

Sp. 80. Tillaga til þingsályktunar [75. mál]
um nýja flugbraut á Egilsstöðum.

Flm.: Jón Kristjánsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að hefja uppbyggingu nýrrar flugbrautar við Egilsstaði og fela flugmálastjórn að ljúka undirbúningi þess máls þannig að framkvæmdir geti hafist hið fyrsta.

Greinargerð.

Egilsstaðaflugvöllur er samgöngumiðstöð Austurlands. Á fjögurra ára tímabili, 1978—1982, voru umferð og flutningar um völlinn sem hér segir:

	1978	1979	1980	1981	1982
Lendingar	2045	2118	2231	1977	2355
Farþegar	38629	39203	40576	40339	41692
Vörur(tn.)	847	781	631	776	607
Póstur	180	191	186	188	146

Flugfélag Íslands hefur áætlunarferðir til Egilsstaða daglega, allt að þrem ferðum á dag. Þar er miðstöð flugs Flugfélags Austurlands, og Flugfélag Norðurlands heldur uppi flugi til Akureyrar daglega. Þá eru reglulegar flugsamgöngur til Færeyja um Egilsstaðaflugvöll. Á Egilsstaðaflugvelli er miðstöð sjúkraflugs á Austurlandi. Fyrstu 8 mánuði þessa árs voru landingar í sjúkraflugi á Austurlandi 206, þar af 84 á Egilsstaðaflugvelli. Ástand Egilsstaðaflugvallar verður að telja alls óviðunandi fyrir slíka umferð, enda hefur völlurinn hvað eftir

annað lokast vegna aurbleytu þegar yfirborðslag hans þiðnar í hlákum á veturnum. Alvarlegast við þetta ástand er að aurbleytan getur valdið skemmdum á viðkvæmum búnaði í flugvélum, og því er það algerlega óviðunandi af öryggisástæðum einum.

Árið 1972 var gerð athugun á flugvallarstæði vestan núverandi flugbrautar. Þeim rannsóknnum var haldið áfram árið 1980. Árið 1982 fól flugráð flugmálastjórn að láta gera úttekt á framtíðarstæði fyrir Egilsstaðaflugvöll. Voru gerðar samanburðarathuganir á þremur flugbrautarstæðum og var skilað ítarlegri skýrslu um þær athuganir til flugráðs í apríl 1983. Í inngangsorðum skýrslunnar segir svo:

„Framtíðarflugvallarstæði á Egilsstöðum.

Egilsstaðaflugvöllur er miðstöð flugsamgangna á Austurlandi. Núverandi flugbraut hefur verið stöðugt í notkun allt frá upphafi áætlunarflugs til Egilsstaða. Það hefur lengi legið fyrir að nauðsynlegt væri að skipta um yfirborð núverandi flugbrautar á Egilsstöðum ef hún ætti að verða framtíðarflugbraut staðarins. Hér er um mjög kostnaðarsama framkvæmd að ræða. Þá er fullreynt að núverandi blindaðflug að flugbrautinni er ekki hægt að bæta svo viðunandi sé, en verulegir annmarkar eru á blindaðfluginu til notkunar fyrir stærri flugvélar, svo sem Boeing 727.

Umræður hafa verið í gangi í nokkur ár um framtíð Egilsstaðaflugvallar. Niðurstaða þeirra umræðna var sú að flugráð fól flugmálastjórn 1982 að láta fara fram úttekt á framtíðarsvæði fyrir Egilsstaðaflugvöll í því skyni að áætlun liggi fyrir um lokauppbyggingu þessa mikilvæga samgöngumannvirkis. Úttektin skyldi ná yfir samanburð á núverandi flugvelli og nýjum flugvelli á bökkum Lagarfljóts.

