



INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands



Formáli

Skýrsla þessi inniheldur samantekt á helstu niðurstöðum félagshagfræðilegrar greiningar á áætlunarflugi innanlands. Meginskýrslu má sjá á vef innanríkisráðuneytis.

Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson starfsmenn innanríkisráðuneytisins unnu skýrsluna og félagshagfræðilega úttekt í samráði við Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands og Mannvit verkfræðistofu.

Innanríkisráðuneytið, febrúar 2014

 Vilhjálmur Hilmarsson

Ásta Þorleifsdóttir og Vilhjálmur Hilmarsson

Inngangur

Miklar breytingar hafa orðið á atvinnuþróun og búsetumynstri á Íslandi á síðustu áratugum með brottflutningi fólks úr dreifbýli í þéttbýli. Samtímis hafa vegasamgöngur batnað til muna og um leið orðið til nýjar þarfir og kröfur um stöðugar umbætur á sviði samgangna. 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 byggðum sem eru fjærst höfuðborgarsvæðinu¹. Þar gegnir innanlandsflug iðulega mikilvægu hlutverki og er oft einn grundvöllur *búsetugæða*,² þ.e. þeirra grunnþátta sem verða að vera til staðar til að svæði teljist hæft til búsetu og jafnvel eftirsóknarvert.

Í framtíðarsýn og stefnu samgönguáætlunar 2011– 2022 er leitast við að horfa heildrænt til allra þátta samgangna. Þar segir: „Áformað er að grunnnet samgangna verði endurskilgreint og að horft verði á samgöngukerfið sem eina heild með aukinni hagkvæmni í uppbyggingu og rekstri. Í samgönguáætlun 2011-2022 eru jafnframt skilgreind 29 rannsóknar-, úttektar- og stefnumótunarverkefni með það að markmiði að niðurstöður þeirra komi að notum við næstu endurskoðun áætlunarinnar. Meðal þessara verkefna er „félagshagfræðileg úttekt á áætlunarflugi innanlands“ sem er viðfangsefni þessarar skýrslu. Vinnan tekur í raun til tveggja af 29 verkefnum skilgreindum í stefnumótandi samgönguáætlun, „félagshagfræðilegrar greiningar á áætlunarflugi innanlands“ og „félagshagfræðilegs mats við forgangsröðun samgönguverkefna“. Tilgangur úttektarinnar er eftirfarandi:

- Að öðlast yfirsýn yfir líklega þróun /spá um farþegafjölda í innanlandsflugi.
- 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 aðferðafræði við forgangsröðun framkvæmda í samgöngum og ráðstöfun fjármagns á því sviði.

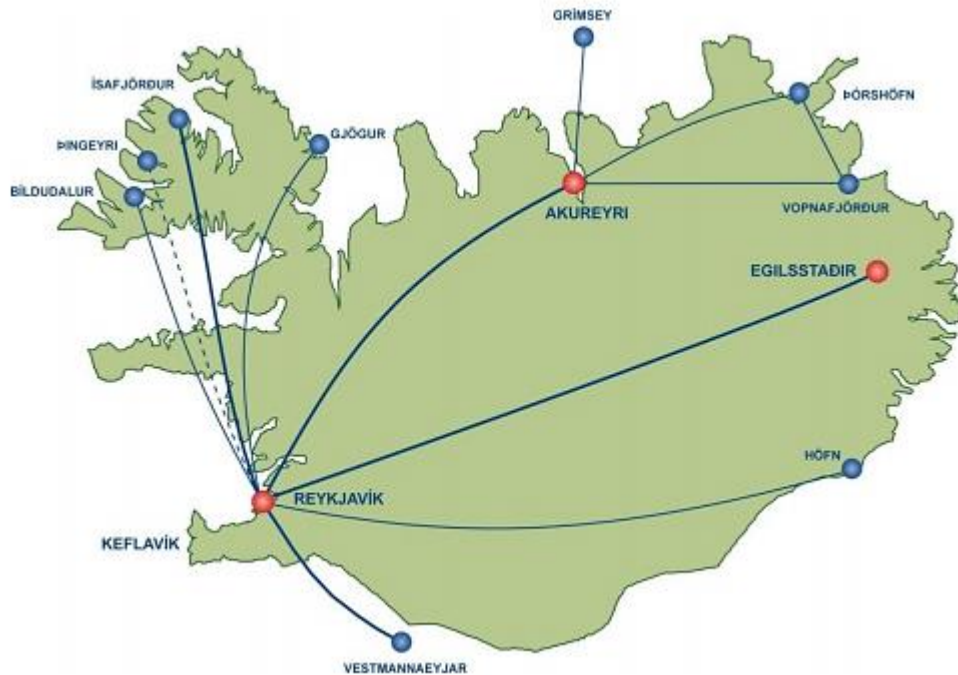
¹ T.d. (Axel Hall, Ásgeir Jónsson og Sveinn Agnarsson, 2002)

