



Skýrsla stýrihóps um flugvallakosti á SV-horni landsins

Samantekt

Þann 21. nóvember síðastliðinn skilaði stýrihópur undir forystu Eyjólfss Árna Rafnssonar skýrslu sinni þar sem greindir voru valkostir um framtíðarskipan flugvallamála á SV-horni landsins ásamt því að þeir væru kostnaðargreindir. Aðrir í stýrihópnum voru Elín Árnadóttir frá Isavia, Birna Osk Einarsdóttir frá Icelandair, Ragnhildur Geirsdóttir frá WOW, Ingveldur Sæmundsdóttir aðstoðarmaður ráðherra og Dagur B. Eggertsson borgarstjóri.

Tilgangur þessa hóps var að vinna áfram greiningu á valkostum um skipan flugvallarmála á suðvestur horni landsins og kostnaðargreina þá kosti sem til skoðunar hafa verið. Þessi vinna er því framhald af fyrri sambærilegum skýrslum sem unnar hafa verið á undanförunum áratugum í þessum sama tilgangi.

Má þar helst til telja skýrslu sem unnin var af samstarfsnefnd Icelandair, íslenska ríkisins og Reykjavíkurborgar, sem oftast er kennd við formann hennar, Rögnu Árnadóttur. Sú skýrsla var fyrir margra hluta sakir merkileg, ekki síst fyrir þá vinnu sem þar var unnin við að meta mögulega þjóðhagslegan ábata af flutningi Reykjavíkurlugvallar úr Vatnsmýri. Þó niðurstöður greiningarinnar væru umdeildar, ekki síst vegna þess að í henni var ekki tekið tillit til fyrirjáanlegs neikvæðs ábata fyrir íbúa á Suðurnesjum. Þótti nauðsynlegt að gera nýjar greiningar til að svara þeirri stóru spurningu sem þar var sett fram: Ef munurinn á því að halda áfram uppbyggingu á alþjóðaflugvelli í Keflavík, samanborið við það að loka honum og Reykjavíkurlugvelli, en byggja nýjan sameiginlega alþjóða- og innanlandsflugvöll í Hvassahrauni, væri minni en ábatinn af því að íslenskir millilandaflugarþyrftu að aka styttri vegalengd á flugvöllinn, auk þess virðis sem fengist með sölu lands í Vatnsmýri undir nýbyggingar. Borgaði sig fyrir land og þjóð að byggja nýjan alhliða flugvöll í Hvassahrauni.

Til að gera langa sögu stutta, er þeirri spurningu svarað með afgerandi hætti. Kostnaðurinn við það að byggja nýjan alþjóðaflugvöll í Hvassahrauni er ekki bara margfaldur á við umræddan ábata, heldur jafnframt í það minnsta þrefaldur á við kostnað við uppbyggingu á Keflavíkurlugvelli. Þó þeir sem til þekkja hafi ekki þurft á þessari nýju kostnaðargreiningu að halda til þess að svara viðkomandi spurningu, er engu að síður fagnaðarefni að hún hafi komið fram.

Niðurstaða skýrslunnar um fýsileika þess að flytja innanlandsflug úr Vatnsmýri í Hvassahraun og halda því áfram aðskildu frá millilandafluginu er hins vegar óljósari og ekki byggð á nægilega skýrum greiningum. Má í raun gera ráð fyrir að þar ráði ákveðin óskhyggja för og að greiningarnar hafi að einhverju leyti þjagast af hennar sökum. Staðsetning flugvalla er að sjálfsögðu byggð á pólitískum ákvörðunum og því þarf kannski ekki að rannsaka þessa kosti með faglegum hætti. Hins vegar gæti verið fróðlegt fyrir þróun innanlandsflugsins ef bornir væru saman kostir þess að sameina innanlands- og millilandaflug á Keflavíkurlugvelli, við raunverulega úttekt á því að flytja innanlandsflug í Hvassahraun, með yfir 50 milljarða króna kostnaði fyrir skattgreiðendur.

