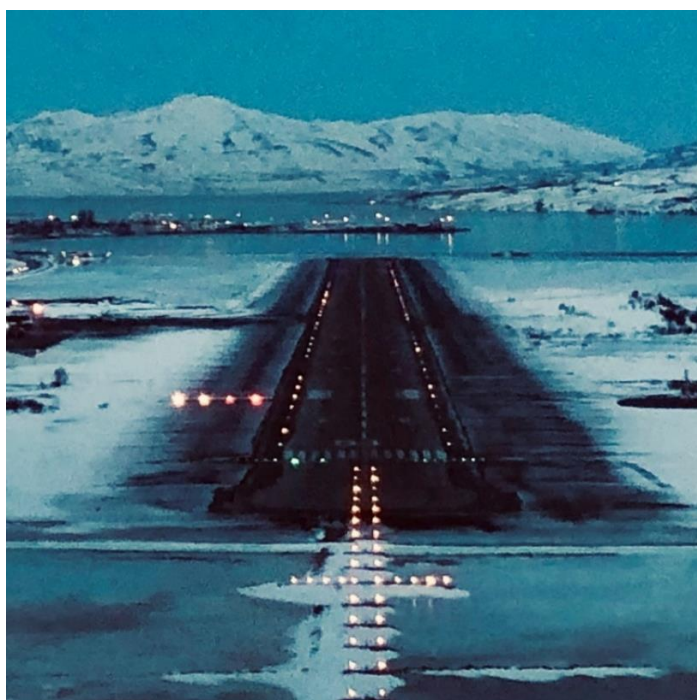


---

# AKUREYRARFLUGVÖLLUR

---

ÚTTEKT Á REKSTRI OG MANNVIRKJUM AKUREYRARFLUGVALLAR



Nóvember 2019

Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson

## Formáli

Á undangengnum árum hefur því reglulega verið velt upp að Akureyrarbær taki yfir rekstur og starfrækslu Akureyrarflugvallar. Þessar vangaveltur eiga ekki síst rætur sínar að rekja til þess að heimamönnum hefur þótt ganga hægt við uppbyggingu, en fjárfesting í aðstöðu, aðflugsbúnaði og byggingum hefur ekki verið í nokkru samræmi við aukningu flugs til og frá landinu. Það er útbreitt mat fagaðila að með því að vanrækja uppbyggingu Akureyrarflugvallar sé ekki eingöngu verið að storka öryggissjónarmiðum í alþjóðaflugi heldur jafnframt verið að hamla eðlilegri markaðssetningu allra landshluta og tilsvaramandi jafnara álagi á landið.

Því sé með þessu aðgerðaleyfi í reynd öllu millilandaflugi beint um Keflavíkurflugvöll.

Akureyrarflugvöllur hefur mikilvægu hlutverki að gegna sem einn af þremur varaflugvöllum Keflavíkur. Árið 2018 flugu mest 25 flugrekendur inn til Keflavíkur allt að 90 sinnum á sólarhring, sem þýðir að um 90 flugtök og 90 landingar eiga sér stað á Keflavík á hverjum sólarhring. Mikil fjárfesting hefur átt sér stað á Keflavíkurflugvelli, auk þess sem nýverið var lagt af stað með ríflega 100 milljarða fjárfestingaráætlun til ársins 2021.<sup>1</sup>

Samkvæmt áætlunum hins opinbera gerist hins vegar fátt við uppbyggingu og uppfærslu varaflugvallanna á sama tímabili og því einsýnt að öryggisþáttum við flug til og frá landinu verður enn frekar ábótavant en nú er, nema eitthvað verði að gert.<sup>2</sup>

Í umsögn félagsins við fyrstu drög Samgönguáætlunar 2018 var forstjóri Icelandair, Bogi Nils Bogason, ómyrkur í máli: *“Það er mat forráðamanna Icelandair að smæð flughlaða og skortur á flugstæðum á flugvöllum á Akureyri og Egilsstöðum sé stærsta ógn við öryggi flug til og frá Íslandi. Miðað við þau gögn sem Icelandair hefur undir höndum og fylgdi boði um umsögn er ekki að sjá að neinu fjármagni skulið varið til þessara mála á árunum 2019-2023. Að okkar mati er slíkt með öllu óforsvaranlegt.”*<sup>3</sup>

Aukinn áhugi erlendra flugrekenda á Akureyri kallar á hraðari uppbyggingu en nú liggur fyrir í áætlunum Samgönguráðuneytis og ISAVIA.<sup>4</sup>

Fjöldi farþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll hefur vaxið mjög á undanförunum árum og gefur góð fyrirheit um framtíðarmöguleika svæðisins.<sup>5</sup>

Ár	Millilandafarþegar	Ársbreyting
2016	5,509	
2017	6,831	24%
2018	11,631	70%
2019*	15,343	32%

\*Áætlun (nóv. 19)

<sup>1</sup> Fjárfestingaráætlun ISAVIA um Keflavíkurflugvöll

<sup>2</sup> Samgönguáætlun 2019. Framkvæmdir og fjárfestingar til 2034

<sup>3</sup> Bogi Nils Bogason, í umsögn við Samgönguáætlun 26.10.2018

<sup>4</sup> Samgönguáætlun 2019. Framkvæmdir og fjárfestingar til 2034

<sup>5</sup> Hjördís Þórhallsdóttir, flugvallarstjóri, október 2019

Markviss og skjót uppbygging Akureyrarflugvallar er líkleg til að stuðla að hraðari uppbyggingu erlendra flugtenginga inn í landsfjórðunginn, styðja verulega við ferðapjónustu á svæðinu og opna ný tækifæri til atvinnuuppbyggingar.

„Viðunandi aðstaða á Akureyrarflugvelli er forsenda þess að við getum boðið erlendum flugrekendum afgreiðslu stærri farþegaflugvéla, en stærð flugstöðvarinnar var nefnd sem einn helsti flöskuháls á því beina flugi sem gengið hefur undanfarin ár.“<sup>6</sup>

Gjaldþrot WOW Air bergmálar þessa nauðsyn enn frekar, þar sem íslensku flugrekendurnir hafa hagað sínum rekstri á sama hátt um einn ás, Keflavíkurflugvöll, og einblínt á ferðir milli Evrópu og BNA.

