

The background image is a wide-angle photograph of a coastal town in Iceland. In the foreground, a paved road with a metal guardrail runs along a dark, rocky shore. To the right, a body of water is visible, with a large white and red ferry docked at a pier. The middle ground shows a cluster of buildings, including a prominent yellow house with a grey roof. In the background, a large, flat-topped mountain is covered in a layer of snow, extending across the horizon. The sky is a deep blue with scattered, wispy white clouds. A white commercial airplane is captured in flight, moving from left to right across the upper portion of the sky.

Samfélagsleg áhrif millilandaflugs á Norður- og Austurlandi

Þóroddur Bjarnason
Prófessor í félagsfræði
Háskóla Íslands

8. maí 2026

ISBN 978-9935-35-087-9

DOI: 10.5281/zenodo.20074139



Rannsóknin Samfélagsleg áhrif millilandaflugs á Norður- og Austurlandi var unnin í samstarfi Háskóla Íslands og Markaðsstofu Norðurlands með stuðningi Sóknaráætlunar Norðurlands eystra, Sóknaráætlun Austurlands og Rannsóknasjóðs Háskóla Íslands.

Þóroddur Bjarnason prófessor í félagsfræði við Háskóla Íslands er höfundur skýrslunnar og hvorki samstarfsaðilar né styrkveitendur bera ábyrgð á framsetningu eða túlkun á niðurstöðum. Sérstakar þakkir fá starfsfólk Félagsvísindastofnunar Háskóla Íslands og Rannsóknamiðstöðvar Norðurlands fyrir gagnasöfnun og Jón Þorvaldur Heiðarsson fyrir ítarlegan yfirllestur og gagnlegar ábendingar.

Útdráttur

Aðgengi að millilandaflugi hefur margvísleg jákvæð samfélagsleg áhrif. Bættar flugsamgöngur tengjast aukinni framleiðni, hærri tekjum, meiri neyslu, aukinni einkafjárfestingu og auknum viðskiptum, og geta jafnframt stuðlað að fólksfjölgun á áhrifasvæðum flugvalla. Fyrir íbúana skapa möguleikar á ódýrum og einföldum utanlandsferðum margvísleg tækifæri til atvinnu og afþreyingar og hefur jákvæð áhrif á búsetuánægju og byggðafestu. Á Íslandi hefur skipulag millilandaflugsins skapað umtalsverðan ójöfnuð milli landshluta sem hefur neikvæð áhrif á byggðaðróun á svæðum fjarrí Keflavíkurflugvelli. Íbúar utan höfuðborgarsvæðisins eru mun ólíklegri til að hafa farið til útlanda á síðustu tólf mánuðum og fara að meðaltali færri ferðir á ári. Þessi munur skýrist ekki af bakgrunnsþáttum á borð við aldurs- og kynsamsetningu svæða, menntun eða heimilistekjum. Í stefnumótandi byggðaáætlun 2022–2036 er lögð áhersla á uppbyggingu millilandaflugs frá Akureyri og Egilsstöðum og í því skyni er flugfélögum veittur tímabundinn stuðningur með afsláttum og styrkjum. Í þessari skýrslu er fjallað um þróun millilandaflugs um Akureyrarflugvöll frá 1982 í alþjóðlegu og íslensku samhengi og mat lagt á áhrif millilandaflugs Niceair og Easyjet á árunum 2022–2025. Niðurstöður sýna að beina flugið dregur umtalsvert úr ójöfnuði í utanlandsferðum en áhrifin þynnast út eftir því sem fjær dregur Akureyrarflugvelli. Flestar utanlandsferðir frá Akureyri eru til skemmtunar eða til að heimsækja fjölskyldu og vini. Einnig er talsvert um vinnuferðir og tveir af hverjum þremur farþegum í slíkum erindagjörðum telja millilandaflugið frá Akureyri skipta miklu máli fyrir framtíðarbúsetu sína. Meirihluti íbúa á Norður- og Austurlandi telur beint millilandaflug um Akureyrarflugvöll hafa bætt lífsgæði sín og á það sérstaklega við um konur og fólk með háskólamenntun og hærri tekjur. Áhrifin eru meiri á Norðurlandi eystra en Austurlandi eða Norðurlandi vestra, og þau sem hafa nýtt sér flugið eru skiljanlega líklegri til að telja það hafa bætt lífsgæði sín. Óháð nýtingu á fluginu eru konur og svarendur með meiri menntun og hærri tekjur líklegri til að telja beina millilandaflugið hafa bætt lífsgæði sín. Áhersla stefnumótandi byggðaáætlunar á uppbyggingu millilandaflugs utan Keflavíkur hefur skilað umtalsverðum árangri og fjárstuðningi opinberra aðila við millilandaflugið um Akureyrarflugvöll virðist hafa verið vel varið.

Abstract

Access to international air travel has wide-ranging positive effects on society. Improved air connections are associated with increased productivity, higher incomes, greater consumption, increased private investment and expanded trade, and can also contribute to population growth in airport catchment areas. For local residents, the availability of affordable and convenient international travel creates diverse opportunities for employment and leisure, and has a positive effect on residential satisfaction and community stability. In Iceland, the organisation of international air travel has created considerable regional inequality that has had adverse effects on demographic development in areas far from Keflavík Airport. Residents outside the capital region are considerably less likely to have travelled abroad in the past twelve months and make fewer trips on average per year. This difference can not be explained by background factors such as the age and gender composition of regions, education or household income. The Strategic Regional Plan 2022–2036 places emphasis on developing international air services from Akureyri and Egilsstaðir, and airlines are offered temporary support in the form of discounts and grants. This paper traces the development of international air services at Akureyri Airport from 1982 in an international and Icelandic context, and assesses the impact of flights operated by Niceair and Easyjet in the period 2022–2025. Results show that direct flights significantly reduce inequality in international travel, though the effects diminish with distance from Akureyri Airport. Most international trips from Akureyri are for leisure or visiting family and friends. Business travel also accounts for a considerable share, and two in three passengers travelling for business purposes consider international flights from Akureyri to be important for their future residential choices. A majority of residents in North and East Iceland consider direct international flights from Akureyri Airport to have improved their quality of life, particularly women, and those with university education and higher incomes. The effects are stronger in Northeast Iceland than in East or Northwest Iceland, and those who have used the service are, unsurprisingly, more likely to report improved quality of life. Regardless of the use of the flights, women and respondents with more education and higher income are more likely to consider the direct international flights to have improved their quality of life. The strategic regional plan to develop international air services outside Keflavík has yielded considerable results, and public financial support for international flights at Akureyri Airport appears to have been well spent.

Efnisyfirlit

1. Inngangur	5
2. Þróun farþegaflugs á Vesturlöndum.....	6
2.1 Yfirlit um þróun farþegaflugs	6
2.2 Breytingar á skipulagi og þjónustu við farþega	6
2.3 Svæðisbundið farþegaflug	8
2.4 Áhrif svæðisbundinna flugvalla og flugfélaga.....	10
3. Rannsókn á samfélagslegum áhrifum millilandaflugs frá Akureyri	11
3.1 Yfirlit um rannsóknina	11
3.2 Markmið rannsóknar	12
3.3 Fjármögnun og samstarf.....	12
3.4 Gögn rannsóknarinnar.....	12
4. Skipulag og saga flugstarfsemi á Íslandi	13
4.1 Yfirlit um íslenska flugstarfsemi	13
4.2 Þróun innlands- og millilandaflugs á Íslandi	14
4.3 Jaðarsetning byggðarlaga fjarri Keflavíkurflugvelli	16
4.4 Þróun millilandaflugs um Akureyrarflugvöll	17
5. Millilandaflug íbúa á Norðuraustur- og Austurlandi.....	19
5.1 Yfirlit um millilandaflug frá Norðaustur- og Austurlandi	19
5.2 Utanlandsferðir eftir búsetu	20
5.3 Áhrifasvæði Akureyrarflugvallar.....	22
5.4 Tengsl við millilandaflug um Keflavíkurflugvöll	24
6. Bakgrunnur flugfarþega um Akureyrarflugvöll.....	27
6.1 Yfirlit um bakgrunn flugfarþega	27
6.2 Kyn og aldur.....	28
6.3 Menntun og tekjur	30
6.4 Áhrif einstakra þátta á ferðatíðni	32
7. Tilgangur og skipulag ferða.....	34
7.1 Tilgangur ferða.....	34
7.2 Endanlegur áfangastaður.....	37
7.3 Tengiflug.....	39
8. Lífsgæði.....	41
8.1 Áhrif flugs á lífsgæði	41
8.2 Samspil bakgrunnspátta	43
9. Samantekt og umræða.....	44
10. Heimildaskrá.....	48

1. Inngangur

Samgöngukerfi endurspeglar stöðu einstaka byggðarlaga gagnvart umheiminum. Þannig eru vegakerfi og flugsamgöngur einstakra landa almennt hönnuð út frá höfuðborginni og öðrum stærri borgum sem eru ráðandi í efnahagslegu, pólitísku og menningarlegu tilliti. Samgöngur milli landa tengja jafnframt höfuðborgirnar og aðrar stærri borgir í alþjóðlegt net og jaðarsetja um leið byggðarlög sem eru fjarri meginstraumum samganga. Uppnefni á borð við útnára, útkjálka, útskækil, hundsrass eða krummaskuð undirstrika þannig áskoranir lítilla byggðarlaga sem eru fjarri valdastöðum innan lands eða utan.

Skipulag íslenskrar flugvallarstarfsemi og rekstarlíkön flugfélaga hafa leitt af sér verulegan ójöfnuð í tækifærum landsmanna til utanlandsferða og möguleikum ferðaþjónustunnar sem heilsársatvinnugreinar í einstökum landshlutum. Fjarlægðir og erfitt aðgengi að Keflavíkurflugvelli, skortur á samkeppni í innanlandsflugi um Reykjavíkurflugvöll og slakar tengingar milli flugvallanna tveggja eru meðal þeirra þátta sem grafa undan möguleikum fjölbreytts atvinnu- og mannlífs um land allt.

Áhugi heimafólks á beinu millilandaflugi frá Norður- og Austurlandi er sprottinn úr þessum svæðisbundna ójöfnuði. Beint millilandaflug til erlendra stórborga og tengiflug þaðan um heim allan hefur jákvæð áhrif á efnahagslíf og bætir lífsgæði fólks á nálægum svæðum. Fjölgun erlendra ferðamanna skapar fjölmörg ný tækifæri í heimabyggð og heimafólk getur notið mun fjölbreyttari tækifæra til að sækja verslun, þjónustu, menningu og margvíslega afþreyingu. Þá getur beint millilandaflug stutt við starfsemi framleiðslu- og þekkingarfyrirtækja og gert þeim auðveldara að laða til sín hæft starfsfólk. Loks getur beint millilandaflug haft margvísleg jákvæð áhrif á menningu og sjálfsmynd viðkomandi svæða.

Hér verður fjallað um umfang og áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll á Norður- og Austurlandi í ljósi fyrri rannsókna á samfélagsáhrifum flugvalla og flugfélaga. Ríflega fjörutíu ára saga millilandaflugs um Akureyrarflugvöll verður rakin í samhengi við þróun farþegaflugs á Íslandi og annars staðar á Vesturlöndum. Lagt verður mat á áhrif millilandaflugsins frá Akureyri á svæðisbundin ójöfnuð í utanlandsferðum og upptökusvæði þess á Norður- og Austurlandi kortlagt. Þá verður bakgrunnur flugfarþega skoðaður og mat lagt á áhrif beina flugsins á einstaka hópa. Einnig verða helstu ástæður flugferða skoðaðar og mat lagt á umfang tengiflugs og endanlega áfangastaði flugfarþega. Þá verða metin huglæg áhrif millilandaflugsins á lífsgæði flugfarþega og annarra íbúa Norður- og Austurlands. Að lokum verður lagt heildarmat á samfélagsleg áhrif og framtíðarhorfur millilandaflugs um Akureyrarflugvöll í ljósi alþjóðlegra rannsókna á þessu sviði.

2. Þróun farþegaflugs á Vesturlöndum

2.1 Yfirlit um þróun farþegaflugs

Nauðsynlegt er að skoða millilandaflug frá Akureyri í sögulegu og alþjóðlegu samhengi. Erfiðar samgöngur milli Akureyrar og annarra landa og tækifæri til úrbóta ráðast að stórum hluta af mismunandi rekstrarlíkönum ólíkra tegunda flugfélaga sem hafa þróast og breyst á undanförunum árum. Lengst af 20. öldinni var flugstarfsemi evrópskra ríkisflugfélaga yfirleitt skipulögð í geislum út frá höfuðborg hvers lands. Þannig var undir hælinn lagt hvort hægt væri að komast með auðveldum hætti milli staða í innanlandsflugi og millilandaflugið var skipulagt óháð innanlandsfluginu. Eftir að höft á evrópskum flugmarkaði voru afnumin undir lok síðustu aldar tóku mörg hefðbundin flugfélög upp möndul-og-teina kerfi að bandarískri fyrirmynd. Samræmdir komu- og brottfarartímar gáfu flugfarþegum kost á að komast í bylgjum milli fjölmargra áfangastaða, en jafnframt ruddu sér til rúms ýmsar tegundir lággjaldaflugfélaga sem buðu ódýrt flug með lágmarksþjónustu á styttri flugleiðum. Þessar breytingar hafa haft margvísleg áhrif á svæðisbundna flugvelli sem hafa oft umtalsverð efnahagsleg og samfélagsleg áhrif á nærumhverfið. Slíkir flugvellir eru oft jaðarsettir í neti tengiflugs hefðbundinna flugfélaga með litlum skrifuvélum og rándýrum flugfargjöldum. Aðkoma lággjaldaflugfélaga að svæðisbundnum flugvöllum hefur leitt til lægra verðs og þægilegra flugs til tiltekinna staða en víða einnig grafið undan möguleikum á tengiflugi.

2.2 Breytingar á skipulagi og þjónustu við farþega

Hefðbundin heildarþjónustuflugfélög (*e. full service carriers*) tóku á sig mynd á þriðja og fjórða áratug síðustu aldar.¹ Mörg þeirra flugfélaga sem stofnuð voru í Bandaríkjunum voru svæðisbundin í fyrstu en útvíkkuðu starfsemi sína fljótlega frá Atlantshafi til Kyrrahafs. Á svipuðum tíma voru stofnuð fjölmörg flugfélög í Evrópu sem ýmist voru ríkisfyrirtæki frá upphafi eða komust í eigu einstakra ríkja þegar leið á öldina.

Þrátt fyrir að bandarísku flugfélögin væru einkarekin var samkeppni milli þeirra lengst af takmörkuð af strangri löggjöf og reglugerðum um flugstarfsemi.² Flugfélög fengu leyfi fyrir einstökum flugleiðum eftir flóknu ferli sem miðaði að því að tryggja sem hagkvæmasta starfsemi á landsvísu. Verð á farmiðum á einstökum flugleiðum var ákvarðað af stjórnvöldum með tilliti til áætlaðs kostnaðar og hæfilegs hagnaðar og höfðu flugfélögin aðeins tillögurétt í því efni. Sú samkeppni sem var til staðar snerist því fyrst og fremst um að veita sem besta þjónustu fyrir það verð sem ákveðið hafði verið á tiltekinni flugleið.

¹ Reynolds-Feighan, 1998

² Wilson og Klovers, 2020

Stærstu evrópsku flugfélögin voru hins vegar í ríkiseigu líkt og aðrir helstu samgönguinnviðir landanna.³ Stærð þeirra réðist að verulegu leyti af stærð og styrk viðkomandi landa og starfsemin var í flestum tilvikum skipulögð sem innanlandsflug til höfuðborgarinnar og milli-landaflogi þaðan samkvæmt tvíhliða samningum við önnur lönd. Þótt ríkisflugfélögin *British Airways* og *Air France* hefðu þannig til dæmis bæði boðið upp á flug milli London og Parísar tryggðu ströng ákvæði um tíðni og verðlagningu flugferða að franskir ferðalangar ferðuðust með *Air France* á svipuðum kjörum og breskir ferðalangar með *British Airways*.

Árið 1978 voru höft á skipulagi og verðlagningu farþegaflugs afnumin í Bandaríkjunum og hófst þá samkeppni um verð á hagkvæmum og fjölförnum flugleiðum.⁴ Á árunum 1991–2015 hurfu fjölmörg hefðbundin bandarísk flugfélög af sjónarsviðinu í þessari hörðu samkeppni. Jafnframt varð breyting á skipulagi flugfélaga frá gríðarmörgum beinum flugleiðum milli einstakra staða yfir í „möndul-og-teina“ kerfi (*e. hub and spokes*) þar sem hvert flugfélag kom sér upp nokkrum flugmiðstöðvum með tengiflugi til fjölmargra áfangastaða.⁵ Með því að samræma komu- og brottfarartíma gátu flugfarþegar þannig komist í bylgjum milli áfanga- staða innan og milli einstakra kerfa.

Snemma á sjöunda áratugnum komu fram ferðaðþjónustuflygfélög í Evrópu sem seldu beint flug til vinsælla ferðamannastaða sem hluta af ferðapökkum með gistingu og stundum uppihaldi. Þessi flugfélög, sem voru að vissu leyti forverar lággjaldaflugfélaga samtímans, reyndu að lágmarka kostnað með þéttari sætaskipan og góðri sætanýtingu, vannýttum flugtímum og flugi um minni og ódýrari flugvelli.⁶ Þar sem markaðssetning og umsýsla slíkra ferðapakka náði til allra þátta ferðalagsins var jafnframt hægt að halda auglýsinga- og bókunarkostnaði við flugið sem slíkt í lágmarki.

Fyrsta eiginlega lággjaldaflugfélagið var þó *Southwest* sem hóf starfsemi í Bandaríkjunum árið 1971, sjö árum áður en höft á flugstarfsemi voru afnumin þarlendis. *Southwest* var aðeins með eina flugvélagarð í rekstri og einfaldaði þannig bæði þjálfun og bókanir flugáhafna og umsýslu og viðhald flugvélaflotans, jafnframt því sem flugfélagið einfaldaði umsýslu og kostnað með því að leyfa farþegum sjálfum að velja sér sæti á einu farrými og bjóða upp á takmarkaða þjónustu um borð gegn greiðslu. Þetta viðskiptalíkan varð þannig bein andstæða við möndul- og-teina líkan hefðbundinna heildarþjónustuflygfélaga þegar samkeppni á bandarískum flugmarkaði hófst fyrir alvöru eftir 1978.

Í Evrópu voru höft á flugstarfsemi afnumin og flest ríkisflugfélög einkavædd á árunum 1992–1997. Ríkisflugfélögin höfðu yfirleitt verið skipulögð í geislum út frá einstökum höfuðborg-

³ Ramos-Pérez og Sánchez-Hernández, 2013; Reynolds-Feighan, 1998

⁴ Reynolds-Feighan, 2010; Wilson og Klovers, 2020

⁵ De Neufville, 2008; Reynolds-Feighan, 2000; Derudder, Devriendt og Witlox, 2007

⁶ Papatheodorou og Lei, 2006

um en með einkavæðingunni og aukinni samkeppni þróuðust mörg þeirra yfir í möndul-og-teina kerfi að bandarískri fyrirmynd. Einstaka fyrrum ríkisflugfélög fóru 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. Flugfélögin innan þessara bandalaga útvíkkuðu kerfi sín um heim allan með því að sammerkja flug innbyrðis (*e. code-sharing*), samnýta vildarpunkta og þjónustustofur (*e. lounges*) fyrir farþega á viðskiptafarrými.

Lággjaldaflugfélögin hafa haft mikil áhrif á skipulag, verðlagningu og þjónustu hefðbundinna flugfélaga á Vesturlöndum.⁷ Á almennu farrými hafa þægindi minnkað og verð lækkað til að bregðast við samkeppninni, en um leið hafa mörg hefðbundin flugfélög lagt aukna áherslu á hágæðaþjónustu á viðskiptafarrými í samkeppni við önnur slík flugfélög og einkapotur. Samstæður evrópskra flugfélaga og ýmis ferðaþjónustufyrirtæki hafa jafnframt stofnað sín eigin lággjaldaflugfélög til að mæta aukinni samkeppni um ódýr flugfargjöld.

Á síðari árum hefur skipulag og rekstur flugfélaga jafnframt orðið flóknari með auknum aðskilnaði á eignarhaldi flugvéla, rekstri þeirra og notkun í farþegaflugi. Þannig hafa orðið til allmörg fyrirtæki 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. Áætluunarflug sumra flugfélaga er að hluta eða jafnvel öllu leyti byggt á leiguflugvélum og fyrirtæki sem ekki eru með flugrekstrarleyfi geta leigt flugvélar og markaðssett flugferðir í eigin nafni.

Þessi aðskilnaður eignarhalds, reksturs og notkunar hefur jafnframt gert skilgreiningu „flugfélaga“ óljósari. Íslensk lög⁸ gera til dæmis strangar kröfur um útgáfu flugrekstarleyfa til flugrekenda en hugtakið „flugfélag“ er hins vegar ekki skilgreint í lögnum. Í almennri umræðu⁹ hafa fyrirtæki sem markaðssetja sig sem flugfélög án þess að vera með flugrekstrarleyfi stundum verið kölluð *ferðaskipuleggjendur*, *ferðasalar*, *ferðaskrifstofur*, *gerviflugfélög* eða *miðasöluaðilar*. Engu að síður selja slík fyrirtæki oft ferðir með sérmerktum flugvélum og áhöfnin í búningum þeirra. Samfélagsleg áhrif farþegaflugs eru jafnframt að mestu óháð því hvort flugvélarnar séu í eigu og umsýslu þriðja aðila. Hér er hugtakið „flugfélag“ til einföldunar notað um slík fyrirtæki, óháð því hvort þau séu flugrekendur í lagalegum skilningi.

2.3 Svæðisbundið farþegaflug

Svæðisbundna flugvelli má skilgreina sem litla flugvelli sem fyrst og fremst þjóna fámennari svæðum með tengingu við stærra flugvelli á þéttbýlli svæðum. Tveir af hverjum þremur

⁷ Alderighi o.fl., 2012; Dobruszkes, 2013; Pantazis og Liefner, 2006

⁸ Lög um loftferðir (2022/80)

⁹ Eiður Guðnason, 2011; Elsa M Guðlaugs Drífudóttir, 2023; Hafsteinn Pálsson 2012; Samkeppniseftirlitið, 2011

evrópskum flugvöllum eru litlir flugvellir sem þjóna innan við milljón farþegum á ári en slíkir flugvellir þjóna þó aðeins 4% flugfarþega álfunnar.¹⁰ Litlir flugvellir eru oft óhagkvæmari í rekstri en stærri flugvellir þar sem fastur kostnaður við starfsemi þeirra dreifist á færri flug. Í Noregi niðurgreiða þannig til dæmis fjórir stærstu flugvellirnir rekstur hinna 39 flugvallanna í flugvallakerfi *Avinor*.¹¹ Á Íslandi er rekstur minni flugvalla hins vegar aðskilinn frá rekstri Keflavíkurflugvallar í sérstöku undirfélagi *Isavia* og njóta því ekki góðs af stærðarhagkvæmni og framlegð Keflavíkurflugvallar.

