

Akureyri, 8. janúar 2020

## **Varðar: Umhverfis- og samgöngunefnd vegna Samgönguáætlunar til 2024**

Fyrirliggjandi drög að Samgönguáætlun eru mikil vonbrigði fyrir alla þá sem þykir eðlilegt að lífsgæði og möguleikar til atvinnu, menntunar og alþjóðlegs samstarfs séu þeir sömu óháð búsetu. Núverandi drög ganga þvert gegn markmiðum um að jafna álag á landið og stuðla að atvinnuuppbyggingu um land allt.

Samkvæmt framlagðri Samgönguáætlun skal ráðstafað 0,00 krónum til Akureyrarflugvallar á næstu 5 árum.

Það er algerlega óverjandi að drög að Samgönguáætlun skuli vísitandi svelta stærsta flugvöll landsins utan höfuðborgarsvæðis og Suðurnesja, sem jafnframt er mikilvægasti varaflugvöllur Keflavíkurflugvallar (KEF) og í reynd forsenda fyrir flugi til og frá landinu.

Miklum kröftum hefur verið varið til að byggja upp ferðapjónustu, afþreyingu, hótél og innviði og sem betur fer virðist markaðssetning heimamanna undanfarin ár vera að skila árangri með auknum áhuga erlendra flugrekenda, auk þess sem flestum flugtæknilegum hindrunum hefur verið rutt úr vegi.

Alþjóðleg flugumferð um Akureyrarflugvöll jókst um 70% á árinu 2018 og árið 2019 stefnir í ríflega 35% aukningu í alþjóðaflugi um flugvöllinn.

Helst þykir aðstöðuleysi í flugstöð hamla frekari vexti og virðist skv framlagðri áætlun ætlað að gera það. Þetta er heimagerður flöskuháls á frekari dreifingu ferðamanna um landið, í stað þess að styðja við að jafna álagið á landið, sbr yfirlýst markmið í Samgönguáætlun (2.1.4 og 2.1.18).

Skv nýlegri skýrslu um ástand mannvirkja, markaðsmöguleika og flugtækni má reikna með að kosta muni um 2.2 ma króna að klára flughlað (sem safnað hefur mosa í malarbyggingum frá 2013) og byggja við flugstöð.

Hægt er að áfangaskipta framkvæmdum, en fyrir þessa fjárhæð eru slegnar tvær flugur í einu höggi; fullbúinn alþjóðaflugvöllur (önnur gátt inn í landið) og boðlegur varaflugvöllur fyrir Keflavík með stæði fyrir amk 8-9 flugvélar.

Í þessari umræðu þurfa nefndarmenn að átta sig á að varaflugvellir KEF eru í stanslausri notkun og í reynd forsenda þess að hægt sé að fljúga til Íslands, en þeir verða að vera brúklegir er KEF lokar vegna atburða (veður, slys, náttúruvá).

Öryggiskröfur einfaldlega krefjast þess að öryggi flugfarþega sé ekki stefnt í voða með ófullnægjandi aðstöðu á landinu í þeim tilvikum er KEF lokast (sbr Eyjafjallajökulsgosið eða t.d. óhapp 27. október sl.)

-

Markaðssetning á Íslandi hefur á undangengnum árum lagt mesta áherslu á sv-horn landsins. Er nú svo komið að það svæði er komið yfir þolmörk og erlendir fréttamiðlar vara við Íslandsheimsókn, þar sem ferðamenn hitti aðallega aðra ferðamenn í biðröðum við fjölsóttu ferðamannastaði á sv-horni landsins. Þá sýna tölur að hinn dæmigerði ferðamaður fer ekki lengra en sem nemur 150 km frá innkomuflugvelli (KEF), sem í reynd þýðir að megnið af landinu er enn sem komið er vannýtt auðlind. Í því felst mikið tækifæri fyrir þjóðarhag.

Þessa nýtingu má best bæta með því að hlúa að alþjóðaflugi um flugvelli utan Reykjaness. Koma þá í reynd einungis Akureyri og Egilsstaðir til greina. Af þeim tveimur er Akureyrarflugvöllur lengra kominn í markaðssetningu og innviðauppbyggingu.

