

Minnisblað

Mögulegar breytingar á markaðsstöðu innanlandsflugs ef flugstarfsemi flyst í Hvassahraun

Reykjavík, 05. febrúar 2024

Stýrihópur um mögulega byggingu innanlandsflugvallar í Hvassahrauni fór fram á, að reynt yrði að meta markaðsleg áhrif af mögulegum flutningi flugstarfsemi frá Reykjavíkflugvelli. Það hafa verið gerðar kannanir til að reyna að meta áhrif á mögulegum flutningi þessarar starfsemi til Keflavíkur, en ekki er hægt að ganga út frá því, að sömu áhrif yrðu, ef nýr innanlandsflugvöllur verður byggður í Hvassahrauni. Það eru ýmsar aðrar forsendur flutnings á slíkri starfsemi óljósar, eins og veðurfar og umhverfisvernd, en verið er að meta þær forsendur með mælingum og öðrum könnunum og verður ekki fjallað um þær forsendur frekar í þessu minnisblaði. Ekki er heldur lagt mat á sterkar skoðanir ýmissa aðila um mikilvægi Reykjavíkflugvallar á núverandi stað.

Til að reyna að nálgast þetta verkefni var undirritaður beðinn um að kanna þessi mál og skoða þau gögn, sem til eru um málefnið. Þessi vinna hófst á árinu 2021 og voru samtöl við þáverandi rekstraraðila framkvæmd um vorið 2021. Fundað var með flestum starfandi rekstraraðilum á Reykjavíkflugvelli á þeim tíma og þeir voru beðnir um að reyna að meta hugsanleg áhrif á eftirspurn eftir flugi og hvort að staðsetning flugvallar í Hvassahrauni hefði einhver áhrif þar á. Það kom fljótt í ljós, að engar kannanir hafa verið gerðar meðal viðskiptavina fyrirtækja á flugvelli. Það var því nokkuð erfitt að fá skýra mynd af því hvernig rekstraraðilar meta möguleg áhrif af flutningi starfsemi. Það kom einnig skýrt í ljós, að miklar deilur um flugvallarmál hafa áhrif á mat manna á stöðunni, þó að reynt hafi verið að halda þessum mismunandi skoðunum utan þessa verkefnis. Það eru nokkur atriði, sem hægt er að álykta eftir þau samtöl sem gerð voru.

Áhrif staðsetningar:

Það voru allir þáverandi rekstraraðilar Reykjavíkflugvallar sem rætt var við sammála því, að markaðsstaða Reykjavíkflugvallar hefur versnað á undanförunum árum. Nær engin uppbygging hefur verið á þjónustumannvirkjum á svæðinu og aðkoma að flugvelli hefur versnað, vegna vaxandi umferðar í kringum flugvöllinn. Lítið hefur breyst í uppbyggingu og bættri aðkomu til flugvallar síðan þessi viðtöl voru tekin.

Það má álykta, að ef aðgengi að nýjum mögulegum flugvelli í Hvassahrauni verður gott og ef fyrirhuguð þjónustumannvirki verða nútímaleg og þægileg, að þá geti það leitt til jákvæðari

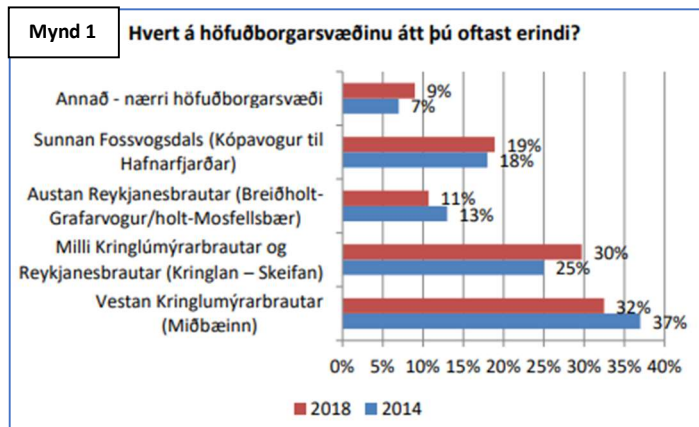
viðhorfa til þeirrar þjónustu sem í boði er. Það má einnig ætla, að staðsetning nýs innanlandsflugvallar nær miðstöð millilandaflugs geti haft jákvæð áhrif. Þar mun þó skipta miklu máli, að góðar og skipulagðar samgöngur verði á milli flugvallanna. Slíkar samgöngubætur gætu orðið til þess, að aukning verði í tengingum á milli innanlandsflugs og millilandaflugs. Það er rétt að benda á, að aðeins um 2,5% ferðamanna segjast í dag nýta innanlandsflug sem ferðamáta hér á landi, þannig að farþegafjöldinn hefur ekki verið mjög mikill fram að þessu. Það gætu mögulega verið ákveðin markaðstækifæri fólgin í þessu fyrir rekstraraðila.

- Viðtöl við rekstraraðila tekin vorið 2021:**
- Isavia
 - Icelandair
 - Flugfélagið Ernir
 - Norlandair
 - Norðurflug
 - Þyrluþjónustan Helo
 - Circle Air
 - Reykjavík Flight Academy

Þeir rekstraraðilar, sem stunda áætlunarflug innanlands frá Reykjavíkflugvelli telja, að það yrðu almennt minni áhrif af flutningi innanlandsflugs í Hvassahraun en af mögulegum flutningi þess til Keflavíkflugvallar. Þær kannanir sem gerðar hafa verið, gera ráð fyrir því, að innanlandsflug drægist saman á bilinu 40-60% við flutning til Keflavíkur ¹ og það er ljóst, að það yrði gjörbreyttur rekstrargrundvöllur, ef Keflavík væri eini flugvöllurinn á suðvesturhorni landsins.