² Um skilgreiningu búsetugæða má m.a. vísa til

www.development.tas.gov.au/economic/economic_development_plan/achieving_our_vision/regional_development/liveability

Samkvæmt skilgreiningu tekur úttektin til eftirfarandi innanlandsflugvalla í grunnneti gildandi samgönguáætlunar: *Bildudalsflugvallar, Gjögurflugvallar, Grímseyjarflugvallar, Þórshafnarflugvallar, Vopnafjarðarflugvallar og Hafnarflugvallar* sem allir *njóta ríkisstyrkts áætlunarflugs* og *Ísafjarðarflugvallar, Akureyrarflugvallar, Egilsstaðaflugvallar og Vestmannaeyjaflugvallar* en á þessa velli er flogið *án ríkisstyrkja* til flugfélaga. Að auki nær úttektin til *Húsavíkurflugvallar* sem er utan grunnnets.

Áfangastaðina má sjá á mynd að neðan.



Flugleiðir í áætlunarflugi, Píngeyri er varaflugvöllur fyrir Ísafjörð (Isavia, 2012)

Félagshagfræðilega greiningin byggir að miklu leyti á kostnaðar- og ábatagreiningu. Aðeins er greindur kostnaður og ábati sem hlýst af rekstri innanlandsflugs í núverandi mynd þar sem sjónum er beint að hinu opinbera, notendum flugsins og þjófúfélaginu í heild. **Það er ekki viðfangsefni þessarar skýrslu að greina áhrif af mögulegum flutningi Reykjavíkurflugvallar.** Um það hefur verið fjallað í öðrum skýrslum sem byggja á svipaðri aðferðafræði með tilliti til landnotkunar og svæðisskipulags í Reykjavík. Meginmarkmið þessa verkefnis er hlutajafnvægisgreining (e. partial equilibrium analysis) byggð á innviðum flugsins í núverandi samgöngukerfi án verulegra breyttra forsendna.

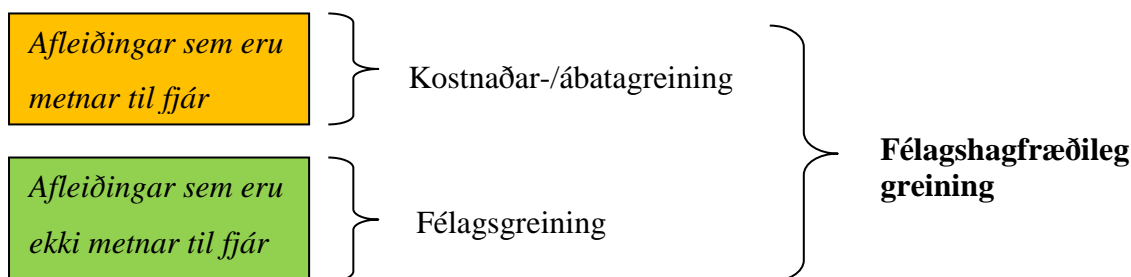
Tilgangur verkefnis sem þessa er að auðvelda ákvarðanatöku og stefnumótun með því að afla bestu mögulegu upplýsinga, byggðum á gagnmerkum gögnum. Hér er um að ræða mjög yfirgripsmikið verkefni en þörfin fyrir faglega forgangsriðun fjárveitinga til framkvæmda og upplýsta umræðu hefur ekki síst orðið minni nú þegar fé er af skornum skammti og vanda þarf vel

til verka. Það er von skýrsluhöfunda að þessi aðferðafræði, aðlöguð að íslenskum aðstæðum, nýtist við frekari stefnumótun og forgangsröðun framkvæmda í innviðum, jafnt í samgöngum og jafnvel á fleiri sviðum.

