

Júní 2022



Innanlandsflugvellir

Kostnaðarmat

Útgefandi:

Stjórnarráð Íslands - Innviðaráðuneyti

Innanlandsflugvellir - kostnaðarmat

Júní 2022

[Netfang]

[Veffang]

Umbrot og textavinnsla:

Stjórnarráð Íslands

©2022 Stjórnarráð Íslands

ISBN [Færa inn ISBN-númer]

Efnisyfirlit

Inngangur	5
1. Niðurstöður verkefnishóps.....	7
2. Reynslan af núverandi þjónustusamningi.....	8
3. Kostnaðarmat innanlandsflugvalla	10
4. Þarfir millilandaflugs.....	13
5. Kostnaður vegna nýrra fyrirætlana	15

Inngangur

Verkefnishópur innviðaráðuneytis um kostnaðarmat innanlandsflugvalla hóf störf í mars árið 2022. Markmið verkefnishóps var að:

- a) Leggja mat á reynsluna af gildandi þjónustusamningi um rekstur flugvalla, annarra en Keflavíkurflugvallar, m.a. til undirbúnings ákvörðunar um framlengingu hans.
- b) Leggja mat á rekstrar-, viðhalds-, og uppbyggingarkostnað þjóðfélagslega mikilvægra flugvalla og landingarstaða hér á landi sem nýtist við ákvörðun fjárveitinga og forgangsroðun á því sviði í ljósi áherslna í stjórnarsáttmála ríkisstjórnar.

Samfélagslegt markmið verkefnisins er að stuðla að tryggum rekstrargrundvelli flugvalla og landingarstaða hér á landi sem ekki eru rekstrarlega sjálfbærir, en gegna mikilvægu þjóðfélagslegu hlutverki. Heildarkostnaður við rekstur 12 innanlandsflugvalla skv. samgönguáætlun er um 3,1 ma. kr.- á ári.

Innviðaráðuneytið, áður samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, felur Isavia ohf. rekstur flugvallanna með þjónustusamningi. Isavia felur dótturfélagi sínu Isavia innanlandsflugvellir ehf. framkvæmd samningsins. Þjónustusamningur rennur út í árslok 2023. Þjónustan felur í sér rekstur og viðhald fasteigna, flugvalla, landingarstaða og búnaðar sem nauðsynlegur er fyrir starfsemina gegn umsömdu gjaldi. Fyrir viðhaldsframkvæmdir fasteigna og flugvalla er greitt fast árlegt endurgjald og hefur þjónustuveitandi heimild til að forgangsraða verkefnum. Ríkissjóður er eigandi að fasteignum og mannvirkjum á flugvöllum og flugbrautum.

Þátttakendur í verkefnishóp voru Björn Ágúst Björnsson, verkefnisstjóri, Friðfinnur Skaftason og Valgerður B. Eggertsdóttir.

1. Niðurstöður verkefnishóps

Reynslan af gildandi þjónustusamningi við Isavia ohf. er góð. Félagið hefur staðið við skuldbindingar sínar samkvæmt samningum, hagrætt í rekstri flugvallanna, m.a. vegna tekjumissis, og rekið flugvellina án slysa á samningstímanum.

Kostnaðarmat innanlandsflugvalla leiðir í ljós mismun á fjárveitingum til reksturs og þjónustu (A-liður í samgönguáætlun) og fjárþörf til lengri tíma. Þessum mismun mætir Isavia fyrst og fremst með því að draga úr nauðsynlegri endurnýjun búnaðar. Miðað við áætlun er fjárhæðin sem uppá vantar vegna tækja um 200-250 millj. kr.- á ári. Þessu til viðbótar telur Isavia að fjölga þurfi starfsfólki á Reykjavíkflugvelli og á Akureyri vegna vaxandi umsvifa en sá kostnaður er tæplega 200 millj. kr.- á ári.

Til viðhalds og reglubundinnar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum er jafnan varið um 400-600 millj. kr.- á ári (B-liður í samgönguáætlun). Raunveruleg þörf er þó mun meiri, aðallega vegna viðhalds flugbrauta sem eitt og sér kostar rúmlega 500 millj. kr.- á ári. Þá líða fasteignir, sem eru á ábyrgð ríkisins, einnig fyrir fjárskort en kostnaður vegna viðhalds þeirra er vanáætlaður. Í heild vantar 500 millj. kr.- á ári í viðhald flugvalla og endurnýjun búnaðar þeirra.

