



Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið

Sölvhólsgrötu 7

101 Reykjavík

Umsögn Flugmálafélags Íslands um samgöngu- og aðgerðaráætlun

Flugmálafélag Íslands eru regnhlífasamtök á sviði flugmála á Íslandi. Innan félagsins starfa nær öll félög, samtök og hópar sem tengjast flugstarfsemi og flugíþróttum á Íslandi. Aðildarfélög Flugmálafélagsins eru á þriðja tug og þar á meðal eru allt frá flugmóðelfélögum til atvinnuflugfélaga, flugskólar, flugklúbbar auk annarra áhugamannafélaga um flug.

Á sama tíma og Flugmálafélagið fagnar því að nú sé stefna um flugmál sett fram í fyrsta sinn, á 100 ára afmæli flugs á Íslandi, og er þakklátt fyrir að hafa fengið að taka þátt í mótun grænbókar sem stefnan byggir á, þá lýsir félagið yfir þungum áhyggjum yfir því í hvaða farveg fjárveitingar til flugmála eru og hafa verið á síðastliðnum árum og áratugum. Það samgöngukerfi sem var byggt upp af miklum eldhugum og framfarasinnum í flugmálum hefur smátt og smátt molnað niður. Nú er svo komið nauðsynlegar endurbætur og uppbygging sem hefðu átt að koma til framkvæmda fyrir mörgum árum síðan eru ekki eingöngu tímabærar heldur nauðsynlegar til að Ísland haldi sinni sérstöðu sem flugþjóð. Það er því grafalvarleg staða að enga fjármuni eigi að setja í stofnkostnað til flugmála fyrir utan girðingarvinnu á Reykjavíkurlflugvelli (30 milljónir) sem er líkast til komin vegna skerðingar flugvallarsvæðisins af hálfu Reykjavíkurborgar.

Þá er nær engum fjármunum ætlað í viðhald og reglubundin endurnýjun búnaðar á flugvöllum utan grunnnets og landingarstöðum. Þessir landingarstaðir hafa árum saman verið í vanrækslu og mörgum þeirra verið lokað á síðastliðnum árum. Með þeirri áætlun sem nú er lögð fram mun sú þróun halda áfram því flugvöllum verður lokað af öryggisástæðum. Í heildarsamhenginu þarf eingöngu litla fjármuni til að sinna þessum landingarstöðum en það hefur sýnt sig að þessir landingarstaðir eru mjög mikilvægir til að viðhalda flugöryggi sem og almannavörnum og sjúkraflugi. Nú síðast voru til að mynda bæði Selfoss og Fagurhólsmýri notaðir við hópslys en næst gætu það verið aðrir landingarstaðir sem væru mikilvægir í þessu samhengi. Árum saman hefur verið kallað eftir því að nauðsynlegir fjármunir yrðu settir í þessa landingarstaði en enn og aftur eru þeir af skörnum skammti.

Ekki er heldur hægt að sjá í samgönguáætlun að fjármunum sé úthlutað í rannsóknir, menntun og þróun í flugi þrátt yfir að drög að flugstefnu taki sérstaklega á því.

Nú er svo komið að þrátt fyrir kröftuga grasrót, mikinn almennan áhuga á flugi, öflug fyrirtæki í flugrekstri og mikla sérþekkingu á flugmálum þá er allt tal af hálfu stjórnvalda í þá veru að flugið sé mikilvægt efnahagi þjóðarinnar innantómt ef fjárveitingar til málaflokksins fylgja ekki með.

Flugmálafélagið tekur undir margt af því sem kemur fram í drögum að Flugstefnu Íslands. Margt af því sem þar kemur fram skilar sér aftur á móti ekki í samgönguáætlun til 2024.