Á það skal bent að hafa verður í huga að niðurstöður skýrslu sem þessarar byggja á fjölmörgum forsendum og mati sem hafa áhrif á niðurstöðuna. Í mörgum tilfellum er skortur á gögnum og þörf á að fylla í eyður eftir bestu vitund og með ýmsum nálgunum. Þá er um að ræða spá sem byggir á nústöðu með tilliti til ákveðinna forsendna varðandi framtíðina, forsendna sem kunna að breytast. Lögð er áhersla á að gera grein fyrir þessum þáttum. Um leið er viðfangsefnið mjög yfirgripsmikið og tímaramminn sem verkefninu er sniðinn takmarkaður. Loks þarf einnig að hafa í huga að erfitt er, og jafnvel ómögulegt, að taka á öllum þeim matskenndu þáttum sem kunna að skipta máli fyrir viðfangsefnið. Slíkir þættir ráðast á vettvangi stjórn mála þar sem ákvarðanir eru teknar um forgangsröðun og framtíðarsýn.

Markmið og aðferðafræði

Félagshagfræðileg greining á framtíð áætlunarflugs innanlands er eitt þeirra stefnumótandi verkefna sem ákveðin voru tilgreind í samgönguáætlun 2011 -2022. Félagshagfræðileg greining byggir á tveimur stólpum, *annars vegar á kostnaðar-/ábatagreiningu* á þjóðhagslegri hagkvæmni einstakra flugleiða og innanlandsflugvalla um landið og *hins vegar félagslegri greiningu á mikilvægi áætlunarflugs fyrir búsetugæði byggðarlaga í grennd við flugvelli*. Þannig vegur félagshagfræðileg greining hagkvæmni kerfisins á móti hagsmunum íbúa á áhrifasvæðum innanlandsflugvalla.



Upplýsingaöflun til grundvallar niðurstöðum byggði á yfirferð á fyrirliggjandi gögnum um innanlandsflug en þó mest á eigindlegum og meginlægum aðferðum. Eftirfarandi var haft að leiðarljósi við gerð verkefnis:

- 1) *Samvinna með flugrekendum og samgöngustofnunum.*
- 2) *Virk þátttaka almennings með íbúafundum á áhrifasvæðum innanlandsflugvalla og könnun meðal flugfarþega á ríkisstyrktum flugleiðum.*
- 3) *Innsýn í notkun almennings á innanlandsflugi, sem og viðhorf almennings til mikilvægis flugsins með útarlegri könnun framkvæmdri af Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands. Könnunin var gerð á áhrifasvæðum innanlandsflugvalla og á landsvísu.*

Markmið þessarar úttektar er því að skoða áætlunarflug innanlands út frá hagrænum og samfélagslegum sjónarhornum. Tilgangurinn er annars vegar að kanna hagkvæmni innanlandsflugvalla og áætlunarflugsins og hins vegar að svara því hvaða áhrif áætlunarflugið hefur á búsetugæði á þeim svæðum sem í dag njóta áætlunarflugs. Í þessu felst, með öðrum orðum, að reyna að varpa ljósi á það hverjar samfélagslegar afleiðingar yrðu fyrir íbúa á nærsvæði flugvallar ef áætlunarflugi þangað yrði hætt. Samfélagslegar afleiðingar eru skoðaðar með hliðsjón af eftirfarandi þáttum: *Heilsu og öryggi, möguleikum til menntunar, atvinnu og atvinnutækifæra, aðgengi að þjónustu, aðgengi að menningu og affreyingu, og fjölskyldutengslum.*

Hvaða spurningum er úttektinni ætlað að svara?

Kostnaðar-/ábatagreining

1. Hvaða flugvellir og flugleiðir eru þjóðhagslega hagkvæmir/ar?
2. Hvaða flugvellir og flugleiðir eru þjóðhagslega óhagkvæmir/ar?
3. Hver er samfélagsleg arðsemi útgjalda hins opinbera vegna hvers flugvallar og flugsins?
4. Benda niðurstöður greiningarinnar til að æskilegt sé að endurskoða rekstrargrundvöll einstakra flugvalla?
5. Hver er hagkvæmi flugsins í samanburði við samgöngur á landi og sjó?

Félagsgreining

1. Hver er notkun á flugi frá einstökum flugvöllum m.t.t. kyns, aldurs, tekna o.s.frv.?
2. Hvert er viðhorf einstaklinga í nágrenni flugvallar til flugsins?
3. Í hvaða tilgangi nota einstaklingar flugið?
4. Hvert er mikilvægi flugvallar m.t.t. heilsu, menntunar, atvinnu, þjónustu, menningar og fjölskyldutengsla?
5. Hverjar væru samfélagslegar afleiðingar þess að hætta flugi?

