

Lenging á flugbraut Egilsstaðaflugvallar

Þarfagreining og framtíðartækifæri



Forsíðumynd: Águst Ólafsson

Skýrsla unnin fyrir
Fljótsdalshérað og Þróunarfélag Austurlands

janúar 2008
Kolfinna Jóhannesdóttir

Efnisyfirlit

1 HELSTU NIÐURSTÓÐUR	3
2 INNGANGUR	7
3 EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR	9
4 ÞJÓNUSTUSVÆÐI EGILSSTAÐAFLUGVALLAR	13
5 VÆNTINGAR HEIMAMANNA	15
6 SKIPULAGSMÁL.....	18
7 RÖK FYRIR LENGINGU FLUGBRAUTAR	21
8 ÞÖRF FYRIR LENGINGU BRAUTAR OG BÆTTA AÐSTÖÐU.....	23
8.1 ÁLIT ICELAND EXPRESS	23
8.2 ÁLIT TRANS-ATLANTIC.....	25
8.3 ÁLIT ICELANDAIR	27
8.4 ÁLIT JetX	28
8.5 ÁLIT VEGNA EVRÓPSKRA LÁGFARGJALDAFLUGFÉLAGA.....	29
8.6 ÁLIT UMDÆMISSTJÓRA AUSTURLANDS.....	31
8.7 ÁLIT FLUGFÉLAGS ÍSLANDS	32
8.8 SAMANTEKT ÚR ÞARFAGREININU	33
9 FARÞEGAFLUG	35
9.1 TÆKIFÆRI Í FERÐAPJÓNUSTU.....	36
9.2.1 Álit Ferðaskrifstofu Austurlands	43
10 FRAKTFLUTNINGAR.....	44
10.1 TÆKIFÆRI Í FRAKTFLUTNINGUM	45
10.1.1 Sjávarútvegsfyrirtæki á Austurlandi	46
10.1.2 Innflutningur	50
10.1.3 Samantekt.....	50
11 HLUTVERK EGILSSTAÐAFLUGVALLAR SEM VARAFLUGVÖLLUR.....	51
HEIMILDASKRÁ.....	53
VIÐAUKI A Hringvegur um Egilsstaðanes	
VIÐAUKI B Stækkun Egilsstaðaflugvallar. Kostnaðar- og nytjagreining 400-500 metra lengingar Egilsstaðaflugvallar	
Viðauki C Skoðun veðurgagna frá Egilsstöðum	

Efnisyfirlit mynda

MYND 1 EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR, LENDINGAR- OG FLUGTAKSÁTTIR	9
MYND 2 FLUGSTÖÐIN Á EGILSSTÖÐUM	11
MYND 3 EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR, HORFT TIL NORÐURS	12
MYND 4 ÞJÓNUSTUSVÆÐI EGILSSTAÐAFLUGVALLAR	13
MYND 5 PRÓUN ÍBÚAFJÖLDA Á AUSTURLANDI BORIN SAMAN VIÐ LANDSBYGGÐ	14
MYND 6 EGILSSTAÐAFLUGVÖLLUR, AUSTUR HÉRAÐ, AÐALSKIPULAG 2002-2017.....	19
MYND 7 VEGKOSTIR SUNNAN VIÐ EGILSSTAÐAFLUGVÖLL	20
MYND 8 ÞÖRF MD-90 FYRIR FLUGBRAUTARLENGD VIÐ FLUGTAK	24
MYND 9 ÞÖRF MD-90 FYRIR FLUGBRAUTARLENGD VIÐ LENDINGU	25
MYND 10 FJÖLDI FARÞEGA UM EGILSSTAÐAFLUGVÖLL 1995-2006.....	35
MYND 11 FJÖLDI ERLENDRA FERÐAMANNA TIL ÍSLANDS, PRÓUN ÁRIN 1996 TIL 2005	36
MYND 12 SPÁ UM FJÖLDA ERLENDRA GESTA UM LEIFSSTÖÐ TIL ÁRSINS 2015	37
MYND 13 FJÖLDI GISTINÁTTA ERLENDRA FERÐAMANNA ÁRIN 1998-2006	38
MYND 14 FJÖLDI GISTINÁTTA ERLENDRA FERÐAMANNA Á HÖFUÐBORGARSVÆÐI ...	39
MYND 15 FJÖLDI GISTINÁTTA ERLENDRA FERÐAMANNA Á LANDSBYGGÐINNI	39
MYND 16 HLUTFALL GISTINÁTTA ERLENDRA FERÐAMANNA Á AUSTURLANDI	40
MYND 17 FRAKTFLUTNINGAR UM EGILSSTAÐAFLUGVÖLL 1995-2006	44
MYND 18 HLUTFALL AFLA SEM LANDAÐ ER Á AUSTURLANDI AF LÖNDUÐUM AFLA ..	45
MYND 19 ÚTFLUTNINGUR Á FERSKUM FISKI EFTIR FLUTNINGSMÁTA.	46
MYND 20 FJÖLDI MILLILANDAFARÞEGA UM KEFLAVÍKURFLUGVÖLL 1996-2006	51
MYND 21 SPÁ UM FJÖLDA MILLILANDAFARÞEGA UM KEFLAVÍKURFLUGVÖLL	52

Efnisyfirlit taflna

TAFLA 1 FJÁRVEITINGAR VEGNA EGILSSTAÐAFLUGVALLAR	21
TAFLA 2 MAGN AFURÐA SEM BRIMBERG HEFUR VERIÐ AÐ FLYTJA Á ERLENDA MARKAÐI.....	47
TAFLA 3 MAGN AFURÐA SEM LOÐNUVINNLAN HEFUR VERIÐ AÐ FLYTJA Á ERLENDA MARKAÐI.....	47
TAFLA 4 MAGN FERSKRA AFURÐA SEM SÍLDARVINNLAN HEFUR VERIÐ AÐ FLYTJA Á ERLENDA MARKAÐI	48
TAFLA 5 MAGN AFURÐA SEM ÓSNES HEFUR VERIÐ AÐ FLYTJA Á ERLENDA MARKAÐI	49

1 Helstu niðurstöður

Egilsstaðaflugvöllur er staðsettur á miðju Austurlandi og nær þjónustusvæði hans til alls Austurlands. Íbúum á svæðinu hefur fjölgað mikið á undanförnum árum í tengslum við framkvæmdir við Kárahnjúkavirkjun og uppbyggingu og rekstur álvers á Reyðarfirði. Farþegum um Egilsstaðaflugvöll hefur jafnframt fjölgað mjög mikið eða úr rúnum 53.000 árið 1995 í rúm 150.000 árið 2006.

Væntingar heimamanna:

Sveitarstjórnarmenn á Austurlandi hafa undanfarin ár lagt áherslu á mikilvægi þess að flugbraut Egilsstaðaflugvallar verði lengd eins og ráð var fyrir gert í upphafi. Að þeirra mati er lenging flugbrautarinnar mikilvæg fyrir framtíð ferðapjónustu á Austurlandi, lengingen mun að auki tryggja betri möguleika til fraktflugs um Egilsstaðaflugvöll og auka betur öryggi flugvéla í millilandaflugi sem nota flugvöllinn sem aðal- eða varavöll.

Rök fyrir lengingu flugbrautar:

Rök sem færð hafa verið fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli í tengslum við fjárveitingu inn á samgönguáætlun til næstu 12 ára sem lögð var fyrir Alþingi sl. vor eru m.a. að Egilsstaðaflugvöllur gegni veigamiklu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll. Staðsetning varaflugvalla á ólíkum veðursvæðum sé mikilvæg vegna flugöryggis af veðurfarsástæðum. Lenging skipti máli með tilliti til þarfa flugrekanda og hagsmunaðila í ferðapjónustu og flutningum.

Farþegaflug:

Mikill vöxtur hefur verið í komum erlendra ferðamanna til landsins og eftirspurn Íslendinga eftir utanlandsferðum hefur aukist. Ekkert bendir til annars en að áframhald verði á þeirri þróun. Millilandaflug hefur aukist um Egilsstaðaflugvöll frá árinu 2004 og að mati ferðapjónustuaðila eru mikil tækifæri fógin í markaðssetningu flugvallarins og ferðapjónustu á Austurlandi.

Fraktflug:

Fraktflug um Egilsstaðaflugvöll hefur eingöngu verið innanlands fram til þessa. Tækifæri í fraktflutningum um Egilsstaðaflugvöll til áfangastaða erlendis eru einkum þau að útflutningur á ferskum fiski í flug frá Íslandi hefur í heildina verið að aukast og mun án efa

aukast í framtíðinni sökum eftirspurnar eftir ferskum matvælum. Mun hagkvæmara er fyrir fyrirtæki á Austurlandi að flytja með flugi frá Egilsstöðum en t.d. frá Keflavíkurflugvelli þar sem við það sparast stór hluti flutningskostnaðar landleiðina sem og flutningstími styttist. Gera má ráð fyrir ef komið væri á reglubundnum fraktflutningum frá Egilsstaðaflugvelli að það myndi styrkja stöðu fyrirtækja sem nú þegar eru að vinna í flugfisk og virka sem hvati á fleiri og ný fyrirtæki til að koma inn á þann markað. Í dag eru sjávarútvegsfyrirtæki á Austurlandi að senda frá sér að meðaltali árlega um 1000 tonn í flugfisk. Erfitt er að segja mikið til um framtíðina. Forsvarsmenn tveggja fyrirtækja telja líklegt að flugfiskur muni aukast hjá þeim á næstu árum á meðan eitt fyrirtæki er að hætta starfsemi. Fram kom að samhliða fraktflugi væri mikilvægt að góð kæliaðstaða væri fyrir hendi á flugvellinum.

Varaflugvöllur:

Árlegur meðalvöxtur í millilandafarþegaflugi frá 1996-2006 hefur verið rúm 9%. Miðað við sama vöxt yrði farþegafjöldi um Keflavíkurflugvöll kominn í 3,8 milljónir árið 2015. Bent er á að farþegum hefur fjölgað mun hraðar frá árinu 2002 en árin þar á undan eða um 15,4%. Vel búin varaflugvelli á mismunandi veðursvæðum sem geta tekið á móti flugvélum af ólíkum gerðum og stærðum eru því nauðsynlegir bæði af öryggisástæðum og til að tryggja rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar í tengslum við áframhaldandi vöxt í flugumferð. Ekkert millilandaflug hefur fallið niður á Egilsstaðaflugvelli vegna veðurs eða brautarskilyrða sl. þrjú ár.

Skipulagsmál:

Lenging flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli er ákvörðun sem þarf að taka í mjög víðtæku samhengi. Fyrir liggur að marka þarf stefnu í aðalskipulagi um framtíðarlandnotkun á svæðinu í framhaldi- og suður af núverandi flugbraut. Ennfremur liggur fyrir að velja þarf brúarstæði vegna nýrrar brúar yfir Lagarfljót, milli Egilsstaða og Fellabæjar. Samhliða vali á brúarstæði þarf að taka skipulag til endurskoðunar og ákveða legu þjóðvegarins til frambúðar. Ákvörðun um lengingu flugbrautarinnar hefur jafnframt áhrif á ákvörðun um nýtt vegstæði fyrir þjóðveg 1 þar sem hann liggur í dag við suðurrenda núverandi flugbrautar. Mikilvægt er að horft sé til framtíðar við slíkar aðstæður. Verði ákvörðun um lengingu flugbrautar ekki tekin nú kann að verða erfitt að lengja brautina síðar. Ljóst er að líta þarf til lengri tíma með framtíðarmöguleika á uppbyggingu farþega- og fraktflugs í huga.

þarfagreining:

◆ *Pörf fyrir lengingu flugbrautar vegna innanlandsflugs:*

Byggt á mati á þörfum Flugfélags Íslands stærsta flugfélagi á innanlandsmarkaði: Lengd flugbrautar Egilsstaðaflugvallar getur með góðu móti þjónað núverandi flugflota í innanlandsflugi. Ekki er fyrirsjáanlegt að endurnýjun á flugflota vegna innanlandsflugs kalli á lengingu flugbrautar.

◆ *Pörf fyrir lengingu flugbrautar vegna millilandaflugs:*

Núverandi lengd flugbrautar hefur ekki hamlað millilandaflugi Trans-Atlantic og Iceland Express sem eru þeir aðilar sem hafa sinnt millilandaflugi síðustu misseri um Egilsstaðaflugvöll. Það kemur fram í álti Iceland Express að þeir hafa ekki tekið ákvörðun um hvernig flugvélum verður flogið um Egilsstaðaflugvöll í framtíðinni. MD-90 er sú vél sem notuð er undir meirihluta flugs félagsins milli annarra staða og er ekki hægt að nota þær vélar til hins ítrasta á Egilsstaðaflugvelli við núverandi aðstæður.

Icelandair notar Egilsstaðaflugvöll sem varavöll í 66% tilfella þar sem notaður er varavöllur á Íslandi. Samkvæmt þeirra álti er ekki þörf á lengingu flugbrautar vegna hlutverks Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvallar fyrir millilandaflug félagsins. Forsendur þeirra miðast við að brautarástand sé ekki verra en blautar brautir. JetX notar Egilsstaðaflugvöll sem varavöll í öllu flugi til Íslands. Núverandi brautarlengd hefur ekki áhrif þar á. Vélarnar sem félagið notar í dag eru Boeing 737-800. Eins og brautin er í dag er ekki líklegt að slík vél geti tekið á loft á hámarksflugtaksþyngd. Samkvæmt álti JetX, hamlar núverandi lengd brautarinnar ekki starfsemi félagsins. Völlurinn þjónar vel hlutverki sínu sem varaflugvöllur. Lengdin getur haft hamlandi áhrif á flugtaksmassa sem getur gert einstaka flug óarðbært eða óframkvæmanlegt.

◆ *Pörf fyrir lengingu vegna evrópskra lágfargjalfaflugfélaga:*

Algengustu flugvélategundir í rekstri stærstu lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu eru Boeing 737-800 sem ber allt að 189 farþega, Boeing 737-700 og A319. Erfitt er að meta þarfir flugrekanda sem ekki eru nú þegar á markaðnum. Gróft mat gerir þó ráð fyrir að t.d. Boeing 737-800 þurfi 2240 m til flugtaks.

➔ **Gróf þarfagreining leiðir í ljós að:**

Ef tekið er mið af þörfum flugrekanda sem nota Egilsstaðaflugvöll í dag og algengustu flugvélategundum lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu með hliðsjón af því að nýir aðilar geti komið inn markaðinn á næstu árum þá þarf að skoða nánar: Lengingu flugbrautar, með þarfir Boeing 737-800, Boeing 787-800 og MD-90 í huga. Nauðsynlegt er að nánara álit verði fengið frá sérfræðingum á sviði flugtækni.

➔ **Pörf fyrir aðra bætta aðstöðu:**

Í áliti þeirra aðila sem leitað var til kom eftirfarandi fram um þörf fyrir bætta aðstöðu:

- Til að lenging flugbrautar skili sér til flugrekanda þarf jafnframt að uppfæra og endurnýja lendingarbúnað og kerfi sem til staðar er
- Stækka þarf snúningsenda
- Stækka þarf flughlöð auk þess sem þau eru of nálægt öryggissvæði flugbrautarinnar
- Bæta þarf eldsneytisaðstöðu
- Bæta þarf tækjabúnað til hreinsunar flugbrautar
- Bent er á að þrátt fyrir stækkun flugstöðvar þá sé takmarkað sætarými ef hýsa þarf tímabundið fjölda farþega vegna lendinga millilandavéla, t.d. sökum ófærðar á áætlunarvelli

Gott aðgengi og aðstaða er aðdráttarafl fyrir fólk og atvinnulíf. Leiða má líkur að því að lenging flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli og bætt aðstaða með nýrri flugstöð muni virka sem mikill hvati fyrir aðila sem starfa í ferðaþjónustu til að markaðsetja svæðið enn frekar og nýta sér tækifæri sem felast í auknum fjölda erlendra ferðamanna.

2 Inngangur

Hlutverk og vægi flugvallarins á Egilsstöðum hefur vaxið á síðustu árum. Með auknum fólksfjölda og öflugra atvinnulífi á Austurlandi hefur farþegum bæði í innanlandsflugi og millilandaflugi fjölgað. Að beiðni Fljótsdalshéraðs og Þróunarfélags Austurlands hefur Rannsóknamiðstöð Háskólangs á Bifröst unnið skýrslu um framtíðartækifæri Egilsstaðaflugvallar í tengslum við lengingu núverandi flugbrautar.

Markmið skýrslunnar er að varpa ljósi á núverandi stöðu mála og benda á tækifæri sem felast í að styrkja starfsemi Egilsstaðaflugvallar. Megináhersla er lögð á að kanna þörf fyrir lengingu flugbrautarinnar og aðra bætta aðstöðu með tilliti til farþega- og fraktfutninga milli landa og hlutverks vallarins sem varaflugvallar fyrir Keflavíkurflugvöll. Ennfremur að sýna fram á þann vilja sem ríkir meðal aðila á Austurlandi til að byggja áfram upp og styðja við vöxt hins öfluga samfélags í landshlutanum.

Samhliða skýrslunni voru unnar þrjár aðrar sjálfstæðar athuganir. Vífill Karlsson hagfræðingur vann útreikninga á þjóðhagslegri arðsemi af lengingu Egilsstaðaflugvallar. Helstu niðurstöður voru að framkvæmdin er arðbær ef farþegaflugvélum fjölgar um fjórar á ári vegna lengingarinnar og ef allur ferskfiskútflutningur með flugi frá Austurlandi flyst frá Leifsstöð til Egilsstaðaflugvallar. Ef ferskfiskútflutningur verður hinsvegar enginn um Egilsstaðaflugvöll þarf farþegaflugvélum að fjlóga um 12 vegna lengingarinnar svo hún sé arðbær. Þessar niðurstöður byggja á ákveðnum forsendum sem eru afar verkárar. Skýrslu Vífils er að finna í heild sinni í viðauka A.

Unnur Ólafsdóttir hjá Flugstoðum vann athugun á veðurgögnum frá Egilsstöðum. Markmiðið var að reyna að gera sér grein fyrir hversu oft flugvöllurinn á Egilsstöðum gæti lokast vegna veðurs, einkum með tilliti til hliðarvinds, skyggnis eða skýja. Skoðaðar voru veðurathuganir frá Egilsstaðaflugvelli fyrir tímabilið janúar 2001 til nóvember 2007, eða tæplega sjö ár. Niðurstöður fyrir árið í heild voru að samanlagt mundu hliðarvindur, skyggni og skýjahæð geta lokað flugvellinum í 2,91% tilvika. Þar eð lélegt skyggni og lág skýjahæð féllu oft saman voru þau tilvik skoðuð, sérstaklega þegar hliðarvindur var undir viðmiðunarmörkum. Þannig varð útkoman sú að í 2,35 % tilvika mundi flugvöllurinn lokast vegna einhverra eða allra ofantalinda veðurþátta í einu, ef viðmiðin væru eftirfarandi: skyggni 800 m, skýjahæð 200 fet

og hliðarvindur 20 hnútar. Ef aftur á móti árinu væri skipt í tvennt, frá október til mars annars vegar, og apríl til september hins vegar, kemur fram að sterkur hliðarvindur er talsvert meira en helmingi algengari yfir vetrarhelming ársins en sumarhelming þessi. Þessi munur sést ekki eins vel í mælingum á skyggni og skýjahæð. Skýrslu Unnar er að finna í heild sinni í viðauka B.

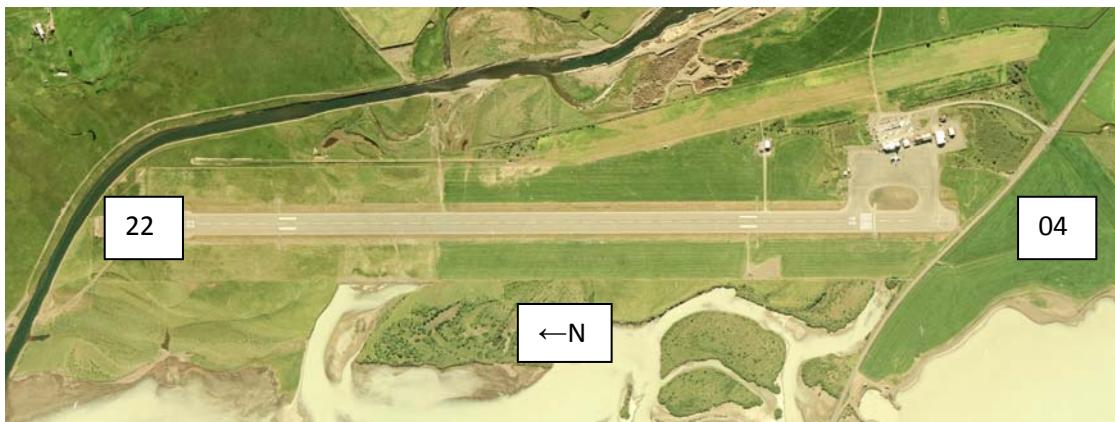
Hjá Flugstoðum fór jafnframt fram athugun á þeim möguleika að lengja flugbrautina á Egilsstöðum til norðurs. Í ljós kom að hæðin norðan við flugbrautina er ráðandi hindrun sem myndi skerða mörk hindranafleta fyrir aðflug og fráflug um norðurenda flugbrautarinnar, ef lendingarþröskuldur og flugbrautarendi yrðu færðir með lengingu flugbrautarinnar í norður. Lenging til norðurs kemur einungis að gagni fyrir flugtak til suðurs og lendingu til norðurs. Hindranir sunnan við flugbrautina eru ekki takmarkandi þáttur fyrir flugumferð við lengingu á flugbrautinni til suðurs. Lenging flugbrautarinnar til suðurs nýtist fyrir allar lendingar og flugtök. Með hliðsjón af nýtingu fjármagns er því skynsamlegra að lengja flugbrautina til suðurs.¹

Fulltrúum Flugstoða, Fljótsdalshéraðs, Þróunarfélags Austurlands og öllum þeim aðilum sem komu að greiningu á þörf og framtíðartækifærum er þakkað þeirra framlag sem og góðar ábendingar.

¹ Flugstoðir. (tölvupóstur 30. janúar 2008).

3 Egilsstaðaflugvöllur

Egilsstaðaflugvöllur er einn af fjórum alþjóðaflugvöllum á Íslandi sem skilgreindir eru sem komu- og brottfararflugvellir í millilandaflugi í samræmi við ákvæði 10. greinar stofnskrár Alþjóðaflugmálastofnunarinnar (ICAO). Hinir þrír eru flugvellirnir á Akureyri, í Keflavík og Reykjavík.² Egilsstaðaflugvöllur er jafnframt einn af 14 skilgreindum áætlunarflugvöllum sem heyra undir Flugmálastjórn á Íslandi. Aðrir áætlanaflugvellir eru í: Reykjavík, Vestmannaeyjum, Bakka, Ísafirði, Þingeyri, Gjögri, Bíldudal, Akureyri, Sauðárkrók, Grímsey, Þórshöfn, Hornafirði og Vopnafirði.³ Egilsstaðaflugvöllur stendur á vel grónu flatlendi á austurbakka Lagarfljóts utan Lagarfljótsbrúar en Eyvindará rennur alllangt austan brautar og krækir fyrir norðurenda hennar og rennur þar í Lagarfljótið.⁴ Núverandi flugbraut var tekin í notkun 23. september 1993. Brautin er 2000 m löng og 45 m breið.⁵ Hringvegur (1) liggur rétt sunnan við flugbrautina og skerðir hann lendingarvegalengd til norðurs (04) um 153 m. Skilgreind brautarlengd er því heldur styttri eða 1847 m.⁶ Staður var valinn fyrir flugbrautina í landinu með tilliti til að aðflug væri hindranalaust. Hönnun og undirbygging flugbrautarinnar tók mið af því í upphafi að hana mætti lengja síðar. Aðstæður til flugs eru góðar og aðflug er gott. Veðurfar er flugi hagstætt og því er áreiðanleiki áætlunarflugs góður eða nær 99%.⁷ Lendingar og flugtaksáttir flugbrautarinnar eru 04 og 22 en tölurnar standa fyrir misvísandi (segulátt) stefnu flugbrautar. 04 eru 40° og 22 eru 220° misvísandi, sjá mynd 1.



Mynd 1 Egilsstaðaflugvöllur, lendingar- og flugtaksáttir

Mynd fengin hjá Flugstoðum

² Flugmálahandbókin. (2007). Sótt 24. ágúst 2007 af http://www.caa.is/media/files/BI_Amdt_2007_AMDT_030_-_2007_en.pdf

³ Flugstoðir. (e.d.). Áætlanaflugvellir. Sótt 24. ágúst 2007 af <http://www.flugstodir.is/?PageID=10>

⁴ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).

⁵ Flugstoðir. (e.d.). Austurland. Sótt 24. ágúst 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

⁶ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).

⁷ Flugstoðir. (e.d.). Austurland. Sótt 24. ágúst 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

Hér á eftir er nánari grein gerð fyrir flugbrautinni og aðstöðu henni tengdri:⁸

- ➔ Lengd flugbrautar: 2000 metrar. Á norðurenda brautar er 60*60 metra snúningsplan. Lengd brautar við lendingu á 04 er 1847 metrar.
- ➔ Breidd flugbrautar: 45 metrar (PCN35), 51 metri milli brautarljósa. Heildarbreidd malbiks er 60 metrar.
- ➔ Öryggissvæði: 60 metrar útfrá norðurenda (22), 60 metrar útfrá suðurenda (04) og 150 metrar út frá miðlinu brautar.
- ➔ Yfirborð og styrkur: Malbik, PNC35.
- ➔ Meðalhæð: Meðalhæð brautar yfir meðalstórstraumsfjöru er 76 fet (u.b.b. 23 metrar).
- ➔ Hnattstaða: ARP 65°17'00 N / 014°24'05 W.
- ➔ Akbrautir: Við suðurenda (04) er flughlað, austan brautar og liggja tvær stuttar akbrautir inn á það að flugstöð.
- ➔ Ljós: Þróskuldsljós, blossaljós (einkennisljós fyrir þróskuld), aðflugshallaljós (PAPI), kantljós, endaljós og akbrautarljós.
- ➔ Fjarskipti: Viðskiptatíðni flugturns er 119,4 Mhz. Aukatíðni er 118,4 Mhz.
- ➔ Aðflug: Tvær blindflugsleiðir eru inn á braut 04 svokallað "ILS RWY 04" og "NDB/DME RWY 04". Ein blindflugsleið er inn á braut 22, kölluð "NDB/DME RWY 22". Ennfremur hægt að gera sjónaðflug að báðum endum (04 og 22).
- ➔ Slökkvilið: Gæðaflokkur flugvallarslökkviliðs er 5 (CAT 5, t.d. Fokker 50) en getur farið í flokk 7 (CAT 7, t.d. Boeing 757) samkvæmt beiðni. Slökkviliðið fékk nýja og ofluga slökkvibifreið sl. vor og ræður auk þess yfir tveimur eldri bifreiðum.
- ➔ Eldsneyti: Avgas 100LL flugvélabensín fyrir litlar vélar og Jet - A1 fyrir þotur og skrúfuþotur.

Mannvirki:

Við suðausturenda brautar er flugstæði og við það standa í röð flugstöð, tækja- og vélageymslur og flugskýli. Norðan flugstæðis eru eldsneytistankar. Um það bil 200 metrum þar fyrir norðan og austur við flugvallargirðingu er sandgeymsla en ekið er að henni frá flugbraut.

