

Athugasemdir Markaðsstofu Norðurlands við Samgönguáætlun 2020-2034 (og 2020-2024)

Markaðsstofa Norðurlands (MN) sendir inn eftirfarandi athugasemdir við Samgönguáætlun 2020-2034:

- MN gangrýnir harðlega og mótmælir fjársvelli til flugvalla og flugleiðsöguþjónustu:
 - Framlög til flugvalla og flugleiðsöguþjónustu fara minnkandi frá árinu 2020.
 - Akureyrarflugvöllur fær aðeins 5,9 % af framlögum til viðhalds á alþjóðaflugvöllum þremur utan Keflavíkurflugvallar.
 - Framlög til stofnkostnaðar og nýframkvæmda á flugvöllum landsins, þ.m.t. alþjóðaflugvöllum, er 0 kr. næstu 5 árin, að undanskildum 30 milljónum í Reykjavíkurflugvöll árið 2020.
- MN gerir kröfu á að haldið verði áfram með þróun á Akureyrarflugvelli sem alþjóðaflugvelli og farið verði í heilstæða uppbyggingu þannig að hann uppfylli þær þarfir sem alþjóðaflugvelli ber að gera og mögulegt sé að byggja þar upp aukið millilandaflug.
- MN hvetur stjórnvöld til að fjármagna án tafar nauðsynlega uppbyggingu á Akureyrarflugvelli.
- MN fagnar því að Vatnsnesvegur sé kominn á Samgönguáætlun, en harmar að það skuli ekki vera fyrr en á síðasta tímabili áætlunarinnar. Brýn þörf er á úrbótum fyrr.
- MN gerir athugasemdir við að framlög til vegaframkvæmda næstu 15 árin eru afgerandi minnst á Norðursvæði. Ríflega 30% af vegakerfi landsins er á Norðursvæði en framlög til nýframkvæmda næstu 15 árin eru tæplega 10% af heildarfjárframlögum.
- MN leggur áherslu á að fjármunir til vetrarþjónustu verði auknir til þess að tryggja aðgengi ferðamanna að náttúruperlum, s.s. vegi 862 að og frá Dettifossi og vegi 711 að og frá Hvítserk.

Athugasemdir um einstaka liði Samgönguáætlunar 2020-2024:

2. Flugvellir og flugleiðsöguþjónusta

2.1 Tekjur og framlög

MN gerir alvarlegar athugasemdir við misræmi í Samgönguáætlun milli þess sem sagt er nauðsynlegt að gera og því sem síðan er fjármagnað. Í þessum kafla segir:

Nauðsynleg fjárþörf til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hefur verið metin um 700 millj. kr. á ári að jafnaði. En uppsöfnuð þörf undanfarin ár auk kostnaðar vegna nýrra krafna í reglugerð um flugvelli þýðir að á næstu fimm árum þyrftu framlög að vera um 1.400 millj. kr. á ári ef koma á innviðum innanlandskerfis í viðunandi horf.

Jafnframt kemur fram að framlög til málaflokksins eiga að verða 527 milljónir 2020 og fara svo minnkandi, eða samtals 2.368 milljónir á næstu 5 árum. Það vekur furðu að það eigi einungis að veita tæplega 2,4 milljörðum til málaflokksins þegar þörfin er 7 milljarðar.

Framlög til viðhalds og reglubundinnar endurnýjunar á alþjóðaflugvöllum þremur eru samtals 1.319 milljónir næstu 5 árin. Þar af er einungis 78 milljónir ætlaðar í Akureyrarflugvöll og 18 í Egilsstaðaflugvöll, eða samtals 96 milljónir fyrir Akureyri og Egilsstaði næstu 5 árin.

Þetta þýðir að innviðir Akureyrarflugvallar munu ekki komast í viðunandi horf á þessum tíma. Með öðrum orðum, það er meðvituð ákvörðun stjórnvalda að viðhalda ekki þeim verðmætum sem eru fólgin í flugvöllum landsins. Þetta gengur þvert á stefnu stjórnvalda um uppbyggingu innanlandsflugs sem almenningsgangna og yfirlýstan vilja stjórnvalda til að byggja upp Akureyrarflugvöll sem alþjóðaflugvöll.

MN gerir mjög alvarlegar athugasemdir við þetta og hvetur stjórnvöld til að bæta hér úr og veita fjármunum til nauðsynlegs viðhalds og endurbóta á innanlandsflugvöllum landsins.