Enginn rekstraraðili treysti sér til þess að nefna tölur í sambandi við mögulegan flutning á starfsemi í Hvassahraun. Almennt má þó segja, að menn töldu að langtímaáhrif yrðu líklega ekki mikil. Þetta byggir mest á því hvar „raunverulegur“ áfangastaður innan höfuðborgarsvæðis er hjá farþegum.

Vegagerðin hefur gert kannanir á undanförunum árum og eins og fram kemur á meðfylgjandi mynd eru viðskiptavinir á leið til mismunandi staða innan borgarinnar. Það má ætla, að staðsetning



Reykjavíkflugvallar á núverandi stað hafi mest áhrif á þá, sem eiga erindi í miðbæinn – og/eða vestan Kringlumýrarbrautar. Raunverulegur „miðpunktur“ höfuðborgarsvæðis hefur færst á undanförunum árum og er sá punktur nú nokkuð langt frá því sem í almennu tali er kallað miðbær í Reykjavík. Ef reiknað er með mjög greiðum og góðum samgöngum að og frá nýjum flugvelli, má ætla að þeir sem eiga erindi á aðra staði innan höfuðborgarsvæðis en í miðbæinn, stæðu ekki frammi fyrir miklu lengri ferðatíma en frá núverandi flugvelli. ²

Samkvæmt könnun eiga flestir farþegar í innanlandsflugi erindi austan Kringlumýrarbrautar, eða samtals um 41% árið 2018. Um 28% tilgreindu sunnan Fossvogsdals eða í kringum höfuðborgarsvæðis, sem endanlegan áfangastað. Um 32% nefndu vestan Kringlumýrarbrautar sem helsta áfangastað á árinu 2018 og virðist þeim sem þangað eiga

1. Innanlandsflugvellir – umferð, rekstur og sviðsmyndir framtíðar – Isavia 13. desember 2012
 2. Vegagerðin – Greining ferðavenjur sumar 2018

erindi hafa fækkað síðan á árinu 2014. Það er rétt að það komi fram, að það er ekki samdóma álit rekstraraðila að langtímaáhrif af flutningi starfsemi í Hvassahraun væru ekki mikil. Það voru aðilar sem telja, að flutningur innanlandsflugs í Hvassahraun hefðu síst minni afleiðingar en flutningur til Keflavíkur. Það komu einnig fram á þessum tíma ákveðnar skoðanir á því, að ef byggt verði í Hvassahrauni ætti að horfa til þess að byggja alhliða flugvöll, fyrir bæði millilanda- og innanlandsflug. Þessi sjónarmið hafa þó breyst eftir að áætlaðar kostnaðartölur og mat á umhverfisáhrifum voru endurskoðaðar.

Það var gerð skýrsla á vegum Hagfræðistofnunar um uppbyggingu alhliða millilandaflugvallar í Hvassahrauni. Þessa skýrsla var gerð árið 2015 og var unnin fyrir Stýrihóp um sameiginlega athugun ríkis, Reykjavíkurborgar og Icelandair Group á flugvallarkostum á höfuðborgarsvæðinu. Í stuttu máli er niðurstaðan, að hagkvæmt geti verið að byggja nýjan flugvöll, sem bæði væri fyrir innanlandsflug og millilandaflug. Hér verður ekki fjallað um þessa niðurstöðu í heild. Það er þó rétt að benda á, að skýrsluhöfundar reyna að meta áhrif á innanlandsflug eingöngu og eru þetta í raun einu gögnin sem fjalla um möguleg áhrif slíkra flutninga á innanlandsflug eitt og sér. Í skýrslunni segir orðrétt um þetta atriði:



„Heildartap innanlandsfarþega er metið á bilinu 2-7 milljarðar króna enda leiðir flutningur innanlandsflugvallar til aukningar í ferðakostnaði innanlandsfarþega, miðað við núverandi ástand. Þar af eru, skv. miðmati, 1,4 milljarðar bókfærðir á íbúa höfuðborgarinnar og jaðarbyggða og 2 milljarðar vegna fækkunar flugfarþega þ.e. vegna breytinga í öryggi samgangna og umhverfisáhrifum. Íbúar landsbyggðar tapa um 850 milljónum að núvirði en sú tala er samsett af tapi þeirra sem fljúga innanlands eingöngu (5,3 milljarða tap) og ábata þess hluta innanlandsfarþega sem nota innanlandsflug á leið sinni til útlanda (4,4 milljarða ábati).“³

Það virðist vera niðurstaða þessarar skýrslu, að áhrif flutninga flugvallar í Hvassahraun hefði neikvæð áhrif á eftirspurn eftir innanlandsflugi og er það mat að því virðist fyrst og fremst byggt á því að ferðatími til og frá flugvelli lengist frá því sem hann nú er.

3. Kostnaðar-ábatagreining á alhliða flugvelli í Hvassahrauni – frumathugun – Hagfræðistofnun júní 2015 – samantekt bls. iii

Samkvæmt meðfylgjandi töflu virðist tilgangur ferðar í flestum tilfellum vera persónulegur og það má því ætla að heimsókn í „miðbæ“ Reykjavíkur þurfi ekki að vera megin tilgangur ferðar. Á árinu 2010 er massamiðja búsetu nálægt Fossvogi í Reykjavík og eru ferðamælingar í skýrslunni miðaðar við þann miðpunkt. Eins og fram kemur er metið, að ferðatími frá flugvelli vaxi við flutning í Hvassahraun. Það er þó líklegt, að samgöngubætur geta haft mikil áhrif á þessi mál og það má velta því fyrir sér, hvort að þessar forsendur standist lengur ef miðað er við þær breytingar sem hafa orðið síðan á umferð og umferðamannvirkjum?

