	3.000.000.-	Innleiðing og viðhald flugverndarkrafna, þjálfunarmál, umsýslan aðgangsheimilda, úttektir o.fl.
Rekstur auðkenniskortakerfis	50.000.-	
Framkvæmd vopnaleitar	600.000.-	Mikil óvissa, er háð umfangi millilandaflugs, miðað við 2 menn
Viðhaldsþjálfun vegna flugverndar	100.000.-	5 vopnaleitarmenn og 5 aðrir starfsmenn
Girðingar og hlið	100.000.-	1/2 af rekstri hliða 150.-/m. x700m
Úttektir og vottun FMS	570.000.-	7.120.- x 80 klst. Óvissa þar sem FMS hefur ekki rukkað hingað til.
Rekstrarkostnaður á ári:	4.420.000.-	
Afskriftir girðingar og hliðbúnaður	370.000.-	Afskriftartími metin 15 ár
Rekstrarkostnaður á ári með afskriftum	4.790.000.-	

5. Niðurstöður um heildarkostnað.

Aukinn heildarkostnaður við að færa flugvellina Ísafjörður, Vestmannaeyjar og Hornafjörður úr flokknum landingarstaður í flokk I / Millilandaflugvöllur.

Stofnkostnaður í Kr.				
Kostnaðarliður	Hornafj.	Vestm.eyjar	Ísafjörður	Samtals:
Öryggisvæði og RESA (gildir ef braut stytt í 1199 m)	115.000.000. (33.000.000)-*	1.360.000.000.- **	0.-***	915.000.000.-
Gæða- og öryggismál þjálfun	900.000.-	900.000.-	900.000.-	2.700.000.-
a) Flugvernd fullar ráðstafanir	39.350.000.-	39.350.000.-	39.350.000.-	118.050.000.-
Eða	Eða	Eða	Eða	Eða
b) Flugvernd takmarkaðar ráðstafanir	6.500.000.-	6.500.000.	6.500.000.-	19.500.000.-
Samtals miðað við a) fullar flugverndarráðstafanir	155.250.000.-	1.400.250.000.-	40.250.000.-	1.025.750.000.-
Eða	Eða	Eða	Eða	Eða
Samtals miðað við b) takmarkaðar flugverndarráðstafanir	122.400.000.-	1.367.400.000.-	7.400.000.-	927.200.000.-

* Meðaltalið af kostnaðaráætlun sem var 100 M. - 130 M. Kr. (eða 33 M.kr. Ef flugbraut er stytt í 1199metra)

**Háð samþykki FMS skv. 50. gr. reglugerðar 464/2007, vegna Sæfells. (Kostnaður vegna RESA er ekki tilgreindur. Reiknað með að stytta brautir vegna RESA um 180 metra.)

*** Háð samþykki FMS skv. 50. gr. reglugerðar 464/2007, vegna ýmissa landfræðilegra hindrana og mannvirkja.

Árlegur rekstrarkostnaður í Kr.				
Kostnaðarliður	Hornafj.	Vestm.eyjar	Ísafjörður	Samtals:
Gæða- og öryggismál starfslíð	3.350.000.-	3.350.000.-	3.350.000.-	10.050.000.-
Flugvallarskírteini	1.800.000.-	1.800.000.-	1.800.000.-	5.400.000.-
Aukin þjónusta flugleiðsögubúnaðar	2.000.000.-	2.000.000.-	2.000.000.-	6.000.000.-
a) Flugvernd fullar ráðstafanir	9.076.000.-	9.076.000.-	9.076.000.-	27.228.000.-
Eða	Eða	Eða	Eða	Eða
b) Flugvernd takmarkaðar ráðstafanir	4.790.000.-	4.790.000.-	4.790.000.-	14.370.000.-
Samtals miðað við a) fullar flugverndarráðstafanir	16.226.000.-	16.226.000.-	16.226.000.-	48.678.000.-
Eða	Eða	Eða	Eða	Eða
Samtals miðað við b) takmarkaðar flugverndarráðstafanir	11.940.000.-	11.940.000.-	11.940.000.-	35.820.000.-

9.12.2014

Millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll 32. mál 144 löggjafarþing

Bæjarráð ítrekar umsögn bæjarstjórnar Ísafjarðarbæjar frá 2013, en hún á enn vel við.

