


Reykjanesbær 2. júní 2011

Samgöngunefnd Alþingis
Nefndarsvið Alþingis,
Austurstræti 8-10,
150 Reykjavík

Umsögn um tillögu til þingsályktunar um flutning Landhelgisgæslunnar til Reykjanesbæjar, 534. mál.

Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar gerir ekki athugasemdir við efni tillögunnar. Í ljósi umræðu um flutning Landhelgisgæslunnar á Ásbrú vill félagið þó leggja fram til umræðunnar minnisblað sem hjálagað er með þessari umsögn.

Í samræmi við það sem fram kemur í minnisblaðinu er ljóst að Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar styður framkomna þingsályktunartillögu um flutning Landhelgisgæslunnar til Suðurnesja. Er það byggt á því að nær öll langtímarök um rekstur og uppbyggingu Landhelgisgæslunnar styðja að það sé skynsamleg ákvörðun þrátt fyrir að til skamms tíma geti flutningurinn haft kostnaðarauka í för með sér.



F.lý. Þróunarfélags Keflavíkurflugvallar
Kjartan P. Eiríksson

Efni: Flutningur Landhelgisgæslunnar til Reykjanesbæjar

Þróunarfélag Keflavíkurflugvallar (ÞK) fagnar framkomnum hugmyndum um mögulegan flutning verkefna Landhelgisgæslunnar til Keflavíkurflugvallar. Nú þegar er hluti verkefna LHG á Keflavíkurflugvelli og miklir möguleikar til þess að nýta betur húsnæði í eigu ríkissjóðs fyrir slík verkefni.

Nýlega var unnið minnisblað af Deloitte fyrir innanríkisráðuneytið. ÞK telur greiningu í formi slíks minnisblaðs mjög ófullkomna og því nauðsynlegt að ítarleg greining sé gerð á starfsemi LHG og framtíðarþörfum hennar. Það er einungis útfrá slíkri greiningu sem hægt er að bera saman hagkvæmni þess að fullnægjandi framtíðaraðstaða LHG sé byggð upp á Reykjavíkur- eða Keflavíkurflugvelli.

Þróunarfélagið vill benda á eftirfarandi atriði:

- Þegar rætt er um flutning LHG þá þarf að skoða hverja starfsstöð fyrir sig: Stjórnstöð (skrifstofa), flugdeild, skipadeild, vaktstöð siglinga, sjómælingar, Íslenska loftvarnarkerfið og sprengisveit.
- Greiningu Deloitte skortir heildstæða umfjöllun um rekstur, verkefni og starfsumhverfi gæslunnar í dag og framtíðarþarfir með tilliti til mögulegrar aukningar á verkefnum.
- Engin tilraun er gerð til þess að setja verkefnið í samhengi við upphafleg markmið um viðleitni stjórnvalda til þess að koma til móts við erfitt atvinnuástand á Suðurnesjum.
- Umfjöllun um varnarmál og íslenska loftvarnarkerfið er af mjög skornum skammti.
- Það er lítið talað um öryggismál í skýrslunni en tryggja þarf hátt öryggisstig í öllum starfsstöðvum LHG vegna eðlis starfseminnar og vegna sérhæfðs tækjabúnaðar sem er mjög dýr.
- Tvær starfsstöðvar LHG starfa á Keflavíkurflugvelli: Íslenska loftvarnarkerfið og Sprengjusveit.
- Landhelgisgæslan er í dag með 40 starfsmenn á Keflavíkurflugvelli. Ekki hefur verið kannað í hversu miklum mæli LHG gæti aukið starfsemi sína í þessari byggingu.
- Stjórnstöð LHG gæti mögulega flust til Suðurnesja í CRC bygginguna sem er sérútbúin stjórnstöð íslenska loftvarnarkerfisins og í fullum rekstri sem slík.