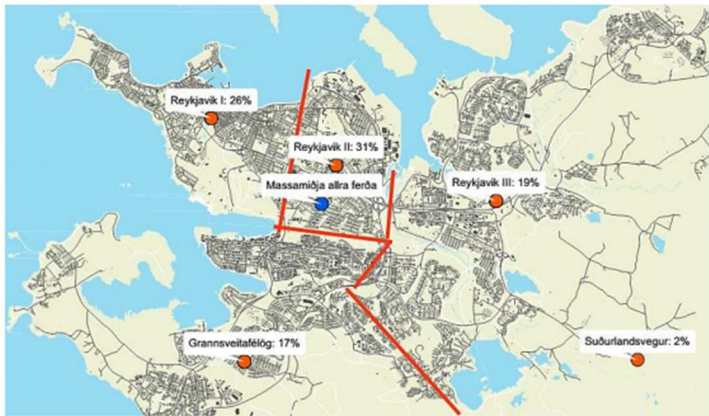
Mynd 3

Tafla 8. Tilgangur flugferða hjá íbúum landsbyggðar.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Heild	52%	8%	11%	17%	21%	17%	32%	36%	4%	6%
Bíldudalur	53%	5%	12%	16%	16%	21%	34%	47%	6%	11%
Ísafjörður	52%	6%	7%	12%	17%	19%	33%	36%	5%	7%
Gjögur	60%	15%	31%	25%	38%	50%	46%	69%	15%	9%
Akureyri	54%	7%	10%	16%	19%	17%	37%	19%	3%	4%
Grimsey	67%	4%	22%	19%	39%	33%	25%	39%	15%	20%
Húsavík	54%	10%	10%	24%	26%	13%	33%	21%	3%	5%
Þórshöfn	68%	5%	18%	29%	22%	9%	32%	44%	3%	11%
Vopnafjörður	58%	5%	14%	24%	31%	18%	28%	38%	5%	5%
Egilsstaðir	55%	11%	13%	25%	23%	17%	23%	28%	2%	5%
Höfn	37%	6%	3%	3%	12%	18%	31%	51%	3%	3%

Skýringar: 1. Hitta fjölskyldu eða vini, 2. Íþróttaviðburður eða tómstundastarf, 3. Sækja menningarviðburði, 4. Á leið í millilandaflug, 5. Á leið í fri innanlands, 6. Kaupa vörur eða þjónustu, 7. Sinna vinnu eða námi, 8. Sækja lækniþjónustu eða endurhæfingu, 9. Sækja aðra opinbera þjónustu, 10. Önnur ástæða.

Mynd 4



Mynd 4. Massamiðja áfangastaða farþega af landsbyggðinni í innanlandsflugi skv. könnun Land-ráðs 2010.

Það er því líklegt, að langtímaáhrif á eftirspurn í áætlunarflugi innanlands verði óveruleg, sérstaklega ef uppbygging á umferðamannvirkjum til og frá mögulegum nýjum flugvelli tekur tillit til ferðatíma til „massamiðju“ búsetu innan höfuðborgarsvæðis. Það má líka benda á, að hröð uppbygging er í íbúðarbyggð í nágrennabæjum, eins og

Hveragerði, Selfossi, Suðurnesjum, þar sem ferðatími á mögulegan nýjan flugvöll gæti verið styttri en á Reykjavíkflugvöll. Þetta er þó ætíð háð því, að ekki verði mikil verðhækkun á verði í innanlandsflugi vegna fjárfestinga í nýjum mannvirkjum við flugvöllinn.

Þeir rekstraraðilar sem rætt var við og ráku á þeim tíma þyrlupjónustu á Reykjavíkflugvelli, töldu að þeir myndu ekki flytja starfsemi sína í Hvassahraun, ef það verður endanleg niðurstaða í flugvallarmálum á höfuðborgarsvæðinu. Ef þörf verður á fjárfestingu í aðstöðu á nýjum stað, telja þeir að frekar verði farið í uppbyggingu á sérstöku svæði fyrir þyrlupjónustu, sem betur gæti þjónað þeirra helstu viðskiptavinum. Þessir rekstraraðilar telja nálægð við hótél vera lykilatriði í

Mynd 5

Tafla 9. Ferðatími milli flugvalla.

	Min.:Sek.	Min.:Sek.	
Búsetumiðja að flugstöð í Vatnsmýri		Flugstöð í Vatnsmýri að búsetumiðju	
Annatími árdegis	13:23	Annatími árdegis	09:17
Annatími síðdegis	10:21	Annatími síðdegis	12:42
Útan annatíma	09:39	Útan annatíma	09:18
Vegíð meðaltal	10:57	Vegíð meðaltal	10:42
Búsetumiðja að Hvassahrauni		Hvassahraun að búsetumiðju	
Annatími árdegis	19:07	Annatími árdegis	20:35
Annatími síðdegis	20:22	Annatími síðdegis	18:45
Útan annatíma	17:09	Útan annatíma	17:01
Vegíð meðaltal	19:01	Vegíð meðaltal	18:42

Heimild: (Mannvit, 2015).

19 Búsetumiðja höfuðborgarsvæðisins er staðsett nálægt Haðalandi í Fossvogi (www.borgarvefsja.is).
 20 Bent hefur verið á að búsetumiðja höfuðborgarsvæðisins 2015 sé jafnlangt frá gagnakerfi Kópavogs og Reykjavíkur. Ákveðið var að mæla ferðatíma að/frá Haðalandi í Reykjavík. Líklegt er að mæling frá Furugrund í Kópavogi gæfi lengri meðalferðatíma í/úr Vatnsmýri en styttri í/úr Hvassahrauni en það var ekki sannreynt með mælingum.

