



Sauðárkróki, 20. febrúar 2020

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn Bygðastofnunar um tillögu til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, mál 130.

Uppbygging varaflugvalla fyrir millilandaflug virðist vera í nokkuð óljósri stöðu og áhættuþættir sem voru ekki metnir að fullu komnir inn í umræðuna. Þannig gæti það gerst að nýr flugvöllur í Hvassahrauni gæti orðið í sambærilegri áhættu varðandi eldvirkni og Keflavíkurflugvöllur ef sá áhættuþáttur færi að skipta máli. Hins vegar er uppbygging varaflugvallar flókið og kostnaðarsamt verkefni og honum þarf að fylgja ýmis aðstaða ef til þess kæmi að hann þyrfti að þjóna hlutverkinu til lengri tíma. Því verður að teljast ólíklegt að ríkissjóður hafi bolmagn til að byggja upp slíka aðstöðu á mörgum stöðum á landinu. Bygðastofnun telur að athugun á kostum þess að gera Alexandersflugvöll á Sauðárkróki að varaflugvelli sé eðlilegur hluti af því mati sem þarf að fara fram m.a. með hliðsjón af mögulegri náttúruvá. Mat mun svo væntanlega leiða í ljós hvort hugmyndin telst raunhæf eða hvort aðrir flugvellir eru taldir geta sinnt þessu hlutverki betur.

Fyrir hönd Bygðastofnunar

Guðmundur Guðmundsson
Sérfræðingur á þróunarsviði Bygðastofnunar



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Kópavogi, 19. febrúar 2020

Efni: Tillaga til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli

Félagi íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) barst beiðni dags. 6. febrúar 2020 frá umhverfis- og samgöngunefnd um umsögn varðandi 130. mál, þingskjal 130 á 150. löggjafarþingi 2019-2020. Öryggisnefnd FÍA (ÖFÍA) hefur kynnt sér fyrirleggjandi tillögu og vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Að mati ÖFÍA eru þær hugmyndir sem fram hafa komið á undanförunum árum, um að byggja Alexandersflugvöll upp sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, með öllu óraunhæfar.

Í upphafi er vert að benda á að „varaflugvöllur“ er ekki sérstök tegund flugvallar, sem felur í sér einhverja sérstaka hönnun eða aðbúnað, heldur er um að ræða hlutverk sem í raun allir flugvelli geta sinnt, misvel þó. Þegar val á varaflugvelli fer fram, annarsvegar á áætlunarstigi og hins vegar þegar á hólminn er komið, eru eftirfarandi tvö grundvallaratriði höfð í huga:

- 1) **Flugvöllur með viðunandi aðstöðu** (e. adequate aerodrome) telst flugvöllur þar sem stærð og styrkur flugbrautar er slíkur að hægt er að lenda þeirri flugvél sem um ræðir á flugbrautinni. Hér þarf að reikna út afkastagetu flugvélarinnar, út frá þyngd og hraða. Þá þarf nauðsynleg stoðþjónusta (e. ancillary services) svo sem flugumferðarþjónusta, veðurkerfi, björgunar- og slökkviliðþjónusta, lýsing, fjarskipti og leiðsögubúnaður að vera til staðar.
- 2) **Nothæfur varavöllur** (e. suitable aerodrome) er flugvöllur með viðunandi aðstöðu og veðurspá á þeim tíma sem til greina kemur að nota hann gefur tilefni til að ætla að hægt sé að lenda með öruggum hætti.

Það er rétt sem fram kemur í umræddu þingskjali að Alexandersflugvöllur er vel staðsettur veðurfarslega, fjörðurinn er víður og aðflug er gott. Vandinn felst í því að ekki er grundvöllur fyrir reglubundnu áætlunarflugi stórra véla til vallarins, þannig að þeir innviðir og tækjabúnaður sem þyrfti til að sinna ætluðu hlutverki sem varaflugvelli stæðu ónotaðir frá degi til dags.