Mynd 1: Hluti húsnæðis Landhelgisgæslunnar á Keflavíkurflugvelli

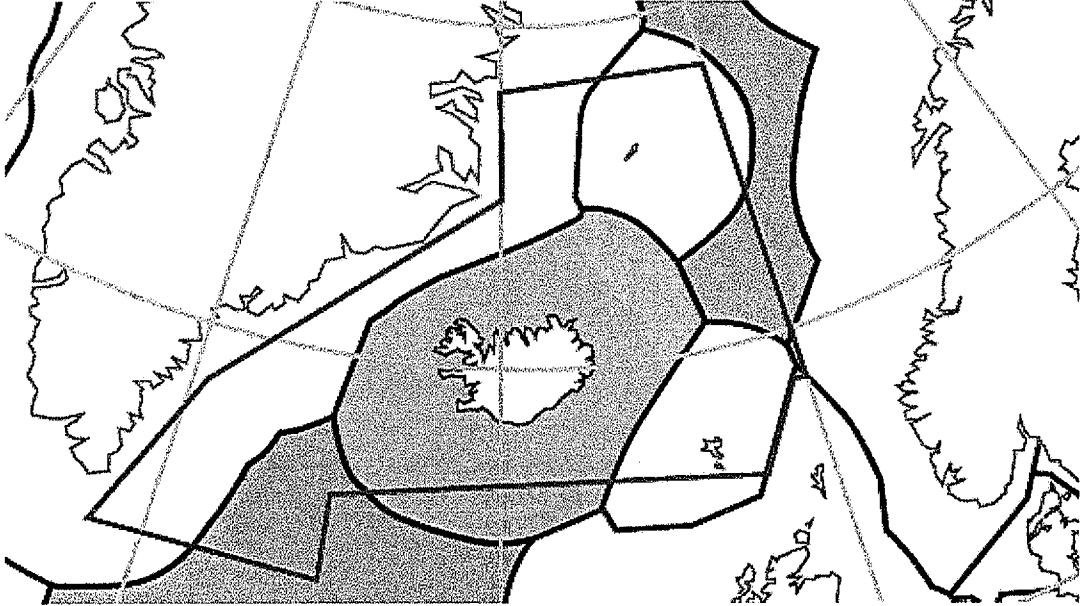
- Stjórnstöð Íslenska loftvarnarkerfisins og Vaktstöð Siglinga sinna svipuðum verkefnum. Skoða mætti hvort ekki sé hægt að samnýta þessa starfsemi að einhverju marki.
- Nauðsynlegt er að bera saman sambærilega hluti þegar rætt er um aðstöðu fyrir flugdeildina. Gott væri að bera saman kostnað við að byggja upp fullnægjandi framtíðaraðstöðu til 30 ára (afskriftartími á húsnæði) á Reykjavíkurlugvelli í samanburði við að nýta aðstöðu á Keflavíkurlugvelli.
- Sú kostnaðargreining þarf að taka tillit til þess að ekki sé hægt að stækka núverandi aðstöðu á Reykjavíkurlugvelli og hún þyrfti að taka tillit til árlegs kostnaðar sem ríkið ber af rekstri flugskýlis 831 í dag sem eru um 60 milljónir.



Mynd 2: Flugskýli 831 á Keflavíkurlugvelli

- Í ágúst 2007 var unnin skýrsla af sérfræðingum Landhelgisgæslunnar og dómsmálaráðuneytis um viðbragðsgetu þyrluflotans miðað við fjölda og gerð þyrla hverju sinni, viðhald þeirra og öryggiskröfur. Þar segir: „til að tryggja lágmarksþyrlubjörgunarþjónustu hér við land, miðað við gefnar forsendur alla daga ársins allan ársins hring, er nauðsynlegt að landhelgisgæslan ráði að minnsta kosti yfir fjórum þyrlum og sex og hálfri áhöfn þannig að ávallt séu tvær vaktir til taks.“ Skýrsla um aðstöðu fyrir Landhelgisgæsluna þarf því að reikna út kostnað við að byggja upp aðstöðu fyrir fjórar þyrlur.
- Stækkun á þyrluflotanum gæti rúmast innan flugskýlisins á Keflavíkurlugvelli en annars þyrfti að byggja nýtt flugskýli eða stækka fyrirbyggjandi flugskýli á Reykjavíkurlugvelli.
- Siglingatími varðskipa á miðin styttist með flutningi frá Reykjavík til Reykjanesbæjar.
- Landhelgisgæslan er með 40 manna starfsstöð á Keflavíkurlugvelli sem sér um rekstur Íslenska Loftvarnarkerfisins (IADS) og móttöku á erlendum aðilum sem nýta Keflavíkurlugvöll til heræfinga. Erfitt er að sjá fram á að þessi verkefni séu staðsett annarsstaðar en á Keflavíkurlugvelli.
- Sprengisveit LHG notar í dag aðstöðu á Ásbrú og Keflavíkurlugvelli. Stór hluti verkefna deildarinnar er sprengjuleit á svæðum sem NATO notaði áður til heræfinga í kringum Keflavíkurlugvöll.
- Skýrsla Deloitte gerir ráð fyrir umtalsverðum kostnaði við að greiða starfsmönnum LHG sérstaklega fyrir að ferðast frá heimilum sínum á vinnustað. Um þennan kostnaðarlið verður að setja talsverðan fyrirvara. Almenn þá greiða fyrirtæki ekki starfsmönnum sínum sérstaklega fyrir að fara frá heimilum sínum á vinnustað. Starfsmenn LHG sem þegar vinna í starfsstöðinni á Keflavíkurlugvelli fá þannig ekki þá styrki sem skýrsla Deloitte gerir ráð fyrir. Einnig fá starfsmenn LHG sem búa í Reykjanesbæ og vinna í Reykjavík ekki þessa styrki.