þeirra rekstri og að kostnaður og tími við ferðir á Hvassahraunsflugvöll hefðu nær örugglega áhrif á þeirra almennu viðskiptavinum. Þylur eru almennt ekki háðar flugbrautum. Ekki er alveg ljóst hvar hægt væri að byggja slíka aðstöðu, sérstaklega með tilliti til nálægðar við helstu hótél borgarinnar. Rekstraraðilar voru þó nokkuð sammála því, að þeir myndu frekar leita leiða til að fjárfesta í aðstöðu, sem hentaði þeirra starfsemi betur en flugvallarstarfsemi. Í þessu sambandi var nefnd möguleg aðstaða á Hólmsheiði, eða önnur óskilgreind aðstaða í nálægð við ströndina á höfuðborgarsvæðinu.

Þeir aðilar sem stunda útsýnisflug með minni flugvélum, voru einnig frekar svartsýnir á markaðshorfur, ef starfsemi þeirra væri flutt í Hvassahraun. Rökin eru að mestu þau sömu – að aukin fjarlægð frá helstu hótélum og gististöðum hefði bein áhrif á eftirspurn eftir þjónustu. Það er erfitt að meta hvort að þetta er rétt niðurstaða og erfitt að átta sig á því, hvaða aðrir kostir væru til staðar, ef af flutningi verður. Uppbygging hótela og gististaða hefur verið mun víðar en í miðju Reykjavíkur. Einnig má benda á, að vaxandi hluti erlendra ferðamanna, sem nýta sér slíka þjónustu kemur til landsins með skemmtiferðarskipum. Mögulegar samgöngur úr Sundahöfn í Hvassahraun eru nær örugglega ekki síðri en á Reykjavíkurflugvöll, m.a. vegna vaxandi umferðarpunga í nágrenni núverandi flugvallar.

Það er rétt að taka fram, að nokkuð langt er liðið síðan síðasta markaðskönnun var gerð og viðskiptavinir hafa ekki verið spurðir beint um afstöðu til staðsetningar flugvallar. Þau gögn sem stuðst er við hér að ofan eru aðeins komin til ára sinna og markaðsaðstæður hafa eflaust breyst á þessum tíma. Það er þó líklegra, að þær breytingar sem hafa orðið leiði til minni beinnar tengingar við núverandi staðsetningu flugvallar. Búsetusvæði innan höfuðborgarsvæðis hafa breyst og uppbygging er hröð á svæðum austan Kringlumýrarbrautar og í nálægum sveitarfélögum við höfuðborgina. Samgöngur og tengingar við innanlandsflugvöll skipta mjög miklu máli, hvar sem hann er staðsettur í borgarlandinu eða í nágrenni þess.

Áhrif verðlagningar:

Eftirspurn stýrist að sjálfsögðu ekki aðeins af staðsetningu og ferðatíma til og frá flugvelli og á áfangastað. Enn stærri áhrifaþáttur er verðlagning þjónustu, sem viðskiptavinir eru að kaupa. Viðræður við hagaðila snerust fyrst og fremst um staðsetningu, ferðatíma og samgöngur til og frá flugvelli, en lítið var rætt um mögulega hækkun rekstrarkostnaðar við flutning flugvallar. Það er alveg ljóst, að það verður að skoða hvernig flutningur flugvallar gæti haft áhrif á kostnað flugrekenda og þjónustuaðila og þar með haft möguleg áhrif á verðlag þjónustu. Það er staðreynd, að notendur eru í dag alls ekki að greiða fyrir allan rekstrarkostnað flugvalla í innanlandskerfinu. Það má ætla, að um 2 milljarðar fari árlega af opinberu fé til niðurgreiðslu á þjónustu á flugvöllum hér innanlands. Notendagjöld eru aðeins brot af raunkostnaði og þeim gjöldum, sem flugrekendur þurfa að greiða á sambærilegum flugvöllum, t.d. í Keflavík. Núverandi flugvellir í innanlandskerfinu eru komnir til ára sinna og árlegt viðhald hefur verið í „lágmarki“, eða a.m.k. ekki í samræmi við það sem rekstraraðilar telja nauðsynlegt. Er hægt að ganga út frá þeirri forsendu, að nýr flugvöllur í Hvassahrauni verði rekinn á sömu rekstrarforsendum og núverandi flugvallakerfi? Er ríkisvaldið tilbúið til að leggja í verulegar fjárfestingar við nýjan flugvöll í Hvassahrauni, án þess að reikna þurfi eitthvað viðbótarafgjald af þeirri fjárfestingu?

Í nóvember 2019 kom út skýrslan: „Flugvallakostir á suðvesturhorni landsins“. Þessi skýrsla var gefin út af Samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu. Í skýrslunni voru bornir saman nokkrir kostir, sem taldir eru vera vegna mögulegra flugvallakosta á svæðinu. Á meðal kosta í þessari skýrslu er fjallað um Hvassahraun og nokkrar sviðsmyndir um uppbyggingu á því svæði. Í skýrslunni er minnisblað frá Mannvit, þar sem byggingarmagn og áætlaður kostnaður er metinn. Ekki er hægt að lesa beint út úr skýrslu, hve mikill hluti áætlaðs stofnkostnaðar yrði borinn af opinberum aðilum og hve mikill stofnkostnaður lenti á rekstraraðilum. Það er alveg ljóst, að þessi skipting mun hafa mikil áhrif á kostnað rekstraraðila.

Það eru í raun fjórir mögulegir og raunhæfir kostir settir fram um flugvöll í Hvassahrauni. Sá kostur að byggja millilandaflugvöll með fullri þjónustu er ekki metin hér, enda er kostnaður við slíka framkvæmd mikill og svo virðist sem stuðningur við þá hugmynd hafi minnkað mjög. Þeir fjórir kostir sem rétt er að skoða hér eru eftirfarandi:

1. Innanlandsflugvöllur – þrjár flugbrautir – ekki möguleiki á nýtingu sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug.
2. Innanlandsflugvöllur – þrjár flugbrautir – möguleiki á nýtingu sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug.
3. Innanlandsflugvöllur – tvær flugbrautir – ekki möguleiki á nýtingu sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug.
4. Innanlandsflugvöllur – tvær flugbrautir – möguleg nýting sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug.