Þegar átaksverkefnum sleppir eru engar fjárveitingar til fjárfestinga á innanlandsflugvöllum skv. c-lið samgönguáætlunar. Slík áætlun er óraunhæf þar sem áherslur ríkisstjórnar um aðgengismál og orkuskipti kalla á fjárfestingar. Önnur áform, svo sem innleiðing fjar-flugturnaþjónustu, þátttaka í uppbyggingu flugstöðvar í Reykjavík og umbætur á lendingarstöðum kalla einnig á fjárveitingar. Til fjárfestinga vantar meira en 100 millj. kr.- á ári.

Kostnaðarmatið bendir því til þess að árlegur heildarkostnaður (A,B og C) vegna innanlandsflugvalla sé vanmetinn um 1 ma. kr.- á ári.

Hlutverk flugvallanna í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum sem millilandaflugvellir- og varaflugvellir fyrir millilandaflug hefur áhrif á rekstur, viðhald og fjárfestingar. Mest eru áhrifin á Egilsstöðum en þar er lítil flugumferð miðað við umfang rekstursins og stefnt er á nýfjárfestingar vegna millilandaflugs. Gróft mat á árlegum kostnaði millilandaflugs, þar sem stofnkostnaði mannvirkja er dreift á 20 ár, er 1,1 ma. kr.-.

2. Reynslan af núverandi þjónustusamningi

Isavia ohf. er að fullu í eigu ríkisins. Tilgangur félagsins skal vera, skv. lögum nr.102/2006 um stofnun hlutafélags um flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstur Flugmálastjórnar Íslands, að annast rekstur og uppbyggingu flugleiðsöguþjónustu, þ.m.t. flugumferðarþjónustu, fjarskipta- og leiðsögukerfa, að annast rekstur og uppbyggingu flugvalla, svo og aðra skylda starfsemi.

Í 10. gr. laganna, „Samningar ríkisins við félagið“ segir m.a. að ráðherra sé heimilt að gera samninga við félagið um uppbyggingu og rekstur flugvalla og flugleiðsöguþjónustu til að tryggja að uppbygging, rekstur og þjónusta á þessum sviðum sé í samræmi við markmið stjórnvalda og stefnumótun í samgöngumálum á hverjum tíma.

Þá kemur þar fram að óski stjórnvöld eftir því að félagið veiti þjónustu, leggi í framkvæmdir eða rekstur, svo sem vegna þjónustu á tilteknu landsvæði, til almannaheilla, í öryggisskyni eða vegna annarra ástæðna, sem ljóst er að ekki skilar arði skuli gera um það samning milli ráðherra og félagsins.

Þjónustusamningur innviðaráðherra, áður samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra, við Isavia ohf. eru fjórir. Samningarnir útlista all nákvæmlega hvaða þjónustu skal veita og eru að jafnaði þannig að Isavia fær tiltekna greiðslu fyrir tiltekna þjónustu. Þetta er að sumu leiti svipuð staða og stofnanir standa frammi fyrir þegar þeim er skammtað fjármagn í fjárlögum. Stofnanir hafa þó að jafnaði ekki eins nákvæmlega útlistaðar þjónustuskilyldur og Isavia og hafa því meiri möguleika til að aðlaga þjónustuna að fjárveitingunum. Stjórnendur opinbers hlutafélags með undirritaðan, nákvæmlega útlistaðan þjónustusamning þurfa annars vegar að svara fyrir einstök ákvæði hans gagnvart verkkaupa óháð fjárhagslegri afkomu og hins vegar þurfa þeir að svara stjórn fyrir fjárhagslega afkomu.

2.1 Útlistun þjónustu

Sú þjónusta sem kveðið er á um í samningnum er nokkuð nákvæmlega útlistuð sem hefur reynst verkkaupa vel. Ekki hefur verið ágreiningur um þjónustustig en vegna fjárskorts hefur Isavia viðrað hugmyndir um skerðingu á þjónustu.

2.2 Frumkvæði og nýjungar

Væntingar voru til þess að Isavia legði áherslu á hagræðingu og innleiðingu nýrrar tækni með lengri samningi en áður hafði tíðkast. Reynsla og stofnanaminni Isavia innanlandsflugvalla hefur liðið fyrir litla yfirbyggingu og starfsmannaveltu og því hefur verið minna um nýjungar en væntingar stóðu til. Þetta verður þó varla skrifað á samningsfyrirkomulagið en hugsanlega á lítið fjárhagslegt svigrúm félagsins.