Litlir svæðisbundnir flugvellir eru oft jaðarsettir í neti tengiflugs hefðbundinna flugfélaga sem í mörgum tilvikum bjóða aðeins flug með litlum eða meðalstórum skrifuvélum til næsta stóra flugvallar. Verðlagning slíkra flugferða miðaðist oft við samkeppnina við akstur á sömu leið og greiðsluvilja farþega í viðskiptaerindum.¹² Flug á svæðisbundna flugvelli er þannig að jafnaði talsvert dýrara en flug milli stærri flugvalla, þótt tekið sé tillit til flugvélategunda, vegalengda og sætanýtingar.¹³

Afnám hafta í flugrekstri, breytingar á starfsemi hefðbundinna flugfélaga og tilkoma lág-gjaldaflugfélaga hafa haft bæði jákvæð og neikvæð áhrif á flugsamgöngur frá svæðisbundnum flugvöllum. Aukin samkeppni hefur víða leitt til aukinnar tíðni flugs og lægra verðs á fjölfarnari flugleiðum en hún hefur einnig leitt til færri fluga og hækkanði verðs á fáfarnari flugleiðum sem aðeins eitt flugfélag sinnir.¹⁴

Víða um heim veita stjórnvöld flugfélögum fjárhagslegan stuðning til að halda uppi flugi til fámennari og afskekktari byggðarlaga eða niðurgreiða fargjöld flugfarþega.¹⁵ Í stefnumótandi byggðaáætlun 2022–2036 er lögð áhersla á uppbyggingu millilandaflugs frá Akureyri og Egilsstöðum.¹⁶ Í því skyni býður *Isavia* flugfélögum verulegan afslátt af farþegagjöldum á Akureyrarflugvelli fyrstu þrjú árin og *Flugbróunarsjóður* veitir flugfélögum styrki til að markaðssetja millilandaflug um flugvöllinn.¹⁷

Mörg hefðbundin flugfélög fljúga til svæðisbundinna flugvalla eða starfrækja undirfélög um slíka starfsemi. Á sumum stöðum þar sem slíku flugi er ekki til að dreifa hafa einstaklingar og fyrirtæki einnig stofnað lítil flugfélög sem bjóða upp á áætlunarflug til stærri borga og stundum árstíðabundið flug til vinsælla sumarleyfisstaða. Slík félög byggja á sveigjanleika og þekkingu á heimamarkaðnum í samkeppni sinni við stærðarhagkvæmni stærri félagana sem

¹⁰ Redondi, Malighetti og Paleari, 2013

¹¹ Adler, Ülkü og Yazhensky, 2013

¹² Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003

¹³ Gillen og Hazledine, 2015

¹⁴ Lian, 2010; Reynolds-Feighan, 2000

¹⁵ Fageda o.fl., 2018; Pita o.fl., 2014; Wittman, Allroggen og Malina, 2016

¹⁶ Alþingi, 2022

¹⁷ Isavia, 2023c

oft fljúga frá stærri, fjarlægari flugvöllum.¹⁸

Lítill svæðisbundin flugfélög með fáeinar flugvélar til umráða hafa mörg notfært sér þann sveigjanleika sem felst í þurrleigu eða votleigu flugvéla, enda er umtalsverð óhagkvæmni fólgin í umsýslu, viðhaldi og mönnum fáeinna eða jafnvel aðeins einnar flugvélar.¹⁹ Jafnframt er misjafnt hvort félög í slíkum rekstri séu með eigið flugrekstrarleyfi eða starfi samkvæmt flugrekstrarleyfi eigenda eða leigusala flugvéla.

Rekstur svæðisbundinna flugfélaga er oft í járnum og samkeppnin við tengiflug hefðbundinna flugfélaga og beint flug lággjaldafyrirtækja reynist mörgum erfið. 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 skrúfuvél milli smáborgarinnar Waterford á suðurströnd Írlands og Gatwick flugvallar í London.²⁰ Ýmis svæðisbundin flugfélög í Evrópu hafa þó árum og áratugum saman verið með eina eða tvær flugvélar í áætlunarflugi.²¹

2.4 Áhrif svæðisbundinna flugvalla og flugfélaga

Farþegaflug og önnur flugstarfsemi tengist aukinni framleiðni, hærri tekjum, meiri neyslu, aukinni einkafjárfestingu, auknum viðskiptum og fólksfjölgun á áhrifasvæðum flugvalla.²² Þetta samband er þó ekki einfalt þar sem auknar flugsamgöngur geta einnig endurspeglad jákvæða samfélagsþróun, og aukið framboð á flugi þannig bæði verið orsök og afleiðing aukinnar eftirspurnar. Betri flugsamgöngur ýta undir hagvöxt, fólksfjölgun og aukna ferðaþjónustu en slíkur vöxtur stuðlar einnig að aukningu í flugsamgöngum.²³ Slík jákvæð tengsl eru missterk eftir löndum og milli flugvalla innan einstakra landa.²⁴

Farþegaflug frá svæðisbundnum flugvöllum stytir ferðatíma verulega og fylgar ferðum til og frá byggðarlögum á áhrifasvæði þeirra. Þannig hefur verið áætlað 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.²⁵

Auk beinna áhrifa á efnahagslíf, atvinnu og mannfjöldaþróun geta ódýrar og greiðar flugsamgöngur aukið lífsgæði fólks á margvíslegan hátt.²⁶ Með þeim skapast fleiri möguleikar á orlofs-

¹⁸ Chabiera, 2021; Kukemelk, 2017

¹⁹ Chabiera, 2021

²⁰ Ganesh, 2022

²¹ Þóroddur Bjarnason, Jón Þ. Heiðarsson og Guðný R. Jónsdóttir, 2023

²² Cattaneo o.fl., 2023; Florida, o.fl., 2014; Tveter, 2017; Wu o.fl., 2020; Özcan, 2014

²³ Bai og Wu, 2022; Mazzola o.fl., 2022; Pot og Koster, 2022

²⁴ Allroggen og Malina, 2014; Breidenbach, 2019; Pot og Koster, 2022

²⁵ Redondi o.fl., 2013

²⁶ Baxter o.fl., 2021; Halpern og Bråthen 2011; Smyth o.fl., 2012; Wu o.fl., 2020

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 háskólanema²⁷ og starfsfólks háskólastofnana.²⁸ Loks geta flugsamgöngur unnið gegn þeirri ímynd að dreifbýl svæði séu afskekkt og þannig haft jákvæð áhrif á menningu og sjálfsmynd íbúanna.²⁹

Viðskiptamódel ólíkra flugfélaga hafa mismunandi áhrif á einstaka samfélagshópa. 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 tiltekinna staða en þau geta líka grafið undan tengiflugi og þannig skert möguleika á að nýta sér möndul og teina hefðbundinna flugfélaga.³⁰

Hvort sem stór flugfélög teljast til hefðbundinna flugfélaga, lággjaldaflugfélaga eða ferðaþjónustuflugfélaga eru þau almennt stórfyrirtæki fjarri vettvangi sem meta arðsemi tiltekinna flugleiða á mótí 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.³¹ 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.

3. Rannsókn á samfélagslegum áhrifum millilandaflugs frá Akureyri

3.1 Yfirlit um rannsóknina

Markmið þessarar rannsóknar er að leggja mat á þróun, umfang og áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll. Rannsóknin var styrkt af *Sóknaráætlun Norðurlands eystra, Rannsóknasjóði Háskóla Íslands* og *Austurbrú* og unnin í samvinnu við *Markaðsstofu Norðurlands* og *Rannsóknamiðstöð ferðamála* og *Félagsvísindastofnun*. Rannsóknin byggdist á ýmsum tegundum gagna, þ.m.t. opinberum gögnum, fjölmiðlaumfjöllun og könnunum verkefnanna.

²⁷ Cattaneo o.fl., 2016

²⁸ Solvoll og Hanssen, 2018

²⁹ Baxter o.fl., 2021; Smyth o.fl., 2012

³⁰ Zeigler o.fl., 2017

³¹ Chabiera, 2021; Þóroddur Bjarnason o.fl., 2023

3.2 Markmið rannsóknar

Markmið þessarar rannsóknar er að leggja mat á þróun, umfang og áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll. Í fyrsta lagi verður ríflega fjörutíu ára saga millilandaflugsins frá Akureyri rakin í samhengi við almenna þróun innanlands- og millilandaflugs á Íslandi. Í öðru lagi verða utanlandsferðir íbúa Norðraustur- og Austurlands áætlaðar í samanburði við ferðir annarra landsmanna og áhrifasvæði alþjóðaflugvallarins á Akureyri kortlagt. Í þriðja lagi verða helstu ástæður utanlandsferða reifaðar, mat lagt á umfang tengiflugs og á endanlega áfangastaði flugfarþega. Loks verða áhrif millilandaflugsins á einstaka þjóðfélagshópa metin og ljósi varpað á tengsl millilandaflugs og búsetuánægju á Norðaustur- og Austurlandi.

3.3 Fjármögnun og samstarf

Þessi rannsókn byggir á gögnum tveggja nátengdra verkefna um samfélagsleg áhrif millilandaflugs í landsbyggðunum. Verkefnið *Samfélagsleg áhrif millilandaflugs á Norðurlandi* var unnið 2022–2024 með styrkjum frá *Sóknaráætlun Norðurlands eystra* og *Rannsóknasjóði Háskóla Íslands* (#92156). Stjórnandi þess var Þóroddur Bjarnason prófessor við *Háskóla Íslands*, en aðrir þátttakendur voru Jón Þorvaldur Heiðarsson lektor við *Háskólann á Akureyri* og Guðný Rós Jónsdóttir starfsmaður verkefnisins. Fyrirlögn meðal farþega *Niceair* var á vegum verkefnisins sjálfs en *Félagsvísindastofnun* gerði könnun meðal almennings um nýtingu millilandaflugs.

Framhaldsverkefnið *Samfélagsleg áhrif millilandaflugs á Norðaustur- og Austurlandi* var unnið 2024–2026 með styrkjum frá *Sóknaráætlun Norðurlands eystra* og *Austurbrú*. Þóroddur Bjarnason stýrði því verkefni einnig í samvinnu við Arnheiði Jóhannsdóttir hjá *Markaðsstofu Norðurlands*. *Rannsóknamiðstöð ferðamála* sá um fyrirlögn könnunar meðal farþega *Easynet* en *Félagsvísindastofnun* endurtók könnun sína meðal almennings um nýtingu millilandaflugs.

3.4 Gögn rannsóknarinnar

Rannsóknin byggðist á ýmsum tegundum gagna. Upplýsingar um þróun millilandaflugs um Akureyrarflugvöll 1993–2025 voru fengnar úr *Flugtölum Isavia*³² og ítarlegri yfirferð frétta og auglýsinga um millilandaflugið í fjölmiðlum.³³ Upplýsingar um mannfjölda og mannfjöldbreytingar í einstökum landshlutum voru fengnar frá *Hagstofu Íslands*.³⁴

Snemma árs 2023 lögðu rannsakendur spurningalista fyrir farþega *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

³² Isavia, 2026

³³ timarit.is, 2026

³⁴ Hagstofa Íslands, 2026

og safnaði útfylltum spurningalistum í lok flugs. Fyrir tilviljun söfnuðust nákvæmlega 600 útfylltir spurningalistar á tímabilinu 21. febrúar – 2. apríl 2023.

Snemma árs 2025 var sambærileg könnun lögð fyrir farþega í flugi *Easyjet* frá Akureyri til London og Manchester. Könnunin náði til farþega sem búsettir voru á Íslandi samhliða spurningakönnun meðal erlendra ferðamanna sem *Rannsóknastofnun ferðamála* vann fyrir *Isavia*. Könnunin var gerð í brottfararsal Akureyrarflugvallar og fengu allir svarendur val milli lista fyrir farþega búsetta á Íslandi og lista fyrir erlenda ferðamenn. Alls söfnuðust 578 útfylltir spurningalistar frá fólki búsettu á Íslandi frá 21. desember 2024 til 26. apríl 2025.

Vegna þessa verkefnis lagði *Félagsvísindastofnun* tvær kannanir fyrir netpanel sem byggist á tilviljunarúrtaki úr þjóðskrá. Meðal annars var spurt um búsetu, fjölda utanlandsferða frá Keflavíkflugvelli, Akureyrarflugvelli og með Norrænu, jafnframt hvort beint millilandaflug frá Akureyrarflugvelli hefði aukið lífsgæði svarenda á Norður- og Austurlandi.

Fyrri könnunin 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%. Seinni könnunin hófst 10. júní 2025 og lauk 22. júlí 2025. Alls bárust 3.854 svör frá fólki 18 ára og eldra á landinu öllu og var svarhlutfall 43,6%

4. Skipulag og saga flugstarfsemi á Íslandi

4.1 Yfirlit um íslenska flugstarfsemi

Saga farþegaflugs á Íslandi spannar nærri níutíu ár. Allan þann tíma hefur ein samstæða verið ráðandi í bæði innanlandsflugi og millilandaflugi undir nöfnunum Flugfélag Akureyrar, Flugfélag Íslands, Flugleiðir, Air Iceland Connect og Icelandair. Á annan tug íslenskra flugfélaga hafa reynt að veita þeirri samstæðu samkeppni innanlands og utan en sú samkeppni hefur nánast undantekningarlaust endað með gjaldþroti þeirra eða samruna við samstæðuna.

Þrátt fyrir að höft á flugstarfsemi innan Evrópu hafi verið afnumin árið 1997 stóð raunveruleg samkeppni í innanlandsflugi stutt og engin samkeppni hefur verið milli flugfélaga á einstökum flugleiðum frá síðustu aldamótum. Í millilandafluginu er hins vegar talsverð samkeppni þar sem á á þriðja tug erlendra flugfélaga bjóða upp á flug til 87 áfangastaða í 28 löndum.

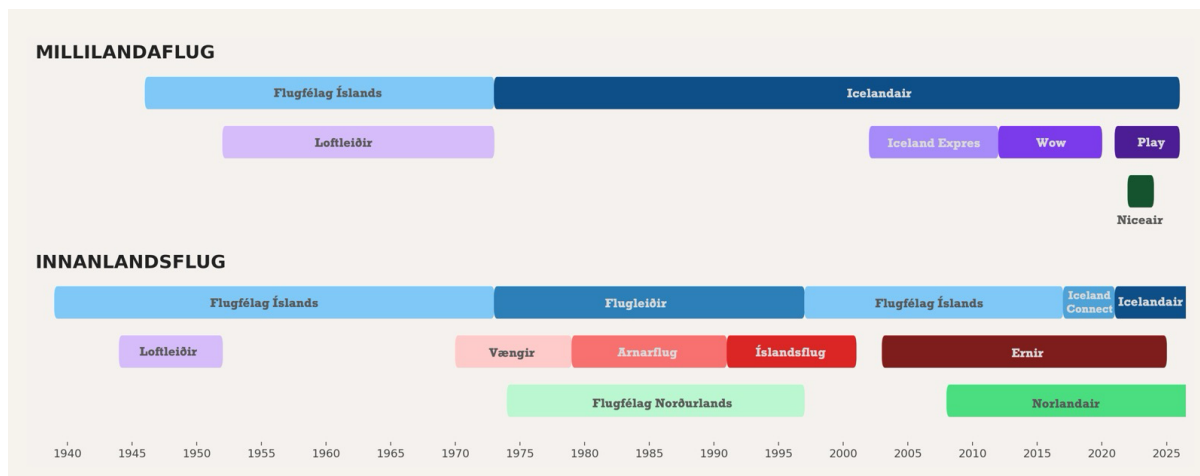
Síðustu hálfu öldina eða þar um bil hafa ýmsir flugrekendur boðið upp á beint millilandaflug frá Akureyrarflugvelli. Ákveðin vatnaskil urðu með flugi norðlenska flugfélagsins Niceair til Kaupmannahafnar og Tenerife 2022 – 2023 og flugi Easyjet til London og Manchester eftir gjaldþrot Niceair.

4.2 Þróun innlands- og millilandaflugs á Íslandi

Árið 1938 hóf *Flugfélag Akureyrar* farþegaflug til Reykjavíkur og fleiri staða á landinu en 1940 fluttist félagið til Reykjavíkur og var endurnefnt *Flugfélag Íslands*. Þegar félagið hóf reglubundið millilandaflug milli Reykjavíkur og Kaupmannahafnar með leiguflugvélum frá *Scottish Airlines* árið 1946 styttist ferðatími frá Reykjavík til Kaupmannahafnar úr 4–6 daga sjóferð í u.þ.b. 9 klukkustunda flug með millilendingu í Prestwick á Skotlandi.

Samkeppni í farþegaflugi innanlands hófst árið 1944 með reglubundnu innanlandsflugi *Lofleiða*. Þeirri samkeppni lauk snögglega átta árum síðar þegar stjórnvöld veittu *Flugfélagi Íslands* einkaleyfi á öllum helstu flugleiðum innanlands. *Lofleiðir* hættu þá innanlandsflugi og sneru sér alfarið að tengiflugi milli Evrópu og Norður-Ameríku á grundvelli loftferðarsamninga Íslands við Lúxemborg annars vegar og Bandaríkin hins vegar.

Eins og sjá má á **Mynd 1** fengu ýmis smærri flugfélög á áttunda áratug síðustu aldar sérleyfi á flugleiðum innanlands sem *Flugfélag Íslands* og síðar *Flugleiðir* sinntu ekki. Flugfélagið *Vængir* sem stofnað var árið 1970 fékk þannig sérleyfi til áætunarflugs milli Reykjavíkur og smærri flugvalla á Vesturlandi, Vestfjörðum og Norðurlandi, en sú starfsemi var yfirtekin af *Arnarflugi* árið 1979 og síðar Íslandsflugi árið 1991. Jafnframt hóf *Flugfélag Norðurlands* reglubundið innanlandsflug árið 1974 með sérleyfi til flugs frá Akureyri til Ísafjarðar, Egilsstaða og nokkurra minni flugvalla á Norðurlandi.



Mynd 1

Íslensk flugfélög í innanlands- og millilandaflugi, 1938–2026

Árið 1973 sameinuðust *Flugfélag Íslands* og *Lofleiðir* undir merkjum Icelandair erlendis og Flugleiða innanlands. Leiðarkerfi *Lofleiða* milli Luxembourg og Bandaríkjanna var þó í raun áfram rekið samhliða leiðakerfi *Flugfélags Íslands* til Evrópu allt þar til Flugstöð Leifs Eiríks-

sonar tók til starfa árið 1987.³⁵ Þá var tekið upp nýtt mönduls- og teinakerfi í millilandafluginu að fyrirmynd hefðbundinna bandarískra flugfélaga. Með því að fjölga ferðum og samræma landingar- og brottfarartíma gat *Icelandair* þannig boðið upp á tengiflug um Keflavíkurlugvöll milli fjölmargra borga í Evrópu annars vegar og 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* sem átti í kjölfarið í harðri samkeppni við *Íslandsflug* í innanlandsflugi frá Reykjavík til Akureyrar, Egilsstaða, Ísafjarðar, og Vestmannaeyja. Þremur árum síðar gafst *Íslandsflug* upp á samkeppninni, hætti flugi til allra helstu svæðisbundnu flugvalla landsins og sneri sér aftur að smærri áfangastöðum. Þrátt fyrir afnám sérleyfa og frjálsa samkeppni í orði kveðnu hefur því engin samkeppni verið milli flugfélaga á einstökum flugleiðum innanlands frá síðustu aldamótum.

Flugfélag Íslands sem endurnefnt var *Air Iceland Connect* árið 2017 rann fjórum árum síðar aftur inn í *Icelandair* sem sinnir nú áætlunarflugi frá Reykjavík til Akureyrar, Egilsstaða, Hornafjarðar og Ísafjarðar auk Grænlandsflugs. Flugfélagið *Ernir* sem hóf áætlunarflug frá Reykjavík árið 2003 sinnti áætlunarflugi frá Reykjavík til Hornafjarðar, Húsavíkur og Vestmanneyja en varð gjaldþrota árið 2024. *Norlandair* sem stofnað var af fyrrum starfsmönnum *Flugfélags Íslands* á Akureyri árið 2008 sinnir áætlunarflugi frá Reykjavík til Bíldudals og Gjögurs á Vestfjörðum og frá Akureyri til Grímseyjar, Vopnafjarðar, Þórshafnar á Norðausturlandi, auk Grænlandsflugs frá Reykjavík og Akureyri.

Iceland Express hóf millilandaflug frá Keflavíkurlugvelli ýmissa staða í Evrópu árið 2002 og frá Akureyri til Kaupmannahafnar árið 2006. Árið 2010 hóf *Iceland Express* flug frá Keflavík til Norður-Ameríku og var þar með komið í samkeppni við *Icelandair* um tengiflug yfir Norður-Atlantshafið. Haustið 2012 yfirtók *Wow air* starfsemi *Iceland Express* sem átt hafði í verulegum greiðsluferfiðleikum og fór formlega í gjaldþrot árið eftir. *Wow* hélt áfram flugi til Evrópu og Norður-Ameríku en ekki varð framhald á millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. *Wow* varð gjaldþrota árið 2019 en tengdir aðilar stofnuðu flugfélagið *Play* árið 2019 og hófu flug á svipuðum forsendum árið 2021. *Play* varð gjaldþrota haustið 2025.

Þótt samkeppni í millilandaflugi um Keflavíkurlugvöll hafi aukist mikið er *Icelandair* enn langstærsta flugfélagið með ríflega helming allrar flugumferðar um völinn. Önnur íslensk flugfélög svo sem *Iceland Express*, *Wow* og síðar *Play* hafa byggt á sama viðskiptalíkani fyrir tengiflug milli Evrópu og Norður-Ameríku og um fjórðungur umferðar um Keflavíkurlugvöll er vegna farþega í slíku tengiflugi.³⁶ Beint flug erlendra flugfélaga til Íslands hefur jafnframt margfaldast. Árið 2023 flaug á þriðja tug flugfélaga um Keflavíkurlugvöll, þar með

³⁵ Arnþór Gunnarsson, 2018

³⁶ Isavia, 2023b

talin ýmis hefðbundin evrópsk og bandarísk flugfélög, evrópsk lággjaldaflugfélög, flugfélög ferðapjónustufyrirtækja og lítil svæðisbundin flugfélög frá nágrannalöndunum.

4.3 Jaðarsetning byggðarlaga fjarri Keflavíkurflugvelli

Umsvif millilandaflugs um Keflavíkurflugvöll eru afar mikil í samanburði við mannfjölda á Íslandi og hafa margfaldast með fjölbreyttari flugstarfsemi, aukinni samkeppni og lægra verði á flugmiðum. Árið 2025 fóru um 8,2 milljónir flugfarþega um Keflavíkurflugvöll³⁷ og farnar voru um 21 þúsund flugferðir milli flugvallarins og 87 áfangastaða í 28 löndum.³⁸ Auk íslensku flugfélaganna flugu á þriðja tug erlendra flugfélaga um Keflavíkurflugvöll árið 2024, þar á meðal ýmis hefðbundin bandarísk og evrópsk flugfélög, lággjaldaflugfélög, flugfélög í eigu stærri ferðapjónustufyrirtækja og svæðisbundin flugfélög Færeyja og Grænlands.³⁹ Icelandair ber engu að síður höfuð og herðar yfir önnur flugfélög með meirihluta allra flugferða um Keflavíkurflugvöll.⁴⁰

Þrátt fyrir afar góðar alþjóðlegar tengingar Keflavíkurflugvallar er innlendum samgöngum við flugvöllinn talsvert ábótavant, sérstaklega frá fjarlægari landshlutum. Erfiðar tengingar milli Keflavíkurflugvallar og Reykjavíkurflugvallar eru athyglisverðar í ljósi þess að *Isavia* rekur báða flugvellina og meirihluti alls flugs á báðum flugvöllum er á vegum Icelandair. Þannig virðist opinbera hlutafélaginu *Isavia* hafa mistekist að uppfylla kröfur eigandans⁴¹ um að félagið tryggi „að flugvallarkerfið verði virkur hluti öruggra og hagkvæmra samgangna innanlands og tengist öðrum almenningssamgöngum á landi“ en ISAVIA telur sig raunar óbundið af þeirri pólitísku stefnumörkun ríkisins.⁴²

Ólíkt möndul-og-teina kerfi *Icelandair* á Keflavíkurflugvelli er innanlandsflug *Icelandair* um Reykjavíkurflugvöll skipulagt með geislum út frá höfuðborginni að hætti evrópskra ríkisflugfélaga á síðustu öld. Komu- og brottfarartímar á Reykjavíkurflugvelli eru ekki samræmdir þar sem innanlandsvélar Icelandair fljúga á víxl til Akureyrar, Egilsstaða, Hornafjarðar og Ísafjarðar auk Grænlands og flugfélög sem fljúga til smærri áfangastaða víða um land fá ekki leyfi til farþegaafgreiðslu í flugstöð Icelandair á Reykjavíkurflugvelli. Líkt og annars staðar þar sem hefðbundin flugfélög sitja ein að flugi til svæðisbundinna flugvalla⁴³ er innanlandsflugið gjarnan dýrasti hluti utanlandsferða fyrir íbúa fjarri suðvesturhorninu. Verð á 30–45 mínútna flugi með fullbókaðri skrufuflugvél til Reykjavíkur er þannig oft svipað eða jafnvel hærra en 3–4 klukkustunda flug með þotu lággjaldaflugfélags frá Keflavík til Evrópu.

