



cutting through complexity™

Áhrifin ef miðstöð innanlandsflugs flyst til Keflavíkur

25. September 2012



Mynd eftir Mats Wibe Lund

Fyrirvari

- KPMG hefur unnið fyrir nokkur sveitarfélög greinargerð um möguleg áhrif ef miðstöð innanlandsflugs er flutt frá Reykjavíkflugvelli til Keflavíkflugvallar.
- Vinnan er unnin í samræmi við samning milli aðila og fór fram á tímabilinu febrúar til september 2012. KPMG ber ekki ábyrgð á að uppfæra efni og niðurstöðu skýrslunnar í tengslum við atburði eða upplýsingar sem kunna að koma síðar fram.
- Vinnan er byggð á opinberum upplýsingum og skýrslum, viðtölum við sveitarstjórnarmenn, stjórnendur í atvinnulífi, heilbrigðisstofnunum, skólum og fyrirtækjum tengdum flugrekstri. Jafnframt aflaði KPMG upplýsinga frá ýmsum opinberum aðilum, bæði innlendum og erlendum.
- Ekki hefur verið framkvæmd sérstök könnun á áreiðanleika þeirra gagna sem byggt er á en miðað er við að um heimildir traustra aðila sé að ræða. KPMG getur ekki ábyrgst nákvæmni né áreiðanleika þeirra upplýsinga sem hér koma fram né að þær séu tæmandi.
- Gert er ráð fyrir að skýrsla KPMG verði birt opinberlega eftir að hún hefur verið afhent og gerir KPMG ekki athugasemdir við það.
- KPMG ber enga ábyrgð á ákvörðunum sem teknar eru á grundvelli niðurstöðu skýrslunnar. Öll ábyrgð vegna ákvarðana sem teknar verða á grundvelli skýrslunnar eða niðurstaðna sem í henni eru.
- KPMG fær greitt fyrir verkefnið í samræmi við unnar vinnustundir.

Í tengslum við þessa skýrslu má hafa samband við:

Svanbjörn Thoroddsen

Fyrirtækjasvið

Partner, Reykjavík

KPMG Ísland

sthoroddsen@kpmg.is

Flosi Eiríksson

Fyrirtækjasvið

Verkefnastjóri, Reykjavík

KPMG Ísland

feiriksson@kpmg.is

Sími: 545 6000

Efnisyfirlit

| | |
|---|-----------|
| Samantekt | 3 |
| Inngangur | 4 |
| Forsendur og tölulegar upplýsingar | 7 |
| Áhrif flutnings miðstöðvar innanlandsflugs | 22 |

Samantekt

Megin niðurstöður

| Helstu niðurstöður | |
|------------------------------|---|
| Forsendur | <ul style="list-style-type: none"> Við gerð skýrslunnar er gengið út frá því að í boði séu einungis tveir kostir varðandi miðstöð innanlandsflugs á Íslandi, að miðstöðin verði áfram á Reykjavíkflugvelli eða hún flytjist til Keflavíkur. |
| Flugferðir | <ul style="list-style-type: none"> Fækkun flugferða innanlands verður allt að 40% á einstökum flugleiðum við flutning til Keflavíkur. Flugferðum sem í boði verða á þessum leiðum fækkar úr 37 í 18 á dag. Innanlandsflug í núverandi mynd leggst af til Ísafjarðar, Hornafjarðar og Vestmannaeyja. Kostnaður við ríkisstyrkt flug eykst vegna færri farþega. |
| Ferðakostnaður | <ul style="list-style-type: none"> Samgöngur innanlands verða dýrari og óhagkvæmari og kostnaður samfélagsins vex umtalsvert. Ferðakostnaður íbúa landsbyggðarinnar eykst um 6 til 7 milljarða króna á ári. |
| Sjúkraflug | <ul style="list-style-type: none"> Kostnaður við sjúkraflug eykst og öryggi sjúklinga minnkar. |
| Stjórnsýsla | <ul style="list-style-type: none"> Endurskoða þarf núverandi fyrirkomulag stjórnsýslu með miðstöð í Reykjavík á ýmsum sviðum og gera hana aðgengilega með skipulagðri uppbyggingu á landsbyggðinni. |
| Menntun og skólastarf | <ul style="list-style-type: none"> Fjölbreytni í menningarlífi dregst saman. Erfiðara verður að standa undir metnaðarfullu og skapandi menningarlífi á landsbyggðinni án góðra samgangna. Starfsskilyrði háskólastofnana og annarra menntastofnana á landbyggðinni verða erfiðari svo og uppbygging á metnaðarfullu háskólastarfi. |
| Atvinnulíf | <ul style="list-style-type: none"> Atvinnulíf verður einhæfara. Stór fyrirtæki með höfuðstöðvar út á landi treysta mikið á flug. Möguleikar manna til að búa fjarri höfuðborgarsvæðinu en sækja þangað vinnu minnka. |
| Lífsgæði og búseta | <ul style="list-style-type: none"> Landsbyggðin í heild sinni verður afskekktari þegar innanlandsflug dregst saman. Gott aðgengi að menningu, menntun og þjónustu í víðasta skilningi er einn af þeim meginþáttum sem áhrif hafa á búsetuval fólks. Verri samgöngur skapa tilfinningu fyrir einangrun, valda öryggisleysi og draga úr almennum lífsgæðum. |



cutting through complexity™

Inngangur

Inngangur

Formáli

Formáli

- Í gegnum tíðina hafa verið heilmiklar umræður í þjóðfélaginu um staðsetningu miðstöðvar innanlandsflugsins á Reykjavíkflugvelli. Staðsetning flugvallarins í Vatnsmýrinni í næsta nágrenni við þetta íbúðabyggð og miðstöð stjórnsýslunar í landinu hefur verið efni til skoðanaskipta.
- Ekki er ástæða til að rekja þær umræður hér en þó má benda á að umræðan hefur endurspeglad aðstæður í efnahagslífi og öðrum þáttum á hverjum tíma.
- Á undanförunum misserum hefur verið mikil umræða í borgarstjórn Reykjavíkur sem hluta af almennri umræðu um framtíðarsýn í skipulagsmálum höfuðborgarinnar. Borgaryfirvöld efndu til almennrar atkvæðagreiðslu um málið meðal borgarbúa 17. mars 2001, þar sem samþykkt var, með tiltölulega litlum mun, að flugvöllurinn ætti að fara úr Vatnsmýrinni eftir árið 2016.
- Í framhaldi af þessari samþykkt hafa átt sér stað margvísleg samtöl og viðræður milli Borgarstjórnar og samgönguyfirvalda um fyrirkomulag á innanlandsflugi, uppbyggingu á nýrri flugstöð og fleiri þáttum.
- Í skýrslu sem unnin var af ráðgjafafyrirtækinu ParX og kom út í apríl 2007, var leitast við að meta þjóðhagsleg áhrif af því að flytja miðstöð innanlandsflugsins. Var þar meðal annars lagt til grundvallar þau miklu verðmæti sem fælust í því byggingarlandi sem myndi bjóðast ef flugvöllurinn yrði lagður af.
- Forystumenn sveitarfélaga um land allt mótmæltu þessum áformum af festu og héldu fram að ef flugið ætti að geta þjónað sínu mikilvæga hlutverki, að tengja saman landsbyggðina og höfuðborgina og tryggja landsbyggðarfólki aðgang að mikilvægri þjónustu, þá yrði hann að vera þar sem hann er í dag.
- Umræðan um Reykjavíkflugvöll og hvort honum sé betur fyrir komið á öðrum stað en í Vatnsmýrinni hefur farið fram að mestu á forsendum fjárhagslegra stærða eins og þjóðhagslega hagkvæmni, lóðaverðs og hvað Reykjavíkurborg fari á mis við með því að geta ekki losað / selt landið undir aðra starfsemi.
- Í umræðunni hefur lítið eða ekkert verið tekið tillit til þeirra lífshátta- og kjara-breytinga sem tilfærsla innanlandsflugs frá miðborg Reykjavíkur hefði fyrir íbúa landsbyggðarinnar.
- Í þessari samantekt er ljósi beint að áðurnefndum þáttum og breytingum. Skoðað er hvaða áhrif það hefði á landsbyggðina ef innanlandsflug flyst til Keflavíkur.

Inngangur

Um verkefnið

Um verkefnið

- Að beiðni sveitafélaga á landsbyggðinni hefur KPMG tekið að sér að meta áhrif þess ef miðstöð innanlandsflugs á Reykjavíkflugvelli verður lögð af í núverandi mynd og hún þess í stað sett upp á Keflavíkflugvöll.
- Í vinnu KPMG var stuðst við þá sviðsmynd að miðstöð innanlandsflugsins flyttist til Keflavíkflugvallar.
- Ekki voru kannaðir mögulegir aðrir kostir sem nefndir hafa verið í umræðu undanfarinn ár. Hér er því ekki um að ræða úttekt eða mat á öllum mögulegum kostum sem í boði kunna vera. Nauðsynlegt er að hafa þetta í huga við lestur skýrslunnar.
- Jafnframt er nauðsynlegt að hafa í huga að leiða má að því líkum að ef miðstöð innanlandsflugsins er flutt til Keflavíkur verði ráðist í mótvægisáðgerðir í samgöngumálum til að mæta þeirri breytingu. Hvort sem slíkar áðgerðir fælust í því að koma á lestarsamgöngum eða öðrum sambærilegum lausnum liggur ekki fyrir. Allar mótvægisáðgerðir af þessum toga munu að sjálfsögðu hafa áhrif á þann kostnað sem leggst á notendur innanlandsflugsins og forsendur um breytingar á farþegafjölda.
- Kannaðar eru breytingar á kostnaði og gæðum fyrir þá sem nýta sér flugsamgöngur til og frá Reykjavík ef innanlandsflug færast til Keflavíkur. Litið er til íbúa, þjónustu og atvinnulífs.
- Við vinnslu verkefnisins hefur KPMG víða leitað fanga. Tekin voru viðtöl við fjölmarga aðila til að afla upplýsinga og fá skýra sýn á ólík sjónarmið.
- Leitast hefur verið við að safna saman helstu upplýsingum sem til eru um innanlandsflug og tilfærslu þess og var bæði notast við opinberar upplýsingar og upplýsingar unnar og afhentar af viðmælendum.
- Eitt af meginmarkmiðum með þessari skýrslu er að stuðla að málefnalegri og vandaðri umræðu um framtíðarskipulag á innanlandsflugi á Íslandi og kynna fleiri sjónarmið til sögunnar.



