

Fundargerð samgöngunefndar SSA Fundur nr. 5 starfsárið 2016 – 2017

Fundur var haldinn í samgöngunefnd Sambands sveitarfélaga á Austurlandi fimmtudaginn 18. maí 2017, kl. 15:00 í húsakynnum Austurbrúar að Vonarlandi á Egilsstöðum.

Mættir: Anna Alexandersdóttir, Einar Már Sigurðarson, Eyjólfur Sigurðsson, Gunnlaugur Stefánsson, Vilhjálmur Jónsson, Þorbjörg Sandholt og Jakob Sigurðsson. Lárus Heiðarsson var fjarverandi. Auk þess sat fundinn Björg Björnsdóttir, verkefnastjóri sveitarstjórnarmála sem ritaði fundargerð.

1. Fundargerð 4. fundar samgöngunefndar lögð fram til samþykkis.
2. Mat og vægi Vegagerðarinnar - samgönguáætlun Austurlands. Gestur: Skarphéðinn Smári Þórhallsson. Vegagerð ríkisins hefur ekki fast kerfi fyrir slíka vinnu. SSP fór yfir nokkrar leiðir til að forgangsraða framkvæmdum í vegagerð sem notaðar eru erlendis. Brýnt er að skilgreina fyrirfram hvaða kerfi eigi að nota til að leggja mat á vægi samgönguframkvæmda áður en sú vinna hefst, t.a.m. í tengslum við gerð samgönguáætlunar Austurlands. Rætt um að leita samráðs við aðra í svipuðum hugleiðingum, s.s. landshlutasamtök á Vesturlandi. Umræða um gildi slíkrar samgönguáætlunar og hvernig hún getur fallið að gerð svæðisskipulags.
3. Ályktanir umhverfis- og samgöngunefndar. Farið yfir drög að ályktunum og verkefnisstjóra sveitarstjórnarmála og formanni falið að senda endanlega útgáfu til nefndarmanna til lokalesturs.
4. Innanlandsflug. Gestir: Njáll Trausti Friðbertsson, 4. þingmaður Norðausturkjördæmis, Árni Gunnarsson, framkvæmdastjóri Flugfélags Íslands, Grímur Gíslason, sölustjóri og Halldór Örvar Einarsson stöðvarstjóri á Egilsstöðum frá Flugfélagi Íslands, Ívar Ingimarsson og Unnar Erlingsson frá grasrótarhópi um verðlagningu innanlandsflugs.
 - a) Skilgreining innanlandsflugs sem almenningssamgangna.
 - b) Verðlagning innanlandsflugs.

Íl og UE greindu frá helstu áhyggjum og hugmyndum síns hóps sem þeir telja að rekja megi að hluta til verðlagningu flugfargjalda. Kerfið er markaðsdrifið og eðlilegar samgöngur við t.a.m. hátækisjúkrahús líður fyrir það. Hópurinn var stofnaður til að safna saman umkvörtunum notenda flugsins og mynda þrýsting. Það er mat þeirra félaga að verðlagning flugsins standi í vegi fyrir jákvæðri mannfjöldapróun. Þó flugfélagið sé í skotlínunni sé í raun verið að þrýsta á yfirvöld að skilgreina innanlandsflugið sem almenningssamgöngur. Skoska leiðin er ein leið. Stjórnámamenn verði að meta íbúa landsbyggðarinnar til jafns við aðra íbúa. ÁG sagði flugfélagið fagna öllum tækifærum til að ræða starfsemi sína og eðlilegu aðhaldi. Ef lækka ætti flugfargjöld, verður að koma til pólitísk ákvörðun. Ekki megi bara beina sjónum að flugfélaginu, sem hafi svolítið gerst. Það hefur heilmiklu verið breytt í rekstri