Í stefnunni er talað um öruggar flugsamgöngur en þau markmið sem þar eru sett fram eru óraunhæf ef fjármunir fylgja ekki með og í raun ólíklegt þau náist að með núverandi fjárveitingum. Þá er eingöngu

Samgöngustofa og Rannsóknarnefnd Samgönguslysa gerð ábyrg fyrir því að ná þeim markmiðum á meðan flugsamfélagið sjálft er best til þess fallið að ná árangri á því sviði.

Þá er jákvætt að tækjabúnaður bæði á jörðinni sem og í loftförum sé nefndur í flugstefnunni en aftur vantar fjármuni til að styðja við þessi markmið. Mikilvægt er að fjármunir verði settir í nútíma flugleiðsögu og nauðsynlegan leiðréttingarbúnað sem bæði eykur notagildi búnaðarins og lækkar kostnað.

Nánar varðandi ákveðna málaflokka má nefna að fyrir millilandaflugið er ástand varaflugvalla ekki ásættanlegt. Flugöryggi og um leið orðstýr Íslands í alþjóðlegu samhengi er ógnað. Nú þegar hafa skapast neyðaraðstæður sem mega ekki endurtaka sig. Staða varaflugvallanna og þjónustustigs þeirra er bein afleiðing þess að fjármunir til þessara valla hafa ekki verið fyrir hendi.

Auknar álögur hafa verið lagðar á innanlandsflugið og það óskilvirkt með slæmri tengingu við aðra samgöngumáta og millilandaflugið. Óskilvirknin leiðir af sér lægri tekjur og aukinn kostnað. Vegna skorts á fjármunum hefur rekstaraðili flugvallanna velt meiri hluta kostnaðarins yfir á notendur kerfisins.

Kennsluflugið hefur verið gert hornreka hjá Isavia af sömu ástæðu. Fjármunir til að reka kerfið eru ekki fyrir hendi. Nú er það svo komið að vegna þrenginga á þjónustutíma og aðstöðuleysi er samkeppni við erlenda aðila orðin það hörð að þrátt fyrir mikla aukningu í flugkennslu á síðastliðnum árum sér nú fram á samdrátt sem má eingöngu að hluta rekja til erfiðleika innlendu flugfélaganna. Engir fjármunir eru settir í þennan málaflokk í aðgerðaáætlunni.

Almannaflugið hefur mátt búa við aðstöðuleysi og sést best á lítilli endurnýjun verksmiðju loftfara að álögur eru háar og lítill vilji að fjárfesta í dýrum loftförum sem yrðu í framhaldinu á vergangi. Á sama tíma og styrkir eru veittir bæði í Bandaríkjunum og Evrópu til ísetningar öryggisbúnaðar er ekkert slíkt í farvatninu hér.

Flugmálafélagið er bjartsýnt á framtíð flugs á Íslandi á þeim tímamótum sem við nú stöndum. Þegar horft er á farinn veg, 100 ára sögu flugs á Íslandi, þá er ljóst að staða landsins væri langt frá því sem hún er ef ekki hefði verið fyrir áræðni og eldhug frumkvöðla í flugi. Frumkvöðla sem risu úr grasrótinni. Í gegnum tíðina hafa frumkvöðlarnir og þeir sem hafa fylgt í kjölfarið notið stuðnings stjórnvalda og ríkisvaldsins. Án hans hefðum við ekki náð þeim árangri sem við höfum nú náð. Við sem þjóð getum ekki látið jafn mikilvægan málaflokk og flugið afskiptalausn og vanræktan í jafn langan tíma og raun ber vitni.

Stuðningur við flugið í heild sinni er mikilvægur um þessar mundir en með samstilltu átaki getum við stigið inn í næstu 100 ár flug með stolti og náð fluginu í enn meiri hæðir landi og þjóð til heilla. Samgönguáætlun og Flugstefnan verða að styðja við þessa framtíðarsýn og kallar Flugmálafélagið eftir því.

Kópavogur, 31.mars 2019

Virðingarfyllst,



Matthías Sveinbjörnsson

Forseti Flugmálafélags Íslands