³⁷ Isavia, 2026

³⁸ Ferðamálastofa, 2025

³⁹ Isavia, 2023a

⁴⁰ Ferðamálastofa, 2025

⁴¹ Stjórnarráðið, 2021

⁴² RÚV, 31. október 2025

⁴³ Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003

Tengingar innanlandsflugsins við millilandaflugið eru jafnframt óskipulagðar, tímafrekar og kostnaðarsamar. Fyrstu innanlandsvélarnar lenda of seint á Reykjavíkurlugvelli til að hægt sé að nýta morgunflug frá Keflavíkurlugvelli og það er undir hælinn lagt hvort komufarþegar síðdegis geti náð síðasta innanlandsflugi dagsins. Þá er engin flugrúta milli Reykjavíkurlugvallar og Keflavíkurlugvallar og ekki er hægt að senda innritaðan farangur á milli þeirra. Icelandair hefur raunar annað slagið boðið upp á tengiflug milli Akureyrar og Keflavíkurlugvallar, en með því skilyrði að flogið sé áfram til útlanda með Icelandair. Því er ekki hægt að nýta ódýrari kosti í millilandafluginu, jafnframt því sem tengiflugið hefur verið mjög dýrt, líkt og annað flug Icelandair innanlands.

Þetta skipulag flugsamgangna hefur jaðarsett svæðisbundna flugvelli og íbúa annarra landshluta hvað millilandaflug varðar. Þar sem Keflavíkurlugvöllur 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 Keflavíkurlugvallar 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.

4.4 Þróun millilandaflugs um Akureyrarflugvöll

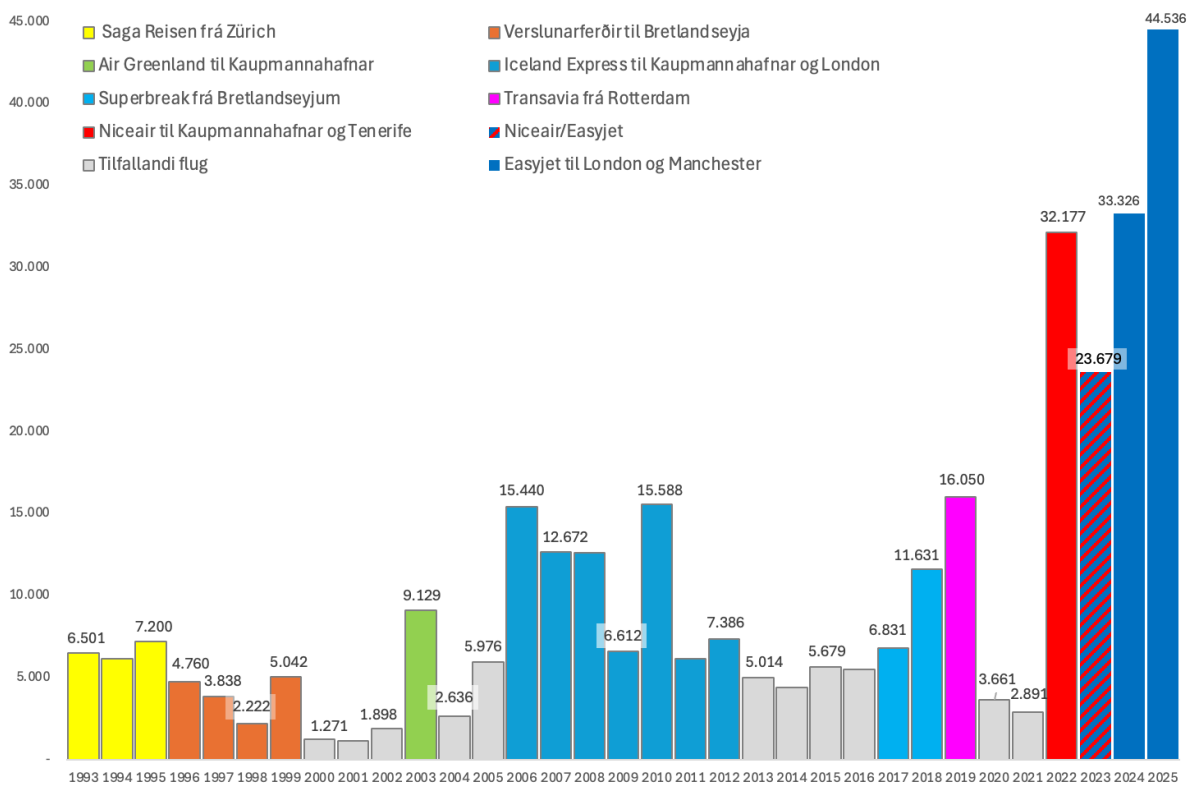
Millilandaflug í leiguflugi frá Akureyrarflugvelli hófst á vegum *Ferðaskrifstofu Akureyrar* haustið 1982 með „beinu flugi“ Flugleiða til Amsterdam, Kaupmannahafnar og Mallorca með stuttri millilendingu á Keflavíkurlugvelli. Ýmsar ferðaskrifstofur buðu sambærilegar ferðir frá Akureyri næstu árin, og sumarið 1986 bauð *Arnarflug* þýskum ferðamönnum jafnframt upp á flug frá Hamborg til Akureyrar um Keflavíkurlugvöll. Þá voru verslunarferðir í beinu flugi frá Akureyri á hverju hausti á árunum 1988–1996 og náði sú flugstarfsemi 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.

Á níunda áratugnum var reglulega rætt um nauðsyn þess að koma á reglubundnu áætlunarflugi milli Akureyrar og annarra landa. *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 þannig tengiflug við millilandaflugið næstu árin.

Að lokum 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 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.

Eins og sjá má af **Mynd 2** fóru á þessu fyrsta tímabili millilandaflugs frá Akureyri 1983–1999 að meðaltali um 6.600 farþegar með *Saga Reisen* um Zürich og síðan að meðaltali um 4.000 farþegar á ári í verslunarferðir til ýmissa borga á Bretlandi og Írlandi. Íbúar Akureyrar voru á þessum tíma um 15 þúsund talsins.



Mynd 2
Fjöldi farþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll, 1993–2025

Í apríl 2003 hóf *Air Greenland* reglubundið áætlunarflug tvisvar í viku milli Akureyrar og Kaupmannahafnar. Stefnt var að flugi allt árið en *Air Greenland's* sneri sér þó að öðru í desember sama ár. Þremur árum síðar hóf *Iceland Express* beint flug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar og stóð það flug næstu sjö árin eða allt þar til *Iceland Express* hætti starfsemi í árslok 2012. Þótt flugfélagið *Wow* tæki við þrotabúi *Iceland Express* varð ekki framhald á þessu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll.

Fjöldi millilandaferða um Akureyrarflugvöll á tímum *Iceland Express* 2006–2012 voru flestir

um 15.500 talsins en að meðaltali voru farþegar í millilandaflugi um 11.000 á ári. Á þessu tímabili voru íbúar Akureyrar um 17 þúsund talsins.

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 flugfélagið *Transavia*. Flugið lá niðri í Covid faraldrinum 2020–2021 en hófst að nýju sumarið 2022. Árið 2019 náði fjöldi flugfarþega í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll 16 þúsundum sem var svipað hápunktum flugs *Iceland Express* áratuginn á undan, en það ár voru íbúar Akureyrar orðnir tæplega 19 þúsund.

Sumarið 2022 hóf norðlenska flugfélagið *Niceair* beint flug til Kaupmannahafnar og Tenerife allan ársins hring og um haustið tilkynntu nokkur erlend flugfélög um fyrirætlanir sínar um beint flug til Akureyrar. Þótt *Niceair* hafi aðeins starfað síðari helming ársins 2022 náði farþegafjöldi í millilandaflugi um Akureyrarflugvöll óþekktum hæðum með rúmlega 32 þúsund farþegum. Fjöldi íbúa á Akureyri voru það ár um 19 þúsund talsins.

Í ársbyrjun 2023 stefndi því í mjög mikið framboð af reglubundnu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll. Þessar fyrirætlanir gengu þó aðeins að litlu leyti eftir. Vorið 2023 varð *Niceair* gjaldþrota og *Condor* frestaði áætlanum sínum um flug til Akureyrar og Egilsstaða, og því varð aðeins úr flugi *Edehweiss* um Zürich og *Transavia* um Rotterdam sumarið 2023.

Sumarið 2023 tilkynnti *Easyjet* hins vegar um fyrirhugað beint flug milli Akureyrar og London tvisvar í viku frá því í nóvember 2023 fram í mars 2024. Veturinn 2024–25 bætti *Easyjet* við flugi milli Akureyrar og Manchester og lengdi tímabil Akureyrarflugsins fram í apríl 2025, og veturinn eftir flaug félagið til Akureyrar tvisvar í viku frá bæði London og Manchester frá október 2025 til apríl 2026.

Árið 2024, fyrsta heila árið sem *Easyjet* flaug til Akureyrar, náði farþegafjöldinn um Akureyrarflugvöll nánast sömu tölu og árið 2022 þegar *Niceair* starfaði í hálf ár. Árið 2025 náði millilandaflugið um Akureyrarflugvöll enn nýjum hæðum þegar millilandaferðar voru nærri 45 þúsund talsins. Frá upphafi reglubundins millilandaflugs um Akureyrarflugvöll hefur farþegafjöldinn þannig sjöfaldast en íbúum Akureyrar fjölgað um þriðjung.

5. Millilandaflug íbúa á Norðuraustur- og Austurlandi

5.1 Yfirlit um millilandaflug frá Norðaustur- og Austurlandi

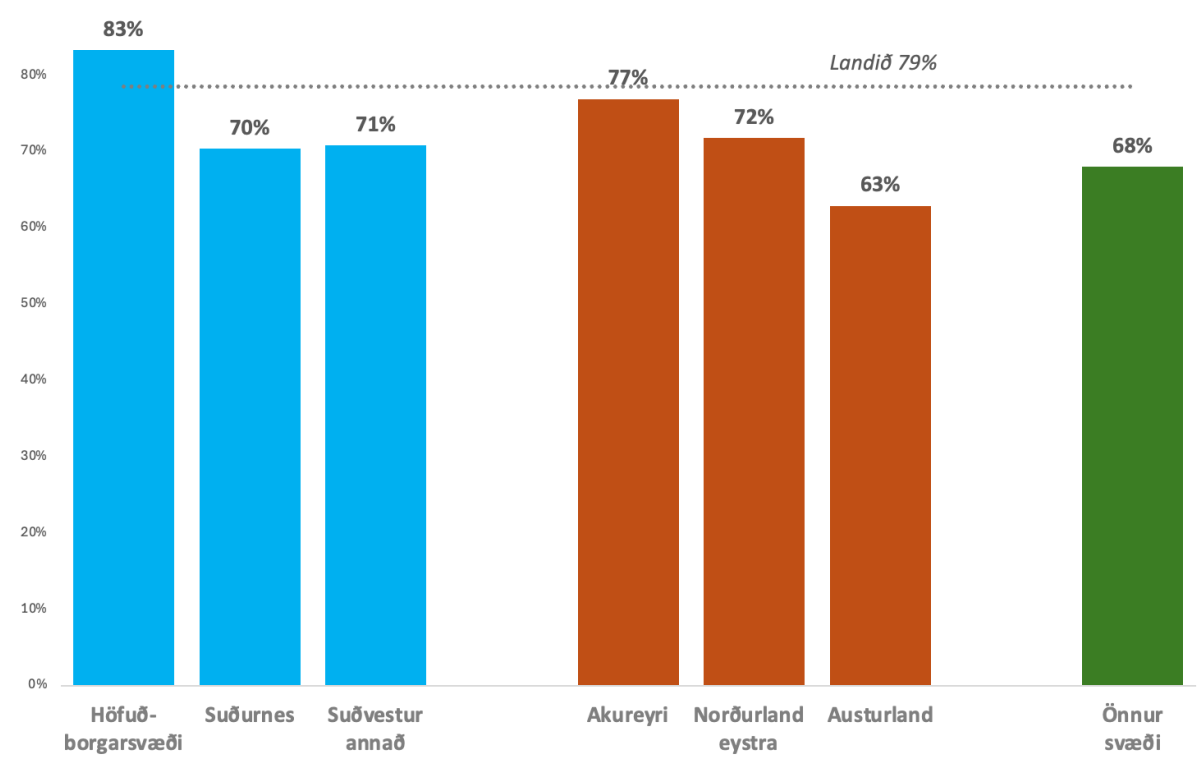
Akureyringar eru ívið ólíklegri en íbúar höfuðborgarsvæðisins til að hafa farið til útlanda á síðasta ári og meðalfjöldi ferða þeirra er lægri en á höfuðborgarsvæðinu. Annars staðar á Norðurlandi eystra og á Austurlandi er ferðatíðin svipuð öðrum stöðum utan höfuðborgar-

svæðisins og Akureyrar en íbúar Austurlands eru þó ólíklegri en aðrir til að hafa farið til útlanda á síðasta ári.

Beina flugið frá Akureyri hefur umtalsverð áhrif á ferðatíðni íbúa á Akureyri og annars staðar á Norðurlandi eystra en áhrifin eru mun minni á Austurlandi. Sterkar vísbendingar eru um að áhrifasvæði Akureyrarflugvallar hafi stækkað og jafnast með flugi Easyjet til London og Manchester og hlutdeild Akureyringa minnkað. Svo virðist sem beina flugið frá Akureyri sé viðbót við flug um Keflavíkurflugvöll en komi ekki í staðinn fyrir það.

5.2 Utanlandsferðir eftir búsetu

Mynd 3 sýnir hlutfall fólks sem ferðast hafði til útlanda frá einstökum landshlutum síðustu tólf mánuði samkvæmt könnunum *Félagsvísindastofnunar* 2023 og 2025. Niðurstöður kannana árána 2023 og 2025 voru mjög áþekkar og munurinn milli kannana ómarktækur fyrir einstök svæði og því eru sýnd meðaltöl þessara tveggja kannana.



Mynd 3

Hlutfall 18 ára og eldri sem fóru til útlanda sl. 12 mánuði (meðaltöl 2023 og 2025)

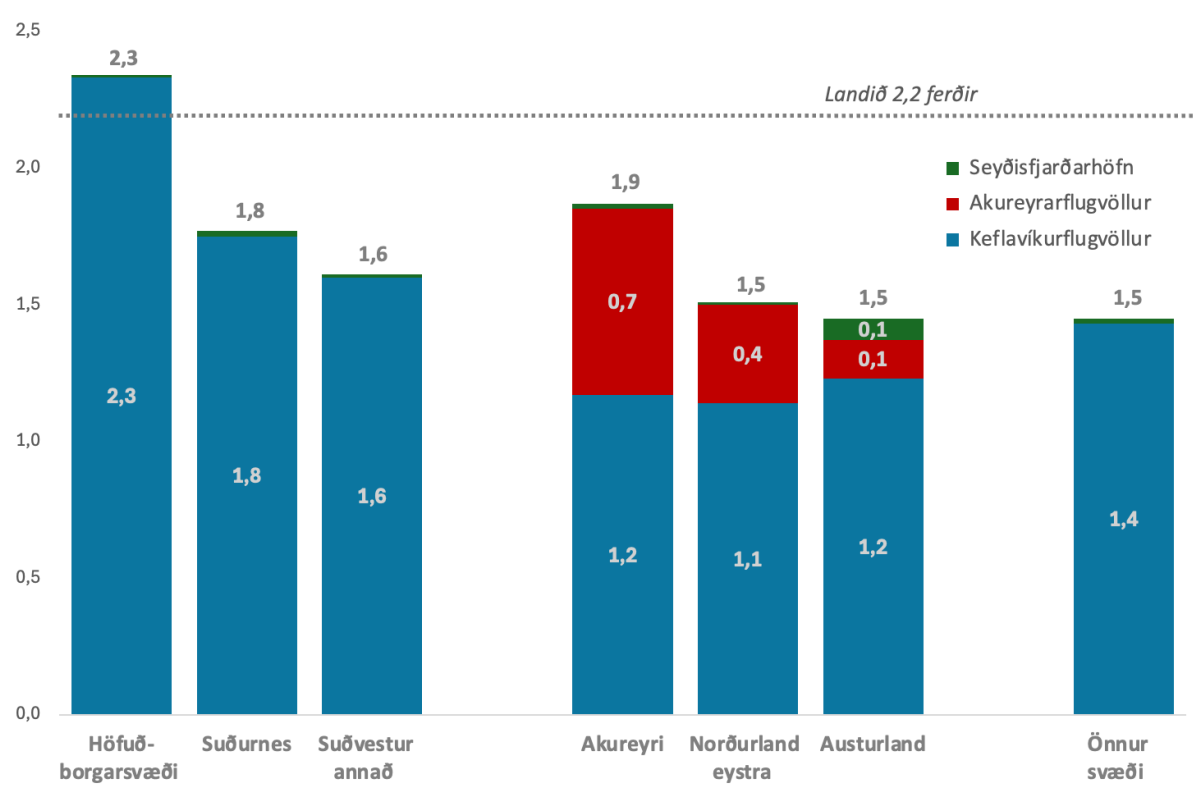
Niðurstöðurnar benda til að ríflega fjórir af hverjum fimm landsmönnum 18 ára eða eldri fari einu sinni eða oftár til útlanda á ári. Hlutfallið var hæst 83% á höfuðborgarsvæðinu og svo 77% á Akureyri, en lægsta hlutfallið var 63% á Austurlandi.

Þessi hlutföll endurspeglar að einhverju leyti fjarlægðir frá alþjóðaflugvöllum en það samband er ekki línulegt. Þótt Keflavíkurflugvöllur sé á Suðurnesjum höfðu þannig hlutfallslega færri

farið þaðan til útlanda en frá höfuðborgarsvæðinu eða Akureyri og nánast enginn munur var á hlutfalli utanlandsferða frá Suðurnesjum, öðrum svæðum á Suðvesturlandi eða Norðurlandi eystra utan Akureyrar.

Þessi munur á hlutfalli utanlandsferða kann að skýrast af mismunandi félagslegri samsetningu einstakra svæða. Þannig getur verið munur á utanlandsferðum eftir lýðfræðilegum þáttum á borð við kyn og aldur og félagslegum þáttum á borð við menntun, tekjur og fjölskyldu- aðstæður. Hærra hlutfall íbúa á höfuðborgarsvæðinu og Akureyri sem ferðast hafa til annarra landa á síðasta ári gæti þannig skýrst af mismunandi lýðfræðilegri eða félagslegri samsetningu samfélaganna. Nánar verður hugað að þessu í kafla 6, *Bakgrunnur flugfarþega*.

Mynd 4 sýnir meðalfjölda utanlandsferða síðustu tólf mánuði eftir brottfararstað samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar. Aðeins er litið til utanlandsferða frá Keflavík, Akureyri og Seyðisfirði en aðrir ferðamatár eru ekki teknir með í reikninginn, svo sem millilandaflug frá öðrum flugvöllum eða siglingar með flutningaskipum, fiskiskipum eða skemmtiferðaskipum.



Mynd 4

Meðalfjöldi utanlandsferða 18 ára og eldri sl. 12 mánuði eftir brottfararstað og búsetu

Yfir landið í heild var ferðatíðnin að meðaltali 2,2 ferðir á ári. Þar vegur þungt mannfjöldi og ferðatíðni á höfuðborgarsvæðinu þar sem að meðtali voru farnar 2,3 utanlandsferðir síðustu 12 mánuði, samanborið við 1,9 ferðir Akureyringa og 1,8 ferðir Suðurnesjafólks. Á sama tíma fóru íbúar annarra landshluta að jafnaði 1,5–1,6 utanlandsferðir.

Þótt hlutfall íbúa á Suðurnesjum sem ferðast til útlanda sé ekki hærra en annars staðar á Suðvestursvæðinu (sjá **Mynd 3** hér að framan) er ferðatíðnin samt sem áður hærri meðal þeirra íbúa sem á annað borð fara erlendis. Sé aðeins litið til þeirra sem á annað borð fóru um Keflavíkurflugvöll síðustu tólf mánuði (niðurstöður ekki sýndar á mynd) fóru millilanda- farþegar frá Suðurnesjum að jafnaði 2,5 ferðir á ári samanborið við 2,8 ferðir frá höfuð- borgarsvæðinu, 2,3 ferðir annars staðar af Suðvestursvæðinu og 1,6 ferðir um Keflavíkurflug- völlum meðal milliandafarþega frá Akureyri. Búseta í næsta nágrenni við flugvöllinn virðist því einkum hafa áhrif á fjölda utanlandsferða meðal þeirra sem ferðast til útlanda á annað borð.

Mynd 4 sýnir jafnframt umtalsverða hlutdeild Akureyrarflugvallar í utanlandsferðum íbúa á áhrifasvæði sínu, sérstaklega á Akureyri. Íbúar á Akureyri, annars staðar á Norðurlandi eystra og á Austurlandi fara að jafnaði 1,1 – 1,2 utanlandsferðir um Keflavíkurflugvöll á ári sem er lægra en annars staðar á landinu. Hins vegar fara Akureyringar að jafnaði 0,7 ferðir til útlanda um Akureyrarflugvöll og fyrir vikið er tíðni utanlandsferða þar hærri en annars staðar á landinu að höfuðborgarsvæðinu undanskildu. Beint flug um Akureyrarflugvöll og siglingar Norrænu frá Seyðisfirði jöfnuðu jafnframt stöðu annarra íbúa á Norðurlandi eystra og íbúa á Austurlandi gagnvart öðrum svæðum.

Ferðir um Akureyrarflugvöll og aðrir ferðamátar á Norður- og Austurlandi veða þannig upp á móti færri ferðum um Keflavíkurflugvöll. Ekki er þó hægt að fullyrða á grundvelli þessara gagna hvort farþegar um Akureyrarflugvöll hefðu annars setið heima eða farið í auknum mæli um Keflavíkurflugvöll. Síðar í þessum kafla verður skoðað hvað flugfarþegar í millilandaflugi frá Akureyri hefðu líklega gert ef beina flugið hefði ekki verið í boði.