Þingmálið hefur áður verið lagt fram sem tillaga til þingsályktunar, m.a. á löggjafarþingi 2017-2018, sbr. 168. mál og vill ÖFÍA benda á meðfylgjandi umsögn Isavia dags. þann 15. mars 2018 sem þá var send inn og undirrituð af Karli Alvarssyni yfirlögfræðingi félagsins (viðhengi 1). Í umsögn Isavia kemur fram að framangreindar fyrirætlanir um að gera Alexandersflugvöll að varaflugvelli fyrir m.a. Keflavíkurflugvöll, myndu kalla á fjárfestingu uppá 4 - 5 milljarða króna. Í áætlun Isavia er gert ráð fyrir því að unnt væri að malbika flugbrautina með lágmarkstilkostnaði og ekki gert ráð fyrir umfangsmiklum jarðvegsskiptum, en ógjörningur er að útiloka þörfina á því.

Þá skal bent á að fyrir utan Reykjavíkurflugvöll eru tveir mikilvægir flugvelli á landsbyggðinni sem sinna hlutverki varaflugvalla og þarfnast uppbyggingar. Á Akureyrarflugvelli er t.a.m. viðunandi



aðstaða fyrir millilandaþotur upp að ákveðinni stærð. Styrkleikar vallarins felast í því að þar er til staðar flugumferðarstjórn (e. air traffic control) stærstan hluta sólarhringsins og flugbrautin er nokkuð löng. Veikleikarnir felast í því að völlum er umlukinn fjalllendi sem getur valdið ókyrrð og aðflugslágmörk eru í hærra lagi, þ.e. talsvert skyggni þarf til að hægt sé að lenda í úrkomuveðri. Þá er flughlaðið mjög lítið og hefur það valdið vandræðum oftar en einu sinni og þarf ekki mikið útaf að bera til að háskalegt ástand skapist.

Á Egilsstaðaflugvelli er einnig viðunandi aðstaða fyrir millilandaþotur upp að ákveðinni stærð. Styrkleikar vallarins felast í því að þar er til staðar ILS blindaðflugskerfi sem gerir flugvélum kleift að lenda til norðausturs í 550m skyggni. Veikleikarnir felast í því að Egilsstaðaflugvöllur er í óstjórnðu loftrými og flugumferðarstjórn er ekki til staðar. Í turninum á vellinum starfar þó flugradíómaður sem veitir flugupplýsingaþjónustu (e. AFIS). Þannig má reikna með að það taki um 30 mínútur að lenda fjórum flugvélum á Egilsstaðaflugvelli, þar sem skipulag loftrýmis og flugferla hefur ekki fylgt eftir flugtæknilegri þróun síðustu áratuga. Þá er flughlaðið mjög lítið og þarf ekki mikið útaf að bera til að háskalegt ástand skapist.

Það er einhugur meðal flugmanna og helstu flugrekenda að uppbygging aðstöðu á Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli sé það eina rökrétt í stöðunni. Á þessa staði er stundað reglubundið áætlunarflug á stórum skrufuþotum auk leiguflugs með farþegaþotum. Þannig eru búnaður og innviðir í daglegri notkun.

Það er vissulega fagnaðarefni er þingmenn láta sig flug- og flugvallamál varða. ÖFÍA vill góðfúslega benda þingheimi á að sá alvarlegi vandi sem steðjar að okkur kemur skilmerkilega fram í meðfylgjandi minnisblaði sem Isavia sendi Alþingi í tengslum við samgönguáætlun haustið 2018 (viðhengi 2). Þannig hefur uppsöfnuð vanfjárfesting í flugvallakerfinu verið áætluð um 2 milljarðar og mörg brýn verkefni á borðinu sem þola vart bið.

Að öllu samanlögðu, mælir ÖFÍA með því að frekari fjárfestingum á Alexandersflugvelli verði frestað þangað til raunhæft tilefni skapast og stjórnvöld hafa náð utan um þann alvarlega vanda sem er til staðar á þeim flugvöllum sem eru nú þegar í reglubundinni notkun.

