

Samgöngunefnd Alþingis
Alþingi
150 Reykjavík

Vestmannaeyjum 20.02. 2003

Efni: Lög um samgönguáætlun, nr. 71/2002

Tillaga til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2006.

Eftir að hafa lesið yfir tillögur Samgöngunefndar Alþingis til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2003 – 2006, langar mig að benda nefndinni á nokkur atriði.

Kafli 2.1.1. Framkvæmdir á einstökum flugvöllum í grunnneti (bls61).

Vestmannaeyjaflugvöllur / Bakki.

Flugbrautir.

“Á Bakka eru tvær flugbrautir, braut 12-30 sem var endurgerð 2001 og er 1.000 m x 30 m með bundnu slitlag (klæðningu) og braut 03-21 sem er 800 m x 30 m grasbraut. Vegna aukinnar umferðar mun grasbrautin sennilega ekki þola aukið álag og er því gert ráð fyrir að hún verði endurgerð með bundnu slitlagi (klæðningu) á næsta tímabili ef aðstæður hafa ekki breyst þá”.

Umferð um Bakka flugvöll hefur aukist um 50% síðan árið 2000 eða úr um 17000 farþegum í 25500 farþega árið 2002.

Staða Flugfélags Vestmannaeyja sem flýgur tvær áætlunarferðir á dag á Bakkaflugvöll, auk þúsunda leigufluga á þann flugvöll á hverju ári, er þannig í dag.

Í austan og vestan átt falla flug sjaldan niður vegna vindstefnu þar sem austur/vestur brautin er með bundnu slitlagi, en þó kemur fyrir að fella þurfi niður flug vegna snjóa, þar sem engin tæki til snjóruðnings eru til staðar á flugvöllinum (en Vegagerðin hefur verið mjög fljót að bregðast við þegar til hennar hefur verið leitað).

Í sunnan og norðan átt þarf mjög oft að fella niður flug vegna þess að norður/suður brautin er grasbraut og er hún mjög illa farin. Þar sem Flugfélag Vestmannaeyja setur öryggi farþega og áhafnar ofar öllu getum við ekki leyft okkur að taka neina áhættu. Brautin er mjög illa farin og nánast eingöngu hægt að nota hana í þurru veðri, í rigningu er brautin stórhættuleg þar sem í henni eru ljót sár og í henni myndast einnig drullupollar. Í frosti myndast holklaki og djúpar rákir í brautinni.

Flugfélag Vestmannaeyja rekur þrjár sex-sæta tveggja hreyfla flugvélar auk einnar níu sæta, en sú síðast nefnda hefur ekki lent á norður/suður braut Bakkaflugvallar síðan árið 2000 vegna slæms ástands brautar, en árið 2002 lenti hún um 280 sinnum á austur/vestur braut Bakkaflugvallar. Níu sæta vélin er eina vél félagsins sem búin er til blindflugs, en það er orðin krafa til að mega fljúga eftir myrkur. Þannig að það má vera ljóst að þetta hefur skapað mikla óánægju og óþægindi fyrir farþega félagsins, að geta ekki boðið upp á flug á Bakkaflugvöll eftir myrkur þegar norðan eða sunnan áttir eru, þá er ekki minnst á tekjutap félagsins. Á veturna þegar birtu nýtur aðeins í um 6 – 7 klukkustundir á sólarhring er nánast útilokað að halda rekstrinum gangandi þar sem margir farþegar þurfa að komast fram og til baka sama dag.

Á sama tíma og Vestmannaeyjingar gera kröfur um bættari samgöngur milli lands og eyja þá þarf Flugfélag Vestmannaeyja að vísa fólki frá vegna slæms ástands norður/suður brautar Bakkaflugvallar.

Af hverju að vera að bíða eftir að aðstæður breytist, ætti ekki heldur að hefja framkvæmdir við endurgerð norður/suður brautar Bakkaflugvallar nú þegar og bæta samgöngur milli lands og eyja.

Flugturn.

“Gluggar herbergis flugradíómans eru þannig staðsettir að ekki sést yfir nema hluta af flugbrautunum. Flugvélar í aðflugi og landingu inn á braut 21 og 12 sjást ekki úr stjórnherbergi. Vegna þessa uppfyllir aðstaða flugradíómans ekki skilyrði flugvallar í flokki III”.

Kröfur um flugöryggi hafa verið mjög háværar síðastliðin ár, sérstaklega til flugrekanda. Síðar á þessu ári taka í gildi strangar öryggiskröfur um flugvelli og flugstöðvar. Það er eindregin ósk Flugfélags Vestmannaeyja að tafarlaust verði farið í að gera aðstöðu flugradíómans á Bakkaflugvelli þannig að hún uppfylli a.m.k. lágmarkskröfur flugvalla í flokki III.

