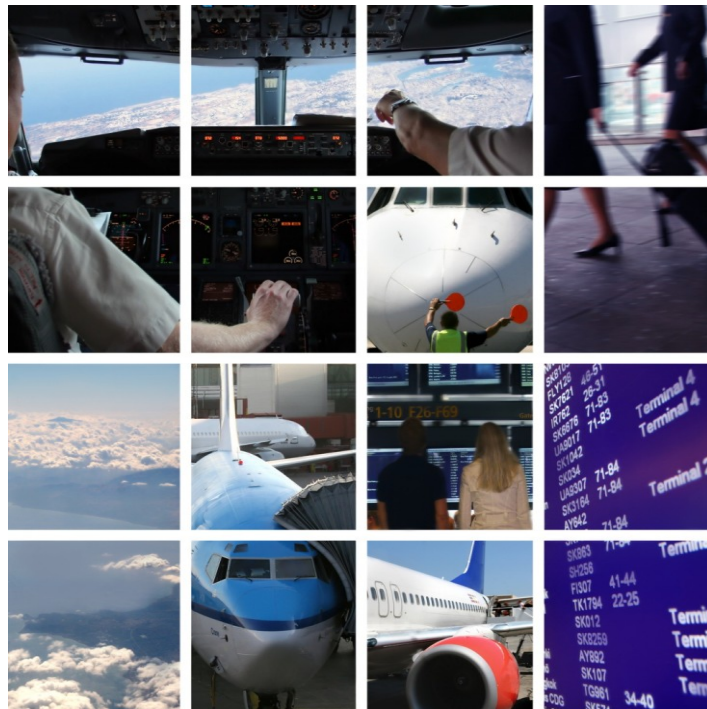


# Starfsemi flugvalla

## *Yfirlit yfir helstu flugvelli á Íslandi*

og

## *Tampa í Flórída*



Skýrsla byggð á lokaverkefnum nemenda  
í námskeiðinu rekstur flugvalla  
í flugrekstrarfræði við flugakademíuna hjá Keili

Leiðbeinandi og umsjón með útgáfu:

Gunnar Óskarsson Ph.D.

Júní 2011



# **Starfsemi flugvalla**

***Yfirlit yfir helstu flugvelli á Íslandi***

***og***

***Tampa í Flórída***

Skýrsla byggð á lokaverkefnum nemenda  
í námskeiðinu rekstur flugvalla  
í flugrekstrarfræði við flugakademíuna hjá Keili

Leiðbeinandi og umsjón með útgáfu:

**Gunnar Óskarsson Ph.D.**

Júní 2011

Starfsemi flugvalla: Yfirlit yfir helstu flugvelli á Íslandi og Tampa í Flórída

Starfsemi flugvalla

Lokaverkefni í námskeiðinu *Rekstur flugvalla* í flugrekstrarfræði hjá Keili

Höfundarréttur © 2011 Gunnar Óskarsson

Öll réttindi áskilin

Flugakademía

Flugrekstrarfræði

Keilir, miðstöð fræða og atvinnulífs

Grænásbraut 910

235 Reykjanesbær

Sími: 578 4000

Skráningarupplýsingar:

Andri Hermannsson, Arnar Ómarsson, Ásgeir Vilhjálmsson, Friðrik Sigurðsson, Gunnar Óskarsson, Henry Ragnarsson, Hildigunnur Guðmundsdóttir, Jóhannes Tómasson, Jón Heimir Tómasson, Kristján Snorri Ingólfsson, Liv Åse Skarstad, Vilhelm Ivarsson, Starfsemi flugvalla: 2011, Yfirlit yfir helstu flugvelli á Íslandi og Tampa í Flórída, Lokaverkefni í námskeiðinu rekstur flugvalla í Flugrekstrarfræði við flugakademíuna á Keili, 108 bls.

ISBN 978-9935-9040-1-0

Útgefandi: Keilir, miðstöð vísinda, fræða og atvinnulífs

Mynd á forsíðu: Mikael Damkier

Prentun: Háskólaprent

Reykjavík, júní 2011

Rit þetta má eigi afrita með neinum hætti, svo sem ljósmyndun, prentun, hljóðritun eða á annan sambærilegan hátt, að hluta eða í heild, án skriflegs leyfis umsjónaraðila með útgáfu.

# Útdráttur

Starfsemi flugvalla gegnir vaxandi mikilvægi í ferðapjónustu og af þjóðhagslegum ástæðum. Fjöldi flugfarþega hefur vaxið mjög mikið og er reiknað með aukningu í flugi þrátt fyrir efnahagslægð undanfarinna ára. Flugvellir á Íslandi eru fáir, en engu að síður mikilvægt að fá yfirsýn yfir rekstur þeirra, hvaða hlutverki þeir gegna og hugsanlega þróun þeirra. Það var því kærkomið tækifæri fyrir nemendur í flugrekstrarfræði við flugakademíuna hjá Keili að fást við það verkefni að taka saman ítarlegar upplýsingar um rekstur flugvalla á Íslandi. Þessi skýrsla innheldur samantekt á uppbyggingu og rekstri allra helstu flugvalla á Íslandi, ásamt flugvelli í Tampa í Flórída, en þar er um að ræða einstaklega vel rekinn og margverðlaunaðan flugvöll á heimsmælikvarða og áhugavert að innifela upplýsingar um hann til samanburðar og hliðsjónar. Vinna nemendanna við verkefnið byggir á námskeiðinu rekstur flugvalla, ítarlegu námsefni og gestafyrirlesurum sem hafa víðtæka reynslu, þekkingu og innsýn í starfsemi flugvalla og væntanlega þróun þeirra.

Skýrslan gefur innsýn í uppbyggingu flugvallanna, gæðastjórnun, upplýsingar um virðisbætur flugvallanna, mikilvægi þeirra fyrir þjóðfélagið og síðast en ekki síst, vangaveltur um hugsanlega þróun þeirra og tækifæri til að efla rekstur og starfsemi. Það er von þeirra sem að þessu verkefni standa að skýrslan efli ekki einungis þekkingu þeirra sem unnu að henni, heldur verði hún einnig góður þekkingarbrunnur fyrir þróun ferðapjónustu og flugvalla á Íslandi.

## **Abstract**

The role of airports is increasingly important for the travel industry and for national economies. The number of airline passengers is continuously increasing, even after temporary decline due to events such as September 11 and the global financial crisis. There are only few airports in Iceland, but it is nevertheless important to gain an overview of their operations, what their role is and their likely future development. It was therefore very welcome for the students in aviation management course at the flight Academy in Keilir, to have an opportunity to analyse the operations of Icelandic airports. This report includes an overview of the structure of all the main airports in Iceland, as well as the airport in Tampa Florida, which is a well organized and operated airport that has been selected as one of best airports in the World for many years and it is therefore well suited for comparison and a benchmark for other airports to the extent possible. The student projects are based on course contents in airport management, guest lectures from highly experienced specialists who have an insider view in the operation and future development of airports.

This report offers and insight into the structure of the airports under study, quality issues, their value chain, their importance for the society and finally, discussions on their possible development and opportunities to improve their operations. The report has not only been a valuable learning experience for the authors, but might also become a valuable knowledge base for the development of the travel industry and airports in Iceland.

# Formáli

Það var mikil áskorun fyrir mig að takast á við það viðfangsefni að kenna námskeið í rekstri flugvalla í flugakademíunni í Keili. Að fengnum upplýsingum um reynslu og samsetningu nemendanna í námskeiðinu lá ljóst fyrir í mínum huga að mikilvægt væri að gefa þeim tækifæri að vinna að raunhæfu verkefni samhliða náminu. Ég nýtti mér jafnframt tækifæri að láta vinna verkefnið í nýju hugbúnaðarumhverfi, Plan2biz og er frá Global Call, en kerfið gaf nemendum frá ólíkum stöðum tækifæri að vinna verkefnið sameiginlega og nýta jafnframt tækifæri til umsagnar og endurgjafar jafnóðum og verkefnið var unnið.

Árangurinn lét reyndar ekki á sér standa. Nemendurnir sýndu einstaklega mikila virkni nánast strax frá upphafi, og efnið tók á sig stöðugt öflugri mynd, en þeir eru allir með töluverða reynslu úr atvinnulífinu, margir og flugbransanum og skapa þannig öflugan grundvöll til að vinna verkefni frá sjónarhóli stjórnenda. Það eina sem ég gerði var að setja upp beinagrind fyrir innihald skýrslunnar, en ekki var skilyrði að unnið yrði í öllum þáttunum, heldur gátu höfundar valið þær áherslur sem þeim þóttu mikilvægastar fyrir viðkomandi flugvöll eða flugvelli.

Nemendurnir eiga miklar þakkir skilið, en ég hef einnig orðið áþreifanlega var við það að þeir hafa einnig fengið töluvert út úr því að vinna þetta verkefni.

Það er rétt að geta þess hverjir þessir höfðingjar voru:

Reykjavíkurlugvöllur:  
Hildigunnur Guðmundsdóttir  
Kristján Snorri Ingólfsson

Keflavíkurlugvöllur:  
Henry Ragnarsson  
Liv Åse Skarstad

(Umdæmi IV)(Egilstaðir, Hornafjörður og Vopnafjörður):  
Andri Hermannsson  
Ásgeir Vilhjálmsson

Norðurland:  
Friðrik Sigurðsson  
Jóhannes Tómasson

Tampa, Flórída:  
Arnar Omarsson  
Jón Heimir Tómasson  
Vilhelm Ivarsson





# Efnisyfirlit

**Myndir ..... ix**

**Töflur..... x**

**1 Reykjavíkurlugvöllur ..... 1**

1.1	Inngangur.....	1
1.2	Yfirlit.....	1
1.3	Tölfræðilegar upplýsingar .....	2
1.4	Uppbygging .....	5
1.5	Þjónusta .....	8
1.6	Viðskiptavinir .....	8
1.7	Samstarf .....	9
1.8	Gæðaeftirlit.....	9
1.9	Fjármögnun .....	11
1.10	Almannatengsl .....	12
1.11	Þjóðhagslegt .....	12
1.12	SVÓT greining .....	13
1.13	Virðisþeðja flugvalla .....	15
1.14	Framtíðin .....	15
	Heimildir.....	16

**2 Keflavíkurlugvöllur ..... 17**

2.1	Inngangur.....	17
2.2	Saga .....	18
2.3	Tölfræðilegar upplýsingar .....	22
2.4	Uppbygging .....	24
2.4.1	Afkastageta.....	25
2.5	Þjónusta .....	25
2.6	Samstarf .....	28
2.7	Gæðaeftirlit.....	29
2.8	Fjármögnun .....	31
2.9	Þjóðhagslegt .....	34
2.10	SVÓT greining .....	35
2.11	Framtíðin .....	36
	Heimildir.....	37

**3 Umdæmi IV (Egilstaðir, Hornafjörður og Vopnafjörður) ..... 39**

3.1	Inngangur.....	39
3.2	Yfirlit.....	39
3.3	Tölfræðilegar upplýsingar .....	41
3.4	Uppbygging .....	42
3.5	Þjónusta .....	43
3.6	Viðskiptavinir .....	44

3.7	Samstarf .....	44
3.8	Gæðaeftirlit.....	45
3.9	Fjármögnun .....	46
3.10	Almannatengsl .....	46
3.11	Þjóðhagslegt .....	46
3.12	SVÓT greining .....	47
3.13	Virðisauki flugvalla.....	49
3.14	Framtíðin.....	50
	Heimildir & hlekkir með upplýsingum .....	50
<b>4</b>	<b>Flugvellir á Norðurlandi .....</b>	<b>53</b>
4.1	Inngangur .....	53
4.2	Yfirlit.....	53
4.3	Tölfræðilegar upplýsingar .....	53
4.4	Uppbygging .....	54
4.4.1	Afkastageta.....	54
4.5	Þjónusta .....	55
4.6	Viðskiptavinir .....	55
4.7	Samstarf .....	56
4.8	Gæðaeftirlit.....	56
4.9	Fjármögnun .....	58
4.10	Almannatengsl .....	58
4.11	Þjóðhagslegt .....	59
4.12	SVÓT greining .....	59
4.13	Virðiskeðja flugvalla .....	60
4.14	Framtíðin.....	62
	Heimildir .....	62
<b>5</b>	<b>Tampa í Florida.....</b>	<b>63</b>
5.1	Introduction .....	63
5.2	Overview .....	63
5.3	Statistical information .....	64
5.4	Airport design .....	67
5.4.1	Capacity .....	69
5.5	Service.....	70
5.6	Customers .....	72
5.7	Quality control.....	74
5.8	Finance .....	74
5.9	Public relations.....	80
5.10	The economic and social role.....	80
5.11	SWOT analysin .....	81
5.12	The value chain .....	82
5.13	The future .....	84
	References.....	85

## Myndir

Mynd 1: Þróun farþegaflutninga á Reykjavíkurlugvelli 2000-2010 .....	4
Mynd 2: Þróun flugs á Reykjavíkurlugvelli 2000-2010 .....	5
Mynd 3: Uppbygging flugbrauta á Reykjavíkurlugvelli.....	6
Mynd 4: Flugstöð Leifs Eiríkssonar og Keflavíkurlugvöllur.....	17
Mynd 5: Flutningar um Keflavíkurlugvöll 1960-2009.....	22
Mynd 6: Flutningar um Keflavíkurlugvöll 1960-2009.....	23
Mynd 7: Farþegar um Keflavíkurlugvöll eftir ríkisfangi og mánuðum 2002-2010 .....	24
Mynd 8: Flugslysaáætlun Keflavíkurlugvallar .....	30
Mynd 9: Staðsetning neyðarrofa á Keflavíkurlugvelli .....	31
Mynd 10: Viðskiptatekjur Keflavíkurlugvallar 2009 .....	33
Mynd 11: Flugtengdar tekjur Keflavíkurlugvallar 2009 .....	33
Mynd 12: Rekstrartekjur Keflavíkurlugvallar 2009 .....	34
Mynd 13: Hraðlest til flugvalla .....	37
Mynd 14: Helstu flugvellir á Íslandi .....	39
Mynd 17: Tampa International Airport.....	69
Mynd 18: TPA, hourly traffic.....	71

# Töflur

Tafla 1: Heildaryfirlit um flutninga á Reykjavíkflugvelli 2000 – 2010 – fjöldi farþega .....	3
Tafla 2: Heildaryfirlit um flutninga á Reykjavíkflugvelli 2000 - 2010 - fjöldi hreyfinga .....	4
Tafla 3: Flugvellir í gunnneti .....	6
Tafla 4: Kostnaður við flugvelli í gunnneti .....	7
Tafla 5: Þjónusta á Keflavíkflugvelli eftir þjónustuaðilum .....	27
Tafla 6: Fjöldi farþega á íslenskum áætlunarflugvöllum 2003-2009 .....	41
Tafla 7: Vöru- og póstflutningar um íslenska áætlunarflugvelli 2003-2009 .....	42
Tafla 8: Tampa airport, passenger 2009 .....	65
Tafla 9: Tampa airport, air cargo 2009 .....	65
Tafla 10: Tampa airport, mail 2009 .....	65
Tafla 11: Tampa airport, operations 2009 .....	65
Tafla 12: Tampa airport, airline passenger traffic 2005-2009* .....	65
Tafla 13: TPA On-Time Performance Summary (Major U.S. Carriers Only) .....	66
Tafla 14: Top 25 Markets for Tampa International Airport .....	66
Tafla 15: TPA, Airline Activity Analysis .....	72
Tafla 16: Cities served by TPA .....	73
Tafla 17: TPA, Funding Sources, Horizon I (2010-2014) .....	75
Tafla 18: TPA, Funding Sources, Horizon II (2015-2019) .....	75
Tafla 19: TPA, Funding Sources, Horizon III (2020-2029) .....	76
Tafla 20: TPA, Assets, 2010 and 2009 .....	77
Tafla 21: TPA, Liabilities and Net assets, 2010 and 2009 .....	78
Tafla 22: TPA, Income statement, 2010 and 2009 .....	79

# 1 Reykjavíkurlflugvöllur

*Hildigunnur Guðmundsdóttir, Kristján Snorri Ingólfsson*

## 1.1 Inngangur

Hér munum við fjalla um Reykjavíkurlflugvöll, almenna starfsemi og yfirlit yfir helstu þætti hans. Í heimildum er hægt að finna nánari ítarefni.

## 1.2 Yfirlit

Vorið 1919 kom Rolf Zimsen, flugmaður og frændi borgarstjórnans Knud Zimsens, til Íslands til að kanna aðstæður fyrir samgöngur í lofti á Íslandi. Honum fannst tilvalið að hafa flugtaks – og landingarsvæði fyrir flugvélar í Vatnsmýrinni og bæjarstjórnin lagði til 92.30m<sup>2</sup> af svonefndu Briemstúni. Á sama tíma var fyrsta Flugfélag Íslands stofnað og fyrsta flugvélin, Avro kom til landsins í stórum trékassa. Kassinn var fluttur að flugskýlinu, sem hafði verið reist í Vatnsmýrinni og 3. september fór hún fyrst í loftið. Flugmaðurinn var Cecil Faber. Fyrsta flugsýningin var haldin daginn eftir flugið og mönnum gafst kostur á 5 mínútna flugferð fyrir 25 krónur.

Árið eftir tók vesturíslenskur flugmaður, Frank Fredrickson, við starfinu. Fyrsta flugslys á Íslandi varð 27. júlí 1920, þegar þurfti að hætta við flugtök og flugvélin lenti á tveimur börnum, 10 ára stúlku, sem lést, og fjögurra ára bróður hennar, sem slasaðist illa. Rekstur vélarinnar gekk ekki og þurfti að selja hana úr landi árið eftir. Árið 1928 var annað Flugfélag Íslands stofnað í samstarfi við Lufthansa. Það starfaði til 1931. Næstu tvö árin notuðu hollenskir veðurathugunarmenn völlinn, sem hafði verið sléttaður og lagaður töluvert. Skýlið og fleiri mannvirki voru seld þegar þeir fóru, því að mikill skortur var á alls konar efniviði.

Agnar Kofoed-Hansen flaug fyrstu sviffflugunni af vellinum snemma árs 1937. Fyrstu tvær tilraunirnar heppnuðust vel en í þeirri þriðju brotlenti hún án þess að flugmaðurinn meiddist alvarlega. Þrátt fyrir umbætur í Vatnsmýrinni um 1937, var svæðið stundum allt of blautt til að hefja flug.

Agnar Kofoed-Hansen barðist fyrir hönd Flugmálafélags Íslands fyrir gerð flugvallar í Vatnsmýrinni og Gústaf E. Pálsson, verkfræðingur teiknaði hann 1937. Engu var komið í verk fyrr en breski herinn kom og hóf byggingaframkvæmdir flugvallarins eftir eigin skipulagi árið 1940. Meðal annars byggðu þeir flugturn sem er ein af þeim fáu byggingum sem eftir stendur á flugvellinum frá þessum tíma. Nú vilja menn fara að rífa hann vegna þess hve nálægt flugbrautinni hann stendur en margir vilja halda honum og berjast fyrir því.

Í júlí 1941 var fyrsta brautin tekin í notkun. Tækjabúnaður Bretanna til framkvæmdanna var fremur lélegur, þannig að ekki var skipt um jarðveg undir flugbrautunum. Það kostaði miklar lagfæringar á árunum 1999-2002. Íslendingar tóku við rekstri flugvallarins þegar herinn fór eftir stríðið árið 1946. Byggður var nýr flugturn á árunum 1958-60.

Loftleiðabyggingin var reist á árunum 1962-1964 og 1965 til 1966 var Hótel Loftleiðir byggt við hana og stækkað 1970. Á hótelinu eru núna 220 herbergi og rúmar það 438 gesti.

Völlurinn hefur verið miðstöð innanlandsflugs frá því að breski herinn fór eftir stríðið og Loftleiðir gerðu þaðan út til 1962, en þá brunnu flestar eigur félagsins á vellinum. Þá var farið að nota Keflavíkurflugvöll til millilandaflugs og Flugfélag Íslands gerði það einnig að mestu, eftir að það fékk Boeing 727 þotuna árið 1967. Flugmálastjórn hefur starfað á Reykjavíkurflugvelli frá 1960, fyrst í bragga við rætur Öskjuhlíðar en síðar í nýja flugturninum frá 1960.

Veðurstofa Íslands starfaði lengi á Reykjavíkurflugvelli. Árið 1950 flutti hún síðan að hluta í gamla flugturninn úr Sjómannaskólanum en árið 1952 flutti aðalflugveðurbjónustan til Keflavíkur. Hluti þeirrar starfsemi hélt þó áfram í nýja flugturninum eftir 1962. Núverandi húsnæði Veðurstofunnar við Bústaðaveg var tekið í notkun árið 1973. Landhelgisgæslan hefur aðalstöðvar flugdeildar sinnar á Reykjavíkurflugvelli. Í dag á Reykjavíkurflugvöllur þó nokkrar Fokker 50 vélar sem þeir keyptu af hollensku fyrirtæki sem síðar fór á hausinn.

Reykjavíkurflugvöllur hefur lengi verið umdeildur. Nálægð hans við þéttbýli borgarinnar og skerðing möguleika til að byggja íbúðir í Vatnsmýrinni hefur skapað margar hugmyndir um flutning hans. Margir hafa stungið upp á flutningi innanlandsflugs til Keflavíkur, byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni eða á uppfyllingu milli skerja í Skerjafirði, þar sem gæti jafnvel risið millilandaflugvöllur. Hvað sem öllum þessum deilum líður mun flugvöllurinn ekki vera fluttur til ársins 2016.

Árið 2008 fóru 426.971 flugfarþegar um völlinn í innanlandsflugi og 36.918 í millilandaflugi (Grænland og Færeyjar).

Reykjavíkurflugvöllur er jafnmikilvægur í innanlandsfluginu, og þar með talið ferðabjónustunni, og Keflavíkurflugvöllur í millilandaflugi. Hann er miðstöð flugsamgangna landsins, tengistöð landsbyggðar og höfuðborgar. Í því felst auk áætlunarflugs, að farnar eru dagsferðir frá flugvellinum með ferðamenn t.d. til Vestmannaeyja, Hafnar, Akureyrar og Mývatns, svo fjölsóttustu staðirnir séu nefndir. Að auki gegnir flugvöllurinn mikilvægu hlutverki í millilandaflugi, þ.e. í áætlunarflugi til Grænlands og Færeyja auk þess að vera varaflugvöllur fyrir millilandaflug um Keflavíkurflugvöll. Sérstaklega má geta þess, að það er talinn styrkur Reykjavíkurborgar sem ráðstefnustaðar að eiga möguleika á að taka við hópum í leiguflugi nánast í hjarta borgarinnar við dyr hótela og ráðstefnustaða.

Eigandi : ISAVIA ohf á flugvöllinn sem er í 100% eigu Íslenska ríkisins

### **1.3 Tölfræðilegar upplýsingar**

Um 95% allra flugfarþega í innanlandsflugi fara um Reykjavíkurflugvöll og yfir 80% þeirra fara um flugvellina á Akureyri, Egilsstöðum, Vestmannaeyjum og Ísafirði.

#### **Reykjavíkurflugvöllur**

Flugfélag Íslands stundar reglubundið áætlunarflug frá Reykjavíkurflugvelli til Færeyja í samvinnu við færeyska flugfélagið Atlantic Airways og til Grænlands. Auk þess er félagið með tilfallandi leiguflug til ýmissa staða í Evrópu. Umtalsvert einka- og ferjuflug fer einnig fram frá Reykjavíkurflugvelli.

En hvað varðar slysaþættu af flugvöllum almennt þá er slysatíðni á flugvöllum hérlandis það verulega lág, að það er ekki einu sinni rök gegn flugvellinum í Vatnsmýrinni. Slysa á Reykjavíkurflugvelli hafa orðið nokkur þessi ár sem hann er búinn að vera í notkun og ef miðað er við umferð, fjölda landinga og flugtaka ásamt farþega

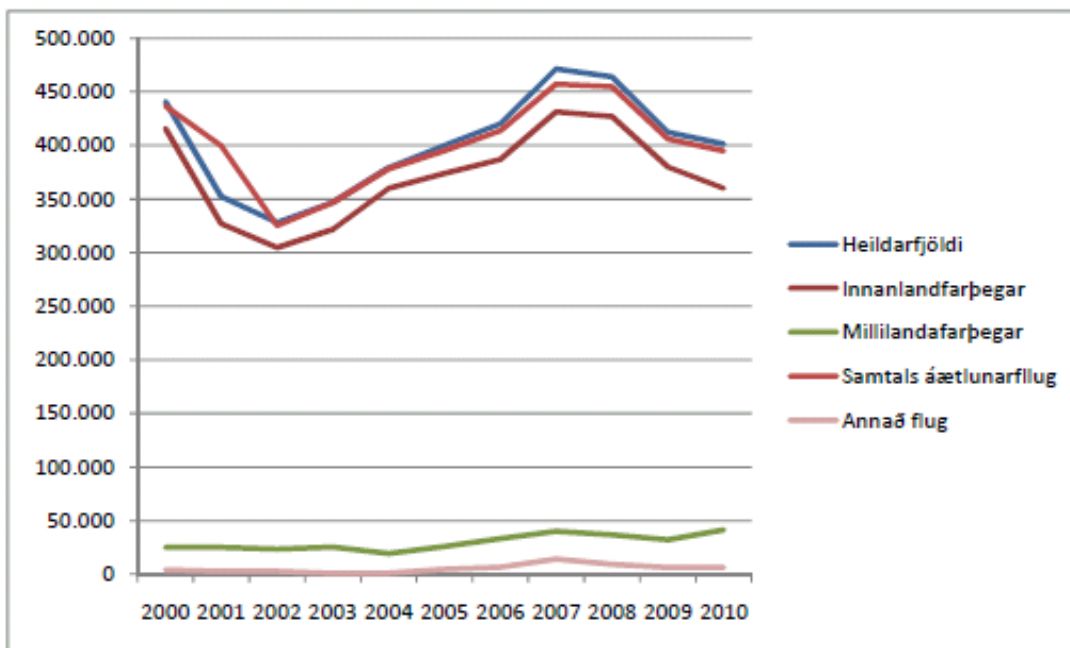
fjöldi sem um hann fara, þá liggur við að hægt væri að fullyrða að flugvöllurinn sé slysalaus því svo fá slys hafa orðið á Reykjavíkflugvelli. Það hafa orðið nokkur flugatvik eða óhöpp, þar sem flugvélar hafa farið fram af flugbraut, magalent, runnið út af braut vegna hálfu, en nær ekkert af þeim atvikum eru skilgreind sem slys. Öryggi í flugsamgöngum er með því mesta sem gerist í heiminum, hér á Íslandi þrátt fyrir að við búum við einar erfiðustu aðstæður hvað varðar óbilgjörn veður, eða eins og landsmenn vita þá er oft ófært á marga staði úti á landi, oft svo að dögum skiptir og jafnvel vikum. En á móti er sára sjaldan ófært til Reykjavíkur því flugvöllurinn er svo vel staðsettur með tilliti til veðurs, að jafnvel oft er hann notaður til vara fyrir Keflavíkflugvöll, heldur en Keflavík fyrir Reykjavíkflugvöll. Auk þess eru í kjölfarið íslenskir flugmenn með þeim hæfustu sem völ er á vegna erfiðra aðstæðna á Íslandi til flugs og öðlast íslenskir flugmenn því meiri reynslu á styttri tíma en flugmenn sem þjálfaðir eru í löndum sem hafa stöðugra og betra veður. Því eru íslenskir flugmenn eftirsóttir víða um heim og eru tugir að störfum hjá erlendum flugfélögum.

### Þróun flugs á Reykjavíkflugvelli 2000-2010

Eins og sjá má af línuritum (mynd 1 og 2) og töflum (tafla 1 og 2) eru tölur afar lágar núna ef miðað er við síðasta áratug. Telja verður að þessi niðursveifla sem á sér nú stað eigi rætur sínar að rekja til hinar alþjóðlegu fjármálakreppu sem nú geysar og hefur lent nokkuð harkalega á okkur Íslendingum. Athyglivert er að árin 2001 og 2002 er einnig álíka lægð á flugi um Reykjavíkflugvöll, en slíka niðursveiflu var einnig hægt að merkja um heim allan í kjölfarið á 9/11 flugatvikinu í Bandaríkjunum.

**Tafla 1: Heildaryfirlit um flutninga á Reykjavíkflugvelli 2000 – 2010 – fjöldi farþega**

	Fjöldi farþega (þús.)										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Heildarfjöldi	440,9	352,3	328,0	346,8	379,4	399,9	420,0	471,4	463,9	412,1	401,4
Innanlandsfarþegar	415,9	327,1	304,6	321,5	360,0	373,9	386,8	431,2	427,0	380,0	359,8
Millilandafarþegar	25,0	25,2	23,4	25,3	19,4	26,0	33,2	40,2	36,9	32,1	41,6
<u>Skipting farþega:</u>											
Áætlun komufarþega	217,2	174,7	162,3	173,0	189,4	197,3	207,2	230,2	229,9	204,3	198,6
Áætlun brottfararfarþega	219,4	174,9	163,0	173,5	188,9	197,8	206,3	227,0	224,7	201,6	196,3
Samtals áætlunarflug	436,6	399,6	325,2	346,6	378,3	395,1	413,5	457,2	454,6	405,9	394,8
Leiguflug komufarþega	2,6	1,4	1,0	0,1	0,2	1,8	2,3	5,9	3,4	2,2	2,3
Leiguflug brottfararfarþega	1,4	0,5	1,3	0,1	0,2	1,9	2,3	6,1	3,7	2,2	2,3
Samtals leiguflug	4,0	1,8	2,3	0,1	0,4	3,7	4,6	12,0	7,0	4,4	4,6
Sjúkraflug koma	0,3	0,6	0,5	0,7	0,6	0,8	1,2	1,2	1,3	1,1	1,1
Sjúkraflug fara	0,1	0,3	0,0	0,1	0,1	0,3	0,7	0,9	1,0	0,8	0,8
Samtals sjúkraflug	0,3	0,9	0,5	0,8	0,7	1,1	1,9	2,1	2,2	1,9	2,0



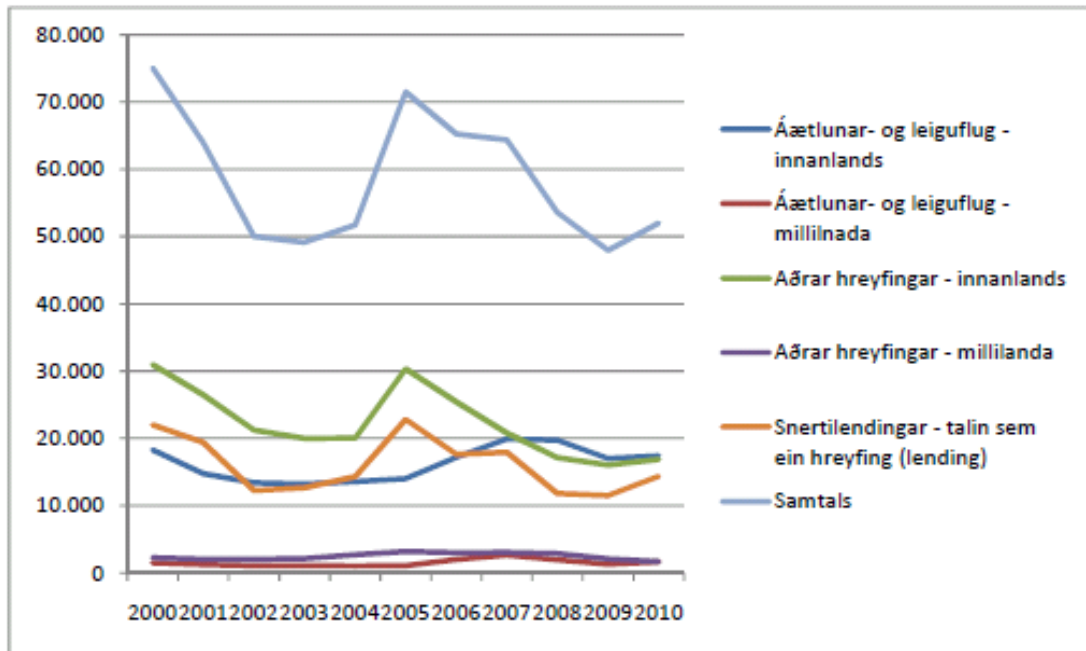
**Mynd 1: Þróun farþegaflutninga á Reykjavíkurlugvelli 2000-2010**

**Tafla 2: Heildaryfirlit um flutninga á Reykjavíkurlugvelli 2000 - 2010 - fjöldi hreyfinga**

Heildaryfirlit um flutninga á Reykjavíkurlugvelli 2000 - 2010											
	Heildarfjöldi hreyfinga (þús.)										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Áætlunar- og leiguflug - innanlands	18,8	15,3	1,8	0,6	1,9	14,5	17,7	20,4	20,2	17,5	17,9
Áætlunar- og leiguflug - millilanda	2,0	1,8	1,6	1,6	1,5	1,6	2,5	3,2	2,5	1,8	2,2
Aðrar hreyfingar - innanlands	31,5	27,0	21,7	20,5	20,5	30,8	25,9	21,3	17,6	16,5	17,4
þar af sjúkraflug	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0
Aðrar hreyfingar - millilanda	2,8	2,6	2,5	2,6	3,2	3,7	3,5	3,5	3,4	2,6	2,2
Samtals	53,6	45,1	38,3	37,0	37,9	49,2	48,1	46,9	42,2	37,0	38,1
Snertilendingar - talin sem ein hreyfing	22,5	19,9	12,7	13,2	14,8	23,3	18,1	18,4	12,3	12,0	14,9
Samtals	75,6	64,4	50,5	49,6	52,2	72,0	65,8	64,9	54,1	48,5	52,5
Snertilending talin sem tvær hreyfingar	44,5	39,3	25,0	25,8	29,1	46,1	35,8	36,4	24,2	23,5	29,2
Samtals	97,6	83,8	62,8	62,3	66,5	94,8	83,4	82,8	65,9	60,0	66,8