Umrædd úttekt hefur nú farið fram á vegum flugmálastjórnar og liggja niðurstöður fyrir í skýrslu þessari sem skiptist í tvo hluta, A og B. Í aðalatriðum er í skýrslu A metinn stofnkostnaður og flugvallarmannvirki og í skýrslu B flugleiðsögukerfi og blindaðflug að flugvellingnum.

Skýrsla A er unnin af verkfræðingunum Gunnari Torfasyni, Ólafi Pálssyni og Sveini Þórarinssyni.

Skýrsla B er unnin hjá flugöryggisþjónustu flugmálastjórnar undir stjórn Hauks Haukssonar.

Þeim sem unnið hafa að verkefninu er þakkað framlag til þessa mikilvæga máls sem verður vonandi til þess að flýta fyrir ákvarðanatöku um framtíð Egilsstaðaflugvallar.

Reykjavík, 14. apríl 1983.

Haukur Hauksson
(sign.)

Pétur Einarsson
(sign.).“

Eftir að skýrslan var lögð fram gekkst flugráð fyrir fundi á Egilsstöðum 1. júlí s. l. og kynnti efni hennar heimamönnum. Um þá kynningu var gerð eftirfarandi bókun í fundargerð:

„1. Framtíðarstaðsetning Egilsstaðaflugvallar.

Formaður flugráðs setti fundinn, bauð gesti velkomna og gerði grein fyrir aðdraganda. Hann rakti þær athuganir og úttektir sem fram hafa farið á undanförunum árum í því skyni að velja framtíðarflugbraut á Egilsstöðum stæði. Formaður upplýsti að flugráð hefði í mars 1982 ákveðið að setja á laggirnar þá nefnd sem nú hefði skilað álit og væri þessi fundur ætlaður til að kynna heimamönnum niðurstöður og leita álits áður en endanleg ákvörðun yrði tekin. Formaður tók sérstaklega fram að allar viðræður við landeigendur væru eftir, og væri þessi fundur því einungis í upplýsingaskyni. Næsta skref væri því formlegar viðræður við

landeigendur. **Gunnari Torfasyni** verkfræðingi var síðan falið að gera grein fyrir störfum og niðurstöðum nefndarinnar.

Gunnar skýrði teikningar og gögn sem lágu frammi fundarmönnum til upplýsinga og gerði grein fyrir þeirri vinnu sem unnin hefur verið og þeim forsendum sem byggt var á. Miðað er við uppbyggingu núverandi brautar eða byggingu nýrrar vestan við núverandi brautarstæði með lengingu annaðhvort í norður eða suður upp í allt að 2000 metra. Gengið var út frá að flugvél af gerðinni Boeing 727-200, eða sambærileg flugvél, gæti notað brautina. Gunnar upplýsti að dýpri jarðvegsathugunum væri ekki að fullu lokið en þó væri ljóst að bæði brautarstæðin væru nothæf. Gerð var kostnaðarathugun bæði fyrir 1500 og 2000 m braut og eru kostnaðartölur eftirfarandi á verðlagi 1. ársfjórðungs 1983: **1500 m braut:** Uppbygging núverandi brautar, 33.4 m. kr., ný flugbraut (04-22S) 45.8 m. kr. **2000 m braut:** Uppbygging núverandi brautar 49.1 m. kr., ný flugbraut 73.4 m. kr. Við byggingu nýrrar brautar og miðað við lengingu í suður kostar flutningur á vegi 9.6 m. kr., en ef braut er lengd í norður kostar flutningur á Eyvindará svipaða upphæð.

Gunnar sagði að tillaga verkfræðingahópsins væri að byggja nýja braut í vestara stæði með lengingu í suður í fyrsta lagi, eða í norður sem næst besta kost. Uppbygging núverandi brautar væri að þeirra mati lakasti kosturinn með tilliti til þess bætta aðflugs sem fengist inn á nýja braut.

