

Athugasemdir við Grænbók – drög að flugstefnu fyrir Ísland

Markaðsstofa Norðurlands (MN) fagnar því að nú sé unnið að gerð flugstefnu fyrir Ísland. Að mati MN er sá hluti grænbókar um flugstefnu sem snýr að Akureyrarflugvelli mikil vonbrigði fyrir uppbyggingu áfangastaðarins Norðurlands. MN hefur með verkefninu um Flugklasann Air 66N unnið við að byggja upp beint flug til Norðurlands frá árinu 2011 með dyggum stuðningi sveitarfélaga, fyrirtækja og stofnana á Norðurlandi og eru þessar tillögur algerlega á skjön við þær áætlanir sem unnið hefur verið eftir, sem og þess sem kemur fram í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar, um dreifingu ferðamanna um landið. Það kemur á óvart að ekki hafi verið farið í meiri greiningarvinnu á bak við þær tillögur sem koma fram í grænbók, eins og til dæmis greiningu á uppbyggingu flugvalla, tekjumöguleika vegna uppbyggingar í ferðaþjónustu með auknu innanlands-, leigu- og beinu flugi á áfangastað. Það verður að teljast sérstakt að hægt sé að búa til flugstefnu fyrir Íslands en ekki taka tillit til þarfa erlenda ferðamanna út fyrir Keflavíkflugvöll. Síðan kemur það á óvart að grænbók taki ekki tillit til byggðapróunar þar sem ferðaþjónusta hefur sýnt sig að vera eitt besta byggðarþróunarverkefni sem hægt er að vinna að.

Markaðsstofa Norðurlands gerir kröfu um að flugstefna taki mið af því að til staðar eru tækifæri fyrir alþjóðaflugvelli aðra en Keflavík. Eins og kemur fram í skýrslunni á *alþjóðaflugvöllur að uppfylla kröfur um vegabréfaeftirlit, flugvernd og að viðunandi aðstaða sé til að afgreiða farþega, farangur o.s.frv.* Hins vegar virðast tillögur grænbókar um alþjóðaflugvelli á landsbyggðinni ekki snúast 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.

Athugasemdir við framkvæmd

Markaðsstofa Norðurlands gerir athugasemd við hvernig skipað var í starfshópana sem unnu þessa grænbók. Svo virðist sem að allir í starfshópunum hafi komið af höfuðborgarsvæðinu og ekki hægt að sjá að rödd landsbyggðanna sé nokkurs staðar að finna. Þetta skýtur skökku við, því hér er um að ræða flugstefnu fyrir allt landið, ekki bara höfuðborgarsvæðið. Það vekur jafnframt undrun að sveitarfélög og markaðsstofur eru hvergi boðin að borðinu við gerð þessarar grænbókar.

MN óskaði þann 12. ágúst s.l. eftir framlengdum fresti til þess að skila inn athugasemdum við þessa grænbók á Samráðsgátt. Ástæðan var að stuttur tími var gefinn á Samráðsgátt til þess að skila inn athugasemdum, auk þess sem sá tími var á hápunkti sumarleyfa og margir ekki í vinnu þessar fáu vikur. Beiðninni um frest var hafnað, en bent á að áfram yrði tekið við athugasemdum eftir að fresturinn rynni út. Síðar var þessari ákvörðun breytt og MN gefinn frestur til 2. september – eins og fleiri aðilum sem fóru fram á aukinn frest, en almennur frestur samt sem áður ekki framlengdur. MN lýsir yfir undrun með þessa úrvinnslu hjá Samgönguráðuneytinu og gerir athugasemdir við þessi vinnubrögð.