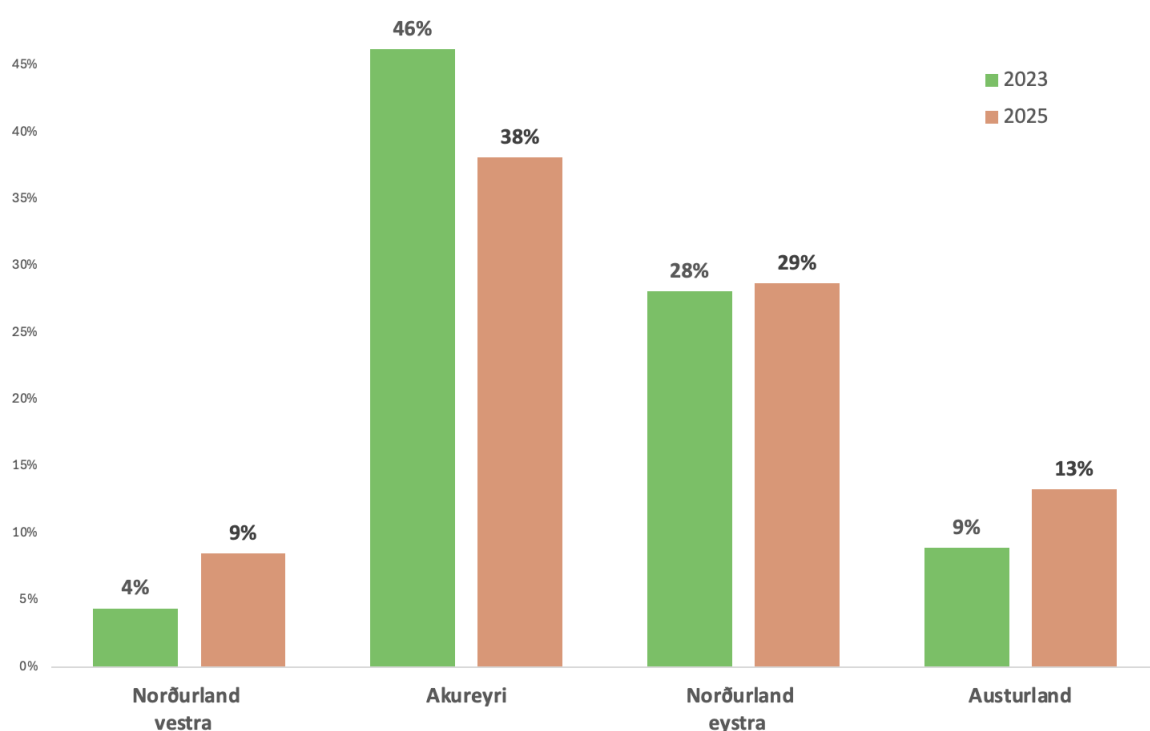
5.3 Áhrifasvæði Akureyrarflugvallar

Mynd 5 sýnir hlutfall íbúa á einstökum svæðum á Norður- og Austurlandi sem flogið höfðu til útlanda um Akureyrarflugvöll síðustu tólf mánuði samkvæmt könnunum *Félagsvísindastofnunar*. Fyrri könnunin nær til flugs *Niceair* frá Akureyri til Kaupmannahafnar og Tenerife 2022–2023 en seinni könnunin til flugs *Easyjet* til Akureyrar frá London og Manchester 2024–25, jafnframt því sem leiguflug af ýmsu tagi var í boði allt tímabilið.

Árið 2023 höfðu 46% íbúa Akureyrar 18 ára og eldri farið til útlanda um Akureyrarflugvöll á síðustu tólf mánuðum samkvæmt könnun *Félagsvísindastofnunar*. Það átti við um 28% íbúa annars staðar á Norðurlandi eystra en aðeins 9% íbúa Austurlands og 4% íbúa Norðurlands vestra. Ekki er hægt að greina nánar hvort flogið var með *Niceair* til Kaupmannahafnar eða Tenerife, með *Norlandair* til Grænlands eða leiguflugi til annarra áfangastaða.

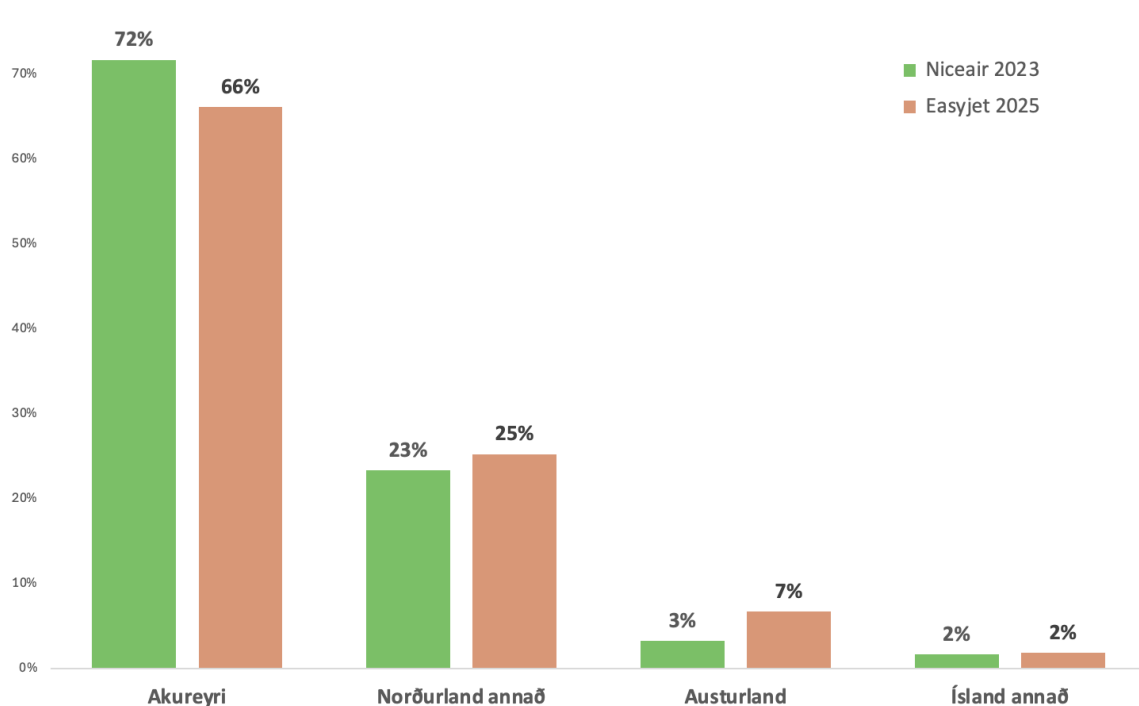
Samkvæmt könnun *Félagsvísindastofnunar* virðist upptökusvæði millilandaflugs um Akureyrarflugvöll hafa stækkað og jafnast tveimur árum síðar. Hlutfall Akureyringa sem höfðu farið til útlanda um Akureyrarflugvöll lækkaði í 38% en hlutfall íbúa annarra Norðurlands var

nánast óbreytt frá 2023. Á Norðurlandi vestra og á Austurlandi virðist nýting millilandaflugsins um Akureyrarflugvöll hins vegar hafa aukist um 4–5 prósentustig, þótt sú breyting sé ekki tölfræðilega marktæk.



Mynd 5

Hlutfall íbúa 18 ára og eldri sem fóru til útlanda um Akureyrarflugvöll sl. 12 mánuði



Mynd 6

Búseta farþega í flugi Niceair 2023 og Easyjet 2025

Þessar niðurstöður greina ekki milli farþega í reglubundnu áætlunarflugi milli landa og farþega í leiguflogi í borgarferðir eða sólarlandaferðir á vegum ferðaskrifstofa.

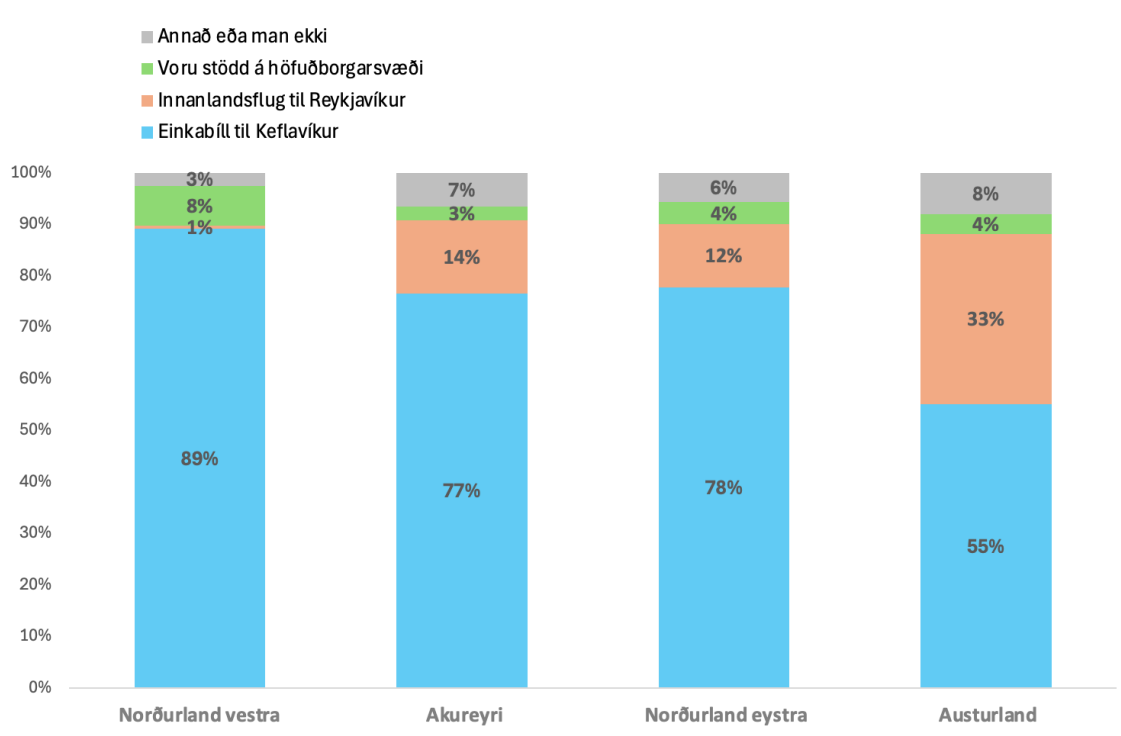
Mynd 6 sýnir hins vegar samsetningu hópsins í áætlunarflugi frá Akureyri, annars staðar á Norðurlandi og frá Austurlandi samkvæmt könnunum sem gerðar voru meðal flugfarþega *Niceair* og *Easyjet*. Vegna stærðar Akureyrar eru farþegar þaðan yfirgnæfandi í þessum hópi.

Niðurstöðurnar sýna að Akureyringar voru 72% farþega *Niceair* vorið 2023 en 66% farþega *Easyjet* vorið 2025, og hlutdeild annarra svæða á Norður- og Austurlandi hafði aukist að sama skapi. Breytingin milli 2023 og 2025 er tölfræðilega marktæk ($p < 0,05$) og rennir frekari stöðum undir vísbendingar sem kannanir Félagsvísindastofnunar gáfu um að upp-tökusvæði millilandaflugsins á Norður- og Austurlandi hafi stækkað og jafnast.

Akureyringar nýta beina flugið engu að síður í mun meira mæli en aðrir íbúar á Norður- og Austurlandi. Nálægðin við flugvöllinn skiptir þar vitaskuld miklu, en munur á íbúasamsetningu Akureyrar og annarra samfélaga á Norður- og Austurlandi kann einnig að hafa hér áhrif. Nánar verður fjallað um það í kafla 6 *Bakgrunnur flugfarþega* hér á eftir.

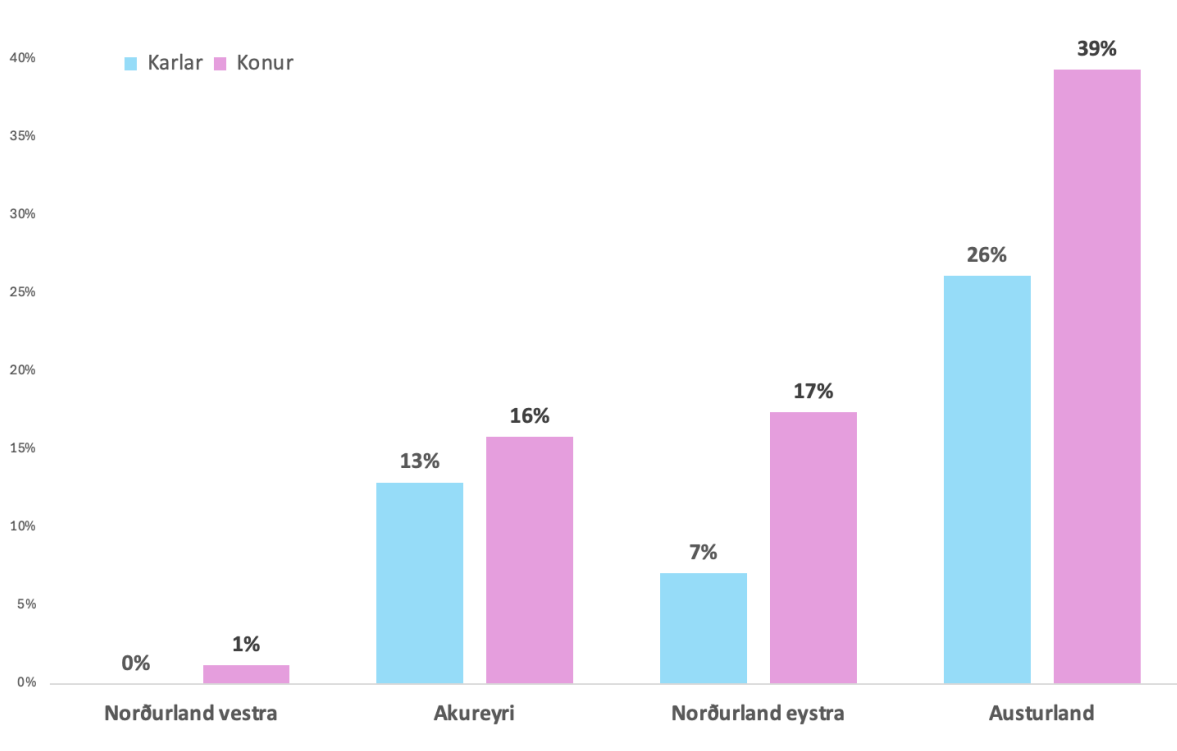
5.4 Tengsl við millilandaflug um Keflavíkurlugvöll

Mynd 7 sýnir hlutdeild ferða til Keflavíkurlugvallar með einkabílum og innanlandsflugi frá einstökum svæðum á Norður- og Austurlandi samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar 2023 og 2025.



Mynd 7
Ferðamáti frá til Keflavíkurlugvallar í
síðustu utanlandsferð íbúa á Norður- og Austurlandi

Samkvæmt þessu er einkabíllinn allsráðandi í utanlandsferðum um Keflavíkur-flugvöll frá Norðurlandi vestra, enda Keflavíkurflugvöllur í 300–360 km akstursfjarlægð en 100–250 km í austur til Akureyrar sem er næsti flugvöllur með reglubundið innanlandsflug.



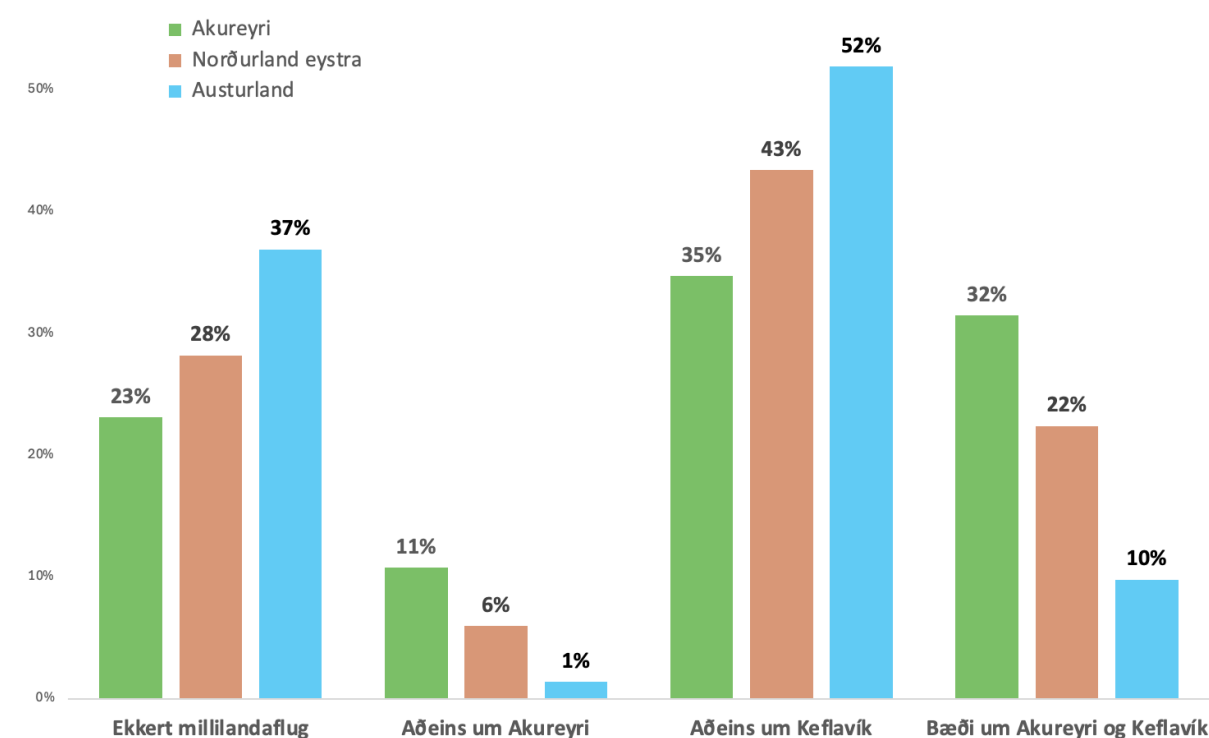
Mynd 8

Hlutfall innanlandsflugs í ferðum til Keflavíkurflugvallar í síðustu utanlandsferð karla og kvenna á Norður- og Austurlandi

Mynd 8 leiðir í ljós umtalsverðan svæðisbundinn kynjamun í nýtingu innanlandsflugs í tengslum við utanlandsferðir um Keflavíkurflugvöll. Á Norðurlandi vestra var innanlandsflugið nánast ekkert nýtt en lítil og ómarktækur kynjamunur á Akureyri. Annars staðar á Norðaustur- og Austurlandi voru konur hins vegar umtalsvert og tölfræðilega marktækt líklegri til að fljúga innanlands frekar en að keyra alla leið til Keflavíkurflugvallar.

Þessar niðurstöður benda til þess að fjarlægð frá Keflavíkurflugvelli umfram 400 km dragi meira úr vilja kvenna en karla til að fara þangað akandi. Kostnaður við innanlandsflugið og flækjustig við að komast frá Reykjavíkur til Keflavíkur kann því að hafa meiri áhrif á utanlandsferðir kvenna en karla í fjarlægari byggðum. Nánar verður hugað að kynjamun í kafla 6 *Bakgrunnur flugfarþega*.

Mynd 9 sýnir sem fyrr að hlutfall þeirra sem fóru aldrei til útlanda á síðasta ári hækkar með aukinni fjarlægð frá alþjóðaflugvöllum. Það er þannig 23% á Akureyri, 28% annars staðar á Norðurlandi eystra en 37% á Austurlandi. Algengast var að fólk hefði aðeins farið um Keflavíkurflugvöll en hlutfall þeirra sem höfðu einnig eða eingöngu farið um Akureyrarflugvöll fór hækkandi með aukinni nálægð við flugvöllinn.



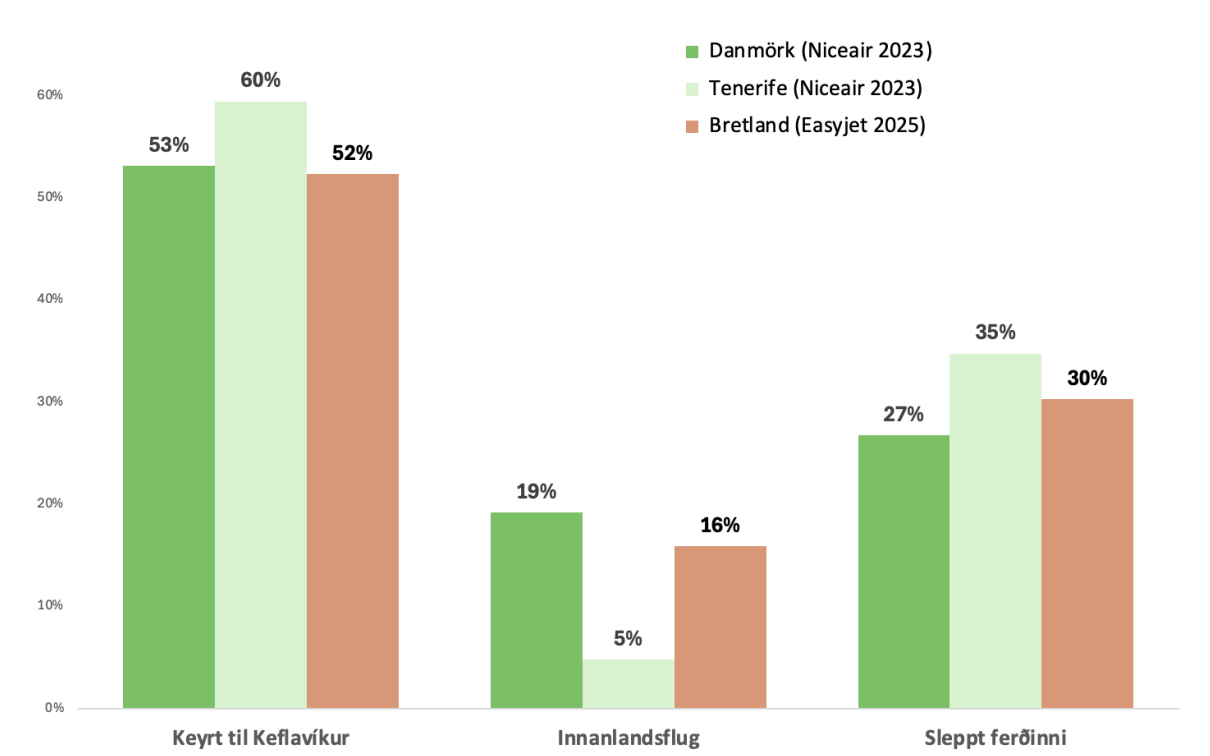
Mynd 9

Hlutfall íbúa á Norður- og Austurlandi sem flogið hafa um Akureyrarflugvöll eftir fjölda ferða um Keflavíkflugvöll sl. 12 mánuði

Um það bil tveir af hverjum þremur íbúum allra svæðanna höfðu flogið um Keflavíkflugvöll á síðasta ári, en hlutfall þeirra sem einnig hafði farið í millilandaflug frá Akureyri fer vaxandi með aukinni nálægð við Akureyrarflugvöll. Nærri helmingur (32% vs. 35%) Akureyringa sem flugu um Keflavíkflugvöll fóru einnig til útlanda um Akureyrarflugvöll, en það átti aðeins við um þriðjung (22% vs. 43%) þeirra sem flugu um Keflavíkflugvöll annars staðar á Norðurlandi eystra og sjötta hvern (10% vs. 52%) á Austurlandi.

Um 11% svarenda á Akureyri höfðu eingöngu farið til útlanda um Akureyrarflugvöll en það samsvarar um fjórðungi (11% vs. 32%) Akureyringa í millilandaflugi frá Akureyrarflugvelli. Sambærilegt hlutfall er 6% annars staðar á Norðurlandi eystra eða rúmur fimmtungur (6% vs. 22%) þeirra sem á annað borð fóru um Akureyrarflugvöll og á Austurlandi er hlutfallið aðeins 1% eða innan við tíundi hver Austlendingur í millilandaflugi frá Akureyri.

Þessar niðurstöður vekja þá spurningu að hvaða marki beint millilandaflug frá Akureyri komi í stað millilandaflugs um Keflavík eða sé hrein viðbót við utanlandsferðir íbúa á Norður- og Austurlandi. Í könnunum meðal flugfarþega Niceair 2023 og Easyjet 2025 var spurt hvort farþegarnir hefðu hætt við ferðina eða flogið um Keflavíkflugvöll ef beint millilandaflug frá Akureyri hefði ekki verið í boði.



