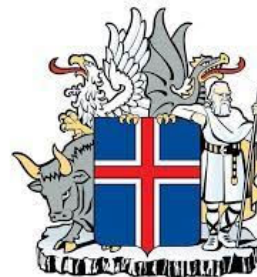




MANNVIT



FÆRSLA MIÐSTÖÐVAR INNANLANDSFLUGS- SAMGÖNGUSPÁ

INNVIÐARÁÐUNEYTIÐ

SKJALANÚMÉR: 1110250-000-CRP-0001

NÚGILDANDI ÚTGÁFA: 2.0

2.0	16.08.2024	Útgefið	AS	SGJ	AS	FS
1.0	15.12.2023	Útgefið	AS	ÁSÁ	AS	FS
ÚTGÁFA	DAGS. ÚTG	ÚTGÁFUSTAÐA	HÖFUNDUR	RÝNIR	SAMÞYKKT	VERKKAUPI

Samantekt

Allmargar skýrslur hafa verið gerðar um flugmál á Íslandi á liðnum árum sem fjalla á einn eða annan hátt um hugsanlegan flutning miðstöðvar innanlandsflugs frá Reykjavík til Keflavíkurflugvallar eða á nýjan flugvöll í Hvassahrauni. Nú síðast árið 2019 kom út skýrslan „Flugvallakostir á suðvesturhorni landsins“ sem var ætlað að greina valkosti um framtíðarskipan flugvallamála á SV-horni landsins.

Í ofangreindri skýrslu var fjallað um að skoða þyrfti betur neikvæð áhrif flutnings flugvallarins á ferðatíma innlenda farþega. Þá var einnig fjallað um hugsanleg sóknarfæri fyrir innanlandsflugið, þ.e.a.s. að bæta tengingu innanlands- og millilandaflugs þannig að erlendir ferðamenn komist greiðar út á land og sömuleiðis íbúar landsbyggðarinnar til útlanda. En í skýrslunni var bent á þetta þyrfti einnig að skoða betur.

Meginmarkmið þessarar skýrslu er að útbúa spá um áhrif á innanlandsflug byggða á innlendum gögnum um ferðavenjur fólks milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðisins. Með spánni er kannað hvort gögnin styðji fyrri ályktun um að innlendum farþegum fækki um 30-60% með flutningi til Keflavíkur ásamt því að ný spá er gerð fyrir miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni. Spár eru gerðar fyrir þrjá flugvelli, Ísafjarðarflugvöll, Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll.

Aðferðafræði

Í greiningum á gögnum kom fram greinilegt samband milli áhrifa bættra samgangna landleiðina og fækkun farþega með flugi. Til þess að spá fyrir um væntanlegar breytingar á staðsetningu innanlandsflugs var búin til spáafna byggð á þessu sambandi. Skoðaður var ferðatíminn með bíl og flugi fyrir og eftir tvo stóra framkvæmdapakka á leiðinni milli Ísafjarðar og Reykjavíkur. Þetta var annarsvegar Hvalfjarðargöng ásamt þverun Gilsfjarðar á árunum 1998-1999 og hins vegar Arnkötludalur og þverun Mjóafjarðar á árunum 2009-2010. Farþegafjöldi í flugi milli Ísafjarðar og Reykjavíkur minnkaði um 4% milli ára eftir að þverun Gilsfjarðar og Hvalfjarðargöng voru tekin í notkun. Þá minnkaði fjöldi farþega um 8% þegar þverun Mjóafjarðar og Arnkötludalur voru tilbúin. Einnig voru höfð til hliðsjónar áhrif þess þegar Landeyjahöfn var tekin í notkun á flug til og frá Vestmanneyjum en við það fækkaði farþegum með flugi á milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur um helming.

Með spájöfnu voru reiknuð áhrif af því að færa miðstöð innanlandsflugs annað hvort á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur. Sömu jöfnu var beitt til þess að áætla áhrif á flugfarþega á Ísafirði, Akureyri og Egilsstöðum. Gert er ráð fyrir að áhrifin séu svipuð á þessum leiðum því allar eiga þær sameiginlegt að ferðatíminn með bíl er yfir fjórir tímar.

Áhrif færslu miðstöðvar innanlandsflugs á innlenda farþega

Eftirfarandi eru niðurstöður farþegaspár við færslu miðstöðvar innanlandsflugs á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur.

- Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun dregst farþegafjöldi milli Akureyrar og Hvassahrauns niður um 6% og með færslu til Keflavíkur niður um 30%.
- Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun dregst farþegafjöldi milli Egilsstaða og Hvassahrauns niður um 4% og með færslu til Keflavíkur niður um 26%.

- Með fyrirhuguðum vegbótum á Vestfjarðavegi er áætlað að farþegum milli Ísafjarðar og Reykjavíkur fækki um 8%.
- Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun dregst farþegafjöldi milli Ísafjarðar og Hvassahrauns að auki niður um 6% (samanlögð áhrif 15%) og með færslu til Keflavíkur að auki niður um 30% (samanlögð áhrif 36%).

Ástæða þess að áhrifin eru meiri á farþegafjölda í flugi til og frá Ísafirði er sú að einnig eru tekin með áhrifin af styttingu akstursleiðarinnar þegar Teigskógur og Þverun Þorskafljarðar eru komin til framkvæmda.

Þessar niðurstöður sýna að gera má ráð fyrir að áhrif færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur myndi hafa mjög mikil áhrif á farþegagrunn innlendra farþega eða valda 26-30% fækkun. Þetta er þó ekki eins mikil fækkun og skoðanakannanir hafa gefið til kynna eða um 30-60%. Gera má ráð fyrir að færsla í Hvassahraun hefði talsvert minni áhrif á fækkun farþega í innanlandsflugi eða 4-6%.

Áhrif á starfsfólk flugvallarsvæðis

Fjöldi fyrirtækja starfar á flugvelli í Reykjavík og í nágunda við hann sem flutningur miðstöðvar mun hafa áhrif á. Til að áætla þessi áhrif var notast við Samgöngulíkan Höfuðborgarsvæðisins. Líkanið reiknar ferðatíma allra ferða á Höfuðborgarsvæðinu á mismunandi tímum dags og gefur þar með raunsæja mynd af ferðatíma starfsfólks til og frá flugvelli. Niðurstöður þessara útreikninga sýna að meðalferðatími núverandi starfsfólks á flugvallarsvæðinu tvöfaldist að lágmarki við færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun. Með færslu til Keflavíkur má áætla að meðalferðatími fjórfaldist. Til lengri tíma má áætla að ferðatíminn minnki því algengt er að fólk velur sér starf eftir búsetu og öfugt og reynir þar með að lágmarka ferðakostnað sinn.

Bætt tenging íbúa landsbyggðarinnar við millilandaflug

Bætt tenging íbúa landsbyggðarinnar við millilandaflug hefur verið nefnd sem kostur við það að miðstöð innanlandsflugs sé færð til Keflavíkur. Það eru þess vegna væntingar um það að fjöldi farþega í innanlandsflugi mun fjölga við það að millilandaflug og innanlandsflug sé sameinað á einum stað. Tilraun er gerð til að leggja mat á hversu margar ferðir þetta gætu orðið.

Íbúar svæða sem teljast uppfylla skilyrði til þess að nýta sér Flugbrú eru um 56.000 talsins á landinu öllu og samkvæmt gögnum frá Isavia um fjölda millilandaferða Íslendinga fara Íslendir 1,7 sinnum að jafnaði til útlanda á ári. Með því að sameina þessar upplýsingar fæst áætlaður fjöldi þessara ferða, um 96.000 ferðir (fram og til baka). Þetta eru að öllum líkindum efri mörk ferða sem einstaklingar myndu hugleiða að nýta sér tengingu innanlandsflugs til að fara erlendis og má þar nefna tvær ástæður. Sú fyrsta er að ekki er víst að flugtímar milli innanlandsflugs og millilandaflugs henti öllum. Síðari ástæðan er sú að algengt er að íbúar landsbyggðarinnar samnýti ferðir til höfuðborgarsvæðisins í önnur erindi en bara það að fara til útlanda og eru því bundnir við að koma við á Höfuðborgarsvæðinu.

Áhrif á erlenda ferðamenn í innanlandsflugi

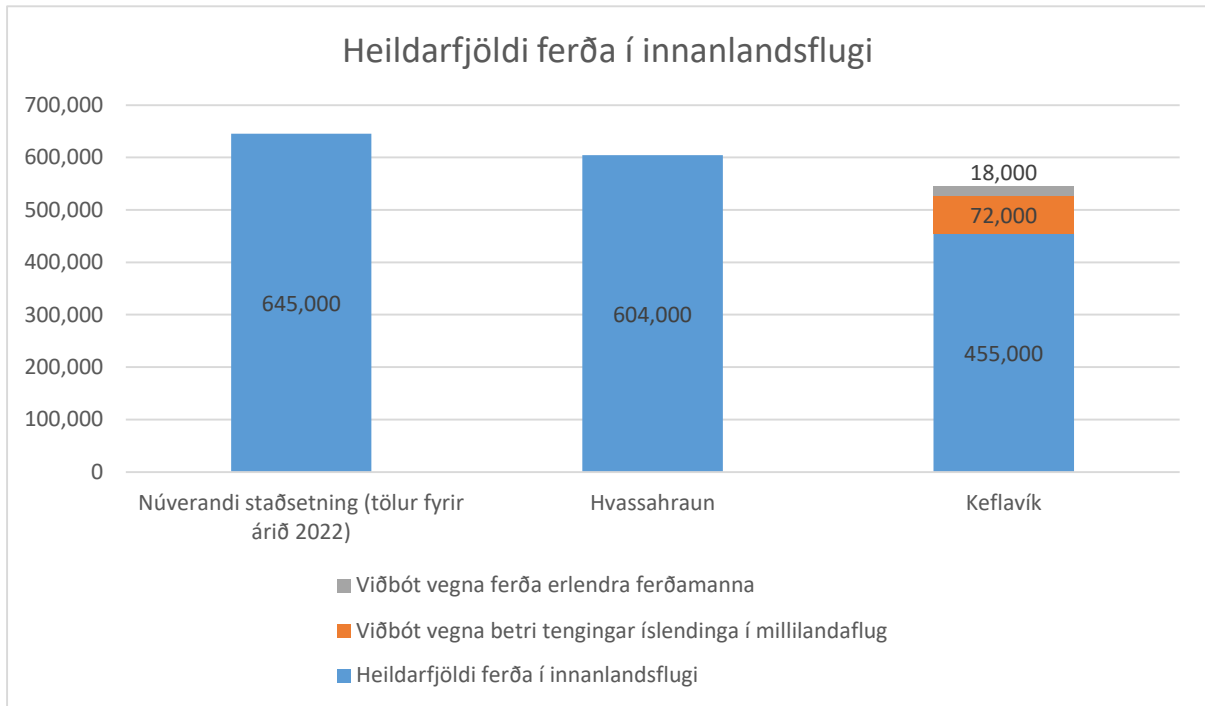
Ef miðstöð innanlandsflugs færðist á Keflavíkurflugvöll gætu skapast tækifæri fyrir ferðaþjónustuna úti á landi með því að tengja betur millilandaflug og innanlandsflug en óljóst er hversu margir erlendir ferðamenn myndu nýta sér þennan kost. Tilraun var gerð til að leggja mat fjölgun farþega út frá gögnum um tilraunarflug milli Keflavíkur og Akureyrar á árunum 2017 og 2018. Í þeim gögnum sést að talsverð aukning varð í innanlandsflugi hjá millilandaferðum eða tvöfalt fleiri farþegar árið 2018 samanborið við 2014. Vert er þó að geta að þetta eru ekki einungis áhrif af tilraunarfluginu heldur varð einnig sprenging á komum erlendra ferðamanna til landsins á þessum árum sem er að öllum líkindum hluti þessarar aukningar. Fjöldinn fór úr 38.600 árið 2015 í 56.600 árið 2017. Ef gert er ráð fyrir að aukningin sé einungis vegna tengingar innanlandsflugs við millilandaflug eru farþegarnir sem bætast

við um 18.000 til Akureyri sem er að öllum líkindum ofmat því hluti af farþegunum er vegna almenns vaxtar í ferðþjónustu. Eitthvað mun svo bætast við til Egilsstaða, Ísafjarðar og annara áfangastaða. Ekki bærust gögn í tæka tíð úr tilraunaflugi í október og nóvember 2023 við gerð þessarar skýrslu en þau gefa vonandi betri mynd á þessa eftirspurn. Þennan þátt þarf að skoða betur á síðari stigum þar sem aðgengileg gögn þóttu ekki nægjanleg til að gefa góða mynd á þessi áhrif.

Áhrif á heildarfjölda farþega í innanlandsflugi á landsvísu

Reiknuð hafa verið áhrif þess á þrjá flugvelli, Ísafjörð, Akureyri og Egilsstaði, að færa miðstöð innanlandsflugs í Hvassahraun eða til Keflavíkur. Til að áætla heildaráhrifin á alla innlenda farþega eru áhrifin á þessum þremur flugvöllum yfirfærð á nálæga flugvelli. Sem dæmi eru áhrifin á Ísafjarðarflugvelli notuð á flugvöllinum á Bíldudal og áhrifin á Akureyri eru notuð á Húsavík. Á eftirfarandi mynd má sjá spá um áhrif flutnings miðstöðvar á innlenda farþega.

Fjallað hefur verið um möguleika á bættri tengingu fyrir innlenda farþega á leið í millilandaflug og bættri tengingu millilandafluga við landsbyggðina. Lagt var mat á það hversu stórir þessir farþegahópar gætu orðið með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur. Út frá fyrirbyggjandi gögnum var aðeins hægt að leggja gróft mat á stærð farþegahópanna svo þessum tölum þarf að taka með fyrirvara. Áætlað var að hámarksviðbót nýrra ferða íslenskra farþega á leið til útlanda yrði 96.000 farþegar og á eftirfarandi mynd er gert ráð fyrir að einungis 75% þeirra myndu skila sér í flug. Þá var rýnt í gögn úr tilraunaflugi milli Keflavíkur og Akureyrar á árunum 2017 og 2018 og bættust þar við 18.000 nýir erlendir farþegar í innanlandsflug. Líklegt er að þeir yrðu fleiri í dag þar sem þjónustustig afþreyingar og gistingar hefur stóraukist um land allt. Þennan þátt þarf að skoða betur á síðari stigum þar sem aðgengileg gögn þóttu ekki nægjanleg til að gefa góða mynd á þennan þátt.



Spá um heildarfjölda farþega í innanlandsflugi m.v. núverandi staðsetningu miðstöðvar innanlandsflugs í Vatnsmýri eða nýja staðsetningu í Hvassahrauni eða í Keflavík

Eins og sést á myndinni hér að ofan færi fjöldi innlendra farþega úr 645.000 í 604.000 ef miðstöðin yrði færð í Hvassahraun sem er samdráttur upp á um 6%. Ef miðstöðin yrði færð til Keflavíkur færi fjöldi farþega niður í 545.000 sem er samdráttur upp á 16%. Ef einungis er horft til innlendra farþega er samdrátturinn 29%.

Efnisyfirlit

1. Inngangur	1
2. Þróun og staða innanlandsflugs í dag	2
2.1 Fjöldi farþega í innanlandsflugi	2
2.2 Erindi farþega	2
2.3 Áfangastaðaval farþega	3
2.4 Þróun millilandafarþega á íslenskum flugvöllum öðrum en Keflavíkurflugvelli	5
2.5 Tilraunarflug milli Akureyrar og Keflavíkurflugvallar	5
2.6 Gistirympi á landinu	6
3. Forsendur	7
3.1 Keyra eða fljúga - áhrifapættir	7
3.2 Áhrif staðsetningar miðstöðvar innanlandsflugs á dvalartíma í dagsferðum	9
3.3 Áhrif bættra samgangna á landi á flug	11
3.3.1 Þróun vegtengingar milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúpveg 61	11
3.3.2 Þróun vegtengingar milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg (60)	13
3.3.3 Tilkoma Landeyjahafnar	14
3.4 Tölfræðilegt samband ferðatíma á landi og fjölda sem velur flug	15
4. Spá um áhrif flutnings miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun	16
4.1 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Akureyri	17
4.2 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Egilsstöðum	19
4.3 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Ísafirði	20
4.4 Áhrif á starfsfólk Reykjavíkurflugvallar og tengd störf	22
4.5 Áhrif á innlenda farþega á leið til útlanda	24
4.6 Erlendir ferðamenn í innanlandsflugi	25
4.7 Áhrif á heildarfjölda farþega í innanlandsflugi á landsvísu	25
5. Heimildaskrá	28

1. Inngangur

Allmargar skýrslur hafa verið gerðar um flugmál á Íslandi á liðnum árum sem fjalla á einn eða annan hátt um hugsanlegan flutning miðstöðvar innanlandsflugs frá Reykjavík til Keflavíkurflugvallar eða á nýjan flugvöll í Hvassahrauni. Nú síðast eða árið 2019 kom út skýrslan „Flugvallakostir á suðvesturhorni landsins“ sem var ætlað að greina valkosti um framtíðarskipan flugvallamála á SV-horni landsins.