Þessi áhersla beggja félaga á flug um eina flughöfn, Keflavík, hefur jafnframt þýtt að hvorugt þeirra hefur haft nokkra hagsmuni af flugi til annarra flugvalla á landinu, þ.e.a.s. Akureyrar og Egilsstaða.

Þetta kemur m.a. skýrt fram í umsögn Icelandair við samgönguáætlun 31.10.2019, en þar er skýr áhersla þeirra á að haga millilandaflugi um Keflavík eingöngu, nota Egilsstaði til vara og fara í takmarkaða uppbyggingu þar. Ekki er minnst á Akureyri, en varað við hugmyndum um að dreifa athygli frá Keflavík.

Virðist umsögn félagsins litast nokkuð af sértækum samkeppnishagsmunum, þótt flugöryggissjónarmiðum sé komið að í framhjálaupi.<sup>7</sup>

Í samræmi við bókun í bæjarráði Akureyrarbæjar var Atvinnuþróunarfélagi Eyjafjarðar (AFE) falið að kanna fýsileika þess að Akureyrarbær tæki að sér rekstur Akureyrarflugvallar, með það fyrir augum að hraða uppbyggingu og greiða fyrir framkvæmdum við stækkun flugstöðvar og aðstöðu allrar á flugvöllinum.

Skýrsla þessi, sem unnin er fyrir AFE, mun gefa yfirlit yfir núverandi stöðu mála, meta framtíðarmöguleika frekari uppbyggingar og rekstrarhæfis.

Að lokum verður lagt mat á hvort ákjósanlegt sé að flugvöllurinn verði færður undir rekstur Akureyrarbæjar.

Akureyri, 20. nóvember 2019

-----  
Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson

<sup>6</sup> Hjalti Páll Þórarinnsson, Verkefnastjóri Air 66, nóvember 2019

<sup>7</sup> Umsögn Icelandair við Samgönguáætlun 2019, #70. Frá 31.10.2019 (Viðauki)

## Efnisyfirlit

- 1) Samantekt og niðurstaða
- 2) Núverandi staða
  - a. Mannvirki
  - b. Aðflugsbúnaður
  - c. Tækjakostur
- 3) Fjárfestingar og framkvæmdir
  - a. Flugstöð og flughlað
  - b. Aðflugsbúnaður
- 4) Rekstrarforsendur
- 5) Lokaorð

## Heimildaskrá

### Ítarefni og viðaukar

- *Glærukynning KEA vegna nýrrar flugstöðvar, júní, 2019*
- *Minnisblað vegna kostnaðar við viðbyggingu flugstöðvar, 26.6.2019. ISAVIA*
- *Kynnig Isavia vegna rekstrar Akureyrarflugvallar, 19. nóvember 2018*
- *Flugstefna Íslands - Drög*
- *Umsögn Icelandair við Samgönguáætlun, 26. október 2018*
- *Umsögn Icelandair við Samgönguáætlun, 31. október, 2019*

## 1. Samantekt og niðurstaða

Löngum hafa verið skiptar skoðanir á því hver verkaskipting ríkis og sveitarfélaga eigi að vera. Hvaða innviðir eigi að vera á hendi ríkisins og hverjum sé best komið fyrir hjá sveitarfélögunum, þar sem nærsamfélagið hefur meira ákvörðunarvald.

Ekki verður gerð tilraun til að svara því hér.

Ýmis verkefni hafa verið flutt frá ríki til sveitarfélaga á undanförunum áratugum og hefur misvel tekist til, einkum þar sem nægjanlegt fjármagn hefur ekki þótt hafa fylgt verkefnunum og þeim auknu skyldum sem lagðar voru á herðar sveitarfélaganna með verkefnaflutningnum.<sup>8</sup>

Þetta er gagnlegt að hafa í huga í allri umræðu um mögulega yfirtöku Akureyrarbæjar á rekstri Akureyrarflugvallar.

Akureyrarflugvöllur er í eigu ríkisins og á rekstrarlegri ábyrgð ISAVIA, skv samningi við innanríkisráðuneyti. Alþingi ráðstafar fjármunum til þessa samnings af fjárlögum ár hvert. Þessi fjárhæð hefur verið skorin niður um 60% að raungildi frá árinu 2007.

Afleiðingarnar eru skert þjónusta og lokun flugvallar á undanförunum 12 árum.

**Á Akureyrarflugvelli einum og sér er uppsöfnuð viðhalds- og endurnýjunarþörf vegna núverandi mannvirkja um 2 milljarðar króna.<sup>9</sup>**

**Í fyrirbyggjandi rekstrartölum flugvallarins er ekki tekið tillit til þess.**

**Samandregið má segja að tækjakostur, flugbraut og aðflugsbúnaður séu í viðunandi ástandi og þess bær að anna mun meira flugi um völlinn en nú er.<sup>10</sup>**

**Flugstöð og flughlað eru hins vegar algerlega óviðunandi og í bráðri þörf fyrir úrbætur.**

--

Enginn flugvöllur á landinu nema Keflavíkurflugvöllur er sjálfbær eða í færum til sjálfbærni. Þetta helgast fyrst og fremst af því að tekjustofnar Keflavíkurflugvallar hafa breikkað mjög með auknum fjölda ferðamanna sem um flugvöllinn fara. Gildir einu hvort horft er til farþegagjalda, landingargjalda, stæðisgjalda, aðstöðugjalda í flugstöð, sölu áfengis og ilmvatna í flugstöð o.s.frv..

<sup>8</sup> Skýrsla KPMG 2016, [https://www.akureyri.is/static/files/01\\_akureyri.is/pdf/oldrunarthjonusta-akureyrarbaejar\\_samantekt\\_januar\\_2016-pdf.pdf](https://www.akureyri.is/static/files/01_akureyri.is/pdf/oldrunarthjonusta-akureyrarbaejar_samantekt_januar_2016-pdf.pdf)

<sup>9</sup> Verkefnalisti Isavia um framkvæmdir við flugvelli landsins, Hjördís Þórhallsdóttir, september 2019

<sup>10</sup> Hjördís Þórhallsdóttir, flugvallarstjóri, október 2019

Til þess að Akureyrarflugvöllur geti orðið sjálfbær í náginni framtíð, en til þess þarf að gera honum kleift að afla tekna með því að búa honum viðunandi skilyrði til tekjusköpunar.