Athugasemdir við innihald

Efnahagsleg áhrif

Bls 4:

„Flug til og frá landinu er ekki aðeins mikilvægt með tilliti til ferðaþjónustunnar heldur hefur það einnig mikla þýðingu fyrir fleiri atvinnugreinir. Má þar nefna ferskfiskútflutning, laxeldi, smásölu og fleiri greinar. Öflugar flugsamgöngur stuðla að aukinni samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og auka möguleika til verðmætaaukningar. Flug og flugtengd þjónusta hefur því mikil áhrif í íslensku atvinnu- og efnahagslífi. Í skýrslu sem unnin var í tengslum við starf þessarar nefndar kemur fram að 5,3% af heildarskatttekjum má rekja til flugreksturs.“

Gerð er athugasemd við að ekki sé horft til þeirra áhrifa á efnahagslífið sem aukið flug í gegnum fleiri gáttir inn í landið gæti haft þar sem þar liggja vaxtarmöguleikar og ónotuð tækifæri.

Bls 5

„Til þess að forðast það að vinna við þessa stefnu skarist við vinnu annarra hópa verður aðeins fjallað með almennum hætti um eftirfarandi atriði: Framtíð flugvallarins í Vatnsmýrinni, mögulega staðsetningu nýs alþjóðaflugvallar, skilgreiningu innanlandsflugs sem hluta af almenningssamgöngukerfinu

Þá er nauðsynlegt að taka fram að flugstefnan fjallar fyrst og fremst um flug og flugtengda starfsemi á Íslandi en ekki afleidda starfsemi eins og ferðaþjónustu. Þó má ljóst vera að mikil tengsl eru á milli alþjóðaflugs á Íslandi og þess mikla vaxtar sem hefur verið í ferðaþjónustu á Íslandi síðustu ár. Í flugstefnunni er því komið inn á atriði sem hafa snertiflöt við ferðaþjónustu þótt hún sé ekki beinlínis hluti af viðfangsefninu.“

Gerð er athugasemd við að ferðaþjónustan komi ekki með beinum hætti að flugstefnu þar sem hún skapar miklar tekjur inn í þjóðarþúið.

Aðeins er rætt við flugfélög, skiptir flugstefnan aðeins máli fyrir núverandi flugrekendur, snýst hún aðeins um rekstur á flugvélum eða snýst hún um þjónustuna sem flugið veitir íbúum og atvinnulífi?

Bls 9

„Flugið hefur mikil áhrif á efnahagslífið hérlendis líkt og í flestum öðrum löndum. Flugið skapar grundvöll fyrir aðrar atvinnugreinir og mikilvægi þess fyrir hagvöxt og uppbyggingu fyrirtækja er oft vanmetið. Í dæmaskyni má nefna að rannsóknir Oxford Economics og ACI Europe frá 2015 sýna að um 10% aukning flugtenginga leiðir til um 0,5% aukningar hagvaxtar. Sömu rannsóknir sýna að reikna megi með að aukning farþega á flugvelli um eina milljón leiði til tæplega 1.000 nýrra starfa. Í skýrslu sem gerð var á árinu 2010 af Oxford Economics um flug á Íslandi kom fram að störf í flugtengdri starfsemi væru að meðaltali 1,7 sinnum verðmætari en meðalstarfið á Íslandi. Verðmætasköpun í flugtengdum störfum er því tvímælaust mikil.

Ávinningur þjóðarinnar er verulegur af því að hafa öflugt millilandaflug til og frá landinu – bæði farþegaflug- og fraktflug. Þessi ávinningur kemur fram með beinum hætti, meðal annars í gegnum störf og skattgreiðslur fyrirtækja og starfsmanna í flugi og flugtengdri þjónustu, og hefur einnig óbein áhrif á aðrar greinar. Helstu atriði sem líta má á sem ávinning eru eftirfarandi:

- Farþegaflug er grunnur að ferðaþjónustunni, stærstu útflutningsgrein landsins og hefur hún vaxið mikið síðustu ár.“

Ef flugstefna er sett fram þannig að hún ákveði að ekki verði byggðir upp fleiri alþjóðaflugvelli 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.

Bls 12

„Ljóst er að þessi mikla aukning í flugi hefur haft mikil áhrif á íslenskt atvinnulíf og almenning á Íslandi og er einn af þeim þáttum sem hefur þýðingu fyrir lífsgæði á Íslandi. Sumarið 2018 var flogið til yfir 90 áfangastaða frá Íslandi og er það með því mesta sem gerist á evrópskum flugvöllum, sérstaklega þegar litið er til smæðar landsins.