Í ofangreindri skýrslu var fjallað um að skoða þyrfti betur neikvæð áhrif flutnings flugvallarins á ferðatíma innlenda farþega. Þá var einnig fjallað um hugsanleg sóknarfæri fyrir innanlandsflugið, þ.e.a.s. að bæta tengingu innanlands- og millilandaflugs þannig að erlendir ferðamenn komist greiðar út á land og sömuleiðis íbúar landsbyggðarinnar til útlanda. En í skýrslunni var bent á þetta þyrfti einnig að skoða betur.

Icelandair hefur spurt farþega sína nokkuð reglulega í gegnum tíðina, síðast í nóvember 2018, hvort þeir hefðu nýtt sér flugsamgöngur ef innanlandsflugið væri á Keflavíkurflugvelli. Það er nokkuð stöðugt að um 30% farþega segja að þeir hefðu alveg örugglega ekki tekið flugið ef það hefði verið um Keflavíkurflugvöll og önnur tæplega 30% sem segja að þeir hefðu líklega ekki tekið flugið. Niðurstaða könnunarinnar er aðeins mismunandi eftir því hvort spurt er að vetri til eða sumri. Þá má þó draga þá ályktun að 30–60% farþega myndu ekki fljúga ef miðstöð innanlandsflugs yrði færð úr Vatnsmýrinni til Keflavíkurflugvallar, vegasamgöngur eru orðnar það góðar meginhluta ársins.

Að öllum líkindum er eitthvað um það að farþegar í ofangreindri könnun mótmæli flutningi til Keflavíkur með svari sínu og þannig séu áhrifin að einhverju leiti ofmetin. Einnig ber að nefna að það hafa ekki allir kost á að velja annan ferðamáta en flugið og halda þar með áfram að fljúga þrátt fyrir aukinn ferðakostnað.

Meginmarkmið þessarar skýrslu er að útbúa spá um áhrif á innanlandsflug byggða á innlendum gögnum um ferðavenjur fólks milli landsbyggðar og höfuðborgarsvæðisins. Með spánni verður kannað hvort gögnin styðji fyrri ályktun um að innlendum farþegum fækki um 30-60% með flutningi til Keflavíkur ásamt því að ný spá verður gerð fyrir miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni. Spár verða gerðar fyrir þrjá flugvelli, Ísafjarðarflugvöll, Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll.

Annað markmið er að leggja mat á áhrif bættrar tengingar innanlands- og millilandaflugs þannig að erlendir ferðamenn komist greiðar út á land. Að lokum verða rannsökuð áhrif á ferðatíma starfsfólks flugvallarins og flugtengda starfsemi með flutning miðstöðvar innanlandsflugs

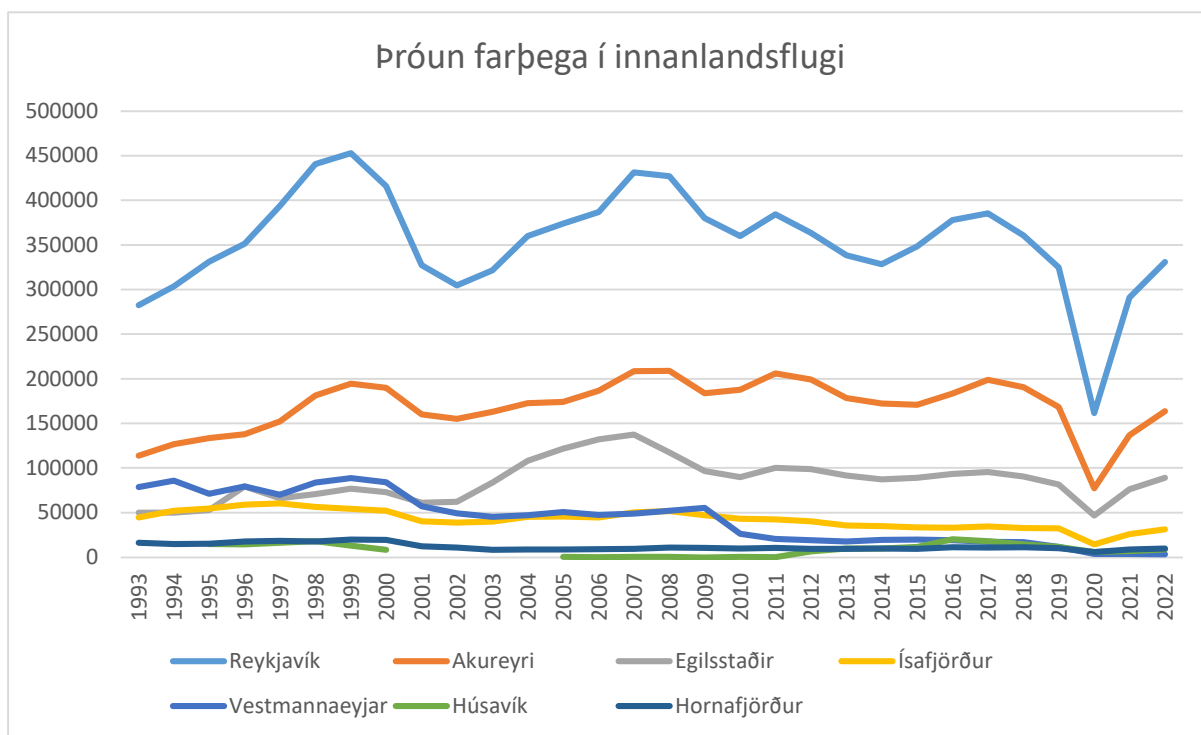
Góðar samgöngur skipta sköpum fyrir atvinnu, efnahag, lífsgæði og öryggi fólks. Þannig tryggir skilvirkt samgöngukerfi aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins og atvinnulífsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við val á búsetu, atvinnu, menntun og afþreyingu, ekki hvað síst í þeim byggðum sem eru fjærst höfuðborgarsvæðinu. Þar gegnir innanlandsflug iðulega mikilvægu hlutverki og er oft einn grundvöllur búsetugæða, þ.e. þeirra grunnþátta sem verða að vera til staðar til að svæði teljist hæft til búsetu og jafnvel eftirsóknarvert.

2. Þróun og staða innanlandsflugs í dag

2.1 Fjöldi farþega í innanlandsflugi

Á myndinni hér að neðan má sjá töflu þar sem tekinn er saman sá fjöldi farþega sem fer í gegnum sex fjölmennustu flugvelli á Íslandi, auk Reykjavíkurflugvallar. Hafa ber í huga að farþegi sem t.d. fer frá Reykjavík til Akureyrar er talinn á báðum stöðum, þ.e. hann fer í gegnum bæði Reykjavíkurflugvöll og Akureyrarflugvöll. Til að nálgast heildar farþegafjölda í innanlandsflugi á hverjum tíma mætti deila með tveimur í samtöluna.

Á eftir Reykjavíkurflugvelli er Akureyrarflugvöllur fjölmennastur og þar næst Egilsstaðir. Til ársins 2009 voru flugleiðirnar til Ísafjarðar og til Vestmannaeyja álíka fjölfarnar en með tilkomu Landeyjahafnar hefur dregið töluvert úr ásókn í flug til Vestmannaeyja. Á árunum 2020 og 2021 voru miklar truflanir á innanlandsflugi vegna Covid. Eins og sést á myndinni hefur fjöldi farþega í innanlandsflugi staðið í stað eða verið að fækka lítilega síðan 2007.



Mynd 1) Þróun farþega með innanlandsflugi

Árið 2022 voru heildarfarþegar í innanlandsflugi um 645.000 (hver farþegi er tvítalinn, þ.e. talinn á upphafs- og endastað). Fyrir utan Reykjavíkurflugvöll fóru flestir farþegar um flugvöllinn á Akureyri eða 163.500 farþegar og næstflestir um flugvöllinn á Egilsstöðum eða 89.000 farþegar.

2.2 Erindi farþega

Í mars 2013 var framkvæmd könnun meðal farþega í innanlandsflugi í samráði við Flugfélag Íslands, Flugfélagið Erni og Norlandair¹. Könnunin tók til flugs milli Reykjavíkur/Akureyrar og ríkisstyrktra flugvalla og voru farþegar á flugleiðunum nálægt 3.000, þátttaka var valkvæð og svarendur 768.

¹ (Samgönguráð, 2014)

Eftirfarandi tafla sýnir svör þátttakenda við spurningunni: Hver er tilgangur ferðar? Í töflunni má sjá niðurstöður farþegakönnunar á ríkisstyrktum flugvöllum, auk Ísafjarðarflugvallar. Til samanburðar eru sýndar niðurstöður farþegakönnana Flugfélags Íslands. Farþegakönnun Flugfélagsins tekur hins vegar til flugs á Akureyri, Egilsstaði og Ísafjörð sem eru allt skilgreindir stórir þjónustukjarnar.

Tafla 1) Niðurstöður flugkannana á erindum farþega

Forkönnun meðal flugfarþega 2013		Kannanir Flugfélags Íslands	
Fjöldi svarenda	768	Fjöldi svarenda	1328
Einkaerindi	63,8%	Einkaerindi	60,0%
Heimsækja foreldri (yngri en 18)	9,2%	Heimsækja foreldri (yngri en 18)	-
Heimsókn til vina eða ættingja	29,8%	Heimsókn til vina eða ættingja	18,9%
Skemmti eða menningarferð	8,5%	Skemmti eða menningarferð	3,0%
Námsferð	2,2%	Námsferð	3,2%
Íþróttakeppni	6,0%	Íþróttakeppni	8,1%
Sækja lækniþjónustu	11,9%	Sækja lækniþjónustu	5,2%
Sækja opinbera þjónustu	2,7%	Sækja opinbera þjónustu	-
Vinnutengt	33,3%	Vinnutengt	28,4%
Fundur eða ráðstefna	18,4%	Fundur eða ráðstefna	4,0%
Sérfræðistörf	15,3%	Sérfræðistörf	-
Annað	7,0%	Annað	7,0%

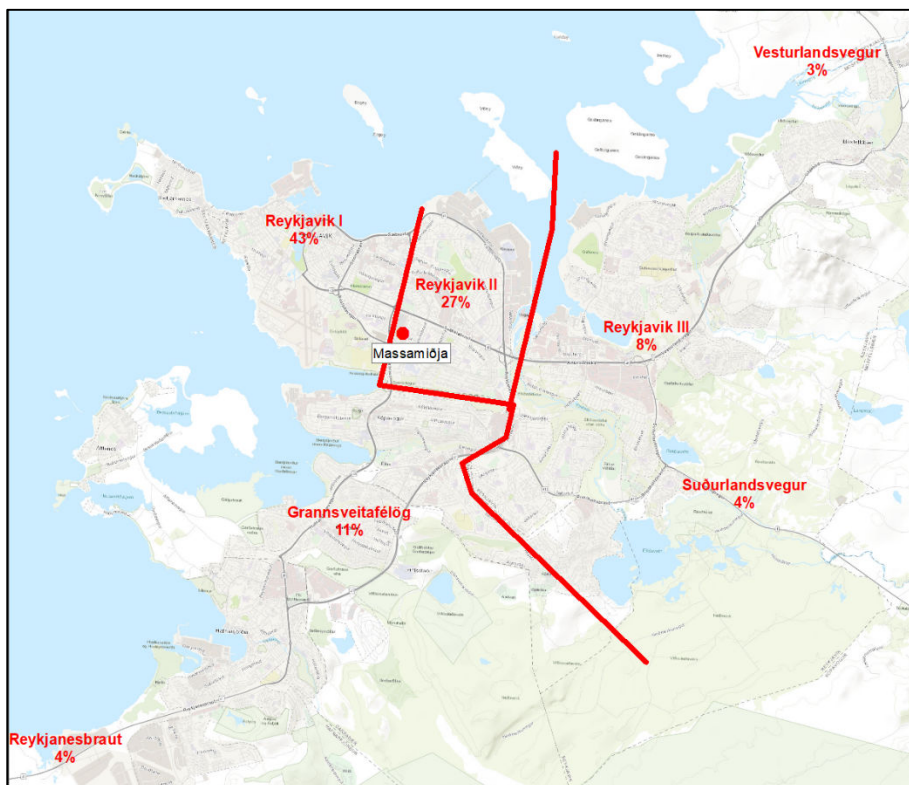
2.3 Áfangastaðaval farþega

Á síðustu árum hefur reglulega verið framkvæmd könnun á ferðavenjum flugfarþega af félaginu Landráð Sf., núna síðast veturinn 2016². Ein af mörgum spurningum þar er hver er áfangastaður flugfarþega á Höfuðborgarsvæðinu. Höfuðborgarsvæðinu er skipt upp í 4 svæði svo er fimmti svarmöguleikinn „utan höfuðborgarsvæðisins. Á eftirfarandi korti (sjá Mynd 2) eru niðurstöður sýndar ásamt því að búið er að reikna massamiðju þessara áfangastaða. Massamiðjan lendir um það bil við Borgarleikhúsið.

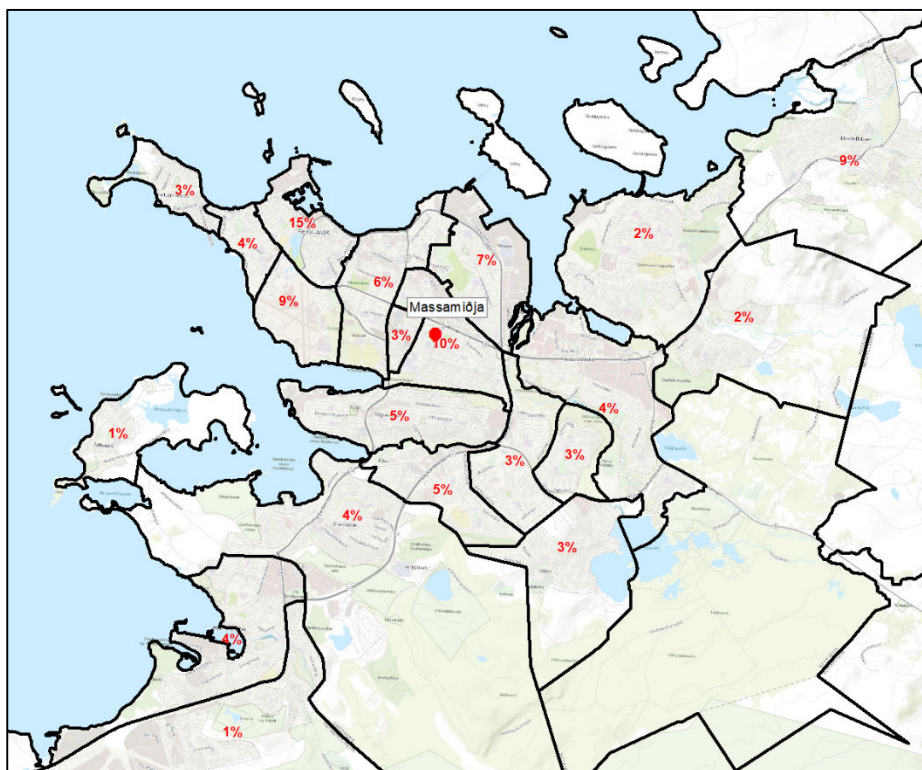
Til viðbótar við þetta eru framkvæmdar umfangsmiklar kannanir af Innviðaráðuneytinu í samstarfi við nokkra aðra aðila³. Síðast var könnunin framkvæmd í október og nóvember árið 2022 og var úrtak könnunarinnar 23.025 einstaklingar um land allt. Því miður náði úrtakið ekki til nógu margra aðila sem flugu og því erfitt að draga ályktanir um ferðavenjur flugfarþega. Til viðmiðunar við könnun Landráðs var framkvæmd sambærileg úttekt á áfangastaðavali ferðalanga af landsbyggðinni en þá bæði þeirra sem ferðuðust með bíl og þeirra sem flugu (sjá Mynd 3). Massamiðjan lendir um það bil við götuna Heiðargerði í Gerðunum.