Virðingarfyllt,

F.h. Félags íslenskra atvinnuflugmanna

Ingvar Tryggvason
Formaður ÖFÍA

Meðfylgjandi:

- 1) Umsögn Isavia frá 15. mars 2018 vegna þingsályktunartillögu, 168. mál.
- 2) Minnisblað Isavia frá 5. september 2018 vegna samgönguáætlunar til fimm ára, 2019-2023, 149. Löggjafarþing 2018-2019.

Sæl

Vísað er til umsagnarbeiðni Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis dags. 1. mars s.l. vegna tillögu til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll, 168. mál

Á árinu 2016 tók gildi hér á landi ný reglugerð nr. 75/2016 um flugvelli. Reglugerðin innleiðir reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 139/2014 um kröfur og stjórnáslumeðferð er varðar flugvelli. Allir millilandaflugvellir á landinu þurfa að uppfylla kröfur reglugerðarinnar. Frestur var veittur (skv. EES gerðinni) til síðustu áramóta fyrir millilandaflugvelli til að uppfylla kröfur reglugerðar nr. 75/2016, eða til að ganga frá áætlun um uppfyllingu slíkra krafna. Þetta var forsenda þess að fá útgefin ný flugvallaskírteini fyrir lok árs 2018. Flugvellir sem ekki uppfylltu kröfur EES gerðarinnar til að fá flugvallarskírteini fyrir þessi tímamörk verður að líta á sem nýjan flugvöll með hliðsjón af kröfunum. Þannig verður svigrúm til fávika við að taka nýjan flugvöll undir reglurnar nánast ekkert.

Um innanlandsflugvelli sem ekki þjóna millilandaflugi þ.m.t. Alexandersflugvöll gildir reglugerð nr. 464/2007, þar sem aðrar kröfur eru gerðar til flugvalla en skv. nýjum reglum. Ef hefja ætti millilandaflug um völlinn væri þörf á mikilli fjárfestingu til þess að flugvöllurinn uppfylli allar kröfur sem nú gerðar eru til millilandaflugs skv. reglugerð nr. 75/2016. Í þessu samhengi skiptir einu hvort millilandaflugvöllurinn er hugsaður sem varaflugvöllur eða ekki.

Hér á eftir verður vikið að helstu kostnaðarpáttum og hann almennt metin miðað við stærri millilanda vélar en þá er það frekar stigsmunur en eðlis þegar horft er til stærðar farþegavéla þar sem helstu kröfur gera ekki greinarmun þar á .