Mynd 10
Hvað er líklegast að farþegar Niceair og Easyjet hefðu gert ef beint millilandaflug frá Akureyri hefði ekki verið í boði

Mynd 10 sýnir að 27–35% farþega í millilandaflugi frá Akureyri hefðu sleppt ferðinni ef beint flug hefði ekki verið í boði. Hlutfallið er hærra meðal farþega Niceair til Tenerife sem kann að skýrast af því að farþegar til Danmerkur og Bretlands séu líklegri til að vera í vinnuferðum sem ekki hefði verið hægt að sleppa.

Mynd 10 sýnir einnig að ríflega helmingur farþega til Danmerkur og Bretlands segir að þau hefðu keyrt til Keflavíkur ef beint flug hefði ekki verið í boði en 16–19% hefðu flogið. Þetta samsvarar því að um þrír af hverjum fjórum þeirra sem hefðu samt farið í ferðina hefðu keyrt en einn af hverjum fjórum nýtt sér innanlandsflugið til að komast til Keflavíkur. Farþegar til Tenerife eru hins vegar mjög ólíklegir til að hafa annars farið þangað með því að nýta innanlandsflugið, sem kann einnig að skýrast af því að yfirgnæfandi meirihluti þeirra ferða voru skemmtiferðir.

6. Bakgrunnur flugfarþega um Akureyrarflugvöll

6.1 Yfirlit um bakgrunn flugfarþega

Konur á Norður- og Austurlandi eru almennt ívið líklegri en karlar til að ferðast með millilandaflugi. Þó eru karlar í meirihluta þeirra sem eingöngu hafa ferðast til útlanda um

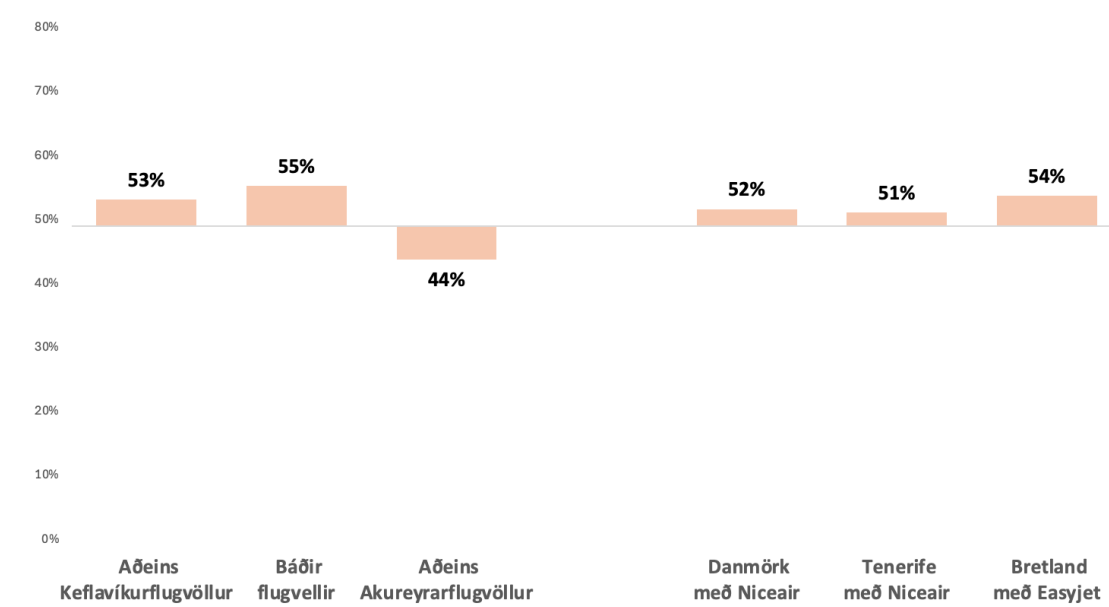
Akureyrarflugvöll. Meðalaldur þeirra sem hafa eingöngu flogið til útlanda um Akureyrarflugvöll er einnig hærri en þeirra sem flogið hafa um Keflavíkflugvöll. Sá munur skýrist bæði af því að það á við um hlutfallslega fáa 26–40 ára og hlutfallslega marga 61–80 ára.

Þá er talsverður munur á nýtingu flugsins eftir menntunarstigi. Íbúar á Norður- og Austurlandi sem fóru um Keflavíkflugvöll voru tvöfalt líklegri til að vera með háskólapróf en þau sem ekkert fóru til útlanda á síðasta ári og þau sem aðeins fóru um Akureyrarflugvöll. Tekjur tengdust því lítið sem ekkert að hafa ferðast um Keflavíkflugvöll eingöngu eða Akureyrarflugvöll eingöngu, en líkurnar á því að hafa flogið um báða flugvöllina jukust umtalsvert með auknum tekjum.

Fjölbreytugreining leiddi í ljós að munur á fjölda utanlandsferða eftir landshlutum skýrðist ekki nema að óverulegu leyti af kyni, aldri, menntun eða heimilistekjum. Íbúar á Suðvestursvæðinu voru líklegri en aðrir íbúar utan höfuðborgarsvæðisins til að hafa farið um Keflavíkflugvöll á síðasta ári. Vegna ferða um Akureyrarflugvöll fóru Akureyringar hins vegar álíka oft til útlanda og íbúar á Suðvestursvæðinu og ferðatíðni annara íbúa á Norðaustur- og Austurlandi til útlanda var meiri en í öðrum landshlutum.

6.2 Kyn og aldur

Mynd 11 sýnir hlutfall kvenna meðal almennings á Norðaustur- og Austurlandi sem farið höfðu til útlanda á síðasta ári samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar og könnunum meðal flugfarþega Niceair 2023 og Easyjet 2025. Hér ber þess að gæta að konur voru 49% íslenskra ríkisborgara 18–79 ára á Norðaustur- og Austurlandi árið 2025.

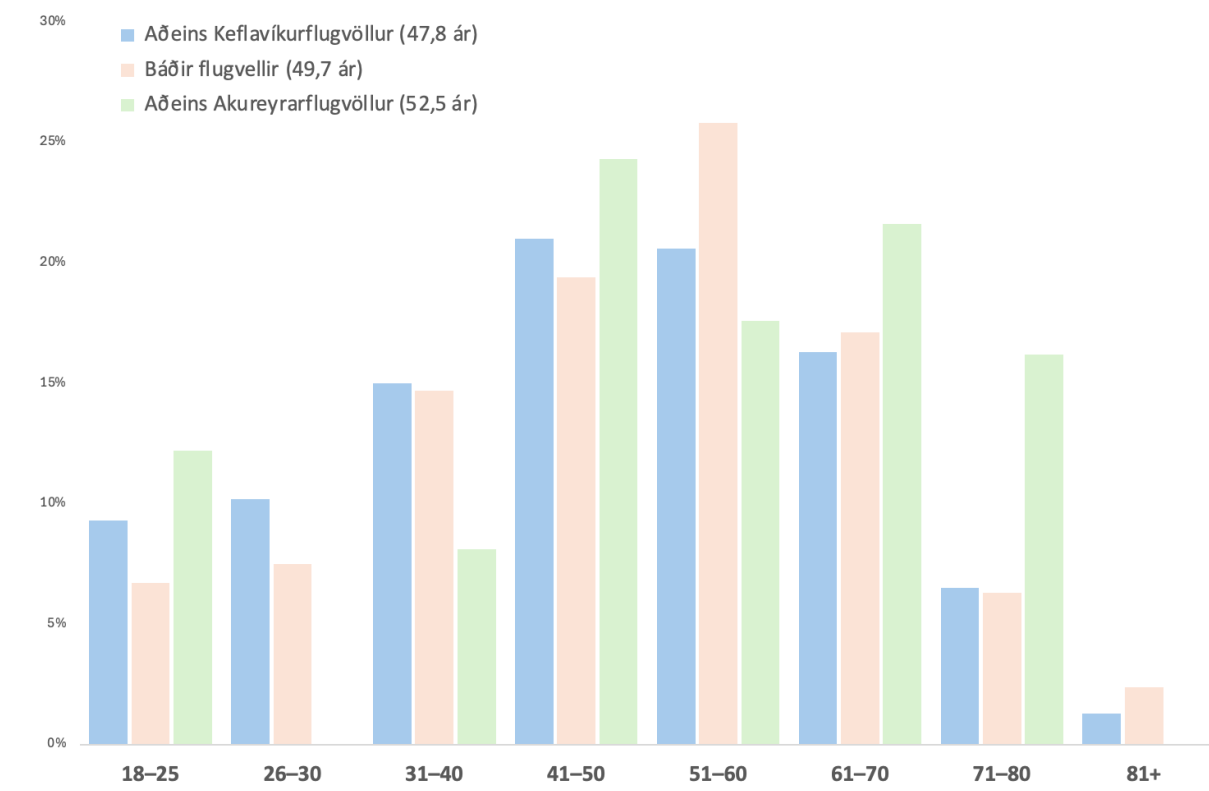


Mynd 11
Hlutfall kvenna meðal farþega í millilandaflugi skv. könnunum Félagsvísindastofnunar og meðal brottfararfarþega 2023 og 2025

Eins og sjá má eru konur á Norðaustur- og Austurlandi almennt líklegri en karlar til að ferðast með millilandaflugi, hvort sem litið er til kannana um ferðalög á síðasta ári eða kannana meðal íslenskra farþega á leið úr landi. Eina undantekningin er að konur voru í minnihluta í litlum hópi svarenda (6,7%) sem höfðu aðeins ferðast til útlanda um Akureyrarflugvöll en ekki um Keflavíkurflugvöll á síðasta ári.

Mynd 12 sýnir aldursdreifingu íbúa á Norðaustur- og Austurlandi sem flogið höfðu af landi brott á síðasta ári eftir brottfararflugvöllum. Meðalaldur þeirra sem höfðu eingöngu flogið í gegnum Akureyrarflugvöll reyndist vera 4,7 árum hærri en þeirra sem eingöngu höfðu flogið í gegnum Keflavíkurflugvöll (52,5-47,8), en meðalaldur þeirra sem flogið höfðu um báða flugvellina var þar á milli (49,7).

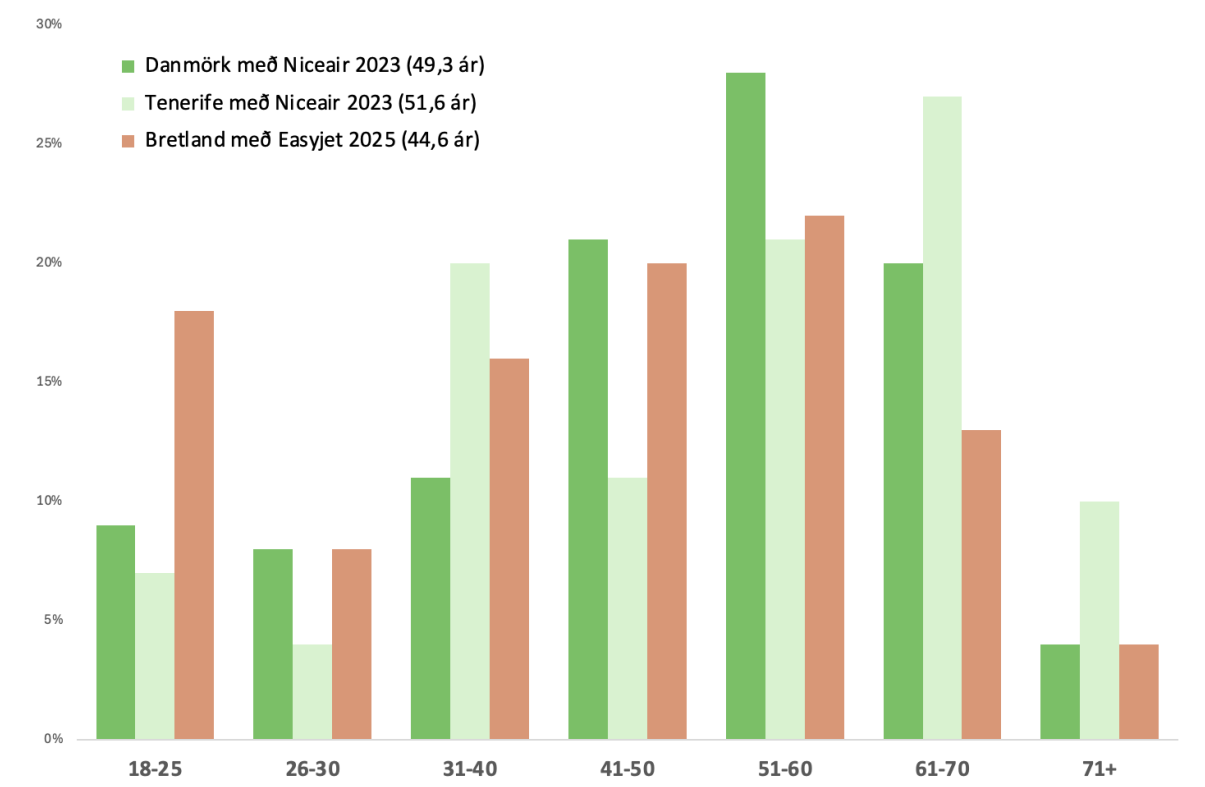
Svarendur sem einungis höfðu flogið til útlanda um Akureyrarflugvöll voru sérstaklega líklegir til að vera komnir yfir sextugt eða 38% samanborið við 24–26% þeirra sem aðeins höfðu flogið um Keflavíkurflugvöll eða farið höfðu um báða flugvellina.



Mynd 12
Aldur farþega í millilandaflugi frá Keflavík og Akureyri
skv. könnunum Félagsvísindastofnunar

Í þessum tölum eru bæði farþegar með áætlunarflugi og margvíslegu leiguflugi í borgarferðir eða til sólarstranda. Líklegt má telja að slíkar pakkaferðir í beinu flugi höfði sérstaklega til eldri ferðalanga sem eru tilbúnir til að borga meira fyrir að sleppa við flækjustigið við að

komast til Keflavíkur. Kannanir um borð í flugi Niceair 2023 og Easyjet 2025 renna stöðum undir það en jafnframt virðast íslenskir farþegar Easyjet hafa verið yngri en hjá Niceair.



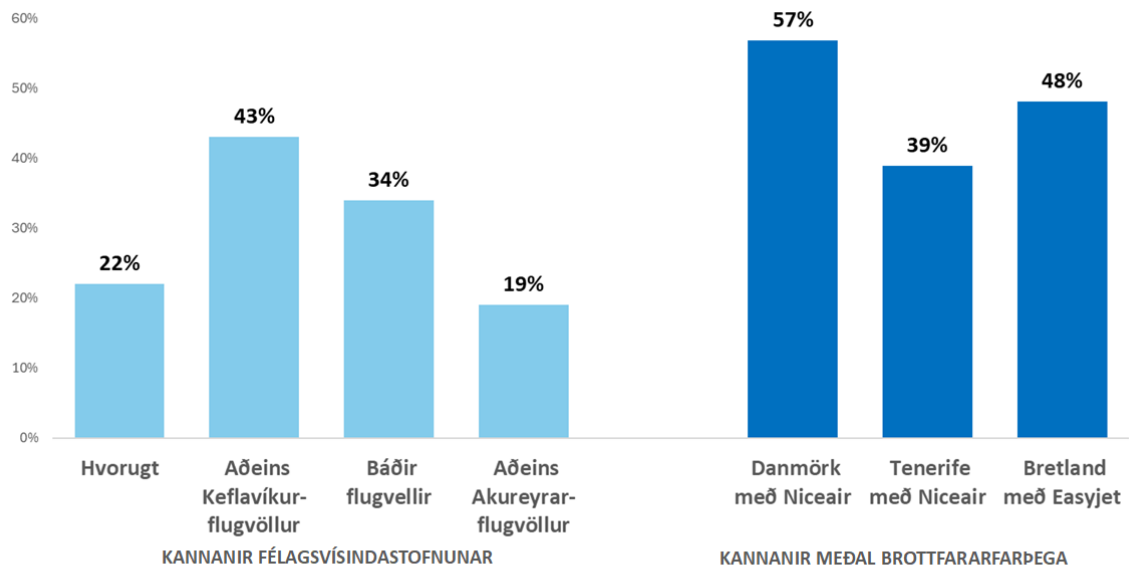
Mynd 13
Aldur farþega í flugi Niceair og Easyjet

Mynd 13 sýnir aldursdreifingu íslenskra farþega um borð í flugi Niceair til Kaupmannahafnar og Tenerife árið 2023 og Easyjet til London og Manchester árið 2025. Áætlaður meðalaldur farþega Niceair voru 49 ár til Danmerkur og 52 ár til Tenerife, samanborið við 45 ár meðal farþega Easyjet. Fólk yfir sextugu var talsvert herra hlutfall farþega til Tenerife (37%) en til Danmerkur (24%) eða Bretlands (17%). Á hinn bóginn var fólk á aldrinum 18–25 ára hlutfallslega fleira í flugi Easyjet til Bretlands (18%) en flugi Niceair til Danmerkur (9%) eða Tenerife (7%).

Þessar niðurstöður benda til þess að þægindin við beint flug frá Akureyri á sólarströnd hafi höfðað sérstaklega til eldra fólks sem e.t.v. veigraði sér við flækjustiginu við að komast til Keflavíkur. Hins vegar hafi ódýrt flug Easyjet til London og Manchester höfðað sérstaklega til yngra fólks sem e.t.v. horfði í ríkari mæli til kostnaðar við utanlandsferðina.

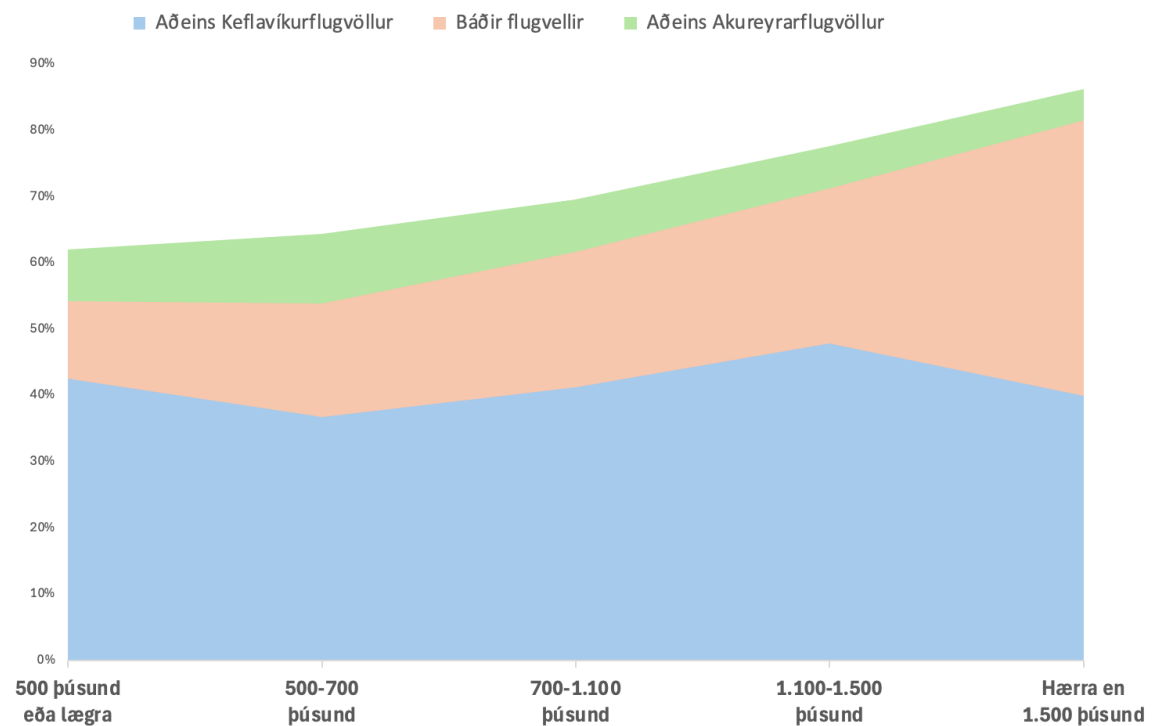
6.3 Menntun og tekjur

Mynd 14 sýnir að hlutfall háskólamenntaðra var talsvert lægra meðal þeirra íbúa á Norður- og Austurlandi sem höfðu ekki flogið til útlanda eða höfðu aðeins höfðu flogið um Akureyrarflugvöll en þeirra sem aðeins höfðu flogið um Keflavíkurflugvöll.



Mynd 14
Hlutfall háskólamenntaðra í millilandaflugi samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar og meðal brottfararfarþega

Hlutfall háskólamenntaðra mældist herra meðal flugfarþega um Akureyrarflugvöll (ljósbláar súlur) en meðal íbúa á Norður- og Austurlandi sem samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar höfðu ferðast til útlanda um Akureyrarflugvöll (dökkbláar súlur).



Mynd 15
Samband heimilistekna og utanlandsferða eftir brottfararflugvöllum samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar

Ekki er fyllilega ljóst hvernig á því stendur, en þó má vera að þessi munur skýrist að hluta til af lægra menntunarstigi meðal þeirra sem ferðast með leiguflugi í borgar- og sólarferðum en þeirra sem ferðast vegna vinnu. Sú tilgáta fær nokkurn stuðning af þeim niðurstöðum að hlutfall háskólamenntaðra farþega Niceair til Tenerife er mun lægra en meðal farþega Niceair til Danmerkur og Easyjet til Bretlands, og raunar svipað hlutfalli háskólamenntaðra farþega um Akureyrarflugvöll samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar.

Mynd 15 sýnir marktæk tengsl ($p. > 0,001$) milli heimilistekna og utanlandsferða á Norðuraustur- og Austurlandi. Í lægsta tekjuhópnum höfðu þannig 62% svarenda farið til útlanda síðustu 12 mánuði en 86% í hæsta tekjuhópnum.

Athygli vekur að munurinn eftir tekjuhópum liggur nánast alfarið meðal þeirra sem flogið hafa bæði frá Keflavíkurflugvelli og Akureyrarflugvelli. Þannig er nánast enginn munur á lægsta og hæsta tekjuhópnum hvað varðar flug eingöngu frá Keflavík (43% vs. 40%) eða flug eingöngu frá Akureyrarflugvelli (8% vs. 5%). Hins vegar höfðu aðeins 12% lægsta tekjuhópsins flogið til útlanda bæði frá Keflavík og Akureyri samanborið við 42% hæsta tekjuhópsins.