Mikilvægi varaflugvalla er mikið í flugrekstri hér á landi. Reykjavíkflugvöllur er mikið nýttur sem slíkur í rekstri íslensku flugfélaganna í dag. Það hefði nokkuð mikil áhrif á væntan rekstrarkostnað flugfélaga ef að varaflugvallakostum hér á landi yrði fækkað með lokun Reykjavíkflugvallar. Það er ekki gerð tilraun til að meta slíkan kostnað hér. Það er hins vegar gengið er út frá þeirri forsendu, að ef að af byggingu nýs flugvallar í Hvassahrauni verður, að þá verði hann nýtanlegur sem varaflugvöllur fyrir millilandaflug. Þetta krefst lengri flugbrauta og stærri aðstöðu fyrir farþegaþjónustu og stofnkostnaður er því hærri.

Það urðu miklar umræður og deilur, þegar einni flugbraut var lokað á Reykjavíkflugvelli fyrir nokkrum árum og flugbrautum þar var fækkað úr þremur í tvær. Bent var á, að aflagða flugbrautin væri sú eina á suð-vesturhorni landsins, sem nýttist í sterkum suð-vestanáttum á svæðinu. Í daglegu tali var þessi aflagða flugbraut oft kölluð „Neyðarbrautin“. Ef að af byggingu verður í Hvassahrauni, þarf að taka tillit til spurningar um 2 eða 3 flugbrautir á svæðinu. Viðbótarstofnkostnaður við þriðju flugbrautina yrði líklega á bilinu 3-5 milljarðar. Ekki er tekin bein afstaða til fjölda flugbrauta hér, en gert ráð fyrir að nýr flugvöllur í Hvassahrauni verði sambærilegur við núverandi flugvöll í Reykjavík, þ.e. alhliða innanlands- og varaflugvöllur með 2 meginflugbrautum og mannvirkjum, sem tengist slíkum flugrekstri á svæðinu.



Í skýrslunni kemur fram í minnisblaði Mannvits áætlun um byggingarmagn og kostnað vegna bygginga, sem fylgdu uppbyggingu flugvallar á svæðinu. Það er ljóst, að það þarf að leggja í miklar framkvæmdir til að hefja flugrekstur á nýjum flugvelli, bæði í flugbrautum, flughlöðum, aðflugsljósum og stjórnækjum, akbrautum, vegagerð og bílastæði. Það er síðan ekki nægilegt að byggja aðeins flugstöð fyrir farþega, heldur þarf flugskýli og viðhaldsaðstöðu,

Mynd 6

Tafla 1. Byggingarmagn í fermetrum

Byggingar	Stærð (m ²)
Flugvallabyggingar	3.000
Flugstöð fyrir innanlandsflug	2.500
Aðstaða fyrir millilandaflug (varaflugvöllur)	1.000
Aðstaða fyrir flugrekendur	18.000
Aðstaða fyrir einkaflug	8.500

Mynd 7

Tafla 4. Stofnkostnaður – byggingar eftir starfsemi

Flugvallabyggingar	Magn	Eining	Einingarverð	Kostnaður
Slökkvistöð / Áhaldahús	1.700	m ² á kr.	325.000	552.500.000
Eldsneytisgeymsla	300	m ² á kr.	200.000	60.000.000
Flugmálastjórn	1.000	m ² á kr.	325.000	325.000.000
Samtals	3.000			937.500.000
Flugstöð fyrir innanlandsflug	Magn	Eining	Einingarverð	Kostnaður
Flugstöð, innanlandsflug	2.500	m ² á kr.	530.000	1.325.000.000
Samtals	2.500			1.325.000.000
Aðstaða fyrir millilandaflug	Magn	Eining	Einingarverð	Kostnaður
Aðstaða, varaflugvöllur	1.000	m ² á kr.	580.000	580.000.000
Samtals	1.000			580.000.000
Aðstaða fyrir flugrekendur	Magn	Eining	Einingarverð	Kostnaður
Landhelgisgæslan	2.300	m ² á kr.	225.000	517.500.000
byrluskýli	600	m ² á kr.	225.000	135.000.000
Air Iceland Connect	9.000	m ² á kr.	225.000	2.025.000.000
Landsflug	2.700	m ² á kr.	225.000	607.500.000
Flugkennsla	700	m ² á kr.	225.000	157.500.000
Viðskiptaflug	200	m ² á kr.	225.000	45.000.000
Annar flugrekstur	2.500	m ² á kr.	225.000	562.500.000
Samtals	18.000			4.050.000.000
Aðstaða fyrir einkaflug	Magn	Eining	Einingarverð	Kostnaður
Einkaflug	8.500	m ² á kr.	225.000	1.912.500.000
Samtals	8.500			1.912.500.000

flugafgreiðslubyggingar, vöruafgreiðslu, aðstöðu fyrir snjómokstur, slökkvibíla og önnur öryggistæki flugvalla, skrifstofuaðstöðu og fleira. Í umræddri skýrslu virðist vera reiknað með flestum þessum þáttum. Það er þó rétt að benda á þrennt, sem gæti þurft að endurskoða.