Flugstöð.

“Þegar núverandi flugstöð var tekin í notkun á Bakkaflugvelli var farþega fjöldi um 16 þúsund á ári en á árinu 2002 voru farþegar um 25 þúsund talsins og fer fjölgandi. Flugstöðin annar ekki þessum farþega fjölda og uppfyllir ekki heilbrigðisreglugerðir”.

Nefndin leggur til að flugstöð á Patreksfirði eða Norðfirði verði flutt á Bakka árið 2004. Í tæp tvö ár hefur Flugfélag Vestmannaeyja verið að benda Flugmálastjórn á ófullnægjandi aðstöðu á Bakka, og að þurfa að bíða í a.m.k. eitt ár í viðbót er ófullnægjandi. Farþegar Flugfélags Vestmannaeyja þurfa oft á tíðum að bíða í bílum sínum eða utan dyra, í stað þess að bíða í flugstöðinni á Bakka vegna þrengsla. Aðstaða fyrir flugmenn á Bakkaflugvelli er engin, hvorki til hvíldar né til flugáætlanagerðar. Það er því krafa Flugfélags Vestmannaeyja að hafist verið handa án tafar að setja upp nýja flugstöð á Bakkaflugvelli og skoðaður verði sá möguleiki að færa báðar flugstöðvarnar þ.e. frá Patreksfirði og frá Norðfirði og koma þeim báðum fyrir á Bakka, því eins og þróunin hefur verið síðastliðin ár má áætla að farþega fjöldinn gæti verið orðinn 35 – 40 þúsund farþegar á ári árið 2006.

Flugleiðsögubúnaður.

Ekkert er minnst á flugleiðsögubúnað fyrir Bakkaflugvöll í þingsályktunartillögunni.

Bakkaflugvöllur er flokki III um flokkun flugvalla. Fyrir flugvelli í þessum flokki er gerð sú lágmarkskrafa að a.m.k. grunnaðflugsbúnaðar (Non-Precision Approach) sé til staðar. Slíkt aðflug getur byggst á hringvitum (NDB) eða GPS leiðsögn.

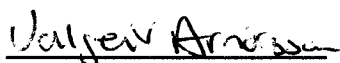
Hvorugt þessara aðfluga er að finna á Bakkaflugvelli, þrátt fyrir að Bakki var í 4-5 sæti miðað við landingar og flugtök á landinu á síðast ári.

Einnig er krafa um að aðflugshallabúnaður sé til staðar á flugvellinum ef um er að ræða atvinnuflug að nóttu til. Þessi búnaður er ekki heldur til staðar á flugvellinum.

Það er krafa Flugfélags Vestmannaeyja að úr þessu verði bætt svo hægt verði að halda uppi flugi á Bakkaflugvöll, og að flugvöllurinn uppfylli kröfur um lágmarksútbúnað flugvalla í flokki III.

Á síðast ári tóku að fullu gildi nýjar og hertar reglur fyrir minni flugrekendur (JAR-OPS 1). Gildistaka þessara reglna var kostnaðarsöm og hafði það jafnframt í för með sér að rekstrarkostnaður flugfélagsins hefur stór aukist. Eftir að hafa lesið yfir þá kafla þingsályktunar tillögunnar sem lúta að flugi, sé ég ekki betur en að minni kröfur séu gerðar til opinberra rekstraraðilla en aðilla í einkarekstri, eins og sést á ofangreindu er verið að fresta framkvæmdum, eins og með nýja flugstöð og öðru jafnvel sleppt t.d. aðflugshallabúnaði. Ekki fæ ég betur séð en að Flugmálastjórn sé að veita sjálfri sér afslátt á flugöryggi vegna kostnaðar, á meðan kröfur á einkaaðila í flugrekstri eru hertar. Ljóst er að hið opinbera þarf að leggja í töluverðan kostnað ef það ætlar að uppfylla þær reglur sem taka gildi í nóvember næstkomandi. Það ætti ekki að vera stefna stjórnvalda eða flugrekenda að uppfylla einhverjar lágmarkskröfur sem settar eru, heldur ætti það að vera markmið allra sem vinna við flug að komast í hóp þeirra sem standa sig best í flugöryggismálum.

Virðingafyllst



Valgeir Arnórsson
Framkvæmdastjóri
Flugfélag Vestmannaeyja
Vestmannaeyjaflugvelli
900 Vestmannaeyjum