

„Beint flug er næs“

Svæðisbundin áhrif millilandaflugs frá Akureyri

PÓRODDUR BJARNASON, prófessor í félagsfræði við Háskóla Íslands
og rannsóknaprófessor í byggðafræði við Háskólann á Akureyri

JÓN ÞORVALDUR HEIÐARSSON, hagfræðingur og lektor

við viðskiptafræðideild Háskólans á Akureyri

GUÐNÝ RÓS JÓNSDÓTTIR, MA nemi í félagsfræði við Háskóla Íslands

ÚTDRÁTTUR: Flugsamgöngur hafa mikil áhrif á efnahagslega, pólitíska og menningarlega stöðu einstakra samfélaga. Á síðustu áratugum hefur fyrirkomulag flugs hefðbundinna flugfélaga um stóra tengiflugvelli skapað margvísleg sóknarfæri fyrir beint flug óhefðbundinna flugfélaga. Á Íslandi hefur millilandaflug um Keflavíkurlugvöll og rekstrarlíkan Icelandair valdið umtalsverðum ójöfnuði milli landshluta í aðgengi að utanlandsferðum og hvatt til opnunar fleiri gátta inn í landið. Hér er fjörutíu ára saga millilandaflugs um Akureyrarflugvöll rakin í ljósi þróunar farþegaflugs á Vesturlöndum og mat lagt á áhrif einstakra flugfélaga. Niðurstöður sýna að slíkt flug hefur dregið verulega úr ójöfnuði í utanlandsferðum og aukið lífsgæði íbúanna. Um þriðjungur Akureyringa ferðaðist milli landa með Niceair á tíu mánaða tímabili 2022–23 og flugið jók einnig lífsgæði þeirra sem ekki nýttu sér það. Annars staðar á Norðurlandi eystra stuðlaði flug Niceair einnig að auknum utanlandsferðum og hafði nokkur áhrif á lífsgæði en áhrifin voru lítil á Norðurlandi vestra og Austurlandi. Flug Niceair til Kaupmannahafnar og Tenerife sýndi að heimamarkaðurinn á Norðurlandi eystra getur staðið undir reglubundnu millilandaflugi allan ársins hring en ferðir erlendra ferðamanna eru nauðsynlegar til að tryggja ásættanlega sætanýtingu á öllum leggjum. Að lokum er lagt heildarmat á samfélagsleg áhrif og framtíðarhorfur millilandaflugs um Akureyrarflugvöll.

LYKILORÐ: Millilandaflug – samfélagsáhrif – Norðurland

ABSTRACT: Air travel has significant economic, political, and cultural effects on communities. Over the past decades, the centralization of traditional airlines at major hub airports has created various new opportunities for direct flights by other types of airlines. In Iceland, international flights through Keflavik Airport and the business model of Icelandair have resulted in considerable inequality in international travel between regions and spurred calls for more gateways into the country. In this paper, the forty-year history of international flights at Akureyri Airport is traced in the context of the development of passenger flights in Western countries, and the impact of different airlines is assessed. Results show that such flights have significantly reduced inequality in international travel and improved local quality of life. About one-third of Akureyri residents traveled internationally with Niceair over ten months in 2022–23, and the flights also improved the quality of life for those who did not travel. Niceair also contributed to increased international travel elsewhere in Northeast Iceland and had some impact on the quality of life, but the effects were negligible in Northwest and East Iceland. Niceair flights to Copenhagen and Tenerife demonstrated that the local market in Northeast Iceland can support regular international flights all year round, but foreign tourists are necessary to ensure acceptable load factors on all legs. Finally, the societal impact and future prospects of international flights through Akureyri Airport are assessed.

KEYWORDS: International flights – Social Impact – Northern Iceland

Inngangur

Flugsamgöngur líkt og önnur samgöngukerfi endurspeгла og endurskapa í sífellu efnahagsleg, pólitísk og menningarleg valdatengsl einstakra samfélaga. Uppnefni á borð við útnára, útkjálka, útskækil, hundsross eða krummaskuð endurspeгла þannig margþætta jaðarsetningu lítilla byggðarlaga sem eru fjarri valdastöðum innan lands eða utan. Á síðustu öld gegndi innanlandsflugið um Reykjavíkflugvöll lykilhlutverki í því að treysta borgina í sessi sem þjónustu- og valdamiðstöð fyrir landið allt og efla miðstöðvar einstakra landshluta sem voru með reglulegum flugsamgöngum í seilingarfjarlægð frá miðborginni. Með sama hætti gjörbreytti millilandaflugið um Keflavíkflugvöll stöðu borgarinnar gagnvart ýmsum helstu stórborgum Vesturlanda og varð þegar fram liðu stundir mun mikilvægara en innanlandsflugið sem tengdi höfuðborgina við minni staði um land allt.

Stofnæðar farþegaflugsins liggja á milli stórra alþjóðaflugvalla sem yfirleitt eru heimaflugvellir stórborganna og þaðan liggja ótal leiðir til minni svæðisbundinna flugvalla minni borga og bæja. Stóru hefðbundnu flugfélögin starfrækja viðamikil kerfi mönduls-og-teina (e. *hub-and-spokes*) þar sem möndlar stórra alþjóðaflugvalla tengjast endastöðvum svæðisbundinna flugvalla (De Neufville, 2008; Reynolds-Feighan, 2000). Möndlar einstakra kerfa eru yfirleitt tengdir saman með tíðum ferðum stórra farþegaþotna en flug til svæðisbundinna flugvalla er gjarnan með minni skráfuflugvélum stóru flugfélaganna og samstarfs- eða undirfélaganna þeirra.

Yfirleitt ríkir hörð samkeppni á flugleiðum milli stórra flugvalla og flugverð er því oft mjög hagstætt, en verðlagning flugferða til svæðisbundinna flugvalla miðaðist fremur við samkeppnina við akstur á sömu leið og greiðsluvilja farþega í viðskiptaerindum (Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003). Þótt slík kerfi geri fólki í vinnuferðum á vegum fyrirtækja eða stofnana kleift að komast hratt og örugglega milli staða (Zeigler o.fl., 2017) skapa þau því jafnframt verulegan ójöfnuð í hreyfanleika almennings á mismunandi svæðum.

Á síðari árum hefur þetta fyrirkomulag þó víða riðlast með tilkomu lággjaldaflugfélaga og ferðaþjónustuflygfélaga sem séð hafa viðskiptatækifæri í ódýru flugi heimafólks og borgarbúa um litla flugvelli með stórum farþegaþotum (Alderighi o.fl., 2012; Dobruszkes, 2013; Pantazis og Leifner, 2006). Tilkoma flugrekstraraðila sem leigja farþegaþotur með eða án áhafnar, viðhalds og trygginga hefur jafnframt skapað ný tækifæri fyrir litil svæðisbundin flugfélög með auknum aðskilnaði á eignarhaldi flugvéla, rekstri þeirra og skipulagi áætlunarflugs (Chabiera, 2021). Þannig hafa skipast ný tækifæri fyrir frumkvöðla í heimabyggð til að bjóða upp á áætlunarflug á forsendum heimafólks án þess að fjárfesta í flugvélum, sinna viðhaldi þeirra, þjálfa áhafnir eða uppfylla strangar kröfur sem gerðar eru til flugrekstraraðila.

Á Íslandi hafa langar akstursfjarlægðir til Keflavíkurflugvallar, skortur á samkeppni í innanlandsflugi til Reykjavíkurflugvallar og slakar tengingar milli flugvallanna tveggja leitt af sér verulegan ójöfnuð í tækifærum landsmanna til utanlandsferða og möguleikum ferðaþjónustunnar sem heilsáratvinnugreinar eftir landsvæðum. Fjörutíu ára saga millilandaflugs um Akureyrarflugvöll endurspeglar í senn langtímabreytingar og síbreytilegar aðstæður á alþjóðlegum flugmarkaði. Jafnframt varpar hún ljósi á tækifæri og hindranir nærsamfélaga í hnattvæddum heimi þar sem ófullnægjandi flugsamgöngur jafngilda efnahagslegri, pólitískri og menningarlegri jaðarsetningu.

Í þessari rannsókn verður fjallað um sögu millilandaflugs um Akureyrarflugvöll og áhrif þess á ójöfnuð í utanlandsferðum. Í fyrsta lagi verður fjallað um þróun farþegaflugs á Íslandi í ljósi laga og reglna, skipulags flugvalla og rekstrar flugfélaga á Vesturlöndum. Í öðru lagi verður saga millilandaflugs frá Akureyrarflugvelli rakin frá upphafi og fjöldi farþega áætlaður 1993–2022. Í þriðja lagi verður lagt mat á áhrif millilandaflugsins frá Akureyri á hlutfallslegan ójöfnuð í utanlandsferðum milli landshluta. Í fjórða lagi verður upptökusvæði millilandaflugs frá Akureyri, uppruni og áfangastaðir flugfarþega og sætanýting metin á grundvelli reynslunnar af millilandaflugi Niceair frá Akureyri 2022–2023. Að lokum verður lagt heildarmat á samfélagsleg áhrif og framtíðarhorfur millilandaflugs um Akureyrarflugvöll í ljósi alþjóðlegra rannsókna á þessu sviði.

Uppbygging og þróun farþegaflugs

Hefðbundin flugfélög

Hefðbundin flugfélög (e. *traditional airlines*) eða heildarþjónustuflygfélög (e. *full service carriers*) tóku á sig mynd á þriðja og fjórða áratug síðustu aldar (Reynolds-Feighan, 1998). Þótt flugfélög í Bandaríkjunum væru einkarekin, úthlutuðu stjórnvöld flugleyfum til einstakra áfangastaða og ákvörðuðu verð á flugmiðum með tilliti til áætlaðs kostnaðar og hæfilegs hagnaðar flugfélaganna (Wilson og Klovers, 2020). Samkeppni milli bandarískra flugfélaga var því takmörkuð og snerist fyrst og fremst um að veita sem besta þjónustu fyrir fast verð á tiltekinni flugleið. Í Evrópu voru stærstu flugfélögin hins vegar flest í ríkiseigu líkt og aðrir helstu samgönguinnviðir landanna (Ramos-Pérez og Sánchez-Hernández, 2013; Reynolds-Feighan, 1998). Stærð flugfélaganna réðist að verulegu leyti af stærð og styrk viðkomandi landa og hagsmunir ríkjanna réðu miklu um skipulag og verðlagningu þjónustunnar. Leiðakerfi ríkisflugfélaganna byggði í flestum tilvikum á geislum innanlandsflugs frá höfuðborginni til borga og bæja og millilandaflugi til annarra landa samkvæmt tvíhliða samningum viðkomandi ríkja um tíðni ferða og verðlagningu flugmiða.

Á Íslandi bar þróun farþegaflugsins talsverðan keim af bæði bandarísku og evrópsku fyrirkomulagi. Icelandair er helsta flugfélag landsins og hefur starfað óslitið frá því á fjórða áratug síðustu aldar. Það er þannig að stofni til sama félagið og Flugfélag Akureyrar sem stofnað var 1937, varð Flugfélag Íslands 1940, sameinaðist Loftleiðum 1973 undir nafninu Flugleiðir innanlands en Icelandair á erlendum vettvangi, yfirtók Flugfélag Norðurlands og endurstofnaði Flugfélag Íslands sem félag um innanlandsflug 1997, breytti nafni þess í Air Iceland Connect 2017 og yfirtók það að nýju árið 2021. Icelandair hefur frá upphafi verið einkafyrirtæki sem þó hefur jafnan getað reitt sig á stuðning íslenska ríkisins.

