

Mars 2020



Akureyrarflugvöllur

Millilandaflugstöð



Stjórnarráð Íslands

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Útgefandi:

Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Mars 2020

srn@srn.is

www.stjornarradid.is

Umbrot og textavinnsla:

©2020 Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

ISBN 978-9935-494-05-4

Efnisyfirlit

Heimildaskrá.....	5
Útdráttur.....	6
1. Inngangur	7
2. Núverandi staða.....	8
2.1 Umferð	8
2.2 Markaðsmál.....	9
2.3 Flugstöð - aðstaða og afkastageta	10
3. Sviðsmyndir	14
3.1 Umferð	14
3.2 Flugstöð - Aðstaða og afkastageta	15
3.2.1 Eitt millilandaflug í einu.....	15
3.2.2 Tvær millilandaflugvélar afgreiddar samtímis.....	18
3.3 Kostnaðaráætlun.....	18
3.4 Tímaáætlun	18
3.5 Ársverk.....	19
4. Önnur verkefni	20
5. Niðurstöður og tillögur	21

Myndaskrá

Mynd 1: Fjöldi farþega um Akureyrarflugvöll 2010-2019	8
Mynd 2: Fjöldi flugtaka og lendinga á Akureyrarflugvelli 2010-2019.....	8
Mynd 3: Flugvél á vegum ferðaskrifstofunnar Super Break á Akureyrarflugvelli.....	9
Mynd 4: Skipulag núverandi flugstöðvar á Akureyrarflugvelli.....	11

Mynd 5: Úr deiliskípu­lagi Akureyrarflugvallar	12
Mynd 6: Loftmynd úr Google Maps.....	13
Mynd 7: Hugmynd AVH að skipulagi flugstöðvarinnar með 790 m ² viðbyggingu.....	17
Mynd 8: Hugmynd AVH að skipulagi flugstöðvarinnar með 1.000 m ² viðbyggingu	17

Viðaukar

Viðauki 1: Frum­til­lögur AVH um hvernig bæta megi aðstöðu í flugstöð á Akureyrarflugvelli fyrir innan­lands- og millilandaflug

- a. 14. febrúar 2020
- b. 27. febrúar 2020
- c. 16. Mars 2020

Viðauki 2: Kostnaðaráætlun

- a. Minnisblað Isavia, 5.3.2020: Kostnaðarmat vegna breytinga á flugstöð

Heimildaskrá

- ACI & IATA. (2019). *Airport Development Reference Manual*. IATA & ACI. Sótt frá <https://www.iata.org/en/publications/store/airport-development-reference-manual/>
- Arnþór Gunnarsson, 1., & Friðþór Eydal, 1. (2018). *Saga flugvalla og flugleiðsögu á Íslandi*. Reykjavík: Isavia. Sótt frá <http://hdl.handle.net/10802/16752>
- EFLA. (2018). *Akureyrarflugvöllur - Uppbyggingaráætlun*. Sótt frá <https://www.althingi.is/altext/erindi/149/149-526.pdf>
- Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. (2019). *Flugvallakostir á suðvesturhorni landsins*. Reykjavík: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið. Sótt frá <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=02cff95b-1200-11ea-9453-005056bc4d74>
- Sigurjónsson, Þ. L. (2019). *Akureyrarflugvöllur, úttekt á rekstri og mannvirkjum Akureyrarflugvallar*. Atvinnuþróunarfélag Eyjafjarðar. Sótt frá https://fundargatt.akureyri.is/meetingsearch/displaydocument.aspx?itemid=03dC8DRhGUWspDpJLFXuRA&meetingid=1911036F%20%20%20%20%20%20&filename=BIAR_AFE_2019_final_51219.pdf&cc=Document

Útdráttur

Nýverið undirrituðu samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og ferðamála-, iðnaðar og nýsköpunarráðherra viljayfirlýsingu um frekari uppbyggingu á Akureyrarflugvelli sem gátt inn til landsins í þágu svæðisins og íslenskrar ferðaþjónustu. Í framhaldi af yfirlýsingunni skipaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra aðgerðahóp sem leggja skildi mat á þörf fyrir aðstöðu og þjónustu í flugstöð á Akureyrarflugvelli.

Markaðsstofa Norðurlands og Isavia hafa unnið markvisst að markaðssetningu Norðurlands sem áfangastaðar með beinu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll og stefna að því að auka umferð millilandafarþega um Akureyrarflugvöll umtalsvert á næstu árum. Núverandi flugstöð er of lítil og aðstaða ófullnægjandi og voru skoðaðar nokkrar sviðsmyndir til úrbóta.

Niðurstaða hópsins er að ekki sé hægt að aðlaga núverandi flugstöð og afgreiða þar millilanda- og innanlandsflug samtímis, með viðunandi hætti og leggur hann til að ráðist verði í hönnun 1.000 m² viðbyggingar svo hægt verði að afgreiða 220 sæta millilandavél á innan við klukkutíma samhliða 70 sæta innanlandsvél. Um verði að ræða viðbyggingu við núverandi flugstöð og hönnunin verði sveigjanleg þannig að auðvelt verði að stækka bygginguna og breyta nýtingu einstakra svæða. Kostnaður er áætlaður um 900 m.kr. og lagt til að strax verði ráðist í hönnun, færslu olíutanka og jarðvinnu þannig að hefja megi byggingarframkvæmdir strax að hönnun lokinni. Áætlað er að við framkvæmdina verði til um 50 ársverk.

1. Inngangur

Hinn 18. desember 2019 undirrituðu samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra og ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra viljayfirlýsingu um frekari uppbyggingu á Akureyrarflugvelli sem gátt til landsins í þágu svæðisins og íslenskrar ferðaþjónustu. Samkvæmt yfirlýsingunni skyldi með hliðsjón af áætlunum og árangri af markaðssetningu Norðurlands sem áfangastaðar fyrir erlenda ferðamenn og spám um þróun á því sviði lagt mat á þörf fyrir aðstöðu og þjónustu í flugstöð á Akureyrarflugvelli. Aðgerðahópi skipaður fulltrúum ráðuneytanna tveggja, Akureyrarbæjar, Eyþings, ferðaþjónustunnar á Norðurlandi og Isavia yrði falið að:

- a. Gera tillögu um endurbætur á flugstöðinni til næstu framtíðar í samræmi við hugmyndir Isavia um stækkun og endurbætur á núverandi aðstöðu í samræmi við þarfir.
- b. Taka saman upplýsingar um áform og markaðssetningu ferðaþjónustunnar á Norðurlandi einkum þá sem nýtist við að markaðssetja Norðurland sem áfangastað með flugi. Taka saman upplýsingar um áfangastaði, fjölda og dreifingu ferðamanna eftir árstíðum.
- c. Stilla upp kostnaðargreindum sviðsmyndum um stækkun og endurbætur mannvirkja og þjónustu í samræmi við niðurstöður samkvæmt b-lið.

Hópurinn skyldi ljúka störfum fyrir 31. mars 2020.

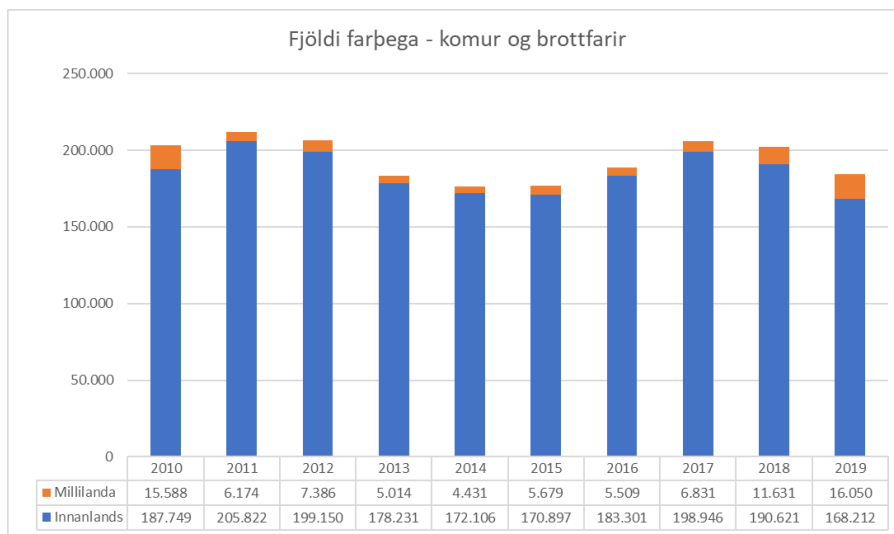
Í framhaldi af yfirlýsingunni skipaði samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra eftirtalda í hópinn: Ingveldi Sæmundsdóttur, aðstoðarmann samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra sem var formaður, Njál Trausta Friðbertsson, alþingismað f.h. ferðamála-, iðnaðar- og nýsköpunarráðherra, Guðmund Baldvin Guðmundsson formann bæjarráðs f.h. Akureyrarbæjar, Þorvald Lúðvík Sigurjónsson f.h. Eyþings, Hjalta Pál Þórarinsson, verkefnastjóra flugklasans Air 66N, f.h. Markaðsstofu Norðurlands og Sigrúnu Björk Jakobsdóttur, framkvæmdastjóra Isavia innanlands.

2. Núverandi staða

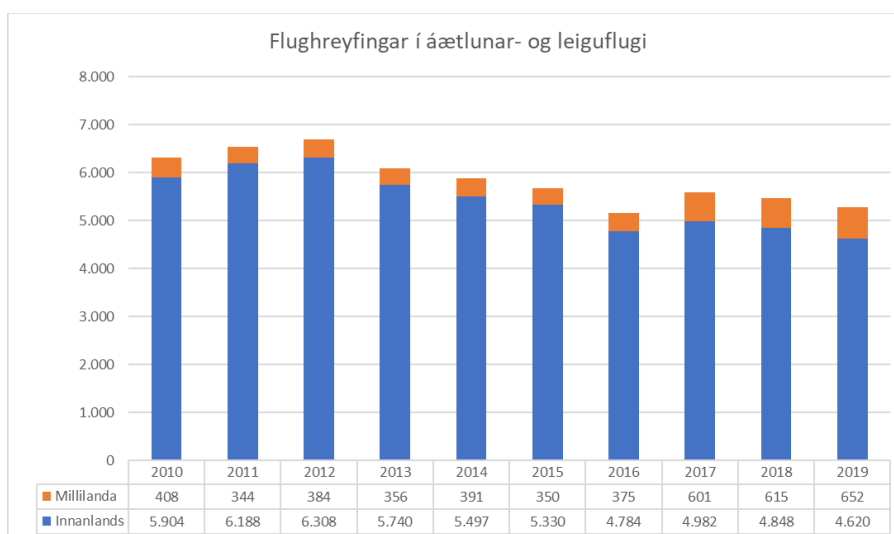
2.1 Umferð

Um Akureyrarflugvöll fóru 168.212 farþegar í innanlandsflugi og 16.050 í millilandaflugi árið 2019. Flughreyfingar í innanlandsflugi voru 4.620 í áætlunar- og leiguflugi, 4.426 snertilendingar og annað innanlandsflug var með 3.792 hreyfingar. Flughreyfingar í millilandaflugi voru 652 í áætlunar- og leiguflugi og í öðru millilandaflugi voru 93 hreyfingar.

Þróun í fjölda farþega og flughreyfinga í áætlunar- og leiguflugi síðast liðin tíu ár má sjá á meðfylgjandi súlurítum.



Mynd 1: Fjöldi farþega um Akureyrarflugvöll 2010-2019



Mynd 2: Fjöldi flugtaka og landinga á Akureyrarflugvelli 2010-2019

Af þessum hreyfingum voru 29 ferðir eða 58 hreyfingar á vegum bresku ferðaskrifstofunnar Super Break frá 17 flugvöllum í Bretlandi veturinn 2018-2019 með um 4.500 farþega og 16 ferðir eða 32 hreyfingar á vegum hollensku ferðaskrifstofunnar Voigt Travel frá Rotterdam sumarið 2019 með hátt á annað þúsund farþega.



Mynd 3: Flugvél á vegum ferðaskrifstofunnar Super Break á Akureyrarflugvelli

2.2 Markaðsmál

Markaðsstofa Norðurlands og Isavia hafa unnið markvisst að markaðssetningu Norðurlands sem áfangastaðar með beinu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll frá 2011. Fjármunir til verkefnisins hafa verið mjög takmarkaðir en sveitarfélögin á Norðurlandi hafa lagt 11 m.kr. á ári til verkefnisins. Verkefnið hefur fengið styrki m.a. úr Sóknaráætlun og 20 m.kr. hvort ár 2018 og 2019 úr Flugþróunarsjóði auk þess sem veittur er afsláttur af þjónustugjöldum flugvallarins.

Sveitarfélögin munu áfram styrkja starfsemi Markaðsstofunnar en unnið er að frekari fjármögnun á markaðsstarfi hennar.

Eins og áður segir hefur markaðsstarfið þegar skilað sér í 29 ferðum á vegum bresku ferðaskrifstofunnar Super Break veturinn 2018-2019, 14 komum veturinn áður, 16 komum á vegum hollensku ferðaskrifstofunnar Voigt Travel sumarið 2019 og 8 komum í febrúar til mars 2020. Fyrr nefnda ferðaskrifstofan hefur hætt rekstri en sú síðarnefnda áætlað 14 ferðir í sumar og aðrar 14 í febrúar til mars 2021. Í ljósi stöðunnar ríkir óvissa í ferðþjónustunni á Íslandi vegna Covid-19 og vegna þess geta forsendur breyst til skamms tíma. Voigt Travel er því að fjölga ferðum nú þegar frá fyrsta starfsári sínu og stefnir Markaðsstofa Norðurlands að því að efla samstarfið við Voigt Travel enn frekar og fjölga þannig farþegum og lengja tímabilið sem flogið er til og frá Hollandi. Stefnt er að því að þeim ferðum fjölgi um 2-8 á ári. Markaðsstofa Norðurlands vinnur að því að koma aftur á leiguflugi frá Bretlands á borð við það sem Super Break stóð fyrir og hefur nú þegar heimsótt nokkrar ferðaskrifstofur í Bretlandi í þeim

tilgangi. Einnig er verið að skoða svipaða möguleika á öðrum mörkuðum í norðurhluta Evrópu, þ.á.m. Þýskalandi, þar sem Markaðsstofa Norðurlands er komið í samband við áhugasama aðila. Áhugi er víða til staðar hjá ferðaskrifstofum en þetta ferli tekur tíma og árangurs vart að vænta fyrr en veturinn 2021.

Markaðsstofa Norðurlands hefur jafnframt verið að ræða við flugfélög um möguleikann á að setja upp áætlunarflug til Akureyrar með því að höfða til heimamarkaðar en stuðningur frá ferðaskrifstofum á viðkomandi markaði er lykilatriði.

Áform eru uppi meðal Íslenskra aðila um að hefja reglubundið áætlunarflug til þriggja borga Evrópu um Akureyrarflugvöll. Miðað við hóflega nýtingu og fjórar ferðir í viku allt árið má reikna með að farþegafjöldi um flugstöðina myndi aukast um 45-60.000 manns.

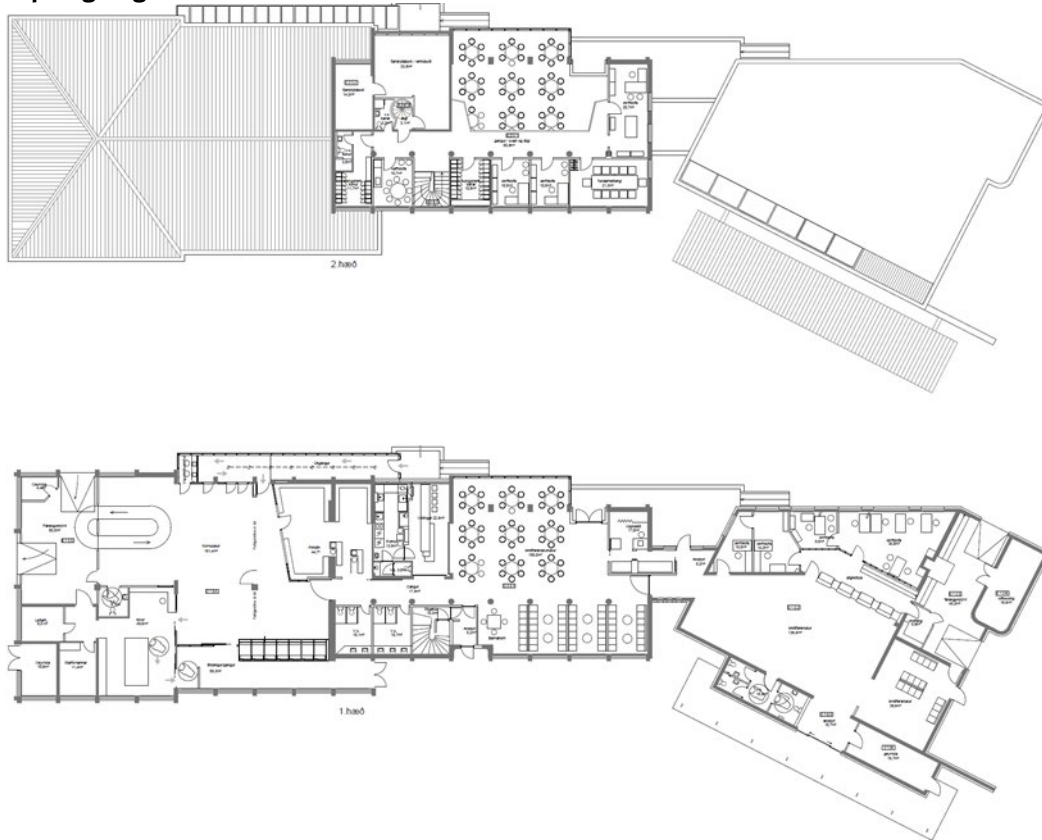
Verið er að vinna könnun á heimamarkaði til að átta sig betur á eftirspurn heimafyrir. Undirbúningur stendur yfir þessa dagana og standa líkur til að hægt verði að hefja flug í októbermánuði 2020.