Helstu niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar

Samkvæmt niðurstöðum kostnaðar-/ábatagreiningar er núvirtur ábati af innanlandsflugvallakerfinu á landsbyggðinni í heild um **70,8 milljarðar króna á verðlagi ársins 2013 miðað við arðsemistímann 2013-2015** (uppsafnaður ábati til 40 ára) en þar hefur verið leiðrétt fyrir óvissu í bakgrunnsbreytum, m.a. farþegasþá. *Munar þar mestu um ábata notenda af notkun flugsins og ábata vegna aukins öryggis í samgöngum.* Þjóðhagslegur ávinningur samfélagsins af útgjaldakrónu hins opinbera til flugvallanna og flugsins í heild er **1,48 kr.**, þ.e. *þjóðhagsleg arðsemi fjárfestingarinnar í flugvallakerfinu og fluginu á landsbyggðinni umfram útgjöld er 48%.* Þar af er 251% samfélagsleg arðsemi af Egilsstaðaflugvelli og flugleiðinni „Egilsstaðir – Reykjavík“, 45% samfélagsleg arðsemi af Ísafjarðarflugvelli og flugleiðinni „Ísafjörður – Reykjavík“ og 41% samfélagsleg arðsemi af Akureyrarflugvelli og flugleiðinni „Akureyri – Reykjavík“. Af öðrum flugvöllum er neikvæð samfélagsleg arðsemi. Þetta má sjá í töflu á næstu síðu.

Niðurstöður félagsgreiningar byggja á áhrifum og samfélagslegum afleiðingum þess að hætta áætlunarflugi á hvern áfangastað. Þar er átt við afleiðingar þess fyrir búsetugæði byggðarlaga á áhrifasvæði flugvallar ef flugi er hætt. Búsetugæði felast í sex virðisþáttum/grundvallarþáttum: heilsu og öryggi, menntun, atvinnu, aðgengi að þjónustu, menningu og afþreyingu og fjölskyldutengslum. Í fyrstu er hverjum virðisþætti gefin *virðiseinkunn* eftir mikilvægi þáttarins fyrir búsetugæði. **Heilsa og öryggi** eru talin mikilvægust fyrir búsetugæði en þar á eftir koma **menntun** og menntunarmöguleikar, staðbundin **atvinna** og atvinnumöguleikar, **aðgengi að þjónustu**, möguleikinn til að rækta **fjölskyldutengsl** og loks aðgengi að **menningu og afþreyingu** fyrir íbúa áhrifasvæðisins. Því næst eru *áhrif* þess að hætta flugi á búsetugæði á áhrifasvæði flugvallar metin. Í áhrifamatinu er stuðst við upplýsingar úr könnunum Félagsvísindastofnunar Háskóla Íslands sem gerðar voru og upplýsingar um staðhætti áhrifasvæðis. *Samfélagslegar afleiðingar* þess að hætta flugi eru svo metnar út frá *áhrifum* þess að hætta flugi á búsetugæði staðarins m.t.t hvers virðisþáttar og *virðis þáttarins* (mikilvægi hans í búsetugæðum) sem til skoðunar er. Þannig geta áhrif þess að hætta flugi á tiltekinn virðisþátt verið mikil en samfélagslegar afleiðingar litlar sé þátturinn ekki mikilvægur fyrir búsetugæði. Þá eru afleiðingar ekki eins fyrir alla hópa og skiptir þar mestu kyn, aldur og staða eins og ítarlega er greint frá í skýrslunni.

Flugvöllur	Kostnaðar-/ábatagreining		Félagsleg greining					
	Niðurstaða	Arðsemi af útgjaldakrónu	Heilsa og öryggi	Atvinna	Menntun	Aðgengi að þjónustu	Fjölskyldutengs I	Menning
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)/(-)
Grimsey	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	(- -)/(- - -)	(- - -)/(- - - -)	(-)/(- -)	(- -)	(-)	(-)