*Ekki er til nánari skipting á hreyfingum en hér fyrir ofan. Snertilending hefur um árabíl verið talin sem tvær hreyfingar þ.e. Aðflug- og brottflug þó svo að ekki sé um lendingu að ræða.*





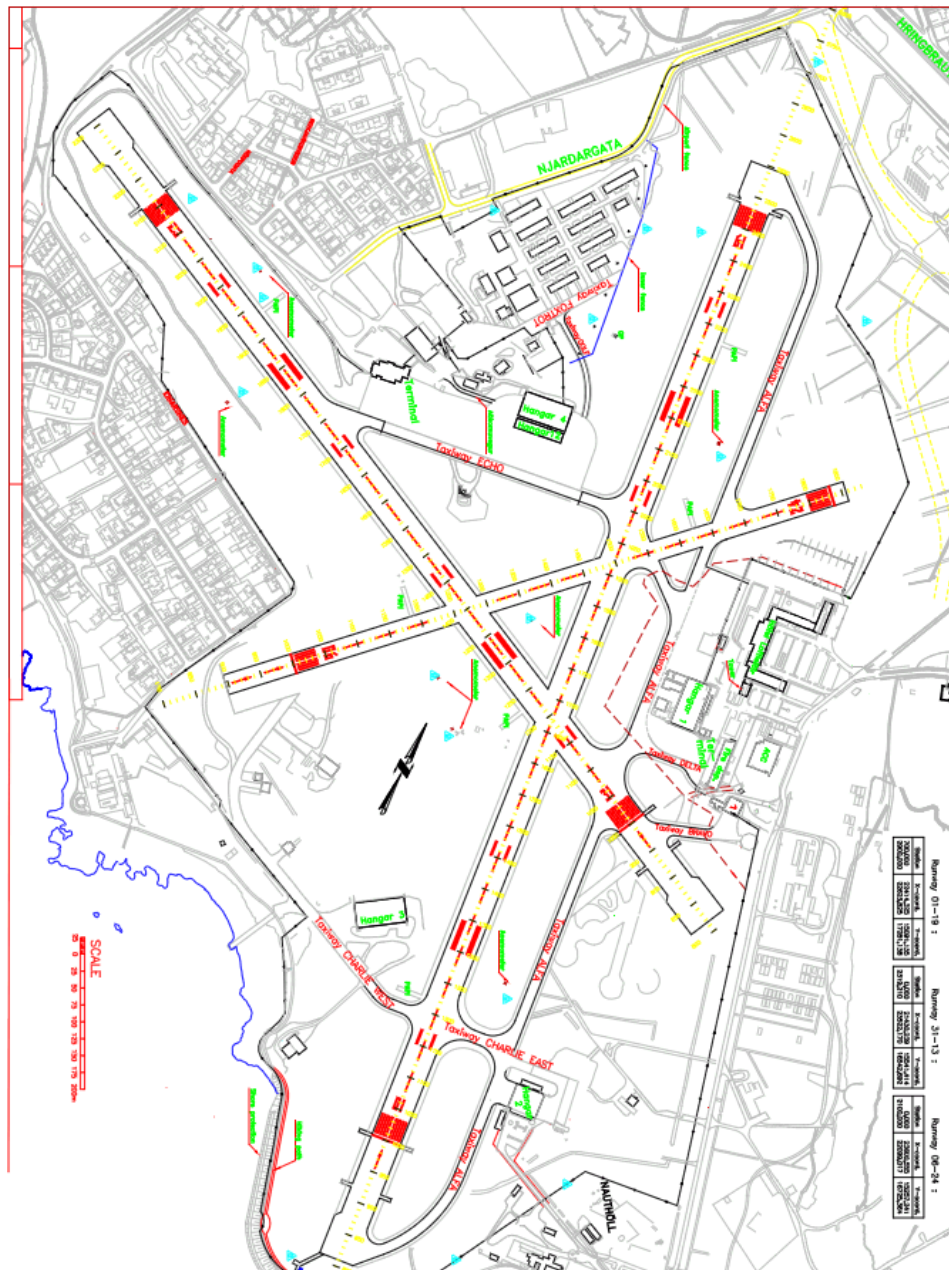
**Mynd 2: Þróun flugs á Reykjavíkflugvelli 2000-2010**

## 1.4 Uppbygging

Röðun verkefna í flugmálum hefur frá árinu 1987, er lög um flugmálaáætlun tóku gildi, einkum snúist um framkvæmdir á flugvöllum landsins. Flugvöllum hefur verið raðað í fjóra til fimm flokka og staðalkröfur skilgreindar fyrir hvern flokk. Á fyrstu árum flugmálaáætlunar var megináhersla á að byggja upp flugbrautir með varanlegu slitlagi á áætlunarflugvöllum landsins auk annarra verkefna til að auka flugöryggi. Jafnframt var verulegu fjármagni varið til uppbyggingar og endurbóta á flugstöðvum og aðstöðu kringum þær. Síðasta og langstærsta verkefnið á þessu sviði er uppbygging flugbrauta og akstursbrauta á Reykjavíkflugvelli, sem gert er ráð fyrir að ljúki árið 2003. Mynd 3 sýnir uppbyggingu flugbrauta á Reykjavíkflugvelli.

Á Reykjavíkflugvelli hafa reglur verið hertar til að draga úr hávaða. Hávaði frá siglingum utan skipanna er ekki mikið vandamál. Staðsetning hafna og flugvalla og aðflutningsleiða þeirra nálægt íbúðarbyggð getur þó valdið aukinni umferð með auknum hávaða

Flugvöllum er skipt í flokka eftir stærð flugvéla, sem geta athafnað sig á flugvöllum. Í flokki I eru þeir flugvöllir, sem þjóna hefðbundnum flugvélum í innanlandsflugi en geta auk þess þjónað sem varaflugvöllir fyrir millilandaflugvélar. Fyrir utan Keflavíkflugvöll eru Reykjavíkflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur í þessum flokki. Þeir eru varaflugvöllir fyrir millilandaflug um Keflavíkflugvöll. Til að halda uppi þessari þjónustu er óhjákvæmilegt að þar sé skilgreindur viðbúnaður allan sólarhringinn, þannig að taka meggi á móti stórum þotum með stuttum fyrirvara. Aðrir flugvöllir grunnnetsins eru í flokki II, sem þjóna einungis flugvélum fyrir innanlandsflug.



**Mynd 3: Uppbygging flugbrauta á Reykjavíkflugvelli**

**Tafla 3: Flugvellir í gunneti**

<u>Flokkur 1:</u>	<u>Flokkur 2:</u>
<u>Keflavík</u>	<u>Bíldudalur</u>
<u>Reykjavík</u>	<u>Ísafiörður/pingeyri</u>
<u>Akureyri</u>	<u>Sauðárkrókur</u>
<u>Egilsstaðir</u>	<u>Þóshöfn</u>
	<u>Höfn í Hornafirði</u>
	<u>estammaeyjar/Bakki</u>

Á áætlunartímabilinu verður unnið að nýframkvæmdum með það markmiði að flugvelli uppfylli þær kröfur sem gerðar eru í viðkomandi flokki. Lögð verður áhersla á flugvelli í efsta flokki í grunnnetinu á fyrstu tímabilum áætlunarinnar, en á síðari tímabilum verður hægt að sinna aðkallandi verkefnum úr öðrum flokkum. Tafla 4 sýnir áætlaðan stofnkostnað við flugvelli grunnnetsin sá áætlunartímabilinu. Inn í tölum fyrstu tveggja tímabilanna fyrir flugbrautir og hlöð eru 311 og 312 m.kr. greiðslur á lánnum sem tekin voru til að fjármagna framkvæmdir við Reykjavíkflugvöll.

**Tafla 4: Kostnaður við flugvelli í gunnneti**

	<u>2003-2006 m.kr</u>	<u>2007-2010 m.kr</u>	<u>2011-2014 m.kr</u>
<u>Flugvelli í gunnneti:</u>			
<u>Flugbrautir og hlöð</u>	<u>701</u>	<u>512</u>	<u>88</u>
<u>Byggingar</u>	<u>270</u>	<u>180</u>	<u>130</u>
<u>Aðalflugs- og</u>	<u>160</u>	<u>166</u>	<u>350</u>
<u>Samtals</u>	<u>1.131</u>	<u>858</u>	<u>568</u>

#### **Framkvæmdamarkmið**

- *Stefnt er að því að Reykjavíkflugvöllur uppfylli kröfur flokks I um aðflugsbúnað á fyrsta tímabili áætlunarinnar, en það mun bæta nýtingarhlutfall hans.*
- *Byggð verði samgöngu- og þjónustumiðstöð á Reykjavíkflugvelli, sem möguleg einkaframkvæmd á fyrsta tímabili áætlunarinnar. Stöðin þjóni innanlandsflugi og hópferðabifreiðum auk þess sem þar verði aðstaða fyrir þjónustu af ýmsu tagi fyrir farþega og ferðamenn.*
- *Byggður verði æfingarflugvöllur í nágrenni Reykjavíkur á fyrsta tímabili áætlunarinnar.*
- *Gamlar og úreltar byggingar verði rifnar og endurnýjaðar eftir þörfum*
- *Endurbygging flugbrauta og akstursbrauta Reykjavíkflugvallar er vel á veg komin og er gert ráð fyrir að því verki verði að mestu lokið árið 2002. Gert er ráð fyrir að heildarkostnaður verði um 1.600 m.kr. og við bætist 200-250 m.kr. vegna nýrra þjónustubygginga, niðurrifs gamla bygginga og uppgræðslu flugvallarsvæðisins. Kostnaður við byggingu samgöngumiðstöðvar er ekki innifalinn í þessari upphæð, en mögulega verður samgöngumiðstöðin fjármögnuð sem einkaframkvæmd*
- *Lengi hafa staðið nokkrar deilur um flugvöllinn og staðsetningu hans. Andstæðingar hans benda á mikla nálægð við byggð og víðáttumikið byggingarlandið sem fer undir völlinn. Fylgismenn vallarins segja hann vera stóran vinnustað og nauðsynlegan til þess að Reykjavík geti sinnt sínu hlutverki sem höfuðborg landsins. Flugvöllurinn er á aðalskipulagi Reykjavíkurborgar til 2016 en framhaldið eftir það er óljóst. Þann 17. mars 2001 var haldin atkvæðagreiðsla í Reykjavík um framtíð flugvallarins. Þátttakan var dræm en naumur meirihluti gildra atkvæða var fyrir því að völlurinn myndi víkja eftir 2016. Niðurstöður atkvæðagreiðslunnar voru ekki bindandi fyrir borgaryfirvöld. Niðurstöðurnar voru sem hér segir:*

„Vilt þú að flugvöllur verði í Vatnsmýri eftir árið 2016 eða vilt þú að flugvöllurinn fari úr Vatnsmýri eftir árið 2016?“		
Svar	Atkvæði	%
I - Flugvöllur verði í Vatnsmýri eftir árið 2016	14.529	48,1
II - Flugvöllur fari úr Vatnsmýri eftir árið 2016	14.913	49,3
Auðir og ógildir	777	2,6
Alls	30.219	100,00
Kjörskrá og kjörsókn	81.258	37,2

## 1.5 Þjónusta

Reykjavíkflugvöllur veitir viðskiptavinum sínum ýmiss konar þjónustu og er þeirra sýnilegust eflaust litla Kaffiterían sem sér um afgreiðslu matar og drykkjar ásamt smávægilegum söluvörum sérstaklega hugsuðum fyrir ferðamenn. Þessi hluti þjónustunnar snýr að flugfarþegum sem eru þar með beinir viðskiptavinir flugvallarins sjálfs.

Stærstur hluti þjónustu sem flugvöllur nýtir snýr þó beint að flugfélögum, þetta eru hlutir sem hinn almenni flugfarþegi tekur sem eðlilegan og sjálfsagðan hluta af flugvöllum. Innritunnarþjónusta fyrir flugfélögin sem og hleðslumenn fyrir töskur eru hluti af þjónustu sem flugvöllurinn veitir. Án þessara "bakvinnslu" væri farþegaflug í töluvert annarri mynd en við þekkjum það í dag. Einnig eru þjónustuhlutar sem snúa beint að flugvélinni s.s. eldsneytisdælingar og þrif á vélum eftir flug. Flugvöllurinn sér einnig flugvélum fyrir plássi fyrir flugskýlum sem nota ber þegar flugvélar þurfa á viðgerðum eða reglulegu viðhaldi að halda, sem er þó nokkuð á flugvélum samkvæmt lögum og reglugerðum.

Flugvöllurinn þarf einnig að sjá fyrir einskonar lágmarksþjónustu til þess að stuðla að öryggi flugvéla við völlinn ýmist samkvæmt skipunum þar til gerðra stjórnvalda (flugmálastjórn Íslands og EASA). Þetta er þjónusta eins og slökkvilið á staðnum og tækjabúnaður til snjómoksturs og afísingar á flugvélum

## 1.6 Viðskiptavinir

Um 400 manns starfa við margs konar rekstur flugfélaga og annarra fyrirtækja sem sinna þjónustu við flug á Reykjavíkflugvelli. Samkvæmt upplýsingum frá Flugmálastjórn hafa um 20 fyrirtæki aðsetur á Reykjavíkflugvelli. Á vellinum eru næri 100 flugvélar í eigu áætlunarflugfélaga, flugskóla og flugklúbba sem hafa aðsetur á flugvallarsvæðinu.

Stærsti vinnuveitandinn á Reykjavíkflugvelli er Flugfélag Íslands en alls eru starfsmenn rúmlega 200 og er vinnustaður yfir 150 þeirra Reykjavíkflugvöllur. Er það flugmenn og flugfreyjur, afgreiðslu- og skrifstofufólk og þar er einnig aðalskrifstofa félagsins. Næst stærsti vinnuveitandinn er Flugmálastjórn en alls sinna um 65 manns störfum sem beint tengjast umferð um völlinn, þ.e. flugumferðarstjórn um 20, álíka margir eru í slökkviliði vallarins og um 10 á vélaverkstæði sem einnig sér

um hreinsun flugbrauta. Starfsmenn Landsflugs eru 40 til 50 að jafnaði en fleiri á sumrin og hjá flugdeild Landhelgisgæslunnar eru um 30 manns. Flugfélagið Ernir er með yfir tíu starfsmenn, fjórir flugskólar með kringum 20 manns, 10-12 manns sinna eldsneytisafgreiðslu hjá Skeljungu og hjá Flugþjónustunni eru 3-4. Við þetta bætist um tugur manna sem sinnir viðhaldi og þjónustu við flugvélar á hinum ýmsu flugvélaverkstæðum á vellinum. Ýmsir klúbbar sem tengjast flugi einkaflugvéla eru starfandi í Fluggörðum og samkvæmt upplýsingum frá Flugmálastjórn hafa um 270 manns sem tengjast slíkum áhugamannafélögum aðgangsheimild að vellinum.

## 1.7 Samstarf

Vegna smæðar markaðarins er töluvert um samstarf innan Reykjavíkurflugvallar. Þar hafa fyrirtæki sameinast um hina ýmsa þjónustu sem þeir bjóða uppá, og sýnist hverjum sitt um ágæti þess.

Olíuverslun Íslands, Olís, og Skeljungur hafa sameinast um rekstur afgangi á flugvélaeldsneiti á Reykjavíkurflugvelli. Tilgangurinn með þessu samstarfi er hagræðing við ádælingu, en félögin tvö munu halda samningum við sína föstu viðskiptavinum og gera tilboð á sínum forsendum, að sögn Einars Benediktssonar, forstjóra Olís.

Einar Benediktsson, forstjóri Olís, segir að með því að hefja samstarf fyrirtækjanna á þessu sviði gæfist kostur á að meta möguleika á samlegð á sviði viðbúnaðarmála til framtíðar, auk þess myndi samstarfið leiða til samhæfingar verklags á flugvöllum landsins.

Slökkviliðsmenn frá Keflavíkurflugvelli hafa sinnt viðbúnaðarþjónustu á Reykjavíkurflugvelli frá 1. mars 2010 en þá tóku Flugstoðir ohf. við henni af Slökkviliði höfuðborgarsvæðisins, sem síðar sameinaðist undir merkjum Isavia. Töluvert hagræðing þykir hljótast af því að hafa sameiginlegt slökkvistarf milli flugvallanna tveggja, enda ein af grunnþjónustum samfélagsins og engin samkeppni hér fyrir höndum.

## 1.8 Gæðaeftirlit

### Gæðaeftirlit / Öryggiseftirlit

Isavia sér um rekstur Reykjavíkurflugvallar, en varðandi gæðaeftirlit verða þeir að fylgja ströngum reglugerðum 464/2007<sup>1</sup> sem settar voru af flugmálastofnun að fyrirmynd ICAO og EASA stofnanna, þar sem Ísland hefur skuldbundið sig til að tryggja ákveðin gæða- og öryggisstaðal skv. Chicago samningnum frá 1944. Helga R. Eyjólfsdóttir er öryggis- og gæðastjóri hjá Isavia og sér um þessi málefni fyrir Reykjavíkurflugvöll. Iceavia hefur innleitt svokallað SMS kerfi hjá sér til aðstoðar við mat á hættum sem að steðja vegna slysa og atvika sem geta átt sér stað í og við Reykjavíkurflugvöll, en þetta er í samræmi við reglugerðir ICAO.

4 Megin stoðir SMS kerfis skv. FAA

- a) Öryggis stefna fyrirtækis / Policy
  - i. Öryggi og gæði
  - ii. Hlutverk, ábyrgð og tengsl verða að vera skilgreind

---

<sup>1</sup> <http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/464-2007>

- iii. Þáttur stjórnanda er grundvallaratriði til þess að ná árangri
- iv. Góð skráning verkferla
- b) Áhættustjórnun / Risk management
  - i. Greining kerfa er grundvallaratriði til að framkvæma gott áhættumat
  - ii. Skilningur verkferla mikilvægur til þess að finna hættur
  - iii. Ákvarðanatataka byggð á áhættugreiningu og áhættumati
  - iv. Mælikvarðar áhættu og ásættanlegrar áhættu
  - v. Orsakagreining og tillögur til úrbóta
  - vi. Stjórnun áhættu
- c) Öryggistrygging / Safety assurance
  - i. Tengsl áhættustjórnunnar og trygging öryggis
  - ii. Upplýsingar frá ólíkum heimildum til ákvörðunartöku fyrir stjórnendur
  - iii. Ábyrgðarmenn verkferla fylgjast með þeim með innri úttekt
  - iv. Innra mat – Internal Evaluation Program (IEP)
  - v. Sambland af reglugerðarkerfum og öðrum kerfum
  - vi. Ytri úttektir – external audits
- d) Efling öryggis / Safety promotion
  - i. Öryggis menning / Safety cultures
  - ii. Samskipti / Communication
 Lærdómur fyrirtækisins / Organizational learning

SMS kerfi Isavia byggir á aðferðafræði gæðastjórnunar (ISO 9001) og styðst við ofangreinda máttarstólpa til að tryggja sem mest öryggi. Öryggisráðstafanir eru síðan gerðar út frá áhættumati sem hægt er að skrifa í einfalda formúlu  $r=S*L$  ( $r$ =áhætta,  $S$ =alvarleiki/afleiðing og  $L$ =líkurnar á því að atvik eigi sér stað).

Stjórn öryggismála verður að leggja mat sitt á hverja hættu fyrir sig og taka viðeigandi ráðstafanir út frá ofangreindri formúlu með tilliti til kostnaðar einnig. Hafa ber í huga að ekki er hægt að búa til umhverfi þar sem 0% líkur eru á atvikum og einnig að erfitt er að koma í veg fyrir einbeittan brotavilja einstaklinga sem slíkt kjósa.

SMS kerfi eins og hér er um að ræða hefur þrenns konar tilgang:

- a) *Bregðast við eftir á:* Rannsaka öll atvik óháð alvarleika afleiðinga. Ákvarða mikilvægustu þætti vegna vinnslu mála og koma með tillögur að úrbótum;
- b) *Fyrirbyggja:* Halda þarf nákvæma skrá fyrir atvik; hafa aðgengilegt tilkynningarkerfi öllum, hafa virkt eftirlit og reglulega framkvæma öryggisúttektir;
- c) *Sjá fyrir:* Tölfræðilegar greiningar á atvikaskránum, Hafa tilkynningakerfi sem veitir nafnleynd og virðir trúnað þannig að starfsmenn geti komið á framfæri upplýsingum um hugsanlega öryggisbresti í kerfinu

Skjalastjórnunarkerfið fyrir Reykjavíkurlugvöll er allt rafrænt, þannig að öll gild skjöl fyrirtækisins eru einungis fáanleg á rafrænu formi, en eru aðgengileg öllum starfsmönnum Isavia hvar sem þeirra starfsstöð kann að vera. Breytingar sem gerðar eru, á öryggisstöðlum og verkferlum hverskonar, eru á ábyrgð viðkomandi stjórnanda og samþykkir hann breytingar rafrænt. Öllum starfsmönnum eru tryggðar upplýsingar að skjölum síns starfssviðs með og fá þeir tilkynningu með tölvupósti þegar uppfærslur/ný skjöl eða breytingar eiga sér stað. Eins og gefur að skilja eru framkvæmdar margar innri úttektir og ytri úttektir eftirlitsaðila og hefur Isavia sérhannað úttektargrunn til að halda

utan um allar úttektir. Öll frávik hafa þannig skilgreindan ábyrgðaraðila og tímamörk og sendir kerfið sjálfvirkar áminningar ef úrbætur eru ekki framkvæmdar innan settra tímamarka. Tilkynningakerfi eru að mestu rafræn, en þau eru mismunandi eftir því hvort um er að ræða flugvelli eða flugleiðsögu. Öryggisstjóri Reykjavíkurflugvallar sér þó um að skilgreina viðkomandi atvik og/eða hugsanlega áhættu, rannsaka hana og halda utan um niðurstöður. Unnið hefur verið að því að samræma þau og reiknað er með að Keflavíkurflugvöllur, Reykjavíkurflugvöllur, Akureyrarflugvöllur og Egilsstaðaflugvöllur verði komnir með samræmt verkbeiðna- og atvikaskráningakerfi fyrir flugvelli og flugleiðsögu strax á næsta ári.

## **Framtíð öryggismála**

Ljóst þykir að vægi öryggismála í málefnum flugs og flugvalla verður síst minni í nánustu framtíð. Krafa neytenda er um sífellt aukið öryggi á fluvöllum og „baráttan við hryðjuverk“ eiga sinn þátt í því að töluvert hefur verið aukið við öryggi á undanförunu. Mörgum þykja aðgerðir margar hverjar vera komnar út fyrir öll velsæmismörk hvað þetta varðar en krafan um öryggi er mikil í þessum geira, og eru fjölmiðlar t.d. fljótir að fjalla um öll flugatvik þó að allt fari á besta veg og enginn hvorki deyr, né slasast (t.d. „eldur í hreyfli Icelandair“). Áfram verður því haldið að gefa út tilskipanir um öryggismál, og mun Isavia einsetja sér að vera þar í fremsta flokki hér eftir sem hingað til.

## **1.9 Fjármögnun**

Fjármögnun Reykjavíkurflugvallar byggist að mestu leiti á þjónustusamningi sem gerður hefur verið við Ríkið um rekstur hans. Einnig eru tekjur af lendingargjöldum (þ.e. per cycle) og einnig eru innheimt gjöld sérstaklega fyrir hvern farþega. Um sömu gjöld er að ræða varðandi lendingar óháð því hvaðan flugið er að koma, en vegna brottfara þurfa farþegar sem eru að fara erlendis að greiða aukalega fyrir "vopnaleytingargjald".

### **Gjaldskrá Isavia fyrir Reykjavíkurflugvöll:**

#### Lendingargjöld

Innanlandsflug -> 436kr fyrir hver byrjuð 1000kg MTOW  
Millilandaflug -> 10USD fyrir hver byrjuð 1000kg MTOW

#### Stæðisgjöld

Sé loftfar skemur en 6klst reiknast ekki stæðisgjald. Eftir 6klst í stæði reiknast stæðisgjald frá komutíma til brottfarartíma. <6klst -> greiðist ekkert gjald.

0-48 tímar -> 1.100kr fyrir hvert byrjað tonn MTOW fyrir hvern byrjaðan sólarhring

48 klst + -> 650kr fyrir hvert byrjað tonn MTOW fyrir hvern byrjaðan sólarhring

Gjald fyrir þjónustu utan opnunartíma fyrir tímabilið 16. Apríl – 14. Október 54.000kr  
fyrir tímabilið 15. Október – 15. Apríl 78.000kr

#### Flugverndargjald (áður öryggis- og vopnaleytingargjald)

brottfararfarþegar í millilandaflugi er sæta vopnaleyting, 12 ára og eldri 1.440kr  
brottfararfarþegar í millilandaflugi er sæta vopnaleyting, 2-11 ára 660kr

Stjórn Reykjavíkurflugvallar hefur lagt það til við stjórnvöld að taka upp „farþegagjald“ í staðin fyrir núverandi „flugvallaskatt“ og „varaflugvallaskatt“ sem skv. útreikningum yrði til þess að Reykjavíkurflugvöllur yrði sjálfbær í rekstri ef miðað er við núverandi tölur og spár. Ríkisstjórnin felldi þessar tillögur í vor og er því Reykjavíkurflugvöllur ennþá háður þjónustusamningi við ríki um afkomu sína.

## 1.10 Almannaþengsl

Eftir sameiningu hefur rekstur allra flugvalla á Íslandi undir fyrirtækinu Isavia hefur breyst til batnaðar almannaþengsl svo um munar. Hjördís Guðmundsdóttir er almannaþengslafulltrúi fyrir Isavia, en engin almannaþengill er fyrir Reykjavíkurflugvöll sérstaklega. Sama er að segja um vefsíðu, eins og staðan er í dag er einungis til heimasíða fyrir Isavia í heild sinni<sup>2</sup> en ekki er ennþá til heimasíða fyrir Reykjavíkurflugvöll sérstaklega. Í samtali við Hjördísi er það þó í vinnslu og þó nokkuð langt komið og ættum við að sjá heimasíðu fyrir Reykjavíkurflugvöll birtast á næstu vikum.

Umfjöllun um Reykjavíkurflugvöll er umtalsverð þegar á heildina er litið, í öllum miðlum landsins, útvarpi, sjónvarpi, blöðum og á alnetinu. Umfjöllunin er þó ekki stöðug, heldur blossar upp endrum og einu sinni og þá nánast eins þegar „fram tíð“ flugvallarins er rædd.

Helst virðast það vera stjórnálamenn sem eru andvígir veru Reykjavíkurflugvallar á núverandi stað, en mikið hefur verið rætt um að koma þar upp „þekkingarþorpi“ sem átti að vera uppbygging háskólamenntastofnanna auk sjúkrahúss og Íslenskrar erfðagreiningar o.s.v.frv. þar sem „hugsandi fólk“ átti að hafa sinn samastað í nánd við miðbæ Reykjavíkur. Þegar málið var síðast á dagskrá í borgarstjórn voru flestir fulltrúar mótfallnir veru flugvallarins í Vatnsmýrinni, þó að skoðanakannannir sýni iðulega mikinn meirihluta stuðning höfuðborgarbúa við völlinn og allt að því samstöðu á landsbygðinni.

## 1.11 Þjóðhagslegt

Mikið hefur verið deilt um gildi Reykjavíkurflugvallar í Vatnsmýrinni á undanförunum árum og mikilvægi hans fyrir jafnt Reykjavíkurbúa sem og landsmenn alla. Nánast öll áætlanaflyg innanlands eru annaðhvort frá Reykjavíkurflugvelli eða til hans. Flugvöllur í Reykjavík telst vera lífæð fyrir innanlandsflug, þar sem landsbyggðarfólk þarf að koma til höfuðborgarinnar til að sækja sér ýmsa þjónustu og eins þykir höfuðborgarbúum gott að geta farið útá land, bæði vegna viðskipta sem og einkaerinda með flugi ef spara á tíma.

Reykjavíkurflugvöllur skapar tækifæri til þess að tengja saman höfuðborg landsins við landsbyggðina og hjálpar því til við að tengja alla landshluta þess saman í heild og efla tengsl á milli þjóðfélagsþegna. Oft er rætt um að heimurinn fari „minnkandi“, enda sé með flugi ekki nema 40 mínútur að fljúga frá Reykjavíkurflugvelli til Akureyrarflugvallar sem er svipaður tími og tekur að keyra frá Reykjavík til Keflavíkur eða Selfoss. Með viðveru flugvallarins skapast forsenda fyrir því að hægt sé að komast

---

2 <http://www.isavia.is/>



til höfuðstaðarins frá öllum hlutum landsins með töluvert minni fyrirhöfn en hér fyrr á árum, og einnig á skemmri tíma.

Þegar rætt er um ferðaþjónustu er vart hægt að ofmeta þátt flugsins og þar með Reykjavíkurflugvallar í því að landið allt sé aðgengilegt ferðamönnum úr öllum heimshornum. Uppi hafa verið hugmyndir um að færa miðstöð innanlandsflugs til Keflavíkur þar sem hinn eiginlegi alþjóðaflugvöllur Íslands er og er hugsanlegt að það myndi jafnvel auka hlut landsbyggðarinnar í ferðaiðnaði ef mögulegt væri að fljúga beint frá Keflavík til Akureyrar eða Vestmannaeyja.

Flugskólar og flugkennsla er annar öflugur þáttur sem er mjög háður Reykjavíkurflugvelli. Lang flest flug vegna flugkennslu hefjast (og enda) á Reykjavíkurflugvelli og yrði það töluverð breyting til hins verra ef völlum yrði með öllu aflagður.

Í grein sem birtist í Morgunblaðinu árið 2005<sup>3</sup> segir Matthías Arngrímsson, flugmaður og yfirkennari hjá flugfélaginu Geirfugli, að verði Reykjavíkurflugvöllur lagður niður muni öll flugkennsla verða í uppnámi. Flugnemar muni leita til útlanda og því ekki fá æskilega reynslu af flugi á Íslandi, sem sé góður skóli.

Ljóst má vera að mikill missir væri fyrir Íslenskt flug að missa kennslu úr landi þar sem hér eru oft á tíðum erfiðar aðstæður til flugs vegna veðurs og er því mikilvægt fyrir flugöryggi að flugmenn hafi bæði þjálfun og reynslu af að fljúga í því umhverfi sem þeir eiga eftir að vinna í.

## 1.12 SVÓT greining

SVÓT greining er ávalt svolítið huglægt mat og það á svo sannarlega einnig við um matið fyrir Reykjavíkurflugvöll. Það virðist blasa við að framtíð flugvallarins í Vatnsmýrinni mun fyrst og fremst ráðast á pólitískum vettvangi, en ekki út frá virði flugvallarins sem slíks. Gott getur þó verið að hafa góða SVÓT greiningu til hliðsjónar sem styrkir þá málefnalega umræðu um framtíð vallarins, hvort sem menn vilja hafa hann áfram eða færa hann. Þeir einstaklingar sem vilja með öllum ráðum halda flugvellið í Vatnsmýrinni líta þá frekar til styrkleika/tækifæra, á meðan andstæðingar þeirra líta á veikleika/ógnanir sem sterkari rök.

### SVÓT – GREINING fyrir Reykjavíkurflugvöll

#### - STYRKLEIKAR

- Einokun; Reykjavíkurflugvöllur er eini flugvöllurinn við Reykjavík, höfuðborg landsins og allir sem vilja fljúga til Reykjavíkur verða að fljúga í gegnum hann.
- Nálægð við höfuðstaðinn, þar sem t.d. flestir eigendur einkaflugvéla búa á höfuðborgarsvæðinu nýta þeir helst Reykjavíkurflugvöll og eins sækja flestir erlendir gestir einkaflugflotans í fundi til Reykjavíkur og því völlum kjörinn staður fyrir þá.

---

<sup>3</sup> [http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein\\_id=1038913](http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=1038913)

- Flokkur 1, flugvöllurinn er í flokki 1, sem þýðir að hann er „alþjóðaflugvöllur“, þ.e. með bæði tollþjónustu og vegabréfaeftirlit þegar við á, auk þess sem flugbrautir hans eru nægilegar fyrir.
- Aðkoma að flugvöllinum er góð, þar sem láglent er allan hringinn í kringum völinn.
- Mikilvægur fyrir landsbyggðarfólk, þar sem flogið er „beint í bæinn“ frá öllum landshornum, og einnig stutt að fara á sjúkrahús eftir sjúkraflug.
- Miðpunktur innanlands flugs á Íslandi.
- Margir Reykvíkingar vilja halda flugvelli í borginni, meðal annars af „rómantískum“ ástæðum, um að borginn verði að hafa sinn eigin flugvöll.

#### VEIKLEIKAR

- Inní borginni, þó að nálægð við höfuðstaðinn sé vissulega kostur, er það einnig viss ókostur að flugvöllurinn sé byggður inní sjálfri borginni, sem þýðir að hann er t.d. lokaður á nóttinni, og hætta getur skapast fyrir borgarbúa við lendingar, auk þess sem hávaðatakmarkanir eru settar á flugvöllinn vegna þessa.
- Lengd flugbrauta takmarkar hvaða flugvélar mega lenda á völinum.
- Stærð flugvallarbyggingar sem og annarra mannvirkja á flugvöllum takmarka einnig notagildi hans vegna stærri flugvéla.