⁸ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007)

Flugstöðin:

Flugstöðin var byggð á árunum 1963 til 1968 en endurbyggð og stækkuð á árunum 1987 til 1999. Flugstöðin er í dag á tveimur hæðum; innritunarborð, farangursinnkoma og öryggis- og tolleftirlit á fyrstu hæð en skrifstofur, kaffitería og aðalbiðsalur á annarri hæð. Framkvæmdir við enn frekari stækkun flugstöðvarinnar eru langt komnar og munu bæta verulega úr aðstöðu til að taka á móti farþegum og vörum, sjá mynd 2.



Mynd 2 Flugstöðin á Egilsstöðum

Mynd fengin hjá Flugstoðum

Hin nýja komuflugstöð er byggð við suðurenda núverandi flugstöðvar og er um 420 m² og gerbyltir aðstöðu fyrir komufarþega, auk þess sem rúmgóð aðstaða verður fyrir tollgæslu. Fyrirkomulag verður þannig eftir breytingar að brottfararförþegar innrita sig í miðri byggingu og bíða í norðurenda flugstöðvarinnar, en komufarþegar ganga um hina nýju byggingu sunnan við. Samhliða þessu verður ráðist í breytingar innanhúss á innritunaraðstöðu og öryggis- og vopnaleitaraðstöðu, auk aðstöðu fyrir bílaleigur. Einnig verður skipt um gólfefni á jarðhæð eldri byggingar. Frágangur bílastæða fyrir einkabíla og bílaleigubíla bíður væntanlega fram á árið 2008.⁹ Egilsstaðaflugvöllur er opinn allan sólarhringinn (H24) allan ársins hring. Á mynd 3 má sjá mynd af Egilsstaðaflugvelli, horft er til norðurs.

⁹ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).



Mynd 3 Egilsstaðaflugvöllur, horft til norðurs

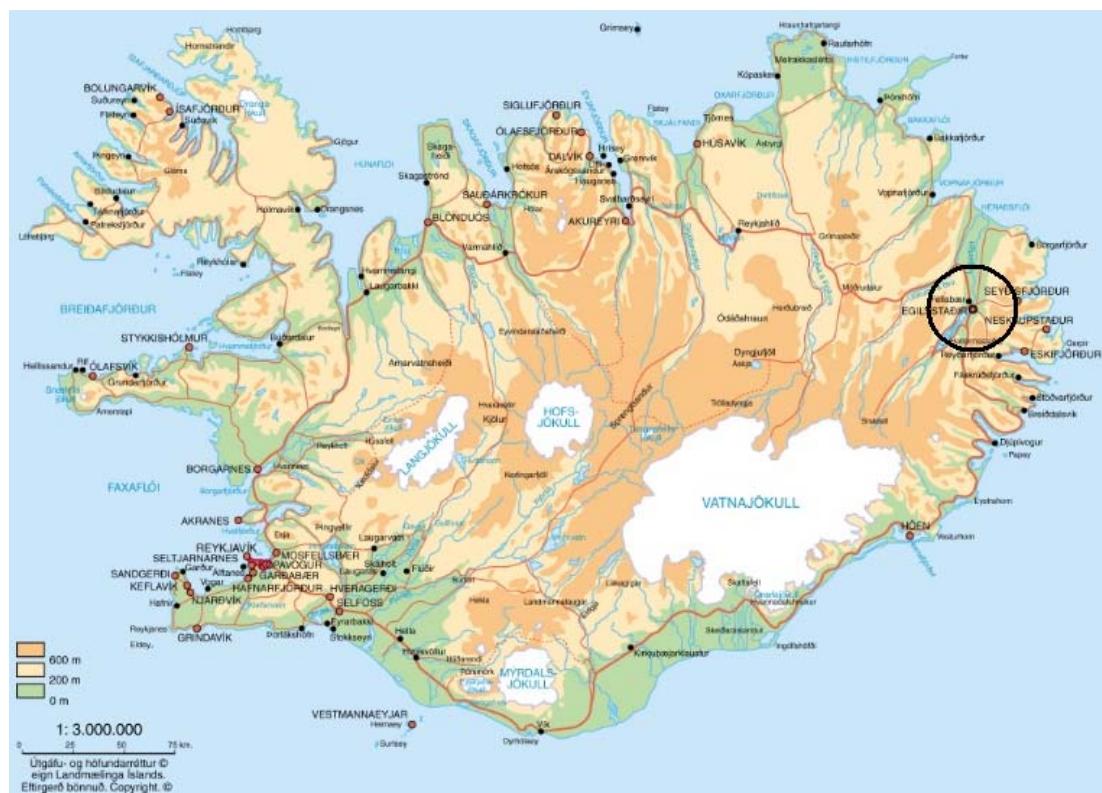
Mynd fengin hjá Flugstöðum

Reglulegt farþegaflug er stundað til Egilsstaða. Jafnframt hefur aukist að beint millilandaflug með stórum þotum sé stundað frá vellinum. Fastar áætlunarferðir hafa verið síðastliðin misseri til Egilsstaða frá Kastrup í Danmörku og Katowice í Póllandí. Atlantic Airways notar flugvöllinn oft þegar ófært er á Vaagaflugvelli í Færeyjum og einnig má nefna talsvert sjúkra-, leigu- og einkaflug.¹⁰ Nánar verður fjallað um farþegaflug í kafla níu.

¹⁰ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. Nóvember 2007).

4 Þjónustusvæði Egilsstaðaflugvallar

Egilsstaðaflugvöllur er aðalflugvöllur fyrir Austurland ásamt því að vera varaflugvöllur fyrir millilandaflug.¹¹ Flugvöllurinn er staðsettur á miðju Austurlandi. Aðeins er 1-1,5 klst. akstur til flestra þéttbýlisstaða og segja má að flugvöllurinn þjóni nú orðið öllu svæðinu frá Langanesi í norðri, til Hornafjarðar í suðri.¹² Á mynd 4 má sjá staðsetningu Egilsstaðaflugvallar á korti.



Mynd 4 Þjónustusvæði Egilsstaðaflugvallar

Kort Landmælinga Íslands

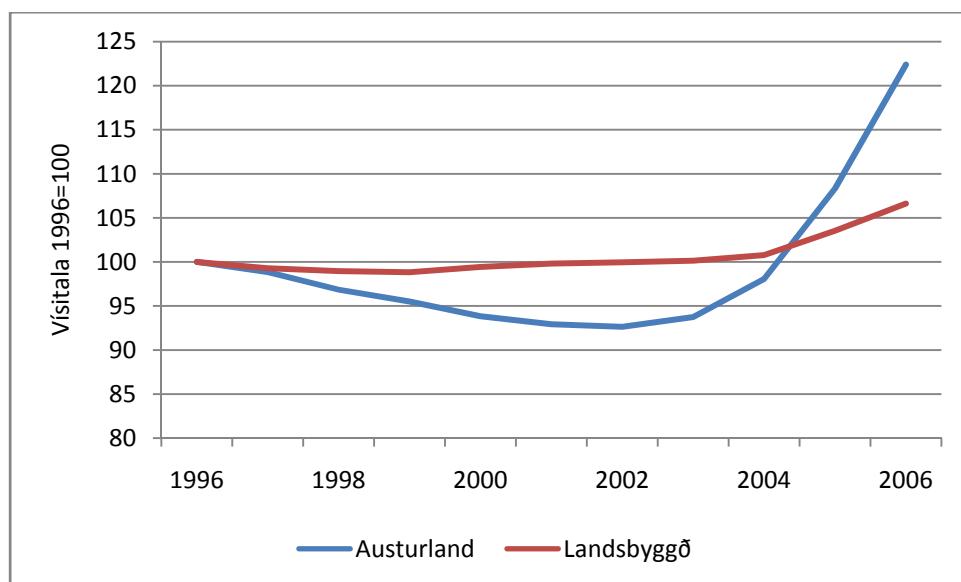
Á mynd 4 má sjá að Egilsstaðaflugvöllur er vel staðsettur með tilliti til að geta þjónað Austurlandi sem best en flugvöllurinn er í miðju svæðisins. Árið 2006 voru innanlands flughreyfingar um völlinn samtals 5.532. Þar af voru flugtök og lendingar tengdar áætlunar-eða leiguflugi samtals 3.924. Flughreyfingar milli landa voru 236 á síðasta ári.¹³

¹¹ Flugstöðir, (e.d.), *Austurland*, Sótt 24. ágúst 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

¹² Flugstöðir. (e.d.). *Austurland*. Sótt 24. agust 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

¹³ Flugstodir. (e.d.). Austurland. Sótt 3. október 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

Ef miðað er við að þjónustusvæðið nái frá og með Vopnafirði til og með Hornafirði er um að ræða svæði með 15.350 íbúa.¹⁴ Á mynd 5 má sjá þróun íbúafjölda á Austurlandi í samanburði við landsbyggðina árin 1996-2006.



Mynd 5 Þróun íbúafjölda á Austurlandi borin saman við landsbyggð 1996-2006

Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Íbúum á Austurlandi fór fækkandi frá árinu 1996-2002. Árið 2003 verður breyting á þeirri þróun og íbúum fjölgar mjög mikið allt til dagsins í dag og hlutfallslega meira en á landsbyggðinni. Stærsta einstaka skýringin á auknum íbúafjölda eru mikil umsvif vegna framkvæmda við Kárahnjúkavirkjun og álver í Reyðarfirði. Fyrirsjánlegt er að eitthvað af þeim áhrifum muni ganga til baka þegar framkvæmdum lýkur. Á móti kemur að starfsemi Alcoa Fjarðaráls í Reyðarfirði hófst í apríl sl. og gert er ráð fyrir að starfsmenn fyrirtækisins verði um 400.¹⁵ Þegar litið er til að ýmis afleidd störf kunna að skapast í kringum starfsemi álversins er ljóst að um aukin umsvif verður að ræða á vinnumarkaði til framtíðar litið.

¹⁴ Hagstofa Íslands. (2007).

¹⁵ Alcoa á Íslandi. (2007). Sótt 1. október 2007 af <http://www.alcoa.com/iceland/ic/home.asp>

5 Væntingar heimamanna

Heimamenn á Austurlandi hafa í nokkur ár beitt sér fyrir lengingu flugbrautarinnar á Egilsstaðaflugvelli. Hér á eftir er að finna nokkrar ályktanir sem samþykktar hafa verið í þeim tilgangi að þrýsta á um lengingu flugbrautarinnar og enn fremur vísanir í nokkur erindi sveitarstjórnarmanna til fjárlaganefnar Alþingis og samgöngufirvalda. Af ályktunum og erindum sveitarstjórnarmanna á Austurlandi má ráða að þeir telji lengingu flugbrautar Egilsstaðaflugvallar mikilvæga fyrir framtíð ferðaþjónustu á Austurlandi, lengingen muni tryggja betri möguleika til undirbúnings fraktflegs um Egilsstaðaflugvöll og auka betur öryggi flugvéla í millilandaflugi sem nota flugvöllinn sem vara- eða aðalvöll.

Á fundi bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs 15. ágúst 2007 var samþykkt ályktun um byggðamál.

Þar kemur fram í inngangi:

Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs fagnar allri skynsamlegri umræðu um eflingu landsbyggðarinnar sem og á landinu öllu. Í þeiri umræðu sem nú á sér stað um byggðamál, meðal annars í tengslum við niðurskurð þorskveiðikvóta (og hugsanlegan flutning og sköpun opinberra starfa) er nauðsynlegt að horft sé til stöðu, styrkleika og markmiða hvers sveitarfélags. Með tilliti til þessara þriggja þátta stendur Fljótsdalshérað á traustum grunni. Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs telur að það séu ekki aðeins hagsmunir íbúa sveitarfélagsins heldur séu það hagsmunir íbúa alls Austurlands að enn frekar sé byggt á þeim grunni. Þá er vakin athygli á því að niðurskurður þorskveiðikvóta í sjávarbyggðum hefur áhrif á Fljótsdalshérað vegna hlutverks þess sem landshlutamiðstöðvar fyrir allt Austurland. Bæjarstjórn Fljótsdalshéraðs lýsir sig reiðubúna til samstarfs við alla hagsmunaaðila um eflingu byggðar á landsbyggðinni.¹⁶

Í kaflanum um markmið kemur fram að Fljótsdalshérað ætlar sér að vera meðal þriggja öflugustu þekkingarsvæða á landsbyggðinni og jafnframt eitt af öflugustu kjarnasvæðum á landinu og skapa kjör aðstæður fyrir fjölbreytta þjónustu og verslun. Bæjarstjórnin gerir tillögur um skilgreindar aðgerðir sem mikilvægan lið í eflingu byggðar á Austurlandi. Ein af þeim aðgerðum er lenging flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli en orðrétt segir í ályktuninni:

Egilsstaðaflugvöllur er eitt mikilvægasta samgöngumannvirkið í fjórðungnum vegna þess innanlands- og millilandaflugs sem þar fer fram. Lenging flugbrautar og frekari

¹⁶ Fundargerð bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs nr. 61. 15. ágúst 2007.

*uppbrygging aðstöðu á flugvellinum mun styrkja atvinnulífið á svæðinu og hafa jákvæð áhrif á þróun þess, meðal annars á ferðapjónustu.*¹⁷

Á 58. fundi bæjarráðs Fljótsdalshéraðs 22. nóvember 2006 var lagt fram til kynningar erindi frá Þróunarfélagi Austurlands til Flugmálastjórnar vegna undirbúnings að lengingu Egilsstaðaflugvallar, dagsett 7. nóvember 2006. Svohljóðandi var fært til bókar í fundargerð bæjarráðs:

*Bæjarráð tekur undir erindi Þróunarfélags Austurlands og ítrekar nauðsyn þess að hefja hagkvæmnisathugun á lengingu flugbrautarinnar á Egilsstöðum og jafnframt að stækka flugstöðina sem er löngu sprungin vegna mikillar aukningar á fjölda farþega sem um völlinn fara.*¹⁸

Samtök sveitarfélaga á Austurlandi (SSA) hafa á aðalfundum sínum undanfarin ár samþykkt ályktanir sem tengjast Egilsstaðaflugvelli. Á aðalfundi samtakanna 21. og 22. september sl. var samþykkt ályktun um samgöngumál þar sem m.a. er kveðið á um lengingu flugbrautar Egilsstaðaflugvallar:

„Að lengja flugbraut Egilsstaðaflugvallar í 2700 metra og gera hann þannig úr garði að hann uppfylli ýtrustu kröfur sem varaflugvöllur í millilandaflugi.“¹⁹

Í umsögn samgöngunefndar SSA um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2005-2008 er fjallað um Egilsstaðaflugvöll. Þar er bent á að mjög svo aukin umferð um völlinn kalli á bætta aðstöðu, enn fremur er óskað eftir endurskoðun á lengingu brautar og lögð áhersla á að hraðað verði könnun sem gert er ráð fyrir í þá fyrirliggjandi áætlun.²⁰

Í tengslum við endurskoðun flugáætlunar árið 2004 lagði Austur-Hérað mikla áherslu á að tekið yrði tillit til þess í þá væntanlegri samgönguáætlun að flugbrautin á Egilsstaðaflugvelli yrði lengd um 700 metra eða í 2700 metra til að tryggja enn betur öryggi flugvéla í millilandaflugi sem nota flugvöllinn sem vara- eða aðalvöll. Sömuleiðis til að tryggja betri möguleika til undirbúnings fraktflugs um Egilsstaðaflugvöll.²¹

¹⁷ Fundargerð bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs nr. 61. 15. ágúst 2007.

¹⁸ Fundargerð bæjarráðs Fljótsdalshéraðs nr. 58. 22. nóvember 2006.

¹⁹ Samtök sveitarfélaga á Austurlandi. 22. október 2007.

²⁰ Athugasemd SASSA við samgönguáætlun 2005-2008. 28. apríl 2005.

²¹ Eiríkur Bj. Björgvinsson. (6. júní 2004).

Í sameiginlegum verkefnaáherslum Austurhéraðs, Fellahrepps og Norður-Héraðs sem lagðar voru fyrir fjárlaganefnd Alþingis 27. september 2004 vegna fjárlagagerðar fyrir árið 2005 kemur fram að huga þurfi að lengingu flugbrautarinnar svo hún geti tekið við stærri vélum m.a. til að auka möguleika á fraktflugi til og frá Egilsstöðum.²²

Í greinargerð Fljótsdalshéraðs kynnt fjárlaganefnd Alþingis, mánudaginn 25. september 2006 er aftur lögð áhersla á lengingu flugbrautarinnar: „Huga þarf að lengingu flugbrautarinnar úr 2000 m í 2700 m svo hún geti tekið við stærri vélum m.a. til að auka möguleika á fraktflugi til og frá Egilsstöðum og til að tryggja öryggi flugvallarins sem varaflugvallar fyrir Keflavíkurflugvöll.“²³

Árið 2004 var að frumkvæði bæjarstjórnar Austur-Héraðs haldinn fundur um Egilsstaðaflugvöll með fulltrúum samgönguráðuneytisins, Flugmálastjórn, Flugfélagi Íslands, stofnunum, fyrirtækjum og sveitarfélögum á Austurlandi. Þar var lögð áhersla á að bæta þyrfti ýmsa aðstöðu á flugvellinum, m.a. flugstöðina sjálfa og eldsneytisaðstöðu. Þá kom fram það álit að möguleikar á aukinni nýtingu flugvallarins tengdust einkum áhrifum af stóriðju, þróun í ferskfiskvinnslu og auknum ferðamannafjölda.²⁴ Í kafla níu og tíu verður sérstaklega fjallað um þróun og tækifæri í fraktflugi og ferðapjónustu.

²² Austur-Hérað, Fellahreppur og Norður-Hérað. (27. september 2004).

²³ Fljótsdalshérað. (25. september 2006).

²⁴ Austur-Hérað, fundargerð 2. september 2004.

6 Skipulagsmál

Þegar núverandi flugbraut var tekin í notkun árið 1993 tók öll hönnun og undirbygging mið af því að lengja mætti brautina síðar.²⁵ Lenging flugbrautarinnar kallar á að fyrir hendi sé samþykkt aðalskipulag þar sem gert er ráð fyrir framkvæmdinni en samkvæmt 9. grein III kafla Skipulags- og byggingarlaga nr. 73/1997 er landið allt skipulagsskylt. Í aðalskipulagi fyrir Austur-Hérað 2002-2017 kemur eftirfarandi fram í kafla 3.2.6. Skipulagi frestað:

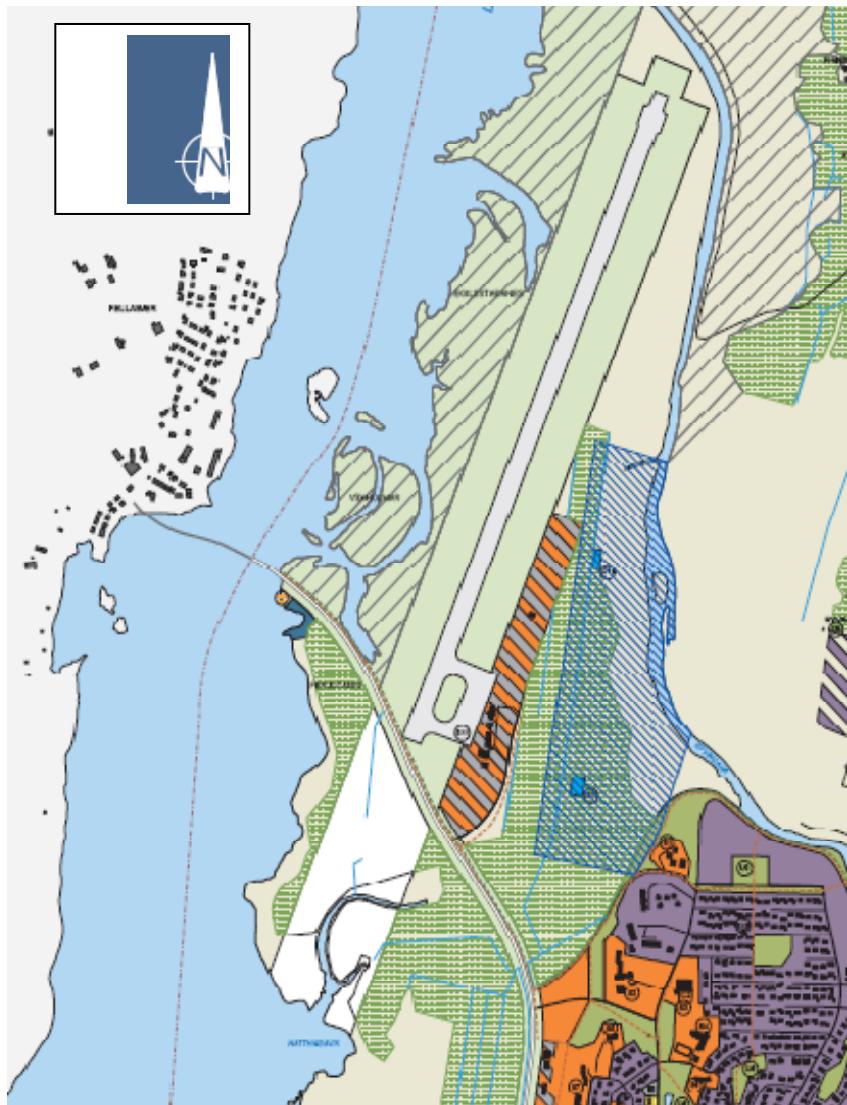
Á Egilsstaðanesi, við suðurenda Egilsstaðaflugvallar er tekið frá svæði fyrir hugsanlega lengingu flugbrautarinnar og er skipulagi þar frestað, sbr. grein 4.23. í skipulagsreglugerð. Þar til annað verður ákveðið, verður núverandi landnotkun óbreytt, þ.a. lega Hringvegar (1) fyrir flugbrautarendanum og landbúnaðarsvæði sunnan hans.²⁶

Samkvæmt 20. gr. Skipulags-og byggingarlaga 1997/73 er heimilt að fresta ákvörðun um landnotkun ákveðins svæðis í aðalskipulagi, þó ekki lengur en fjögur ár í senn. Ríflega fjögur ár eru nú liðin frá staðfestingu aðalskipulags Austur Héraðs og því mikilvægt að ákvörðun verði tekin um landnotkun á svæðinu nú.²⁷ Í vinnslu er nýtt aðalskipulag fyrir Fljótsdalshérað og stefnt er að því að þeirri vinnu verði lokið fyrir árslok 2008. Samkvæmt framangreindu er brýnt að niðurstaða fáist í ákvörðun um lengingu flugbrautar Egilsstaðaflugvallar í tengslum við stefnumörkun um framtíðarlandnotkun á svæðinu í framhaldi- og suður af núverandi flugbraut, sunnan Austurlandsvegar. Á mynd 6 má sjá svæðið sem um ræðir en það liggur suður af núverandi flugbraut.

²⁵ Flugstöðir. (e.d). Sótt 24. ágúst 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

²⁶ Óðinn Gunnar Óðinsson. (27. september 2007). Aðalskipulag Austur-Héraðs 2002-2017.

²⁷ Salvör Jónsdóttir, skipulagsfræðingur. (26. september, 2007).



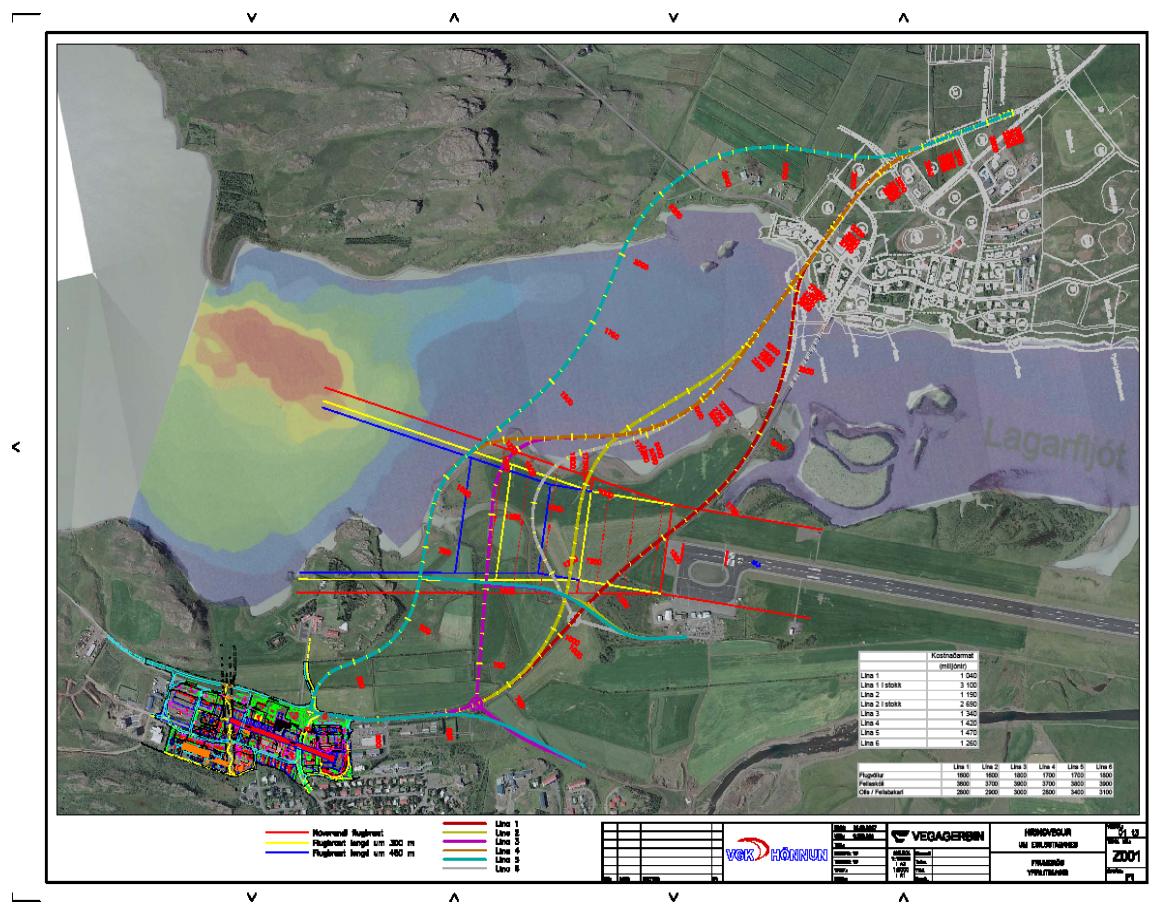
Mynd 6 Egilsstaðaflugvöllur, Austur Hérað, aðalskipulag 2002-2017. (1:10.000)

Mynd fengin hjá Fljótsdalshéraði (2007)

Á mynd 6 má sjá að þjóðvegur 1 liggar meðfram suðurenda núverandi flugbrautar og ákvörðun um lengingu flugbrautarinnar kallar því á aðra ákvörðun um nýtt vegstæði fyrir þjóðveg 1. Það er ljóst að stefnumörkun um aðra landnotkun á svæðinu sunnan af núverandi flugbraut kann að takmarka möguleika á lengingu flugbrautarinnar í framtíðinni og því er brýnt að horft sé til lengri tíma þegar ákvörðun er tekin.