cutting through complexity™

Forsendur og tölulegar upplýsingar

Grunn sviðsmynd

Forsendur

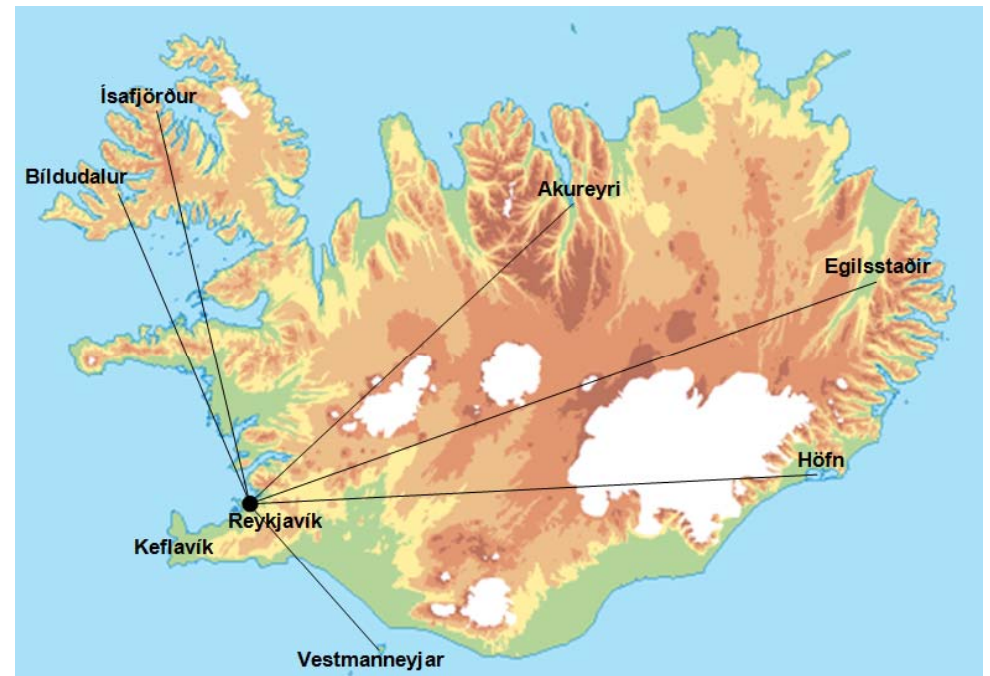
Staðsetning

- Gert er ráð fyrir að ef nýta eigi Vatnsmýrina sem byggingarland, líkt og hugmyndir eru uppi um, verði ekki ráðist í að færa flugbrautirnar eða loka hluta þeirra heldur mun Reykjavíkflugvöllur verða lagður niður og megin gátt innanlandsflugs færast á Keflavíkflugvöll. Sú ályktun byggir á eftirfarandi upplýsingum:
 - Reykjavíkflugvöllur lýtur ákveðnum reglugerðum er snúa að högun flugbrauta. Lokun brauta setur burði flugvallarins til að sinna núverandi hlutverki og uppfylla reglugerðir í vafa.
 - Landfylling sem gerði kleyft að færa hluta brautanna út í Skerjafjörðinn yrði mjög dýr framkvæmd og hagkvæmni er háð óvissu. Jafnframt er talið að veðurskilyrði geti reynst óhagstæð þegar út í fjörðinn er komið.
 - Landfylling sem gerði kleyft að flytja flugvöllinn í heilu lagi út á Löngusker yrði, sbr. áðurgreint, mjög dýr framkvæmd og hagkvæmni er háð óvissu. Sama óvissa ríkir varðandi veðurfar. Ef landfylling af þessu tagi fyrir flugvöll er hagkvæm má velta upp þeirri spurningu hvort ekki sé hagkvæmara að bæta við íbúðalóðum með sama hætti og þannig útiloka flugvöllinn.
 - Veðurskilyrði á Hólmsheiði eru ekki hagstæð til reksturs flugvallar þar sem svæðið er berskjaldað og afar vindasamt, sem gerir aðflug erfitt og eykur líkur á vandkvæðum og niðurfellingu ferða, sérstaklega að vetri til.
 - Aðrar hugmyndir um mögulega staðsetningu flugvallarins, s.s. í hrauninu fyrir utan Hafnarfjörð, eru ekki nægjanlega langt komnar svo hægt sé að taka afstöðu til þeirra.
- Það er ítrekað að KPMG hefur ekki kannað aðra kosti en að flytja starfsseminu til Keflavíkur og felur skýrsla okkar ekki í sér mat á neinum öðrum kostum.

Forsendur Flugleiðir

Meginforsendur

- KPMG hefur í sinni vinnu byggt á eftirfarandi forsendum.
- Bornir eru saman möguleikarnir á að hafa miðstöð innanlandsflugs áfram á Reykjavíkflugvelli eða flytja starfsemina til Keflavíkur. Ekki eru skoðaðir aðrir valkostir.
- Gert er ráð fyrir að farþegum fækki um 20% til 40% ef miðstöð innanlandsflugs er flutt til Keflavíkflugvallar.
- Afleiðingar eru metnar á farþega fjölda til eftirfarandi staða:
 - Ísafjörður
 - Akureyri
 - Egilsstaðir
 - Höfn
 - Vestmannaeyjar
 - Bíldudalur
- Ekki er hér um að ræða heildarúttekt á innanlandsflugi heldur eru teknir staðir þangað sem haldið er uppi reglubundnu áætlunarflugi.
- Gert er ráð fyrir að hluti þeirra sem nú nýta sér innanlandsflug muni ferðast akandi. Við mat á þeim kostnaði er byggt á gjaldskrá ríkisins um akstur.



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

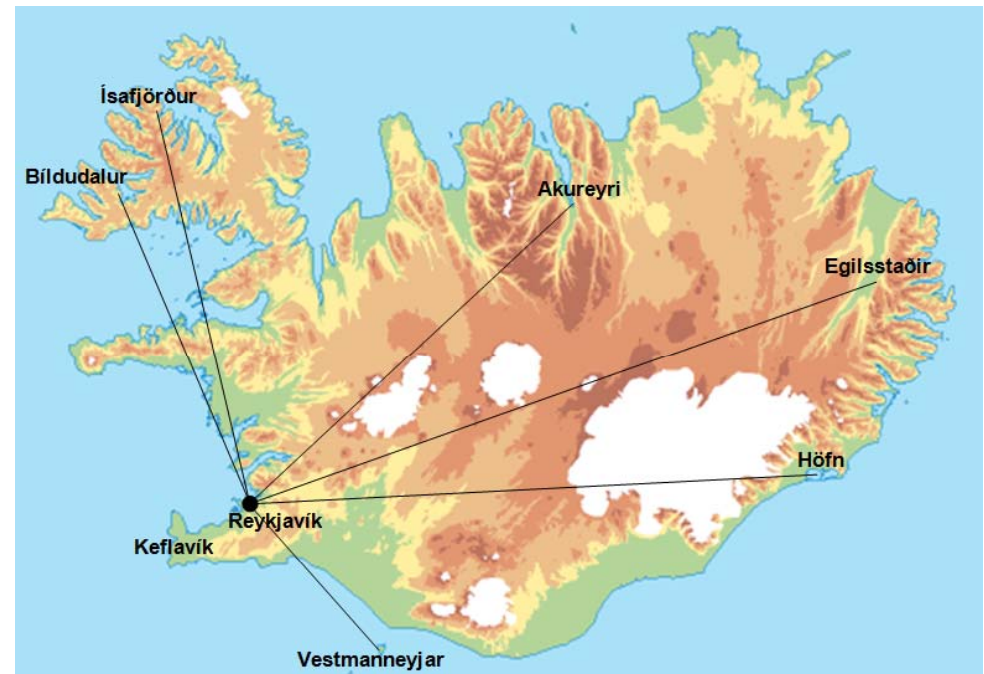
Forsendur Flugleiðir

Fækkun farþega

- Gert er ráð fyrir að við flutning megingáttar innanlandsflugs til Keflavíkur muni farþegum fækka um 20% - 40%, en þær tölur byggja á könnunum sem gerðar hafa verið á hug farþega til flutninganna. Eftirfarandi upplýsingar renna stoðum undir þær tölur:
 - Við flutninginn lengist ferðaleið meirihluta farþega sem nemur ferðinni á milli Keflavíkurflugvallar og höfuðborgarsvæðisins en ferðin tekur u.þ.b. 40 – 50 mínútur með bíl.
 - Verði innanlandsflugi komið fyrir á Keflavíkurflugvelli er fyrirséð að leiðin frá bílastæði / inngangi og að flugstæðum lengist töluvert frá því sem þekkist á Reykjavíkurflugvelli. Þetta lengir ferðina enn frekar þótt erfitt sé að áætla tímalengd í þeim efnum.
 - Verði innanlandsflugi komið fyrir á Keflavíkurflugvelli munu farþegar utan af landi standa uppi bíllausir í Keflavík í stað Reykjavíkur sem kemur til með að auka ferðakostnað til muna fyrir þann meirihluta farþega sem á erindi til Reykjavíkur. Þeir þurfa ýmist að taka leigubíl, bílaleigubíl, almenningssamgöngur eða láta sækja sig með tilheyrandi kostnaði. Verði almenningssamgöngur fyrir valinu bætist við sá tími sem fer í að bíða eftir næstu áætlunarferð.

Frekari áhrif

- Sú fækkun farþega sem hér er miðað við tekur ekki tillit til mögulegra hliðaráhrifa. Vera kann að 20 til 40% fækkun farþega, leiði af sér hliðaráhrif sem felast í veri nýtingu og hærra verði á flugmiðum sem aftur dragi úr eftirspurn. Afleiðingar kunna því að vera meiri en hér er gert ráð fyrir.



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Akureyri

Farþegi á leið frá Akureyri til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

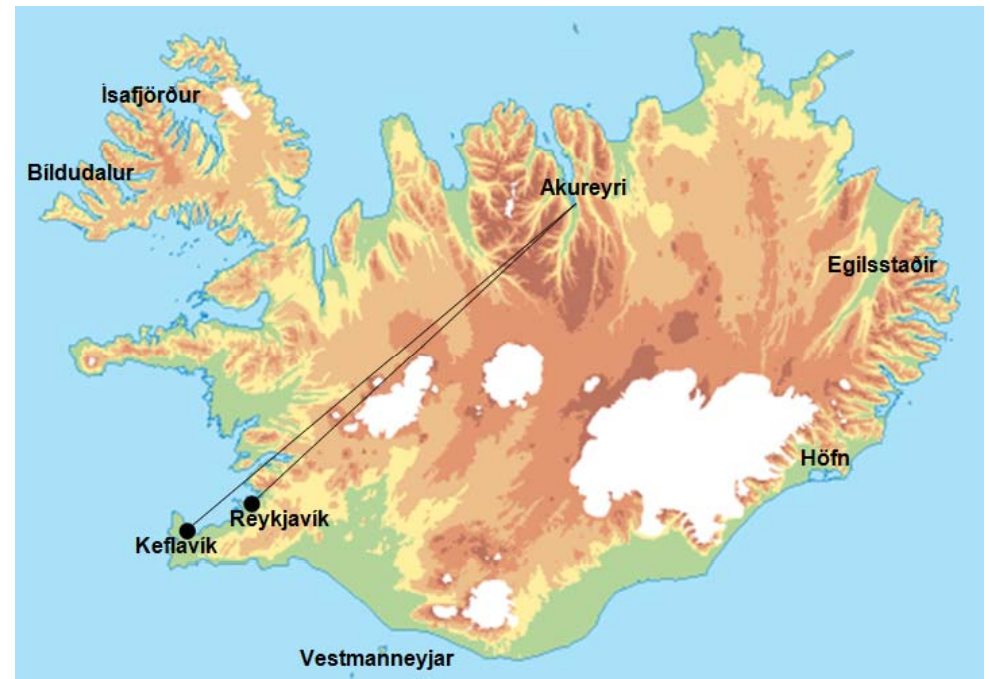
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 45 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 105 – 115 mín.**

Akandi frá Akureyri til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 4,5 – 5 klst.
- Forsendur:
- Vegalengd 388 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.

Farþegi á leið frá Akureyri til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 45 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 145 – 160 mín.**



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Ísafjörður

Farþegi á leið frá Ísafirði til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

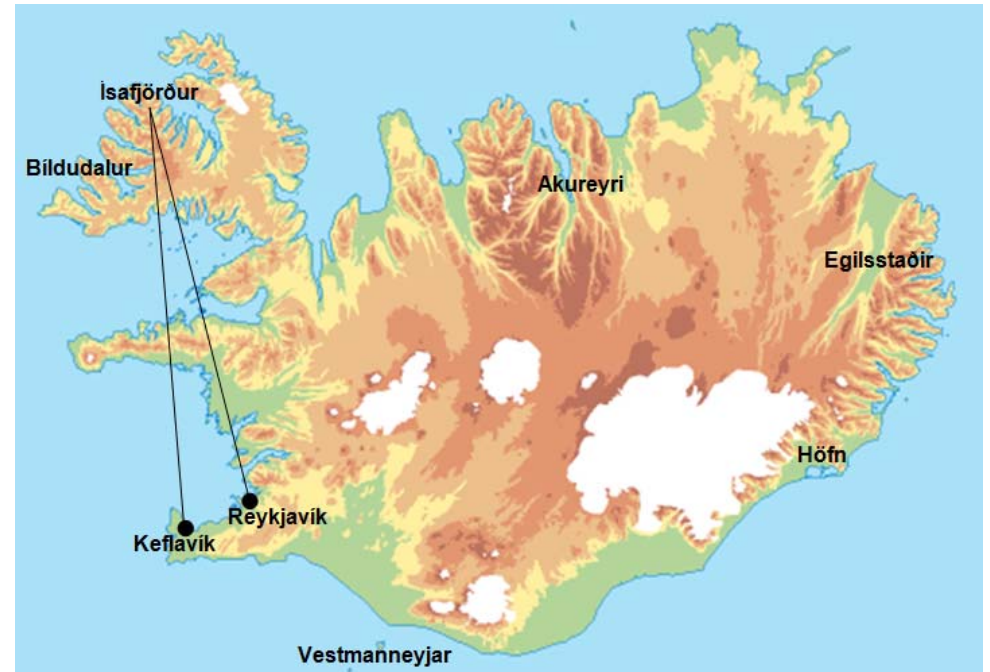
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 40 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 100 – 110 mín.**

Akandi frá Ísafirði til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 5 – 6 klst.
- Forsendur:
- Vegalengd 455 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.

