

Dags.: 13.1.2020

Efni: Umsögn Flugfélags Austurlands um tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun fyrir árin 2020-2024, 434. mál og tillögu til þingsályktunar um samgönguáætlun fyrir árin 2020 - 2034, 435. mál.

Flugfélag Austurlands hefur kynnt sér ofangreind skjöl er varða stefnu næstu ára í samgöngumálum og hefur athugasemdir fram að færa við málaflokka sem snúa að flugsamgöngum.

Framlög til flugmála hafa skroppið saman á síðustu 20 árum, svo mikið í raun að þau hafa lækkað um 25% í hlutfalli við tekjur ríkissjóðs síðan árið 2000. Það gerist þrátt fyrir að búið sé að bæta við verkefnum á Samgöngustofu (áður Flugmálastjórn) svo sem umferðareftirlitsmálum og skráningu ökutækja og skipa og sameina Rannsóknarnefnd Flugslysa í Rannsóknarnefnd Samgönguslysa (RNSA).

Þó svo að allur kostnaður Samgöngustofu og RNSA sé lagður saman við rekstarkostnað af flugvöllum og flugleiðsögu á árinu 2020, þá hefur átt sér stað 25% lækkun á framlagi ríkisins. Ef flugstarfsemi þessara stofnana væri tekin út ein og sér væri lækkunin mun meiri á síðustu 20 árum.

Það er því ástæða til að staldra við. Marg oft hefur verið bent á að flugiðnaðurinn stendur undir stórum hluta af landsframleiðslu, eða nærri 12-14%. Íslendingar nýta sér flug í miklum mæli og útreikningar á þjóðhagslegum ávinningi flugsamgangna sýnir að arður að innanlandsflugi er umtalsverður eða hartnær 45% til næstu 30 ára. Hraðar og öruggar samgöngur við byggðir landsins eykur samkeppnishæfni smærri byggðarlaga og lífsgæði jafnast á milli landshluta til aukins jöfnuðar.

Það skýtur því skökku við, þrátt fyrir allar þessar upplýsingar, að fjárfestingarstefna í flugvöllum innanlands skuli nánast heyra sögunni til, því Íslendingum fjölgar statt og stöðugt og ferðamönnum hefur fjölgað gríðarlega á síðustu árum. Yfir 90% ferðamanna sem velja Ísland sem áfangastað, hafa gert það vegna náttúru landsins. Helmingur þeirra leitar einna helst að ósnortinni náttúrufegurð sem er víðsvegar um landið utan höfuðborgarsvæðisins. Því ættu öruggar og skjótar flugsamgöngur á smærri staði á landsbyggðinni að vera í uppsveiflu en ekki í núverandi stöðu þar sem flugbrautum á landsbyggðinni er lokað hverri af annarri vegna fjárskorts.

Allir flugvellir landsins eru einnig varaflugvellir fyrir flug á smærri vélum, hvort sem þeir eru áfangastaður eða brottfararstaður. Það er mikil lukka að geta beint flugvél sinni að nærliggjandi flugvelli ef neyðarástand kemur upp enda eru þeir nýttir af sjúkraflugvélum og þylum þegar slys verða í næsta nágrenni við þá eins og nýleg atvik sýna þar sem bæði Blönduósflugvöllur og Fagurhólmsmýri hafa verið nýttir til að lenda sjúkraflugvélum. Tíminn sem flugið nær að nýta svo vel, getur nefnilega verið lífsspursmál.

- **Endurskoða þarf áætlanir um viðhald** á smærri flugvöllum og lendingarstöðum. Þeir eru nú í sívaxandi mæli að verða að mikilvægum áfangastöðum fyrir ferðamenn sem kjósa útsýnisflug og leiguflug út á land. Öryggishlutverk þeirra er ekki síst mikilvægt og bæta þarf viðhald þeirra og umfram allt má ekki loka þeim.
- **Blindaðflug með gerfihnattaleiðsögu** gefa möguleika á hagkvæmum og öruggum flugleiðum að flugvöllum sem ekki hafa til að bera aðflugsbúnað á jörðu niðri. Kostnaður við gerð slíkra aðfluga

er einungis brot af því sem áður þurfti þar sem engan búnað þarf á jörðu niðri. Í þessu sambandi er bent á Evrópska EGNOS gerfihnattakerfið sem tryggir nákvæma flugleiðsögu en er ekki nothæft á vesturhluta landsins. Hins vegar eru miklir möguleikar á að nýta slíka aðflugstækni á Austurlandi og þarf því að spýta í lófana og vinna að því að kerfið sé hægt að nota á öllu Íslandi. Ekki er nóg að verja 1 m.kr á ári í hönnun aðfluga eins og samgönguáætlun gerir ráð fyrir.

- **Rannsóknir flugslysa** á Íslandi taka óheyrilega langan tíma eða allt að fjögur ár frá því að alvarlegt slys verður. Slíkt er með öllu óviðunandi og við þessu þarf að bregðast. Öryggi felst meðal annars í því að geta dregið lærdóm af slysum með því augnamiði að minnka líkurnar á frekari slysum. Miðað er við að sá tími sem rannsókn taki sé ekki lengri en eitt ár samkvæmt alþjóðlegum viðmiðum. Úrbóta er því þörf og mikilvægt að rannsóknarnefnd samgönguslysa fái nægilegt fjármagn til að standa undir þeirri ábyrgð að koma mikilvægum upplýsingum um flugslys sem fyrst í skýrslu svo hægt sé að draga lærdóm af þeim.
- **Bygging flugstöðvar á Reykjavíkurflugvelli** hefur um langa hríð verið í samgönguáætlunum og heimildir til handa ráðherrum að gera samninga við Reykjavíkurborg um endurnýjun þessa mikilvæga mannvirkis. Mikilvægt er að hrinda þessum áformum í framkvæmd þar sem náðst hefur sátt um Reykjavíkurflugvöll til næsta áratugs að minnsta kosti á meðan aðrir kostir eru skoðaðir. Rekstur ISAVIA á flugstöðinni í Keflavík sýnir að slíkur rekstur getur verið einkar ábatasamur þegar aðstaðan býður upp á öfluga þjónustu og verslunarrekstur í slíkri samgöngumiðstöð. Verslunarmiðstöð í Vatnsmýrinni væri nýlunda fyrir þá 350.000 farþega sem nota Reykjavíkurflugvöll á ári auk þess að vera kærkomin viðbót fyrir íbúa Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar.

Flugfélag Austurlands stundar útsýnisflug á Austurlandi og sinnir flugþjónustu í fjórðungnum og víðar um land og harmar lokanir flugvallanna á Breiðdalsvík og Borgarfirði Eystra. Slíkar aðhaldsaðgerðir bitna á möguleikum landsbyggðarinnar til að nýta flug með hagkvæmum og skjótum hætti og skerðir uppbyggingu ferðaþjónustu á þeim landsvæðum.

Virðingarfyllst,

Kári Kárason

Flugrekstrarstjóri

Flugfélag Austurlands