Isavia mun á næstu 36 mánuðum leggja áherslu á að kynna áfangastaðinn Norðausturland sem eina heild og flugvellina á Akureyri og Egilsstöðum sem tvo möguleika á beinu aðgengi að þessum helmingi landsins. Veittur verður verulegur afsláttur af flugvallargjöldum fyrstu þrjú árin. Flugfélög verða hvött til að skoða möguleika á að nýta næturflug þegar flug sætir takmörkunum í Evrópu og auka þannig nýtingu á flugflotanum.

2.3 Flugstöð - aðstaða og afkastageta

Samkvæmt bók Arnþórs Gunnarsonar (Arnþór Gunnarsson & Friðþór Eydal, 2018) var flugstöðin á Akureyrarflugvelli vígð 2. desember 1961. Árið 1970 var flugstöðin stækkuð um rúmlega 400 m². Ný 410 m² innritunarálfur var byggð sunnan við stöðina árið 1996 og elsti hluti hennar lagfærður. Þar með skapaðist tækifæri til að skilja að komu- og brottfararfarþega og bæta skilyrði við afgreiðslu og tollskoðun vegna millilandaflugs. Skömmu fyrir aldamótin var enn á ný ráðist í endurbætur á stöðinni sem lauk í nóvember 2000. Var þá m.a. komið upp aðstöðu til vegabréfaskoðunar sem uppfyllti kröfur Schengen-samkomulagsins. Eftir þær breytingar var heildarstærð flugstöðvarinnar 1588 m² og gat hún þá með góðu móti sinnt þeim 200 þúsund farþegum sem árlega fóru um stöðina. Fríhöfn hefur verið starfrækt á flugvöllinum frá árinu 1990.

Skipulag flugstöðvarinnar

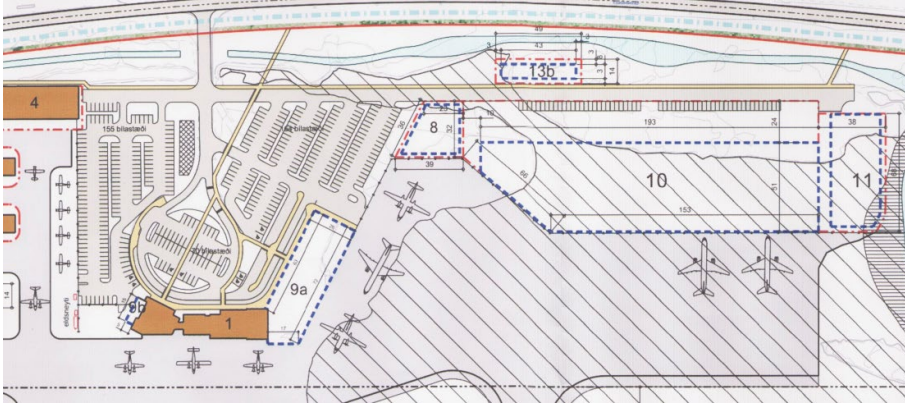


Mynd 4: Skipulag núverandi flugstöðvar á Akureyrarflugvelli

Við núverandi fyrirkomulag í flugstöðinni er staðan sú að þegar skoða þarf vegabréf, s.s. þegar vél kemur frá landi utan Schengen landi þá komast ekki nema u.þ.b. 50 farþegar sem bíða vegabréfaskoðunar undir þak í einu. Þá eru innritunaraðstaða, biðsalir og töskuband lítið þegar hátt á annað hundrað farþegar eru að koma úr flugi og annar eins fjöldi mættur í flugstöðina til brottfarar. Þegar svo hittist á að afgreiða þarf innanlandsflug samtímis millilandaflugi og halda brottfararfarþegum í millilandaflugi sem farið hafa í öryggisleit aðskildum frá innanlandsfarþegum sem ekki þurfa í öryggisleit og komufarþegum í millilandaflugi sem þurfa að fara í tollskoðun frá innanlandsfarþegum sem aðeins bíða farangurs síns er aðstaðan sprungin. Afar brýnt er að bæta aðstöðu til afgreiðslu millilandaþarþega. Voigt Travel hefur t.a.m. lýst yfir óánægju með aðstöðuna og áhyggjum sínum af áframhaldandi starfsemi ef ekki verða gerðar úrbætur.

Skipulag Akureyrarflugvallar

Deiliskipulag fyrir Akureyrarflugvöll var upphaflega samþykkt í bæjarstjórn þann 6. september árið 2005 en síðan hefur skipulaginu verið breytt nokkuð. Árið 2011 voru gerðar nokkuð umfangsmiklar breytingar á deiliskipulaginu og má sjá svæðið sem nær til flugstöðvarinnar og næsta nágrennis á mynd 5.



Mynd 5: Úr deiliskipulagi Akureyrarflugvallar

Með breytingunni var meðal annars afmarkaður byggingarreitur fyrir stækkun flugstöðvarinnar til norðurs og vesturs annarsvegar og suðurs hins vegar (merkt 9a og 9b á uppdrætti). Í greinargerð deiliskipulagsbreytingarinnar kemur m.a. fram að heimilt verður að byggja á reitum 9a og 9b, tveggja hæða byggingu sem geti verið allt að 9 m há frá gólfi 1. hæðar. Ekki er tilgreint sérstakt nýtingarhlutfall heldur er heimilt að nýta alla byggingarreitina, en reitur 9a er 1.909 m² og reitur 9b er 85,2 m². Hæðir eru þó einnig háðar hæðartakmörkunum skv. skipulagsreglum Akureyrarflugvallar sem finna má á heimasíðu Isavia¹.

Á reit 8 er gert ráð fyrir bensín- og olíugeymslu sem nú er rétt norðan við núverandi flugstöð, á reit 10 er gert ráð fyrir vöruskemmum fyrir flugsækna starfsemi og á reit 11 er gert ráð fyrir olíuskiljum.

Á gráa svæðinu fyrir framan reiti 8, 9a og 10, þar sem flugvélar eru sýndar, er gert ráð fyrir flughlaði.

Meðfylgjandi er nýleg loftmynd fengin af Google Maps sem sýnir sama svæði og á skipulagsuppdrættinum. Þar má m.a. sjá eldsneytisgeyma rétt norðan við flugstöðina.

¹

<https://www.isavia.is/fyrirtaekid/vidskiptavinir/akureyrarflugvollur/upplýsingar-um-flugvollinn/skipulagsreglur>



Mynd 6: Loftmynd úr Google Maps

3. Sviðsmyndir

3.1 Umferð

Ríkið stefnir að því að hefja niðurgreiðslur á flugfarmiðum íbúa á landsbyggðinni í innanlandsflugi. Fyrirhuguð niðurgreiðsla er í samræmi við stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar um að gera innanlandsflug að hagkvæmari kosti. Erlendum ferðamönnum í innanlandsflugi hefur fjölgað lítilla og standa vonir til að svo verði áfram. Engu að síður er ekki reiknað með að auka þurfi afköst flugstöðvarinnar vegna þessarar fjölgunar þar sem reiknað er með að Air Iceland Connect noti áfram núverandi Bombardier Q400 vélar sínar sem eru með 72-76 sæti. Reiknað er með að fjölgun farþega í innanlandsflugi verði svarað með aukinni tíðni ferða og því fjölgi álagstímum en álagið aukist ekki á þeim.

Markaðsstofa Norðurlands stefnir að því að auka umferð millilandafarþega um Akureyrarflugvöll umtalsvert á næstu árum og hefur sett fram fjórar sviðsmyndir um þróunina næstu fjögur árin og telur sviðsmynd nr. 3 hér á eftir raunhæfa.

1. Enginn vöxtur, flug svipað og sumarið 2019 og veturinn 2019-2020:

Til og frá Akureyri	Holland		Bretland		Þýskaland		Belgía		Samtals	
	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar
2020	8	16							8	16
2021	8	16							8	16
2022	8	16							8	16
2023 og áfram	8	16							8	16

2. Hægur vöxtur, árlega fjölgi ferðum frá Hollandi um tvær að vetri og tvær að sumri:

Til og frá Akureyri	Holland		Bretland		Þýskaland		Belgía		Samtals	
	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar
2020	8	16							8	16
2021	10	18							10	18
2022	12	20							12	20
2023 og áfram	14	22							14	22

3. Talsverður vöxtur, auk sviðsmyndar nr. 2 með vaxandi flugi frá Hollandi hefjist flug frá Bretlandi, Þýskalandi og Belgíu:

Til og frá Akureyri	Holland		Bretland		Þýskaland		Belgía		Samtals	
	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar
2020	8	16							8	16
2021	10	18	6			12			16	30
2022	12	20	10		6	14		12	28	46
2023 og áfram	14	22	12		8	18		16	34	56

4. Mikill vöxtur:

Til og frá Akureyri	Holland		Bretland*		Þýskaland		Belgía		Samtals	
	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar	vetur	sumar
2020	8	16							8	16
2021	12	20	12			16			24	36
2022	16	30	14		8	20		12	38	62
2023 og áfram	20	36	78	42	12	30	8	16	118	124

*Hér er gert ráð fyrir áætlunarflugi tvisvar í viku milli Akureyrar og Bretlands árið 2023 samtals 104 ferðir.

Millilandaflugið árið 2020, sem er eins í öllum sviðsmyndunum, er staðfest af flugrekandanum við Isavia.

Í sviðsmynd nr. 3 fer millilandaumferðin mest upp í þrjár ferðir á viku en fer mest upp í sjö ferðir á viku í sviðsmynd nr. 4. Gangi áform um að hefja reglubundið áætlunarflug til þriggja borga í Evrópu um Akureyrarflugvöll myndi sviðsmynd nr. 4 að raungerast. Áætla má að tvær vélar, að hámarki þrjár vélar komi sama daginn.

3.2 Flugstöð - Aðstaða og afkastageta

Miðað við sviðsmynd nr. 3 sem Markaðsstofa Norðurlands telur raunhæft að ná má gera ráð fyrir og setja það sem forsendu fyrir afkastagetu flugstöðvarinnar að tvær millilandavélar komi ekki á sömu klukkustund. Hafa þarf þó í huga að verði röskun á flugi þegar tvær millilandavélar áætla komu með stuttu millibili gætu skapast erfiðleikar ef biðsvæði eru lítil eða afkastageta að öðru leyti takmörkuð.

Auka þarf verulega afkastagetu flugstöðvarinnar ef krafa er gerð um að hægt sé að afgreiða tvær millilandavélar í einu. Því eru settar fram tvær sviðsmyndir um nauðsynlega afkastagetu flugstöðvarinnar.

1. Hægt sé að afgreiða eina 180 sæta millilandaflugvél, hvort sem er frá Schengen-ríki eða utan þess samhliða núverandi innanlandsflugi.
2. Hægt sé að afgreiða tvær 180 sæta millilandaflugvélar, hvort sem er frá Schengen-ríki eða utan þess samhliða núverandi innanlandsflugi.

Hér er miðað við full setna vél en 220 sæta vél með 80% sætanýtingu er með 176 farþega. Ef slík vél væri full setin, sem gæti gerst, yrði sem því nemur þrengra í stuttan tíma.

3.2.1 Eitt millilandaflug í einu

Eins og fram kemur í kafla 2.3 hefur núverandi flugstöð á Akureyri verið stækkuð og endurbætt til að hægt sé að skilja að komu- og brottfararfarþega og bæta skilyrði við afgreiðslu og tollskoðun vegna millilandaflugs, komið upp aðstöðu til vegabréfaskoðunar sem uppfyllti kröfur Schengen-samkomulagsins og komið upp frihöfn sem er þó hvorki öryggis- né flugverndarkrafa. Flugstöðin er um 1.300 m² að grunnfleti.

Eins og fram hefur komið er núverandi aðstaða í flugstöðinni ófullnægjandi. Einkum og sér í lagi er stöðin of lítil þegar svo hittist á að afgreiða þarf innanlandsflug samtímis millilandaflugi, afgreiða þarf flugvél frá ríki utan Schengen eða þegar um fulla vél er að ræða.

Tveir valkostir eru skoðaðir:

- A. Breytingar á núverandi byggingu og skipulagi hennar. Hugsanlega með minniháttar viðbyggingum.
- B. Núverandi bygging nýtt áfram ásamt viðbyggingu, fyrsta áfanga nýrrar flugstöðvar.

A. Núverandi bygging aðlöguð

Óskað var eftir tillögum Isavia að endurbótum á núverandi byggingu þannig að hún gæti þjónað núverandi þörfum betur en nú er. Isavia setti fram tvær tillögur að breytingum á núverandi byggingum. Ávinningur þótti lítill miðað við kostnað auk þess sem breytingarnar nýttust að litlu leyti við frekari stækkun flugstöðvarinnar.

Leitað var álits ráðgjafarstofunnar AVH ehf. á tillögunum og einnig hvernig það sæi fyrir sér að viðbygging sem yrði fyrsti áfangi að nýrri flugstöð bætti úr núverandi stöðu.

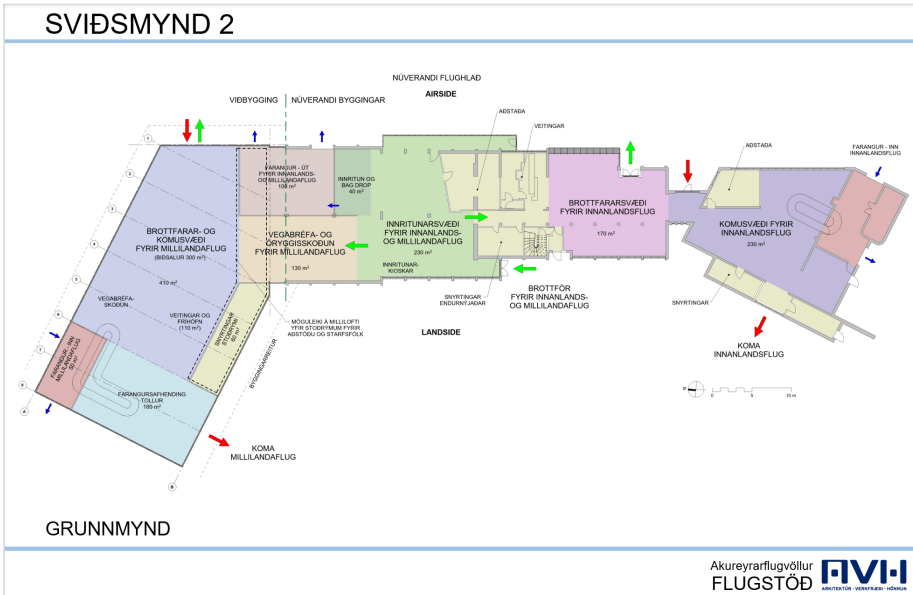
Í tillögum AVH ehf., sem eru að finna í viðauka 1a, kemur m.a. fram að AVH telur að ekki sé hægt að mæta kröfunum að fullu í núverandi byggingum og taldi vinnuhópurinn ekki ástæðu til að vinna frekar með þessar hugmyndir. Tillögur AVH snúast því um að hefja byggingu varanlegrar viðbyggingar sem fyrsta áfanga að nýbyggingu.

B. Fyrsti áfangi nýrrar flugstöðvar

Vinnuhópurinn fékk AVH ehf. til að gera tillögur að viðbyggingu við flugstöðina miðað við mismunandi forsendur um farþegafjölda, snúningstíma flugvélarinnar og rýmisþörf. Tillögur AVH eru í viðauka 1. Í fyrstu þrem sviðsmyndunum, viðauka 1a, er gert ráð fyrir 200 farþegum og þriggja tíma snúningstíma á flugvélinni. Til Akureyrarflugvallar komu hins vegar 220 sæta Airbus A321 flugvélar á vegum ferðaskrifstofunnar Super Break, sem eru algengar vélar á þessum markaði. Snúningstími innan við ein klukkustund er mikilvæg þjónusta við flugrekendur og voru því þjónustukröfurnar miðaðar við það og rýmisþarfir uppfærðar.