Hefðu Suðurnesjamenn átt fulltrúa í vinnu starfshópsins hefði þessum spurningum eflaust verið varpað fram í vinnu hópsins. Það hefði þýtt að vinna hans hefði verið markvissari og niðurstaðan skýrari.



Helstu niðurstöður skýrslunnar:

Það má segja að helstu niðurstöður skýrslunnar séu í tveimur hlutum. Annars vegar að halda eigi áfram uppbyggingu Keflavíkurflugvallar sem alþjóðaflugvelli þjóðarinnar. En hins vegar eigi jafnframt að gera athuganir á því hvort það sé fýsilegt út frá flugtæknilegum skilyrðum að byggja nýjan flugvöll í Hvassahrauni.

Þessi niðurstaða byggir á því að kostnaður við að byggja nýjan alþjóðaflugvöll í Hvassahrauni sé margfaldur á við uppbyggingu sem fyrirhuguð er á Keflavíkurflugvelli. Hins vegar sé þörf fyrir annan flugvöll á suðvestur horni landsins sem þjóni innanlandsflugi, sé varaflugvöllur fyrir Keflavíkurflugvöll og geti þjónað sem miðstöð kennslu- og einkaflugs. Hver þáttur um sig muni ekki endilega réttlæta byggingu nýs flugvallar, en að þeim samanlögðum sé nýr flugvöllur réttlætanlegur.

Alþjóðaflug

Niðurstaða skýrslunnar varðandi það að flytja millilandaflug frá Keflavíkurflugvelli í Hvassahraun er mjög skýr. Í skýrslu stýrihópsins segir:

„Helsta niðurstaða vinnunnar er sú að haldið verði áfram að byggja upp miðstöð millilandaflugs í Keflavík í samræmi við fyrri áætlanir. Kostnaðarmunur er afgerandi milli kosta þar sem kostnaður við nýjan millilandaflugvöll í Hvassahrauni er áætlaður rúmlega 300 milljarðar kr. en kostnaður við áframhaldandi uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli rúmir 160 milljarðar kr. Ef ráðist yrði í nýjan flugvöll í Hvassahrauni þyrfti engu að síður samhliða að halda áfram einhverri uppbyggingu á Keflavíkurflugvelli.“

Með öðrum orðum, þá er ekki hægt að horfa til kostnaðarmunar á milli valkosta. Að Hvassahraun kosti 308 milljarða, en uppbygging í Keflavík kosti 160 milljarða og þarna muni því einungis 150 milljörðum króna. Heldur mun sá valkostur að byggja í Hvassahrauni kalla á kostnaðarsama uppbyggingu í Keflavík hvort heldur sem er. Ástæðan er sú að það muni taka 15 – 20 ár að byggja nýjan millilandaflugvöll í Hvassahrauni og til að alþjóðaflugið geti vaxið áfram muni eftir sem áður þurfa að byggja upp aðstöðuna í Keflavík. Þannig geti vel farið svo að heildarkostnaður við að byggja nýjan alþjóðaflugvöll muni nema rúmum 468 (308+160) milljörðum ef farið yrði í allar nauðsynlegar framkvæmdir í Keflavík.

Þar með er þó ekki öll sagan sögð. Það mun ekki einungis muna um framkvæmdakostnaðinn sjálfan. Heldur er framkvæmdin það stór að fjármagnstekjurnar einar og sér munu jafnframt hafa mikil áhrif, auk þess sem afskriftir af mun dýrari fjárfestingakosti munu vera mun hærrí.