1. Þörf fyrir aðstöðu fyrir rekstur á svæðnu er metin í kringum 18.000 fermetrar. Af þessu er Landhelgisgæslan talin þurfa um 2.900 fermetra og einkaflug og viðskiptaflug um 900 fermetra. Vegna áætlunarflugs virðist vera gert ráð fyrir um 11.700 fermetrum á svæðinu, sem væru þá vöruafgreiðslur og vinnuaðstaða vegna flugrekstrar og síðan flugskýli og viðhaldsaðstaða. Þetta er minna byggingarmagn en þegar er í Vatnsmýri

vegna flug- og viðhaldsskýla. Það er rétt að benda á, að nær allt slíkt pláss er fullnýtt á

Reykjavíkflugvelli og það kemur oft fyrir, að þörf er á meira rými, þegar slæm veður eru á svæðinu. Flugvélar og slík tæki eru að sjálfsögðu gríðarlega dýr og þörf á fjárfestingum í flugskýlum gæti verið meiri, en gert er ráð fyrir.

2. Það virðist vera gert ráð fyrir því, að eldsneytisstöð á svæðinu verði 300 fermetrar og kostnaður er metin á um 60 milljónir króna. Það verður ekki hægt að sinna flugrekstri í þeim mæli, sem reiknað er með, nema að byggð verði a.m.k. sambærileg

Mynd 8

Tafla 3. Stofnkostnaður – Hvassahraun án auka flugbrautar

Verkþáttur	Hvassahraun	Hvassahraun
	Alhliða innanlands- flugvöllur (án aukabrautar) (Mkr.)	Alhliða innanlands- og varaflugvöllur (án aukabrautar) (Mkr.)
Undirbúningsframkvæmdir	470	490
Vegagerð og bílastæði	720	840
Flugbrautir, akbrautir og flughlöð	12.000	15.600
Búnaður	870	870
Veitur	170	170
Byggingar	8.200	8.800
	22.400	26.800
Ófyrirséð: 35%	7.800	9.400
Hönnun og umsjón: 15%	4.500	5.400
Samtals	34.700	41.600

stöð og nú er á Reykjavíkflugvelli. Væntanlega er gert ráð fyrir, að eldsneyti verði flutt með bílum á flugvöllinn frá birgðarstöð í Helguvík við Reykjanesbæ og að ekki þurfi að leggja sérstakar leiðslur á svæðið eða eldsneytisdreifikerfi í flugvöllinn sjálfan. Það er þörf á byggingu birgðarstöðvar í Hvassahrauni, þar sem afgreiðslubílar geta sótt eldsneyti til að dæla á flugvélar á svæðinu. Umhverfiskröfur eru miklar vegna slíkrar starfsemi og því er þessi áætlun líklega verulega vanmetin og líklega að það þurfi á milli 250-500 milljónir í slíka framkvæmd á svæðinu.

3. Byggingarkostnaður/stofnkostnaður er metin í skýrslunni. Þessi skýrsla er síðan í nóvember 2019 og því þarf a.m.k. að uppreikna kostnað miðað við hækkun byggingarvísitölu á tímabilinu. Ekki kemur fram í minnisblaði Mannvits hvaða vísitala er þegar útreikningar eru gerðir, en hér er dagsetning skýrslu notað til viðmiðunar. Byggingarvísitala í nóvember 2019 var 146,4 en er orðin 187,6 í janúar 2024. Það má því reikna með að allur stofnkostnaður hafi hækkað um a.m.k. 28,14% síðan skýrslan var gerð. Lausleg könnun á mögulegum byggingarkostnaði bendir til, að stofnkostnaður í skýrslunni sé nær örugglega ekki ofmetinn. Í útreikningum á Mynd 8 er reiknað með uppreiknuðum verðum úr skýrslu, en bætt er við um 1,4 milljarði í hærra mati bygginga, vegna eldsneytisafgreiðslu og aukins byggingarmagns í flugskýlum vegna flugrekstrar á svæðinu. Heildaráætlun kostnaðar vegna þessarar uppbyggingar er því metinn að lágmarki um 55,5 milljarðar. Það er líklega rétt að miða við að stofnkostnaður verði því á bilinu 55-60 milljarðar. Ef að ákveðið verður að leggja þrjár flugbrautir, má ætla að kostnaður geti verið á milli 58-65 milljarðar vegna alhliða innanlands- og varaflugvallar í Hvassahrauni.

Mynd 8

Stofnkostnaður - Hvassahraun, án auka flugbrautar				
Alhliða innanlands- og varaflugvöllur				
Verkþáttur	Hvassahraun 2019	Lágmark Hærra mat		
		2024	2024	2024
Undirbúningsframkvæmdir	490	628		628
Vegagerð og bilastæði	840	1.076		1.076
Flugbrautir, akbrautir og flughlöð	15.600	19.990		19.990
Búnaður	870	1.115		1.115
Veitur	170	218		218
Byggingar	8.830	11.315		12.715
Samtals	26.800	34.342		35.742
Ófyrirséð 35%	9.400	12.045		12.510
Hönnun og umsjón 15%	5.400	6.920		7.238
Samtals	41.600	53.307		55.490
Byggingarvísitala nóvember 2019	146,4			
Byggingarvísitala janúar 2024	187,6			
Hækkun vísitölu	1,2814			