Í öllum sviðsmyndum AVH er gert ráð fyrir að núverandi komusal og fríhöfn verði breytt í innritun fyrir allt flug, núverandi brottfararsalur/veitingasalur verði óbreyttur og gegni því hlutverki fyrir innanlandsflugið, núverandi innritunarsalur verði komusalur fyrir innanlandsflug, núverandi aðstaða til meðhöndlunar farangurs komufarþega verði stækkuð til norðurs og notuð fyrir farangur brottfararfarþega. Þar fyrir vestan þar sem núverandi bygging mun tengjast nýbyggingunni verður aðstaða til vegabréfs- og öryggisskoðunar fyrir brottfararfarþega í millilandaflugi en þaðan fara farþegarnir inn í brottfararsvæði millilandafarþega sem er í nýbyggingunni. Í tengslum við brottfararsvæði millilandafarþega er einnig gert ráð fyrir snyrtingum, stoðrými, veitingum og fríhöfn. Skoðað var hvort hægt sé að hafa sameiginlegan komusal fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi innritunarsal en þá er ekki hægt að afgreiða innanlands- og millilandaflug samtímis. Þar sem það er ein af forsendum verkefnisins var það ekki skoðað frekar. Í hinum sviðsmyndunum er gert ráð fyrir að brottfararsvæði millilandafarþega sem er í nýbyggingunni verði samnýtt sem komusvæði fyrir millilandafarþega og að í nýbyggingunni verði einnig vegabréfaskoðun, farangursafhending, tollskoðun og útgangur í vesturenda nýbyggingarinnar.

Miðað við 200 farþega og allt að þriggja tíma snúningstíma flugvélarinnar dró AVH upp sviðsmynd 2 sbr. mynd 7. Um er að ræða 790 m² viðbyggingu.

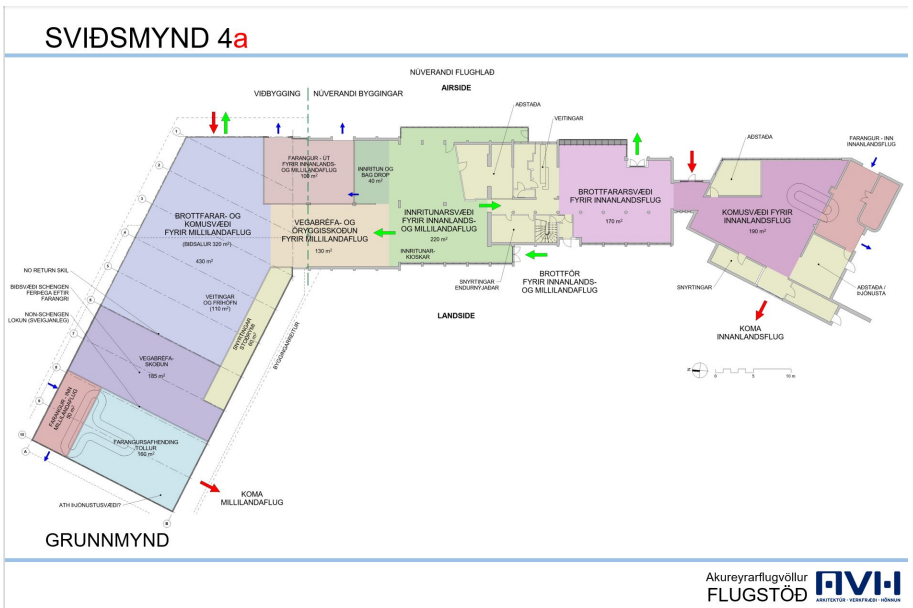


Akureyrarflugvöllur
FLUGSTÖÐ

Mynd 7: Hugmynd AVH að skipulagi flugstöðvarinnar með 790 m² viðbyggingu

Vinnuhópurinn telur hins vegar rétt að miða við 220 sæta milli-landavél, þar sem farþegar eru að koma og aðrir að fara í milli-landflugi, að snúningstími flugvélarinnar sé innan við ein klukkustund og rýmishöfð sé samkvæmt viðmiðunum Alþjóðasamtaka flugvallanna (ACI) og Alþjóðasambands flugfélaga (IATA) í Airport Development Reference Manual (ACI & IATA, 2019).

Til að anna þessum þörfum telur vinnuhópurinn að um 1.000 m² viðbyggingu í líkingu við sviðsmynd 4a frá AVH þurfi, sbr. mynd 8.



Akureyrarflugvöllur
FLUGSTÖÐ

Mynd 8: Hugmynd AVH að skipulagi flugstöðvarinnar með 1.000 m² viðbyggingu

Ekki verður fjallað nánar um einstakar sviðsmyndir en sviðsmyndirnar má sjá í viðauka 1.

3.2.2 Tvær millilandaflugvélar afgreiddar samtímis

Vinnuhópurinn leggur áherslu á að hægt verði að afgreiða eina millilandaflugvél með sómasamlegum hætti sem fyrst og fjallar því ekki um stærri flugstöð að þessu sinni en nauðsynlegt er að við hönnun byggingarinnar verði reiknað með því að stækka megi hana og að hönnunin verði því sveigjanleg. Fermetraverðið í byggingunni sjálfri er áætlað 583 þ.kr., sbr. viðauka 2a.

3.3 Kostnaðaráætlun

Kostnaðaráætlun AVH fyrir viðbyggingu samkvæmt sviðsmynd 4a, sjá viðauka 2a, er 585 m.kr. án VSK og miðað við 20% í annað ótalið og ófyrirséð eða 583 þ.kr./m². Isavia hefur áætlað kostnað vegna búnaðar 137 m.kr., vegna breytinga á núverandi húsnæði 136 m.kr. með 25% ófyrirséðu og færsla olíutanka er áætluð 61 m.kr., sbr. viðauka 2b. Samtals eru þetta 919 m.kr.

Til samanburðar er í nýútkominni skýrslu samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins um flugvallakosti á suðvesturhorni landsins (Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið, 2019) reiknað með að á varaflugvelli fyrir millilandaflug þurfi 1.000m² aðstöðu í flugstöð og að kostnaðurinn sé að jafnaði um 900.000 kr./m². Slík flugstöð kostar því um 900 m.kr.

Einnig má líta til kostnaðaráætlunar í skýrslu sem verkfræðistofan EFLA (EFLA, 2018) vann fyrir Eyþing um uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll. Þar er gert ráð fyrir að nýbyggingin verði samtals 1.932 m² og þar af 581 m² á annarri hæð. Heildarkostnaður við nýju bygginguna er áætlaður um 1.230 m.kr. og kostnaður við endurbyggingu eldra húsnæðis er um 247 m.kr. Samtals um 1.477 m.kr.

3.4 Tímaáætlun

Þeir verkþættir sem hægt er að byrja á þegar á þessu ári eru hönnun, 75 m.kr., færsla olíutankanna, 61 m.kr. og jarðvinna, 35 m.kr. Samtals um 170 m.kr. án VSK.

Vegna óvissu um eiginleika byggingarsvæðisins og hugsanlegs sigtíma jarðvegsfyllingarinnar er mikilvægt að hefja jarðvinnuna sem fyrst.

Byggingartími frá því lóðin er tilbúin er á annað ár.

Á blaðsíðu 23 í skýrslu EFLU (EFLA, 2018) segir um þetta:

„Grundun nýju flugstöðvarbyggingarinnar hefur ekki verið skoðuð sérstaklega. Gera þarf ráð fyrir tíma vegna jarðvegsathugana, hvort sem notaðir verði undirstöðustaurar við grundun hennar eða jarðvegsskipti, en feringing getur verið vandasöm þar sem byggja á að núverandi húsnæði. Eldri hluti flugstöðvarinnar

er á fyllingu og kjallari er í elsta hluta hennar. Nauðsynlegt er að hefja þessa athugun sem fyrst þannig að ákvörðun um grundum liggi fyrir tímanlega, en tímafrekt getur verið að koma fyrir fyllingu og fargi og reikna má með að sig fyllingarinnar gæti tekið allt að 6 - 8 mánuði.“

„Gert er ráð fyrir að heildarbyggingartími nýrrar flugstöðvar verði aldrei skemmri en 2 ár og þar af taki breytingar og endurbætur á núverandi flugstöð um 6 mánuði.“

Á blaðsíðu 25 í skýrslu EFLU (EFLA, 2018) segir einnig um svæðið kringum olíutankana, sem er fyrirhugað flughlað næst flugstöðinni:

„Áður en vinna við burðarlög hefst þarf að færa núverandi olíuport á sinn framtíðarstað. Setja þarf niður nýja rotþró eða hreinsistöð, eða tengja skólplagnir við fráveitukerfi Akureyrarbæjar. Þegar flutningi er lokið þarf að undirbyggja og fergja þessi svæði og bíða eftir ásættanlegu sigi áður en hægt er að halda áfram við gerð og frágang burðarlags á þessum svæðum. Gera má ráð fyrir að þessi framkvæmd með sigtíma gæti tekið allt að 12 mánuðum.“

3.5 Ársverk

Viðmiðunartölur við útreikning á ársverkum benda til að við bygginguna yrðu til á fimmta tug ársverka og fimm við tæknistörf.

4. Önnur verkefni

Til að Akureyrarflugvöllur geti þjónað sem gátt inn í landið þarf meira en flugstöð.

Flugbrautin var lengd í 2.400 m árið 2009 og nú nýverið var tekinn í notkun blindaðflugsbúnaður, ILS, við flugbraut 19 sem bætir nýtingu flugvallarins og gerir flugvélum kleift að lenda í verra skyggni en ella. Þ.e. búnaðurinn stuðlar að því að farþegaþotur geti oftart lent á Akureyrarvelli.

Fyrir liggur að bæta má enn frekar aðgengi að Akureyrarflugvelli úr suðri. Lagt er til að sérfræðingar Isavia skoði með ítarlegum hætti hvaða möguleikar eru þar í boði.

Eins og vikið hefur verið að er gert ráð fyrir nýju flughlaði norðan við flugstöðina. Er það nauðsynleg framkvæmd fyrir vaxandi umferð stórra flugvéla til þess að rýmka um þær á hlaðinu, færa þær fjær flugbrautinni og undir hindranafleti og til að útbúa lóðir fyrir frekari flugtengda atvinnustarfsemi.

Eldsneytisverð á Akureyrarflugvelli er hærra en verðið á Keflavíkflugvelli. Eitt af markmiðum byggðaáætlunar 2018-2024 er að jafna aðstöðumun til þjónustu á millilandaflugvöllum landsins og nauðsynlegt að svo verði.

5. Niðurstöður og tillögur

1. Vinnuhópurinn sér ekki fram á að hægt sé að aðlaga núverandi flugstöð svo hægt verði að afgreiða millilandaflug og innanlandsflug samtímis með viðunandi hætti.
2. Með 1.000 m² viðbyggingu er hægt að afgreiða 220 sæta millilandavél á innan við klukkutíma samhliða 70 sæta innanlandsvél. Lagt er til að ráðist verði í hönnun viðbyggingar byggðri á sviðsmynd 4a. Hönnunin verði sveigjanleg þannig að auðvelt verði að stækka bygginguna og breyta nýtingu einstakra svæða.
3. Kostnaður við slíka viðbyggingu er um 900 m.kr. og er lagt til að fjármögnun verkefnisins verði tryggð svo hægt verði að hefja framkvæmdir strax.
 - a. Strax má ráðast í hönnun, færslu olíutankanna og jarðvinnu. Samtals um 170 m.kr. auk virðisaukaskatts.
 - b. Strax að hönnun lokinni má hefja byggingarframkvæmdir.
 - c. Við framkvæmdina verða til um 50 ársverk.

30. mars 2020

Ingveldur Sæmundsdóttir, formaður

Þorvaldur Lúðvík Sigurjónsson

Njáll Trausti Friðbertsson

Hjalti Páll Þórarinsson

Guðmundur Baldvin Guðmundsson

Sigrún Björk Jakobsdóttur



Akureyrarflugvöllur FLUGSTÖÐ

HVERNIG BÆTA MÁ AÐSTÖÐU Í FLUGSTÖÐ FYRIR INNANLANDS - OG MILLILANDAFLUG



FRUMTILLÖGUR 14. FEBRÚAR 2020

HÖFUNDAR

AVH ehf - arkitektúr – verkfræði – hönnun

Kaupangi við Mýrarveg, 600 Akureyri
Þingholtsstræti 27, 101 Reykjavík

Sími 460 4400

www.avh.is

Fanney Hauksdóttir arkitekt, fanney@avh.is , GSM 896 0193
Arnþór Tryggvason skipulagsfræðingur og BA arkitekt

ÁSKORANIR

- Innritunarsalur og aðstaða of lítill
- Brottfararsalur of lítill
- Komusalur of lítill
- Biðsvæði við vegabréfaskoðun of lítið

VERKEFNIÐ

Skoðun á *HUGMYND 2* frá ISAVIA:

Fyrir liggur *HUGMYND 2* frá ISAVIA dags 20.01.2020

- AVH telur að hún nái ekki að mæta áskorunum að fullu

Rök:

- Ekki er talið heppilegt að breyta skrifstofum á 2. hæð í brottfararbiðsvæði þar sem stórt svæði færi undir lyftu og stiga og ekki öruggt að farþegar nýti sér svæðið
- Ekki er talið mögulegt að lengja glergang airside megin til að auka svæði nægjanlega mikið fyrir farþega í bið eftir vegabréfaskoðun/immigration

Myndi stærri viðbygging vera betri valkostur?

- AVH telur betri kost að hefja byggingu varanlegrar viðbyggingar sem áfanga að nýbyggingu innan byggingarreits samkvæmt deiliskipulagi
- AVH setur fram **þrjár sviðsmyndir nr. 1, 2 og 3** með mismunandi stærð á viðbyggingu – sjá síðar í kynningu

FORSENDUR / MARKMIÐ

- MILLILANDAFLUG - ein vél 200 farþegar
- INNANLANDSFLUG – ein vél 70 farþegar
- FLÆÐISFORSENDUR vegna afgreiðslutíma, biðtíma, fjölda pax og rýmisþörf á pax – samkvæmt upplýsingum frá ISAVIA árið 2019 (vinna vegna KEA hugmyndar)
- Mæta ÁSKORUNUM um bættu flugstöð
- FRAMKVÆMDIR miðist við að vera varanlegar eins og kostur er
- SAMNÝTA svæði eins og kostur er
- VIÐBYGGING verði sveigjanleg þannig að auðvelt verði að stækka hana og breyta innra skipulagi. Þar myndi t.d. sogfráveitukerfi (ofan gólfs og í lofti) í stað hefðbundinnar fráveitu neðan gólfs henta vel

SVIÐSMYND 1

VIÐBYGGING 685 m2 brutto:

Brottfarar(bið) - og komusvæði fyrir millilandaflug í einum sal (300 m2):

- Salur samnýtist vel fyrir komu og brottför þar sem brottfararfarþegar eru ekki allir komnir í salinn þegar komufarþegar bíða innandyra eftir vegabréfaskoðun(non-Sch immigration). Vegabréfaskoðun yrði þá staðsett innarlega í salnum
- Ein frihöfn og veitingaaðstaða fyrir komu og brottför (110 m2)

Farangursafhending og tollur:

- Farangursafhendingarsvæði hluti af brottfarar – og komusvæði (samnýting-færri fermetrar)
- Tollasvæði aflokað með skermum og lokuðu herbergi fyrir sérskoðun

Bílaleigugreiðsla í sér byggingu við stæði bílaleigubíla

Þjónustusvæði:

- Ekki er gert ráð fyrir rými í viðbyggingu fyrir þjónustuaðila svo sem bílaleigur, verslun og ferðaþjónustuaðila – bíður síðari áfanga viðbyggingar

NÚVERANDI BYGGINGAR:

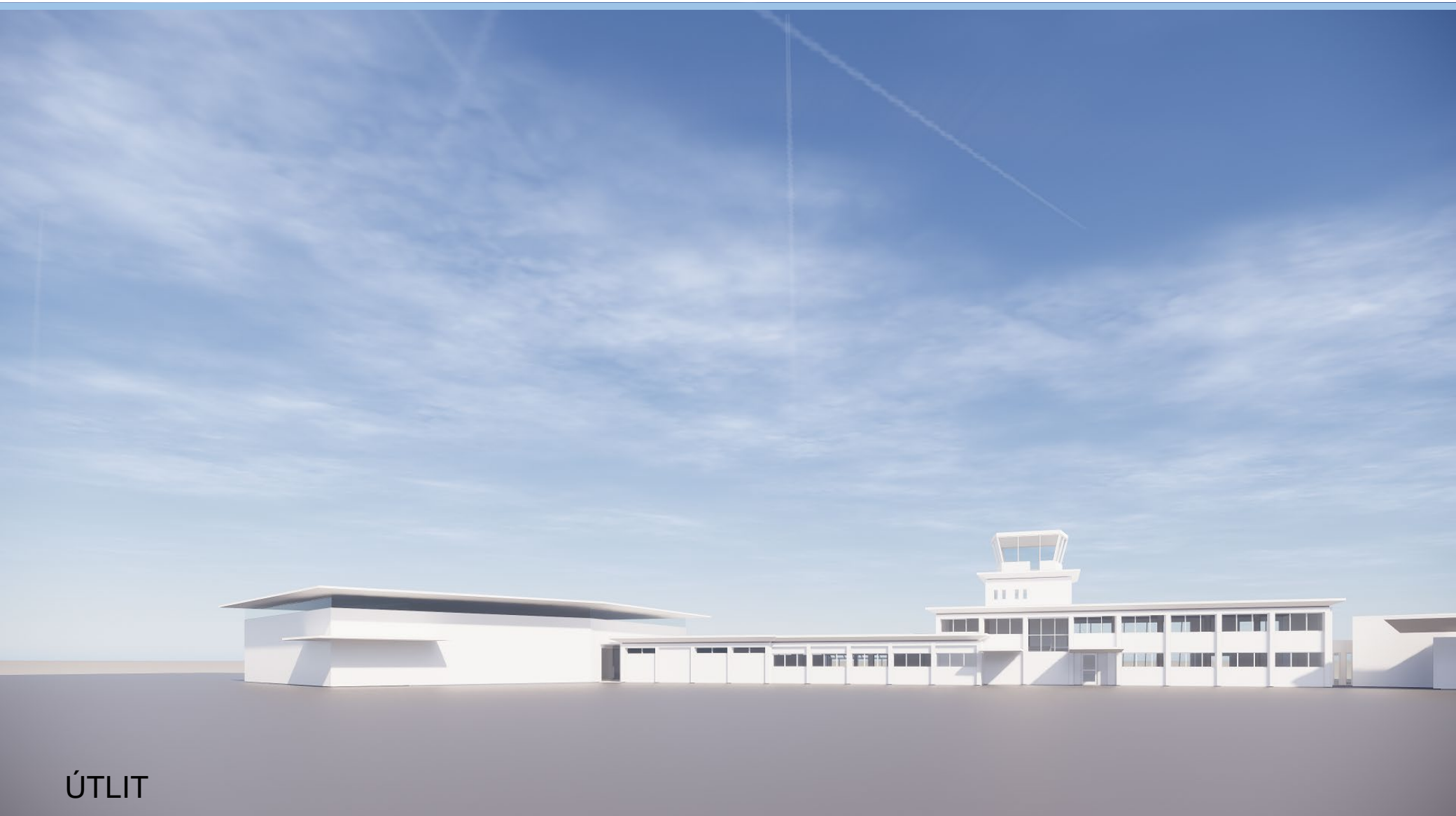
Sameiginlegt innritunarsvæði fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi komusal

Brottfararsvæði(bið) fyrir innanlandsflug í núverandi brottfararsal(bið)

Farangursafhending fyrir innanlandsflug í núverandi innritunarsal

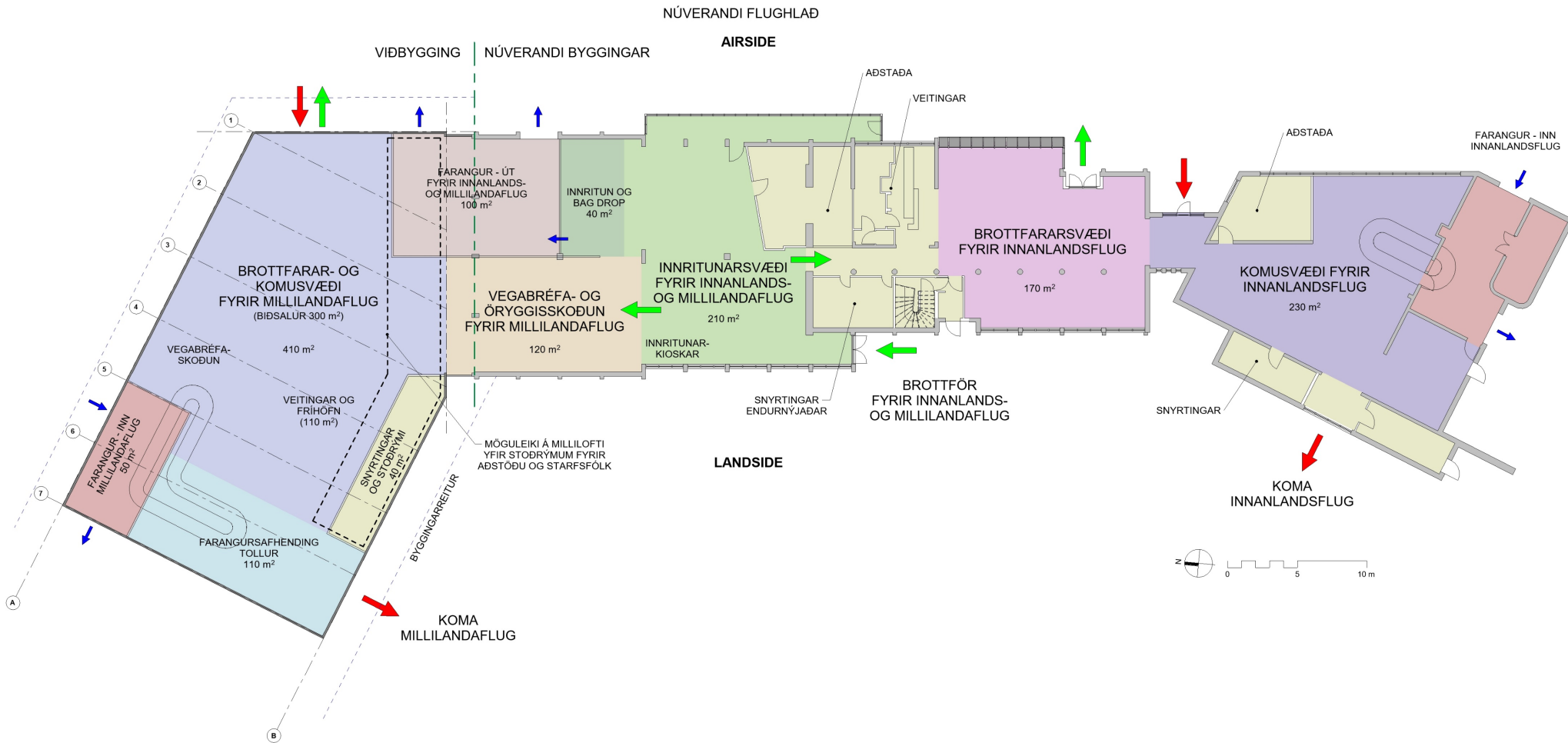
HUGMYND

SVIÐSMYND 1



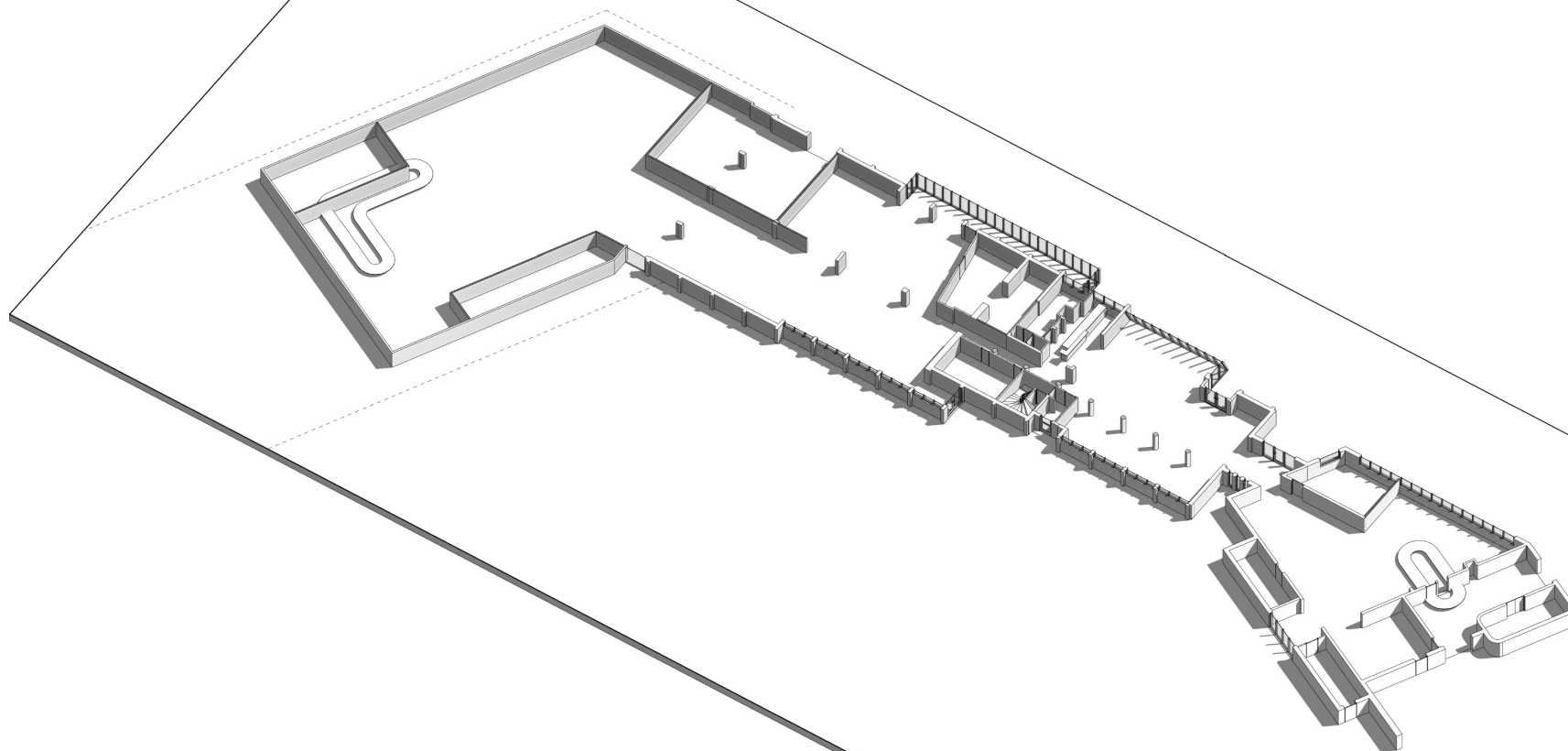
ÚTLIT

SVIÐSMYND 1



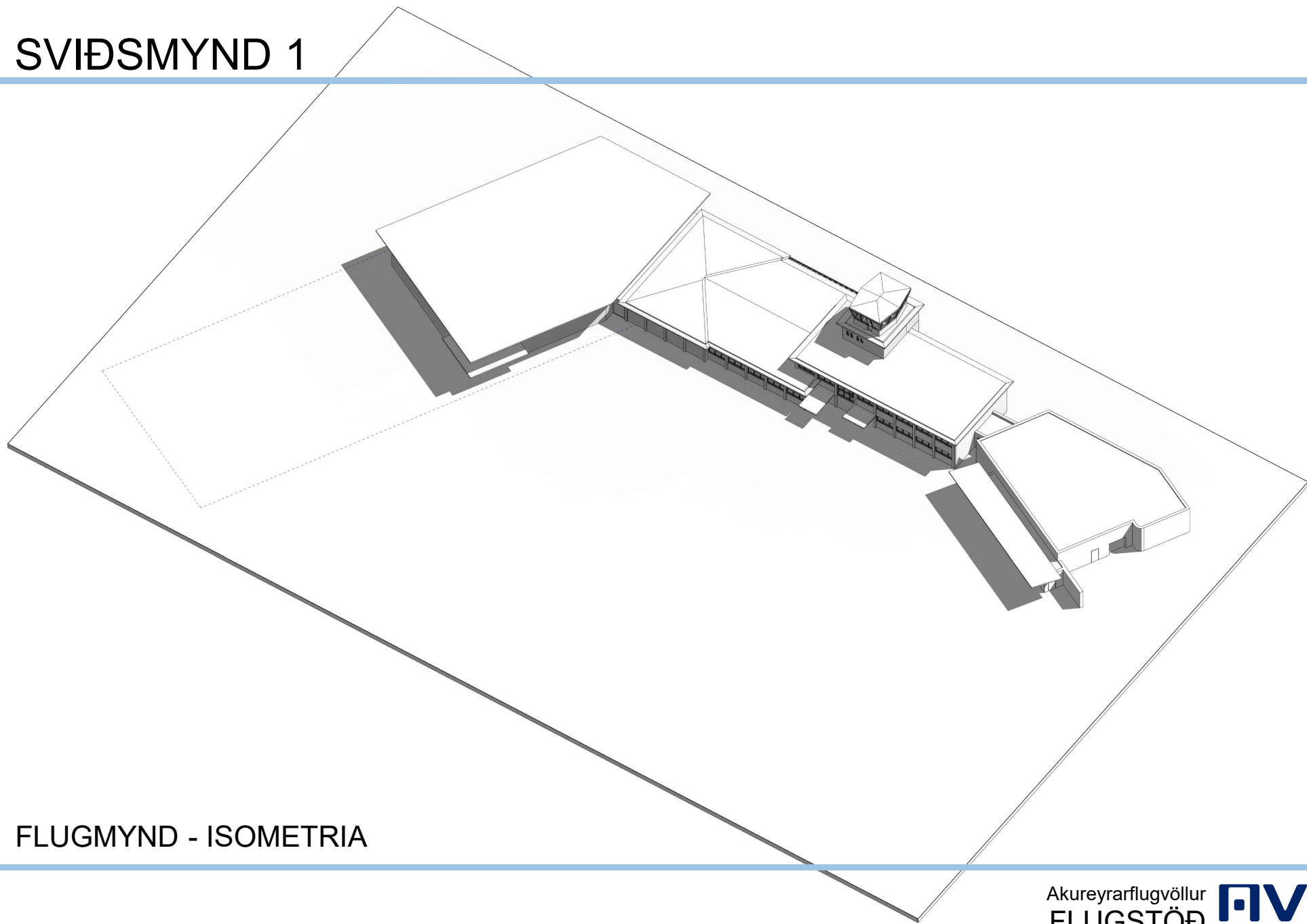
GRUNNMYND

SVIÐSMYND 1



GRUNNMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 1



FLUGMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 2

VIÐBYGGING 790 m2 brutto: einu bili bætt við sviðsmynd 1, +105 m2

Brottfarar(bið) - og komusvæði fyrir millilandaflug í einum sal:

- Salur samnýtist vel fyrir komu og brottför þar sem brottfararfarþegar eru ekki allir komnir í salinn þegar komufarþegar bíða innandyra eftir vegabréfaskoðun(non-Sch immigration). Vegabréfaskoðun yrði þá staðsett innarlega í salnum
- Ein frihöfn og veitingaaðstaða fyrir komu og brottför
- Svæði stoðryma 20 m2 stærra en í sviðsmynd 1

Farangursafhending og tollur:

- Farangursafhendingarsvæði hluti af brottfarar – og komusvæði (samnýting-færri fermetrar)
- Tollasvæði aflokað með skermum og lokuðu herbergi fyrir sérskoðun
- Svæði farþega/farangursafhendingar og tolls 50 m2 stærra en í sviðsmynd 1

Bílaleiguafgreiðsla í sér byggingu við stæði bílaleigubíla

Þjónustusvæði:

- Ekki er gert ráð fyrir rými í viðbyggingu fyrir þjónustuaðila svo sem bílaleigur, verslun og ferðaþjónustuaðila – bíður síðari áfanga viðbyggingar

NÚVERANDI BYGGINGAR:

Sameiginlegt innritunarsvæði fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi komusal

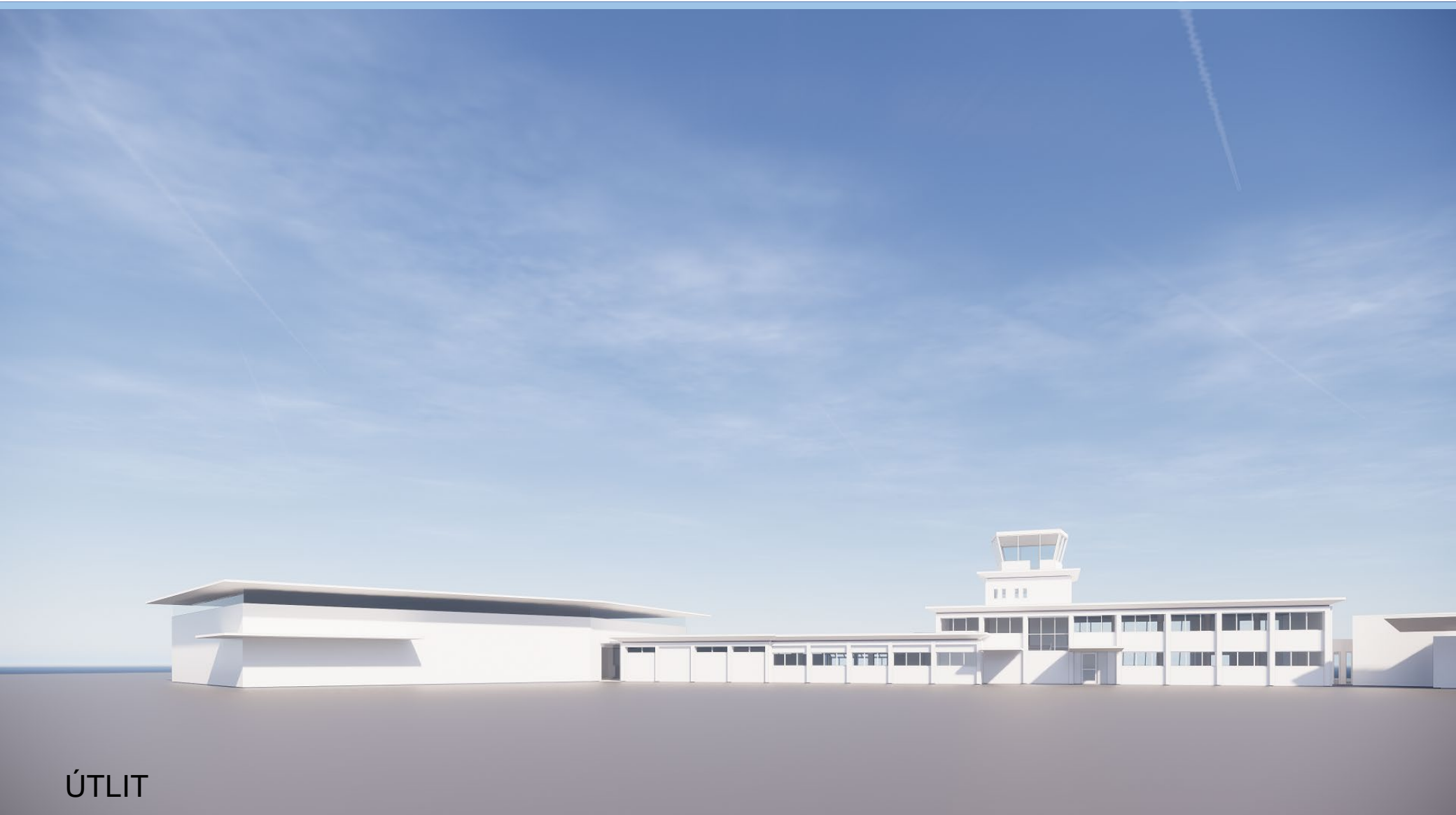
Svæði innritunarsvæðis og öryggis- og vegabréfaskoðunar er 30 m2 stærra en í sviðsmynd 1 (nær lengra inn í viðbyggingu)