Dæmi um nýjungar:

Í stað aðflugsbúnaðar sem endurnýja hefði þurft í gegnum framkvæmdasamninginn, ef viðhalda hefði átt gamalli tækni, hefur GPS-aðflug að flugvöllum verið hannað og viðhaldið í gegnum framkvæmdasamninginn. Eðlilegra

væri að þessi nýja þjónusta félli undir rekstrarsamninginn. Hér er því dæmi um hvernig of stíf skipting fjármagns á milli samninga getur heft framþróun þó það hafi ekki verið raunin í þessu tilfalli.

Fjar-turnþjónusta er þekkt tækni. Í upphafi þarf að leggja í þróunarkostnað en til lengri tíma má ná fram rekstrarhagræði, einkum hjá litlum rekstrareiningum. Turnþjónusta er aðeins veitt á Reykjavíkflugvelli og á Akureyrarflugvelli (auk Keflavíkflugvallar). Isavia hefur gert tilraun með fjar-turnþjónustuna en ekki hefur þó verið lögð áhersla á hana fyrir en nú þegar fyrir liggur að rýma þurfi flugturninn á Reykjavíkflugvelli vegna ástands byggingar. Með þessari tækni væri einnig hægt að fjölga flugvöllum með turnþjónustu á tiltölulega ódýran hátt. Ef Isavia óttast að það muni ekki njóta þess fjárhagslega að þróa eða taka upp nýja tækni er hætta á að hvatinn til þess verði ekki nægur. Tryggja þarf rétta hvata í kerfinu.

2.3 Verðbótaákvæði

Í samningnum er verðbótaákvæði líkt og algengt er í samningum ríkisstofnana við verktaka. Þar til 2019 var samningurinn gerður til eins árs í senn. Isavia hafði þá lengi talað fyrir því að gerður yrði lengri samningur sem tryggði félaginu fyrirsjáanleika og að langtímamarkmið vægju þyngra við ákvarðanatökur. Forsenda þess var þó verðbótaákvæðið. Árið 2019 var gerður samningur til fimm ára með verðbótaákvæði og fyrirvara um fjármögnun samkvæmt fjárlögum. Ekki voru greiddar verðbætur öll árin. Í fjármálaáætlun er gert ráð fyrir verðbótum en í fjárlögum er að jafnaði gerð hagræðingakrafa og fjárframlögin skert sem því nemur.

Þar til 2021 lagði ráðuneytið áherslu á að greiða fyrir og viðhalda þjónustustigi á flugvöllum en framkvæmdir, viðhald og einkum nýframkvæmdir á flugvöllum liðu fyrir ef fjárframlög nægðu ekki fyrir öllum kostnaði. Frá 2021 hafa framkvæmdir samkvæmt samgönguáætlun notið forgangs en framlög til rekstrarsamningsins ráðist af því sem eftir var með vísan til fyrirvara í samningnum um fjárveitingar Alþingis.

2.4 Þjónustustig

Í gr. 4.2 í þjónustusamningi um rekstur innanlandsflugvalla segir:

„Verði fjárveitingar eða hagræðingarkrafa sem lögð er á þjónustuna með þeim hætti að þjónustuviðmiðum eða öryggiskröfum verður ekki mætt skal verksali leggja til valkosti til að bregðast við þeirri stöðu. Verkkaupi skal taka afstöðu til valkosti sem lagður verði til grundvallar áframhaldandi þjónustu eða leggja til nýjan“.

Með greininni er opnað fyrir þann möguleika að aðlaga þjónustustigið að skertum fjárveitingum. Isavia hefur nýtt sér þetta ákvæði og lagt til skerta þjónustu vegna skertra fjárframlaga. Ekki hefur þó komið til skerðingar á þjónustu en þess í stað lögð áhersla á aðhald í rekstri og niðurskurð viðhaldsverkefna. Segja má að umrædd grein sé því óvirk.

