

Nefndarsvið Alþingis

Umhverfis- og samgöngunefnd

Mál: nr. 480

Efni: Umsögn um þingsályktun um stefnumótandi byggðaaætlun fyrir árin 2018-2024

Í fyrirbyggjandi stefnumótandi byggðaaætlun eru skilgreind markmið stjórnvalda sem eru:

- a. jafna aðgengi að þjónustu
- b. jafna tækifæri til atvinnu og
- c. stuðla að sjálfbærri þróun byggða um allt land

Ýmsar aðgerðir eru taldar upp í ályktuninni sem styðja við þessi markmið en viljum við forsvarsmenn facebook hóps sem ber heitið „dýrt innanlandsflug – þín upplifun“ leggja áherslu á mikilvægi aðgerðar A-11 sem er nauðsynleg og tengist öllum ofangreindum markmið um stjórnvalda með byggðaaætlun. Þar segir:

Verkefnismarkmið: Að innanlandsflug verði raunhæfur kostur fyrir íbúa landsbyggðarinnar. Innanlandsflug verði skilgreint sem hluti almenningsamgangnakerfisins. Starfshópur mótí reglur sem geri innanlandsflug að raunhæfum valkosti fyrir íbúa með lögheimili á tilteknum svæðum. Styrkur verði veittur einstaklingum en ekki fyrirtækjum eða stofnunum, m.a. mætti hafa hina svokölluðu „skosku leið“ til hliðsjónar. Stefnt skal að því að vinnu starfshóps verði lokið fyrir árslok 2018 og niðurgreiðslur hefjist árið 2019.

Við skorum á stjórnvöld að koma aðgerðinni sem allra fyrst til framkvæmda og látum við hér með fylgja gögn og upplýsingar sem unnar hafa verið af ýmsum aðilum undanfarið ár til upplýsingar og kynningar á „skosku leiðinni“ svo kölluðu. Einnig viljum við benda ykkur, nefndarmönnum umhverfis- og samgöngunefndar, að fylgjast með sögum af upplifun íbúa á landsbyggðinni á þeirri hindrum sem núverandi verðlag á innanlandsflugi er varðandi lífsgæði á fjarlægari svæðum landsbyggðarinnar.

Virðingarfyllt

Ívar Ingimarsson

Unnar Erlingsson



SKOSKA LEIÐIN Í ÍSLENSKUM AÐSTÆÐUM

SPURT OG SVARAÐ!

Samstarfshópur atvinnuþróunarfélaga og Byggðastofnunar um innanlandsflug tók saman svör við spurningum sem hópurinn fékk í tengslum við skosku leiðina.

1. Í hverju felst „skoska leiðin“?

Skoska leiðin ber heitið Air Discount Scheme (ADS) og var sett á fót af skoskum stjórnvöldum árið 2005. Áætlunin hefur verið framlengd nokkrum sinnum, nú síðast árið 2015 á grundvelli greinar nr. 51 í reglugerð Evrópusambandsins nr. 651/2014. Markmiðið með ADS er að auka aðgengi að flugþjónustu á viðráðanlegu verði frá jaðarbyggðum í Skotlandi. Með 50% afslætti af flugfargjöldum íbúa með heimilisfesti á skilgreindum svæðum stuðlar ADS að félagslegri þátttöku íbúa jaðarbyggða í borgarsamfélaginu.

Sjá nánar á heimsíðu verkefnisins í Skotlandi: www.airdiscountscheme.com og í skýrslu frá skoskum stjórnvöldum hér í hópnum.

2. Hver er hugmyndin?

Hugmyndin er að á Íslandi verði innleidd áætlun sem byggir á skosku leiðinni – ADS.

Hvernig virkar áætlunin?

3. Hverjir eiga rétt á ADS?

Íbúar með lögheimili á skilgreindum landssvæðum sem falla undir stuðninginn fá aðgang að ADS og greiða sem nemur t.d. 50% af flugfari sem í okkar tilfelli væri milli heimilis og Reykjavíkur. Hin 50% fær flugfélagið greitt úr ADS afsláttarsjóði að vissum skilyrðum uppfylltum.