² (Reynarsson, 2016)

³ (Gallup, 2023)



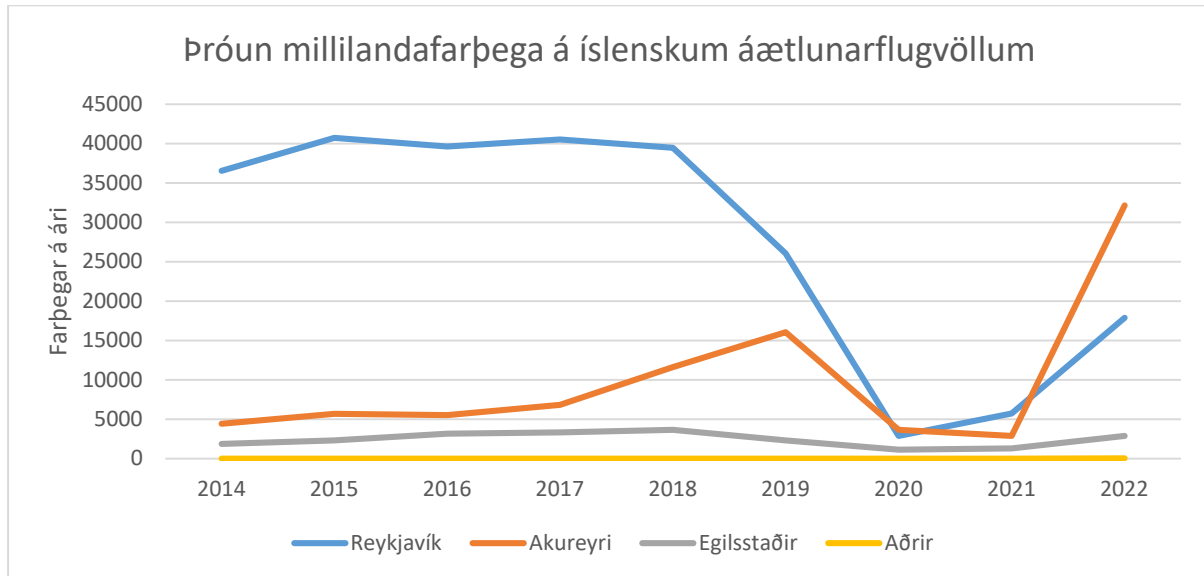
Mynd 2) Massamiðja áfangastaða ferða með bíl eða flugi frá landsbyggðinni samkvæmt Vetrarkönnun Landráðs frá 2016



Mynd 3) Massamiðja áfangastaða ferða með bíl eða flugi frá landsbyggðinni samkvæmt ferðavenjukönnun 2022

2.4 Þróun millilandafarþega á íslenskum flugvöllum öðrum en Keflavíkurflugvelli

Á eftirfarandi mynd má sjá tölfræði yfir millilandafarþega á áætlunarflugvöllum öðrum en Keflavíkurflugvelli. Á myndinn sést að mikil aukning hefur orðið hjá þessum farþegahóp og þá sérstaklega á Akureyri. Ferðaþjónustuaðilar hafa lengi reynt fyrir sér með bein flug erlendis frá, til Akureyris og Egilsstaða. Eins og sést á meðfylgjandi gögnum hefur vel gengið á Akureyri en farþegafjöldinn hefur margfaldast frá árinu 2017. Í gegnum tíðina hafa fjölmargir aðilar flogið beint til Akureyrar eins og til dæmis Voigt Travel til Hollands, Niceair til Bretlands og Danmerkur og EasyJet til London.

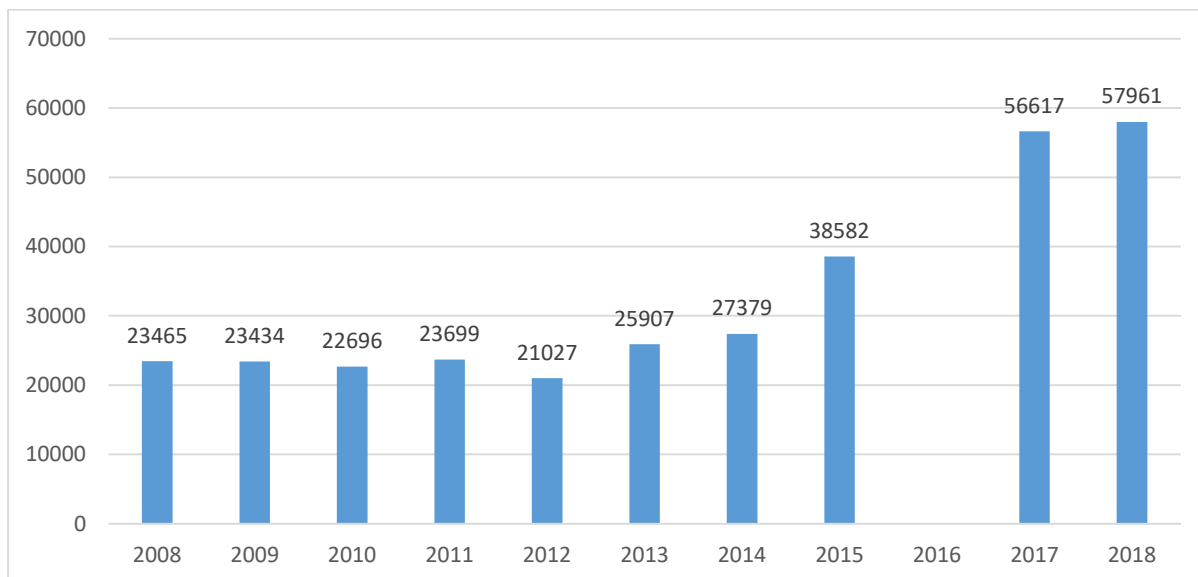


Mynd 4) Þróun millilandafarþega um í íslenska flugvelli aðra en Keflavíkurflugvöll

2.5 Tilraunarflug milli Akureyrar og Keflavíkurflugvallar

Á árunum 2017 og 2018 reyndi Air Iceland Connect fyrir sér með flug milli Akureyrar- og Keflavíkurflugvallar með það að markmiði að tengja landsbyggðina betur við miðstöð millilandaflegs.

Á meðfylgjandi mynd má sjá gögn frá Air Iceland Connect (núna Icelandair) um fjölda millilandafarþega í innanlandsflugi.



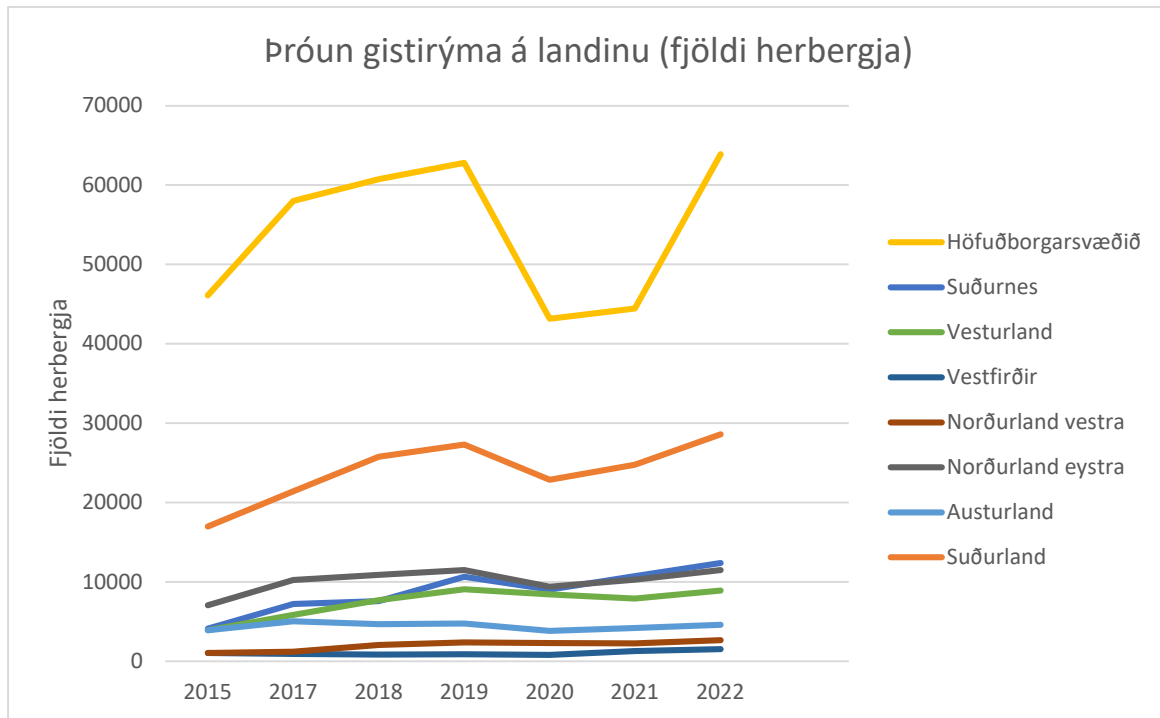
Mynd 5) Fjöldi farþega í millilandaflogi sem ferðuðust með innanlandsflugi Air Iceland Connect á árunum 2008 til 2018⁴

Eins og sést á myndinni hér að ofan hefur orðið talsverð aukning í innanlandsflugi hjá millilandafarþegum eða tvöfalt fleiri farþegar árið 2018 samanborið við 2014. Vert er þó að geta að þetta eru ekki einungis áhrif af tilraunarfluginu heldur varð einnig sprenging á komum erlendra ferðamanna til landsins á þessum árum sem er að öllum líkindum hluti þessarar aukningar. Ekki fengust sundurliðaðar farþegatölur á mismunandi flugleggjum og þannig er erfitt að greina nákvæmlega hversu margir millilandafarþegar fóru á milli Keflavíkur og Akureyrar. Í október og nóvember 2023 er aftur farið í tilraunaflug beint milli Keflavíkur og Akureyrar. Gögn úr því tilraunaflugi ásamt þeim frá 2018 munu vonandi gefa betri mynd á eftirspurn eftir þessum fluglegg hjá millilandafarþegum.

2.6 Gistirými á landinu

Eftirfarandi gögn eru frá Hagstofunni og sýna þróun gistirýma á landinu eftir landshlutum. Gögnin ná aftur til ársins 2015 og sýna að þeim er almennt að fjölga að undanskildum Covid árunum 2020 og 2021. Árið 2022 voru gistirýmin flest á Höfuðborgarsvæðinu eða um 63.900, þar á eftir kemur Suðurland með 28.600 svo Suðurnes með 12.400. Á norðurlandi eystra voru gistirýmin 11.500, á Austurlandi 4.600 og á Vestfjörðum 1.500.

⁴ (Stjórnarráðið, 2019)



Mynd 6) Próun gistirýma á landinu samkvæmt gögnum frá Hagstofunni

Í töflunni hér að neðan eru einnig gögn frá Hagstofunni sem sýna fjölda gesta á glististöðum í sveitarfélögum nálægt stærstu flugvöllum landsins. Að jafnaði gisti hver þessara gesta 1,4 nætur á glististað. Athyglisvert er að gestir stoppuðu lengur á Ísafirði og Akureyri, eða 1,7 nætur á Ísafirði og 1,6 á Akureyri, samanborið við 1,3 nætur í Múlaþingi. Einnig kemur fram í tölunum að hæst hlutfall erlendra gesta er á Austfjörðum ásamt Ísafirði og nágrenni en lægst á Akureyri og nágrenni.

Tafla 2) Gestakomur á öllum tegundum glististaða eftir nokkrum sveitarfélögum 2022

	Ísafjarðarbær	Vestfirðir, annað	Akureyri	Eyjafjörður, annað	Múlaþing	Austurland, annað	Horna-fjörður
	Gestkomur	Gestkomur	Gestkomur	Gestkomur	Gestkomur	Gestkomur	Gestkomur
Ísland	18.506	32.422	77.633	39.244	91.333	27.394	60.872
Erlendir gestir	42.082	61.148	118.054	70.886	212.436	63.558	354.357

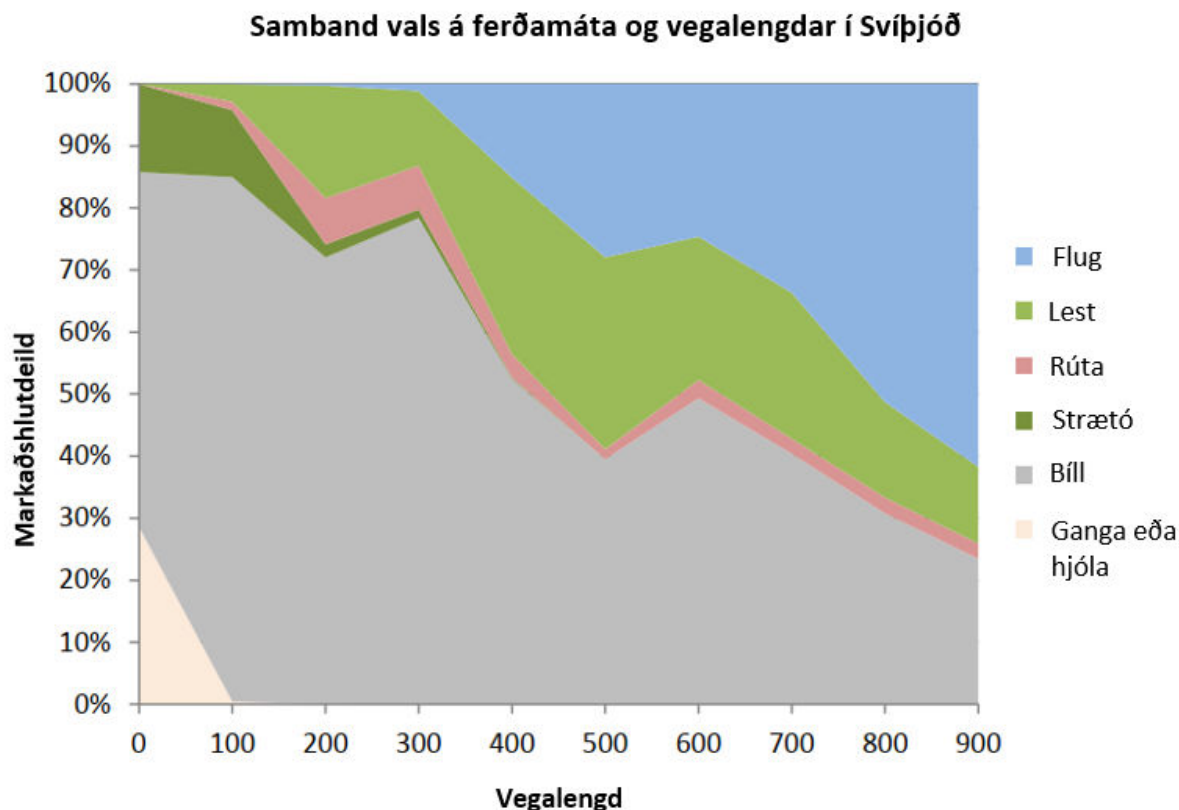
3. Forsendur

3.1 Keyra eða fljúga - áhrifapættir

Almennt er erfitt að finna tengingar á milli þess hvort fólk velji að aka eða fljúga sem stafar af nokkrum ástæðum. Val milli bíls og flugs fer ekki bara eftir ferðatíma heldur einnig öðrum þáttum eins og upphafs- og endapunkti, erindi ferðar, hvort mögulegt sé að velja bíl, hversu stórum hóp er ferðast í og hversu mikinn farangur þarf í ferðina. Þá er einnig mjög stór þáttur sá að val á að ferðast með bíl er oft gert af vana þeirra sem hafa bíl til umráða.

Þekkt er að líkur á því að fólk velji frekar að fljúga en að keyra aukast með aukinni fjarlægð frá Reykjavík. Mörkin, þar sem fólk velur frekar að aka en fljúga færast sífellt fjær Reykjavík með betri

vegum. Þetta samband milli ferðamáta og ferðavegalengdar hefur t.d. verið rannsakað mikið í Svíþjóð⁵ og virðast þar vera nokkuð greinileg mörk við 400 km (sjá Mynd 7). Á myndinni má sjá ferðamátann lestarferðir sem á ekki við hér á landi, en að öllum líkindum er sú markaðshlutdeild sameignleg með fluginu.