3. Kostnaðarmat innanlandsflugvalla

Rekstrar- og viðhaldskostnaður flugvallanna er mjög breytilegur frá ári til árs og ræður þar miklu tímasetning yfirborsviðhalds flugbrauta, akbrauta og flughlaða. Þá eru tækjakaup einnig mismikil á milli ára og þar sem rekstrarfé innanlandsflugvalla er nauamt skammtað er viðhaldsframkvæmdum og tækjakaupum oft og tíðum skotið á frest. Einnig er um undirmönnun að ræða í einhverjum tilfellum sem gengur ekki til lengdar. Því má segja að gengið sé á forða og fjárveitingar hvers árs eru ekki áreiðanlegur vitnisburður um raunverulegan kostnað við innanlandsflugvelli.

Beinar tekjur innanlandsflugvalla frá notendum þjónustu eru um 0,6 ma. kr.- á ári en aðrar tekjur félagsins koma frá ríkinu.

Heildarkostnaður Isavia innanlands ehf. á ári m.v. núverandi stöðu mála er um 3,1 ma. kr.-, sjá yfirlitstöflu hér að neðan:

	Kostnaður (millj. kr.-)	Hlutfall af heild
Beinn rekstur Isavia innanlands	2.053	66%
Þjónusta aðkeypt frá tengdum félögum	351	11%
Flugumferðarstjórn	687	22%
Samtals:	3.092	100%

Flugumferðarstjórn er að mestu leyti launakostnaður flugumferðarstjóra í flugturnum. Þjónusta vegna flugprófana, aðflugsferla, fjármálaþjónustu, mannaúðsmála o.fl. er keypt frá tengdum félögum. Fasteignir ríkisins sem tengjast innanlandsflugi eru víða í slæmu ástandi. Flugturn í Reykjavík er ónothæfur og ýmsar byggingar á flugvöllum í Reykjavík þarfnast viðhalds eða endurnýjunar.

Dýrustu tegundir tækja á flugvöllum eru slökkvibílar og svokölluð sameyki sem notuð eru til að hreinsa flugbrautir. Heildarfjöldi sameykja í rekstri á innanlandsflugvöllum er 18 og fjöldi slökkvibíla er 15. Ýmis önnur tæki eru í notkun á flugvöllum, svo sem snjóblásarar, dráttarvélar og bifreiðar og er endurstofnverð allra flokka tækja tæplega 5.000 millj. kr.-. Ef endurnýjun tækis á sér stað á 20 ára fresti er árlegur endurnýjunarkostnaður allra tækja 250 millj. kr.- en til samanburðar var eignfærsla félagsins vegna varanlegra rekstrarfjármuna 91 millj. kr.- árið 2021. Isavia innanlandsflugvelli hefur að hluta til dregið á langinn endurnýjun tækja sinna og að hluta til fjármagnað endurnýjun þeirra með lántöku hjá móðurfélaginu.

Rekstrareikningur Isavia innanlands ohf. varpar ekki skýru ljósi á vanda innanlandsflugsins. Afskriftir tækja eru afar lágar, um 120 millj. kr.- á ári, en afskriftir væru líklega 250 millj. kr.- á ári ef aldur tækja væri lægri.

Endurnýjun tækja er ekki sérstakur liður í núverandi samningi og því eru mörg tæki orðin of gömul og viðhaldsfrek. Meðalaldur slökkvibíla er rúm 20 ár og meðalaldur sameykja er 14 ár. Ef tæki eru endurnýjuð á 20 ára fresti verður meðalaldur tækjaflotans verulega lægri eða 10 ár.

Til endurnýjunar tækja sem rekstraraðilanum er ætlað að útvega vantar 250 m.kr. á ári. Rekstur tækjaflota hefur kostað um 150 millj. kr.- á ári og þegar endurnýjunarkostnaði er bætt við telst heildarkostnaður á ári vegna tækja á innanlandsflugvöllum vera 400 millj. kr.- á ári.

3.1 Kostnaðarlíkan

Starfsmenn Isavia innanlandsflugvalla og verkefnishópurinn hafa gert kostnaðarlíkan sem nær til reksturs, viðhalds og endurnýjunar til 15 ára. Þessi nálgun er talin gefa góða mynd af væntum árlegum kostnaði til langs tíma lítið. Kostnaðarlíkanið er sett upp með sömu sundurliðun og samgönguáætlun.