Í því samhengi er rétt að minnst þess að Flugstöð Leifs Eiríkssonar var afhent forvera ISAVIA árið 1987 og einnig voru flugbrautirnar og hlöð afhent af mannvirkjasjóði NATO árið 2006. Keflavíkurflugvöllur varð fyrst sjálfbær árið 2012.

**Forsenda í allri umræðu um að Akureyrarbær taki yfir rekstur flugvallarins er að til þess fái bærinn mannvirkin án endurgjalds, ásamt árlegu fjárframlagi ríkisins til móts við rekstrarhallann sem til staðar er og fyrirsjáanlegur verður með aukinni uppbyggingu vallarins í samræmi við ákall tímans um aukið öryggi og bætt aðgengi til útlanda.**

**Þetta framlag þarf að vera á bilinu 770-900 m. kr. árlega**

## 2. Núverandi mannvirki og aðstaða

### 2.1 Flugstöð

Flugvöllur hefur verið starfræktur á núverandi staðsetningu frá 1954. Núverandi flugstöðvarbygging var vígð í desembermánuði 1961. Byggt var við hana árið 1996 en alls telur hún um 1600 fermetra í dag. Lengst af hefur hún þjónað tilgangi sínum ágætlega miðað við álag í innanlandsflugi, en með auknum alþjóðlegum flugsamgöngum um flugvöllinn er ljóst að núverandi aðstaða er ekki fullnægjandi og bráðþörf er á að bæta þar úr. ISAVIA og KEA Fjárfestingarfélag hafa lagt fram hugmyndir um tvöföldun flugstöðvarinnar með því að reisa stálgrindarhús til norðurs frá núverandi flugstöð.

Kostnaðartölum ber saman, en þær eru á bilinu 472-613m króna, að gefnum frávikum og ófyrirséðum hlutum á byggingartíma (sjá tillögur KEA og kostnaðarmat ISAVIA í kafla um fjárfestingar og í viðauka).

Betur verður farið í þessar hugmyndir í kafla um „Fjárfestingar og framkvæmdir“.

Bráðþörf á viðunandi aðstöðu

### 2.2 Aðflug, flugbraut og flughlað

Flugbrautin á Akureyrarflugvelli vísar í norður-suður (10 gráður / 190 gráður). Brautin sjálf er 2400m að lengd og 45m að breidd. Styrkleikaflokkur hennar er PCN45, sem þýðir að flestar farþegaþotur geta lent á brautinni.

Að flugvöllinum er fjöldi aðflugsleiða og blindaðflug úr norðri og suðri. Sé miðað við flokk flugvéla, sem helst er til umræðu, Airbus 320 eða Boeing 737 / 757, gilda mismunandi lágmark fyrir skýjahæð, eftir því um hvort aðflug er úr suðri eða norðri.

Nýr ILS-blindaðflugsbúnaður úr norðri verður tekinn í notkun í janúarmánuði 2020.

Lágmarksskýjahæð við það lækkar í 190m (630 fet). Núverandi lágmark er 270m og því um verulega lækkun að ræða. Til glöggvunar er Hallgrímskirkja um 74m að hæð.

Lágmarksskýjahæð fyrir aðflug úr suðri er hins vegar um 400m (1250 fet).

Almennt eru flugvélar í dag, sérstaklega flugvélar lágfargjaldaflugfélaga, vel flestar búnar ILS -aðflugsbúnaði, en ekki gervihnattaleiðsögn, s.s. RNAV svæðisleiðsögn eða EGNOS aðflugstækjabúnaði.

Kostnaður vegna RNAV og EGNOS aðflugsbúnaðar liggur meira hjá flugrekendum en flugvallarrekendum, en flugleiðsagan er óháð því að sérstakur búnaður sé á jörðu niðri við hverja flugbraut. Því eru það eingöngu handfylli flugfélaga enn sem komið er sem búa að EGNOS aðflugsbúnaði.

Þessi mikla lækkun lágmarksskýjahæðar ein og sér mun ekki valda straumhvörfum um notagildi flugvallarins, en til viðbótar við að auka notagildi hans mun hún fjölga þeim alþjóðlegu flugrekendum sem geta nýtt flugvöllinn miðað við *staðlaða þjálfun flugmanna og flugleiðsögubúnað flugvéla*.

Fyrir notkunargildi, markaðssetningu og rekstrarhæfi flugvallarins skiptir það mestu máli.

Flugbraut, aðflugsbúnaður og flugleiðsaga almennt í góðu horfi

## Flughlað

Núverandi flughlað er of lítið og rekið á undanþágu frá alþjóðlegum öryggiskröfum sem kveða á um að fjarlægð flughlaðs frá miðlínu flugbrautar skuli vera 140m.<sup>11</sup>

Nauðsynleg stækkun flughlaðs til norðurs og vesturs mun bæta þar úr. Til viðbótar við að verða í samræmi við alþjóðlegar öryggiskröfur, mun endurbætt hlað einnig gera flugvöllinn betur í stakk búinn til að sinna varaflugvallarhlutverki sínu.

Mikil umferð flugvéla í innanlandsflugi fer um völlinn, auk þess sem vaxandi fjöldi erlendra flugvéla í leigu- og einkaflugi kemur til Íslands í gegnum Akureyri. Þá er Akureyri miðstöð sjúkraflugs fyrir landið allt.

Mikill vöxtur hefur verið í flugumferð um Keflavíkflugvöll á undangengnum árum. Að sama skapi hefur þörfin á viðunandi varaflugvallaraðstöðu aukist, en það kom ekki síst í ljós í Eyjafjallajökulsgosinu árið 2010, er allri flugumferð var beint frá Keflavík til Akureyrar og Glasgow.