Mikið og öflugt flug hefur afar jákvæð áhrif á atvinnulífið. Ekki eingöngu gerir það fyrirtækjum með alþjóðlega starfsemi auðvelt að ferðast til og frá landinu heldur skiptir flugið miklu máli fyrir flutning á vörum bæði fyrir inn- og útflutning. Að auki eykur fjöldi ferða og áfangastaða möguleika Íslendinga til að ferðast til útlanda.“

Hér er enn komið inn á þýðingu á flugi fyrir atvinnulíf og lífsgæði almennings en ekki er skoðað til hlítar hver áhrifin yrðu fyrir landið allt og ákveðin svæði ef ekki yrði byggt upp millilandaflug á Akureyrarflugvelli.

Þessi drög að flugstefnu fyrir Ísland eru ekki í samræmi við stefnu stjórnvalda um að opna nýja gátt inn í landið. Það vekur furðu að hvergi sé minnst á uppbyggingu alþjóða-farþegaflugs nema í Keflavík, þar sem í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar stendur: „Aukin dreifing ferðamanna um landið er mikilvæg með hliðsjón af náttúruvernd og byggðasjónarmiðum.“ Leiðin að þessu markmiði er að hafa fleiri alþjóðaflugvelli með farþegaflug en Keflavíkurlugvöll og stjórnvöld hafa stefnt þangað bæði í orði og verki, m.a. með að setja á stofn Flugþróunarsjóð. Þessi drög stangast einnig á við niðurstöður og tillögur starfshóps um innanlandsflug, sem skilaði skýrslu til samgönguráðherra í lok nóvember 2018. Þar er lagt til að alþjóðaflugvellirnir fjórir í Keflavík, Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum verði skilgreindir sem kerfi flugvallanna með sameiginlegan kostnaðargrunn.

Tengiflug um Keflavíkurlugvöll

Bls 9 – tillögur

„Öflugur tengiflugvöllur - Áhersla verði á tengiflug í alþjóðaflugi og miðað verði við að vöxtur sé sambærilegur við vöxt á alþjóðavísu. Lögð sé áhersla á fullnýtingu afkastagetu með hvatakerfi og öðrum aðgerðum sem til þess henta. Uppbygging verði á Keflavíkurlugvelli nema annar betri kostur finnist.“

Gerð er athugasemd við að heildarstefna um flug leggi áherslu á tengiflug um Keflavíkurlugvöll en ekki sé skoðuð hver áherslan ætti að vera við uppbyggingu á Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli, þ.e. þarf ekki að vera önnur áhersla á Aey og Egs, þar sem áhersla er á flug sem tengir landshlutana við umheiminn?

„Samtenging samgöngumáta - Tryggðar verði einfaldar, auðveldar og þægilegar tengingar milli allra þátta almenningssamgöngukerfisins með áherslu á að tengja innanlandsflug við aðra hluta samgöngukerfisins.“

Hér þarf sérstaklega að huga að betri tengingu á milli flugvalla landsins við Keflavíkurlugvöll. Er verið með þessari stefnu að taka ákvörðun um að Kef verði innanlandsvöllur?

Bls 22

„Veikleikar millilandsflugs á Íslandi í Keflavík eru meðal annars:

- *Fáir aðilar veita þjónustu á Keflavíkurlugvelli. Með þjónustu er m.a. átt við farþegaafgreiðslu, fraktafgreiðslu, framleiðslu á mat fyrir flugvélar o.s.frv. Samanburður við erlenda flugvelli sýnir að verðlag á þessari þjónustu í Keflavík er hátt.*
- *Upplýsingakerfi hins opinbera eru stutt á veg komin þegar kemur að stafrænni tækni t.d. er varðar tollamál og farþegalista.*
- *Keflavíkurlugvöllur er skipulagður fyrst og fremst út frá „narrow body“ flugvélum og er því með takmarkaða aðstöðu fyrir breiðþotur sem takmarkar flug til t.d. Asíu. Almennt séð býður Keflavíkurlugvöllur ekki upp á aðstöðu fyrir Asíuflug sem getur t.d. þýtt að farþegar án Schengen vegabréfsáritunar geta verið fastir á Keflavíkurlugvelli ef tafir verða á flugi.*
- *Launakostnaður á Íslandi er almennt hár í alþjóðlegum samanburði. Á það bæði við um flugstéttir og aðrar stéttir.*
- *Sveiflur í gengi og háir vextir á Íslandi gerir rekstur félaga í alþjóðlegum rekstri erfiðan.“*