Farþegi á leið frá Ísafirði til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 40 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 140 – 155 mín.**



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Egilsstaðir

Farþegi á leið frá Egilsstöðum til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

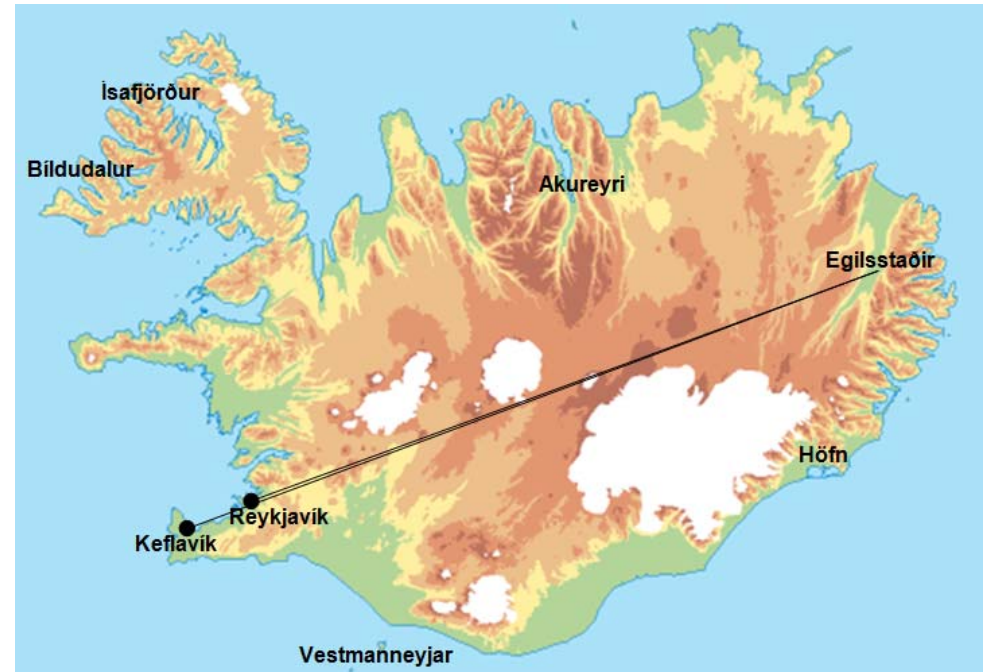
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 60 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 120 – 130 mín.**

Akandi frá Egilsstöðum til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 7 – 8 klst.
- Forsendur:
- Vegalengd 635 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.

Farþegi á leið frá Egilsstöðum til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 60 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 160 – 175 mín.**



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Höfn

Farþegi á leið frá Höfn til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

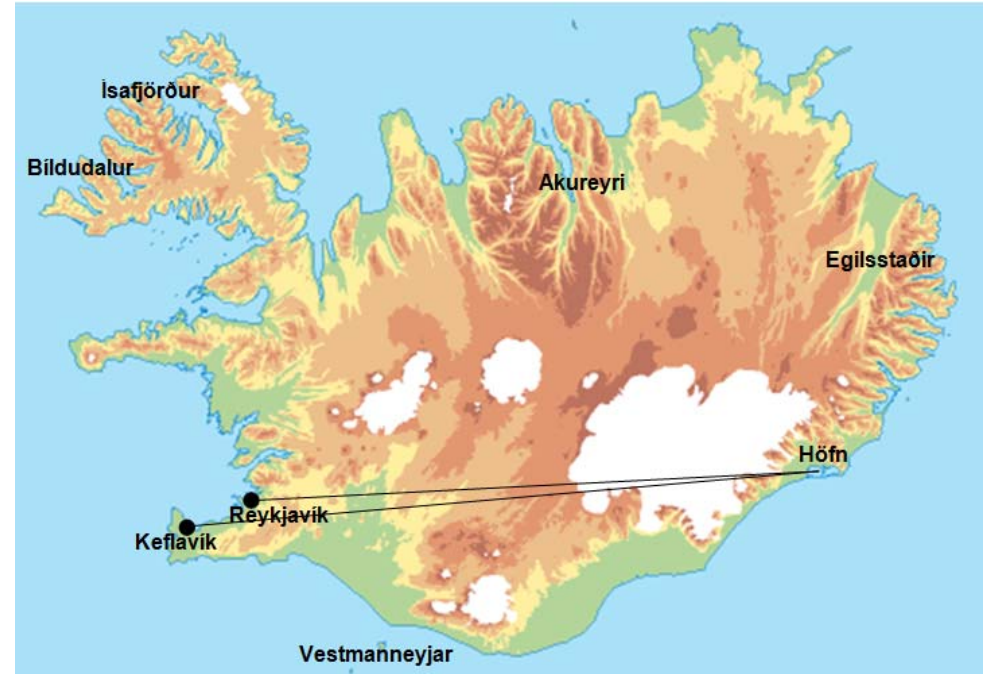
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 60 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 120 – 130 mín.**

Akandi frá Höfn til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 5 – 6 klst.
- Forsendur:
- Vegalengd 458 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.

Farþegi á leið frá Höfn til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 60 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 160 – 175 mín.**



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Vestmannaeyjar

Farþegi á leið frá Vestmanneyjum til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

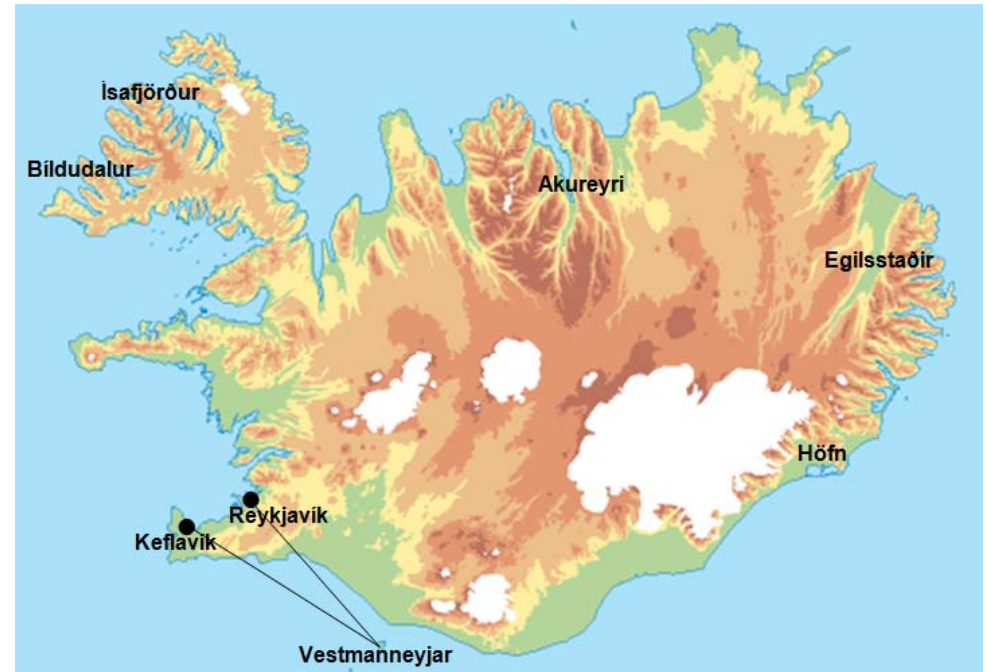
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 20 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 80 – 90 mín.**

Farþegi á leið frá Vestmanneyjum til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 20 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 120 – 135 mín.**

Ferð með Herjólfri til Landeyjarhafnar og akandi frá Landeyjarhöfn til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 2,5 – 3 klst.
- Forsendur:
- Frá heimili að Básaskersbryggju: 10 mín.
- Innritun 30 mín fyrir brottför.
- Ferð með Herjólfri til Landeyjarhafnar 30 mín.
- Vegalengd frá Landeyjarhöfn 134 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Forsendur Bíldudalur

Farþegi á leið frá Bíldudal til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi

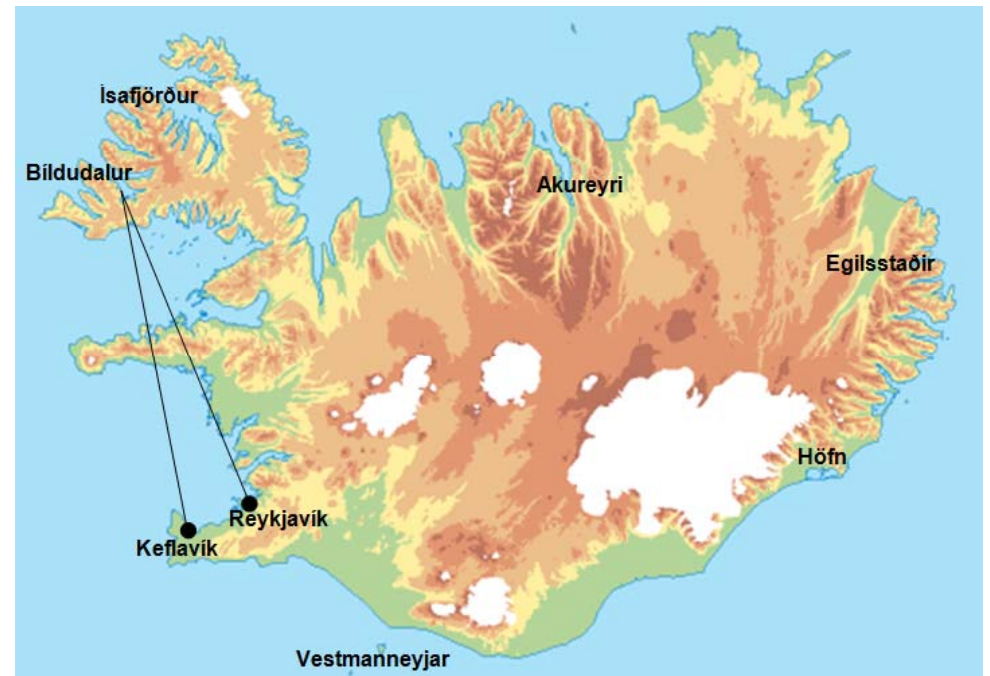
- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 40 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Ferð á áfangastað: 10 – 15 mín.
- **Samtals: 100 – 110 mín.**

Akandi frá Bíldudal til Reykjavíkur eftir þjóðvegi 1

- 4 – 5 klst.
- Forsendur:
- Vegalengd 384 km.
- Hámarkshraði 90 km/klst.
- Meðalferðahraði um 80 km/klst.