A-liður tekur til reksturs og þjónustu en þar á meðal er endurnýjun búnaðar sem rekstraraðili útvegar, B-liður tekur til viðhalds og endurnýjunar búnaðar í beinni eigu ríkisins, þ.m.t. yfirborðsviðhalds flugbrauta og hlaða, viðhalds bygginga og ýmis leiðsögu- og ljósabúnaðar og C-liður tilgreinir stofnkostnað vegna nýrra mannvirkja.

Í dag eru starfsmenn á Egilsstöðum jafn margir og í Reykjavík. Í kostnaðarmati er gert ráð fyrir fjölgun starfsmanna á Reykjavíkflugvelli um sex en ástæða fjölgunar er sú að starfsmenn eru svo fáir í dag að ekki næst að sinna nauðsynlegri þjálfun vegna tímaskorts. Einnig er gert ráð fyrir fjölgun um þrjá starfsmenn á Akureyri en þar eru umsvif vaxandi vegna millilandaflugs, sjá umfjöllun í kafla 4.2. Stöðugildum Isavia innanlandsflugvalla fjölgar úr 95 í 104 skv. kostnaðarmatinu. Kostnaður vegna A-liðar samgönguáætlunar þarf því að hækka um tæplega 200 millj. kr.- á ári vegna fjölgunar stöðugilda.

Til endurnýjunar tækja sem rekstraraðila er ætlað að útvega þarf 250 m.kr. á ári að jafnaði en ekki er gert ráð fyrir þeim kostnaði í gildandi þjónustusamningi.

Til viðhalds og endurnýjunar búnaðar á flugvöllum, í beinni eigu ríkisins, er að jafnaði ráðstafað um 500 millj. kr.- á ári skv. samgönguáætlun. Vegna átaksverkefnis stjórnvalda var þó bætt í þennan lið tímabundið á árunum 2020 og 2021, aðallega í Reykjavík og á Egilsstöðum. Kostnaðarmat þar sem horft er til lengri tíma leiðir hins vegar í ljós frávik í viðhaldsliðnum.

Slitlag flugbrauta og flughlaða er endurnýjað á 15 ára fresti og er árlegur kostnaður skv. kostnaðarmati metinn 546 millj. kr.-. Til þessa þáttar er venjulega ráðstafað innan við 300 millj. kr.- á samgönguáætlun og er liðurinn því vanmetinn um minnst 250 millj. kr.- á ári.

Til viðhalds bygginga og búnaðar í beinni eigu ríkisins þarf einnig auknar fjárveitingar vegna uppsafnaðrar þarfar - árlegur viðbótarkostnaður vegna húsnæðis er yfir 100 millj. kr.- á ári.

Stofnkostnaður vegna þróunar er vanmetinn í samgönguáætlun en fjárveitingar til þess þáttar (C-liður) eru nánast engar. Sérstök framlög hafa þó komið til vegna átaksverkefnis ríkisstjórnar vegna viðbragða við heimsfaraldri Covid, alls að fjárhæð 2.600 millj. kr.- sem dreifast á fjögurra ára tímabil. Undir þessum lið er þörf á fjármunum til uppbyggingar fasteigna á flugvöllum og vegna innviða fyrir orkuskipti.

Þá er sýnt að fjárfesta þarf í búnaði vegna aðgengis hreyfihamlaðra. Í dag eru þeir farþegar bornir um borð í flugvélar af starfsfólki á flugvöllum en augljóst er að það verklag gengur ekki til lengdar, m.a. vegna slysaþættu. Bætt aðgengi fatlaðs fólks í samgöngum er eitt af áherslumálum gildandi samgönguáætlunar. Þá stefnir ríkisstjórnin að því að samningur Sameinuðu þjóðanna um réttindi fatlaðs fólks verði lögfestur á Íslandi. Stofnkostnaður vegna aðgengisbúnaðar í Reykjavík, á Akureyri, Egilsstöðum og Ísafirði er gróflaga metinn 80 til 150 millj. kr.-.

Hér að neðan er að finna samanburð á annars vegar áætluðum kostnaði innanlandsflugvalla árið 2024 skv. uppfærðri samgönguáætlun 2020 til 2024 og hins vegar meðalkostnaði til næstu 15 ára samkvæmt kostnaðarlíkani, þó án framkvæmda í átaksverkefni ríkisstjórnarinnar. Launakostnaður er hækkaður um 200 m.kr. á ári vegna annars vegar undirmönnunar í Reykjavík og hins vegar vegna millilandaflugs á Akureyri. Fjárframlög átaksverkefnisins leysa hins vegar ekki rekstrar- og viðhaldsvandann heldur fara þau í nýframkvæmdir. Þegar meðalkostnaður er borinn saman við fjárveitingar árið 2024 munar rúmlega 1 ma. kr.- á ári á fjárveitingum og kostnaðarmati til langs tíma.