Í Skotlandi fá einnig svokölluð „registered third sector organisations“ aðgang að ADS. Undir þá skilgreiningu falla ýmis félagasamtök s.s. góðgerðarfélög, íþróttafélög, björgunarsveitir o.fl.

4. Hvernig virkar aðildin?

Í Skotlandi sækja menn um aðild að afsláttarumhverfinu og þurfa þá að staðfesta heimilisfesti með gögnum. Á Íslandi erum við með kennitölur og lögheimili ásamt lögum, ferlum og gagnagrunnum er þessu tengist.

5. Hvernig virkar greiðslufyrirkomulagið eða endurgreiðslan?

Í Skotlandi velur farþegi flugfar í bókunarvél flugfélags, skráir inn afsláttarkóða sem hann hefur fengið úthlutað á grundvelli heimilisfesti. Við það lækkar verðmiði fargjaldsins sem nemur afslættinum (50%) og farþegi greiðir sinn hluta. Flugfélag sækir síðan um greiðslu á afsláttarþættinum til ADS.



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

6. Verður bara til eitt verð á flugfargjaldi við þessa breytingu?

Nei, flugfélagið heldur sinni fluggjaldauppbyggingu (netfargjöld, fríðindafargjöld, hoppfargjöld o.s.frv.). Áfram er því hvati fyrir viðskiptavinum til að kaupa ódýrasta fargjaldið sem í boði er þar sem ADS veitir 50% afslátt af greiddu fargjaldi.

7. Hver á ekki rétt á ADS?

- Farþegar með lögheimili utan skilgreindra svæða áætlunarinnar.
- Farþegar sem fá ferðir sínar endurgreiddar að hluta eða öllu leyti frá opinberum aðilum eða þriðja aðila s.s. Tryggingastofnun.
- Farþegar sem eru að ferðast á viðskiptalegum grunni (t.d. á vegum fyrirtækja eða í eigin atvinnurekstri). Ferðalag á viðskiptalegum grunni er skilgreint sem slíkt burtséð frá því hvort ferðin sé einnig nýtt í persónulegum tilgangi.
- Farþegar sem ekki eru með gilda aðild að ADS.

8. Eru einhver takmörk á fjölda ferða?

Nei, í Skotlandi er engin takmörkun á fjölda ferða.

9. Gildir þetta bæði fyrir flug aðra leið sem og báðar leiðir?

Já, þetta gildir bæði fyrir kaup á flugi aðra leið sem og báðar leiðir.

10. Ég á sumarhús/annað heimili á skilgreindu svæði, á ég möguleika á að vera aðili að ADS.

Nei, aðild að ADS grundvallast á lögheimilisskráningu viðkomandi.

11. Ég/dóttir mín/sonur minn er í háskólanámi. Uppfylli ég/þau enn skilyrði fyrir aðild að ADS?

Já, ef viðkomandi er með lögheimili á skilgreindu svæði sem fellur undir áætlunina.