Fyrir liggur að velja þarf brúarstæði vegna nýrrar brúar yfir Lagarfljót, milli Egilsstaða og Fellabæjar. Samhliða vali á brúarstæði þarf að taka skipulag til endurskoðunar og ákveða legu þjóðvegarins til frambúðar. Þegar þessir þættir liggja fyrir er hægt að úthluta fyrirtækjum stórum atvinnulóðum við þjóðveginn, en mikil spurn er eftir slíkum lóðum. Að sögn Ársæls Þorsteinssonar umdæmisstjóra Flugstoða þarf að hafa ofangreind atriði í huga

við ákvörðun um lengingu flugbrautar og verði ákvörðun um lengingu flugbrautar ekki tekin nú, þá verður ill- eða ómögulegt að lengja hana síðar. Það takmarkar svo aftur framtíðarmöguleika á uppbryggingu farþega- og vörufugs um Egilsstaðaflugvöll. Líta þarf til 30-50 ára þegar ákvarðanir af þessu tagi eru teknar og mikilvægt að láta aðstæður og horfur til nokkurra næstu ára ekki vera um of ráðandi í þeirri umræðu, heldur líta heildstætt á skipulagsmál, flugtæknileg mál og þróun í atvinnuskapandi starfsemi til mjög langa tíma.²⁸ Á mynd 7 gefur að líta uppdrátt af nokkrum valkostum í vegagerð sunnan við Egilsstaðaflugvöll. Sjá einnig stærri mynd í viðauka A.



Mynd 7 Vegkostir sunnan við Egilsstaðaflugvöll

Mynd fengin hjá Vegagerðinni (2007)

Gula línan yfir Lagarfljót sýnir veglínú miðað við lengingu flugbrautar um 300 m og bláa línan sýnir veglínú miðað við lengingu brautar um 450 m.

²⁸ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).

7 Rök fyrir lengingu flugbrautar

Vorið 2007 lá fyrir Alþingi, í formi þingsályktunar, samgönguáætlun til 12 ára eða frá 2007-2018.

Í samgönguáætlun er sett fram stefnumótun og helstu markmið sem unnið skal að, grunnnet samgöngukerfisins er skilgreint, sett fram áætlun um fjárlögun til samgöngumála og yfirlit um útgjöld til allra helstu þáttu í rekstri samgöngustofnana, svo og viðhalds, öryggismála og nýframkvæmda á sviði flugmála, siglingamála og vegamála.²⁹

Hafa ber í huga að samgönguáætlunin er ósamþykkt þar sem ekki náðist að afgreiða hana frá Alþingi áður en því var slitið í vor. Það breytir því ekki að í henni er að finna mikilvægar upplýsingar um röksemadir fyrir þeim framkvæmdum sem þar eru lagðar til. Hér á eftir verður gerð grein fyrir áætlunum er varða lengingu flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli og þeim röksemendum sem færðar eru fyrir framkvæmdinni.

Í tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018 sem lögð var fyrir á vorþingi 2007 kemur fram, í kafla 3.1. um flugmál, liður þar sem gerð er grein fyrir áætlun um stofnframkvæmdir sem verði fjármagnaðar sérstaklega. Þar kemur eftirfarandi fram um fjárveitingar vegna Egilsstaðaflugvallar:

Tafla 1 Fjárveitingar vegna Egilsstaðaflugvallar

	1. tímabil 2007–2010	2. tímabil 2011–2014	3. tímabil 2015–2018
Egilsstaðaflugvöllur- lenging*		250	250

Verðlag fjárlaga 2007, millj. kr.

Í athugasemdum við tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2007-2018 er fjallað m.a. um almennar forsendur og spá um þróun lykilstærða. Þar kemur m.a. fram að aukið millilandaflug á undanförnum árum hafi verið snar þáttur í atvinnu- og verðmætasköpun landsins. Ennfremur að varaflugvellir landsins gegni veigamiklu hlutverki bæði útfrá öryggis- og hagkvæmnissjónarmiðum.

²⁹ Samgönguráðuneytið. (2007).

Millilandaflug fer að langstærstum hluta um Keflavíkurflugvöll og náði farþegafjöldinn um þennan flugvöll rúmlega 2 milljónum árið 2006. Þetta eru um 98% af farþegafjöldanum í millilandaflugi. Um 2% fóru um flugvellina á Akureyri, Egilsstöðum og í Reykjavík, þar af um 70% um þann síðastnefnda. Þessir flugvellir gegna hins vegar veigamiklu hlutverki sem varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll. Án þeirra væri millilandaflug til og frá landinu háð varaflugvöllum í Skotlandi sem auk mikillar óhagkvæmni varðar flugöryggi.³⁰

Ennfremur kemur fram í rökstuðningi fyrir lengingu flugbrautar Egilsstaðaflugvallar: „Gert er ráð fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstöðum til suðurs með sérstakri fjároflun til að uppfylla betur hlutverk flugvallarins sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll og vegna þarfa flugrekenda og hagsmunaaðila í ferðaþjónustu og flutningum.”³¹ Þá kemur fram þar sem fjallað er um millilandaflug að rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar skipti höfuðmáli við að tryggja að áframhaldandi vöxtur verði í flugsamgöngum um þennan aðalmillilandaflugvöll landsins. „Vel búin varaflugvellir í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum gegna veigamiklu hlutverki í að tryggja rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar auk þess að vera mikilvægir vegna öryggis í flugi til og frá landinu vegna mikillar fjarlægðar til varaflugvalla í nágrannalöndunum.”³² Í kafla 1.4 þar sem fjallað er um markmið um öryggi í samgöngum kemur eftirfarandi fram um mikilvægi góðra varaflugvalla:

Í tengslum við síavaxandi starfsemi millilandaflugs á Keflavíkurflugvelli er augljós nauðsyn góðra varaflugvalla fyrir flugvöllinn. Vegna flugöryggis skipta varaflugvellir miklu máli þurfi flugvél skyndilega að lenda, og af veðurfarsástæðum er nauðsynlegt að hafa varaflugvelli á ólíkum veðursvæðum. Þar að auki gerir það að hafa varaflugvelli á Íslandi mögulegt að spara eldsneytisborgðir flugvéla miðað við að fljúga þyrfti til varaflugvalla í öðrum löndum. Varaflugvellir fyrir Keflavíkurflugvöll eru þrír: Egilsstaðir, Reykjavík og Akureyri. Egilsstaðaflugvöllur hefur þann meginkost að vera á óðru veðursvæði en Keflavíkurflugvöllur og aðflug er tiltölulega auðvelt. Akureyri er einnig á óðru veðursvæði, en aðflug er erfitt fyrir þá sem ekki þekkja til aðstæðna.³³

Samkvæmt þeiri vinnu sem fram hefur farið í tengslum við gerð samgönguáætlunar fyrir árin 2007-2018 eru helstu röksemadir fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli eftirfarandi:

- ➔ Vel búin varaflugvellir skipta máli til að tryggja rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar
- ➔ Egilsstaðaflugvöllur gegnir veigamiklu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll bæði af hagkvæmnisástæðum og vegna flugöryggis

³⁰ Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2010-2018. Bls. 20.

³¹ Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2010-2018. Bls. 21.

³² Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2010-2018. Bls. 21.

³³ Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2010-2018. Bls. 47.

- ➔ Staðsetning varaflugvalla á ólíkum veðursvæðum er mikilvæg vegna flugöryggis af veðurfarsástæðum
- ➔ Lenging flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli leiðir til að völlurinn uppfyllir betur hlutverk sitt sem varaflugvöllur
- ➔ Lenging flugbrautarinnar skiptir máli með tilliti til þarfa flugreknda og hagsmunaaðila í ferðaþjónustu og flutningum

8 Pörf fyrir lengingu brautar og bætta aðstöðu

Í tengslum við athugun á röksemendum fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstaðaflugvelli og þörf fyrir bætta aðstöðu var leitað eftir áliti aðila með reynslu og þekkingu á flugmálum. Lögð var áhersla á að leita til aðila sem hafa starfrækt millilandaflug um Egilsstaðaflugvöll sem og annarra aðila sem aðallega hafa notað Egilsstaðaflugvöll sem varavöll. Ennfremur var leitað eftir áliti stöðvarstjóra Flugfélags Íslands á Egilsstöðum og umdæmisstjóra Austurlands. Þá var leitað eftir mati á þörf fyrir lengingu brautar vegna flugvélategunda sem notaðar eru meðal stærstu lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu. Óskað var eftir því við álitsgjafa að þeir tækju mið af núverandi flugvélategundum sem og flugvélategundum sem fyrirsjáanlegt væri að yrðu notaðar í nánustu framtíð. Með þessum hætti var reynt að horfa til framtíðar í greiningu á þörf fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstöðum og annari bættri aðstöðu. Hér á eftir er gerð grein fyrir áliti þeirra aðila sem leitað var til.

8.1 Álit Iceland Express

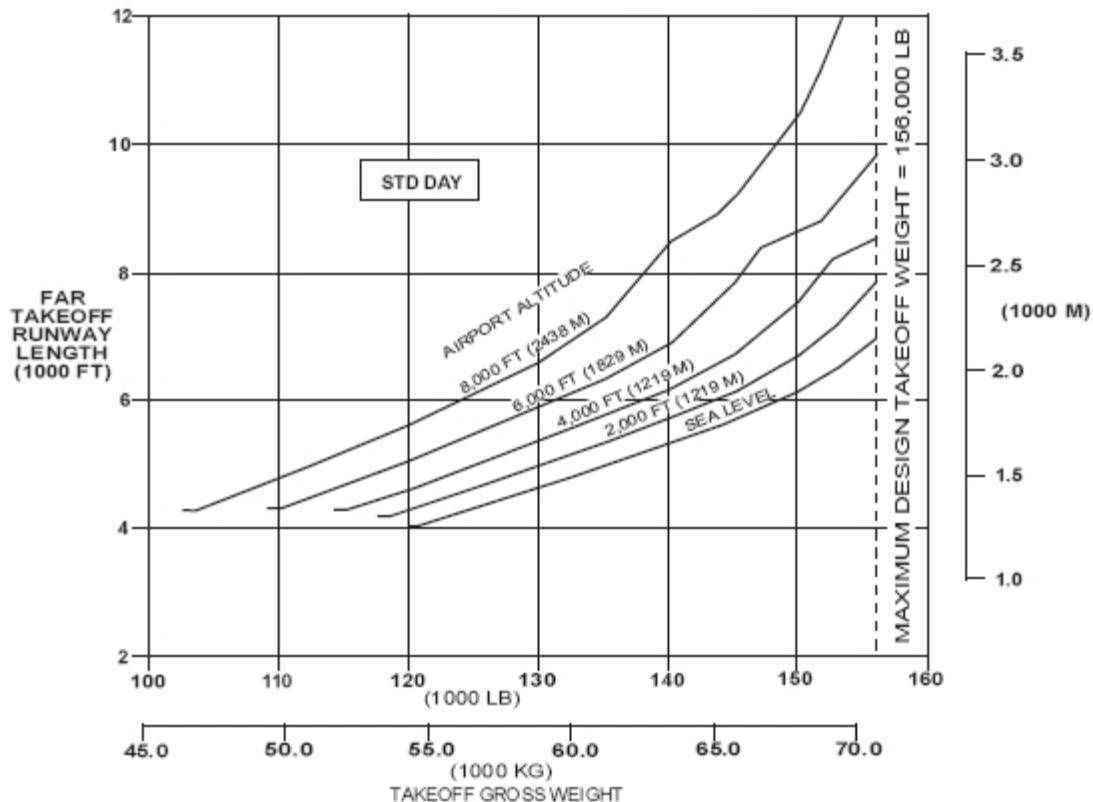
Iceland Express var með flug milli Egilsstaða og Kaupmannahafnar tvisvar í viku mánuðina júní, júlí og ágúst síðastliðið sumar. Flugvélar sem fyrirtækið notaði í það flug voru af gerðinni Boeing 737-500 og 737-700. Áætlað er að fljúga næsta sumar einu sinni til tvisvar í viku.³⁴

Síðasta sumar hafði Iceland Express eftirfarandi flugvélategundir í þjónustu sinni: Boeing MD-90, Boeing 757, Boeing 737-500 og Boeing 737-700. Ekki hefur verið tekin ákvörðun um á hvernig vélum verður í framtíðinni flogið á Egilsstaðaflugvöll. Md-90 gerðin er notuð undir meirihlutann af flugi fyrirtækisins.³⁵ Að sögn Guðmundar Daða Rúnarssonar hjá rekstrardeild Iceland Express er ekki hægt að nýta vélar fyrirtækisins til hins ýtrasta á Egilsstaðaflugvelli við núverandi aðstæður.

³⁴ Valgeir Bjarnason. (2. október 2007).

³⁵ Guðmundur Daði Rúnarsson. (10. október 2007).

Hjálagt eru tvö gröf sem sýna lengd flugbrautar sem hlutfall af hæstu mögulegu þyngd sem MD-90 má lenda og taka á loft með. Á mynd 8 má sjá þörf MD-90 fyrir lengd flugbrautar við flugtak við mismunandi mikla hæð yfir sjávarmáli og mismikla lestun.



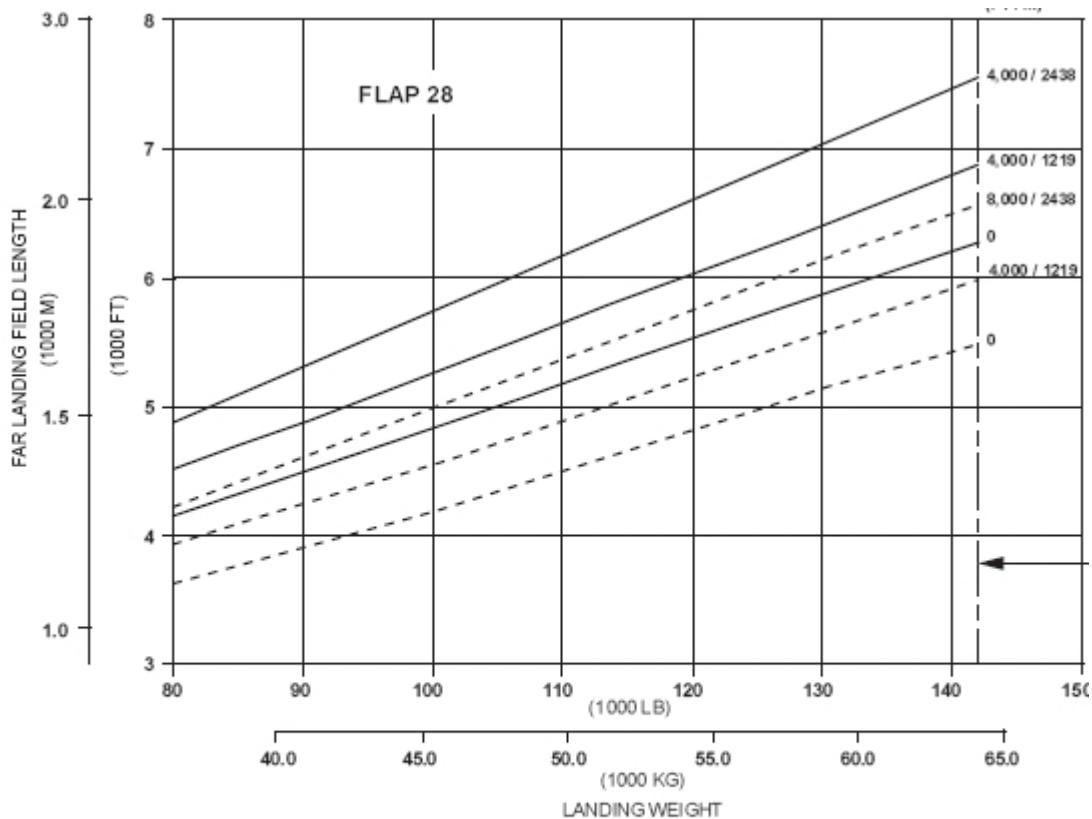
3.3.2 FAR TAKEOFF RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS MODEL MD-90-30/-30ER

Mynd 8 Þörf MD-90 fyrir flugbrautarlengd við flugtak

Mynd fengin frá Guðmundi Daða Rúnarssyni

Brotalínan hægra megin sýnir hvar vélin full lestuð vegur 156.000 LB. Neðsta lína grafsins sýnir þörf fyrir brautarlengd á flugvöllum sem eru við sjávarmál og á sú lína því við um Egilsstaðaflugvöll. Lesið af grafinu hægra megin má sjá að fulllestuð MD-90 þyrfti meira en 2000 m lengd í flugtak við slíkar aðstæður.

Á mynd 9 má sjá samskonar graf fyrir MD-90 vegna lendingar.



3.4.1 FAR LANDING RUNWAY LENGTH REQUIREMENTS MODEL MD-90-30/30ER

Mynd 9 Þörf MD-90 fyrir flugbrautarlengd við lendingu

Mynd fengin frá Guðmundi Daða Rúnarssyni

Að sögn Guðmundar yrðu takmarkanir á notkun MD-90 nánast úr sögunni með lengingu flugbrautarinnar á Egilsstaðaflugvelli. Guðmundur kemur jafnframt inn á að þó Iceland Express telji að lenging flugbrautarinnar myndi nýtast félaginu vel, bæði hvað varðar hlutverk flugvallarins sem varaflugvallar og áfangastaðar verði þó að geta þess að til að umrædd lenging skili sér til flugreknda á Íslandi sem og þeirra sem fljúga yfir hafið verði sá lendingarbúnaður og kerfi sem eru til staðar á Egilsstaðarflugvelli jafnframt að vera uppfærð og endurnýjuð.

8.2 Álit Trans-Atlantic

Haft var samband við Egil Örn Arnarson um reynslu Ferðaskrifstofunnar Trans-Atlantic af flugi um Egilsstaðaflugvöll. Ferðaskrifstofan Trans-Atlantic með aðsetur á Akureyri hóf reglugundið flug á flugleiðinni VNO (Vilnius, Litháen), CPH (Kaupmannahöfn, Danmörk) og EGS (Egilsstaðir) í maí 2005 og var flogið vikulega frá og með upphafsdegi 22.05.2005 fram til

01.10.2005 en frá og með þeim tíma fram til 01.04.2006 var flogið tvisvar í mánuði. Notaðar voru á þessum tíma fyrst YAK-42 120 sæta og loks B737-300 148 sæta flugvél. Í apríl mánuði 2006 var áframhaldið með vikulegt flug fram til lokasins september 2006 en þá var aftur farið að fljúga tvisvar í mánuði. Skipt var um flugrekstraraðila í september 2006 (þ.e. flugfélag) sem í byrjun var JSC Aurela frá Litháen en nýr aðili var Sterling Airlines í Danmörku. Flugvélakostur þeirra í þessu flugi var áfram B737-300 148 sæta flugvélar. Flaug Sterling Airlines fyrir Trans-Atlantic fram til vors 2007 en eftir það voru viðskiptin við Atlantic Airways (Færeyjar) sem hefur verið með 92 sæta flugvélar BAE 146-200 eða Avro RJ-100 og Cimber Air (Danskt/Kanadískt) sem hefur notað 50 sæta Bombardier CRJ200 flugvélar. Hafa þessi tvö flugfélög skipst á að fljúga í samræmi við þann sætafjölda sem þurft hefur hverju sinni.³⁶

Auk hefðbundins áætlunarflugs á vegum Trans-Atlantic síðan í maí 2005 hefur félagið verið með flug frá Egilsstöðum til Lissabon í Portúgal og Milanó á Ítalíu einu sinni á ári þ.e. rétt fyrir jól og til baka fyrstu viku í janúar á nýju ári. Þetta flug hefur eingöngu verið nýtt undir starfsmenn ítalska verktakafyrirtækisins Impregilo sem hefur séð um framkvæmdir á Kárahnjúkum. Flugvélarnar hafa verið frá Sterling Airlines og þeir nýtt B737-800 189 sæta og B737-800 160 sæta. Trans-Atlantic hefur einnig síðan 2005 staðið fyrir óreglugundnu sérflugi frá EGS m.a til Tallinn í Eistlandi og hefur notað við það flugvélar frá Estonian Air sem eru B737-500 og B737-300 vélar þ.e annars vegar 120 sæta og hins vegar 142 sæta vélar.³⁷

Á þeim tíma sem Trans-Atlantic hefur verið með flugrekstur frá EGS flugvelli hefur megin vandamálið verið skortur á aðstöðu á vellinum til að sinna gríðarlegri aukningu farþega sem um völlinn fara enda hefur flugferðum á innanlandsflugleiðum fjölgað að sama skapi. Hefur oftar en ekki komið upp sú staða að hnika hefur þurft til flugtínum frá upphaflegum áætlunum til að fyrirbyggja vandamál sem annars hefði orðið ef of mikill fjöldi komu- og brottfararfærþega hefði orðið á einum og sama tímanum. Egill bendir á í þessu sambandi og telur fullvist að aðal ástæðan fyrir því að öll umsýsla á EGS flugvelli hafi gengið vonum framar sé úrvals mannskapur sem hefur mannað allar vaktir á flugvellinum þegar flug hefur staðið yfir.

³⁶ Egill Örn Arnarson. (10. október 2007).

³⁷ Egill Örn Arnarson. (10. október 2007).

Trans-Atlantic hefur til þessa ekki lent í þeirri aðstöðu að þurfa að nýta stærri flugvélar en það sem að ofan hefur verið greint frá og hefur núverandi lengd flugbrautar á EGS flugvelli ekki hamlað eða dregið úr þeirra flugrekstri.³⁸

Austurland sem áfangastaður fyrir erlenda ferðamenn, sem þyrftu að vera til staðar sem mikilvægur hluti flugfarþega ef tryggja á flug almennt í náinni framtíð frá EGS flugvelli, er spennandi valkostur sé horft til hinnar miklu náttúrufegurðar sem svæðið býður upp á. Á móti kemur hins vegar sú staðreynð að innri uppbygging á Austurlandi er enn að slíta barnsskónum og svæðið því um margt ekki í stakk búið til að taka á móti og sinna miklum fjölda erlendra ferðamanna ef flug væri reglubundið. Hér er sama hvert litið er, hvort sem horft er til gistingar, matsölu, hópferðabíla eða afþreyingar almennt.³⁹

Egill segir: „Okkar skoðun er sú að til að takast megi að tryggja reglubundið flug til og frá EGS flugvelli þarf að byggja fyrst upp frekari innviði á sviði ferðaþjónustu, samræma framboð og vinnu þeirra sem koma að þessum málaflokki og leggja í mikið, víðtækt og langt vinnuferli til að kynna og selja Austurland sem verðugan valkost á móti þeim hefðbundnu valkostum sem hið opinbera sem og flugrekendur hafa hingað til kynnt einvörðungu þ.e. Suðurlandið, Suðurnes og höfuðborgarsvæðið.“

Egill segir enn fremur: Trans-Atlantic mun skoða á komandi ári hvort og með hvaða hætti sé hugsanlegt að halda áfram flugrekstri til og frá EGS flugvelli, en að sinni teljum við minni líkur en meiri til að grundvöllur geti skapast til þess að halda okkar flugi áfram. Þó gæti slíkt tekist með notkun 50 sæta flugvélar ef hagsmunasamtök sem og opinberir aðilar (bæði ríkið og sveitarfélög) eru tilbúnir til þess að vinna að slíku með okkur. Það er von Trans-Atlantics að framtíð flugs á Austurlandi geti orðið með þeim hætti að grundvöllur myndist til að halda úti hefðbundnu og reglubundnu áætlunarflugi og að koma erlendra ferðamanna á svæðið í miklum mæli verði að veruleika.

8.3 Álit Icelandair

Haft var samband við Þorgeir Haraldsson yfirflugstjóra Icelandair um mat á þörf fyrir lengingu flugbrautar á Egilsstöðum. Samkvæmt skráningu varaflugvalla Icelandair á Íslandi árið 2005-2006 er Egilsstaðaflugvöllur notaður í 66% tilfella þegar varaflugvöllur er notaður á Íslandi.⁴⁰ Efni álitsgerðar Icelandair er svohljóðandi.

³⁸ Egill Örn Arnarson. (10. október 2007).

³⁹ Egill Örn Arnarson. (10. október 2007).

⁴⁰ Þorgeir Haraldsson yfirflugstjóri Icelandair. (tölvupóstur 19. nóvember 2007).

Í aðalatriðum er sjónarmið Icelandair þetta:⁴¹

Um hlutverk flugvallarins sem varaflugvallar þarf ekki að fjölyrða en Icelandair hefur lagt á það mikla áherslu að hafa varaflugvelli á Norður- og Austurlandi ásamt varaflugvelli á suðvesturhorni landsins.

Lágmarksflugbrautarlengd fyrir flugflota félagsins er:

Boeing 757-200	1600 metrar
Boeing 757-300	1600 metrar
Boeing 767-300	1800 metrar

Miðað við núverandi flugbrautarlengd geta Boeing 757 flugvélar félagsins lent á hámarksleiningarvigt og farið fullhlaðnar farþegum frá Egilsstaðaflugvelli og flogið til allra áfangastaða í Evrópu. Boeing 767-300 flugvélar félagsins geta lent á hámarksleiningarvigt á flugbraut 22 en lækka þarf lendingarvigt um 6 tonn á flugbraut 04. Ofangreindar forsendur miðast við að brautarástand sé ekki verra en blautar brautir. Félagið hefur í hyggju að hefja endurnýjun flugflota félagsins árið 2010 með tilkomu Boeing 787-800. Þær flugvélar geta lent á hámarksleiningarvigt á Egilsstaðaflugvelli og farið þaðan á 86% af hámarksflugtaksvíkt. Eins og sést af þessari upptalningu er ekki þörf á lengingu flugbrautarinnar vegna hlutverks Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvallar fyrir millilandaflug félagsins.

Hinsvegar leggur Icelandair á það áherslu varðandi Egilsstaðaflugvöll að snúningsendar á brautarenda 22 verði stækkaðir til að auka öryggi flugvéla sem snúa á endanum. Stærð endanna er í algjöru lágmarki fyrir B757-300 og B767-300 flugvélar félagsins.

Icelandair leggur því til að í stað lengingar verði lögð áhersla á að stækka snúningsenda og flughlöð ásamt því að bæta eldsneytisaðstöðu og tækjabúnað til hreinsunar flugbrautar.