1. Yfirborð flugbrautarinnar á Alexandersflugvelli er lagt olúmöl sem þarf að skipta út fyrir malbik. Reikna þarf með yfirborðsskiptum og breikkun núverandi flugbrautar. Fjárfesting í yfirborði og malbiki er á bilinu 1,5-2,0 milljarðar.
2. Ljósakerfi flugvallarins uppfyllir ekki kröfur, þurfa endurnýja sem er fjárfesting metin á um 200 milljónir. Þá þurfa millilandaflugvellir að uppfylla kröfu um aðflugsljós á báðum endum flugbrautar, kostnaðaráætlun vegna þeirra um 300 milljónir króna.
3. Gera þarf ráð fyrir flugleiðsögubúnaði en uppsetningu á aðflugsbúnaði (ILS) á báða enda slíkrar flugbrautar og er áætlun um kostnað á slíkum búnað og hönnun aðfluga um 400 milljónir króna. Auk þess þarf að endurnýja fjarskiptakerfi flugvallarins, veðurupplýsingakerfi og annan sérhæfðan búnað. Gera má ráð fyrir að slík fjárfesting væri um 100 milljónir króna.
4. Þá uppfyllir flugstöðin er á engan hátt kröfur til að taka á móti stærri hopi farþega. Einnig þarf að taka tillit til krafna um flugvernd og tollvernd, þegar um millilandaflug er að ræða. Hugsanlega mætti reyna að finna hagkvæmari lausnir, ef aðeins er gert ráð fyrir að flugvöllur nýtist sem varaflugvöllur. Það verður þó ekki vikist undan því, að flugvernd og útfærsla hennar er eftirlitsskyld og ekki fæst leyfi fyrir slíkan rekstur, nema að lágmarkskröfum verði framfylgt. Sama á við um toll og landamæravörslu. Ef byggja ætti mannvirki, sem gæti nýst sem flugstöð, sem uppfyllir allar kröfur og gæti tekið við allt að 200 farþegum, þá væri slík fjárfesting með húsnæði, tækjabúnaði og landamærum að lágmarki um 1,0-1,5 milljarður króna.
5. Ríkar öryggiskröfur eru gerðar í kringum millilandaflugvelli og tryggja að umferð um flugvöllinn sé stýrð og undir eftirliti. Það verður því að gera ráð fyrir, að reisa þurfi mun öflugari girðingar í kringum svæðið og tryggja umferðastýringu á flugvallasvæðinu. Fjárfesting vegna slíkrar girðingar væri á bilinu 150-200 milljónir króna, með öryggum hliðum með aðgangsstýringu.
6. Rétt er að taka fram, að það er ekki aðstaða til að afgreiða eldsneyti á stærri flugvélar á flugvöllum. Það er erfitt að meta kröfur vegna slíkrar afgreiðslu en þær hafa aukist mjög undanfarin ár. Ekki er reiknað með neinni sérstakri fjárfestingu vegna þessa, en rétt er að benda á, að það gætu komið kröfur um slíkt ef slík starfsemi færi fram á flugvöllum.

7. Endurnýja yrði allan tækjabúnað flugvallarins, bæði varðandi slökkvibifreiðar og tæki til að hreinsa flugvöllinn. Það verða að vera a.m.k. tveir sérhæfðar og öflugar slökkvibifreiðar á flugvöllinum, til að uppfylla kröfur vegna stærri flugvéla. Gera verður ráð fyrir a.m.k. tveimur öflugum sameykjum til að ryðja snjó ef þarf, auk blásara og hjólagrófu. Auk þess þarf að reikna með smærri farartækjum, eins og bremsumælingarbíl. Hugsanlega mætti vinna hluta af þessu með aðilum á svæðinu en fjárfesting í sérhæfðum tækjum yrði um 400-450 milljónir.
8. Það er mikill munur á daglegum rekstrarkostnaði millilandaflugvallar og flugvallar sem aðeins er nýttur vegna innanlandsflugs. Það er erfitt að meta hve mikla mönnun slíkur flugvöllur þarf, ef hann á aðeins að nýtast sem varaflugvöllur. Það er þó eðli varaflugvalla, að þeir verða að vera tilbúnir til að taka við umferð með mjög stuttum fyrirvara. Árlegur rekstrarkostnaður hefðbundins innanlandsflugvallar er á bilinu 70-100 milljónir á ári. Árlegur rekstrarkostnaður millilandaflugvallar er á bilinu 400-600 milljónir á ári.

Samkvæmt þessu er óvarlegt að gera ráð fyrir að fjárfesting í millilandaflugvelli, sem gæti tekið á móti farþegaþotum með litlum fyrirvara sé á bilinu 4,0-5,0 milljarðar og að rekstrarkostnaður á ári, án afskrifta og kostnaðar vegna fjárbindingar væri á bilinu 400-600 milljónir á ári.

Í dag eru fjórir flugvellar á Íslandi sem uppfylla kröfur til millilandaflugvalla þ.e. Keflavíkurflugvöllur, Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur. Fjárfestingar í þessum flugvöllum og rekstrarkostnaður þeirra mun hærri en á þeim flugvöllum, sem aðeins eru nýttir fyrir innanlandsflug.