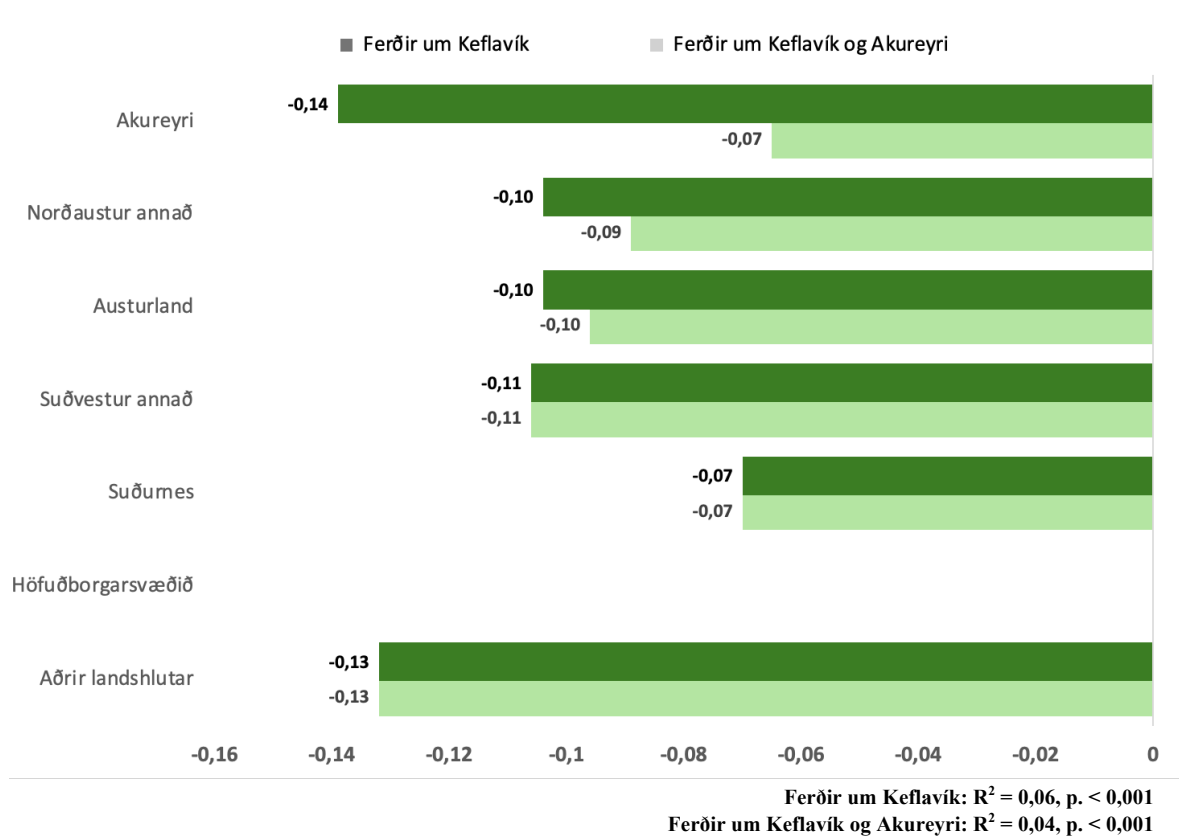
6.4 Áhrif einstakra þátta á ferðatíðni

Þótt þættir á borð við kyn, aldur, menntun, tekjur og búsetu hafi forspárgildi um utanlandsferðir er nauðsynlegt að taka tillit til þess að þessir forspárþættir tengjast innbyrðis. Þannig er fólk með háskólapróf til dæmis að jafnaði með hærri tekjur, og menntunarstig og tekjur eru breytileg eftir landshlutum. Sambandið milli háskólamenntunar og utanlandsferða gæti því falist í því að háskólafólk hafi rýmri fjárrád og fari því oftar til útlanda. Með sama hætti gæti hærri ferðatíðni íbúa höfuðborgarsvæðisins að hluta til skýrst af því að þar séu háskólamenntun útbreiddari.

Hægt er að greina sjálfstæð áhrif einstakra þátta í sundur með aðhvarfsgreiningu (e. regression models). Staðlaðir stuðlar hennar eru alltaf á bilinu (-1) – (+1) þar sem mínustala gefur til kynna neikvætt samband en plústala jákvætt samband.

Mynd 16 sýnir áhrif búsetu á einstökum svæðum utan höfuðborgarsvæðisins á fjölda utanlandsferða á síðasta ári samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar. Dökkgrænu fletirnir sýna sambandið fyrir utanlandsferðir um Keflavíkurflugvöll en ljósgrænu fletirnir sambandið fyrir samanlagðan fjölda utanlandsferða um Keflavíkurflugvöll og Akureyrarflugvöll. Samböndin eru í öllum tilvikum tölfræðilega marktæk.

Íbúar Akureyrar eru þannig ólíklegri en íbúar höfuðborgarsvæðisins til að hafa flogið til útlanda um Keflavíkurflugvöll og er staðlaða sambandið -0,14. Munurinn minnkar um helming þegar litið er til allra utanlandsferða með flugi og verður staðlaða sambandið -,07.



Mynd 16

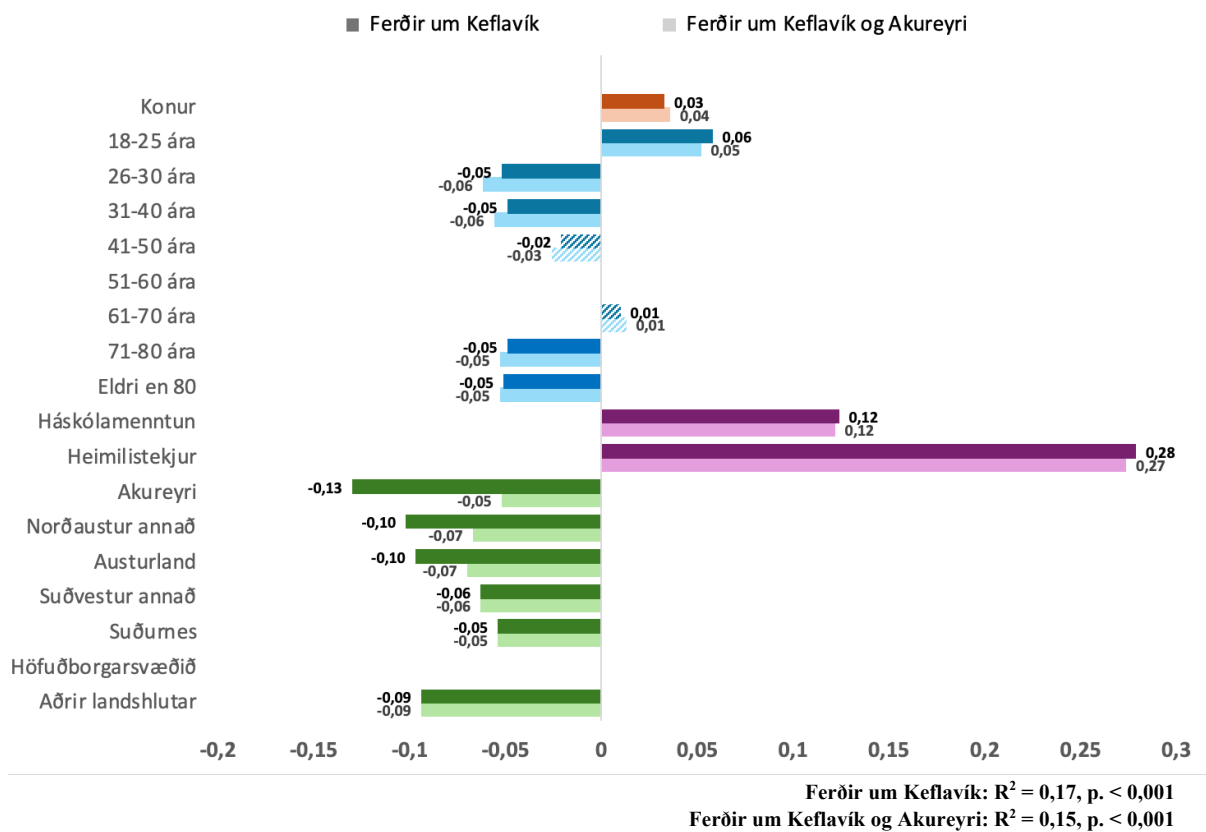
Áhrif búsetu á fjölda utanlandsferða (stöðluð aðhvarfsgreining)

Af þessari mynd má sjá að ferðatíðni íbúa Suðurnesja í millilandaflugi um Keflavík er næst því að vera sambærileg höfuðborgarsvæðinu, enda Keflavíkurlflugvöllur í seilingarfjarlægð frá þeim. Sé hins vegar lítið til allra ferða í millilandaflugi er ferðatíðni Akureyringa svipuð ferðatíðni íbúa Suðurnesja enda Akureyrarflugvöllur í seilingarfjarlægð.

Ferðatíðni íbúa annars staðar á Norð-Austurlandi og á Austurlandi er svipuð ferðatíðni á Suðvestursvæðinu utan Suðurnesja (á sunnanverðu Vesturlandi og vestanverðu Suðurlandi), en að jafnaði talsvert meiri en ferðatíðni annars staðar á landinu (á norðaverðu Vesturlandi, Vestfjörðum, Norðurlandi vestra og austanverðu Suðurlandi).

Mynd 17 sýnir líkanið þegar tekið hefur verið tillit til kyns, aldurs, háskólamenntunar og heimilistekna. Tölurnar fyrir konur sýna samanburð við karla, tölurnar fyrir aldur samanburð einstakra hópa við aldurshópinn 51–60 ára, háskólamenntun samanburð við aðra menntun og einstök svæði sem fyrr í samanburði við höfuðborgarsvæðið. Ómarktækir stuðlar eru sýndir með röndum.

Innbyrðis samband menntunar og heimilistekna hefur samkvæmt þessu lítil sem engin áhrif á tengsl þessara þátta við utanlandsferðir, en sambandið við tekjur er ríflega tvöfalt sterkara en sambandið við háskólamenntun. Sem fyrr sjáum við að yngri og eldri hóparnir ferðast minna en miðaldra hópurinn, að þeim allra yngstu (18–25 ára) undanskildum.



Mynd 17

Áhrif bakgrunnspátta og búsetu á fjölda utanlandsferða (stöðluð aðhvarfsgreining)

Sambandið milli búsetu og fjölda utanlandsferða veiktist þegar tekið hefur verið tillit til bakgrunnspátta en helst þó tölfræðilega marktækt. Athygli vekur að munur Suðurnesja og Akureyrar annars vegar og annarra svæða utan höfuðborgarsvæðisins hins vegar minnkar þegar tekið hefur verið tillit til annarra þátta.

Niðurstaða þessarar tölfræðilegu greiningar er sú að bakgrunnspættir á borð við kyn, aldur, menntun og fjölskyldutekjur skýra innbyrðis mun landshluta að óverulegu leyti. Hins vegar dregur millilandaflug frá Akureyri umtalsvert úr ójöfnuði í utanlandsferðum frá Norðaustur- og Austurlandi, sérstaklega á Akureyri.

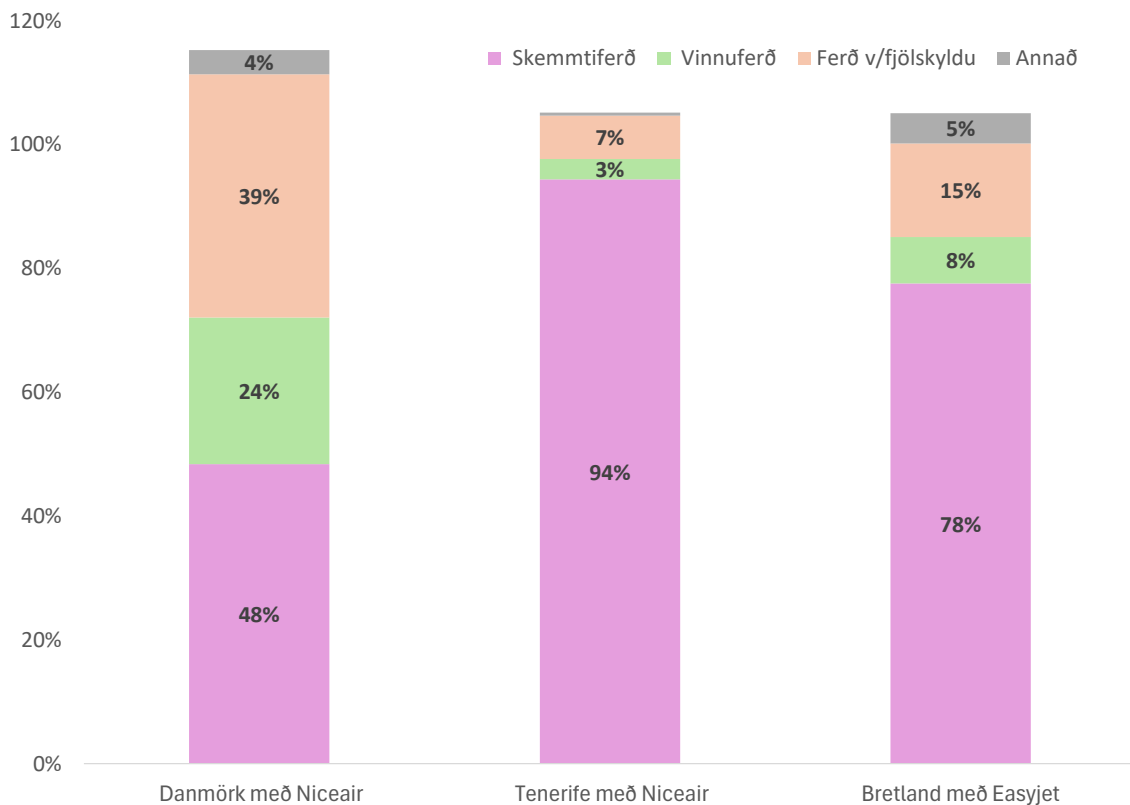
7. Tilgangur og skipulag ferða

7.1 Tilgangur ferða

Utanlandsferðir geta verið í ýmsum tilgangi og stundum getur fólk átt ýmis erindi í einni og sömu ferðinni. Í könnunum meðal brottfararfarþega um Akureyrarflugvöll 2023 og 2025 var spurt hvort ferðin væri til skemmtunar eða afþreyingar, vegna vinnu, til að hitta fjölskyldu og

vini eða í öðrum tilgangi. **Mynd 18** sýnir niðurstöðurnar, en þar sem hægt var að merkja við fleiri en einn reit eru súlurnar samanlagt hærri en 100%.

Eins og við mátti búast var yfirgnæfandi meirihluti eða 94% farþega til Tenerife í skemmtiferð, en 7% nefndu einnig fjölskylduástæður fyrir ferðinni. Alls sögðu 99% farþega til Tenerife að ferðin væri til skemmtunar og/eða vegna fjölskyldu (ekki sýnt á mynd). Skemmtiferðir og ferðir til að hitta fjölskyldu voru einnig algengastar meðal farþega til Danmerkur 2023 og Bretlands 2025, en farþegar til Danmerkur voru mun líklegri til að nefna fjölskylduástæður (39%) en farþegar til Bretlands (15%).



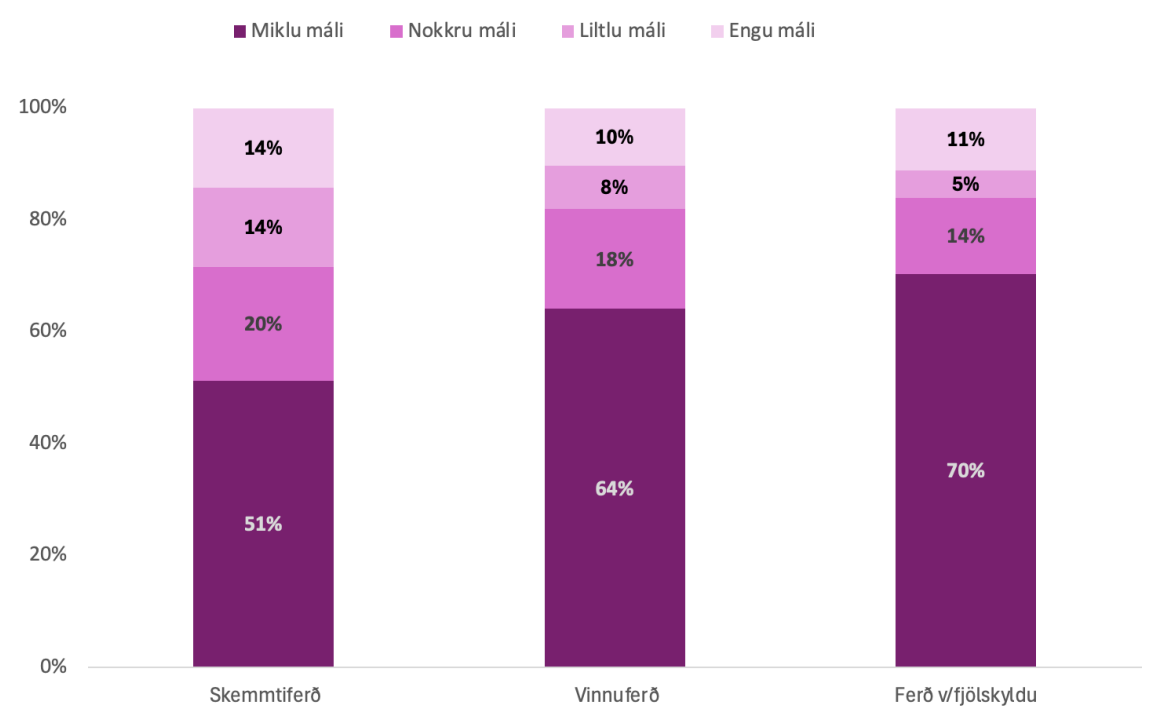
Mynd 18
Tilgangur utanlandsferða um Akureyrarflugvöll

Þetta kann að benda til þess að flug Niceair hafi nýst betur til heimsókna fjölskyldna milli Akureyrar og Danmerkur en flug Easyjet til slíkra heimsókna milli Akureyrar, London og Manchester. Hins vegar voru farþegar til Bretlands mun líklegri til að vera í skemmtiferð (78%) en farþegar til Danmerkur (48%). Þessar tvær tegundir ferða geta vitaskuld verið nátengdar en samanlagt voru 78% farþega til Danmerkur og 90% farþega til Bretlands í ferð til skemmtunar og/eða vegna fjölskyldu (ekki sýnt á mynd).

Algengara var að farþegar til Danmerkur væru í vinnuferð (24%) en farþegar til Bretlands (8%) og er sá munur mjög tölfræðilega marktækur ($p. < 0,001$). Um 4–5% svarenda nefndu

aðrar ástæður en í flestum tilvikum var um að ræða ferðir sem tengdust sjúkrahúsdvöl eða annarri heilbrigðisþjónustu en einnig voru nefndar ípróttaferðir, námsferðir og einn farþegi Niceair var á leið til Kaupmannahafnar að sækja köttinn sinn.

Þessar niðurstöður benda til þess að flestar utanlandsferðir frá Akureyri séu af persónulegum ástæðum. Slíkar ferðir sem farnar eru til skemmtunar eða til að halda tengslum við fjölskyldu eru vitaskuld mikilvægar og beint flug sem auðveldar slíkar ferðir geta stuðlað aukinni búsetu-ánægju og byggðafestu. Vinnuferðir eru ekki síður mikilvægar, bæði fyrir einstaklinga og fyrirtæki og stofnanir sem þeir vinna hjá.

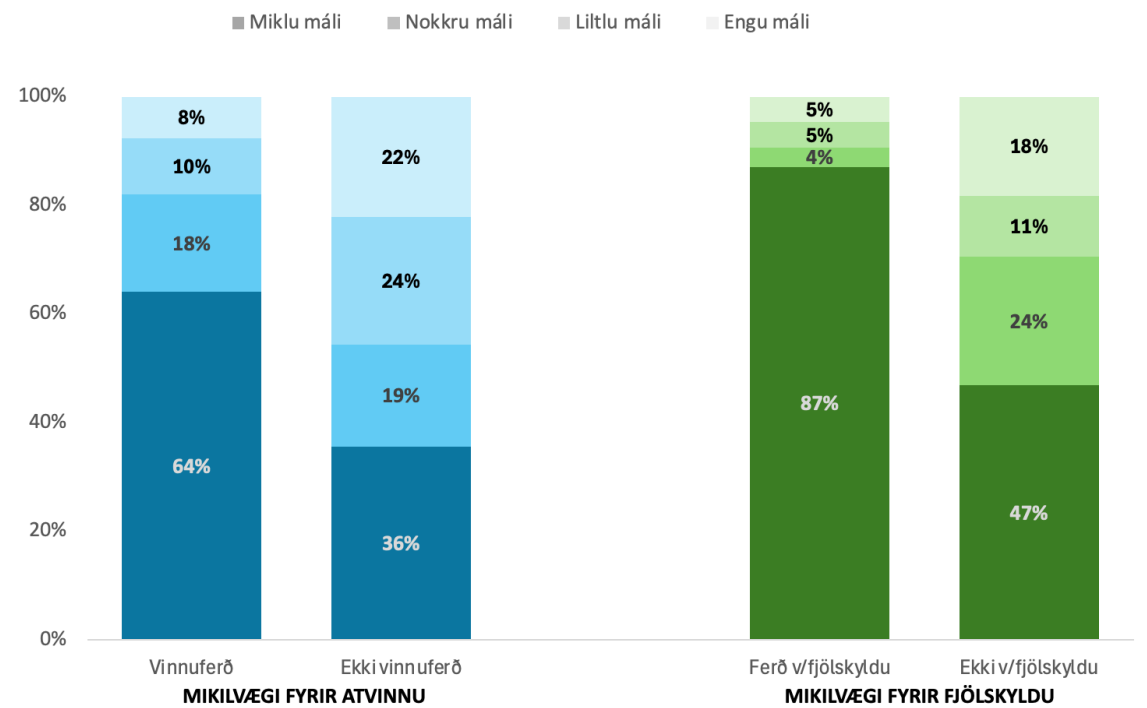


Mynd 19
Mikilvægi millilandaflugs um Akureyrarflugvöll fyrir framtíðarbúsetu

Mynd 19 sýnir að meirihluti íslenskra farþega með Easyjet til Bretlands árið 2025 töldu almennt að millilandaflugið væri mikilvægt fyrir framtíðarbúsetu þeirra. Hlutfall þeirra sem töldu það skipta miklu máli var lægst (51%) meðal þeirra sem voru í skemmtiferð, marktækt hærra ($p < 0,001$) meðal þeirra sem voru í vinnuferð (64%) en hæst meðal þeirra sem voru á ferðalagi vegna fjölskyldu. Aðeins 14% farþega í skemmtiferðum og 10-11% farþega í ferðum vegna vinnu eða fjölskyldu sögðu að millilandaflugið um Akureyrarflugvöll skipti engu máli fyrir framtíðarbúsetu þeirra.

Mynd 20 sýnir nánar mikilvægi millilandaflugsins um Akureyrarflugvöll fyrir atvinnu og fjölskyldur þeirra sem nýta sér það. Af þeim sem voru í vinnuferð töldu 64% að beina flugið

skipti miklu máli fyrir vinnu þeirra og 18% til viðbótar að það skipti nokkru máli, samtals 82%. Sömuleiðis töldu 36% annarra að beina flugið skipti miklu máli fyrir atvinnu þeirra og 19% nokkru máli þótt þeir hafi ekki verið í vinnuferð í það skiptið.



Mynd 20

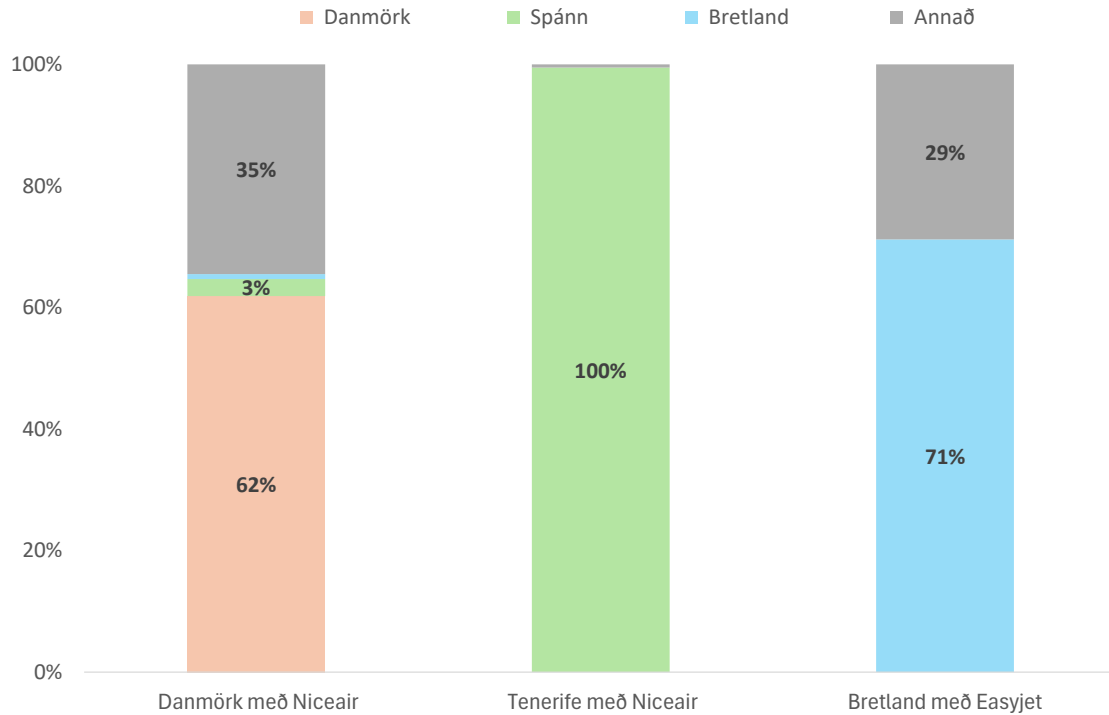
Mikilvægi millilandaflugs um Akureyrarflugvöll fyrir atvinnu og fjölskyldu

Hvað áhrif flugsins á fjölskyldur varðar var sambandið enn sterkara, en 87% þeirra sem voru að ferðast vegna fjölskyldu töldu beina flugið skipta mjög miklu máli fyrir tengsl við fjölskyldu og 4% til viðbótar töldu það skipta nokkru máli. Meðal þeirra sem ekki voru í ferð vegna fjölskyldu töldu 47% beina flugið skipta miklu máli og 24% til viðbótar töldu það skipta nokkru máli í þessu samhengi.

