

Áskorun frá sveitarfélögum á Norðurlandi.

Sveitarfélögin á Norðurlandi vestra og Norðurlandi eystra skora á ríkisstjórn Íslands og Alþingi að koma rekstri, uppbyggingu og markaðssetningu Akureyrarflugvallar fyrir hjá sérstakri stjórn eða félagi, sem hefur það að markmiði að alþjóðaflugvöllurinn sé byggður upp og kynntur sem ein af gáttum Íslands. Jafnframt að tryggja þessari stjórn eða félagi fjármagn til að sinna hlutverki sínu, ásamt því að tryggja fullnægjandi fjármögnun Flugþróunarsjóðs.

Akureyrarflugvöllur er mikilvægur hluti af flugvallarkerfi Íslands og á skilið að fá athygli sem slíkur. Undanfarin ár hafa sveitarfélög á Norðurlandi fjármagnað að hluta markaðssetningu flugvallarins, ásamt því að knýja á um nauðsynlega uppbyggingu hans. Þetta fyrirkomulag var notað í upphafi til að koma hlutunum á hreyfingu, en getur ekki talist réttlátt til framtíðar. Sveitarfélög á Reykjanesi eða höfuðborgarsvæðinu fjármagna ekki markaðssetningu á Keflavíkurlugvelli með sambærilegum hætti. Hið sama ætti að sjálfsgöðu að gilda um alla alþjóðaflugvelli landsins.

Það er afdráttarlaus krafa sveitarfélaga á Norðurlandi að Akureyrarflugvöllur verði áfram byggður upp og markaðssettur sem ein af gáttum Íslands. Þetta þarf að gera með markvissari og skilvirkari hætti en hingað til. Sveitarfélögin á Norðurlandi leggja því til eftirfarandi:

- Skipa þarf sérstaka stjórn eða félag fyrir Akureyrarflugvöll sem setur honum stefnu til framtíðar. Hlutverk stjórnarinnar/félagsins væri að byggja upp alþjóðaflugvöllinn sem aðra gátt inn í landið; byggja upp nauðsynlega innviði vallarins, tryggja samkeppnishæfni og hafa leiðandi hlutverk í markaðssetningu hans í samstarfi við hagsmunaaðila í gegnum Markaðsstofu Norðurlands og Íslandsstofu.
- Tryggja þarf þessari stjórn/félagi fjármagn til rekstrar flugvallarins, uppbyggingar og markaðssetningar.
- Tryggja þarf fullnægjandi fjármagn til Flugþróunarsjóðs og þróa reglur hans þannig að hann sé betur samkeppnishæfur til að sinna hlutverki sínu varðandi uppbyggingu flugs til lengri tíma.
- Akureyrarflugvöllur á að vera jafn órjúfanlegur hluti af almennri landkynningu Íslands og Keflavíkurlugvöllur, enda annar af tveimur valkostum fólks sem vill fljúga til landsins.

Ítarefni

Keflavíkurflugvöllur (KEF) er rekinn af Isavia ohf. og er vegna stærðar sinnar rekstrarlega sjálfbær (tekjur flugvallarins duga til að greiða fyrir uppbyggingu og markaðssetningu). Aðrir alþjóðaflugvellir landsins, Reykjavíkurflugvöllur (RKV), Akureyrarflugvöllur (AEY) og Egilsstaðaflugvöllur (EGS), eru mun minni og því ekki sjálfbærir á sama hátt. Þetta er svipuð staða og í mörgum öðrum löndum t.d. Norðurlöndunum, en þar eru tekjur stærri flugvallanna gjarnan notaðar að hluta til að greiða fyrir kostnað við rekstur þeirra minni. Það er ekki gert á Íslandi, KEF getur nýtt sínar tekjur að fullu í eigin þágu á meðan hinir alþjóðaflugvellirnir eru háðir framlögum á fjárlögum hverju sinni. Ríkið semur við Isavia um að annast rekstur flugvallanna, þannig að Isavia innheimtir flugvallargjöld sem fara upp í rekstrarkostnað en allur kostnaður umfram tekjur og allar framkvæmdir eru kostaðar beint af ríkissjóði.