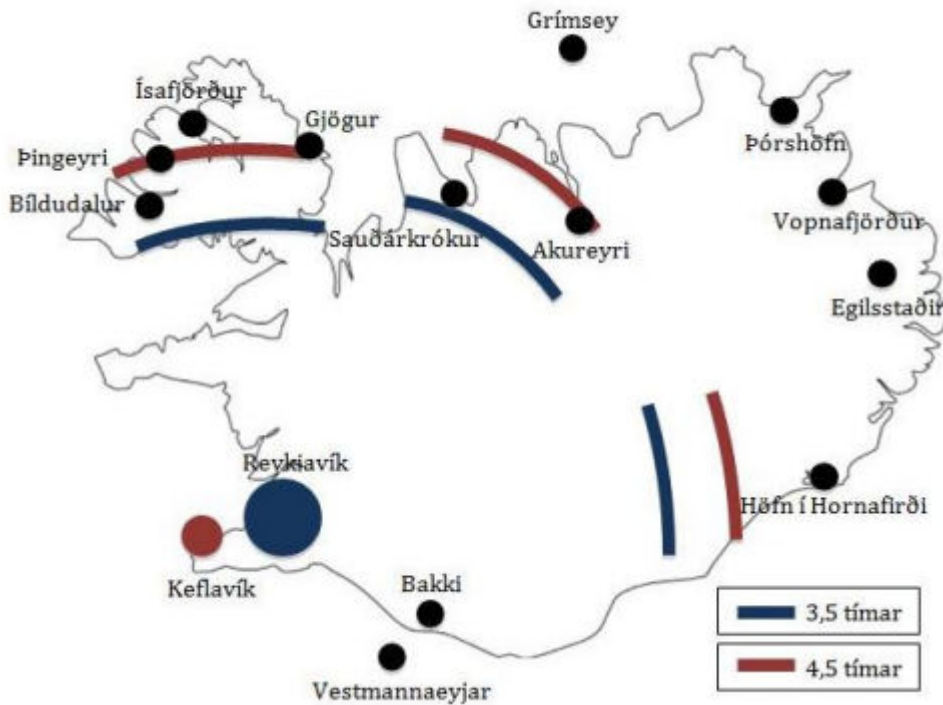


Mynd 7) Samband vegalengdar og val á ferðamáta í Svíþjóð

Þessu sambandi hefur einnig verið lýst í fyrri athugunum á innanlandsflugi þ.e. að samkeppnishæfni flugs gagnvart akstri eykst með aukinni fjarlægð frá Reykjavík. Á eftirfarandi mynd eru sýnd mörkin þar sem fólk er talið velja frekar að aka sem eru á bilinu 3,5 -4,5 klukkustunda ferðatími aðra leiðina. Líklegt er að sambandið sé ólínulegt sem þýðir m.a. að ávinningur og notkun er nokkuð greinilega annaðhvort akstri eða flugi í hag, þ.e. breytingar á borð við flutning miðstöðvar innanlandsflugsins hafa mikil áhrif á val milli aksturs og flugs⁶.

⁵ (NELLDAL, 2015)

⁶ (Isavia, 2012)



Mynd 8) Hagkvæmnismörk milli flugs og aksturs

3.2 Áhrif staðsetningar miðstöðvar innanlandsflugs á dvalartíma í dagsferðum

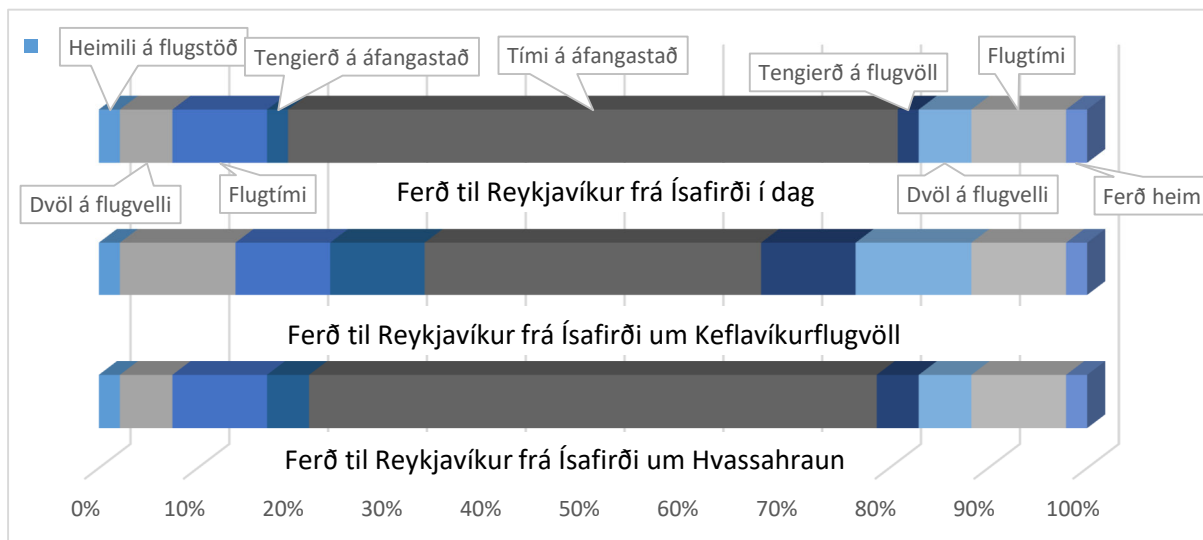
Þegar einstaklingar velja hvort þeir keyri eða fljúgi hefur erindið mikið að segja ásamt því hvort ferðin gæti verið dagsferð. Ef ferðin þarf að vera dagsferð er mögulegur dvalartími á áfangastað stór áhrifaþáttur. Sérstaklega er þetta mikilvægt í viðskiptaferðum og vinnuferðum þ.e. að ferðalangur geti ferðast fram og til baka innan dags og geti varið ákveðnum tíma á áfangastað. Þetta er ekki síður mikilvægt fyrir einkaferðir, sérstaklega ef íbúar eru búsettir þar sem ákveðinnar þjónustu gætir ekki og þeir þurfa að sækja hana til höfuðborgarsvæðisins.

Á eftirfarandi mynd er sýnt hvaða áhrif staðsetning flugvallar gæti haft á dvalartíma í ferðum. Í dag er hægt að fara frá heimili á Ísafirði klukkan 9:30, taka flug og eiga næstum 5 klukkustunda dvalartíma í Reykjavík og vera kominn heim aftur klukkan 17:30. Ef miðstöð innanlandsflugs færðist á Keflavíkurflugvöll myndu dragast verulega úr þessum dvalartíma, það er að segja ef flugtímar eru þeir sömu og í dag. Þetta getur haft mikil áhrif á val fólks, hvort það fari í ferð, taki fjarfund eða velji að fara á bílnum.

Á myndinni er dæmi tekið miðað við flug frá Ísafirði í október 2023 með brottför klukkan 10:10 á Ísafirði og brottför klukkan 16:30 á Reykjavíkflugvelli. Til viðbótar við ferðatíma á Keflavíkurflugvöll er gert ráð fyrir 45 mínútum í ferðir til og frá flugvelli ásamt því að þurfa tvisvar sinnum fara í gegnum öryggisleit á flugvelli (2*30 mínútur). Við þetta tekur ferðin aðra leiðina 2,6 klukkustundir og mögulegur dvalartími í Reykjavík verður 2,7 klukkustundir. Í erlendum rannsóknum hefur þriggja tíma ferðalag aðra leiðina með flugi þótt brotpunktur fyrir það að hægt sé að fara í dagsferð, þetta er nokkuð nærri því⁷. Það er því nokkuð ljóst að með óbreyttum flugtímum myndi flutningur til Keflavíkur

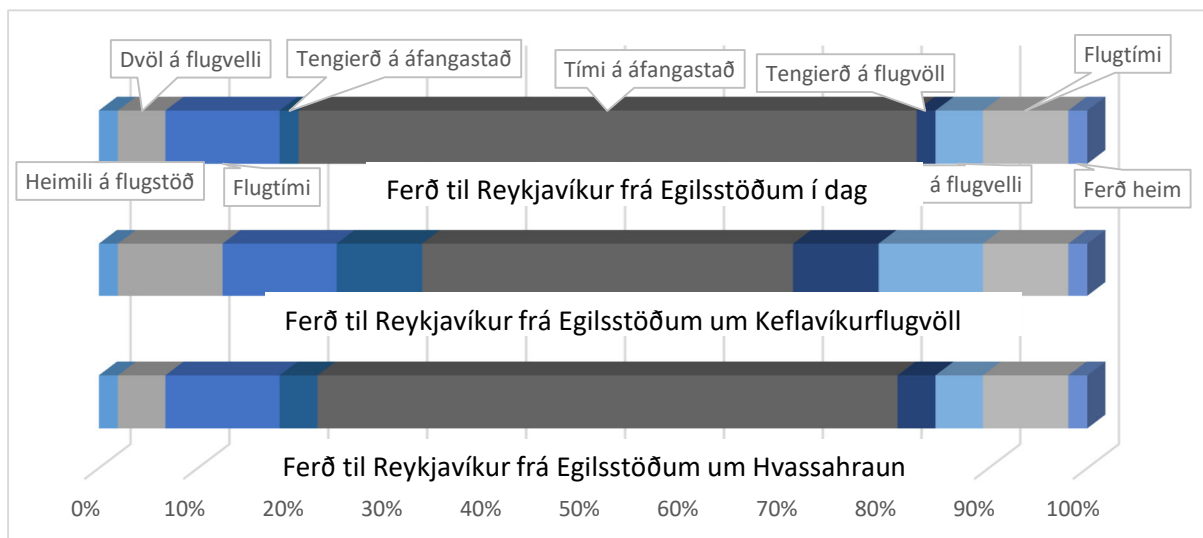
⁷ (NELLDAL, 2015)

hafa veruleg áhrif á flug frá Ísafirði. Áhrif á dvalartíma flugfarþega frá Ísafirði yrðu óveruleg með því að flugið færðist á nýja flugvöll í Hvassahrauni eða úr 4,8 klukkustundum í 4,5 klukkustundir.



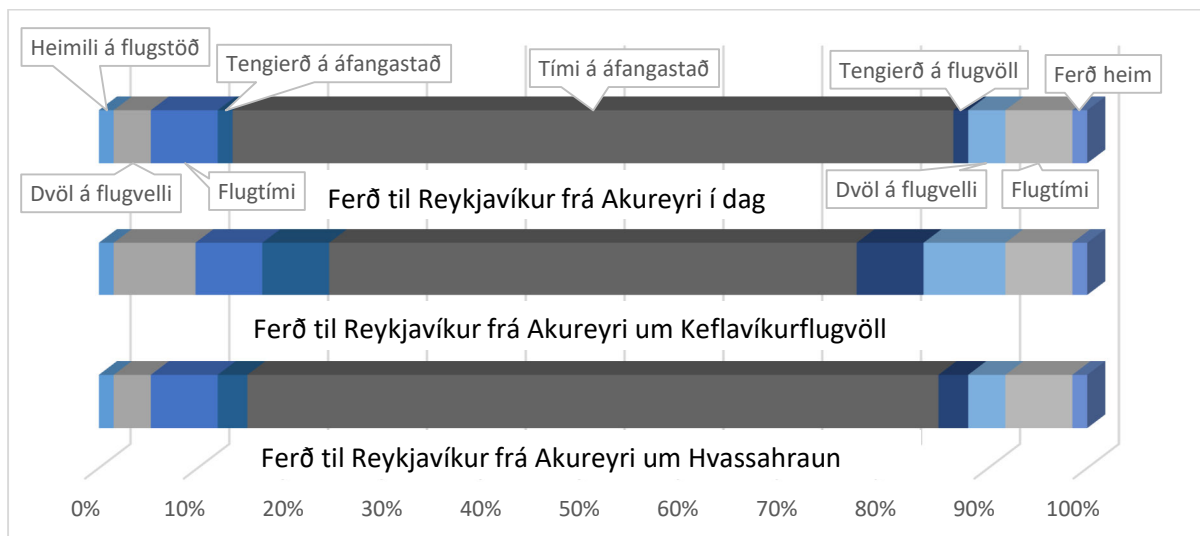
Mynd 9) Myndin sýnir áætlaðan dvalatíma í Reykjavík í ferð frá Ísafirði með ólíkum flugvallarkostum

Sambærileg athugun var gerð á mögulegum dvalartíma flugfarþega frá Egilsstöðum til Reykjavíkur. Eins og sést á Mynd 10 þá er mögulegur dvalartími 8,1 klukkustund í dag sem færi niður í 5,9 klukkustundir með miðstöð innanlandsflugs á Keflavíkurlugvelli. Áhrif á dvalartíma flugfarþega frá Egilsstöðum yrðu óveruleg með því að flugið færðist á nýja flugvöll í Hvassahrauni eða úr 8, klukkustundum í 7,8 klukkustundir.



Mynd 10) Myndin sýnir áætlaðan dvalatíma í Reykjavík í ferð frá Egilsstöðum með ólíkum flugvallarkostum

Mögulegum dvalartíma flugfarþega frá Akureyri til Reykjavíkur var einnig skoðaður. Eins og sést á Mynd 11 þá er mögulegur dvalartími 8,1 klukkustund í dag sem færi niður í 5,9 klukkustundir með miðstöð innanlandsflugs á Keflavíkurlugvelli. Áhrif á dvalartíma flugfarþega frá Egilsstöðum yrðu óveruleg með því að flugið færðist á nýja flugvöll í Hvassahrauni eða úr 8, klukkustundum í 7,8 klukkustundir.



Mynd 11) Myndin sýnir áætlaðan dvalatíma í Reykjavík í ferð frá Akureyri með ólíkum flugvallarkostum

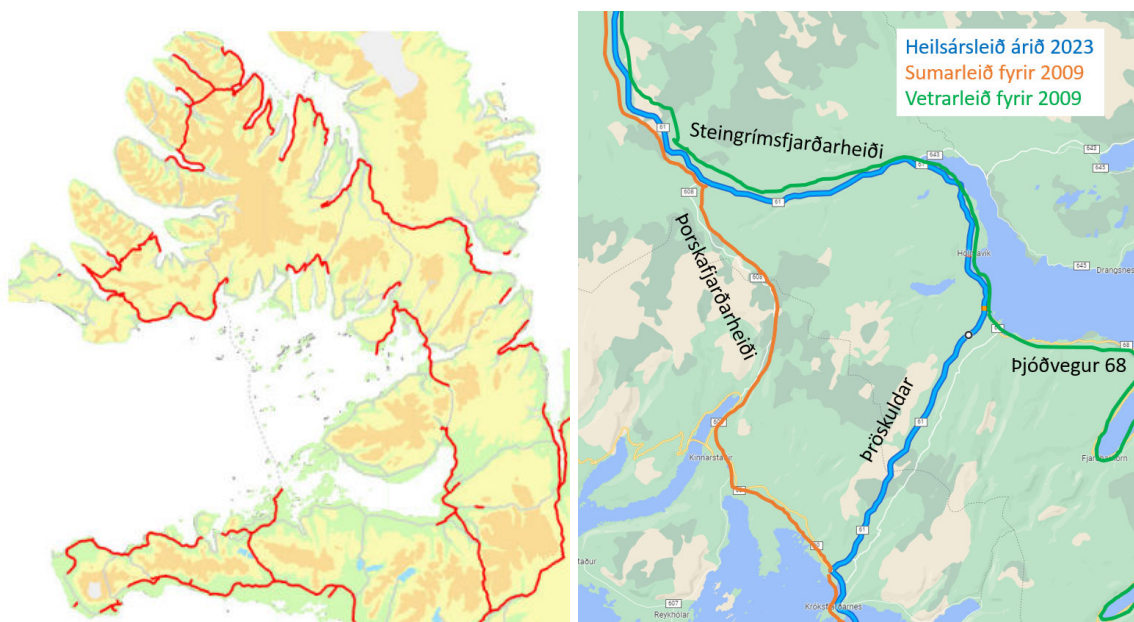
3.3 Áhrif bættra samgangna á landi á flug

Eins og greint er frá í kafla 3.2 hér á undan er einn helsti áhrifaþáttur á vali ferðalanga á ferðamáta ferðavegalengd og ferðatími. Með bættum vegasamgöngum styttest bæði ferðatími með bíl og samgöngumátinn verður öruggari og áreiðanlegri. Til að kanna áhrifasamband vegsamgangna á flug voru nokkur samgönguverkefni, sem framkvæmd hafa verið á síðustu 25 árum, greind. Um er að ræða stærri framkvæmdir milli Ísafjarðar og Reykjavegur annars vegar og svo áhrif Landeyjahafnar á flug til Vestmannaeyja.