#### ÓGNANIR

- Framtíð vallarins er ávalt í hættu, þar sem hann er byggður á einu verðmætasta byggingarsvæði borgarinnar og á sér marga óvildarmenn
- Flugvelli höfuðborgarinnar stendur „ógn“ af Keflavíkurflugvelli sem er landsins stærsti og margir úr hópi almennings og stjórnáráðmanna vilja að miðstöð innanlandsflugs verði flutt þangað.
- Vilji er fyrir því hjá þrýstihópum að nýta svæði Reykjavíkurflugvallar undir „þekkingarþorp“, og/eða hátækni-sjúkrahús.
- Borgarstjórinn núverandi ógnar flugvöllum í Reykjavík með yfirlýsingum og tillögum um að „herflugvélar fái ekki að lenda á Reykjavíkurflugvelli nema þær séu að sinna hjálpar- eða björgunarstarfi“, en flugvélar æðstu ráðamanna þjóða flokkast yfirleitt sem slíkar vélar sbr. „Airforce one“ flugvél Bandaríkjaforseta.
- Eldgos og aðrar náttúruhamfarir ógna vissulega Reykjavíkurflugvelli sem og öðrum flugvöllum

#### TÆKIFÆRI

- Mikil ógn steðjar að Reykjavíkurflugvelli og felast tækifæri hans fyrst og fremst í því að fá að vera áfram.
- Uppbygging „samgöngumiðstöðvar“ hefur verið rædd í kringum Reykjavíkurflugvöll
- Möguleiki á stækkun eða tilfærslu útá langasker
- Stækkun flugvallarbyggingar og aukin nýting/tíðni á flugbrautum til að stytta för ferðalanga til Reykjavíkur erlendis frá.

## 1.13 Virðisþeðja flugvalla

Eins og við á um flestar rekstrareiningar eru flugvellir ekki eyland og þar er Reykjavíkurlugvöllur engin undantekning. Reykjavíkurlugvöllur hefur bæði fjölmarga birgja og jafnframt töluvert af viðskiptavinum þó einn þeirra sé þó lang stærstur (Flugfélag Íslands). Reykjavíkurlugvöllur er sjálfstæð rekstrareining innan Isavia sem á og rekur alla flugvelli landsins eftir sameiningu Flugstoða ohf og Keflavíkurlugvallar ohf.

Hlutverk flugvallar er að vera einskonar samkomustaður þar sem farþegar hitta flugfélög og allir birgjar og þjónustuaðilar sem þarf til þess að flugið gangi snuðrulaust fyrir sig komist í tæri við flugfélögin sjálf. Flugvöllurinn tekur gjald fyrir að veita birgjum flugfélaga, s.s. olíufélög eða þrifþjónustu aðstöðu til þess að nálgast sína endanlegu viðskiptavini, flugfélögin. Einnig tekur flugvöllurinn ýmis gjöld (lendingargjöld ofl.) af flugfélögunum fyrir að fá að nýta aðstöðuna sem þeir hafa skapað til þess að skapa löglegt og gott aðgengi að viðskiptavinum þeirra (flugfarþegum). Flugvöllurinn sér auk þess sjálfur um ýmsa þjónustubætti s.s. innritun farþega, ferming farangurs og öryggisleit.

Flugvöllurinn er einn órjúfanlegur þáttur í þeirri virðisþeðju sem myndast við að sinna eftirspurn eftir skjótum fluttningum á fólki og vörum milli staða. Án flugfélaga (loftfara) væri lítið not fyrir flugvelli og lítið gagn væri af flugvélum ef þau hefði engan stað til að taka á loft og lenda. Þetta er órjúfanleg keðja og flugvöllur hefur enga staðgengilsvörur, aðra en beina samkeppni frá öðrum flugvöllum. Í tilfelli Reykjavíkurlugvallar er þó vart um slíkt að ræða, þar sem engin eiginlegur samkeppnisflugvöllur er til staðar. Þannig skapar flugvöllurinn virði með því að inn koma vörur og þjónusta (eldsneyti, matur, vatn, o.sv.frv), þar fer fram ýmis þjónusta sem er markaðssett (bæði fyrir flugfélögum og einnig í samstarfi við flugfélög) til þess að þeir sem þurfa geta nýtt sér þá þjónustu sem í boði er. Auk þeirrar þjónustu sem flugvöllurinn veitir flugfélögum (og öðrum flugvélum) beinlínis veitir hún einnig þjónustu sem snýr beint að flugfarþegum (sem eru einnig viðskiptavinir flugvallarins beint) með bæði kaffiteríu, bílastæðum, aðgengi að bílaleigubílum, síma fyrir leigubíla o.sv.frv.

Það er samdóma álit ferðþjónustunnar að hafa beri öflugan flugvöll í Reykjavík til þess að auðvelda aðgengi að landinu öllu. Hörður Guðmundsson, sem rekur flugfélagið Erni, segir að efla ætti flugstarfsemi á Reykjavíkurlugvelli og telur að þar sé vaxtarbroddur í ferðþjónustu. Þá segir hann mjög vaxandi flug um Reykjavíkurlugvöll með fólki í viðskiptaerindum og sé þar bæði um að ræða ferðir út um landið og til útlanda.

## 1.14 Framtíðin

Reykjavíkurlugvöllur er í lykilhlutverki hvað varðar markmiðið um ferðatímann og því verður hér sérstaklega vikið að honum. Í tillögu að nýju aðalskipulagi Reykjavíkur er flugvellinum ætlað rými á núverandi stað til 2016 auk þess sem önnur brautin verði áfram til 2024. Samgönguáætlun til 2014 tekur mið af þessu. Sú óvissa sem ríkir um framtíð flugvallarins að þeim tíma liðnum torveldar á hinn bóginn alla áætlanagerð um nauðsynlega uppbyggingu í tengslum við flugvöllinn og framtíð almenningssamgangna í lofti. Verði Reykjavíkurlugvöllur lagður niður eru allar líkur á því að innanlandsflugið flytjist til Keflavíkur. Frá höfuðborgarsvæðinu mun ferðatími lengjast um allt að 1 klst. og er þá bæði tekið tillit til lengingar ferðar á landi og í lofti. Sé það haft í huga að ferðatími milli Reykjavíkur og þéttbýlisstaða á landinu er 1 ½ - 3 ½ klst. verður ljóst

að hér er um hlutfallslega mjög mikla lengingu að ræða, sem hlýtur að hafa neikvæð áhrif á innanlandsflugið. Sé samt reiknað með óbreyttum fjölda flugfarþega má meta kostnað þeirra og gæti hann verið af stærðargráðunni 800-1000 m.kr. á ári. Er þá tekinn með kostnaður vegna aukins ferðatíma og ferðakostnaðar (rúta og flug). Flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur mun því leiða til mikils kostnaðarauka fyrir farþega, rýra mjög gæði þjónustunnar og lengja ferðatíma til og frá höfuðborgarsvæðinu um eina klst. umfram markmið samgönguáætlunar til margra svæða á landsbyggðinni. Raunar má segja að flugsamgöngum innanlands í núverandi mynd sé teflt í tvísýnu. Þá mun akstur væntanlega aukast í beinu hlutfalli við fækkun farþega, sem fjölgar slysum miðað við óbreyttar forsendur um ferðalög. Þrátt fyrir óvissuna verður ekki hjá því komist að bæta aðstöðu við Reykjavíkurflugvöll og gerir samgönguáætlun ráð fyrir því að það verði gert.

## Heimildir

"Öryggis- og gæðastjórnunarkerfi Isavia", Helgu R. Eyjólfsdóttir, Ársrit Verkfræðingafélagsins 2010

*Reglugerð um flugvelli:*

<http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/464-2007>

Introduction to safety management systems (SMS) for airport operators, US department of transportation, Federal Aviation Administration:

[http://www.faa.gov/documentLibrary/media/advisory\\_circular/150-5200-37/150\\_5200\\_37.pdf](http://www.faa.gov/documentLibrary/media/advisory_circular/150-5200-37/150_5200_37.pdf)

[http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/Samgonguaaetlun2003\\_2014.pdf](http://www.ferdamalastofa.is/upload/files/Samgonguaaetlun2003_2014.pdf)

<http://is.wikipedia.org/wiki/Reykjav%C3%ADkurflugv%C3%B6llur>

<http://www.hugi.is/flug/articles.php?page=view&contentId=4492270>

<http://www.isavia.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=972>

<http://www.reglugerd.is/interpro/dkm/WebGuard.nsf/key2/464-2007>

[http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein\\_id=1038913](http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=1038913)

[http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein\\_id=187757](http://www.mbl.is/mm/gagnasafn/grein.html?grein_id=187757)

<http://visir.is/slokkvilidsmenn-a-keflavikurflugvelli-sja-um-reykjavikurflugvoll/article/2009671395482>

## 2 Keflavíkurlugvöllur

*Henry Ragnarsson og Liv Áse Skarstad*



**Mynd 4: Flugstöð Leifs Eiríkssonar og Keflavíkurlugvöllur**

### 2.1 Inngangur

Verkefni þetta mun fjalla um alþjóðaflugvöllinn Keflavíkurlugvöll, sögu hans og uppbyggingu, starfsemi hans og þjónustu sem er í boði fyrir flugrekendur og farþega hans.

Við munum skoða upphafið, veru varnarliðsins á Íslandi og áhrifin sem það hafði en einnig hvaða áhrif brottför þess hafði á íslenskan efnahag. Hvernig breyttist eignarhald á flugvöllinum eftir brotthvarf hersins og hverjir sjá um rekstur hans í dag? Hvernig stendur rekstur þess í dag, hverjir eiga flugvöllinn, hverjir eru viðskiptavinir hans og hverjar eru eignir og skuldir félagsins?

Keflavíkurlugvöllur er miðstöð alþjóðlegs millilandaflugs, búinn fullkomnum tækjum og þjónar öllum flugvélategundum. Flestir flugvöllir í Evrópu búa við takmarkanir vegna ört vaxandi þéttbýlis, en það á ekki við um Keflavíkurlugvöll. Flugvöllurinn liggur á mörkum tveggja heimsálfa og er með eitt stærsta landsvæði til uppbyggingar við alþjóðaflugvöll sem þekktist í Evrópu og styrka innviði í flugbrautum, nútímalega flugstöð og vel þjálfað starfsfólk.

Þegar litið er fram í framtíðina er ekki annað hægt að sjá en að framtíð Keflavíkurflugvallar sé björt. Á undangengnum árum hefur verið ráðist í heilmiklar endurbætur á flugstöðinni, en það var gert til þess að mæta þeirri síauknu flugumferð sem spáð hafði verið. Árið 2003 var ráðist í stækkun innritunar- og komusalar, skrifstofurými innréttað á þriðju hæð flugvallarins, vöruhús Fríhafnarinnar reist undir tollfrjálsan varning og endurbætur gerðar á bílastæðum og tæknibúnaði vallarins. Svo árið 2005 hófst umbylting í skipulagi á jarðhæð og annarri hæð flugstöðvarinnar. Var þá önnur hæð flugstöðvarinnar öll tekin undir verslanir og þjónustu við farþega og lauk þeirri framkvæmd vorið 2007. Samhliða stækkuninni fjölgaði rekstraraðilum umtalsvert, enda ríflega tvöfaldaðist verslunar- og þjónusturými eftir þessar skipulagsbreytingar og stækkun norðurbyggingar flugstöðvarinnar. Þrátt fyrir tímabundið bakslag sem var árið 2008 tókst stjórnendum flugvallarins að móta og reka öflugt og heilstætt fyrirtæki, sem sinnir sínu hlutverki sem því var ætlað, með sóma. Þannig mun flugvöllurinn búa að þessum framkvæmdum þegar birta tekur á ný og mun án efa ryðja sér til rúms sem einn af betri, nútímalegustu og þægilegustu flugvöllum í heimi.

## 2.2 Saga

### Saga vallarsvæðisins

Upphaflega var flugvöllurinn lagður af Bandaríkjaher í seinni heimsstyrjöldinni og opnaður 23. mars 1943. Bandaríkjamenn nefndu hann *Meeks Field* í höfuðið á ungum flugmanni, George Meeks að nafni, sem fórst á Reykjavíkurfugvelli og var fyrsti Bandaríkjamaðurinn sem lést á Íslandi í styrjöldinni.

Að styrjöldinni lokinni var flugvöllurinn og bækistöðin sem við hann stóð afhentur Íslendingum til eignar og var hann þá nefndur Keflavíkurflugvöllur eftir stærstu nágrannabyggð hans í Keflavík. Flugvellirnir við Keflavík voru reyndar tveir, Meeks og Pattersonflugvöllur ofan Njarðvíkurfitja, sem þjónaði orrustuflugsveit Bandaríkjahers til stríðsloka. Pattersonflugvöllur hefur stundum verið nefndur Njarðvíkurflugvöllur í daglegu tali en hann var ekki notaður eftir stríðslok. Keflavíkurflugvöllur var rekinn af bandarísku verktakafyrirtæki til ársins 1951 er Bandaríkjaher kom aftur til landsins samkvæmt varnarsamningi Íslands og Bandaríkjanna sem gerður var að tilstuðlan Norður-Atlantshafsbandalagsins Nato.

Bandaríkjaher rak flugstöð innan varnarsvæðisins til ársins 1987, en þá var tekin í notkun ný flugstöð sem var gefið heitið Leifur Eiríksson en í daglegu tali kallast hún Leifsstöð. Leifsstöð er staðsett norðan við flugbrautirnar. Í dag þjónar Leifstöð allri farþegaumferð um völlinn. Frá opnun stöðvarinnar hafa verið gerðar breytingar á stöðinni sjálfri, stærsta breytingin er þó viðbyggingin sem var gerð vegna Schengen sáttmálans, sem tók gildi 25. mars 2001. Fyrir breytingar voru 6 ranar og 2 stæði fyrir flugvélar en eftir breytingu fjölgaði rönunum um 5 svo í dag eru stæði í kringum stöðina 15 að ótöldum 4 stæðum fyrir cargo.

### Keflavíkurflugvöllur

Keflavíkurflugvöllur var gerður af Bandaríkjaher í síðari heimsstyrjöld og var opnaður 23. mars 1943. Hann var mikilvægur áningarstaður herflugvéla á leið yfir Norður-

Atlantshaf í styrjöldinni en komst í eigu Íslendinga árið 1946. Að styrjöldinni lokinni lék flugvöllurinn mikilvægt hlutverk í uppbyggingu almannaflegs milli Evrópu og Ameríku auk flegs Bandaríkjahers vegna hersetu í Evrópu. Stóð Bandaríkjastjórn straum af kostnaði við flugvallareksturinn og réð verktaka til starfans. Flugvélar í þá daga höfðu ekki nægt flugþol til að ná yfir hafið í einum áfanga og millilentu m.a. á Keflavíkurflugvelli. Mikilvægi flugvallarins í alþjóðaflugi minnkaði þó með nýjum flugvélagerðum.

Vorið 1951 gerðu Ísland og Bandaríkin með sér varnarsamning og hafði bandarískt varnarliðið flugbækistöð á Keflavíkurflugvelli til ársins 2006. Bandaríkjastjórn stóð sem fyrr að mestu straum af kostnaði við flugvallareksturinn en Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar annaðist stjórn borgaralegrar flugstarfsemi í samræmi við samþykktir Alþjóðaflugmálastjórnarinnar. Utanríkisráðherra fór með framkvæmd allra mála er vörðuðu varnarliðið og Keflavíkurflugvöll. Uppbygging varnarstöðvarinnar var að mestu við flughlaðið og flugstöðina og komu snemma fram hugmyndir um að reisa nýja flugstöð til að aðskilja borgaralegt flug og hernaðarumsvif. Ekkert varð þó af framkvæmdum fyrr en á öndverðum níunda áratug síðustu aldar.

Á upphafsárum varnarliðsins var sú tilhögun í flugturninum á Keflavíkurflugvelli að hermenn önnuðust stjórn herflugvéla og íslenskir flugumferðarstjórar þeirra borgaralegu. Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar tók við stjórn allra loftfara á flugvelli árið 1955 og hefur annast aðflugsstjórn fyrir Keflavíkurflugvöll og Reykjavíkurflugvöll frá árinu 1978.

Tvö íslensk flugfélög stunduðu millilandaflug á þessum tíma. Loftleiðir hf. flugu til Evrópu og Bandaríkjanna en Flugfélag Íslands hf. einskorðaði starfsemi sína við flug til meginlands Evrópu og Bretlands. Þegar flugvélar þessara félaga stækkuðu og þotuöld hófst á öndverðum sjöunda áratugnum fluttu bæði félögin starfsemi sína til Keflavíkur en innanlandsflug var áfram í Reykjavík. Flugfélögin tvö sameinuðust í Flugleiðir hf. árið 1973. Flutningur íslenska millilandaflugsins markaði kaflaskil í starfsemi Keflavíkurflugvallar og jók umferð um flugvöllinn umtalsvert. Árið 1958 fóru tæplega 44 þúsund farþegar og rúmlega 1.200 lestir af vörum um Keflavíkurflugvöll en árið 2007 voru farþegar 2,2 milljónir og vöruflutningar um 60.000 lestir.

### **Flugstöð Leifs Eiríkssonar**

Flugstöð Leifs Eiríkssonar (FLE) var tekin í notkun í apríl 1987 til aðskilnaðar almannaflegs og starfsemi varnarliðsins. Bandaríkjamenn og Íslendingar skiptu með sér kostnaði við verkið og greiddi Bandaríkjastjórn um 2/3 heildarkostnaðar. Rekstur flugstöðvarinnar var á hendi Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar til ársins 1998 er ríkisstofnunin Flugstöð Leifs Eiríkssonar var sett á fót til að annast flugstöðvarreksturinn. Ráðgefandi stjórn flugstöðvarinnar, sem skipuð var í ágúst 1999 til að vinna að tillögum um framtíðartilhögun á rekstrinum, lagði til grundvallarbreytingar. Í kjölfarið voru ríkisstofnanirnar Fríhöfnin á Keflavíkurflugvelli og Flugstöð Leifs Eiríkssonar sameinaðar í eitt hlutafélag í eigu ríkisins. Flugstöð Leifs Eiríkssonar hf. var stofnað með lögum frá Alþingi í maí 2000 og tók við öllum rekstri flugstöðvarinnar, fasteign og skuldbindingum 1. október sama ár. Félagið var gert að opinberu hlutafélagi árið 2007.

Flugstöðin stækkaði um 16.000 fermetra þegar suðurbygging hennar var tekin í notkun 25. mars 2001, sama dag og Schengen vegabréfasamstarfið gekk í gildi.

Framkvæmdir við stækkun og breytingar í norðurbyggingu flugstöðvarinnar hófust í október 2005 og lauk vorið 2008. Samanlagður gólfblötur var þá um 56.000 fermetrar. Norðurbyggingin, sem upphaflega var um 22.000 fermetrar, hafði þá verið stækkuð í 39.000 fermetra, sem jafngildir allri suðurbyggingu flugstöðvarinnar.

## **Fríhöfnin**

Á árunum 1951-1957 var mikil aukning á flugi um Keflavíkurflugvöll, einkum þó árið 1956. 23.maí 1958 samþykkti Alþingi lög sem heimiluðu ríkisstjórninni að selja tollfrjálsar vörur á borð við áfengi og tóbak til farþega í framhaldsflugi á Keflavíkurflugvelli til öflunar gjaldeyristekna. Var fríhafnarverslunin opnuð í gömlu flugstöðinni 15. október sama ár. Í ársbyrjun 1970 samþykkti Alþingi breytingu á lögum sem heimilaði uppsetningu fríhafnarverslunar fyrir komufarþega sem tók til starfa í maí sama ár. Umsvif voru mjög lítil í fyrstu en hafa vaxið gríðarlega í takt við auknar utanlandsferðir landsmanna.

Tímamót urðu í starfsemi Fríhafnarinnar er Flugstöð Leifs Eiríkssonar var tekin í notkun árið 1987. Glæsileg umgjörð var sköpuð um stórbætta þjónustu og aukið vöruval. Ekki stóð á viðtökunum því sala í Fríhöfninni jókst um meira en helming á einu ári.

Fríhöfnin hefur frá upphafi verið í eigu ríkisins, en ýmsir þjónustubættir hafa færst yfir á hendur einkaaðila. Á árinu 1998 fjölgaði verslunum á brottfararsvæðinu þegar ný rými voru tekin í notkun. Fram að þeim tíma voru reknar tvær verslanir, hefðbundin fríhöfn og verslun með íslenskar vörur. Við bættust verslanir með kvenfatnað, íþróttavörur, herrafatnað, gleraugu, úr og skartgrip, og gjafavöru. Auk þess var þjónusta á sviði gjaldeyrisviðskipta aukin, meiriháttar breytingar gerðar á veitingaþjónustu og umsvif aukin.

Sumarið 2002 voru tvær nýjar fríhafnarverslanir opnaðar í suðurbyggingu flugstöðvarinnar fyrir farþega frá löndum utan Schengen-svæðisins. Skiptifarþegar geta nú farið beint úr flugvél sinni og inn í verslanir þar sem áhersla er lögð á áfengi, tóbak, snyrtivörur og sælgæti.

Í upphafi árs 2005 var stofnað dótturfélag um verslunarrekstur flugstöðvarinnar, Fríhöfnin ehf., og fríhafnarverslunin aðskilin rekstri hennar, bæði stjórnunar- og rekstrarlega en keypti þjónustu af stoðsviðum FLE samkvæmt samningi.

## **Keflavíkurflugvöllur ohf.**

Við brottför varnarliðsins árið 2006 var Flugmálastjórn Keflavíkurflugvallar falinn allur rekstur flugvallarins með lagasetningu. Ábyrgð á málefnum Flugmálastjórnar Keflavíkurflugvallar og rekstri Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar ohf. fluttist frá Utanríkisráðuneyti til Samgönguráðuneytis í ársbyrjun 2008. Nefnd sem skipuð var til að kanna framtíðarrekstur flugvallarins komst að þeirri niðurstöðu að best væri að hafa stjórn og rekstur flugvallar og flugstöðvar á einni hendi svo tryggja mætti skilvirkni og samhæfða heildarþróun flugvallarins. Jafnframt var þess vænst að með nýju rekstrarumhverfi á gamla varnarsvæðinu yrði hægt að skapa samstarfsvettvang ríkis og sveitarfélaga um þróun og atvinnuuppbyggingu á flugvallarsvæðinu.

Lög um heimild til stofnunar opinbers hlutafélags til að annast rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar ásamt hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis- og varnarmála voru samþykkt á Alþingi 30. mars 2008.



Keflavíkurlflugvöllur ohf. tók formlega til starfa þann 01.janúar 2009. Með stofnun félagsins voru sameinaðar tvær fyrrum rekstrareiningar ríkisins á Keflavíkurlflugvelli, Flugstöð Leifs Eiríkssonar ohf. og Flugmálastjórn Keflavíkurlflugvallar. Með þessari sameiningu var stefnt að því að efla hagræðingu og skilvirkni í rekstri flugvallarins og leggja grunn að nýrri þjónustu og starfsemi í flug- og viðskiptaheiminum.

Hið nýja félag sér um rekstur, viðhald og uppbyggingu flugvallarins og flugstöðvarinnar, þjónustu við flugrekendur, flugleiðsöguþjónustu, rekstur fasteigna og verslana en einnig hagnýtingu flugvallarins í þágu öryggis og varnarmála og flugvernd. Þjónustusamningur Samgönguráðuneytisins við félagið, stendur undir ákveðnum þáttum í starfsemi vallarins. Fríhöfnin ehf. er dótturfélag og er starfsmannafjöldi um 350 manns, samanlagt hjá báðum félögum.

Flugmálastjórn veitti Keflavíkurlflugvelli ohf. fullgilt starfsleyfi fyrir rekstur alþjóðaflugvallar og flugleiðsöguþjónustu frá og með 29. maí 2009.

### **ISAVIA ohf.**

Flugmálastjórn Íslands var stofnuð árið 1945 og tók við rekstri Reykjavíkurlflugvallar og flugstjórnarmiðstöðvarinnar af breska flughernum árið eftir. Við tímabundið brotthvarf bandaríska herliðsins frá Keflavíkurlflugvelli árið 1947 tók Flugmálastjórn einnig við ýmsum þáttum í rekstri flugvallarins með bandaríska flugvallarfyrirtækinu, svo sem hluta flugumferðarstjórnar og rekstur flugstöðvarinnar. Þetta skipulag hélst til ársins 1953 er öll umsvif íslenska ríkisins á Keflavíkurlflugvelli og umsjón með samskiptum við bandaríska varnarliðið færðust til utanríkisráðuneytisins.

Skipan flugmála á Íslandi breyttist árið 2006 með lögboðnum aðskilnaði flugleiðsöguþjónustu og flugvallarekstri frá stjórnarsýslu- og eftirlitsstarfsemi Flugmálastjórnar. Breytinguna má rekja til breytinga sem orðið höfðu í umhverfi flugsamgangna og nýrra krafna Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og Evrópusambandsins um aðskilnað rekstrar- og eftirlitshlutverks í flugþjónustu. Nýtt opinbert hlutafélag, Flugstöðir ohf., tók við rekstri íslenskra flugvalla og flugleiðsöguþjónustu utan Keflavíkurlflugvallar í ársbyrjun 2007, þ.m.t. flugleiðsöguþjónustu í alþjóðaflugi.

Skömmu eftir stofnun Keflavíkurlflugvallar ohf. skipaði samgönguráðherra starfshóp til þess að kanna kosti sameiningar Keflavíkurlflugvallar ohf. og Flugstöða ohf. með tilliti til aukinnar hagkvæmni, skilvirkni, fagþekkingar, og þjónustu í stjórnun flugvalla og flugleiðsöguþjónustu ásamt jákvæðri byggðaðróun í landinu. Lagði starfshópurinn til að stefnt skyldi að sameiningu félaganna sem fyrst og vöru lög þess efnis samþykkt á Alþingi í desember 2009.

Samgönguráðherra gekkst fyrir stofnun nýs opinbers hlutafélags, Isavia ohf., sem tók við öllum rekstri, eignum og skuldbindingum áður nefndra félaga 1. maí 2010. Félagið rekur alla flugvelli og flugleiðsöguþjónustu landsins og annast uppbyggingu þeirra með tilheyrandi flugstöðvum og mannvirkjum ásamt því að byggja upp og annast rekstur starfsemi sem er í beinum tengslum við flugrekstur. Fjármálaráðherra fer með hlut ríkisins í félaginu en samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra ber ábyrgð á faglegri stefnumótun í samvinnu við stjórn félagsins. Flugmálastjórn Íslands fer með stjórnarsýslu og eftirlit með loftferðastarfsemi félagsins.

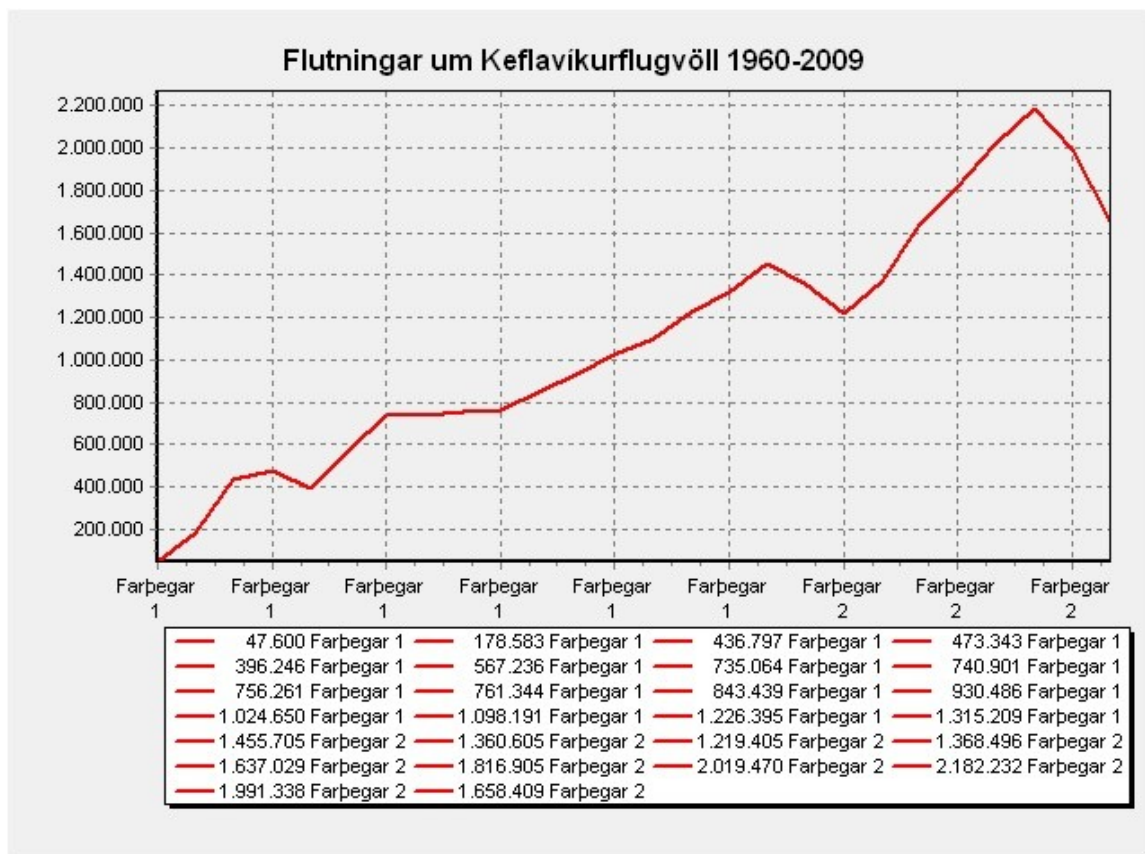
## 2.3 Tölfræðilegar upplýsingar

Á árunum 2003 til ársins 2007 fjölgaði farþegum um Keflavíkurlugvöll jafnt og þétt. 2007 var metár með alls 2.182.000 farþega. Árið 2009 hafði farþegafjöldi dregist saman um 17% og fór niður í 1.658 þúsund. Árið 2010 fór farþegum um völlinn svo ört fjölgandi en það ár fóru 1.791.000 farþegar um völlinn, en það var 8% fjölgun frá árinu 2009 en það er einkar jákvætt þar sem fyrri spár höfðu gefið til kynna að farþegum myndi fækka um rúm 5%, eða sem nemur 88 þúsund farþegum, úr 1.658 þúsund niður í 1.570 þúsund.

Mesti háannatími í flugumferð á Keflavíkurlugvelli er á sumrin en flestir farþegar fara um flugvöllinn á þriðja fjórðungi ársins, eða alls 40%. Á fjórða ársfjórðungi ferðast fæstir um völlinn. Jafnan eru þrír álagstoppar á flugvöllinum á sólarhring. Meirihluti farþega fer um flugvöllinn snemma að morgni, frá hádegi og fram til klukkan 17:00 og síðan á tveggja klukkustunda bili um miðnætti. Alls 76% farþega fara um flugvöllinn á milli kl: 06:00 og 17:00.

Eldgosið í Eyjafjallajökli hafði mikil áhrif á rekstur flugvallarins á árinu 2010. Starfsfólk félagsins tókst á við fordæmislausar aðstæður og leysti þau mál sem komu upp með sóma.

Á meðan gosinu stóð þurfti að færa millilandaflug frá Keflavíkurlugvelli til Akureyrar og Egilsstaða, auk þess sem gríðarleg aukning varð á umferð um íslenska flugstjórnarsvæðið þegar líða tók á eldgosinu.

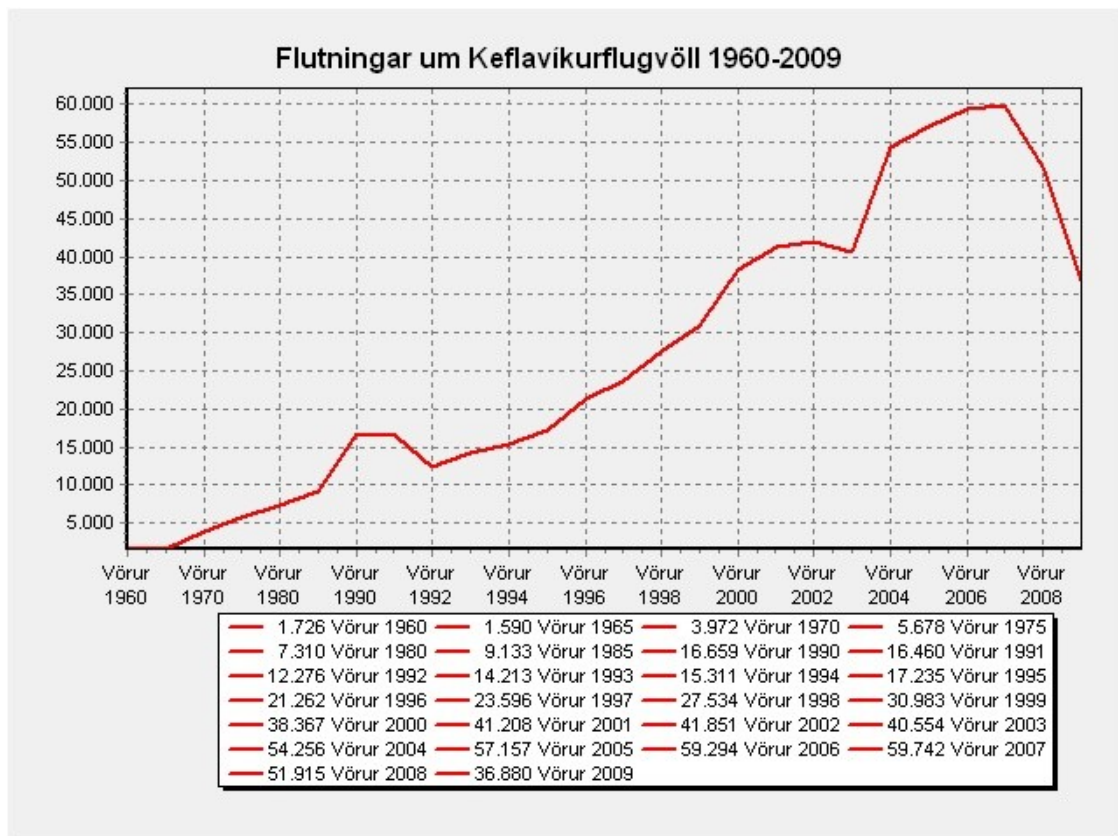


Heimild: Hagstofa Íslands

**Mynd 5: Flutningar um Keflavíkurlugvöll 1960-2009**

Millilandaflug á Íslandi varð fyrir umfangsmestu röskun sem það hefur orðið fyrir, vegna gossins í Eyjafjallajökli. Askan úr jöklinum hafði ekki einungis áhrif á millilandaflugið heldur einnig alla umferð í íslenska flugstjórnarsvæðinu. Á meðan á gosinu stóð lokaðist Keflavíkurflugvöllur í tíu daga – þó ekki í röð og ekki alla heila daga.