Þó að hugsanlega mætti draga úr fjárfestingum vegna minni loftfara er ljóst að sá fjárfestingakostnaður myndi hlaupa á milljörðum og rekstrarkostnaður yrði mun hærri en á innanlandsflugvelli og jafnframt að gjaldtaka af slíku flugi myndi aldrei standa undir rekstri hvað þá fjárfestingum.

Ekki er tekinn afstaða til umfjöllunar í greinargerðinni um þörf fyrir varaflugvöll en bent á að kallað hefur verið eftir frekari fjárfestingum á Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli vegna hlutverks þeirra sem varaflugvalla, án þess að afstaða sé tekin til þess heldur.

Rétt er að vekja athygli á að fjármagn til reksturs núverandi flugvallakerfis innanlands er langt undir því sem félagið hefur talið nauðsynlegt. Um leið verður ekki séð að raunhæft sé að bæta við kostnaði vegna flugs sem getur nýtt aðra flugvelli sem þegar eru til þess búnir að annast þessa þjónustu.

Félagið er tilbúið að mæta á fund nefndarinnar til að fara yfir umsögnina, ef óskað er

F.h. Isavia

Með kveðju / Best regards,

Karl Alvarsson

yfirlögfræðingur hdl / General Counsel, LLM

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 frávik 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 flugbrautunum.

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 flugvelli. 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 liósabúnaður

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

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

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 sífellt 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 liósbúnaður

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 á miklu 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 völlum.

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 lægðum á þeim stöðum sem slitlagið gefur þynnst, sem leiðir til þess að þau svæði slitna hraðar. Einnig situr snjór eftir í þessum lægðum 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 holurnar 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 skoða að 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 ljósín og rafkerfi til stýringar á ljósabúnaði á flugvelli, voru sett upp árið 2001. Vegna ágangs seltu á flugvelli skemmast ljósín á velli.

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 betri þjónustu á velli.

Umdæmi 4 – áætlanavellir

Vopnafjörður

Leiðsögu og ljósabúnaður

2022: Endurnýjun á veðurbúnaði og fjarskiptabúnaði.

Höfn

Leiðsögu og ljósabúnaður

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

Alþingi v/Austurvöll
nefndarsvid@althingi.is
150 REYKJAVÍK

Reykjavíkurlugvelli, 19. febrúar 2020
2001009EA

Efni: Tillaga til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkurlugvelli, Reykjavíkurlugvelli, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

Isavia ohf. barst beiðni frá nefndarsviði Alþingis að senda umsögn um þingsályktunartillögu um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkurlugvelli, Reykjavíkurlugvelli, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, 130. mál.

Samkvæmt þjónustusamningi Isavia við Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið er Sauðárkrókur flokkaður sem flugvöllur í þjónustuflokki C, sem er flokkur fyrir flugvelli þar sem ekki er stundað reglubundið áætlunarflug. Þjónustustig flugvallarins er skilgreint sem landingarstaður með vetrarþjónustu. Brautarljós eru til staðar á flugvellinum og skilgreindu blindaðflugi. Upplýsingaþjónusta í flugturni er veitt með 1 klukkustundar fyrirvara að sumri og 2 klukkustunda að vetri. Tækjabúnaður til að sinna snjóruðningi og söndun er ekki til staðar á flugvelli en samið hefur verið við verktaka á svæðinu til að sjá um það með eigin tækjabúnaði.

Sauðárkróksflugvöllur hefur eina flugbraut sem er 1887m að lengd og 30m breið með bundnu slitlagi. Slitlag flugbrautar er klæðing (tjörubundin grús/olíumöl) og það ber ekki stærri flugvélar líkt og ef brautin væri malbikuð. Viðhaldsáætlun Isavia gerir ráð fyrir að leggja þurfi yfirlag á flugbrautina árið 2021. Einnig er stærð flugbrautar takmarkandi þáttur vegna þeirra flugvéla sem eru meginuppistaða notenda á Keflavíkurlugvelli. Því þyrfti að ráðast í umfangsmiklar og kostnaðarsamar framkvæmdir á flugbraut ef flugvöllur á að nýtast sem varaflugvöllur fyrir stærri flugvélar.