Innanlands hefur félagið frá upphafi tengt helstu byggðakjarna í öðrum landslutum við höfuðborgina og lengst af verið laust við samkeppni frá öðrum flugfélögum. Þó var hörð samkeppni í innanlandsfluginu milli Flugfélags Íslands og Loftleiða í átta ár eftir síðari heimsstyrjöld, en henni lauk snögglega þegar stjórnvöld veittu Flugfélagi Íslands sérleyfi á helstu flugleiðum innanlands árið 1952 (Jakob F. Ásgeirsson, 2009). Loftleiðir hröktust þannig af innanlandsmarkaði en með því hófst jafnframt mikil og vaxandi samkeppni í millilandaflugi þar sem Flugfélag Íslands flaug til Kaupmannahafnar og síðar fleiri borga í Norður-Evrópu en Loftleiðir urðu brautryðjendur í ódýru flugi milli Evrópu og Norður-Ameríku með tengiflugi um Keflavíkflugvöll. Árið 1973 stóðu íslensk stjórnvöld að sameiningu Flugfélags Íslands og Loftleiða undir merkjum Flugleiða innanlands en Icelandair á alþjóðlegum flugmarkaði og hefur það félag haft yfirburðastöðu í farþegaflugi á Íslandi allar götur síðan.

Afnám hafta í farþegaflugi

Árið 1978 hættu bandarísk stjórnvöld afskiptum af áfangastöðum og verðlagningu flugfélaga og næstu áratuginu hurfu fjölmörg hefðbundin bandarísk flugfélög af sjónarsviðinu í harðri samkeppni um verð fremur en þjónustu (Reynolds-Feighan, 2010b; Wilson og Klovers, 2020). Í Evrópu voru höft á flugstarfsemi einnig afnumin og flest ríkisflugfélög einkavædd á árunum 1992–1997 (Ramos-Pérez og Sánchez-Hernández, 2013; Reynolds-Feighan, 2001, 2010a). Einstaka fyrrum ríkisflugfélög fór í þrot en fleiri runnu inn í stórar samstæður flugfélaga sem starfræktu þau áfram sem sérstök vörumerki. Á árunum 1997–2000 urðu jafnframt til alþjóðleg bandalög hefðbundinna bandarískra og evrópskra flugfélaga ásamt flugfélögum í öðrum heimsálfum (Nolan o.fl., 2001).

Í þessum umhleyplingum í kjölfar afnáms hafta þróaðist leiðarkerfi margra hefðbundinna flugfélaga frá flóknu neti beinna flugleiða milli einstakra staða yfir í „möndul-og-teina“ kerfi (e. *hub and spokes*) þar flugið var skipulagt um eina flugmiðstöð eða möndul með teinum til fjölmörgra áfangastaða (De Neufville, 2008; Reynolds-Feighan, 2000; Derudder o.fl., 2007). Með því að samræma komu- og brottfarartíma gátu flugfarþegar þannig komist í bylgjum milli áfangastaða innan hvers kerfis og milli kerfa með flugi milli slíkra möndla. Í Norður-Ameríku kom hvert flugfélag sér upp mörgum samtengdum möndlum þvert yfir heimsálfuna en í Evrópu þróaðust leiðakerfi margra fyrrum ríkisflugfélaga frá geislum út frá einstökum höfuðborgum yfir í möndul-og-teina kerfi að bandarískri fyrirmynd.

Þótt Icelandair hafi komið fram á sjónarsviðið árið 1973 var leiðarkerfi Loftleiða milli Evrópu og Bandaríkjanna þó í raun rekið samhliða leiðakerfi Flugfélags Ísland til Evrópu allt þar til Flugstöð Leifs Eiríkssonar tók til starfa árið 1987 (Arnþór Gunnarsson, 2018). Með nýrri flugstöð sem reist var af hinu opinbera, fjölgun ferða og samræmingu landingar- og brottfarartíma gat Icelandair tekið upp nýtt mönduls-og-teinakerfi í millilandafluginu og þannig boðið upp á fjölbreytt tengiflug um Keflavíkflugvöll milli fjölmargra borga í Evrópu annars vegar og í Bandaríkjunum hins vegar.

Árið 1997 voru höft á flugstarfsemi að fullu afnumin á evrópska efnahagssvæðinu. Í aðdraganda þess var Flugfélag Norðurlands sameinað innanlandsdeild Flugleiða í endurstofnuðu Flugfélagi Íslands. Þetta dótturfélag Icelandair átti í kjölfarið í harðri samkeppni við Íslandsflug í innanlandsflugi frá Reykjavík til Akureyrar, Egilsstaða, Ísafjarðar og Vestmannaeyja en þeirri samkeppni lauk með fullum sigri Flugfélags Íslands þremur árum síðar. Árið 2017 var Flugfélag Íslands endurnefnt Air Iceland Connect en það félag rann fjórum árum síðar aftur inn í Icelandair. Líkt og á tímum sérleyfa og hafta í farþegaflugi starfa nú tvö lítil sjálfstæð flugfélög (Flugfélagið Ernir og Norlandair) sem stunda reglubundið áætlunarflug með litlum skráfuvélum til smærri staða sem Icelandair sinnir ekki.

Vöxtur lággjaldaflugfélaga

Á síðustu áratugum hafa lággjaldaflugfélög vaxið hratt og ógnað hefðbundnum flugfélögum með afar ódýru flugi á fjölförnum flugleiðum. Þótt rekja megi vöxt lággjaldaflugfélaga til afnáms hafta í farþegaflugi og ósveigjanleika möndla-og-teina kerfa hefðbundinna flugfélaga er saga þeirra tals-

vert lengri. Ódýrt tengiflug Loftleiða yfir Atlantshafið á sjöunda áratugnum hafði þannig ákveðin einkenni lággjaldaflugs og á svipuðum tíma komu fram ferðapjónustuflygfélög í Evrópu sem seldu beint flug til vinsælla ferðamannastaða sem hluta af ferðapökkum með gistingu og stundum uppihaldi (Papatheodorou og Lei, 2006). Þessi flygfélög lágmörkuðu kostnað með þéttri sætaskipan og mikilli sætanýtingu, óreglulegum flugtímum og flugi um minni og ódýrari flygvelli, auk þess sem auglýsinga- og bókunarkostnaður við flugið sem slíkt var í lágmarki.

Fyrsta eiginlega lággjaldaflygfélagið Southwest hóf starfsemi í Bandaríkjunum árið 1971, sjö árum áður en höft á flygstarfsemi voru afnumin þar í landi (de Neufville, 2008). Southwest var aðeins með eina flygvélagarð í rekstri og einfaldaði þannig bæði þjálfun og bókanir flygáhafna og umsýslu og viðhald flygvélaflotans, jafnframt því sem flygfélagið leyfði farþegum sjálfum að velja sér sæti á einu farrými og bauð aðeins upp á takmarkaða þjónustu um borð gegn greiðslu. Með afnámi hafta vestan hafs og austan fjölgaði slíkum lággjaldaflygfélögum þó til mikilla muna og má þar auk Southwest til dæmis nefna JetBlue, Spirit og Frontier í Norður-Ameríku og Ryanair, Easyjet og Wizz í Evrópu.

Lággjaldaflygfélögin hafa haft mikil áhrif á skipulag, verðlagningu og þjónustu annarra flygfélaga á Vesturlöndum (Alderighi o.fl., 2012; Dobruszkes, 2013; Pantazis og Leifner, 2006). Samstæður evrópskra flygfélaga hafa meðal annars brugðist við þeirri samkeppni með því að stofna sín eigin lággjaldaflygfélög en einnig hafa ýmis ferðapjónustufyrirtæki stofnað sín eigin lággjaldaflygfélög og selja farmiða ýmist sem hluta af ferðapökkum eða sem stök sæti í áætlunarflygi. Flyg ferðapjónustuflygfélaga eru þó oft óregluleg og árstíðabundin eftir markaðsaðstæðum á hverjum stað og hverjum tíma. Vegna mikillar samkeppni við önnur hefðbundin flygfélög og margvísleg óhefðbundin flygfélög hefur þjónusta hefðbundinna flygfélaga breyst verulega og merking hugtaksins „heilðarþjónustuflygfélag“ orðið óljósara. Á almennu farrými hafa þægindi minnkað og verð lækkað til að bregðast við samkeppni lággjaldaflygfélaga (Alderighi o.fl., 2012) en um leið hafa mörg hefðbundin flygfélög lagt aukna áherslu á hágæðaþjónustu á viðskiptafarrými í samkeppni við önnur slík flygfélög og einkapötur.

Aðskilnaður eignarhalds, rekstrar og farþegaflugs

Á síðari árum hefur skipulag og rekstur flygfélaga einnig orðið flóknara með auknum aðskilnaði á eignarhaldi flygvéla, rekstri þeirra og notkun í farþegaflugi. Þannig hafa orðið til allmörg stórfyrirtæki sem leigja farþegaþotur til annarra aðila, ýmist með svonefndri „þurrleigu“ (e. *dry lease*) til lengri tíma án áhafnar, viðhalds eða trygginga eða „votleigu“ (e. *wet lease*) til skemmri tíma með öllu inniföldu. Áætlunarflug sumra flygfélaga er að hluta eða jafnvel öllu leyti byggt á flygvélum í þurrleigu eða votleigu og fyrirtæki sem ekki eru með flygrekstrarleyfi geta leigt flygvélar og markaðssett flygferðir í eigin nafni. Mörg nýstofnuð flygfélög og lítil svæðisbundin flygfélög hafa notfært sér þann sveigjanleika sem felst í þurrleigu eða votleigu flygvéla, enda er umtalsverð óhagkvæmni fólgin í umsýslu, viðhaldi og mönnun fáeinna eða jafnvel aðeins einnar flygvélar í áætlunarflygi (Chabiera, 2021).

Þessi aðskilnaður eignarhalds, reksturs og notkunar hefur skapað ákveðna óvissu um merkingu hugtaksins „flygfélag“ og hvernig skilgreina eigi fyrirtæki sem ekki hafa flygrekstrarleyfi en selja flygmiða undir eigin nafni með flygvélum sem engu að síður eru merktar og málaðar í litum félagsins og þjónað af áhöfn í búningum þess. Í almennri umræðu hér á landi hafa slík fyrirtæki stundum verið kölluð „ferðaskipuleggjendur“ (Eiður Guðnason, 2011), „ferðasalar“ (Samkeppniseftirlitið, 2011), „ferðaskrifstofur“ (Elsa María Guðlaugs Drífudóttir, 2023) „gerviflygfélög“ eða „miðasöluaðilar“ (Hafsteinn Pálsson 2012). Hins vegar er hugtakið „flygfélag“ ekki skilgreint í íslenskum lögum um loftferðir (2022/80) þótt strangar kröfur séu gerðar til flygrekenda. Samfélagsleg áhrif farþegaflugs eru að flestu leyti þau sömu, óháð því hvort flygvélarnar eru í eigu og umsýslu þriðja aðila og því verður hugtakið „flygfélag“ hér notað í víðari merkingu, óháð því hvort fyrirtækið teljist flygrekstraraðili í skilningi laga.

Íslensku lággjaldaflugfélögin Iceland Express (2003–2012), Wow (2012–2019) og Play (2019–) hafa leigt farþegaflugvélar frá ýmsum erlendum flugrekstraraðilum þótt Wow og Play hafi jafnframt haft íslensk flugrekstrarleyfi. Slíkt fyrirkomulag hefur gert félögunum kleift að halda úti mun viðtækari starfsemi en ef þau hefðu þurft að fjárfesta í eigin flugvélaflota. Í því er þó talsverð áhætta fólgin eins og sjá má af gjaldþroti Astaeus Airlines sem flaug fyrir Iceland Express árið 2011 og riftun Avolon á leigusamningum við Wow vegna vanefnda árið 2018. Bæði félögin lentu í miklum vandræðum með að finna annan flugrekanda og fóru í þrot innan árs. Þá fór norðlenska flugfélagið Niceair í þrot vorið 2023 vegna vanefnda flugrekstraraðilans HiFly eins og síðar verður rakið.