Farþegi á leið frá Bíldudal til Reykjavíkur vestan Kringlumýrarbrautar með flugi – Flugvöllur staðsettur í Keflavík

- Frá heimili að flugvelli: 10 mín.
- Bið á flugvelli: 30 mín.
- Flugtími: 40 mín.
- Bið eftir farangri: 10 – 15 mín.
- Frá flugstöð að bílastæði: 10 mín.
- Ferð á áfangastað: 40 – 50 mín.
- **Samtals: 140 – 155 mín.**



Heimild: Landmælingar Íslands og KPMG greining

Núverandi staða Tíðni og fjöldi

Fjöldi farþega

- Hér að neðan má sjá töflu þar sem tekinn er saman sá fjöldi farþega sem fer í gegnum flugvelli á sex flugleiðum 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. Í töflunni má sjá að mikill meirihluti farþega í innanlandsflugi á Íslandi fer í gegnum Reykjavíkurflugvöll á leið sinni.
- Næst fjölfarnasta leiðin er til Akureyri og þar næst Egilsstaðir. Til ársins 2009 voru flugleiðirnar til Ísafjarðar og til Vestmannaeyja álíka fjölfarnar en með tilkomu Landeyjarhafnar hefur dregið töluvert úr ásókn í flug til Vestmannaeyja. Bíldudalur rekur svo lestina sem fáfarnasta leiðin af þeim sex stöðum sem hér eru til skoðunar.

| Fjöldi farþega í innanlandsflugi | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Flugvöllur | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
| Reykjavík | 352.331 | 328.007 | 346.796 | 379.372 | 399.938 | 420.047 | 471.372 | 463.889 | 412.098 | 401.386 | 430.316 |
| Akureyri | 161.295 | 157.062 | 172.002 | 175.224 | 179.862 | 201.957 | 221.199 | 221.759 | 190.231 | 203.337 | 211.996 |
| Egilsstaðir | 61.196 | 63.671 | 85.231 | 109.159 | 126.895 | 150.748 | 157.643 | 120.223 | 97.422 | 90.543 | 101.424 |
| Ísafjörður | 40.291 | 38.871 | 40.061 | 45.395 | 45.682 | 44.604 | 50.314 | 51.791 | 46.905 | 43.204 | 42.262 |
| Hornafjörður | 12.417 | 10.722 | 8.414 | 8.973 | 8.864 | 8.873 | 9.512 | 10.677 | 10.572 | 9.888 | 10.645 |
| Vestmannaeyjar | 57.112 | 49.347 | 45.156 | 47.157 | 50.491 | 47.523 | 48.882 | 52.189 | 55.382 | 26.301 | 20.431 |
| Bíldudalur | 5.015 | 4.879 | 4.148 | 4.326 | 3.858 | 3.418 | 2.866 | 3.926 | 3.764 | 3.602 | 3.513 |
| Samtals skoðaðar leiðir | 689.657 | 652.559 | 701.808 | 769.606 | 815.590 | 877.170 | 961.788 | 924.454 | 816.374 | 778.261 | 820.587 |
| Samtals allar leiðir | 731.662 | 698.613 | 747.456 | 814.355 | 860.265 | 920.881 | 1.005.036 | 964.848 | 854.521 | 796.571 | 834.766 |

Ath.: Aðrar flugleiðir eru Bakki, Bíldudalur, Gjógur, Grímsey, Húsavík, Mývatn, Norðfjörður, Sauðárkrúkur, Siglufjörður, Vopnafjörður, Þingeyri og Þórshöfn.

Heimild: Isavia

Núverandi staða Tíðni og fjöldi

Reykjavíkurlugvöllur

- Reykjavíkurlugvöllur er megingátt innanlandsflugs á Íslandi og um hann fer mikill meirihluti allra flugfarþega.

Akureyrarflugvöllur

- Akureyrarflugvöllur er mest notaði flugvöllur utan Reykjavíkurlugvallar en árið 2011 voru tæplega 212 þúsund farþegar sem ýmist komu til eða fóru frá Akureyri í gegnum flugvöllinn.

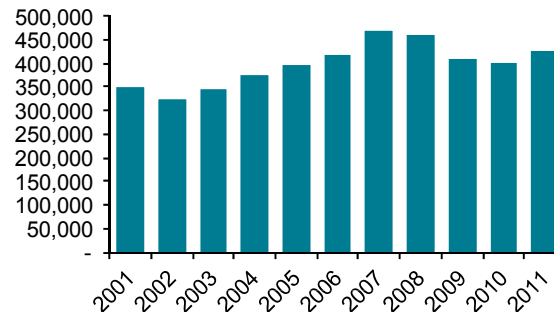
Egilsstaðaflugvöllur

- Egilsstaðaflugvöllur er þriðja stærsta fluggáttin á Íslandi. Árið 2011 fóru ríflega 101 þúsund farþegar um flugvöllinn, ýmist sem komu- eða brottfararfarþegar. Greina má hér til hliðar þá aukningu sem varð á farþegum á meðan framkvæmdum við Kárahnjúkavirkjun stóð.

Ísafjarðarflugvöllur

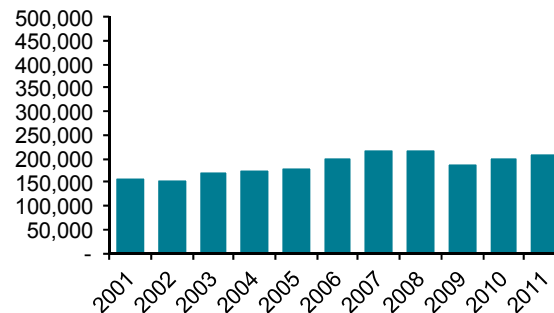
- Ísafjarðarflugvöllur er fjórða stærsta fluggáttin á Íslandi og töluvert smærri en hinar þrjár í farþegum talið. Árið 2011 fóru ríflega 42 þúsund farþegar um flugvöllinn, ýmist sem komu- eða brottfararfarþegar.

Fjöldi farþega um Reykjavíkurlugvöll



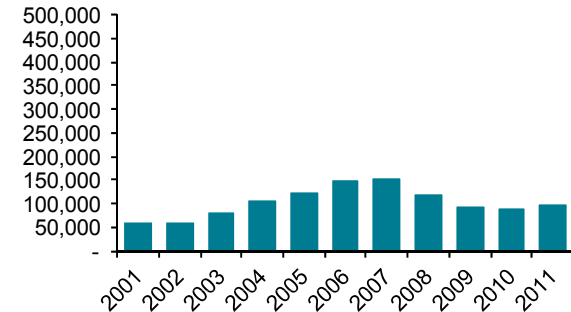
Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Fjöldi farþega um Akureyrarflugvöll



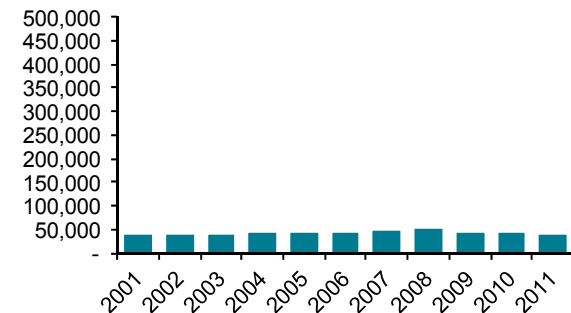
Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Fjöldi farþega um Egilsstaðaflugvöll



Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Fjöldi farþega um Ísafjarðarflugvöll



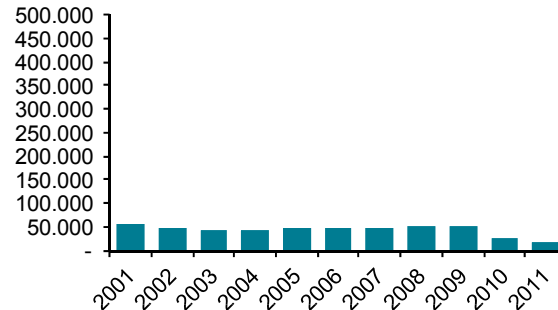
Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Núverandi staða Tíðni og fjöldi

Vestmannaeyjaflugvöllur og Hornafjarðarflugvöllur

- Þessir flugvöllir eiga það sameiginlegt að Flugfélagið Ernir sinnir flugi til þeirra. Farþegum með flugi til og frá Vestmannaeyjum hefur fækkað töluvert með tilkomu Landeyjahafnar.
- Hornafjarðarflugvöllur er afar smár í farþegum talið, samanborið við hina flugvöllina. Farþegar sem fóru um flugvöllinn árið 2011 voru tæplega 11 þúsund.

Fjöldi farþega um Vestmannaeyjaflugvöll



Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Fjöldi farþega um Bíldudalsflugvöll

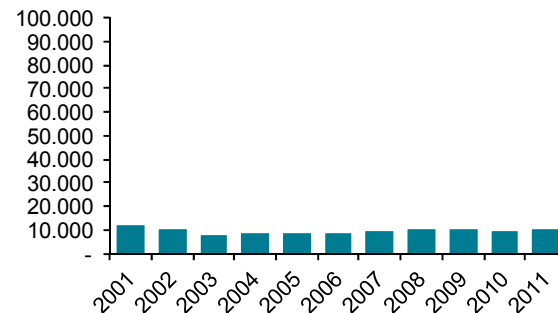


Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Bíldudalsflugvöllur

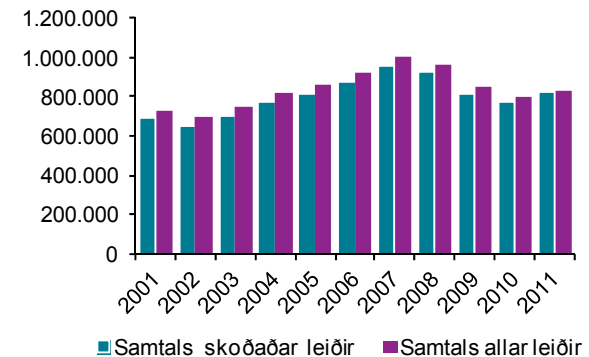
- Flugvöllurinn gegnir lykilhlutverki í samgöngum á sunnanverðum Vestfjörðum, farþegum um hann hefur farið fækkandi og er hætta á að ef farþegum fækkar enn frekar þá sé ekki grundvöllur fyrir flugi án þess að auka niðurgreiðslur verulega.

Fjöldi farþega um Hornafjarðarflugvöll



Ath.: Tölur ná yfir bæði komur og brottfarir.
Heimild: Isavia

Fjöldi farþega samtals



Ath.: Hver farþegi er talinn tvisvar, við komu og við brottför.
Ath.: Aðrar leiðir en þær sem hér eru skoðaðar eru: Bakki, Gjögur, Grímsey, Húsavík, Myvatn, Norðfjörður, Sauðárkrúkur, Siglufjörður, Vopnafjörður, Þingeyri og Þórshöfn.
Heimild: Isavia

Samtals

- Meirihluti farþega með innanlandsflugi á Íslandi er á þeim leiðum sem hér eru skoðaðar. Farþegafjöldi á öðrum leiðum hefur lítið verið að flökta ef undan eru skildar niðurfellingar á áætlunarflugi til Húsavíkur og Sauðárkróks.

Núverandi staða Tölfræði um farþega

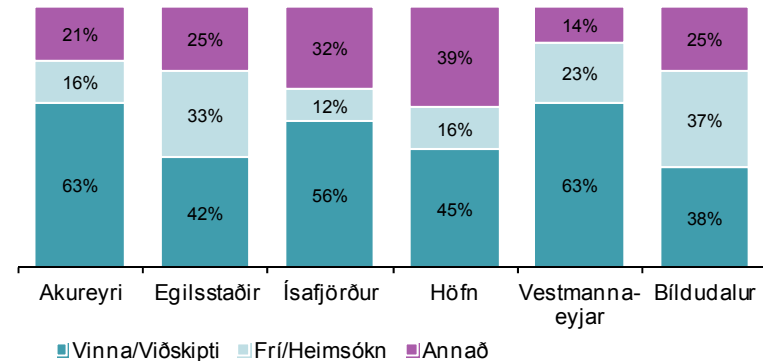
Hvert er erindið

- Meirihluti farþega á þeim flugleiðum sem hér eru skoðaðar átti erindi til Reykjavíkur eða nágrennis vegna vinnu eða viðskipta, sbr. mynd hér til hliðar. Liðurinn annað inniheldur m.a. ferðir af heilsufarsástæðum, s.s. á sjúkrahús eða vegna sérhæfðar heilbrigðisþjónustu. Ekki lágu fyrir upplýsingar um þann tiltekna lið einan og sér. Mögulegt er að hlutföll hafi breyst meðal farþega frá Vestmannaeyjum með tilkomu Landeyjarhafnar og samdráttar í flugi frá Eyjum vegna þess.