Að lokum vill Isavia minna á að innanlandsflugvellir eru undirfjármagnaðir fyrir þau verkefni sem þeir sinna í núverandi kerfi og að uppsöfnuð framkvæmdaþörf hleypur á milljörðum miðað við óbreytt þjónustustig. Því myndi aukin þjónusta og breytt flugumferð kalla á auknar fjárveitingar, bæði fyrir framkvæmdir og þjónustu.

Virðingarfyllst,
f.h. Isavia ohf.



Karl Alvarsson, yfirlögfræðingur

Alþingi
Umhverfis- og samgöngunefnd
Austurstræti 8-10
Reykjavík

Norðurlandi vestra, 14. febrúar 2020

Sent rafrænt á nefndasvid@althingi.is

Umsögn; Tillaga til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis hefur óskað eftir umsögn frá Samtökum sveitarfélaga á Norðurlandi vestra um tillögu til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, 130. mál. Í tillögunni er lagt til að samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra verði falið að gera ítarlega athugun á kostum þess að gera Alexandersflugvöll í Skagafirði að varaflugvelli.

Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra (SSNV) taka undir þau sjónarmið sem nefnd eru í þingsályktunartillögunni um mikilvægi uppbyggingar Alexandersflugvallar í Skagafirði sem varaflugvallar fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

Eins og fram kemur í tillögunni eru landfræðilegar aðstæður þar góðar sem og veðurfarslegar. Í Skagafirði eru litlar líkur á jarðhræringum eða eldgosum sem hamlað geta flugsamgöngum. Auk þess að vegalengdir til fjögurra meginflugvalla á Íslandi á landi eru hagstæðar eins og rakið er í þingsályktunartillögunni.

Uppbygging Alexandersflugvallar sem varaflugvallar er ekki einasta hagsmunamál með tilliti til flugöryggis heldur einnig með tilliti til þess sem kallað hefur verið „dreifing ferðamanna“ og þar með stuðningur við ferðaþjónustuna á Norður- og Austurlandi sem ekki hefur vaxið eins hratt og á Suður- og Vesturlandi. Til að árangur náist í að fá ferðamenn til að fara víðar um landið en nú er verða að koma til fleiri alvöru fluggáttir á landsbyggðinni. Reynsla þeirra landa sem við lítum til sýnir það svo ekki verður um villst og er þar helst að nefna Nýja Sjáland. Áhuginn á beinu flugi á Norðurland er fyrir hendi og sýnir fjölgun ferðamanna í millilandaflugi um völlinn það glögg. Skv. upplýsingum frá Markaðsstofu Norðurlands fjölgaði farþegum í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll um 38% milli ára 2018 og 2019¹.

Beint flug frá Evrópu á Norðurland er „viðkvæm vara“ og allar truflanir geta vegið býsna þungt í ákvarðanatöku hinna erlendu flugrekstraraðila og ferðaheildsala varðandi framhaldið. Að ekki sé talað um þeirra sem fylgjast með og íhuga að stíga næstu skref. Fyrir nokkrum árum þótti það óhugsandi fyrir söluaðila Íslandsferða t.d. í Evrópu að bjóða upp á flug beint til Norðurlands, en þróun áfangastaðarins Íslands og aðstæður á mörkuðum hafa breytt þeirri afstöðu til muna. Fjárfesting í að byggja Alexandersflugvöll upp sem varaflugvöll og gera hann að e.k. fráviksflugvelli („diversion airport“) fyrir Akureyri mun bæta möguleika þessarar sóknar

¹ [Sjá frétt á mbl.is](http://Sia.frétt.á.mbl.is)

í beinu flugi inn á Norðurland til muna og um leið renna betri stoðum undir ferðabjónustu á Norðurlandi vestra, létta á álagi á þeim ferðamannastöðum sem komnir eru næst þolmörkum sunnan og vestanlands, um leið og heildaröryggi fluglandsins Ísland verður aukið.