BYGGÐASTOFNUN

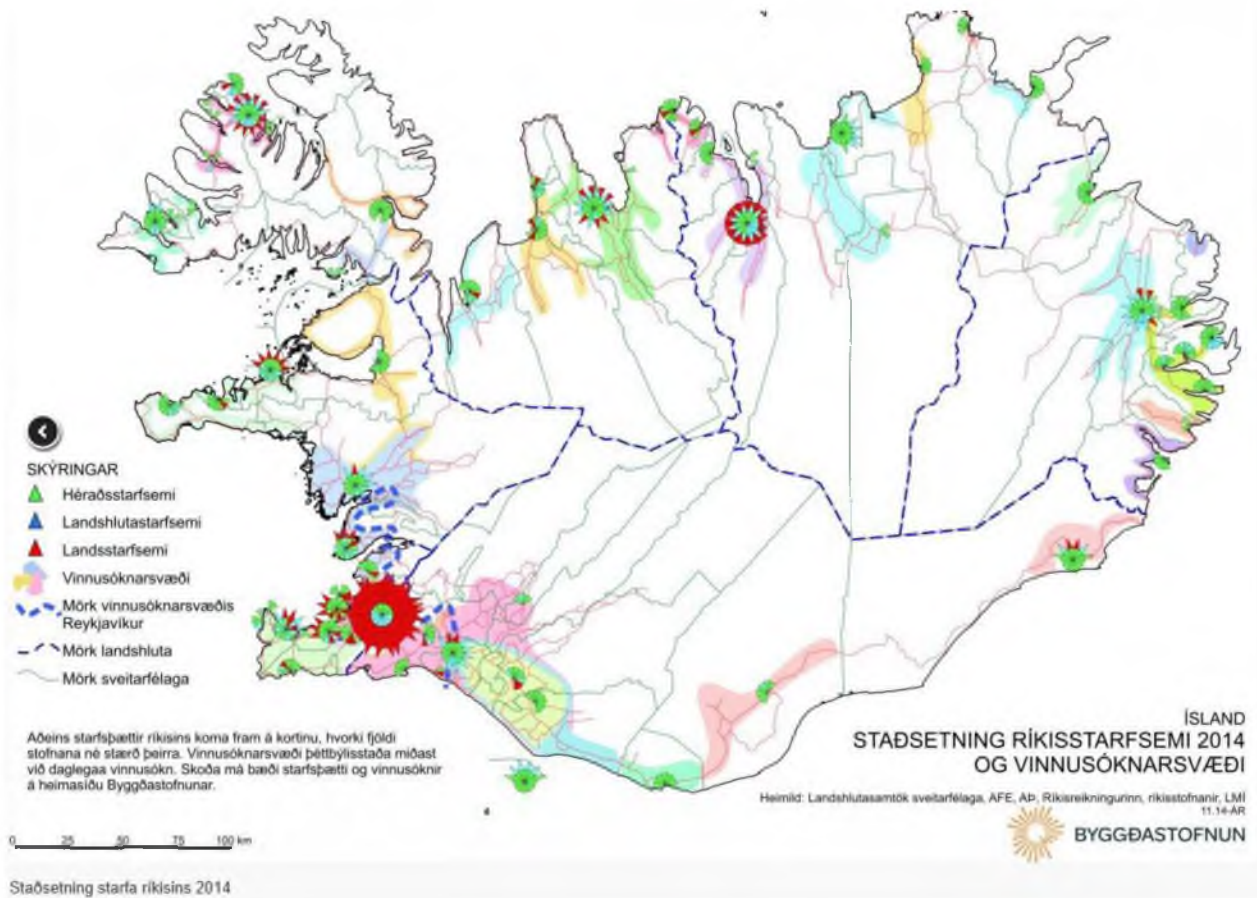


SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

Kostnaður og ábati

12. Hver eru helstu rökin fyrir þessu?

Samantekt Byggðastofnunar á staðsetningu ríkisstarfsemi á Íslandi og vinnusóknarsvæðum sýnir að stjórnsýslusvæði Íslands er höfuðborgarsvæðið. Það er því nauðsynlegt fyrir íbúa í samfélögum á landsbyggðinni að sækja þangað ýmsa þjónustu s.s. heilbrigðisþjónustu. Til að jafna aðstöðu íbúa Íslands er varðar aðgengi að þessari þjónustu þá er nauðsynlegt að útrýma eins og hægt er þeirri hindrum sem felst í löngum og kostnaðarsömum ferðalögum.



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

13. Hvað kostar þetta?

Á grundvelli gagna sem samstarfshópurinn aflaði frá flugfélögum sem sinna innanlandsflugi á Íslandi, er áætlaður kostnaður áætlunarinnar í upphafi um 600-800 milljónir króna á ári. Kostnaður myndi e.t.v. hækka með aukinni notkun innanlandsflugs en að sama skapi ætti bætt nýting að skapa svigrúm til verðlækkana og/eða bættrar þjónustu í formi aukinnar tíðni ferða.