Hér er rætt um veikleika millilandaflugs í Keflavík. Þarna vantar að skoða veikleika tenginga við millilandaflug út á land, þ.e. til annarra flugvalla en aðstaðan í Keflavík hefur ekki verið nægilega góð til þess að hægt hafi verið að byggja flugið upp til lengri tíma. Mjög mikilvægt er að í flugstefnunni sé farið yfir möguleika til aukins tengiflugs um Keflavíkurlugvöll og hvernig því verður best fyrir komið þar.

Varaflugvellir

„Uppbygging flugvalla - Áhersla verði í uppbyggingu varaflugvalla fremur en byggja upp fleiri alþjóðaflugvelli en í Keflavík. Áhersla verði á að varavellir fullnægi kröfum um öryggi og hagkvæmni og að hefja uppbyggingu á Egilsstaðaflugvelli vegna lægsta kostnaðar og stysta tíma sem þarf til.“

Hver eru rökin fyrir því að byggja frekar upp varaflugvelli heldur en fleiri alþjóðaflugvelli?

Hvers vegna er uppbygging varavalla og millilandavalla annaðhvort eða? Hvar er greinargerðin sem rökstyður þessar ákvarðanir?

Bls 30

„Miðað við greiningar sem unnar hafa verið virðist vera minnst sem gera þurfi á Egilsstöum og því hagkvæmast að byggja upp varaflugvöll þar.“

Hér er engin leið að sjá hvaða greiningar liggja að baki og hvaða forsendur eru að baki þessari stefnu að ákveða að byggja aðeins upp Egilsstaðaflugvöll sem varaflugvöll. Einnig gerir MN athugasemdir við þá stefnu að horft verði til uppbyggingar varaflugvalla án þess að skoða áhrifin á uppbyggingu millilandaflugs þar sem það hlýtur að vera hagkvæmasti kostur að byggja upp hvoru tveggja á sama stað. Þessa hagkvæmni hlýtur að þurfa að reikna út og taka inn í ákvörðun um hvaða flugvöll á að byggja upp og hvernig.

Sumarið 2018 vann verkfræðistofan Efla skýrslu fyrir Eyþing um uppbyggingaráætlun fyrir Akureyrarflugvöll og lagði mat á kostnað við þá uppbyggingu (sjá hér <https://www.eything.is/static/files/SamningarOgSkýrslur/1.-akureyrarflugvollur-uppbyggingaraaetlun-.pdf>). Heildarkostnaður við flughlöð er þar metinn um 1,6 milljarðar. MN kallar eftir upplýsingum og rökstuðningi fyrir því að Egilsstaðir séu fyrsti kostur í þessu tilliti.

Akureyrarflugvöllur

Bls 20-21

„Rétt er að hafa í huga að millilandaflug á Íslandi fer ekki eingöngu í gegnum Keflavík heldur einnig um aðra flugvelli. Langstærstur hluti farþega fer þó um Keflavík en í litlu mæli hefur verið flogið til annarra landa frá Reykjavík, Akureyri og Egilsstöðum. Frekar lítil breyting hefur verið á alþjóðlegu flugi síðustu ár á þessum flugvöllum eins og neðangreind mynd sýnir.

Farþegafjöldinn um þessa flugvelli jókst um 5% á tímabilinu 2009 til 2018. Mestur fjöldi var árið 2010 þegar flogið var á vegum Iceland Express til Akureyrar. Lítilsháttar millilandaflug verður til Akureyrar sumarið 2019.

