



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 náginni framtíð
- g) Forsenda yfirtöku á flugvellinum er 770-900 m. kr. árleg meðgjöf í fyrirsjáanlegri framtíð

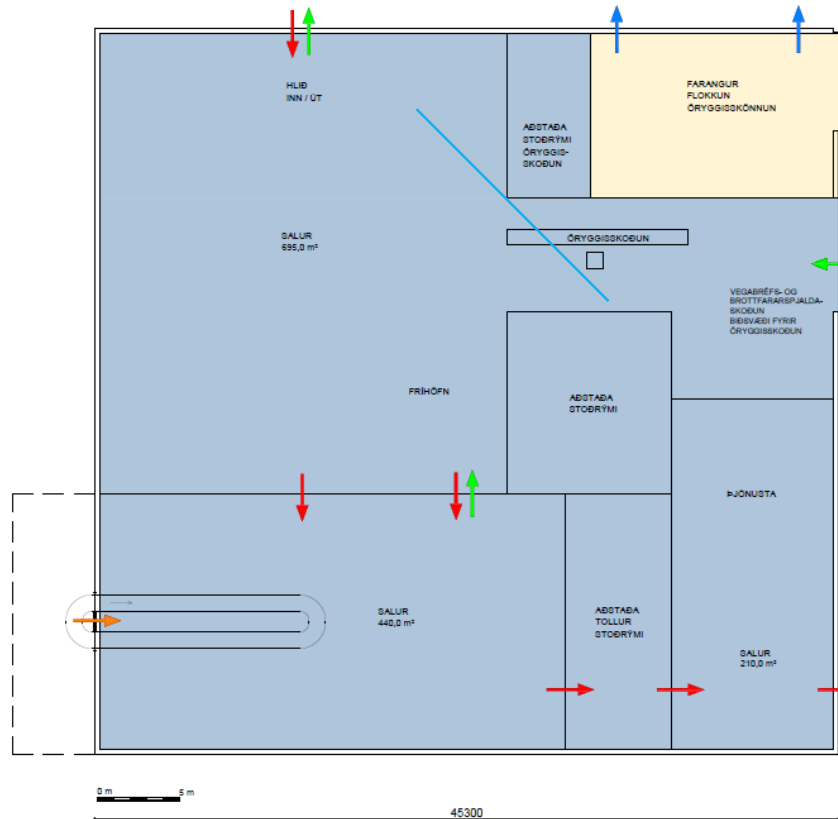
Núverandi mannvirki og aðstaða

- a) Flugstöð er um 1600 m². 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.**