Kostnaðarmat, samantekt - allir áætlunarvellir

A. Rekstur og þjónusta (m.kr.)	Meðaltal 2023 til 2037	SGÁ, 2024 *)	+/- millj. kr.-
Fasteignakostnaður	217		
Flugvalla- og flugbrautakostnaður	309		
Bifreiða- og tækjakostnaður **)	400		
Tækni- og rekstrarkerfi	63		
Skrifstofu og stjórnunarkostnaður	235		
Laun og launatengd gjöld flugvelli ***)	1.292		
Laun og launatengd gjöld flugturnar	518		
Rekstur og þjónusta, alls	3.033	2.584	449

B. Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar	Meðaltal 2023 til 2037	SGÁ, 2024 *)	+/- millj. kr.-
Yfirborðsviðhald flugbrauta og hlaða	546		
Byggingar og búnaður	154		
Ýmis leiðsögu- og ljósabúnaður og leiðrétting frávíka	101		
Hönnun aðfluga	110		
Viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar, alls	912	413	499

C. Stofnkostnaður	Meðaltal 2023 til 2037	SGÁ, 2024 *)	+/- millj. kr.-
Flugbrautir og flughlöð	38		
Fasteignir	15		
Orkuskipti og aðgengismál	46		
Stofnkostnaður, alls	98	0	98

Samtals (A, B og C): **4.043** **2.997** **1.046**

*) Samgönguáætlun árið 2024 er notuð til samanburðar, en þá er átaksverkefnum lokið.

**) Inni í þessari fjárhæð er 250 millj. kr.- árleg gjaldfærsla vegna endurnýjunar.

***) Launakostnaður á Akureyri hækkar um 50 millj. kr.- á ári vegna millilandaflugs.

4. Þarfir millilandaflugs

4.1 Varaflugvellir fyrir millilandaflug

Miðstöð millilandaflugs á Íslandi er í Keflavík. Aðrir alþjóðaflugvellir í grunnneti flugsamgangna á Íslandi eru í Reykjavík, á Akureyri og Egilsstöðum og nýtast þeir sem varaflugvellir fyrir millilandaflugið í Keflavík. Flugvélar í millilandaflugi til og frá Íslandi tilkynna ávallt varaflugvöll sem nota skal, reynist þess þörf, en sá flugvöllur sem valinn er getur verið á Íslandi eða erlendis. Ef innlendir varaflugvöllur er valinn er mögulegt að minnka eldsneytisbirgdir flugvélar.

Á varaflugvelli hér á landi þarf að vera mögulegt að taka á móti mörgum flugvélum í einu á jörðu niðri, annað hvort á akbrautum eða á flughlöðum. Kostur er að geta tekið við farþegum og farangri í flugstöð. Á Akureyri er nú í byggingu bætt aðstaða í flugstöð og á flughlöðum en á Egilsstöðum þarf að fjárfesta enn frekar vegna hlutverks vallarins sem varaflugvallar.

4.2 Aukinn rekstrarkostnaður

Rekstur áætlunarflugvallanna á Ísafirði og í Vestmannaeyjum kostaði að meðaltali 113 millj. kr.- árið 2021 en meðaltal alþjóðaflugvallanna þriggja sem Isavia innanlandsflugvellir sér um er 470 millj. kr.- og munur á rekstrarkostnaði er því 316%. Skýringa er ekki eingöngu að leita í hlutverki þeirra – flugvellirnir á Akureyri og í Reykjavík eru jafnframt stærstu innanlandsflugvellir landsins með mikil umsvif í einkaflugi, sjúkraflugi, kennsluflugi og útsýnisflugi. Opnunartími þessara flugvallar er lengri og kostnaður fellur til vegna bakvakta.

Flugumferðarstjórn á Reykjavíkurlugvelli og Akureyrarflugvelli er ekki inni í þessum kostnaðartölum. Umferð á þessum völlum er það mikil að flugumferðarstjórn er nauðsynleg á opnunartíma vallanna, burtséð frá hlutverki þeirra sem alþjóðaflugvallar. Kostnaðarmunur á milli alþjóðaflugvallar og áætlunarvallar liggur í því að launakostnaður, annarra en flugumferðarstjóra, er tæplega 400% hærri á millilandaflugvöllum auk þess sem rekstrarkostnaður flugbrauta er 450% hærri.