Samfélagsleg áhrif flugsamgangna

Áhrif flugvalla og flugfélaga

Farþegaflug og önnur flugstarfsemi tengist aukinni framleiðni, hærri tekjum, meiri neyslu, aukinni einkafjárfestingu, auknum viðskiptum og fólksfjölgun á áhrifasvæðum flugvalla (Cattaneo o.fl., 2023; Florida, o.fl., 2015; Tvester, 2017; Wu o.fl., 2020; Özcan, 2014). Þetta samband er þó ekki einfalt þar sem auknar flugsamgöngur geta einnig endurspeglad jákvæða samfélagsþróun og framboð á flugi þannig bæði verið orsök og afleiðing aukinnar eftirspurnar eftir flugi. Betri flugsamgöngur ýta undir hagvöxt, fólksfjölgun og aukna ferðaþjónustu en slíkur vöxtur stuðlar einnig að aukningu í flugsamgöngum (Bai og Wu, 2022; Mazzola o.fl., 2022; Pot og Koster, 2022). Slík jákvæð tengsl eru missterk eftir löndum og milli flugvalla innan einstakra landa (Allroggen og Malina, 2014; Breidenbach, 2020; Pot og Koster, 2022).

Auk beinna áhrifa á efnahagslíf, atvinnu og mannfjöldapróun geta ódýrar og greiðar flugsamgöngur aukið lífsgæði fólks á margvíslegan hátt (Baxter o.fl., 2021; Halpern og Bräthen 2011; Smyth o.fl., 2012; Wu o.fl., 2020). Með þeim skapast fleiri möguleikar á orlofs- og skemmtiferðum og samskiptum við vini og ættingja í fjarlægum byggðarlögum, auk þess sem margvísleg þjónustusókn verður auðveldari. Þá geta flugsamgöngur skipt miklu máli fyrir viðgang háskólasamfélaga í dreifðari byggðum, bæði hvað varðar hreyfanleika háskólanema (Cattaneo o.fl., 2016) og starfsfólk háskólastofnana (Solvoll og Hanssen, 2018). Loks geta flugsamgöngur unnið gegn þeirri ímynd að dreifbýl svæði séu afskekkt og einangruð og þannig haft jákvæð áhrif á menningu og sjálfsmynd íbúanna (Baxter o.fl., 2021; Smyth o.fl., 2012). Víða um heim veita stjórnvöld flugfélögum því fjárhagslegan styrk til að halda uppi flugi til fámennari og afskekktari byggðarlaga eða niðurgreiða fargjöld flugfarþega (Fageda o.fl., 2018; Pita o.fl., 2014; Wittman o.fl., 2016).

Tveir af hverjum þremur evrópskum flugvöllum eru litlir flugvellir með innan við milljón farþega á ári en þeir þjóna þó aðeins 4% flugfarþega álfunnar (Redondi o.fl., 2013). Farþegaflug frá svæðisbundnum flugvöllum styttr ferðatíma verulega og fjölgar ferðum til og frá byggðarlögum á áhrifasvæði þeirra. Þannig áætla Redondi o.fl. (2013) að ferðatími til og frá dreifbýlum svæðum á Norðurlöndunum og í Suður-Evrópu myndi aukast um allt að 40% ef allt flug legðist af um evrópska flugvelli með færri en milljón farþega á ári. Slíkir flugvellir eru þó oft óhagkvæmir í rekstri þar sem fastur kostnaður við starfsemi þeirra dreifist á færri flug en kostnaður við rekstur stórra flugvalla. Í Noregi niðurgreiða þannig til dæmis fjórir stærstu flugvellirnir rekstur hinna 42 flugvallanna í flugvallakerfi Avinor (Adler o.fl., 2013).

Litlir svæðisbundnir flugvellir eru oft jaðarsettir í neti tengiflugs hefðbundinna flugfélaga sem í mörgum tilvikum bjóða aðeins flug með litlum eða meðalstórum skrófuvélum til næsta stærri flugvallar. Verðlagning slíkra flugferða miðaðist oft við samkeppnina við akstur á sömu leið og greiðsluvilja farþega í viðskiptaerindum (Halpern og Bräthen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003). Flug á svæðisbundna flugvelli er þannig að jafnaði talsvert dýrara en flug milli stærri flugvalla, að teknu tilliti til flugvélategunda, vegalengda og sætanýtingar (Gillen og Hazledine, 2015). Þótt afnám hafta og aukin samkeppni í flugrekstri hafi víða leitt til aukinnar tíðni flugs og lægra verðs á fjölfarnari flugleiðum hefur hún í sumum tilvikum leitt til minni tíðni flugs og hækkandi verðs, einkum á fáfarnari flugleiðum sem aðeins eitt flugfélag sinnir (Lian, 2010; Reynolds-Feighan,

2000).

Viðskiptamódel ólíkra flugfélaga hafa jafnframt mismunandi áhrif á einstaka samfélagshópa (Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003). Dýrt tengiflug hefðbundinna flugfélaga er ekki valkostur fyrir margar fjölskyldur í orlofsferðum en það getur engu að síður verið afar mikilvægt fyrir vinnuferðir á vegum fyrirtækja eða stofnana. Stakar ferðir í leiguflugi á vegum orlofsflugfélaga geta á hinn bóginn aukið lífsgæði almennings án þess að nýtast til vinnuferða. Flug lággjaldaflugfélaga geta gagnast ýmsum hópum á fjölförnum leiðum milli tiltekinnna staða en þau geta líka grafið undan tengiflugi og þannig skert möguleika á að nýta sér möndul og teina hefðbundinna flugfélaga (Zeigler o.fl., 2017).

Hvort sem stór flugfélög teljast til hefðbundinna flugfélaga, lággjaldaflugfélaga eða ferðaþjónustuflygfélaga eru þau almennt stórfyrirtæki fjarri vettvangi sem meta arðsemi tiltekinnna flugleiða á móti ýmsum öðrum möguleikum í flugheiminum. Óskir heimafólks vega þess vegna ekki alltaf þungt í ákvörðunum um áfangastaði eða flugáætlanir. Allmörg dæmi eru því um að einstaklingar og fyrirtæki á tilteknum svæðum hafi stofnað lítil svæðisbundin flugfélög sem bjóða upp á áætlunarflug til stærri borga og stundum árstíðabundið flug til vinsælla sumarleyfisstaða (Chabiera, 2021; Þóroddur Bjarnason o.fl., 2023). Slík félög byggja á sveigjanleika og þekkingu á heimamarkaðnum í samkeppni sinni við stærðarhagkvæmni stærri félaganna sem oft fljúga frá stærri, fjarlægari flugvöllum. Þau geta þannig boðið upp á flug á leiðum sem eru ekki umstangsins virði fyrir stærri félög og aðlagð flugáætlanir sínar að þörfum samfélagsins hverju sinni.

Rekstur svæðisbundinna flugfélaga er oft í járnnum og samkeppnin við tengiflug hefðbundinna flugfélaga og beint flug lággjaldaflughyrirtækja reynist mörgum erfið (Chabiera, 2021). Þau eru því oft skammlíf og verða ýmist gjaldþrota eða eru keypt upp af stærri flugfélögum innan fárra ára, en önnur vaxa hratt og yfirgefa að lokum heimamarkaðinn. Tilkomumesta dæmið um slíkan vöxt svæðisbundins flugfélags er líklega saga Ryanair, stærsta flugfélags Evrópu, sem árið 1985 hóf áætlunarflug með einni lítilli skrufuvél milli smáborgarinnar Waterford á suðurströnd Írlands og Gatwick flugvallar í London (Ganesh, 2022). Ýmis svæðisbundin flugfélög í Evrópu hafa þó árum saman verið með eina eða tvær flugvélar í áætlunarflugi (Þóroddur Bjarnason o.fl., 2023).

Jaðarsetning byggðarlaga fjarri Keflavíkurlflugvelli

Umsvif millilandaflugs um Keflavíkurlflugvöll eru afar mikil í samanburði við mannfjölda á Íslandi og hafa margfaldast með fjölbreyttari flugstarfsemi, aukinni samkeppni og lægra verði á flugmiðum. Árið 2022 komu 2,3 milljónir flugfarþega til landsins um Keflavíkurlflugvöll og tæplega átta hundruð þúsund skiptifarþegar til viðbótar höfðu viðdvöl á flugvöllinum (Isavia, 2023b). Það ár voru farnar ríflega 66 þúsund flugferðir milli flugvallarins og 188 áfangastaða í Evrópu og Bandaríkjunum (Ferðamálastofa, 2023). Auk íslenska lággjaldaflugfélagsins Play flaug á þriðja tug erlendra flugfélaga um Keflavíkurlflugvöll árið 2023, þar á meðal ýmis hefðbundin bandarísk og evrópsk flugfélög, lággjaldaflugfélög, flugfélög í eigum stærri ferðaþjónustufyrirtækja og svæðisbundin flugfélög litlu nágrannalandanna Færeyja og Grænlands (Isavia, 2023a). Ícelandair ber engu að síður höfuð og herðar yfir önnur flugfélög með meirihluta allra flugferða um Keflavíkurlflugvöll (Ferðamálastofa, 2023).

Ólíkt möndul-og-teina kerfi Ícelandair á Keflavíkurlflugvelli er innanlandsflug félagsins um Reykjavíkurlflugvöll skipulagt með geislum út frá höfuðborginni að hætti evrópskra ríkisflugfélaga á síðustu öld. Komu- og brottfarartímar á Reykjavíkurlflugvelli eru ekki samræmdir þar sem innanlandsvélar Ícelandair fljúga á víxl til Akureyrar, Egilsstaða og Ísafjarðar auk Grænlands og litlu flugfélögin Ernir og Norlandair sem fljúga til smærri áfangastaða víða um land fá ekki leyfi til farþegaafgreiðslu í flugstöð Ícelandair á Reykjavíkurlflugvelli. Líkt og annars staðar þar sem hefðbundin flugfélög sitja ein að flugi til svæðisbundinna flugvalla (Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003) er innanlandsflugið gjarnan dýrasti hluti utanlandsferða fyrir íbúa fjarri suðvesturhorninu. Verð á 30–45 mínútna flugi með fullbókaðri skrufuflugvél til

Reykjavík er þannig oft svipað eða jafnvel hærra en 3–4 klukkustunda flug með lággjaldaflugfélagi frá Keflavík til Evrópu.

Tengingar innanlandsflugsins við millilandaflugið eru jafnframt lítt skipulagðar, tímafrekar og kostnaðarsamar. Fyrstu innanlandsvélnar lenda of seint á Reykjavíkflugvelli til að hægt sé að nýta morgunflug frá Keflavíkflugvelli og það er undir hælinn lagt hvort komufarþegar síðdegis geti náð síðasta innanlandsflugi dagsins. Þá er engin bein flugrúta milli Reykjavíkflugvallar og Keflavíkflugvallar og ekki er hægt að senda innritaðan farangur á milli þeirra. Icelandair hefur raunar annað slagið boðið upp á tengiflug milli Akureyrar og Keflavíkflugvallar, en með því skilyrði að flogið sé áfram til útlanda með Icelandair. Því er ekki hægt að nýta ódýrari kosti í millilandafluginu og verðlagning tengiflugsins hefur verið með svipuðum hætti og á öðrum flugleiðum innanlands.

Þetta skipulag flugsamgangna hefur jaðarsett svæðisbundna flugvelli og íbúa annarra landshluta hvað millilandaflug varðar. Þar sem Keflavíkflugvöllur er nánast eina gátt millilandaflugs er ferðaþjónusta á suðvesturhorni landsins mun umfangsmeiri en í öðrum landshlutum, alþjóðleg samskipti stofnana og fyrirtækja eru þar einfaldari og ódýrari og almenningi bjóðast mun betri tækifæri til að ferðast milli landa í tengslum við vinnu, nám, frístundir og heimsóknir vina og ættingja. Þótt jákvæðra áhrifa millilandaflugsins gæti um land allt eykur staðsetning Keflavíkflugvallar jafnframt forskot suðvesturhornsins gagnvart öðrum landshlutum. Akureyri og Egilsstaðir eru til dæmis ívið nær meginlandi Evrópu en Keflavík en ferðatíminn er samt 1–2 sólarhringum lengri og kostnaður mun meiri.