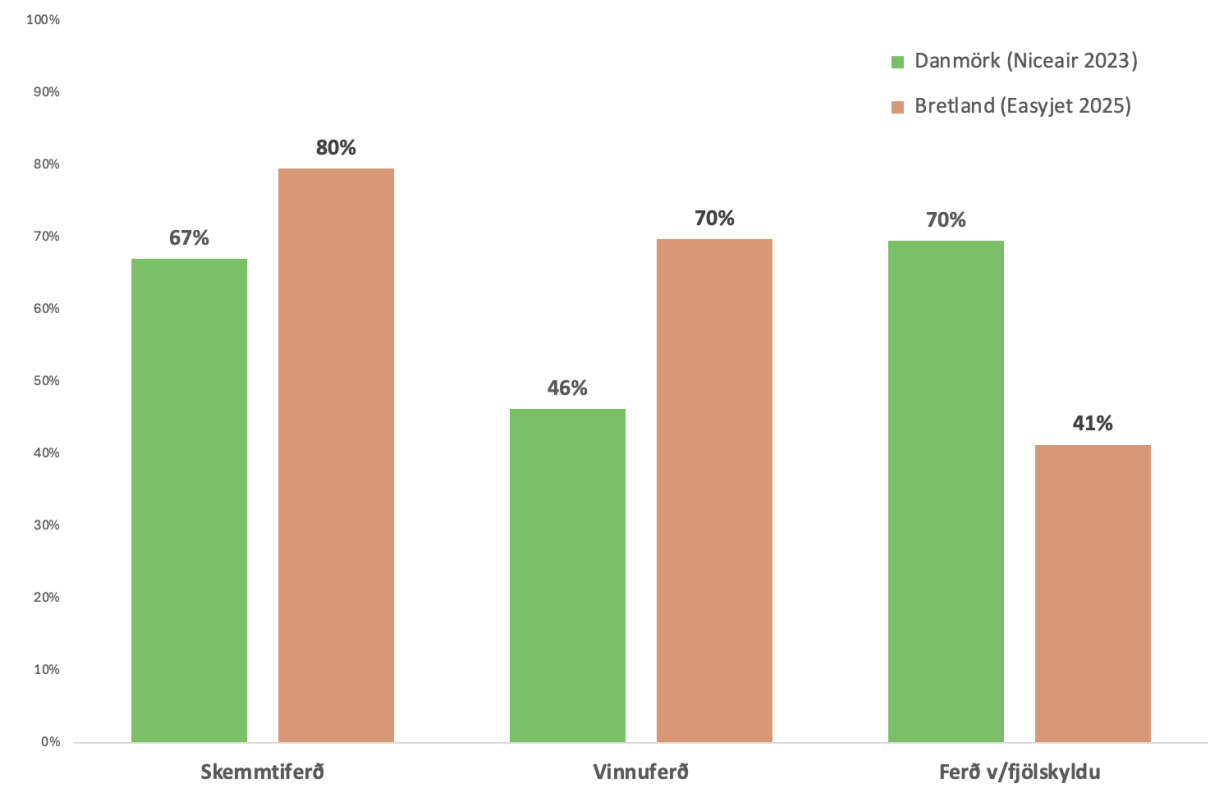
7.2 Endanlegur áfangastaður

Eins og sjá má af **Mynd 21** var meirihluti farþega í millilandaflugi frá Akureyri á leið til þess lands sem flogið var til. Eins og við var að búast átti þetta sérstaklega við um farþega til Tenerife en 62% farþega Niceair til Kaupmannahafnar sögðu að Danmörk væri endanlegur áfangastaður ferðarinnar og 71% farþega Easyjet til London eða Manchester sögðu að Bretland væri endanlegur áfangastaður.

Mynd 22 sýnir að endanlegur áfangastaður var breytilegur eftir því hvert var flogið og ástæðu ferðarinnar var. Meðal farþega í skemmtiferðum sögðu 67% farþega Niceair og 80% farþega Easyjet að landið sem flogið væri til væri endanlegur áfangastaður þeirra. Fólk í vinnuferð var hins vegar líklegra til að vera á leiðinni til Bretlands (70%) en Danmerkur (46%).



Mynd 21
Endanlegur áfangastaður flugfarþega Niceair og Easyjet

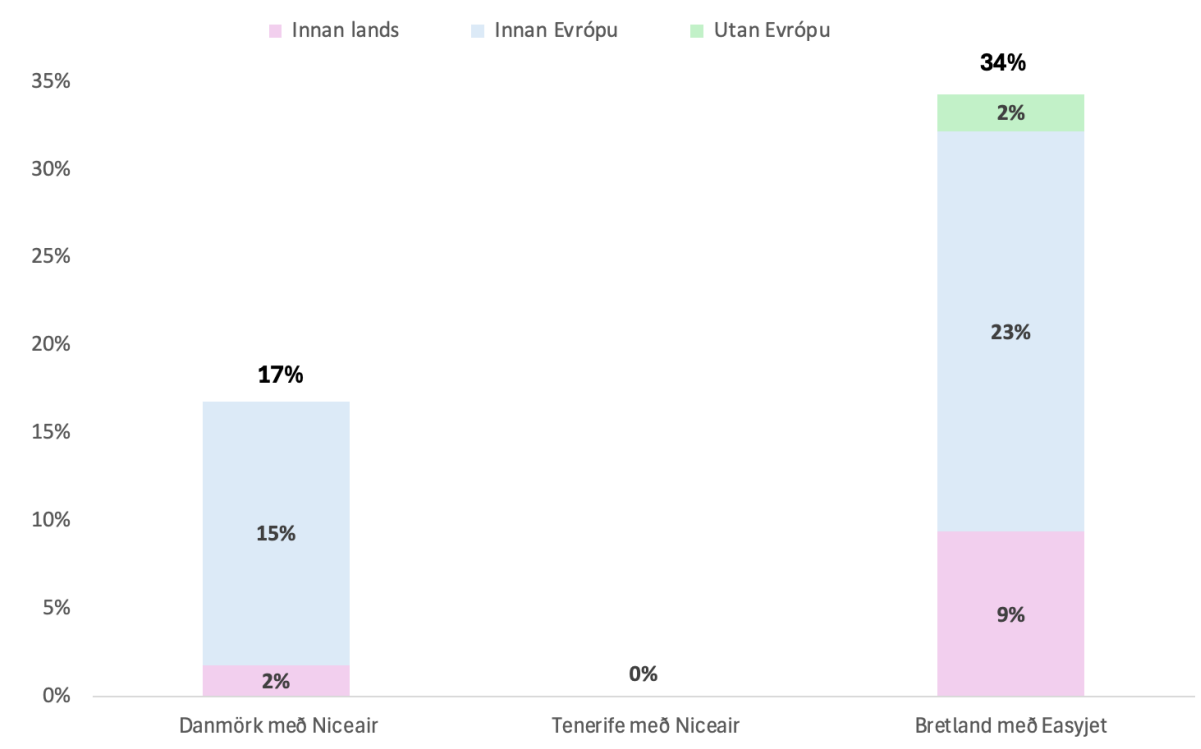


Mynd 22
Endanlegur áfangastaður eftir tegund ferðar

Þetta snýst hins vegar við þegar litið er til ferða til að hitta fjölskyldu eða vini, en í þeim hópi var mun líklegra að vera á leiðinni til Danmerkur (70%) en Bretlands (41%). Þessar niðurstöður endurspeglar að líkindum búsetu Íslendinga erlendis. Samkvæmt Þjóðskrá⁴⁴ er tæplega fjórðungur allra íslenskra ríkisborgara erlendis búsettir í Danmörku og annar þriðjungur annars staðar á Norðurlöndunum. Hins vegar eru aðeins 5% þeirra búsettir í Bretlandi.

7.3 Tengiflug

Beint millilandaflug frá Akureyri nýtist augljóslega þeim sem eiga erindi til áfangastaðar flugsins, en slíkt flug býður einnig upp á betri möguleika á tengiflugi en Keflavíkurflugvöllur. Samgöngur við Keflavíkurflugvöll frá Norður- og Austurlandi eru oft óhentugar og yfirleitt dýrar, og þótt umsvif á Keflavíkurflugvelli séu mikil að teknu tilliti til mannfjölda á Íslandi eru þau engu að síður tiltölulega lítil í samanburði við þá erlendu flugvelli sem flogið hefur verið til frá Akureyri. Þannig fóru til dæmis 8 milljónir farþega um Keflavíkurflugvöll⁴⁵ árið 2025 samanborið við 32,4 milljónir um Kastrup í Kaupmannahöfn, 32,1 milljón um Manchester flugvöll⁴⁶ og 43 milljónir um Gatwick⁴⁷ við London.



Mynd 23

Hlutfall farþega í millilandaflugi frá Akureyri á leið í tengiflug til endanlegs áfangastaðar

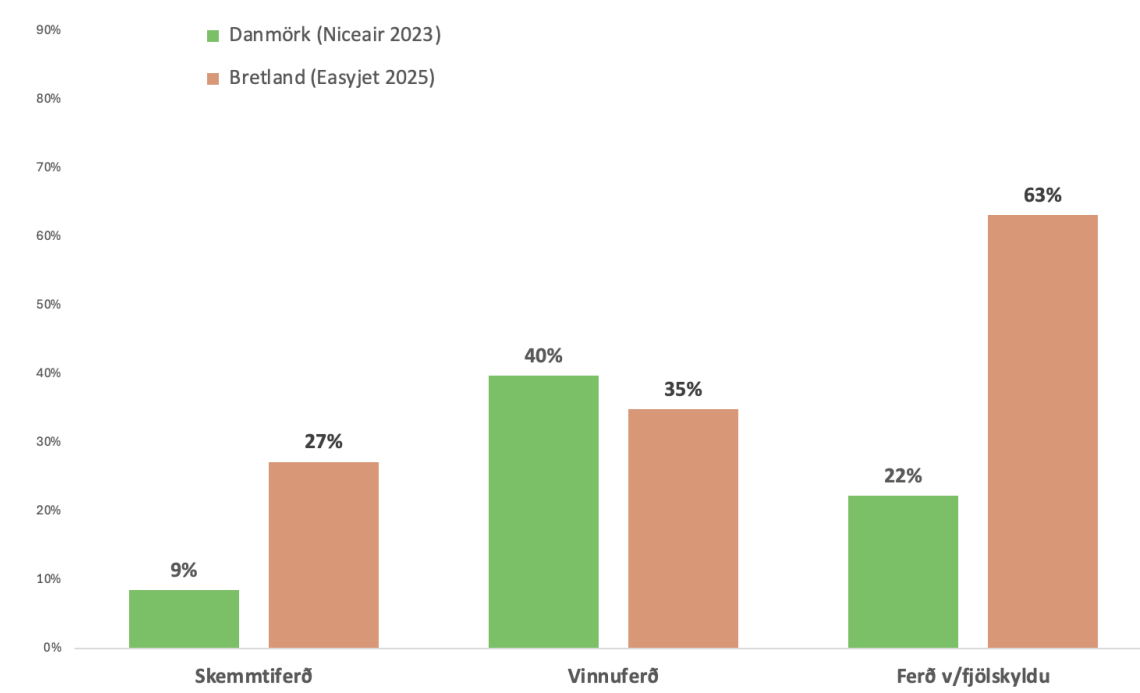
⁴⁴ Þjóðskrá, 2026

⁴⁵ Keflavík Airport, 2026

⁴⁶ Manchester Airport, 2026

⁴⁷ Gatwick Airport, 2026

Mynd 23 sýnir mikinn mun á því hvort fólks var bókað í tengiflug eftir áfangastöðum flugsins frá Akureyri. Eins og við mátti búast ætlaði enginn farþegi Niceair til Tenerife að fljúga þaðan til endanlegs áfangastaðar. Hins vegar voru 17% farþega Niceair til Kaupmannahafnar á leið í tengiflug, flestir til annarra landa en Danmerkur.



Mynd 24
Hlutfall farþega í millilandaflugi frá Akureyri á leið í tengiflug eftir erindi

Farþegar Easyjet til London eða Manchester árið 2025 voru tvöfalt líklegri til að vera á leið í tengiflug en farþegar Niceair til Kaupmannahafnar árið 2023. Þannig átti þriðjungur Easyjet farþeganna bókað annað flug til endanlegs áfangastaðar. Þar af ætluðu 9% að ferðast með innanlandsflugi í Bretlandi, 23% voru á leið til annarra Evrópulanda en 2% sögðu endanlegan áfangastað vera utan Evrópu.

Þegar litið er til erinda farþega á **Mynd 24** kemur í ljós að farþegar í skemmtiferð í flugi Niceair til Danmerkur voru ólíklegir til að ætla að millilanda á komuflugvellingum (9%) en það var algengara meðal farþega í skemmtiferð í flugi Easyjet til Bretlands (27%).

Þetta mynstur var enn sterkara þegar litið var til farþega sem ætluðu að heimsækja fjölskyldu eða vini, en í þeim hópi ætluðu 22% Kaupmannahafnarfarþega en 63% farþega til London eða Manchester í tengiflug. Hins vegar ætlaði svipað hlutfall farþega í vinnuferðum um Kaupmannahöfn (40%) og London eða Manchester (35%) að fljúga lengra til endanlegs áfangastaðar.

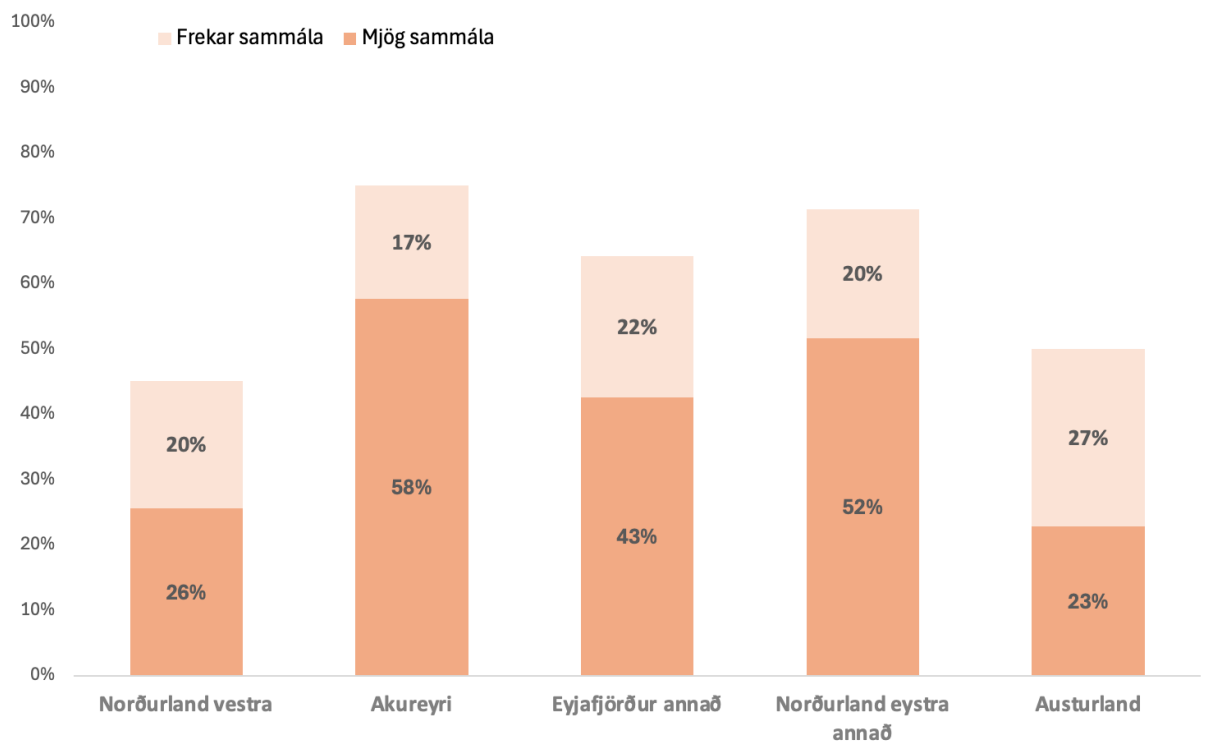
8. Lífsgæði

8.1 Áhrif flugs á lífsgæði

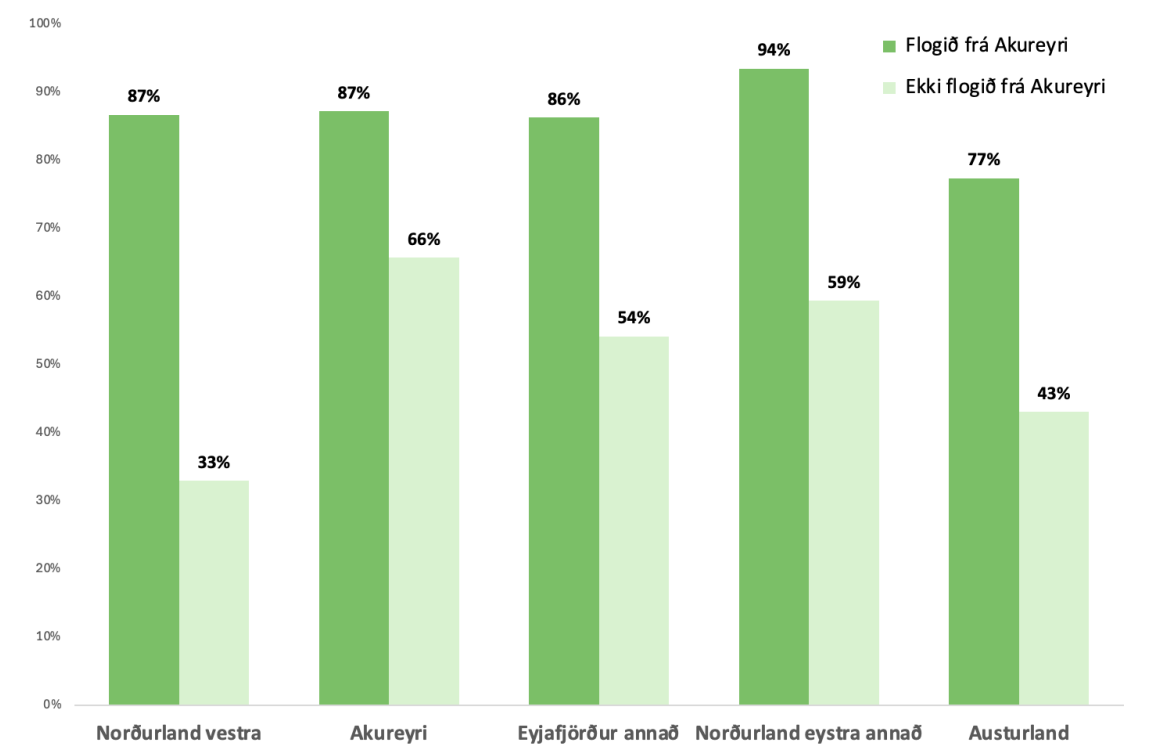
Mynd 25 sýnir að samkvæmt könnunum Félagsvísindastofnunar töldu um og yfir helmingur íbúa á Norður- og Austurlandi að beint millilandaflug frá Akureyri hefði bætt lífsgæði þeirra. Áhrifin á lífsgæði virðast mest á Akureyri þar sem þrír af hverjum fjórum svarendum voru sammála þessari fullyrðingu, þar af 58% mjög sammála henni. Hlutfallið var einnig 65–72% annars staðar á Norðurlandi eystra en þar voru ívið færri mjög sammála fullyrðingunni. Áhrifin virðast vera minni á jaðri áhrifasvæðis flugsins á Norðurlandi vestra og Austurlandi þar sem um helmingur eru sammála fullyrðingunni en aðeins um fjórðungur mjög sammála.

Þennan svæðisbundna mun mætti túlka á tvo vegu. Annars vegar kann þetta að endurspeglar samfélagsleg áhrif millilandaflugsins á efnahagslíf, atvinnu og samfélag séu sterkust næst flugvellinum en fjari smám saman út. Hins vegar kann þetta einfaldlega að endurspeglar persónulega reynslu svarenda af fluginu.

Mynd 26 sýnir áhrif persónulegrar reynslu af beinu millilandaflugi á upplifun af auknum lífsgæðum. Þar má sjá að lítill svæðisbundinn munur er á mikilvægi flugsins fyrir lífsgæði þeirra sem hafa notað það.



Mynd 25
Hlutfall íbúa á Norður- og Austurlandi sem telja millilandaflug um Akureyrarflugvöll hafa bætt lífsgæði sín



Mynd 26

Áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll á lífsgæði íbúa á Norður- og Austurlandi

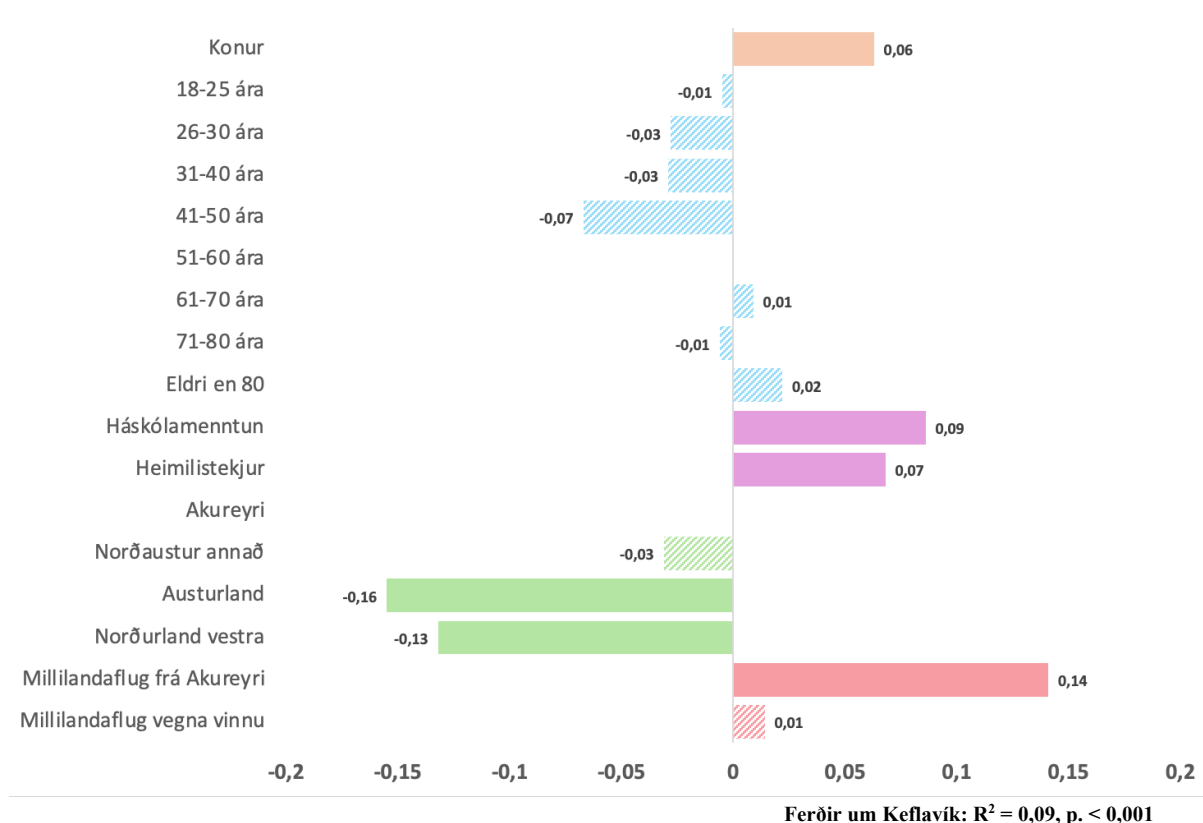
Það hlutfall er 86–87% meðal notenda flugsins á Norðurlandi vestra, á Akureyri og annars staðar í Eyjafirði. Það mælist þó ívið hærra meðal norðlenskra millilandaferðgaustan Vaðlaheiðar (94%) en ívið lægra á Austurlandi (77%). Sé hins vegar litið til mats þeirra sem ekki nýttu sér flugið síðustu tólf mánuði kemur fram skýr munur eftir fjarlægð frá flugvellinum. Meðal Akureyringa sem ekki nýttu sér flugið telja engu að síður tveir af hverjum þremur að flugið hafi haft jákvæð áhrif á lífsgæði þeirra, samanborið við 54–59% íbúa annars staðar á Norðurlandi eystra, 43% á Austurlandi og aðeins 33% á Norðurlandi vestra.