Vegna fjölbreyttrar starfsemi á flugvöllum í Reykjavík og á Akureyri er ekki auðvelt að greina hver tilkostnaður er vegna hlutverks vallanna sem alþjóðaflugvallar. Um 72% rekstrarkostnaðar á Akureyri og í Reykjavík er vegna launa og reksturs flugbrauta. Stærð flugbrauta og flughlaða miðast við þarfir millilandaflugs að vissu marki og því eru kostnaðarliðir hærri en innanlandsflug gefur tilefni til. Vellirnir væru minni ef eingöngu væri sinnt innanlandsflugi með minni flugvélum. Gróft metið er hér áætlað að umframkostnaður vegna þarfa millilandaflugs í Reykjavík sé 150 millj. kr.- á ári og á Akureyri 200 millj. kr.-, en þar af eru 50 millj. kr.- á ári vegna vaxandi umsvifa millilandaflugs (3 stöðugildi).

Umferð um flugvöllinn á Egilsstöðum er mun minni en á öðrum alþjóðlegum flugvöllum en þó er rekstrarkostnaður þar nánast jafn hár og á hinum völlum árið 2021 eða 445 millj. kr.-. Á Egilsstaðaflugvelli er veitt flugupplýsingaþjónusta sem bókfærast með rekstrarkostnaði flugvallarins, en á Reykjavíkurlugvelli og Akureyrarflugvelli er flugumferðastjórn og er kostnaður við hana sérgreindur í bókhaldi og ekki inni í rekstrarkostnaðartölum Reykjavíkur- og Akureyrarflugvallar. Rekstrarkostnaður flugvallarins á Ísafirði var til samanburðar 130 millj. kr.- á árið 2021 sem er 315 millj. kr.- lægri kostnaður en á Egilsstöðum. Það gefur vísbendingu um kostnað vegna mismunandi hlutverka flugvallanna en hafa ber í huga að innanlandsflugi á Egilsstöðum er sinnt með stærri vélum en á Ísafirði. Umframkostnaður vegna þarfa millilandaflugs á Egilsstöðum er hér metinn 300 millj. kr.- á ári.

4.3 Fjárfestingarkostnaður vegna þarfa millilandaflugs

Sem hluti af átaksverkefni ríkisstjórnarinnar er nú unnið að stækkun flugstöðvarinnar og flughlaðsins á Akureyri með hliðsjón af þörfum millilandaflugs. Í samgönguáætlun var gert ráð fyrir að heildarkostnaður við verkið yrði um 2,5 ma. kr.- en nú er ljóst að hann verður meiri. Sé kostnaði við fjárfestingu dreift á 20 ár er árlegur kostnaður 125 millj. kr.-. Við þetta bætist rekstur á þessum nýju einingum, áætlað 20 millj. kr.- á ári.

Einnig er talin þörf á breytingum á Egilsstaðaflugvelli til að mæta þörfum millilandaflugs. Á vordögum árið 2021 var gefin út skýrsla starfshóps um valkosti við þróun flugvallarins en stofnkostnaður er þar metinn á bilinu 3 til 11 ma. kr.-, allt eftir útfærslu. Í einni tillögu hópsins (tillaga 2) er miðað við eina langa akbraut (80.000 m²) meðfram flugbraut þar sem allt að 20 flugvélar geta lagt en sú útfærsla er talin kosta 5 ma. kr.- og er sú lausn höfð til viðmiðs hér.

Áform á Egilsstöðum tengjast fyrst og fremst hlutverki vallarins sem varaflugvallar fyrir millilandaflug. Sé kostnaði við fjárfestingu dreift á 20 ár er árlegur kostnaður 250 millj. kr.-. Rekstrarkostnaður á Egilsstöðum mun aukast vegna nýrrar akbrautar. Meðal kostnaður á ári á hvern fermeter flugbrauta og flughlaða er um 300 kr.- vegna reksturs og um 420 kr.- vegna yfirborðsviðhalds. Árlegur viðbótarkostnaður, til lengri tíma litið, vegna 80.000 m² akbrautar er þá 58 millj. kr.- á ári.