Ókosturinn við þetta fyrirkomulag er að það vantar hvata fyrir rekstraraðilann (Isavia) til að byggja upp flugvöllina og auka tekjur af þeim. Það verður til þess að verkefnið að opna fleiri gáttir inn í landið á ekki eiginlegan samastað í stjórnkerfinu. Og þegar enginn á verkefnin, verður slagkrafturinn og eftirfylgnin lítil. Það er rétt að árétta að í þessu er ekki fólgin nein gagnrýni á starfsfólk Isavia á AEY, sem hefur svo sannarlega lagt sitt af mörkum. Hins vegar hefur forstjóri Isavia margoft lýst yfir opinberlega að Isavia hafi enga hagsmuni af uppbyggingu annarra flugvalla en KEF.

Það var m.a. vegna þessarar stöðu að heimamenn á Norðurlandi ákváðu að stofna sérstakt verkefni árið 2010, Flugklasann Air 66N. Markmiðið var að koma á reglulegu millilandaflugi um AEY allt árið um kring. Verkefnið var að stærstum hluta fjármagnað af sveitarfélögum á Norðurlandi og hefur verið allar götur síðan. Framlag sveitarfélaganna hefur verið 12-15 milljónir á ári að jafnaði. Þessu til viðbótar hafa ferðaþjónustufyrirtæki á Norðurlandi stutt Flugklasann með framlagi sem nemur um 5 milljónum árlega í formi þjónustu og vinnuframlags.

Frá 2018 hefur ríkið stutt við verkefnið með framlögum úr Flugþróunarsjóði sem bættist þá við fjárframlög sveitarfélaganna. Flest árin nam framlag ríkisins 20 milljónum (8 milljónir eitt árið). Samþykkt framlög áranna 2025 og 2026 nema 30 milljónum fyrir hvort ár.

Þrátt fyrir þessa frábæru viðbót, hefur verkefnið haft litla fjármuni til að spila úr. Færa má rök fyrir að meira fjármagn hefði skilað meiri árangri. Þónokkur árangur hefur engu að síður náðst síðan Flugklasinn hóf starfsemi og helstu vörðurnar má sjá á meðfylgjandi mynd:



Fyrsta stóra varðan var stofnun Flugþróunarsjóðs og strax í kjölfarið fóru að skila sér leiguflug beint til Akureyrar, ásamt tengiflugi við Keflavíkurlugvöll. Reglubundið áætlunarflug fylgdi svo í kjölfarið, fyrst með Niceair 2022, en síðar með Edelweiss sumarið 2023 og easyJet frá nóvember 2023

Staðan núna er að beint millilandaflug er í boði 10 mánuði ársins, bæði áætlunarflug og leiguflug. Framtíðarsýnin er áætlunarflug alla mánuði ársins til nokkurra mismunandi áfangastaða. Framboð á flugi núna má sjá á meðfylgjandi mynd:

2025 -2026		MAÍ	JÚN	JÚL	ÁGÚ	SEP	OKT	NÓV	DES	JAN	FEB	MAR	APR
easyJet	London Gatwick						ÞRIÐJUDAGAR LAUGARDAGAR						
easyJet	Manchester						ÞRIÐJUDAGAR LAUGARDAGAR						
Edelweiss	Zurich		FÖSTUDAGAR										
Kontiki	Zurich									SUNNU DAGAR			
Voigt Travel	Amsterdam		FIMMTUDAGAR							LAUGARDAGAR ÞRI			

*easyJet og Edelweiss eru áætlunarflug, Kontiki og Voigt Travel eru leiguflug

Flugþróunarsjóður hefur frá upphafi verið lykilþáttur í því að koma á millilandaflugi um AEY. Flestir áfangastaðir hafa einhvers konar hvatakerfi og AEY var einfaldlega ekki samkeppnisfær áður en Flugþróunarsjóður var stofnaður árið 2016.

