

Vísað er til umsagnarbeiðni Umhverfis- og samgöngunefndar Alþingis dags. 28 febrúar 2018 vegna tillögu til þingsályktunar um millilandaflug um Hornafjarðarflugvöll, 149. mál

Eftirfarandi er umsögn Isavia ohf. vegna erindisins.

Sambærilegar umsagnarbeiðnir hafa borist frá fyrri þingum auk þess sem sveitastjórnir og aðrir hagsmunaaðilar hafa óskað eftir að kannaðir verði möguleikar á millilandaflugi frá nokkrum stöðum sem þjóna ekki millilandaflugi. Ítarleg greinargerð var unnin á árinu 2008 vegna þessa þar sem leitast var við að taka saman kostnað við að uppfæra flugvelli á nokkrum stöðum í flokk millilandaflugvalla sem og áætlaðar tekjur viðkomandi flugvallar vegna millilandaflugs. Sú greinargerð var uppfærð 2011-2 og að einhverju leyti árið 2015. Í greinargerð með þingsályktuninni nú er vísað til þessarar greinargerðar frá Flugstöðum, forvera Isavia og þá byggt á forsendum reglugerðar 464/2007 um flugvelli. Þessar forsendur eru gjörbreyttar því að á árinu 2016 tók gildi hér á landi ný reglugerð nr. 75/2016 um flugvelli. Reglugerðin innleiðir reglugerð framkvæmdastjórnar ESB nr. 139/2014 um kröfur og stjórnáætlun meðferð er varða flugvelli. Allir millilandaflugvellir á landinu þurfa að uppfylla kröfur reglugerðarinnar. Reglugerð 464/2007 gildir nú eingöngu um innanlandsflugvelli og tilvísanir í greinargerðinni til einstakra ákvæða reglugerðarinnar eru úreltar. Þá er búið að fella úr gildi reglugerð nr. 985/2011 um flugvernd og ný breytt reglugerð nr. 750/2016 hefur tekið gildi sem innleiðir fjöldann allan af gerðum ESB.

Frestur var veittur (skv. EES gerðinni) til síðustu áramóta fyrir millilandaflugvelli til að uppfylla kröfur reglugerðar 75/2016, eða til að ganga frá áætlun um uppfyllingu slíkra krafna. Þetta var forsenda þess að fá útgefin ný flugvallaskírteini fyrir lok árs 2018. Flugvellir sem ekki uppfylltu kröfur EES gerðarinnar til að fá flugvallarskírteini fyrir þessi tímamörk verður að líta á sem nýjan flugvöll með hliðsjón af kröfunum. Þannig verður svigrúm til fávika við að taka nýjan flugvöll undir reglurnar nánast ekkert.

Um aðra flugvelli á landinu sem ekki þjóna millilandaflugi gildir sérstök reglugerð nr. 464/2007 þar sem vægari kröfur eru gerðar til flugvalla. Núverandi flugvöllur á Hornafirði uppfyllir lágmarkskröfur sem þar eru gerðar. Ef hefja ætti millilandaflug um völinn er þörf á mikilli fjárfestingu til þess að flugvöllurinn uppfylli allar kröfur sem nú gerðar eru til millilandaflugs og reglugerðar nr. 75/2016.

Hér á eftir verður vikið að helstu kostnaðarþáttum og þó að þar sé hann almennt metin og miðað við stærri millilandaflugar þá er það frekar stigsmunur en eðlis þegar horft er til minni farþegavéla þar sem helstu kröfur gera ekki greinarmun þar á.

1. Yfirborð flugbrautarinnar á flugvöllinum í Hornafirði er nú lagt olíumöl sem þarf að skipta út fyrir malbik. Ekki verður mögulegt að stunda millilandaflug á stærri flugvélum um brautina án verulegra fjárfestinga. Reikna þarf með yfirborðsskiptum og breikkun núverandi flugbrautar. Síðan verður að gera ráð fyrir malbikun yfirborðs. Fjárfesting í yfirborði og malbiki er á bilinu 1,5-2,0 milljarðar.
2. Ljósakerfi flugvallarins uppfyllir ekki kröfur, þau orðin gömul og þurfa endurnýja sem er fjárfesting metin á um 200 milljónir. Þá þurfa millilandaflugvellir að uppfylla kröfu um aðflugsljós á báðum endum flugbrautar, kostnaðaráætlun vegna þeirra um 300 milljónir króna.
3. Gera þarf ráð fyrir flugleiðsögubúnaði en uppsetningu á aðflugsbúnaði (ILS) á báða enda slíkrar flugbrautar og er áætlun um kostnað á slíkum búnað og hönnun aðfluga um 400 milljónir króna. Auk þess þarf að endurnýja fjarskiptakerfi flugvallarins, veðurupplýsingakerfi og annan sérhæfðan búnað. Gera má ráð fyrir að slík fjárfesting væri um 100 milljónir króna.
4. Þá uppfyllir flugstöðin er á engan hátt kröfur til að taka á móti stærri hopi farþega. Einnig þarf að taka tillit til krafna um flugvernd og tollvernd, þegar um millilandaflug er að ræða. Hugsanlega