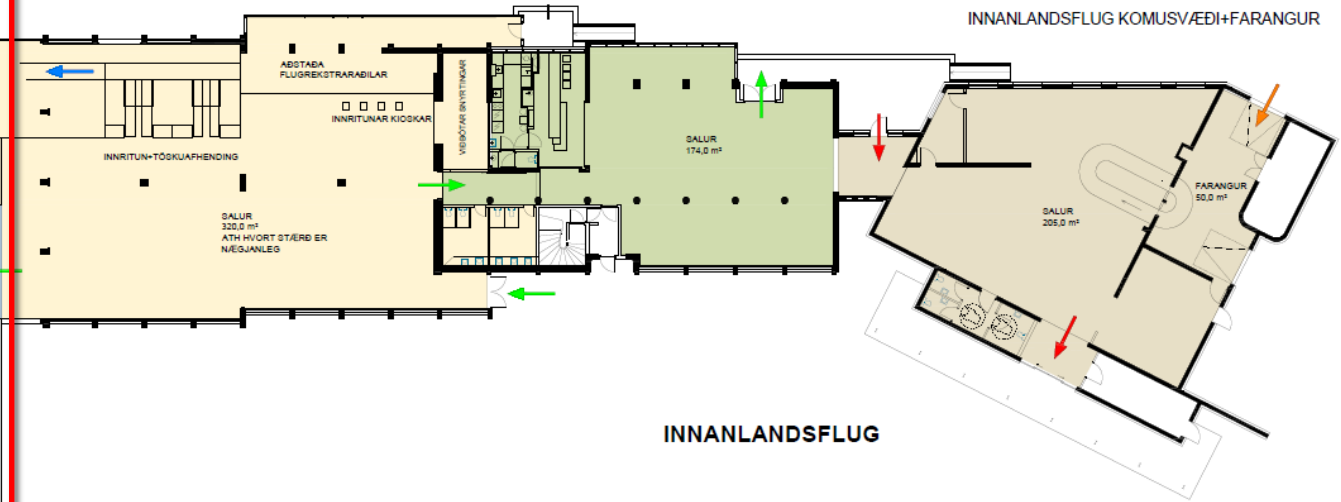
MILLILANDAFLUG
BIÐSALUR-BROTTFÖR
VEITINGAR
KOMA-VEGABRÉFSSKOÐUN
FRÍHÖFN



MILLILANDAFLUG
KOMA-FARANGUR
AÐGENGI AÐ FRÍHÖFN
TOLLUR
ÞJÓNUSTA

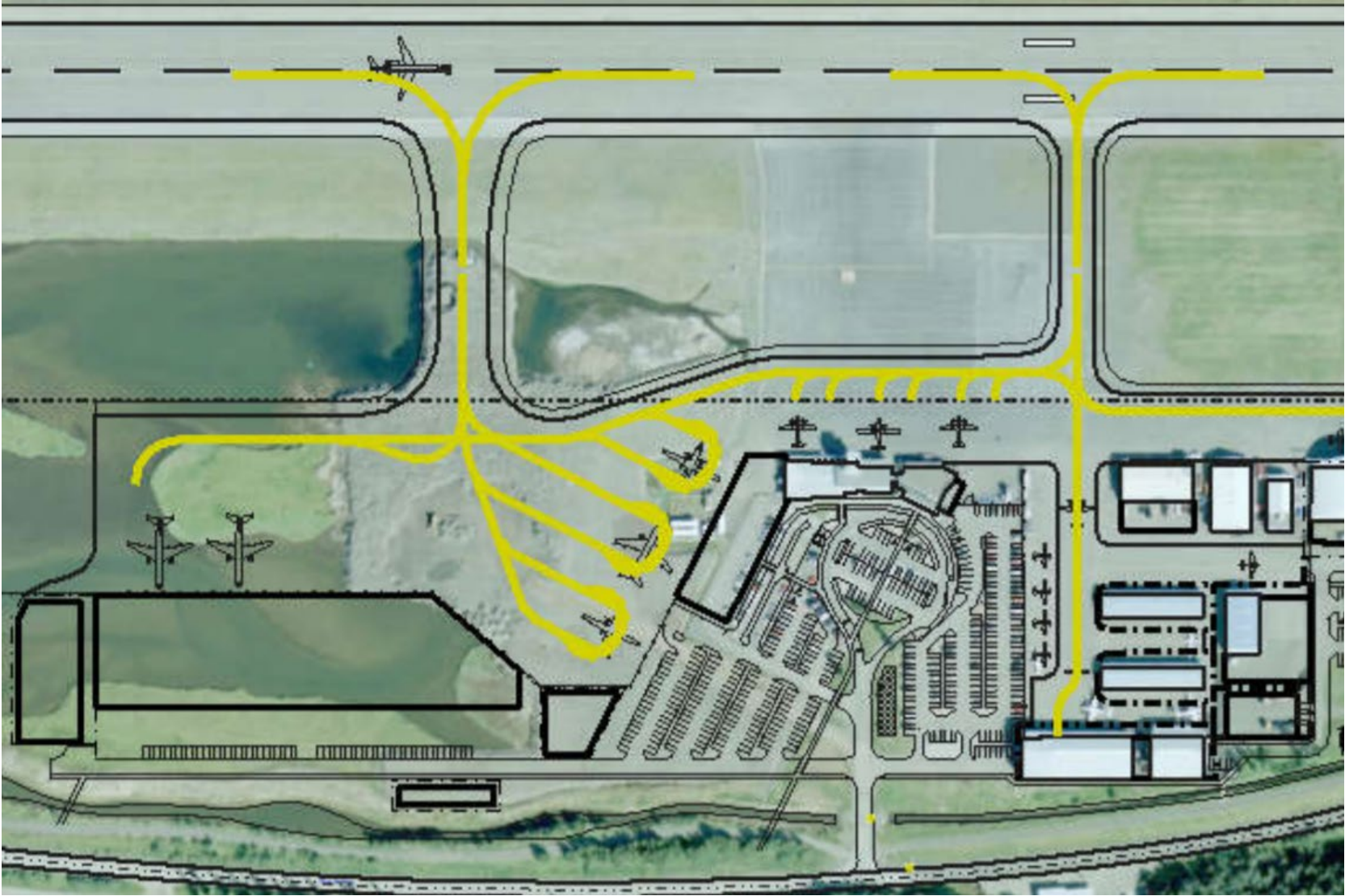
MILLILANDAFLUG

INNANLANDSFLUG + MILLILANDAFLUG
INNRIÐUNARSVÆÐI
FARANGUR BROTTFÖR



INNANLANDSFLUG





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%).

Heildarfjárpörf 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 flugvellar eru sjálfbærir. Stærstu flugvellar hvers lands eru látnir greiða fyrir uppbyggingu heildstæðs flugvallarkerfis í landinu öllu (Avinor)

Almennt



Stóra myndin í alþjóðaflugi um Ísland

„Vel heppnaðir alþjóðlegir flugvellar 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 flugvellar 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 Pétursson 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 stjórnmöld hafi verið sinnulaus gagnvart. Bráð aðkallandi sé að fara í framkvæmdir við flugvellina 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 þjórnum milljónum 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 varaflugvellar í alþjóðaflugi.

Ráðherra hafi ekki sýnt fram á fjármögnun varaflugvalla

Kristinn Haukur Guðnason skrifar · 29. október 2019 00:15

Líkar þetta 110



Jón Gunnarsson, varaformaður samgöngunefndarinnar.

FRÉTSRÁÐGÆVERNI

Jón Gunnarsson, segir brýnt að nota viðbótarfjármagn til samgönguáætlunar til að byggja upp varaflugvellina á Akureyri og Egilsstöðum. Premur flugvélum Icelandair var beint til Akureyrar þegar neyð kom upp á Keflavíkurflugvelli eftir að sjúkraflutningavél rann út af flugbraut. Guðjón Helgason, upplýsingafulltrúi Isavia, segir félagið ekki hafa beint flugvélunum til Akureyrar heldur væri það hluti af ferlum flugfélagsins.

