

Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík.

Reykjavík 7. desember 2010

Efni: Umsögn Isavia um þingsályktunartillögu um millilandaflug um Ísafjarðarflugvöll, 28. mál.

Vísað er til tölvupósts dags. 15. nóvember sl. þar sem þingsályktunartillaga um millilandaflug um Ísafjarðarflugvöll er send Isavia til umsagnar.

Í þessari greinargerð eru möguleikar og kostnaðaráhrif þessara ráðstafana metin. Tvær reglugerðir leggja línuna hvað varðar kostnað vegna ráðstafana sem fara verður út í, verði af umræddri tillögu. Það eru reglugerð um flugvelli nr. 464/2007 og reglugerð um flugvernd nr. 361/2005.

Í reglugerð nr. 464/2007 er flugvöllum á landinu skipt upp í fjóra mismunandi flokka. Flugvöll I, flugvöll II, þyrluvöll og skráðan landingarstað. Samkvæmt 4. gr. reglugerðar um flugvelli skulu millilandaflugvellir falla undir svokallaðan flugvöll í flokki I. Ísafjarðarflugvöllur fellur nú undir flokkinn „landingarstaður“. Þegar flugvöllur er fluttur úr flokknum landingarstaður til áætlunarflugs upp í flugvöll í flokki I og skilgreindur sem millilandaflugvöllur, hafa ákvæði reglugerðar um flugvelli töluverð áhrif á aukinn kostnað.

Kröfum sem hafa kostnaðaráhrif í för með sér, má skipta í þrjá flokka, sem samsvara eftirfarandi köflum í þessari greinargerð.

1. Kröfur reglugerðar um flugvelli, nr. 464/2007, til **mannvirkja**. Hér er einkum um að ræða stofnkostnað vegna mannvirkja s.s. vegna öryggissvæða í kringum flugbrautir.
2. Kröfur reglugerðar um flugvelli, nr. 464/2007, til **gæða- og öryggisstjórnunarkerfis**, auk flugvallarskírteinis. Hér er einkum um að ræða kostnað vegna starfsliðs er vinnur við verkefni, bæði á viðkomandi flugvelli og hjá miðlægum deildum Isavia.
3. Kröfur reglugerðar um flugvernd, nr. 361/2005 hvað varðar **flugverndarmálefni**. Hér er stofnkostnaður vegna vopnaleytaþjónnaðar, breytinga á aðstöðu o.fl. Einnig er kostnaður vegna viðbótarstarfsliðs við vopnaleyta og umsýslu vegna flugverndar, bæði á viðkomandi flugvelli og hjá miðlægum deildum Isavia.

1. Kostnaður vegna mannvirkja.

Við yfirfærslu á flugvelli upp í flokk I þarf, skv. gr. 3.4. í reglugerð um flugvelli, að breikka öryggissvæði til hliðar við flugbrautir verulega. Þessar kröfur um breikkun eiga við um

Ísafjarðarflugvöll, en landfræðilegar aðstæður kreppa svo að flugvöllinum að ekki er unnt að uppfylla kröfur um öryggissvæði né hindranir. Því þyrfti að fá undanþáguheimild fyrir flugvöllinn hvað þetta varðar frá Flugmálastjórn Íslands. Hækkun í flokk I án stækkunar öryggissvæða er þannig háð samþykki Flugmálastjórnar Íslands með tilvísun í undanþáguheimild reglugerðarinnar um landfræðilegar aðstæður, sbr. 50. gr.

2. Kröfur reglugerðar um flugvelli, nr. 464/2007 til öryggistjórnunarkerfis og flugvallarskírteinis.

Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi Isavia er byggt upp með miðlægar aðalstöðvar á Reykjavíkurlugvelli, þar sem skipulagning, samræming og utanumhald fer fram. Öryggis- og gæðastjóri heyrir beint undir forstjóra. Hann sér til þess að kerfislýsingar, svo og tilheyrandi verklag og starfsreglur séu í samræmi við kröfur, eftirlit sé virkt, frávik séu leiðrétt og upplýsingaflæði sé skilvirkt. Verkstjórar öryggis- og gæðamála sem staðsettir eru á flugvalla og mannvirkjasviði og Keflavíkurlugvelli sjá til þess fyrir hönd viðkomandi rekstrarstjóra alþjóðaflugvalla að verkáætlun sem ákvörðuð er í samráði við öryggis- og gæðastjóra sé innleidd.