„Þá þarf einnig að taka með í reikninginn fjármagnskostnað á byggingartíma nýs flugvallar í Hvassahrauni sem gæti gróflega áætlað numið 50 milljörðum kr. m.v. 5% vexti og jafnt fjármagnsstreymi á átta ára byggingartíma. Fjármagnskostnaður vegna stækkunar á mannvirkjum í rekstri eins og á Keflavíkurflugvelli yrði mun lægri þar sem hver áfangi væri tekinn í notkun eftir tiltölulega stuttan framkvæmdatíma sem yrði a.m.k. helmingi styttri en við nýbyggingu.“

„Í meginatriðum er hér um það mikinn kostnaðarmun að ræða að annað hagræði verður að vera verulegt eigi að koma til álita að hefja nú þegar uppbyggingu alþjóðaflugvallar í Hvassahrauni og færa núverandi starfsemi millilandaflugs þangað frá Keflavík. Til að gera sér grein fyrir stærðargráðum og geta borið saman stofnkostnað og rekstrarkostnað eða rekstrarhagræði þá er núvirdi endalausra jafngreiðslna jafnt og árleg greiðsla deilt með vöxtunum. Sem dæmi



er núvirði 1 milljarðs kr. á ári um ókomna tíð 20 milljarðar m.v. 5% vexti. Með öðrum orðum þarf 160 milljarða fjárfesting að skila 8 milljarða tekjum á hverju ári til framtíðar og 3–400 milljarða fjárfesting í Hvassahrauni þyrfti því að skila flugvellinum 15–20 milljörðum á ári í nýjar viðbótartekjur.“

Í ljósi þess að millilending á leið yfir Atlantshafið verður að teljast vera lággjalda kostur í eðli sínu, mætti gera ráð fyrir því að hver króna sem kæmi til hækkunar á kostnaði hafi áhrif á samkeppnisstöðu flugvallarins. Það að flytja millilandaflugið á nýjan flugvöll í Hvassahrauni mun því hækka kostnað á flugvellinum. Þar sem mikil samkeppni ríkir á milli flugvalla myndi það ekki endilega koma niður á farmiðaverði eða beinum kostnaði flugfélaga, heldur frekar í því að aðrir tekjupóstar flugvallarins muni þurfa að hækka. Líkurnar á taprekstri flugvallarins myndu jafnframt aukast sem myndi draga úr möguleikum til þess að veita góða þjónustu. Verst ætti það að koma niður á íslenskum flugfélögum sem nota völlinn sem kjarnann í sínu viðskiptamódeli, en auðvitað mun taprekstur alltaf lenda á skattborgurum, eins og þekkt er úr innanlandsfluginu sem borið er uppi af niðurgreiðslum. Samkeppnishæfni Íslands sem staðsetningar á milli heimsálfa myndi því versna, sem myndi auka hættuna á samdrætti í flugsamgöngum með þeim afleiðingum að samkeppnishæfni landsins í heild myndi verða lakari.

Innanlandsflug

Niðurstaðan varðandi innanlandsflug er ekki jafn skýr, en hins vegar dregur skýrslan þá ályktun að hún sé nógu skýr til þess að flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur komi ekki til greina.

„Þegar lítið er eingöngu til stofnkostnaðar við innviði fyrir innanlandsflug liggur beinast við að færa það til Keflavíkur eða hafa það áfram í Vatnsmýrinni. Það eru þó fleiri sjónarmið sem líta þarf til. Eins og fram hefur komið benda kannanir meðal núverandi notenda til þess að verulega drægi úr notkun flugsins ef miðstöð þess yrði flutt til Keflavíkur og í versta tilviki myndi flutningur af því tagi kippa fótunum undan rekstri innanlandsflugs.“ bls. 37

„Air Iceland Connect 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 segjast líklega ekki hafa 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.“ bls. 34

Við þetta má bæta að greining Icelandair Group á ferðatíma farþega frá Akureyri til búsetumiðju höfuðborgarsvæðisins leiddi í ljós að tíminn myndi lengjast verulega ef flogið væri frá Akureyri til Keflavíkur í stað Reykjavíkur. Var sú flugleið valin þar sem hún er langfjölförnust í innanlandsflugi á Íslandi. Nú tekur það farþega í innanlandsflugi að jafnaði 80–90 mínútur að fara á milli staða, þ.e. frá því að farþegi mætir á flugvöllinn á Akureyri þar til viðkomandi er kominn á lokaáfangastað á höfuðborgarsvæðinu. Ef flogið væri til Keflavíkur í stað Reykjavíkur myndi sá tími taka á bilinu 150–160 mínútur. Það er veruleg breyting sem rýrir samkeppnisforskot innanlandsflugsins gagnvart akstri. Af