Fjármagn til að ljúka uppbyggingu Akureyrarflugvallar og fullbúa aðra gátt inn í landið verður að tryggja í Samgönguáætlun til næstu 5 ára.

Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson

Áhugamaður um bætt þjóðlíf



Akureyrarflugvöllur 27.10.2019 / AA

# Akureyrarflugvöllur

SKÝRSLA UNNIN FYRIR AFE

DESEMBER 2019

ÞORVALDUR LÚÐVÍK SIGURJÓNSSON

# Samantekt og niðurstaða

---

- a) Uppsöfnuð viðhalds- og endurnýjunarþörf núverandi mannvirkja er 2 milljarðar króna
- b) Nýfjárfestingar í flughlaði og flugstöð um 2,2 milljarðar króna
- c) Tækjakostur, flugbraut og aðflugsbúnaður eru í góðu lagi
- d) Flugstöð og flughlað í óviðunandi ástandi
- e) Enginn flugvöllur nema Keflavík sjálfbær – sjálfbærni náð 2012
- f) Akureyrarflugvöllur ekki líklegur til sjálfbærni í náinni framtíð
- g) Forsenda yfirtöku á flugvellingum er 770-900 m. kr. árleg meðgjöf í fyrirsjáanlegri framtíð

# Núverandi mannvirki og aðstaða

---

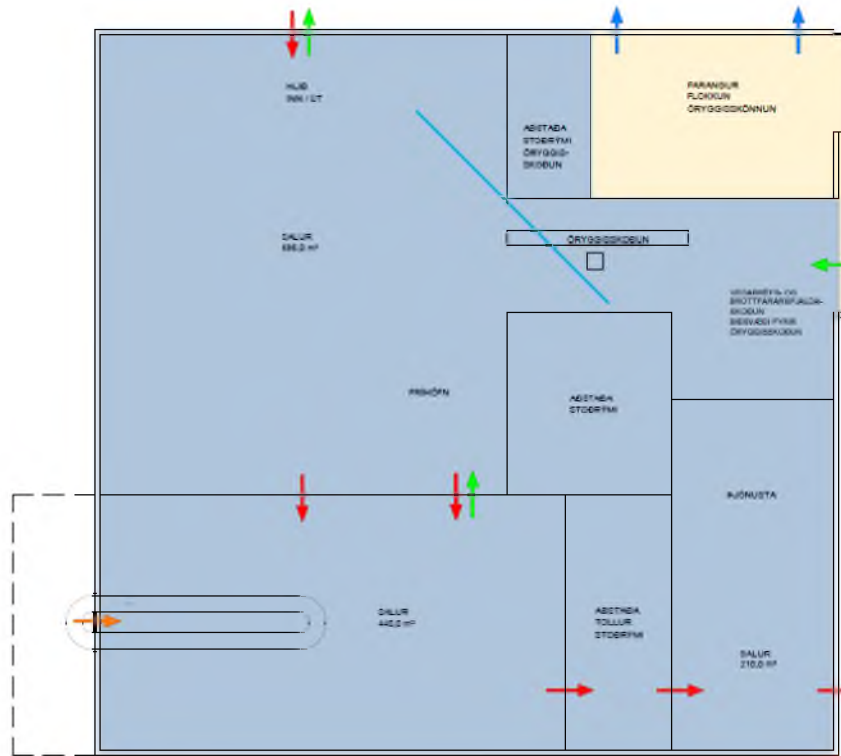
- a) Flugstöð er um 1600 m<sup>2</sup>. Annar innanlandsflugi. **þarf að tvöfalda**
- b) **Aðflugsleiðir, aðflug og flugbraut í góðu lagi.**
- c) **Flughlað óviðunandi og á undanþágu nú þegar.**
- d) **Tækjakostur viðunandi. Ekki er þörf á viðbótarfjárfestingu**

# Fjárfestingar og framkvæmdir

---

- a) **Flugstöð þarf að tvöfalda.** Lausnamiðaðar lausnir í boði. Áætlaður kostnaður 615 m. kr. Heimild til að leigja eða kaupa í fjárlögum. **Engir fjármunir eyrnamerkir enn sem komið er.**
- b) **Flughlað kostar 1,6 ma. kr. frá núverandi ástandi** skv mati Eflu – verkfræðistofu. Mikil þörf á að klára, en ljóst að núverandi malarhrúgur duga ekki til.
- c) **Aðflugsbúnaður er að verða fullnægjandi.** Nokkrar leiðir í boði fyrir flestar tegundir flugvéla. Mesta byltingin mun verða í innleiðingu EGNOS gervihnattaleiðsögu (innan 5 ára). Krefjandi aðstæður verða þá að mestu úr sögunni.