- Skýrsla Deloitte fjallar um kostnað við breytingar á vaktfyrirkomulagi og tilgreinir þær sérstaklega sem kostnaðarauka en bætir svo við: „Til lengri tíma er skynsamlegt að áhafnir séu með viðveruvakt og það tíðkast almennt hjá öðrum þjóðum“. Breyting frá bakvakt til viðveruvaktar er því breyting sem færir hlutina til sambærilegs horfs og eru í þeim löndum sem við berum okkur almennt saman við. Það er undarlegt að sjá slíkar breytingar heimfærðar á flutning til Suðurnesja.
- Ekki eru mjög sterk rök færð fyrir því hvers vegna þessi breyting á vaktfyrirkomulagi þarf að eiga sér stað, en þessi liður stendur á bak við um 70% af kostnaðinum sem Deloitte tilgreinir
- Útkallstími styttist verulega með viðveruvakt en útkallstími á bakvakt er um 30 mínútur.

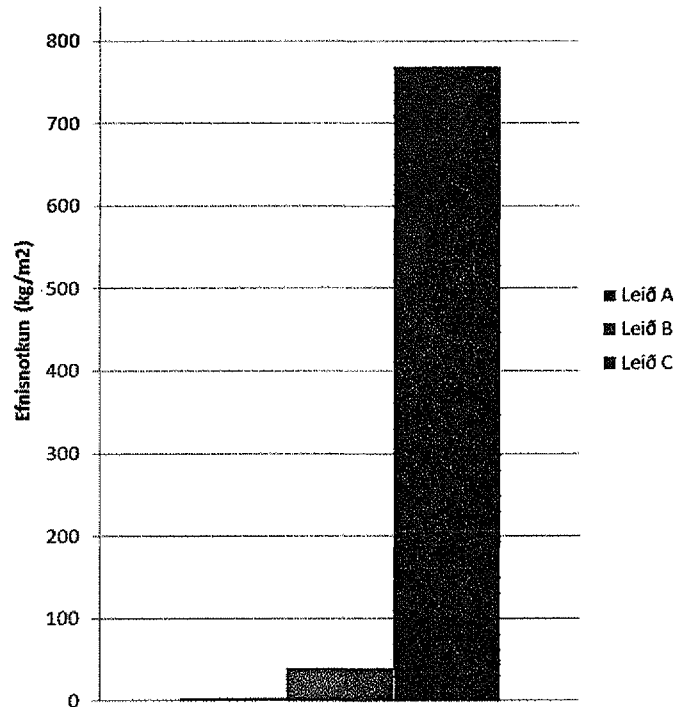


Mynd 3: Starfssvæði Landhelgisgæslunnar, heimild: Ársskýrsla LHG 2009

- Leitar- og björgunarsvæðið sem Landhelgisgæslan er ábyrg fyrir (1,8 milljónir km²) er táknað með rauðri línu á myndinni hér að ofan. Í þessu samhengi eru Reykjavíkurlugvöllur og Keflavíkurlugvöllur nánast á sama stað.
- Skipaumferð um Ísland gæti hæglega átt eftir að stóraukast ef áætlanir um norðurslóðasiglingar ganga eftir. Slíkt mun hafa í för með sér stóraukin verkefni hjá Landhelgisgæslunni sem krefst aukinnar aðstöðu.
- Össur Skarphéðinsson utanríkisráðherra hefur lýst því yfir að stefna ríkisstjórnarinnar sé að byggja upp á Íslandi alþjóðlega miðstöð á sviði leitar og björgunar í norðurhöfum¹. Ef slík miðstöð er byggð upp í kringum LHG þá skortir hana aðstöðu til rekstrar og vaxtar.
- Skýrsla Deloitte vísar nokkrum sinnum í að ekkert mat sé á kostnaði við standsetningu á húsnæði og ekki hafi farið fram mat á mögulegum kostnaði við breytingar á fasteignum í Reykjanesbæ. Núverandi húsnæði gæslunnar á Keflavíkurlugvelli er þegar í notkun og óvíst hvort mikil útgjöld þurfi til þess að bæta við frekari starfsemi þar.
- Varðandi kostnað við endurbætur á flugskýli 831 þá er Þróunarfélag Keflavíkurlugvallar með mikla reynslu af umbreytingu fasteigna úr bandarísku kerfi yfir í íslenskt og myndi bjóða fram sérfræðiaðstoð sína ef Landhelgisgæslan myndi óska þess. Kostnaður við slíka breytingu getur verið mjög mismunandi eftir því hvaða leiðir eru farnar.