Þessum sökum má telja líklegt að fleiri kjósi heldur að keyra en fljúga ef flogið væri til Keflavíkur en ekki til Reykjavíkur.“ bls. 34

Með öðrum orðum er innanlandsflugið í samkeppni við einkabílinn/fyrirtækisbílinn. Væri innanlandsflugið flutt úr Reykjavík á Keflavíkurflugvöll lengist ferðatíminn í samræmi við það og með því eykst hvatinn til að keyra. Miðað við þessa niðurstöðu og sífellt minnkandi eftirspurn eftir innanlandsflugi, virðist sem bættar vegasamgöngur séu í beinni samkeppni við innanlandsflug. Flutningur innanlandsflugsins á Keflavíkurflugvöll myndi því í versta falli kippa stoðunum undan innanlandsflugi á Íslandi.

Samkvæmt skýrslunni er þó ekki ástæða til að ætla að það sama myndi eiga við um flutning innanlandsflugsins í Hvassahraun.

„Ekki liggja fyrir sambærilegar upplýsingar eða áreiðanlegar kannanir á skoðunum notenda á færslu miðstöðvar innanlandsflugs frá Reykjavík í Hvassahraun. Sambærileg greining á ferðatíma og vísað var til hér að framan bendir þó til að ekki yrði grundvallarmunur á ferðatíma milli Akureyrar og höfuðborgarsvæðisins ef miðstöð innanlandsflugsins yrði í Hvassahrauni. Eins og áður sagði tekur það nú farþega í innanlandsflugi að jafnaði 80–90 mínútur að fara á milli staða, frá því að farþegi mætir á flugvöllinn á Akureyri þar til viðkomandi er kominn á lokaáfangastað á höfuðborgarsvæðinu. Ef flogið væri í Hvassahraun í stað Reykjavíkur myndi sá tími vera 90–100 mínútur og skýrist munurinn fyrst og fremst af lengri aksturstíma frá Hvassahrauni á lokaáfangastað. Ólíklegt er að svo lítil breyting myndi hafa veruleg áhrif á fjölda farþega í innanlandsflugi þótt neikvæð áhrif yrðu eflaust einhver. Þennan áhrifaþátt þarf að skoða betur.“

Niðurstaðan er því sú að þar sem Keflavíkurflugvöllur komi ekki til greina þurfi að skoða Hvassahraun sem framtíðar innanlandsflugvöll.

Varaflugvöllur

Þegar litið er til hlutverks Reykjavíkurflugvallar sem varaflugvallar er nálgunin byggð á svipuðum forsendum. Það myndi ekki borga sig að byggja nýjan flugvöll til þess eins að reka hann sem varaflugvöll.

„Vegna mikils stofn- og rekstrarkostnaðar er ekki hægt að leggja til að byggður verði flugvöllur eingöngu til að gegna hlutverki varaflugvallar. Varaflugvöllur verður jafnframt að þjóna einhverju öðru hlutverki. Þeir valkostir sem til greina koma fyrir varaflugvöll eru því þeir flugvellir sem til staðar eru eða byggðir verða til annarra nota.“

„Kostnaður við flugvöll sem ætti eingöngu að gegna hlutverki varaflugvallar, án innanlandsflugs og kennslu- og einkaflugs, færi hátt í 30 milljarða kr. og er því hægt að útiloka þann valkost, sér í lagi þar sem umtalsverður rekstrarkostnaður kæmi einnig til. Varaflugvöllur á SV-hluta landsins hlýtur því að vera þar sem miðstöð innanlandsflugsins er.“

Með því að gera ráð fyrir því að miðstöð innanlandsflugs sé ekki á Keflavíkurflugvelli er hins vegar hægt að hafa varaflugvöll á suðvesturhorninu. Hins vegar er ljóst að vegna þróunar á þeim flugvélum sem notaðar eru í alþjóðaflugi er Reykjavíkurflugvöllur, eins og hann er í dag, ekki heldur ákjósanlegur sem varaflugvöllur fyrir alþjóðaflugið. Því þyrfti að fara í fjárfestingar á honum til þess að mæta þeim þörfum sem gera þyrfti til fullkomins varaflugvallar.