Í þessu samhengi er rétt að benda á að árið 2010 voru um 30 landingar á sólarhring á Keflavíkflugvelli. Árið 2018 hafði umferð um flugvöllinn þrefaldast, en þá voru 93 landingar að jafnaði á hverjum sólarhring.<sup>12</sup>

**Á sama tíma og flughreyfingar (flugtök og landingar) um Keflavík hafa ríflega þrefaldast, hefur fjárfesting í varaflugvallaraðstöðu dregist saman, sem hefur í reynd þýtt vanbúnað og slælegt viðhald á þeirri aðstöðu sem þó var til staðar. Nýfjárfesting til málaflokksins hefur engin verið. Þetta þýðir að mikil þörf er á úrbótum hið bráðasta.**

Þörf á verulegri endurnýjun / öryggisvá er til staðar og völlurinn nú rekinn á undanþágum frá alþjóðlegum kröfum

<sup>11</sup> EASA reglugerð. Hjördís Þórhallsdóttir, 2019

<sup>12</sup> Isavia – Flugtölur um Keflavíkflugvöll: <https://www.isavia.is/media/1/19-1209-facts-and-figures-2018-1920x1080-20190208.pdf>



## 2.3 Tækjakostur

Að mati rekstraraðila flugvallarins er núverandi tækjakostur í góðu ásigkomulagi. Hann þykir fullnægjandi til að halda uppi áreiðanleika flugvallarins (opnun) og jafnframt nægjanlegur til að tryggja góð gæði akbrauta, hlaðs og flugbrautar. Ekki er þörf á viðbótarfjárfestingu með auknum fjölda fluga inn til Akureyrar.<sup>13</sup>

Tækjakostur sem er og þarf að vera til staðar er eftirfarandi:

- 3 x brautarsópar
- 2 x snjóblásarar
- 1 x sanddreifari m. valmöguleika fyrir afísingarvökva
- 1 x bremsumælingarbíll
- 1 x kranabíll
- 1 x sexhjól til björgunar
- 1 x björgunarbátur
- 1 x brautarbíll
- 1 x sendibíll
- 2 x slökkvibílar (báðir með léttvatni).

Ekki er þörf á verulegri endurnýjun eða nýjum tækjum til að anna mun meiri umferð en nú er um flugvöllinn og því óveruleg þörf á viðbótarfjárfestingu.

---

<sup>13</sup> Hjördís Þórhallsdóttir, nóvember, 2019

### 3) Fjárfestingar og framkvæmdir

- a. Flugstöð
- b. Flughlað
- c. Aðflugsbúnaður

#### Flugstöð

Núverandi aðstaða er ófullnægjandi, en aukning í millilandaflugi undanfarin ár kallar á tvöföldun. Þrír aðilar hafa lagt fram hugmyndir um stækkun og viðbyggingu flugstöðvar. Þessar áætlanir eru frá 472 – 1480 m. kr. Notast verður við lægri mörk kostnaðarbils, en tvær álitsgerðanna eru samhljóma um það kostnaðarbil.

Lausnamiðaðar áætlanir hafa verið lagðar fram af hálfu KEA fjárfestingarfélags, en ekki er ljóst á þessum tímapunkti hvort áhugi sé á því að hleypa af stað einkaframkvæmd sem myndi felast í því að KEA byggi flugstöð og leigi ríkinu á góðum kjörum, með kauprétti til handa ríkinu á hvaða tíma sem er.

Hugmyndir KEA hafa verið útfærðar í samvinnu við sérfræðinga ISAVIA í hönnun og uppsetningu flugstöðva. Hugmyndirnar gera ráð fyrir að tvöfalda núverandi flugstöð með því að reisa stálgrindarhús með yleiningum til norðurs frá núverandi flugstöð.

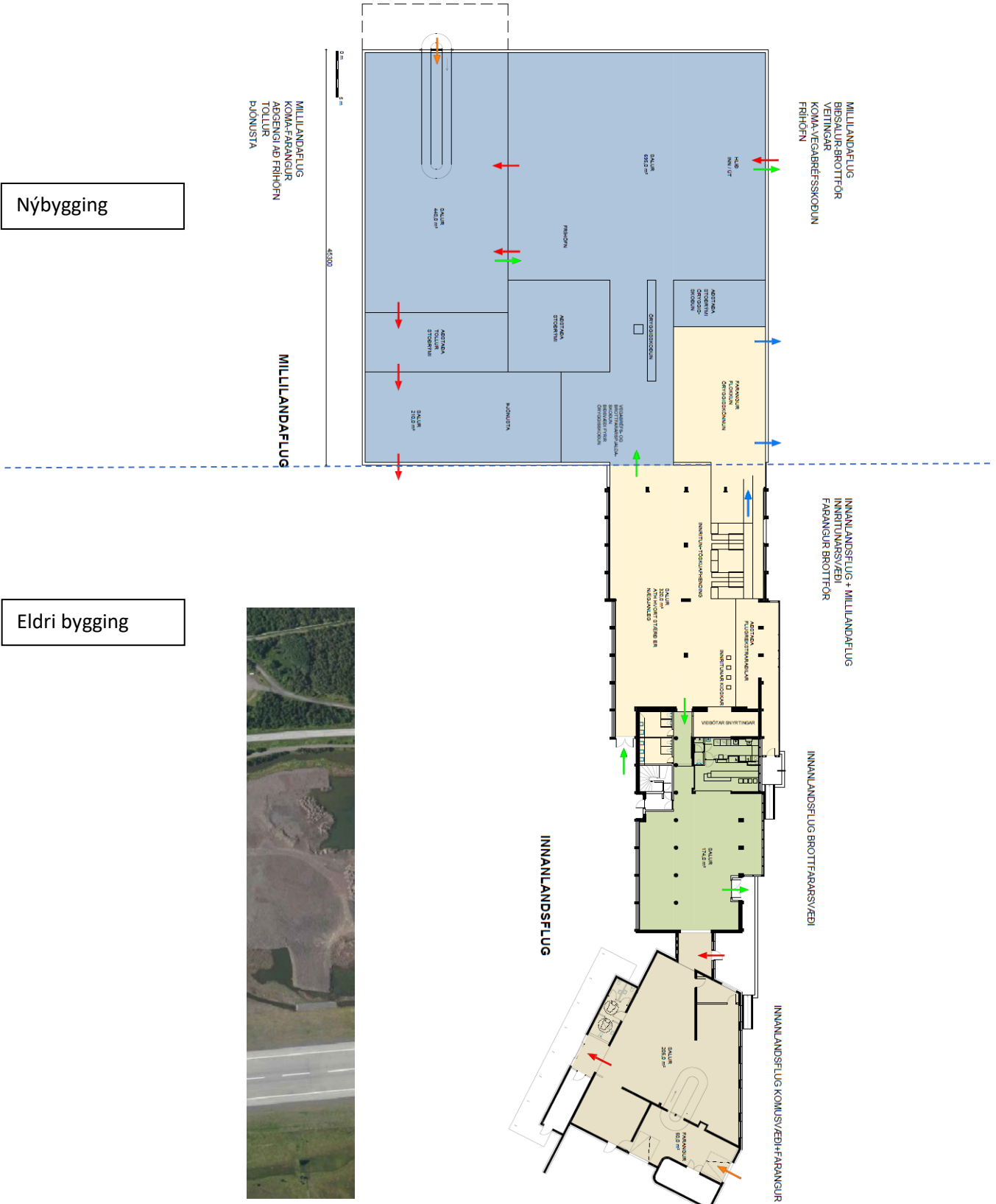
Áætlaður kostnaður við slíka framkvæmd er um 613 m. kr., að teknu tilliti til ófyrirséðra atriða, innritunar- og komubúnaðar (færibönd, tölvukerfi, innritunarbúnaður etc.) og húsgagna.

