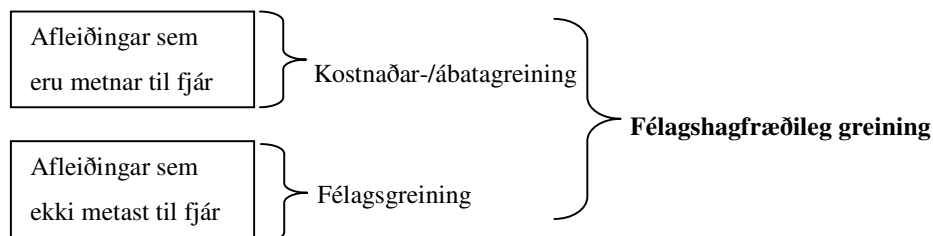


Áætlunarflug innanlands - Félagshagfræðileg greining

Skýrsluhöfundar:

Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson

- Góðar samgöngur hafa mikil áhrif á atvinnu, efnahag, lífsgæði og öryggi fólks og tryggja aðgengi að nauðsynlegri þjónustu og flutningum milli svæða til að sinna þörfum samfélagsins á hverjum tíma. Almennt sýna rannsóknir að hreyfanleiki og aðgengi skipta sköpum við búsetuval ekki hvað síst á landsbyggðinni. Þar spilar innanlandsflug stórt hlutverk og er oft einn grundvöllur *búsetugæða* þ.e. þeirra þátta sem gera staði hæfa og/eða eftirsóknarverða til búsetu.
- Í samgönguáætlun 2011-2022 eru skilgreind 29 rannsókn-, úttektar- og stefnumótandi verkefni sem stoð við 4. ára endurskoðun áætlunarinnar þ.á.m. er verkefnið „*félagshagfræðileg úttekt á framtíð áætlunarflugs innanlands*“. Tilgangur úttektarinnar skal vera eftirfarandi:
 - Að meta heildarkostnað hins opinbera og einstaklinga af innanlandsflugi.
 - Að meta áhrif flugvalla og flugsamgangna á lífsgæði íbúa og félagsauð.
 - Að meta áhrif á rekstrarumhverfi fyrirtækja, stofnana og atvinnumöguleika.
 - Að niðurstöður myndi grunn að félagshagfræðilegri aðferðafræði.
- Félagshagfræðileg greining byggir annars vegar á kostnaðar-/ábatagreiningu á hagkvæmni flugsins fyrir hið opinbera, notendur og samfélagið í heild sinni og hins vegar *greiningu á félagslegum þáttum* m.t.t. svæðisbundinna hagsmuna íbúa á áhrifasvæðum flugvalla.
- Framkvæmd var *Kostnaðar-/ábatagreining* á áætlunarflugi innanlands sem var fylgt eftir með *félagslegri greiningu* á virði flugsins fyrir íbúa í grennd við viðkomandi flugvelli. Niðurstaða greiningarinnar er samþætt niðurstaða kostnaðar-/ábatagreiningar og félagslegrar greiningar.



- Gert er ráð fyrir óbreyttri staðsetningu Reykjavíkurflugvallar út greiningartímann. Meginmarkmiðið hér er hlutajafnvægisgreining (e. partial equilibrium analysis) sem dregur upp núverandi samgöngukerfi með tilheyrandi innviðum flugsins án verulegra breytinga í forsendum.
- Greiningin tekur til eftirfarandi flugvalla og áhrifasvæða þeirra í grunnneti gildandi samgönguáætlunar: *Bíldudalsflugvallar, Ísafjarðarflugvallar, Gjögersflugvallar, Vopnafjarðarflugvallar, Akureyrarflugvallar, Húsavíkurflugvallar, Grímseyjarflugvallar, Þórshafnarflugvallar, Egilsstaðaflugvallar, Hornafjarðarflugvallar og Vestmannaeyjaflugvallar.*
- Markmið k-/á greiningar er að meta ábata og kostnað samfélagsins vegna ákveðins valkostar. Í k-/á greiningu á hagkvæmni áætlunarflugs innanlands er stuðst við aðferðafræði sem hefur verið í prófun hjá Vegagerð og byggir á líkaninu *TERESA* (Transport- og Energiministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse) sem hannað er af COWI og Danmarks Transportforskning.