mætti reyna að finna hagkvæmari lausnir, ef aðeins er gert ráð fyrir að flugvöllur nýtist sem varaflugvöllur. Það verður þó ekki vikist undan því, að flugvernd og útfærsla hennar er eftirlitsskyld og ekki fæst leyfi fyrir slíkan rekstur, nema að lágmarkskröfum verði framfylgt. Sama á við um toll og landamæravörslu. Ef byggja ætti mannvirki, sem gæti nýst sem flugstöð, sem uppfyllir allar kröfur og gæti tekið við allt að 200 farþegum, þá væri slík fjárfesting með húsnæði, tækjabúnaði og landamærum að lágmarki um 1,0-1,5 milljarður króna.

5. Ríkar öryggiskröfur eru gerðar í kringum millilandaflugvelli og tryggja að umferð um flugvöllinn sé stýrð og undir eftirliti. Það verður því að gera ráð fyrir, að reisa þurfi mun öflugari girðingar í kringum svæðið og tryggja umferðastýringu á flugvallasvæðinu. Fjárfesting vegna slíkrar girðingar væri á bilinu 150-200 milljónir króna, með öruggum hliðum með aðgangsstýringu.
6. Rétt er að taka fram, að það er ekki aðstaða til að afgreiða eldsneyti á stærri flugvélar á flugvellinum. Það er erfitt að meta hvað gæti þurft til, en kröfur vegna slíkrar afgreiðslu hafa aukist mjög undanfarin ár. Ekki er reiknað með neinni sérstakri fjárfestingu vegna þessa, en rétt er að benda á, að það gætu komið kröfur um slíkt ef slík starfsemi færi fram á flugvellinum.
7. Endurnýja yrði allan tækjabúnað flugvallarins, bæði varðandi slökkvibifreiðar og tæki til að hreinsa flugvöllinn. Það verða að vera a.m.k. tveir sérhæfðar og öflugar slökkvibifreiðar á flugvellinum, til að uppfylla kröfur vegna stærri flugvéla. Gera verður ráð fyrir a.m.k. tveimur öflugum sameykjum til að ryðja snjó ef þarf, auk blásara og hjólagrófu. Auk þess þarf að reikna með smærri farartækjum, eins og bremsumælingarbil. Hugsanlega mætti vinna hluta af þessu með aðilum á svæðinu en fjárfesting í sérhæfðum tækjum yrði um 400-450 milljónir.
8. Það er mikill munur á daglegum rekstrarkostnaði millilandaflugvallar og flugvallar sem aðeins er nýttur vegna innanlandsflugs. Það er aðeins erfitt að meta hve mikla mönnun slíkur flugvöllur þarf, ef hann á aðeins að nýtast sem varaflugvöllur. Það er þó 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 milljónir á ári. Árlegur rekstrarkostnaður millilandaflugvallar er á bilinu 400-600 milljónir á ári.

Samkvæmt þessu er óvarlegt að gera ráð fyrir að fjárfesting í millilandaflugvelli, sem gæti tekið á mótí farþegaþotum með litlum fyrirvara sé á bilinu 4,0-5,0 milljarðar og að rekstrarkostnaður á ári, án afskrifta og kostnaðar vegna fjárbindingar væri á bilinu 400-600 milljónir á ári.

Í dag eru fjórir flugvellir á Íslandi sem uppfylla kröfur til millilandaflugvalla þ.e. Keflavíkflugvöllur, Reykjavíkflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur. Fjárfestingar í þessum flugvöllum og rekstrarkostnaður þeirra mun hærri en á þeim flugvöllum, sem aðeins eru nýttir fyrir innanlandsflug.

Þó að hugsanlega mætti draga úr fjárfestingum vegna minni loftfara er ljóst að sá fjárfestingakostnaður myndi hlaupa á milljörðum og rekstrarkostnaður yrði mun hærri en á innanlandsflugvelli og jafnframt að gjaldtaka af slíku flugi myndi aldrei standa undir rekstri hvað þá fjárfestingum.

Rétt er að vekja athygli á að fjármagn til reksturs núverandi flugvallakerfis innanlands er langt undir því sem félagið hefur talið nauðsynlegt. Um leið verður ekki séð að raunhæft sé að bæta á kostnaði vegna flugs sem getur nýtt aðra flugvelli sem þegar eru til þess búnir að annast þá þjónustu.

Hugsanlegt er að veita megi undanþágur frá gildandi reglum varðandi flug minni einkavéla inná þessa staði en það væri þá aðeins í einstaka tilviki, þar sem sérstök öryggisrök lægju til grundvallar og þá með samþykki Samgöngustofu.

Félagið er tilbúið að mæta á fund nefndarinnar til að fara yfir umsögnina, ef óskað er

F.h. Isavia

Með kveðju / Best regards,

**Karl Alvarsson**

yfirlögfræðingur hdl / General Counsel, LLM