3.3.1 Þróun vegtengingar milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúpveg 61

Vegasamgöngur milli Ísafjarðar og Reykjavíkur hafa batnað mikið síðustu 25 ár. Á meðfylgjandi korti má sjá hvar bundið slitlag er á vegum á Vestfjörðum árið 2003⁸. Að vegur sé ekki með bundnu slitlagi er merki þess að vegurinn uppfylli ekki gæðakröfur nútímans til vega. Á þessum vegum er ferðhraði lægri, oft á tíðum vegna slæms yfirborðs, lágrar vegbreiddar, krappa beygja og blindhæða. Árið 2003 fór sumarumferð milli Ísafjarðar og Reykjavíkur aðalega um Djúpveg (61), yfir Hestakleif við Mjóafjörð og svo yfir Steingrímsfjarðarheiði/Þorskafjarðarheiði yfir á Vestfjarðaveg (60) og þaðan til Reykjavíkur um Bröttubrekku. Þessi leið er um 436 km löng og bundið slitlag náði yfir um 77% leiðarinnar. Á veturna lokaðist þessi leið gjarnan vegna snjósöfnunar og við það fór vetrarumferðin fyrir Reykjanesið í stað Hestakleifar, yfir Steingrímsfjarðarheiði til Hólmavíkur og inn Hrutafjörð eftir Þjóðvegi 68 (sjá mynd 12). Þessi leið er 526 km og bundið slitlag var einungis á 73% leiðarinnar.

⁸ (Heiðarsson & Jóhannesson, 2005)



Mynd 12) myndin til vinstri sýnir bundið slitlag á Vestfjörðum árið 2003. Myndin til hægri sýnir hvernig leiðarval vegfarenda var fyrir veg um Þróskulda (2009) en þá fóru vegfarendur Þorskafjarðarheiði á sumrin en „strandirnar“ (Þjóðvegur 68) á veturna.

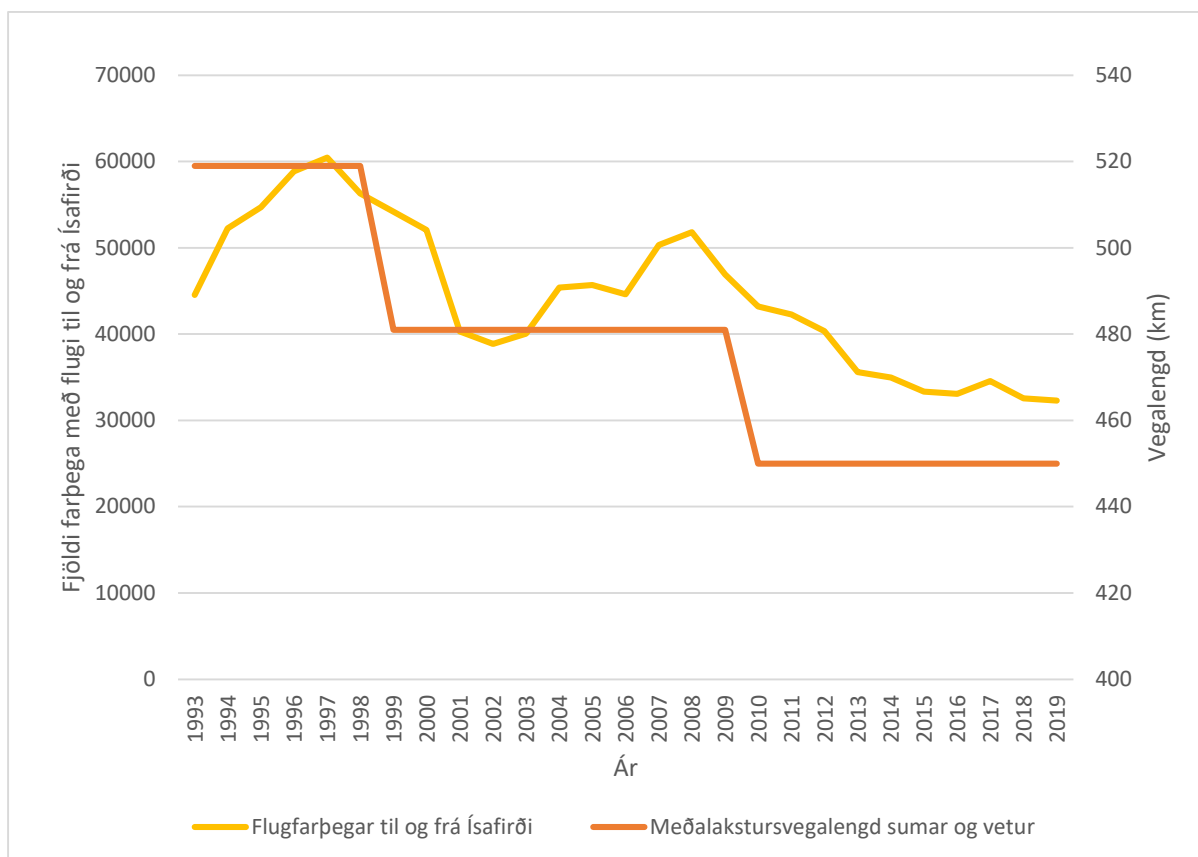
Helstu vegbætur sem stytt hafa verulega leiðina milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúpveg er taldar upp í meðfylgjandi töflu. Aðrar framkvæmdir eins og uppbygging Þjóðvegarins um Álftafjörð, Seyðisfjörð, Hestfjörð og Ísafjörð hafa mikið að segja hvað varðar bættan ferðatíma og umferðaröryggi en eru ekki taldar upp.

Tafla 3) Samgöngubætur á leiðinni milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúpveg

	Opunarár	Stytting sumarleiðin (km)	Stytting vetrarleiðin (km)
Gilsfjörður	1997	19	0
Hvalfjarðargöng	1998	38	38
Þverun			
Mjóafjarðar	2009	0	34
Þróskuldur	2009	-15	31
Samtals stytting:		42	103

Árið 1996 var sumarvegalengdin milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um 474 km og vetrarvegalengdin 564 km. Í dag er kominn samfelldur heilsársvegur á þessari leið sem er um 450 km langur sem tekur um 5,6 klukkustundir að aka.

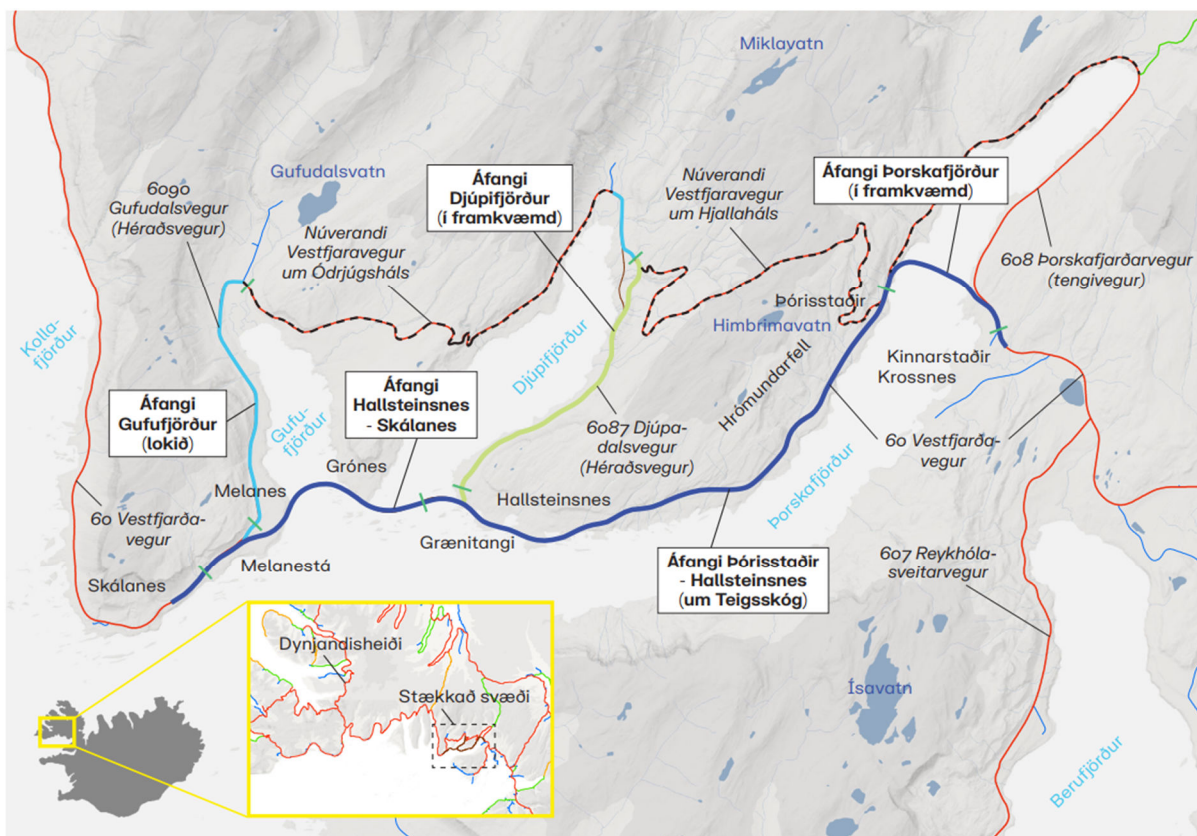
Á meðfylgjandi mynd má sjá þróun flugfarþega milli Ísafjarðar og Reykjavíkur ásamt þróun meðalferðavegalengdar akstursleiðina. Eins og sést á myndinni er viðvarandi fækkun farþega á leiðinni og hafa bæði bættar samgöngur á landi og íbúafækkun á Vestfjörðum haft áhrif á þá þróun. Á þessu tímabili hefur íbúum fækkað um 0,8% á ári en farþegum fækkað um 1,2%. Ferðum með bíl hefur svo fjölgað, um 5,1% á ári á tímabilinu 2000 til 2022. Það er því nokkuð ljóst samband á milli þessara þátta. Á öðrum leiðum eins og milli Reykjavíkur og Akureyrar og milli Reykjavíkur og Egilsstaða hefur verið fjölgun á flugfarþegum á þessu tímabili (sjá Mynd 1) en þar hefur íbúum verið að fjölga.



Mynd 13) Þróun flugfarþega milli Ísafjarðar og Reykjavíkur ásamt þróun styttingar akstursleiðarinnar

3.3.2 Þróun vegtengingar milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg (60)

Miklar vegbætur hafa átt sér stað á leiðinni milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Vestfjarðaveg (vegnr.60). En þar er helst að nefna nýjustu framkvæmdirnar þar, Dýrafjarðargöng, uppbyggður vegur um Dynjandisheiði og núverandi framkvæmdir um Teigskóg og þverun Þorskafjarðar (sjá Mynd 14). Þegar þessum framkvæmdum lýkur mun verða til nýr heilsársvegur milli Ísafjarðar og Reykjavíkur sem er 390 km og aksturstíminn mun fara niður í 4,8 klukkustundir ef gert er ráð fyrir sama ferðahraða og er í dag milli Ísafjarðar og Reykjavíkur um Djúpveg.



Mynd 14) Framkvæmdir um Teigsskóg á Vestfjarðavegi (60) og þverun fjarða⁹

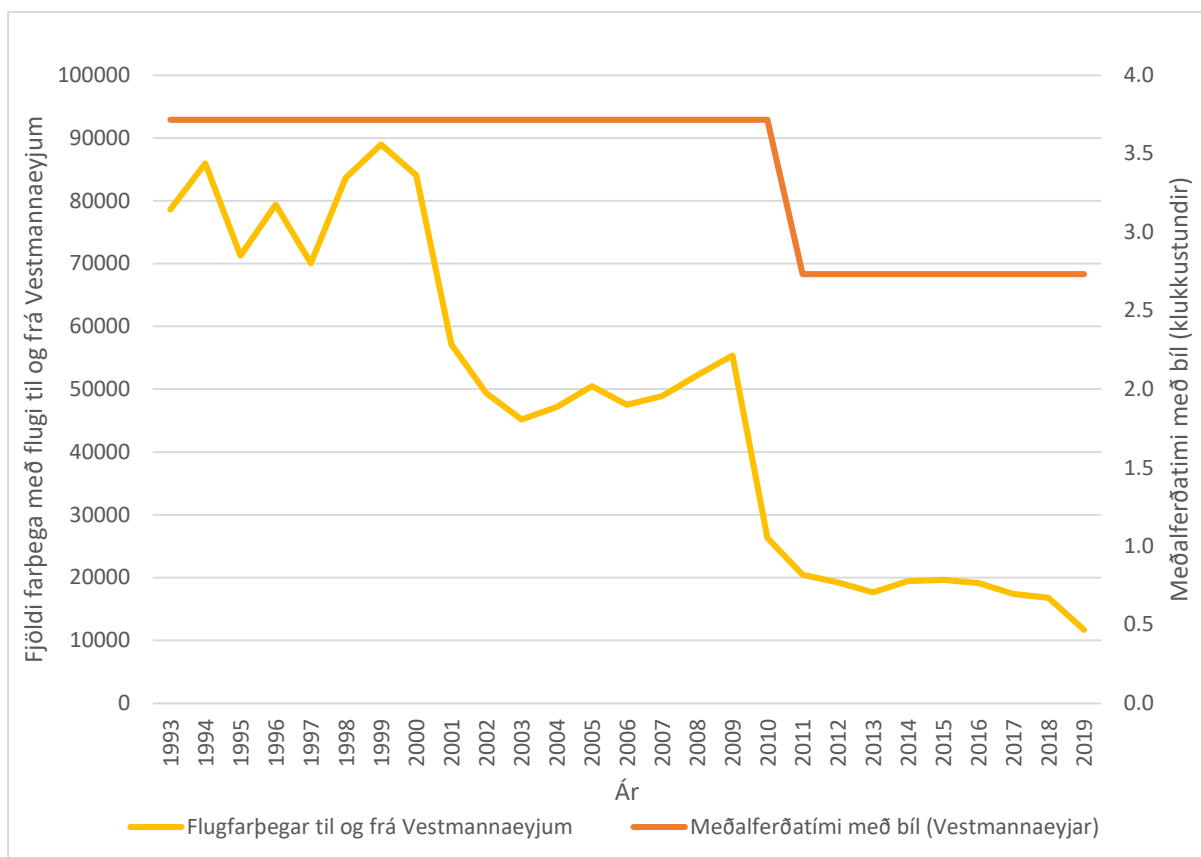
3.3.3 Tilkoma Landeyjahafnar

Landeyjahöfn er höfn sem þjónar ferjusiglingum milli Vestmannaeyja og Landeyja og var tilbúin sumarið 2010. Með höfninni styttist siglingartími Herjólfis, sem áður sigldi til Þorlákshafnar, úr 2 klukkustunum og 45 mínútum í 40 mínútur¹⁰. Þetta stytta siglingatíman umtalsvert en á móti lengdist akstursvegalengdin milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur, en hún fór úr 50 kílómetrum í 130 kílómetra. Þetta var mikil samgöngubót því sparnaður í heildarferðatíma milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur styttist um heila klukkustund. Einnig hafði þetta mikla þýðingu fyrir ferðapægingi því löng sigling, oft í slæmum veðrum, var óþægileg fyrir marga.

Á meðfylgjandi mynd má sjá hvaða áhrif samgöngubótin hafði á flugsamgöngur milli Vestmannaeyja og Reykjavíkur en farþegum fækkaði um helming. Farþegafjöldinn var 46.900 árið 2009 en fór niður í 26.300 árið 2010 og svo 20.400 árið 2011. Þetta eru mun meiri áhrif á flug en þær samgöngubætur sem skoðaðar voru í kafla 3.3.1 höfðu. Líklegt er að ferðatími með bíl sé orðinn það stuttur að komið sé fram yfir hagkvæmnimörk milli flugs og aksturs sem minnst er á í kafla 3.1.

⁹ (Vegagerðin, 2023)

¹⁰ (Boat Tours in Vestmannaeyjar, 2023)



Mynd 15) Þróun flugfarþega milli Reykjavíkur og Vestmannaeyja ásamt þróun styttingar akstursleiðarinnar

3.4 Tölfræðilegt samband ferðatíma á landi og fjölda sem velur flug

Fjallað hefur verið um bættar samgöngur á landi og áhrif þeirra á farþegagrunn í flugi í kaflanum hér á undan. Greinilegt samband er þar á milli og til þess að spá fyrir um væntanlegar breytingar á staðsetningu innanlandsflugs er gerð tilraun til að búa til spájöfnu byggða á þessu sambandi. Skoðaður var ferðatíminn með bæði bíl og flugi fyrir og eftir tvær stórar vegaframkvæmdir á leiðinni milli Ísafjarðar og Reykjavíkur (sjá Tafla 3). Metinn var meðalferðatíminn milli vetrar og sumarleiðar með bíl. Með flugi var ferðatíminn metinn sá sami fyrir og eftir framkvæmd. Í ferðatíma með flugi til Reykjavíkur er gert ráð fyrir að ferðin á Ísafjarðarflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, gert er ráð fyrir að um 20 mínútur fara í innritun í flugið og bið, sjálft flugið taki 45 mínútur og svo taki ferðin frá flugvellinum að áfangastað í Reykjavík um 10 mínútur.