Niðurstaða kostnaðar-/ábatagreiningar er samtala eftirfarandi liða:

- *Útgjaldaáhrifa á hið opinbera* vegna hvers flugvallar þ.e. heildarkostnaður hins opinbera að frádregnum tekjum af áætlunarflugi innanlands.
 - *Ábata notenda* vegna vals þeirra á flugi umfram núllkostsleiðir á landi og/eða sjó.
 - *Ábata samfélagsins í heild* vegna færri slysa á vegum, minni loftmengunar og loftslagsáhrifa.
- *Félagslega greiningin* tekur til áhrifa flugsins á félagslegt umhverfi þ.e. efnisleg, mælanleg gæði. Þá er horft til *staðbundinna búsetugæða*¹ á áhrifasvæði flugvallarins. Hér var m.a. stuðst við aðferðafræði norska samgönguyfirvalda „*Statens vegvesens metode for Konsekvensanalyse*“ eða Håndbok 140. Aðferðafræðin felst í að kanna *virði* óáþreifanlegra þátta í nágrenni flugvallarins og *umfang/áhrif* þess að hætta rekstri áætlanaflegs/flugvallar fyrir þá þætti. Virði og umfangi er tvinnnað í samfélagslegar *afleiðingar* þess að hætta flugi. *Félagslegir virðisþættir* voru valdir með tilliti til niðurstaðna íbúafunda á áhrifasvæðum innanlandsflugvalla en saman mynda þessir þættir grunninn að búsetugæðum:
 - *Heilsa og öryggi* þ.e. öryggishlutverk flugsins og sá þáttur sem flugið á í að tryggja aðgengi að lífsnauðsynlegri þjónustu.
 - *Menntun og notagildi hennar*; möguleikinn á að afla sér menntunar á svæðinu, allt frá efri bekkjum grunnskóla yfir í fjarnám í háskólum. Mat á mikilvægi flugsins sem forsendu þess að geta sótt og nýtt sér eigin menntun og aflað sér endurmenntunar.
 - *Atvinna*; mikilvægi flugs fyrir uppbyggingu og rekstur en ekki síður atvinnumöguleika.
 - *Aðgengi að þjónustu*; Aðgengi að sérfræðiþjónustu sem og sérsverslun.
 - *Menning og afþreying*; Aðgengi að menningu og afþreyingu, íþróttum og tómstundum.
 - *Fjölskyldutengsl*; Mikilvægi flugsins fyrir samband við ættingja og vini og ekki síst börn sem ferðast milli landshluta til foreldra.

Mat á áhrifum flugsins á félagslega virðisþætti tók annars vegar mið af niðurstöðum íbúafunda á áhrifasvæðum flugvalla og hins vegar *þremur könnunum* sem framkvæmdar voru: Könnun meðal flugfarþega, könnun á mikilvægi áætlunarflugs á áhrifasvæðum flugvalla og könnun á mikilvægi áætlunarflugs á landsvísu. Samanlagt úrtak kannananna var 7.500 manns og svarendur um 3.400 eða 45% svarhlutfall. Þar af var svörun í könnunum FHÍ 60%. Loks var stuðst við niðurstöður úr könnunum sem Flugfélag Íslands hefur látið framkvæma meðal sinna farþega síðustu tvo áratugi, auk ýmissa eldri kannana. Önnur mikilvæg stoð- og bakgrunnsgögn voru fengin hjá Isavia, Landráði, og Hagstofu Íslands. Þessum tveimur verkþáttum er svo skeytt saman til að leggja heildarmat á mikilvægi áætlunarflugsins í heild og til einstakra áfangastaða.