Frá árinu 1982 hafa fjölmargar tilraunir verið gerðar til að koma á beinu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll eins og nánar verður rakið í þessari grein. Í stefnumótandi byggðaaætlun 2022–2036 er lögð áhersla á uppbyggingu millilandaflugs frá Akureyri og Egilsstöðum (Alþingi, 2022). Í því skyni býður Isavia flugfélögum verulegan afslátt af farþegagjöldum á Akureyrarflugvelli fyrstu þrjú árin og Flugþróunarsjóður veitir flugfélögum styrki til að markaðssetja millilandaflug um flugvöllinn (Isavia, 2023c). Lítið hefur hins vegar verið vitað um heimamarkaðinn fyrir millilandaflug frá Akureyri eða umfang ójöfnuðar í utanlandsferðum íbúa Norður- og Austurlands gagnvart íbúum á suðvesturhorni landsins eða í öðrum landshlutum.

Aðferðir og gögn

Þessi rannsókn byggir á gögnum verkefnisins *Samfélagsleg áhrif af millilandaflugi á Norðurlandi eystra* sem unnið var með styrk frá Rannsóknasjóði Háskóla Íslands (#92156) og Uppbyggingarsjóði Norðurlands eystra. Upplýsingar um fjölda farþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll eru fengnar úr Flugtölum Isavia fyrir árin 1993–2022 (Isavia, 2023b), en upplýsingar um þá aðila sem stóðu að millilandaflugi á þessu tímabili eru byggðar á greiningu staðar- og landsbláða sem aðgengileg eru á timarit.is.

Vegna þessa verkefnis var könnun um ferðamáta innanlands og millilandaflug lögð fyrir netþanel Félagsvísindastofnunar sem byggist á tilviljunarúrtaki úr þjóðskrá. Meðal annars var spurt um búsetu, fjölda utanlandsferða frá Keflavíkflugvelli, Akureyrarflugvelli og með öðrum hætti og svarendur á Norður- og Austurlandi voru spurðir hvort beint millilandaflug frá Akureyrarflugvelli hefði aukið lífsgæði þeirra. Gagnaöflun hófst 7. júní 2023 og lauk 4. júlí 2023. Alls bárust 4.392 svör frá fólki 18 ára og eldra á landinu öllu sem samþykkt hafði að taka þátt í netkönnunum á vegum stofnunarinnar og var svarhlutfall 49,3%.

Upplýsingar um starfsemi Niceair byggjast á viðtölum við forráðamenn félagsins, upplýsingum úr farþegaskrá og könnun á vegum verkefnisins. Skrifstofa Niceair lét rannsakendum í té gagnaskrá með ónafngreinanlegum upplýsingum úr farþegaskrá fyrir allan starfstíma félagsins júní 2022 – apríl 2023. Í skránni voru upplýsingar um 24.994 ferðir 12.262 einstaklinga. Fyrir hverja ferð kom fram kyn, aldur og þjóðerni allra farþega. Jafnframt hafði búseta farþeganna verið flokkuð í tíu flokka. Þá kom fram í skránni í hvaða mánuði og hvaða leið viðkomandi farþegi flaug. Jafnframt kom fram hversu oft viðkomandi farþegi flaug samtals með Niceair og þannig var einnig hægt að skoða samsetningu farþegahópsins án tillits til ferðafjölda.

Vorið 2023 lögðu rannsakendur loks stutta spurningalistar fyrir farþega í flugi Niceair frá Akureyri til Kaupmannahafnar og Tenerife. Meðal annars var spurt um þjóðerni, búsetu, endanlegan áfangastað og hvort um tengiflug væri að ræða. Áhöfnin dreifði spurningalistunum til farþega og safnaði útfylltum spurningalistum í lok flugs. Upphaflega var stefnt að því að leggja spurningalistana fyrir með reglulegu millibili til ársloka 2023 en fyrirlögninni lauk þegar Niceair hætti starfsemi. Fyrir tilviljun söfnuðust nákvæmlega 600 útfylltir spurningalistar á tímabilinu 21. febrúar – 2. apríl 2023.

Niðurstöður

Millilandaflug um Akureyrarflugvöll

Millilandaflug í leiguflugi frá Akureyrarflugvelli hófst á vegum Ferðaskrifstofu Akureyrar haustið 1982 með “beinu flugi” með Flugleiðum til Amsterdam, Kaupmannahafnar og Mallorca og stuttri millilendingu á Keflavíkurflugvelli. Ýmsar ferðaskrifstofur buðu sambærilegar ferðir frá Akureyri næstu árin, og sumarið 1986 bauð Arnarflug þýskum ferðamönnum jafnframt upp á flug frá Hamborg til Akureyrar um Keflavíkurflugvöll.

Á níunda áratugnum var reglulega rætt um nauðsyn þess að koma á reglubundnu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Flugleiðir flugu raunar nokkrar áætlunarferðir til Kaupmannahafnar sumarið 1983 en ekki varð framhald á þeirri starfsemi. Hins vegar fékk Flugfélag Norðurlands sérleyfi á flugi milli Akureyrar og Keflavíkur 1989 og starfrækti slíkt tengiflug við millilandaflugið næstu árin.

Loks tókst að koma á reglubundnu farþegaflugi milli Akureyrar og Zürich sumarið 1990 á vegum svissnesku ferðaskrifstofunnar Saga Reisen og belgíska flugfélagsins Trans European Airways (TEA). Fyrsta flugið lenti á Akureyrarflugvelli 8. júlí 1990 og við hátíðlega athöfn að viðstöddum samgönguráðherra gaf forseti bæjarstjórnar flugvél TEA nafnið *City of Akureyri*. Þetta vikulega áætlunarflug var starfrækt næstu sex árin, en Flugleiðir tóku við flugrekstrinum eftir að TEA varð gjaldþrota síðla árs 1991. Vélar Flugleiða millilentu þó í vaxandi mæli í Keflavík og innanlandsflugið var stundum notað til að koma farþegum til Akureyrar. Sumarið 1996 var flugið frá Zürich að mestu um Keflavíkurflugvöll og erlendum ferðamönnum hafði fækkað verulega, og í kjölfarið lagðist þetta flug alfarið af.

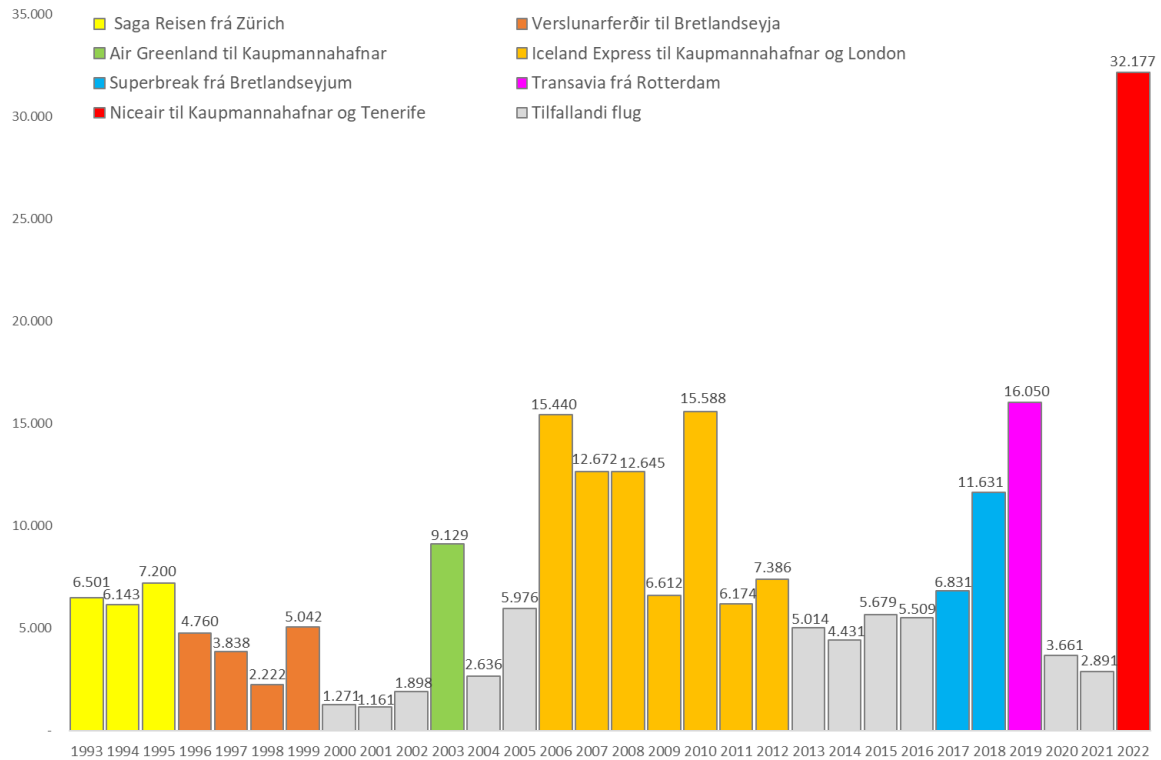
Mynd 1 sýnir fjölda farþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll samkvæmt Flugtölum Isavia (2023b), en þær ná aðeins frá árinu 1993 og greina ekki milli farþega í áætlunarflugi öðru tilfallandi flugi. Á myndinni eru millilandaflug helstu aðila auðkennt en annað tilfallandi millilandaflug átti sér stað allt tímabilið.

Eins og sjá má fóru 6–7 þúsund millilandafarþegar um Akureyrarflugvöll ár hvert meðan á flug Saga Reisen stóð. Eftir að því skeiði lauk var aðeins um leiguflug að ræða en boðið var upp á verslunarferðir í beinu flugi frá Akureyri á hverju hausti á árunum 1988–1996. Sú flugstarfsemi náði hámarki haustið 1995 þegar farnar voru samtals tíu ferðir frá Akureyri til Cork og Dublin á Írlandi, Newcastle á Norður-Englandi og Edinborgar og Glasgow í Skotlandi. Það ár fóru 7.200 farþegar um Akureyrarflugvöll og var það met ekki jafnað næstu tíu árin. Haustið 1999 bauð Íslandsflug jafnframt upp á vikulegar menningar- og verslunarferðir til Dublin frá Akureyrarflugvelli.

Athygli vekur að ákveðin ládeyða var í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll um síðustu aldamót, um það leyti sem samkeppni í innanlandsflugi lagðist einnig af. Það kann að skýrast að hluta til af nokkuð erfiðum tímum í sögu Akureyrar þar sem atvinnustarfsemi Sambands íslenskra samvinnufélaga (SÍS) og Kaupfélags Eyfirðinga (KEA) hafði lagst af og fólksfjölgun hafði verið lítil í nokkur ár í röð.

Í apríl 2003 hóf Air Greenland reglubundið áætlunarflug tvisvar í viku milli Akureyrar og Kaupmannahafnar. Stefnt var að flugi allt árið en Air Greenland sneri sér þó að öðrum verkefnum í desember sama ár. Þremur árum síðar hóf Iceland Express beint flug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar á sumrin og stóð það flug næstu sjö árin eða allt þar til Iceland Express varð gjaldþrota í árslok 2012. Efnahagshrunið haustið 2008 hafði umtalsverð áhrif á fjölda farþega sumarið eftir og síðustu tvö árin sem Iceland Express starfaði voru fyrirætlanir um áframhaldandi flug frá Akureyri

Mynd 1. Fjöldi komu- og brottfarafarþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll 1993 – 2022



ýmist kynntar eða slegið á frest. Þótt flugfélagið Wow tæki við þrotabúi Iceland Express varð ekki framhald á þessu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Millilandaflug um Akureyrarflugvöll náði níu þúsund farþegum árið sem Air Greenland flaug til Kaupmannahafnar og allt að 15 þúsund farþegum á hápunkti Iceland Express.

Á árunum 2017–2019 skipulagði ferðaskrifstofan Superbreak vetrarferðir til Akureyrar tvisvar í viku frá ýmsum borgum í Bretlandi. Superbreak varð gjaldþrota 2019 en sama ár hóf ferðaskrifstofan Voight Travel reglubundið millilandaflug á sumrin milli Akureyrar og Rotterdam í samstarfi við Transavia. Umferð um Akureyrarflugvöll jókst að nýju með tilkomu Superbreak og Voigt Travel og árið 2019 var hún ívið meiri en áratug fyrir þegar Iceland Express flaug reglubundið milli Akureyrar og Kaupmannahafnar.