Matsáætlun ISAVIA frá 26. júní s.l. á kostnaði við stækkun flugstöðvar miðast við 1560fm byggingu: <sup>14</sup>

	<b>Mat ISAVIA m. kr.</b>
<i>Fjárhæðir í milljónum króna án VSK</i>	
Ný viðbygging - 1560 fm	450
Innritun - búnaður (færibönd/kerfi)	108
Koma – búnaður	19
Húsgögn	10
Lóð á fullu gjaldi	26
<b>Alls</b>	<b>613</b>
<b>Pr /fm þús. Kr.</b>	<b>393</b>

<sup>14</sup> Greinargerð Isavia frá 26. Júní 2019

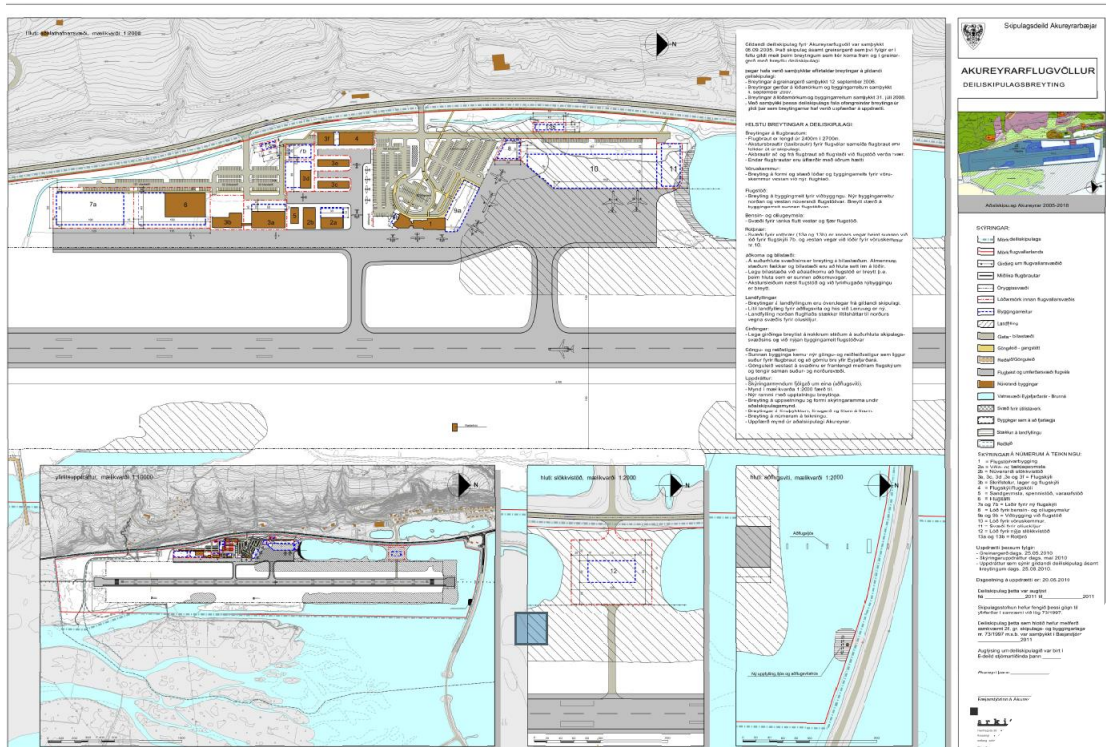
Hönnun flugstöðvar eins og hún gæti litið út skv hugmyndum ISAVIA og KEA:



## Afstöðumynd svæðis:



## Deiliskipulag frá Skipulagsdeild Akureyrarbæjar, 2011

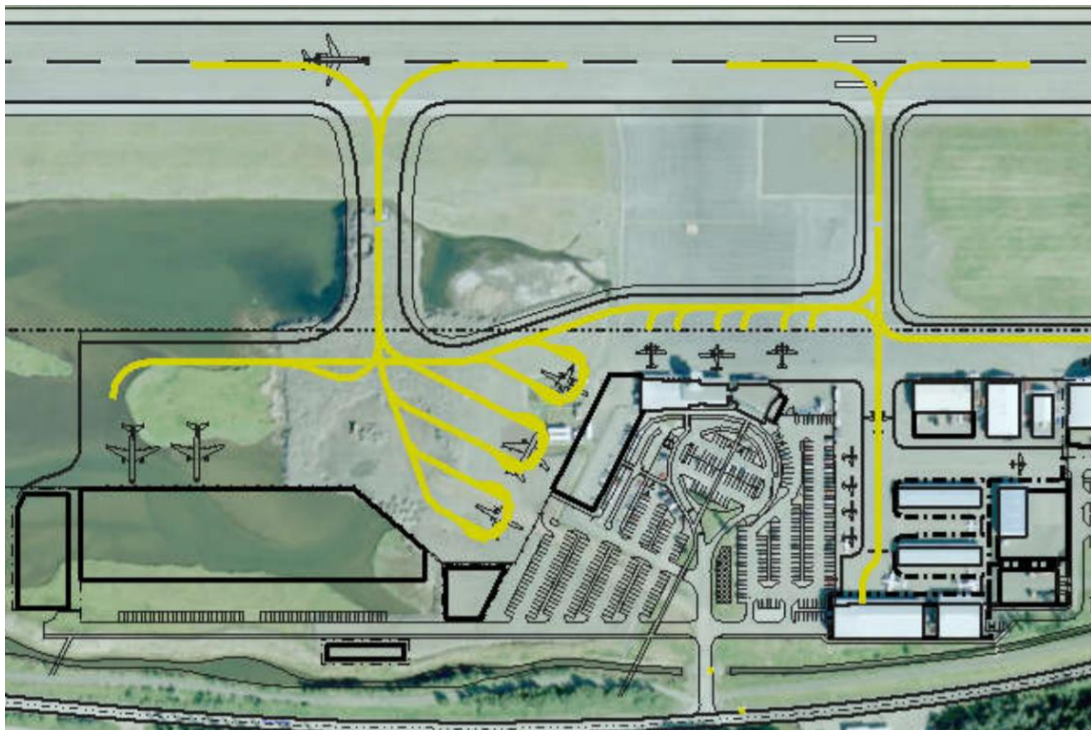


Fjárfesta þarf í flugstöð hið bráðasta til að anna raunverulegri þörf. Núverandi aðstaða er sprungin og annar ekki millilanda- og innanlandsflugi. Áætlaður kostnaður 613m. kr.

## Flughlað

Eins og fyrr greinir er núverandi aðstaða á undanþágu frá alþjóðlegum öryggiskröfum, auk þess að vera of smátt til að sinna varaflugvallarhlutverki vallarins. Stigin hafa verið skref frá 2013, er hrati úr Vaðlaheiðagöngum var ekið á flugvallarsvæðið, en lítið hefur gerst í þessum framkvæmdum síðan og núverandi ástand engum til sóma eða gagns.

Samkvæmt úttekt Eflu – Verkfræðistofu, sem gerð var fyrir Eyþing í september 2018, kemur fram að áætlaður kostnaður við að ljúka lagningu viðunandi flughlaðs sé um 1,6ma króna (m.v. uppreiknaða byggingavísitölu). Sá kostnaður byggist á hönnun og skipulagi frá ISAVIA.<sup>15</sup>



*Yfirlitsmynd af áætluðu flughlaði skv. deiliskipulagi*

hg

**Ekki er deilt um nauðsyn þess að stækka verði flughlaðið á Akureyrarflugvelli. Þetta er nauðsynlegt til að völlurinn geti sinnt varaflugvallarhlutverki sínu og ekki síst til að sinna þeirri vaxandi flugumferð sem er um flugvöllinn.**

<sup>15</sup> Skýrsla Eflu um Akureyrarflugvöll fyrir Eyþing, 2018, bls. 29

## Aðflugsbúnaður

Sá búnaður sem nú er til staðar og verður tekinn í notkun í janúar 2020 er fullnægjandi til að taka á móti flestum gerðum flugvéla við slæmar aðstæður.

Lágmarksskýjahæð í aðflugi til suðurs verður um 630 fet (200m) með nýjum ILS-búnaði, en það er mikil framför frá núverandi stöðu, 880 fet (270m).

Þetta munar u.þ.b. hæð Hallgrímskirkju (74m).

Aðflug til norðurs (út fjörðinn) er með lágmarksskýjahæð 1250 fet (380m) sé miðað við algengustu tegundir farþegavéla. Þetta lágmark lækkar þó í 730 fet (220m) í þeim tilvikum sem flugvélar geta notast við ILS-aðflug til norðurs.

Það aðflug er hins vegar þeim annmörkum háð að vera mjög bratt (5,3 gráður) og því ekki á færi nema fárra flugvéla. Þetta bratta aðflug helgast af hæð Sigtúnshalls í suðri (1061m) og er fremur lítið notað af flugrekendum sökum þess hve bratt það er.<sup>16</sup>

Ekki er fyrir séð að til mikilla fjárfestinga þurfi að koma í jarðbúnaði vegna blindaðflugs eða flugleiðsögu á næstu árum, en næsta kynslóð aðflugsbúnaðar er s.k. EGNOS-aðflug, sem styður sig við GNSS (GPS) og gervihnetti.

Með nýjum búnaði, sem vænta má í notkun innan 5 ára, lækkar lágmarkshæð í aðflugi töluvert. Rætt hefur verið um að lágmarkshæð í aðflugi til suðurs gæti farið í um 200 fet (70m).

Þetta ber að hafa hugfast er kemur að öllum skipulagsmálum í nágrenni flugvallarins.

Aðflugsljós, a.m.k. 430 m út frá þröskuldi (brautarbyrjun), vantar enn til norðurs til að styðja bæði við núverandi aðflug og nýtt ILS aðflug.

**Núverandi búnaður ásamt nýjum ILS-búnaði frá janúar 2020 er fullnægjandi. Von er á frekari umbótum og lækkun lágmarksskýjahæðar innan 5 ára (EGNOS).**

<sup>16</sup> AIP Iceland: <http://eaip.samgongustofa.is/11-Oct-2019-NA/>

#### 4. Rekstrarforsendur

Af reikningi ISAVIA að ráða kemur stærsti hluti rekstrartekna félagsins til vegna farþegagjalda farþega um Flugstöð Leifs Eiríkssonar (FLE). Enn fremur er stór hluti rekstrartekna vegna aðstöðugjalda og verslunarstarfsemi í FLE.

Á Akureyrarflugvelli er engin aðstaða til að leigja fyrir veitingastaði, verslanir og starfrækslu fríhafnar.

Þá myndu aðstöðugjöld geta orðið að góðum tekjustofnum, en bílaleigur, ferðaskrifstofur, sérsverslanir og veitingarekstur gætu þróast sem tekjustofnar fyrir flugvöllinn. Til þess þarf vitanlega aðstöðu.