Til viðbótar við framantalið myndi uppbygging Alexandersflugvallar, sem samkvæmt tillögu að samgönguáætlun er ekki inni í grunnneti flugvalla, auka öryggi íbúa á Norðvesturlandi til mikilla muna. Skv. úttekt á heilbrigðisþjónustu á Norðurlandi vestra sem SSNV lét gera á árinu 2018 eru nánast engir íbúar á Norðurlandi vestra í minna en klukkustundar fjarlægð frá sérhæfðu sjúkrahúsi með sólarhringsaðgang að skurðstofu. Annars staðar á landinu er hlutfallið frá 50 – 100%². Sé það ekki ætlun ríkisvaldsins að bæta að nýju heilbrigðisþjónustu í landshlutanum er nauðsynlegt að bæta samgöngur þangað til að íbúar svæðisins sitji við sama borð og íbúar annarra landshluta. Vegasamgöngur á yfirstandandi vetri hafa verið erfiðar og ítrekað hafa allir vegir inn og út úr landshlutanum verið lokaðir, oft svo dögum skiptir með tilheyrandi óöryggi og hættu fyrir íbúa ef upp koma veikindi eða slys. Alexandersflugvöllur leikur því lykilhlutverk í aðgengi íbúa landshlutans að nauðsynlegri þjónustu en miðað við núverandi stöðu á viðhaldi og rekstri vallarins gegnir hann því tæpast í dag. Mikilvægt er að hann verði settur í grunnnet flugsamgangna í samgönguáætlun um leið og ráðist verður í þá athugun sem mælt er fyrir í þingsályktunartillögunni.

Í fyrri umræðum um þingsályktunartillöguna í sölum Alþingis hefur mikið verið rætt um kostnað við uppbyggingu flugvallarins sem varaflugvallar. Lögð skal áhersla á það að þingsályktunartillagan sem hér um ræðir nær eingöngu til þess að gerð verði ítarleg athugun á kostum þess að gera Alexandersflugvöll að varaflugvelli. Í þeirri athugun myndi væntanlega koma í ljós hver raunverulegur kostnaður er, hvert ástand flugvallarins er í dag, í hvaða framkvæmdir þarf að ráðast o.s.frv. Samtök sveitarfélaga á Norðurlandi vestra styðja þá athugun heilshugar og leggja ríka áherslu á að í hana verði farið byggt á þeim rökum sem tilgreind eru í tillögunni auk þeirra sem hér hafa verið lögð fram.

F. h. Samtaka sveitarfélaga á Norðurlandi vestra,



Unnur Valborg Hilmarisdóttir,
framkvæmdastjóri

² [Síá skýrsluna hér.](#)

Góðan daginn

Á 901. fundi byggðarráðs Sveitarfélagsins Skagafjarðar þann 12. febrúar 2020 var tekið fyrir neðangreint erindi og þannig bókað.

2002044 - Umsagnarbeiðni; þingsályktunartillaga um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll

Lagður fram tölvupóstur, dagsettur 6. febrúar 2020, frá Nefndasviði Alþingis. Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis sendir til umsagnar tillögu til þingsályktunar um Alexandersflugvöll sem varaflugvöll fyrir Keflavíkur-, Reykjavíkur-, Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, 130. mál.

Byggðarráð styður málið og vill áréttta að Sveitarfélagið Skagafjörður hefur á undanförunum árum lagt mikla áherslu á uppbyggingu Alexandersflugvallar sem varaflugvallar vegna góðra landingarskilyrða og landfræðilegrar legu flugvallarins. Það er óumdeilt að landingarskilyrði séu með því besta sem gerist á landinu og þeir dagar þar sem völlurinn lokar vegna veðurskilyrða eru fátíðir og slíkt myndi heyra til undantekinga með bættum vallarbúnaði. Jafnframt er ljóst að uppbygging vallarins myndi hafa veruleg jákvæð áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi öllu.

Þetta tilkynnist hér með!

F.h. byggðarráðs
Kristín