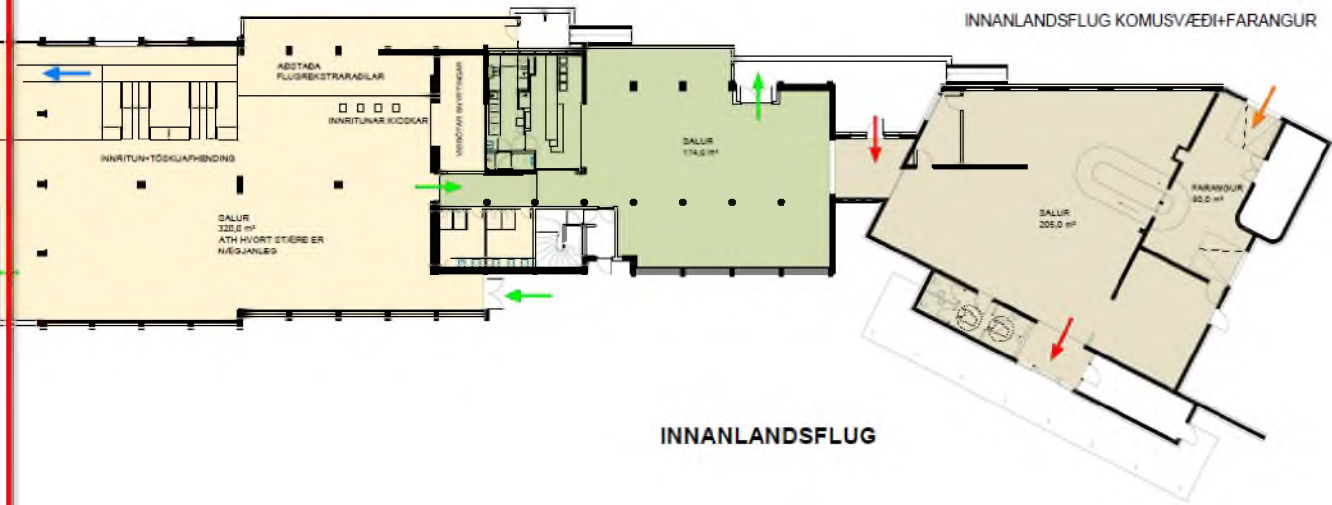
MILLILANDAFLUG  
BIÐSALUR-BROTTFÖR  
VEITINGAR  
KOMA-VEGABRÉFSSKOÐUN  
FRÍHÖFN



MILLILANDAFLUG  
KOMA-FARANGUR  
AÐGENGI AÐ FRÍHÖFN  
TOLLUR  
ÞJÓNUSTA

MILLILANDAFLUG

INNANLANDSFLUG + MILLILANDAFLUG  
INNRIÐUNARSVÆÐI  
FARANGUR BROTTFÖR



INNANLANDSFLUG BROTTAFARARSVÆÐI

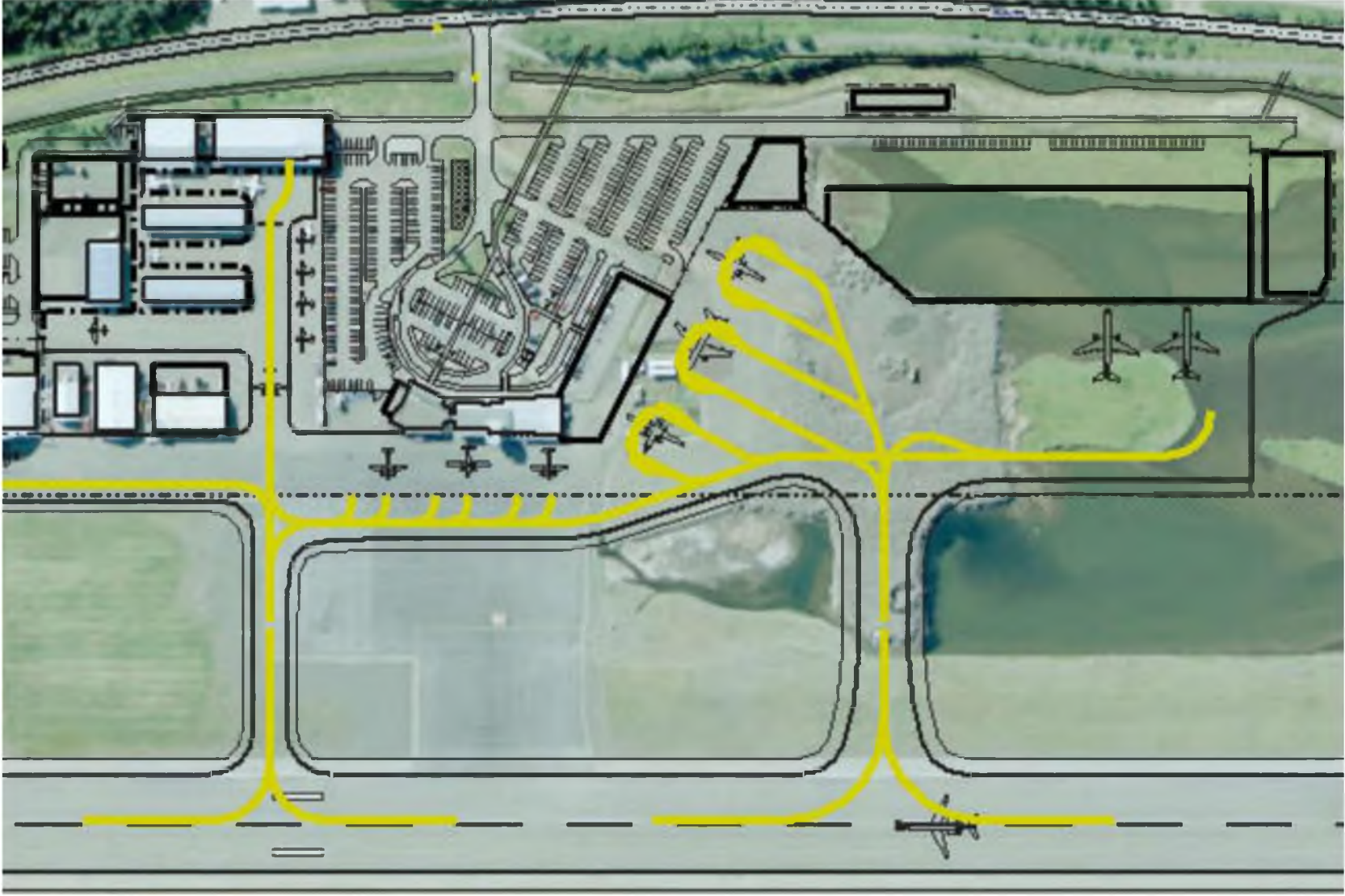
INNANLANDSFLUG KOMUSVÆÐI+FARANGUR

INNANLANDSFLUG









# Rekstrarforsendur

---

- a) Rekstrargjöld umfram tekjur árið 2018 voru um 480 m. kr.
- b) Árleg fjárfestingar- og viðhaldspörf núverandi mannvirkja um 200 m. kr. árlega til viðbótar
- c) Fyrirliggjandi gögn benda til að fjárfesta þurfi fyrir 2.2 ma. kr. til að uppfæra flugstöð og flughlað
- d) Viðhaldspörf við þá framkvæmd eykst um sem nemur 220 m. kr. (10%).

**Heildarfjárförf umfram tekjur      900 m. kr.**

# Rekstrarforsendur - Möguleikar

---

- a) Skapa aðstöðu til tekjusköpunar: Fríhöfn, leiga verslunarhúsnæðis / aðstöðu í flugstöð
- b) Samrekstur slökkviliða
- c) Bílastæðarekstur. Ætti bærinn að taka afmarkaða þætti?
- d) Samgöngumiðstöð á flugvellingum?