Brottfararsvæði(bið) fyrir innanlandsflug í núverandi brottfararsal(bið)

Farangursafhending fyrir innanlandsflug í núverandi innritunarsal

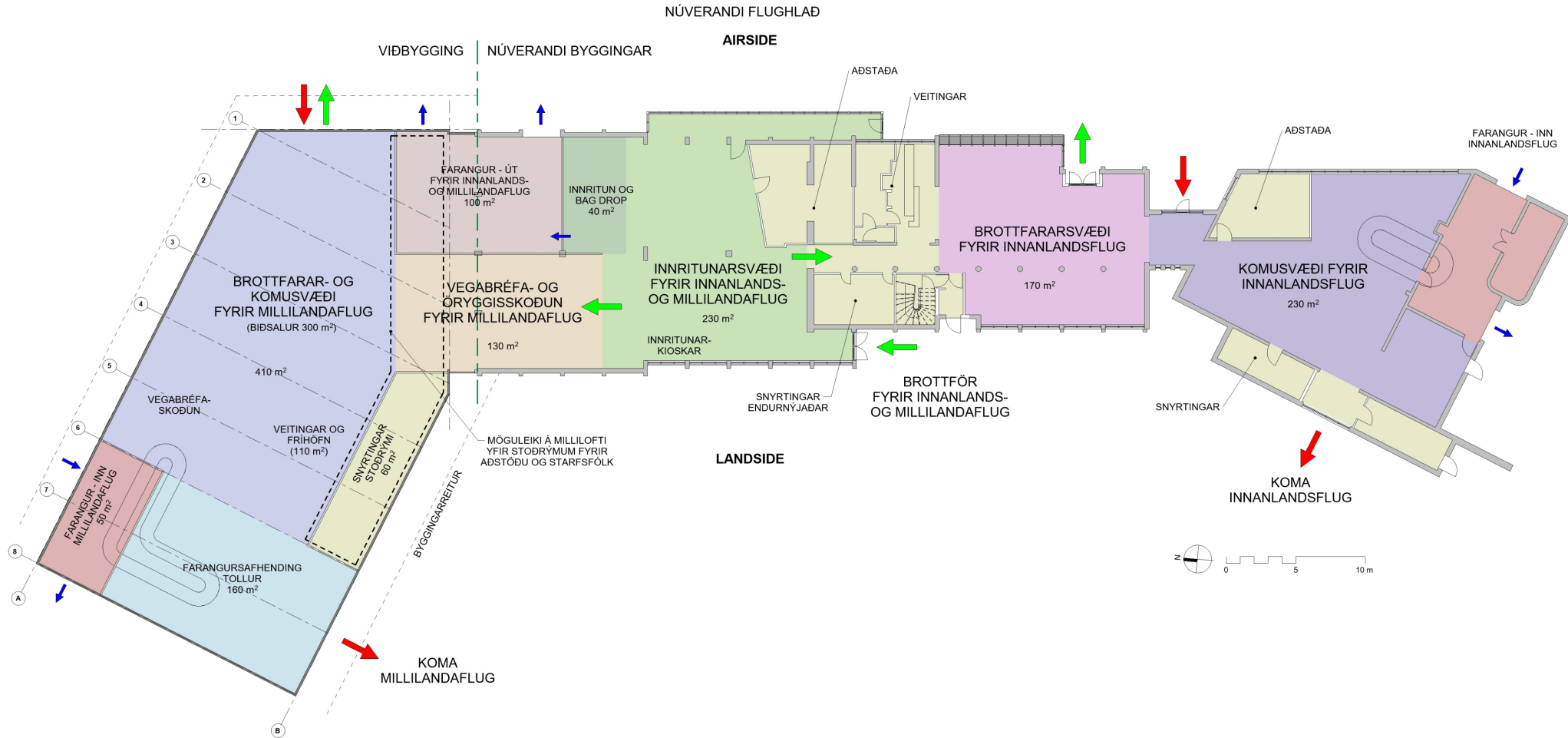
HUGMYND

SVIÐSMYND 2



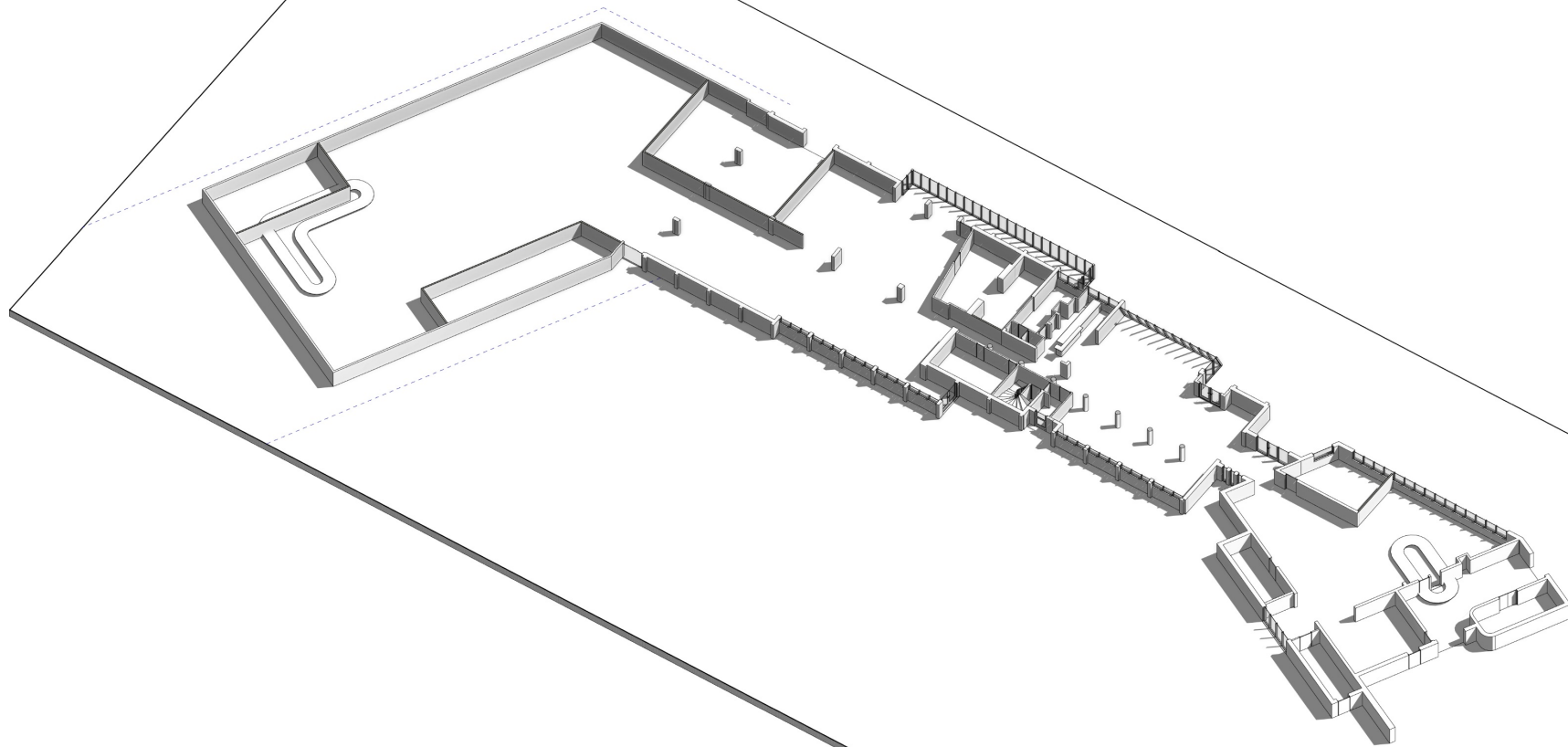
ÚTLIT

SVIÐSMYND 2



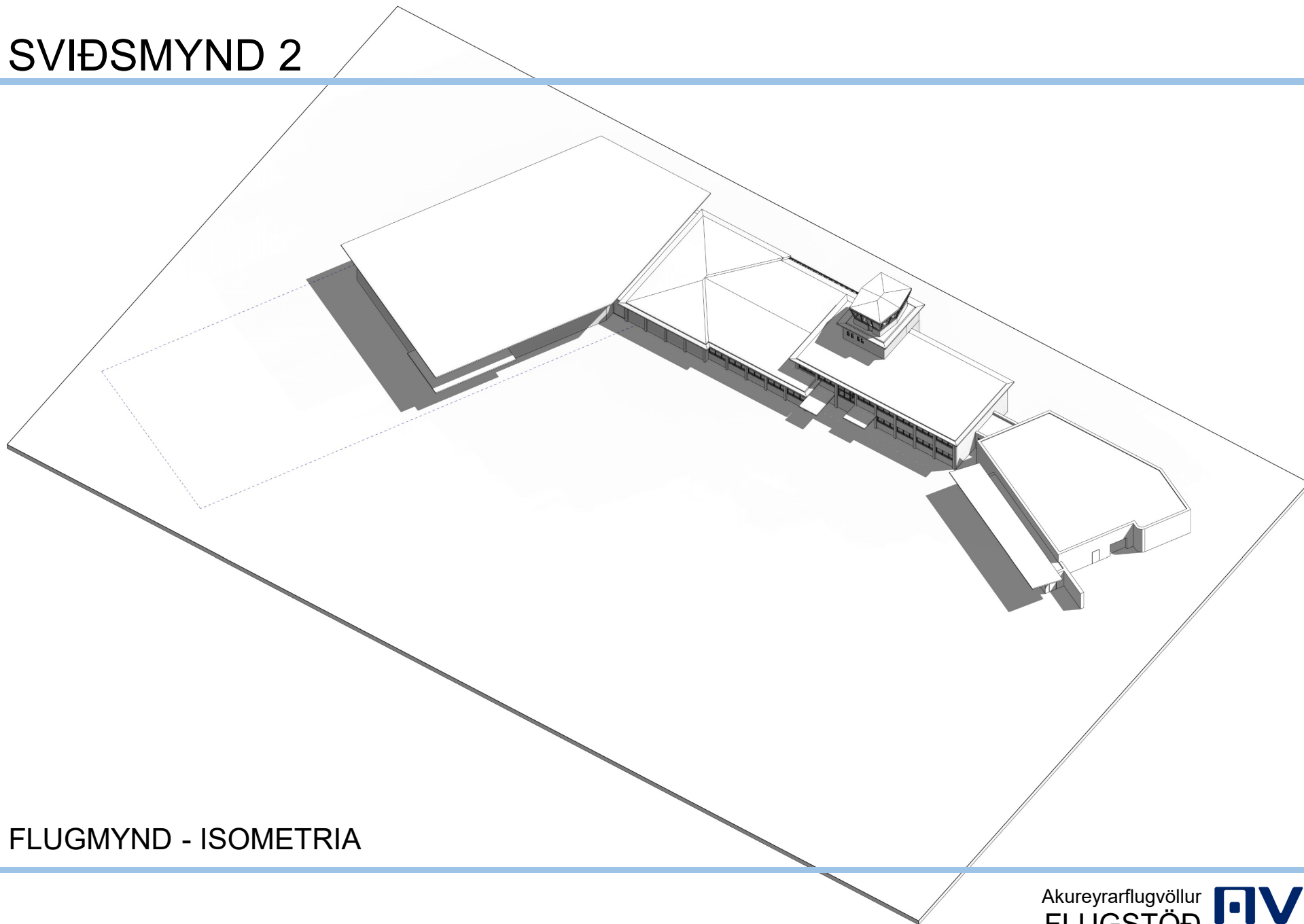
GRUNNMYND

SVIÐSMYND 2



GRUNNMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 2



FLUGMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 3

VIÐBYGGING 580 m² brutto: einu bili minni en sviðsmynd 1, -105 m²

Brottfararsvæði(bið) fyrir millilandaflug:

Bílaleiguafgreiðsla í sér byggingu við stæði bílaleigubíla

Þjónustusvæði:

- Ekki er gert ráð fyrir rými í viðbyggingu fyrir þjónustuaðila svo sem bílaleigur, verslun og ferðaþjónustuaðila – bíður síðari áfanga viðbyggingar

NÚVERANDI BYGGINGAR:

Sameiginlegt innritunarsvæði fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi komusal

Brottfararsvæði(bið) fyrir innanlandsflug í núverandi brottfararsal(bið)

Komusalur með vegabréfaskoðun fyrir millilandaflug í núverandi brottfararsal(bið) innanlandsflugs

Ef innanlandsflug á sama tíma þá yrði innritunarsalur með hliði út úr glergangi airside notaður fyrir brottför innanlandsflugs

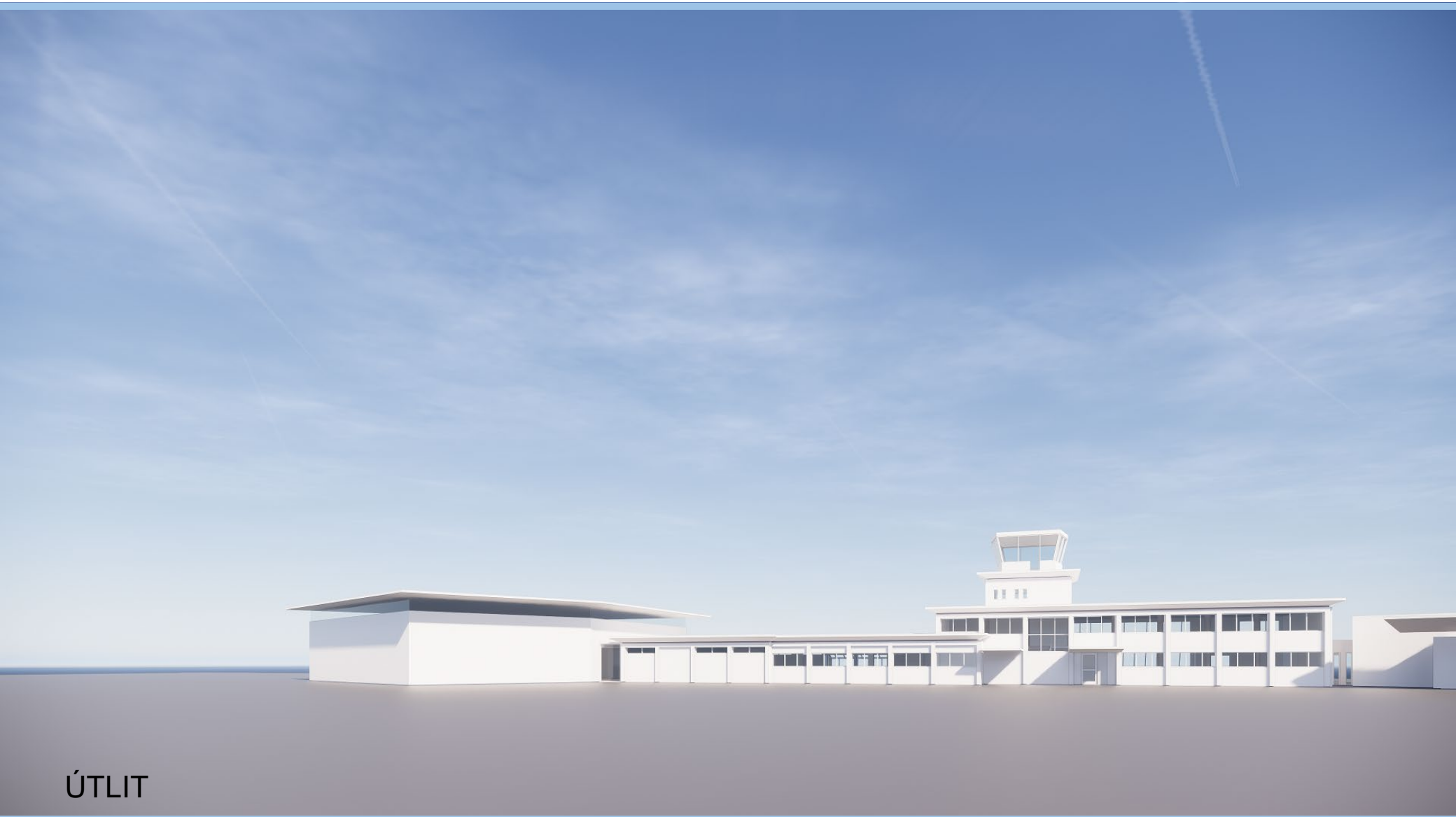
Núverandi fríhöfn notuð fyrir komufarþega millilandaflugs