Niðurstaðan er því lík niðurstöðu skýrslunnar hvað innanlandsflugið snertir. Þörfin fyrir varaflugvöll ein og sér myndi ekki vera hagkvæm, en með því að byggja nýjan flugvöll sem jafnframt sé miðstöð innanlandsflugs eru komnar forsendur fyrir nýjum varaflugvelli.

Kennsluflug

Kafli skýrslunnar um Kennslu- og einkaflug er ekki umfangsmikill og ekki hafa verið unnar miklar greiningar á þessum málaflokki. Þó kemur þar fram að um leið og fyrsta áfanga innanlandsflugvallar í Hvassahrauni væri lokið væri hægt að flytja þennan hluta á hinn nýja flugvöll.

„Með frekari vexti flugumferðar um Keflavíkurlflugvöll og að óbreyttu samkomulagi við Reykjavíkurborg þarf ríkið óhjákvæmilega að setja nýja stefnu um aðstöðu fyrir kennslu- og einkaflug. Einn kostur sem þarf að koma til skoðunar er uppbygging kennslu- og einkaflugvallar í Hvassahrauni sem gæti nýst sem fyrsti áfangi við gerð alhliða innanlands- og varaflugvallar.“ bls. 44

„Kostnaður við flutning á þessari starfsemi hefur ekki verið áætlaður en fyrsti áfangi innanlandsflugvallar í Hvassahrauni, sem þjónað gæti kennslu- og einkaflugi og gerði kleift að flytja snertilendingar af Reykjavíkurlflugvelli, hefur verið áætlað að kosti allt að 8 milljörðum kr. Í þeirri áætlun fellur verulegur kostnaður til í upphafi, t.d. við vegagerð og veitur, sem myndi nýtast síðar við mögulega uppbyggingu innanlandsflugvallar í Hvassahrauni.“ bls. 44

Í raun hefur því engin rannsókn farið fram á vegum starfshópsins um kennslu- og einkaflug, en horft til þess að með nýjum innanlands- og varaflugvelli myndi þetta mál leysast af sjálfu sér.



Ótraustir útreikningar

Það vekur óneitanlega athygli að hluti niðurstaða skýrslunnar stangast á við fyrri skýrslur.

Í skýrslu Rögnunefndar segir:

„Ef núvirtur mismunur alls kostnaðar við Hvassahraunsflugvöll og alls kostnaðar við Keflavíkurlflugvöll og Reykjavíkurlflugvöll til framtíðar er minni en sá heildarábati sem hér hefur verið nefndur er uppbygging flugvallar í Hvassahrauni þjóðhagslega hagkvæmur kostur [Hagfræðistofnun, 2015].

Með öðrum orðum má Hvassahraunsflugvöllur vera 82-123 milljörðum dýrari en allur kostnaður vegna Keflavíkurlflugvallar og Reykjavíkurlflugvallar, áður en bygging flugvallar í Hvassahrauni verður þjóðhagslega óhagkvæm fjárfesting. Í því er gengið út frá þeirri forsendu að allt innanlands- og millilandaflug sameinist á vellinum og hægt sé að spara á móti á öðrum völlum. Til að fá botn í það hvort flugvöllurinn er hagkvæmur kostur þarf hins vegar að ákvarða fjárfestingarþörf á Keflavíkurlflugvelli, stofn- og rekstrarkostnað Hvassahraunsflugvallar og nauðsynlegra innviða og áætla hvernig vellirnir tveir myndu vinna saman. [Hagfræðistofnun, 2015].“ bls. 80 í skýrslu Rögnunefndar