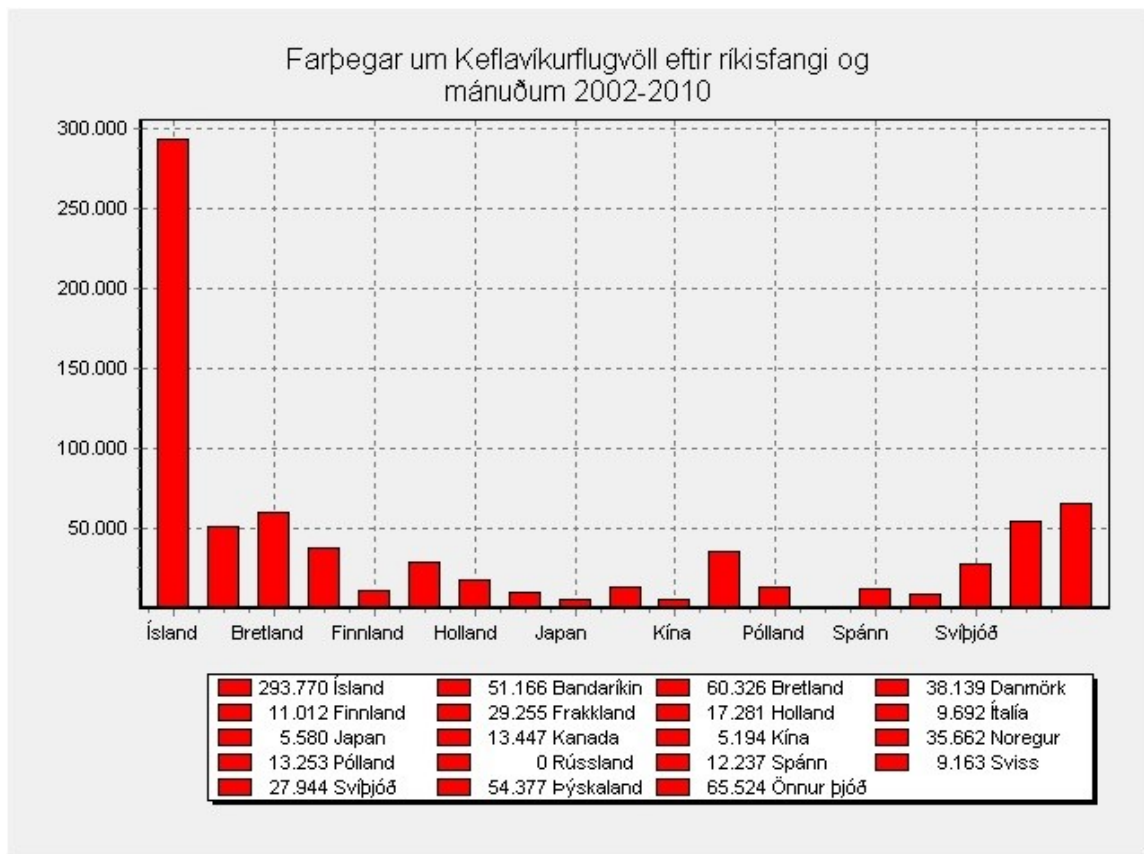
0,8% aukning varð á flugumferð um íslenska flugstjórnarsvæðið árið 2010 miðað við árið á undan. Alls fóru 102.275 flugvélar um svæðið eða um 280 á dag að jafnaði, en árið áður voru flugvélar alls 101.503. Mesta umferðin í einum mánuði, var í júlí en þá flugu rúmlega 11.600 flugvélar um svæðið eða um 375 flugvélar að meðaltali á dag. Þann 11.mái flugu flestar flugvélar um svæðið, eða alls 1.019.



Heimild: Hagstofa Íslands

### Mynd 6: Flutningar um Keflavíkurflugvöll 1960-2009

Á árinu 2010 nam heildarumferð um Keflavíkurflugvöll 52.417 flughreyfingum, þ.e. brottfarir og landingar. Þar af voru 21.942 gjaldbærar hreyfingar í áætlunar-, almanna- eða herflugi, en það var aukning um 3% frá fyrra ári. Hreyfingar vegna ógjaldbærra loftfara, eins og vegna kennsluflugs, annars einkaflugs og flugi tengdu loftrýmisgæslu voru 30.475, en það samsvarar 30% aukningu milli ára. Á árinu 2010 þurftu einungis 7 flugvélar að hætta við landingu á Keflavíkurflugvelli, en það var m.a. vegna of mikils vindhraða og lélegs skyggns. Aftur á móti komu upp 26 tilfelli þar sem flugvöllurinn var nýttur af flugvélum í yfirflugi, vegna óvæntra atvika um borð, eins og vegna veikinda farþega eða tæknilegra bilana. Allar þessar vélar lentu án óhappa á flugvöllinum. Í þrígang á tímabilinu mars til september voru staðsettar orrustuflugsveitir sem voru hér í loftrýmisgæslu. Einnig hafði komið hingað B-787 „Dreamliner“ flugvél, ásamt áhöfn og tæknimönnum, og dvaldi hér um nokkurra vikna skeið við flugprófanir.



Heimild: Hagstofa Íslands

**Mynd 7: Farþegar um Keflavíkurflugvöll eftir ríkisfangi og mánuðum 2002-2010**

## 2.4 Uppbygging

Frá árinu 1985 hefur verið í gildi deiluskipulag á flugvallarsvæðinu. Síðan deiluskipulagið var samþykkt hafa verulegar framkvæmdir farið fram á þessu svæði. Af framkvæmdum má nefna bæði gatnagerð svo og framkvæmdir við byggingar fyrir hina ýmsu þjónustu tengda flugi til og frá Keflavíkuvelli.

Flugstöðvarsvæðið er í vestur frá Keflavík. Landsvæðið er hrjóstrugt sléttlendi. Lágur hryggur liggur frá norðri til suðurs um miðbik svæðisins, en á þessum hrygg er flugstöðvarbyggingin Leifur Eiríksson staðsett. Flugstöðvarbyggingin liggur norðan flughlaðs og flugbrauta. Svæðið er í um 40 m hæð yfir sjávarmáli. Svæðið umhverfis flugstöðvarbygginguna er u.þ.b. 250 hektarar. Á svæðinu umhverfis flugstöðvarbygginguna hefur verið reist þjónustubygging með flugeldhúsi, flugskýli Iceland air, eldsneytisbirgðastöð, bygging fyrir fríhafnarlager og er þar einnig hótél í smíðum.

Samgöngumannvirkið Keflavíkurflugvöllur samanstendur af flugbrautum, flugvélaakstursbrautum, flughlöðum, öryggissvæðum, og aðflugsbúnaði.

Varnarliðið og Flugmálastjórn á Keflavíkurflugvelli samnýta flugvöllinn, búnað, stoðhluta, stjórnkerfi hans og stofnanir, – allar flugbrautir, flestar flugvélaakstursbrautir, lýsingu, aðflugsbúnað, flugumferðarstjórn, slökkvilið, björgunarlið, snjó-mokstur, varaafstöð og fleira.

Flugumferðarstjórn á Keflavíkurflugvelli hefur aðstöðu í flugturni. Flugumferðarstjórn stjórnar umferð á flugvelli, og flugumferðarstjórn og varnarliðið rekstri stoðhluta. Flugbrautir, flugvélaakbrautir og flughlöð eru lögð bundnu slitlagi, að mestu leyti malbiki, en að hluta steinsteypu. Samtals eru rúmlega 180ha lagðir bundið slitlagi á Keflavíkurflugvelli. Flugbrautir á Keflavíkurflugvelli eru nú þrjár. Flugbraut 02/20 stefnir N-S og er um 3000m að lengd, braut 11/29 stefnir V-A og er um 3000m að lengd, og braut 07/25 stefnir SV-NA og er um 2400m að lengd.

Flughlöð eru stæði fyrir flugvélar til lengri eða skemmri tíma og eru flest helguð annaðhvort hernaðarlegum eða borgaralegum flugrekstri. Flughlöð eru víða á suður-, vestur- og norðursvæði flugvallarins. Á suður- og vestursvæðum er umferð nær eingöngu vegna hernaðarstarfsemi á vegum varnarliðsins, en á norðursvæði eingöngu vegna borgaralegrar starfsemi.

Flugvélaakstursbrautir eru „vegakerfi“ flugvéla innan flugvallarins, þar sem flugvélum er ekið á milli flugbrauta og flughlaða. Fjórar þær helstu í núverandi kerfi eru K eða „Kilo“ og N eða „November“ sem liggja frá flughlöðum á flugþjónustusvæði meðfram flugbraut 11/29 og fyrir enda allra flugbrautanna norð-austan megin að flughlaði á athafnasvæði varnarliðsins, E eða „Echo“ sem liggur frá flughlaði við FLE meðfram flugbraut 02/20, og S eða „Sierra“ sem liggur langs eftir athafnasvæði varnarliðsins í stefnu flugbrautar 11/29. Akbrautirnar eru flestar samnýttar vegna hernaðarlegs og borgaralegs flugrekstrar. Einstaka akbrautir eru þó tileinkaðar hvorri starfsemi fyrir sig, einkum á norðurhluta flugvallarins, þar sem borgaraleg flugstarfsemi fer fram. Með sífelld meiri umferð um flugþjónustusvæði vegna borgaralegrar flugstarfsemi hefur álag á flugvélaakbrautir þar aukist mikið á síðustu árum, með aukinni þörf á uppbyggingu og viðhaldi.

Þeir hlutar varnarsvæðisins sem lúta takmörkun á aðgangi og umferð eru girtir af með mannheldri öryggisgirðingu. Stærsta girðingin er umhverfis Keflavíkurflugvöll, og allt flugbrauta- og flugvélaakstursbrautakerfi vallarins er innan hennar. Allt aðgengi að svæðinu er vaktað.

Skv. skipulaginu verður breyting á stærstu girðingunni – um Keflavíkurflugvöll, þar sem hún vísar frá ströndinni við Ósabotna, og minnkar verulega.

Innan girðinga eru afmörkuð svæði ennfremur girt með sérstökum öryggisgirðingum, þar sem þess er nauðsyn vegna flugöryggis og starfsemi varnarliðsins.

### **2.4.1 Afkastageta**

Þegar kemur að afkastagetu flugbrauta eru engin takmörk í garð stærðar flugvéla. Flugvöllurinn getur tekið við 30 flugvélum á klukkustund eins og staðan er í dag, einnig er flugvöllurinn opin 24 tíma í sólahring. Er það yfirdrifið vegna þeirra 15 stæða sem eru í boði umhverfis flugstöðina.

## **2.5 Þjónusta**

### **Þjónusta á Keflavíkurflugvelli og viðskiptavinir**

Flugfélögin sem fljúga til Keflavíkur og farþegar þess eru þeir augljósu viðskiptavinir enda eru níu flugfélög sem fljúga til Keflavíkur í sumar með yfir eina milljón farþega innanborðs.

Viðskiptavinirnir eru þó fleiri.

Aðrir viðskiptavinir eru búðareigendur (þeir sem leigja aðstöðu fyrir verslanir), auglýsendur enda eru töluvert um vegghengdar auglýsingar í Leifsstöð, bílaleigur, bankar o.fl.

Leifsstöð býður uppá fjölbreytta þjónustu við margskonar flug, allt frá millilandarflugi til einkaþotna og allt þar á milli. Á Keflavíkurflugvelli eru þrjár þjónustuaðilar, IGS (Iceland air ground services), Airport Associates og South air. IGS og Airport Associates eru með svipaða þjónustu á meðan South air er meira fyrir einka- og herflug.

Hér fyrir neðan er hægt að sjá hvernig þjónustan skiptist á milli þeirra sem þar eru.

Þjónustan í Keflavík er opin allan sólarhringinn.

Önnur þjónusta á vellinum eru rútuferðir til höfuðborgarinnar og í Bláa Lónið. Engin flugstöð er án leigubifreiða og er Leifsstöð þar engin undartekning, hér áður fyrr voru eingöngu leigubílar frá Keflavík sem máttu taka farþega við Leifsstöð, en eftir reglubreytingu fyrir nokkrum árum voru öllum leigubílum gefin leyfi til að annast flugstöðina og hefur það bætt þjónustuna til muna.

### **Veitingasala í Leifsstöð**

Í Leifsstöð eru 8 staðir þar sem gestir geta keypt sér mat og drykk, 2 staðir í komusal og á frísvæði, þar sem bæði farþegar og gestir geta verslað og 6 staðir sem eru einungis fyrir farþega í brottfararsal.

Bistro Atlantic – í eigu IGS veitinga

Cafe Europe - IGS

Cafe International – IGS

Kaffitár – Kaffitár ( 2 staðir, einn á frísvæði og einn í brottfararsal)

Nord – Á næstu grösum

10-11 – í komusal

### **Verslanir**

Fjölbreytt úrval af verslunum, 10 talsins.

### **Þjónusta**

Markaðsstofa ferðamála á Suðurnesjum rekur upplýsingamiðstöð fyrir ferðamenn í komusal. Þar er Iceland Travel Assistance með bókunarskrifstofu, sem er ferðamönnum að kostnaðarlausu. Þar er hægt að bóka ýmis konar ferðir, þ.á.m. er hægt að bóka í flugrútuna.

Landsbankinn rekur tvö útibú í Leifsstöð, eitt í komusal og annað í brottfararsal. Einnig eru þó nokkrir hraðbankar á víð og dreif um stöðina þar sem hægt er að taka út íslenskar krónur sem og erlendan gjaldeyri. Einnig er Landsbankinn með Tax Refund stöð í brottfararsal þar sem hægt er að fá endurgreiddan VSK af keyptum vörum á Íslandi.

Tvær ferðaskrifstofur eru starfræktar í Leifsstöð, annars vegar Icelandair og hins vegar Iceland Express.

Flugfélög sem fljúga til og frá Keflavíkurflugvelli eru þó nokkur. Flest þeirra fljúga eingöngu til Íslands yfir sumartímann, en það eru flugfélög eins og Lufthansa, Germanwings, Transavia France og Delta Airlines. Einungis þrjú flugfélög fljúga til landsins allan ársins hring en það eru félögin Icelandair, Iceland Express og SAS – Scandinavian Airlines.

Fjórar bílaleigur eru með starfsstöðvar í Leifsstöð, Budget, Avis, Hertz og Bílaleiga Akureyrar (Europcar)

**Tafla 5: Þjónusta á Keflavíkurflugvelli eftir þjónustuaðilum**

	IGS.	Airport Associates	South Air
Þjónusta veitt (Commercial)			
Farþega innritun (flugstöð)	X	X	
Flug, miðasala	X	X	
Business Lounge	X	X	
Teinging við Hótel	X	X	
Rampa þjónusta (Commercial)			
Eldsneyti	X	X	
Afísun	X	X	
Þrif á vélum	X	X	
Vatn, Salerni	X	X	
Veitingar	X	X	
Loft start	X	X	
Flugskýli	X		
Farángur	X	X	
Flutningur á farþegum á velli	X	X	
Áhafnar þjónusta			
Áhafnar aðstaða	X	X	
Flug plön	X	X	
Veður ath.	X	X	
Her Vélar (Commercial)			
Flug plön	X	X	X
Veður ath.	X	X	X
Áhafnar aðstaða	X	X	X
Eldsneyti	X	X	X
Flugskýli	X		X
Farangur og cargo geymsla	X	X	X
Einka flug			
Flug plön	X	X	X
Veður ath.	X	X	X
Eldsneyti	X	X	X
VIP aðstaða	X	X	X
Flugskýli	X		
Farangur og cargo geymsla	X	X	X
Teinging við Hótel	X	X	X
Teinging við Bláa lónið	X		
Samanlögð þjónusta	30 Einingar	26 Einingar	12 Einingar

Tvær leigubílastöðvar – Hreyfill Bæjarleiðir og A-Stöðin.

Flugrútan – Kynnisferðir (í eigu Icelandair Group).

Icepark rekur bílastæðin á Keflavíkflugvelli, bæði skammtímastæði og einnig langtímastæði. Einnig boðið upp á bón og þríf, ef áhugi er á því.

## 2.6 Samstarf

Í flugheiminum er sífellt leitað leiða til þess að auka hagkvæmni í flugi og eiga Íslendingar í miklu samstarfi við nágrannaljóðir sínar í Evrópu. Starfsmenn flugleiðsögusviðs eru í mjög miklu alþjóðlegu samstarfi en þar ber helst að nefna North Atlantic Systems Planning Group (ICAO NAT SPG) þar sem fulltrúar flugvélaeiganda (IOPA), fagfélaga (IFALPA, IFATCA) og flugrekenda (IATA) sitja í vinnuhópum og nefndum. Fulltrúar flugrekenda á Norður-Atlantshafi halda árlegan fund um aðkomu þeirra að alþjóðaflugþjónustunni og rekstraráætlun næsta árs. Þar er einnig fjallað um væntanlega fjárfestingarverkefni.

### Alþjóðaflugþjónustan

Ísland og tuttugu og fjögur önnur ríki eru með samning um rekstur Alþjóðaflugþjónustu, svokallaðan Joint Finance samning. Alþjóðaflugmálastofnunin (ICAO) hefur umsjón með framkvæmd hans. Umsjón með framkvæmdinni, í umboði innanríkisráðuneytisins, hefur Isavia og hefur mikil samskipti við ICAO vegna þess. Að þessari starfsemi stendur einnig Veðurstofa Íslands.

### NAT/SPG (North Atlantic

Systems Planning Group) NAT/SPG er fjölþjóðlegur vettvangur ríkjanna við Norður-Atlantshaf og ICAO sem fjallar um skipulag og notkun flugleiðsögukerfisins á Norður-Atlantshafi. NAT/SPG fylgist með heildaröryggi kerfisins og stuðlar að endurbótum og breytingum. Framkvæmdastjóri flugleiðsögusviðs hefur gegnt formennsku í NAT/SPG frá árinu 1997.

### TRASAS/CPWG

ICAO er með tvær nefndir sem fjalla sérstaklega um flug á milli Norður-Ameríku og Asíu yfir Norðurpól, og á Isavia sæti í þeim báðum. Önnur þessara nefnda er Trans-Regional Airspace and Supporting ATM Systems Steering Group (TRASAS) sem er stefnumótandi og hin er samhæfingarnefnd vegna innleiðingar á tækninýjungum og vinnuaðferðum.

### CANSO

CANSO eru samtök flugleiðsöguveitenda á heimsvísu. Aðalstöðvar samtakanna eru í Amsterdam og eru þau málsvari þessara fyrirtækja á alþjóðlegum vettvangi, m.a. hjá ICAO og vinna einnig að stefnumótun fyrir hönd umbjóðenda sinna. Íslendingar urðu fullgildir aðilar að CANSO árið 2007.

### Cross Polar Working

Cross Polar Working Group (CPWG) annast samhæfingu vinnuaðferða og innleiðingu breytinga á Norðurheimsskautssvæðinu. Fulltrúar allra flugstjórnaraðila á svæðinu eru í vinnuhópnum og áætla flugfélögin að mesta aukningin á flugi þeirra í náinni framtíð, verði þar.

### Samvinna við Irish Aviation Authority (IAA)

Isavia og írski flugmálastjórnin (IAA) eiga samstarf um rekstur fjarskiptastöðvanna í Gufunesi og Ballygirreen. Kerfi þessara stöðva eru nú samtengd og geta þannig unnið sem ein stöð.



## **NEAP**

Isavia er aðili að NEAP sem er samstarf flugleiðsögufyrirtækja í Noregi, Svíþjóð, Danmörku, Finnlandi, Eistlandi, Lettlandi, Bretlandi og Írlandi auk Íslands. Samtökin mynda ramma um samstarfsverkefni, einkum vegna Samevrópska loftrýmisins – Single European Sky.

## **NEFAB**

NEFAB er verkefni NEAP-landanna sem miðar að því að þróa eitt samfellt loftrými (Functional Airspace Block - FAB) í samræmi við Single European Sky (SES) tilskipanir Evrópusambandsins (ESB). Svæðið nær yfir flugstjórnarrými allra þáttökulandanna. Sérstök skýrsla um framgang verkefnisins og vandamál því tengd liggur fyrir.

## **NORACON**

Noracón hefur það hlutverk að annast þáttöku NEAP í SESAR rannsóknaráætluninni. Öll NEAP fyrirtækin eru aðilar að NORACON auk austurríska flugstjórnarfélagins Austrocontrol. NORACON er einn sextán samstarfsaðila að SESAR Joint Undertaking, sem er sérstök stofnun sem sett var á laggirnar af Evrópusambandinu, til þess að annast framkvæmd SESAR áætlunarinnar.

## **SESAR**

Evrópusambandið er með rannsóknar- og þróunaráætlun, sem kölluð er SESAR. SESAR miðar að þróun nýrrar kynslóðar flugstjórnarkefa fyrir Evrópu en þeim er ætlað að samhæfa flugumferðarstjórn í álfunni, tryggja flugöryggi og auka afköst. Ísland hóf þáttöku á SESAR áætlunni árið 2009, undir hatti NORACON og leggur megináherslu á flugumferðarstjórn yfir úthafinu. Þessi verkefni eiga að standa yfir í a.m.k sex ár.

## **VERÐLAUN IATA**

Á árinu voru ISAVA veitt viðurkenning er nefnist Eagle Award, af Alþjóðasamtökum flugfélaga – IATA. Þessi verðlaun eru veitt fyrir mesta framför í flugumferðarþjónustu í heiminum. Isavia hefur unnið hart að því að bæta þjónustu og rekstur sem félagið veitir og einnig að því að halda niðri kostnaði. IATA metur Isavia sem leiðandi í aukningu hagkvæmni og öryggis á flugleiðunum yfir Norður-Atlantshaf og Norðurheimskautið. Starfsfólk Isavia fagnar þessari mikilvægu viðurkenningu sem er byggð á náinni faglegrí, fjárhagslegri og tæknilegrí samvinnu við viðskiptavinum félagsins.

## **2.7 Gæðaeftirlit**

### **Öryggi og Gæðaeftirlit**

Öryggisreglur fyrir Keflavíkurflugvöll eru sniðnar eftir gildandi lögum og reglugerðum um öryggi og hollustuhætti á vinnustöðum. Þær miðast við þá starfsemi sem fram fer á flugvöllinum og er ætlað að draga úr áhættu svo sem kostur er til ýtrasta öryggis fyrir alla starfsmenn og farþega sem fara um Keflavíkurflugvöll.

### **ISAVIA**

ISAVIA sér um að öllum öryggisreglum sé fylgt með slysalausum markmiðum. Þessar reglur miða því að minnka hættu á slysum, atvikum og öðrum atburðum, sem ógna öryggi.

Öryggisreglurnar gilda fyrir eftirfarandi:

- Starfsfólk ISAVIA
- Starfsfólk lögreglu-og tollstjóra
- Starfsfólk flugrekanda

- Starfsmenn eldsneytis- og flugafgreiðsluaðila
- Starfsfólk vertaka sem vinna fyrir einhverja ofangreindra stofnana eða fyrirtækja og þurfa skammtima- eða almenn leyfisskýrteini.
- Allra aðra starfsmenn Flugvallarins og í byggingum sem að honum liggja.

Öryggi er einnig skipt niður í vissar einingar t.d. flugvernd, fluglys og óveður.

### Undir flugvernd koma

- Slökkvilið
- Eldsneytisáfyllingar teymi
- Afisingar teymi
- Og aðrir sem hafa bein tengsl við flugvélarnar á jörðu niðri

Fyrir eldsneytis teymið er notuð myndræn uppsetning á neyðarrofum:

### Undir fluglys er flugslysaáætlun

Mynd 8 sýnir hvernig flugslysaáætlunin er, en á henni er hægt að sjá að hvert svæði hefur sitt hlutverk.



### Mynd 8: Flugslysaáætlun Keflavíkflugvallar

Það eru ekki einungis áætlanir fyrir stærri atvik heldur eru til áætlanir fyrir alla og hvernig á að bregðast við í hverju tilfelli fyrir sig. Má sjá útgáfu af einu slíku fyrir eldsneytisteymið mynd 9, á myndinni má sjá allar staðsetningar neyðarrofa til að slökkva á dælingu eldsneytis ef þurfa skyldi.

Öryggis og gæðakröfum er fylgt til hins ítrasta á Keflavíkurflugvelli og er t.d. slökkvibíl lagt við flugbrautirnar þegar flug eru að fara í loftið eða við landingar, skiptir það engum toga ef um er að ræða nótt eða dag og alla daga ársins.

Burt séð frá því eru allir starfsmenn settir á námskeið og þjálfaðir til þess að öðlast skilning, þekkingu og að rétt viðbrögð sem skal nota við slíkar aðstæður hverju sinni.



**Mynd 9: Staðsetning neyðarrofa á Keflavíkurflugvelli**

## 2.8 Fjármögnun

### Rekstur og afkoma ársins 2009

Rekstrartekjur Keflavíkurflugvallar ohf. samanstanda af nokkrum þáttum, þ.á.m notendagjöldum flugrekenda, þ.e.a.s. landingargjaldi og flugverndargjaldi en einnig aðstöðugjaldi sem flugafgreiðsluaðilar flugvallarins greiða. Samgönguráðuneytið gerði samning við félagið um að það greiddi fyrir rekstur flugleiðsöguþjónustu, hluta af rekstri flugvallarins og öryggisleit á farþegum frá svonefnum „þriðju löndum“ sem fara ekki eftir flugverndarreglum Evrópusambandsins. Beinartekjur félagsins af flugumferð á árinu 2009, námu 2.778 milljónum króna og viðskiptatekjur 5.948 milljónum. Stór hluti viðskiptatekna komu frá rekstri verslana í flugstöð en einnig voru það tekjur af rekstrarleyfissamningum á flugstöðvarsvæðinu.

Fjöldi brottfara- og skiptifarþega dróst saman um 15,2% milli árána 2008 og 2009 en þrátt fyrir það dróst velta rekstraraðila á brottfararsvæði flugstöðvarinnar, aðeins saman um 7% milli ára. Aftur á móti dróst velta á komusvæði saman, í takt við minnkandi farþegafjölda, eða um rúmlega 15%.

Þrátt fyrir að farþegafækkun hafi verið 16,7% frá árinu 2008, þá drógust tekjur félagsins einungis saman um 6,3%.

Á árinu 2009 voru rekstrargjöld félagsins, án afskriftar- og fjármagnsliða, 6.377 milljónir króna. Af þeirri tölu er kostnaðarverð seldra vara 2.365 milljónir, sem útleiggst sem 50,63% af vörusölu félagsins. Launakostnaður félagsins nam um 33% af heildartekjum þess, meðalstöðugildi þess árs voru 364 og kostnaður vegna þeirra 2.867 milljónir króna. Í árslok 2009 voru starfsmenn 377 en voru 353 í árslok. Annar rekstrarkostnaður félagsins var um 970 milljónir og kostnaður vegna skrifstofu og stjórnunar, nam 175 milljónum króna.

Vegna mikils aðhalds og kostnaðarvitundar stjórnenda félagsins lækkaði rekstrarkostnaður þess um 10% frá því sem áður hafði verið áætlað. Vegna breyttar rekstrarfyrirkomulags eru samanburðartölu fyrri ára ekki marktækar. Ýmis kostnaður sem áður var greiddur af varnarliðinu hefur einnig verið að koma fram. Félagið tók einnig við rekstri 13 bygginga, sem skila ekki tekjum í hlutfalli við stærð þess, en hún er um 29.000 fermetrar.

Hagnaður félagsins fyrir afskriftir og fjármagnsliði, nam um 2.349 milljónum króna og var framlegðarhlutfall rekstrar fyrir árið 2009, því u.þb. 27%. Afskriftir voru alls um 971 milljónir króna en þar af eru afskriftir á óeiginlegum eignum, þ.e.a.s réttur félagsins til afnota af flugbrautarmannvirkjum og búnaði á mannvirkjaskrá NATO, skv. samningi við Varnarmálastofnun Íslands, sem gerður var til 30 ára, 206 milljónir króna. Helstu eignir félagsins eru Flugstöð Leifs Eiríkssonar og fasteignir við Háaleitisflughlað. Afskriftir fasteigna námu alls 386 milljónum árið 2009. Í lok sama árs var bókfært verð flughlaða og bifreiðastæða um 3.081 milljónir króna en afskriftir vegna þeirra námu um 259 milljónum. Rekstrarhagnaður fyrir skatta var 1.378 milljónir króna, eða alls um 16% af heildartekjum félagsins.

Fjármagnsliðir voru neikvæðir um 1.948 milljónir króna árið 2009. Þar af voru vaxtatekjur 108 milljónir en 777 milljónir króna fóru í vaxtagjöld af langtímalánum. Meðalvextir núverandi lánasafns félagsins voru rétt rúmlega 3%. Gengistap félagsins nam um 1.260 milljónum króna árið 2009 en það má rekja til gengisflökts íslensku krónunnar, þó einkum á síðari hluta ársins, en hún veiktist alls um 7,6% það ár. Tap fyrir skatta það ár var 570 milljónir króna. Félagið þurfti ekki að greiða tekjuskatt á árinu 2009 þar sem skattstofn þess var neikvæður og var því tekjuskattur að fjárhæð 231 milljón króna tekjufærður í ársreikningi. Heildarafkoma félagsins var því neikvæð um 340 milljónir króna árið 2009. Ef frá eru teknir vextir og skattar, nam veltufé frá rekstri félagsins, 2.462 milljónum króna, breyting á rekstartengdum eignum og skuldum var jákvæð um 79 milljónir, innborgaðir vextir 127 milljónir og 954 milljónir fóru í greiðsu vaxta og skatta. Handbært fé frá rekstri félagsins nam alls 1.714 milljónum króna og fjárfestingarhreyfingar ársins 2009 voru samtals um 355 milljónir króna.

Árið 2009 voru fjármögnunarahreyfingar 1.063 milljónir króna en þar af voru afborganir langtímalána 991 milljón. Handbært fé í stofnefnahagi félagsins jókst um 341 milljón á árinu, en í árslok var það 767 milljónir króna.

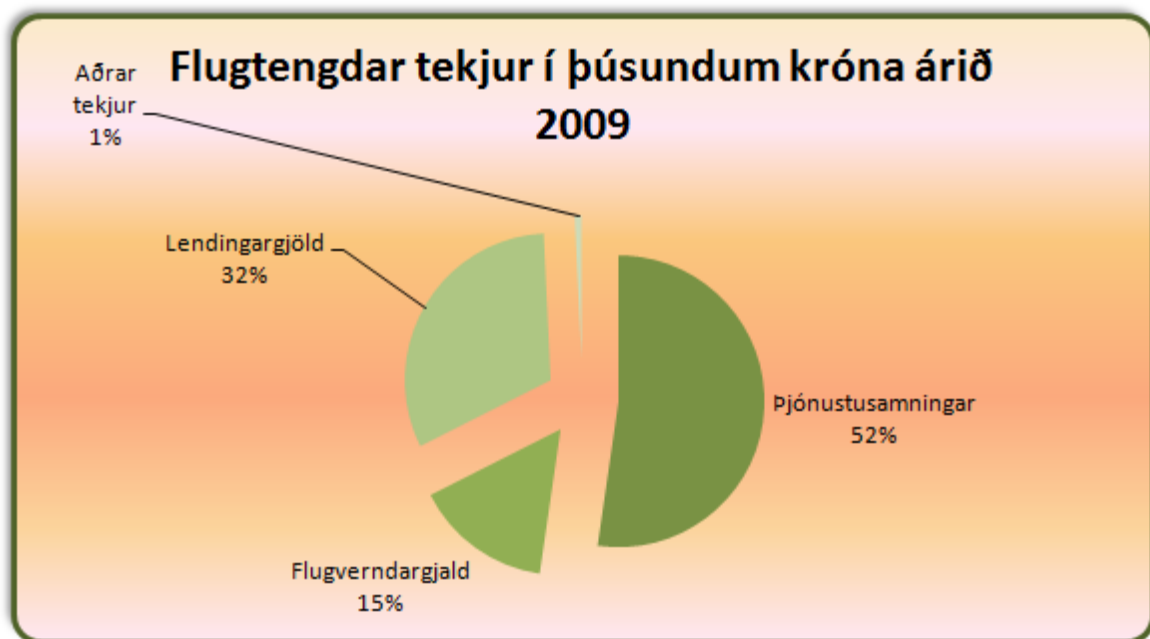
Í árslok 2009 voru heildareignir Keflavíkurflugvallar ohf. bókfærðar á 28.802 milljónir króna. Þar af voru fastafjármunir 26.584 milljónir króna. Skuldir að frádregnum veltufjármunum, eða nettó skuldir, námu um 20.650 milljónum króna. Frá stofnun félagsins hefur eigið fé þess dregist saman um 448 milljónir króna. Í lok árs 2009 var

eiginfjárlutfall félagsins 20,6% en við stofnun þess nam það 22%. Innra virði hlutafjár félagsins var 1,48 í árslok 2009.