Reynsla Skota er sú að notkun á innanlandsflugi er næm fyrir hagsveiflum og þ.a.l. getur heildarkostnaður verið breytilegur á milli ára.

Í Skotlandi eru um 8,5 milljónir punda lagðar í áætlunina eða 1,2 milljarðar íslenskra króna á núverandi gengi. Áætlað er að 5,4 milljónir manna hafi búið í Skotlandi árið 2016.

14. Er verkefnið ábatasamt fyrir ríkið?

Í gegnum tíðina hafa mismunandi sjónarmið legið til grundvallar bættum samgöngum:

- Samgöngubætur til að styðja við hugmyndir um vaxtakjarna eða vaxtasvæði
- Samgöngubætur til að rétta hlut jaðarbyggða
- Samgöngubætur til að auka umferðaröryggi og bæta umferðarflæði
- Samgöngubætur til að auka framleiðni samfélagsins
- Samgöngubætur til aukningar byggðafestu

Ætla má að ef flug verður skilgreint sem almenningssamgöngur með ADS verði auðveldara að laða að nýja íbúa og með því móti byggja undir öflugari samfélög um allt land.

15. Hver er félagslegur og fjárhagslegur ávinningur landsbyggðarinnar?

Bættar samgöngur auka lífsgæði íbúa. Með ADS má reikna með aukinni félagslegri þátttöku íbúa á landsbyggðinni í samfélagi höfuðborgar allra landsmanna þar sem verðlag verður minni hindrun á nýtingu flugs. Fjárhagslegur ávinningur eru lægri flugfargjöld og flug verður samkeppnishæfara við aðra fararkosti. Grunnþjónusta, s.s. heilbrigðisþjónusta hefur víða verið skorin niður á landsbyggðinni á sama tíma og hún er efld á höfuðborgarsvæðinu. Því mun ADS gera landsbyggðafólki auðveldara að sækja sameiginlega greidda grunnþjónustu sem þeir fá ekki í sínu nærsamfélagi.

16. Hver er ávinningur flugfélaganna?

Rekstrarskilyrði flugfélaga ættu að styrkjast þegar eftirspurn eftir flugi eykst. Aukin nýting á flugi ætti að gefa svigrúm til aukinnar tíðni eða lækkunar á verðlagi almennt sem gefur færi á að fá farþega í vélarnar sem ekki falla undir ADS.



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

17. Hver verða áhrifin á ríkisstyrktar leiðir og rekstur flugvalla?

Miðað er við að ADS sé innleidd sem viðbót við núverandi kerfi s.s.. núverandi ríkisstyrktar flugleiðir og greiðslur til reksturs innanlandsflugvalla.

18. Í hversu langan tíma á þetta að vera?

Á meðan flug er ákjósanlegri samgöngumáti en aðrir sem í boði eru, þá væri vænlegt að hafa ADS í gangi. Áætlunin hefur verið í gangi síðan 2005 í Skotlandi eða í 12 ár.

19. Hvað þarf að gerast svo hægt sé að hrinda þessu í framkvæmd og hvernig er þetta fjármagnað?

Í Skotlandi voru það skosk stjórnvöld (e. The Scottish government) sem hrintu áætluninni í framkvæmd og koma fjármunirnir af fjárlögum. Íslenska ríkið mun þurfa að taka ákvörðun um þetta mál, enda yrði þetta væntanlega fjármagnað af því.

20. Hvenær er hægt að byrja?

Um leið og fjármögnun liggur fyrir. Innleiðing á svona áætlun tekur alltaf einhverja mánuði þar sem margir hagaðilar koma að verkefninu. Það auðveldar verkið að góð fyrirmynd er til í Skotlandi.

21. Hverjir njóta góðs af þessu?

Íbúar með lögheimili á skilgreindum landssvæðum njóta góðs af þessu en einnig vinir þeirra og fjölskylda í borginni. Þá hagnast þjónustuveitendur á höfuðborgarsvæðinu af bættu aðgengi fólks af landsbyggðinni.