Upprunalegur tilgangur hins nýja starfshóps var í raun að svara þessari spurningu. Um leið og henni er vissulega svarað á mjög skýran hátt í skýrslunni, er það sem eftir stóð af vinnu Rögnunefndar látið hjá liggja. Niðurstaða Rögnunefndar var nefnilega efnislega á þá leið (eins og kom fram í viðtölum við nefndarmenn í fjölmiðlum) að sökum þess að ábati af flutningi úr Vatnsmýri í Hvassahraun væri neikvæður og kostnaður við nýjan flugvöll það mikill, borgaði sig ekki að flytja það. Þrátt fyrir að miklir peningar kæmu með sölu lands í Vatnsmýri. Á þessu er ekki tekið í skýrslunni, en í stað þess að miða við útreikninga Rögnunefndarinnar er treyst á niðurstöður helsta hagmunaaðilans í íslenskum flugheimi, þ.e. Icelandair Group. Þeir útreikningar sem lagðir eru fram í skýrslunni um ferðatíma á milli mismunandi flugvallarkosta innanlandsflugi virðast ekki ganga upp.

Samkvæmt þeim er ferðatíminn frá Akureyri að áfangastað á höfuðborgarsvæðinu 80-90 mínútur. Hins vegar myndi sá tími lengjast í 150-160 mínútur ef flogið væri til Keflavíkur. Ef hins vegar væri flogið í Hvassahraun væri einungis um 90-100 mínútur að ræða. Ferðalag sem við Suðurnesjamenn teljum venjulega að taki 45-55 mínútur eftir umferð, þ.e. á milli Keflavíkurlflugvallar og miðborgarinnar, er því talið taka 70 mínútur í greiningu Icelandair Group. Munurinn á því að fljúga á Keflavíkurlflugvöll eða Hvassahraun er hins vegar talinn vera 60 mínútur. Miðað við það að ferðatíminn frá Hvassahrauni að Flugstöð Leifs Eiríkssonar er þó aðeins 23 mínútur samkvæmt kortagrunni Google, standa eftir 37 mínútur.

Ef gert er ráð fyrir því að munurinn á þessum útreikningum og raunferðatíma sé byggður á því að ferðalagið um FLE taki meiri tíma en um Reykjavíkurlflugöll (eða nýjan flugvöll í Hvassahrauni) og flugtíminn sé jafnframt lengri, kallar það á frekari útskýringar.

Þar sem flugvélar í innanlandsflugi fljúga stóran hluta leiðarinnar á yfir 500 km/klst mun 20 km munur á loftlínu ekki útskýra nema lítið brot af þessum mun. Sennilega ekki mikið meira en 5 mínútur. Afganginn, 32 mínútur hlýtur að vera hægt að skera niður með bættri hönnun og nýjum ráðstöfunum.

Ekki skal draga í efa samband ferðatíma og eftirspurnar í innanlandsflugi. En ef bera á saman valkosti, þarf það að vera á sambærilegum forsendum. Auk þess sem gera þarf ráð fyrir mögulegum breytingum á innviðum til að draga úr neikvæðum áhrifum við Keflavíkurlflugvöll,



Þegar verið er að gera ráð fyrir uppbyggingu nýs flugvallar fyrir á fimmta tug milljarða. Ekki bara með hönnun á aðstöðu innanlandsflugs á Keflavíkflugvelli, heldur þarf að hafa aðra innviði í huga, svo sem tvöföldun Reykjanesbrautar og að hún verði þannig útbúin að hækka megi hámarkshraða. Mögulegar hraðlestarsamgöngur við borgina eru jafnframt eitthvað sem ætti að hafa í huga.