# Að lokum um Akureyrarflugvöll...

---

- a) Núverandi staða óboðleg. Miklir framtíðarmöguleikar í markaðssetningu og uppbyggingu...
- b) Heildarfjárfesting upp á 2,2 ma myndi nægja fyrir fullbúna flugstöð og flughlað, sem þá myndi fullnægja varaflugvallarhlutverki**
- c) Áhrif skipulagsbreytinga ISAVIA óljós.
- d) Án þess að til rekstrarlegrar yfiröku komi, getur bærinn komið að málum á ýmsan hátt
- e) Reynsla nágrannalanda okkar sýnir að fáir flugvöllir eru sjálfbærir. Stærstu flugvöllir hvers lands eru látnir greiða fyrir uppbyggingu heildstæðs flugvallarkerfis í landinu öllu (Avinor)

Almennt

---



# Stóra myndin í alþjóðaflugi um Ísland

---

„Vel heppnaðir alþjóðlegir flugvellir gegna sérstöku hlutverki í hagkerfi og búa til öflug tengsl við umheiminn. Samkvæmt niðurstöðum ACI Europe í skýrslu sem birt var í janúar 2015 kemur fram að 10% aukning í flugtengingum til og frá landinu skili sér í aukinni þjóðarframleiðslu um 0,5%. Með því að tengja Ísland frekar við umheiminn opnum við brú fyrir viðskipti, menntun og menningarleg tengsl.“

Úr Uppbyggingaráætlun Isavia fyrir KEF, 2015

- I. Umferð um KEF hefur þrefaldast frá 2010
- II. Raunsamdráttur til **ALLRA annarra flugvalla er 60% frá 2007.**
- III. EGS + AEY fullbúnir myndu kosta um **4,2ma.**
- IV. **4,3 ma var afkoma Isavia e skatt 2018**
- V. Enginn „norðlenskur misskilningur“ um varaflugvöll og alþjóðaflugvöll. Gjarnan einn hinn sami í heiminum.

**Allt kapp hefur verið lagt á KEF. Allir aðrir flugvellir landsins verið sveltir um viðhald og uppbyggingu Viðunandi ástand varaflugvalla er forsenda flugs um Keflavík – ekki afleiðing.**



# Alvarlegir brestir í viðhaldi og uppbyggingu varaflugvalla

Heimir Már Petursson skrifar · 30. október 2019 18:30

Líkar þetta 111



Flugvöllurinn á Egilsstöðum.

Formaður Öryggisnefndar Félags atvinnuflugmanna segir alvarlega bresti vera í viðhaldi og uppbyggingu varaflugvalla landsins sem stjórnvöld hafi verið sinnulaus gagnvart. Bráð aðkallandi sé að fara í framkvæmdir við flugvöllina á Egilsstöðum og Akureyri.

Í breytingum á samgönguáætlun til næstu fimm ára sem er að koma til umfjöllunar í umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis er gert ráð fyrir þjófningu milliörðum króna til viðbótar við fyrri áætlanir um uppbyggingu samgöngumannvirkja á Íslandi. Í áætluninni er hins vegar ekki gert ráð fyrir neinum fjármunum til framkvæmda á Akureyrarflugvelli og Egilsstaðaflugvelli sem báðir eru skilgreindir sem varaflugvellir í alþjóðaflugi.

# Ráðherra hafi ekki sýnt fram á fjármögnun varaflugvalla

Kristinn Haukur Guðnason skrifar · 29. október 2019 06:15

Líkar þetta 110



Jón Gunnarsson, formaðurur samgöngunefndarinnar.

PHOTO: LAEGIS/PHOTO

Jón Gunnarsson, segir hrynt að nota viðbótarfjármagn til samgönguáætlunar til að byggja upp varaflugvöllina á Akureyri og Egilsstöðum. Þremur flugvélum Ícelandair var beint til Akureyrar þegar neyð kom upp á Keflavíkurlugvelli eftir að sjúkraflytningavél rann út af flugbraut. Guðjón Helgason, upplýsingafulltrúi Isavia, segir félagið ekki bafa beint flugvélunum til Akureyrar heldur væri það hluti af ferlum flugfélagsins.

