

# Akureyrarflugvöllur - viðskiptaáætlun/rekstraráætlun

## Greinargerð

Með tillögu að því að Akureyrarbær láti gera viðskiptaáætlun/rekstraráætlun fyrir rekstur flugvallarins sem taki mið af fyrirbyggjandi skýrslu Eflu um uppbyggingu aðstöðu og hugsanlegum áhrifum fjölgunar farþega með auknu millilandaflugi.

Til þess að skerpa á og skýra málflutning bæjarstjórnar Akureyrarbæjar um mikilvægi þess að nú þegar verði hafin uppbygging á aðstöðu á Akureyrarflugvelli sem felst í flugstöð og flughlaði, þurfa að liggja fyrir upplýsingar um og mat á eftirfarandi þáttum:

### **Rekstrarforsendur flugvallarins nú. Hvað er ríkið að greiða með rekstrinum og hvað hefur ISAVIA þurft að greiða með honum, ef nokkuð?**

Í tillögu til þingsályktunar um fimm ára samgönguáætlun kemur fram að „Þjónustusamningur Isavia og samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins felur í sér greiðslur á um tveimur þriðju hluta af rekstrarkostnaði við innanlandskerfi flugvalla. Aðrar tekjur, t.d. lendingargjöld, farþegagjöld og önnur notendagjöld sem renna til Isavia, þurfa að standa undir þeim kostnaði sem ríkið greiðir ekki.“

Þá segir einnig að „Notendagjöld á Reykjavíkflugvelli eru hliðstæð gjöldum á Keflavíkflugvelli en gjöld á öðrum flugvöllum hafa verið mun lægri. Nauðsynlegt fjármagn til viðhalds og framkvæmda á flugvallarmannvirkjum og flugleiðsögubúnaði innanlandsflugvalla hefur verið metið um 700 millj. kr. á ári að núvirði en uppsöfnuð þörf vegna vanfjárfestingar undanfarin ár þýðir að hún nemur nú um 1.200 milljónum króna árlega næstu árin ef koma á innviðum innanlandskerfis í viðunandi horf á næstu fimm árum.“

Hér vaknar einnig spurning um það hvort þjónustugjöld á Akureyrarflugvelli séu almennt lægri en í Reykjavík og þá af hverju svo er. Ef það er raunin má velta því upp hver þau þurfa að vera svo reksturinn standi betur undir kostnaði?

### **Hvað þarf til að rekstur Akureyrarflugvallar verði sjálfbær að teknu tilliti til kostnaðar við þá uppbyggingu sem þarf til vegna flugstöðvar og tilheyrandi flughlaðs, þ.e. þess hluta fulghlaðsins sem þarf til vegna legu nýrrar flugstöðvar og flughlaðs vegna hennar og nýrra lóða fyrir flugstarfsemi?**

Hvað þarf mikla flugumferð? Hver þurfa þjónustugjöldin að vera? Hvað þarf mikinn farþegafjölda umfram þá rúmlega 200.000 sem nú fara um völinn?

### **Hver verða áhrif fjölgunar ferðamanna með millilandaflugi um Akureyrarflugvöll til fjölgunar starfa á Akureyri og Norðurlandi? Hér þarf að horfa til mismunandi sviðsmynda.**

### **Hver verða áhrif fjölgunar ferðamanna með millilandaflugi um Akureyrarflugvöll á lífsgæði íbúa á Norðurlandi?**

Eitt af því sem fólk horfit orðið til þegar það velur sér búsetu er hvernig aðgengið er að millilandaflugi, þar sem það er orðinn staðall að því er virðist að fólk ferðist erlendis jafnvel mörgum sinnum á ári.

Það þarf að leggja mat á þol innviðs samfélagsins svo tryggt verði að ef fjölgun ferðamanna verður meiri en minni, ráði innviðirnir við þá fjölgun. Hér þarf að huga að gisti-, afþreyingar- og upplifunarmöguleikum.

### **Hver verða áhrif fjölgunar ferðamanna með millilandaflugi um Akureyrarflugvöll á dreifingu þeirra um landið?**

Skoða þarf áhrifasvæði millilandaflugs um Akureyrarflugvöll. Því hefur verið haldið fram að fjölgun ferðamanna með millilandaflugi um Akureyrarflugvöll muni fjölga virkum ferðamönnum á Norðurlandi

öllu og einnig Vestfjörðum. Þá má einnig búast við fjölgun ferðamanna á Austurlandi. **Hvernig mun þetta aukna millilandaflug hafa áhrif á dreifingu ferðamanna almennt um landið?** Það er í raun ávarpað nokkrum sinnum í samgönguáætlun, en þar er sagt: „*Mikilvægt er að stuðla að aukinni dreifingu ferðamanna um landið með auknu millilandaflugi til fleiri staða en Keflavíkur og góðri kynningu á innanlandsflugi sem valkosti.*“

**Hver verða áhrif fjölgunar á millilandaflugi um Akureyrarflugvöll á út- og innflutning á ferskvöru?**

Getur aukið millilandaflug um Akureyrarflugvöll leitt til þess að það dragi úr mikilvægi þess að vinna t.d. ferskan fisk sem næst Keflavíkurflugvelli ef hægt er að flytja hann beint út frá Akureyri?

**Hver verða þjóðhagsleg áhrif fjölgunar ferðamanna með millilandaflugi um Akureyrarflugvöll?**

Í fyrirbyggjandi Samgönguáætlun 2019 – 2033 er ítrekað mikilvægi flugsins og ferðaþjónustunnar í landsframleiðslunni en þar er sagt: „*Flug er mikilvægur ferða- og flutningsmáti. Framlag flugs og flugtengdrar starfsemi til vergrar landsframleiðslu var 6,6% árið 2010 en eftir hraðan vöxt þessara greina nær framlagið á árinu 2018 allt að fimmtungi lauslega áætlað miðað við sömu forsendur. Flug er því farið aðskipta verulegu máli fyrir hagvöxt og atvinnusköpun og orðið mikilvæg stoð í hagkerfinu.*“

Það er því afar mikilvægt að dregin verði fram þjóðhagsleg áhrif af fjölgun ferðamanna um Akureyrarflugvöll og jafnari dreifingu þeirra um landið allt. Það má leiða fram sterk rök fyrir því að þessi áhrif séu veruleg og geri það að verkum að fjárfesting í uppbyggingu á Akureyrarflugvelli borgi sig upp á tiltölulega stuttum tíma.

Akureyri 17.10.2018

Gunnar Gíslason, bæjarfulltrúi D-lista