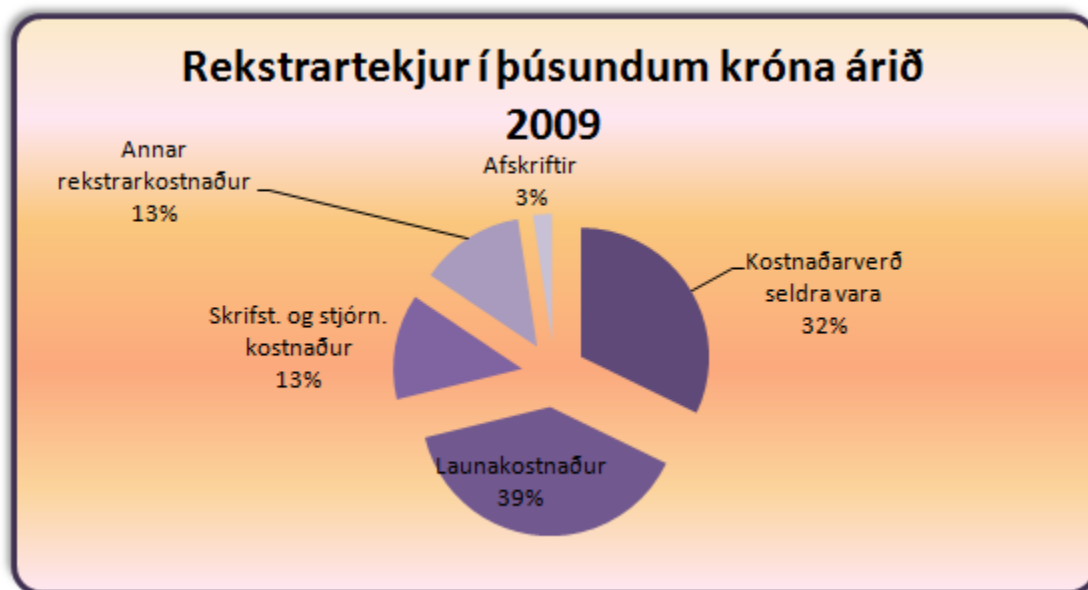
Myndir 10-12 sýna nánari upplýsingar á skiptingu tekna flugvallarins.



**Mynd 10: Viðskiptatekjur Keflavíkurflugvallar 2009**



**Mynd 11: Flugtengdar tekjur Keflavíkurflugvallar 2009**



**Mynd 12: Rekstrartekjur Keflavíkurflugvallar 2009**

## 2.9 Þjóðhagslegt

### Þjóðhagslegir hagsmunir

Í upphafi var völlurinn gerður í hernaðarlegum tilgangi og þjónaði hann því hlutverki fram til brotthvarfs bandaríska flotans. Þó að herinn sé farinn þá þjónar flugvöllurinn enn hernaðarlegum tilgangi, en þó aðeins til þjálfunar og sem vara flugvöllur ef þörf er á.

Eftir yfirtöku Íslendinga á öllum rekstri Keflavíkurflugvallar hefur ríkistjórnin gert samninga við erlendar þjóðir um öryggisvörslu umhverfis landið, og hafa nokkrar þjóðir eins og Bretar, Danir, Norðmenn, Bandaríkjamenn, Frakkar og Spánverjar boðist til að sinna þessu verkefni í nánustu framtíð sem mun auka tekjur fyrir fyrirtækin á svæðinu. Öryggi landsins er mikilvægt og er það í okkar hag að vera sýnilegir í augum alheimsins í þeim málum, þó að margir séu andvígir þessum framkvæmdum.

Keflavíkurflugvöllur er enn partur af NATO og eru þeir með starfsemi í nágrenni við völlinn. Þeirra verk er að fylgjast með flugumferð þó einkum herflugs yfir og í nágrenni við landið. Þar starfa eingöngu Íslendingar, og borgar NATO þessa starfsemi til íslenska ríkisins sem var þó í umsjá Bandaríkjamanna hér áður fyrr.

Keflavíkurflugvöllur og hersvæðið í kring hefur verið mikill þátttakandi í uppbyggingu Reykjanesbæjar og voru þar allmargir Íslendingar við vinnu til margra ára. Eftir brottför hersins frá landinu 2006 varð töluvert atvinnuleysi á svæðinu með þar til teknum tekjumissi.

Má með þessu segja að völlurinn hefur haft töluverð áhrif á svæðið í gegnum tíðina með jákvæðum og neikvæðum áhrifum, engu síður er flugvöllurinn afar mikilvægur fyrir svæðið og landið í heild. Með aukinni flugumferð og straumi ferðamanna til landsins hafa myndast ný tækifæri í ferðaþjónustu, ekki bara fyrir svæðið í kring heldur á landsvísu.

Leifsstöð er enn í þróun og uppbyggingu með mikið af tækifærum til stækkunar og aukinni starfsemi fyrir svæðið enda hefur það sýnt sig á síðustu árum að starfsfólki hefur fjölgað í Leifsstöð og í ferðaþjónustu tengdri stöðinni. Það er hægt að sjá með

húsakosti sem upp er kominn í nágrenni við Leifsstöð, þar á meðal eru komnar nokkrar bílaleigur, hótél í smíðum og ekki að ógleymdum þeim fyrirtækjum sem hafa sína starfsemi af veru flugstöðvarinnar, en án flugvallarinnis og Leifsstöðvar væri frekar dapur ásýnd þar á bæ.

Keflavíkurflugvöllur og Leifsstöð er okkur ómissandi frá því sjónarhorni að við erum eyja, þótt að mikið af okkar inn og útflutningi er í gegnum sjóflutninga er töluvert flutt út og inn í gegnum völlin. Hefur sú starfsemi einnig aukist og hafa margir vinnu af þeim sökum, þar er útflutningur á fiskvörum hæstur á lista, en án vallarins gætum við ekki flutt út ferskan fisk.

Eftir þessa upptalningu má sjá að völlurinn er ómissandi í alla staði, enda á völlurinn eftir að halda áfram að skapa vinnu sem og tækifæri fyrir sveitafélögin í kring. Bláa Lónið er gott dæmi um afreksturs flugvallarinnis og tækifæri sem hann hefur skapað.

## 2.10 SVÓT greining

### - STYRKLEIKAR

- Núverandi flugvallar uppsetning (langar brautir)
- Landlega
- Aðgangur að stóru landsvæði til stækkunar
- Sérstæð náttúra, (erfitt að fynna annars staðar)
- Tryggt flugfélag
- Gott samstarf við sveitarfélag
- Nám og iðnaðar starfsemi á svæðinu
- Reynsla á erfiðum aðstæðum
- Aðgangur að starfsfólki (mentað fólk)

### - VEIKLEIKAR

- Lág íbúarstaða
- Há gjöld af tekjum (skattar)
- Veðurfar
- Fjársvelti (frá ríkinu)

### - TÆKIFÆRI

- Frekari þróun á þjónustu við vélar
- Vöxtur vegna iðnaðarumferðar
- Aukin tíðni flugumferðar
- Stærri og öruggari flugvélar
- Nýjar leiðir til og frá landinu
- Þróun (Kadeko) á skrifstofubyggingum fyrir flugskóla og aðra flugtengda starfsemi
- Útleiga á flugskýlum til einka og flufgrekstraraðila
- Þróa íbúðarhúsnæðin sem Airpark
- Stækkun á flugstöðvarbyggingu
- Betri aðflugstækni

- Auka farþega fjölda
- Langtíma bílastæði
- Viðtaka á stærri flugvélum (Air Bus 380)(Boing 747 -800)
- Persónulegir rekstraraðila

#### - **ÓGNANIR**

- Viðhaldskostnaður
- Verkföll
- Óstöðugt gengi
- Há lánaprósenta og verðbólga
- Samkeppni á öðrum flugvöllum (Egilstaðir, Akureyri) (Low cost airlines)
- Fuglar og hættur sem þeir valda
- Aukinn öryggiskostnaður með auknum reglum
- Eldri lendingar tækni AIDS-T-VASIS og flugbrautar lýsing, dýrt að viðhalda, að lokum þarfnast skiptingar.
- Kostnaður vegna langtíma endurnýjunar
- Flugslys
- Náttúra", eldgos, jarðskjálftar.

## **2.11 Framtíðin**

Framtíðin er frekar jákvæð í garð flugs til og frá Íslandi. Fortíðin hefur sýnt okkur að eftirspurnin með að ferðast til Íslands hafi farið framúr okkar björtustu vonum og er engin fyrirsjáanleg hindrun sem gæti breytt því í nánd.

Verður þó ekki af stjórnvöldum tekið að lítt er lítið til framtíðar við byggingu flugstöðvarinnar. Hefur Leifsstöð þrívægis verið stækkuð síðan hún opnaði árið 1987 og það síðast upp úr aldamótum. Auk þess hefur biðsal og öryggisgæslusvæði verið ítrekað breytt. Smávægis breytingar eru ekki nægjanlegar, ríkið þarf að taka til hendinni áður en illa fer. Bæta þarf aðstöðu alla og fjölga landgöngum, háværar raddir flugfélaganna hafa heyrst nú í nokkurt skeið um þessi mál án neinna marktækra viðbragða.

Spurning hefur komið upp að innanlandsflug verði sent til Keflavíkur með misgóðum viðtökum. Í framhaldi af þeirri umræðu kom til tals að setja upp hraðlest frá Leifsstöð til Reykjavíkur (sjá dæmi á mynd 13), á það að stytta ferðatímann fyrir þá sem eru að ferðast innanlands. Enga síður væri það til góðs fyrir flugstöðina að fá innanlandsflugið til sín og uppsetningu hraðlestar.

Áherslu verður að leggja á uppbyggingu vallarins þótt að Leifsstöð sé með þá sérstöðu að vera allsráðandi á markaðinum. Innanlandsflugið er spennandi viðbót sem mun opna nýja möguleika fyrir starfseminu á svæðinu og verða forræðismenn vallarins að gera Leifsstöð að aðlaðandi kosti í þeim efnum. Framtíðarhorfur svæðisins í heild eru góðar, einkum við Bláa Lónið sem heilsulind og spítalann sem á að þjóna útflendingum.

Markaðsmál og þjónusta eru einkum þau atriði sem verða að liggja fyrir og hvert skal stefna í þeim efnum. Á að reisa hótél við flugstöðvarbygginguna? Er það hagkvæmt þó verið sé að reisa annað þó lítið sé, á að bæta við verslunum eða eru önnur tækifæri til staðar? Þessum spurningum verður að svara, ef framför á að eiga sér stað. Hvað með hlutabréf er eitthvað þar eða aðrir fjárfestar er eitthvað þar? Það má lengi telja upp hin og



Þessi atriði, engu að síður snýst málið alltaf um hagnað. Ef rétt er að verki staðið ætti flugstöðin Leifur Eiríksson að vera miðpunktur ferðapjónustunar hér á landi.



### **Mynd 13: Hraðlest til flugvalla**

Fulltrúar frá Keflavíkurflugvelli sækja árlegar Ferðaráðstefnur Routes Europe og Routes World þar sem fulltrúar flugvalla og flugfélaga leiða saman hesta sína og ræða möguleika á nýjum flugleiðum eða auknu framboði á þeim flugleiðum sem fyrir eru. Flugfélög sem rætt hefur verið við, hafa haft talsverðan áhuga á því að kanna Ísland sem mögulegan áfangastað. Ásamt því áralanga samstarfi sem félagið hefur haft við þau flugfélög sem hafa verið með starfsemi á Keflavíkurflugvelli, hefur félagið kappkostað að kynna möguleika á flugleiðum til Skandinavíu og Mið-Evrópu, auk fjölmargra nýrra áfangastaða í Austur-Evrópu. Á meðal flugvalla í Evrópu hefur lengi ríkt mikil og hörð samkeppni, en þeir keppast við að bjóða flugfélögum lækkun eða niðurfellingu á gjöldum í því skyni að laða að aukna umferð um velli sína. Langflestir af þessum völlum hafa farið þá leið að bjóða upp á svokallað hvatakerfi eða incentive program. Hvatakerfið felst í því að veita flugfélögum stuðning í upphafi ( e. Startup aid ) sem hefur falið í sér 2-3 ára verkefni til að hefja flug til nýrra áfangastaða að uppfylltum ákveðnum skilmálum um heimshluta, tíðni, flugtíma o.fl. Séð er til þess að þessir skilmálar séu í samræmi við stefnu flugvallar og samstarfsaðila hans um markaði sem skuli leggja mesta áherslu á. Þetta á ekki eingöngu við ný flugfélög heldur einnig til þeirra sem þegar eru með starfsemi á viðkomandi flugvelli. Einnig eru dæmi um að flugvellir bjóði upp á ákveðið bónuskerfi í tengslum við aukinn farþegafjölda. Hjá Keflavíkurflugvelli hefur slíkt kerfi ekki verið til en undirbúningur er hafinn af mögulegri útfærslu slíks kerfis. Stjórnendur félagsins hafa rætt við forráðamenn flugvalla sem bjóða hvatakerfi, um reynslu þeirra og hvaða árangur slík hvatakerfi hafa skilað.

### **Heimildir**

Ársskýrsla Keflavíkurflugvallar ohf., 2009

Ársskýrsla ISAVIA, 2010

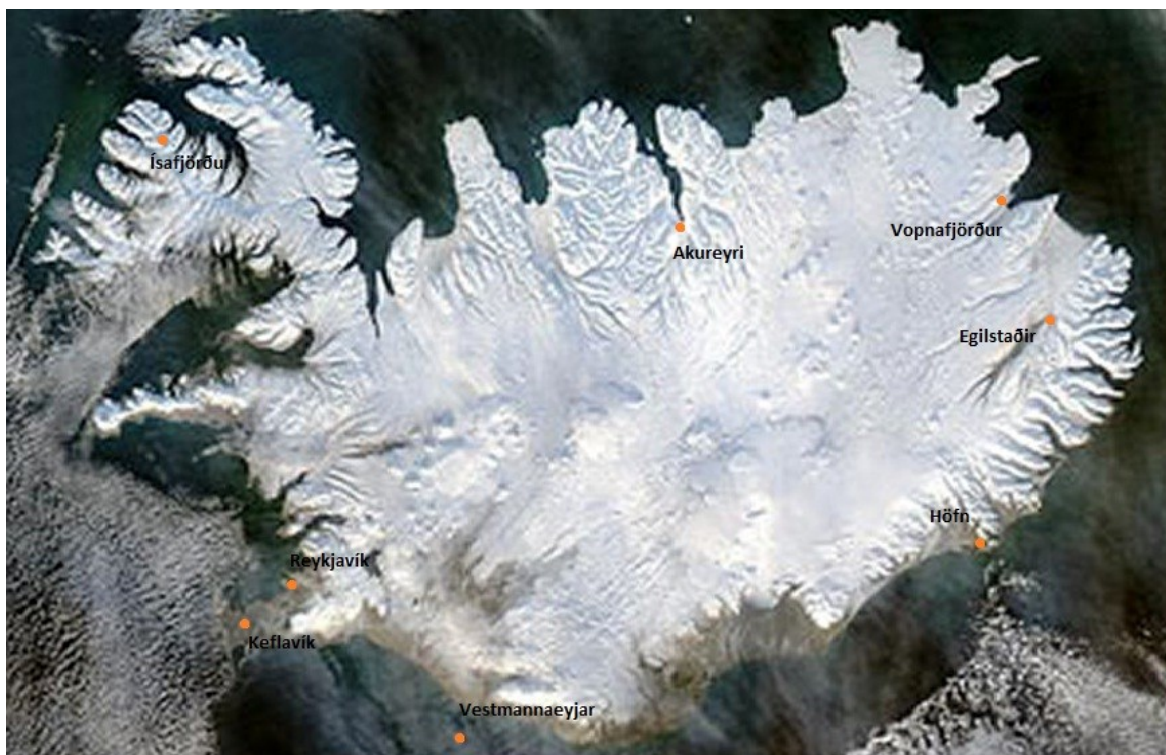


## 3 Umdæmi IV (Egilstaðir, Hornafjörður og Vopnafjörður)

Ásgeir Vilhjálmsson, Andri Hermannsson

### 3.1 Inngangur

Í þessu verkefni verður fjallað um helstu flugvelli á Austurlandi: Egilsstaðaflugvöll, Hornarfjarðarflugvöll og Flugvöllinn á Vopnafirði. Á Austurlandi eru einnig smærri flugvellir (Borgarfjörður eystri, Breiðdalsvík, Djúpvogur, Fagurhólmsmýri og Norðfjörður) sem ekki verður fjallað um. Megináhersla verður þó á stærsta flugvöllinn á svæðinu, Egilsstaðaflugvöll. Tilgangur verkefnisins er að draga saman nytsamar upplýsingar um þessa þrjá flugvelli og fá skilning á rekstri, skipulagi og framtíðarmöguleikum flugvalla í umdæmi IV.



Mynd 14: Helstu flugvellir á Íslandi

### 3.2 Yfirlit

#### Egilsstaðaflugvöllur

Egilsstaðavöllur (IATA: **EGS**, ICAO: **BIEG**) er staðsettur á Egilsstaðanesi við Egilsstaði. Völlurinn er 23 metra yfir sjávarmáli. Óreglulegt flug var stundað til Egilsstaða fram á sjötta áratuginn og var þá lent á tünnum á Egilsstaðanesi eða á Lagarfljóti. Það var ekki fyrr en 1951 sem framkvæmdir við gerð malarvallar hófst á Egilsstaðarnesi og var þeim lokið árið 1953. Fyrsta brautin var 1383 metrar á lengd og 45 metrar á breidd, þessi braut var frekar

erfið í aðflugi vegna fjallana en 23. September árið 1993 var ný braut tekin í notkun og var stefna hennar valin til að hægt væri að hafa hindrunarlaust aðflug og er hún 2000 metrar að lengd og 45 metrar á breidd. Þó er landingarvegalengd til norðurs aðeins 1847 metrar og helgast það af því að þjóðvegur eitt liggur við suðurenda brautarinnar. Í skipulagi er gert ráð fyrir að hægt sé að stækka flugbrautina í framtíðinni. Aðflugsbúnaður er almennt góður fyrir flugvöllinn og aðstæður fyrir aðflug ákjósanlegar út frá náttúrulegum aðstæðum. Veður er einstaklega gott á svæðinu og hefur áreiðanleiki áætlunarflugs verið um 99% á undanförunum árum.

Völlurinn er einn af fjórum völlum á Íslandi sem flokkaður er sem alþjóðaflugvöllur. Þess er vert að geta að engar hávaðatakmarkanir eru á flugvellinum.

Egilsstaðaflugvöllur er aðalflugvöllur Austurlands og annar helsti varaflugvöllur í millilandaflugi til og frá Íslandi. Einnig hefur Iceland Express verið með bein flug til og frá landinu til Egilsstaða. Meðan á byggingu Kárahnjúkavirkjunar stóð voru regluleg leiguflyg til og frá Póllandi, Lithaen og Eistlandi frá Egilsstaðaflugvelli.

Fyrsti áfangi núverandi flugstöðvar var tekin í notkun 1964 og seinni áfanga lokið 1968. Töluverðar endurbætur fóru fram á flugstöðinni á árunum 1988-1996. Á álagstímum getur verið þröngt á þingi í stöðinni. Vandamál koma upp vegna þrengsla þegar verið er að afgreiða innanlandsflug og millilandaflug á sama tíma. Landingaraðstaða fyrir þyrlur er framan við flugstöð.

Eigandi vallarins er íslenska ríkið og þjónar hann bæði héraðinu og Austfjörðum sem helsta samgöngutækið til og frá Reykjavík. Völlurinn er rekinn af ISAVIA.

### **Hornarfjarðarflugvöllur**

Upphaf reglulegs flugs á Hornarfjarðarflugvöll (IATA: **HFN**, ICAO: **BIHN**) var á seinni hluta stríðsáranna og var flugvellinum fyrst valinn staður í fjörunum sunnan við Hornarfjörð (Melatanga). Var hann notaður allt fram til 1965, en þá var nýr flugvöllur byggður í landi Árness í Nesjum. Engin lýsing var á Hornarfjarðarflugvelli fyrr en 1970 þegar fullkomin lýsing var sett upp á nýja flugvellinum.

Fyrst þegar nýi flugvöllurinn var tekinn í notkun var flugbrautin 1140 metrar en hefur hún verið lengd og er brautin í dag 1500 metra löng og 45 metra breið. Í upphafi var einnig 800 metra þverbraut en henni hefur nú verið lokað. Það var ekki fyrr en árið 1988 sem flugbrautin var svo lögð bundnu slitlagi (klæðningu), sú fyrsta á landinu sem lögð var slíku yfirlagi. Núverandi flugstöð var tekin í notkun 1983 og er hún með áföstum flugturni.

Íslenska ríkið er eigandi flugvallarins og er hann rekinn af ISAVIA.

### **Vopnafjarðarflugvöllur**

Óreglulegt flug hófst til Vopnafjarðarflugvallar (IATA: **VPN**, ICAO: **BIVO**) í kringum 1954. Í upphafi var flogið frá Reykjavík á vegum Björns Pálssonar og svo uppúr 1960 hófst áætlunarflug frá Akureyri fyrst á vegum Tryggva Helgasonar er síðar varð flugfélag Norðurlands og árið 1997 Flugfélag Íslands. Einnig var flug til og frá Egilstöðum að sumarlagi á vegum Björns Pálssonar frá 1960 til 1968 og svo austurflug 1970 og svo var það Flugfélag Austurlands frá 1972 til 1997 en þá hætti félagið starfsemi.

Vopnafjarðarflugvöllur er staðsettur á bakka Hofsár fyrir miðjum botni Vopnafjarðar. Rými til flugs í dalnum er nægt og er aðflug því hindrunarlaust. Veðurfar er flugi fremur hagstætt í dalnum og er áreiðanleiki áætlunarflugs því góður eða um 98%.

Fyrsta farþegaskýlið var byggt 1954 en núverandi flugstöð er líklega fjórða byggingin sem byggð hefur verið á Vopnafjarðarflugvelli. Núverandi flugstöð er um 215 m<sup>2</sup> og annar hún um 50 farþegum. Flugstöð með áföstum turni var tekin í notkun 1988.

Land fékst fyrir flugbraut 1953 og var byrjað á framkvæmdum 1954 og hafa þær staðið með hléum síðan. Flugbrautin er 880 metra löng og 30 metra breið og er lögð bundnu slitlagi. Flugbrautin var búin föstum ljósum um 1974.

Íslenska ríkið er eigandi flugvallarins og er hann rekinn af ISAVIA.

### 3.3 Tölfræðilegar upplýsingar

Þar sem að það er einungis eitt sjúkrahús á landinu sem getur talist til hátækisjúkrahúss og mikið af meðferðarúrræðum sem eingöngu er hægt að veita á Landspítala háskólasjúkrahúsi er nauðsynlegt að hafa gott net af flugvöllum til að koma landsbyggðarfólki til og frá Reykjavík. Þar sem vetur á Íslandi getur verið slæmur og ekki alltaf hægt að komast leiðar sinnar á bíl eru nokkrir flugvellir nauðsynlegir fyrir sjúkraflug til að hægt sé að tryggja öryggi landsmanna. Þegar við skoðum kort af landinu er nokkuð augljóst að flugvellir í umdæmi IV eru margir nauðsynlegir (mynd 13). Við teljum að allir af þessum þremur flugvöllum; Egilstaðir, Höfn og Vopnafjörður séu nauðsynlegir. Egilstaðaflugvöllur er staðsettur við stærsta bæ Austfjarða. Flugvellirnir á Höfn og Vopnafirði eru nauðsynlegir fyrir sjúkraflug vegna fjarlægðar frá Reykjavík og einnig hættu á slæmum samgöngum sérstaklega yfir vetrarmánuðina.

Egilstaðaflugvöllur er nauðsynlegur fyrir samgöngur fyrir allt Austurland, bæði fyrir sjúkraflug, ferðamenn, þá sem búa fyrir austan og sem varaflugvöllur ef Keflavík og Reykjavík lokast vegna veðurs. Farþegafjöldinn var mestur í kringum Kárahnjúka, en er aftur á uppleið vegna fjölgunar ferðamanna. Tafla 6 sýnir fjölda farþega um íslenska áætlunarflugvelli 2003-2009 og tafla 7 umfang vöru- og pósthlutninga.

**Tafla 6: Fjöldi farþega á íslenskum áætlunarflugvöllum 2003-2009**

Innanlandsfarþegar um Íslenska Áætlunarflugvelli						
	2003	2005	2007	2009	2003-2009	2003-2009
Reykjavík	321.507	373.939	431.173	379.957	58.450	18%
Akureyri	162.873	173.986	208.528	183.618	20.745	13%
Egilstaðir	83.747	121.808	137.679	96.698	12.951	15%
Hornarfjörður	8.260	8.838	9.410	10.570	2.310	28%
Aðrir flugvellir	135.013	144.706	145.309	144.199	9.186	7%
	711.400	823.277	932.099	815.042	103.642	15%

Millilandafarþegar um Íslenska Áætlunarflugvelli						
	2003	2005	2007	2009	2003-2009	2003-2009
Keflavík	1.156.592	1.508.967	1.883.685	1.420.709	264.117	23%
Reykjavík	25.289	25.999	40.199	32.141	6.852	27%
Akureyri	9.129	5.876	12.672	6.612	- 2.517	-28%
Egilstaðir	1.484	5.087	19.964	724	- 760	-51%
Aðrir flugvellir	154	26	102	2	- 152	-99%
	1.192.648	1.545.955	1.956.622	1.460.188	267.540	22%

**Tafla 7: Vöru- og póstflutningar um íslenska áætlunarflugvelli 2003-2009**

Vöru- og Póstflutningar Innanlands um Íslenska Áætlunarflugvelli						
	2003	2005	2007	2009	2003-2009	2003-2009
Reykjavík	1.240	1.086	1.296	890	- 350	-28%
Akureyri	553	509	546	353	- 201	-36%
Egilstaðir	246	317	405	215	- 31	-13%
Hornarfjörður	45	54	62	43	- 2	-4%
Aðrir flugvællir	619	684	607	351	- 268	-43%
	2.703	2.650	2.916	1.852	- 851	-31%

\* Allar tölur eru Tonn

Vöru- og Póstflutningar Milli Landa um Íslenska Áætlunarflugvelli						
	2003	2005	2007	2009	2003-2009	2003-2009
Keflavík	42.386	59.627	61.534	38.164	- 4.222	-11%
Reykjavík	208	170	192	214	7	3%
Akureyri	91	500	455	220	129	59%
Aðrir flugvællir	-	-	-	-	-	0%
	42.685	60.297	62.181	38.598	- 4.087	-11%

\* Allar tölur eru Tonn

### 3.4 Uppbygging

#### Egilsstaðaflugvöllur.

Lenging flugbrautar hefur verið mikið í umræðunni og er mörgum austfirðingum mikið kappsmál.

Lenging flugbrautar á Egilsstöðum hefði margvíslega kosti í för með sér til dæmis:

- Möguleikar á fragtflugi myndu aukast, til dæmis væri hægt að fljúga beint með fisk á markaði og til neytenda erlendis. Nú þegar eru fyrirtæki á austurlandi að fljúga með yfir 1000 tonn á ári á markaði og til neytenda erlendis og væri það mun hagkvæmara fyrir þau að geta flogið beint frá austurlandi
- Einnig yrði að byggja upp frystiaðstöðu við flugvöllinn.
- Farþegaflug hefur einnig aukist mikið um flugvöllinn og væri hægt að fljúga á stærri vélum til og frá völlum og væri þá mest verið að horfa á farþega í millilandaflugi.
- Þá gætu mun fleiri vélar notað flugvöllinn sem varavöll og líklega myndi umferð um hann aukast
- fara í viðræður við Ryan Air og Easy Jet um að fara af stað með áætlunarflug, það hefur sýnt sig að þeir vellir sem lággjalda félög eru að fljúga inná eru þeir vellir sem eru að auka við sig í farþegafjölda og net þessara fyrirtækja er alltaf að stækka og þau auka við sig markaðshlutdeild.

#### Hornarfjarðarflugvöllur.

Lítill uppbygging hefur verið undanfarin ár. Um er að ræða eina flugbraut 1500 metra langa með landingaráttir 18 og 36.

## **Vopnafjarðarflugvöllur.**

Lítill sem enginn uppbygging hefur átt sér stað á Vopnafjarðarflugvelli þar sem mikil fækkun á farþegum hefur átt sér stað þar eins og á flestum minni flugvöllum innanlands á Íslandi.

## **3.5 Þjónusta**

### **Egilsstaðaflugvöllur:**

*Tollgæsla og útlendingaeftirlit.*

- Tollgæslu og útlendingaeftirlit þarf að panta með fyrirvara þar sem tollverðir frá Seyðisfirði sjá um tollgæsluna.

*Öryggisgæsla.*

- Öryggisgæsla er á vellinum allan sólarhringinn og er það lögregla staðarins sem sér um hana.

*Afgreiðsla og tækja.*

- Flugfélag Íslands sér um afgreiðslu og meðhöndlun tækja.
- Eldsneytisþjónusta er alla daga frá 0900 til 1800 og er einnig bensínsjálfsali á vellinum, en hann er aðeins fyrir minni vélar. Utan venjulegs þjónustutíma þarf að panta þessa þjónustu með fyrirvara.
- Kynningarþjónusta fyrir veður er á vellinum allan sólarhringinn.
- Afísingu/afísingarbúnað þarf að panta með fyrirvara.
- Fragtmeðhöndlun þarf að panta með fyrirvara.

*Aðstaða fyrir farþega.*

- Hótel fáanleg í bænum, en takmörkuð.
- Leigubílar og rútur er hægt að fá, en þarf að panta fyrirfram.
- Ferðaskrifstofa er í bænum.
- Veitingastaður er á flugvöllinum en er einungis með léttar veitingar. Fjölmargir veitingastaðir eru í bænum.
- Hraðbanki er á flugvöllinum.
- Pósthús er í bænum.
- Sjúkrahús er í bænum, en er með takmarkað rými (7 rúm).

*Þjörgun og eldvarnir.*

- Gæðaflokkur flugvallarslökkviliðs er 5(V) en hægt er að biðja um flokk 7(VII) en það þarf að gera með fyrirvara.

### **Hornarfjarðarflugvöllur:**

Í flugstöðinni á Höfn er lítil þjónusta fyrir farþega en hægt er að nálgast það nauðsynlegasta í bænum sem er ekki nema í um 15 mín fjarlægð frá flugvöllinum.

Sama á við um þjónustu við flugvélar, eingöngu er hægt að fá lágmarksþjónustu og er hún veitt af starfsmönnum flugvallarinnis .

### **Vopnafjarðarflugvöllur:**

Lítill þjónusta er á flugvöllinum, bæði fyrir farþega og flugvélar. Eingöngu er um að ræða algjöra lágmarksþjónustu til að hægt sé að halda úti flugi til og frá Vopnafirði.

## **3.6 Viðskiptavinir**

### **Egilsstaðarflugvöllur.**

Flugfélag Íslands sér um reglulegt áætlunarflug til Egilsstaða.

Iceland Express var með reglulegt áætlunarflug til og frá Egilsstöðum yfir sumartímamann frá 2007 til 2008.

Einnig var töluvert um að leiguvélar voru að koma og fara með farþega á árunum 2005-2008 meðan á byggingu Kárahnjúkavirkjunnar stóð og svo vegna byggingu álvers á Reyðarfirði.

Flestir farþegar eru íbúar austurlands sem þurfa að ferðast til og frá Reykjavík.

Talsverð fækkun hefur verið á farþegum eftir að byggingu við Kárahnjúkavirkjun og álverið á Reyðarfirði var lokið, en þó má aftur sjá aukningu vegna fjölgunar ferðamanna.

### **Hornarfjarðarflugvöllur.**

Flugfélagið Ernir er með áætlunarflug til Hafnar sex sinnum í viku og er það flug ekki styrkt af Íslenska ríkinu. Eitthvað er um að vélar á leið yfir Atlantshafið leggi leið sína til Hafnar og taki eldsneyti. Einnig er eitthvað um útsýnisflug út frá Höfn en er það þó aðallega á sumrin.

### **Vopnafjarðarflugvöllur.**

Flugfélag Íslands er með flug til og frá Vopnafirði til Akureyrar daglega yfir sumarmánuðina, nema ekkert er flogið þangað á laugardögum.

Þeir sem aðallega notfæra sér þennan flugvöll eru heimamenn sem eru á leið til Akureyrar eða Reykjavíkur. Einnig er töluvert um að veiðimenn komi til Vopnafjarðar, því að í héraðinu eru nokkrar af þekktustu laxveiðiám landsins.

## **3.7 Samstarf**

### **Egilsstaðarflugvöllur:**

Flugfélag Íslands er með daglegt flug til og frá Reykjavík en einnig fljúga þeir til Akureyrar frá Egilsstöðum.



### **Hornarfjarðarflugvöllur:**

Flugfélagið Ernir er eini aðilinn sem er með áætlunarflug til Hafnar. Ernir fljúga til Hafnar tvisvar á dag fimm daga í viku.

### **Vopnafjarðarflugvöllur:**

Flugfélag Íslands er eina fyrirtækið sem er með áætlunarflug til Vopnafjarðar og fljúga þeir frá Akureyri fimm sinnum í viku yfir sumartímann.

Þjónustusamningur ríkisins við Flugfélag Íslands um flug á flugleiðinni Akureyri-Vopnafjörður-Þórshöfn rennur út um næstkomandi áramót. Norðlandair yfirtók þennan samning þegar þeir tóku við flugleiðinni af Flugfélagi Íslands. Samningurinn er alger forsenda fyrir því að unnt sé að halda úti flugi á þessari flugleið, en sem kunnugt er þá er flogið alla virka daga vikunnar á þessari leið.