Farangursafhending fyrir innanlands – og millilandaflug í núverandi innritunarsal

Ef millilandaflug á sama tíma þá yrði búið að afhenda innanlandsfarangur

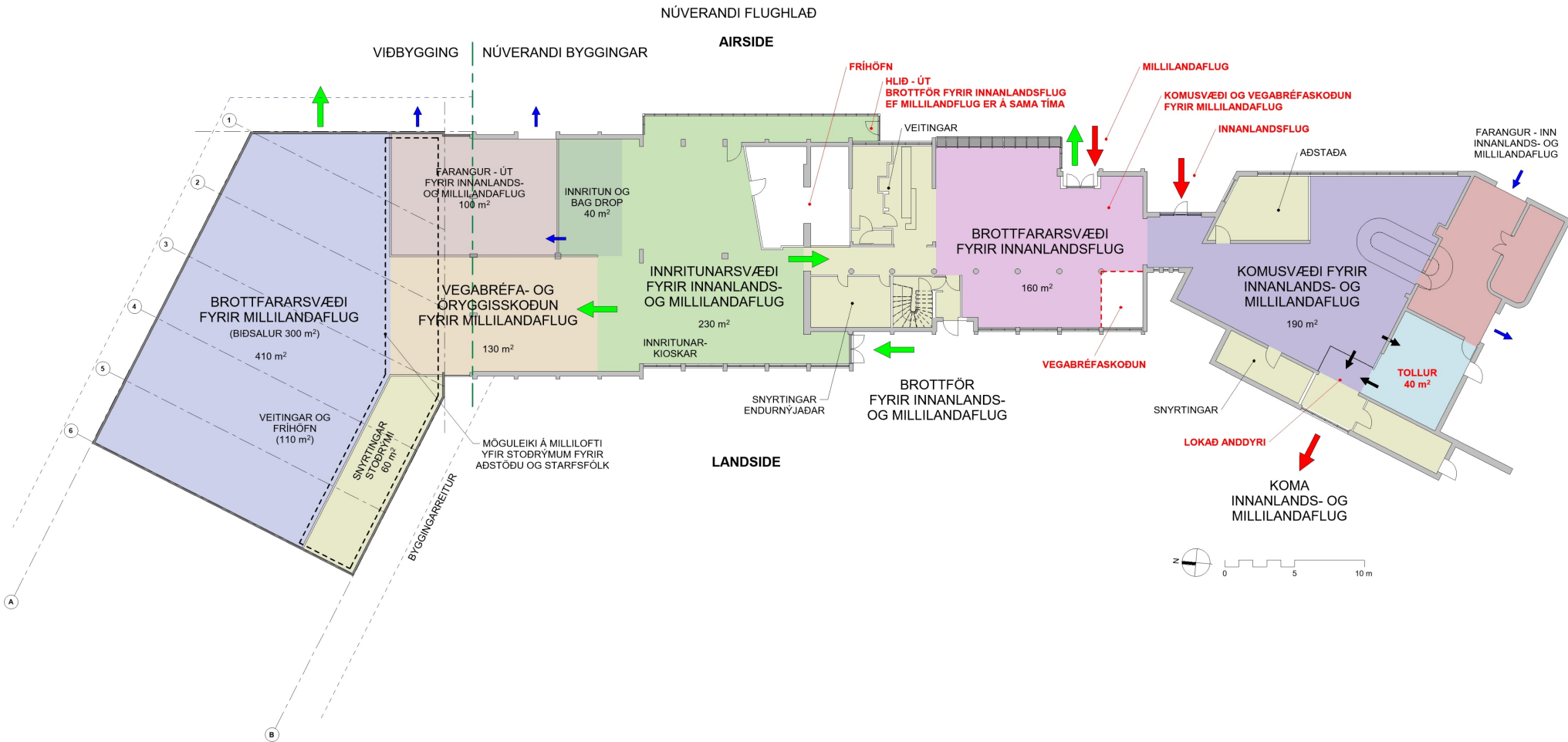
HUGMYND

SVIÐSMYND 3



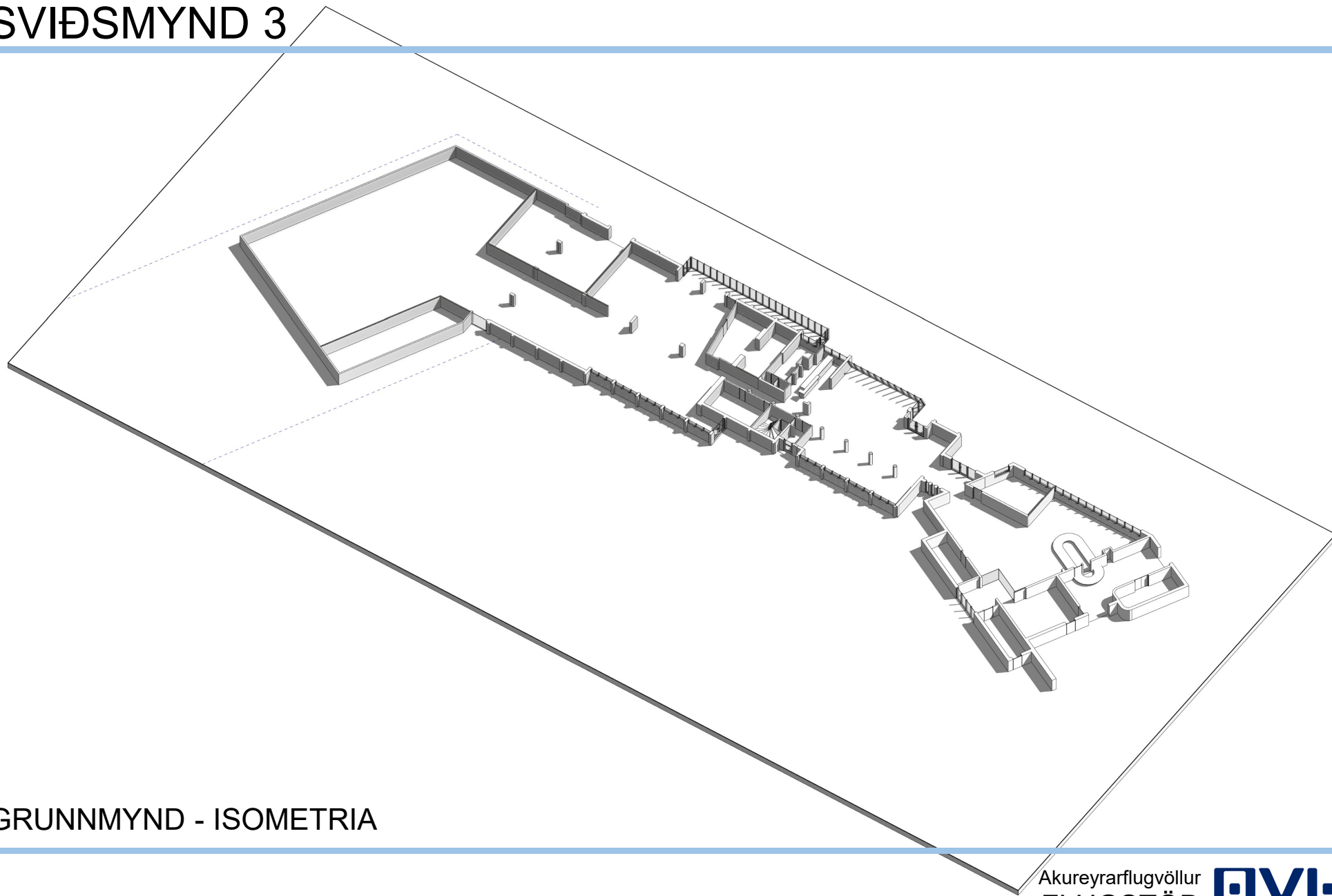
ÚTLIT

SVIÐSMYND 3



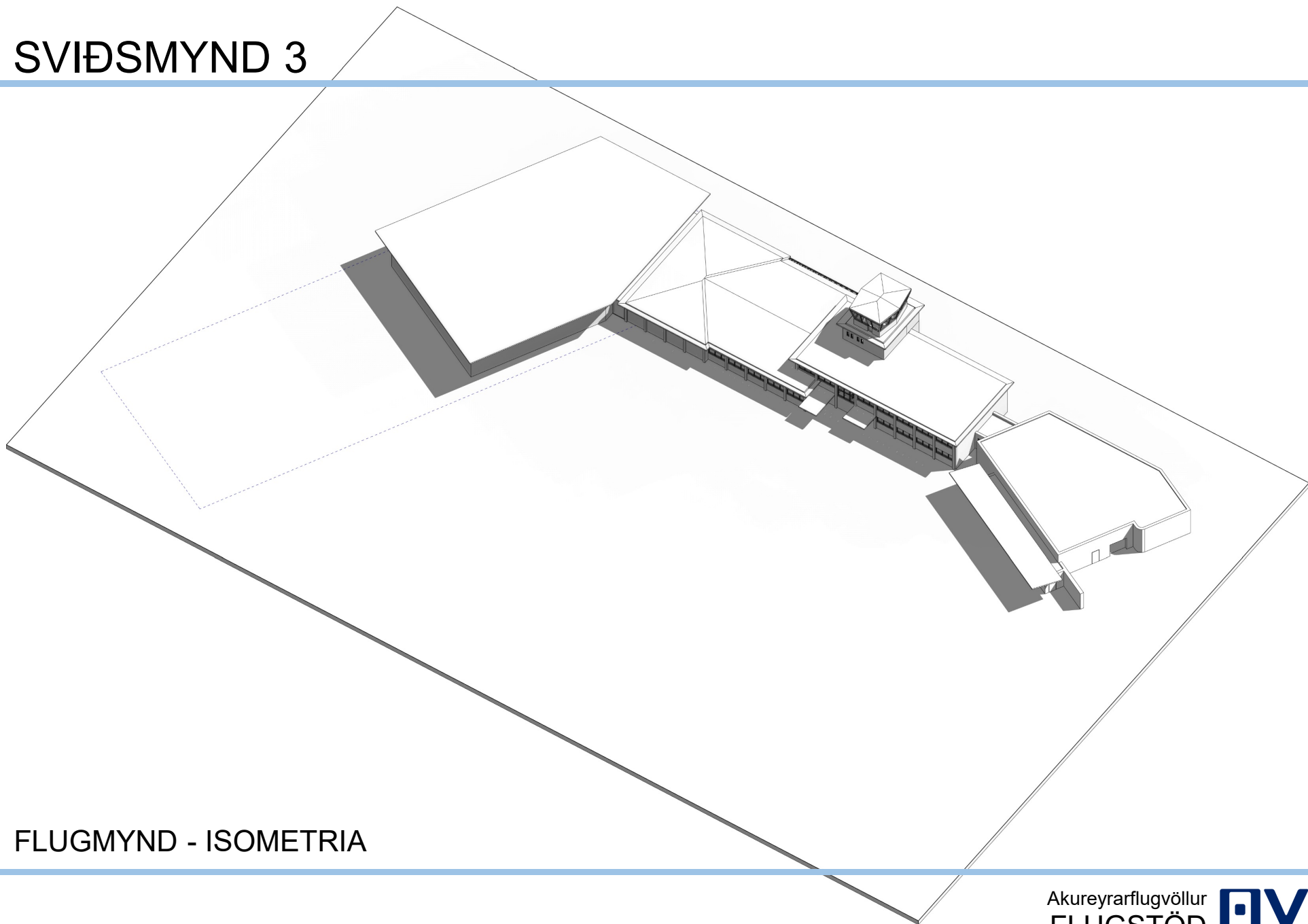
GRUNNMYND

SVIÐSMYND 3



GRUNNMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 3



FLUGMYND - ISOMETRIA

Akureyrarflugvöllur FLUGSTÖÐ

HVERNIG BÆTA MÁ AÐSTÖÐU Í FLUGSTÖÐ FYRIR INNANLANDS - OG MILLILANDAFLUG



FRUMTILLÖGUR 27. FEBRÚAR 2020

HÖFUNDAR

AVH ehf - arkitektúr – verkfræði – hönnun

Kaupangi við Mýrarveg, 600 Akureyri
Þingholtsstræti 27, 101 Reykjavík

Sími 460 4400

www.avh.is

Fanney Hauksdóttir arkitekt, fanney@avh.is, GSM 896 0193
Arnþór Tryggvason skipulagsfræðingur og BA arkitekt

ÁSKORANIR

- Innritunarsalur og aðstaða of lítill
- Brottfararsalur of lítill
- Komusalur of lítill
- Biðsvæði við vegabréfaskoðun of lítið

VERKEFNIÐ

Skoðun á *HUGMYND 2* frá ISAVIA:

Fyrir liggur *HUGMYND 2* frá ISAVIA dags 20.01.2020

- AVH telur að hún nái ekki að mæta áskorunum að fullu

Rök:

- Ekki er talið heppilegt að breyta skrifstofum á 2. hæð í brottfararbiðsvæði þar sem stórt svæði færi undir lyftu og stiga og ekki öruggt að farþegar nýti sér svæðið
- Ekki er talið mögulegt að lengja glergang airside megin til að auka svæði nægjanlega mikið fyrir farþega í bið eftir vegabréfaskoðun/immigration

Myndi stærri viðbygging vera betri valkostur?

- AVH telur betri kost að hefja byggingu varanlegrar viðbyggingar sem áfanga að nýbyggingu innan byggingarreits samkvæmt deiliskipulagi
- AVH setur fram **þrjár sviðsmyndir nr. 1, 2 og 3** með mismunandi stærð á viðbyggingu , **27. febrúar 2020: AVH setur fram fjórðu sviðsmyndina samkvæmt nýjum forsendum – sjá síðar í kynningu**

FORSENDUR / MARKMIÐ

- MILLILANDAFLUG - ein vél 220 farþegar, snúningstími 45 – 60 mínútur, komu- og brottfararfarþegar eru frá sama svæði (Sch/non-Sch)
- INNANLANDSFLUG – ein vél 70 farþegar
- FLÆÐISFORSENDUR vegna afgreiðslutíma, biðtíma, fjölda pax og rýmisþörf á pax – samkvæmt nýjum upplýsingum frá ISAVIA dags 24. febrúar 2020
- Mæta ÁSKORUNUM um bættu flugstöð
- FRAMKVÆMDIR miðist við að vera varanlegar eins og kostur er
- SAMNÝTA svæði eins og kostur er
- VIÐBYGGING verði sveigjanleg þannig að auðvelt verði að stækka hana og breyta innra skipulagi. Þar myndi t.d. sogfráveitukerfi (ofan gólfs og í lofti) í stað hefðbundinnar fráveitu neðan gólfs henta vel

SVIÐSMYND 4

VIÐBYGGING 1000 m² brutto: tveimur bilum bætt við sviðsmynd 2

Brottfararbiðsvæði fyrir millilandaflug 320 m²:

- Salur samnýtist fyrir komu og brottför að því leiti að komufarþegar fara í gegn um brottfararsal í átt að vegabréfaskoðun(non-Sch immigration). Skil milli brottfararsalar og vegabréfaskoðunarsals eru no-return skil
- Skoða hvort megi minnka brottfararsal með því að minnka hlutfall sytjandi farþega
- Ein frihöfn og veitingaaðstaða fyrir komu og brottför (110 m²)

Vegabréfaskoðunarsalur/immigration 185 m²:

- Stærð miðast við að UK verði ekki TCN, þarf að stækka í 273m² ef UK verður TCN
- Skil milli farangursafhendingar- og vegabréfaskoðunarsals gætu verið sveigjanleg/opnanleg þannig að þegar Schengenfarþegar koma og fara beint í farangursafhendingu nýtist vegabréfaskoðunarsalurinn sem biðsvæði

Farangursafhending og tollur:

- Tollasvæði aflokað með skermum og lokuðu herbergi fyrir sérskoðun

Bílaleiguafgreiðsla – **skoða að staðsetja í núverandi byggingu**

Þjónustusvæði:

