

Innanlandsflug um Keflavíkurflugvöll

Möguleikar og samfélagsleg áhrif

Janúar 2014



Efnisyfirlit

Helstu niðurstöður	3
Inngangur	4
Staða og þróun innanlandsflugs	5
Mögulegt brotthvarf Reykjavíkurflugvallar	8
Tilraunir með innanlandsflug til og frá Keflavík.....	9
Keflavíkurflugvöllur sem miðstöð innanlandsflugs	12
Heimildaskrá.....	14

Helstu niðurstöður

- Isavia vinnur að könnun á því hvort færa eigi allt æfinga- og kennsluflug frá Reykjavík og Keflavík. Verði af þeim flutningum mun það hafa töluverð áhrif á þá flugskóla sem nýta sér flugvöllina í dag, m.a. Flugakademíu Keilis sem starfrækt er á Ásbrú.
- Innan við 10% farþega í innanlandsflugi nýta flugsamgöngur sem tengingu við millilandaflug. Rétt er að benda á að samgöngur milli flugvallanna í Keflavík og Reykjavík gætu verið betri.
- Erlendir ferðamenn eru 10-20% af farþegum í innanlandsflugi. Með betri tengingu innanlandsflugs og millilandaflugs væri hægt að fá erlenda ferðamenn til að taka aukinn þátt í kostnaði við innanlandsflugið.
- Beint flug milli Keflavíkur og valdra áfangastaða innanlands gæti verið leið til að uppfylla það markmið samgönguáætlunar að tryggja landsbyggðunum greiðan aðgang að tengingu við alþjóðamarkaði.
- Nú stendur yfir fjórða tilraunin með flugsamgöngur milli Keflavíkur og Akureyrar. Í boði er flug yfir sumartímann þar sem farþegar eru innritaðir og tollaðir á Akureyri í millilandaflug. Farþegum stendur ekki til boða að yfirgefa flugstöðina í Keflavík.
- Ef vilji ferðapjónustunnar er að bjóða uppá beint flug milli Keflavíkur og fleiri valdra áfangastaða yrði ferðapjónustan og/eða opinberir aðilar að markaðssetja þær flugleiðir markvisst. Slíkt gæti verið fyrsta skrefið í að hefja millilandaflug á viðkomandi áfangastað.
- Íslensk flugfélög bjóða í dag uppá leiguflug milli Keflavíkur og áfangastaða innanlands. Skipuleggjendur ferða kjósa þó frekar að safna fólki saman í Reykjavík en í flugstöðinni í Keflavík.
- Flutningur reglubundins innanlandsflugs frá Reykjavík til Keflavíkur mun hafa töluverð áhrif á samfélagsþróun á Suðurnesjum, sem og á innanlandsflugið sjálft.
- Keflavíkurflugvöllur er vel í stakk búinn til þess að taka við innanlandsflugi, reisa þyrfti nýja flugstöð eða finna henni stað í húsnæði sem til staðar er á vellinum.
- Gera má ráð fyrir að þjónustustig á Suðurnesjum hækki verði innanlandsflug flutt til Keflavíkur, þ.e. þjónustan sem farþegar í innanlandsflugi sækja í dag kemur til með að færast nær tengipunktinum sem er flugvöllurinn.
- Isavia gerir ekki ráð fyrir fjölgun starfsfólks verði áætlunarflug innanlands flutt til Keflavíkur. Hins vegar gætu orðið til 150-200 ný störf á vegum tveggja stærstu flugrekstraraðilanna í innanlandsflugi, sé gert ráð fyrir 25-40% fækkun farþega. Þá eru ótalin afleidd störf.

Inngangur

Á 37. aðalfundi Sambands sveitarfélaga á Suðurnesjum (SSS) sem fram fór dagana 11.-12. október 2013 var tveimur tillögum sem snéru að nýtingu Keflavíkurflugvallar með tilliti til innanlandsflugs vísað til stjórnar SSS. Stjórn SSS fjallaði um tillögurnar á fundi sínum 24. október 2013. Í fundargerð er eftirfarandi bókun:

Stjórn S.S.S. leggur til að Heklunni verði falið að vinna athugun á möguleikum og hagkvæmni þess að flogið verði innanlands með ferðahópa beint frá Keflavíkurflugvelli, óháð því hvort innanlandsflug verði áfram stundað í Vatnsmýrinni í Reykjavík eða ekki. Jafnframt er lagt til að kannað verði hvaða afleiðingar það hefði fyrir Keflavíkurflugvöll ef innanlandsflugið myndi leggjast af á Reykjavíkurflugvelli eða breytast frá því sem er í núverandi mynd. Gert er ráð fyrir því að Heklan skili af sér niðurstöðum fyrir 1. febr. 2014.

Í þeirri skýrslu sem hér er komin fram er leitast við að svara þeim spurningum sem fram koma í bókun stjórnar SSS, þ.e. möguleikum þess að fljúga með ferðahópa til og frá Keflavíkurflugvelli, óháð framtíðar staðsetningu miðstöðvar innanlandsflugs og hvaða áhrif það hefði á Keflavíkurflugvöll ef innanlandsflug yrði lagt af á Reykjavíkurflugvelli. Stuðst var við þau gögn sem áður hafa verið gefin út um mögulegt brotthvarf Reykjavíkurflugvallar og hugsanlegan flutning miðstöðvar innanlandsflugs til Keflavíkur. Einnig var rætt formlega og óformlega við ýmsa hlutaðeigandi aðila.

