

Svar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Bjarna Jónssyni um Alexandersflugvöll.

1. Hver er staða Alexandersflugvallar á Sauðárkróki í grunnneti samgangna og var haft samráð við heimamenn þegar stjórnvöld tóku ákvörðun um breytingar á stöðu hans?

Samkvæmt þjónustusamningi innanríkisráðuneytis við Isavia er Alexandersflugvöllur nú flokkaður sem flugvöllur í þjónustuflokki C, þ.e. flugvöllur sem ekki er stundað reglubundið áætlunarflug á. Í þessum flokki eru 33 flugvellir og sem dæmi má nefna Bakka, Blönduós, Norðfjörð, Raufarhöfn, Selfoss, Stykkishólm, Þingeyri, Flúðir, Hellu, Húsafell o.fl. Flokkun sem flugvöllur í grunnneti er háð því að reglubundið áætlunarflug sé á flugvöllinn og var flokkun Alexandersflugvallar því breytt þegar áætlunarflug var lagt af, síðast árið 2013. Það áætlunarflug var síðasta árið styrkt sérstaklega af sveitarfélaginu.

2. Hvernig er þjónustustig Alexandersflugvallar nú skilgreint og hvaða reglur og áætlanir gilda þar um viðhald, aðstöðu, búnað, flug- og landingaröryggi og viðbragðstíma gagnvart almennum landingum og sjúkraflogi?

Þjónustustig flugvallarins er formlega skilgreint sem „landingarstaður“. Blindaflug er skilgreint á flugvöllinn og þjónusta er veitt allt árið. Brautarljós eru til staðar á flugvöllinum og ástand flugbrautar er ágætt. Viðbragðstími flugvallar er ein klukkustund að sumri og tvær klukkustundir að vetri.

Viðauki I.3.7: Sauðárkrókur

Flokkun landingarstaðar:			
A	Flokkun flugvallar skv. reglugerð um flugvelli nr. 464/2007	Landingarstaður	
B	Viðmiðunarkóði flugvallar skv. viðmiðun ICAO, viðauka 14	3C	
C	Flokkun aðflugs (fyrir hverja flugbraut)	01	Tegund NDB (circling)
		19	NDB (circling)
Grunn þjónustubættir:			
		Sumar	Vetur
D	Viðbragðstími þjónustu	1 klst.	2 klst. ⁴³
E	Flugleiðsöguþjónusta (AFIS)	Já	
F	Flugbrautarþjónusta	Allt árið	
G	Vetrarþjónusta	V1	
H	Brautarljós	Föst ljós	
Reglubundin þjónusta:			
I	Eftirlit og reglulegur rekstur rafmagns- og rafeindakerfa	Já	
J	Eftirlit, þríf og reglulegur rekstur bygginga í eigu ríkisins	Já	
K	Flugprófanir aðflugs- og leiðsöguþúnaðar	Já	

3. *Hefur öryggisbúnaður og nauðsynlegur búnaður vegna lendingu á Alexandersflugvelli verið skertur á undanförunum árum og ef svo er, hvernig og hvers vegna?*

Isavia hefur dregið úr tækjabúnaði flugvallarins. Sá tækjabúnaður sem var á flugvöllinum var kominn til ára sinna og hefur ekki verið endurnýjaður. Samningar eru til staðar við verk-taka á svæðinu um snjóruðning og söndun flugbrautar og Isavia sér um þjálfun á starfsmönnum sem hafa full réttindi í turnþjónustu. Sama fyrirkomulag er á fleiri flugvöllum í innan-landskerfinu. Eins og sést að framan er opnun tryggð allt árið með mismunandi viðbragðs-tíma eftir árstíðum.

4. *Hvert er viðhorfráðherra til þess að Alexandersflugvöllur verði á ný tekinn í notkun sem virkur flugvöllur í samgönguneti landsmanna og hvernig telur ráðherra að heppilegast væri að stuðla að því?*

Með bættum vegasamgöngum verður áætlunarflug á Alexandersflugvöll aðeins rekið á markaðslegum forsendum líkt og gildir um Akureyri og Húsavík. Almenn forsenda fyrir ríkisstyrki í flugi er að skapa aðstæður til að hægt sé að nálgast nauðsynlega opinbera þjónustu á höfuðborgarsvæðinu með akstri eða samþættingu aksturs og flugs á innan við 3,5 klst. ferðatíma og gildir það t.d. um styrki til flugs frá Grímsey og Hornafirði. Hægt er að komast frá Sauðárkróki akandi og um Akureyrarflugvöll á um 3,5 klst. ferðatíma. Tilraunir sem hafa verið gerðar á rekstri áætlunarflugs á Alexandersflugvöll hafa ekki skilað nægilegum farþegafjölda og niðurstöður ítarlegrar könnunar sem gerð var í tengslum við félagshagfræðilega greiningu á áætlunarflugi innan lands haustið 2013 benti til þess að íbúar á áhrifasvæðinu kysu fremur að nýta aðra ferðamáta.