8.4 Álit JetX

Leitað var eftir áliti Sighvatar Bjarnasonar aðstoðarflugrekstrarstjóra hjá JetX. Öll flug til Íslands á vegum JetX nota Egilsstaðaflugvöll sem varavöll. Brautarlengdin eins og hún er hefur ekki áhrif þar á. Ástæðan er aðallega sú að vélarnar eru orðnar nægilega léttar af eldsneytisbrennslu eftir förlina yfir hafið. Vélarnar sem félagið notar í dag eru Boeing 737-800. Engin áform eru um breytingar þar á. Eins og brautin er í dag er líklegt að slík vél geti ekki tekið á loft á hámarksflugtaksþyngd. Það kemur þó ekki nauðsynlega að sök og fer allt

⁴¹ Þorgeir Haraldsson yfirflugstjóri Icelandair. (tölvupóstur 14. nóvember 2007).

eftir eðli flugsins sjálfs, þ.e. áfangastað og farþegafjölda. Brautin er nægileg löng til að hægt sé að starfrækja slíka vél með sæmilegu móti. Þó verður að hafa í huga að leiguflug á vegum JetX frá Egilsstöðum hafa verið afar fátíð en koma þó fyrir. Til að tryggja ávallt hámarksnýtingu vélarinnar þyrfti brautin að vera um 2300-2400 metrar að lengd. Að sögn Sighvatar er niðurstaðan því sú að núverandi lengd brautarinnar hamrar ekki starfsemi JetX. Völlurinn þjónar vel hlutverki sínu sem varaflugvöllur. Lengdin getur haft hamlandi áhrif á flugtaksmassa sem getur gert einstaka flug óarðbært eða óframkvæmanlegt.⁴²

8.5 Álit vegna evrópskra lágfargjalfaflugfélaga

Við greiningu á þörf fyrir lengingu flugbrautar Egilsstaðaflugvallar er nauðsynlegt að horfa til mögulegra þarfa fleiri flugfélaga en þeirra sem nota flugvöllinn mest í dag. Mikil fjölgun erlendra ferðamanna til landsins sýnir m.a. að tækifæri eru fyrir Austurland til að auka sinn hlut í ferðaþjónustu. Gera þarf því ráð fyrir að nýir aðilar geti komið inn á markaðinn. Njáll Trausti Friðbertsson hefur tekið saman gögn um starfsemi helstu lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu. Hvaða flugvélategundir þau nota og munu væntanlega nota á næstu árum. Athugun hans fór fram í tengslum við mat á samfélagslegum og hagrænum áhrifum lengingar Akureyrarflugvallar.

Stærsta lágfargjalfaflugfélagið í Evrópu er Ryanair. Flugfloti félagsins árið 2006 byggist upp á 82 Boeing 737-800 (B737-800) og níu B737-200. Félagið var þá með pöntun á 143 B737-800 og kauprétt á öðrum 193 vélum til viðbótar. Um var að ræða pöntun á vélum sem skulu afhendast fram til ársins 2012. Næst stærsta lágfargjalfaflugfélagið í Evrópu er Easyjet. Flugfloti félagsins samanstendur af 109 vélum eða 55 Airbus A319 og 54 B737-700. Easyjet mun fá afhendar frá Airbus verksmiðjunum 120 A319 fram til ársins 2008 og samningur er um 120 A319 að auki fram til 2012 ef vilji er fyrir hendi hjá flugfélagini. Þriðja stærsta flugfélagið í flokki lágfargjalfaflugfélaga er Air Berlin. Félagið rekur 37 B737-800, fimm B737-400, fimm B737-700, fjórar Airbus A319, þrjár Fokker F100 eða alls 54 flugvélar. Fjórða félagið er Sterling flugfélagið í eigu FL Group en það er með 29 vélar í rekstri. Þrettán B737-700, tíu B737-800 og sex B737-500.⁴³ Framangreind athugun Njáls leiðir í ljós að algengustu flugvélategundir í rekstri stærstu lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu eru B737-800 sem ber allt að 189 farþega, B737-700 og A319.

⁴² Sighvatur Bjarnason. (tölvupóstur 19. nóvember 2007).

⁴³ Njáll Trausti Friðbertsson, NT Ráðgjöf. (apríl 2006). Bls. 51.

Haft var samband við Leif Magnússon verkfræðing en hann hefur margra ára reynslu af störfum á sviði flugmála. Leifur benti á nokkra þætti sem hafa þyrfti í huga varðandi kröfur um flugbrautarlengd, þar á meðal eru alþjóðlegar grunnforsendur. Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) gefur út fjölda skjala varðandi tæknimál flugsins. Hvað flugvelli varðar er þar fyrst og fremst um að ræða staðla og tilmæli "ICAO Annex 14, Aerodromes" (í tveimur heftum), en einnig lykilhandbækur eins og "Airport Planning Manual" (í þremur heftum), "Airport Design Manual" (í fimm heftum) og "Airport Services Manual" (í níu heftum). Í Annex 14 segir m.a. eftirfarandi um flugbrautarlengd:

"The actual runway length to be provided for a primary runway should be adequate to meet the operational requirements of the aeroplanes for which the runway is intended, and should be not less than the longest length determined by applying the corrections for local conditions to the operations and performance characteristics of the relevant aeroplanes."

Samkvæmt þessu þarf sé aðili, sem hyggst gera flugbraut því að byggja hönnunarforsendur sínar á vel rökstuddum kröfum hlutaðeigandi flugrekenda, þar sem taka þarf tillit til bæði flugtæknilegra og fjárhagslegra þátta.⁴⁴

Hvað varðar tæknilegar forsendur flugbrautalengda bendir Leifur á að taka þurfi tillit til fjölda þátta, meðal þeirra þátta eru eftirfarandi:

Staðbundnir þættir: *hæð flugbrautar yfir meðalsjávarmáli, halli flugbrautar, tegund yfirborðs flugbrautar, tíðni ýmiss konar úrkomu á flugbrautinni (vatn, slydda, snjór og ísing), aðgerðir til að bæta hemlunarskilyrði (snjóruðningur, ísbræðsla og sandur), hindranir í aðflugs- og brottflugsgeirum, hitastig, rakastig og aðrir veðurþættir, t.d. "vindrósin" (meðaltalsvindur úr hverri átt).*

Þættir tengdir flugvélargerð: *opinberlega staðfest afkastageta við flugtak og lendingu, flugtaks- og lendingarmassi, hemlunargeta (t.d. lending með bilaða knývenda).*

Þættir tengdir tegund flugrekstrar: *áætlunarflug eða leiguflug, þýðing flugfraktar (yfirleitt mikil í "venjulegu" áætlunarflugi, en minni eða engin hjá lágfargjalfa- og leiguflugfélögum), heilsársrekstur eða aðeins að sumarlagi?*

Með hliðsjón af ofangreindu stuttu yfirliti yfir þá fjölda þátta sem taka þarf tillit til við kröfu um flugbrautarlengd, t.d. á Egilsstaðaflugvelli, er ljóst að hver flugrekendi þarf að meta slíkt

⁴⁴ Leifur Magnússon. (tölvupóstur 27. nóvember 2007).

vandlega á sínum eigin forsendum. Útilokað er að aðrir geti þar tilgreint eina flugbrautarlengd, nema þeir hafi aðgang að þeim forsendum.⁴⁵

Leifur bendir á þekktustu vikuleg tímarit, sem fjalla um flugmál: "Aviation Week & Space Technology" og "Flight". Þau birta bæði árlegt yfirlit yfir helstu tæknipætti ýmissa flugvélagerða. Hafa mætti þær upplýsingar til hliðsjónar við gróft mat á þörf fyrir flugbrautarlengd. Þar er t.d. gert ráð fyrir að Boeing 737-800 þurfi 2.240 m til flugtaks, - en ekki eru þar nánar tilgreindar grunnforsendur þessa tölugildis.

8.6 Álit umdæmisstjóra Austurlands

Leitað var eftir áliði Ársæls Þorsteinssonar umdæmisstjóra Flugstoða á Austurlandi varðandi þörf fyrir lengingu flugbrautar og bætta aðstöðu. Ársæll bendir á að samkvæmt upplýsingum frá flugrekstraraðilum sem gera út frá Keflavíkurflugvelli þá sé Egilsstaðaflugvöllur fyrsti varaflugvöllur í langflestum flugáætlunum þeirra enda sé völlurinn á öðru veðursvæði en Keflavíkurflugvöllur og staðsetning hans góð með tilliti til nákvæmnisaðflugs að flugvellinum og nægjanlegs loftrýmis án hindrana. Egilsstaðaflugvöllur hefur jafnframt þjónað sem varaflugvöllur fyrir Akureyri. Ekkert millilandaflug hefur fallið niður á Egilsstaðaflugvelli vegna veðurs eða brautarskilyrða sl. þrjú ár.

Ársæll bendir á að mikilvægt sé útfrá öryggissjónarmiðum að Egilsstaðaflugvöllur geti tekið við vélum við allar aðstæður. Núverandi brautarlengd getur verið knöpp fyrir stærri vélar að vetrarlagi þegar hemlunarskilyrði eru slök og eins þegar vindur stendur þvert á braut. Rök og álit frá flugrekstraraðilum og sérfræðingum á sviði flugtækni þurfa að liggja fyrir við umræður um lengingu og öll gögn þarf að yfirfara gaumgæfilega. Að mati Ársæls myndi lenging flugbrautar ekki hafa í för með sér mikla aukningu í rekstrarkostnaði en hins vegar þyrfti mögulega að fjárfesta í öflugri tækjum til snjóruðnings.

Lenging brautar myndi auka möguleika á inn- og útflutningi á vörum, m.a. fiski, og fjölgun erlendra flugfarþega, t.d. vegna Vatnajökulsþjóðgarðs. Staðsetning vallarins styrkir þetta enn frekar, t.d. vegna nálægðar við Evrópu, nálægðar við öflugt landflutninganet og þess að völlurinn er miðsvæðis á Austurlandi.⁴⁶

⁴⁵ Leifur Magnússon. (tölvupóstur 27. nóvember 2007).

⁴⁶ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).

Í áliti Ársæls kemur fram að núverandi flughlöð við flugstöðina séu of lítil, auk þess sem þau eru of nálægt öryggissvæði flugbrautarinnar. Því er nauðsynlegt að gera ný flughlöð norðan við flugstöðvarbygginguna. Frumdrög stækkanar eru í vinnslu og er miðað við flughlöð sem geta tekið við flugvélum sem lent geta miðað við núverandi lengd flugbrautar og aðstæður. Því til viðbótar er tekið frá landrými til framtíðarnota. Samfara stækkan flughlaða þarf að byggja upp nýtt eldsneytiskerfi, en núverandi kerfi er allsendis ófullnægjandi, sér í lagi varðandi afköst.

Með byggingu komusalar við flugstöðina á Egilsstöðum batnar aðstaða fyrir farþega verulega. Aukið rými þýðir að hægt er að hýsa fleiri farþega en áður. Þrátt fyrir stækkan er sætarými takmarkað ef hýsa þarf tímabundið fjölda farþega vegna lendinga millilandavéla, t.d. sökum ófærðar á áætlunarvelli. Þar að auki þarf að aðskilja slíka farþega frá innanlandsfarþegum af öryggisástæðum. Það er m.ö.o. ekki hægt að hýsa tímabundið í flugstöðinni fleiri farþega en ein B-757 tekur, tæplega 200 manns. Svipað gildir um gistirými á svæðinu.⁴⁷

8.7 Álit Flugfélags Íslands

Flugfélag Íslands er langstærsta flugfélagið á innanlandsmarkaði. Leitað var eftir áliti Einars Halldórssonar umdæmisstjóra Flugfélags Íslands á Egilsstöðum á þörf fyrir lengingu flugbrautar eða annari bætti aðstöðu. Flugfloti Flugfélags Íslands, F50, getur með góðu móti notað 1400 metra langar flugbrautir og aðrar vélar í flotanum geta notast við styttri brautir. Þetta á bæði við um núverandi flugflota og hugsanlega endurnýjun á flugflotanum. Varðandi innanlandsflugið þá er verið að bæta úr brýnni þörf fyrir aðstöðu í flugsal og í desember 2007 er áformað að taka í notkun nýjan komusal og batnar þá öll þjónusta við flugfarþega hvort sem um innalands- eða millilandafarþega er að ræða.

Á yfirstandandi ári og árið 2006 hefur millilandaflug verið óvenju mikið eða um 100 farþegaflug hvort ár, aðallega í tengslum við stórframkvæmdir á Austurlandi. Allar þær flugvélategundir sem notaðar hafa verið í því verkefni hafa með góðu móti getað athafnað sig við núverandi aðstæður og flugbrautarlengd. Um er að ræða tegundir flugvéla sem taka 130 til 213 farþega. Eftir að viðbygging flugstöðvarinnar hefur verið tekin í notkun verða aðstæður til að afgreiða slíkan fjölda farþega án vandkvæða. Varðandi aðra aðstöðu þá

⁴⁷ Ársæll Þorsteinsson. (tölvupóstur 22. nóvember 2007)

bendir Einar á eldsneytisafgreiðsluna. Núverandi afgreiðslubúnaður er ekki nógum afkastamikill en rekstraraðilar hafa nú þegar gert áætlanir um úrbætur á næstu mánuðum.⁴⁸

8.8 Samantekt úr þarfagreiningu

Hér verða dregnar saman helstu niðurstöður úr þeim álitum sem að framan hefur verið greint frá.

➔ *Pörf fyrir lengingu flugbrautar vegna innanlandsflugs:*

Byggt á mati á þörfum Flugfélags Íslands stærsta flugfélagi á innanlandsmarkaði: Lengd flugbrautar Egilsstaðaflugvallar getur með góðu móti þjónað núverandi flugflota í innanlandsflugi. Ekki er fyrirsjáanlegt að endurnýjun á flugflota vegna innanlandsflugs kalli á lengingu flugbrautar.

➔ *Pörf fyrir lengingu flugbrautar vegna millilandaflugs:*

Núverandi lengd flugbrautar hefur ekki hamlað millilandaflugi Trans-Atlantic og Iceland Express sem eru þeir aðilar sem hafa sinnt millilandaflugi síðustu misseri um Egilsstaðaflugvöll. Það kemur fram í álti Iceland Express að þeir hafa ekki tekið ákvörðun um hvernig flugvélum verður flogið um Egilsstaðaflugvöll í framtíðinni. MD-90 er sú vél sem notuð er undir meirihluta flugs félagsins milli annarra staða og er ekki hægt að nota þær vélar til hins ítrasta á Egilsstaðaflugvelli við núverandi aðstæður.

Icelandair notar Egilsstaðaflugvöll sem varavöll í 66 % tilfella þar sem notaður er varavöllur á Íslandi. Samkvæmt þeirra álti er ekki þörf á lengingu flugbrautar vegna hlutverks Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvallar fyrir millilandaflug félagsins. Forsendur þeirra miðast við að brautarástand sé ekki verra en blautar brautir.

JetX notar Egilsstaðaflugvöll sem varavöll í öllu flugi til Íslands. Núverandi brautarlengd hefur ekki áhrif þar á. Vélarnar sem félagið notar í dag eru Boeing 737-800. Eins og brautin er í dag er ekki líklegt að slík vél geti tekið á loft á hámarksflugtaksþyngd. Samkvæmt álti JetX hamlar núverandi lengd brautarinnar ekki starfsemi félagsins. Völlurinn þjónar vel hlutverki sínu sem varaflugvöllur. Lengdin getur haft hamlandi áhrif á flugtaksmassa sem getur gert einstaka flug óarðbært eða óframkvæmanlegt.

⁴⁸ Einar Halldórsson stöðvarstjóri. (tölvupóstur 20. nóvember 2007).

◆ *Pörf fyrir lengingu vegna evrópskra lágfargjalfaflugfélaga:*

Algengustu flugvélategundir í rekstri stærstu lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu eru Boeing 737-800 sem ber allt að 189 farþega, Boeing 737-700 og A319. Erfitt er að meta þarfir flugrekanda sem ekki eru nú þegar á markaðnum. Gróft mat gerir þó ráð fyrir að t.d. Boeing 737-800 þurfi 2240 m til flugtaks.

◆ **Gróf þarfagreining leiðir í ljós að:**

◆ Ef tekið er mið af þörfum flugrekanda sem nota Egilsstaðaflugvöll í dag og algengustu flugvélategundum lágfargjalfaflugfélaga í Evrópu með hliðsjón af því að nýir aðilar geti komið inn markaðinn á næstu árum þá þarf að skoða nánar: Lengingu flugbrautar, með þarfir Boeing 737-800, Boeing 787-800 og MD-90 í huga.

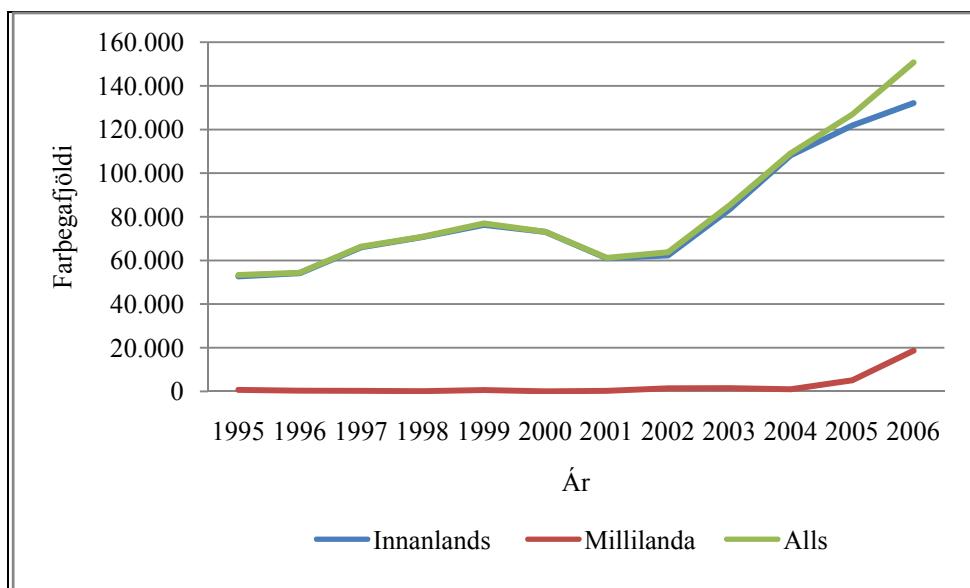
◆ *Pörf fyrir aðra bætta aðstöðu:*

Í álti þeirra aðila sem leitað var til kom eftirfarandi fram um þörf fyrir bætta aðstöðu:

- Til að lenging flugbrautar skili sér til flugrekanda þarf jafnframt að uppfæra og endurnýja lendingarbúnað og kerfi sem til staðar er
- Stækka þarf snúningsenda
- Stækka þarf flughlöð auk þess sem þau eru of nálægt öryggissvæði flugbrautarinnar
- Bæta þarf eldsneytisaðstöðu
- Bæta þarf tækjabúnað til hreinsunar flugbrautar
- Bent er á að þrátt fyrir stækkun flugstöðvar þá sé takmarkað sætarými ef hýsa þarf tímabundið fjölda farþega vegna lendinga millilandavéla, t.d. sökum ófærðar á áætlunarvelli

9 Farþegaflug

Árið 1994 var fyrsta heila starfsár nýrrar flugbrautar á Egilsstöðum en hún var tekin í notkun árið 1993 og leysti af hólmni eldri flugbraut á sama stað.⁴⁹ Á mynd 10 má sjá þróun farþegafjölda frá 1995-2006 um Egilsstaðaflugvöll.



Mynd 10 Fjöldi farþega⁵⁰ um Egilsstaðaflugvöll 1995-2006

Gögn umdæmis Austurlands

Fjöldi farþega sem fer um Egilsstaðaflugvöll hefur vaxið mikið á undanförnum árum eða úr rúnum 53.000 árið 1995 í rúm 150.000 árið 2006 eða um 200%. Fjölgun farþega í innanlandsflugi á árunum 1997-2000 er rakin til að opnað var fyrir samkeppni í innanlandsflugi árið 1997. Á þeim tíma kepptu Flugfélag Íslands og Íslandsflug á fjölmennustu flugleiðunum innanlands. Samkeppninni lauk árið 2000 og fækkaði farþegum nokkuð í kjölfarið.⁵¹ Mikil fjölgun farþega frá árinu 2003 er rakin til framkvæmda á Austurlandi frá þeim tíma og fram til dagsins í dag sem tengjast bæði virkjun við Kárahnjúka og uppbyggingu ávers á Reyðarfirði. Gert er ráð fyrir að þeim framkvæmdum muni að mestu ljúka við næstu áramót.

Millilandaflug um Egilsstaðaflugvöll á sér sex ára sögu. Árið 2002 hófst vikulegt áætlunarflug milli Düsseldorf og Egilsstaða á vegum þýska flugfélagsins LTU. Um var að ræða samstarf

⁴⁹ Flugstoðir. (e.d.).

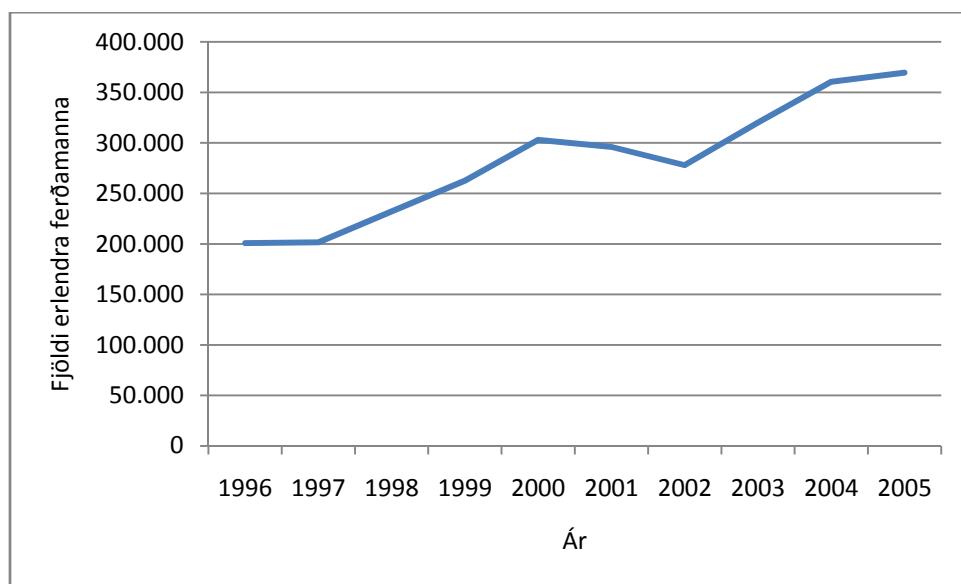
⁵⁰ Hver farþegi er tvítaðinn, bæði við brottför og komu en áningarfærþegar eru ekki taldir með.

⁵¹ Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember 2005). Bls. 5-6.

LTU, Ferðamálaráðs Íslands, Ferðaskrifstofu Austurlands, Markaðsstofu Austurlands, Ferðamálasamtaka Austurlands, Þróunarstofu Austurlands og Terra Nova Sól umboðsaðila LTU hér á landi. Markmiðið var að vinna að því að festa í sessi millilandaflug um Egilsstaðaflugvöll. Flogið var tvö sumur á tímabilinu frá byrjun júní til enda ágúst.⁵² Eins og sjá má á mynd 9 hér að framan hefur millilandaflug verið að aukast frá árinu 2004. Á vegum verktakafyrirtækisins Bechtels, sem reisir álver Alcoa Fjarðaáls í Reyðarfirði, hefur verið starfrækt leiguflug frá því haustið 2005 og áætlað er að því ljúki í nóvember næstkomandi. Um er að ræða vikulegt flug með 140 sæta vél frá Wizz air sem flýgur á milli Krakow í Póllandi og Egilsstaða. Flugið er eingöngu fyrir starfsmenn Bechtels.⁵³ Ferðaskrifstofan Trans Atlantic hóf reglubundið flug milli Egilsstaðaflugvallar og áfangastaða erlendis vorið 2005 og Iceland Express var með flug milli Egilsstaða og Kaupmannahafnar sl. summar.

9.1 Tækifæri í ferðaþjónustu

Þegar teknar eru ákvarðanir um stærri framkvæmdir er mikilvægt að litið sé til framtíðar. Í þessum kafla verður sjónum beint að framtíðartækifærum Austurlands í tengslum við ferðaþjónustu en stór hluti farþega í millilandaflugi eru erlendir ferðamenn. Fjöldi erlendra ferðamanna sem kemur til landsins hefur vaxið verulega á síðastliðnum árum.



Mynd 11 Fjöldi erlendra ferðamanna til Íslands, þróun árin 1996 til 2005

Gögn Ferðamálastofu⁵⁴

⁵² Arngrímur Viðar Ásgeirsson. (tölvupóstur 21. nóvember 2007).

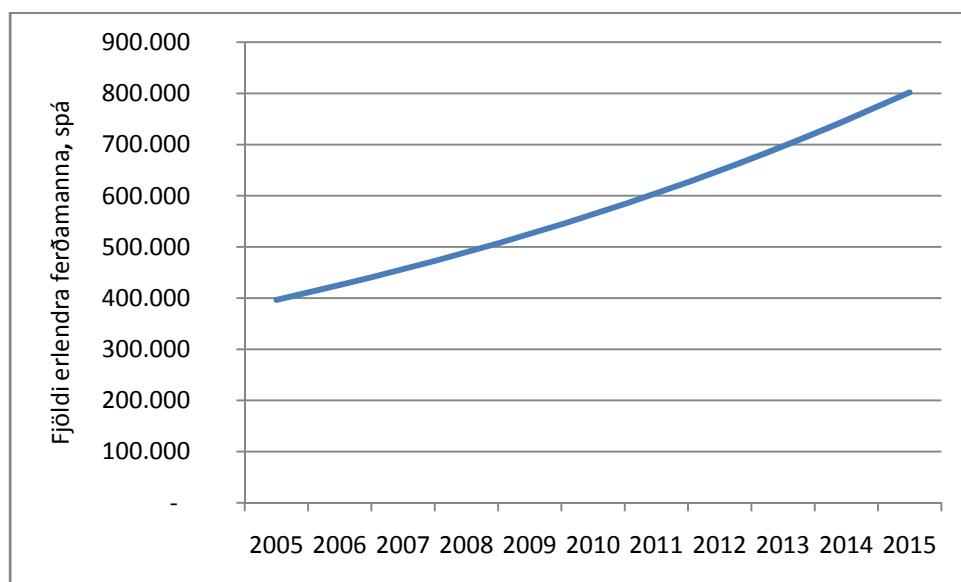
⁵³ Arngrímur Viðar Ásgeirsson. (tölvupóstur 8. október 2007).

⁵⁴ Heimildir Ferðamálastofu: Útlendingaeftirlitið. Komur erlendra gesta um millilandaflugvelli og hafnir 1972-2000. Ferðamálastofa. Brottfarir erlendra gesta í Leifsstöð 2001-05. Austfar. Farþegar með Norrænu 2001-05. Tölur eru áætlaðar fyrir árið 2001.

Á mynd 11 má sjá að fjöldi erlendra ferðamanna sem kemur til Íslands hefur farið vaxandi frá 1996-2006 en árlegur meðalvöxtur tímabilsins er 7,3%. Það jafngildir aukningu um yfir 18.800 ferðamenn á ári hverju.

Á vef Ferðamálastofu kemur fram að „Útlendingaeftirlitið annaðist talningar á erlendum gestum og Íslendingum til og frá landinu frá árinu 1949 til ársloka 2000 og náðu þær yfir gesti með millilandaflugi og skipum. Talningunum var hætt í árslok 2000 vegna aðildar Íslands að Schengen. Engar talningar voru í gangi árið 2001, en um miðjan febrúar 2002 hóf Ferðamálastofa (Ferðamálaráð) talningar í Leifsstöð. Áætlað er að þær nái yfir 96% erlendra gesta sem koma til landsins, þ.e. 4% komi um aðra flugvelli, með Norrænu og öðrum skipum.”⁵⁵ Það er því ljóst að meirihluti ferðamanna sem kemur til landsins fer um Leifsstöð og aðeins líttill hluti um aðra flugvelli eða eftir öðrum leiðum.

Ef gert er ráð fyrir að meðalvöxtur í komum erlendra ferðamanna verði sá sami næstu 10 ár og verið hefur frá árinu 1996-2005 er hægt að spá fyrir um fjölda erlendra ferðamanna á næstu árum, sjá mynd 12.