Frekari upplýsingar

- Stjórnsýslan hefur verið byggð upp í Reykjavík sem eykur þann fjölda erinda sem fólk á landsbyggðinni á til borgarinnar. Sveitarfélög, stofnanir og fyrirtæki á landsbyggðinni finna fyrir þessu í fjölda flugferða. Það má því segja að það stjórnsýslakerfi sem byggt hefur verið upp á Íslandi miði við að hafa flugvöll innan borgarmarkanna sem veitir landsbyggðinni aðgang að innviðum stjórnkerfanna.
- Nokkuð viðtæk sátt hefur ríkt um að byggja flókna og dýra sérfræðiþjónustu upp á einum stað í landinu. Slíkt er hagkvæmara þar sem hægt er að ná fram stærðarhagkvæmni, betri yfirsýn yfir reksturinn og hverfa má frá því að byggja sömu þjónustuna upp á mörgum stöðum. Í þessu skyni má nefna heilbrigðisþjónustu, fjármálaþjónustu, menntastofnanir og ýmiskonar ráðgjafarþjónustu. Þessi þróun byggir á því að auðvelt sé fyrir alla landsmenn að nálgast þjónustuna, líkt og er tilfellið í dag.
- Starfsfólk heilbrigðisþjónustunnar á landsbyggðinni sækir mikið til höfuðborgarsvæðisins. Skipulagsmál, þjónusta ýmiskonar, þjálfun og námskeið eiga sér að miklu leyti stað á höfuðborgarsvæðinu og því er gott aðgengi þar að nauðsynlegt m.v. núverandi skipulag.

Erindi flugfarþega af landsbyggðinni



Ath.: Liðurinn „Annað“ felur m.a. í sér verslunarferðir, íþróttarferðir og ferðir af heilsufarsástæðum, s.s. á sjúkrahús.
Heimild: Land-ráð sf. (2006)

- Háskólar og fleiri menntastofnanir á landsbyggðinni eiga umtalsvert samstarf við háskólana í Reykjavík sem liggja sinn hvoru megin við Reykjavíkflugvöll. Skólarnir sækja stundarkennara o.fl. þjónustu til skólanna í Reykjavík og hafa góðar flugsamgöngur þar mikið að segja.
- Góðar innanlandssamgöngur, þ.á.m. flugsamgöngur, eru forsenda auðugs menningararlífs þar sem fólk af landsbyggðinni sækir mikið í slíkt á höfuðborgarsvæðinu. Að sama skapi nýtur menningarlíf á landsbyggðinni góðs af góðu aðgengi fyrir íbúa höfuðborgarsvæðisins, s.s. Leikfélag Akureyrar og hinir ýmsu menningarviðburðir aðrir.

Núverandi staða Tölfræði um farþega

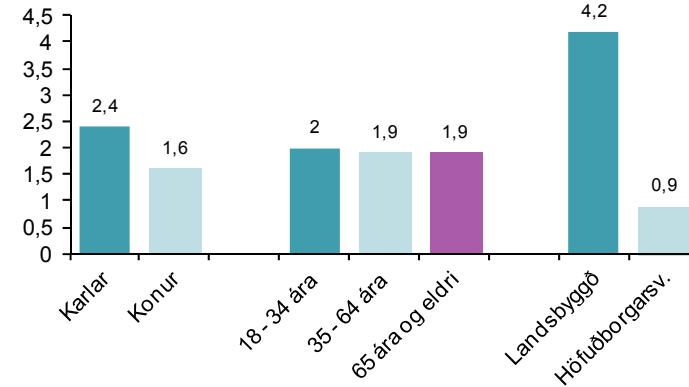
Hverjir ferðast í innanlandsflugi

- Um 70% farþega með innanlandsflugi eru búsettir á landsbyggðinni og sækja ýmist þjónustu, vinnu eða annað á höfuðborgarsvæðið¹.
- Samkvæmt könnun á ferðavenjum Íslendinga árið 2010 eru 70% farþega í innanlandsflugi á eigin vegum, 20% eru á vegum fyrirtækja og 10% eru á vegum hins opinbera. Þeir sem fljúga á vegum fyrirtækja og hins opinbera koma fleiri af höfuðborgarsvæðinu en landsbyggðinni, en hlutdeild hins opinbera hefur farið minnkandi undanfarin ár².
- Íbúar á landsbyggðinni eru mun líklegri til að nýta sér innanlandsflug. Ef eingöngu er horft til þeirra sem nýta sér flugið má sjá að farþegar af landsbyggðinni fljúga að meðaltali 4,2 sinnum á ári en farþegar af höfuðborgarsvæðinu fljúga að meðaltali 0,9 sinnum á ári³.
- Lítil munur er á fjölda ferða að meðaltali eftir aldri og karlar fljúga að meðaltali 0,8 skiptum oftar á ári en konur⁴.

Hvert eru þeir að fara

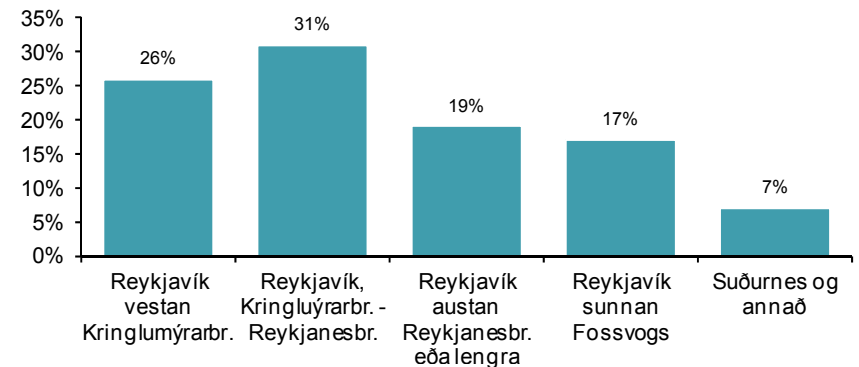
- 26% farþega af landsbyggðinni eiga erindi til Reykjavíkur eða Seltjarnarness, vestan Kringlumýrarbrautar; 31% eiga erindi til Reykjavíkur milli Kringlumýrarbrautar og Reykjanesbrautar; 19% eiga erindi til Reykjavíkur austan Reykjanesbrautar eða út fyrir borgarmörkin til austurs eða norðurs; 17% eiga erindi sunnan Fossvogs til nágrannsveitafélaga Reykjavíkur; 7% eiga erindi á Suðurnesin eða annað. Skv. þessu eiga 76% farþega af landsbyggðinni erindi innan borgarmarkanna⁵.

Meðalfjöldi flugferða á ári meðal þeirra sem nýta sér innanlandsflug - 2007-2010



Heimild: Land-ráð sf. (2010)

Erindi flugfarþega í innanlandsflugi



Heimild: Land-ráð sf. (2010)

Tilvísun 1, 2, 3, 4, 5

Heimild: Land-ráð sf. (2010)

© 2012 KPMG ehf. á Íslandi er aðili að alþjóðlegu neti KPMG, samtökum sjálfstæðra fyrirtækja sem aðili eiga að KPMG International Cooperative ("KPMG International"), svissnesku samvinnufélagi. Allur réttur áskilinn.



cutting through complexity™

Áhrif flutnings miðstöðvar innanlandsflugs

Flutningur til Keflavíkur

Áhrif á tíðni

Tíðni

- Í töflunni hér til hliðar er sýnt hvernig tíðni flugferða kemur til með að dragast saman ef til kemur sú fækkun á flugfarþegum sem spáð er.
- Þar sem ekki eru forsendur til að meta nákvæmlega hversu mikill fækkunin er á hverjum stað er gert ráð fyrir minni fækkun eftir því sem fjær dregur höfuðborgarsvæðinu.
- Þannig er aðeins gert ráð fyrir 20% fækkun farþega til og frá Egilsstöðum en 30% fækkun til og frá Ísafirði og Höfn og loks 40% fækkun til og frá Akureyri og Vestmannaeyjum.
- Byggt á þessum forsendum mun áætlunarflug til Akureyrar og Egilsstaða halda áfram með nokkuð svipuðu sniði.
- Fækkunin hefur þau áhrif á Akureyri að eftir standa þrjú til fjögur flug fram og til baka á dag í miðri viku og fimm til sex flug um helgar sem þýðir að enn sé hægt að ferðast þá leið með nokkrum sveigjanleika. Svipað á við á Egilsstöðum þar sem enn verða um þrjú flug fram og til baka á dag í miðri viku og fjögur flug um helgar.
- Ísafjarðarleiðin lítur hins vegar verr út. Til að flugleið geti talist standa undir sér í viðskiptalegu sjónarmiði verður hún að bera tvö flug á dag hvora leið. Ef aðeins er flogin ein ferð á dag hverfa möguleikarnir á dagsferðum, þ.e. að farþegi fari að morgni og snúi aftur að kvöldi. Þegar slíkt er ekki í boði fjölgar þeim sem kjósa að aka og flugfarþegum fækkar enn frekar.

Tíðni flugferða á dag eftir flutning

| Tími | Frá | Vor | | Sumar | | Haust | | Vetur | |
|-----------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir |
| Mið vika | Akureyri | 6 | 4 | 7 | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 |
| Helgi | Akureyri | 9 | 5 | 9 | 5 | 9 | 5 | 9 | 5 |
| Mið vika | Egilsstöðum ¹ | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 |
| Helgi | Egilsstöðum | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Mið vika | Ísafirði | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Helgi | Ísafirði ² | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Mið vika | Höfn í Hornafirði | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Helgi | Höfn í Hornafirði | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Mið vika | Vestmanneyjum | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Helgi | Vestmanneyjum | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 1 |
| Mið vika | Bildudal | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Helgi | Bildudal ² | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Samtals: | | 37 | 24 | 38 | 24 | 37 | 24 | 37 | 24 |

Ath.: Helgarflug miða við föst. og sun., venjulega er flogið sjaldnar á lau.

Ath.: Flugfélag Íslands flýgur á Akureyri, Egilsstaði og Ísafjörð. Flugfélagið Emir flýgur á Höfn og til Vestmannaeyja.

Ath.: (1) Fyrir flutning: Flogið mán., mið. og föst. Flogið einu sinni á dag á fim. yfir vetrartímann og á þri. og fim. yfir sumartímann.

Ath.: (2) Fyrir flutning: Flogið á sun., ekki lau.

Heimild: Heimasiða Flugfélags Íslands, Flugfélagsins Emis og KPMG greining.