Millilandaflug um Akureyrarflugvöll lá að mestu niðri í Covid faraldrinum 2020–2021 en jókst að nýju að honum loknum. Sumarið 2022 hóf norðlenska flugfélagið Niceair beint flug til Kaupmannahafnar og Tenerife allan ársins hring og flug Transavia á vegum Voigt Travel hófst að nýju. Umferð um Akureyrarflugvöll náði því nýjum hæðum árið 2022 þegar 32 þúsund farþegar fóru um Akureyrarflugvöll, eða ríflega tvöfalt fleiri en nokkurt annað ár í sögu flugvallarins.

Í ársbyrjun 2023 stefndi því í mjög mikið framboð af reglubundnu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Niceair stefndi að auknu flugframboði með beinu flugi til Alicante, Düsseldorf, Kaupmannahafnar og London, Transavia hugðist áfram að fljúga fyrir Voigt Travel frá Rotterdam, þýska flugfélagið Condor stefndi að flugi frá Frankfurt og svissneska flugfélagið Edelweiss ætlaði að fljúga frá Zürich. Vorið 2023 varð Niceair hins vegar gjaldþrota og Condor frestaði áætlunum sínum um flug til Akureyrar og Egilsstaða, og því varð aðeins úr flugi Edelweiss um Zürich og Transavia um Rotterdam sumarið 2023. Sumarið 2023 tilkynnti Easyjet hins vegar um fyrirhugað beint flug milli Akureyrar og London veturinn 2023–2024 og á sama tímabili boðaði Icelandair enn á ný tengiflug frá Akureyri í tengslum við millilandaflug félagsins um Keflavíkflugvöll. Þær vendingar eru þó utan tímaramma þessarar rannsóknar.

Áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll árið 2023

Tafla 1 sýnir yfirlit um utanlandsferðir fólks í einstökum landshlutum síðustu tólf mánuðina áður en könnunin var gerð í júní og júlí 2023. Þar kemur fram að fjórir af hverjum fimm svarendum fóru a.m.k. einu sinni til útlanda á síðustu tólf mánuðum og meðaltal utanlandsferða var rétt um tvær ferðir á hvern svarenda.

Þó kemur fram talsverður landshlutamunur í þessu sambandi. Þannig höfðu aðeins 17% íbúa höfuðborgarsvæðisins og 22% Akureyringa ekkert farið til útlanda á síðustu 12 mánuðum en 27–32% íbúa á öðrum svæðum. Ákveðin tilhneiging er til þess að þetta hlutfall hækki með aukinni fjarlægð frá Keflavík en þó munar aðeins fimm prósentustigum á Suðvestursvæðinu sem er í seilingarfjarlægð frá Keflavíkurflugvelli og Austurlandi sem er fjærst honum.

TAFLA 1. Utanlandsferðir íbúa á Íslandi síðustu 12 mánuði (2022–2023) samkvæmt könnun á vegum Félagsvísindastofnunar

	Engar utan- landsferðir	Flug frá Keflavík	Flug frá Akureyri	Ferja frá Seyðisfirði	Utanlands- ferðir alls
<i>Norður- og Austurland:</i>					
Norðurland vestra	31%	1,1	0,1	0,1	1,4
Akureyri	22%	1,1	0,7	0,1	1,9
Norðurland eystra annað	28%	1,1	0,3	0,2	1,6
Austurland	32%	1,0	0,1	0,5	1,6
<i>Önnur búseta:</i>					
Höfuðborgarsvæðið	17%	2,3	0,0	0,1	2,4
Suðvestursvæðið	27%	1,7	0,1	0,1	1,9
Önnur landsvæði	28%	1,5	0,0	0,3	1,9
Samtals	21%	2,0	0,1	0,1	2,2
<i>Marktäknipróf</i>	<i>X²: 91,0(6)</i>	<i>F: 46,9(6)</i>	<i>F: 82,6(6)</i>	<i>F: 2,8(6)</i>	<i>F: 18,3 (6)</i>
<i>p. <</i>		<i>0,001</i>	<i>0,001</i>	<i>0,01</i>	<i>0,001</i>

Hins vegar er skýr munur á meðalfjölda utanlandsferða um Keflavíkurflugvöll eftir fjarlægðum. Hæst er meðaltalið 2,3 ferðir á höfuðborgarsvæðinu, þá 1,7 ferðir á Suðvestursvæðinu og 1,5 ferð annars staðar á Suðurlandi, Vesturlandi og á Vestfjörðum. Á Norður- og Austurlandi fóru íbúar hins vegar aðeins 1,0–1,1 ferð til útlanda um Keflavíkurflugvöll og er óverulegur munur milli einstakra svæða. Akureyringar nálgast þannig landsmeðaltalið með 1,9 utanlandsferðir á ári líkt og íbúar á Suðvestursvæðinu, samanborið við 2,4 ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins.

Tafla 2 sýnir mat íbúa á Norður- og Austurlandi á því hvort beint millilandaflug frá Akureyri hafi aukið lífsgæði þeirra. Svo sem vænta mátti voru þau sem höfðu nýtt sér slíkt flug líklegri til að telja það hafa aukið lífsgæði sín. Engu að síður var rúmur helmingur þeirra sem ekki hafði nýtt sér slíkt flug frekar eða mjög sammála því að flugið hefði aukið lífsgæði þeirra. Hæst var það hlutfall 60% meðal Akureyringa sem ekki höfðu flogið frá Akureyri en lægst 38% meðal íbúa á Norðurlandi vestra.

Meðal þeirra sem flogið höfðu frá Akureyri á síðustu tólf mánuðum voru hins vegar 83% frekar eða mjög sammála því að slíkt flug hefði aukið lífsgæði þeirra. Óverulegur munur var á slíku mati flugfarþega um Akureyrarflugvöll eftir svæðum en hins vegar voru mun færri ósammála þessu á Akureyri en á öðrum svæðum.

Tafla 2. Mat íbúa á Norður- og Austurlandi á því hvort beint millilandaflug frá Akureyri hafi aukið lífsgæði þeirra samkvæmt könnun á vegum Félagsvísindastofnunar 2023

	Mjög ósammála	Frekar ósammála	Hvorki né	Frekar sammála	Mjög sammála
<i>Flugu ekki frá Akureyri:</i>					
Norðurland vestra	10%	0%	52%	16%	22%
Akureyri	11%	1%	28%	18%	42%
Norðurland eystra annað	9%	1%	36%	19%	36%
Austurland	13%	5%	31%	33%	19%
Samtals	11%	2%	36%	22%	30%
<i>Kíkvaðrat (df): 48,7(12), p. < 0,001</i>					
<i>Flugu frá Akureyri:</i>					
Norðurland vestra	17%	0%	0%	0%	83%
Akureyri	7%	0%	10%	3%	81%
Norðurland eystra annað	12%	2%	6%	18%	62%
Austurland	14%	0%	0%	43%	43%
Samtals	9%	0%	8%	10%	73%
<i>Kíkvaðrat (df): 105,9(12), p. < 0,001</i>					

Saga og starfsemi Niceair

Í ársbyrjun 2022 var Niceair stofnað um áætlunarflug frá Akureyri til London, Kaupmannahafnar og Tenerife. Hluthafar voru fjölmargir einstaklingar og fyrirtæki á Norðurlandi og var markmið þess að efla ferðaþjónustu á svæðinu og bjóða heimafólki upp á borgarferðir og sólarlandaferðir í beinu flugi, auk tengiflugs um stóra alþjóðaflugvelli í Bretlandi og Danmörku. Félagið lagði mikla áherslu á tengsl við nærsamfélagið og að sögn forstjórans Þorvaldar Lúðvíks Sigurjónssonar voru 25 starfsmenn þess búsettir á Akureyri þegar mest var. Flugáhafnir voru ráðnar samkvæmt íslenskum kjarasamningum og voru að stórum hluta íslenskar til að félagið væri hluti daglegs lífs í nærsamfélaginu.

Niceair var ekki með eigið flugrekstrarleyfi en var með 150 sæta Airbus A319 þotu í votleigu til þriggja ára hjá HiFly Malta. Samningurinn við HiFly sem gerður var í lok Covid var félaginu afar hagstæður en aðeins var greitt fyrir flognar stundir að uppfylltu tilteknu lágmarki í hverjum mánuði. HiFly var þó ekki eigandi vélarinnar heldur leigði hana í þurrleigu hjá írsku félaginu Avolon.

Upphafleg rekstraráætlun gerði að sögn forstjórans ráð fyrir 60% sætanýtingu í fimm millilandaflugum á viku; tvisvar í viku til Kaupmannahafnar og London og einu sinni í viku til Tenerife árið um kring. Fjárbörð fyrstu tvö árin var áætluð 7-800 milljónir en aðeins tókst að safna 350 milljónum króna í hlutafé áður en starfsemin hófst. Félagið var því vanfjármagnað frá upphafi og fremur illa í stakk búíð til að standa af sér áföll.

Fyrsta flug Niceair frá Akureyri var til Kaupmannahafnar 2. júní 2023 en flugið til London Stanssted stöðvaðist strax í fyrstu vikunni þar sem flugrekstaraðilinn HiFly Malta hafði ekki fullnægjandi leyfi til flugs milli Íslands og Bretlands. Hins vegar var flogið til Kaupmannahafnar og Tenerife samkvæmt upphaflegri áætlun, auk þess sem boðið var upp á stakar ferðir frá Akureyri til Berlínar og Edinborgar um haustið. Jafnframt flaug vél Niceair leiguflug fyrir Greenland Air, Play og fleiri flugfélög og ferðaskrifstofurnar Aventura, Heimsferðir, Tripical og Verdi seldu pakkaferðir með félaginu. Áætlanir voru um flug til Alicante á Spáni og Düsseldorf í Þýskalandi sumarið 2023, auk þess sem áfram var stefnt að því að hefja flug til Bretlands.

Flugáætlun vetrarins gekk samkvæmt áætlun og aðeins varð einu sinni seinkun á flugi vegna af-takaveðurs og rauðrar viðvörðunar um land allt. Hins vegar var reksturinn þungur yfir vetrarmánuðina og sögusagnir um yfirvofandi gjaldþrot félagsins drógu að líkindum úr bókunum fyrstu mánuði árs-

ins 2023. Að sögn forstjóra félagsins gerði áætlun ársins 2023 ráð fyrir jafnvægi í rekstri og tekjum upp á um 2,6 milljarða króna. Horfur félagsins voru taldar jákvæðar vegna veikingu dollarans, lækkandi olíuverðs, hækkandi verðs á flugi og mikilli spurn eftir leiguflugi.

Niceair fékk þó sviplegan endi vorið 2023. Við komu flugvélar Niceair til Kastrup flugvallar þann 30. mars 2023 var áhöfninni tilkynnt skriflega að Avolon hefði rift þurrleigusamningnum um vélina vegna vanefnda HiFly Malta og vélin yrði því samstundis gerð upptæk (Jacobsen, 2023). Öllu flugi Niceair var í kjölfarið aflýst og árangurslausar tilraunir gerðar til að endurheimta vélina með beinum samningi við Avolon eða leigja aðra vél í hennar stað. Í lok apríl var öllu starfsfólki Niceair sagt upp og félagið lýst gjaldþrota í maí 2023.

Millilandaflug Niceair samkvæmt farþegaskrá

Alls voru farþegar Niceair 24.994 talsins, 18.718 á sjö mánaða starfstíma ársins 2022 en 6.276 á fyrstu fjórum mánuðum ársins 2023. Þar af ferðuðust 79% milli Akureyrar og Kaupmannahafnar, 16% til og frá Tenerife og 5% fóru í borgarferðir til Edinborgar og Berlínar í haustið 2022. Alls voru 11.874 einstaklingar á bak við þennan fjölda farþega og meðalfjöldi leggja var því 2,1 eða sem samsvarar rétt rúmlega ferðalagi fram og til baka. Dreifingin er þó mjög skökk þar sem einstaka viðskiptavinir fóru margar ferðir. Þannig flugu 20% farþega aðeins einn legg, 66% tvo leggi en 2% sex eða fleiri leggi.