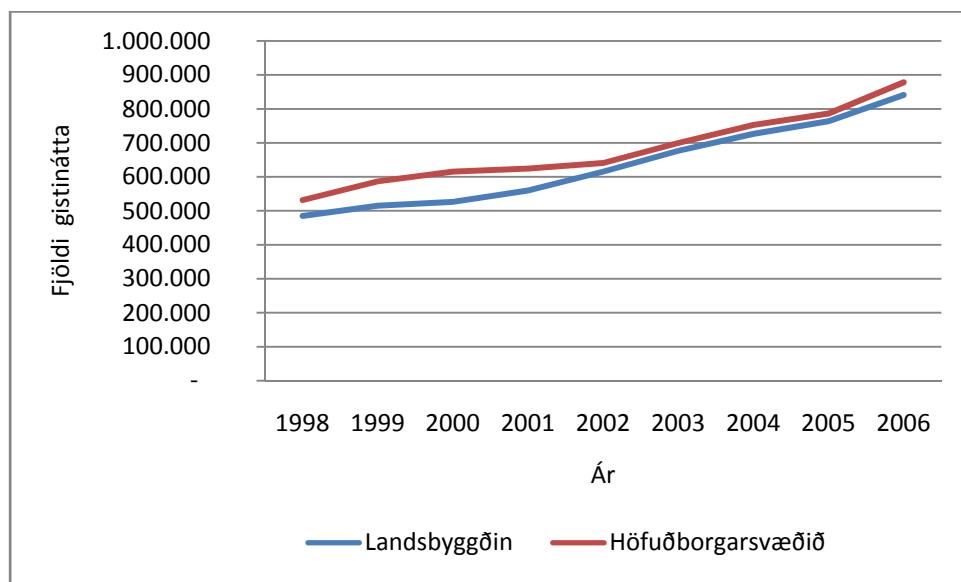


Mynd 12 Spá um fjölda erlendra gesta um Leifsstöð til ársins 2015
Byggt á gögnum Ferðamálastofu um fjölda erlendra ferðamanna árið 2005
og 7,3% áframhaldandi meðalvexti á ári

⁵⁵ Ferðamálastofa. (e.d.). Fjöldi ferðamanna. Sótt 27. ágúst 2007 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=503

Á mynd 12 má sjá að miðað við áframhaldandi 7,3% vöxt yrði fjöldi erlendra ferðamanna árið 2015 kominn yfir 800.000, þ.e. hann yrði orðinn rúmlega tvöfalt meiri en árið 2005.

Fjöldi gistenátta er einn af þeim mælikvörðum sem geta gefið til kynna umfang og þróun í ferðaþjónustu. Heildarfjöldi gistenátta erlendra ferðamanna fer úr rúmlega milljón gistenóttum árið 1998 í rúmlega 1,8 milljón gistenætur árið 2006. Að meðaltali hefur því heildarfjöldi gistenátta aukist um rúm 6% ár hvert frá árinu 1998-2006. Athyglisvert er að skoða hvernig fjöldi gistenátta skiptist milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðisins. Á mynd 13 má sjá hvernig fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna skiptist milli landsbyggðarinnar og höfuðborgarsvæðisins árin 1998-2006.



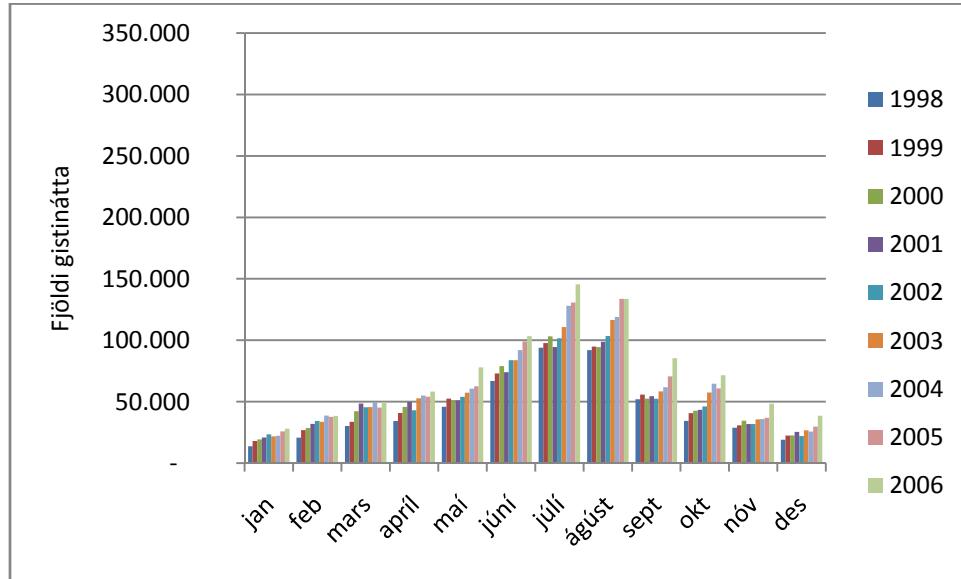
Mynd 13 Fjöldi gistenátta⁵⁶ erlendra ferðamanna árin 1998-2006

Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Á mynd 13 má sjá að fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna skiptist nokkuð jafnt á milli landsbyggðarinnar og höfuðborgarsvæðisins og hefur verið að draga saman með svæðunum. Þó eru heldur fleiri gistenætur skráðar á höfuðborgarsvæðinu. Þegar haft er í huga að flestir erlendir ferðamenn koma til landsins um Keflavíkurflugvöll kemur ekki á óvart að stór hluti þeirra hafi viðkomu á höfuðborgarsvæðinu. Þegar hinsvegar litið er til hversu hátt hlutfall gistenátta er á landsbyggðinni er ljóst að margir ferðamenn koma til að skoða sig um í öðrum landshlutum. Breyingt tímabilsins er 73% á landsbyggðinni sem er heldur meira en á höfuðborgarsvæðinu en þar hefur fjöldi gistenátta aukist um 65% frá árinu 1998-2006.

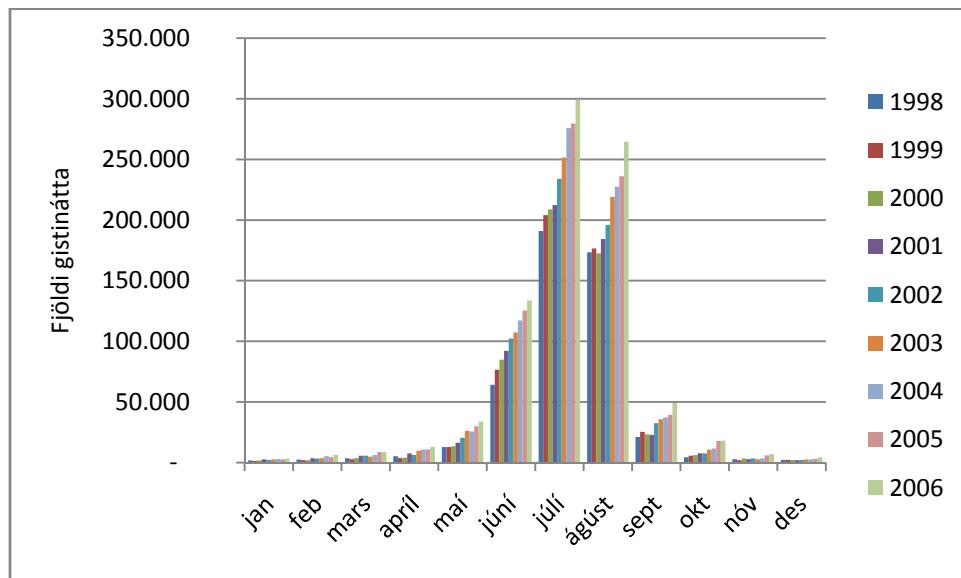
⁵⁶ Fjöldi gistenátta byggist á gögnum Hagstofu Íslands um allar tegundir gistiða .

Í framhaldi af þessu er áhugavert að skoða dreifingu gistenátta yfir árið og bera aftur saman landsbyggðina og höfuðborgarsvæðið, sjá mynd 14.



Mynd 14 Fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu árin 1998-2006 eftir mánuðum
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

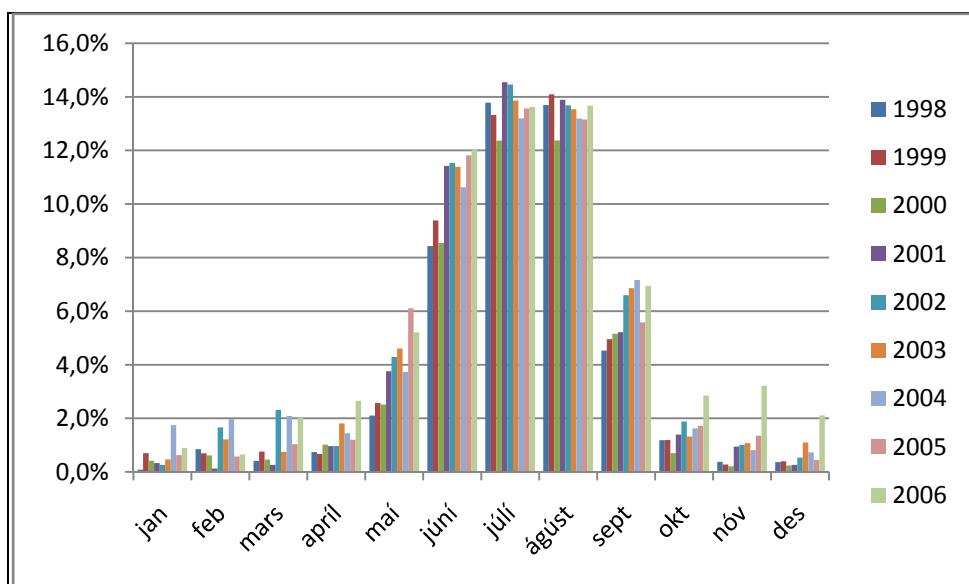
Af mynd 14 má sjá að mestur fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna á höfuðborgarsvæðinu er yfir sumartímann en dreifing yfir á aðra mánuði er þó allnokkur. Annað blasir við þegar sömu gögn eru skoðuð fyrir landsbyggðina, sjá mynd 15.



Mynd 15 Fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna á landsbyggðinni árin 1998-2006 eftir mánuðum
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Gistnætur erlendra ferðamanna á landsbyggðinni eru í miklum meirihluta bundnar við sumarmánuðina júní, júlí og ágúst og sjá má af mynd 15 að mikill vöxtur hefur verið yfir þá mánuði. Greina má vöxt aðra mánuði ársins en það er þó í mun minni mæli.

Athyglisvert er síðan að skoða Austurland. Á Austurlandi búa 5% þjóðarinnar en þar er á milli 13- og 14% gistenátta erlendra ferðamanna í júlí, júní og ágúst eins og sjá má á mynd 16.



Mynd 16 Hlutfall gistenátta erlendra ferðamanna á Austurlandi árin 1998-2006 eftir mánuðum
Byggt á gögnum Hagstofu Íslands

Frá árinu 1998-2006 hefur fjöldi gistenátta farið úr rúmum 90.000 í tæp 170.000 árið 2006. Þegar fjöldi gistenátta á höfuðborgarsvæðinu í júní, júlí og ágúst eru skoðaðar sérstaklega sumarið 2006 þá er samtals fjöldi gistenátta yfir þessu þrjá mánuði 382.482. Á Austurlandi er fjöldi gistenátta 143.504. á sama tíma eða sem svarar 37% af fjölda gistenátta höfuðborgarsvæðisins. Hér er tekið undir með Njáli Trausta Friðbertssyni um að samanburður á gistenóttum milli landshluta er athyglisverður. Hann skoðar Norður- og Austurland saman og bendir á að árið 2004 eru samtals gistenætur í júní, júli og ágúst á Norður- og Austurlandi 323.761 en 338.950 á höfuðborgarsvæðinu. Að hans mati ættu tölurnar að vekja menn til umhugsunar um hvort ekki séu að skapast aðstæður til að stuðla að frekara millilandaflugi á milli Norður- og Austurlands og Evrópu.⁵⁷

⁵⁷ Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember, 2005). Bls. 25.

Það er ljóst að stór hluti ferðamanna sækir Austurland heim þrátt fyrir að innkoma langflestra erlendra ferðamanna sé í gegnum Keflavíkurflugvöll á hinum enda landsins. Það er einnig ljóst að mikið verk er óunnið bæði á Austurlandi sem og landsbyggðinni allri í að auka hlutdeild sína í ferðaþjónustu á tímabilinu fyrir utan sumarmánuðina. Hátt hlutfall gistenátta á Austurlandi í júní, júlí og ágúst sýnir að svæðið er mjög öflugt yfir sumarmánuðina og gefur tilefni til að ætla að mikil eftirspurn sé eftir heimsóknum á svæðið. Tekið er undir með Njáli Trausta Friðbertssyni þar sem hann sprýr hvort flugrekstraraðilar og ferðaskrifstofur séu að svara eftirspurn stórs hluta erlendra ferðamanna með því fyrirkomulagi sem er í dag á millilandaflugi til og frá Íslandi.⁵⁸ Að hans mati er stærsti einstaki þátturinn í því að koma á og viðhalda sjálfbæru flugi frá annaðhvort Norður- eða Austurlandi það hvernig staðið er að markaðssetningu slíks flugs.⁵⁹

Það eru ekki aðeins erlendir ferðamenn sem skipta máli þegar verið er að skoða framtíðartækifæri í millilandaflugi. Mikill vöxtur hefur verið undanfarin ár í ferðum Íslendinga til útlanda. Utanlandsferðir eru hluti af afþreyingu margra Íslendinga í dag, ferðum hefur fjölgað og þær jafnframt styrt.⁶⁰ Brottfarir íslenskra farþega um Keflavíkurflugvöll voru árið 2003, 291.601 og voru komnar í 431.533 árið 2006.⁶¹ Þetta þýðir að um 48% aukning hefur verið í ferðum Íslendinga til útlanda á þremur árum. Það er ljóst að fyrir Íslendinga búsetta á Austurlandi hlýtur að skipta verulegu máli að geta flogið beint til áfangastaða erlendis í stað þess að fyrsti áfangastaður sé innanlands á suðvesturhorni landsins. Ekki síður skiptir það máli til framtíðar litið fyrir væntanlega íbúa í ljósi þess hversu ferðir Íslendinga hafa aukist til annarra landa.

Mikill vöxtur hefur verið í komum erlendra ferðamanna til landsins og eftirspurn Íslendinga eftir utanlandsferðum hefur aukist verulega á undanförnum árum. Ekkert bendir til annars en áframhald verði á þeirri þróun. Fjöldi gistenátta erlendra ferðamanna á Austurlandi bendir til að mikil eftirspurn sé eftir því að heimsækja svæðið. Erfitt er að gera sér grein fyrir hversu mikil áhrif það hefur á eftirspurnina að nær öll innkoma ferðamanna til landsins er í gegnum Keflavík hinum megin á landinu. Það er a.m.k. ljóst að fyrir þá sem koma í styrti ferðir til landsins þá myndi beint flug til Egilsstaða auka líkur á viðkomu ferðamanna þar.

⁵⁸ Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember, 2005). Bls. 25-26.

⁵⁹ Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember, 2005). Bls. 30.

⁶⁰ Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember, 2005). Bls. 34.

⁶¹ Hagstofa Íslands. (2007). Sótt af 24. September 2007 af <http://www.hagstofa.is/Hagtolur/Ferdamal,-samgongur-og-upplýsing/Farthegar>

Bjarni Reynarsson hefur athugað þróun á ferðavenjum erlendra ferðamanna á Íslandi og áhrif hennar á samgöngukerfi. Þar kemur m.a. fram að þjónusta við ferðamenn er ört vaxandi atvinnuvegur á Íslandi og að mikið hafi áunnist í að lengja ferðamannatímann. Að vetrinum dvelja ferðamenn mest í Reykjavík og fara þaðan í dagsferðir en að sumrinu dreifast þeir meira þar sem Suðurland og Mývatnssvæðið hafa yfirburðastöðu.⁶² Þá kemur fram með vísan til könnunar Ferðamálastofu 2004-2005 að hlutfallsleg fækjun hafi orðið á því að erlendir ferðamenn noti innanlandsflug en um 12% þeirra notuðu innanlandsflug árið 1997 en 7% árið 2004. Bjarni bendir á að kanna þurfi ástæður þessa því með flugi megi koma farþegum með skjótum hætti til þeirra landssvæða sem eru fjærst Reykjavík.

Það er ljóst að fyrir fjarlægari svæði skiptir beint flug miklu máli ekki síst ef ferðavenjur erlendra ferðamanna eru að þróast í þá átt að þeir fljúgi í minna mæli milli staða eftir að hafa komið inn til landsins en langstærstur hluti þeirra kemur í gegnum Keflavík. Beint flug milli Egilsstaða og áfangastaða erlendis er valkostur sem styður við Ísland sem ferðamannastað. Þrátt fyrir að beint flug til Egilsstaða kunni að taka eitthvað af þeim fjölda sem ferðast þangað með viðkomu í gegnum aðra flugvelli þá ættu fleiri valkostir að auka ferðamannastraum til landsins í heild. Beint flug milli Egilsstaða og áfangastaða erlendis er ein mikilvægasta forsenda þess að þeir sem starfa í ferðaþjónustu geti nýtt betur gistiþymi og aðra fjárfestingu sem fyrir hendi er. Þar skiptir mestu að ná fleiri ferðamönnum til landshlutans utan háannatímans yfir sumarið.

Í tölfraðibækling Ferðamálastofu *Ferðaþjónusta á Íslandi í tölu* er fjallað um ýmsar tölulegar staðreyndir um íslenska ferðaþjónustu. Þar kemur fram samkvæmt könnun Ferðamálaráðs frá júní 2004 að flestir erlendir ferðamenn koma vegna náttúru landsins en menningin og sagan hafa jafnframt mikið aðdráttarafl. Erlendir gestir hafa einkum áhuga á náttúrutengdri afþreyingu.⁶³ Samkvæmt þessu ætti Austurland að eiga alla möguleika á að ná til fleiri erlendra ferðamanna en landshlutinn hefur ákveðna sérstöðu hvað varðar náttúrufar. Þar er stutt upp á stærsta hálendissvæði landsins og markaðssetning í tengslum við Vatnajökulsþjóðgarð getur gefið mikla möguleika.

⁶² Bjarni Reynarsson. (júní 2006). Bls. 4.

⁶³ Ferðaþjónusta á Íslandi í tölu. (nóvember 2005).

9.2.1 Álit Ferðaskrifstofu Austurlands

Að mati Arngríms Viðars Ásgeirssonar framkvæmdastjóra Ferðaskrifstofu Austurlands er Egilsstaðaflugvöllur tvímælalaust mikilvægasta innkomuhöfn Austurlands og mesta tækifæri ferðaþjónustunnar jafnvel stærra tækifæri en Vatnajökulsþjóðgarður. Í framtíðaráformum Ferðaskrifstofunnar er nýting flugvallarins lykilforsenda fyrir skipulögðum ferðum um Austurland, Norðurland og nágrenni. Er þar fyrst og fremst um samkeppnisstöðu í verði og gæðum að ræða. Ferðamenn sem vilja koma á svæðið Norðaustanlands en lenda í Keflavík eru að greiða um 15-20 þúsund krónur meira fyrir ferðir sínar fyrir utan kostnað við gistingu þ.e. ef þeir hafa ekki í hyggju að skoða suðvesturhorn Íslands. Það er því tvímælalaust hagstæðara tilboð að bjóða upp á ferð um svæðið norðaustanlands eða innan Vatnajökulsþjóðgarðs ef í boði er beint flug frá Evrópu til Egilsstaða.

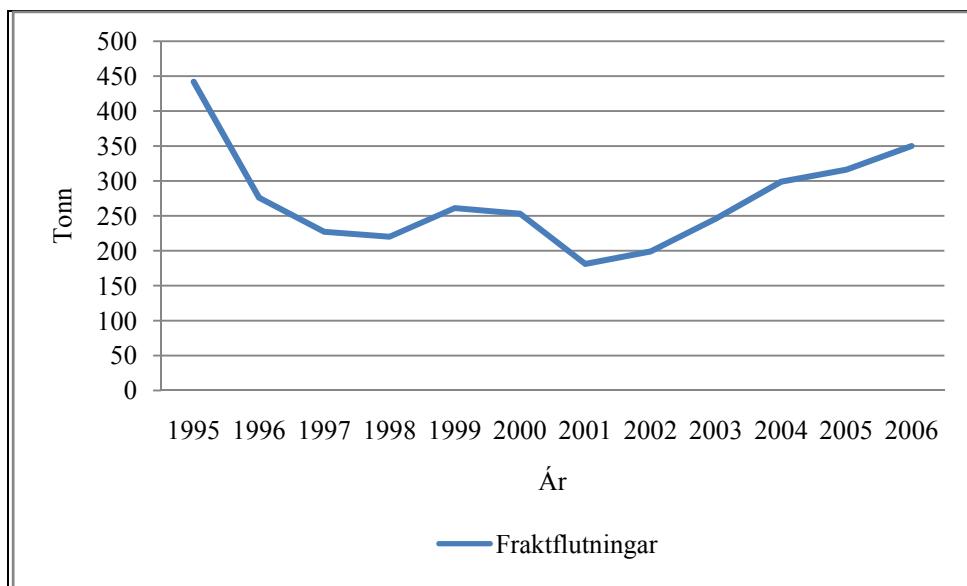
Arngrímur telur ýmis tækifæri til staðar í markaðsmálum Austurlands sem tengjast aukinni umferð um flugvöllinn. Möguleikar á ráðstefnum, haustlitaferðum, fuglaskoðun og sjóstangveiði eru dæmi um ferðamennsku sem auðvelt er að skipuleggja á jaðartínum og ljóst að tíminn í apríl og maí ásamt september og október er góður fyrir slík tilefni. Ljóst er að mjög ferðavant fólk er að koma á svæðið sem jafnvel vill komast erlendis í styttri ferðir og þá oftar á ári bæði vegna starfa sinna og vegna fjölskylduferða. Mikil ásókn hefur verið í ferðir sem Ferðaskrifstofa Austurlands hefur boðið upp á í borgarferðum á haustin og er markmiðið að bjóða upp á tvær til þrjár slíkar ferðir á hverju hausti með um 400 farþega.

Að sögn Arngríms eru tækifæri fyrir heimamenn til að bæta ímynd og þjónustu. Vinna þarf með alþjóðlegum markaðsfyrirtækjum á sviði flugmála að markaðssetningu flugbrautarinnar og ferðaþjónustu á Austurlandi. Í slíkt verkefni þarf verulegt fjármagn til þriggja til fimm ára. Hann veltir upp hvað sé því til fyrirstöðu að Ryanair eða önnur stór lággjalfaflugfélög Evrópu komi inn á Egilsstaðaflugvöll daglega eftir tvö til þrjú ár. Ferðaskrifstofa Austurlands hefur þegar ráðið reyndan erlenden aðila til markaðsstarfs fyrir erlenda ferðamenn sem vilja koma til svæðisins hvort sem er með beinu flugi frá Evrópu eða í gegnum aðrar innkomleiðir til Íslands. Að mati Arngríms er nauðsynlegt að lengja flugbrautina á Egilsstaðaflugvelli til að skapa henni betri lendingarskilyrði og þá einnig betri skráningu á alþjóðlegum vettvangi sem braut sem hentar öllum vélum í flestum tilfellum. Flugfélög þyrftu þá ekki að efast um gjaldgengi brautarinnar og gætu án tafar samþykkt að lenda á Egilsstaðaflugvelli.⁶⁴

⁶⁴ Arngrímur Viðar Ásgeirsson. (8. október 2007).

10 Fraktflutningar

Fraktflug um Egilsstaðaflugvöll hefur eingöngu verið innanlands fram til þessa. Á mynd 17 má sjá að árið 1995 voru vöruflutningar um Egilsstaðaflugvöll rúm 440 tonn. Samdráttur verður síðan í flutningum fram til ársins 2001 með undantekningum árin 1999 og 2000. Frá árinu 2002 hefur verið árlegur vöxtur í vöruflutningum um Egilsstaðaflugvöll.



Mynd 17 Fraktflutningar⁶⁵ um Egilsstaðaflugvöll 1995-2006

Gögn umdæmis Austurlands.

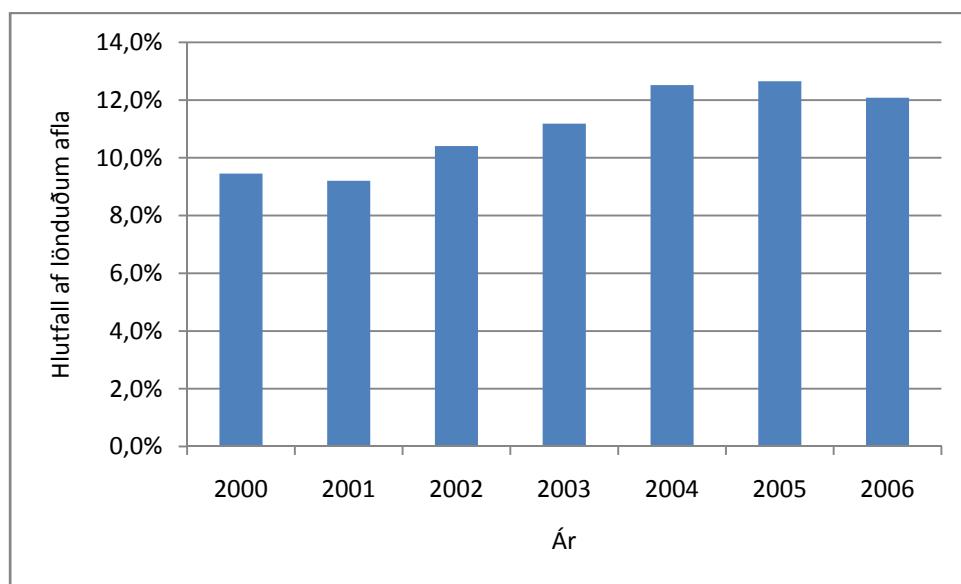
Árið 1995 vann Atvinnuþróunarfélag Austurlands skýrslu fyrir atvinnumálaráð Egilsstaðabæjar sem bar yfirskriftina *Egilsstaðir, miðstöð samgangna og viðskipta á Austurlandi*. Skýrslan var liður í undirbúningi þáverandi bæjarstjórnar um hvernig ná mætti fram markmiðum sem sett höfðu verið um nýsköpun í atvinnulífi á Egilsstöðum. Í skýrslunni er fjallað um eflingu nýsköpunar með áherslu á nýjungar tengdar Egilsstaðaflugvelli og aðgerðir sem eftir gætu Egilsstaði sem miðstöð samgangna. Í skýrslunni kemur fram að ástæða sé til fyrir bæjaryfirvöld á Egilsstöðum að fylgjast náið með sóknarfærum í millilandaflugfrakt um Egilsstaðaflugvöll í framtíðinni. Þar er bent á að huga þurfi að lengd flugbrautarinnar þar sem hún kunni að vera takmarkandi þáttur varðandi möguleika á fraktflutningum erlendis frá þar sem stóru fraktflugfélög s.s. Cargolux nota stærri þotur en geta lent á Egilsstaðaflugvelli. Með því að lengja flugbrautina í 2700 metra og styrkja yfirborðið gæti völlurinn þjónað stærri þotum s.s. Boing 747 (Jumbo) og öðrum vélum í sama

⁶⁵ Hér er bæði um að ræða vörur og póst en póstur er óverulegur hluti fraktflutninganna.

stærðarflokki. Nauðsynlegt sé að þrýst verði á yfirvöld um að flugbrautin verði stækkuð og styrkt í framtíðinni.⁶⁶ Til að kanna möguleg sóknarfæri í fraktflugi um Egilsstaðaflugvöll var sjónum beint að stærstu útflutningsgrein landsins, sjávarútvegi og þróun í útflutningi á ferskum afurðum með flugi.