¹ <http://www.utanrikisraduneyti.is/frettir/nr/6303>

- ÞK hefur þróað sérstaka aðferðafræði við endurnýtingu á eignum á Ásbrú. Í nýlegri úttekt í meistararitgerð Óla Þórs Magnússonar² hjá OMR Verkfræðistofu var reiknuð út hagkvæmni þessarar leiðar. Niðurstaðan er sú að fjárhagslegur ávinningur af endurnýtingu fyrirbyggandi bygginga og byggingarefna, var umtalsverður í samanburði við aðra valkosti. Lokaframkvæmdakostnaður í ákveðnu tilviki var einungis 8,22 % af upphaflegri kostnaðaráætlun nýbyggingar.
- Þar til viðbótar voru jákvæð umhverfisáhrif umtalsverð þar sem aðferðafræðin við að endurnýta byggingarefni leiddi til þess að ekki þurfti að nota nema 0,44% af kg/m² af því nýja byggingarefni sem hefði þurft að setja í nýbyggingu.
- Ef skoðaðir eru frekari ávinningar þess að notast við þessa aðferðafræði og þennan hugsunarhátt við framkvæmdir má nefna að, aðferðafræðin er gjaldeyrisþarandi, framkvæmdir eru ódýrari og því líklegri að fara í gang, sem á móti veita fleiri atvinnu. Aðferðafræðin er því á flestan hátt mjög þjóðhagslega hagkvæm og þátttakendur verða meðvitaðir um endurnýtingu.



Mynd 4: Áætluð efnisnotkun nýrra byggingarefna fyrir valkostina (kg/m²), heimild: Ritgerð ÓÞM

Lykiltölur	Leið A	Leið B	Leið C
NPV verkefnis	0 kr.	0 kr.	0 kr.
IRR verkefnis	6,00%	6,00%	6,00%
Tekjur sem þarf í verkefnið á mánuði	1.053 kr/m ²	2.117 kr/m ²	2.967 kr/m ²
Heildarframkvæmdakostnaður	30.418 kr/m ²	205.898 kr/m ²	370.018 kr/m ²
Heildarstofnkostnaður	71.860 kr/m ²	247.340 kr/m ²	387.405 kr/m ²
Hlutfall tekna sem þarf í verkefnið á mánuði	35,48%	71,36%	100,00%
Hlutfall heildarframkvæmdakostnaðar	8,22%	55,65%	100,00%
Hlutfall heildarstofnkostnaðar	18,55%	63,85%	100,00%

Skýringar:

NPV; Verðmæti verkefnis eftir 30 ár (uppgreiðslutími er 30 ár)

IRR; Innviðertir fjárfestingar

Mynd 5: Lykiltölur úr greiningu 1, heimild: Ritgerð ÓÞM

² Ritgerðina má nálgast á vef Háskóla Íslands, <http://hdl.handle.net/1946/7548>