Erfitt hefur reynst að byggja upp millilandaflug til annarra flugvalla en Keflavíkurlflugvallar en heimamarkaður á þeim stöðum er mjög smár.“

Hér er umfjöllun um Aey, Rek og EGS slegið saman í eina mynd (mynd 8) og því haldið fram að „frekar lítil breyting“ hafi verið á alþjóðlegu flugi á þessum flugvöllum síðastliðin ár. Á myndinni sést hins vegar að aukning hefur verið á flugi um Aey frá árinu 2014 og þá sérstaklega sl 2 ár en á milli árana 2017 og 2018 virðist aukningin vera um þriðjungur ef litið er á þessa mynd (tölur fylgja ekki í grænbókinni).

Hér er því slegið fram að erfitt hafi reynst að byggja upp millilandaflug til annarra flugvalla en Kef og heimamarkaður mjög smár. Einnig er því haldið fram að „Lítilsháttar millilandaflug verður til Akureyrar sumarið 2019“. Gera verður athugasemdir við órökstuddar fullyrðingar sem þessar í svo mikilvægri stefnu og veruleg vonbrigði ef taka á ákvarðanir um framtíð millilandaflugs byggt á þessu. Árið 2019 hefur verið reglulegt millilandaflug á vegum erlendra ferðaskrifstofa bæði í janúar til mars tvisvar í viku og frá maí til september einu sinni í viku.

5

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.

Það eru ekki bara Norðurland og Austurland sem hagnast á auknu millilandaflugi – það er Ísland allt. Sú fjárfesting sem þarf til að bæta aðstöðu á þessum flugvöllum og gera þá betur í stakk búna til að taka við meira millilandaflugi, mun skila sér til baka á tiltölulega stuttum tíma og skapa auknar tekjur fyrir þjóðarþúið til framtíðar. 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.

Með því að byggja upp fleiri alþjóðaflugvelli á Íslandi en aðeins Keflavíkflugvöll, er jafnframt verið að mæta kröfum um þá þjónustu og afköst sem varaflugvellir landsins þurfa að geta mætt. Það að ætla að byggja upp flugvelli einungis sem varaflugvelli, eins og hér er lagt til með Egilsstaðaflugvöll, er í besta falli vond fjárfesting. Með því að byggja upp samhliða aukna millilandaumferð á viðkomandi flugvöllum, nýtast fjárfestingarnar í innviðunum mun betur og skapa aukin tækifæri í ferðþjónustu og öðrum greinum tengdum flugrekstri á viðkomandi svæðum. Auk þess skapar þetta tækifæri fyrir fyrirtæki til aukinna viðskipta og bætir lífskjör fólks sem býr á Norður- og Austurlandi.

Reglulegt millilandaflug á Akureyri og Egilsstaði væri styrkur fyrir Ísland sem ferðmannaland og ætti einnig að geta verið styrkur fyrir Keflavíkflugvöll og uppbygginguna þar. Uppbygging á Keflavíkflugvelli er vissulega mikilvæg, en hér er ekki spurningin um annaðhvort eða. Flugvellirnir á Akureyri og Egilsstöðum eru nánast í engri samkeppni við Keflavíkflugvöll – umferðin þar yrði að lang stærstu leyti viðbót við þá umferð sem nú þegar er í Keflavík. Sem dæmi má nefna það flug sem núna er í gangi frá Hollandi beint til Akureyrar. Það hefði aldrei komið til, nema af því að hægt var að fljúga beint til Akureyrar. Ferðaskrifstofan Voigt Travel sem stendur fyrir fluginu sérhæfir sig í ferðalögum til Norðurlóða Evrópu og vildi því einungis hefja sína starfsemi á Íslandi eftir að þessi kostur var í boði. Sama má segja um flug Super Break beint til Akureyrar undanfarna tvo vetur. Það var hrein viðbót við ferðir sem Super Break var að selja til Reykjavíkur í gegnum Keflavíkflugvöll.