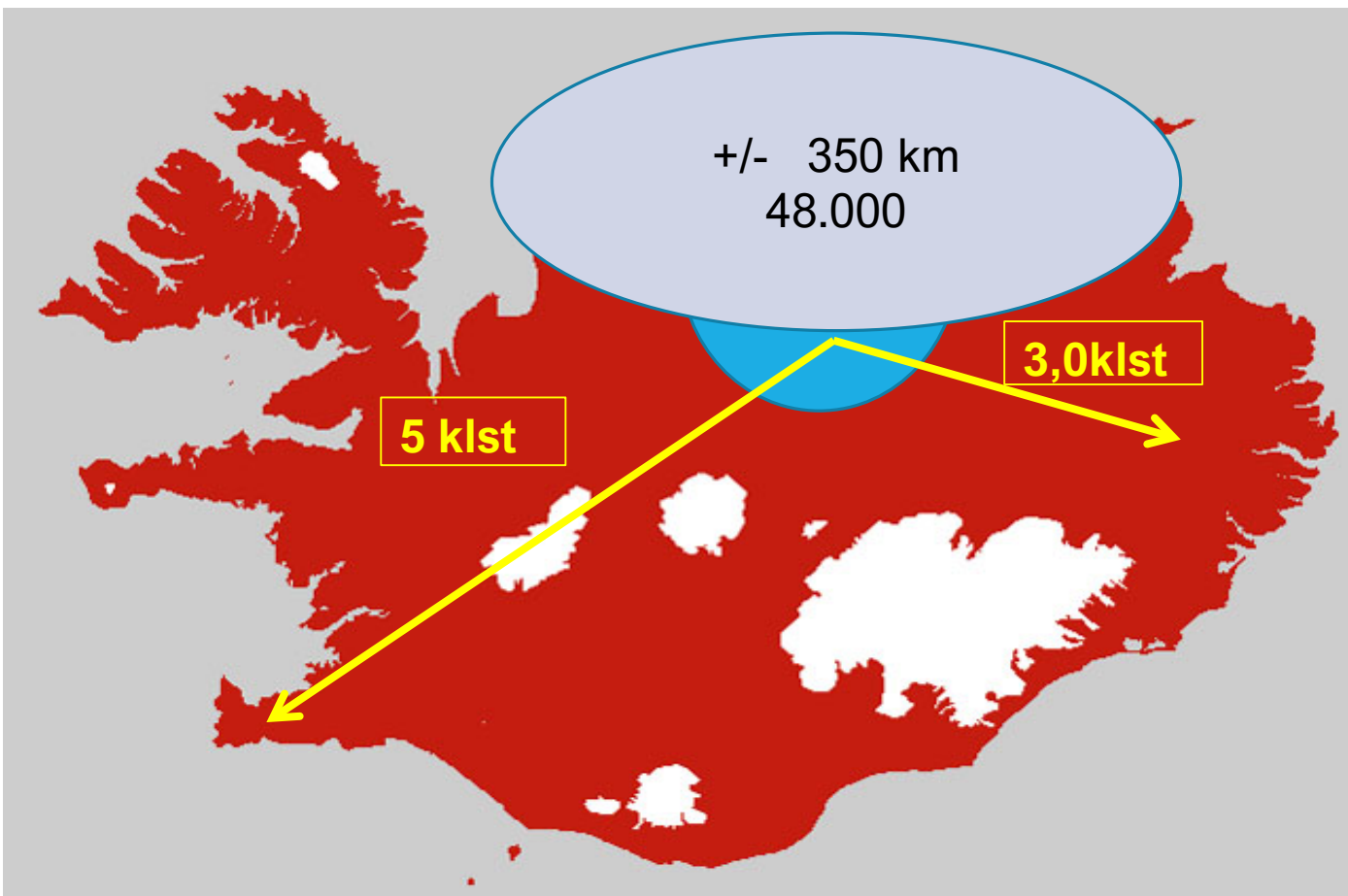
„Þetta er þannig ástand að það verður að bregðast við sem allra fyrst,“ segir Jón. „Í samgönguáætlun reiknuðum við með ákveðnum aðferðum til að leysa málið en þær hafa ekki gengið eftir. Það er einsýnt í mínum huga að þeir 4 milljarðar sem koma til viðbótar í fjárlögum verði notaðir til uppbyggingar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

Í samgönguáætluninni sem afgreidd var í febrúar var fjallað um ástand varaflugvalla fyrir millilandaflug. Þá hóf Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmanna (FÍA) og Icelandair vörðu við. Kom þar fram að framkvæmdir á Akureyri og Egilsstöðum myndu 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 huldur en eru engu að síður ógn við flugöryggi,“ sagði í áliti Öryggisnefndar.

Jón segir að forgangsverkefni ættu að vera akstursbraut á Egilsstaðaflugvelli, sem gæti nýst sem flugvélagæmsla í mikilli umferð, og að fullklára flugblaðið á Akureyri.

„Meirihluti 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 hvernig við förum í þessar stórstígu framkvæmdir.“