22. Bitnar þessi ákvörðun á einhverjum?

Aukið aðgengi að höfuðborginni getur veikt rekstrargrundvöll þjónustu í heimabyggð.

23. Getið þið tekið dæmi um ávinning fyrir íbúa á skilgreindu svæði?

Íbúi á Ísafirði sem þarf í dag að greiða um 44.300 kr. fyrir flug til Reykjavíkur og til baka þegar bókunarfyrirvari er skammur gæti átt kost á flugi til Reykjavíkur fyrir 22.150 kr. ef ADS væri til staðar. Fyrir þennan íbúa gæti þetta haft úrslitaáhrif um hvort hann mætir í fertugsafmælið hjá bróður sínum. Kostnaðurinn við aðrar leiðir til að komast til Reykjavíkur í tíma og fjármunum veltur á því hvað er tekið með í útreikninginn; fastakostnaður, breytilegur kostnaður, tími á akstri o.s.frv.



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

24. Gildir stuðningurinn á öllum flugvöllum landsins?

Það veltur á þeirri stefnumörkun sem liggur til grundvallar en miðað við byggðakort ESA þá gætu allir landsbyggðarflugvellirnir fallið undir ADS.

25. Hvað er áætlað að margir íbúar munu nýta þessa þjónustu og hversu oft?

Í Skotlandi eru um 72 þús. með aðild að áætluninni á landssvæði sem telur um 100 þús. manns. Í Skotlandi er engin takmörkun á fjölda ferða. Kostnaðurinn við áætlunina er um 1,2 milljarðar króna og er meðalkostnaður því um 17 þús. kr. á ári pr. virkan meðlim.

Sambærilegar stærðir á Íslandi gætu því verið að um 41 þús. sæki um aðild á landssvæði sem telur tæplega 60 þús. manns. Miðað er við þau svæði þar sem ferðatími (flug+bíll) er minni með því að nota flug en að keyra til Reykjavíkur. Miðað við áætlaðan heildarkostnað á bilinu 600-800 millj. kr. þá gæti meðalkostnaður pr. virkan meðlim verið um 14 - 19 þús. kr. á ári.

26. Nú hafa stéttarfélag verið að kaupa pakka af flugfélögunum og bjóða c.a. 50% afslátt af listaverði. Er einhver þörf á að vera að standa í þessu?

Ýmsir bjóða upp á hlunnindi fyrir sína meðlimi og á það bæði við um fyrirtæki og stéttarfélag. Gallinn við þetta er að þetta eru ekki almennar aðgerðir. Þú verður að vera meðlimur í ákveðnu stéttarfélagi eða launþegi hjá ákveðnu fyrirtæki til að falla undir þessar leiðir. Þessar leiðir eru ekki til þess fallnar að styðja við skilgreiningu á flugi sem almenningsamgöngum fyrir íbúa á landsbyggðinni.

27. Er hættu á að þetta hafi áhrif á ferðaþjónustu á landsbyggðinni?

Ef íbúar fara að nýta flug í meira mæli þá má gera ráð fyrir því að þjónusta batni. Sú bættu þjónusta ætti að nýtast bæði ferðamönnum og heimamönnum þó að ferðamenn hafi ekki aðgang að stuðningi úr ADS.

28. Er líklegt að ferðaframboð verði meira með þessari aðgerð?

Með aukinni nýtingu á flugi sem samgöngumáta þá er líklegt að smám saman byggist sterkari stoðir undir rekstur flugfélaga sem síðan verður hvati til aukins þjónustuframboðs.



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

29. Mun þetta hafa áhrif á flugverð?

Gert er ráð fyrir að flugfélög haldi farmiðauppbyggingu sinni. Með innleiðingu ADS verða flugfélögin að undirgangast samkomulag um verðlagseftirlit til að tryggja að afslátturinn leiði ekki til hækkunar á flugfargjöldum umfram almennar verðlags og launahækkanir. Áfram mun því verða hvati til að kaupa ódýrasta fargjaldið sem er í boði því afsláttur er veittur af greiddum farmiða.