„Þetta er þannig ástand að það verður að bregðast við sem allra fyrst,“ segir Jón. „Í samgönguáætlun reiknuðum við með akveðnum aðferðum til að leysa málið en þær hafa ekki gengið eftir. Það er einsýnt í mínum huga að þeir 4 milljarðar sem koma til viðbótar í fjárlögum verði notaðir til uppbyggingar á varaflugvöllum.“

Í samgönguáætluninni sem afgreidd var í febrúar var fjallað um ástand varaflugvalla fyrir milliandannlega hafi Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍÁ) og Ícelandair voruðu við. Kom þar fram að framkvæmdir á Akureyri og Egilsstöðum þyldu ekki 10 til 15 ára bið. „Verkefnalisti vegna nauðsynlegrar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins er orðinn langur og fjölbreyttur vegna vanfjárfestingar síðustu ára. Þessi langvinna þróun veldur brestum í flugvallakerfinu sem almenningi eru haldir en eru engu að síður ógn við flugöryggi,“ sagði í álitni Öryggisnefndar.

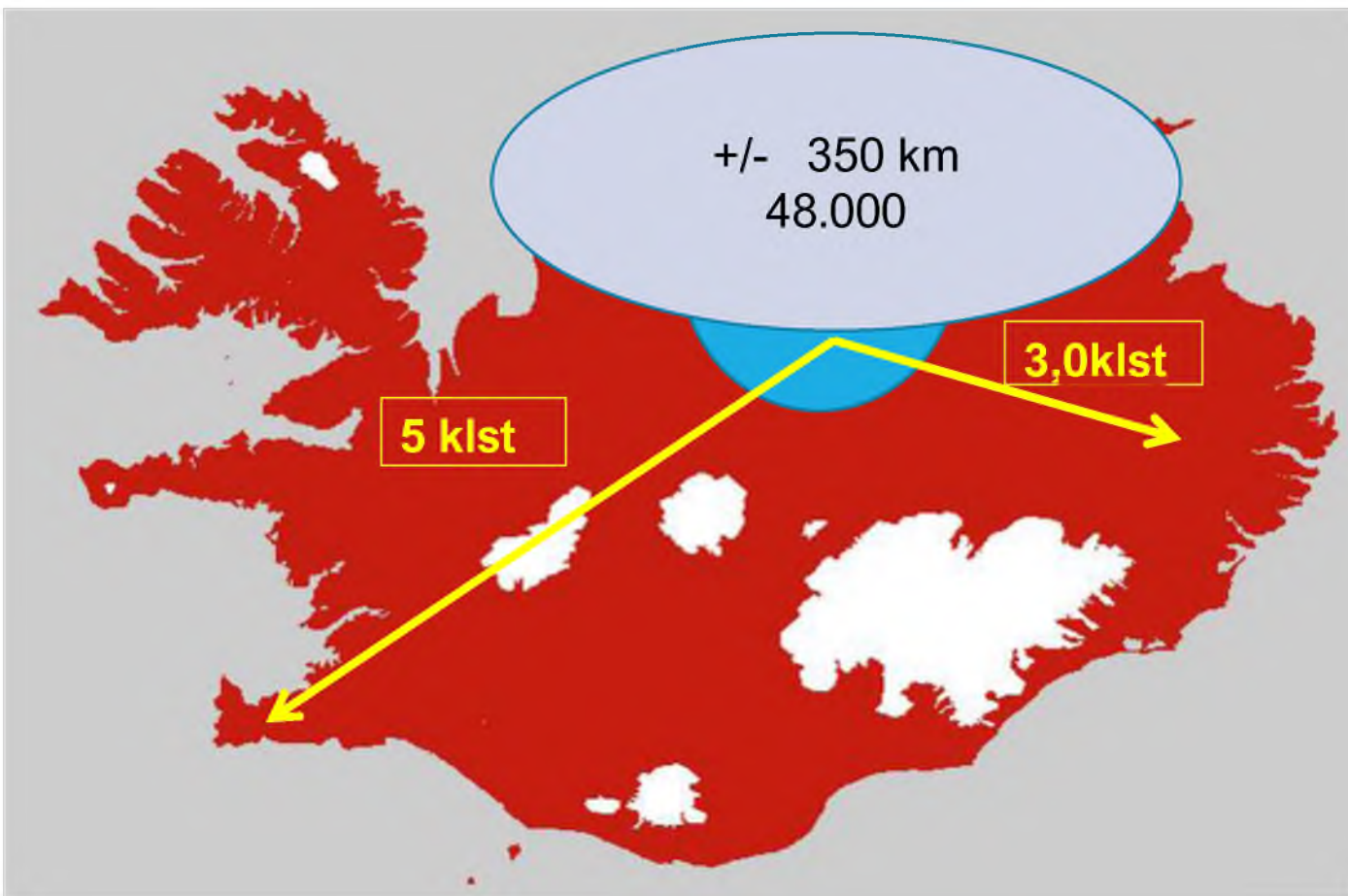
Jón segir að forgangsverkefni ættu að vera akstursbraut á Egilsstaðaflugvelli, sem gæti nýst sem flugvélageymsla í mikilli umferð, og að fallklára flughlaði á Akureyri.