Það er vissulega rétt að heimamarkaður í kringum Akureyri og Egilsstaði er smár. En það er ekki ástæðan fyrir því að ekki er komið meira millilandaflug þar en raunin er. Það er ekki heimamarkaðurinn í kringum flugvelli Íslands sem drífur umferðina um þá – það gera ferðamenn sem heimsækja Ísland. Fjöldi farþega í millilandaflugi sem hlutfall af stærð heimamarkaðar er mun minni t.d. á Akureyri en í Keflavík (u.þ.b. 100 sinnum fleiri millilandaferðar í Keflavík á hvern íbúa á upptökusvæði flugvallarins).

Ástæðan er fyrst og fremst sú að það hefur mjög litlu fjármagni verið varið til þess að byggja upp millilandaflug um þessa staði. Það sem hefur verið gert hingað til er fyrst og fremst að frumkvæði

heimamanna; Markaðsstofur, fyrirtæki, sveitarfélög, starfsfólk Isavia, atvinnuþróunarfélögin, Íslandsstofa, NMÍ o.fl. hafa lagt sitt af mörkum. En þetta starf hefur haft afar litla fjármuni úr að spila og þess vegna lítinn slagkraft. Þó hefur á síðustu tveimur árum orðið nokkur breyting á – Flugþróunarsjóður var settur á laggirnar og ráðuneyti ferðamála hefur í auknum mæli stutt við frumkvæði og markaðssetningu heimamanna á þessum flugvöllum. Hlutverk Flugþróunarsjóðs er að styðja við flugrekendur sem vilja hefja flug inn á þessa staði með þátttöku í markaðssetningu og öðrum ívilnunum (sjá nánar um markmið sjóðsins í starfsreglum hans, 1.gr. <https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=f3b4706d-ecba-11e8-942f-005056bc4d74>). Hefur þetta hvatakerfi reynst mikilvægt til þess að koma á fót því flugi sem nú þegar er hafið og gríðarlega mikilvægt að Flugþróunarsjóður starfi áfram.

Það er hins vegar ekki hlutverk Flugþróunarsjóðs að fjármagna nauðsynlega uppbyggingu og viðhald á þessum flugvöllum, enda hefur Flugþróunarsjóður ekki fjármagn til slíkra hluta. Þess vegna er ekki hægt að einskorða aðkomu ríkisins að uppbyggingu flugvallanna við starfsemi Flugþróunarsjóðs, eins og lagt er til í drögum. Önnur aðkoma ríkisins að fjármögnun á uppbyggingu aðstöðu á þessum flugvöllum verður að koma til þannig að þeir geti betur sinnt aukinni flugumferð og hlutverki sínu sem varaflugvellir.

Lagt er til í drögum að fara þurfi fram greining á uppbyggingu annarra alþjóðaflugvalla en Keflavíkurflugvallar áður en ákveðið verði að fara í slíka uppbyggingu. Það er mat MN að þessa greiningu sé afar brýnt að gera sem allra fyrst. En þetta vekur líka upp spurningar. Hvað á að greina? Þarf ekki að gera greiningu á fleiri flugvöllum en aðeins alþjóðaflugvöllum? Skoða þarf möguleika í innanlandsflugi – á hvaða flugvöllum á það að vera og hvernig á að styðja við það? Hvað á að gera til að auka fjölda ferðamanna í innanlandsflugi? Hvað með samkeppnishæfni flugvalla þegar kemur að eldsneytisverði, lendingargjöldum, fjármagni til markaðssetningar ofl? Hvaða rekstrarform er heppilegast fyrir alþjóðaflugvöllina / innanlandsflugvöllina alla? Þessum spurningum og miklu fleirum þarf að svara áður en hægt er að setja fram flugstefnu fyrir Ísland. MN óskar eftir því að fá að taka þátt í þeirri vinnu og geta miðlað þar reynslu, þekkingu og sínum áherslum þegar kemur að framtíðarskipan þessara mála.

Það er von okkar að tekið verði tillit til þessara athugasemda við þá vinnu sem framundan er við flugstefnu fyrir Ísland og að sú stefna taki fullt tillit til mikilvægi uppbyggingar alþjóðaflugs sem þjónar öllu landinu út frá efnahagslegu og þjóðhagslegu tilliti.

30. ágúst 2019

Virðingarfyllt,

Arnheiður Jóhannsdóttir
Framkvæmdastjóri