5. *Hversu mörg sjúkraflug hafa farið um Alexandersflugvöll á undanförunum fjórum árum? Svar óskast sundurliðað eftir mánuðum og árum.*

Alls voru 22 skráð sjúkraflug frá Sauðárkróksflugvelli (BIKR) og 10 skráð sjúkraflug til Sauðárkróksflugvallar á tímabilinu 2013–2016 frá Reykjavíkflugvelli (BIRK). Þar af voru 13 flug í forgangi 1 líkt og sjá má í meðfylgjandi töflu. Flug frá Reykjavíkflugvelli til Alexandersflugvallar voru öll utan eitt í forgangi 4, þ.e. verið var að flytja sjúklinga aftur til heimabyggðar eftir meðferð.

Dags.	Forgangur	Frá	Til
Árið 2013			
3.2.2013	F1	BIKR	BIRK
9.3.2013	F1	BIKR	BIRK
6.6.2013	F4	BIRK	BIKR
14.6.2013	F4	BIRK	BIKR
16.7.2013	F4	BIRK	BIKR
24.8.2013	F1	BIKR	BIRK
8.10.2013	F4	BIKR	BIRK
17.10.2013	F4	BIRK	BIKR
4.11.2013	F2	BIKR	BIRK
Árið 2014			
31.1.2014	F4	BIRK	BIKR
14.2.2014	F1	BIKR	BIRK
9.6.2014	F1	BIKR	BIRK

Dags.	Forgangur	Frá	Til
28.7.2014	F1	BIKR	BIRK
20.8.2014	F1	BIKR	BIRK
27.8.2014	F3	BIKR	BIRK
Árið 2015			
30.1.2015	F4	BIRK	BIKR
31.1.2015	F1	BIKR	BIRK
13.2.2015	F4	BIRK	BIKR
22.5.2015	F4	BIKR	BIRK
16.8.2015	F3	BIKR	BIRK
12.11.2015	F1	BIKR	BIRK
26.12.2015	F1	BIKR	BIRK
Árið 2016			
24.2.2016	F4	BIRK	BIKR
16.3.2016	F1	BIKR	BIRK
29.3.2016	F3	BIKR	BIBD
15.8.2016	F2	BIKR	BIRK
16.8.2016	F1	BIKR	BIRK
23.8.2016	F4	BIRK	BIKR
25.9.2016	F2	BIKR	BIRK
28.11.2016	F4	BIRK	BIKR
1.12.2016	F2	BIKR	BIRK
23.12.2016	F1	BIKR	BIRK

6. *Hversu oft á undanförunum fjórum árum var ekki unnt að nýta Alexandersflugvöll til sjúkraflugs, hverjar voru ástæður þess og hvert er viðhorfráðherra til öryggishlutverks flugvallarins fyrir íbúa Sauðárkróks og nágrennabyggða?*

Á síðustu fjórum árum hefur fjórum sinnum orðið að hætta við landingu sjúkraflugvélar á Sauðárkróki. Í þremur tilfellum var það vegna veðurskilyrða og í eitt skiptið var um að ræða bilun í búnaði sem hefur verið brugðist við.

Fyrsta atvik á þessu tímabili var 3. 1. 2014. Mokað var fyrir sjúkraflug en mikið svell var undir snjónum þannig að ekki var hægt að ná upp nægum bremsuskilyrðum. Hætt var við að lenda.

Annað atvikið var 23. 10. 2014. Bilun í gömlu flugvallartæki varð til þess að ekki var unnt að ryðja snjó af flugbraut og þurfti sjúkraflugvél að snúa frá. Þetta tilfelli var mjög umrætt á staðnum og voru í kjölfarið gerðir samningar við verktaka á svæðinu um þjónustu við flugvöllinn, en þeir eru með búnað til að ryðja og sandbera brautir.

Þriðja atvikið var í vetur, þ.e. 26. 12. 2016. Þá var mjög hált á brautinni eftir snjómokstur og einnig var mjög hvasst og rigning. Ekki náðust upp nægilega góð bremsuskilyrði á flugbrautinni og því var ekki hægt að lenda. Klukkustund síðar voru bremsuskilyrðin orðin nægilega góð, en þá hafði flugvélin snúið annað. Slík tilfelli koma upp á fleiri stöðum þegar veðurskilyrði eru einfaldlega þannig að ekki næst að opna flugvöll á öruggan hátt.

Fjórða atvikið var 26. 3. 2017. Mýflug reyndi að lenda á Sauðárkróki í mikilli snjókomu, en skyggni var ekki nægjanlega gott til að þeir teldu sig geta lent með nægilegu öryggi og því snéru þeir frá.

Að gefnum forsendum er það mat ráðherra að þjónusta við flugvöllinn fullnægi öryggishlutverki hans fyrir íbúa á áhrifasvæði hans.