Í upphafi hafði Flugþróunarsjóður 300 milljónir til ráðstöfunar árlega og áttu ónýttir fjármunir að safnast upp og færast á milli ára. Því var fljótlega breytt, fjármunir færðust ekki á milli ára og framlög til sjóðsins lækkuðu verulega. Á síðustu fjárlögum var framlagið aukið aftur í 240 milljónir fyrir árið 2025, en ekki er víst að það dugi til að styðja við það flug sem er áformað.

Tryggja þarf sjóðnum næg framlög næstu árin, helst 400 milljónir árlega, svo hann geti sinnt hlutverki sínu. Einnig er mikilvægt að breyta reglum sjóðsins þannig að hægt sé að bjóða upp á lengri stuðning en áður (er hámark 3 ár núna), sem og vaxtarstuðning. Búið er að gera tillögur um slíkar breytingar, byggðar á fyrirmyndum annars staðar frá. Hins vegar er beðið eftir skipan nýrrar stjórnar sjóðsins svo hægt sé að taka þær fyrir. (Hér má geta þess að fyrirmyndir að breyttum reglum koma m.a. frá KEF, þar sem stuðningur er í boði til 5 ára. Heildar umfang hvatakerfis KEF hefur verið 1 – 2 milljarðar á ári síðustu árin.)

Stefna síðustu ríkisstjórnar var að opna fleiri gáttir inn í landið og núverandi ríkisstjórn hefur ekki tilkynnt neinar breytingar á þeirri stefnu. AEY hefur hingað til ekki setið við sama borð og KEF þegar kemur að almennri landkynningu og neytendamarkaðssetningu Íslands. Öll áhersla hefur verið á KEF og AEY fengið lítinn sýnileika í markaðssetningu til almennings erlendis. Það hlýtur að vera ábyrgð stjórnvalda að haga landkynningu þannig að allir mögulegir innkomustaðir í landið fái sýnileika og séu markaðssettir.

Það er rétt að árétta að augin umsvif á AEY eru hvorki ætluð til, né líkleg til, að taka neitt af umsvifum í KEF. Þvert á móti er með því verið að stækka kökuna og skapa ný tækifæri til sóknar og verðmætasköpunar, landsmönnum öllum til heilla.

Að lokum er rétt að nefna nokkrar helstu ástæður þess að fjárfesting í uppbyggingu millilandaflugs um AEY er skynsamleg.

- Það er þjóðhagslega hagkvæmt að hafa reglulegt millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Sem dæmi þá sýna útreikningar að:
 - framlög Flugþróunarsjóðs til easyJet veturinn 2023-2024 skiluðu hingað um 2.400 erlendum ferðamönnum sem eyddu hér tæplega 500 milljónum króna.
 - framlög Flugþróunarsjóðs skilaði sér að fullu til baka í formi skatttekna ríkis og sveitarfélaga. Þá eru ótalin óbein jákvæð áhrif á efnahagslífið.

- Norðlendingar sem gátu nú flogið beint til útlanda spöruðu sér 1.290.000 km. akstur til og frá Keflavík og lækkuðu þannig útblástur á koltvísýringi um 220 tonn.
- Aukið millilandaflug um AEY er einn af grundvöllum vöruþróunar og aukinnar fjölbreytni í ferðaþjónustu á Íslandi. Hér er því verið að fjárfesta í framtíðartekjum þjóðarinnar.
- Með auknu flugi um AEY verður flæði ferðamanna jafnara um landið og árstíðasveifla minnkar. Hvort tveggja stuðlar að betri nýtingu innviða og hvetur til fjárfestinga og uppbyggingar, einkum í dreifðari byggðum landsins. Ein öflugasta byggðaaðgerð sem völ er á.
- Öryggi í samgöngum. Það er gríðarlega mikilvægt fyrir eylandið Ísland að hafa öflugan millilandaflugvöll annars staðar á landinu ef KEF lokast, t.d. vegna eldsumbrota.
- Lífsgæði íbúa á norðurhluta landsins stóraukast og ný tækifæri skapast. Heimurinn færir nær íbúum.
- Svæðisborgin Akureyri verður að hafa öflugan millilandaflugvöll til að geta staðið undir nafni.