Þau viðhorf fólks sem ekki nýtti flugið á síðasta ári að það hafi samt aukið lífsgæði þeirra gæti haft ýmsar skýringar. Nærtækasta skýringin er að millilandaflugið hafi haft bein áhrif á lífsgæði þeirra, t.d. með því að auðvelda millilandaferðir annarra á heimilinu, komur vina og fjölskyldu frá útlöndum, ellegar jákvæð áhrif af ferðum fólks milli landa í starfi eða tómstundum.

Einnig kann sá möguleiki að geta auðveldlega komist til útlanda haft jákvæð áhrif á lífsgæði þótt hann hafi ekki verið nýttur á síðasta ári. Loks kunna enn huglægari þættir að hafa hér áhrif, svo sem að tilvist flugsins dragi úr upplifun af því að heimabyggðin sé afskekkt eða fjarri meginstraumi samtímans og hafi þannig jákvæð áhrif á sjálfsmynd íbúanna og svæðisins í heild. Loks kann í þessum svörum að felast almenn stuðningsyfirlýsing við flugið.

8.2 Samspil bakgrunnspátta

Mynd 27 sýnir áhrif búsetusvæðis og bakgrunnspátta á borði við aldur, menntun og tekjur á upplifun fólks af því að millilandaflugið hafi bætt lífsgæði þess, að teknu tilliti til nýtingar svarenda á fluginu. Sem fyrr eru sjálfstæð áhrif einstakra þátta greind í sundur með aðhvarfsgreiningu (e. regression models). Staðlaðir stuðlar hennar eru alltaf á bilinu (-1) – (+1) þar sem mínustala gefur til kynna neikvætt samband en plústala jákvætt samband.



Mynd 27

Áhrif millilandaflugs um Akureyrarflugvöll á upplifun lífsgæða á Norður- og Austurlandi

Tölurnar fyrir konur sýna samanburð við karla, tölurnar fyrir aldur samanburð einstakra hópa við aldurshópinn 51–60 ára, háskólamenntun samanburð við aðra menntun og einstök svæði sem fyrr í samanburði við höfuðborgarsvæðið. Ómarktækir stuðlar eru sýndir með röndum.

Niðurstöðurnar sýna að nýting millilandaflugsins um Akureyrarflugvöll spáir sem fyrr fyrir um að svarendur telji það hafa aukið lífsgæði sín. Að teknu tilliti til nýtingar svarenda á fluginu eru konur marktækt líklegri til að telja millilandaflugið um Akureyrarflugvöll hafa aukið lífsgæði sín, en áhrif aldurs eru ekki marktæk.

Þótt háskólamenntun og hærri heimilistekjur tengist aukinni ferðatíðni til útlanda (sjá **Myndir 14 og 15** hér að framan) sýna niðurstöðurnar að menntun og tekjur hafa einnig bein áhrif á

upplifun af jákvæðum áhrifum flugsins á lífsgæði. Með öðrum orðum eru svarendur með háskólapróf og hærri tekjur líklegri til að segja beint millilandaflug um Akureyrarflugvöll hafa aukið lífsgæði sín, óháð því hvort þeir hafi notað flugið sjálfir á síðasta ári.

Með svipuðum hætti eru íbúar fjærst Akureyrarflugvelli á Norðurlandi vestra og Austurlandi ólíklegastir til að hafa nýtt sér flugið (sjá **Mynd 5** hér að framan), en óháð persónulegri notkun flugsins eru íbúar á þessum svæðum jafnframt ólíklegri til að telja flugið skipta máli fyrir lífsgæði sín.

9. Samantekt og umræða

Umtalsverður munur er á fjölda utanlandsferðum Íslendinga eftir búsetu. Íbúar á höfuðborgarsvæðinu eru líklegastir til að hafa farið til útlanda á síðustu tólf mánuðum og hafa einnig farið fleiri ferðir en íbúar landsbyggðanna. Flugferðum um Keflavíkflugvöll fækkar eftir því sem fjær dregur Suðvestursvæðinu og íbúar Austurlands eru ólíklegastir til að hafa farið til útlanda á síðustu tólf mánuðum.

Þetta ójafnræði í utanlandsferðum skýrist af ýmsum þáttum. Landfræðileg staðsetning Keflavíkflugvallar í nálægð við mesta þéttbýlið á höfuðborgarsvæðinu ræður mestu um ólíka ferðatíðni landsmanna og er þannig enn ein birtingarmynd þess aðstöðumunar sem íbúar fjarlægari landshluta búa við. Samþjöppun á starfsemi opinberra aðila og einkaaðila á suðvesturhorni landsins skapar margfeldisáhrif sem erfitt er að keppa við á jafnræðisgrunni í öðrum landshlutum.

Skipulag og rekstrarforsendur ISAVIA og Icelandair hafa jafnframt magnað upp þennan aðstöðumun með áherslu á uppbyggingu Keflavíkflugvallar sem alþjóðlegrar gáttar landsins og mönduls í alþjóðlegu flugi yfir Atlantshafið, án mikils tillits til aðgengis annarra landsmanna að millilandaflugi. Þótt ISAVIA sé rekstraraðili allra flugvalla landsins og Icelandair langstærsti flugrekandinn á öllum flugvöllum er bæði dýrt, tímafrekt og flókið að komast flugleiðis frá landsbyggðunum til útlanda um Keflavíkflugvöll.

Ákveðnir þættir í þessari stöðu millilandaflugs á Íslandi eiga sér skýra samsvörun í öðrum löndum. Litlir svæðisbundnir flugvellir eru almennt jaðarsettir í neti tengiflugs hefðbundinna flugfélaga sem bjóða að jafnaði aðeins dýrt flug með litlum skrufúvélum til næsta stóra flugvallar.⁴⁸ Á Íslandi leiddi afnám hafta á evrópskum flugmarkaði til harðrar samkeppni og ódýrs flugs síðustu þrjú ár 20. aldarinnar en þeirri samkeppni lauk með því að eitt hefðbundið flugfélag lagði undir sig nánast allan markað innanlandsflugs. Verðlagning innanlandsflugs þar sem engin samkeppni er á flugmarkaði miðast við samkeppnina við akstur á sömu leið

⁴⁸ Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003

og greiðsluvilja farþega í viðskiptaerindum.⁴⁹ Það er því almennt mun dýrara en flug þar sem samkeppni er til staðar þegar tekið er tillit til flugvéategunda, vegalengda og sætanýtingar.⁵⁰

Það sem er sérstakt á Íslandi er að sami opinberi aðilinn (Isavia) og sami flugrekandinn (Icelandair) starfrækja innanlandsflug annars vegar og millilandaflug hins vegar með gerólíkum hætti og bjóða ekki upp á einfaldar, ódýrar tengingar á milli innanlandsflugvallarins í Reykjavík og millilandaflugvallarins í Keflavík.

Innanlandsflug Icelandair er skipulagt að hætti evrópskra ríkisflugfélaga á síðustu öld⁵¹ þar sem höfuðborgin er tengd við landshlutamiðstöðvar án samræmdra tengitíma til að komast milli landshlutamiðstöðvanna eða til annarra landa. Millilandaflug Icelandair er hins vegar líkt og flug flestra hefðbundinna þjónustuflug-félaga skipulagt sem möndul-og-teina kerfi þar sem farþegar komast í bylgjum milli fjölmargra borga í Evrópu annars vegar og Norður-Ameríku hins vegar með millilendingu á Keflavíkurflugvelli, en þó án nokkurra teina frá Keflavíkurflugvelli til annarra landshluta Íslands.

Síðustu hálfu öldina hafa ýmsar tilraunir verið gerðar til að koma á beinu millilandaflugi um Akureyrarflugvöll og reglubundið farþegaflug á sér ríflega þrjátíu ára slitrótta sögu. Á starfstíma Iceland Express 2006–2012 voru millilandafarþegar um Akureyrarflugvöll tæplega 11 þúsund á ári og tæplega sjö þúsund á ári áratuginn þar á eftir. Vatnaskil urðu með stofnun Niceair árið 2022 og flugi Easyjet sem hófst í beinu framhaldi af gjaldþroti Niceair árið 2023. Að viðbættu margvíslegu flugi á vegum ferðaskrifstofa og annarra aðila á árunum 2022–2025 urðu millilandafarþegar um Akureyrarflugvöll að meðaltali 33 þúsund á ári, flestir ríflega 44 þúsund árið 2025.

Saga Niceair er skólabókardæmi um möguleika og áskoranir lítilla flugfélaga sem einstaklingar og fyrirtæki í smærri borgum hafa stofnað til að bjóða upp á áætlunarflug með einni eða tveimur flugvélum til stærri borga og stundum árstíðabundið flug til vinsælla sumarleyfisstaða.⁵² Slík félög byggja á sveigjanleika og þekkingu á heimamarkaðnum í samkeppni sinni við stærðarhagkvæmni stærri félagana sem oft fljúga frá stærri, fjarlægari flugvöllum⁵³ en rekstur þeirra er oft erfiður.

Í tilviki Niceair var nýting heimafólks á beinu flugi til Kaup-mannahafnar og Tenerife framar vonum og sætanýting var fullnægjandi þótt erlendir ferðamenn hafi ekki verið margir. Félagið naut mikils velvilja og stuðnings í samfélaginu sem birtist meðal annars í því að þrátt fyrir hærra miðaverð fóru talsvert fleiri Akureyringar til útlanda með Niceair en Easyjet tveimur

⁴⁹ Halpern og Brathen, 2011; Reynolds-Feighan, 2000; Suzuki o.fl., 2003

⁵⁰ Gillen og Hazledine, 2015

⁵¹ Ramos-Pérez og Sánchez-Hernández, 2013; Reynolds-Feighan, 1998

⁵² Chabiera, 2021; Þóroddur Bjarnason o.fl., 2023

⁵³ Chabiera, 2021; Kukemelk, 2017

árum síðar. Gjaldþrot félagsins endurspeglar hins vegar vandann við vanfjármögnun margra lítilla svæðisbundinna flugfélaga og áhættuna sem felst í því að vera ekki með eigið flugrekstrarleyfi og reiða sig á votleigu flugvéla til skemmri tíma.

Flug Easyjet frá London og Manchester til Akureyrar byggir á gjörólíku módeli lággjalda-flugfélaga sem fullnýta stóran flugvélaflota með flóknu neti flugbókana og geta boðið upp á lágt verð í krafti samlegðaráhrifa og sparnaðar í öllum þáttum flugstarfseminnar. Slíkt flug hefur víða orðið mikil lyftistöng fyrir svæðisbundna flugvelli og á Akureyrarflugvelli átti Easyjet stærsta þáttinn í metfjölda tæplega 45 þúsund millilandaferða árið 2025. Easyjet er hins vegar stórfyrirtæki sem stöðugt metur arðsemi tiltekinna flugleiða og hefur engar sérstakar taugar til tiltekinna áfangastaða. Easyjet gæti þannig hvenær sem er hætt arðbæru flugi til Akureyrar ef útreikningar benda til að vélarnar nýtist betur annars staðar.

Niðurstöður þessarar rannsóknar sýna að nýting á millilandaflugi um Keflavíkurflugvöll er ekki einfalt fall af fjarlægð frá Keflavíkurflugvelli. Þannig er nýtingin ekki mest á Suðurnesjum í örskotsfjarlægð frá flugvelli heldur á höfuðborgarsvæðinu, en íbúar Suðurnesja fara þó oftast til útlanda en íbúar annarra svæða á Suðvesturlandi. Á Norður- og Austurlandi er tíðni utanlandsferða um Keflavíkurflugvöll mun lægri en á Suðvestursvæðinu og aðeins helmingur af ferðatíðni íbúa höfuðborgarsvæðisins.

Millilandaflugið um Akureyrarflugvöll virðist jafna stöðu íbúa Norður- og Austurlands að talsverðu leyti. Það á sérstaklega við um Akureyri en áhrif Akureyrarflugvallar þynnast út eftir því sem fjær dregur. Þau eru mest á Akureyri, og talsverð annars staðar á Norðurlandi eystra en mun minni á Norðurlandi vestra og á Austurlandi. Þó eru sterkar vísendingar um að áhrifasvæði Akureyrarflugvallar á Norður- og Austurlandi hafi stækkað og jafnast með tilkomu flugs Easyjet til London og Manchester.

Samsetning samfélaganna hafa jafnframt áhrif á tíðni utanlandsferða eftir landshlutum. Tekjur og menntun hafa sterk tengsl við fjölda utanlandsferða og herra menntunarstig og hærri laun á höfuðborgarsvæðinu skýra aukna ferðatíðni íbúa þess að hluta. Utanlandsferðir tengjast einnig kyni og aldri en þeir þættir hafa minni áhrif í þessu sambandi.

Fjölbreytu aðhvarfsgreining leiddi í ljós að búseta hafði umtalsverð áhrif á fjölda utanlandsferða þegar tekið hafði verið tillit til kyns, aldurs, menntunar og heimilistekna. Íbúar landsbyggðanna fóru marktækt sjaldnar til útlanda en íbúar höfuðborgarsvæðisins og sá munur skýrðist ekki af bakgrunnspáttum. Íbúar á Norðaustur- og Austurlandi voru einkum ólíklegri til að ferðast um Keflavíkurflugvöll, en beina flugið um Akureyrarflugvöll dró úr ójöfnuði í utanlandsferðum, sérstaklega á Akureyri.

Flestar utanlandsferðir frá Akureyri eru til skemmtunar eða til að heimsækja fjölskyldu eða vini. Ferðegar Niceair til Kaupmannahafnar 2023 voru talsvert líklegri til að vera í vinnuferð

eða heimsókn en farþegar Easyjet til London og Manchester árið 2025. Farþegar Easyjet voru hins vegar talsvert líklegri til að vera í tengiflugi á leið til annarra landa í Evrópu en farþegar Nicear höfðu verið tveimur árum fyrr. Farþegar sem voru í vinnuferð eða ferð vegna fjölskyldu töldu millilandaflugið marktækt mikilvægara fyrir framtíðarbúsetu sína en þeir sem voru í skemmtiferð. Þessar niðurstöður eru í samræmi við þær niðurstöður erlendra rannsókna að flug lággjaldaflugfélaga með farþegaþotum milli stórborga og svæðisbundinna flugvalla nýtist sérstaklega fyrir ferðamenn og almenning í einkaerindum en tengiflug hefðbundinna flugfélaga sé mikilvægara fyrir vinnuferðir á vegum fyrirtækja og stofnana.⁵⁴

Fjölbreytugreining leiddi í ljós að auk eigin reynslu af millilandafluginu voru konur, háskólamenntaðir og tekjuhærri svarendur líklegri til að telja beina flugið hafa haft jákvæð áhrif á lífsgæði sín. Jafnframt voru íbúar á jaðri áhrifasvæðis flugsins á Norðurlandi vestra og Austurlandi ólíklegri til að telja það hafa aukið lífsgæði sín, óháð því hvort viðkomandi hefðu sjálfir nýtt sér flugið á síðustu tólf mánuðum.

Beint millilandaflug frá Akureyrarflugvelli hefur bætt lífsgæði íbúa á Norður- og Austurlandi með því að auðvelda utanlandsferðir vegna afþreyingar, fjölskyldu og vinnu. Þetta kemur fram með hlutlægum hætti í ferðamynstri íbúanna og með huglægum hætti í upplifun þeirra af bættum lífsgæðum. Fólk sem hefur nýtt sér flugið á síðustu tólf mánuðum er sérstaklega líklegt til að upplifa aukin lífsgæði en meirihluti hinna telur flugið einnig hafa bætt lífsgæði sín. Þetta er í samræmi við niðurstöður erlendra rannsókna sem benda til þess að ódýrar og greiðar flugsamgöngur auki lífsgæði fólks með auknum möguleikum á orlofs- og skemmtiferðum, samskiptum við vini og ættingja og margvíslegri þjónustusókn, auk þess sem þær geti haft jákvæð áhrif á menningu og sjálfsmynd íbúanna.⁵⁵

Aðgengi íbúa landsins að millilandaflugi um Keflavíkurflugvöll er mjög misjafnt og leiðir til efnahagslegs og félagslegs ójöfnuðar. Áhersla stefnumótandi byggðaáætlunar á uppbyggingu millilandaflugs frá Akureyri og Egilsstöðum⁵⁶ hefur skilað umtalsverðum árangri og fjárstuðningi opinberra aðila⁵⁷ við millilandaflugið um Akureyrarflugvöll virðist hafa verið vel varið. Mikilvægt er að tryggja stuðning við þetta verkefni til framtíðar og leita leiða til að stuðla einnig að reglubundnu millilandaflugi um Egilsstaðaflugvöll. Jafnframt er nauðsynlegt að huga betur að aðgengi íbúa fjarri millilandaflugvöllum að umheiminum.

⁵⁴ Zeigler o.fl., 2017

⁵⁵ Baxter o.fl., 2021; Halpern og Bräthen 2011; Smyth o.fl., 2012; Wu o.fl., 2020

⁵⁶ Alþingi, 2022

⁵⁷ Isavia, 2023c

10. Heimildaskrá

- Adler, N., Ülkü, T., og Yazhensky, E. (2013). Small regional airport sustainability: Lessons from benchmarking. *Journal of Air Transport Management*, 33, 22-31.
- 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.
- 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.
- Alþingi (2022). Þingsályktun um stefnumótandi byggðaáætlun fyrir árin 2022–2036. [Nr. 27/152](#).
- 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., og Gray, D. (2021). Exploring the socio-cultural impact of Scottish island airports. *Scottish Affairs*, 30(3), 311-336.
- Breidenbach, P. (2019). Ready for take-off? The economic effects of regional airport expansions in Germany. *Regional Studies*, 54(8), 1084-1097.
- 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.
- Cattaneo, M., Morlotti, C., Malighetti, P. og Redondi, R. (2023). Airports and population density: Where benefits outweigh costs. *Regional Studies*, 57, 576–589.
- Chabiera, S. (2021). Business Model of Regional Airlines. *Transport Problems*, 16, 163-172.
- De Neufville, R. (2008). Low-cost airports for low-cost airlines: Flexible design to manage the risks. *Transportation Planning and Technology*, 31, 35-68.
- 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.
- Dobruszkes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: A contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 28, 75-88.
- Eiður Guðnason. (2011). *Molar um málfar og miðla*, 558.
- Elsa María Guðlaugs Drífudóttir. 2023. *Á reiki hvar viðskiptavinir eigi að leita réttar síns*. RÚV.
- 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.
- Ferðamálastofa. (2025). *Millilandaflug um Keflavíkurflugvöll*.
- Florida, R., Mellander, C. og Holgersson, T. (2014). Up in the air: the role of airports for regional economic development. *The Annals of Regional Science*, 54, 197-214.
- Ganesh, S. (2022). A Brief History of Ryanair's Inaugural Flight. *Airways*, 2. apríl 2022, Gatwick Airport. (2026). *Key Facts*.
- Gillen, D., og Hazledine, T. (2015). The economics and geography of regional airline services in six countries. *Journal of Transport Geography*, 46, 129-136.

- Hafsteinn Pálsson. (2012). *WOW er ekki flugfélag*. Visir.is.
- Hagstofa Íslands. 2026. *Mannfjöldi eftir byggðakjörnum, kyni og aldri*.
- Halpern, N., og Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145-1154.
- Isavia. (2023a). *Flugfélög á Keflavíkurlflugvelli*.
- Isavia. (2023b). *Flugtölur 1993–2022*.
- Isavia. (2023c). *Hvatakerfi fyrir flugfélög*.
- Isavia. (2026). *Flugtölur 1993–2025*.
- Keflavík Airport. (2026). *Passenger Numbers*.
- 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.
- Københavns Lufthavn. (2026). *Key Facts and Figures*.
- Lian, J. I. (2010). Network dependency and airline competition – Consequences for remote areas in Norway. *Journal of Air Transport Management*, 16, 137-143.
- Lög um loftferðir. 2022. *Lög nr. 80*. 28. júní 2022.
- Manchester Airport. (2026). *Manchester Airport records 32m passengers in 2025 after its busiest December on record*.
- 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.
- 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>
- Papathodorou, A. og Lei, Z. (2006). Leisure travel in Europe and airline business models: A study of regional airports in Great Britain. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 47–52.
- 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.
- Pot, F. J. og Koster, S. (2022). Small airports: Runways to regional economic growth? *Journal of Transport Geography*, 98.
- 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.
- Redondi, R., Malighetti, P. og Paleari, S. (2013). European connectivity: the role played by small airports. *Journal of Transport Geography*, 29, 86-94.
- 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.
- Reynolds-Feighan, A. J. (2010b). The Impact of U.S. Airline Deregulation on Airport Traffic Patterns. *Geographical Analysis*, 30, 234-253.
- RÚV. 2025. Ekki hlutverk Isavia að jafna stöðu almennings. [RÚV](#), 31. október 2026.
- Samkeppniseftirlitið. (2011). *Kvörtun Iceland Express ehf. og Astraæus Airlines Ltd. yfir vinnureglum Flugmálastjórnar Íslands við veitingu flugréttinda á Íslandi til erlendra flugrekenda*.
- 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.
- Solvoll, G., og Hanssen, T. E. S. (2018). Importance of aviation in higher education. *Journal of Air Transport Management*, 72, 47-55.
- Stjórnarráðið. (2021). *Víðauki við eigandastefnu ríkisins - Isavia ohf*.
- 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.
- 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 Keith Klovers, K. 2020. The growing nostalgia for past regulatory misadventures and the risk of repeating these mistakes with Big Tech. *Free Journal of Antitrust Enforcement*, 8, 10–29.
- 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.
- 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.
- 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.
- Þjóðskrá. (2026). *Íslenskir ríkisborgarar*.
- Þóroddur Bjarnason, Jón Þ. Heiðarsson og Guðný R. Jónsdóttir. 2023. „Beint flug er næs“: Svæðisbundin áhrif millilandaflugs frá Akureyri. *Íslenska þjóðfélagið*, 14, 87-106.
- Özcan, Ç. (2014). Economic contribution of essential air service flights on small and remote communities. *Journal of Air Transport Management*, 34, 24-29.