Tafla 4) Útreikningar á breytingum á ferðatíma milli Ísafjarðar og Reykjavíkur

	Ferðatími með bíl fyrir	Ferðatími með bíl eftir	Ferðatími með flugi fyrir	Ferðatími með flugi eftir	Breyting í hlutfalli ferðatíma
	Mínútur	Mínútur	Mínútur	Mínútur	
Hvalfjarðargöng og Gilsfjörður (1998-1999)	418	385	85	85	8%
Arnkötludalur og Þverun Mjóafjarðar (2009-2010)	385	333	85	85	13%

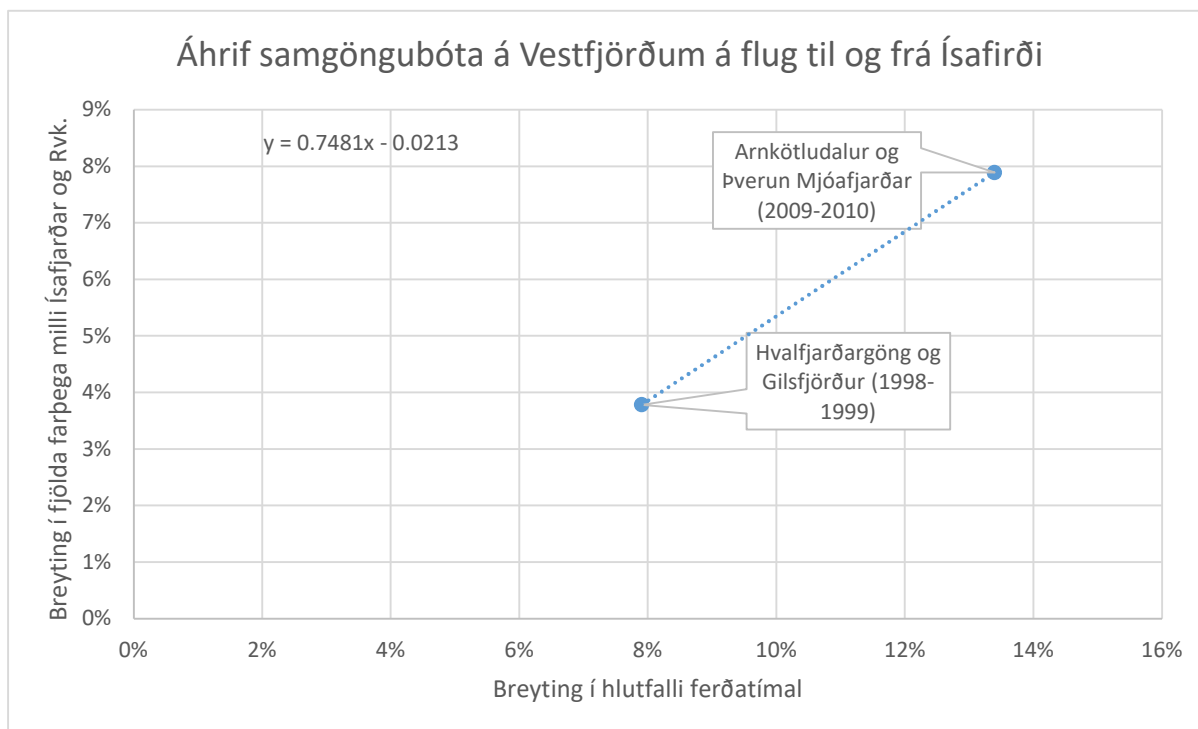
Til að finna breytingu í hlutfalli ferðatíma er eftirfarandi jöfnu beitt;

$$\text{Breyting í hlutfalli ferðatíma} = \frac{\frac{\text{Ferðatími með bíl fyrir}}{\text{Ferðatími með flugi fyrir}} - \frac{\text{Ferðatími með bíl eftir}}{\text{Ferðatími með flugi eftir}}}{\frac{\text{Ferðatími með bíl fyrir}}{\text{Ferðatími með flugi fyrir}}}$$

Af Mynd 1 í kafla 2 sést að farþegafjöldi í flugi minnkaði um 4% milli ára eftir að þverun Gilsfjarðar og Hvalfjarðargöng voru tekin í notkun. Þá minnkaði fjöldi farþega um 8% þegar þverun Mjóafjarðar og Arnkötludalur var tilbúinn. Á eftirfarandi mynd er búið að teikna tvo punkta sem sýna breytingu í ferðatíma á x-ás og breytingu í farþegafjölda á y-ás. Gert er ráð fyrir að þetta samband sé línulegt og með aðhvarfsgreiningu er fundin jafna fyrir breytinguna sem einnig er sýnd á myndinni. Með þessari jöfnu er hægt að reikna áhrif á farþegafjölda með flugi ef breyting verður á ferðatíma með flugi eða með bíl.

Jafnan er eftirfarandi;

$$\text{Breyting í fjölda farþega} = 0,7481 * (\text{breyting í hlutfalli ferðatíma}) - 0,0213$$



Mynd 16) Samband farþegafjölda með flugi og breytts hlutfalls ferðatíma

4. Spá um áhrif flutnings miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

Í þessum kafla verður spájafna notuð sem fundin var í 3.4 til að reikna áhrif af því að færa miðstöð innanlandsflugs á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur. Sömu jöfnu er beitt til þess að áætla áhrif á flugfarþega á Ísafirði, Akureyri og Egilsstöðum. Gert er ráð fyrir að áhrifin séu svipuð á öllum þessum leiðum því allar eiga þær sameiginlegt að önnur leiðin með bíl taki meira en 4 og hálfan tíma.

Jafnan er eftirfarandi;

$$\text{Breyting í fjölda farþega} = 0,7481 * (\text{breyting í hlutfalli ferðatíma flugs/bíll}) - 0,0213$$

Eins og fram kemur köflum 3.1 og 3.2 eru áhrifin misjöfn eftir því hvert erindið er. Þar skiptir mestu máli hvort ferðin sé farin í einkaerindum eða hvort ferðin sé viðskiptaferð. Samkvæmt erlendum athugunum hefur ferðakostnaður einungis fimmtungs áhrif á ferðamataval viðskiptaferða samanborið við einkaferðir. Sem dæmi þá fækkar viðskiptaferðum einungis um 10% ef einkaferðum með flugi fækkar um 50% vegna ferðakostnaðarauka¹¹. Í spám verður notast við 28,4% hlutfall viðskiptaferða eins og fram kemur í kafla 2.2.

4.1 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Akureyri

Í eftirfarandi töflu er búið að reikna áhrif á flugfarþegagrunn Akureyrarflugvallar af því að færa miðstöð innanlandsflugs á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur.

Ferðatími með bíl er fundinn út frá ferðatímamælingu með „Google maps“ en sú mæling er byggð á raungöngum vegfarenda á þeirri leið. Í ferðatíma með flugi í dag gert ráð fyrir að ferðin á Akureyrarflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, að 20 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, sjálft flugið taki 45 mínútur og svo taki ferðin frá flugvellingum að áfangastað í Reykjavík 10 mínútur.

Í ferðatíma með flugi frá Akureyri til Keflavíkur, ef miðstöð innanlandsflugs yrði færð þangað, er gert ráð fyrir að ferðin á Akureyrarflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, að 45 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, sjálft flugið taki 50 mínútur og svo taki ferðin frá flugvellingum að áfangastað í Reykjavík 45 mínútur.

Gert er ráð fyrir að ferðatími frá Akureyri á flugvöll sem væri staðsettur í Hvassahrauni væri sá sami og í dag en að það tæki 20 mínútur að jafnaði að koma sér á áfangastað í Reykjavík í stað 10 mínútna áður.

Tafla 5) Ferðatími milli Akureyrar og Reykjavíkur með bíl eða flugi með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

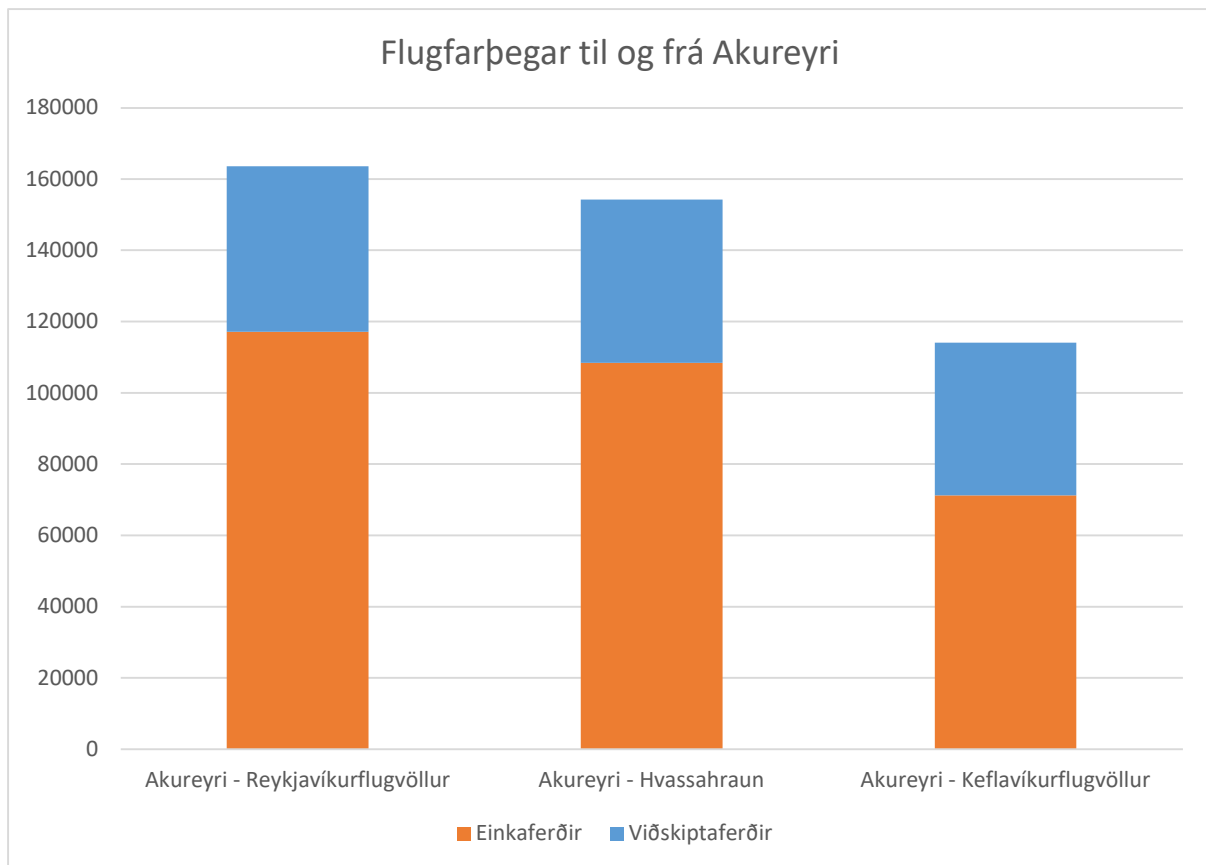
	Ferðatími með bíl fyrir	Ferðatími með bíl eftir	Ferðatími með flugi fyrir	Ferðatími með flugi eftir	Breyting í hlutfalli ferðatíma
	Mínútur	Mínútur	Mínútur	Mínútur	
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík	283	283	85	150	43%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni	283	283	85	95	11%

¹¹ (NELLDAL, 2015)

Tafla 6) Spá um breytingu á farþegagrunni Akureyrarflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

Spá	Breyting í hlutfalli ferðatíma (bíll/flug)	Breyting í farþegafjölda með flugi (óháð erindi)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Einkaferðir)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Viðskiptaferðir)
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík	43%	30%	39%	8%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni	11%	6%	7%	1%

Á eftirfarandi mynd má sjá fjölda farþega á Akureyrarflugvelli árið 2022, sem eru um 164.000 farþegar. Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun færi sá fjöldi niður í 154.000 farþega sem er fækkun um 6% og með færslu til Keflavíkur niður í 120.000 farþega sem er fækkun um 30%.



Mynd 17) Spá um breytingu á farþegagrunni Akureyrarflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

4.2 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Egilsstöðum

Í eftirfarandi töflu er búið að reikna áhrif á flugfarþegagrunn Egilsstaðaflugvallar af því að færa miðstöð innanlandsflugs á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur.

Ferðatími með bíl er fundinn út frá ferðatímamælingu með „Google maps“ en sú mæling er byggð á raungöngum vegfarenda á þeirri leið. Í ferðatíma með flugi í dag gert ráð fyrir að ferðin á Egilsstaðaflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, að um 20 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, sjálft flugið taki 65 mínútur og svo taki ferðin frá flugvellinum að áfangastað í Reykjavík um 10 mínútur.

Í ferðatíma með flugi frá Egilsstöðum til Keflavíkur, ef miðstöð innanlandsflugs yrði færð þangað, er gert ráð fyrir ferðin á Egilsstaðaflugvöll taki að 10 mínútur, að 45 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, sjálft flugið taki 70 mínútur og svo taki ferðin frá flugvellinum að áfangastað í Reykjavík um 45 mínútur.

Gert er ráð fyrir að ferðatími frá Egilsstöðum á flugvöll sem væri staðsettur í Hvassahrauni væri sá sami og í dag en að það tæki 20 mínútur að jafnaði að koma sér á áfangastað í Reykjavík í stað 10 mínútna áður.

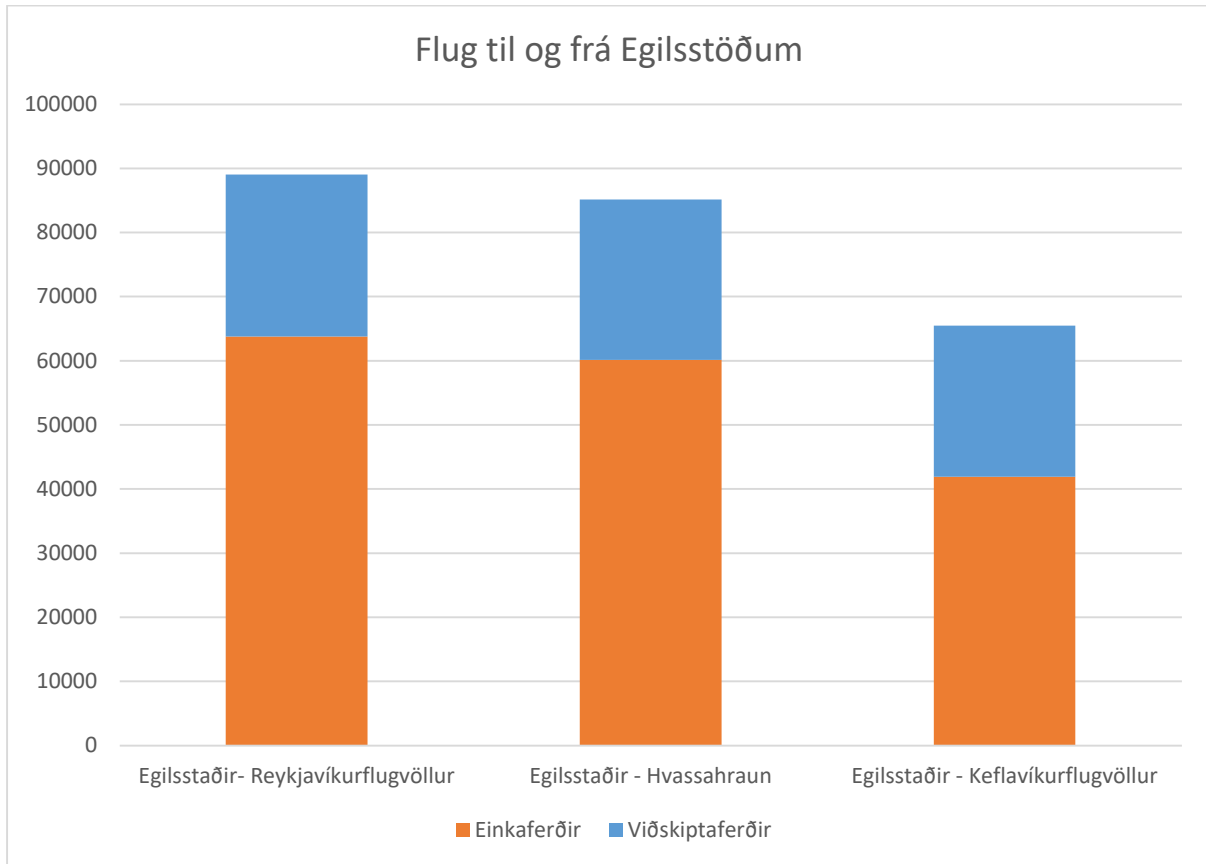
Tafla 7) Ferðatími milli Egilsstaða og Reykjavíkur með bíl eða flugi með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

	Ferðatími með bíl fyrir	Ferðatími með bíl eftir	Ferðatími með flugi fyrir	Ferðatími með flugi eftir	Breyting í hlutfalli ferðatíma
	Mínútur	Mínútur	Mínútur	Mínútur	
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík	464	464	105	170	38%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni	464	464	105	115	9%

Tafla 8) Spá um breytingu á farþegagrunni Egilsstaðaflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

	Breyting í hlutfalli ferðatíma (bíll/flug)	Breyting í farþegafjölda með flugi (óháð erindi)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Einkaferðir)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Viðskiptaferðir)
Spá				
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík	38%	26%	34%	7%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni	9%	4%	6%	1%

Á eftirfarandi mynd má sjá fjölda farþega á Egilsstaðaflugvelli árið 2022 sem eru um 89.000 farþegar. Með færslu miðstöðvar innanlandsflug í Hvassahraun færi sá fjöldi niður í 85.000 farþega sem er fækkun um 4% og með færslu til Keflavíkur niður í 65.000 farþega sem er fækkun um 26%.