¹ Byggir á hugtakinu „livability“, samanstanda af þáttum sem þurfa að vera til staðar til að svæðið teljist ákjósanlegt til búsetu.

Í töflunni að neðan má sjá samþættar niðurstöður kostnaðar-/ábatagreiningar og félagslegrar greiningar. K-/Á greiningin er í milljónum króna á verðlagi ársins 2013 og notast er við ávöxtunarkröfu 5% og 40 ára arðsemistíma, 2013-2053. *Nettónúvirði* vísar til samtölu áhrifa á notendur, ríkisvald og samfélagið í heild sinni. *Nettóávinningur á útgjaldakrónu* er ávinningur samfélagsins í hlutfalli við hverja krónu sem hið opinbera ver í innanlandsflugið og rekstur flugvallanna. Í tilfelli félagslegrar greiningar þýða táknið í töflunni eftirfarandi:

- (0) = hverfandi samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn ef flugi er hætt.
- (-) = lítið neikvæðar samfélagslegar fleiðingar fyrir virðisþáttinn ef flugi er hætt.
- (- -) = frekar neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn ef flugi er hætt.
- (- - -) = þó nokkuð neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn ef flugi er hætt.
- (- - - -) = mjög neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn ef flugi er hætt.

Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar er ábati af innanlandsflugvallakerfinu um 70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013, miðað við arðsemistíma 2013-2053 og hnikanir í undirliggjandi breytum m.t.t. óvissu skv. Monte Carlo hermun þar sem sérstaklega hefur verið gert grein fyrir áhrifum óvissu í farþegaspá á niðurstöðuna. Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna er 1,48 kr, þ.e. þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu er 48%. Þar af er 251% þjóðhagsleg arðsemi af Egilsstaðaflugvelli, 45% þjóðhagsleg arðsemi af Ísafjarðarflugvelli og 41% þjóðhagsleg arðsemi af Akureyrarflugvelli. Af öðrum flugvöllum er neikvæð þjóðhagsleg arðsemi. Helstu niðurstöður k-/á greiningar og félagsgreiningar fyrir alla virðisþætti má sjá í töflunni að neðan.

Félagshagfræðileg greining								
Flugvöllur	Kostnaðar-/ábatagreining		Félagsleg greining					
	Nettónúvirði	Nettóávinningur á útgjaldakrónu	Heilsa og öryggi	Menntun	Atvinna	Aðgengi að þjónustu	Menning og afþreying	Fjölskyldutengsl
Egilsstaðir	51.373	3,51	(-)/(- -)	(- -)/(- - -)	(- -)	(-)/(- -)	(-)	(-)
Akureyri	24.246	1,41	(-)/(- -)	(- - -)	(-)	(-)	(-)	(0)
Ísafjörður	4.643	1,45	(- -)/(- - -)	(- -)	(- -)	(-)/(- -)	(-)	(0)/(-)
Húsavík	735	0,53	(- -)	(- -)	(-)/(- -)	(-)/(- -)	(-)	(0)
Bíldudalur	149	0,19	(- -)	(- -)/(- - -)	(- -)	(- -)	(-)	(0)/(-)
Grímsey	41	0,45	(- - -)	(- -)/(- - -)	(- - -)/(- - - -)	(- -)	(- -)	(0)
Gjögur	-1.337	-1,19	(- - -)/(- - - -)	(-)	(- -)/(- - -)	(- -)/(- - -)	(-)	(-)
Þórshöfn	-1.985	-1,28	(- -)	(- -)	(- -)	(- -)	(-)	(0)
Vopnafjörður	-2.053	-1,26	(- -)	(- -)	(- -)	(- -)	(-)	(-)
Höfn	-2.162	-0,74	(- -)	(- -)	(- -)	(- -)	(-)	(0)/(-)
Vestmannaeyjar	-2.844	-2,07	(- -)/(- - -)	(- - -)/(- - - -)	(-)/(- -)	(- -)	(-)	(-)