Taflan að ofan sýnir niðurstöður félagshagfræðilegrar greiningar. Kostnaðar-/ábatagreiningin sýnir hreinan þjóðhagslegan ábata/kostnað í milljónum króna á verðlagi ársins 2013 og arðsemi af útgjaldakrónu hins opinbera. Niðurstaðan er m.a. háð vegalengd, tímasparnaði farþega, kostnaði við rekstur flugvallar og samanburði við aðra samgöngukosti. Niðurstaða félagsgreiningar felst í samfélagslegum afleiðingum þess að hætta flugi á virðisþætti búsetugæða. Niðurstöðurnar gefa góðar vísbendingar um mikilvægi áætlunarflugsins fyrir búsetugæði byggðarlaga og þar með hvaða afleiðingar það myndi hafa í för með sér að hætta flugi á tiltekinn völlum. Táknin í töflunni þýða eftirfarandi:

- (0) = hverfandi samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn á áhrifasvæði ef flugi er hætt.
- (-) = lítið neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn á áhrifasvæði ef flugi er hætt.
- (- -) = frekar neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn á áhrifasvæði ef flugi er hætt.
- (- - -) = þó nokkuð neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn á áhrifasvæði ef flugi er hætt.
- (- - - -) = mjög neikvæðar samfélagslegar afleiðingar fyrir virðisþáttinn á áhrifasvæði ef flugi er hætt.
- I = samfélagslegar afleiðingar eru hverfandi/ mitt á milli.

Ályktanir

Fjórir flugvöllir og flugleiðir eru þjóðhagslega hagkvæmir/ar:

- **Egilsstaðaflugvöllur** og flugleiðin Egilsstaðir – Reykjavík.
- **Akureyrarflugvöllur** og flugleiðin Akureyri – Reykjavík.
- **Ísafjarðarflugvöllur** og flugleiðin Ísafjörður – Reykjavík.
- **Húsavíkurflugvöllur** og flugleiðin Húsavík – Reykjavík.

Tveir flugvöllir eru hagkvæmir en eru þó rétt við núllið:

- **Bíldudalsflugvöllur** og flugleiðin Bíldudalur – Reykjavík.
- **Grímseyjarflugvöllur** og flugleiðin Grímsey – Akureyri.

Aðrir flugvöllir og flugleiðir eru þjóðhagslega óhagkvæmir/ar:

- **Hornafjarðarflugvöllur** og flugleiðin Hornafjörður - Reykjavík.
- **Vestmannaeyjaflugvöllur** og flugleiðin Vestmannaeyjar – Reykjavík.
- **Þórshafnarflugvöllur** og flugleiðin Þórshöfn – Akureyri.
- **Vopnafjarðarflugvöllur** og flugleiðin Vopnafjörður – Akureyri.
- **Gjögurflugvöllur** og flugleiðin Gjögur – Reykjavík.

Arðbærasti flugvöllurinn og flugleiðin er Egilsstaðaflugvöllur. Þjóðhagslegur ábati af flugi á þann völl nemur tæpum 52 milljörðum króna á tímabilinu 2013-2053 (uppsafnaður ábati til 40 ára). Til samanburðar er t.d. flugið á Vestmannaeyjaflugvöll þjóðhagslega óhagkvæmt um rúmlega 2,8 milljarða króna á verðlagi ársins 2013 eins og sjá má í töflu að framan.

- **Áhrifin af því að hætta áætlunarflugi eru mest á eftirtöldum stöðum:**
 - Grímsey fyrir *heilsu*
 - Grímsey fyrir *menntun*
 - Akureyri fyrir *atvinnu*
 - Grímsey fyrir *aðgengi að þjónustu*
 - Gjögur fyrir *aðgengi að menningu og afþreyingu*
 - Grímsey fyrir *fjölskyldutengsl*.
- **Samfélagslegar afleiðingar þess að hætta áætlunarflugi eru mestar á eftirtöldum stöðum:**
 - Bíldudal, Grímsey og Gjögri fyrir *heilsu*
 - Grímsey og Gjögri fyrir *menntun*
 - Akureyri fyrir *atvinnu*
 - Grímsey fyrir *aðgengi að þjónustu*
 - Flugvellirnir eru nokkurn veginn jafnir fyrir virðisþættina *menningu og afþreyingu* annars vegar og *fjölskyldutengsl* hins vegar.
- **Vestmannaeyjaflugvöllur** og flugið á völinn er ekki þjóðhagslega hagkvæmur/hagkvæmt sökum þess að:
 - Núllkostirnir „akstur og ferja“ eða „áætlunarbíll og ferja“ eru hagstæðir. Flugið á erfitt með að keppa við þann kostnað m.t.t. huglægs tímakostnaðar og beinna útgjalda.
 - Notkun á flugi hefur minnkað töluvert með hagkvæmum samgöngum á núllkostsleiðum.
 - Rekstur flugvallar er afar dýr.

