

Nefndasvið skrifstofu Alþingis
Austurstræti 8 – 10
150 Reykjavík.

Reykjavík 3. desember 2012

Efni: Umsögn Isavia um þingsályktunartillögu um nýsköpunaráttak til að stórefla heilsársferðapjónustu úti á landi. Þingskjal 275– 249 mál.

Vísað er til tölvupósts dags. 21. nóvember 2012 þar sem þingsályktunartillaga um nýsköpunaráttak til að stórefla heilsársferðapjónustu úti á landi er send Isavia til umsagnar. Sambærileg þingsályktunartillaga var lögð fram á 139. og 140. löggjafarþingi og sendi Isavia inn athugasemdir sínar við þær þingsályktunartillögur. Athugasemdir félagsins nú eru sambærilegar þeim athugasemdum sem sendar voru inn með fyrri þingsályktunartillögum.

Isavia fagnar framkominni þingsályktunartillögu og telur hana afar jákvætt skref í markaðssetningu Norðurlands sem ferðamannastaðar. Félagið hefur frá stofnun þess tekið virkan þátt í eflingu á heilsársferðapjónustu 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.

Athugasemdir Isavia eru eftirfarandi:

- 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 nokkuð 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 þarf að vera sjálfbær. Þannig er allur almennur rekstur hans, sem og fjárfestingar fjármagnaðar af gjöldum sem notandi greiðir fyrir þjónustuna. Ekki af framlögum frá ríkinu. 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. kafli 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 helstar þær að fjármagn, bæði frá opinberum og einkaaðilum, hafi skort til markaðssetningar á flugvellinum á erlendri grundu. Isavia telur helstu skýringuna vera þá að skort hafi á fé til markaðssetningar Norðurlands sem áfangastaðar erlendra flugfélaga, en það er landsvæðið í kringum flugvöllinn sem þarf að markaðssetja. Það er svæðið í kringum flugvöllinn sem dregur ferðamenn á staðinn, en ekki 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 vog 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 yfirdrifin og lítið nýtt í venjulegu árferði.
- Þá vekur Isavia athygli á því að í gildandi Samgönguáætlun er hvorki gert ráð fyrir stækkun á flugstöð né gerð flughlaða á Akureyrarflugvelli. Ef meira fjármagn hefði verið til í Flugmálaáætlun, 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 markaðsátak 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 slíka uppsetningu á samskonar hvatakerfum 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 síðustu vill Isavia taka fram að nafn félagsins er skrifað með lágstöfum ekki hástöfum eins og gert er í þingsályktunartillögum.

Isavia vill ítreka að félagið tekur heilshugar undir þær hugmyndir að meiri áhersla verði lögð á frekari markaðssetningu á Norðurlandi með veitingu frekari fjármagns og telur að mikil tækifæri gætu falist í því. Isavia vill einnig taka fram að félagið er reiðubúið til að leggja sitt að mörkum til slíks verkefnis.

Fyrir hönd Isavia



Ingunn Ólafsdóttir
skrifstofustjóri