

Flugmálafélag Íslands hefur kynnt sér Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2033 og Samgönguáætlun fyrir árin 2019-2023, þskj. 174 -1 7 3 . mál og þskj. 173-172. mál sem nú er til meðferðar á Alþingi.

Flugmálafélag Íslands vill koma eftirfarandi athugasemdum á framfæri.

Á síðastliðnum árum hefur eftirspurn eftir flugmenntuðu fólki aukist umtalsvert. Hjá einu af stóru atvinnufélögum hafa 60-70 flugmenn verið ráðnir árlega á sl. 3 árum og er útlit fyrir að félagið þurfi 80-100 flugmenn á hverju ári miðað við vaxtaráætlanir. Þá eru eftir hin atvinnufélögin sem hafa álíka metnaðarfullar áætlanir. Rúmlega 410 nemendur eru í atvinnuflugmannsnámi og álíka fjöldi í einkaflugmannsnámi, flugvirkjum og öðrum greinum tengdum flugi. Það er þó varla nóg til þess að anna þeirri eftirspurn eftir vinnuafli sem flugiðnaðurinn kallar á. Flugrekstur á Íslandi er í nokkurri sérstöðu þar sem fjöldi fagmenntaðs fólks í flugi er mun hærri á Íslandi en í flestum öðrum löndum. Flug skipar stóran sess í samgöngumálum þjóðarinnar og hefur borið uppi þá aukningu ferðamanna sem heimsækja Ísland. Stuðningur við þessa grein hefur þó verið með því lægsta sem gerist í heiminum.

Vegna þessarar miklu eftirspurnar eykst þörfin fyrir hæfa flugkennara og aðra sem sinna flugkennslu til að halda uppi öflugri framleiðslu sérmenntaðs starfsfólks. Stuðningur við menntun flugstéttanna er mjög takmarkaður og verða nemendur að fjármagna námið að mestu leiti sjálfir. Áhuginn á flugnámi er mikill og efniviðurinn er til staðar.

Þessi eftirspurn verður ekki mönnum með erlendu vinnuafli nema að takmörkuðu leiti. Eftirspurn eftir flugmönnum er mikil á heimsvísu og alls óvíst að erlendir aðilar leiti til íslensku félaganna eftir vinnu til lengri tíma.

Á Keflavíkurflugvelli hefur flugumferðarþjónusta við kennsluflug verið takmörkuð gríðarlega vegna aukinnar flugumferðar í tengslum við vöxt atvinnufélaganna og er nú svo komið að aðeins örfáar klukkustundir nýtast í flugkennslu yfir sumartímann. Í Reykjavík hefur sífellt verið þrengt að flugkennslu með takmörkunum á flugumferðarþjónustu og aðstöðuleysi.

Fjöldi lendingarstaða hefur verið lokað á síðastliðnum árum. Fjöldinn er á fimmta tug frá því sem mest var. Vanalega hefst lokun lendingarstaðar með skorti á viðhaldi sem síðan sem leiðir af sér slæmt ástand lendingarstaðar og að lokum þarf að leggja í umtalsverðan kostnað við enduruppbyggingu svo flugöryggi sé ekki ógnað. Lendingarstaðirnir eru liður í auknu flugöryggi en jafnframt nýtast þeir til viðbragðsþjónustu úti á landi. Á síðastliðnum árum hafa þeir verið nýttir í auknum mæli við dreifingu ferðamanna út á land sem og almennt í ferðarþjónustu. Með breytingum á reglugerðum opnast möguleikar á notkun eins hreyfils skrúfupotna í innanlandsflugi en lendingarstaðir á flugleiðinni eru nauðsynlegir til að gera mönnum kleift að nýta sér slíkar vélar. Ástæða þess að Evrópureglur breyttust til að geta nýtt slíkar vélar var einmitt til að minnka rekstrarkostnað og losun gróðurhúsalofttegunda. Aukin notkun slíkra véla styður því við stefnu samgönguáætlunar um minni notkun á jarðefnaeldsneyti og minnkar losun. Þá nýtast allir lendingarstaðir við flugkennslu og almennt í einkaflugi til þess að auka fjölbreytileika og styðja við aukna notkun flugsins, enda þurfa flugmenn þjálfun á mismunandi flugbrautum og umhverfi en sérstaða íslenskra flugmanna er einmitt sú víðtæka reynsla sem þeir öðlast í íslensku veðurumhverfi og landslagi þar sem ýmsar áskoranir eru til staðar.

