

Svar

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra við fyrirspurn frá Bjarna Jónssyni um varaflugvöll við Sauðárkrók.

1. *Hvaða framkvæmdir eða fjárfesting í búnaði þyrfti að koma til svo að Alexandersflugvöllur við Sauðárkrók gæti orðið vottaður varaflugvöllur fyrir millilandaflugar sem ekki geta lent á öðrum flugvöllum landsins?*

Um síðustu áramót tók gildi hér á landi ný reglugerð um flugvernd nr. 750/2016. Reglugerðin gildir um flugvelli sem notaðir eru til millilandaflugs. Hún er byggð á reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 139/2014 um kröfur og stjórnarsýslumeðferð sem varða flugvelli. Allir millilandaflugvellir á Íslandi þurfa að uppfylla þær kröfur sem þar koma fram.

Alexandersflugvöllur hafði ekki verið í notkun um nokkurra ára skeið er áætlunarflug hófst á hann að nýju og hefur því viðhald verið í lágmarki á flugvöllum. Flugfélagið Ernir hóf áætlunarflug til Sauðárkróks seint á síðasta ári og uppfyllir flugvöllurinn þær lágmarkskröfur sem gerðar eru til innanlandsflugs með vélum af því tagi sem félagið notar. Þær vélar sem notaðar eru til flugs á völlum nú eru 19 sæta. Þörf er á mikilli fjárfestingu ef Alexandersflugvöllur á að uppfylla allar kröfur sem gerðar eru til millilandaflugs sem almennt er með þotum. Slíkt mundi kalla á miklar og kostnaðarsamar framkvæmdir þar sem flugvöllurinn var ekki hannaður sem slíkur. Sem dæmi um þætti sem byggja þyrfti upp má nefna flugverndaradstöðu, slitlag á völlum og aðflugsbúnað.

Hér á eftir er farið yfir helstu þætti sem huga þyrfti að:

- Yfirborð flugbrautar er nú lagt olíumöl. Það er komið til ára sinna og þarf að huga að endurnýjun á næstu árum. Sú fjárfesting er metin á um 150 millj. kr. Sú tegund yfirborðs hentar ekki fyrir millilandaflug með stærri flugvélum. Yfirborð vallarins þarf að vera malbikað sem er mun dýrari framkvæmd. Reikna þarf því með yfirborðsskiptum auk þess sem breikka þyrfti núverandi flugbraut. Kostnaður við endurnýjun yfirborðs og breikkun þess auk malbikunar er metinn á 1,5–2,0 milljarða kr.
- Ljósakerfi flugvallarins uppfyllir ekki þær kröfur sem gerðar eru í dag. Bæði eru ljósin gömul og of langt frá brautinni. Verði brautin breikkuð verður staðsetning í lagi. Engu að síður þarf að endurnýja ljósin og er sú fjárfesting metin á um 200 millj. kr.
- Á millilandaflugvöllum er gerð krafa um aðflugsljós á báðum endum flugbrautar. Kostnaður við þá fjárfestingu er metinn á um 300 millj. kr.
- Gera þarf ráð fyrir uppsetningu á ILS-búnaði við báða enda flugbrautar. Mat á kostnaði við þá fjárfestingu er um 400 millj. kr. Innifalið í þeirri áætlun er hönnun ferla sem flugvélum er ætlað að fylgja við landingar og flugtök á völlum.
- Endurnýja þyrfti allt fjarskiptakerfi flugvallarins, þ.m.t. veðrupplýsingakerfi og annan sérhæfðan búnað. Sú fjárfesting er metin á um 100 millj. kr.
- Flugstöðin er ekki útbúin til að taka á móti stærri flugvélum. Taka þarf tillit til krafna um flugvernd og tollvernd þegar um millilandaflug er að ræða. Hugsanlega mætti leysa það með ódýrari hætti en ella verði aðeins gert ráð fyrir að flugvöllurinn nýtist sem varaflugvöllur. Hafa ber í huga að flugvernd og útfærsla hennar er eftirlitsskyld starfsemi þar

sem fylgja þarf alþjóðlegu samræmi og kröfum. Leyfi fyrir slíkum rekstri fæst einungis að uppfylltum lágmarkskröfum. Það sama á við um toll- og landamæravörslu. Fjárfesting í flugstöð, sem uppfyllir allar kröfur til húsnæðis, tækjabúnaðar, landamæravörslu og móttöku allt að 200 farþega, er metin á um 1,0–1,5 milljarða kr. Miklar öryggiskröfur eru gerðar í kringum millilandaflugvelli og tryggja þarf að allri umferð um flugvöllinn verði stýrt og undir eftirliti. Það verður því að gera ráð fyrir að reisa þurfi mun öflugri girðingar í kringum svæðið og tryggja þarf umferðarstýringu á flugvallarsvæðinu. Fjárfesting vegna slíkra atriða er metin á 150–200 millj. kr.