- Ekki er gert ráð fyrir rými í viðbyggingu fyrir þjónustuaðila svo sem bílaleigur, verslun og ferðaþjónustuaðila – bíður síðari áfanga viðbyggingar

NÚVERANDI BYGGINGAR:

- Sameiginlegt innritunarsvæði fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi komusal
- Brottfararsvæði(bið) fyrir innanlandsflug í núverandi brottfararsal(bið)
- Farangursafhending fyrir innanlandsflug í núverandi innritunarsal

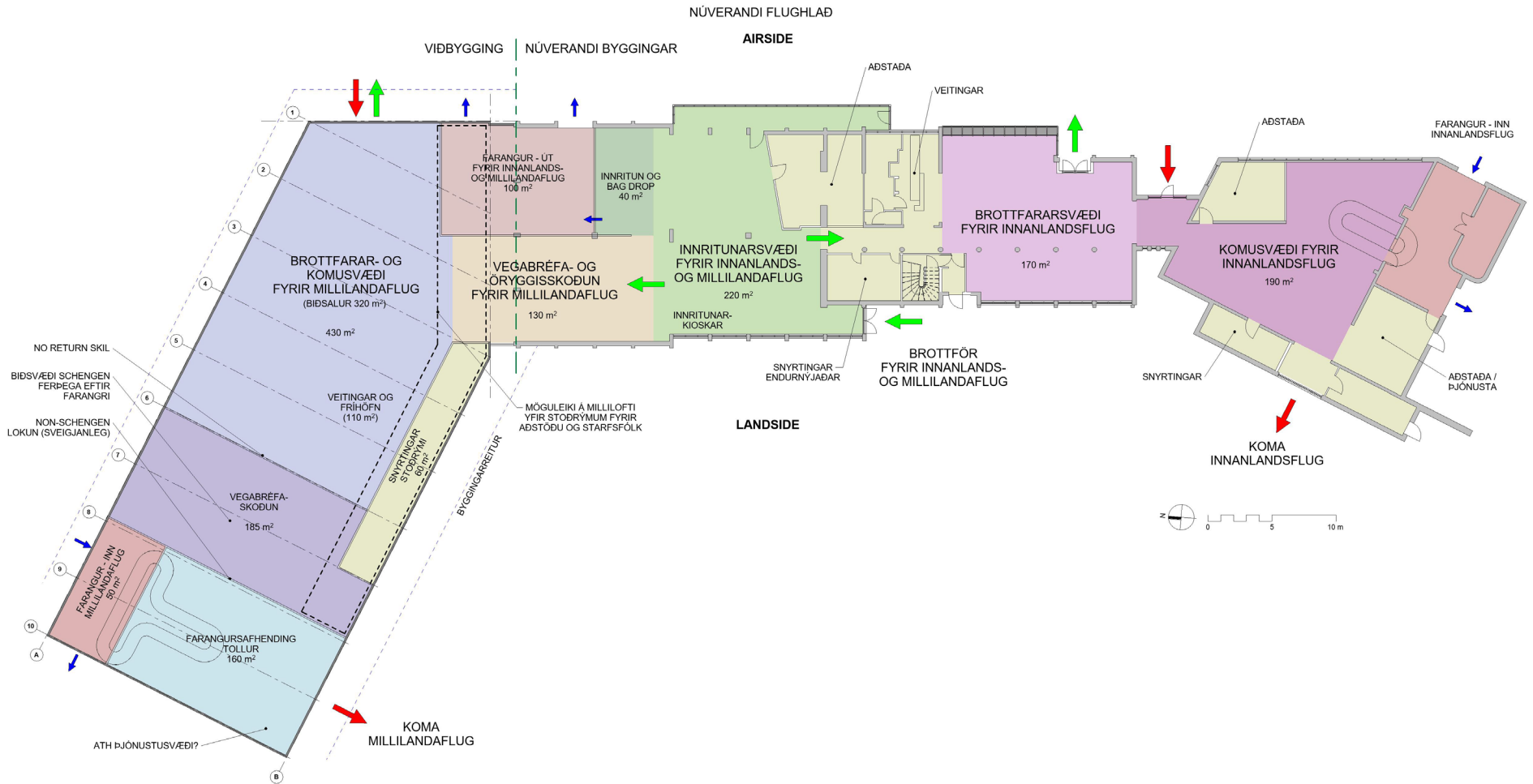
HUGMYND

SVIÐSMYND 4



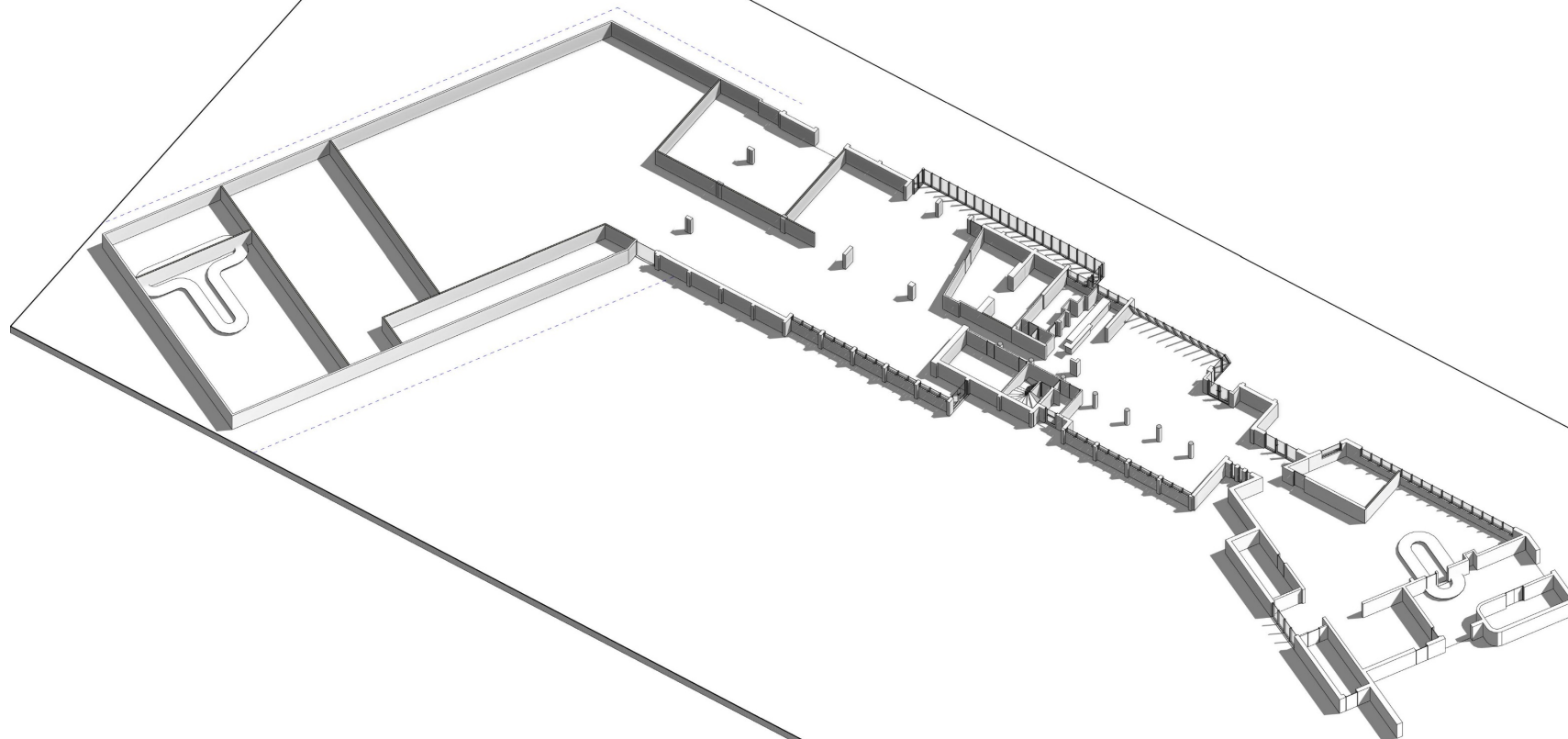
ÚTLIT

SVIÐSMYND 4



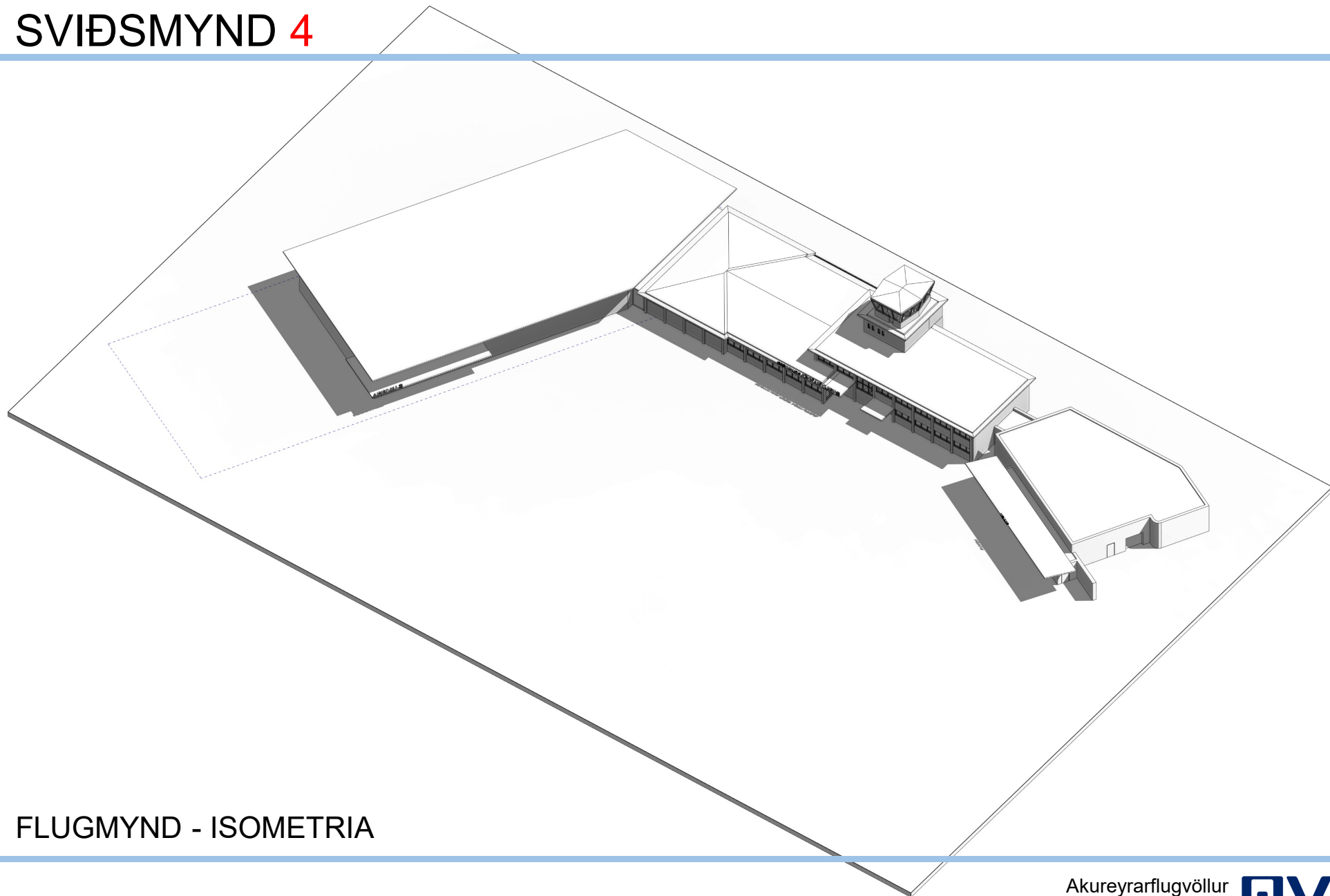
GRUNNMYND

SVIÐSMYND 4



GRUNNMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 4



FLUGMYND - ISOMETRIA

Akureyrarflugvöllur FLUGSTÖÐ

HVERNIG BÆTA MÁ AÐSTÖÐU Í FLUGSTÖÐ FYRIR INNANLANDS - OG MILLILANDAFLUG



FRUMTILLÖGUR 16. MARS 2020

HÖFUNDAR

AVH ehf - arkitektúr – verkfræði – hönnun

Kaupangi við Mýrarveg, 600 Akureyri
Þingholtsstræti 27, 101 Reykjavík

Sími 460 4400

www.avh.is

Fanney Hauksdóttir arkitekt, fanney@avh.is , GSM 896 0193
Arnþór Tryggvason skipulagsfræðingur og BA arkitekt

ÁSKORANIR

- Innritunarsalur og aðstaða of lítill
- Brottfararsalur of lítill
- Komusalur of lítill
- Biðsvæði við vegabréfaskoðun of lítið

VERKEFNIÐ

Skoðun á *HUGMYND 2* frá ISAVIA:

Fyrir liggur *HUGMYND 2* frá ISAVIA dags 20.01.2020

- AVH telur að hún nái ekki að mæta áskorunum að fullu

Rök:

- Ekki er talið heppilegt að breyta skrifstofum á 2. hæð í brottfararbiðsvæði þar sem stórt svæði færi undir lyftu og stiga og ekki öruggt að farþegar nýti sér svæðið
- Ekki er talið mögulegt að lengja glergang airside megin til að auka svæði nægjanlega mikið fyrir farþega í bið eftir vegabréfaskoðun/immigration

Myndi stærri viðbygging vera betri valkostur?

- AVH telur betri kost að hefja byggingu varanlegrar viðbyggingar sem áfanga að nýbyggingu innan byggingarreits samkvæmt deiliskipulagi
- AVH setur fram **þrjár sviðsmyndir nr. 1, 2 og 3** með mismunandi stærð á viðbyggingu , 27. febrúar 2020: AVH setur fram fjórðu sviðsmyndina samkvæmt nýjum forsendum – sjá síðar í kynningu
- **16. mars setur AVH fram sviðsmynd 4a vegna nýrra upplýsinga um hindrunarsvæði**

FORSENDUR / MARKMIÐ

- MILLILANDAFLUG - ein vél 220 farþegar, snúningstími 45 – 60 mínútur, komu- og brottfararfarþegar eru frá sama svæði (Sch/non-Sch)
- INNANLANDSFLUG – ein vél 70 farþegar
- FLÆÐISFORSENDUR vegna afgreiðslutíma, biðtíma, fjölda pax og rýmisþörf á pax – samkvæmt nýjum upplýsingum frá ISAVIA dags 24. febrúar 2020
samkvæmt nýjum upplýsingum um hindrunarsvæði frá ISAVIA 09. mars 2020
- Mæta ÁSKORUNUM um bættu flugstöð
- FRAMKVÆMDIR miðist við að vera varanlegar eins og kostur er
- SAMNÝTA svæði eins og kostur er
- VIÐBYGGING verði sveigjanleg þannig að auðvelt verði að stækka hana og breyta innra skipulagi. Þar myndi t.d. sogfráveitukerfi (ofan gólfs og í lofti) í stað hefðbundinnar fráveitu neðan gólfs henta vel

SVIÐSMYND 4a

VIÐBYGGING 1000 m² brutto: tveimur bilum bætt við sviðsmynd 2

Brottfararbiðsvæði fyrir millilandaflug 320 m²:

- Salur samnýtist fyrir komu og brottför að því leiti að komufarþegar fara í gegn um brottfararsal í átt að vegabréfaskoðun(non-Sch immigration). Skil milli brottfararsalar og vegabréfaskoðunarsals eru no-return skil
- Skoða hvort megi minnka brottfararsal með því að minnka hlutfall sytjandi farþega
- Ein frihöfn og veitingaaðstaða fyrir komu og brottför (110 m²)

Vegabréfaskoðunarsalur/immigration 185 m²:

- Stærð miðast við að UK verði ekki TCN, þarf að stækka í 273m² ef UK verður TCN
- Skil milli farangursafhendingar- og vegabréfaskoðunarsals gætu verið sveigjanleg/opnanleg þannig að þegar Schengenfarþegar koma og fara beint í farangursafhendingu nýtist vegabréfaskoðunarsalurinn sem biðsvæði

Farangursafhending og tollur:

- Tollasvæði aflokað með skermum og lokuðu herbergi fyrir sérskoðun

Bílaleiguafgreiðsla – skoða að staðsetja í núverandi byggingu

Þjónustusvæði:

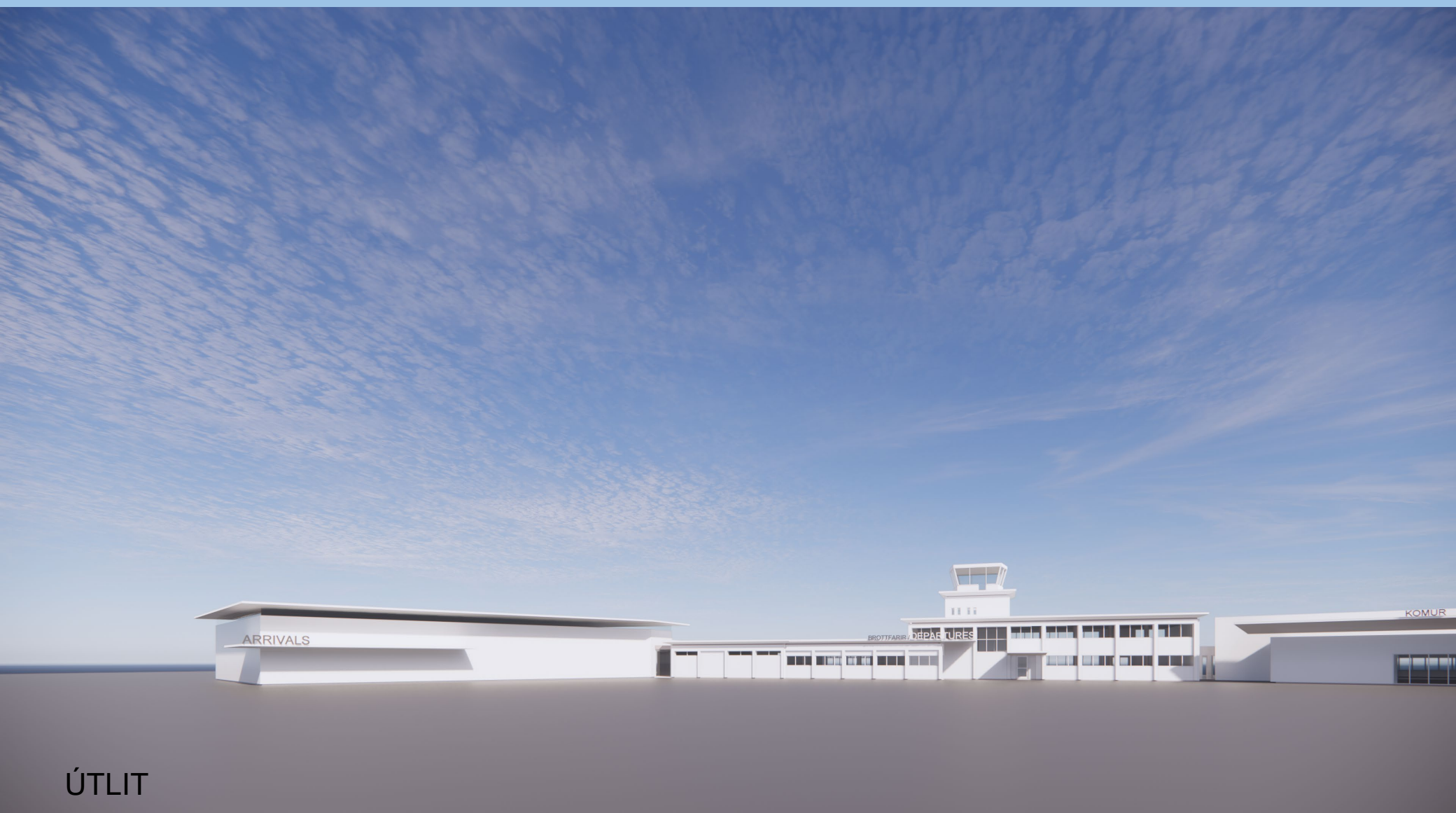
- Ekki er gert ráð fyrir rými í viðbyggingu fyrir þjónustuaðila svo sem bílaleigur, verslun og ferðaþjónustuaðila – bíður síðari áfanga viðbyggingar

NÚVERANDI BYGGINGAR:

- Sameiginlegt innritunarsvæði fyrir innanlands- og millilandaflug í núverandi komusal
- Brottfararsvæði(bið) fyrir innanlandsflug í núverandi brottfararsal(bið)
- Farangursafhending fyrir innanlandsflug í núverandi innritunarsal

HUGMYND

SVIÐSMYND 4a



ÚTLIT

SVIÐSMYND 4a



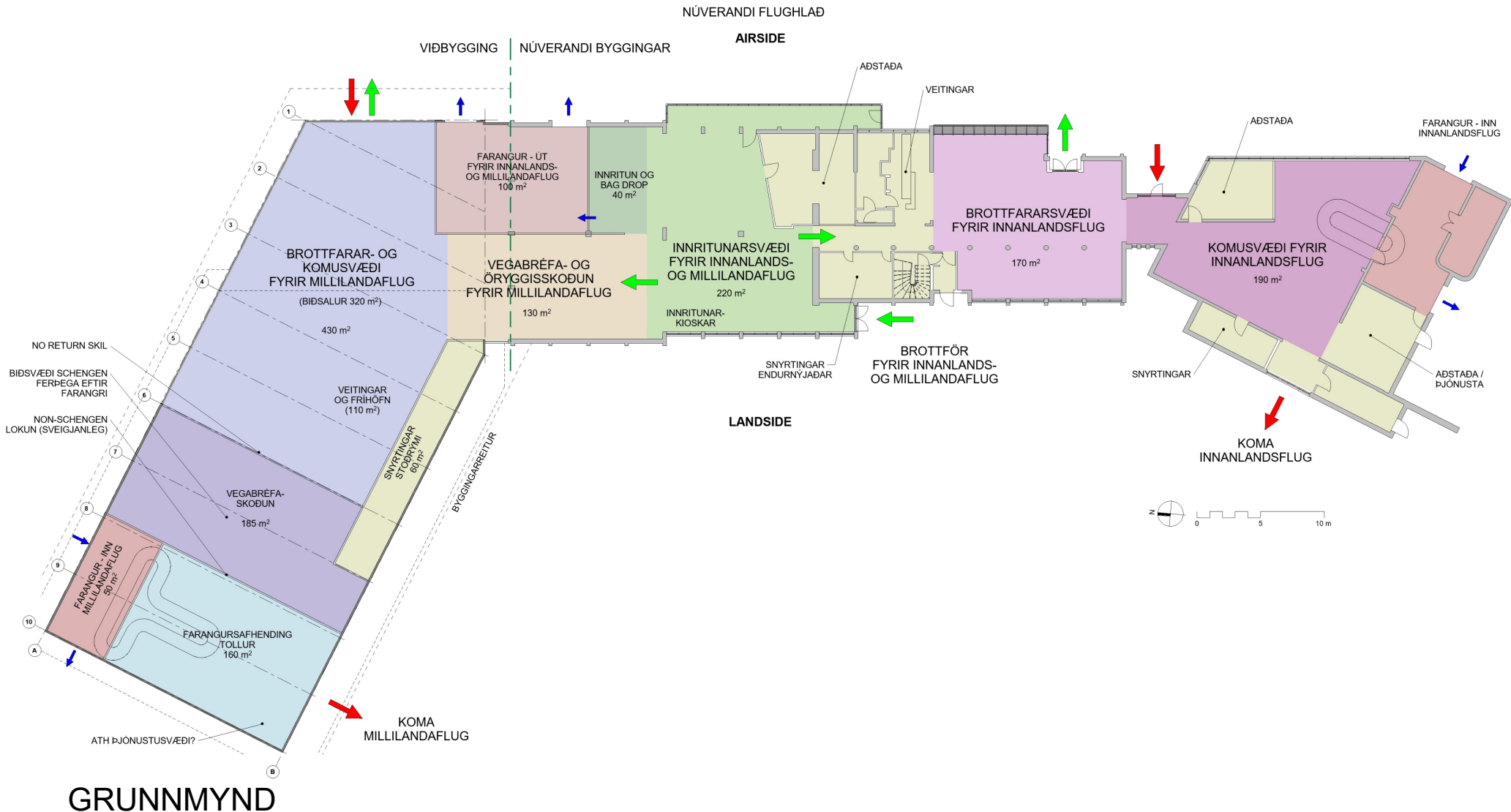
YFIRLITSMYND

SVIÐSMYND 4a



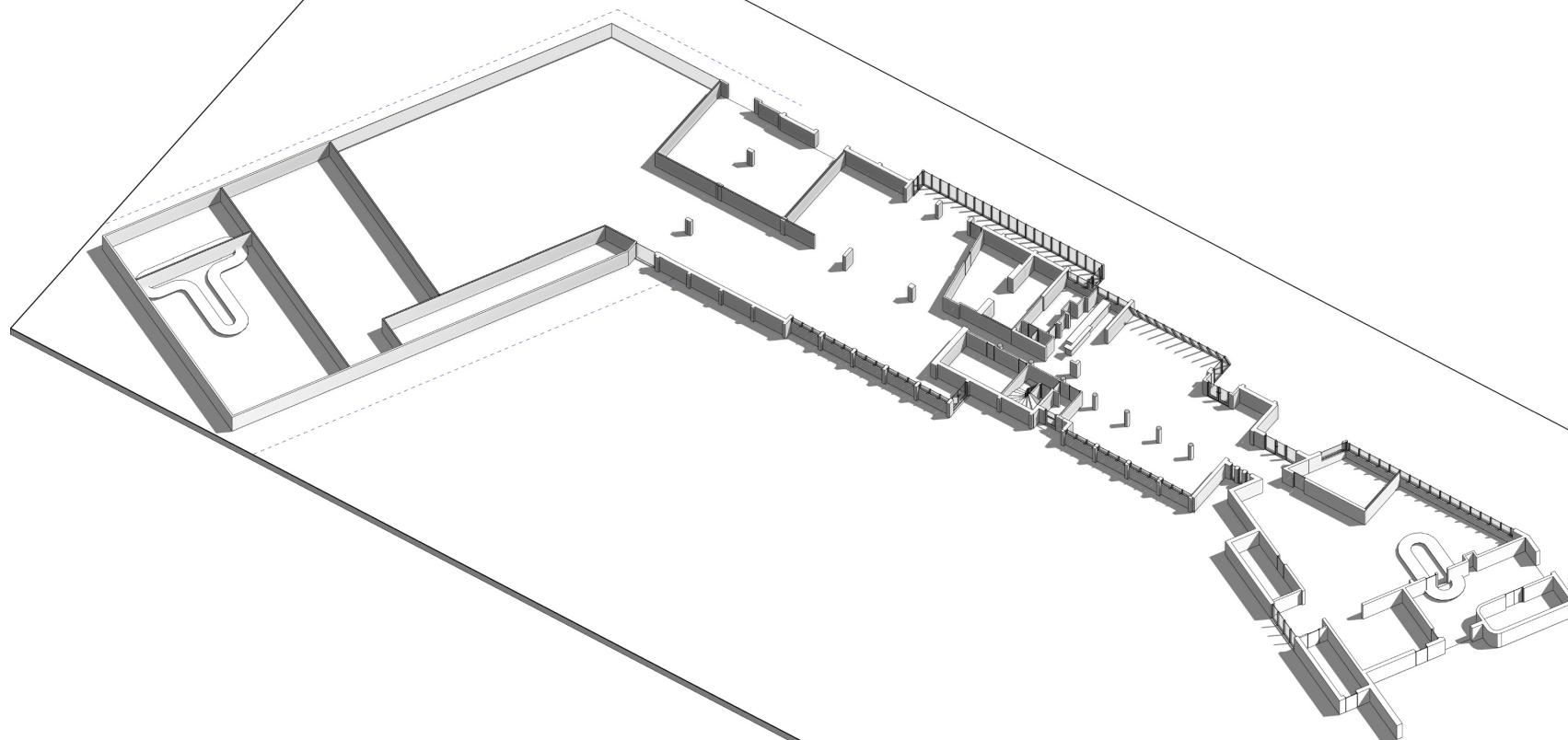
AFSTÖÐUMYND

SVIÐSMYND 4a



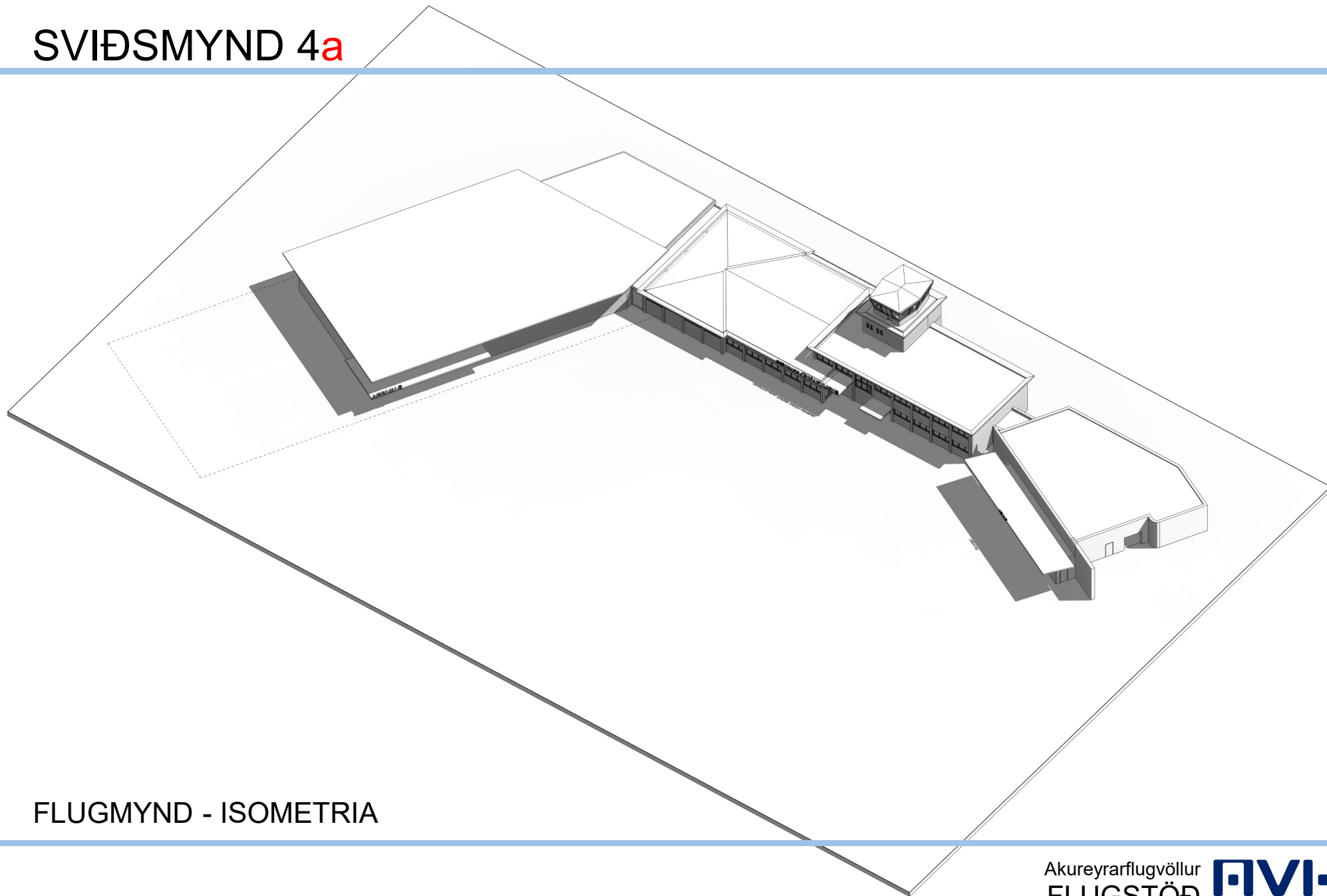
GRUNNMYND

SVIÐSMYND 4a



GRUNNMYND - ISOMETRIA

SVIÐSMYND 4a



FLUGMYND - ISOMETRIA

MINNISBLAÐ

FLUGSTÖÐ AKUREYRI - BREYTINGAR

DAGSETNING 04.03.2020

HÖFUNDUR sbj

YFIRLESID IL

KOSTNAÐARMAT VEGNA BREYTINGA Í FLUGSTÖÐ

Í eldri hluta flugstöðvarinnar á Akureyri er gert ráð fyrir eftirfarandi breytingum:

- Rif á núverandi léttum innveggjum og innréttingum
- Endurnýjun á gólfefni eða viðbætur við flísalögn
- Færsla á færíböndum
- Nýjar innréttingar við innritun í brottfararsal
- Nýjar innréttingar í vegabréfa og öryggisskoðun
- Uppsetning léttra innveggja
- Málning
- Endurnýjun og fjölgun snyrtinga

Breytingar hafa ekki verið hannaðar og er eingöngu um frumkostnaðaráætlun að ræða sem byggir á reynslutölum af sambærilegum verkefnum frá Keflavíkurflugvelli og frá byggingarlykli Hannarr. Þar sem ekki eru komnar nákvæmari teikningar af byggingunni þá er áætlunin gróf og ófyrirsjáanlegur kostnaður meiri eða 25%. Ekki er heldur ljóst að svo stöddu hvort að krafa verður gerð varðandi loftræsingu í eldri hlutanum.

Svæði	m2	verð/pm2	
Komusvæði	250		
Brottför snyrtingar	40		(ekki þarf að breyta sv)
Innritun	220		
Farangurssvæði	50		
Bag drop	40		
Landamæri	40		
Samtals	640	150.000	96.000.000 kr
Hönnun og eftirlit	16%		15.360.000 kr
Ófyrirséð	25%		24.000.000 kr
Samtals			135.360.000 kr

Áætlun vegna búnaðar (áður send) er samtals **136.500.000**

Innritunarsalur og kioskar 108.000.000

Færiband í komusal 18.500.000

Húsgögn 10.000.000.

Færsla á olíutönkum 61.000.000