Haukur Hauksson gerði grein fyrir aðflugskerfum inn á núverandi og hugsanlega nýja braut og þeim athugunum sem framkvæmdar hafa verið og voru unnar af Bergi P. Jónssyni, Herði Sveinssyni og honum. Haukur sagði að sú beygja, sem væri á aðflugi inn á núverandi flugbraut, gerði það að verkum að lágmark færi ekki niður fyrir 150 m og ekki væri hægt að koma þar við fullkomnu flugleiðsögutækjum. Á nýrri braut væri hins vegar hægt að koma fyrir fullkomnum flugleiðsögutækjum sem lækkuðu veðurlágmark í 60 m og gerðu mögulegt aðflug beint inn á braut sem myndi auka öryggi mikið. Vænlegasti kosturinn í þessu máli væri því ný braut í vestara stæði með lengingu í suður, sem væri betri kostur en lenging í norður vegna hindrana í flugtaki.“

Í framhaldi af fundinum á Egilsstöðum gerði flugráð eftirfarandi bókun á fundi sínum 7. júlí 1983:

„7. Egilsstaðaflugvöllur.

Áframhaldandi umræður urðu um framtíðarbrautarstæði flugbrautar á Egilsstöðum. Í framhaldi af þeim umræðum gerði flugráð eftirfarandi samþykkt:

„Flugráð ákvað á fundi sínum 4. mars 1982 að fela flugöryggisþjónustu flugmálastjórnar að gera ítarlegan samanburð á aðflugi að núverandi flugbraut Egilsstaðaflugvallar og nýju brautarstæði vestan við flugstöðina. Jafnframt var þrem verkfræðingum falið að gera úttekt og samanburð á endurbyggingu núverandi flugbrautar og byggingu nýrrar flugbrautar.

Skýrslur um þessi málefni voru kynntar flugráði 14. apríl 1982 og ræddar á fjórum fundum ráðsins. Þar var m. a. ákveðið að efna til opins kynningarfundar á Egilsstöðum þar sem hönnunarhugmyndir yrðu kynntar fyrir heimamönnum. Var sá fundur haldinn 1. júlí 1983 og mættu 63 fundarmenn, þ. á m. nokkrir þingmenn kjördæmisins.

Samkvæmt framlögðum skýrslum, og miðað við þær forsendur sem þar eru tilgreindar, er eftirfarandi samanburður á áætluðum kostnaði (í millj. kr.) við hvern valkost:

	Flugbrautarlengd	
	1500 m	2000 m
Uppbygging núv. brautar	33.4	49.1
Ný flugbraut (04-22S)	45.8	73.4

Flugráð telur að bygging nýrrar flugbrautar (04-22) hafi í för með sér svo ótvíræða kosti varðandi allt aðflug og öryggi flugs að þá lausn beri fremur að velja þrátt fyrir nokkurn kostnaðarmun. Jafnframt bendir flugráð á að gera má ráð fyrir að **1500 m** flugbrautarlengd verði fullnægjandi á Egilsstöðum um langa framtíð og þurfi því hvorki að koma til flutningur þjóðvegur né lenging flugbrautar suður fyrir þjóðveginn.

Flugráð samþykkir því á fundi sínum í dag að mæla með þessari stefnumótun í uppbyggingu Egilsstaðaflugvallar, þó að því tilskildu að viðunandi samkomulag náist við hlutaðeigandi landeigendur. Flugráð felur því flugmálastjóra að hefja þær viðræður hið fyrsta með það fyrir augum að unnt verði að mæla með fjárveitingu til byrjunarframkvæmda á Egilsstöðum strax á árinu 1984, og stefnt að því að taka hina nýju flugbraut í fulla notkun á árinu 1987.“

Af framansögðu má ljóst vera að ekkert er því til fyrirstöðu að Alþingi samþykki stefnumótun flugráðs í þessu bráðnaðsynlega máli og geri sitt til þess að nauðsynlegum undirbúningi verði lokið þannig að málið komist á framkvæmdastig.