Vandi flugkennslu og einkaflugs er því að stærstu leiti skortur á aðstöðu og flugumferðarþjónustu auk skorts á stuðningi við flugnám. Ef ekkert verður að gert er hætt við því að það tækifæri sem felst í

auknum flugrekstri glatist eða nýtist ekki með fullnægjandi hætti. Minnt er á að íslenskar sem erlendar rannsóknir sýna fram á að flugsamgöngur eru þjóðhagslega arðbærar, þær stytta ferðatíma og auka lífsgæði íbúanna. Hagræðið skiptir milljörðum og má telja að fullu eðlilegt að samfélagið styðji áfram við rekstur flugvalla svo þessum ábata megi halda.

Í ljósi ofangreinds gerir Flugmálafélag Íslands athugasemd við forgangsröðun viðhaldsáætlunar sem birtist í grein 2.2.2. en þar kemur fram að:

"Í forgangi eru áætlunarflugvellir, næst þeir landingarstaðir sem notaðir eru til sjúkraflugs en aftast í röðinni eru aðrir landingarstaðir. "

Eðlilegra væri að segja: "Áætlunarflugvellir fá mest fjármagn til viðhalds og reksturs, en aðrir landingarstaðir hljóta einnig nauðsynlegan stuðning til að tryggja sjúkraflug í neyðartilvikum, öryggi samgangna og styðja öfluga flugkennslu."

Og í nánú framhaldi kemur eftirfarandi fram:

"Því er ljóst að viðhald flugvalla og landingarstaða verður í lágmarki innan þessa fjárhagsramma."

Betur færi á því að segja að: "Leitað verður leiða til að auka skilvirkni í rekstri smærri landingarstaða og nýta þá fjármuni betur sem ætlaðir eru til viðhalds og reksturs þeirra."

Nauðsynlegt viðhald landingarstaða hleypur á nokkrum milljónum króna en ekki tugum og hundruðum milljóna líkt og á áætlunarflugvöllum og því ekki til mikils ætlast. Sparnaður í viðhaldi landingarstaða hrekkur því skammt í stóra samhenginu en án þessa viðhalds eyðileggjast þessir landingarstaðir og þeim verður lokað eins og saga síðastliðinna ára sýnir.

Nær væri að forgangsraða í þágu flugöryggis og flugmenntunar til jafns við aðra tegund flugs.

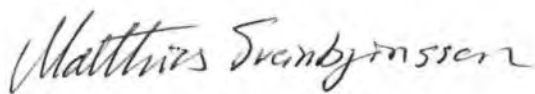
Fyrrgreindri forgangsröðun hefur jafnframt verið beitt í flugumferðarþjónustu sem hefur endurtekið látið kennsluflug líða fyrir undirmönnun og sparnað með rofi á þjónustu með tilheyrandi töfum á framgangi flugmenntunar á meðan erlend loftför og almannaflyg hljóta fulla þjónustu. Oft og tíðum hefur kennsluflugi verið meinaður aðgangur að flugumferðarþjónustu á Reykjavíkflugvelli, þjónustu sem ríkissjóður greiðir fyrir í samræmi við þjónustusamning við ISAVIA. Mismunur á notendum þjónustunnar er með öllu óásættanleg. Þá skal tekið fram að flæðistakmarkanir geta verið nauðsynlegar og þá ættu allir notendur að verða fyrir barðinu á rekstrarvanda þjónustuaðila flugumferðarþjónustu en ekki eingöngu kennslu- og einkaflug.

Flugmálafélag Íslands leggur því til að fjármagn það sem þörf er á vegna viðhalds landingarstaða verði bætt við áætlunina og aukið til að mæta uppsafnaðri viðhaldsþörf og að áætlunin geri ráð fyrir því að þeim stuðningi verði haldið áfram.

Flugmálafélag Íslands leggur jafnframt til að forgangsraðað verði í þágu flugkennslu og einkaflugs.

Flugmálafélag Íslands býður til samstarfs um að efla nýtingu landingarstaða og nýta fjármuni til viðhalds á þeim með skilvirkum hætti.

Virðingarfyllt,



Matthías Sveinbjörnsson

Forseti Flugmálafélag Íslands