Hugsanlegar lausnir

- Leita aukinnar hagkvæmni í rekstri flugvallar að einhverju leyti.
- Líta verður til viðhorfa einstaklinga til flugsins og notkunar á því meðal íbúa í Vestmannaeyjum, sem og félagslegs mikilvægis flugsins við ákvarðanatöku. Það má sjá ítarlega í meginskýrslu og samfélagslegar afleiðingar í töflunni að framan.

- **Gjögurflugvöllur** og flugið á völinn er ekki þjóðhagslega hagkvæmur/hagkvæmt sökum lítillar notkunar.

Hugsanlegar lausnir

- Skoða hvort rétt sé að leggja af flug yfir sumartímann þar sem notkun er nánast engin og vegir opnir en flogið vikulega.
- Gæta að samhæfingu snjómoksturs og flugs til að stuðla að aukinni notkun.
- Taka verður mið af viðhorfum einstaklinga til flugsins og notkunar meðal íbúa á Gjögri, sem og félagslegs mikilvægis þess við alla ákvarðanatöku. Slíkt má sjá ítarlega í meginskýrslu og samfélagslegar afleiðingar í töflu að framan.

- **Vopnafjarðarflugvöllur og Þórshafnarflugvöllur** og flugið á vellina eru ekki þjóðhagslega hagkvæmir/hagkvæmt sökum þess að:

- Flogið er til Akureyrar en núllkostsleiðir á landi eru hagstæðari en flugið m.t.t. tímaeyðslu og beinna útgjalda hvort sem einstaklingur ferðast í frítíma eða vinnutíma.
- Aðeins 17% farþega eru að fara til Akureyrar en 83% halda áfram til Reykjavíkur.

Hugsanlegar lausnir

- Þjóða út flugleiðina Vopnafjörður/Þórshöfn – Reykjavík og/eða fækka flugdögum.
- Skera niður í rekstri flugvalla eða leita leiða til aukinnar hagkvæmni.
- Líta verður til viðhorfa einstaklinga til flugsins og notkunar meðal íbúa á Vopnafirði og Þórshöfn, sem og félagslegs mikilvægis flugsins í allri ákvarðanatöku. Það má sjá ítarlega í meginskýrslu og samfélagslegar afleiðingar í töflu að framan.

- **Hornafjarðarflugvöllur** og flugið á völinn er ekki þjóðhagslega hagkvæmt vegna þess að notkun er takmörkuð og rekstur dýr miðað við ábata. Íbúar telja flug mun dýrari valkost en aðra kosti og flugið er því lítið notað.

Hugsanlegar lausnir

- Skera niður í rekstri flugvallar eða leita leiða til aukinnar hagkvæmni.
 - Líta verður til viðhorfa einstaklinga til flugsins og notkunar meðal íbúa Hafnar í Hornafirði sem og félagslegs mikilvægis flugsins við ákvarðanatökur. Það má sjá ítarlega í meginmáli, sem og samfélagslegar afleiðingar í töflu að framan.
- Áætlunarflug er **hagstæðasti** samgöngukosturinn fyrir *einstaklinga í vinnutíma* í öllum tilfellum nema á leiðunum „Þórshöfn – Akureyri“, „Vopnafjörður – Akureyri“ og „Vestmannaeyjar – Reykjavík“ en þar eru aðrir samgöngukostir hagstæðari m.t.t. tímasparnaðar og beinna útgjalda. Kemur þar einnig til óhagstæð flugáætlun á Þórshöfn og Vopnafirði. Er þar horft til meðaltímavirðis einstaklinga á þessum svæðum. Ljóst er að einstaklingar í efri tekjuhópum nota flug í öllum tilfellum, enda hagstæðari kostur.
 - Áætlunarflug er **hagstæðasti** samgöngukosturinn fyrir *einstaklinga í frítíma* á flugleiðunum „Bíldudalur – Reykjavík“, „Ísafjörður – Reykjavík“, „Gjögur – Reykjavík“, „Húsavík – Reykjavík“, og „Egilsstaðir – Reykjavík“.
 - Ferð með áætlunarbíl er **hagstæðasti** samgöngukosturinn á leiðunum „Þórshöfn – Akureyri“, „Akureyri – Reykjavík“ og „Höfn – Reykjavík“. Á það sérstaklega við um börn, ungmenni og aðra hópa sem njóta sérstakra afsláttarkjara. Frá Vestmannaeyjum („Vestmannaeyjar - Reykjavík“) og Grímsey („Grímsey – Akureyri“) er „áætlunarbíll og ferja“ hagstæðasti samgöngukosturinn meðan hagstæðasti kosturinn á Vopnafirði („Vopnafjörður – Akureyri“) er „akstur alla leið“.
 - Af niðurstöðum verkefnisins er ljóst að flug er ávallt öruggasti ferðakosturinn og sérstaklega á leiðum frá Bíldudal, Ísafirði, Gjögri og Egilsstöðum.
 - Flug og ferðaþjónusta; Samkeppni með samvinnu?
 - **Þarf að koma til samstillts átaks flugrekenda og ferðaþjónustuaðila um flug, sérstaklega** til Hafnar í Hornafirði, Bíldudals og þá m.a. með dagsferðir um firði og Látrabjarg í huga. Notkun á flugi meðal ferðamanna er lítil og velja þeir langar