Bæjarráð Ísafjarðarbæjar tekur undir þau rök sem fram koma í greinargerð þingsályktunartillögu um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, sérstaklega hvað varðar minni farþegaflugvélar í millilandaflugi og vélar í ferjuflugi, en gríðarlega mikilvægt er upp á flug þessara véla, að útstöðvar séu á suðaustan- og norðvestanverðu landinu, þ.e.a.s. á Höfn í Hornafirði og á Ísafirði.

Gísli H. Halldórsson
Bæjarstjóri Ísafjarðarbæjar



Umsögn frá Sambandi sveitarfélaga á Austurlandi

31. október 2014

Þingskjal 32 – 32. mál

Almennt

Samband sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) gerir ekki sérstakar athugasemdir við þingsályktunartillöguna en ítrekar ályktun aðalfundar síns frá því í september 2014.

Egilsstaðaflugvöllur

Aðalfundur SSA haldinn á Vopnafirði 19. og 20. september 2014 lýsir yfir vilja til að taka þátt í þeirri nauðsynlegu stefnumörkun sem þarf að eiga sér stað í íslenski ferðaþjónustu. Fjölgun ferðamanna og álag á ferðamannastaði á sunnanverðu landinu sem og á Keflavíkurflugvöll hefur náð þolmörkum og því brýnt að leita lausna til framtíðar. Fundurinn bendir á Egilsstaðaflugvöll sem augljósa aðra fluggátt inn í landið og rökréttan hluta af þeirri heildarlausn sem nauðsynleg er í málefnum ferðaþjónustu á Íslandi. Mikilvægt er að búa flugvöllinn, sem er varaflugvöllur Keflavíkurflugvallar, þannig úr garði að hann uppfylli kröfur um þjónustustig vegna aukinnar umferðar. Brýnt er að ríkið tryggi nauðsynlegt fjármagn til þessara framkvæmda, þá sérstaklega flughlaða og um leið að ríkið móti sér framtíðarstefnu um Egilsstaðaflugvöll sem millilandaflugvöll. Áfram verði unnið að markaðsetningu Egilsstaðaflugvallar á þeim grunni sem kynntur var á fundinum.

27. nóvember 2014

Á fundi bæjarráðs Árborgar í dag 27. nóvember var tekin fyrir beiðni umhverfis- og samgöngunefndar um umsögn um tillögu til þingsályktunar um millilandflug um Hornarfjarðarflugvöll.

Eftirfarandi var bókað:

Bæjarráð Árborgar tekur undir tillöguna og telur verkefnið vel fallið til þess að styrkja svæðið.

Framangreint tilkynnist hér með.

Með kveðju,

Rósa Sif Jónsdóttir

ritari

rosa@arborg.is

sími 480 1900 fax 480 1901

9. desember 2014

Á fundi bæjarráðs var eftirfarandi bókun

Bæjarráð Sveitarfélagsins Hornafjarðar fagnar framkominni þingsályktun.
Telur að með framgöngu hennar styrkist uppbygging atvinnu og ferðapjónusta á Suð-austurlandi.
Bæjarráð telur ekki síður mikilvægt að horft sé til öryggis í flugsamgöngum milli landa.
Hornafjarðarflugvöllur hentar vel fyrir litlar og meðalstórar ferjuflugvélar á leið til og frá landinu.

Kveðja

Bryndís Bjarnarson
Upplýsinga og gæðastjóri

26.9.2014

Sendandi:

Unnsteinn Guðmundsson,
Fiskhól 9 Höfn Hornafirði.

v. 32. máls

Nokkrum sinnum kemur fyrir að minni flugvélar koma til landsins með farþega sem ætla að skreppa að Jökulsárlóni.

Í slíku tilfalli þarf flugvélin að lenda fyrst á Egilstaðaflugvelli í tollafgreiðslu til að fá leyfi til að lenda á Hornafjarðarflugvelli !!! og síðan sömu leið til baka.

Mikilvægt er að losa gesti okkar við svona, vægt til orða tekið, óþægindi.

Það er því mjög brýnt mál að gera flugvöllinn að millilandaflugvelli og að hann falli undir flokkinn flugvöllur I.

Virðingarfyllt,

Unnsteinn Guðmundsson.