Það verður mjög mikilvæg forsenda í þessu verki, hve mikinn hluta kostnaðar mun falla beint á ríkissjóð og hve mikill hluti mun þurfa að koma frá fjárfestum og rekstraraðilum á svæðinu. Það er rétt að ítreka, að í skýrslu um flugvallakosti kemur ekki fram, hvernig hlutur ríkissjóðs yrði fjármagnaður, ef að af verður. Mun hluti kostnaðar koma fram í hækkun á notendagjöldum, eða verður hægt að reikna með, að svipuð gjaldskrá verði í gildi á nýjum flugvelli og þeim gamla? Það má líklega gera ráð fyrir einhverjum tekjum af sölu á landi í Vatnsmýri, en það liggja ekki fyrir upplýsingar um hve mikið það yrði og hvernig þeim tekjum verður ráðstafað. Til að gefa sér einhverja forsendu, þá mætti reikna með því, að kostnaður vegna flugbrauta, akbrauta, flughlaða, flugstöðvar, aðflugstækja og öðru, sem tengist beint stofnkostnaði við flugvöll og flugstöð verði borinn af ríkissjóði. Stofnkostnaður vegna flugskýla, afgreiðslubygginga, skrifstofa, vörugeymslna og annars, sem tengist beint daglegum rekstri yrði þá á framfæri fjárfesta / rekstraraðila. Samkvæmt sundurliðun má ætla, að þessi stofnkostnaður væri á bilinu 9,5-10 milljarðar, vegna viðhaldsaðstöðu,

áholdahúsa, skrifstofa og annarra bygginga tengdum rekstri á svæðinu. Fjárfestingar hafa verið í lágmarki á Reykjavíkflugvelli, m.a. vegna óvissu um framtíð flugvallarins. Það eru þó ákveðin verðmæti fólgin í ýmsum byggingum og mannvirkjum á flugvellingum. Ekki liggur fyrir hvort að þessi mannvirki verði keypt af núverandi eigendum, eða bætt með einhverjum hætti. Ef gert er ráð fyrir, að um 5 milljarðar verði viðbótarfjárfesting rekstraraðila vegna flutnings í Hvassahraun og að slík fjárfesting yrði afskrifuð á 20 árum og miðað við 10% vaxtastig, þá má ætla að viðbótarkostnaður rekstraraðila vegna þess á ári yrði um 200 milljónir. Þetta er mjög gróf nálgun og auðvitað má reikna með að verðgildi slíkra fjárfestinga yrði áfram mikil eftir 20 ár. En miðað við þessa einföldun og um 500.000 farþega á ári, þá má ætla að fargjöld þyrftu að hækka um allt að 550 krónur – eða um 3-4% vegna slíkra fjárfestinga. Með þessu er einfaldlega verið að benda á, að aukinn fjárfestingarkostnaður rekstraraðila mun á endanum hafa áhrif á fargjöld og verðlag.

Ef að niðurstaðan verður, að notendagjöld á nýjum flugvelli í Hvassahrauni verði að vera a.m.k. sambærileg við það sem gerist á Keflavíkflugvelli, þá yrðu flugfargjöld innanlands mun dýrari. Munur á notendagjöldum er mikill og má ætla að kostnaður á hvern farþega hækkaði um 2-3 þúsund, eða um allt að 15-20% ef að gjaldskrár yrðu samræmdar. Það er ljóst, að slíkar verðhækkningar hefðu örugglega gríðarlega mikil áhrif á eftirspurn farþega eftir flugi á flugleiðum hér innanlands.

Það er rétt að ítreka, að það er ekki ljóst hvaða leið yrði farin ef af framkvæmdum verður og á endanum verður þessu svarað af pólitískum aðilum. Það er þó alltaf rétt að hafa í huga, að hér er um verulegar fjárfestingar að ræða og ef að stór hluti þeirra hefur áhrif á notendagjöld, þá mun það hafa áhrif á eftirspurn og þar með á afkomu innanlandsflugs. Það er einnig rétt að taka fram, að ef flugstarfsemi verður haldið áfram í Vatnsmýri um ókomin ár, þá verður að fara í verulegar framkvæmdir við endurbætur á innviðum á þeim flugvelli og það hefur heldur ekki verið rætt svo ég viti, hvernig yrði farið með slíkan nýjan stofnkostnað í notendagjöldum á flugvellingum.

Niðurlag:

Sú spurning sem lagt er upp með í þessu minnisblaði er, hvort að flutningur á flugstarfsemi úr Vatnsmýri í Hvassahraun hafi áhrif á eftirspurn og þar með afkomu fyrirtækja í rekstri í innanlandsflugi. Það er tvennt, sem hefur hér mest áhrif – staðsetning og aðgengi annars vegar og verð til viðskiptavina og rekstrarkostnaður hins vegar. Eins og fram hefur komið, þá liggur ekki nákvæmlega fyrir hvernig stofnkostnaði verður skipt og það er því erfitt að fullyrða mikið um áhrif stofnkostnaðar á rekstrarkostnað rekstraraðila.

Eins og einnig hefur komið fram, þá er erfitt að fullyrða mikið um hvaða áhrif flutningur á flugstarfsemi úr Vatnsmýri í Hvassahraun hefur á markaðsstöðu innanlandsflugs og annarrar þjónustu, sem í dag er sinnt á Reykjavíkflugvelli. Þær ályktanir sem hægt er að draga af þeim takmörkuðu gögnum sem til eru og þeim samtölum, sem tekin voru við hagaðila eru þessar helstar:

1. Það líklegast, að langtímaáhrif á eftirspurn í innanlandsflugi verði ekki mikil, að því gefnu að fullbúinn flugvöllur verði byggður, með alla nauðsynlega þjónustubætti og

gott aðgengi til og frá flugvelli. Það má þó reikna með einhverjum áhrifum til skamms tíma, m.a. vegna deilna um staðsetningu flugvallar.