Mynd 18) Spá um breytingu á farþegagrundi Egilsstaðaflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

4.3 Áhrif á farþegafjölda í flugi til og frá Ísafirði

Í eftirfarandi töflu er búið að reikna áhrif á flugfarþegagrunn Ísafjarðarflugvallar af því að færa miðstöð innanlandsflugs á nýjan flugvöll í Hvassahrauni eða til Keflavíkur.

Einnig er búið að reikna einangruð áhrif af styttingu akstursleiðarinnar milli Ísafjarðar og Reykjavíkur þegar Teigskógur og Þverun Þorskafjarðar eru komin til framkvæmda.

Ferðatími með bíl er áætlaður út frá meðalhraða sem er í dag á leið milli Ísafjarðar og Reykjavíkur. Í ferðatíma með flugi í dag gert ráð fyrir að ferðin á Ísafjarðarflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, að 20 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, að sjálft flugið taki 45 mínútur og svo taki ferðin frá flugvöllinum að áfangastað í Reykjavík 10 mínútur.

Í ferðatíma með flugi frá Ísafirði til Keflavíkur, ef miðstöð innanlandsflugs yrði færð þangað, er gert ráð fyrir að ferðin á Ísafjarðarflugvöll taki að jafnaði 10 mínútur, að 45 mínútur fari í innritun í flugið, öryggisleit og bið, að sjálft flugið taki 50 mínútur og svo taki ferðin frá flugvöllinum að áfangastað í Reykjavík 45 mínútur.

Gert er ráð fyrir að ferðatími frá Ísafirði á flugvöll sem væri staðsettur í Hvassahrauni væri sá sami og í dag en að það tæki 20 mínútur að jafnaði að koma sér á áfangastað í Reykjavík í stað 10 mínútna áður.

Tafla 9) Ferðatími milli Ísafjarðar og Reykjavíkur með bíl eða flugi með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

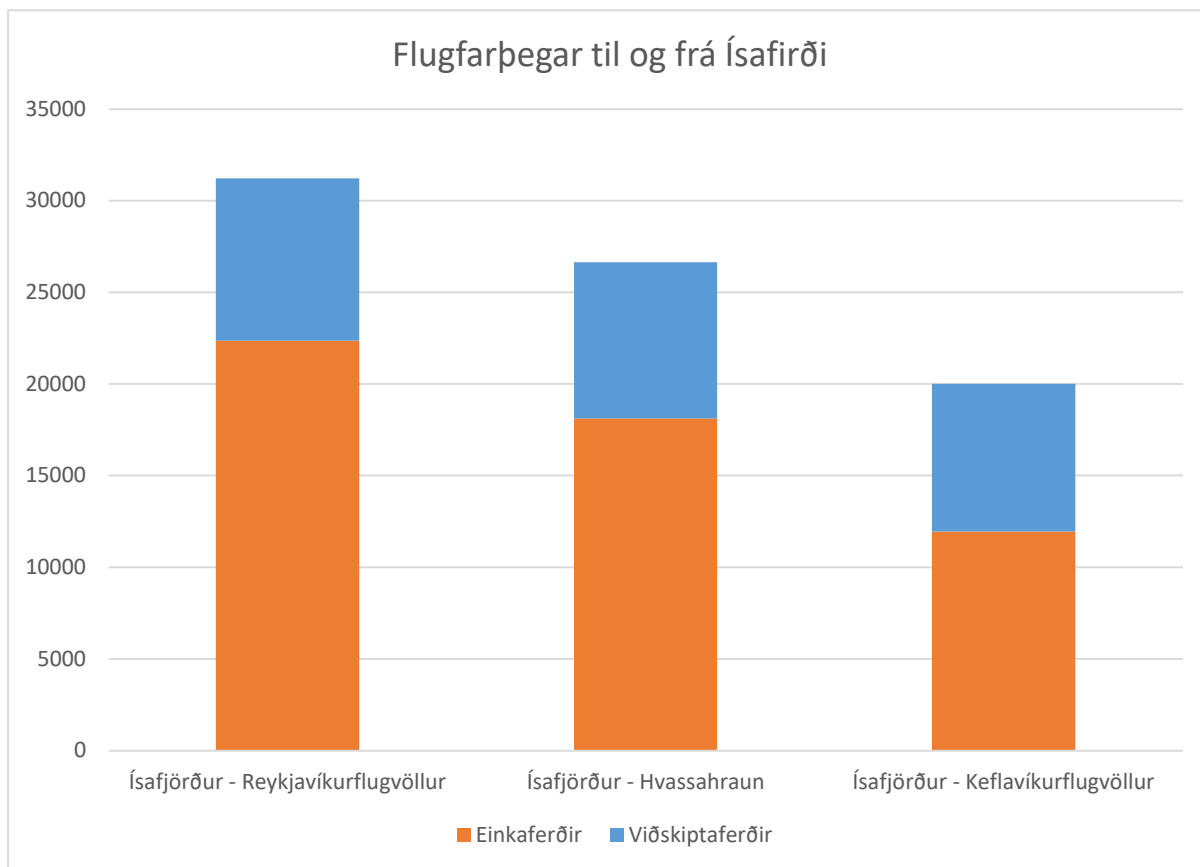
	Ferðatími með bíl fyrir	Ferðatími með bíl eftir	Ferðatími með flugi fyrir	Ferðatími með flugi eftir	Breyting í hlutfalli ferðatíma
	Mínútur	Mínútur	Mínútur	Mínútur	
Teigskógur og Þverun Þorskafjarðar (styttingu akstursleiðar)	333	289	85	85	13%
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík ásamt styttingu akstursleiðar	333	289	85	150	51%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni ásamt styttingu akstursleiðar	333	289	85	95	22%

Tafla 10) Spá um breytingu á farþegagrunni Ísafjarðarflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

	Breyting í hlutfalli ferðatíma (bíll/flug)	Breyting í farþegafjölda með flugi (óháð erindi)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Einkaferðir)	Breyting í farþegafjölda með flugi (Viðskiptaferðir)
Spá				
Teigskógur og Þverun Þorskafjarðar (styttingu akstursleiðar)	13%	8%	10%	2%
Miðstöð innanlandsflugs í Keflavík	43%	30%	39%	8%
Miðstöð innanlandsflugs í Hvassahrauni	11%	6%	7%	1%
Samanlögð áhrif færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Keflavík ásamt styttingu akstursleiðar	51%	36%	47%	9%
Samanlögð áhrif færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahrauni ásamt styttingu akstursleiðar	22%	15%	19%	4%

Á eftirfarandi mynd má sjá fjölda farþega á Ísafjarðarflugvelli árið 2022 sem eru um 31.000 farþegar. Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs í Hvassahraun ásamt styttingu akstursleiðar færi sá fjöldi niður

í 27.000 farþega sem er fækkun um 15%. Með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur ásamt styttingu akstursleiðar færi fjöldinn niður í 20.000 farþega sem er 36% fækkun.



Mynd 19) Spá um breytingu á farþegagrunni Ísafjarðarflugvallar með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur eða í Hvassahraun

4.4 Áhrif á starfsfólk Reykjavíkflugvallar og tengd störf

Fjöldi fyrirtækja starfar á flugvelli í Reykjavík og í námunda við hann sem flutningur miðstöðvar mun hafa áhrif á. Þetta eru ýmsir flugrekendur eins og t.d. Icelandair, Flugfélagið Ernir, Norlandair og Reykjavík Helicopters. Einnig er þarna ýmis flugtengd starfsemi eins og Flugakademía Íslands, Landhelgisgæslan og N1 svo eitthvað sé nefnt. Flutningur starfseminnar til Keflavíkur eða í Hvassahraun mun því hafa áhrif á fjölda starfa.

Til að áætla þessi áhrif var notast við Samgöngulíkan Höfuðborgarsvæðisins¹². Líkanið mælir ferðatíma á mismunandi tímum dags sem gefur raunsæja mynd af ferðatíma starfsfólks til og frá Flugvelli. Líkanið áætla fjölda starfa á flugvallarsvæðinu út frá skipulagstölum ásamt því að áætla hvar starfsfólki er búsett. Í eftirfarandi töflu er meðalferðatími ferða til og frá Reykjavíkflugvelli sýndur eftir tímum dags. Í töflunni er einnig sýndur meðalferðatími sömu ferða ef annar endi ferðarinnar er færður í Hvassahraun eða til Keflavíkur. Áhrifin eru að vissu leiti ofmetin vegna þess að fólk velur sér starf eftir búsetu og öfugt og reynir þar með að lágmarka ferðakostnað sinn. Að öllum líkindum eru margir sem starfa á flugvelli í dag nú þegar búnir að lágmarka þennan ferðakostnað og þurfa þar með að taka á sig mikinn ferðakostnað við flutning miðstöðvarinnar ef úr honum verður.

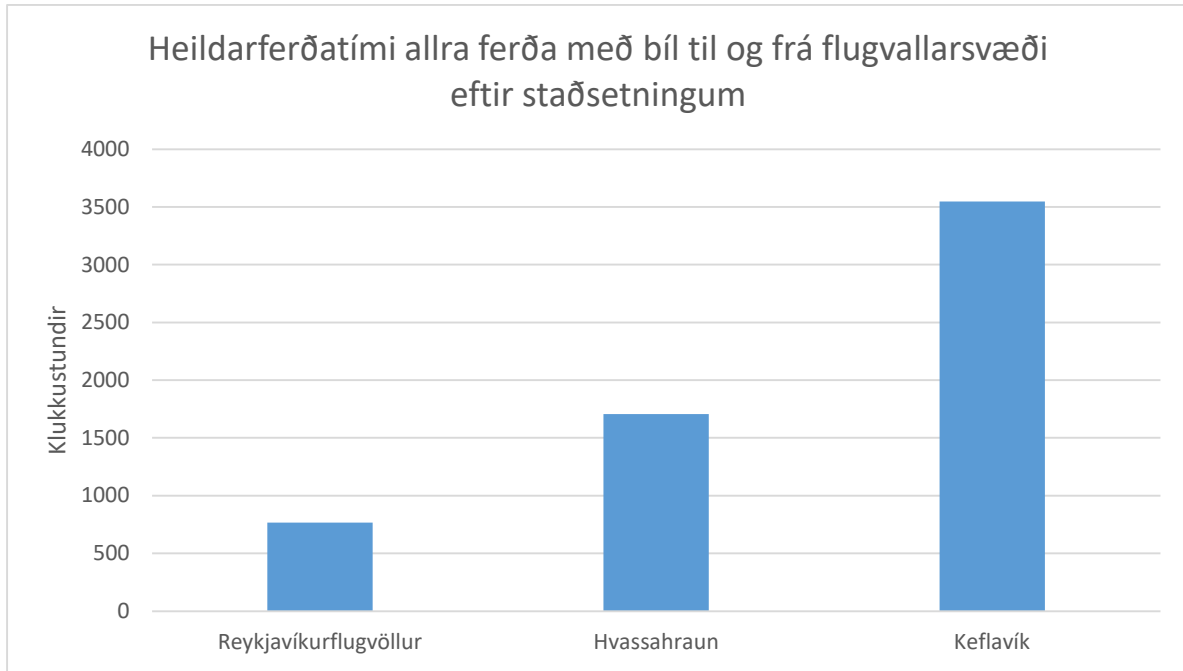
¹² (Cowi, 2021)

Tafla 11) Ferðatími ferða til og frá miðstöð innanlandsflugs eftir staðsetningu og tíma dags

	Reykjavíkflugvöllur		Hvassahraun		Keflavík	
	Til	Frá	Til	Frá	Til	Frá
	[Mín]	[Mín]	[Mín]	[Mín]	[Mín]	[Mín]
Annatími árdegis	12	7	22	28	46	52
Annatími síðdegis	10	19	23	24	47	48
Utan annatíma	9	9	22	21	46	45

Eins og sést á ferðatímum í töflunni hér að ofan eykst ferðatími ferða til og frá flugvallarsvæðinu almennt við það að það flytjist í Hvassahraun eða til Keflavíkur. Mismunurinn er frá 5 mínútum upp í 20 mínútur ef svæðið er fært í Hvassahraun, munurinn er minnstur síðdegis frá flugvelli og mestur árdegis frá flugvelli. Ástæða þess er að frá Reykjavíkflugvelli árdegis er ekki mikið um tafir en þeir sem væru á ferðinni frá Hvassahrauni í áttina til Reykjavíkur lenda í miklum töfum. Þessu er svo öfugt farið síðdegis, þeir sem fara frá Reykjavíkflugvelli síðdegis lenda í miklum töfum en þeir sem fara frá Hvassahrauni síðdegis lenda ekki í miklum töfum. Þetta á einnig við um flugstafsemi í Keflavík þar af gefnu ef heimilisendi starfsfólks er sá sami eftir flutning.

Reiknaður var heildarferðatími allra ferða með bíl til og frá flugvallarsvæði eftir staðsetningu og er hann sýndur á næstu mynd. Eins og sést á myndinni er áætlað að ferðatíminn með bíl tvöfaldist ef miðstöð innanlandsflugs verður færð í Hvassahraun og fjórfaldist ef hún verður færð til Keflavíkur. Samkvæmt þessu eru áhrif á stafsfolk flugrekenda og tengdrar starfsemi mikil. Til lengri tíma má áætla að ferðatíminn minnki því algengt er að fólk velur sér starf eftir búsetu og öfugt og reynir þar með að lágmarka ferðakostnað sinn.



Mynd 20) Heildarferðatími allra ferða með bíl til og frá flugvallarsvæði eftir staðsetningu

Samkvæmt ferðavenjukönnun eru um 83% ferða til og frá vinnu farnar með bíl á höfuðborgarsvæðinu árið 2022¹³. Að öllum líkindum eru áhrifin meiri á þá sem nota aðra ferðamáta því þessar staðsetningar eru ekki eins vel tengdar almenningssamgöngum og Reykjavíkflugvallarsvæðið.

4.5 Áhrif á innlenda farþega á leið til útlanda

Bætt tenging íbúa landsbyggðarinnar við millilandaflug hefur verið nefnd sem kostur við það að miðstöð innanlandsflugs sé færð til Keflavíkur. Óvíst er hversu stór þessi farþegahópur er og hvort hann geti fyllt í skarð þeirra ferþega sem hætta við að fljúga ef miðstöðin yrði færð til Keflavíkur. Nefnt hefur verið að íbúar landsbyggðarinnar samnýta ferðir til höfuðborgarsvæðisins í önnur erindi en bara það að fara til útlanda og séu því bundnir því að koma við á Höfuðborgarsvæðinu. Einnig hefur verið nefnt að erfitt sé að tengja flugtíma innanlandsflugs við millilandaflugið. Þá er mjög erfitt að áætla stærð þessa hóps en eitthvað er til af gögnum sem gefur hugmynd um hver hún gæti orðið.