2.2 Gjöld

2.2.1 Rekstur og þjónusta

Áætlun þessi gerir ráð fyrir óbreyttri þjónustu á flugvöllum og landingarstöðum í grunnneti. Hugsanlegt er að þjónustan skerðist á nokkrum flugvöllum ef ekki næst að tryggja fjármagn svo hægt sé að uppfylla kröfur reglugerðar um flugvelli.

Hér er stefnt að óbreyttri þjónustu, en jafnframt viðurkennt að þjónustan geti skerast af því að fjármunir málaflokksins dugi ekki að óbreyttu til þess. Í Samgönguáætlun til 2034 er ekki gert ráð fyrir neinni aukningu á framlagi ríkisins til málaflokksins á næstu tímabilum. Sem getur aðeins þýtt að þjónustan mun skerðast smám saman næstu 15 árin. MN gerir alvarlegar athugasemdir við þetta fjársvelti málaflokksins.

2.2.2 Stofnkostnaður og viðhald

Við gerð þessarar áætlunar er miðað við að forgangsraða á eftirfarandi hátt:

- 1. Viðhald flugbrauta.*
- 2. Brýnasti flugleiðsögu- og fjarskiptabúnaður.*
- 3. Aðflugs- og brautarljósabúnaður og tilheyrandi rafkerfi til að tryggja nákvæmni í aðflugi í slæmu skyggni auk innviða sem þegar liggja undir skemmdum.*

MN skilur þessa forgangsröðun vegna öryggissjónarmiða, en gagnrýnir hins vegar að aðbúnaður fyrir farþega komist ekki á þennan forgangslista, þrátt fyrir að eiga mögulega heima á eftir þessum þáttum sem hér eru nefndir. Með flugvélum ferðast fólk og aðbúnaður þessa fólks og þjónusta við það hlýtur að vera grundvallar þáttur í öllu farþegaflugi.

Unnið er að innleiðingu svonefnds EGNOS-aðflugs (European Geostationary Navigation Overlay Service) fyrir flugvellina allt frá Norðurlandi eystra til Suðausturlands eða frá Akureyri til Hafnar í Hornafirði. EGNOS er evrópskt flugleiðsögukerfi sem byggist á gerfihnattaleiðsögu og auðveldar aðflug umtalsvert án þess að það þurfi að koma fyrir sérstökum búnaði á flugvelli.

MN telur afar mikilvægt að vinna að þessu því þetta er framtíðin í flugleiðsögu og getur gert flugvöllinn aðgengilegri en hann er í dag og aukið öryggi hans.

Ratsjárnúnaður Akureyrarflugvallar er kominn til ára sinna og er vandlega fylgst með virkni hans. Áætlaður endurnýjunarkostnaður nemur allt að 1.000 millj. kr. og er hann ekki inni í samgönguáætlun.

Akureyrarflugvöllur er einn stærsti flugvöllur landsins og sá sem er hvað mest notaður sem varaflugvöllur. Þar er miðstöð sjúkraflugs á Íslandi, þar hefur umferð millilandaflugs verið að aukast síðustu misseri og áform um að sú umferð aukist enn frekar. Árið 2018 var 80% aukning á umferð um flugvöllinn frá fyrra ári. Það er því mjög ámælisvert að ekki sé gert ráð fyrir fjármagni til endurnýjunar á þessum búnaði, sé hann orðinn gamall og/eða úreltur.

Áætlað viðhaldsfé á árunum 2020–2024 er ekki nægjanlegt fyrir alla flugvelli í innanlandskerfinu. Því er ljóst að viðhald flugvalla og lendingarstaða verður í lágmarki innan þessa fjárhagsramma.

Aftur kemur fram að ekki séu nægir fjármunir til að viðhalda flugvallakerfinu. MN þykir með ólíkindum að það sé í raun stefna stjórnvalda að svelta flugvellina þannig að þeir verði óstarfhæfir. Til viðbótar er ekki settir neindir fjármunir til nýframkvæmda, sem þó eru grundvallarforsenda þess að hægt sé að framfylgja stefnu stjórnvalda um að opna fleiri gáttir inn í landið og byggja upp millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Munur milli stefnu stjórnvalda í orði annars vegar og fjárframlaga til málaflokksins hins vegar er gríðarlega mikill.