Þar fyrir utan uppfyllir innanlandsflug á Íslandi ekki öryggiskröfur um vopnaleyti og er í dag rekið á undanþágu frá alþjóðlegum flugmálayfirvöldum. Engin veit hversu lengi sú undanþága verður veitt, en allar líkur eru á því að sá dagur komi að farþegar í innanlandsflugi muni þurfa að fara í gegnum vopnaleyti, sér í lagi ef innanlandsflug færi um sameiginlegan flugvöll með millilandaflugi. Sú breyting mun auka ferðatíma og kostnað í innanlandsflugi frá því sem nú er. Væntanlega með þeim afleiðingum að gera samkeppnisstöðu innanlandsflugsins verri en nú er. Ef vopnaleyti á Keflavíkflugvelli er uppspretta þessa munar sem fram kemur í greiningu Icelandair Group er engan veginn víst að sá munur muni verða til frambúðar.

Stóra skekkjan í þessum greiningum mun þó líklegast ekki mælast í muninum á ferðatíma frá Hvassahrauni á Keflavíkflugvöll, heldur í mjög svo bjartsýnni spá um ferðatíma frá Hvassahrauni inn í borgina. Síaukinn umferðarþungi á höfuðborgarsvæðinu hefur leitt til þess að raunferðatími frá Suðurnesjum að mörkum höfuðborgarsvæðisins er á álagstímum álíka langur og ferðatíminn frá mörkum þess inn til borgarinnar.

Þannig var það niðurstaða Rögnunefndar að Hvassahraun væri sá flugvallarkostur á höfuðborgarsvæðinu sem væri lengst frá búsetumiðju þess. Meðalaksturstími frá þeirri miðju væri 19 mínútur. Þó svo að búsetumiðja höfuðborgarsvæðisins og áfangstaður farþega í innanlandsflugi þurfi ekki að fara saman, er sá tími engu að síður nær lagi.

Það er þó ekki bara ferðatíminn sem sem skiptir máli í samkeppni innanlandsflugsins við einkabílinn. Þrátt fyrir hátt verð á farmiðum í innanlandsflugi er langur vegur frá því að það sé sjálfbært. Rekstur innanlandsflugvallar er niðurgreiddur af ríkissjóði og greiða farþegar í innanlandsflugi einungis brot af heildarkostnaði við rekstur þeirra í gegnum flugvallargjöld. Þegar rætt er um hina svokölluðu „skosku-leið“ þar sem farmiðar eru niðurgreiddir til ákveðinna hópa landsmanna, er því verið að ræða um að niðurgreiða innanlandsflugið enn frekar til þess að fjölga farþegum.

Það er því mjög líklegt að ályktun skýrslunnar og um leið greiningar Icelandair Group, vanáætli áhrifin af flutningi innanlandsflugsins í Hvassahraun og að sama skapi ofmeti að einhverju leyti áhrifin af flutningi þess til Keflavíkflugvallar. Niðurstaða skýrslunnar um fýsileika þess að flytja innanlandsflugið í Hvassahraun er því á veikum grunni byggð. Þetta þyrfti að rannsaka nánar og um leið gera ráð fyrir þeim kostum sem myndu gera Keflavíkflugvöll eftirsóknarverðari fyrir innanlandsflug.



Ítarefni:

Skýrsla starfshópsins:

<https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=02cff95b-1200-11ea-9453-005056bc4d74>

Skýrsla Rögnunefndar:

<https://reykjavik.is/frettir/fullkonnun-flugvallarkostum-lokid>

Skýrsla Þorgeirs Pálssonar um öryggishlutverk Reykjavíkurlugvallar:

<https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=21d294bd-96fc-11e7-941b-005056bc4d74>

Grænbók um flugstefnu:

[https://samradsgatt.island.is/Skrar/\\$Cases/GetCaseFile/?id=%7bc74f8f94-7eb0-e911-9453-005056850474%7d](https://samradsgatt.island.is/Skrar/$Cases/GetCaseFile/?id=%7bc74f8f94-7eb0-e911-9453-005056850474%7d)