Flugfarþegar hafa í gegnum tíðina verið spurðir í könnunum hvert erindi þeirra sé með ferðinni. Í einni slíkri könnun frá 2006 voru að meðaltali 5% svarenda sem sögðu að þeir væru að fara áfram í flug til útlanda¹⁴. Þetta var þó mjög breytilegt eftir upphafsstöðum, hæst var hlutfallið í flugi frá Akureyri en lægst var það frá Ísafirði eða 0%. Þetta ár var heildarfjöldi ferþega í innanlandsflugi um 920.000 og mætti áætla að um 46.000 farþegar myndu íhuga að nýta sér þessa tengingu milli innanlandsflugs og millilandaflugs. Þessum farþegum hefur fækkað jafnt og þétt síðan 2006 eða niður í 650.000 árið 2019 og 645.000 árið 2022. Ef sama hlutfall farþega sem eru að fara áfram til útlanda er árið 2022 og var í könnuninni árið 2006 eða 5% væru þetta 32.000 farþegar sem væru að fara áfram í flug til útlanda.

Til að fá heildarmengi hugsanlegra farþega sem myndu nýta innanlandsflug sem tengiflug í millilandaferðir þarf einnig að meta þann hóp sem ferðast í dag með bíl. Með betri tengingu við millilandaflug gætu einhverjir sem færu keyrandi í dag breytt yfir í flug. Til þess að leggja mat á heildarmengið er nærtækast að skoða hversu margir Íslendingar fara til útlanda á ári en samkvæmt Ísavia voru þeir 587.000 árið 2022. Árið 2022 voru íbúar á landinu 376.000 og má því áætla að hver

¹³ (Gallup, 2023)

¹⁴ (Landráð, 2006)

Íslendingur hafi farið 1,7 sinnum í flug til útlanda það árið. Þar sem hver farþegi er tvítalinn þ.e. flug út og svo flug heim er þetta um 0,86 ferðir á ári á hvern Íslending. Íbúar svæða sem teljast uppfylla skilyrði til þess að nýta sér Flugbrú eru um 56.000 talsins. Þetta eru þeir íbúar sem líklegastir eru til að nýta sér flugtengingu í ferð til útlanda. Ef jafn margar utanlandsferðir eru áætlaðar á þá og landsmeðaltalið væru það 96.000 utanlandsferðir (fram og til baka). Þetta eru líkleg efri mörk ferða sem einstaklingar myndu hugleiða að nýta sér tengingu innanlandsflugs til að fara erlendis. Ferðirnar yrðu að öllum líkindum færri þar sem ekki er víst að tenging með innanlandsflugi henti öllum af ofangreindum ástæðum, þ.e. flugtímar geta hentað illa og algengt er að farþega ætli sér að samnýta ferðirnar í að sinna öðrum erindum á Höfuðborgarsvæðinu.

4.6 Erlendir ferðamenn í innanlandsflugi

Ef miðstöð innanlandsflugs færðist á Keflavíkurflugvöll gætu skapast tækifæri fyrir ferðaþjónustuna úti á landi með því að tengja betur millilandaflug og innanlandsflug en óljóst er hversu margir erlendir ferðamenn myndu nýta sér þennan kost. Tilraun var gerð til að spá fyrir um þessi áhrif en ekki fundust nægjanleg gögn til að trúverðugar niðurstöður fengjast.

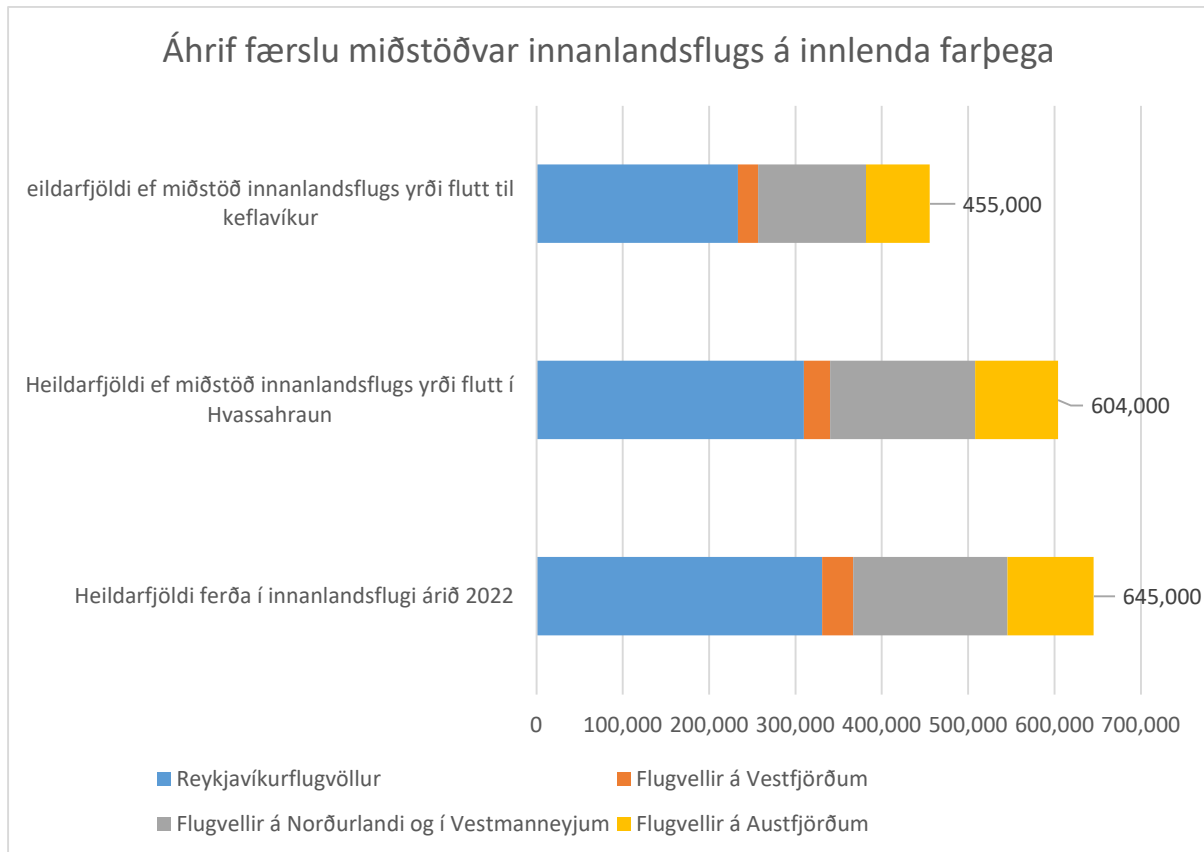
Þau gögn sem hafa verið skoðuð gefa þó til kynna að þessi tækifæri séu til staðar en að þau séu mismikil. Af gögnum í kafla 2.4 um aukningu á millilandaflugi að dæma sést að umtalsverð eftirspurn er til staðar eftir flugi beint til Akureyrar, en minni til Egilsstaða. Til Akureyrar fóru um það bil 32.000 farþegar árið 2022 en um 3.000 til Egilsstaða. Mikið hefur verið aukið við framboð á afþreyingu á báðum þessum stöðum og líklega verður flug til Egilsstaða einnig eftirsótt með góðri tengingu við millilandaflug.

Fjöldi gistirýma á hverju svæði fyrir sig gefur vísbendingu um eftirspurn í ferðaþjónustu. Í kafla 2.6 kemur fram að fjöldi þeirra er 11.500 á norðurlandi eystra, á Austurlandi 4.600 og á Vestfjörðum 1.500. Einnig kemur fram í gögnum um gistirými að gestir stoppa lengur á Akureyri og Ísafirði samanborið við Múlaþing eða 1,6-1,7 nætur á hvern gest en 1,3 nætur á gesti í Múlaþingi.

Í kafla 2.5 er fjallað um tilraunarflug milli Keflavíkur og Akureyrar á árunum 2017 og 2018. Í þeim gögnum sést að talsverð aukning varð í innanlandsflugi hjá millilandaferðum eða tvöfalt fleiri farþegar árið 2018 samanborið við 2014. Vert er þó að geta að þetta eru ekki einungis áhrif af tilraunarfluginu heldur varð einnig sprenging á komum erlendra ferðamanna til landsins á þessum árum sem er að öllum líkindum hluti þessarar aukningar. Fjöldinn fór úr 38.600 árið 2015 í 56.600 árið 2017. Ef gert er ráð fyrir að aukningin sé einungis vegna tengingar innanlandsflugs við millilandaflug eru farþegarnir sem bætast við um 18.000 til Akureyrar sem er að öllum líkindum ofmat því hluti af farþegunum er vegna almenns vaxtar í ferðaþjónustu. Eitthvað mun svo bætast við til Egilsstaða, Ísafjarðar og annara áfangastaða. Ekki bærust gögn í tæka tíð úr tilraunaflugi í október og nóvember 2023 við gerð þessarar skýrslu en þau gefa vonandi betri mynd á þessa eftirspurn.

4.7 Áhrif á heildarfjölda farþega í innanlandsflugi á landsvísu

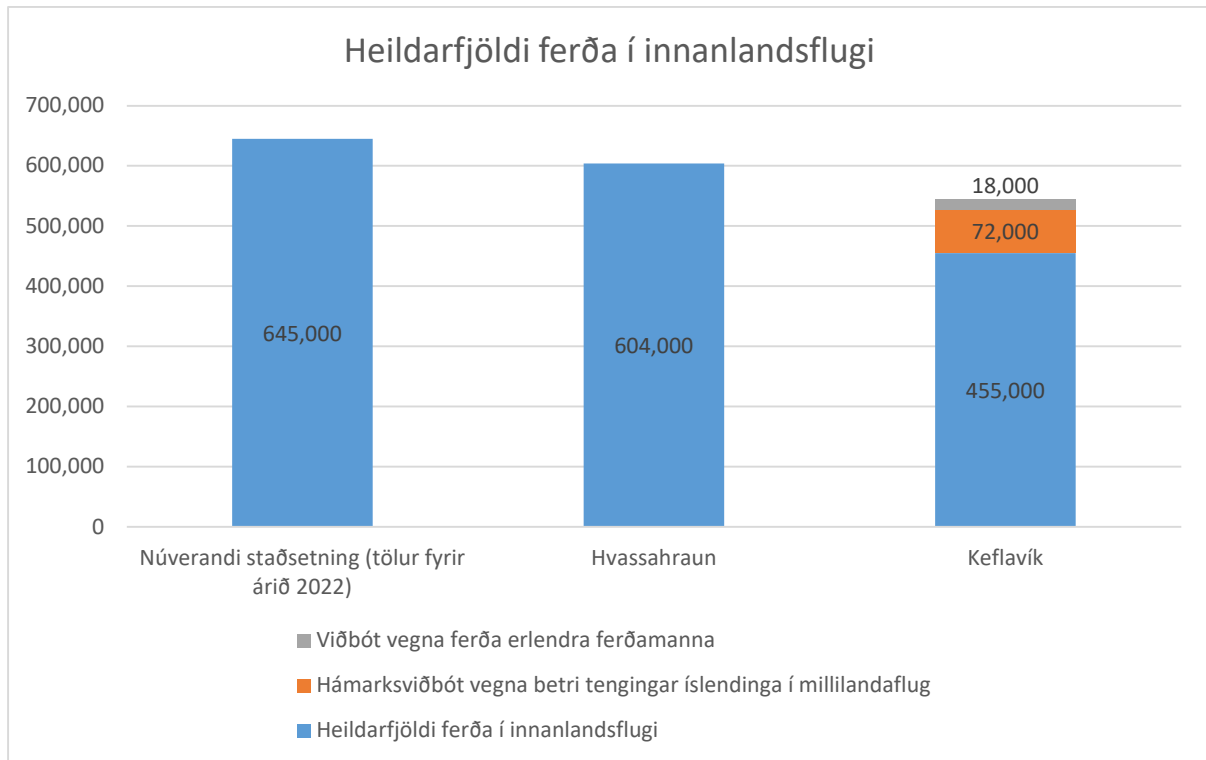
Reiknuð hafa verið áhrif þess á þrjá flugvelli, Ísafjörð, Akureyri og Egilsstaði, að færa miðstöð innanlandsflugs í Hvassahraun eða til Keflavíkur. Til að áætla heildaráhrifin á alla innlenda farþega eru áhrifin á þessum þremur flugvöllum yfirfærð á nálæga flugvelli. Sem dæmi eru áhrifin á Ísafjarðarflugvelli notuð á flugvöllum á Bíldudal og áhrifin á Akureyri eru notuð á Húsavík. Á eftirfarandi mynd má sjá spá um áhrif flutnings miðstöðvar á innlenda farþega.



Mynd 21) Áhrif færslu miðstöðvar innanlandsflugs á innlenda farþega

Eins og sést á myndinni hér að ofan færi fjöldi innlendra farþega úr 645.000 í 604.000 ef miðstöðin yrði færð í Hvalflogur sem er samdráttur upp á um 6%. Ef miðstöðin yrði færð til Keflavíkur færi fjöldi farþega niður í 455.000 sem er samdráttur upp á 29%.

Í köflum 4.5 og 4.6 er fjallað um möguleika á bættri tengingu fyrir innlenda farþega á leið í millilandflug og svo bættri tengingu millilandafarþega við landsbyggðina. Í köflunum var lagt mat á það hversu stórir þessir farþegahópar gætu orðið með færslu miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur. Út frá fyrirbyggjandi gögnum var aðeins hægt að leggja gróft mat á stærð farþegahópanna svo þessum tölum þarf að taka með fyrirvara. Áætlað var að hámarksviðbót nýrra ferða íslenskra farþega á leið til útlanda yrði 96.000 farþegar og eins og sjá má á eftirfarandi mynd var áætlað að um 75% þeirra myndi skila sér í flug. Þá var rýnt í gögn úr tilraunarflugi milli Keflavíkur og Akureyrar og bættust þar við 18.000 nýir erlendir farþegar í innanlandsflug. Líklegt er að þeir yrðu fleiri í dag þar sem þjónustustig afþreyingar og gistingar hefur stórukaust um land allt.



Mynd 22) Spá um heildarfjölda farþega í innanlandsflugi m.v. núverandi staðsetningu innanlandsflugs í Vatnsmýri eða nýja staðsetningu í Hvasahrauni eða í Keflavík

Eins og sést á myndinni hér að ofan má áætla að fjöldi innlendra farþega færi úr 645.000 í 604.000 ef miðstöðin yrði færð í Hvasahraun sem er samdráttur upp á um 6%. Ef miðstöðin yrði færð til Keflavíkur færi fjöldi farþega niður í 545.000 sem er samdráttur upp á 16%.

5. Heimildaskrá

- Boat Tours in Vestmannaeyjar. (29. September 2023). *Boat tours in Vestmannaeyjar*. Sótt frá Islandboattours.is: <https://islandboattours.is/herjolfur/?lang=is>
- Cowi, M. o. (2021). *Transport Model for the capital area of Iceland - SLH*. Garðabær: Vegagerdin.
- Gallup. (2023). *Ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins - Október-nóvember 2022*. Reykjavík: Innviðaráðuneytið (IRN), Skipulagsstofnun, Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu (SSH), Vegagerðin, Húsnæðis- og mannvirkjastofnun (HMS) og Betri samgöngur.
- Heiðarsson, J. Þ., & Jóhannesson, H. (2005). *Samanburður vegtenginga á Vestfjörðum*. Akureyri: Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri.
- Isavia. (2012). *Innanlandsflugvellir - Umferð, rekstur og sviðsmyndir framtíðar*. Reykjavík: Isavia.
- Landráð. (2006). *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi (mars – apríl 2006)*. Reykjavík: Landráð.
- NELLDAL, B.-L. (2015). *Effektsamband tåg-flyg och bil-flyg beroende på restid*. Stockholm: KTH.
- Reynarsson, B. (2016). *Vetrarferðir 2016*. Reykjavík: Landráð sf.
- Samgönguráð. (2014). *Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands*. Reykjavík: Innanríkisráðuneytið.
- Stjórnarráðið. (2019). *Flugvallakostir á suðvesturhorni landsins*. Reykjavík: Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytið.
- Vegagerðin. (10. Október 2023). *Vegagerdin.is*. Sótt frá Vegagerdin.is: <https://www.vegagerdin.is/upplýsingar-og-utgafa/frettir/vegur-um-teigsskog-i-utbod>