10.1 Tækifæri í fraktflutningum

Sjávarútvegur er stærsta einstaka útflutningsgrein landsins og árið 2006 var hlutfall sjávarafurða í vöruútflutningi 52,1%. Útflutningur á botnfiski vegur mest í útflutningi sjávarafurða og árið 2006 nam útflutningur á botnfiski 33,7% af heildarútflutningi.⁶⁷ Skoðuð voru gögn um þróun landaðs botnfiskafla á Austurlandi sjá mynd 18.



Mynd 18 Hlutfall afla sem landað er á Austurlandi af lönduðum afla alls

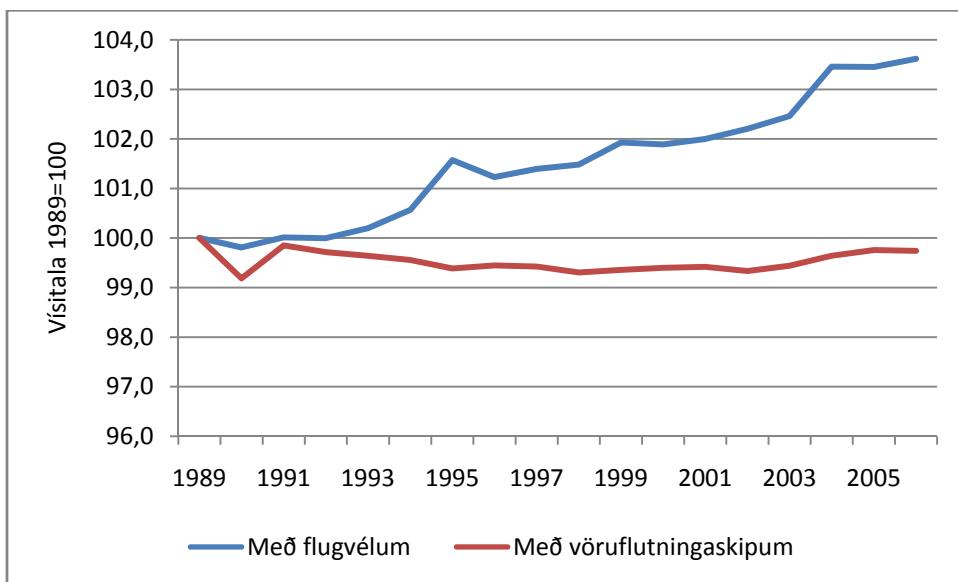
Byggt á gögnum Fiskistofu

Á mynd 18 má sjá hlutfall botnfiskafla sem landað er á Austurlandi af lönduðum botnfiskafla alls. Hlutfall afla sem landað er á Austurlandi hefur verið að aukast síðustu árin og hefur á síðustu þremur árum verið um og yfir 12% af öllum botnfiskafla sem innlendir aðilar landa.

⁶⁶ Elín Sigríður Einarsdóttir. (mars, 1995). Bls. 13-14.

⁶⁷ Utanríkisverslun með vörur 2006. (2007). Bls. 5.

Flutningar á ferskum sjávarafurðum með flugi á erlenda markaði hafa aukist á síðustu árum. Markaður fyrir fersk matvæli er sívaxandi og mikilvægt fyrir útflytjendur að geta komið vörum sinni með sem skjótustum hætti á markað.



Mynd 19 Útflytningur á ferskum fiski eftir flutningsmáta.

Byggt á gögnum Hagstofu Íslands.

Á mynd 19 má sjá þróunina í útflytningi á ferskum fiski eftir flutningsmáta frá árinu 1989. Myndin byggir á gögnum um útflytning á nýjum, kældum og ísvörðum heilfiski og fiskflökum í kg frá 1989-2006.⁶⁸ Myndin sýnir að mikill vöxtur hefur verið í útflytningi á ferskum fiski með flugi. Árið 1989 voru flutt út rúm 4,2 þús tonn en árið 2006 var magnið komið í rúm 19,5 þús tonn. Til samanburðar má sjá að þróunin hefur verið nokkuð stöðug í ferskútflutningi sjóleiðina.

10.1.1 Sjávarútvegsfyrirtæki á Austurlandi

Egilsstaðaflugvöllur er staðsettur má segja á miðju Austurlandi. Í dag er ekki verið að flytja ferskan fisk með frakt frá Egilsstöðum á erlenda markaði. Yfir 12% af botnfiskafla sem landað er af innlendum aðilum er þó landað á Austurlandi í 12 höfnum allt frá Vopnafirði og yfir til Hornafjarðar. Hluti þess afla sem fer í flugfisk fer því um aðra flugvelli en Egilsstaðaflugvöll. Haft var samband við nokkur fyrirtæki í sjávarútvegi á Austurlandi og leitað eftir upplýsingum um þróun í útflytningi á ferskum afurðum í flug.

⁶⁸ Gögn samkvæmt vinnslugreinaflokkun Hagstofu Íslands um útflytning eftir vinnslugreinum.

Brimberg ehf

Brimberg ehf á Seyðisfirði var stofnað árið 2004. Fyrirtækið er einkum í vinnslu á bolfiskafla en er einnig í loðnuvinnslu. Útflutningur á unnum afurðum á erlenda markaði hefur verið að aukast frá árinu 2004.

Tafla 2 Magn afurða sem Brimberg hefur verið að flytja á erlenda markaði

Ár	2004	2005	2006	2007 áætlað
Heildarmagn/tonn	1.281	1.288	1.320	1.400

Að sögn Gunnlaugs Bogasonar framkvæmdastjóra hafa um 20% afurða fyrirtækisins verið að fara út með flugi að jafnaði árlega. Þannig hafa farið út í flugfisk rúm 260 tonn árið 2006. Langmest af flugfisk hefur farið á markað í Frakklandi en einnig hefur verið flutt út til Bretlands og Bandaríkjanna. Að sögn Gunnlaugs er líklegt að útflutningur á vegum fyrirtækisins muni aukast á næstu fimm til 10 árum og þá einkum á ferskum fiski í flug. Það sem skiptir mestu máli varðandi nýtingu á fraktflugi frá Egilsstaðaflugvelli er flutningskostnaðurinn fyrir útflytjendur og góð kæliaðstaða þarf að vera fyrir hendi á flugvellinum sem getur tekið við og geymt vöru þar til hún fer í flug. Góð þjónusta skiptir jafnframt miklu máli.⁶⁹

Loðnuvinnslan hf

Loðnuvinnslan hf var stofnuð á Fáskrúðsfirði 29. október 2001 og hóf rekstur hinn 1. janúar 2002. Fyrirtækið flytur aðallega út lýsi og fiskimjöl. Magn afurða sem fyrirtækið hefur verið að flytja á erlenda markaði frá árinu 2003 má sjá í töflu 3.

Tafla 3 Magn afurða sem Loðnuvinnslan hefur verið að flytja á erlenda markaði

Ár	2003	2004	2005	2006	2007 áætlað
Heildarmagn/tonn	36.500	28.100	26.700	18.000	18.500
Þar af lýsi og fiskimjöl	32.700	21.100	21.300	12.000	12.500

Árlega er að fara með flugi á erlenda markaði á bilinu 200-300 tonn af ferskum flökum. Lönd sem verið er að flytja til með flugi eru Belgía, Frakkland og Bretland. Gert er ráð fyrir að útflutningur verði svipaður næstu árin og verið hefur. Forsendur fyrir nýtingu fraktflegs af hálfu Loðnuvinnslunnar um Egilsstaðaflugvöll snúast um kostnað og tíma sem tekur að koma

⁶⁹ Gunnlaugur Bogason framkvæmdastjóri. (11. október 2007).

vörum á markað. Ekki er ósennilegt að útflutningur á ferskum flökum muni aukast í framtíðinni.⁷⁰

Eskja hf

Eskja hf á Eskifirði er fyrirtæki sem aðallega er í veiðum og vinnslu á uppsjávarfiski. Varðandi þróun í botnfiskafla þá hefur verið lögð áhersla á að auka verðmæti hans með því að vinna meira af ferskum afurðum í flug. Árið 2003 voru flutt út um 100 tonn. Árleg aukning í flugfisk hefur verið um 100 tonn milli ára og á árinu 2006 fóru um 400 tonn af ferskum fiski í flug á vegum fyrirtækisins. Það sem af er þessu ári hafa verið flutt með flugi um 300 tonn. Tekin hefur verið ákvörðun um að starfsemi fyrirtækisins í vinnslu í landi verði hætt og því verður ekki um frekari útflutning að ræða á vegum fyrirtækisins.⁷¹

Síldarvinnslan hf

Síldarvinnslan hf í Neskaupstað er einkum í uppsjávarfiski. Upplýsingar fengust hjá fyrirtækinu um útflutning á ferskum afurðum en langstærsti hluti ferskra afurða er fluttur með flugi.

Tafla 4 Magn ferskra afurða sem Síldarvinnslan hefur verið að flytja á erlenda markaði

Ár	2003	2004	2005	2006	2007 áætlað
Magn ferskra flaka og flakastykkja/tonn	400	330	90	16	

Flugfiskur á vegum Síldarvinnslunnar minnkar á milli áranna 2004 og 2005. Ástæða þess er að þá verður breyting á vinnsluháttum og skipt er um fisktegund og farið úr þorski yfir í ufsa. Útflutningur með flugi hefur verið til Norður Evrópu, mest til Bretlands en einnig til Belgíu og Frakklands. Í dag er Síldarvinnslan ekki að vinna bolfisk í neinu magni sem heitið getur. Aðaláherslan er á uppsjávarfisk en þær afurðir bera ekki þann kostnað sem hlýst af flutningi með flugi.⁷²

Ósnes ehf

Ósnes ehf var stofnað árið 1996 og er staðsett á Djúpavogi. Starfsemi fyrirtækisins er eingöngu í flöttum saltfiski.

⁷⁰ Gísli Jónatansson framkvæmdastjóri. (5. október 2007).

⁷¹ Páll Snorrason framkvæmdastjóri fjármálasviðs Eskju hf. (11. október 2007).

⁷² Sindri Sigurðsson framleiðslustjóri. (11. október 2007).

Tafla 5 Magn afurða sem Ósnes hefur verið að flytja á erlenda markaði

Ár	2003	2004	2005	2006	2007 áætlað
Heildarmagn/tonn	170	98	98	65	65

Fyrirtækið er ekki að flytja út með flugi á erlenda markaði í dag. Að sögn Elís Grétarssonar framkvæmdastjóra eru forsendur fyrir nýtingu fraktflugs af hálfu Ósnes um Egilsstaðaflugvöll þær að frakt sé ódýrari frá Egilsstöðum en Keflavík og flogið sé inn á rétta markaði. Ef um útflutning á ferskum fiski yrði að ræða í framtíðinni yrði fyrirtækið að breyta um vinnslu- og verkunaraðferð og það gæti vel komið til greina.⁷³

Skinney – Þinganes hf

Skinney – Þinganes hf stofnað árið 1999, er útgerðar- og fiskvinnslufyrirtæki staðsett á Höfn. Fyrirtækið rekur saltfiskverkun árið um kring, humarfrystingu, loðnufrystingu og síldarfrystingu, söltun og niðurlagningu. Fyrirtækið hefur nánast ekkert verið í ferskum útflutningi en hefur aðeins velt þeim möguleika fyrir sér. Forsendur fyrir nýtingu á fraktflugi um Egilsstaðaflugvöll eru að flutningar landleiðina milli Hafnar og Egilsstaða þurfa að vera með reglubundnum hætti. Áætlað magn í flugfisk gæti verið fimm til 15 tonn á viku, helst í tveimur sendingum ef af því yrði að fyrirtækið færi út í útflutning á ferskum fiski.⁷⁴

HB Grandi

HB Grandi á Vopnafirði er fyrirtæki í veiðum og vinnslu á uppsjávarfiski. Fyrirtækið var í bolfiskvinnslu en er ekki í slíkri vinnslu eins og er. Frá árinu 2002-2006 hafði fyrirtækið verið að flytja út að jafnaði árlega á bilinu 170-200 tonn af hnökkum og ferskum flökum. Að sögn Einars Víglundssonar vinnslustjóra landvinnslu er verulegur ávinningur fölginn í beinu flugi frá Egilsstöðum með afurðir á markað. Fyrir fyrirtæki í útflutningi á Austurlandi myndi sparast stór hluti flutningskostnaðar landleiðina sem nú er til Keflavíkur.⁷⁵

Vísir hf

Vísir hf er útgerðar- og fiskvinnslu fyrirtæki staðsett á Djúpavogi og reyndar á fleiri stöðum á landinu. Starfsemi fyrirtækisins er í saltfiski og ekki er um neinn útflutning að ræða á ferskum fiski á vegum fyrirtækisins á Djúpavogi.⁷⁶

⁷³ Elís Grétarsson framkvæmdastjóri. (11. október 2007).

⁷⁴ Hermann Stefánsson framleiðslustjóri. (11. október 2007).

⁷⁵ Einar Víglundsson vinnslustjóri. (11. október 2007).

⁷⁶ Andrés Óskarsson skrifstofustjóri. (11. október 2007).

10.1.2 Innflutningur

Leitað var eftir áliti Gary Biggam hjá Bremmer en fyrirtækið sér um vöruhús Alcoa Fjarðaráls og er m.a. þeirra þjónustuaðili vegna varahluta í vélar og tæki álversins. Samkvæmt Biggam er nokkuð um að fyrirtækið flytji inn vörur bæði með flugi og sjóleiðina. Fyrirtækið myndi nýta sér fraktflug um Egilsstaðaflugvöll ef það væri valkostur. Mikið er flutt inn frá Bretlandi og beint flug á Egilsstaði myndi stytta flutningstíma milli staða. Þjónusta og kostnaður þarf að vera sambærilegur við það sem gerist annars staðar.⁷⁷

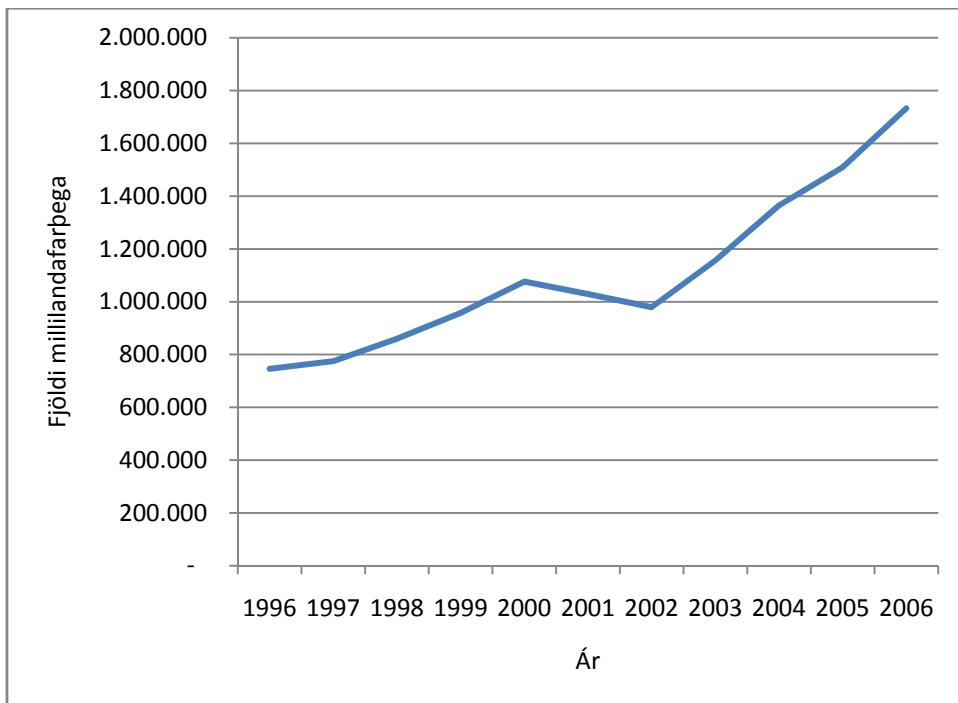
10.1.3 Samantekt

Hér á undan hefur verið fjallað um útflutning á flugfiski meðal nokkurra helstu sjávarútvegsfyrirtækja á Austurlandi. Á heildina litið eru fyrirtækin að senda frá sér í flugfisk um 1000 tonn árlega sé tekið meðaltal áranna 2003-2007. Þetta er gróf nálgun, tölur fyrir 2007 eru áætlaðar og fyrirtækin gáfu upp mis nákvæmar upplýsingar. Erfitt er að segja mikið til um framtíðina. Forsvarsmenn tveggja fyrirtækja telja líklegt að flugfiskur muni aukast hjá þeim á næstu árum á meðan eitt fyrirtæki er að hætta starfsemi. Tækifæri í fraktflutningum um Egilsstaðaflugvöll eru einkum þau að útflutningur á ferskum fiski í flug frá Íslandi hefur í heildina verið að aukast og mun án efa aukast í framtíðinni sökum eftirspurnar eftir ferskum matvælum. Mun hagkvæmara er fyrir fyrirtæki á Austurlandi að flytja með flugi frá Egilsstöðum en t.d. frá Keflavíkurflugvelli þar sem við það sparast stór hluti flutningskostnaðar landleiðina sem og flutningstími styttilt. Gera má ráð fyrir að ef komið væri á reglubundnum fraktflutningum frá Egilsstaðaflugvelli þá myndi það styrkja stöðu fyrirtækja sem nú þegar eru að vinna í flugfisk og virka sem hvati á fleiri og ný fyrirtæki til að koma inn á þann markað.

⁷⁷ Gary Biggam. (tölvupóstur 22. nóvember 2007).

11 Hlutverk Egilsstaðaflugvallar sem varaflugvöllur

Egilsstaðaflugvöllur gegnir, ásamt Akureyrarflugvelli og Reykjavíkurflugvelli, hlutverki varaflugvallar fyrir Keflavíkurflugvöll. Fjöldi millilandafarþega um Keflavíkurflugvöll hefur vaxið mikið á undanförnum árum sjá mynd 20.

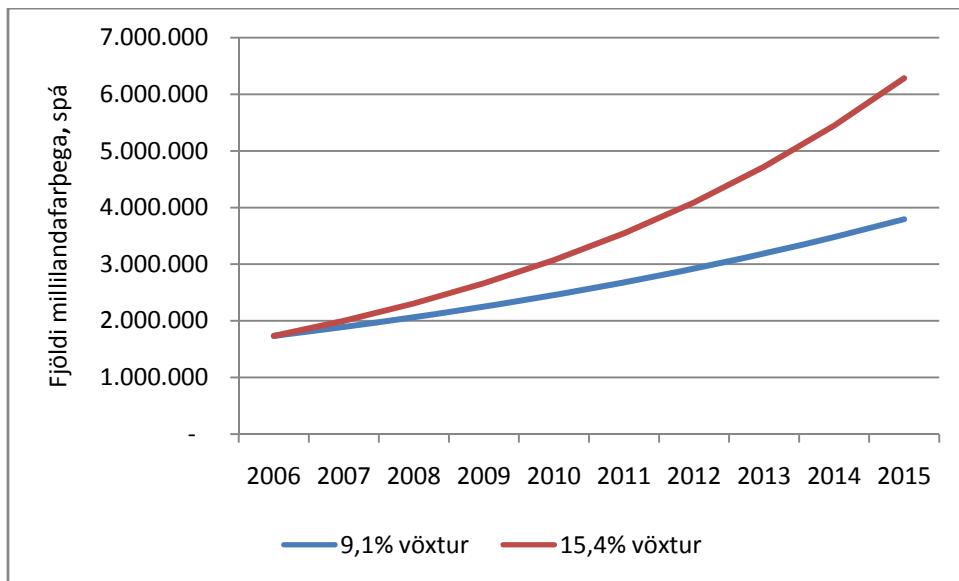


Mynd 20 Fjöldi millilandafarþega⁷⁸ um Keflavíkurflugvöll 1996-2006

Gögn Flugstoða

Frá árinu 2002 hefur verið samfelldur vöxtur í fjölda millilandafarþega um Keflavíkurflugvöll. Árið 2002 fóru rúmlega 980.000 farþegar um völlinn og árið 2006 var fjöldinn kominn í rúma 1,7 milljón. Þá eru ekki meðtaldir áningar- eða skiptifarþegar. Komið hefur fram í kafla 7 að rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar skiptir höfuðmáli við að tryggja áframhaldandi vöxt í flugsamgöngum um þennan aðalmillilandaflugvöll landsins. Ennfremur að vel búni varafugvellir í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum gegna þar veigamiklu hlutverki. Til að velta fyrir sér mögulegum framtíðarvexti í millilandaflugi um Keflavíkurflugvöll var sett fram tvenniskonar spá um vöxt í farþegafjölda sjá mynd 21. Annarsvegar var tekið mið af árlegum meðalvexti frá árinu 1996-2006 og hinsvegar af árlegum meðalvexti frá árinu 2002-2006 en á því árabili hefur vöxtur verið nokkuð samfelldur.

⁷⁸ Brottfarar- og komufarþegar en áningarfjarþegar eru ekki taldir með.



Mynd 21 Spá um fjölda millilandafarþega um Keflavíkurflugvöll til ársins 2015

Byggt á gögnum Flugstoða um fjölda farþega í millilandaflugi 1996-2006 og 9,1% og 15,4% áframhaldandi meðalvexti á ári

Árlegur meðalvöxtur í millilandafarþegaflugi frá árinu 1996-2006 hefur verið 9,1%. Ef gert er ráð fyrir að vöxtur í millilandaflugi fram til ársins 2015 verði með svipuðum hætti og frá árinu 1996-2006, þ.e. árlegur vöxtur verði 9,1% þá gæti farþegafjöldinn árið 2015 verið kominn í tæpar 3,8 milljónir. Ef tekið er mið af árlegum meðalvexti nær í tíma eða frá árinu 2002-2006 sem var 15,4%, þá gæti farþegafjöldinn um Keflavíkurflugvöll verið kominn í tæpar 6,3 milljónir. Í kafla 7 kemur fram um mikilvægi góðra varaflugvalla að vegna sívaxandi starfsemi millilandaflugs á Keflavíkurflugvelli sé nauðsyn góðra varaflugvalla augljós. Varaflugvellir skipta miklu máli vegna flugöryggis þurfi flugvél skyndileg að lenda og af veðurfarsástæðum er nauðsynlegt að hafa varaflugvelli á ólíkum veðursvæðum. Varaflugvellir á Íslandi gera það mögulegt að spara eldsneytisborgir flugvéla miðað við að ef fljúga þyrfti til varaflugvalla í öðrum löndum. Ennfremur kemur fram að Egilsstaðaflugvöllur hefur þann meginkost að vera á öðru veðursvæði en Keflavíkurflugvöllur og aðflug er tiltölulega auðvelt.

Það er ljóst að hvort sem gert er ráð fyrir 9,1% eða 15,4% áframhaldandi vexti í millilandafarþegaflugi þá er nokkuð víst að flugumferð mun aukast verulega um Keflavíkurflugvöll með sama áframhaldi. Vel búnir varaflugvellir á mismunandi veðursvæðum sem tekið geta á móti flugvélum af ólíkum gerðum og stærðum eru því nauðsynlegir bæði af öryggisástæðum og til að tryggja rekstraröryggi Keflavíkurflugvallar í tengslum við áframhaldandi vöxt í flugumferð. Ónefnd eru þau tækifæri sem gætu falist í eflingu fraktflutninga um Ísland með betur búnum varaflugvelli á Egilsstöðum.

Heimildaskrá

Alcoa á Íslandi. (2007). Sótt 1. október 2007 af <http://www.alcoa.com/iceland/ic/home.asp>

Austur-Hérað. (2. september 2004). Fundargerð. Fundur um Egilsstaðaflugvöll með fulltrúum samgönguráðuneytis, Flugmálastjórn, Flugfélagi Íslands, stofnunum, fyrirtækjum og sveitarfélögum á Austurlandi.

Austur-Hérað, Fellahreppur og Norður-Hérað. (27. september 2004). *Verkefni vegna fjárlagagerðar 2005.*

Bjarni Reynarsson. (júní 2006). *Erlendir ferðamenn á Íslandi, þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfi.* Unnið fyrir samgönguráð. Landráð sf.

Eiríkur Bj. Björgvinsson. (6. júní 2004). *Erindi vegna endurskoðunar á flugáætlun.*

Elín Sigríður Einarsdóttir. (mars, 1995). *Egilsstaðir, miðstöð samgangna og viðskipta á Austurlandi.* Egilsstaðir. Atvinnumálaráð Egilsstaðabæjar og Atvinnuþróunarfélag Austurlands.

Ferðamálastofa. (e.d.). *Fjöldi ferðamanna.* Sótt 27. ágúst 2007 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=503

Ferðapjónusta á Íslandi í tölum. (nóvember 2005). Sótt 5. október 2007 af http://www.ferdamalastofa.is/displayer.asp?cat_id=516

Fljótsdalshérað. (25. september 2006). Greinargerð kynnt fjárlaganefnd Alþingis.

Fljótsdalshérað. (2007). *Umhverfis- og skipulagsmál.* Sótt 24. september 2007 af http://www.fljotsdalsherad.is/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=89&Itemid=386

Flugmálahandbókin. (3. ágúst 2007). Sótt 24. ágúst 2007 af http://www.caa.is/media/files/Bl_Amdt_2007_AMDT_030_-_2007_en.pdf

Flugmálahandbókin. (3. ágúst 2007). Sótt 25. ágúst 2007 af http://www.caa.is/media/files/AD_2_BIEG.pdf

Flugstoðir. (e.d.). *Austurland.* Sótt á tímabilinu 24. ágúst til 20. september 2007 af <http://flugstodir.is/?PageID=50>

Flugstoðir. (e.d.). *Áætlanaflugvellir.* Sótt 24. ágúst 2007 af <http://www.flugstodir.is/?PageID=10>

Fundargerð bæjarráðs Fljótsdalshéraðs nr. 58. 22. nóvember 2006. Sótt 24. september 2007 af http://www.fljotsdalsherad.is/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=38&Itemid=377

Fundargerð bæjarstjórnar Fljótsdalshéraðs nr. 61. 15. ágúst 2007. Sótt 24. september 2007 af
http://www.fljotsdalsherad.is/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=38&Itemid=377

Njáll Trausti Friðbertsson. (nóvember 2005). *Millilandaflug frá Norður- og Austurlandi til Evrópu*. Unnið fyrir KEA. Akureyri: Rannsóknastofnun Háskólangs á Akureyri.

Samgönguráðuneytið. (2007). *Samgönguáætlun 2007-2018*. Sótt 28. september 2007 af <http://vgwww.vegagerdin.is/samgonguaetlun.nsf/Main2?OpenFrameSet>

Samtök sveitarfélaga á Austurlandi. 22. september 2007. Ályktanir aðalfundar SSA 2007.

SASSA. (2005). Umsögn samgöngunefndar SSA um tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun 2005-2008. 28. apríl 2005.