28. október 2019

Virðingarfyllt,

Arnheiður Jóhannsdóttir
Framkvæmdastjóri

Athugasemdir Markaðsstofu Norðurlands við drög að Flugstefnu Íslands

sem var birt í október 2019 sem fylgiskjal með nýrri Samgönguáætlun

Markaðsstofa Norðurlands (MN) sendi inn ítarlegar athugasemdir við grænbók um Flugstefnu sem birt var á Samráðsgáttinni í lok júlí s.l. Svo virðist sem ekki hafi verið tekið mikið tillit til þeirra athugasemda og enn eru meginskilaboð Flugstefnunnar að ekki eigi að byggja neitt upp á Akureyrarflugvelli. Athugasemdir MN við grænbókina má finna á þessum [hlekk](#).

Það er í Flugstefnunni talað um að stuðla að reglubundnu millilandaflugvelli um fleiri alþjóðaflugvelli en Keflavíkurflugvöll, en í næstu hendingu að innviðauppbýgging eigi að miðast við að varaflugvallarhlutverk fremur en farþegaþjónustu og áhersla sé þar sett á Egilsstaðaflugvöll. Reglulegt millilandaflug krefst farþegaþjónustu og t.d. á Akureyrarflugvelli er afar brýnt að stækka flugstöðina.

Helstu athugasemdir MN við drög að flugstefnu Íslands eru eftirfarandi:

- Markaðsstofa Norðurlands gerir kröfu á að haldið verði áfram með þróun á Akureyrarflugvelli sem alþjóðaflugvelli og farið verði í heildstæða uppbyggingu þannig að hann uppfylli þær þarfir sem alþjóðaflugvelli ber að gera og mögulegt sé að byggja þar upp aukið millilandaflug.
- Tryggja þarf samkeppnishæfni Akureyrarflugvallar m.a. með jöfnun á flutningskostnaði á flugvélaeldsneyti, uppbyggingu flugstöðvar og flughlaðs.
- Öflugur alþjóðaflugvöllur hefur mikil jákvæð áhrif á atvinnulíf og samfélag og styður við jákvæða byggðapróun á viðkomandi svæði. Því ætti að leggja meiri áherslu á að byggja upp alþjóðaflugvelli í fullri starfsemi en bara varaflugvelli.

Aðrar athugasemdir um einstaka liði flugstefnunnar:

Lykilviðfangsefni

6. Skilvirkt kerfi alþjóðaflugvalla hér á landi sem er samþætt og á einni hendi. Stutt við möguleika á fleiri hliðum inn til landsins til að fjölga svæðum sem geta notið góðs af ferðaþjónustu.

MN tekur heils hugar undir þetta markmið, en minnir á að það þarf meiri en bara stuðning Flugþróunarsjóðs sem er afar mikilvægur, það þarf líka fjárfestingu í innviðum.

Akureyrarflugvöllur er að flestu leyti vel í stakk búinn til að taka við meiri umferð millilandaflugs, unnið hefur verið að markaðssetningu flugvallarins fyrir millilandaflug og þar hefur náðst árangur. Það sem vantar á Akureyrarflugvelli er stærri flugstöð svo hægt sé að þjónusta þá farþega sem þangað koma með sóma og í framhaldinu að byggja ofan á þann árangur sem náðst hefur. Á næstu árum eru allar forsendur fyrir því að stórauka umferð millilandaflugs um flugvöllinn en það mun ekki gerast nema þar

verði byggt upp – og stærri flugstöð er brýnasta verkefnið. Því verður að setja fjármuni í að það verkefni strax á næsta ári. Í framhaldinu þarf einnig að stækka flughlaðið til þess að völlumurinn geti betur sinnt hlutverki sínu sem varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll.

7. Byggja upp innviði alþjóðaflugvalla landsins með áherslu á að þeir mæti sem best þörfum flugrekenda fyrir varaflugvelli. Egilsstaðaflugvellur verði í forgangi að því leyti.