Tafla 3 sýnir meðaltöl sætanýtingar milli Akureyrar annars vegar og Kaupmannahafnar og Tenerife hins vegar. Hér ber þess þó að gæta að aðeins 125 sæti af 150 sætum Airbus A-319 vélarinnar voru í boði í Tenerife fluginu til að tryggja fullnægjandi drægni.

Tafla 3. Sætanýting í flugi Niceair eftir áfangastöðum, tímabilum og flugdögum samkvæmt farþegaskrá

	AEY-CPH	CPH-AEY	AEY-TFS	TFS-AEY	Alls
<i>Sætanýting eftir tímabilum:</i>					
Júní – ágúst 2022	74%	72%	64%	60%	70%
September – desember 2022	61%	63%	68%	62%	63%
Janúar – apríl 2023	52%	50%	58%	64%	54%
<i>Sætanýting eftir flugdögum:</i>					
Miðvikudagar	---	---	63%	61%	62%
Fimmtudagar	68%	51%	---	---	60%
Sunnudagar	56%	71%	---	---	64%
Samtals	62%	61%	63%	61%	62%

Að jafnaði var sætanýtingin 62% en hún var þó mismunandi eftir áfangastöðum og tímabilum. Þannig var sætanýting í Kaupmannahafnarflugi Niceair 72–74% sumarið 2022 en aðeins 50–52% fyrstu þrjú mánuði ársins 2023. Sætanýting í Tenerife fluginu var jafnari en þó dró úr ferðum frá Akureyri til Tenerife fyrstu þrjú mánuði ársins 2023. Hér kann að hafa skipt máli að snemma árs 2023 gengu háværar sögur um rekstrarerfiðleika Niceair og líklegt má telja að það hafi dregið úr vilja fólks til að nýta sér flugið.

Af töflu 3 má einnig sjá að sætanýting í Kaupmannahafnarfluginu var meiri á leið til Kaupmannahafnar á fimmtudögum (68%) og frá Kaupmannahöfn á sunnudögum (71%) en í fluginu til baka (51–56%). Þetta kann að skýrast af því að helgarferðir heimafólk frá Akureyri til Kaupmannahafnar hafi verið umtalsvert fleiri en helgarferðir erlendra ferðamanna til Akureyrar.

Tafla 4. Búseta einstaklinga sem ferðuðust með Niceair samkvæmt farþegaskrá

	Íbúafjöldi 1.1.2023	Farþegafjöldi (einstaklingar)	Hlutfall af farþegum	Hlutfall af íbúum
Norðurland vestra	7.432	179	2%	2%
Akureyri	19.893	6.453	54%	32%
Eyjafjörður annað	6.698	1.189	10%	18%
Norðurland eystra annað	5.201	791	7%	15%
Austurland	11.227	438	4%	4%
Annað innanlands	337.307	384	3%	0%
Erlendis	---	2.440	21%	---
Samtals	387.758	11.874	100%	3%

Tafla 4 sýnir búsetu þeirra einstaklinga sem ferðuðust með Niceair á tímabilinu júní 2022 – apríl 2023. Af tæplega tólf þúsund einstaklingum voru rúmlega sex þúsund búsett á Akureyri eða 54% þeirra sem ferðuðust með Niceair á líftíma þess. Fólk búsett erlendis voru 21% allra sem ferðuðust með félaginu.

Fjöldi einstaklinga frá einstökum svæðum á Norður- og Austurlandi endurspeglar að hluta til mannfjölda, en um helmingur allra íbúa Norðurlands er búsettur á Akureyri. Þegar farþegafjöldinn er umreiknaður sem hlutfall af íbúafjölda kemur í ljós að þeir 6.453 Akureyringar sem flugu einn eða fleiri leggi með Niceair samsvara þriðjungnum allra íbúa á Akureyri. Farþegar búsettir annars staðar í Eyjafirði eða annars staðar á Norðurlandi eystra samsvara 15–18% íbúa þeirra svæða.

Hins vegar virðist upptökusvæði Niceair ekki hafa náð að neinu marki vestur fyrir Öxnadalshéiði eða austur fyrir Möðrudalsöræfi. Þeir 179 íbúar Norðurlands vestra sem flugu með Niceair samsvara aðeins 2% íbúafjölda landshlutans og þeir 438 Austurlendingar sem flugu með félaginu samsvara aðeins 4% íbúa Austurlands. Farþegar frá öllum öðrum landshlutum voru 384 talsins og samsvarar það um 0,1% annarra landsmanna.

Tafla 5. Búseta og ríkisfang farþega Niceair samkvæmt farþegaskrá

	Fjöldi	Hlutfall til/frá Kaupmannahöfn	Hlutfall til/frá Tenerife	Búsett á Íslandi
<i>Ríkisfang</i>				
Ísland	22.365	87%	98%	88%
Danmörk	1.016	5%	0%	25%
Önnur Norðurlönd	470	2%	0%	32%
Vestur-Evrópa annað	375	2%	0%	45%
Austur-Evrópa	493	2%	1%	58%
Suður-Evrópa	146	1%	1%	64%
Önnur lönd	129	1%	0%	63%
Samtals	24.994	100%	100%	81%

Tafla 5 sýnir búsetu og ríkisfang farþega Niceair samkvæmt farþegaskrá. Eins og við mátti búast er talsverður munur á búsetu farþega í Kaupmannahafnarfluginu annars vegar og Tenerife fluginu hins vegar. Um 13% farþega í Kaupmannahafnarfluginu voru með erlent ríkisfang, þar af voru 5% Danir en 2% ríkisborgarar annarra Norðurlanda. Hins vegar voru aðeins tvö prósent farþega í Tenerife fluginu með erlent ríkisfang, enda var það flug einkum ætlað heimafólki á leið í sólina.

Athygli vekur að margir þeirra erlendu ríkisborgara sem flugu með Niceair voru búsettir á Íslandi. Það átti við fjórðung danskra farþega, þriðjung farþega frá öðrum Norðurlöndunum, og nærri helming til tveggja af hverjum þremur erlendum ríkisborgurum frá öðrum löndum. Yfirgnæfandi meirihluti flugfarþega Niceair voru því ekki erlendir ferðamenn í venjulegum skilningi, en upptökusvæði erlendra ferðamanna virðist einkum hafa verið í Danmörku og annars staðar á Norðurlöndunum.

Erindi og áfangastaðir farþega Niceair samkvæmt könnun um borð

Mynd 6 sýnir áfangastaði farþega í flugi Niceair til Kaupmannahafnar samkvæmt könnun sem gerð var um borð í vélinni í febrúar–apríl 2023. Þar kemur fram að Danmörk var endanlegur áfangastaður 71% farþeganna en 12% voru á leið til annarra Norðurlanda. Álíka stórir hópar eða 5–7% voru á leið til Vestur-Evrópu, Austur-Evrópu og Suður-Evrópu en aðeins einn farþegi var á leið út fyrir Evrópu, eða til Marokkó. Allir farþegar Niceair til Tenerife voru á leið til Kanaríeyja og eru því ekki sýndir í töflunni.

Þá kemur fram í töflunni að meirihluti þeirra farþega í Kaupmannahafnarfluginu sem ekki voru á leið til Danmerkur héldu áfram með tengiflugi. Því taldist fjórðungur allra farþega Niceair vera tengifarþegar sem bókað höfðu sínar eigin tengingar í gegnum Kastrup flugvöll.

Tafla 6. Áfangastaðir og tengiflug farþega Niceair til Kaupmannahafnar samkvæmt spurningakönnun um borð

	Fjöldi	Hlutfall	Tengiflug í Kaupmannahöfn
Danmörk	272	71%	3%
Önnur Norðurlönd	47	12%	72%
Vestur-Evrópa annað	21	5%	57%
Austur-Evrópa	27	7%	94%
Suður-Evrópa	18	5%	100%
Önnur lönd	1	0%	---
Samtals	386	100%	26%

Tafla 7 sýnir loks samsetningu farþegahópsins eftir búsetu og ríkisborgararétti og tilgang ferðarinnar hjá einstökum undirhópum. Um 80% þeirra sem tóku þátt í könnuninni voru Íslendingar búsettir á Íslandi en 20% skiptust jafnt á milli Íslendinga búsettra erlendis, útlendinga búsettra á Íslandi og útlendinga búsettra erlendis.

Vakin er athygli á því að merkja mátti við fleiri en einn tilgang með ferðinni og því er summa ferða vegna vinnu, afþreyingar eða skemmtunar og til að hitta fjölskyldu eða vini hærri en 100%. Um 5% svarenda gáfu upp aðrar ástæður, og má þar til dæmis nefna að einn farþegi sagðist vera að sækja köttinn sinn til Kaupmannahafnar.

Um fjórðungur allra farþega sagðist vera í vinnuferð að hluta eða öllu leyti og var óverulegur munur eftir búsetu og ríkisborgararétti. Helmingur farþeganna sagðist vera að ferðast sér til skemmtunar eða afþreyingar og voru voru Íslendingar líklegri en erlendir ríkisborgarar til þess. Hins vegar sögðust um 40% vera að heimsækja fjölskyldu eða vini og voru íslenskir ríkisborgarar líklegri til þess en útlendingar, sérstaklega þau sem búsett voru á Íslandi.

Sérstaka athygli vekur að meirihluti þeirra sem ekki voru búsett á Íslandi sagðist vera að ferðast vegna heimsóknar til fjölskyldu eða vina. Gera má því skóna að meðal Íslendinga og erlendra ríkisborgara búsettra erlendis hafi mörg verið á heimleið úr heimsókn til fjölskyldu eða vina á Íslandi, en meðal erlendra ríkisborgara búsettra á Íslandi hafi mörg verið á leið í heimsókn til fjölskyldu eða vina í heimalandinu.

Tafla 7. Tilgangur með ferðum Niceair til Kaupmannahafnar eftir búsetu og ríkisborgara-
rétti samkvæmt spurningakönnun um borð

	Fjöldi	Hlutfall	Vegna vinnu	Afþreying/ skemmtun	Hitta fjölskyldu eða vini
Íslendingar búsettir á Íslandi	310	80%	23%	55%	36%
Íslendingar búsettir erlendis	25	7%	28%	28%	56%
Útlendingar búsettir á Íslandi	22	6%	27%	14%	59%
Útlendingar búsettir erlendis	29	7%	21%	18%	61%
Samtals	386	100%	24%	48%	39%

χ^2 : 14,7(3) p. <0,01

Umræða

Fjögurra áratuga saga millilandaflugs um Akureyrarflugvöll spannar miklar breytingar í farþegaflugi á Íslandi og annars staðar í Evrópu. Samkeppnishöft hafa verið afnumin á evrópska efnahagssvæðinu og flest ríkisflugfélögin hafa verið einkavædd (Ramos-Pérez og Sánchez-Hernández, 2013; Reynolds-Feighan, 2001, 2010a). Eldri kerfi sem tengdu höfuðborgir við aðrar borgir og bæi innan landamæra einstakra ríkja hafa vikið fyrir möndul-og-teina kerfum sem spanna mörg Evrópulönd og raunar heiminn allan í gegnum alþjóðleg bandalög flugfélaga. Á sama tíma hafa sprottið fram laggjaldaflugfélög og ferðaþjónustuflygfélög sem leggja áherslu á einfaldan rekstur, beint flug og nýtingu lítilla flugvalla sem áður voru jaðarsettir (Alderighi o.fl., 2012; Dobruszkes, 2013; Papatheodorou og Lei, 2006). Þá hefur fjölbreytt flóra fyrirtækja sem leigja farþegavélar með eða án viðhalds, áhafna og trygginga skapað margvísleg ný tækifæri fyrir lítil svæðisbundin flugfélög sem eiga erfitt með að halda úti eigin flugvélaflota (Chabiera, 2021; Kukemelk, 2017).