Lendingar- og farþegagjöld er stærsti hluti 170 m. kr. tekna Akureyrarflugvallar. Hafa ber í huga að þessir tekjustofnar eru helmingi lægri á Akureyri en í Reykjavík eða Keflavík skv. gjaldskrá, en þessi gjöld eru niðurgreidd.

Væru lendingar- og farþegagjöld á Akureyri sambærileg við Keflavík myndu tekjur flugvallarins u.þ.b. tvöfaldast.<sup>17</sup>

Þessu til viðbótar fær Akureyrarflugvöllur tekjur frá bandaríska hernum, en hann hefur valið Akureyrarflugvöll sem varaflugvöll fyrir fjölþjóðlegar flugsveitir bandalagsþjóða sem sinna hér loftrýmisgæslu út frá Keflavík.

#### Rekstur Akureyrarflugvallar 2018<sup>18</sup>

##### Akureyrarflugvöllur 2018

Rekstrartekjur		166.167
	<b>Tekjur alls</b>	<b>166.167</b>
Rekstrargjöld		
Laun & Launatengd gjöld		383.099
Almennur rekskrarkostnaður		114.027
Millideildakostnaður		107.282
Skrifstofukostnaður		8.174
Afskriftir		33.134
	<b>Gjöld alls</b>	<b>645.716</b>
	<b>Gjöld umfram tekjur</b>	<b>479.549</b>

Kostnaður umfram tekjur Akureyrarflugvallar á árinu 2018 var um 480 m. kr.

<sup>17</sup> Hjördís Þórhallsdóttir, október 2019

<sup>18</sup> Hjördís Þórhallsdóttir, nóvember 2019 – ISAVIA minnisblöð

Samkvæmt mati ISAVIA er árleg fjárfestingar- og viðhaldspörf á núverandi mannvirkjum um 200 m. kr. þar til viðbótar.<sup>19</sup>

Fyrirliggjandi gögn leiða fram viðbótarfjárfestingarþörf í viðbyggingu við flugstöð og í nýju flughlaði um 2,2 ma. kr. (flughlað 1,6 ma. kr. og flugstöð 600 m. kr.).

Hæglega má gera ráð fyrir að afskriftar- og viðhaldspörf vegna þeirrar viðbótarfjárfestingar sé um 220 m. kr. á ári.<sup>20</sup>

Að öðru óbreyttu má þannig reikna upp að árleg heildarfjárförf vegna fullbúins flugvallar sé um 900 m. kr. á ári (480m+220m+200m)

Stór hluti rekstrargjalda flugvallarins kemur til vegna mannahalds við slökkvilið og brautarvörslu, en því sinna að hluta til sömu starfsmenn. Því til viðbótar er rétt að hafa í huga að í gjaldastofni flugvallarins er launakostnaður flugumferðarstjóra og flugleiðsögu um völlinn.

Að auki eru nokkuð stórir útgjaldaliðir sem ekki er hægt að flokka öðruvísi en sem framlag vegna yfirstjórnar og stoðsviða Isavia og það sem nefnt er „millideildaframlag“, en það nam 107 m. kr. 2018. Hugsast getur að þar inni sé nokkuð um útgjöld sem ekki myndu halda áfram.

Það má velta því upp undir þessum lið hvort möguleiki sé á samlegðaráhrifum með Akureyrarbæ t.d. með rekstri slökkviliðs og staðsetningu slökkvistöðvar, auk þess sem vel má hugsa sér að Akureyrarbær gæti rekið gjaldskyld bílastæði eða samgöngumiðstöð fyrir almenningssamgöngur, en þær hafa enn sem komið er ekki náð inn á Akureyrarflugvöll.

Í umræðu um flugvöllinn og rekstrarhæfi hans verður að tiltaka tekjumöguleika til að ná upp í þennan kostnað sem virðist tregbreytanlegur.

Á árinu 2018 voru heildartekjur flugvallarins um 170 m. kr. króna. Með þann tekjugrunn eru rekstrargjöld umfram tekjur samt sem áður 480 m. kr.

Með nokkurri bjartsýni má reikna með árlegum 20% vexti rekstrartekna og óbreyttum gjaldastofni næstu ár, að viðbættum auknum afskriftum vegna viðhalds og endurnýjunar, auk nýrrar fjárfestingar í flughlaði og viðbyggingu.

Rekstrartekjur að þremur árum liðnum væru þannig komnar upp í um 300 m. kr. , sem myndi lækka árlega fjárförf/rekstrarhalla flugvallarins í um 770 m. kr.

Flugvöllurinn er í takmörkuðum færum til tekjuöflunar og sjálfbærni, s.s. með rekstri fríhafnar og innheimtu gjalda, meðan aðstaða er ekki til staðar.

---

<sup>19</sup> Glærukynning Isavia frá 19. nóvember 2018, glæra #4.

<sup>20</sup> Skýrsla Eflu um Akureyrarflugvöll fyrir Eyþing, 2018:

<https://www.eything.is/static/files/SamningarOgSkырslur/1.-akureyrarflugvollur-uppbyggingaraaetlun-.pdf>



Aðstaða fyrir verslanir, bílaleigur og aðra þjónustuaðila verður ekki leigð út ef ekkert er húsnæði eða landrými. Þessi forsenda gæti þó breyst skjótt með nýrri aðstöðu, þótt tæplega verði völlurinn sjálfbær á næstu árum.

Árleg meðgjöf með fullbúnum flugvelli er áætluð 770-900 m. kr. á ári. Aðstöðu vantar til tekjuöflunar vallarins. Forsendur batna mjög með nýju húsnæði og landrými en langt er í sjálfbærni enn sem komið er.

Ýmsir möguleikar eru uppi á samlegðaráhrifum í rekstri flugvallarins og Akureyrarbæjar, s.s. með rekstri slökkviliðs. Þá gæti bærinn komið að afmörkuðum verkefnum við uppbyggingu vallarins, s.s. með rekstri gjaldskyldra bílastæða, staðsetningu samgöngumiðstöðvar og slökkviliðsstöðvar.

## Lokaorð

Við núverandi aðstöðu verður ekki unað og ljóst að byggja þarf upp aðstöðu og markaðssetja flugvöllinn betur til framtíðar. Reikna má með að langur vegur sé enn til sjálfbærni flugvallarins og því verði gjöld umfram tekjur á bilinu 770 – 900 m. kr. árlega, verði ráðist í nauðsynlegar umbætur og uppbyggingu núverandi aðstöðu.