Hér er rætt um uppbyggingu innviða, en einungis horft til varaflugvalla. Nauðsynlegt er að horfa lengra, en tillögur grænabókar um alþjóðaflugvelli á landsbyggðinni snúast ekki um annað en byggja upp einn varaflugvöll. Markaðsstofa Norðurlands gerir kröfu á að haldið verði áfram með þróun á Akureyrarflugvelli sem alþjóðaflugvelli og farið verði í heilstæða uppbyggingu þannig að hann uppfylli þær þarfir sem alþjóðaflugvelli ber að gera og mögulegt sé að byggja þar upp aukið millilandaflug. Nauðsynlegt er að gera heildstæða efnahagslega og samfélagslega úttekt á áhrifum og tækifærum sem felast í að byggja upp alþjóðaflugvöll á Akureyri í fullri virkni, fyrir allar atvinnugreinar.

Á Norðurlandi erum við með áfangastað sem vantar uppbyggingu á innviðum til að geta nýtt þau tækifæri sem eru til staðar í auknum fjölda ferðamanna beint inn á svæðið. Árið 2018 jókst umferð um Akureyrarflugvöll um 80% miðað við árið á undan. Innviðir flugvalla þurfa að vera þannig að þeir geti tekið á móti þeirri umferð sem ætlað er að koma inn á svæðið og þjónustað farþega t.d. varðandi bílaleigubíla, rútur o.fl.

Beinar tekjur af flugferðum Super Break til Akureyrar frá Bretlandi síðustu tvo vetur eru metnar á um 750 milljónir króna, en til viðbótar er önnur neysla sem metin er á um 450 milljónir. Samtals hefur starfsemi Super Break aukið veltu ferðþjónustu á Norðurlandi um 1,2 milljarða. Að sama skapi má búast við að farþegar Voigt Travel skili um 600 milljónum í tekjur inn á svæðið með sínum flugferðum í sumar. Þessar tekjur skila umtalsverðum skatttekjum beint í ríkissjóð til viðbótar við annan ávinning.

Ef flugstefna er sett fram þannig að hún ákveði að ekki verði byggðir upp fleiri alþjóðaflugvellir þá er verið að taka ákvörðun um neikvæð áhrif á efnahagslíf á landsbyggðinni vegna tapaðra tækifæra. Er það ákvörðun sem er búið að reikna út til fulls, þ.e. hver verða efnahagsleg áhrif fyrir landið allt og fyrir ákveðin svæði? Sú niðurstaða virðist ekki vera í takt við stefnu stjórnvalda um byggðapróun.

Sumarið 2015 fól starfshópur Forsætisráðherra um aukna möguleika í millilandaflugi Rannsóknamiðstöð ferðamála að vinna skýrslu um svæðisbundin og þjóðhagsleg áhrif af beinu millilandaflugi til Akureyrar eða Egilsstaða. Starfshópurinn byggði sínar tillögur á þessari skýrslu, sem sýndi fram á ótvíræðan þjóðhagslegan ávinning af auknu millilandaflugi um þessa flugvelli. Jafnframt kom fram að fjárfesting ríkisins í auknu millilandaflugi á Akureyri eða Egilsstöðum með hvatakerfi í gegnum Flugþróunarsjóð myndi skila sér tvöfalt til baka í ríkissjóð gegnum auknar skatttekjur.

Það er margt sem mælir með Akureyrarflugvelli sem fyrsta valkosti á eftir Keflavíkurflugvelli. Hér eru allir innviðir til að taka við fólki, bæði gisting, veitingar, farþegaflutningar og slík þjónusta, en einnig mjög vel búið sjúkrahús. Á Akureyrarflugvelli er miðstöð sjúkraflugs á Íslandi og bandaríski herinn velur Akureyrarflugvöll sem sinn fyrsta varaflugvöll á eftir Keflavík.

8. Tenging innanlandsflugs við millilandaflug

MN tekur heils hugar undir að tenging millilandaflugs og innanlandsflugs sé mikilvæg og í raun mjög mikilvæg fyrir framtíðartækifæri í ferðaþjónustu á Íslandi. Ekki kemur hins vegar fram í stefnunni hvernig á að bæta þessar tengingar. MN leggur áherslu á að það þurfi að bæta aðstöðuna á Keflavíkurflugvelli til þess að svona tengingar séu mögulegar og skilvirkar í framkvæmd.

Meginmarkmið 2:

Við forgangsriðun aðgerða verði tekið tillit til óska sveitarstjórna og sóknaráætlana landshluta.