Millilandaflug um Keflavíkurlugvöll hefur einnig tekið stakkaskiptum í kjölfar opunar Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar árið 1987 (Arnþór Gunnarsson, 2018; Ferðamálastofa, 2023; Isavia, 2023a, 2023b). Icelandair hefur byggt upp öflugt möndul-og-teina kerfi milli Evrópu og Norður-Ameríku með miðstöð í Keflavík og þótt meirihluti flugferða um Keflavíkurlugvöll sé á vegum Icelandair keppir fjöldi hefðbundinna flugfélaga, laggjaldaflugfélaga og ferðaþjónustuflygfélaga nú um viðskipti íslenskra og erlendra flugfarþega til og frá landinu. Skipulag og verðlagning innanlandsflugsins jaðarsetur hins vegar svæðisbundna flugvelli og torveldar mjög millilandaflug íbúa landsbyggðanna.

Á síðustu áratugum 20. aldarinnar byggðist millilandaflug um Akureyrarflugvöll að stórum hluta á leiguflugi ferðaskrifstofa og slíkt flug hefur áfram notið mikilla vinsælda. Ýmsar íslenskar ferðaskrifstofur hafa þannig selt Norðlendingum beint flug í verslunarferðir, borgarferðir, sólarferðir, oft með leiguflugi Icelandair. Erlendar ferðaskrifstofur hafa jafnframt selt ferðir til Akureyrar sem heimafolk hefur stundum getað nýtt sér, og má þar sérstaklega nefna flug Saga Reisen frá Zürich á níunda áratugnum og flug Superbreak frá breskum borgum á síðasta áratug og nú um stundir flug Voigt Travel með Transavia frá Rotterdam.

Reglubundið millilandaflug frá Akureyri hófst þó ekki fyrr en höft á flugstarfsemi voru afnumin í Evrópu árið 1997. Flogið var frá Akureyri til Kaupmannahafnar á vegum Air Greenland stóran hluta ársins 2003 og á vegum Iceland Express flest sumur 2006–2010. Norlandair sem stofnað var á Akureyri 2008 í fjórðungseigu Air Greenland flýgur jafnframt meðal annars með litlum skráfuvélum milli Akureyrar og Nerlerit Inaat á Grænlandi.

Stofnun Niceair snemma árs 2022 markaði hins vegar ákveðin þáttaskil í millilandaflugi frá Akureyri. Félagið var stofnað af hagsmunaaðilum á Norðurland og stefndi að reglubundnu áætlunarflugi með einni farþegaþotu til ýmissa áfangastaða í Evrópu árið um kring. Allmörg dæmi eru raunar um að heimafolk í evrópskum smáborgum á stærð við Akureyri stofni flugfélög utan um rekstur einnar flugvélar en þau eru flest aðeins með eina litla skráfuvél í ferðum til höfuðborgarinnar eða annarrar

stærri borgar (Þóroddur Bjarnason o.fl., 2023). Lítil flugfélög í Evrópu með eina eða tvær þotur í áætlunarflugi frá svæðisbundnum flugvöllum til stórborga og sólarlanda starfa hins vegar yfirleitt í borgum á stærð við Reykjavík fremur en Akureyri.

Starfsemi og síðar gjaldþrot Niceair sýna glöggst styrkleika og veikleika svæðisbundinna flugfélaga og áhættuna sem fylgir leigu á farþegavélum. Niceair lagði mikla áherslu á góð tengsl við samfélagið og flugáætlanir þess miðuðu að verulegu leyti við þarfir heimafólks fyrir flug utan að morgni og heim að kvöldi. Félagið naut mikillar velvildar í samfélaginu og sætanýting þess var prýðileg. Hins vegar var félagið vanfjármagnað frá upphafi og lítið sem ekkert svigrúm var fyrir viðskiptaleg mistök eða óvænt áföll. Afar hagstæður samningur Niceair við HiFly um votleigu á farþegaþotu í eigu Avolon sem gerður var í lok Covid reyndist félaginu þannig að lokum dýrkeyptur. Þegar aðstæður á flugmarkaði bötnuðu fór af stað flókin flétta sem leiddi til þess að Niceair missti frá sér flugvélinu og varð í kjölfarið gjaldþrota. Að nokkru leyti má sjá hliðstæðu í falli Niceair árið 2023 og íslensku lággjaldaflugfélaganna Iceland Express árið 2012 og Wow árið 2019, en öll þrjú félögin urðu gjaldþrota í kjölfar þess að leigusamningar um farþegavélar við erlenda aðila brugðust.

Þrátt fyrir stuttan líftíma og sviþleg endalok sýndi starfsemi Niceair fram á ýmsa möguleika millilandaflugs um Akureyrarflugvöll. Þannig kom til dæmis í ljós að hægt væri að fljúga áætlunarflug með farþegaþotu til Akureyrar allan ársins hring, en aðeins eitt flug var fellt niður vegna veðurs frá byrjun júní fram til byrjun apríl næsta ár. Jafnframt sýndi Niceair fram á umtalsverða eftirspurn eftir beinu áætlunarflugi og stærð heimamarkaðarins á Norðurlandi fyrir millilandaflug. Sætanýting á tíu mánaða líftíma félagsins var að meðaltali rétt um 60%, og um 70% á vinsælustu flugleggjunum. Íslendingar og útlendingar búsett á Norðurlandi fylltu að meðaltali 75 af 150 sætum Airbus-A319 vélarinnar og vinir þeirra og fjölskyldumeðlimir fylltu að meðaltali 15 sæti til viðbótar. Þessi tiltölulega stóri heimamarkaður býður upp á margvísleg tækifæri í uppbyggingu reglubundins millilandaflugs frá Akureyri í framtíðinni.

Niceair tókst hins vegar ekki að draga verulegan fjölda erlendra ferðamanna til Akureyrar. Þótt fimmtungur farþega hafi verið erlendir ríkisborgarar voru flestir þeirra búsettir á Íslandi eða í heimsókn til fjölskyldu og vina á Íslandi. Raunar benda niðurstöður þessarar rannsóknar til þess að 97% farþeganna hafi verið Norðlendingar af íslenskum eða erlendum uppruna ásamt vinum og venslafólki en aðeins 3% hafi verið erlendir ferðamenn með engin tengsl við landið. Þetta hefði þó hugsanlega breyst með lengri starfstíma, markvissara markaðsstarfi og fleiri áfangastöðum.

Hlutdeild heimamarkaðarins í millilandaflugi Niceair skýrir einnig ójafna sætanýtingu í Kaupmannahafnarflugi Niceair eftir vikudögum. Í heildina var sætanýtingin um 70% í ferðum frá Akureyri á fimmtudögum og til Akureyrar á sunnudögum en nálægt 50% á útleiðinni á sunnudögum og heimleiðinni á fimmtudögum. Svo virðist sem helgarferðir Norðlendinga hafi tryggt góða sætanýtingu aðra leiðina en skortur á erlendum ferðamönnum leitt til slakari nýtingar hina leiðina. Þennan veikleika hefði aðeins verið hægt að yfirvinna með jafnari skiptingu íslenskra og erlendra ferðamanna.

Þá reyndist upptökusvæði Niceair innanlands talsvert samþjappaðra en bjartsýnar spár höfðu gert ráð fyrir. Þriðji hver Akureyringur og sjötti hver íbúi annars staðar á Norðurlandi eystra flaug með Niceair á tíu mánaða líftíma þess en aðeins 2% íbúa á Norðurlandi vestra og 4% íbúa á Austurlandi. Þetta kann að skýrast af því að upptökusvæði flugvalla er misstórt eftir t.d. fjarlægðum, aðgengi og áfangastöðum flugfélaga (Lieshout, 2012; Zhang og Xie, 2005). Akureyrarflugvöllur er aðeins 250 km nær Sauðárkróki en Keflavíkflugvöllur og frá Hvammstanga er munurinn aðeins um 40 kílómetrar. Því má búast við sterkum áhrifum af beinu flugi til fjölmargra áfangastaða frá Keflavík auk ódýrara flugs til Kaupmannahafnar og Tenerife. Lítil notkun Austlendinga á millilandaflugi frá Akureyri kann að hins vegar að endurspeglar hærri ferðatíðni þeirra með Norrænu frá Seyðisfirði.

Í þessu sambandi væri áhugavert að bera millilandaflug frá Norður- og Austurlandi saman við millilandaflug frá Færeyjum og Grænlandi. Á Akureyri búa um 20 þúsund manns og um 50 þúsund á Norður- og Austurlandi, eða álíka margir og búa í Nuuk og á Grænlandi annars vegar og í Þórshöfn og í Færeyjum hins vegar. Aðstæður eru þó ólíkar þessum nágrannalöndum, ekki síst vegna þess að Færeyingar og Grænlandingar eiga fárra annarra kosta vöð í millilandaflugi.

Millilandaflug um Akureyrarflugvöll hefur jafnframt jafnað aðgengi Akureyringa að utanlandsferðum í samanhaldi við íbúa á suðvesturhorni landsins. Líkt og aðrir íbúar á Norður- og Austurlandi fara Akureyringar rétt rúmlega eina utanlandsferð um Keflavíkflugvöll á ári, samanborið við rúmlega tvær ferðir íbúa höfuðborgarsvæðisins og tæplega tvær ferðir annarra íbúa á suðvesturhorninu. Vegna millilandaflugsins um Akureyrarflugvöll er tíðni utanlandsferða hins vegar sú sama á Akureyri og á suðvestursvæðinu og aðeins hálfri ferð lægri en á höfuðborgarsvæðinu. Þá er athyglisvert að ríflega fjórðungur farþega í Kaupmannahafnarflugi Niceair hélt áfram með tengiflugi frá Kastrup til annarra flugvalla í Evrópu. Tengiflug um Kastrup virðist því vænlegri kostur fyrir marga en að ferðast til Keflavíkur til að komast í alþjóðlegt net flugsamgangna.

Þess ber þó að gæta að talsverður breytileiki er í hlutfalli þeirra sem aldrei fóru til útlanda og fjölda utanlandsferða eftir landsvæðum. Frekari rannsóknir ættu að beinast að greiningu á tengslum fjarlægða frá millilandaflugvelli og utanlandsferða einstaklinga, ekki síst á Suðvestursvæðinu þar sem íbúar Suðurnesja eru í öfundsverðri aðstöðu. Jafnframt væri mikilvægt að greina áhrif samsetningar mannfjöldans á einstökum stöðum með tilliti til menntunar, tekna og annarra bakgrunnspáttá.

Fyrri rannsóknir hafa sýnt að reglubundnar flugsamgöngur geta haft jákvæð áhrif á sjálfsmynd, menningu og ímynd viðkomandi svæða (Baxter o.fl., 2021; Smyth o.fl., 2012). Með svipuðum hætti benda niðurstöður þessarar rannsóknar til þess að reglubundið millilandaflug um Akureyrarflugvöll bæti upplifun íbúa Norður- og Austurlands af lífsgæðum sínum. Það kemur e.t.v. ekki á óvart að 80% þeirra sem flogið hafa til útlanda um Akureyrarflugvöll telji flugið hafa aukið lífsgæði sín og skiptir þar ekki máli hvort viðkomandi flugfarþegar séu búsettir á Norðurlandi vestra, Akureyri, annars staðar á Norðurlandi eystra eða á Austurlandi. Hins vegar vekur nokkra athygli að um helmingur íbúa á Norður- og Austurlandi sem ekki flugu um Akureyrarflugvöll á síðustu tólf mánuðum töldu beina flugið engu að síður hafa aukið lífsgæði sín. Hæst er þetta hlutfall meðal Akureyringa sem ekki hafa notfært sér flugið en fer lakkandi eftir því sem fjær dregur.