Flutningur til Keflavíkur

Áhrif á tíðni

- Að sama skapi er það léleg nýting á flugflota og mannafla ef aðeins er hægt að fljúga eina ferð á tiltekinn áfangastað á dag sem skilar sér í hærra miðaverði. Þær flugleiðir sem ekki bera þetta magn ferða eru því sjaldnast flognar í viðskiptalegu sjónarmiði heldur eru þær bornar uppi af ríkisstyrkjum. Í dag nær Ísafjarðarleiðin að standa undir þessum fjölda ferða en þolir ekki mikla fækkun farþega ef slíkt á að haldast.
- Ef af 30% fækkun farþega á leiðinni verður þá næst ásættanleg nýting á vélum aðeins yfir mesta annatímann en þar fyrir utan væri mest um eina vél á dag að ræða. Þessi flugleið væri því orðin í hættu og þyrftu talsverðar breytingar að koma til frá núverandi fyrirkomulagi svo áfram mætti fljúga hana í viðskiptalegu sjónarmiði.
- Það er Flugfélagið Ernir sem flýgur til Hafnar í Hornafirði og til Vestmannaeyja. Vélar félagsins eru talsvert minni en vélar Flugfélags Íslands og meðal farþegafjöldi í vél er milli 12 og 14 manns. Ef af áætlaðri fækkun farþega verður er flugleiðin til Hafnar komin í hættu. A.m.k. væri ekki mögulegt að halda núverandi flugtíðni heldur þyrfti að fækka ferðum svo ásættanleg nýting næðist á flugvélum. Slíkt gæti aftur haft neikvæð áhrif á farþegafjölda og óvíst er hvort endanlegur farþegafjöldi sé nægur til að bera flugleiðina ef ekki koma til ríkisstyrkir.
- Að sama skapi þyrfti að endurskipuleggja flug til Vestmannaeyja þar sem flugleiðin ber rétt rúmlega eitt flug á dag eftir áætlaða fækkun.
- Taflan hér til hliðar sýnir því tíðni á flugferða þegar áhrif flutningana haf komið fram að fullu (fækkun flugferða meira en 50%).
- Áfram er gert ráð fyrir að flogið verði til Bíldudals, vegna þess að flug þangað er niðurgreitt en gera má ráð fyrir að forsendur núverandi samnings standist ekki ef miðstöð flugsins flyst til Keflavíkur.

| Tíðni flugferða á dag eftir flutning | | | | | | | | | |
|--------------------------------------|--------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Tími | Frá | Vor | | Sumar | | Haust | | Vetur | |
| | | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir | Fyrir | Eftir |
| Mið vika | Akureyri | 6 | 4 | 7 | 4 | 6 | 4 | 6 | 4 |
| Helgi | Akureyri | 9 | 5 | 9 | 5 | 9 | 5 | 9 | 5 |
| Mið vika | Egilsstöðum ¹ | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 3 |
| Helgi | Egilsstöðum | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 | 5 | 4 |
| Mið vika | Ísafirði | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - |
| Helgi | Ísafirði ² | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - |
| Mið vika | Höfn í Hornafirði | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - |
| Helgi | Höfn í Hornafirði | 1 | - | 1 | - | 1 | - | 1 | - |
| Mið vika | Vestmanneyjum | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - |
| Helgi | Vestmanneyjum | 2 | - | 2 | - | 2 | - | 2 | - |
| Mið vika | Bíldudal | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Helgi | Bíldudal ² | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Samtals: | | 37 | 18 | 38 | 18 | 37 | 18 | 37 | 18 |

Ath.: Helgarflug miða við föst. og sun., venjulega er flogið sjaldnar á lau.

Ath.: Flugfélag Íslands flýgur á Akureyri, Egilsstaði og Ísafjörð. Flugfélagið Ernir flýgur á Höfn og til Vestmannaeyja.

Ath.: (1) Fyrir flutning: Flogið mán., mið. og föst. Flogið einu sinni á dag á fim. yfir vetrartímann og á þri. og fim. yfir sumartímann.

Ath.: (2) Fyrir flutning: Flogið á sun., ekki lau.

Heimild: Heimasíða Flugfélags Íslands, Flugfélagsins Ernis og KPMG greining.

Flutningur til Keflavíkur

Kostnaður

Um kostnað

- Leitast hefur verið við að meta áhrif af því að flytja miðstöð innanlandsflugsins til Keflavíkur á ferðakostnað.
- Við það mat er tekið tillit til aukins ferðatíma, aukins aksturs og vinnutaps.
- Gert er ráð fyrir að farþegum fækki um 10%, það er að segja hluti af þeim sem hætta við að fljúga fara ekki til Reykjavíkur.
- Miðað er við kostnað upp á 111 kr. á km. við akstur.
- Gert er ráð fyrir meðallaunum 2.700 kr. á tímann.
- Í efri töflunni eru settar fram forsendur um fækkun farþega, hve margir munu kjósa að keyra, upplýsingar um vegalengdir og aksturstíma.
- Byggt á þeim forsendum er síðan reiknað út í neðri töflunni hvernig ferðakostnaður mun vaxa.
- Bæði er sýndur sá viðbótarkostnaður sem fellur til ef miðstöð innanlandsflugs verður í Keflavík. Einnig aksturskostnaður annars vegar ef einn er í bíl og hins vegar ef tveir eru saman á ferð.
- Neðst er svo heildarkostnaður dreginn saman. Kostnaður sem mun falla á farþega ef miðstöð innanlandsflugs er flutt til Keflavíkur er á bilinu 5,8 til 6,9 milljarðar króna á ári.

Breytingar á farþegafjölda

| Áfangastaður | Farþegafj. 2011 | Farþegafj. eftir flutning | Íbúar sem keyra | Fjarlægð til RVK. | Kostn. rúta Kef. til RVK | Akstur (klst.) |
|-------------------|-----------------|---------------------------|-----------------|-------------------|--------------------------|----------------|
| Akureyri | 105.998 | 63.599 | 38.159 | 388 | 3.500 | 8 |
| Egilsstaðir | 50.712 | 40.570 | 9.128 | 635 | 3.500 | 14 |
| Bíldudalur | 1.757 | 1.317 | 395 | 384 | 3.500 | 7,5 |
| Ísafjörður | 21.131 | | 19.018 | 455 | | 9,5 |
| Höfn í Hornafirði | 5.323 | | 4.790 | 458 | | 9,5 |
| Vestmanneyjar | 10.216 | | 9.194 | 134 | 4.140 | 2,5 |
| Samtals: | 195.136 | 105.486 | 80.685 | | | |

Heimild: Isavia, heimasíða Flugfélags Íslands, heimasíða Flugfélagsins, Ernis og KPMG greining

Áhrif - Breytingar á farþegafjölda (m.kr.)

| Áfangastaður | Viðbótakostn. við að fljúga | Kostnaður við að aka - 1 í bíl | Kostnaður við að aka - 2 í bíl |
|-------------------|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Akureyri | 478 | 2.658 | 2.030 |
| Egilsstaðir | 252 | 1.245 | 1.203 |
| Bíldudalur | 9 | 31 | 28 |
| Ísafjörður | | 1.694 | 1.467 |
| Höfn í Hornafirði | | 448 | 408 |
| Vestmanneyjar | | 146 | 18 |
| Samtals: | 738 | 6.221 | 5.153 |

Heimild: Isavia, heimasíða Flugfélags Íslands, heimasíða Flugfélagsins, Ernis og KPMG greining

Heildarkostnaður

| m.kr. | | |
|---------------------------------|--------------|--------------|
| Viðbótarkostnaður við að fljúga | 738 | 738 |
| Kostnaður við að aka - 2 í bíl | | 5.153 |
| Kostnaður við að aka - 1 í bíl | 6.221 | |
| Samtals: | 6.959 | 5.891 |

Heimild: Isavia, heimasíða Flugfélags Íslands, heimasíða Flugfélagsins, Ernis og KPMG greining

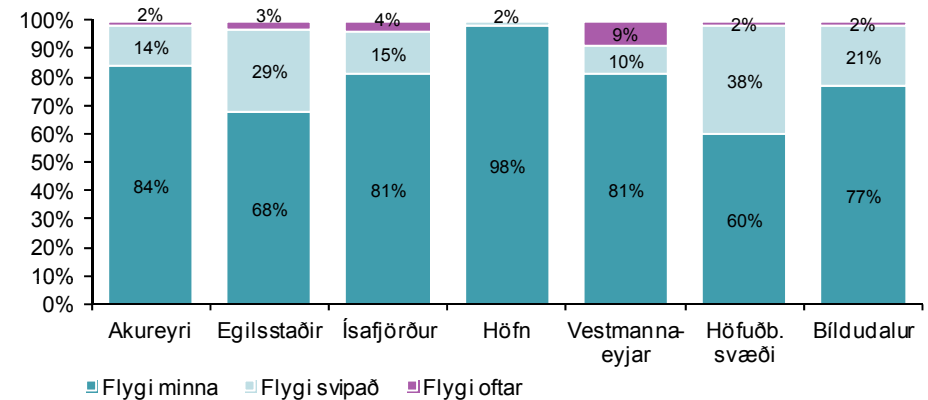
Flutningur til Keflavíkur

Áhrif á flugfarþega

Viðhorf farþega

- Samkvæmt könnun mun um 85% flugfarþega að meðaltali fljúga sjaldnar ef innanlandsflug færir frá Reykjavík til Keflavíkur. Af farþegum frá þeim sex stöðum sem hér eru til skoðunar munu um 80% farþega frá Akureyri, Ísafirði, Bíldudal, Höfn og Vestmannaeyjum fljúga sjaldnar. Afstaðan er ekki eins afgerandi meðal farþega frá Egilsstöðum og skýrist það helst af því hversu langt er þaðan og til Reykjavíkur með bíl (635 km / um 7 - 8klst.). Aðrir staðir eru nær höfuðborgarsvæðinu, s.s. Akureyri (388 km / 4,5 – 5 klst.) og Vestmannaeyjar (134 km frá Landeyjahöfn / um 2,5 – 3 klst. með ferju) sem skýrir afgerandi afstöðu farþega frá þessum stöðum. Athygli vekur afgerandi afstaða farþega frá Höfn þar sem sveitafélagið er næst lengst frá höfuðborgarsvæðinu á eftir Egilsstöðum (458 km / 5,5 – 6 klst.).
- Þótt meirihluti farþega frá höfuðborgarsvæðinu segist koma til með að fljúga sjaldnar verði innanlandsflug flutt til Keflavíkur er afstaðan ekki eins afgerandi og meðal landsbyggðarfólks. Ýmislegt getur valdið: Algengt er að farþegar af höfuðborgarsvæðinu séu í vinnu- eða viðskiptaerindum stórra fyrirtækja sem dragi ekki úr ferðum þrátt fyrir aukinn kostnað sem hlýst af því að sækja flug til Keflavíkur. Farþegar frá höfuðborgarsvæðinu geta nýtt einkabíla til að keyra til Keflavíkur í flug út á land þar sem þeir lenda innan bæjarmarka og geta hæglega tekið leigubíl/bílaleigubíl á áfangastað. Farþegar utan af landi sem sækja í höfuðborgina lenda í Keflavík bíllausir og þurfa að koma sér þaðan á áfangastað. Töluverður munur er á þeim kostnaði sem í þessu felst. Fleira kemur eflaust til.
- Samkvæmt könnunum mun heildarfjöldi flugfarþega minnka um 20% - 40% komi til þess að innanlandsflug flytjist til Keflavíkur. Þetta þýðir fækkun upp á u.þ.b. 136 þúsund farþega á ári m.v. farþegafjölda árið 2011. Mest verður fækkunin á þeim stöðum sem nær eru höfuðborgarsvæðinu en minni eftir því sem lengra nær út á landsbyggðina.

Áhrif þess ef innanlandsflug flyst frá Reykjavík til Keflavíkur



Heimild: Land-ráð sf. (2006)

- Eins og áður hefur verið komið að munu farþegar í allt að 5 klst. akstursleið frá höfuðborgarsvæðinu geta séð hag sinn í að aka fremur en að fljúga ef eingöngu er horft til ferðatíma. Innan þess ramma falla Akureyri og Vestmannaeyjar. Litlu lengra frá eru Ísafjörður og Höfn og munu þessu áhrif því að einhverju leiti koma fram þar líka. Þegar tekið er tillit til fleiri þátta, s.s. möguleikans á að hafa sína eign bifreið til umráða, munu eflaust fleiri geta séð hag sinn í að aka.