rútuferðir í stað flugs. Miklir vannýttir möguleikar eru á að efla flug aðra eða báðar leiðir. Aukin notkun ferðamanna gæti leitt til hagræðingar, leitt til þess að þörf á ríkisstyrkjum til einstakra flugleiða fari minnkandi og færð kerfið í átt að sjálfbærni.

Aukin notkun ferðamanna getur einnig lækkað farmiðaverð og aukið ábata af einstökum flugleiðum þannig að leiðirnar færast í átt að þjóðhagslegri hagkvæmni.

- Æskilegt væri að treysta grundvöll flugs til Ísafjarðar en sú flugleið er einkar ábatasöm. Jafnvel er hægt að skoða leiðir til að samnýta flugið milli Bíldudals/Ísafjarðar og Reykjavíkur. Ljóst er að halda þarf uppi þjónustu á Vestfjörðum en styrkir til almenningssamgangna á því svæði eru hlutfallslega mjög lágir í samanburði við aðra landshluta.
- Þrátt fyrir ábata af flugi samkvæmt útreikningum þegar heildarkostnaður flugs og núllkostsleiða er borinn saman, er samdráttur í flugi. Slíkt getur verið vísbending um að þekking fólks á kostum flugsins sé ekki nægjanleg; að upplýsingaskortur sé til staðar og að afsláttarkjör og netfargjöld séu ekki nægilega vel kynnt. Þörf er á fræðslu um kosti flugsins m.t.t. sparnaðar í beinum útgjöldum, tímasparnaði, minni umhverfisáhrifum og hversu öruggt flug er í samanburði við núllkostsleiðir.
- **Ríkisstyrkir til einstakra flugleiða stuðla að jafnrétti í samgöngum:**
 - *Fleiri konur nota flug en karlar skv. könnun.*
 - *Minna kostnaðarþol er á meðal kvenna en þær greiða oftast flugið sjálfar*
 - Fleiri konur á áhrifasvæðum flugvalla eru aðfluttar
 - Aðfluttir nota flugið mun meira en innfæddir
 - Konur eru færri en karlar á flestum áhrifasvæðum
 - Skiptir áætlunarflug máli til að viðhalda lágmarkskynjamun í dreifbýli?
 - Börn ferðast töluvert milli foreldra með flugi
 - Fleiri karlar kaupa afsláttarkort fyrir börn en konur.

Töluverður munur er á notkun karla og kvenna á innanlandsflugi, Fleiri konur fljúga og greiða oftast sjálfar fyrir flugið en karlar nota flug mun oft og þeir greiða síður flugið sjálfir. Af þeim sem ferðast á vegum fyrirtækja eru 82% karlar. Þá nota aðfluttir flug mun meira en innfæddir og töluverður meirihluti aðfluttra á landsbyggðinni eru konur. Það er því ljóst að með ríkisstyrkjum

til flugsins er hægt að bjóða þjónustu til staða sem annars væri vart í boði og að þjónustan nýtist ákveðnum hópum vel. Mikill munur er á viðhorfum einstaklinga til mikilvægis flugvallar og flugsins m.t.t. heilsu og öryggis, menntunarmöguleika, atvinnu og fleiri þátta. Þá er hlutfallsleg notkun á flugi mjög mismunandi eftir áhrifasvæðum.