Lögð var fram eftirfarandi ályktun:

*„Hreppsnefnd Vopnafjarðarhrepps vill vekja athygli samgönguyfirvalda á mikilvægi þess að þjónustusamningur milli Vegagerðarinnar og Norðlandair verði framlengdur og til þess verði séð að flugdögum á flugleiðinni Akureyri-Vopnafjörður-Þórshöfn verði ekki fækkað frá því sem nú er. Verði talið nauðsynlegt að bjóða þjónustusamninginn út verði gert ráð fyrir því að flugdagar verði ekki færri en 5 í viku hverri. Hér er um mjög brýnt hagsmunamál sveitarfélaganna Vopnafjarðarhrepps og Langanesbyggðar að ræða, þar sem þetta eru einu almenningsamgöngur til og frá þessum stöðum.“*

Heimild: Tíminn, mánudagur, 20. júní 2011

## **3.8 Gæðaeftirlit**

### **Flugvellir almennt:**

Helstu vandamál á flugvöllum þegar kemur að farþegum verður að segjast að séu biðraðir og þá sérstaklega í innritun og vopnaleit. Allir flugvellir sem við höfum komið á ættu að vinna í að laga þessa flöskuhálsa. Undanfarin ár höfum við ekki séð neinar enurbætur í þessu á þeim flugvöllum sem við höfum komið á. Ef það væri virkt gæðakerfi þá ætti það að nýtast til að vinna á þessum leiðinlegu biðröðum. Sennilega er eitt af vandamálum flugvalla að þeir hafa ekki alltaf stjórn á vopnaleit þar sem hún fellur oft undir (aðrar) ríkisstofnanir og flugvellirnir hafa ekki stjórn á þessari þjónustu en geta bara sett þrýsting á þá stofnun sem ber ábyrgð á vopnaleitinni.

### **Egilsstaðarflugvöllur:**

Þar sem Egilsstaðarflugvöllur er aðallega notaður sem innanlandsflugvöllur eru ekki þessi sömu vandamál með vopnaleit og á millilandaflugvelli. Flugvöllurinn ætti þó að nýta gæðakerfið sitt til að bæta eftirfarandi vandamál

- Innritun
- Veitingar
- Vopnaleit
- Verslanir

Þar sem að öll þessi vandamál hafa áhrif á upplifun og virðisskynjun farþega ætti að sjálfsögðu að leysa þau öll sem fyrst, en þó þarf að forgangsraða og þar sem flestir sem nota völlinn upplifa vandamálið í innritun ætti að leggja áherslu á það í byrjun. Hafa þarf í huga að upplifun farþega hefur áhrif á hvort þeir nota þjónustuna aftur ef annar möguleiki er til staðar.

Hugsanleg leið til að laga vandamálið í innritun er að setja upp innritunarkassa þar sem farþegar geta tékkað sig inn sjálfir, sama kerfi og er á Keflavíkurflugvelli (Icelandair) og er orðið nokkuð algengt á flugvöllum erlendis. Einnig ætti að hvetja farþega til að innrita sig á netinu áður en þeir mæta á flugvöllinn.

Þar sem flugvöllurinn er lítil og ekki víst að það sé raunhæft að setja bæði upp verslun og veitingarekstur er hugsanlegt að setja upp litla verslun og kaffihorn í versluninni þar sem farþegar gætu fengið léttar veitingar á meðan beðið er eftir fluginu.

Vandamálið í vopnaleytingu er erfitt að laga þar sem ekki er mjög mikið um millilandaflug og ekki hægt að hafa mikið af fólki í vinnu við eitthvað sem ekki gerist nema mjög sjaldan. Hér verður sennilega kostnaðaraukinn því til fyrirstöðu að hægt sé að laga vandamálið en flugvöllurinn ætti að fylgjast með og ef tækifæri gefst til að laga ætti ekki að hika við að notfæra sér það.

### **3.9 Fjármögnun**

Allir flugvellir á Íslandi tilheyra íslenska ríkinu og eru undir forsjá ISAVIA. Þeir eru allir á fjárhagsáætlun ríkisins (ISAVIA) og fá allt sitt fjármagn þaðan/og í gegnum lendingargjöld sem tekin eru af viðskiptavinum flugvallanna.

### **3.10 Almannaþengsl**

Almannaþengsl flugvalla í umdæmi IV (Austurland) eru í gegnum svæðisstjóra svæðisins og er hann staðsettur á Egilsstöðum. Svo er einnig séð um almannaþengsl í gegnum höfuðstöðvar ISAVIA í Reykjavík.

### **3.11 Þjóðhagslegt**

Flugvellir landsins gegna veigamiklu hlutverki þegar kemur að öryggi landsmanna. Þar sem að sjúkraflug eru ill nauðsyn í svona strjálbýlu landi er nauðsynlegt að hafa flugvelli dreifða um landið.

#### **Egilsstaðaflugvöllur.**

Áhrif Egilsstaðaflugvallar á ferðamannaíðnaðinn er mjög góð vegna þess að þó nokkur hluti ferðamanna notast við innanlandsflug og við sjáum tækifæri að bjóða upp á veiðiferðir til Austurlands frá Evrópu.

Egilsstaðaflugvöllur getur skapað mörg tækifæri svo sem fyrir útflutning á fiski og fyrir ferðaþjónustu (veiðiferðir til Austurlands frá Evrópu).

Flugvöllurinn gegnir lykilhlutverki fyrir mannlíf á austfjörðum og er lífæð þeirra til höfuðborgarinnar.

Einnig er hann nauðsynlegur fyrir sjúkraflug.

Ef brautin yrði lengd yrði hann sá varavöllur sem hefði sennilega bestu skilyrði á landinu veðurfarslega séð.

Egilstaðaflugvöllur hefur mikið gildi sem varavöllur fyrir vélar í millilandaflugi og hefði það mikla þýðingu og góða að lengja flugbrautina til að hafa alltaf sem hagkvæmastann varavöll fyrir vélar á leið til og frá landinu, einnig sem varavöllur fyrir vélar sem eru að fljúga yfir landið og sérstaklega ef Keflavíkflugvöllur lokast.

Egilsstaðaflugvöllur er byggður á mýri og yrði enn nothæfur þó stór skjálfti myndi ríða yfir, en hætt er við að Keflavíkflugvöllur myndi fara illa út úr því þar sem hann er byggður ofan á gamalt hraun.

#### **Hornarfjarðarflugvöllur:**

Hornarfjarðarflugvöllur er kjörinn fyrir útsýnisflug og dregur að farþega sem vilja fara í útsýnisflug yfir þær útivistarperlur sem eru staðsettar í nágrenni hans.

Ef ekki væri fyrir flugvöllinn væru ekki sömu tækifæri í ferðamannaíðnaðinum á suðausturhorni landsins.

Hornarfjarðarflugvöllur ýtir undir ferðamannaíðnaðinn og hefur aukið á atvinnutækifæri á svæðinu tengd ferðaþjónustu.

Flugvöllurinn er nauðsynlegur fyrir öryggi íbúa á suðausturhorni landsins þar sem að langt er til næsta sjúkrahúss.

#### **Vopnafjarðarflugvöllur:**

Fjöldi ferðamanna sem eru á leið á svæðið í veiði eða bara að njóta útivistar nota flugvöllinn.

Flugvöllurinn skapar möguleika á útsýnisflugi sem getur haft jákvæð áhrif á ferðamannaíðnaðinn.

Flugvöllurinn auðveldar íbúum svæðisins að ferðast til og frá bæði Akureyri og Reykjavík.

Vopnafjarðarflugvöllur er nauðsynlegur fyrir sjúkraflug þar sem langt er í næsta sjúkrahús og oft erfitt að komast á bíl til og frá svæðinu að vetri til.

### **3.12 SVÓT greining**

#### **Egilsstaðarflugvöllur:**

- STYRKLEIKAR:

- Sem varaflugvöllur fyrir millilandflug.
- Sem helsta samgöngubrú til og frá höfuðborginni.
- Hann er nauðsynlegur fyrir sjúkrflug.
- Gott veðurfar (ekki hefur fallið niður millandaflug til og frá vellingum í meira en 3 ár).

- VEIKLEIKAR:

- Brautin er of stutt fyrir þungar fraktvélar og stærstu gerðir af farþegaflugvélum.

- Flughlað er ekki nægilega sterkt fyrir þungar fragtvélar.
- ÓGNANIR:
  - Fólksflótti af svæðinu.
- TÆKIFÆRI:
  - Lággjaldaflugfélög (flug til og frá Evrópu).
  - Fragtstöð fyrir Norðausturland, Austfirði og Suðausturland.

#### **Hornarfjarðarflugvöllur:**

- STYRKLEIKAR:
  - Vel staðsettur fyrir útsýnisflug yfir margar af perlum Íslands.
  - Vel staðsettur fyrir flug smærri flugvéla yfir Atlantshafið.
- VEIKLEIKAR:
  - Þjónustustig flugvallarins,
  - Staðsettur í frekar strjálbýlu samfélagi.
- ÓGNANIR:
  - Bættar samgöngur (brýr og vegir),
  - Fólksflótti af svæðinu,
  - Niðurskurður í ríkisfjármálum.
- TÆKIFÆRI:
  - Útsýnisflug yfir Þjóðgarðinn við Vatnajökul,
  - Aukin þjónusta við smærri flugvélar á leið yfir Atlantshafið.

#### **Vopnafjarðarflugvöllur.**

- STYRKLEIKAR:
  - Vel staðsettur fyrir útsýnisflug og nauðsynlegur fyrir sjúkraflug.
  - Staðsettur við margar af bestu laxveiði ám landsins. (Hofsá, Selá og Vesturdalsá).
  - Er einn veðursælasti staður landsins.
- VEIKLEIKAR:
  - Þjónustustig flugvallarins.
  - Staðsettur í mjög strjálbýlu samfélagi.

- ÓGNANIR:
  - Bættar samgöngur (brýr og vegir).
  - Fólksflótti af svæðinu.
  - Niðurskurður í ríkisfjármálum.
- TÆKIFÆRI:
  - Útsýnisflug.
  - Sjóstangaveiði.
  - Fuglaskoðunarferðir.
  - Hestaferðir.

### 3.13 Virðisauki flugvalla

Íslenskir flugvöllir eru flestir frekar litlir og bjóða ekki upp á flókna virðiskeðju þar sem fjöldi fluga eða farþega er ekki nægur til að réttlæta margt af því sem talin væri eðlileg þjónusta á stærri flugvöllum. Hlutir eins og akstur til flugvallar, veitingarekstur, snjómokstur o.s.frv.

#### **Egilsstaðarflugvöllur.**

Egilsstaðarflugvöllur er einn af okkar stærri flugvöllum og er hann nógu stór til að hægt sé að stunda millilandaflug frá flugvöllinum þó að hann sé að mestum hluta notaður sem varaflugvöllur þegar kemur að millilandaflugi í dag. Flugvöllurinn hefur hugsanlega möguleika á að stækka og draga til sín meiri viðskipti bæði innanlands og erlendis frá. Á Egilsstaðarflugvelli er hugsanlegt að bæta í virðiskeðjuna og jafnvel bæta þætti sem nú þegar eru til staðar á flugvöllinum.

1. Engin kynningarstofa/upplýsingaþjónusta er til staðar heldur er eingöngu treyst á ISAVIA til að sjá um markaðssetningu og þá er hugsanlega ekki nein sérstök áhersla lögð á að draga að viðskipti til Egilsstaðarflugvallar.
2. Engin aðstaða er til viðgerðar á flugvélum ef bilanir koma upp. Ekki þyrfti að reisa stórt flugskýli til að geta tekið inn eina B737-800 ef á þyrfti að halda.
3. Flugvöllurinn ætti einnig að skoða að setja upp sína eigin afgreiðslu. Þar sem Flugfélag Íslands er eini afgreiðsluaðilinn á flugvöllinum gæti verið erfitt fyrir aðra að hefja starfsemi á flugvöllinum ef ekki væri möguleiki á þjónustu.
4. Lítið er um gistingu á svæðinu og takmarkar það möguleika flugvallarins á að draga að viðskipti og þá sérstaklega hópeflisferðir eða ráðstefnur.
5. Lengin flugbrautar og styrking flughlaðs gæti aukið komu véla til Egilsstaða.

Allir þessir þættir gætu bætt virðiskeðjuna, aukið nýtingu flugvallarins og aukið tekjur hans. Sérstaklega langar okkur að benda á markaðssetningu flugvallarins erlendis sem gæti verið áhugaverður kostur til að fljúga á fyrir lággjaldaflugfélag og hugsanlegur markhópur gæti verið bakpokaferðalangar, hópar eða ráðstefnugestir.

### 3.14 Framtíðin

Umræða er um hvort væri fýsilegt sé að flytja höfuðstöðvar innanlandsflugs til Akureyrar eða Egilsstaða.

Starfsemi flugvalla á Austurlandi er björt og er fyrirsjáanleg fjölgun farþega þar ein helsta lyftistöng og ef að lengingu flugbrautar á Egilstöðum verður, kemur það til með að hafa góð áhrif á allt atvinnulíf á Egilstöðum sem og fyrir þorpinn á austfjörðum.

#### **Egilsstaðarflugvöllur.**

Lenging flugbrautar hefur verið mikið í umræðunni og er mörgum austfirðingum mikið kappsmál.

Lenging flugbrautar á Egilsstöðum hefði margvíslega kosti í för með sér til dæmis.

- Möguleikar á fragtflugi myndu aukast, til dæmis væri hægt að fljúga beint með fisk á markaði og til neytenda erlendis. Nú þegar eru fyrirtæki á austurlandi að fljúga með yfir 1000 tonn á ári á markaði og til neytenda erlendis og væri mun hagkvæmara fyrir þau að geta flogið beint frá austurlandi.
- Einnig yrði að byggja upp frystiaðstöðu við flugvöllinn.
- Farþegaflug hefur einnig aukist mikið um flugvöllinn og væri hægt að fljúga á stærri vélum til og frá vellinum. Væri þá mest verið að horfa á farþega í millilandaflugi.
- Mun fleiri vélar gætu notað flugvöllinn sem varavöll og líklega myndi umferð um hann aukast.

Fjölga þyrfti starfsfólki við flugvöllinn og flug til og frá vellinum myndi aukast. Einnig þarf starfsfólk til að sjá um kæligeymslur, viðhald og stækkun á húsnæði og braut.

Ekki fyndist okkur ólíklegt að höfuðstöðvar innanlandsflugs yrðu fluttar í framtíðinni til Egilsstaða vegna hagstæðra veðurskilyrða og yrði þá að lengja flugbrautina og bæta innritunaraðstöðu á flugvellinum.

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 Leifstöð til Egilsstaðaflugvallar. Ef ferskfiskútflutningur verður hinsvegar enginn um Egilsstaðaflugvöll þarf farþegaflugvélum að fjölga um 12 vegna lengingarinnar svo hún sé arðbær. Þessar niðurstöður byggja á ákveðnum forsendum sem eru afar varkárar.

### **Heimildir & hlekkir með upplýsingum**

- <http://vopnafjordur.is/>
- <http://caa.is/>
- <http://isavia.is>
- <http://flugfelagislands.is>
- <http://www.caa.is/FlugmalahandbokinAIP/AeronauticalInformationPublication/Aerodromes/>

- [http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Erl\\_ferdam\\_ahrif\\_greinargerd/\\$file/Erl\\_ferdam\\_ahrif\\_greinargerd.pdf](http://www.vegagerdin.is/vefur2.nsf/Files/Erl_ferdam_ahrif_greinargerd/$file/Erl_ferdam_ahrif_greinargerd.pdf)
- <http://www.ferdamalastofa.is>
- <http://www.vopnafjardarhreppur.is/Frettir/nanar/6460/sveitarstjorn-alyktar-um-flug>
- <http://www2.flugstodir.is/?PageID=50gi>
- <http://www.althingi.is/altext/gomulraeda.php4?lthing=104&rnr=2565>
- <http://www.althingi.is/altext/111/s/0052.html>
- <http://disill.flugfelag.is/Forsida/Serferdir/Burturbaenum/Egilsstadir/>
- [http://www.fatravel.is/index.php?option=com\\_content&view=article&id=65&Itemid=70&lang=is](http://www.fatravel.is/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=70&lang=is)





## 4 Flugvellir á Norðurlandi

*Friðrik Sigurðsson, Jóhannes Tómasson*

### 4.1 Inngangur

Sem liður í námi okkar í rekstri flugvalla höfum við ákveðið að taka fyrir flugvelli á Norðurlandi og verða þeir tíundaðir hér. Eðlilega fær Akureyrarflugvöllur mest vægi enda er hann sá eini á Norðurlandi sem er í fyrsta flokki flugvalla og því fullgildur millilandaflugvöllur.

Rekstur og starfsemi flugvalla í landsfjórðungnum skiptir verulegu máli í atvinnulífi byggðarlagsins. Fjölmargir starfa á vegum Isavia við þjónustu á vegum flugvalla og enn fleiri eru starfsmenn flugfélaga og fyrirtækja sem tengjast flugstarfsemi á á flugvöllum - og þar er Akureyri sá vinnustaður sem skiptir helst máli.

### 4.2 Yfirlit

Flugvellir á Norðurlandi og allir fastur búnaður þar er í ríkiseigu og eru vellirnir í umsjón Isavia ohf sem sér um þjónustu og viðhald á þeim með sérstökum þjónustusamningi við ríkið. Norðurland er flokkað sem umdæmi III hjá Isavia ohf.

Flugvellir á Norðurlandi í umdæmi III eru eftirtaldir:

Akureyrarflugvöllur sem er eini millilandaflugvöllurinn á Norðurlandi.

Aðrir stærri flugvellir eru:

- Sauðárkróksflugvöllur
- Húsavíkurflugvöllur
- Þórshafnarflugvöllur
- Grímseyjarflugvöllur

Aðrir minni flugvellir eru:

Króksstaðamelarflugvöllur, Blönduósflugvöllur, Siglufjarðarflugvöllur, Melgerðismelar, Herðubreiðalindir, Grímsstaðir, Reykjahlíð, Kópasker og Raufarhöfn.

### 4.3 Tölfræðilegar upplýsingar

Umferð er mest um Akureyrarflugvöll og var hún árið 2009 183.618 farþegar í innanlandsflugi og 6.612 farþegar í millilandaflugi. Farþegum innanlands fækkaði um 12% frá fyrra ári en um 47% í millilandaflugi. Rúm 352 tonn voru flutt um völinn í vöru- og póstflugi innanlands en 214 tonn í millilandaflugi.

Áætlunarflug er á eftirtalda flugvelli í umdæminu:

Flugfélag Íslands sinnir áætlunarflugi til Akureyrar frá Reykjavík. Flugfélagið Ernir sinnir flugi til Sauðárkróks frá Reykjavík. Flugfélagið Norlandair sinnir flugi til Grímseyjar og Þórshafnar til og frá Akureyri í samstarfi við Flugfélag Íslands sem sér

m.a. um allar bókanir. Flugið er hringflug frá Akureyri til Vopnafjarðar og þaðan til Þórshafnar og aftur til Akureyrar. Auk þessa flugs sinnir Norlandair leiguflugi á Grænlandi og víðar.

Mýflug er með útsýnisflug frá Reykjahlíðarflugvelli en á öðrum völlum í umdæminu er ekki föst starfsemi ef frá er talið einstaka einkaflug.

Frá Akureyrarflugvelli er stundað kennsluflug hjá Flugskóla Akureyrar. Mýflug sinnir sjúkraflugi með samningi við heilbrigðisyfirvöld og er sjúkraflugvél þeirra með heimahöfn á Akureyrarflugvelli.

### **Flugstöðin**

Ný flugstöð var tekin í notkun árið 1961, en hún hefur verið stækkuð tvisvar og verulegar endurbætur gerðar á eldri hluta hennar árið 2000. Hún getur nú annað um 400 manns í einu. Stærð farþegarýmis er 550 fermetrar, sem má skipta í þrjá sali þegar utanlandsflug krefst þess. Ný veitingasala með rúmgóðu veitingasvæði er í biðsal. Þar er einnig hraðbanki og fríhafnarverslun fyrir utanlandsflug.

### **Umferð**

Alls voru 14.819 flughreyfingar á Akureyrarflugvelli árið 2009 sem innifela alla umferð um völlinn. Af þeirri tölu eru 5.793 hreyfingar sem tengjst áætlunar- og leiguflugi, 4.238 hreyfingar vegna annars flugs og 4.788 hreyfingar eru svonefndar snertilendingar, þ.e. þegar flugvél tyllir sér á völlinn en fer jafn hraðan í loftið aftur. Tengjast þær hreyfingar eingöngu æfinga- og kennsluflugi.

## **4.4 Uppbygging**

Akureyrarflugvöllur var byggður á landfyllingu í botni Akureyrarpolls við ósa Eyjafjarðarár og var tekinn í notkun með uppsettum flugbrautarljósum í desember 1955. Í upphafi var yfirborðið mól en árið 1967 var flugbrautin malbikuð. Áður var notaður flugvöllur á Melgerðismelum í Eyjafirði en einnig lentu sjóflugvélar á Akureyrarpolti. Áætlunarflug hófst milli Akureyrar og Reykjavíkur árið 1937.

Framkvæmdir við lengingu á Akureyrarflugvelli hófust árið 2008. Flugvöllurinn var fyrir 2000 metrar en var lengdur í 2400 metra. Einnig var eldri hluti brautarinnar endurnýjaður og ný flugbrautarljós sett upp. Samhliða þessu var tekið í notkun nýtt aðflugskerfi með beinu blindaðflugi að flugbrautinni úr suðri og aðflugsljós endurnýjuð.

Eftir þessar breytingar er flugvöllurinn á Akureyri annar fullkomnasti flugvöllur landsins á eftir Keflavíkurflugvelli.

Uppbygging annarra flugvalla í umdæminu hefur verið nokkur undanfarna áratugi og er svo komið að malbikaðir flugvellir eru á Húsavík, Reykjahlíð, Siglufirði, Sauðárkróki, Grímsey og Þórshöfn.

Aðrir flugvellir í umdæminu eru með malarlagi.

### **4.4.1 Afkastageta**

Afkastageta Akureyrarflugvallar er án teljandi vandamála og ræður flugbrautin þar við verulega aukið flug til viðbótar við núverandi notkun.

Helsti flöskuháls vallarins er flugstöðin sem eingöngu annar einni stórra þotu og einni innanlandsvél að hámarki í einu. Ef auka á millilandaflug eða innanlandsflug um völlinn

er auðvelt að stýra því þannig að það rekist ekki á við það flug sem fyrir er um völlinn. Það væri því hægt að tala um að koma á "slot" stýringu á völlinn.

Aðrir flugvellir í umdæminu eru allir verulega vannýttir, en þó gætu flugstöðvarbyggingar þeirra einnig reynst hamlandi fyrir mikla umferðaraukningu um þá.

## 4.5 Þjónusta

Starfsemi flugvallanna á Norðurlandi er mismunandi umfangsmikil, allt frá því að vera alþjóðaflugvellir eins og Akureyrarflugvöllur, í það að vera eins konar sofandi völlur eins og Aðaldalsflugvöllur við Húsavík.

Starfsemi Akureyrarflugvallar er fjölbreyttust og umfangsmest enda gamalgróin þar sem innanlandsflug hefur verið stundað þaðan allt frá árinu 1937. Þá hafa nokkrir flugrekendur stundað millilandaflug um völlinn og sumarið 2007 var gerð tilraun með reglubundið fragtflug með ferskan fisk en henni var ekki haldið áfram.

Flugfélag Íslands annast innanlandsflug milli Reykjavíkur og Akureyrar og Norlandair annast flug milli Akureyrar og nokkurra staða á Norðausturlandi. Þá hefur Iceland Express boðið uppá millilandaflug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar um nokkurra vikna skeið að sumarlagi og Icelandair hefur einnig stundað millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Isavia ber ábyrgð á rekstri og allri þjónustu vallarins sem tengist flugrekstri og flugvernd en aðrir aðilar sjá um þjónustu við farþega. Flugfélögin annast afgreiðslu þeirra, veitingasala í flugstöðinni er tekin eftir útboð og ferðapjónustufyrirtæki og bílaleigur leigja aðstöðu til þjónustu sinnar.

Auk hins reglulega áætlunarflugs um Akureyrarflugvöll er stundað um hann gróskumikið einkaflug og þar er einnig til húsa Flugskóli Akureyrar.

Slökkvilið er starfrækt á vellinum og er það starfrækt af Slökkviliði Akureyrar sem jafnframt sinnir öllum útköllum sjúkraflugs frá Akureyri. Í dag er það Mýflug sem sinnir flugrekstri sjúkraflugvéla en Slökkvilið Akureyrar tryggir sjúkraflutningamenn í þessi flug og Fjórðungssjúkrahúsið á Akureyri leggur til lækni sé þess þörf í fluginu.

Flugstöðin hefur verið stækkuð og endurbætt á síðustu árum en flugrekendur og Isavia telja erfitt að uppfylla kröfur um aðskilnað farþega og farangurs þeirra í millilanda- og innanlandsflugi við núverandi aðstæður. Óvíst er um frekari stækkun stöðvarinnar til að mæta þeirri ósk.

Um flugvöllinn við Sauðárkrók, sem heitir formlega Alexandersflugvöllur, annast flugfélagið Ernir reglulegt áætlunarflug til Reykjavíkur nokkrum sinnum í viku.

Aðaldalsflugvöllur við Húsavík er ekki opinn til reglulegs áætlunarflugs en unnt er að nota hann til einkaflugs. Isavia ber ábyrgð á rekstri þessara tveggja síðastnefndu valla.

## 4.6 Viðskiptavinir

Viðskiptavinir flugvallanna á Norðurlandi eru eins margir og misjafnir og flugvellirnir eru, enda umfang starfseminnar mjög ólíkt.

Flugfélög:

Akureyrarflugvöllur: Flugfélag Íslands, Norlandair, Mýflug, Flugskóli Akureyrar, olúfélög.

Sauðárkróksflugvöllur: Flugfélagið Ernir.

Húsavíkurflugvöllur: Engin flugfélög.

Farþegar og þjónusta við þá:

Akureyrarflugvöllur: Auk áætlunarflugs, veitingasala, bílaleigur, ferðaþjónustufyrirtæki, leigubílar, flugsafn, flugkennsla og sjúkraflug.

Húsavíkurflugvöllur: Engin sérstök þjónusta, enda engir farþegar.

## 4.7 Samstarf

Tengslanet og samstarf helst að mestu í hendur við hversu umfangsmikil starfsemi flugvallanna er og því er það umfangsmest kringum Akureyrarflugvöll.

Sem rekstrar- og ábyrgðaraðili flugvallarins sér Isavia um formleg tengsl við sveitarfélagið og ráðuneyti samgöngumála, nú innanríkisráðuneytið. Sveitarfélagið kemur að skipulagsmálum vegna vallarins, til dæmis vegna nýlegrar lengingar flugbrautar og uppsetningar flugleiðsögubúnaðar sem staðsettur er utan flugvallarsvæðisins. Í því sambandi koma einnig til ýmis samskipti við skipulags- og umhverfisyfirvöld. Sveitarfélagið og Isavia hafa einnig átt samstarf ásamt fleiri aðilum um könnun á markaðssetningu flugvallarins vegna aukins millilandaflugs.

Þá kemur ráðuneytið að málum vegna fjárveitinga sem tengjast uppbyggingu og þróun vallarins, t.d. vegna hugsanlegrar stækkunar flugstöðvar. Raunar þurfa samgönguyfirvöld einnig að greiða með rekstrinum þar sem hann stendur ekki undir sér og verður nánar vikið að því í kafla 9 um fjármögnun.

Vegna umfangs einkaflugs, flugklúbba og Flugskóla Akureyrar, sem hefur aðsetur á Akureyrarflugvelli, Flugsafns Íslands og flugvélaverkstæða kemur það einnig í hlut Isavia að verða við óskum þessara aðila um útvegum aðstöðu og að gera sem best úr garði aðgengi bæði vegna fólks og flugvéla sem fara þurfa á milli stæða/flugbrautar og skýla.

Vegna þjónustu við farþega sem fara um flugstöðina er einnig mikið samstarf milli Isavia og ferðaþjónustufyrirtækja sem til dæmis bjóða ferðir út frá Akureyri og við bílaleigur sem hafa aðstöðu í stöðinni. Aðstaða er til veitingasölu sem boðin er út og settur hefur verið upp hraðbanki.

Allir þessir aðilar eiga síðan margvísleg samskipti á óformlegum sem formlegum nótum. Segja má að árlegur flugdagur, sem haldinn hefur verið í júní á Akureyrarflugvelli um nokkurra ára skeið, sé eins konar birtingarmynd þeirrar fjölbreyttu starfsemi sem hefur aðsetur á Akureyrarflugvelli.

Þá má nefna að frá Sauðárkróksflugvelli bjóða Suðurleiðir akstur til nágrennabyggða, þ.e. til Hóla, á Hofsós og til Siglufjarðar.

## 4.8 Gæðaeftirlit

Isavia ber ábyrgð á að rekstur og þjónusta flugvallanna sé í samræmi við innlendar kröfur og alþjóðlegar sem Ísland hefur skuldbundið sig til að uppfylla. Kröfur til flugverndar- og viðbúnaðar á flugvöllum hafa aukist mjög undanfarin ár og fyrir fáum árum var krafist aðskilnaðar við afgreiðslu farþega í millilanda- og innanlandsflugi. Aðgengiskröfur að flugvöllum hafa verið hertar til muna og miklar breytingar hafa

verið gerðar á öryggis-, flugverndar-, slökkvi-, björgunar-, og neyðarviðbúnaðarmálum íslenskra flugvalla.

Umsjón með öryggismálum er unnin innan flugverndar- og björgunardeildar og eru neyðarviðbúnaðarmál tryggð með viðeigandi þjálfun, ítarlegri samhæfingu og gerð áætlana á því sviði, bæði hvað varðar flugvelli landsins og flug yfir landinu.

Isavia starfrækir gæða- og öryggisstjórnunarkerfi og tryggir með því gæði og öryggi flugvalla- og flugleiðsöguþjónustunnar.

Gæðamál flugvallar eins og Akureyrarflugvallar þurfa ávallt að vera í stanslausri endurskoðun eins og í öllum rekstri.

Þjónustugæði er hægt að flokka á eftirfarandi hátt og okkar mat á Akureyrarflugvelli er við hvern lið:

**1. Þægindi:** Flugvöllurinn sjálfur er þægilegur og aðgengilegur, en þó er aðflug og fráflug yfirleitt mjög óþægilegt vegna ókyrrðar í lofti.

**2. Áreiðanleiki:** Flugvöllurinn er áreiðanlegur og gæðin góð nema þegar slæm vetrarveður ganga yfir.

**3. Svörun –viðbrögð:** Við höfum aldrei notið annað en góðrar þjónustu á vellinum og aldrei heyrt af öðru hjá þeim sem spurðir hafa verið. Sveigjanleiki starfsfólks þar er líka mikill, því það hefur tekið að sér erfið verkefni þegar fljúga hefur þurft millilandapotum óvænt til vallarins þegar Keflavíkflugvöllur hefur lokast.

**4. Biðtími:** Miðað við núverandi aðstöðu er biðtími í innanlandsflugi viðunandi, en í millilandaflugi er hann of langur og til stendur að stækka flugstöðina, m.a. til að bæta úr þessu þegar fjármagn verður fánlegt.

**5. Staðfesting gæða:** Gæði þjónustu Akureyrarflugvallar eru fullnægjandi að okkar mati, en með auknu flugi þarf yfirstjórn vallarins að stunda frekari gæðastjórnun og tryggja festu í þjónustu og að hún uppfylli og fari fram úr væntingum farþega.

**6. Kurteisi:** Eyfirðingar eru kurteisir eins og aðrir landar okkar en þeir eru svo sem ekkert að troða henni upp á aðra ef ekki er kallað eftir því. Hér mætti senda all flesta sem starfa í ferðaþjónustu á Íslandi í „meðferð“ til Bandaríkjanna sem kunna þjónustu og kurteisi við viðskiptavini og þeir kunna að nýta sér það.

**7. Ástand aðstöðu:** Útlit Akureyrarflugvallar er mjög gott, útisvæði tekur vel á móti farþegum bæði frá bílastæðum og frá flugvallarstæðinu. Innanhúss er aðstaðan til fyrirmyndar.

**8. Stöðugleiki:** Á Akureyrarflugvelli er mikið til sama starfsfólkið árum saman og virðist það vera góður vinnustaður og þar er lítil starfsmannavelta. Það eykur stöðugleika og tryggir sömu gæði á viðmóti við farþega á milli ára. Við leggjum þó til að yfirstjórnin verði dugleg að halda a.m.k. árleg endurmenntunarnámskeið, svo sem í gæðastjórnun, samskiptum við flugfarþega og fleiri sem nauðsynleg eru sérstaklega þar sem starfsaldur er langur og nauðsynlegt að halda starfsmönnum lifandi og jákvæðum. Þannig má koma í veg fyrir að þeir brenni út og eða verði leiðir í starfi.

## 4.9 Fjármögnun

Hér verður einkum fjallað um tölur ársins 2008 þar sem ekki hefur tekist að fá nýrri tölur þrátt fyrir eftirgrennslan. Í ársreikningi Isavia og Flugstoða áður kemur ekki fram sundurliðun á einstökum flugvöllum. Þá er heldur engin sundurliðun á eignum eftir flugvöllum. Fjárhagstölur um Akureyrarflugvöll eru hins vegar fengnar að mestu úr skýrslu samgönguráðherra til Alþingis um framkvæmd flugmálahluta samgönguáætlunar.

Kostnaður við rekstur Akureyrarflugvallar var 243 milljónir króna og tekjur vegna þjónustusamnings við ríkið voru 181 milljón króna. Tekjurnar koma bæði af flugvallasköttum og síðan beint framlag ríkisins þar sem þær tekjur ná ekki að greiða allt framlag þjónustusamnings ríkisins og Flugstoða. Aðrar tekjur eru af lendingargjöldum, vopnaleytinggjöldum, varaflugvallagjöldum og stæðisgjöldum, alls um 22 milljónir króna. Hallinn er því 40 milljónir króna sem er fjármagnaður með hlutdeild í tekjum sem fást af alþjóðaflugumferðarþjónustunni. Þannig leggur ríkið til verulegt fjármagn til rekstrar flugvallarinnar.