Miðlægt starfslið vegna öryggis- og gæðamála hjá Isavia

Öryggis- og gæðastjóri Isavia ber ábyrgð á heildarskipulagningu, samhæfingu og stefnumörkun öryggis- og gæðastjórnunarkerfis fyrirtækisins. Á flugvalla- og mannvirkjasviði Isavia er einn starfsmaður sem sér um að öryggis- og gæðamál flugvalla séu í samræmi við settar kröfur fyrirtækisins. Einn starfsmaður hefur samskonar hlutverk á Keflavíkurlugvelli. Vinna að uppfyllingu krafna á sviði öryggis- og gæðamála fer fram á flugvöllum og starfsstöðvum Isavia og rekstrarstjórar millilandaflugvalla bera síðan ábyrgð á að öryggis- og gæðastjórnunarkerfi innan flugvallanna séu virk. Öryggis- og gæðastjóri annast með þátttöku hlutaðeigandi deilda, útgáfu flugvallarhandbóka fyrir flugvöllina. Flugvallarhandbækur fyrir flugvelli í flokki I innihalda umfram flugvallarhandbækur flugvalla í lægri flokkum, verklagsreglur og ákvæði um öryggis- og gæðastjórnunarkerfi.

Á síðari árum hafa kröfur vegna flugvallarreksturs aukist til mikilla muna. Má þar t.d. nefna kröfur í reglugerð nr. 535 frá ESA, sem verður að uppfylla við innleiðingu og rekstur öryggis- og gæðastjórnunarkerfis fyrir flugvelli í flokki I, en ekki er krafa um slíkt kerfi fyrir landingarstaði.

Verkefni á millilandaflugvöllum vegna öryggis og gæðastjórnunarkerfis.

Á hverjum millilandaflugvelli þarf að vera öryggis- og gæðafulltrúi sem notar um 30-40 % af vinnutíma sínum í málefni tengd öryggis- og gæðastjórnunarkerfinu á flugvöllinum. Viðkomandi þarf að hafa góða þekkingu á því sviði, innri úttekjum, kröfum og reglugerðum ásamt töluþekkingu. Töluverð þjálfun þarf því að fara fram áður en viðkomandi getur sinnt þessum verkefnum á farsælan hátt. Einnig má gera ráð fyrir að breytt verklag á flugvelli í kjölfarið hafi í för með sér aukið álag á flugvallarstarfsmenn og því þarf að upplýsa starfsmenn með námskeiðum og hafa góða eftirfylgni með innleiðingu öryggis- og

gæðastjórnunarkerfis. Má því gera ráð fyrir aukakostnaði sem nemur 40% starfshlutfalli fyrir hvern nýjan millilandaflugvöll vegna öryggis og gæðastjórnunar.

Aukið eftirlit með tæknibúnaði

Innleiðing nýs verklags vegna öryggis- og gæðastjórnunarkerfa fyrir tæknibúnað verður á ábyrgð þess verkefnastjóra innan tækni- og upplýsingadeildar, sem hefur umsjón með hlutaðeigandi tæknibúnaði. Stór hluti af öryggisstjórnunarkerfi er fyrirbyggjandi viðhald á tækjum og áætlanagerð sem tekur mið af aðstæðum hverju sinni. Því er ljóst að aukið eftirlit tæknimanna mun hafa aukinn kostnað í för með sér.