30. Hver mun hafa eftirlit með þessu og hvernig verður því háttað?

Hægt er að fela einhverjum af núverandi eftirlits eða stjórnsýslustofnunum að hafa eftirlit með framkvæmd ADS. Hægt er að setja upp umhverfi þar sem viðurlög eru gagnvart misnotkun á áætluninni s.s. sektir eða að afturkalla aðild að áætluninni.

31. Er mögulegt að þessi aðgerð hvetji til samkeppni?

Í dag er ekki samkeppni á neinum af þeim 11 áætlunar flugleiðum sem í gangi eru. Ef aukning verður á flugleiðunum þá getur það verið samkeppnishvati fyrir áhugasama aðila.

32. Hvað finnst flugrekendum um þessa leið?

Eftir samtöl okkar við flugrekendur þá finnst þeim þetta áhugaverð leið og hvetja til skoðunar á henni.

33. Hver gætu áhrif verið fyrir aðila á höfuðborgarsvæðinu?

Íbúar landsbyggðarinnar munu vonandi nýta þjónustu í höfuðborginni í meira mæli en nú er. Einnig munu aðilar á höfuðborgarsvæðinu sem eiga fjölskyldu út á landi geta átt von á að fá hana oftar í heimsókn sem við vonum að sé gott mál 😊



BYGGÐASTOFNUN



SASS
SAMTÖK
SUNNLENSKRA
SVEITARFÉLAGA

skoska leiðin



INNANLANDSFLUG
SEM ALMENNINGSSAMGÖNGUR

1. Í hverju felst „skoska leiðin“?

Skoska leiðin ber heitið **Air Discount Scheme** (ADS) og var sett á fót af skoskum stjórnvöldum 2005. Áætlunin hefur verið framlengd nokkrum sinnum, nú síðast árið 2015 á grundvelli greinar nr. 51 í reglugerð Evrópusambandsins nr. 651/2014.

Markmiðið með ADS er að auka aðgengi að flugþjónustu á viðráðanlegu verði frá jaðarbyggðum. Að íbúar með heimilisfesti á skilgreindum jaðarsvæðum hafi betri aðgengi að stjórnsýslu, þjónustu og afþreyingu og stuðli að meiri félagslegri þátttöku í borgarsamfélaginu.

2. Hverjir eiga rétt á ADS og hverjir ekki?

Íbúar með lögheimili á skilgreindum landssvæðum fá aðgang að ADS og greiða 50% af flugfari sem í okkar tilfalli væri til Reykjavíkur. Í Skotlandi fá einnig ýmis félagasamtök s.s. góðgerðarfélög, íþróttafélög, björgunarsveitir o.fl. aðgang að ADS.

Farþegar með lögheimili utan skilgreindra svæða áætlunarinnar og þeir sem ekki eru með gilda aðild að ADS eiga ekki rétt á ADS. Einnig farþegar sem fá ferðir sínar endurgreiddar að hluta eða öllu leyti frá opinberum aðilum (t.d. Tryggingastofnun), þeir sem eru að ferðast á viðskiptalegum grunni (t.d. á vegum fyrirtækja eða í eigin atvinnurekstri).

3. Hver eru helstu rökin fyrir ADS?

Stjórnsýslusvæði Íslands er höfuðborgarsvæðið. Það er því nauðsynlegt fyrir íbúa á landsbyggðinni að sækja þangað ýmsa þjónustu s.s. heilbrigðisþjónustu. Til að jafna aðstöðu íbúa landsins er varðar aðgengi að þessari þjónustu þá er nauðsynlegt að útrýma eins og hægt er þeirri hindrun sem felst í löngum og kostnaðarsömum ferðalögum.