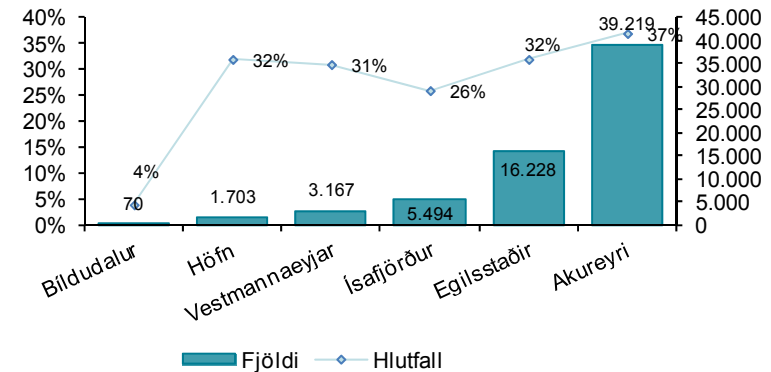
Flutningur til Keflavíkur

Áhrif á störf

Reykjavík

- Viðmiðunarregla í ferðaiðnaði er að ein milljón farþega/ferðamanna skapi um 1.000 störf. Ef um flugfarþega er að ræða skapast störf tengd fluginu sjálfu, s.s. flugstjórn, flugumferðarstjórn, innritun, meðhöndlun farangurs o.s.f.v. Til viðbótar skapast störf í tengdum greinum, s.s. bílaleigu og ýmiskonar viðburðaiðnaði. Að lokum má svo nefna öll þau störf sem skapast í verslun og annarri þjónustu vegna gegnumrennslis ferðamanna/farþega.
- Ríflega 30% flugfarþega að meðaltali á þeim flugleiðum sem hér eru skoðaðar, nýta sér bílaleigubíla á höfuðborgarsvæðinu, sbr. mynd hér til hliðar. Það gerir um 65.800 flugfarþega af landsbyggðinni sem nýta sér bílaleigubíla á höfuðborgarsvæðinu m.v. farþegatölur 2011.
- Farþegar frá Ísafirði, Höfn og Egilsstöðum fara um 2% - 3% ferða sinna nær eingöngu til að nýta sér verslanir á höfuðborgarsvæðinu og hærra, óráðið hlutfall ferðast til að nýta sér aðra þjónustu og viðburði. Ætla má að enn fleiri nýti hluta ferðar sinnar til að versla og nýta aðra þjónustu.
- Sú fækkun flugfarþega sem spáð er á þeim flugleiðum sem hér eru til skoðunar, komi til flutnings innanlandsflugs til Keflavíkur, mun valda fækkun eða tilfærslu á flugtengdum og afleiddum störfum um 95 - 136 störf. Eftir standa um 190 - 272 flugtengd- og afleidd störf sem koma til með að flytjast í einhverju mæli frá höfuðborgarsvæðinu.
- Athygli skal þó vakin á því að ekki er horft til búsetu þeirra sem sinna störfunum. Þannig má vera að þeir sem sinna flugtengdum störfum kjósi að búa áfram í Reykjavík eða nærliggjandi bæjarfélögum þótt innanlandsflugið flytjist til Keflavíkur. Þó má telja líklegt að hlutfall þeirra sem kjósa að sækja flugtengd og afleidd störf til Keflavíkur frá höfuðborgarsvæðinu lækki eftir því sem um lægri laun er að ræða fyrir starfið. Einnig getur það haft áhrif á framtíðar búsetuval fólks sem stefnir inn á þetta svið ef innanlandsflugið flyst til Keflavíkur.

Farþegar sem nýta sér bílaleigubíla í Reykjavík



Heimild: Land-ráð sf. (2006)

Landsbyggðin

- Bein, flugtengd störf, s.s. störf unnin á flugvælinum, flytjast öll með fluginu ásamt hluta afleiddu starfanna, s.s. bílaleigur o.fl. Hversu mörg störf flytjast frá höfuðborgarsvæðinu mun að hluta til ráðast af því hvort breyttur ferðamáti hafi áhrif á neysluhegðun fólks og þá sérstaklega fólks af landsbyggðinni. Kjósi það að versla fremur í heimabyggð og nýta þjónustu þar munu verslunar- og þjónustustörf færast frá höfuðborgarsvæðinu og á landsbyggðina.

Heilbrigðisþjónusta

Áhrif

Sjúkraflug

- Landspítali háskólasjúkrahús (LSH) fer með ýmsa sérhæfða þjónustu sem af hagkvæmni- og kostnaðarsjónarmiðum er illa hægt að réttlæta að sé byggð upp á mörgum stöðum á landinu. Svo þetta fyrirkomulag gangi upp og íbúar landsbyggðarinnar njóti þjónustunnar til jafns við íbúa höfuðborgarsvæðisins verða greiðar flugsamgöngur að vera til staðar. Þannig er sjúkraflug í dag afskaplega mikilvægur öryggisþáttur fyrir íbúa landsbyggðarinnar.
- Fjöldi sjúkraflutninga í sjúkraflugi hefur farið vaxandi á undanförunum tíu árum og eru að meðaltali um 460 flug á ári á undanförunum fimm árum og 487 sjúklingar á ári á sama tíma. Árið 2011 voru yfir 500 sjúklingar fluttir með sjúkraflugi. Í rúmum helmingi tilfella fara lækningar með í flug, en þeir fylgja sjúklingum í öllum forgangsflugum. Læknir sem fylgir sjúklingi í forgangsflugi, fylgir honum ekki bara í fluginu sjálfu því í nær öllum tilfellum verður hann að fylgja sjúklingi þangað til hann kemst í hendur annars læknis. Ef innanlandsflug flyst til Keflavíkur þyrfti hann því að fylgja sjúklingi frá Keflavík til Reykjavíkur og fara síðan sömu leið til baka en flugvélin biði á meðan. Það bindur flugvél, flugmenn, lækni og sjúkraflutningamann í allt að tvær klukkustundir aukalega frá því sem nú er.
- Ef Reykjavíkurflugvelli verður lokað og innanlandsflug fært til Keflavíkur mætti færa rök fyrir því að byggja ýmiskonar sérhæfða þjónustu upp utan höfuðborgarsvæðisins, ýmist nær flugvælinum í Keflavík eða á landsbyggðinni. T.d. vaknar sú spurning hvort frekar ætti byggja nýtt hátækisjúkrahús nær flugvælinum í Keflavík, þannig að það þjóni landsbyggðinni betur.
- Þyrlla, jafnvel staðsett á Akureyri, gæti ekki komið í stað sjúkraflugs í núverandi mynd og kemur þar margt til: Flugvélin er hreinlega afkastameiri, þ.e. þyrlla næði ekki að flytja 500 sjúklinga á ári. Þyrlla hefur minni flugdrægni, minni flughraða og er verulega háð því að hægt sé að fljúga sjónflug. Því er hætta á að mismunandi veðurlag sunnan og norðan heiða myndi draga verulega úr notagildi þyrllunnar.

„Á síðasta ári voru a.m.k. tvö tilfelli þar sem það var aðeins mínútopursmål hvort sjúklingur [í sjúkraflugi] hefði það af. Einn lenti í hjartastoppi þegar verið var að rúlla honum inn á skurðstofu á Landspítalanum. Ef flugvélin hefði lent í Keflavík þá hefði þetta fólk trúlega ekki lifað. [...] Þetta er ekki bara tölfræði heldur fólk.“

- Læknir á Akureyri

Heilbrigðisþjónusta

Áhrif

Lakari þjónusta

- Ef innanlandsflug flyst frá Reykjavík til Keflavíkur án þess að til komi breytingar á uppbyggingu heilbrigðisþjónustu á landinu eða tilfærsla hennar mun það hafa tvær megin afleiðingar í för með sér:
 - Kostnaður við að sækja heilbrigðisþjónustu mun aukast fyrir íbúa landsbyggðarinnar sem nemur ferðalaginu frá Keflavík til Reykjavíkur og öllu því sem það felur í sér.
 - Heilbrigðisþjónusta á landsbyggðinni er í raun gerð verri þar sem landsbyggðin færir fjær nauðsynlegri bráðaþjónustu sem og annarri sérhæfðri heilbrigðisþjónustu.
- Eins og áður sagði reiða heilbrigðisstofnanir á landsbyggðinni sig mikið á flugsamgöngur til Reykjavíkur þar sem starfsmenn þeirra sækja ýmiskonar þjónustu, námskeið o.fl. Flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur myndi því, að öðru óbreyttu, hafa töluvert óhagræði í för með sér fyrir þessar stofnanir í formi aukins kostnaðar og lengri fjarveru starfsmanna.

„Tökum dæmi um ung hjón á landsbyggðinni með nýfætt barn. Þegar það velur sér búsetu kemur það til með velta fyrir sér þeirri þjónustu sem er í boði og sú staðreynd að ef eitthvað alvarlegt kemur upp á þá sé barnið lengra frá lækniþjónustu hlýtur að vega þungt.“

- Viðmælandi á landsbyggðinni

Menning Áhrif

Menning

- Í dag eru menningarmál á landsbyggðinni, sérstaklega þau sem rekin eru í viðskiptalegum tilgangi, afskaplega háð góðum flugsamgöngum. Menningarstofnanir á landsbyggðinni eru í miklu samstarfi við sambærilegar stofnanir á höfuðborgarsvæðinu og nýta bæði þjónustu þeirra og mannafla. Greiðar flugsamgöngur gera menningarsamfélaginu á landsbyggðinni kleyft að framkvæma meira en ella.
- Menningarlíf á landsbyggðinni nýtur líka góðs af því að eiga auðvelt með að ferðast til höfuðborgarsvæðisins. Tónlistarmenn, leikarar, rithöfundar og annað listafólk njóta góðs af því að geta sótt innblástur, þjálfun og tækifæri til höfuðborgarsvæðisins. Menningarsamfélag sem ekki er í góðum tengslum við sér stærra samfélag verður lítið og einangrað.
- Með greiðum flugsamgöngum færast landsbyggðin nær höfuðborgarsvæðinu sem gerir það auðveldara fyrir íbúa þess að sækja menningarviðburði út á land.
- Það er hluti af lífsgæðum um land allt að geta sótt menningarviðburði, sýningar og fleira þess háttar með tiltölulega einföldum hætti. Í því sambandi er gott að hafa í huga að stofnanir eins og Þjóðleikhúsið og Sinfóníuhljómsveit Íslands reka sína starfsemi í Reykjavík en sinna öllum landsmönnum.



Heimild: KPMG

Menntun

- Háskólar og aðrar menntastofnanir á landsbyggðinni njóta góðs af greiðum flugsamgöngum sem bæta aðgengi þeirra að höfuðborgarsvæðinu og því menntasamfélagi sem þar hefur verið byggt upp. Kennarar á landsbyggðinni eru, starfs síns vegna, gjarnan á ferðinni og sækja námskeið, ráðstefnur, fyrirlestra og aðra þjónustu til höfuðborgarinnar. Þetta á sérstaklega við um prófessora og aðra kennara á háskólastigi.
- Á höfuðborgarsvæðinu hefur verið byggð upp ýmiskonar sérhæfð aðstaða, s.s. rannsóknaraðstaða, sem ætlað er að þjóna öllu landinu. Þetta hefur verið gert á svipuðum forsendum og hjá heilbrigðisþjónustunni, þ.e. af hagkvæmnisástæðum. Núverandi fyrirkomulag gengur upp vegna greiðra samgangna og þá aðallega fyrir tilstilli flugs.
- Komi innanlandsflug til með að færast til Keflavíkur mun menntastofnunum reynast erfiðara að sækja fagfólk til höfuðborgarinnar og þá sérstaklega í styttri ferðir, s.s. gestakennslu, á ráðstefnur eða í staka fyrirlestra. Jafnframt kemur kostnaðurinn við slíkt til með að aukast af ástæðum sem áður hafa verið nefndar.
- Að sama skapi verður aðgengi menntasamfélagsins að áðurnefndri aðstöðu verra sem gerir rannsóknarstarfi á landsbyggðinni erfiðara um vik.