Starfsleyfi / flugvallarskírteini

Flugvellir þurfa starfsleyfi / flugvallarskírteini frá Flugmálastjórn Íslands. Að sama skapi þurfa landingarstaðir að hljóta skráningu hjá Flugmálastjórn. Árgjald Flugmálastjórnar fyrir hvern skráðan landingarstað til áætluunarflugs er 235.630. kr. Árgjald vegna flugvallarskírteinis fyrir flugvöll í flokki I án blindflugskerfa er 2.356.260. kr.-:

Aukin árlegur kostnaður vegna flugvallarskírteinis við að færa Ísafjarðarflugvöll upp í flugvöll í flokki I væri því að lágmarki rúmar 2,2 milljónir á ári.

Samtals kostnaður vegna öryggis- og gæðakerfa:

- 3 milljónir á ári vegna aukningar í mannahaldi.
 - 2 milljónir á ári vegna aukins eftirlits með innleiðingu nýs verklags.
 - 2,2 milljónir á ári vegna flugvallarskírteinis.
- Alls kr. 7,2 milljónir á ári.**

3. Kostnaðar vegna flugverndarráðstafana.

Stofnkostnaður fullra flugverndarráðstafana er áætlaður 44.900.000. kr.-Helstu kostnaðarliðir eru gegnumlýsingarvélar fyrir handfarangur og lestarfarm, auk breytinga og úrbóta á hliðum og girðingum. Helsta óvissa stofnkostnaðar varðar aðstöðubreytingar sem grípa þarf til við að koma handfarangursvél fyrir og tryggja svæðaskiptingu flugstöðvar með tilliti til hreins svæðis fyrir skimaða farþega og handfarangur þeirra (hér áætlað 10.000.000. kr.-).

Árlegur aukinn rekstrarkostnaður vegna flugverndarráðstafana er áætlaður 9.743.200. kr.- Helstu kostnaðarliðir felast í auknum mannafla til að annast innleiðingu og viðhalda flugverndarráðstöfunum flugvallarins. Reynslan af flugverndarráðstöfunum á millilandaflugvöllum Isavia utan Keflavíkurflugvallar sýnir að hér yrði um að ræða 50% starf. Annar stór kostnaðarliðir er afskriftir búnaðar. Helsta óvissan er svo kostnaður við framkvæmd vopnaleitar / öryggisskoðunar sem grundvallast á fjölda fluga sem þarf að afgreiða með þeim hætti, hér áætlað 2.000.000 Kr.- en gæti orðið eitthvað lægra eða mun hærra.

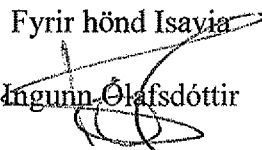
Samtals kostnaður vegna flugverndarráðstafana:

- 44,9 milljónir í stofnkostnað.
- 9,7 milljónum árlega í aukinn rekstrarkostnað.

Samantekt:

Skv. ofansögðu er ljóst að töluverður kostnaður fylgir því að flytja flugvöll úr flokkinum landingarstaður í flugvöll í, flokki I, en eins og áður segir gerir 4. gr. reglugerðar um flugvelli, nr. 474/2007 þá kröfu að allir millilandflugvellir séu í þeim flokki. **Stofnkostnaður vegna þessara ráðstafana yrði um 44,9 milljónir, auk aukins rekstrarkostnaðar upp á 16,9 milljónir króna á ári.** Enga undantekningarheimild frá ofangreindri kröfu er að finna í reglugerðinni. Þar er einungis að finna heimild fyrir Flugmálastjórn Íslands að veita undantekningu frá ákvæðum I-VII að hluta eða öllu leyti, vegna landfræðilegra aðstæðna. Undir þeim kringumstæðum er Flugmálastjórn Íslands heimilt að veita starfsleyfi, sbr. 50. gr. Eins og áður segir þyrfti Flugmálastjórn Íslands að veita slíka undanþágu fyrir Ísafjarðarflugvöll ef fallist yrði á umrædda þingsályktunartillögu.

Ljóst er að afar erfitt yrði að fara út í ofangreindar ráðstafanir með tilheyrandi kostnaði, sérstaklega með tilliti til núverandi efnahagsástands, nema auknar fjárveitingar kæmu til.

Fyrir hönd Isavia

Ingunn Ólafsdóttir
skrifstofustjóri