



Umhverfis- og samgöngunefnd Alþingis

Kópavogur, 25. október 2018

**Efni:** Tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, 172. mál og tillaga til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033, 173. mál.

Öryggisnefnd Félags íslenskra atvinnuflugmann (ÖFÍA) hefur kynnt sér Samgönguáætlun fyrir árin 2019–2033) og Samgönguáætlun fyrir árin 2019–2023, þskj. 174 – 173. mál og þskj. 173-172. mál sem nú er til meðferðar á Alþingi.

ÖFÍA vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Framkvæmdir við stækkun flughlaða Akureyrar- og Egilsstaðaflugvallar þola ekki 10-15 ára bið eins og lagt er upp með. Á hverjum degi koma um 60 til 80 flugvélar til Keflavíkurflugvallar og í mörgum tilfellum eru Akureyrar- og Egilsstaðaflugvellir notaðir sem varaflugvellir. Hins vegar er einungis pláss fyrir 4-5 farþegaþotur á hvorum flugvelli með góðu móti. Þann 2. apríl síðastliðinn skapaðist nokkuð alvarlegt ástand þegar sjö flugvélar þurftu að hverfa frá Keflavíkurflugvelli, ein lenti í Glasgow, tvær á Akureyri og fjórar á Egilsstöðum. Af þeim sökum var vart pláss fyrir fleiri flugvélar á fyrrnefndum flugvöllum. Þar sem fyrrnefndir flugvellir eru takmarkaðir leiddu aðstæður þennan dag til þess að ein þeirra flugvéla sem þurfti að hverfa frá Keflavíkurflugvelli til Egilsstaða hafði gengið verulega á eldsneytisforða sinn og var 8. mín frá því að lýsa yfir neyðarástandi vegna eldsneytisskorts. Ástæður þessa eru óviðunandi aðbúnaður og þjónusta með tilliti til tíðni flugumferðar á Íslandi.

Verkefnalisti vegna nauðsynlegrar endurnýjunar búnaðar á flugvöllum landsins er orðinn langur og fjölbreyttur vegna vanfjárfestingar síðustu ára. Þessi langvinna þróun veldur brestum í flugvallakerfinu sem almenningi eru huldur en eru engu að síður ógn við flugöryggi.

Í tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun, þskj. 173, segir á bls. 37:

*Notendagjöld á Reykjavíkurflugvelli eru hliðstæð gjöldum á Keflavíkurflugvelli en gjöld á öðrum flugvöllum hafa verið mun lægri. Nauðsynlegt fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hefur verið metið um 700 millj. kr. á ári að núvirði en uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestingar undanfarin ár þýðir að hún nemur nú um 1.200 milljónum króna árlega næstu árin ef koma á innviðum innanlandskerfis í viðunandi horf á næstu fimm árum.*

*Síðustu 10 ár hefur að meðaltali verið varið að núvirði um 365 milljónum króna til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði. Það er rétt rúmlega helmingur af því fjármagni sem talið er nauðsynlegt til að verja árlega til viðhalds á núverandi mannvirkjum. Fjármagni til viðhalds er og verður forgangsraðað til áætlunarflugvalla og þá sérstaklega til viðhalds flugbrauta.*



ÖFÍA tekur undir þessi sjónarmið, þetta eru blákaldar staðreyndir sem varða flugöryggi og almannahagsmuni. Samkvæmt fyrrnefndri tillögu er á næstu árum einungis 2.316 milljónum ætlað í viðhald og reglubundna endurnýjun flugvalla sem teljast í grunneti og annarra landingarstaða, þegar í raun þörfin er 3.500 milljónir til að halda þessum flugvöllum í viðunandi ástandi og tryggja þannig flugöryggi á þessum flugvöllum.

Þá gerir ÖFÍA athugasemdir við fullyrðingu í fimm ára samgönguáætlun um að enginn flugvallanna sé sjálfbær. Í skýrslu um félagshagfræðilega greiningu á framtíð áætlunarflugs innanlands, sem gefin var út af innanríkisráðuneytinu árið 2014<sup>1</sup> kemur eftirfarandi fram:

*Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar er núvirtur ábati af innanlandsflugvallakerfinu á landsbyggðinni í heild um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013 miðað við arðsemistímann 2013-2053 (uppsafnaður ábati til 40 ára) en þar hefur verið leiðrétt fyrir óvissu í bakgrunnsbreytum, m.a. farþegaspá. Munar þar mestu um ábata notenda af notkun flugsins og ábata vegna aukins öryggis í samgöngum. Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.*

Það má því öllum vera ljóst að fjármunum sem varið er til uppbyggingar og viðhalds flugvalla er vel varið. ÖFÍA hefur skilning á því að ríkið þarf að fjármagna ýmsa starfsemi sem hefur takmarkaða tekjustofna. Fluggeirinn á Íslandi hefur löngum búið við það fyrirkomulag að tekjurnar sem reksturinn skapar renna beint í ríkissjóð en uppbygging og viðhald mannvirkja er háð úthlutunum á fjárlögum. Það hlýtur þó að teljast grundvallaratriði að flugvallarmannvirkjum og leiðsögubúnaði sé haldið við með þeim fjármunum sem greinin aflar.

Flugrekstur skiptir verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun landsins og er mikilvæg stoð í hagkerfinu. Í þessu sambandi vill ÖFÍA minna á skýrslu gefna út af *Oxford Economics* frá árinu 2011 um efnahagslegan ábata af flugrekstri á Íslandi.<sup>2</sup> Þar kemur fram að flugrekstur hefur veruleg áhrif á íslenskt efnahagslíf og stóð þá undir 6,6% af landsframleiðslu. Eftir mikinn vöxt síðustu ára telja heimildarmenn okkar að framlagið sé nú að nálgast 18% miðað við sömu forsendur.

Með tilliti til framangreinds eru framlög til uppbyggingar og viðhalds flugvallarmannvirkja og leiðsögubúnaðar ekki í neinu samræmi við þær tekjur sem fluggeirinn skilar.

Það er einlæg von ÖFÍA að Alþingi taki til endurskoðunar fyrirliggjandi í þá samgönguáætlanir sem og forgangsraði verkefnum og fjárútlátum með flugöryggi að leiðarljósi.

Virðingarfyllst,

Ingvar Tryggvason  
Formaður ÖFÍA

<sup>1</sup> *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands (rafræn útgáfa)*. Innanríkisráðuneytið, 2014.

<https://www.stjornarradid.is/media/innanrikisraduneyti-media/media/frettir-2014/Flugskvrsla---felagshagfraedileg-greining.pdf>

<sup>2</sup> *Efnahagslegur ábati af flugrekstri á Íslandi*. Oxford Economics, 2011.

[https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/6937/IATA\\_Oxford\\_Economics.pdf?sequence=1](https://rafhladan.is/bitstream/handle/10802/6937/IATA_Oxford_Economics.pdf?sequence=1)