Flugfélags Íslands, flugflotanum hefur verið breytt, áfangastöðum hefur verið fjölgað, m.a. til Grænlands og Aberdeen auk flugs á milli Keflavíkur og Akureyrar, farþegum hefur einnig fjölgað í takt við aukinn hagvöxt sem skilar sér reyndar síður út til landsbyggðanna. Hugmyndin á bak við flugið á milli Keflavíkur og Akureyrar er einmitt að reyna að dreifa hagvextinum betur um landið, flugið skapar bæði tækifæri fyrir ferðamenn og íbúa. 6 ferðir yfir vetrartímann og 2 yfir sumartímann. Enn ferðast of fáir ferðamenn út um landið yfir vetrartímann en flugfélagið horfir mjög til þess að það aukist. ÁG fór yfir upplýsingar sem hann hefur safnað saman um verðlagningu á sambærilegum flugleiðum í sambærilegum vélum frá nágrannalöndum, almennt er verðið á svipuðum nótum. Skoska leiðin er að mörgu leyti mjög áhugaverð en hún krefst aðkomu stjórnvalda. NTF sagði að það væri nefnd að störfum sem ætti að skila sinni skýrslu á næstunni um rekstur t.a.m. flugvalla. Það er hins vegar orðinn til ákveðinn pólitískur vilji og meiri skilningur fyrir því að innanlandsflug verði skilgreint sem almenningssamgöngur og ríkið hafi aðkomu að því. Ýmislegt sem þarf að skoða í þessu sambandi, svo sem regluverk ESA. Íl taldi að um væri að ræða tvo ólíka hópa, þ.e. ferðamenn og íbúa. Það megi varast að blanda þessu saman. Hvað verðlagninguna varði, þá séu lægstu verðin mjög sjaldgæf auk þess sem í þeim löndum sem ÁG skoðaði ríkti samkeppni (lest). Í könnun sem um 1000 manns tóku þátt í, var niðurstaðan sú að 15.000 kr. væri sanngjarnt verð fram og til baka. Sömuleiðis kom fram að fólk væri tilbúið að fljúga mun oftar ef þetta væri verðið. Ef þetta væri verðið, gæti hann fullyrt að fasteignaverð myndi hækka. Hann nefndi einnig sem dæmi kostnað við flug íþróttafélaga, rétt um 30 milljónir í flug. Allir yngri flokkar eru farnir að keyra suður til að sækja leiki á meðan liðin syðri gefa leiki til að losna undan kostnaði. Íbúar Austurlands eiga sama rétt til þjónustu og aðrir. NTF sagði þetta vera mikla baráttu, það eru fáir þingmenn utan af landi og ekki endilega mikill skilningur. GS þakkaði flugfélaginu fyrir að halda áætlun og öryggismál. Hvað verðlagninguna varðar, hefði það ávallt loðað við innanlandsflug á Íslandi að það væri dýrt. Það sem hefði breyst væri að flugið væri orðinn stærri hluti af almennum lífsgæðum. Kjarnaspurningin væri pólitísk: Á að niðurgreiða innanlandsflug fyrir landsbyggðarfólk? Ef já, hversu mikið? Hér á landi hefði einnig allur þungi og fjármunir verið lagðir í uppbyggingu og markaðssetningu eins punkts, Keflavíkurflugvallar. Hann spurði hvort flugfélagið sæi tækifæri í því að opna aðrar gáttir inn í landið, Egilsstaði og Akureyri. ÁG sagði mismunandi verðlagningu stýrast af ólíkum þörfum farþega, markmiðið með henni væri hámarka nýtingu á flugum. Ef flugfélögin sjá þörfina fyrir flug inn á nýjar gáttir, myndast möguleiki til að setja það upp. NTF sagði mikilvægt að fá fram skýrsluna, á henni mætti byggja upp stefnu og útreikninga. Sú vinna muni vonandi ekki taka mikinn tíma. Góðum samgöngum fylgir hagvöxtur. AA velti upp spurningum um forgangsröðun fjármuna og hvort það að hér yrði niðurgreitt flug myndi hafa áhrif á önnur fjárframlög. Íl taldi þetta vera grundvallarmál svo hægt væri að fjölga hér fólk sem væri lykillinn að öllu öðru. ÁG ítrekaði að kjarnastarfsemi flugfélagsins



væri í innanlandsflugi og horft væri til allra leiða til að fjölga farþegum. Það væri ekkert óeðlilegt við það að í ljósi samþjöppunar þjónustu á suðurhorninu væri tryggt aðgengi allra að þeirri þjónustu, t.a.m. með skosku leiðinni. Hún yrði hins vegar ekki að veruleika nema fyrir tilstilli ríkisins. Í taldi að samfara lægra verði yrði hærra nýting sem myndi lækka kostnað ríkisins við verkefnið. Skoska leiðin er til, það þarf ekki að finna upp hjólið. NTF ítrekaði að forsenda blómlegra samfélaga væri góðar samgöngur. Þetta væri ekki síst mikilvægt fyrir Austurland.

5. Önnur mál.

- a) Framkvæmdaáætlanir Rarik – norðursvæði.
- b) Erindi frá Jóhanni Harðarsyni. Lagt fram til kynningar.

Formaður þakkar nefndinni fyrir vel unnin störf í vetur.

Fundi slitið kl. 17.40.