Heimamarkaður - Samhengi



Heimamarkaður er þekktur – tæpl 50þ manns

Fæereyjar 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

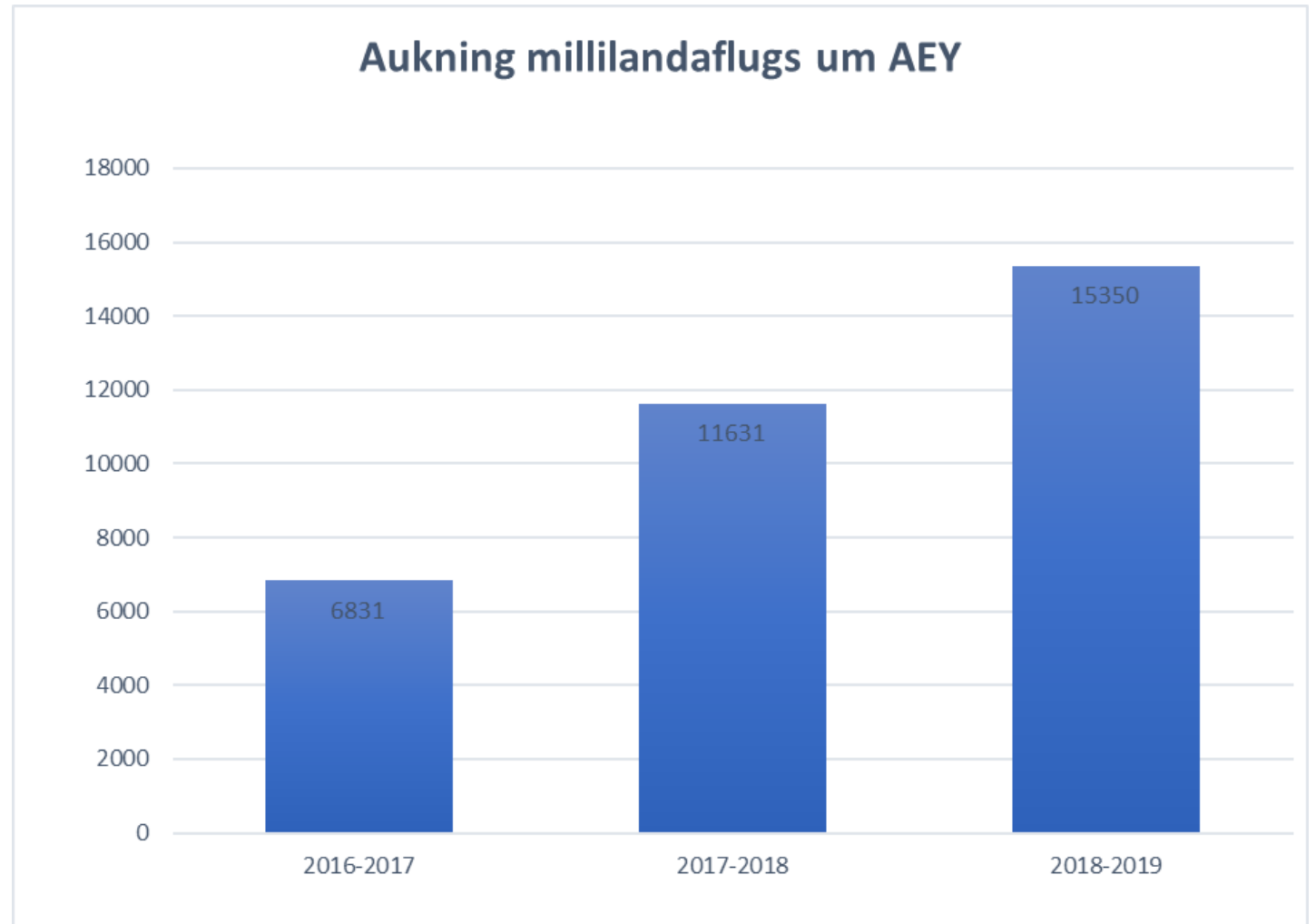
Ófært vegna fjalla

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 Reykjavíkurflugvallar eru flugvellirnir á Akureyri og Egilssöðum í nánast daglegri notkun sem varaflugvellir fyrir millilandaflug. Tveir síðarnefndu vellirnir eru á allt öðru veðursvæði og auka einmitt í sameiningu flugöryggið þar sem þeir eru í sömu átt frá Keflavíkurflugvelli, Akureyri nær og Egilsstaðir fjær. Báðir hafa þeir sína kosti og galla og á báðum er verk að vinna. Öruggast er að báðir þessir flugvellir geti gegnt 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?