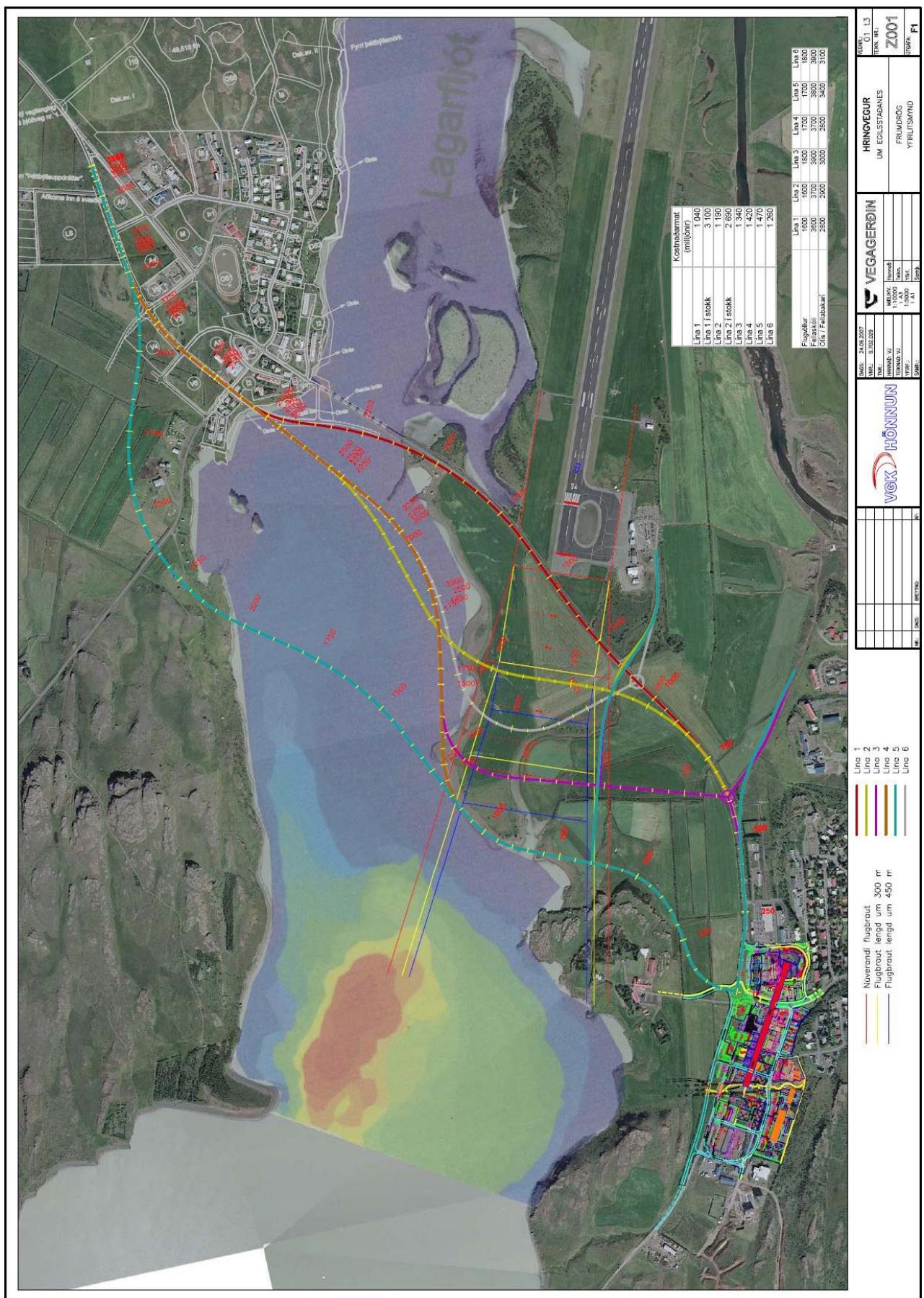
Skipulags- og byggingarlög nr. 73/1997. Sótt 28. september 2007 af <http://www.althingi.is/vefur/lagasafn.html>

Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2010-2018. Sótt 24. september 2007 af <http://vgwww.vegagerdin.is/samgonguaetlun.nsf/Main2?OpenFrameSet>

Utanríkisverslun með vörur 2006. (2007). *Hagtíðindi 92. árg. 37. tbl.* Hagstofa Íslands: 23. maí 2007.

Þingsályktun um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2007–2010. Sótt 26. september 2007 af <http://www.samgonguraduneyti.is/utgefild-efni/ny-samgonguaetlun/>

Viðauki A



Viðauki B



Stækkun Egilsstaðaflugvallar

Kostnaðar- og nytjagreining 400-500 metra lengingar Egilsstaðaflugvallar

Vífill Karlsson

Rannsóknamiðstöð Háskólans á Bifrost 311 Borgarnes. <http://www.rannsoknamidstod.bifrost.is>

1 Samfélagslegur ábatí framkvæmdarinnar

Í útreikningunum á þjóðhagslegrí arðsemi er reynt að finna út hversu margar flugvélar þurfi að lenda á Egilsstaðaflugvelli vegna lengingarinnar til þess að umrædd stækkun Egilsstaðaflugvallar borgi sig. Það er gert vegna þess að jafnvel þó flugvöllurinn verði lengdur er enn óvissa um hvort umferð um hann aukist af þeim sökum. Til þess þarf ákveðna markaðssetningu sem erfitt er að segja til um hversu mikinn árangur beri. Hitt skal bent á að ýmsar vélar, einkum hjá lággjalfaflugfélögum, þurfa lengri brautir heldur en er á Egilsstöðum. Þetta á einnig við um fullhlaðnar fraktflugvélar.

Öflun upplýsinga fór að mestu leyti í gegnum starfsmann Flugstoða á Egilsstöðum, Próunarfélags Austurlands, starfsmenn sveitarfélaga og fleiri þaðan-skýra nánar. Þar voru Eiríkur Björgvinsson bæjarstjóri Fljótsdalshéraðs og Ársæll Þorsteinsson umdæmisstjóri Flugstoða ohf. á Austurlandi sérstaklega hjálplegir. Þess utan var leitað símleiðis til fáeinna starfsmanna Icelandair.

Í útreikningunum er gerð tilraun til að meta ávinning og kostnað framkvæmdarinnar fyrir þjóðina alla eins og yfirskriftin bendir til. Kostnaður framkvæmdarinnar fellur á þjóðina alla á meðan ávinningurinn er frekar staðbundinn og miðast við að hann komi nánast eingöngu Austfirðingum til góða. Á Austurlandi eru 9 sveitarfélög og voru íbúar 15.350 árið 2006. Þess utan var ákveðið að taka tvö nærliggjandi sveitarfélög á Norðurlandi Eystra með (Tafla 2). Það eru Svalbarðshreppur og Langanesbyggð. Vegin meðalvegalengd frá þessum sveitarfélögum til Keflavíkur er 682 km.

Mögulegur ávinningurinn fyrir þjóðfélagið er þrískiptur. Aukið farþegaflug heimamanna, fjölgun erlendra ferðamanna og aukið fraktflug. Ekki er gert ráð fyrir að aukið flug til Egilsstaða fjölgji erlendum ferðamönnum til landsins. Undirklaflarnir taka mið af þessari skiptingu. Þess utan fjöllum við sérstaklega um kostnaðarhliðina og að lokum eru niðurstöður teknar saman og næmigreindar. Við byrjum á því að meta ábata vegna farþegaflugs heimamanna, þá ábata vegna fraktflugs og greinum frá áætluðum kostnaði. Að lokum finnum við þjóðhagslegan ábata af framkvæmdinni þar sem gert er ráð fyrir að hún hafi í för með sér fjölgun lendinga millilandaflugvéla um 10 á ári og greinum út frá því hversu margar þær þurfi að vera til að framkvæmdin sé þjóðhagslega arðbær.

1.1 Farþegaflug heimamanna

Ábatí framkvæmdarinnar felst í mati á greiðsluvilja farþeganna á breytingunni sem á sér stað. Við mögulegt beint flug milli Egilsstaða og áfangastaða utan Íslands felst breytingin í því að farþegarnir losna við aksturinn milli heimilis og Keflavíkur. Við mat á greiðsluvilja er hægt að taka mið af núverandi kostnaði farþega sem fara á milli heimilis og Keflavíkurflugvallar. Þessi kostnaður skiptist í beinan og óbeinan ferðakostnað. Beinn ferðakostnaður felst í beinum útgjöldum vegna ferðarinnar en óbeinn felst í þeim tíma sem varið er í ferðina og virði hans. Vegalengd og meðalhraði hafa því mikil áhrif á ferðakostnað. Metum fyrst beinan og óbeinan ferðakostnað á hvern kílómetra fyrir hvern farþega¹. Því næst þarf að meta fjarlægðina sem sparast á því að fljúga beint til útlanda frá Egilsstöðum. Gerum ráð fyrir að ekið hafi verið á milli í einkabíl.

Tafla 1: Beinn aksturskostnaður: Gögn FÍB

Flokkur		Flokkur	Kr.
Verðflokkur (kr.)	2.050.000	C: Fólksbílastæðagjöld o.fl.	
Pyngd (kg.)	1.050	Fólksbílastæðakostnaður	6.900
Eyðsla (l/100 km)	9	Þrif	17.600
Tryggingaflokkur	2	Kostnaður á ári	24.500
Eignarár	5	Kostnaður á km	1,63
Akstur á ári (km)	15.000	A+C á km	20,78
<i>A: kostnaður vegna notkunar</i>		<i>D: Verðmætarýrnun</i>	
Bensín (116,80 kr./ltr.)	157.680	Verðrýrnun á ári	266.500
Viðhald & viðgerðir	99.000	Verðrýrnun á km	17,77
Hjólbarðar	30.500	<i>D: Fjármagnskostnaður</i>	
Kostnaður á ári	287.180	Vaxtakostnaður 7%	96.863
Kostnaður á km	19,15	Vaxtakostnaður á km	6,46
<i>B: Tryggingar, skattar og skoðun</i>		<i>Samtals kostnaður</i>	
Tryggingar	130.000	Heildarkostnaður	822.743
Skattar & skoðun	17.700	Kostnaður á km	54,85
Kostnaður á ári	147.700		
Kostnaður á km	9,85		
A+B á km	28,99		

Beinn ferðakostnaður er 20,78 kr. á hvern km. (Tafla 1). Hér er eingöngu um að ræða breytilegan kostnað við akstur. Fastur kostnaður eins og Tryggingar, skattar og skoðun auk verðmætarýrnunar og fjármagnskostnaðar eru því ekki talin með. Þessi

¹ Hér er ekki hægt að styðjast við 75 kr. sem ríkisskattstjóri miðar við heldur eingöngu þann hluta kostnaðarins sem verður til þegar við hvern viðbótar kílómetra sem ekið er. Fastur kostnaður vegna bílreksturs, eins og fjármagnskostnaður, verðmætarýrnun, tryggingar o.fl., fellur því utan við þetta. Stuðst er við gögn frá Félagi íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB) en þeir hafa haldið úti samantekt á bifreiðakostnaði um all nokkurt skeið.

tala miðast við að menn haldi sig innan 15.000 km aksturs að jafnaði hvert ár á hvern bíl. Til þess þarf hver fjölskylda að eiga a.m.k. 2 bíla. Gert er ráð fyrir því að meðalhraði sé 75 km./klst. þegar tekið hefur verið tillit til hvílda og annarra frávika frá hámarkshraða. Venjan er hjá Vegagerðinni að gera ráð fyrir 1,95 farþega í hverjum bíl. Hér verður gert ráð fyrir 2 farþegum í hverjum bíl. Beinn ferðakostnaður á hvern km. er því **10,39 kr.** á hvern farþega.

Tafla 2: Heildaraun á Austfjörðum og nágrenni.

Svfn	Sveitarfélag	Mannfjöldi í árslok 2006	Heildartekjur 2005 í þús. kr.
6706	Svalbarðshreppur	106	2.001
6709	Langanesbyggð	518	2.855
7000	Seyðisfjörður	726	2.804
7300	Fjarðabyggð	5.705	3.191
7502	Vopnafjarðarhreppur	712	2.540
7505	Fljótsdalshreppur	524	2.976
7509	Borgarfjarðarhreppur	146	1.839
7613	Breiðdalshreppur	244	2.206
7617	Djúpavogshreppur	463	2.450
7620	Fljótsdalshérað	4.644	2.938
7708	Sveitarfélagið Hornafjörður	2.186	2.737
	Samtals/vegið meðaltal	15.974	2.934

Tímavirði var metið með þeim hætti að tekin voru 50% af heildartekjum íbúa (þ.e. skattgreiðenda) í viðkomandi sveitarfélagi. Heildartekjur í viðkomandi sveitarfélagi voru að jafnaði 2,9 m.kr. árið 2005 (Tafla 2). Ef þessi tala er framreknuð með launavísitölu, sem hækkaði um 10,3% á árinu 2006, hækka heildartekjurnar upp í rúmlega 3,2 m.kr. Gert var ráð fyrir að vinnustundir hafi að jafnaði verið 1.840 það ár. Það skilaði 879 kr. í tímavirði á Austurlandi. Gert var ráð fyrir meðalhraða upp á 75 km./klst. Því má segja að kostnaður á hvern km. sé **11,73 kr.** fyrir hvern farþega. Samanlagður ferðakostnaður hvers farþega er því **22,12 kr.** á km.

Tafla 3: Spöruð akstursvegalengd vegna flugs frá Egilsstöðum

Svfn	Sveitarfélag	Mannfjöldi í árslok 2006	Vegalengd Keflavíkur	til Sparnaður flogið er Egilsstöðum	ef frá
6706	Svalbarðshreppur	106	674		648
6709	Langanesbyggð	518	677		654
7000	Seyðisfjörður	726	728		700
7300	Fjarðabyggð	5.705	733		700
7502	Vopnafjarðarhreppur	712	671		642
7505	Fljótsdalshreppur	524	732		700
7509	Borgarfjarðarhreppur	146	771		700
7613	Breiðdalshreppur	244	662		624
7617	Djúpavogshreppur	463	600		500
7620	Fljótsdalshérað	4.644	700		700
7708	Sveitarfélagið Hornafjörður	2.186	505		310
	Samtals/vegið meðaltal	15.974	682		635

Veglengdin á milli Egilsstaða og Keflavíkur er 700 km. Þar sem íbúar af öllum Austfjörðum og jafnvel víðar eru meðal þeirra sem hefðu hag af að nýta sér beint flug milli Egilsstaða og útlanda dugar það ekki sem viðmið. Þess vegna var svæðið stækkað og greiðsluvilji farþega af öllum Austfjörðum auk tveggja annarra nærliggjandi sveitarfélaga valin. Það var gert þannig að akstursvegalengd var metin frá næstu sveitarfélögum við Egilsstaði til Keflavíkur að frádreginni vegalengdinni til Egilsstaða. Þessi tala var síðan vegin með íbúafjölda og gaf því vegið meðaltal frá Austfjörðum til Keflavíkur upp á 635 km. Akstursvegalengdin sem sparast frá Austfjörðum með mögulegu beinu flugi frá Egilsstöðum til annarra landa er því að jafnaði 635 km. Á þessu stigi er því ferðakostnaður Austfirðinga að jafnaði **28.092 kr.**² þegar tekið hefur verið tillit til ferðanna fram og til baka.

Við þessa fjárhæð bætist kostnaður vegna gistingar fyrir og geymsla á bíl. Sá kostnaður er mjög breytilegur frá einum gististað til annars og geymsla á bíl ýmist inni í gistikostnaði eða ekki. Einnig kom fram í samtali við einn rekstraraðila slíkrar þjónustu í Keflavík að nokkuð algengt er að farþegar af Austfjörðum og á Norðurlandi gisti líki við komu til baka. Þessi kostnaður er því gróflega áætlaður 10.000 kr. aðra leiðina á hvern farþega.

Tafla 4: Samfélagslegur ábati farþegaflugs (á hvern farþega).

Liður	
Ferðakostnaður farþega á hvern km.	22,12 kr.
Vegalengd á milli Austfjarða og Keflavíkur	635 km.
Ferðakostnaður hvers farþega fram og til baka	28.096 kr.
Gistikostnaður og geymsla á bíl	10.000 kr.
Heildarferðakostnaður Austfirðinga á hvern íbúa	38.096 kr.
Samtals samfélagslegur ábati af hverri ferð	19.048 kr.

Að sjálfsögðu er greiðsluvilji farþeganna afar misjafn. Greiðsluvilji sumra er hærri og annarra mun lægri og enginn hjá sumum. Ferðakostnaður Austfirðinga er því að jafnaði 38.096 kr. þegar tekið hefur verið tillit til allra liða fram og til baka og greiðsluviljinn því **19.048 kr. á hvern farþega.**

² Rúnning talna í reiknilíkaninu verldur því að þessi tala verður 28.096 en ekki 28.092. Ég held mig því við þá hærri hér eftir (Tafla 4).

1.2 Flugfrakt

Mögulegt fraktflug beint frá Austfjörðum til útlanda er einkum tækifæri fyrir fiskiðjur sem gætu sent og hafa verið að senda ferskan bolfish til útlanda. Samkvæmt könnun sem gerð var í vor á flutningskostnaði valinna staða á Austurlandi kom í ljós að hann hljóp á 17,8-23,5 kr./kg. Þess vegna er gert ráð fyrir að flutningskostnaður sé 20 kr./kg. á milli Austurlands og Keflavíkur á núgildandi verðlagi. Greiðsluvilji þessara fyrirtækja er bæði hærri og lægri en þessi tala. Ekki er ósanngjarnt að meta hann út frá þessari tölu upp á **10 kr./kg.** að jafnaði.

1.3 Fraktfug

Heildarflutningur nú þegar á ferskfiski frá Austurlandi er rétt í kringum 1.000 tonn á ári. Ef þessir flutningar verða mögulegir frá Austurlandi sem eftir lengingu flugbrautarinnar eru all nokkrar líkur á, vegna þess að fullhlaðin fraktfugvél þarf lengri flugbraut en er til staðar á Egilsstöðum. Ábatí af þessum 1.000 tonnum yrði því **20 m.kr.** á ári. Ekki er tekið tillit til stærðar eða tegundar flugvélar í þessum útreikningum heldur eingöngu reiknaður ábatinn af því að flytja núverandi flutningsmagn sem fer nú um Keflavíkurflugvöll, allt beint frá Egilsstaðaflugvelli.

1.4 Kostnaður

Kostnaður við lengingu flugbrautarinnar er þríþættur ef stuðla á að viðunandi nýtingu hennar: Byggingarkostnaður, rekstrarkostnaður og markaðskostnaður. Byggingarkostnaðurinn er felur í sér kostnað við framkvæmdirnar. Markaðskostnaður felur í sér kynningu á Egilsstaðaflugvelli og nýjum eiginleikum hans, í þeim tilgangi að auka umferð um hann. Rekstrarkostnaðurinn felur í sér hækjun rekstrarkostnaðar Egilsstaðarflugvallar vegna hugsanlegrar aukinnar umferðar.

Áætlaður kostnaður byggir á upplýsingum sem fengust hjá starfsmönnum Flugstoða. Hér er um að ræða grófa áætlun. Lenging flugbrautar mun kosta um 840 þ.kr. á hvern lengdarmetra að jafnaði á núgildandi verðlagi. Lenging flugbrautarinnar á Egilsstöðum verður á 150 metrar til norðurs og 390 metrar til suðurs eða 540 metra alls. Sá verkþáttur kostar því alls 452 m.kr. (Tafla 5).

Tafla 5: Grófáætlaður byggingarkostnaður vegna lengingar á flugbraut Egilsstaðaflugvallar.

Kostnaðarliður	Stærð	Einingarverð kr.	m.kr.
Lenging flugbrautar til norðurs	150 metrar	833.333	125
Lenging flugbrautar til suðurs	390 metrar	840.000	327
Flughlað	16.000m ²	14.000	224
Aðflugsljós við suðurenda			45
Eldsneytisafgreiðsla og ýmis undirbúningur			40
Annað ófyrirséð, 10% af 636 m.kr.			64
Samtals			825

Framkvæmdin kallar hinsvegar á stækjun á flughlaði³, flutning á eldsneytistönkum og leiðslum þeirra auk lagfæringar á aðflutningsljósum. Flughlöðin þarf að stækka um 16.000 m² og er gert ráð fyrir að það kosti 224 m.kr. Flutningur á eldsneytistönkum og leiðslum kostar í kringum 40 m.kr. Þá er gert ráð fyrir að vinna við aðflutningsljós kosti um 45 m.kr. Að lokum gerum við ráð fyrir 10% í ófyrirséða liði. Þess vegna er fjárfestingin, þ.e. byggingarkostnaður 825 m.kr. (Tafla 5).

Gert er ráð fyrir 5 m.kr. í markaðskostnað. Þessi tala tekur m.a. mið af reynslu Grundfirðinga sem hafa unnið í kynningu á höfn sinni í nokkur ár í þeim tilgangi að fjölgum komum erlendra farþegaskipa. Pennan lið mætti meta betur.

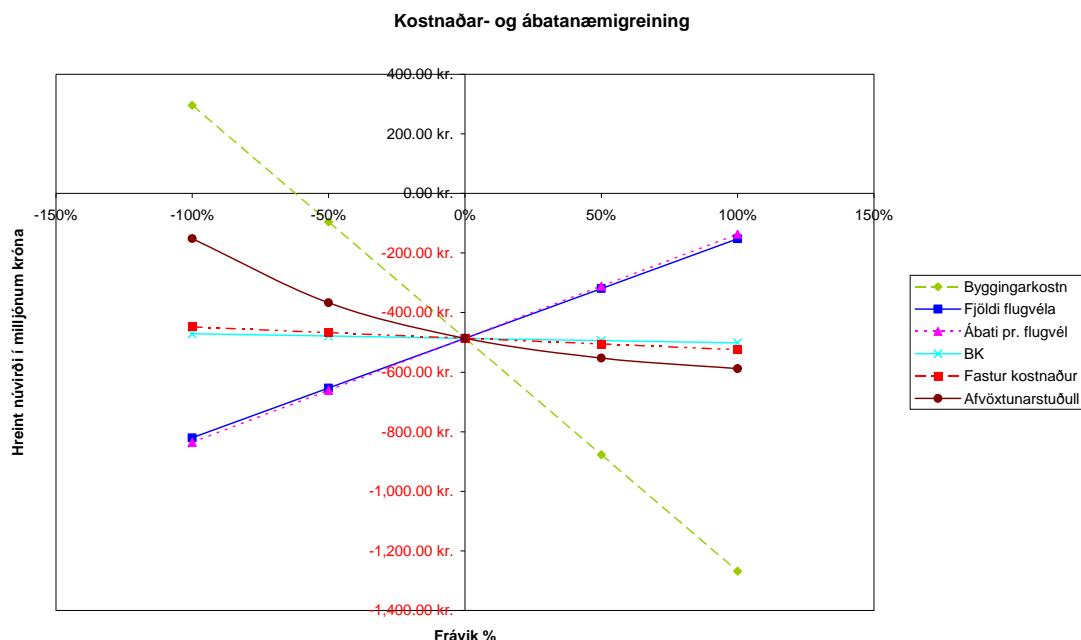
Aukinn rekstrarkostnað var erfitt að meta en gert er ráð fyrir að viðbótarkostnaður við komu hverrar flugvélar sé 50 þ.kr. Þarna er átt við slit á flugbrautum, viðbótarkostnaður við þjónustu vélanna og komufarþeganna auk kynningarkostnaðar sem þarf til að viðhalda orðspori Egilsstaðaflugvallar. Pennan lið þyrfti að meta betur.

1.5 Samfélagslegur ábati

Hér verður farið yfir samfélagslegan kostnað og hugsanlegan ábata af lengingu flugbrautarinnar á Egilsstöðum. Að lokum verður gerð tilraun til að meta núvirði framkvæmdarinnar, eða öllu heldur reynt að svara því hversu mikil aukning umferðar um flugvöllinn þarf að verða, í flugvélum talið, vegna framkvæmdarinnar til þess að framkvæmdin verði samfélagslega arðbær.

³ Stæði fyrir flugvélar.

Almennar forsendur útreikningana eru með eftirfarandi hætti: Líftími fjárfestingarinnar er 25 ár. Að 25 árum liðnum er talið að fara þurfi í það miklar endurbætur að í raun sé eins og um nýframkvæmd sé að ræða. Afvöxtunarstuðull er 5,5%. Þar er tekið mið af langtímaávöxtun áhættulausra verðbréfa að raungildi. Gert er ráð fyrir að lendingum millilandaflugvéla muni fjölga um 10 vegna framkvæmdarinnar og síðan 5% að jafnaði árlega. Langtímaþróun farþegaflugs hefur verið háð þróun hagvaxtar. Langtímaþróun hagvaxtar hefur verið tæplega 3% á Íslandi á undanförnum áratugum. Eingöngu er gert ráð fyrir að um farþegaflugvélar sé að ræða. Gert er ráð fyrir að verð flugmiða á milli Egilsstaða og áfangastaða erlendis sé það sama og frá Keflavík til sömu áfangastaða.



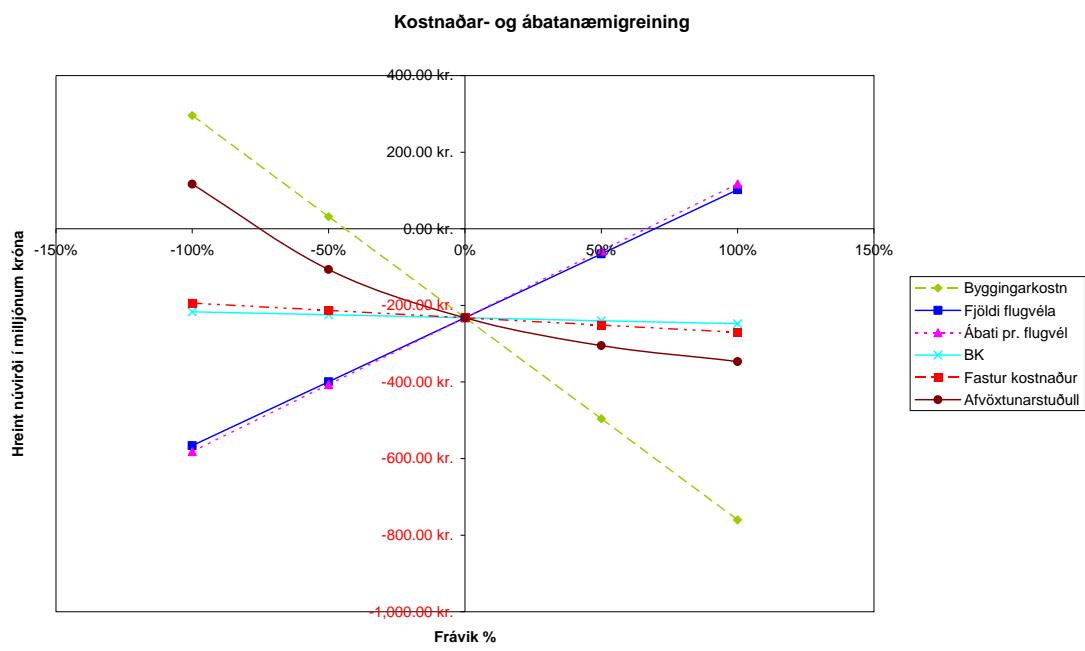
Mynd 1: Hreinn samfélagslegur ábati 10 farþegaflugvéla auk næmigreiningar.