„Meiribluti samgöngunefndar og þingið eru sammála um að fara þurfi í uppbyggingu á varaflugvallakerfinu,“ segir Jón. „Boltinn er hjá ráðherra að koma með lausnir á því hvornig við förum í þessar stórstígu framkvæmdir.“



# Heimamarkaður - Samhengi

---



Heimamarkaður er þekktur – tæpl 50þ manns

Færeyjar eru svipuð að stærð

Færeyingar hafa 4-11 millilandaflug á dag (2-9)

Flest bein flug um AEY seljast upp

# Satt og logið um Akureyrarflugvöll

Ófært vegna fjalla

Vonlaust vegna þess að þar er bara ein braut

Alltof mikil þrengsli

Engir geta lent nema íslenskir flugmenn

Ekki búið að vinna markaðsstarf



# Innsbruck Approach

---



# Akureyri vs Egilsstaðir

---

*„Auk Reykjavíkurlugvallar eru flugvellirnir á Akureyri og Egilssöðum í nánast daglegri notkun sem varaflugvellir fyrir millilandaflug. Tveir síðarnefndu vellirnir eru á allt öðru veðursvæði og fjær. Báðir hafa þeir sína kosti og galla og á báðum er verk að vinna. Öruggast er að báðir þessir flugvellir geti gegnt auka einmitt í sameiningu flugöryggið þar sem þeir eru í sömu átt frá Keflavíkurlugvelli, Akureyri nær og Egilsstaðir varavallarhlutveki sómasamlega og að valið verði í höndum flugáhafnanna á hverjum tíma.“*

*Úr umsögn við Grænbók Flugstefnu:*

*Sigurður Aðalsteinsson, stofnandi Flugfélags Norðurlands, f.v. yfirflugstjóri Flugfélags Íslands, flugrekstrarstjóri, ofl ofl.*

**Báðir flugvellir eru mikilvægir. Útvötnum ekki skilaboðin með innbyrðis deilum og slag um brauðmola...**

# Lykilatriði...

---

Miða við rétt þjálfaða flugmenn á réttum vélum

AEY er ekki sérstaklega erfiður, en krefst þjálfunar

Allar helstu vélar geta lent á AEY

Allir innviðir (hótel, veitingar, tækniþjónusta) til staðar á AEY

Akstursfæri til Reykjavíkur

# Stóra myndin

---

Sameiginlega útheimta EGS og AEY um 4,2 ma til að vera báðir fullnægjandi (4% af KEF áætlun)

Samgönguáætlun upp á tæplega 200 ma, gerir ráð fyrir 0,0 í AEY og takmarkað í EGS

3-földun í Keflavík á 10 árum ÁN fjárfestingar eða viðhalds í varavöllum

ISAVIA er í eigu skattgreiðenda og á ábyrgð ríkissjóðs, sem skipar í stjórn.

Hvernig verður fjármagn tryggt í fjárlögum og samgönguáætlun?