Til fjárfestinga árið 2008 fóru 1.783 milljónir króna. Hluti af þeirri upphæð var þó ekki greiddur fyrr en árið 2009, en færður sem skuld. Meirihluti fjárfestingarinnar eða yfir 1.145 milljónir króna er vegna lengingar flugbrautar til suðurs og malbikunar alls vallarinnar. Annað er kostnaður við kaup og uppsetningu á nýjum aðflugsbúnaði

Alls námu fjárveitingar ríkisins til flugmálaframkvæmda (stofnkostnaður, og viðhald) árið 2008 rúmum 2,6 milljörðum króna og hlutur Akureyrar í þeirri upphæð var því verulegur. Í yfirliti um meðalstofnkostnað flugvalla árin 1988 til 2008 kemur fram að hlutfall fjárframlaga til Akureyrarflugvallar var 14,1%, Egilsstaðaflugvallar 14,7% og Reykjavíkflugvallar 21%. Þessir þrjú alþjóðlegu flugvellir landsins tóku því um helming fjárframlaga ríkisins til fjárfestinga á flugvöllum á því tímabili. Þá má geta þess að hlutfall Akureyrarflugvallar í farþegaflutningum áætlunarflugvalla árið 2008 var 23%.

Til að setja fjármál flugvalla í samhengi er vert að benda á að árið 2007 námu framlög ríkisins til reksturs og fjárfestinga á öllum flugvöllum landsins um 5,3 milljörðum króna. Upp í þá upphæð fengust tekjur upp á 1,3 milljarða. Því voru fjórir milljarðar greiddir af almennu skattfé (skýrsla samgönguráðuneytis um fjármögnun flugvalla 2009).

## 4.10 Almennatengsl

Isavia sem rekstraraðili flugvalla á Íslandi er hinn opinberi talsmaður þeirra og hefur því umsjón með tengslum við fjölmiðla. Þegar flugvallamál í víðu samhengi koma til umræðu, svo sem stefna samgönguyfirvalda eða samgönguáætlun, er leitað til Isavia eða ráðuneytis samgöngumála en að öðru leyti má segja að yfirmenn flugvalla og starfsmenn flug- og þjónustufyrirtækja þar séu uppspretta og tengiliðir við fjölmiðla þegar svo ber undir.

Umdæmisstjóri Akureyrarflugvallar er þannig iðulega sá sem er fyrir svörum þegar leitað er upplýsinga og fréttu af einstökum þáttum starfseminnar. Sú var til dæmis raunin árin 2008 og 2009 þegar lenging flugbrauta fór fram og aðflugsbúnaður var endurnýjaður. Við þá sögu komu einnig ráðherra samgöngumála og starfsmenn ráðuneytisins svo og fulltrúar atvinnulífs og sveitarfélaga sem tjáðu sig um verkið og möguleg áhrif þess.

## 4.11 Þjóðhagslegt

Samkvæmt stefnu stjórnvalda í ferðamálum verður lögð á það áhersla að lengja ferðamannatímamann og dreifa þeim með markvissari hætti um landið allt.

Flugvöllurinn hefur sögulega ekki haft veruleg áhrif á ferðaþjónustu á Norðurlandi þar sem allur megin fjöldi ferðamanna sem þangað hefur komið er akandi. Starfsemi flugvallarins og þjónustufyrirtækja sem honum tengjast er hins vegar veruleg þegar horft er til fjölda starfa og umfangs sem tengist hinu daglega innanlandsflugi. Flugvöllurinn hefur veruleg áhrif á samfélagið á Norðurlandi og leggur til talsvert af störfum fyrir utan öryggið sem hann veitir íbúum á svæðinu.

Flugvöllurinn mun hins vegar auka tækifæri svæðisins til frekari aukningar á ferðamannastraumi til svæðisins. Þar sem fjöldi íbúa á Norðurlandi er það takmarkaður vegur hann ekki mikið í því hvort beint millilandaflug er til svæðisins. Það munu verða erlendir ferðamenn sem bera uppi megnið af þeim fjölda sem nýta mun beint flug í framtíðinni.

Þegar eldgos var í Eyjafjallajökli vorið 2010 var Akureyrarflugvöllur nýttur mikið í stað Keflavíkurflugvallar. Þá notuðu bæði Icelandair og Iceland Express flugvöllinn sem bækistöð eða heimahöfn á Íslandi fyrir millilandaflug sitt. Þá kom í ljós að flöskuháls í afkastagetunni er annars vegar knappt rými í flugstöðinni sjálfri og fá flugvélastæði við stöðina. Varla er því unnt að afgangi þar nema 3-4 þotur í einu. Þetta þýddi að Icelandair varð í nokkrum tilvikum að færa þotur til Egilsstaða milli ferða til að of margar þotur söfnuðust ekki upp á Akureyrarflugvelli.

Við þessar aðstæður reyndi jafnt á starfsmenn flugvallarins og flugrekenda sem allir lögðu mikið á sig til að unnt væri að halda uppi flugi við slíkar óvenjulegar aðstæður.

Í því tímabundna ástandi sem gosið í Eyjafjallajökli leiddi til gátu flugrekendurnir því haldið úti áætlun sinni að mestu leyti þótt eðlilega yrði einhver röskun og nokkrar tafir. Við eldgosinu í Grímsvötnum hefur orðið mun minni truflun á millilandaflugi og ekki kom til þess að miðstöð þess yrði færð frá Keflavíkurflugvelli til Akureyrarflugvallar. Reynslan frá Eyjafjallajökulsgosinu var þó fyrir hendi og því hefði verið unnt að taka upp slíkt fyrirkomulag með litlum fyrirvara.

## 4.12 SVÓT greining

SVÓT greining fyrir flugvelli á Norðurlandi er tiltölulega einföld í framkvæmd þar sem undanfarna tvo áratugi hefur þróun í samgöngukerfi þjóðarinnar verið með þeim hætti að ekki hefur þótt fýsilegt að stunda áætlunarflug innanlands nema til örfárra staða og ekki fyrirsjáanlegt að þeim fjölgi verulega á næstu árum.

Styrkleikar flugvalla á Norðurlandi eru vissulega þeir, að þeir bæta aðgengi að náttúruperlum svæðisins og sú staðreynd að Akureyrarflugvöllur er viðurkenndur millilandaflugvöllur eykur líkurnar á að beint flug til Norðurlands frá meginlandi Evrópu sé raunhæfur kostur til lengri tíma.

Að sama skapi er það helsti veikleiki svæðisins að eini millilandaflugvöllurinn sem þar er viðurkenndur skuli vera staðsettur í svo erfiðu fjalllendi að ekki fái stór flugfélög til að fljúga beint frá útlöndum inn á svæðið á heilsársgrundvelli s.s. lágfjargjalda-flugfélög eins og Easyjet eða Ryanair.

Í fyrirlestri sem John Strickland hjá JLS Consulting, hélt á fundi þann 28. febrúar 2011 í Hofi á Akureyri um flug til Akureyrar, kom fram að eitt af áhyggjuefnum flugfélagana sem rætt hefði verið við, væri ofangreint atriði með erfiðleika við aðflug og fráflug frá vellinum. Umræddur John hefur mikla reynslu eða yfir 27 ár í flugheiminum m.a. hjá British Caledonian, British Airways, KLM og Buzz þar sem hann sinnti m.a. skipulagningu á leiðarkerfi félaganna.

Hér má einnig nefna að markaðssvæði eða upptökusvæði flugvallarins er í raun ekki nógu fjölmennt til að búast megi við mikilli fjölgun tækifæra í flugstarfsemi frá því sem nú er.

Ógnanir flugvalla á Norðurlandi eru bætтар vegasamgöngur en þetta á sérstaklega við um smærri flugvöllina þar sem trúlegt er að a.m.k. Akureyrarflugvöllur haldi sinni þjónustu þrátt fyrir bætтар samgöngur. Aðrar ógnanir fyrir starfsemi flugvallanna eru þær sömu og hjá öðrum flugvöllum um allan heim, þ.e. hryðjuverk, eldsneytishækkar og almennt efnahagsástand.

Tækfærin liggja í aukningu á beinu flugi frá útlöndum inn á svæðið, hugsanlega bæði til Akureyrar og inn á Húsavíkurflugvöll sem er landfræðilega og flugtæknilega mun betur staðsettur til að þjóna sem aðal millilandaflugvöllur Norðurlands. Einnig liggja í því tækifæri að spáð er aukningu erlendra ferðamanna til Íslands á næstu árum og því hægt að byggja upp tengiflug beint frá Keflavík og út á land t.d. til Akureyrar eða Húsavíkur.

Smærri flugvellir gætu þá séð tækifæri í að taka að sér aukið útsýnisflug með ferðamenn um svæðið.

Starfsemi flugvalla er almennt ekki samkeppnisdrifin þar sem einn aðili sér um rekstur þeirra allra, sem er Isavia ohf. Drifkraftar á hverjum tíma hafa verið þeir flugrekstraraðilar sem sinnt hafa flugi á viðkomandi flugvelli og önnur fyrirtæki sem bjóða þjónustu við flug og farþega.

## 4.13 Virðisikeðja flugvalla

Virðisikeðja Akureyrarflugvallar er tiltölulega einföld þar sem stærsti hluti tekna kemur frá Flugfélagi Íslands sem sinnir megninu af flugi um völinn frá Reykjavík. Einnig er þó flug á vegum Nordlandair til Grímseyjar, Þórshafnar og Vopnafjarðar. Mýflug sinnir sjúkraflogi frá vellinum og Flugfélag Akureyrar sinnir kennsluflogi sem fram fer á Akureyri.

Aðrar tekjur eru af aðstöðuleigu innan flugstöðvar og af leigu á annarri aðstöðu á svæðinu.

Á Akureyrarflugvelli er að okkar mati nauðsynlegast að leggja áherslu á eftirfarandi þætti til að efla virðisikeðjuna þar.

1. Markaðssetningu flugvallarins á alþjóðavísu þarf að efla og bæta til að auka innstreymi á beinu flugi frá Evrópu til Akureyrar. Eigandi vallarins hefur sett umtalsverða fjármuni í að bæta aðstöðuna með því að lengja flugbrautina og bæta aðflugsbúnað. Í dag er aðeins eitt félag (ÍE) sem starfrækir þotuflug frá Kaupmannahöfn til Akureyrar í mjög takmarkaðan tíma yfir sumarmánuðina. Eitthvað hefur verið um bein leiguflug á vegum annara aðila. Afkastageta vallarins sjálfs er umtalsvert meiri en nú er, en of lítil flugstöðvarbygginging hamlar því að unnt sé að afgreiða fleiri vélar með góðu móti á sama tíma.



2. Stækkun flugstöðvarinnar er verkefni númer tvö því stöðin höndlar ekki nema farþega úr einni þotu í einu með góðu móti ásamt innanlandsvél á sama tíma. Nauðsynlegt er að bæta aðstöðuna og geta tekið við fleiri vélum á sama tíma. Flughlöð og flugbrautin anna auðveldlega fleiri vélum en þó má benda á að engar akstursbrautir eru meðfram flugbrautinni. Vegna nýrra krafna um fjarlægð milli flugstæða og flugbrautar þarf einnig að huga að fleiri stæðum og á nýjum stað og er ráðgert að útbúa ný stæði á svæði norðanvert við núverandi flugstöð. Engar fjárveitingar hafa þó verið ákveðnar til verkefnisins.
3. Til að lokka lággjaldafélög til samstarfs við völlinn þarf að bæta úr aðstöðu fyrir smásöluverslun í flugstöðinni. Í dag er aðstaða fyrir veitingasölu og bílaleigur ásamt því að í boði er tollfrjáls verslun í tengslum við millilandaflug. Augljóslega þarf að tryggja að verslun með lesefni og aðra afþreyingu verði á vellinum þar sem það er eitt af lykilatriðum sem lággjaldafélög leggja áherslu á.
4. Þá má efla virðisbætur með markvissu átaki í að byggja upp millilandafraktflug um völlinn. Á atvinnusvæði Eyjafjarðar og nágrennis eru öflug fiskvinnslufyrirtæki sem flytja mikinn hluta framleiðslu sinnar á erlendan markað. Með lengingu flugbrauta og endurbættum aðflugsbúnaði, sem lauk haustið 2009, geta meðalstórar fragtpotur athafnað sig á hinni lengdu flugbraut við flest veðurskilyrði. Líftími nýrrar malbikaðrar flugbrautar er að minnsta kosti áratugur og því brýnt að nýta fjárfestinguna sem best og mest, þar til fjárfesta þarf næst í viðhaldi. Þannig er nú unnt að flytja 18-20 tonn í ferð á t.d. B737-400 þotum. Til að unnt sé að taka upp slíkt reglubundið fragtflug til Evrópu-lands eða landa þarf að finna mögulegan flutning á bakleiðinni til að dæmið gangi upp. Helstu möguleikar væru á flutningi ferskra ávaxta/ grænmetis á markaðssvæði Eyjafjarðar en í dag er talsvert magn ferskra matvæla flutt með flugi til landsins. Hér þarf að koma til samvinna fyrirtækjanna og flugvallaryfirvalda.
5. Nýir þættir í þjónustunni. Hér mætti einkum kanna ný verkefni á sviði starfsmannamála. Flugvernd (leit hjá farþegum og í farangri), afgangsla flugvéla, innritun farþega (sem flugrekendur annast oft sjálfir), flugbrautarvöktun og hreinsun eru allt verkefni sem unnin eru á flestum millilandaflugvöllum. Þessum verkefnum sinna sérhæfðir starfsmenn sem þjálfaðir eru til þeirra. Þar sem álag er ekki slíkt á Akureyrarflugvelli gætu yfirmenn á þessum starfssviðum boðið fram námskeið fyrir starfsmenn annarra millilandaflugvalla, þ.e. Keflavíkur-, Egilsstaða- og Reykjavíkurflugvalla. Jafnframt má kanna möguleika á því að bjóða slík námskeið starfsmönnum millilandaflugvalla á Grænlandi. Á Akureyri er allt fyrir hendi sem þarf til slíkrar kennslu, þ.e. verklega þætti er hægt að æfa á völdum tímum, bóklegt nám getur farið fram í húsnæði Isavia og/eða í samvinnu við Flugskóla Akureyrar og gistirými er nægt á Akureyri. Þannig má með tiltölulega lítilli kostnaðarviðbót, sem felst aðallega í yfirvinnugreiðslu, nýta betur innviði flugvallarins og um leið fá auknar tekjur fyrir slíkt námskeiðahald. Þrátt fyrir að ekki verði um samfellda starfsemi að ræða allt árið við slík verkefni má gera ráð fyrir að þau geti orðið mikilvæg viðbótartekjulind.

## 4.14 Framtíðin

Framtíð flugvalla í umdæmi III hjá Isavia ohf er góð. Spáð er vexti í komu ferðamanna til Íslands og samkvæmt tölum Ferðamálastofu má búast við 1,2 milljónum ferðamanna til Íslands árið 2020. Þessar tölur gefa tilefni til þess að bæði verði aukning á Akureyri, Grímsey og Sauðárkróki. Einnig má velta þeim möguleika upp hvort ekki verði á næstu árum boðið upp á beint flug milli Keflavíkurflugvallar og áfangastaða á Norðurlandi. Samkvæmt könnun á meðal erlendra flugfarþega á Akureyrarflugvelli eru þeir flestir á leið austur í Þingeyjarsýslu og því gætu leynst í því tækifæri til að bjóða upp á beint flug frá Keflavík til Húsavíkur. Það myndi stytta ferðatíma erlendra gesta í náttúruperlurnar í Þingeyjarsýslu verulega. Uppbygging í nýtingu á jarðhitaorku í Þingeyjarsýslu mun einnig skjóta frekari rótum undir mögulegt beint flug til Keflavíkur eða jafnvel beint flug erlendis þegar fram líða stundir.

Einnig má búast við því að umferð um Þórshafnarflugvöll aukist verulega ef árangur næst í olíurannsóknunum á Drekasvæðinu norðaustan Íslands. Samkvæmt skýrslu sem unnin hefur verið um það verkefni liggur beinast við að þyrluhöfn verði á Þórshöfn á Langanesi og þaðan flogið með starfsmenn á næsta tengiflugvöll sem gæti þá verið Húsavík, Akureyri eða Egilsstaðir.

Ef þessi þróun gengur eftir með aukningu ferðamanna þá má telja líklegt að samkeppni hefjist á ný í innanlandsflugi og eflaust væri það þá á leiðinni Akureyri - Reykjavík eða á leiðinni Akureyri - Keflavík.

Íslenskir flugvöllir starfa í samræmi við lög nr. 60/1998 og reglugerð byggða á þessum lögum nr. 464/2007. Einnig gildir á þessum völlum reglugerð um flugvernd nr. 36/2005. Síðasta áratuginn hafa reglur um flug og flugvelli verið yfirfarin og uppfærð verulega og því er ekki líklegt að miklar breytingar verði á þeim lögum eða reglum sem gilda um flugvelli á komandi árum. Þó er líklegt að krafa um gegnumlýsingu og öryggismál verði aukin á komandi árum og því verði innanlandsfarþegar einnig að búa sig undir að þurfa að fara í gegnum vopnaleit og að allur farangur þeirra verði gegnumlýstur.

Ljóst er af kafla 4.9 um fjármögnun að rekstur flugvalla landsins stendur engan veginn undir sér. Spyrja má hvort þessi framlög séu því eins konar samfélagsþjónusta við atvinnugreinina flug og ferðaþjónusta og/eða framlag ríkisins til að halda úti ákveðinni tengund almenningsgangna - að minnsta kosti þar sem innanlandsflugið er annars vegar.

## Heimildir

Vefur Flugmálastjórnar: [www.caa.is](http://www.caa.is)

Vefur Isavia: [www.isavia.is](http://www.isavia.is)

Ársreikningur Flugstoða 2009

Glærur John Strickland:

[http://www.nordurland.is/media/PDF/John\\_Strickland1.pdf](http://www.nordurland.is/media/PDF/John_Strickland1.pdf)

Heimasíða Bláfugls: [www.bluebird.com](http://www.bluebird.com)

Skýrsla samgönguráðherra til Alþingis við framkvæmd samgönguáætlunar, flugmálaáætlunar 2008

Skýrsla starfshóps samgönguráðuneytisins (maí 2009) um fjármögnun flugvalla Ferðamálastofa

# 5 Tampa í Florida

*Arnar Omarsson, Jón Heimir Tómasson, Vilhelm Ivarsson*

## 5.1 Introduction

Over the last 35 years, Tampa International Airport has strived to become the world-class facility we know today and it has grown to become one of the preeminent airports in the world. To remain a leader in the aviation industry Tampa International Airport continues to improve the Airport's infrastructure. Today, TPA Airport handles about 16.6 million passengers per year and improvements currently in progress will increase capacity to 25 million passengers a year. The airport's car rental market is in the top five among all U.S. Airports and the facility continues to receive consistent top-ranking reviews from numerous publications. In 2007 and 2008, Zagat Survey ranked TPA the "Best Overall U.S. Airport," while placing it second best overall in 2009 and 2010. In 2008 Condé Nast Traveler recognized TPA as the second-best airport in the world, just two-tenths of a point behind the first place winner. JD Power and Associates have also given TPA Airport consistently high customer satisfaction ratings over the years.

## 5.2 Overview

One of the main gateways into western Florida is Tampa International Airport (IATA: TPA, ICAO: KTPA). It is a major public airport located six nautical miles (11 km) west of the central business district of Tampa, in Hillsborough County, Florida, United States. It serves the Tampa Bay Area and has been widely praised for its attractive architecture and Landside/Airside design of a central terminal ("landside") connected by people movers to satellite airline gates ("airsides"), a pioneering concept when initially designed in the late 1960s. The airport was known as Drew Field Municipal Airport until 1952.

In 1928 the city completed the 160-acre (0.65 km<sup>2</sup>) Drew Field six miles (10 km) west of Downtown Tampa. The United States Army Force took over Drew Field during World War II and expanded and modernized the airport. The airfield was used by Third Air Force and they renamed it Drew Army Airfield. After the hostilities, Eastern and National Airlines moved to Drew Field and during this period the airlines were housed in the former Base Operations Building which was converted into a terminal.

Trans Canada Airlines inaugurated international flights in 1950 and Drew Field was renamed Tampa International Airport. The airport's second terminal opened in 1952 but the building, which was built for three airlines, was soon swamped. The Civil Aeronautics Board granted Capital, Delta, Northeast, Northwest and Trans World Airlines authority to fly to Tampa during the late 1950s and as a result created havoc at the undersized terminal. An annex was built east of the terminal to accommodate the new carriers.

Jet-powered operations began in 1959 when Eastern Air Lines introduced the Lockheed L-188 Electra. The following year National Airlines began turbojet service with the Douglas DC-8 jetliner. Flights to Mexico City began in 1961 with weekly service by Pan American. Then congestion became a serious problem at the 1952 Terminal when the airlines began to

replace their piston-powered equipment with larger jetliners. As a temporary measure the terminal was once again expanded to handle the growth in traffic. During the early 1960s, the aviation authority began making plans to build a replacement terminal in an undeveloped site at the airport. Airport leaders chose the Landside/Airside design in 1965 after a careful study of different types of terminals.

Construction on the new terminal began in 1968 between the airport's parallel jet-capable runways. When completed in 1971 the new jetport was highly praised by the press and the airport's people mover system was the first such system in the world. During the following decades, the airport was expanded and improved to handle more traffic and additional airlines. Both Delta Air Lines and US Airways opened maintenance bases at the airport to service their growing fleets. However, both bases closed following the September 11 terrorist attacks.

At this time, new runway is being planned (17-35) to increase capacity in fair-weather conditions. In addition, a second Landside Airside Terminal will be built to the north of the current facility, allowing the airport to serve over 50-million passengers a year by 2025. Construction of this facility was originally slated to begin in 2010, with completion set to October 2015. However it was reported on November 7, 2008 that the airport authority is no longer pursuing the original planned dates due to the current state of the US and global economies. The current struggle of the airline industry, including the recent merger by Delta and Northwest, has forced passenger levels to level off, and slowly decline at the airport. Additionally, with more possible airline mergers on the way, TPA Airport may not require drastic expansion for another five to six years. The revised start date of construction of the north terminal is now estimated at around 2015.

Tampa international airport is publicly owned by Hillsborough County Aviation Authority. The Hillsborough County Aviation Authority is an autonomous unit of County government, created by the 1945 Florida Legislature and charged with the operation of all publicly-owned aviation facilities within Hillsborough County, Florida. A series of special acts of the Legislature have broadened the scope of the Aviation Authority, giving it the full prerogatives of a public corporation. The key feature in the structure of the Aviation Authority is the requirement that all moneys of the Aviation Authority be kept separate from all other governmental units-and these moneys cannot be spent for anything other than aviation purposes. The Aviation Authority is empowered to promulgate and enforce all rules and regulations required for the proper operation of its facilities.

### **5.3 Statistical information**

For the 12-month period ending June 30, 2009, the airport enplaned and deplaned 17 million passengers and had 204,300 aircraft operations, an average of 560 per day: 85% scheduled commercial, 14% general aviation and <1% military. At that time there were 90 aircraft based at this airport: 66% jet, 19% single-engine, 3% multi-engine and 12% helicopter. On March 7, 2011, federal officials gave TIA the green light to begin charter flights to Cuba. Today, TPA Airport handles almost 20 million passengers per year and improvements currently in progress will increase capacity to 25-million passengers a year. The airport's car rental market is in the top five among all U.S. Airports. And the facility continues to receive consistent top-ranking reviews from numerous publications.

**Table 8: Tampa airport, passenger 2009**

Millions enplaned and deplaned					
2004	2005	2006	2007	2008	2009
16.9	18.9	18.8	19.2	18.7	17.0

**Table 9: Tampa airport, air cargo 2009**

Millions of pound					
2004	2005	2006	2007	2008	2009
163.1	167.1	209.8	203.2	212.6	181.0

**Table 10: Tampa airport, mail 2009**

Millions of pound					
2004	2005	2006	2007	2008	2009
34.7	30.9	26.3	15.1	14.9	14.0

**Table 11: Tampa airport, operations 2009**

Thousands of landings and takeoffs					
2004	2005	2006	2007	2008	2009
238.1	270.0	257.8	260.4	248.7	204.3

**Table 12: Tampa airport, airline passenger traffic 2005-2009\***

FISCAL YEAR ENDING SEPTEMBER	ENPLANED PASSENGERS	AVERAGE ANNUAL % CHANGE	PASSENGER AIRCRAFT OPERATIONS	DEPARTURES DAILY
2005	9,469,020	11.90%	104,024	285
2006	9,391,650	-0.80%	98,442	270
2007	9,628,144	2.50%	99,336	272
2008	9,350,806	-2.80%	97,225	266
2009	8,560,622	-8.50%	80,790	221

\*Data includes national, regional, charter and foreign-flag passenger carriers (both scheduled and non-scheduled)

**Table 13: TPA On-Time Performance Summary (Major U.S. Carriers Only)**

Domestic Flights, 2006-2011							
% On Time	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	Rank**
Departure	82%	81%	81%	83%	82%	83%	8
Arrival	79%	76%	78%	81%	81%	81%	10
Avg Delay (min.)							
Departure	55.31	57.07	58.70	54.02	52.82	53.54	13
Arrival	50.87	53.17	52.92	49.92	49.83	49.76	11
% Cancelled							
Total	0.56%	0.88%	0.93%	0.50%	1.03%	0.97%	7
Number of Flights (000)							
Total	75.9	79.8	78.2	69.4	68.8	68.9	
Number of Reporting Carriers							
Total	12	12	14	13	12	11	
* April 2010 - March 2011 .							
** Ranked only for major U.S. airports, April 2010 - March 2011.							

**Table 14: Top 25 Markets for Tampa International Airport**

Twelve months ending June 30, 2009			
City	Passengers	Percent	Air Miles
New York	1,361,359	14.96%	1,008
Chicago	694,458	7.63%	1,012
Philadelphia	576,089	6.33%	922
Baltimore	499,566	5.49%	845
Washington D.C.	477,219	5.25%	816
Atlanta	474,619	5.22%	408
Detroit	423,783	4.66%	986
Boston	416,483	4.58%	1,187
Ft Lauderdale	333,911	3.67%	197
Indianapolis	319,193	3.51%	841
Pittsburgh	275,164	3.02%	876
Las Vegas	267,162	2.94%	1,984
Denver	264,287	2.90%	1,506

Minneapolis	263,056	2.89%	1,310
Providence	260,628	2.86%	1,139
Hartford	254,980	2.80%	1,114
Dallas Ft. Worth	254,140	2.79%	929
Buffalo	229,549	2.52%	2,057
Nashville	224,904	2.47%	614
Houston	222,586	2.45%	786
Columbus	210,058	2.31%	832
Manchester	206,070	2.26%	1,207
Islip	200,467	2.20%	1,036
Raleigh Durham	196,936	2.16%	589
St Louis	191,881	2.11%	2,156

## 5.4 Airport design

**Design goal:** Minimize total steps from automobile to airplane (Standard distance 1,000 feet).

### Runway´s

Tampa International Airport covers an area of 3,300 acres 1,335 ha at an elevation of 26 feet 8 m above mean sea level. It has three runways: **10/28** is 6,999 by 150 feet (2,133 x 46 m) with an asphalt/concrete surface; **19L/1R** is 8,300 by 150 feet (2,530 x 46 m) with an asphalt/concrete surface; **19R/1L** is 11,002 by 150 feet (3,353 x 46 m) with an concrete surface. On January 13, 2011 the runway designations changed due to a shift in the magnetic headings. 9/27 became 10/28, 18R/36L became 1L/19R, 18L/36R became 1R/19L.

### Terminal and Color-coding

Since its opening on April 15, 1971, Tampa International Airport has used a special color-coding system throughout the terminal complex. The Baggage Claim Areas and Ticket Counters are color-coded Blue and Red. Airlines are assigned a color depending on their location within the Landside Terminal Building. The airlines found in the south side of the terminal are color-coded blue. The carriers located in the north side are color coded red. The codes were also assigned names to assist color-blind patrons. The Blue side names are Neil Armstrong and Amerlia Earhart. The Red side names are Igor Sikorsky and Chuck Yeager. The Long Term Parking Garage also uses the special color coding system. The four elevator cores have names and colors to make it easier for customers to remember where they've parked. Wright Brothers - Orange, Tony Jannus - Purple, Robert Goddard - Green and Charles Lindbergh - Brown. The Economy Parking Garage (EPG) is also split into two sections Purple and Gold. The newest phase, opened in time for the 2008 holiday season, will be Green and Orange.

The Landside Terminal was designed with convenience in mind. Express elevators and escalators keep passenger traffic moving smoothly, with few bottlenecks.

Level 1 Baggage Claim contains all inbound baggage facilities and baggage belts. The Blue Rental Car facility was relocated from its cramped Bag Claim location, to a consolidated facility beneath the long term parking garage in 2002. On November 15, 2006 a new Red Rental Car facility and garage opened adjacent to the Marriott. In late 2008, renovation of the Baggage Claim began. Improvements include new baggage carousels and an inbound baggage screening system. This project was completed in 2010.

Level 2 Ticketing contains all ticketing/check-in functions. The level also contains a Charter desk reserved for flights that do not normally utilize TPA. The Ticketing area received a major renovation/expansion in 2002.

Level 3 Transfer Level includes the airside shuttle stations and a shopping area known as the Airport Galleria. The airport Marriott Hotel is adjacent to the main terminal. Tampa's facilities are almost entirely housed in the public access main terminal. The facilities are mostly operated and run by three airport retail companies - HMS Host, Stellar Partners, Bay Area Concessions and OSI Restaurant Partners.

### **Parking Facilities**

Currently, over 20,000 parking spaces are available at the airport. These spaces are split between the Short Term Parking Garage, the Long Term Parking Garage, and the Economy Parking Garage. As of right now, there is an ongoing expansion of the Economy Parking Garages which is in its second phase of construction. Levels 4-9 of the Landside Terminal Building house the short term parking garage. The garage was built with the airport complex in 1971 for added passenger convenience. Originally three levels, the garage was expanded in 1982 to six levels and contains 3,612 spaces.

Long term parking was originally a large lot sitting on what is today, the present-day long term parking garage. The garage was built in several phases from 1990 to 1997 after increased passenger traffic swamped the parking lot beyond capacity. A monorail situated on Level Five of the garage connects passengers to and from the short term parking garage Level Five and the Landside Terminal. The garage can hold a total of 7,635 spaces on six levels.

### **Monorail**

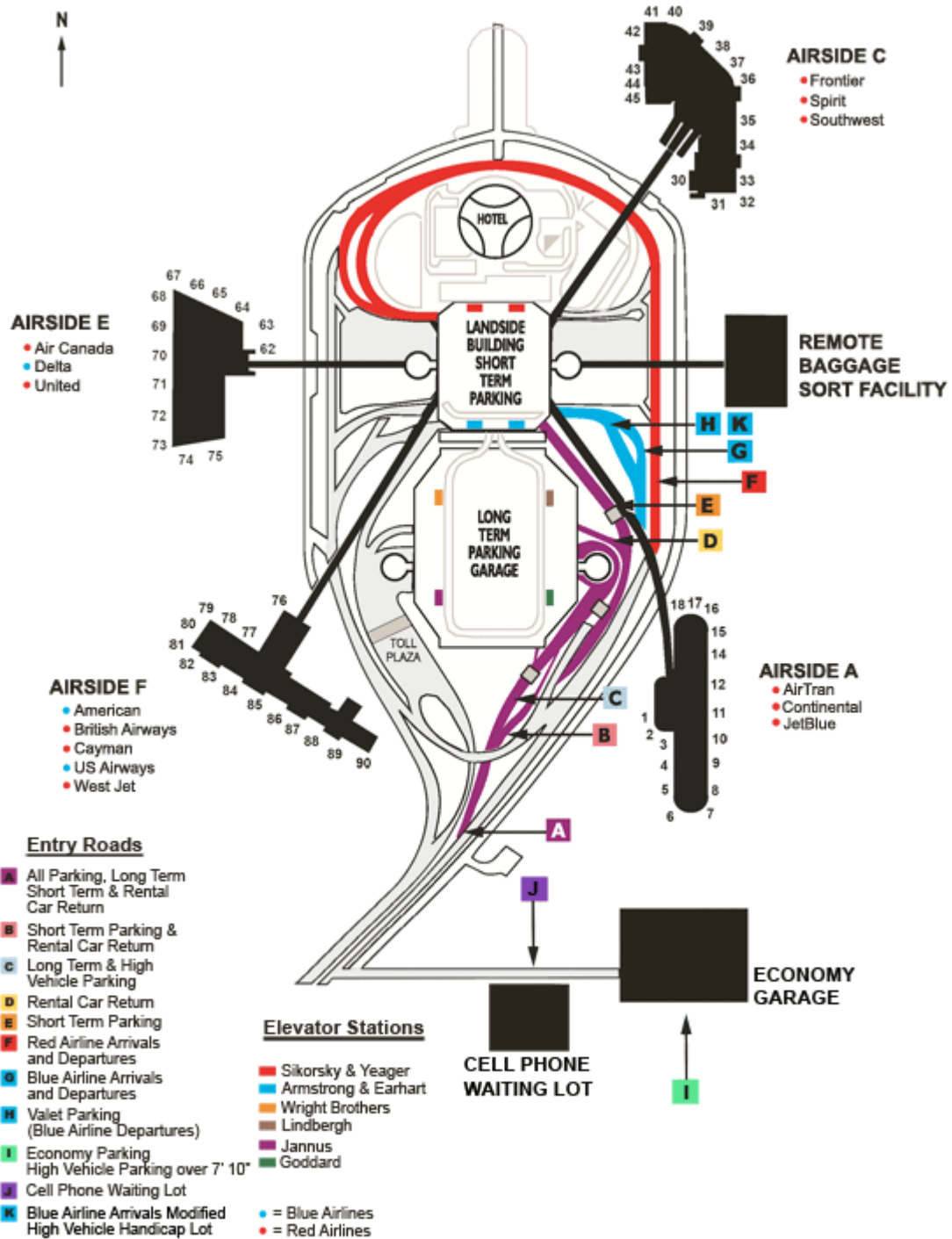
The monorail was installed in 1991 when the new long term parking garage was built and opened on December 16. It was the first of its kind in the world to include six driverless, electrically propelled cars that are completely computer controlled. The system was also the first to have active switches and it is monitored from the airport's communications center. There are four long term stations. The Monorail circles the long term parking garage and connects to the short term garage via an elevated bridge to stop at four additional stations. The Monorail is free to use and runs twenty-four hours a day except for a once-a-week maintenance shut-down in the overnight hours.