Flutningsgeta flugvéla sem Icelandair notar er nokkuð misjöfn. Um er að ræða Boeing vélar af gerðinni B757-200, B757-300 og B757-200 auk 767 vélar. Slíkar vélar geta borið allt að 36 tonnum í hverri ferð. Margir þættir hafa áhrif á þessa tölu. Þar má nefna vegalengd og veður svo eithváð sé nefnt. Að jafnaði geta vélarnar borið allt að 190 farþega í hverri ferð, auk 4-5 tonn af frakt. Icelandair gerir út þjár fraktvélar af gerðinni B757-200. Slíkar vélar eru að taka að jafnaði 32 tonn af frakt í hverri ferð. Fleiri félög eru með vélar í rekstri hérlandis. Iceland Express er með minni vélar og Atlanta er með stærri vélar en Icelandair. Þess vegna verður farið

milliveginn og miðað við vélar Icelandair í okkar dæmi. Gert er ráð fyrir 70% nýtingu. Þar af eru heimamenn 40%.

Á grundvelli þessara forsendna er hreint samfélagslegt **tap** er um **486 m.kr** (Mynd 1). Þá gefur greiningin einnig til kynna að ef fjöldi farþegaflugvél vegna stækunarinnar eykst um 150% þá er framkvæmdin samfélagslega arðbær (Mynd 1). Það kveður á um 25 farþegaflugvél fjölgun í stað 10 árlega vegna framkvæmdarinnar. Á næmigreiningunni kemur einnig fram að byggingarkostnaður hefur mest áhrif á niðurstöðuna, ásamt fjölda flugvél og ábata á hverja flugvél.

Fram að þessu hefur ekki verið gert ráð fyrir neinum viðkomum fraktflugvél vegna lengingarinnar. Ef allur ferskfiskur sem fer nú þegar frá Austfjörðum með flugi til útlanda um Keflavík færi með fraktflugvélum frá Austfjörðum þá væri núvirði samfélagslegs ábata þess upp á **268 m.kr.** ef miðað er við sömu forsendur og að framan. Til þess að koma þessari stærð inn í áðurnefnt dæmi lækkum við einfaldlega fjárfestingartöluna um þessa fjárhæð og endurtökum útreikningana og hún fer úr 825 m.kr. í 557.



Mynd 2: Hreinn samfélagslegur ábati 10 farþegaflugvél og fraktflugvél með 1.000 tonn auk næmigreiningar.

Að þessu sinni er hreint samfélagslegt **tap 232 m.kr** (Mynd 2). Einnig sést að ef aukning á fjölda farþegaflugvéla verði 70% meiri vegna stækkunarinnar, eða 17 á ári í stað 10, þá er framkvæmdin samfélagslega arðbær.

1.6 Annmarkar greiningarinnar

Þessir útreikningar eru mjög varlega áætlaðir af nokkrum ástæðum:

- ✓ Ekki er gert ráð fyrir að erlendum ferðamönnum fjölgí til landsins ef millilandaflug eykst til Egilsstaðaflugvallar vegna viðkomandi framkvæmdar.
- ✓ Ekki er gert ráð fyrir að fólk fari í viðskiptaerindum. Þess má geta að vitað er um fyrirtæki sem hafa flutt sig til Austfjarða eftir að millilandaflug hófst beint frá Egilsstöðum.
- ✓ Aukning millilandaflugs um Egilsstaðflugvöll er talin það væg að ennþá muni allir þeir sem hingað til hafa farið um Keflavík til útlanda, gera það áfram í langflestum tilvikum.
- ✓ Ávinningur af fraktflutningum er einnig vanmetinn að því leyti að þær þrengingar sem sjávarútvegur á Íslandi stendur andspænis og mun líklega ryðja nokkrum fyrirtækjum úr veki en með greiðari aðgangi að verðmætustu fiskmörkuðum með beinu flugi frá Austfjörðum, aukast líkurnar á að sjávarútvegsfyrirtæki komist í gegnum þessar þrengingar.
- ✓ Landfræðilegur radíus hugsanlegra farþega um Egilsstaðaflugvöll gæti verið stærri.
- ✓ Ekki er gert ráð fyrir neinum ábata vegna mögulegra tekna vegna betri varaflugvallar á Íslandi.
- ✓ Ekki hefur verið tekið tillit til umhverfisáhrifa af minni akstri um þjóðvegi landsins ef flug mun aukast um Egilsstaðaflugvöll í kjölfar framkvæmdanna.
- ✓ Byggingarkostnaður gæti verið ofmetin vegna flughlaðanna. Flughlöðin þarf að stækka jafnvel þó flugbrautin verði ekki lengd.
- ✓ Með því að lengja Egilsstaðaflugvöll verður minna álag á þjóðvegi landsins. Ekki hefur verið gerð tilraun til að meta ávinning af þeim sökum.
- ✓ Slysatíðni er mun minni í flugvél heldur en í bíl. Þess utan kann langt ferðlag eins og frá Austfjörðum til Leifsstöðvar að leiða til hærri slysatíðni en almennt gildir í bíl á þjóðvegum landsins vegna þreytu ökumanns. Því má gera ráð fyrir töluverða

lækkun á slysatíðni í utanlandsferðum Austfirðinga. Ekki hefur verið reynt að meta ávinnung af þessum sökum.

Viðauki C

Skoðun veðurgagna frá Egilsstöðum

Skýrsla unnin fyrir Fljótsdalshérað og Próunarfélag Austurlands

**Flugstöðir ohf
Desember 2007
Unnur Ólafsdóttir**

Inngangur

Markmiðið með þessari skýrslu er að reyna að gera sér grein fyrir hversu oft flugvöllurinn á Egilsstöðum gæti lokast vegna veðurs, einkum með tilliti til hliðarvinds, skyggnis eða skýja. Skoðaðar voru veðurathuganir frá Egilsstaðaflugvelli (METAR BIEG) fyrir tímabilið janúar 2001 til nóvember 2007, eða tæplega sjö ár. Fjöldi reglulegra athugana sem lagðar voru til grundvallar voru 59.577. Slíkar athuganir eru gerðar á klukkustundar fresti allan sólarhringinn. Varðandi skyggni og skýjahæð voru einnig lögð til grundvallar sérstök veðurbrigðaskeyti (SPECI), sem send eru út milli athugana ef veður versnar eða batnar snögglega. Þau skeyti voru alls 535.

Hámarks hliðarvindur sem tilgreindur er fyrir Fokker 50 á Egilsstaðaflugvelli er eftirfarandi og er notaður sem viðmiðunarvindur í þessari skýrslu fyrir braut með góð bremsuskilyrði og einnig miðlungsgóð bremsuskilyrði.

Friction Coefficient	Braking Action	Wind Components			
		Cross-wind		Tail w.	
		45m	31-44m	30m	
0.40 and above - Dry	5 Good	30	25	20	10
0.40 and above - Wet	5 Good	25	20	15	10
0.36 - 0.39	4 Medium/Good	20	15	10	7
0.30 - 0.35	3 Medium	15	10	5	5
0.26 - 0.29	2 Medium/Poor	10	5		3
0.20 - 0.25	1 Poor	5			0

Skoðun skeytanna.

Vindur:

Tíðnidreifing vindáttu var kortlögð. Mynd 1 sýnir dreifinguna í heild, og leiðir í ljós að algengustu vindáttir staðarins eru í miklu samræmi við legu brautanna, þ.e. aðeins austan við norðrið og vestan við suðrið. Þegar vindar blása úr norðri er vindáttin lang algengust á bilinu 360° til 20°, en þegar hún kemur úr suðri verður dreifingin meiri, er mest á milli 170° og 220°. Á myndum 2, 3 og 4 er tíðnidreifing vindáttanna skoðuð út frá vindhraða, og niðurstaðan svipuð, að minnsta kosti þegar vindur er undir 30 hnútum. Þegar vindur er kominn yfir 30 hnúta eru tilvikin orðin mjög fá.

Hliðarvindur:

Hliðarvindur á brautirnar var fundinn fyrir allar athuganir. Sérhverri vindmælingu er skipt upp í two hluta, annars vegar vindvektor sem er hornréttur á braut og annan samsíða. Sá hornrétti gefur hinn eiginlega hliðarvind. Athuganir sem gáfu hliðarvind yfir tilteknum viðmiðunarmörkum eru taldar og sést tíðni þeirra á mynd 5.

Parna kemur fram svo sem vænta mátti að því nær sem vindátt er að vera þvert á braut, þeim mun minni vindstyrk þarf til að ná hliðarwindstakmarki. Ef hámarkshliðarvindur á braut er t.d. 20

hnútar, lokast brautin þegar hornrétti vindurinn verður 20 hnútar en ekki fyrr en í 40 hnúta vindi ef hornið milli flugbrautar og vindáttar er 30 gráður. Þannig mundi völlurinn líklegast lokast þegar vindur upp á **20 hnúta** blési úr **110° og 290°** vindáttum, en hins vegar ekki fyrr en í **40 hnútum** í **05°, 170°, 230° og 350°** vindáttum.

Ef skoðað er hversu oft hliðarvindur mælist yfir 20, 25 og 30 hnúta mörkunum (töflur 1,2,3) sést að hliðarvindur fer í eða upp fyrir **20 hnúta** í 219 skipti, sem eru um **0,33 %** tilvika, við **25 hnúta** verður þetta í um **0,09 %** tilvika og fyrir **30 hnúta** í um **0,01 %** tilvika.

Tíðnidreifing hliðarvinds almennt yfir 20 hnútum er sýnd á mynd 5. Þar sést að hvass hliðarvindur blæs mun oftar frá norðvestri en úr austri.

Skýjahæð:

Lágmarkshæð skýja til nákvæmnislendinga á Egilsstaðaflugvelli er 200 fet. Athuganir sem gefa skýjahæð í eða undir þessum viðmiðunarmörkum voru taldar, og einnig voru næstu hæðir fyrir ofan skoðaðar, einkum með tilliti til lárétt skyggnis. Skýjahæð er tilgreind sem hæð lægstu skýjahulu sem þekur 5/8-8/8 hluta himinhvolfsins. Ef ekki sést til skýja vegna veðurs, er gefið lóðrétt skyggni sem er þá notað. Allar þessar athuganir eru gerðar með aðstoð skýjahæðarmælis. Í töflum 4, 5 og 6 kemur fram að í um **1,7 %** tilfella er skýjahæð í eða undir **200 fetum**, í **2,6 %** tilfella undir **300 fetum** og í **3,6 %** tilfella undir **400 fetum**.

Skyggni:

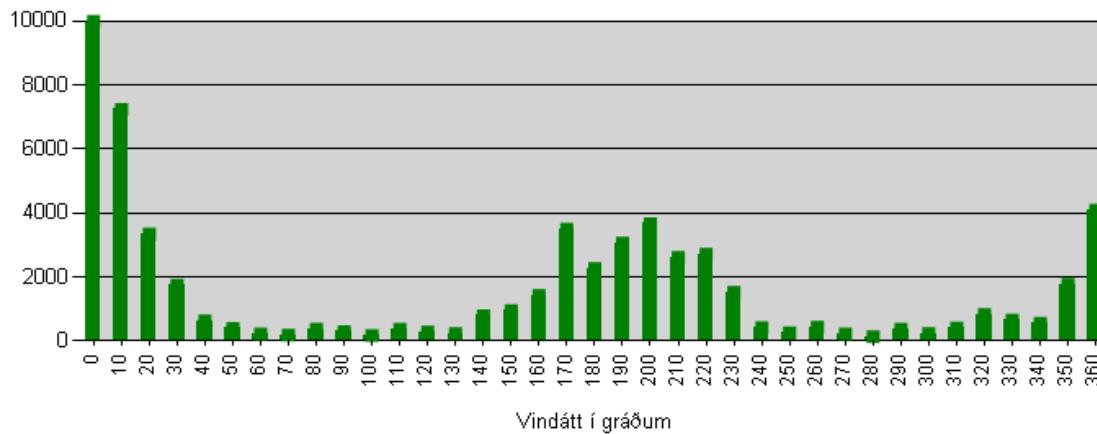
Lágmarksskyggni sem þarf til lendinga ef skýjahæð er yfir lágmarki, er um 800 til 1000 metrar. Fjöldi athugana með skyggni undir 800, 1000 og 1200 metrum var talinn. Skyggni undir **800 metrum** var í **0,88 %** tilfella, undir **1000 metrum** var það í **1,33 %** og undir **1200 metrum** í **1,50 %** tilfella, sjá töflur 5,8 og 9.

Samantekt:

Niðurstöður þær sem hér birtast gilda fyrir árið í heild og samanlagt mundu hliðarvindur, skyggni og skýjahæð geta lokað flugvellinum í 2,91% tilvika. Þar eð lélegt skyggni og lág skýjahæð féllu oft saman voru þau tilvik skoðuð, sérstaklega þegar hliðarvindur var undir viðmiðunarmörkum, sjá töflu 10.

Þannig verður útkoman sú að í 2,35 % tilvika mundi flugvöllurinn lokast vegna einhverra eða allra ofantalinna veðurþátta í einu, ef viðmiðin væru eftirfarandi: skyggni 800 m, skýjahæð 200 fet og hliðarvindur 20 hnútar.

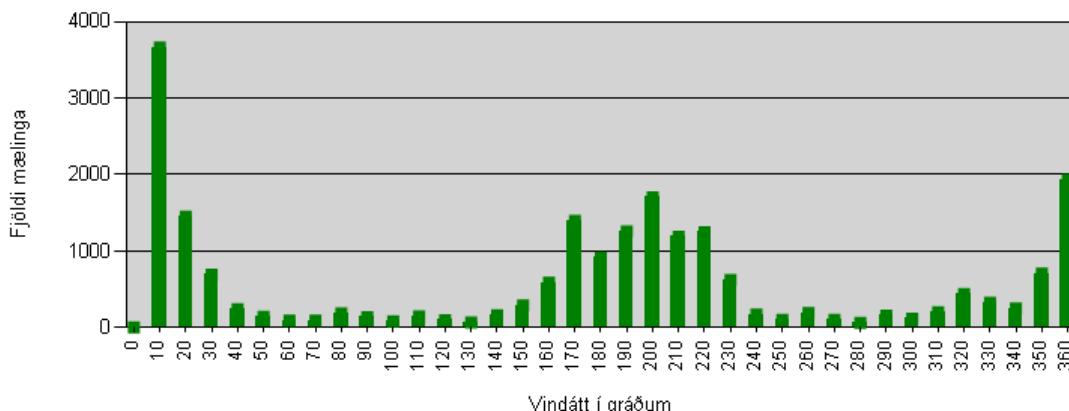
Ef aftur á móti árinu væri skipt í tvennt, frá október til mars annars vegar, og apríl til september hins vegar, sést að sterkur hliðarvindur er talsvert meira en helmingi algengari yfir vetrarhelming ársins en sumarhelming þess. Þessi munur sést eins vel í mælingum á skyggni og skýjahæð.



Mynd 1

Tíðni vindátta.

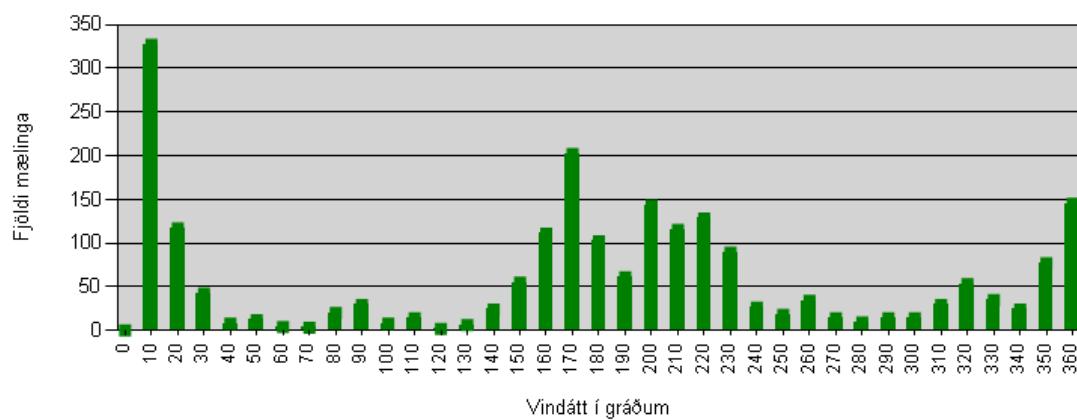
Fjöldi mælinga fyrir hverja vindátt, 0 gráður samsvara logni og mældust í tæplega 17% tilvika, og auk þess var vindátt breytileg í rúmlega 3 % tilvika.



Mynd 2.

Tíðni vindátta

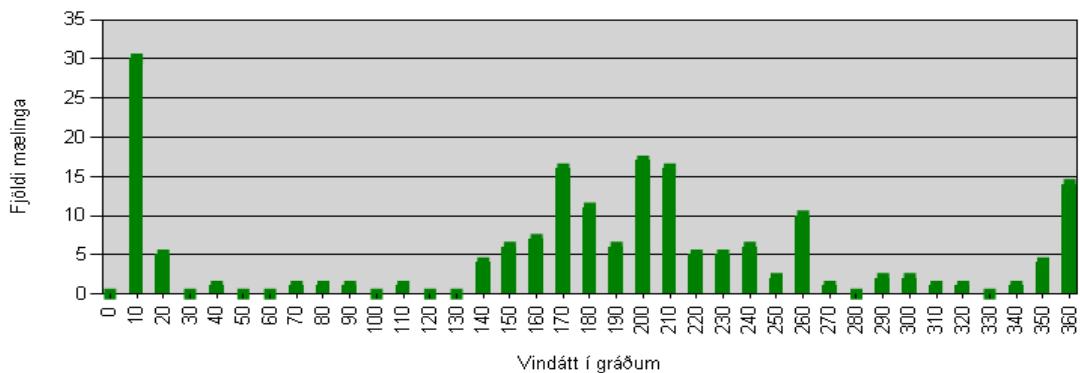
Fjöldi mælinga fyrir hverja vindátt, þegar 10 mínuátna meðalvindur er milli 10 og 19 hnúta.



Mynd 3.

Tíðni vindáttá

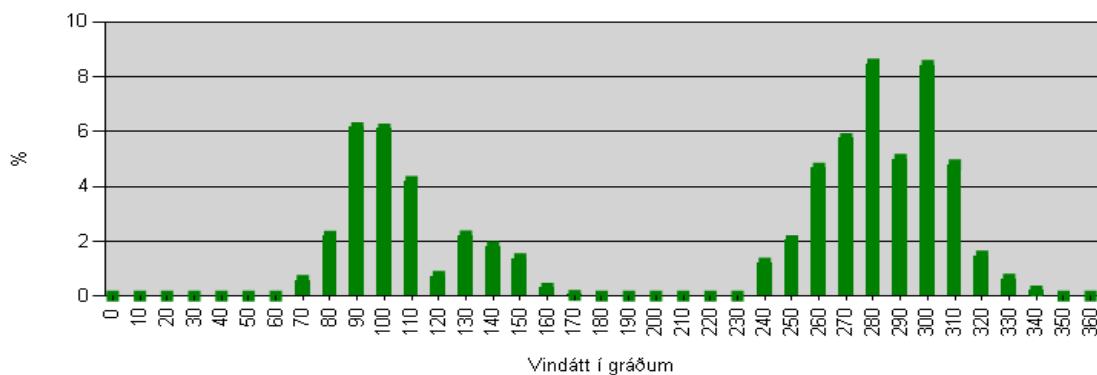
Fjöldi mælinga fyrir hverja vindátt, þegar 10 mínútta meðalvindur er milli 20 og 29 hnúta.



Mynd 4.

Tíðni vindáttá

Fjöldi mælinga fyrir hverja vindátt, þegar 10 mínútta meðalvindur er yfir 30 hnútar eða meira.



Mynd 5.

Tíðni hliðarvinds

Tíðnidreifing hliðarvinds yfir 20 hnútum. Þarna sést hvass hliðarvindur stendur mun oftari af norðvestri en austri.

Töflur 1,2 og 3.

METAR athuganir frá Egilsstaðaflugvelli, janúar 2001 til nóvember 2007.

Fjöldi athugana með hliðarvind yfir 20, 25 og 30 hnútum.

Hliðarvindur yfir 20 hnútum var í 0,33 % tilvika, yfir 25 hnútum í 0,09 % tilvika og yfir 30 hnútum í 0,01 % tilvika.

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	3	15	5	2	6	2	0	0	0	2	16	1	52
2002	1	6	0	5	0	0	2	0	0	1	9	1	25
2003	2	7	1	1	0	0	0	0	0	2	0	2	15
2004	1	5	1	10	1	0	0	0	0	0	4	16	38
2005	13	3	10	1	3	1	0	0	1	4	0	3	39
2006	11	0	0	3	0	0	1	0	0	1	6	2	24
2007	0	11	3	2	1	0	0	0	2	5	2	0	26
Samtals	31	47	20	24	11	3	3	0	3	15	37	25	219

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	0	5	3	1	2	0	0	0	0	1	7	0	19
2002	0	2	0	3	0	0	0	0	0	0	1	0	6
2003	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
2004	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1	9	12
2005	5	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	9
2006	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4
2007	0	0	0	1	0	0	0	0	2	1	0	0	4
Samtals	6	10	5	8	2	0	0	0	2	4	10	10	57

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	4
2002	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
2004	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
2005	5	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
2006	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
2007	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Samtals	5	3	1	0	0	0	0	0	0	3	3	2	17

Töflur 4,5 og 6.

METAR (og SPECI) athuganir frá Egilsstaðaflugvelli, janúar 2001 til nóvember 2007

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	12	0	89	35	4	10	10	3	16	37	0	2	218
2002	18	4	0	17	36	36	1	11	20	14	9	3	169
2003	14	2	12	2	2	21	28	14	18	3	13	10	139
2004	20	21	10	13	9	10	0	18	0	15	6	3	125
2005	2	25	15	9	0	5	11	18	6	17	10	24	142
2006	5	30	1	3	7	0	28	27	35	5	9	7	157
2007	6	12	10	3	3	3	6	0	0	8	3	0	54
Samtals	77	94	137	82	61	85	84	91	95	99	50	49	1004

Fjöldi athugana þegar skyjähæð er 200 fet eða lægri, samtals 1,7%

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	17	1	120	54	4	16	16	12	18	59	1	7	325
2002	22	11	1	32	61	57	1	13	25	16	10	5	254
2003	24	4	24	4	1	30	40	26	23	6	21	13	216
2004	32	24	23	21	11	19	0	22	0	31	8	4	195
2005	3	32	23	19	3	5	24	25	12	24	19	29	218
2006	12	42	12	5	11	0	36	47	64	9	17	8	263
2007	9	19	10	5	4	9	17	12	2	12	3	0	102
Samtals	119	133	213	140	95	136	134	157	144	157	79	66	1573

Fjöldi athugana þegar skyjähæð er 300 fet eða lægri, samtals 2,6%

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	23	8	139	61	7	19	24	26	21	81	4	11	424
2002	33	23	1	41	85	80	8	15	28	19	13	6	352
2003	35	5	27	8	3	44	52	34	30	13	26	18	295
2004	44	35	29	37	13	24	2	22	0	48	14	6	274
2005	3	40	34	25	3	11	36	26	14	33	21	40	286
2006	14	46	23	14	24	0	47	61	94	18	28	19	388
2007	13	20	15	9	7	9	35	13	3	12	5	0	141
Samtals	165	177	268	195	142	187	204	197	190	224	111	100	2160

Fjöldi athugana þegar skyjähæð er 400 fet eða lægri, samtals 3,6%

Töflur 7,8 og 9

METAR (og SPECI) athuganir frá Egilsstaðaflugvelli, janúar 2001 til nóvember 2007.

Fjöldi athugana með skyggni 800, 1000 og 1200 metra eða minna.

Skyggni 800mog minna samtals 0,88 %, 1000m og minna 1,33% og 1200m og minna 1,50%.

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	8	0	76	24	2	10	9	3	4	11	3	0	150
2002	8	7	0	7	7	5	1	6	10	7	2	1	61
2003	11	1	4	0	2	2	19	7	7	1	12	8	74
2004	20	13	1	5	6	3	0	9	0	10	3	1	71
2005	1	11	13	6	1	1	6	7	0	4	2	24	76
2006	1	2	7	1	11	1	14	10	11	1	10	4	73
2007	2	4	0	0	3	5	1	0	0	2	1	0	18
Samtals	51	38	101	43	32	27	50	42	32	36	33	38	523

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	16	0	95	29	3	11	13	3	13	21	3	2	209
2002	11	11	1	14	12	8	1	8	20	12	2	1	101
2003	18	2	5	0	1	9	23	9	9	1	14	10	101
2004	25	20	5	7	8	4	0	12	0	21	4	2	108
2005	1	18	19	9	1	1	9	11	1	9	5	30	114
2006	5	11	12	6	18	1	20	12	13	3	14	6	121
2007	6	9	5	2	4	6	1	0	0	6	2	0	41
Samtals	82	71	142	67	47	40	67	55	56	73	44	51	795

Ár	Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	Samtals
2001	16	0	100	32	4	12	13	4	14	23	3	3	224
2002	14	13	2	16	14	9	1	8	20	13	4	1	115
2003	21	2	6	0	1	12	24	11	13	2	16	10	118
2004	30	20	6	7	10	5	0	12	0	22	4	2	118
2005	1	26	23	10	1	2	10	11	1	11	6	32	134
2006	5	13	16	7	20	1	21	15	15	5	16	6	140
2007	7	11	5	2	5	6	2	0	0	7	4	0	49
Samtals	94	85	158	74	55	47	71	61	63	83	53	54	898

Tafla 10

METAR athuganir frá Egilsstaðaflugvelli, janúar 2001 til nóvember 2007
 SPECI athuganir teknar með í skýjahæð og skyggni.

Skyggni\Skýjahæð	<= 200 fet	200 - 300 fet	300 - 400 fet	400 fet =>
<= 800 m	0,56	0,06	0,02	0,08
0800 - 1000 m	0,20	0,05	0,03	0,06
1000 - 1200 m	0,06	0,02	0,02	0,03
1200 m =>	0,49	0,61	0,71	49,13

Hlutfall athugana þar sem skyggni og skýjahæð (BKN, OVC) er innan tilgreindra marka. Hliðarvindur 20 hnútar eða minna.

Skyggni\Skýjahæð	<= 200 fet	200 - 300 fet	300 - 400 fet	400 fet =>
<= 800 m	0,56	0,06	0,02	0,08
0800 - 1000 m	0,21	0,05	0,03	0,06
1000 - 1200 m	0,06	0,02	0,02	0,03
1200 m =>	0,49	0,61	0,71	52,72

Hlutfall athugana þar sem skyggni og skýjahæð (BKN, OVC) er innan tilgreindra marka. Hliðarvindur 25 hnútar eða minna.

Skyggni\Skýjahæð	<= 200 fet	200 - 300 fet	300 - 400 fet	400 fet =>
<= 800 m	0,57	0,06	0,02	0,08
0800 - 1000 m	0,21	0,05	0,03	0,07
1000 - 1200 m	0,06	0,02	0,02	0,03
1200 m =>	0,49	0,61	0,71	56,93

Hlutfall athugana þar sem skyggni og skýjahæð (BKN, OVC) er innan tilgreindra marka. Hliðarvindur 30 hnútar eða minna.