Tíminn mun leiða í ljós hver langtímaáhrif reynslunnar af starfsemi Niceair verða á millilandaflug um Akureyrarflugvöll. Líklegt má teljast að hún hafi stutt ákvörðun lággjaldaflugfélagsins Easyjet um að hefja beint flug milli Akureyrar og London veturinn 2023–2024, og ákvörðun Easyjet hefur eflaust kallað á tengiflug Icelandair frá Akureyri til Keflavíkur frá sama tíma. Það er þó e.t.v. til marks um breytta tíma í flugsamgöngum að í byrjun nóvember 2023, miðað við mánaðar bókunarfyrirvara, var tengiflug Icelandair frá Akureyri til Keflavíkflugvallar í tengslum við millilandaflug Icelandair til London tvöfalt dýrara en flug Easyjet alla leið frá Akureyri til London, og með sama fyrirvara var miði með innanlandsflugi Icelandair frá Akureyri til Reykjavíkur rúmlega þúsund krónum dýrari en tveir flugmiðar með Easyjet frá Akureyri til Keflavíkur með viðkomu á Gatwick flugvelli.

Heimildaskrá

- Adler, N., Ülkü, T., og Yazhemsky, E. (2013). Small regional airport sustainability: Lessons from benchmarking. *Journal of Air Transport Management*, 33, 22-31. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.06.007>
- Alderighi, M., Cento, A., Nijkamp, P., og Rietveld, P. (2012). Competition in the European aviation market: the entry of low-cost airlines. *Journal of Transport Geography*, 24, 223-233. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.008>
- Allroggen, F., og Malina, R. (2014). Do the regional growth effects of air transport differ among airports? *Journal of Air Transport Management*, 37, 1-4. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.11.007>
- Alþingi. (2022). Þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2022–2036. <https://www.althingi.is/altext/152/s/1383.html>
- Arnþór Gunnarsson. (2018). *Saga flugvalla og flugleiðsögu á Íslandi*. Bókaútgáfan Opna.
- Bai, Y. og Wu, C.L. (2022). The causality analysis of airports and regional economy: Empirical evidence from Jiangsu Province in China. *Sustainability*, 14 (7).
- Baxter, G., Bloice, L., & Gray, D. (2021). Exploring the Socio-cultural Impact of Scottish Island Airports. *Scottish Affairs*, 30(3), 311-336. <https://doi.org/10.3366/scot.2021.0372>
- Cattaneo, M., Malighetti, P., Paleari, S., og Redondi, R. (2016). The role of the air transport service in interregional long-distance students' mobility in Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 93, 66-82. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.08.017>
- Cattaneo, M., Morlotti, C., Malighetti, P. og Redondi, R. (2023). Airports and population density: Where benefits outweigh costs. *Regional Studies*, 57, 576–589. <https://doi.org/10.1080/00343404.2022.2060957>

- Chabiera, S. (2021). Business Model of Regional Airlines. *Transport Problems*, 16, 163-172. <https://doi.org/10.21307/tp-2021-068>
- De Neufville, R. (2008). Low-Cost Airports for Low-Cost Airlines: Flexible Design to Manage the Risks. *Transportation Planning and Technology*, 31, 35-68. <https://doi.org/10.1080/03081060701835688>
- Derudder, B. E. N., Devriendt, L. og Witlox, F. (2007). Flying where you don't want to go: An empirical analysis of hubs in the global airline network. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 98(3), 307-324. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2007.00399.x>
- Dobruszkes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: A contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 28, 75-88. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.012>
- Eiður Guðnason. (2011). *Molar um málfar og miðla*, 558. <https://eidur.is/1390>
- Elsa María Guðlaugs Drífudóttir. 2023. *Á reiki hvar viðskiptavinir eigi að leita réttar síns*. <https://nyr.ruv.is/frettir/inn-lent/2023-04-06-a-reiki-hvar-vidskiptavinir-eigi-ad-leita-rettar-sins>
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T. og Fioravanti, R. (2018). Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 66, 65-75. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.10.008>
- Ferðamálastofa. (2023). Millilandaflug um Keflavíkflugvöll. <https://www.maelabordferdathjonustunnar.is/is/flug/millilandaflug-gegnum-keflavik>
- Florida, R., Mellander, C., & Holgersson, T. (2015). Up in the air: the role of airports for regional economic development. *The Annals of Regional Science*, 54, 197-214. <https://doi.org/10.1007/s00168-014-0651-z>
- Ganesh, S. (2022). *A Brief History of Ryanair's Inaugural Flight*. Airways, 2. apríl 2022, <https://airwaysmag.com/ryanairs-first-ever-flight/>
- Gillen, D., & Hazledine, T. (2015). The economics and geography of regional airline services in six countries. *Journal of Transport Geography*, 46, 129-136. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.06.009>
- Hafsteinn Pálsson. (2012). *WOW er ekki flugfélag*. <https://www.visir.is/k/clp14859>
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>
- Isavia. (2023a). *Flugfélög á Keflavíkflugvelli*. <https://www.isavia.is/keflavikurflugvollur/flugupplýsingar/flugfelog>
- Isavia. (2023b). *Flugtölur 1993–2022*. <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/um-isavia/utgefid-efni/flugtolar/arleg-utgafa>
- Isavia. (2023c). *Hvatakerfi fyrir flugfélög*. <https://www.isavia.is/fyrirtaekid/vidskiptavinir/akureyrarflugvollur/vidskiptathroun/hvatakerfi-fyrir-flugfelog>
- Jacobsen, M.E. (2023). *Dear HiFly Flight Crew*. Afrit af bréfi lögfræðings Avolon afhent áhöfn flugvélar Niceair á Kastrup 30. mars 2023.
- Jakob F. Ásgeirsson. (2009). *Alfreðs saga og Loftleiða*. Reykjavík: Uglya.
- Kukemelk, S. (2017). Do Regional Airlines in Eastern Europe Have the Right to Survive in the European Single Sky Environment? *Aviation*, 21(4), 155-161. <https://doi.org/10.3846/16487788.2017.1415226>
- Lian, J. I. (2010). Network dependency and airline competition – Consequences for remote areas in Norway. *Journal of Air Transport Management*, 16, 137-143. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.07.007>
- Lieshout, R. (2012). Measuring the size of an airport's catchment area. *Journal of Transport Geography*, 25, 27–34. Lög um loftferðir. 2022 nr. 80 28. júní.
- Mazzola, F., Cirà, A., Ruggieri, G. og Butler, R. (2022). Air transport and tourism flows to islands: A panel analysis for southern European countries. *International Journal of Tourism Research*, 24, 639-652. <https://doi.org/10.1002/jtr.2527>
- Nolan, J.F., Ritchie, P.C. og Rowcroft, J.E. (2001). Open skies and open gates. *Transportation*, 28, 119–135.
- Pantazis, N. og Liefner, I. (2006). The impact of low-cost carriers on catchment areas of established international airports: The case of Hanover Airport, Germany. *Journal of Transport Geography*, 14(4), 265-272. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.05.002>
- Papatheodorou, A. og Lei, Z. (2006). Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Pita, J. P., Adler, N. og Antunes, A. P. (2014). Socially-oriented flight scheduling and fleet assignment model with an application to Norway. *Transportation Research Part B: Methodological*, 61, 17-32. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2013.12.006>
- Pot, F. J. og Koster, S. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth? *Journal of Transport Geography*, 98. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>
- Ramos-Pérez, D. og Sánchez-Hernández, J. L. (2013). European World Cities and the Spatial Polarisation of Air Transport Liberalisation Benefits. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 105(1), 1-29. <https://doi.org/10.1111/tesg.12027>
- Redondi, R., Malighetti, P. og Paleari, S. (2013). European connectivity: the role played by small airports. *Journal of Transport Geography*, 29, 86-94. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.01.010>
- Reynolds-Feighan, A. J. (1998). The impact of U.S. airline deregulation on airport traffic patterns. *Geographical Analysis*, 40, 234–253.
- Reynolds-Feighan, A. J. (2000). The US airport hierarchy and implications for small communities. *Urban Studies*, 37, 557–577.
- Reynolds-Feighan, A. J. (2001). Traffic distribution in low-cost and full-service carrier networks in the US air transportation market. *Journal of Air Transport Management*, 7, 265–275.

- Reynolds-Feighan, A. J. (2010a). Characterisation of airline networks: A North American and European comparison. *Journal of Air Transport Management*, 16, 109-120. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.07.009>
- Reynolds-Feighan, A. J. (2010b). The Impact of U.S. Airline Deregulation on Airport Traffic Patterns. *Geographical Analysis*, 30, 234-253. <https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.1998.tb00398.x>
- Samkeppniseftirlitið. (2011). *Kvörtun Iceland Express ehf. og Astraeus Airlines Ltd. yfir vinnureglum Flugmálastjórnar Íslands við veitingu flugréttinda á Íslandi til erlendra flugrekenda*. https://www.samkeppni.is/media/akvardanir-2011/akvordun_04_2011_Kvortun_Iceland_Express_og_Astraeus.pdf
- Smyth, A., Christodoulou, G., Dennis, N., Al-Azzawi, M. og Campbell, J. (2012). Is air transport a necessity for social inclusion and economic development? *Journal of Air Transport Management*, 22, 53-59. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2012.01.009>
- Solvoll, G., og Hanssen, T. E. S. (2018). Importance of aviation in higher education. *Journal of Air Transport Management*, 72, 47-55. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2018.08.001>
- Suzuki, Y., Crum, M. R. og Audino, M. J. (2003). Airport choice, leakage, and experience in single-airport regions. *Journal of transportation engineering*, 129, 212-218. [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)0733-947X\(2003\)129:2\(212\)](https://doi.org/10.1061/(ASCE)0733-947X(2003)129:2(212))
- Tveter E. 2017. The effect of airports on regional development: Evidence from the construction of regional airports in Norway. *Research in Transportation Economics*, 63, 50–58.
- Wilson, C.S. og Klovers, K. (2020). The growing nostalgia for past regulatory misadventures and the risk of repeating these mistakes with Big Tech. *Journal of Antitrust Enforcement*, 8, 10–29. <https://doi.org/10.1093/jaenfo/jnz029>
- Wittman, M. D., Allroggen, F. og Malina, R. (2016). Public service obligations for air transport in the United States and Europe: Connectivity effects and value for money. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 112-128. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.08.029>
- Wu, H., Hong Tsui, K. W., Ngo, T. og Lin, Y.-H. (2020). Impacts of aviation subsidies on regional wellbeing: Systematic review, meta-analysis and future research directions. *Transport Policy*, 99, 215-239. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.08.003>
- Zeigler, P., Pagliari, R., Suau-Sanchez, P., Malighetti, P. og Redondi, R. (2017). Low-cost carrier entry at small European airports: Low-cost carrier effects on network connectivity and self-transfer potential. *Journal of Transport Geography*, 60, 68–79. <https://doi.org/10.1016/j.trangeo.2017.011>
- Zhang, Y. og Xie, Y. (2005). Small community airport choice behavior analysis: A case study of GTR. *Journal of Air Transport Management*, 11, 442–447. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.07.00>
- Þóroddur Bjarnason og Vífill Karlsson, 2022. Samgöngur og búferlaflutningar. Kaffi í Þóroddur Bjarnason (ritstj.), Byggðafesta og búferlaflutningar á Íslandi. Háskólaútgáfan.
- Þóroddur Bjarnason, Jón Þ. Heiðarsson og Guðný R. Jónsdóttir. 2023. *Samfélagsleg áhrif af beinu millilandaflugi á Norðurlandi*. Háskóli Íslands.
- Özcan, Ç. (2014). Economic contribution of essential air service flights on small and remote communities. *Journal of Air Transport Management*, 34, 24-29. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2013.07.005>

Um höfunda

ÞÓRODDUR BJARNASON (thoroddur@hi.is) er prófessor í félagsfræði við Háskóla Íslands og rannsóknaprófessor í byggðafræði við Háskólann á Akureyri. Hann lauk doktorsprófi í félagsfræði frá University of Notre Dame í Bandaríkjunum árið 2000.

JÓN ÞORVALDUR HEIÐARSSON (jthh@unak.is) er lektor við viðskiptafræðideild Háskólans á Akureyri. Hann lauk meistaraprófi í hagfræði frá Háskóla Íslands árið 2004.

GUÐNÝ RÓS JÓNSDÓTTIR (grj13@hi.is) er meistaranemi í aðferðafræði við Háskóla Íslands. Hún lauk bakkalárprófi í félagsfræði frá Háskóla Íslands árið 2021.