### **North Terminal**

A future north terminal will be built north of the existing facility and could be operational by 2020 depending on demand, although the exact time frame is debatable. Infrastructure and design concepts are being developed in anticipation of the need for the second terminal facility.

Figure 15 shows the structure of the Tampa International airport.





**Figure 15: Tampa International Airport**

### 5.4.1 Capacity

The capacity benchmark for Tampa International Airport today is 102-105 flights per hour (arrivals and departures) in Optimum weather.

The benchmark rate decreases in Marginal conditions to 90-95 flights per hour, and in IFR conditions to 74-75 flights per hour, for the selected runway configuration in these conditions. Throughput may be less when ceiling and visibility are low, demand is less than capacity, or non-runway constraints (such as airspace restrictions) limit operations.

At TPA, Runway 36R is generally not used for turbojet arrivals, and Runway 18L is not used for turbojet departures, for noise abatement. In addition, turbojet departures fly runway heading until leaving 3000 feet, to limit noise exposure on the ground. The calculation of future benchmark rates assumed that these procedures would continue.

Note that these benchmark rates do not represent balanced operations. Rather, the benchmarks include more arrivals than departures in all weather scenarios. Greater throughput may be possible during departure peaks. If the facility reported are significantly unbalanced (i.e., unequal numbers of arrivals and departures), the benchmark rates will be unbalanced as well. The facility reported rates reflect current operations at the airport during a busy hour, but such unbalanced rates cannot be sustained for extended periods.

Planned technological improvements at TPA include CEF, which would increase the benchmark rate by as much as 7 percent in Marginal conditions by allowing suitable equipped aircraft to maintain visual separations. The benefit of CEF would be great during periods of high arrival demand.

The charts shown in figure 16 compare actual hourly traffic with the calculated capacity curves for TPA.

## **5.5 Service**

Tampa International Airport offers fabulous shopping and gourmet food experiences. To name a few they have, Pizza Hut, Burger King, Starbucks, Carrabba's Italian Grill and many more. When you want a relaxing diversion, the Galleria is the place to visit, whether for a good read, fabulous Florida foods, or fine gifts and apparel.

TPA is one of seven commercial service airports in the State of Florida's Strategic Inter-modal System Plan (SIS). The SIS includes airports, ports, trains and highways that are part of a transportation network providing end-to-end trips for passengers and freight. The SIS network serves our collective economic, community and environmental needs.

Rental Car Companies (Located at Airport) are Budget, Avis, Hertz, Dollar Car rental, Enterprise, National Car Rental and Thrifty Car Rental. Rental Counters are located across the walkway in the Red Baggage Claim Area and across the walkway in the Blue Baggage Claim Area.

Taxi cab service is provided from the Commercial Ground Transportation Quadrants located in all four corners of the Baggage Claim Level. The airport is served by Yellow Cab and United Cab.

### **Airport amenities**

Airport conveniences that are free of charge include passenger paging, wireless Internet access, cell phone waiting lot with flight information, shuttle service from the economy garage, real-time flight information and travelers aid services. Other services include eateries located before passenger checkpoints, touch screen information kiosks, information about local events and outdoor smoking areas.

<i>Weather</i>	<i>Scenario</i>	<i>Configuration*</i>	<i>Procedures</i>	<i>Benchmark Rate (per hour)</i>
<b>Optimum Rate</b>  Ceiling and visibility above minima for visual approaches (2100 ft ceiling and 3 mi visibility)  <i>Occurrence: 93%</i>	Today	Arrivals on Runways 18L, 18R Departures on 18R (18L) <i>Frequency of Use: 46% in Optimum conditions</i>	Visual approaches, visual separation	<b>102-105</b>
	New Runway	N/A		<b>N/A</b>
	Planned improvements (2013)	Same		<b>102</b>
<b>Marginal Rate</b>  Below visual approach minima but better than instrument conditions  <i>Occurrence: 3%</i>	Today	Arrivals on Runways 18L, 18R Departures on 18R (18L) <i>Frequency of Use: 42% in Marginal conditions</i>	Instrument approaches, visual separation	<b>90-95</b>
	New Runway	N/A		<b>N/A</b>
	Planned improvements (2013)	Same	Visual approaches, visual separation	<b>102</b>
<b>IFR Rate</b>  Instrument conditions (ceiling < 1000 ft or visibility < 3.0 miles)  <i>Occurrence: 4%</i>	Today	Arrivals on Runways 18L, 18R Departures on 18R (18L) <i>Frequency of Use: 38% in IFR conditions</i>	Instrument approaches, radar separation	<b>74-75</b>
	New Runway	N/A		<b>N/A</b>
	Planned improvements (2013)	Same		<b>74</b>

\* Note that this is not the most commonly used configuration, but instead is a typical configuration that produces the observed throughputs.

**NOTE:** Data on frequency of occurrence of weather and runway configuration usage is based on FAA ASPM data for January 2000 to July 2002 (excluding 11-14 September 2001), 7 AM to 10 PM local time.

**Planned Improvements** at TPA include:

- CEFR, for reduced in-trail separations between arrivals in Marginal conditions.

Additional information on this improvement may be found in the Introduction and Overview of this report, under "Assumptions."

### Figure 16: TPA, hourly traffic

#### Cell phone waiting lot

Cell phone waiting lot In an effort to decrease congestion within the Landside Terminal, particularly the baggage claim areas, a cell phone waiting lot was built alongside one of the remote overflow lots. It includes two large four panel flight status boards, showing real-time arrival information. This allows awaiting family members and friends of arriving passengers to wait in their vehicles until the passenger calls. Then the arriving passenger(s) can be picked up curbside at the Landside Terminal without creating curbside congestion problems. The lot has restrooms, WiFi, recorded CCTV surveillance and around-the-clock police patrols. Construction began in early 2008 to expand the cell phone waiting lot and was completed in November of that same year. The lot contains approximately 125 striped spaces.

#### Public art program

The Public Art Program was established in July of 1998 to enhance the travel experience for our customers and to present a Florida, historical and cultural theme

throughout our airports. The Airport also has a collection of rotating work and exhibits on loan in addition to the permanent collections.

### Hotel accommodation

The Marriott Hotel is a full service hotel facility attached to the airport with 295 guest rooms and services including concierge, business center, fitness room, and pool, restaurants and meeting facilities. The hotel has 15 meeting rooms of various sizes up to the Grand Ballroom which can accommodate groups of up to 900 people. There is also a shopping arcade connecting the hotel to the landside terminal on the transfer level.

## 5.6 Customers

Tampa International Airport is served by most major airlines which provide nonstop daily and connecting service to national and international destinations (table15).

**Table 15: TPA, Airline Activity Analysis**

Outbound and inbound passengers, April 2011 vs. 2010						
Airlines	2011	Market share%	2010	Market share%	2011 vs 2010 passengers	Change %
Air Canada.	18,572	1.16	17,804	1.14	768	4.31
Airtran Airways, INC.	137,306	8.57	120,697	7.74	16,609	13.76
American Airlines, INC.	122,266	7.63	128,791	8.26	(6,525)	-5.07
British Airways PLC.	14,367	0.90	8,489	0.54	5,878	69.24
Cayman Airways, LTD.	3,424	0.21	3,143	0.20	281	8.94
Continental AirLines, INC.	110,868	6.92	109,738	7.04	1,130	1.03
Delta Air Lines INC.	322,263	20.12	276,164	17.72	46,009	16.69
Frontier Airlines INC.	10,041	0.63	13,495	0.87	(3,454)	-25.59
Gulfstream International Airlines	5,699	0.36	10,942	0.70	(5,243)	-47.92
Jetblue Airways	83,823	5.23	79,198	5.08	4,625	5.84
MN Airlines, LLC.	0	0.00	559	0.04	(559)	N/A
Republic Airline, INC.	0	0.00	5,889	0.38	(5,889)	N/A
Southwest Airlines, INC.	490,053	30.59	506,342	32.49	(16,289)	-3.22
Spirit Airlines, INC.	35,929	2.24	27,866	1.79	8,063	28.93
United Air Lines, INC.	69,044	4.31	75,513	4.85	(6,469)	-8.57
US Airways, INC.	166,909	10.42	158,782	10.19	8,127	5.12
Westjet, An Alberta Partnership	11,459	0.72	15,145	0.97	(3,686)	-24.34
Total	1,602,023	100.00	1,558,557	100.00	43,466	2.79

**Table 16: Cities served by TPA**

City	Carrier	City	Carrier
Akron/Canton	Airtran	Los Angeles	Delta
Albany	SouthwestA	Louisville	Southwest
Atlanta	Delta	Manchester	Southwest
Atlanta	Airtran	Memphis Delta	Connection
Atlantic	CitySpirit	Miami	ContinentalConnection
Austin	Southwest	Miami	American
Baltimore	Airtran	Milwaukee	Airtran
Baltimore	Southwest	Milwaukee	Southwest
Birmingham	Southwest	Minneapolis	Delta
Boston	JetBlue	Montreal	AirCanada
Buffalo	Southwest	Nashville	Southwest
Cayman Islands	CaymanAirways	New Orleans	Southwest
Charlotte	USAirways	New York/JFK	American
Chicago/Midway	Southwest	New York/JFK	JetBlue
Chicago/O'Hare	UnitedAirlines	New York/JFK	Delta
Cincinnati	Delta	New York/LaGuardia	Delta
Cleveland	ContinentalConnection	New York/Newark	JetBlue
Columbus	Southwest	New York/Newark	Continental
Dallas	American	Norfolk	Southwest
Dayton	Airtran	Ottawa	Westjet
Denver	Frontier	Pensacola	ContinentalConnection
Denver	UnitedAirlines	Philadelphia	USAirways
Denver	Southwest	Philadelphia	Southwest
Detroit	Delta	Phoenix	USAirways
Detroit	Spirit	Phoenix	Southwest
Flint	Airtran	Pittsburgh	Airtran
Fort Lauderdale	ContinentalConnection	Pittsburgh	Southwest
Fort Lauderdale	Spirit	Providence	Southwest
Fort Lauderdale	Southwest	Raleigh/Durham	DeltaConnection
Grand Rapids	Airtran	Raleigh/Durham	Southwest
Gulfport	Airtran	Rochester	Airtran
Halifax	AirCanada	San Antonio	Southwest
Hartford	Delta	San Juan	American
Hartford	Southwest	St. Louis	Southwest
Houston/Hobby	Southwest	Tallahassee	ContinentalConnection
Indianapolis	Airtran	Toronto	AirCanada
Indianapolis	Southwest	Toronto	Westjet
Islip	Southwest	Washington/Dulles	UnitedAirlines
Jacksonville	Southwest	Washington/Dulles	Continental
Kansas City	Southwest	Washington/Nat'l	Delta
Key West	ContinentalConnection	Washington/Nat'l	USAirways
Las Vegas	Southwest	West Palm Beach	Southwest

## **5.7 Quality control**

Safety inspections on large airports in the United States are in most, if not all, instances handled by the TSA, or Transport Security Administration. They are an administration who was created after the terrorist attacks of September 11, 2001. The purpose was to strengthen the security of the nation's transportation systems. It has three major mandates, given to them by The Aviation and Transportation Security Act, passed by Congress on November 19th, 2001. Those mandates are to be responsible for security in all modes of transportation. To recruit, assess, hire, train and deploy Security Officers for 450 commercial airports from Guam to Alaska in 12 months and to provide hundred percent screening of all checked luggage for explosives by December 31, 2002. All of these deadlines were met and in March 2003 they were moved from the Department of Transportation to the Department of Homeland Security. TSA currently employs 50,000 people ranging from security officers, inspectors, directors, air marshals and managers who's top agenda is to protect transportation systems in the country.

They provide security screening, both for passengers and baggage. Looking for explosives and other dangerous items that should not be permitted on flights. In Tampa International Airport they have full body scanners, which provides agents with an x-ray image of people helping them to identify concealed metal, plastics, chemical materials and explosives. To protect passengers images going into the wrong hands they state they do not save nor print the scanned images. They also have metal detectors and do pat down searches to further secure passenger safety and are constantly seeking new ways to improve transportation security and make it more efficient.

Security inspections and screenings do of course take time and can create lines, but in Tampa and other airports, the TSA tries to make the process quicker for passengers by providing information about how to prepare yourself for security checks and with a list of prohibited items that should not be brought on flights. This can help saving time on inspections.

## **5.8 Finance**

The airport is owned by Fairborough County but is run as a separate and individual entity, i.e a company. As a federal and international airport it generates substantial amount of income by federal- and state grants, but most of it's income is from - surprise - landing and passenger fees.

### **Funding Strategies**

In establishing a financing plan for the development program, three factors were considered: sources of funding available, ongoing operational and maintenance costs and individual projects.

The Authority relies on various funding sources including operating revenues, Passenger Facility Charges (PFC), Federal Airport Improvement Program (AIP) grants, Florida Department of Transportation (FDOT) grants and Florida Strategic Intermodal System Growth Management (SIS) grants as major funding sources for financing the development program. Under the airline/airport use agreement initiated in October 1999, the Authority generates surplus revenue for capital programs. Surplus revenue is determined by taking all operating revenues generated during the year less operating expenses, annual debt service, airline revenue sharing and increases or decreases to O&M reserve.

As a part of the business plan, financial models were developed to analyze the development program. The models are structured to evaluate numerous scenarios based on available income sources. The results indicate the Authority’s capacity to finance projects varies during the three horizons.

The Initial Horizon period shown in table 17 reveals the most constrained financial capacity placed on the Authority during any of the forecast periods due to the slow passenger and economic recovery during this period. The requirement of \$115.5 million from Authority funds represents 90% of projected surplus revenue generated during this time frame and will require the Authority to closely monitor its economic recovery with planned development to ensure continued financial success. It should also be noted that this period reflects the smallest amount of AIP funding of any horizon due to a lack of high priority discretionary eligible projects.

**Table 17: TPA, Funding Sources, Horizon I (2010-2014)**

	Amount
FAA Airport Improvement Grants	22,661,700
Florida Department of Transportation Grants	22,995,100
General Airport Revenue Bonds	5,000,000
Aviation Authority Funds	115,523,800
Passenger Facility Charges	--
<b>Total Funding Sources</b>	<b>115,523,800</b>

The Horizon II period depicted in table 18 anticipates significant AIP grants for three projects which fall in the FAA top priority listing. These include the construction of the elevated Taxiway M, the reconstruction of the Taxiway J Bridge and a major ramp replacement around the terminal facilities. During this horizon, FDOT SIS grants are programmed to assist with the costs of delivering light rail to the airport and the new transportation corridor under Taxiway M.

Authority surplus revenues required to fund this development period represents 82% of projected surplus revenues generated during this time frame. The remaining 18% of projected surplus revenues provides the Authority flexibility in addressing unanticipated development requirements and changing conditions.

**Table 18: TPA, Funding Sources, Horizon II (2015-2019)**

	Amount
FAA Airport Improvement Grants	91,416,400
Florida Department of Transportation Grants	85,699,100
General Airport Revenue Bonds	--
Aviation Authority Funds	138,872,900
Passenger Facility Charges	111,604,900
<b>Total Funding Sources</b>	<b>427,593,300</b>

The Horizon III forecast shown in table 19 4C consumes 78% of the projected surplus revenues generated, providing considerable flexibility to the Authority. As a result, the development demands appear feasible during this period. This horizon also marks the issuance of several long term debt issues to assist in funding this large capital program.

**Table 19: TPA, Funding Sources, Horizon III (2020-2029)**

	Amount
FAA Airport Improvement Grants	200,561,800
Florida Department of Transportation Grants	115,744,700
General Airport Revenue Bonds	728,447,500
Aviation Authority Funds	304,249,800
Passenger Facility Charges	801,946,200
<b>Total Funding Sources</b>	<b>2,150,950,000</b>

**Financial Goals**

Management has identified three overriding objectives to accomplish the financial goals associated with the development program.

The first objective will balance expenses and revenues ensuring sufficient net revenues are available to meet the development program funding requirements. The second objective places the Authority in a healthy financial position when the new north terminal complex is required without overburdening the air carriers. Lastly, airline rates and charges must remain competitive.

To accomplish these objectives;

- Passenger Facility Charges Capacity

Maximize the utilization of Passenger Facility Charges (PFC) used to fund this development program. Ensure flexibility in developing the new terminal complex by maintaining adequate uncommitted annual PFC capacity sufficient to fund the new terminal program and projects.

- Debt Capacity

All new money debt issues will be associated with the first and second phase of the new north terminal complex. Minor refunding activities in FY 2010-12 will ensure level debt service through 2018. Accelerated debt payments will continue the level debt service through 2023, which will ensure continued level annual debt service when the new north terminal complex opens. The overall debt capacity goal will maintain annual debt service paid from airport revenues at less than \$60 million per year through the twenty year forecast period.

- Cost Competitive Rates and Charges

Airline costs per enplaned passenger will remain below the industry average for comparable airports and the peer airports in Florida during the entire development program.



## Income

The breakdown of the financial statement is shown in tables 20-22 income is in the following list. Please note that even though the airport has a turnover of more than US\$160 million, only few thousand dollars are a result of finance lease and assorted activities. That is quite unusual for a company with that high turnover.

**Table 20: TPA, Assets, 2010 and 2009**

	2010	2009
Current Assets		
Unrestricted:		
Cash and cash equivalents	\$35,575,345	\$51,738,806
Restricted:		
Cash and cash equivalents	\$79,434,134	\$122,085,921
Investments	\$88,556,620	\$86,860,515
Accounts receivable, net	\$4,155,888	\$2,216,033
Passenger facility charges receivable	\$5,310,138	\$4,757,447
Government grants receivable	\$1,227,162	\$2,382,794
Accrued interest receivable	\$1,218,320	\$1,082,608
Prepaid insurance and other assets	\$3,186,885	\$2,962,975
Total restricted assets	\$183,089,147	\$222,348,29
Total current assets	\$218,664,492	\$274,087,0
Noncurrent Assets		
Capital assets:		
Land	\$183,696,379	\$182,789,369
Construction in progress	\$95,570,824	\$76,391,633
Building, equipment,	\$1,816,858,809	\$1,739,088,632
	\$2,096,126,012	\$1,998,269,634
Less accumulated depreciation	(\$797,214,197)	(\$724,719,784)
Total capital assets, net	\$1,298,911,815	\$1,273,549,850
Debt issue costs (net of accumulated amortization of	\$6,656,015 and	\$5,988,431 ,respectively
	\$7,161,872	\$8,219,103
Other receivables	\$137,923	\$155,251
Total noncurrent assets	\$1,306,211,610	\$1,281,924,204
Total Assets	\$1,524,876,102	\$1,556,011,303

**Table 21: TPA, Liabilities and Net assets, 2010 and 2009**

	2010	2009
<b>Current Liabilities</b>		
Payable from unrestricted assets:		
Accounts payable – construction	\$3,659,298	\$2,498,666
Accrued airline revenue sharing	\$4,919,104	\$8,284,021
Total current liabilities payable from unrestricted assets	\$8,578,402	\$10,782,687
Payable from restricted assets:		
Accounts payable – construction	\$9,118,931	\$8,756,019
Accounts payable – trade	\$2,597,060	\$3,912,154
Accrued expenses	\$9,122,362	\$7,226,337
Accrued interest payable	\$96,488	\$72,311
Current maturities of revenue		
bonds payable	\$47,290,000	\$42,985,000
Current maturities of commercial		
paper notes	\$7,000,000	-
Deferred revenue and other liabilities	\$1,617,002	\$2,663,129
Total current liabilities payable from restricted assets	\$76,841,843	\$65,614,950
Total current liabilities	\$85,420,245	\$76,397,637
<b>Noncurrent Liabilities</b>		
Long-term portion of revenue		
bonds payable, net	\$655,206,849	\$707,700,434
Commercial paper notes payable	\$78,180,000	\$79,000,000
Other liabilities	\$5,171,503	\$5,665,641
Total noncurrent liabilities	\$738,558,352	\$792,366,075
Total Liabilities	\$823,978,597	\$868,763,712
<b>NET ASSETS</b>		
Invested in capital assets, net of related debt	\$626,604,861	\$596,259,414
Restricted	\$47,295,701	\$52,485,641
Unrestricted	\$26,996,943	\$38,502,536
<b>TOTAL NET ASSETS</b>	<b>\$700,897,505</b>	<b>\$687,247,591</b>

**Table 22: TPA, Income statement, 2010 and 2009**

	2010	2009
Airfield	\$8,195,258	\$8,360,521
Terminal building	\$25,371,635	\$25,512,603
Airside buildings	\$19,642,185	\$20,454,425
Commercial landside	\$20,102,180	\$20,364,597
Cargo	\$612,322	\$585,795
Auxiliary airports	\$1,417,325	\$1,229,597
General aviation	\$844,160	\$857,113
Passenger transfer system	\$3,626,579	\$3,586,016
Roads and grounds	\$7,875,890	\$8,072,660
Other	\$2,111,242	\$2,231,149
Total operating expenses	\$89,798,776	\$91,254,476
Signatory Airline Net Revenue		
Sharing	\$4,919,104	\$8,284,021
Operating Income before Depr. and Amort.	\$65,731,437	\$66,179,635
Depreciation and Amortization	\$81,714,186	\$75,126,394
Operating Loss	\$(15,982,749)	\$(8,946,759)
Non-Operating Revenues and Expenses		
Investment income	\$7,345,605	\$5,160,091
Bonds and commercial paper		
interest expense	\$(29,122,601)	\$(29,540,197)
Total non operating expenses – net	\$(21,776,996)	\$(24,380,106)
Change in Net Assets		
Before Contributions	\$(37,759,745)	\$(33,326,865)
Capital Contributions		
Passenger facility charges	\$33,032,091	\$33,517,687
Federal and state grants	\$17,310,665	\$35,135,257
Other contributions	\$1,066,903	\$10,399,091
Total Capital Contributions	\$51,409,659	\$79,052,035
Change in Net Assets	\$13,649,914	\$45,725,170
Total Net Assets, Beginning of year	\$687,247,591	\$641,522,421
Total Net Assets, End of Year	\$700,897,505	\$687,247,591
Airfield	\$8,195,258	\$8,360,521
Terminal building	\$25,371,635	\$25,512,603
Airside buildings	\$19,642,185	\$20,454,425
Commercial landside	\$20,102,180	\$20,364,597
Cargo	\$612,322	\$585,795
Auxiliary airports	\$1,417,325	\$1,229,597
General aviation	\$844,160	\$857,113
Passenger transfer system	\$3,626,579	\$3,586,016
Roads and grounds	\$7,875,890	\$8,072,660
Other	\$2,111,242	\$2,231,149
Total operating expenses	\$89,798,776	\$91,254,476

## 5.9 Public relations

Tampa International airport is often in the news, but the latest odd bit of news is due to the shifting of the magnetic north.

<http://www.physorg.com/news/2011-01-tampa-airport-runways-renumbered-due.html>

and

[http://www.abcactionnews.com/dpp/news/region\\_tampa/tampa-international-airport-affected-by-shift-in-magnetic-pole](http://www.abcactionnews.com/dpp/news/region_tampa/tampa-international-airport-affected-by-shift-in-magnetic-pole)

Most regular news items are due to passenger traffic, remodeling of facilities, flight delays or the like, basically the same as other airports.

Other news items usually find their way to the media from the PR officer at Tampa, usually through

[http://www.tampaairport.com/about/media/press\\_releases.asp](http://www.tampaairport.com/about/media/press_releases.asp)

## 5.10 The economic and social role

The Tampa International airport plays a significant role in the Florida tourist programme. In 2010, an estimated 8.2 million passengers came through Tampa airport, solely for tourism. This number represents over 50% of all tourists that came to Tampa this year.

The biggest opportunity comes from "one day wanderers", passengers that fly in in the morning, spend the day - or at most one night - in Tampa and then fly back. This has been called micro-tourism and is a phenomenon that is on the rise, especially in the North western states of the US (fly from Seattle to Alaska, and back to Seattle at night). This is something that I believe can gain a significant market share in the future.

Quite apart from the marketing share in tourism that the airport generates, the secondary jobs associated with the airport are enormous. Service generates 7000 jobs at TPA alone and 2nd-level service (suppliers to suppliers) is estimated to be around 20,000 people. As such, it has enormous impact on local economy, quite apart from the tourist side alone.

Due to its proximity to MacDill Air Force Base the airport serves as a secondary runway for Air Force Operations. The Department of Defence can at any time suspend all commercial operations and "take over" the airport in the name of Homeland security.

DoD plans call for TPA to serve as a secondary (reserve) base for B-52 strategic bombers with all affiliated facilities, which include "Bear Defence Services", which own and maintain a hangar at TPA.

In the event of MacDill AFB becoming inoperable for whatever reason, flight staff and services at TPA are subject to military authority and as such are required to answer to Constituted military authority (MacDill Base Commander or duly appointed deputy).

## 5.11 SWOT analysis

### Strengths:

- Location
- Other strong businesses then just flights
- Good reviews and positive publicity
- Design of terminal, ease of access
- High capacity benchmark
- Strong and reliable client base
- On time performance

Tampa International Airport has a role as one of the main gateways into the western part of Florida. It has been widely praised for its appealing architecture and Landside design.

One of the transport related businesses that Tampa International Airport that can be included as one of their strengths is the fact that their car rental market is in the top five among all U.S. Airports.

It has received top-ranking reviews multiple times from numerous publications. It has been ranked as Best Overall U.S. Airport twice, by a Zagat survey, which provides them with good publicity and makes them more noticeable to the general public as well as airlines as a choice for their operations.

Good design of their Landside Terminal, using express elevators and escalators to prevent bottlenecks and to keep the passengers moving smoothly, results in fewer unhappy customers due to being stuck in line or putting too much effort into travelling through the facility. Also, having a monorail circling the long term parking garage and connecting to the short term garage also eases accessibility when using Tampa airport.

The airport is well known and highly rated and has a capacity benchmark of 102-105 flights per hour in ideal weather conditions. This, plus other features, results in the airport being able to handle almost 20 million passengers on a year basis.

Being one of seven commercial airports in the State of Florida's Strategic Inter-modal System plan, which provides passengers and freight with end-to-end trips using airports, trains, ports and highways as a transportation network also adds up to their success.

Location plays a role, since Florida is a popular tourist destination due to a variety of attractions that caters to everyone adds up to the passenger numbers. They also have a strong client list, serving most of the major airlines which provides nonstop daily traffic both domestic and international.

From 2006-2011 the percentage of departures on time has been above 80%, and arrivals from 76%-81% on time. Delays have an average under an hour, both in departures and arrivals, usually around 50 minutes. Only about 1% of flights gets cancelled every year, going as low as 0.50% (in 2009) and highest in 1.03% (in 2010).

### Weaknesses:

- Biggest market for them is mostly domestic
- Lack of cities served by the airport in new and growing markets

Most destinations that reach their top 25 market list are locations within the United States. It appears, although domestic flights are doing good for them, that they could possibly grow their market outside the country to try to gain advantage to other airports within Florida, such as Orlando International Airport, Miami International Airport and Fort Lauderdale-Hollywood International Airport, to name a few. Although this doesn't appear to effect them greatly as things are going now, this could become a problem if commercial flights in the US were to meet a very decreasing demand.

They also don't appear to be targeting new and growing markets, such as the Middle East, nor are they targeting markets which are rich of possible passengers such as Asia.

#### **Opportunities:**

- Strengthening their relationship with international carriers
- Striking deals with low-fare airlines outside the US

Since the airport has its biggest market within the US they could try to seek after more airlines internationally. There are markets they don't appear to be tapping into which might be profitable, such as the Middle East, Asia, and also trying to lure in more low-cost airlines from the UK such as EasyJet and RyanAir.

#### **Threats:**

- Competition within the state of Florida
- Environmental threats
- Terrorist threats

Although not many threats seem to be having a great deal of effect on Tampa International Airport as of now, other major airports are located in the State of Florida. This means that to lure in more traffic from, for an example, international destinations they are up against big and strong airports such as Orlando International Airport and Miami International Airport. This could also be one of the reasons their biggest market seems to be domestic, rather than international.

Although being located in Florida, which is a sought after tourist destination, it is affected by environmental factors. More storms hit Florida than any other U.S. state and hurricanes can be tough to deal with.

Like any other airport in the world, and airports in the United States are no exception here, they have to keep their eyes open for terrorist threats since in the case of such an event demand for flights would be likely to plummet. This, however, has not effected their airport yet and shouldn't be considered a great threat due to increasing technology in airport security.

## **5.12 The value chain**

Owned by Fairborough County but run as a separate and individual entity, e.i.e a company.

Joseph W. Lopano is their current Chief Executive Officer and under him there are five Vice Presidents, each playing a different role for the airport. Damian L. Brooke is in charge of business planning/IT, Edward B. Cooley III is over operations, Al Illustrato is

in charge of facilities and customer service, Christopher Minner in marketing and finally Gigi Skipper Rechel who is in general counsel and corporate affairs and real estate.

They then have directors of the following departments:

- Information Technology
- Operations
- Finance
- Government Affairs
- Public Affairs
- City of Tampa Fire Chief
- General Aviation
- Properties
- Maintenance
- Interim director of P & D
- Chief of Police
- Administration
- Human Resources
- Internal Audit

The airport then has a team of eight managers over the following departments, some in charge of more than one sections:

- Financial Operations
- Performance
- Management
- Assistant Chief of Police
- Program Services
- Planning
- Noise Compatibility
- General Counsel
- Ethics, Diversity and Compliance
- Financial Planning

What creates value for Tampa International Airport is a great design of the Landside Terminal, minimizing bottle necks and promoting smoothly running passenger traffic. They have well organized parking facilities with a monorail connecting between long term parking and short term parking and help to ease access to the terminal. They have also received great publicity due to good success in airport surveys and reviews. Their car rental market is in the top five of all U.S. airports and the airport provides a variety of different gift and apparel stores and restaurants, making passengers experience with the airport more enjoyable.

They could increase their value by luring in traffic from international destinations, adding passenger numbers and more traffic. Targeting the Middle East as a destination could be

considered, as well as Asia and strengthening their client database by striking deal with European low-fare airlines such as EasyJet and RyanAir.

## 5.13 The future

The authority will be required to manage a number of key challenges and be prepared for changing circumstances in the industry. The most critical of these include:

- Ensure financial strength which affords flexibility and enables timely reaction to changing conditions, keeping abreast of industry trends and providing cost effective development without overbuilding.
- Continue to improve the productivity and utilization of existing facilities in order to extend the functional life of facilities and maintain acceptable service level standards.
- Stage the development of the new north terminal complex to meet passenger growth when needed without negatively affecting service levels.
- Structure the Authority's debt portfolio providing capacity for future requirements and cost competitive rates.
- Continue to maintain a low operating cost growth rate that ensures capacity to finance future high cost projects is preserved and airline rates remain competitive.
- Initiate efforts to increase the current passenger facility charge rate and install a mechanism for tying this charge to a price index.
- Maximize funding sources of federal and state grant programs, especially for the major airfield reconstruction efforts, strategic intermodal systems, new north terminal roadway systems and continued development of general aviation airports.

Challenges in the near future will be:

- **Slow Economic Recovery.**  
Generating sufficient net remaining revenues to fund the development program and maintaining a strong cash position is a key principle of defining success during the initial horizon period.
- **Providing Safe and Secure Facilities.**  
The Authority will continue the proactive approach of working with the Transportation Security Administration (TSA) to meet the security mandates and ensure efficient passenger processing times.
- **Accommodating a Changing Airline Industry.**  
Several intriguing challenges which management will deal with in the evolving industry include the dynamics of the low cost carriers and the continued evolution of cost competitive hub and spoke air carrier systems. This, combined with the economic uncertainties of reduced air travel demand, rising fuel prices and new pricing initiatives, will require the Authority to remain flexible in its development and marketing plans.



- **FAA Reauthorization and Passenger Facility Charge increases.**  
Gaining FAA reauthorization will provide a stable federal airport grant funding program during the first stages. The Authority will continue its efforts to increase the Passenger Facility Charge from \$4.50 per enplaned passenger to \$7.50 improving our ability to meet future development goals and maintain a competitive rate structure.
- **Ensuring Acceptable Customer Service Levels.**  
This challenge requires continued diligence of protecting passenger and tenant convenience while constructing improvements and maintaining existing infrastructure. The Authority will constantly monitor customer requirements and service level indicators during construction and develop transition plans to minimize impacts and ensure projects are delivered when needed.
- **Improving Terminal Roadway and Curbside Operations.**  
The terminal curbside will continue to experience periods of heavy congestion negatively impacting customer convenience. Curbside operations will need to be improved during this horizon providing improved airline identification, enhancing vehicular movement and decreasing curbside delays.
- **Balancing the utilization of the existing facilities while maintaining customer service levels.**  
As the existing terminal facilities reach their maximum capacity during peak periods, customer service levels will be compromised before the new north terminal is opened. The ability to develop improved operational plans that ease congestion during these peak periods and ensure exceptional customer service will be paramount during this time.
- **Maintaining a Cost Competitive Rate Structure.**  
Keeping the airline rate structure below national and regional airport rates is a significant challenge facing the Authority as it begins implementation of the new north terminal complex. The ability to structure an acceptable debt portfolio is paramount to our future success and marks one of the top challenges. Ensuring strong revenue growth and maintaining the appropriate balance between airline and non-airline revenue must also remain a priority.

## References

<http://www.tampaairport.com/index.asp>

[http://www.museumstuff.com/learn/topics/Tampa\\_International\\_Airport::sub::TPA\\_Airport\\_Today](http://www.museumstuff.com/learn/topics/Tampa_International_Airport::sub::TPA_Airport_Today)

[http://en.wikipedia.org/wiki/Tampa\\_International\\_Airport](http://en.wikipedia.org/wiki/Tampa_International_Airport)