Miklir möguleikar eru fólgnir í markvissri uppbyggingu og markaðssetningu Akureyrarflugvallar og erfitt að spá um hve víðtæk ruðningsáhrif munu leysast úr læðingi við slíka fjárfestingu, en leiða má líkum að því að jákvæð áhrif á atvinnulíf og ferðapjónustu á svæðinu verði umtalsveð, auk þess sem lífsgæði íbúa aukast með tíðari millilandasamgöngum.

Nýlega kynnt áform Isavia um að skipta félaginu upp í þrjá hluta eftir eðli starfsemi vekur upp spurningar um hvar Akureyrarflugvöllur kæmi til með að vera í slíku kerfi, en út frá fyrstu kynningu virðist flugvellinum ætlað að verða eitt hryggjarstykkja innanlandsflugvallakerfisins. Því virðist sem horfið sé frá ríkisstjórnarsáttmála og ferðamálastefnu um uppbyggingu annarra millilandagátta en Keflavíkur.

Áætluð uppskipting Isavia virðist einnig vera í ósamræmi við Grænbók Flugstefnu Íslands, en þar eru meginstef framtíðarstefnu landsins mörkuð. Þar segir m.a. að í landinu skuli vera..

„1. Öflugt kerfi flugvalla sem svarar þörfum þjóðarinnar.

- a. Keflavíkurflugvöllur verði áfram öflugur alþjóða- og tengiflugvöllur sem standist samanburð við samkeppnisflugvelli erlendis.
- b. Stuðlað að reglubundnu millilandaflugi um fleiri alþjóðaflugvelli en Keflavíkurflugvöll. Rekstur alþjóðaflugvallanna verði í einu kerfi á ábyrgð Isavia ohf.
- c. Stutt verður við uppbyggingu Akureyrar- og Egilstaðaflugvalla sem alþjóðlegra fluggátta. Við uppbyggingu innviða þar verði lögð áhersla á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli hér á landi og Egilsstaðaflugvöllur verði að því leyti í forgangi. Skoðað verði að taka upp hóflegt varaflugvallagjald sem renni til uppbyggingarinnar.
- d. Lögð sé áhersla á góða nýtingu alþjóðaflugvallanna með hvatakerfi og öðrum aðgerðum sem til þess henta” <sup>21</sup>

Áhrif fyrirhugaðrar uppskiptingar eiga eftir að koma í ljós og ótímabært að spá fyrir um slíkt en margt er enn óljóst á þessum tímapunkti.

Það hljóta að vera sanngirnirök fyrir því að komi til þess að sveitarfélag taki yfir rekstur flugvallarins, verði hann afhentur af ríkinu fullbúinn og reiðubúinn, ásamt framlagi til rekstrar, uppbyggingar og markaðssetningar, rétt eins og þjóðin greiddi uppbyggingu Keflavíkurflugvallar ásamt framlagi mannvirkjasjóðs NATO 2006.

---

<sup>21</sup> Flugstefna Íslands, DRÖG, bls. 9 og 10. (Sjá Viðauka)

Þótt þetta verði ekki að veruleika má horfa til þess að Akureyrarbær taki til sín hluta nauðsynlegrar uppbyggingar og geri samhliða nærtækari uppbyggingu samgöngumiðstöðvar, t.d. með lagningu bílastæða með gjaldheimtumöguleika eða samrekstri slökkviliðs með mögulegum samlegðaráhrifum í mannafla og húsnæði.

Sé horft til nágrannalanda okkar kemur í ljós að fáir flugvellir eru sjálfbærir og í reynd bera fáir flugvellir uppi flugvallakerfið í heild sinni. Nægir að horfa til Svíþjóðar og Noregs í þessu sambandi, en í Noregi eru aðstæður að mörgu leyti líkar þeim sem eru héraendis. Bæði ríki og sveitarfélög, í bland við einkafjárfesta, taka þátt í að þróa mismunandi flugvelli, en á flestum stöðum er starfhæfur flugvöllur með alþjóðlegar tengingar talinn forsenda framþróunar atvinnu- og mannlífs.

## Heimildaskrá

- 1) Drög að fimmtán ára Samgönguáætlun 2019-2034 og fimm ára aðgerðaáætlun 2019-2024 [https://samradsgatt.island.is/oll-mal/\\$Cases/Details/?id=1516](https://samradsgatt.island.is/oll-mal/$Cases/Details/?id=1516)
- 2) Uppbyggingaráætlun Keflavíkurflugvallar. [www.isavia.is](http://www.isavia.is)
- 3) Umsögn Icelandair við Samgönguáætlun, 26.10.2018
- 4) Umsögn Icelandair við Samgönguáætlun 31.10.2019
- 5) Skýrsla KPMG um Öldrunarþjónustu Akureyrarbæjar, 2016.
- 6) Flugtölur á vef: [www.isavia.is](http://www.isavia.is)
- 7) Skýrsla Eflu – verkfræðistofu um Akureyrarflugvöll, unnin fyrir Eyþing 2018
- 8) AIP Iceland – [www.samgongustofa.is](http://www.samgongustofa.is)
- 9) Flugstefna Íslands – DRÖG - [www.snr.is](http://www.snr.is)

## Viðmælendur

- 1) Hjördís Þórhallsdóttir, flugvallarstjóri á Akureyri, 2019
- 2) Sigrún Björk Jakobsdóttir, framkvæmdastjóri hjá Isavia, 2019
- 3) Halldór Jóhannsson, KEA Fjárfestingarfélag
- 4) Steindór K. Jónsson, flugrekstrarstjóri Norlandair
- 5) Arnar Friðriksson, sölu- og markaðsstjóri Norlandair
- 6) Friðrik Adolfsson, framkvæmdastjóri Norlandair
- 7) Hjalti Páll Þórarinsson, Air66 Flugklasi Markaðsstofu Norðurlands
- 8) Cees van den Bosch – Voight Travel, Hollandi
- 9) Chris Hagen, Heatside Travelconsultancy, Bretlandi
- 10) Njáll Trausti Friðbertsson, fluumferðarstjóri og þingmaður