- Tækjabúnað vegna slökkvistarfs og hreinsunar þyrfti að endurnýja. Gerð yrði krafa um a.m.k. tvær sérhæfðar og öflugar slökkvibífiðar á flugvöllum yrði hann millilandaflugvöllur fyrir stærri flugvélar. Gera verður ráð fyrir a.m.k. tveimur öflugum sameykjum, þ.e. snjóplóg og sóp sem aka saman til að ryðja snjó, auk snjóblásara og hjólagrófu. Til viðbótar þyrfti að reikna með smærri tækjum eins og bíl til bremsumælinga. Hugsanlega mætti vinna hluta af þessu með aðilum á svæðinu. Fjárfesting í þessum tækjabúnaði er metin á 400–450 millj. kr.
- Mikill munur er á daglegum rekstrarkostnaði millilandaflugvallar og flugvallar sem nýttist aðeins í innanlandsflug. Það er nokkurri óvissu háð hve mikla mönnun Alexandersflugvöllur þyrfti nákvæmlega ef hann yrði gerður að millilandaflugvelli jafnvel þótt hann ætti aðeins að nýtast sem varaflugvöllur. Óvissan er háð umferð og því hvaða þætti mætti leysa í samvinnu við aðila á svæðinu. Það er 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 millj. kr. á ári. Árlegur rekstrarkostnaður millilandaflugvallar er á bilinu 400–600 millj. kr. á ári.

Samkvæmt þessu má gera ráð fyrir að fjárfesting í millilandaflugvelli sem gæti tekið á móti stórum farþegaþotum með litlum fyrirvara sé á bilinu 4,0–5,1 milljarður kr. Rekstrarkostnaður á ári, án afskrifta og kostnaðar vegna fjárbindingar, væri á bilinu 400–600 millj. kr.

Rétt er að taka fram að framangreint kostnaðarmat gerir ekki ráð fyrir aðstöðu fyrir afgreiðslu eldsneytis á stærri flugvélar. Kröfur til slíkrar aðstöðu hafa aukist mjög undanfarin ár.

2. Hvaða sjónarmið ráða þegar teknar eru ákvarðanir um uppbyggingu flugvalla sem varaflugvalla fyrir millilandaflug eða fyrir reglulega umferð millilandaflugvéla?

Núna eru fjórir flugvellar á Íslandi sem uppfylla kröfur um millilandaflug. Þetta eru Keflavíkurlugvöllur, Reykjavíkurlugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur. Eins og fram kemur hér að framan eru bæði fjárfestingar í slíkum flugvöllum og rekstrarkostnaður þeirra mun hærri en á þeim flugvöllum sem aðeins eru nýttir fyrir innanlandsflug.

Almennt er talið rétt að millilandaflugvellir séu á ólíkum veðursvæðum og geti því nýst hver fyrir annan ef aðstæður á einum stað eru þannig að flugsamgöngur raskast. Auk þess hefur verið horft til samlegðar með innanlandsflugi, hvornig fjárfestingin og reksturinn nýtist innanlandsfluginu sem m.a. ræðst af stærð markaðar í nágrenni slíkra flugvalla.

Rétt er að benda á að fjárveitingar til flugvallarkerfisins hafa dregist mjög saman undanfarin ár og duga einungis fyrir rekstri flugvallarkerfisins eins og staðan er nú.

Ákvarðanir um uppbyggingu varaflugvalla fyrir millilandaflug eru teknar með hliðsjón af því sem talið er nauðsynlegt með hliðsjón af aðstæðum, þ.e. umferð og nauðsyn þess að hafa varaflugvöll auk veðurfarslegra og landfræðilegra aðstæðna. Ákvarðanir um uppbyggingu

ingu flugvalla fyrir millilandaflug byggjast á sömu þáttum, þ.e. nauðsyn vegna umferðar og annarra aðstæðna.

3. Hver er stefna ráðherra um uppbyggingu flugvalla á landsbyggðinni sem millilandaflugvalla eða varaflugvalla fyrir millilandaflugvélar?

Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur þjóna mikilvægu hlutverki sem innanlandsflugvellir. Vegna þess hlutverks og með tilliti til öryggissjónarmiða og til að tryggja flugsamgöngur til landsins voru þeir einnig byggðir upp sem varaflugvellir fyrir millilandaflug. Ekki hefur verið talin brýn þörf á að fjölga slíkum flugvöllum. Þar sem þessir flugvellir geta þjónað millilandaflugi hafa verið gerðar nokkrar tilraunir með beint millilandaflug til þeirra. Stefnt er að því að uppbygging þeirra, sem og annarra flugvalla á landsbyggðinni, verði í takt við vaxandi notkun og eftirspurn eftir þjónustu þeirra.