Lengd og breidd flugbrautar á Egilsstöðum er umfram þarfir innanlandsflugs. Yfirborð flugbrautar er 97.750 m² en minnst 30% þess flatarmáls tengist millilandafluginu. Árlegur viðbótarkostnaður vegna rekstrar og yfirborðsviðhalds er 21 millj. kr.- á ári.

Heildarkostnaður vegna hlutverks alþjóðaflugvalla sem millilandaflugvalla og varaflugvalla fyrir millilandaflug með uppbyggingu, þar sem stofnkostnaði er dreift á næstu 20 ár, er þá þessi:

Flugvöllur	Áætlaður rekstrarkostnaður vegna þarfa millilandaflugs	Árlegur stofnkostnaður vegna uppbyggingar og tengdur rekstrarkostnaður	Samtals (millj. kr.- á ári)
Akureyri	200	145	345
Reykjavík	150	0	150
Egilsstaðir	300	308	608
Samtals:	650	453	1.103

5. Kostnaður vegna nýrra fyrirætlana

Nú er í undirbúningi innleiðing fjar-turnþjónustu fyrir flugumferðarstjórn á Reykjavíkflugvelli. Flugturninn í Reykjavík er í slæmu ásigkomulagi og því mun þessi innleiðing lækka rekstrar- og viðhaldskostnað vegna flugturnsins sjálfs en dregur ekki úr kostnaði vegna flugumferðarstjórnunar að öðru leyti. Stofnkostnaður verkefnisins mun vera 575 til 647 millj. kr.- en sparnaður vegna reksturs núverandi flugturns er töluverður enda er ástand hússins bágborið. Móðurfélag Isavia innanlandsflugvalla ehf. hefur borið kostnaðinn af viðgerðum á flugturninum og leiðir úttekt verkfræðistofu í ljós 700 millj. kr.- viðgerðarkostnað vegna raka- og mygluvandamála. Hér er reiknað með 70 millj. kr.- árlegri lækkun viðhaldskostnaðar flugturnsins. Þegar miðlæg fjar-turnþjónusta hefur verið innleidd opnast möguleikar til hagræðingar og aukinnar þjónustu um allt land.

Til skoðunar er að ný flugstöð í Reykjavík verði reist í samvinnu Isavia og ríkisins á þeim stað þar sem Icelandair er með aðstöðu í dag. Horft er til þess að ríkið veiti verkefninu árlegt rekstrarframlag og er talan 100 millj. kr.- nefnd í skýrslu um málið.

Í skýrslu vinnuhóps samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytis um öryggishlutverk lendingarstaða eru tilgreind ýmis verkefni sem snúa að umbótum á skráðum lendingarstöðum án áætlunarflugs. Nokkrir flugvellar sem eingöngu eru nýttir fyrir sjúkraflug þarfnast endurbóta og gerð er tillaga um að bæta við sjúkraflugvelli í Skaftafelli eða á Fagurhólsmýri. Samkvæmt tillögum vinnuhópsins er stofnkostnaður metinn 3.340 millj. kr.- og árleg viðbót við rekstrarkostnað er 140 millj. kr. á ári, m.a. vegna hreinsunar flugbraut og hálkuvarna. Ef fjárfestingu er dreift á 20 ár yrði árlegur tilkostnaður ríkisins 307 millj. kr.-.

Í samræmi við áherslur í stjórnarsáttmála er hér gert ráð fyrir innleiðingu orkuskipta í flugi og bættis aðgengis fatlaðra að innanlandsflugi.

Verkefni sem flokkast sem reglubundið viðhald á flugvöllum eru ekki tilgreind hér. Sjá kostnaðaryfirlit vegna nýrra verkefna hér að neðan:

Ný verkefni (fjárhæðir í millj. kr.-)	Stofnkostnaður	Áhrif á rekstrar- og viðhaldskostnað		Heildarkostnaður á ári ef stofnkostnaði er dreift á 20 ár
		Sparnaður	Aukning	
Fjar-turnþjónusta í Rvk.	647	70	50	12
Flugstöð í Rvk.	0	0	100	100
Öryggishlutverk lendingarstaða	3.340	0	140	307
Aðgengi fatlaðra og orkuskipti	685	0	30	64
Samtals:	4.672	70	320	484

Myndaskrá

No table of figures entries found.

Töfluskrá

No table of figures entries found.