Heimild: KPMG

Stjórnsýsla Áhrif

Stjórnsýsla

- Eins og áður hefur verið komið að hefur stjórnsýsla á landinu verið byggð að miklu leyti á höfuðborgarsvæðinu þótt tilraunir hafi verið gerðar til að flytja einstaka stofnanir og starfsemi á landsbyggðina. Hagræði hefur verið náð fram í stjórnsýslunni með þessu fyrirkomulagi þar sem ekki er þörf á að halda úti öngum hennar á landsbyggðinni. Sveitarfélög og aðrar opinberar stofnanir á landsbyggðinni sækja því mikið á höfuðborgarsvæðið, hvort sem er í opinberum erindagjörðum eða til að sækja sér þjónustu.
- Núverandi skipulag byggir þannig á greiðum flugsamgöngum og því að forsvarsmenn þessara stofnanna komist með tiltölulega litlum fyrirvara og erfiði til höfuðborgarsvæðisins.
- Verði innanlandsflug flutt til Keflavíkur verður því bæði orðið tímafrekara og kostnaðarsamara fyrir opinberar stofnanir á landsbyggðinni að senda starfsmenn til höfuðborgarinnar og þannig verður þeim gert erfiðara að sinna störfum sínum og skyldum. Aðgengi landsbyggðarinnar að stjórnsýslunni er þannig orðið verri.
- Verði af flutningunum er í raun kominn forsendubrestur í núverandi skipulag og vafalaust munu þær kröfur verða háværari að opinber þjónusta verði í auknu mæli aðgengileg á landsbyggðinni.



Heimild: KPMG

Rekstur fyrirtækja

Áhrif

Rekstur

- Fyrirtæki á landsbyggðinni, sérstaklega millistór og stór fyrirtæki, og stjórnendur þeirra nýta sér mikið innanlandsflugið og góðar samgöngur til Reykjavíkur. Á höfuðborgarsvæðinu hefur byggst upp margvísleg sérhæfð þjónusta, s.s. fjármála- og ráðgjafþjónusta, sem ekki er að finna annarsstaðar ásamt því sem innflutningur á vörum á sér stað í Reykjavík, svo eitthvað sé nefnt.
- Að sama skapi hefur stjórnsýsla, eins og áður hefur verið nefnt, að miklu leyti verið byggð upp á höfuðborgarsvæðinu og fyrirtæki eru oft á tíðum í miklum samskiptum við opinberar stofnanir.
- Með greiðum flugsamgöngum frá landsbyggðinni til höfuðborgarsvæðisins er rekstrargrundvöllur fyrirtækja úti á landi bættur og þeim gert auðveldara að sinna starfsemi sinni. Slíkt er atvinnuskapandi sem aftur leiðir til aukinnar búsetu á landsbyggðinni eða a.m.k. minni fólksfækkunar.
- Ef innanlandsflug flyst til Keflavíkur er rekstrarkostnaður fyrirtækja á landsbyggðinni aukinn ásamt því sem fyrirtækin missa starfsmenn lengur frá vinnu sökum aukins ferðatíma. Með minni flugtíðni aukast líkur á að flugtími henti ekki til fundarhalds eða annarra þeirra erinda sem starfsmenn fyrirtækjanna sækja og möguleikar á dagsferðum minnka. Ef fyrirtæki þurfa orðið að borga gistingu á höfuðborgarsvæðinu eykst kostnaðurinn við ferðina enn frekar og tíminn sem starfsmaðurinn er frá lengist.
- Ef aðgengi fyrirtækja á landsbyggðinni að höfuðborgarsvæðinu versnar mikið getur það leitt til fækkunar fyrirtækja úti á landi eða tilfærslu höfuðstöðva frá landsbyggðinni. Við það færast störf frá landsbyggðinni, í sumum tilfellum hátekjustörf, sem kemur niður á útsvarstekjum sveitafélaga.

- Nokkuð hefur verið rætt um að hagræði gæti falist í flutningunum fyrir þau fyrirtæki á landsbyggðinni sem eiga oft erindi erlendis, þ.e. að betra sé fyrir þau að fljúga beint til Keflavíkur. Í þessu samhengi hafa sjávarútvegsfyrirtæki iðulega verið nefnd. Það var álit viðmælenda KPMG að í raun myndi ekkert hagræði felast í slíku. Ef svo ætti að vera þyrfti að samræma flugáætlun í innanlandsflugi og til áfangastaða starfsmanna fyrirtækjanna erlendis. Í dag er ýmist verið að fljúga út eða koma heim á tímum sem falla utan hefðbundinnar innanlandsáætlunar svo allar líkur eru á að starfsmenn þurfi að gista eina nótt á öðrum hvorum legnum. Jafnvel þótt slíkt sé ekki tilfellið þá eiga starfsmenn fyrirtækjanna iðulega erindi á staði þar sem tengifluga er þörf og þá væri aðeins verið að færa þörfina á gistinótt frá Íslandi og eitthvert út í heim á meðan beðið er eftir tengiflugi. Það litla hagræði, ef nokkuð, sem fælist í þessu myndi ávalt bíða lægri hlut gagnvart því óhagræði sem fylgir verri samgöngum til höfuðborgarsvæðisins.

„Það er ekki bara Ísland sem er undir, heimurinn er undir. Ef við getum ekki haldið úti rekstri hér þá er ekkert sjálfsagt að við flytjum höfuðstöðvarnar til Reykjavíkur. Af hverju ekki að flytja þær til Evrópu?“

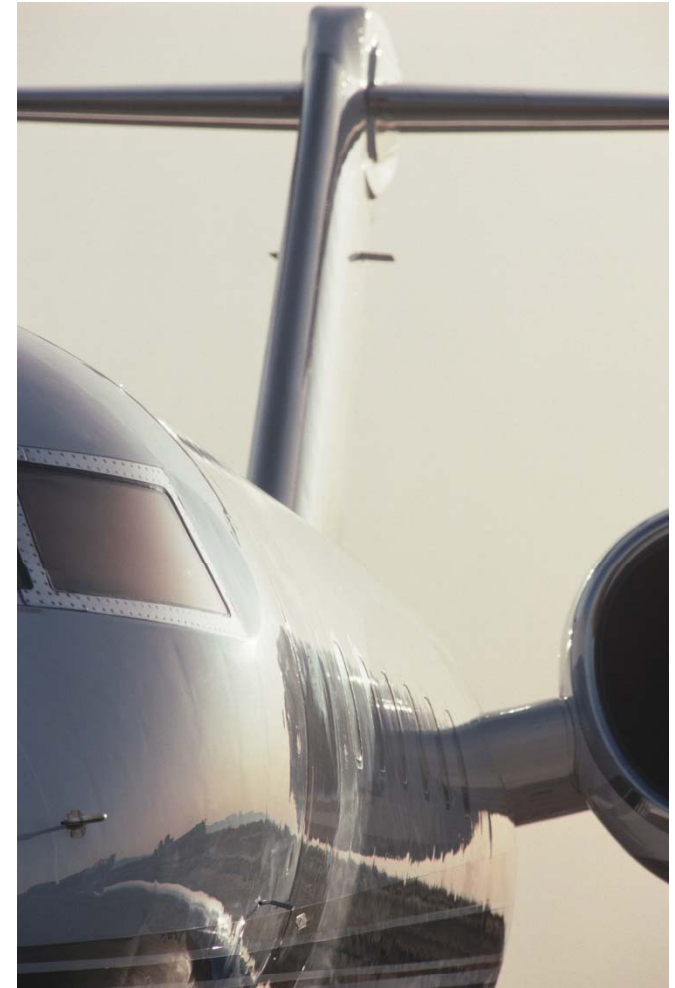
- Stjórnandi fyrirtækis á landsbyggðinni

Rekstur fyrirtækja

Áhrif

Ferðaþjónusta

- Nokkur óvissa ríkir um þau áhrif sem flutningur innanlandsflugs til Keflavíkur hefði á ferðaþjónustuna sem felst annars vegar í þjónustu við innlenda ferðamenn og hins vegar í þjónustu við erlenda ferðamenn.
- Líklegt er að ferðaþjónusta í tengslum við innlenda ferðamenn myndi verða fyrir skaða þar sem búið er að auka ferðatíma og kostnað sem nemur ferðinni frá Reykjavík til Keflavíkur, t.d. yrði ferðaþjónusta sem stílar inn á dagsferðir gert erfiðara um vik.
- Á móti kemur að ákveðin tækifæri myndast varðandi erlenda ferðamenn. Ef hægt væri að byggja ferðaþjónustu við erlenda ferðamenn upp á því að fljúga þeim beint eftir að þeir lenda í Keflavík og út á land þá mætti auka straum erlendra ferðamanna á landsbyggðinni.
- Óvissa ríkir þó um hvort erlendir ferðamenn kæmu til með að nýta sér þetta þar sem stór hluti þeirra sækir í Reykjavík og höfuðborgarsvæðið á einhverjum hluta ferðar sinnar.
- Einnig ríkir óvissa um hvort kostirnir nái að vega upp gallana, þ.e. hvort aukinn straumur erlendra ferðamanna nái að vega upp samdrátt í innlendra ferðamennsku.



Heimild: KPMG

Búseta

- Gott aðgengi að mikilvægri þjónustu getur haft mikið um það að segja hvar fólk velur sér að búa. Núverandi uppbygging heilbrigðiskerfis, stjórnsýslu og annarra nauðsynlegra þátta hefur falið í sér samþjöppun þar sem mikið er horft til höfuðborgarsvæðisins. Slík kerfi ganga upp þar sem íbúar á landsbyggðinni eru flestir í 2-3 klst. fjarlægð frá þjónustunni. Þeir eru flestir innan við 2 klst. að koma sér á næsta flugvöll og mest 1 klst. að fljúga til Reykjavíkur.
- Í dag getur fólk valið sér búsetu á landsbyggðinni með meira öryggi en áður, þökk sé m.a. góðum flugsamgöngum til Reykjavíkur og þeirrar nauðsynlegru þjónustu sem þar er að finna.
- Íbúar á landsbyggðinni hafa aldrei verið fleiri en þeir eru í dag. Það er því ekki síður mikilvægt nú en áður að halda uppi þjónustu við landsbyggðina.
- Ef innanlandsflug yrði fært til Keflavíkur væri búið að færa landsbyggðina fjær mikilvægri þjónustu sem því nemur. Slíkt hefði í för með sér aukinn kostnað farþega af landsbyggðinni og tímafrekari ferðalög. Fyrir þá sem þurfa á bráðaaðstoð LSH að halda felur þetta í sér aukna hættu því búið er að auka tímann sem líður áður en viðkomandi kemst undir læknishendur um allt að klukkustund. Með auknum kostnaði, meiri áhættu og lakari þjónustu verður líklegra að fólk kjósi að haga búsetu sinni öðruvísi og það gæti ýtt undir fólksfækkun á landsbyggðinni.

Lífsgæði

- Góðar flugsamgöngur milli landsbyggðar og höfuðborgar eru mikilvægur þáttur í að halda uppi lífsgæðum í landinu. Eðli málsins samkvæmt býr landsbyggðin ekki yfir því framboði af þjónustu, menningu og viðburðum ýmiskonar sem höfuðborgin og nærliggjandi bæjarfélög gera, en bæði geta þessir þættir auðgað líf fólks og veitt því aukin tækifæri. Með núverandi fyrirkomulagi er landsbyggðin það nálægt höfuðborginni að þetta kemur ekki að sök. Vanhagi fólk um tiltekna þjónustu eða vilji það sækja tiltekna viðburði í höfuðborginni er því leiðin tiltölulega greið.
- Komi innanlandsflug til með að flytjast til Keflavíkur verður, líkt og áður hefur fram komið, landsbyggðin færð fjær höfuðborginni sem því nemur. Landsbyggðarfólk verður lengra frá þessum þjónustubáttum, hinum ýmsu menningarviðburðum og öðru því sem flokka má sem auknum lífsgæðum þeim er felast í nálægð við höfuðborgina og þann þéttbýliskjarna sem suðvesturhorn landsins er. Þannig geta skertar samgöngur skapað tilfinningu fyrir einangrun, öryggisleysi og dregið úr lífsgæðum á landsbyggðinni.



cutting through complexity™

© 2012 KPMG ehf. á Íslandi er aðili að alþjóðlegu neti KPMG, samtökum sjálfstæðra fyrirtækja sem aðild eiga að KPMG International Cooperative (“KPMG International”), svissnesku samvinnufélagi. Allur réttur áskilinn.

Nafn, kennimark og “cutting through complexity” eru skráð vörumerki KPMG International Cooperative (“KPMG International”).