Bættar samgöngur auka lífsgæði íbúa. Með ADS má reikna með aukinni félagslegri þátttöku íbúa á landsbyggðinni í samfélagi höfuðborgar allra landsmanna þar sem verðlag verður minni hindrun á nýtingu flugs. Fjárhagslegur ávinningur eru lægri flugfargjöld og flug verður samkeppnishæfara við aðra fararkosti. Grunnþjónusta, s.s. heilbrigðisþjónusta hefur víða verið skorin niður á sama tíma og hún er eflað á höfuðborgarsvæðinu. Því mun ADS gera landsbyggðafólki auðveldara að sækja sameiginlega greidda grunnþjónustu sem þeir fá ekki í sínu nærsamfélagi.

Mismunandi sjónarmið liggja til grundvallar bættum samgöngum, eins og að styðja við vaxtakjarna eða svæði, rétta hlut jaðarbyggða, auka umferðaröryggi, bæta framleiðni landsvæða og til aukningar byggðafestu. Ætla má ef flug verður skilgreint sem almenningssamgöngur með ADS verði auðveldara að laða að nýja íbúa og með því móti byggja undir öflugari samfélög og fleiri sterka byggðakjarna um allt land.



#4. Hvemig virkar aðild og greiðslufyrirkomulag?

Í Skotlandi sækir fólk um aðild og staðfestir heimilisfesti með gögnum. Þegar valið er flugfar í bókunarvél flugfélags, er skráð inn afsláttarkóði sem hann hefur fengið úthlutað og við það lækkar verðmiði fargjaldsins sem nemur afslættinum (50%) og farþegi greiðir sinn hluta.

Flugfélagið heldur sinni fluggjaldauppbyggingu (net-, fríðindagjöld o.s.frv.). Áfram er því hvati fyrir viðskiptavinum til að kaupa ódýrasta fargjaldið. Engin takmörk eru fyrir fjölda ferða og bæði er hægt að kaupa miða aðra leið og báðar. Flugfélag sækir síðan um greiðslu á afsláttarþættinum til ADS.

#5. Hver er áætlaður kostnaður ADS og hversu margir munu nýta þessa þjónustu á Íslandi?

Á grundvelli gagna frá flugfélögum sem sinna innanlandsflugi á Íslandi, er áætlaður kostnaður 600-800 milljónir króna á ári. Kostnaður gæti hækkað með aukinni notkun innanlandsflugs en að sama skapi ætti bætt nýting að skapa svigrúm til verðlækkana og/eða bættrar þjónustu. Miðað við áætlaðan heildarkostnað þá er meðalkostnaður pr. virkan meðlim 14-19 þúsund krónur á ári.

Sé tekið mið af hlutfallstölum frá Skotlandi gætu orðið 41 þúsund þátttakendur héraendis á landssvæði sem telur um 60 þúsund íbúa. Miðað er við svæði þar sem ferðatími (flug+bíll) er minni með því að nota flug en að keyra til Reykjavíkur.

#6. Hvað með eftirlit og líkleg áhrif á flugverð?

Hægt er að fela einhverjum af núverandi eftirlits eða stjórnsýslustofnunum að hafa eftirlit með framkvæmd ADS. Í Skotlandi gangast flugfélög sem taka þátt í ADS undir auknar skyldur til að veita aðgang að gögnum til að fyrirbyggja að verð hækki umfram það sem eðlilegt þykir og viðurlög eru gagnvart misnotkun á áætluninni s.s. sektir eða afturköllun aðildar.

Í dag er ekki samkeppni á neinum af þeim 11 áætlunar flugleiðum sem í gangi eru. Ef aukning verður á flugleiðunum þá getur það verið samkeppnishvati fyrir áhugasama aðila.

#7. Hvenær er hægt að byrja og hvað þarf til?

Í Skotlandi hrintu skosk stjórnvöld áætluninni í framkvæmd og koma fjármunirnir af fjárlögum. Íslenska ríkið mun þurfa að taka ákvörðun, enda yrði þetta fjármagnað af því. Um leið og fjármögnun liggur fyrir getur innleiðing hafist en áætlun tekur alltaf einhverja mánuði þar sem margir hagaðilar koma að verkefninu. Það auðveldar verkið að góð fyrirmynd er til í Skotlandi.