Beint millilandaflug um Akureyrarflugvöll hefur verið skilgreint í mörg ár sem stærsta hagsmunamál Norðlendinga í Sóknaráætlun fyrir Norðurland eystra og hefur Flugklasinn Air 66N fengið stuðning úr Sóknaráætlun oftast en einu sinni vegna mikilvægi verkefnisins. Einnig er það ótvíræð ósk sveitarstjórna á Norðurlandi að uppbyggingu á Akureyrarflugvelli verði hraðað svo hægt sé að byggja upp millilandaflug til framtíðar. Frá 2011 hafa 12 sveitarfélög á Norðurlandi eystra og vestra stutt við og fjármagnað verkefni Flugsklasans Air 66N sem vinnur að því að efla millilandaflug um Akureyrarflugvöll.

Markmið 1: Greiðar flugsamgöngur

1.d) Lögð sé áhersla á góða nýtingu alþjóðaflugvallanna með hvatakerfi og öðrum aðgerðum sem til þess henta.

MN tekur undir þetta og það hefur sýnt sig hversu mikilvægur Flugþróunarsjóður hefur reynst við að koma á auknu millilandaflugi. Hann mun halda áfram að vera lykilþáttur í því að auka millilandaflug á Akureyri. Huga þarf að kostnaði flugrekenda við að lenda á Akureyrarflugvelli. Vitað er að eldsneytisverð og kostnaður við ýmsa þjónustu er hærri en á Keflavíkurflugvelli. Horfa þarf á áhrif gjalda á flugvöllinum á samkeppnishæfni vallarins. Miðað við þann kostnað sem er á Akureyrarflugvelli í dag, býr hann við skerta samkeppnishæfni.

Áhrif á íslenskt samfélag:

Þá er reglulegt millilandaflug til annarra flugvalla hér á landi en Keflavíkurflugvallar mikilvægt fyrir atvinnulíf utan höfuðborgarsvæðisins og eykur frekar lífsgæði íbúa.

Hér kemur einmitt fram mikilvægi þess að auka millilandaflug utan Keflavíkurflugvallar. MN tekur undir mikilvægi þess fyrir atvinnulíf og búsetugæði.

Markmið 2: Öruggar flugsamgöngur

1.c) Skoðað hvernig tryggja megi leiðréttingartækni vegna gervihnattaleiðsögu um allt land.

Hér er væntanlega verið að ræða um EGNOS eða WAAS kerfi. MN telur afar mikilvægt að vinna að þessu því þetta er framtíðin í flugleiðsögu og getur gert flugvöllinn aðgengilegri en hann er í dag og aukið öryggi hans.

Markmið 3: Hagkvæmar flugsamgöngur

5. Stofnun flugklasa

Við stofnun slíks flugklasa er mikilvægt að allir hagsmunaaðilar hafi aðkomu. Flugklasinn Air 66N myndi gera kröfu um að taka þátt í svona flugklasa ef af stofnun verður.

Markmið 4: Umhverfislega sjálfbærar samgöngur

Nú á tímum aukinnar vitundar fólks um kolefnislosun og aukna áherslu á að draga úr henni eins og hægt er, má benda á að vistspor þeirra ferðalanga sem vilja heimsækja Norðurland er mun minna ef þeir hafa kost á því að fljúga beint inn til Akureyrar heldur en að lenda fyrst í Keflavík og ferðast svo með bíl og/eða innanlandsflugi þaðan norður. Sama gildir um Norðlendinga sem fara erlendis. Önnur gátt á Akureyri stuðlar þannig að minna vistspori ferðamanna og hjálpar Íslandi að framfylgja heimsmarkmiðum Sameinuðu þjóðanna.

Markmið 5: Jákvæð byggðapróun

1.b) Góðar tengingar við aðra hluta almenningsamgöngukerfisins og millilandaflugið.

Til þess að íbúar hafi góðan aðgang að almenningsamgöngum og millilandaflugi þá þarf nauðsynlega að gera ráð fyrir tengingu innanlandsflugs og millilandaflugs og gera endurbætur á Keflavíkurflugvelli til þess að greiða fyrir þessum tengingum. Svo þarf að taka með í reikninginn þau gífurlegu áhrif sem beint millilandaflug til Akureyrar myndi hafa í þessu tilliti. Það er fátt sem myndi hafa jafn mikil jákvæð áhrif á byggðapróun á Norðurlandi eins og aukið beint millilandaflug um Akureyrarflugvöll.

28. október 2019

Virðingarfyllt,

Arnheiður Jóhannsdóttir
Framkvæmdastjóri