

Nefndasvið skrifstofu Alþingis  
Austurstræti 8 – 10  
150 Reykjavík.

Reykjavík 5. janúar 2012

**Efni: Umsögn Isavia um þingsályktunartillögu um nýsköpunaráttak til að stórefla heilsársferðaþjónustu úti á landi, Þingskjal 37 – 37 mál.**

Vísað er til tölvupósts dags. 6. desember 2011 þar sem þingsályktunartillaga um nýsköpunaráttak til að stórefla heilsársferðaþjónustu úti á landi er send Isavia til umsagnar.

Isavia fagnar framkominni þingsályktunartillögu og telur hana afar jákvætt skref í markaðsetningu Norðurlands sem ferðamannastaðar. Félagið hefur frá stofnun þess tekið virkan þátt í eflingu á heilsársferðaþjónustu á Íslandi og í þeirri vinnu sinni lagt áherslu á alla flugvelli í landinu. Góð markaðssetning og virkt hvatakerfi eru nauðsynleg tæki til að fá flugfélög til að hefja flug inn á flugvelli þar sem ekki hefur áður verið reglubundið flug til.

Isavia vill koma með eftirfarandi ábendingar:

- Í 3. kafla greinargerðarinnar er fjallað um misjafnt ferðamynstur á landinu og rakin þróun á fjölda ferðamanna. Þar er tekið fram að þessar tölur eigi við um suðvesturhorn landsins en sveiflan sé miklum mun sterkari úti á landi, enda njóti það svæði ekki beins millilandaflugs að vetri til nema í algjörum undantekningartilvikum. Isavia tekur fram að Akureyrarflugvöllur er opinn allan ársins hring, hvort sem er fyrir innanlandsflug sem og millilandaflug, enda er flugvöllurinn einn af þremur varaflugvöllum vegna millilandaflugs. Hins vegar hefur vantað framboð á millilandaflugi á þessum árstíma en til að ráða bót á því þarf að efla markaðssetningu og koma á virku hvatakerfi.
- Í sama kafla kemur einnig fram að Akureyrarflugvöllur „nýtur raunar ekki heldur sömu aðstoðar stjórnvalda og flug um Keflavík“. Fullyrðing þessi er ekki alls kostar rétt og telur Isavia að hún hljóti að vera á misskilningi byggð. Keflavíkurflugvöllur er stærsti flugvöllur landsins og fellur því undir styrkjareglur ESB. Það felur í sér að flugvöllurinn er sjálfbær og er almennur rekstur hans og fjárfestingar fjármagnaðar af gjöldum sem notandi greiðir fyrir þjónustuna. Ríkinu er þó heimilt að styrkja tiltekna þjónustu í almannabágu, svo sem kostnað vegna ríkisfluga en það gildir um alla flugvelli landsins. Rekstur Akureyrarflugvallar er hins vegar að mestu leyti fjármagnaður með ríkisstyrkjum.
- 6. kafla greinargerðarinnar fjallar um stöðu millilandaflugs um Akureyrarflugvöll og sagt að millilandaflug um Akureyrarflugvöll hafi ekki náð að festa sig í sessi á liðnum árum og áratugum. Skýringarnar eru sagðar vera margar, en þó helst þær að fjármagn, bæði frá opinberum og einkaaðilum, hafi skort til markaðssetningar á flugvöllum á erlendri grundu. Isavia telur helstu skýringuna vera þá að skort hafi á fé til markaðssetningar Norðurlands sem áfangastaðar á erlendri grundu. . Kynning á

Norðurlandi sem áfangastað er það sem draga muni gesti inn á svæðið enekki flugvöllurinn sem slíkur. Þess má þó geta að Isavia hefur frá stofnun félagsins unnið að kynningu á Akureyrarflugvelli á alþjóðlegum ráðstefnum.

- Í 6. kafla er einnig fjallað um gosið í Eyjafjallajökli og afleiðingar þess á fjölda farþega um Akureyrarflugvöll. Í greinargerðinni segir að Akureyrarflugvöllur hafi átt í erfiðleikum með að rísa undir nafni sem varaflugvöllur í landinu sakir þrengsla á flughlaði og í flughöfn. Ljóst er að það ástand sem skapaðist í kringum gosið var alveg einstakt og ef byggja ætti aðstöðu til að geta tekist á við slíkar aðstæður þannig að allt ferlið frá innritun og þar til flugvél fer í loftið gangi snurðulaust fyrir sig, væri slík aðstaða verulega yfirdrifið og lítið nýtt í venjulegu árferði.
- Þá vekur Isavia athygli á því að í Samgönguáætlun þeirri sem nú liggur fyrir Alþingi er ekki gert ráð fyrir stækkun á flugstöð né gerð flughlaða á Akureyrarflugvelli. Ef meira fjármagn hefði verið til í Flugmálaáætlun Samgönguáætlunar hefði verið unnt að skoða að byggja nýtt flughlað á Akureyri á tímabili áætlunarinnar, enda er um frávík að ræða frá kröfum Flugmálastjórnar Íslands, en tekið er skýrt fram að stærð þeirra sem slík skapar ekki hættu.
- Í kafla 6 segir einnig að verði þingsályktunartillaga þessi samþykkt sé eðlilegt að horft verði til þess að flýta framkvæmdum á Akureyrarflugvelli; „enda ljóst að þær miklu annir sem nú eru í innanlandsflugi á staðnum setja hömlur á vöxt í millilandaflugi“. Isavia tekur undir það að eftirsóknarvert væri að fá nýja flugstöð og stærra flughlað. Betri aðstaða hlýtur alltaf að vera af hinu góða. Hins vegar telur félagið að fyrst verði að auka við millilandaflug og farþegastreymið um flugvöllinn áður en farið verði í slíkar framkvæmdir.
- Í 8. kafla greinargerðarinnar er lagt til að sérstaklega verði hugað að því að bjóða upp á hvatakerfi til að laða erlend flugfélög til Norðurlands, svo sem gert hafi verið við markaðsáttak sambærilegra flugvalla á jaðarsvæðum í grannlöndum Íslands. Tekið er fram að flestir þessara flugvalla bjóði upp á hvatakerfi eða upphafsstöð sem feli í sér að þau flugfélög sem hefja flug á nýjum flugleiðum ganga inn í verkefni til tveggja eða þriggja ára að uppfylltum ákveðnum skilyrðum. Isavia hefur þegar hafið uppsetningu á slíku hvatakerfi og er sú vinna nokkuð langt komin og stutt í að kerfið verði klárt. Isavia og Markaðsstofa Norðurlands hafa unnið að því í sameiningu að leggja línurnar með slíkt hvatakerfi bæði Akureyrarflugvöll, og sem einnig myndi nýtast fyrir Egilsstaðaflugvöll.

Að lokum vill Isavia ítreka að félagið tekur heilshugar undir það að meiri áhersla og fjármagni verði veitt til markaðssetningar í þeim tilgangi að efla heilsársferðabjónustu úti á landi og telur að mikil tækifæri geti falist í því. Isavia vill einnig taka fram að það er reiðubúið til að leggja sitt að mörkum til slíks verkefnis.

Fyrir hönd Isavia

  
Ingunn Ólafsdóttir

skrifstofustjóri