2. Langtímaáhrif á einka- og kennsluflug yrðu væntanlega líka takmörkuð, að því gefnu að aðstaða fyrir slíkt flug væri flutt einnig í Hvassahraun. Rétt er að benda á, að ekki liggur neitt fyrir um hvernig staðið yrði að fjármögnun á uppbyggingu á nauðsynlegri aðstöðu fyrir slíka starfsemi, eins og flugskýli og þess háttar mannvirkjum. Það hefur verið rætt í mörg ár, að einka- og kennsluflug væri betur sett á sérstökum flugvelli, en ekki hefur fengist nein niðurstaða í þau mál. Það sem í daglegu tali eru kallaðir Fluggarðar á Reykjavíkurflugvelli eru mikil mannvirki og ekki verður séð, að reiknað sé með byggingu slíkra mannvirkja í Hvassahrauni.
3. Rekstraraðilar í útsýnisflugi, bæði með þylum og flugvélum eru svartsýnni á markaðsstöðu sína og bera þá helst við fjarlægð mögulegs flugvallar frá helstu hótelum á höfuðborgarsvæðinu. Það er rétt að ítreka, að það er mikil uppbygging á hótelum utan borgarmiðju og auk þess má ætla að hér skipti einnig miklu máli hvernig aðgengi verður að nýjum flugvelli, bæði á einkabílum og almenningssfarartækjum. Rekstraraðilar voru hins vegar nokkuð sammála því, að þetta hefði áhrif og aðstandendur þyrlupjónustu töldu líklegt, að þeir leituðu annað með uppbyggingu í kringum sína starfsemi.
4. Það er einnig rétt að ítreka, að betri tengingar á milli Keflavíkurflugvallar og innanlandsflugs eiga að geta ýtt undir aukna eftirspurn eftir tengiflugi. Tengimöguleikar á milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkurflugvallar eru mjög takmarkaðir og eru í raun vanþróaðir. Það er hins vegar erfitt að meta mögulegan fjárhagslegan ávinning af þessu fyrir innanlandsflug.

Það hefur komið fram, að ákveðin óvissa er vegna þeirra upplýsinga, sem liggja fyrir. Þau gögn sem eru til hliðsjónar eru nokkuð gömul og viðtöl við rekstraraðila voru tekin á árinu 2021. Breytingar hafa orðið með tilkomu nýrra fyrirtækja og einhver fyrirtæki hafa hætt rekstri. Það var rætt í þessari vinnu, hvort að gera ætti könnun meðal farþega innanlands til að reyna að meta betur skoðun þeirra, hvort að flutningur í Hvassahraun hefði áhrif á kaup þeirra á þjónustu í innanlandsflugi. Ekki hefur orðið að gerð slíkrar könnunar. Eins og fram hefur komið í samtölum, má reikna með að langvarandi deilur um framtíð flugvallarins geti haft áhrif á niðurstöðu. Staðsetning flugvallar hefur sérstaklega áhrif á afstöðu þeirra sem búa utan höfuðborgarsvæðisins og líta á innanlandsflug sem hluta af almenningssamgöngum landsins. Það er þó talið líklegra, að þau gögn sem þó liggja fyrir dugi til að meta líkur á, að langtímaáhrif á eftirspurn verði ekki veruleg. Þar er fyrst og fremst byggt á þeirri staðreynd, að „massamiðja“ búsetu á höfuðborgarsvæði hefur flust í austur og suður á undanförunum árum og „raunverulegur áfangastaður“ viðskiptavina virðist hafa verið að flytjast til með sambærilegum hætti.

Verðlagning og rekstrarkostnaður mun örugglega hafa mikil áhrif á farþegafjölda og rekstrarafkomu rekstraraðila á nýjum flugvelli. Eins og rakið er hér að framan, liggur ekki fyrir hvernig nákvæmleg verður farið með stofnkostnað og skiptingu hans, eða hvort að mikil fjárfesting í nýjum innviðum mun hafa áhrif á notendagjöld. Innanlandsflug hefur verið niðurgreitt af ríkissjóði um árabíl og notendagjöld hafa almennt verið mun lægri en á sambærilegum flugvöllum, eins og Keflavík. Verðteygni er mikil og hefur haft mikil áhrif á

fjölda farþega í innanlandsflugi. Gott dæmi um þetta er Loftbrú, þar sem hið opinbera niðurgreiðir flugfargjöld fyrir viðskiptavinum, sem búa utan höfuðborgarsvæðis. Þetta hefur aukið eftirspurn í flugi til muna. Það var líka mikil aukning í farþegafjölda innanlands á árunum í kringum 2002-2003, en þá urðu breytingar á fargjöldum og fargjaldareglum, sem leiddu til verðlækkana og aukningar eftirspurnar. Það er tvennt sem mun hafa mest áhrif á kostnað og verðlagningu á nýjum flugvelli.

1. Mun sá stofnkostnaður, sem falla mun á ríkisstjóð hafa áhrif á notendagjöld á nýjum flugvelli í Hvassahrauni, eða verða fundnar leiðir til að fjármagna slíkar framkvæmdir með öðrum hætti – sölu landsvæða – auknum niðurgreiðslum ?
2. Hversu mikill hluti stofnkostnaðar mun ríkisstjóðin bera og hve mikill hluti hans mun vera borinn af fjárfestum og rekstraraðilum ?

Það er rétt að ítreka, að staðsetning á flugvelli í Hvassahrauni gæti bætt tengimöguleika við millilandaflug og ef að hlutfall erlendra ferðamanna eykst í innanlandsflugi, þá gæti það haft jákvæð áhrif á tekjustreymi til rekstraraðila. Það er einnig rétt að benda á, að slæmt ástand innviða á Reykjavíkflugvelli takmarkar mjög sölu á viðbótarþjónustu til farþega, eins og algengt er á sambærilegum flugvöllum. Það er þó erfitt að leggja mat á hvað slíkar viðbótarþjónustur gætu mögulega orðið.

Ég vona að þessi samantekt hjálpi aðeins til, þó að hér sé um nokkuð matskennda nálgun að ræða. Ég ítreka, að það væri áhugavert að sjá nýrri gögn til að meta hvort að breytingar hafi orðið á því sem að framan getur. Ég vil þakka fyrir gott samstarf við þessa vinnu.

Kær kveðja,

Jón Karl Ólafsson