Staða og þróun innanlandsflugs

Fullyrða má að innanlandsflug á Íslandi megi muna fíflí sinn fegurri. Farþegum í innanlandsflugi hefur fækkað á síðustu árum, færri áfangastaðir eru í boði fyrir flugfarþega og tíðni ferða minni. Til ársins 1997 var innanlandsflug rekið á grundvelli sérleyfa, m.a. um tíma leiðin Keflavík-Akureyri-Keflavík. Í dag er reglubundið flug á 13 áfangastaði en til samanburðar voru áfangastaðir flugfélaganna 30 árið 1986. Flugsamgöngur innanlands í dag njóta stuðnings úr ríkissjóði samkvæmt þjónustusamningi við Isavia.¹

Farþegum í innanlandsflugi hefur fækkað sé litið til síðustu 10 ára, en fjölgað sé horft lengra til baka. Fjölgunin hefur orðið á stærri flugvöllum en á þeim minni dregst farþegafjöldi saman. Þrátt fyrir fækkun farþega á síðustu árum spáir Isavia því að farþegum á flesta áfangastaði í innanlandsflugi komi til með að fjölga til ársins 2025, þ.á.m. á stóru staðina Reykjavík, Akureyri, Egilsstaði og Ísafjörð. Fjölgunin gæti orðið 1-2% á ári. Mest er fjölgunin 2,3% á Egilsstaði en mest fækkar farþegum um 3,7% á Þingeyri.²

Árið 2012 fór 405.631 farþegi um Reykjavíkflugvöll í áætlunarflugi³, þar af voru millilanda farþegar 47.009.⁴ Til samanburðar fóru 200.450 manns um Akureyrarflugvöll sama ár sem er næst mest notaða fluggáttin í innanlandsflugi og 97.924 um Egilsstaðaflugvöll sem kemur þar á eftir í fjölda flugfarþega.⁵ Samkvæmt tölum frá Isavia fækkaði farþegum sem leið áttu um Reykjavíkflugvöll um 7,2% milli áráanna 2012 og 2013.⁶

¹ Samkvæmt fjárlögum fyrir árið 2014 veitir ríkið 1.563.200.000 krónum í flugvelli og flugleiðsögubjónustu, þá eru styrkir til innanlandsflugs 262.400.000 krónur.

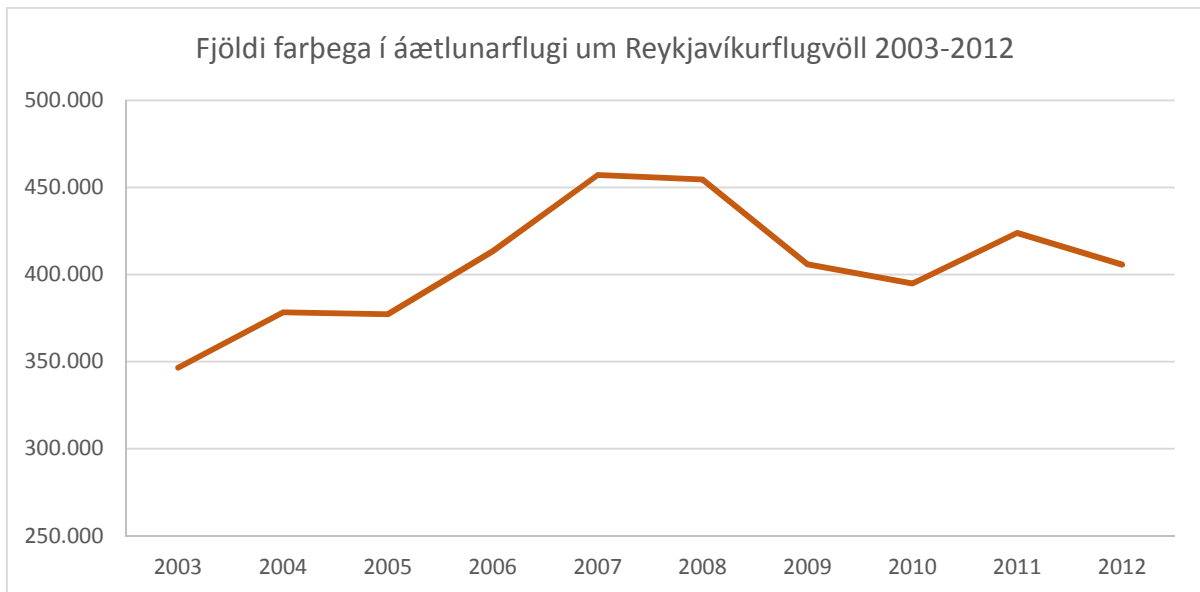
² *Innanlandsflugvellir – umferð, rekstur og sviðsmyndir framtíðar*, bls. 22.

³ Farþegar eru tvítaldir, þ.e. bæði við brottför og komu. Millilandafarþegar eru meðtaldir.

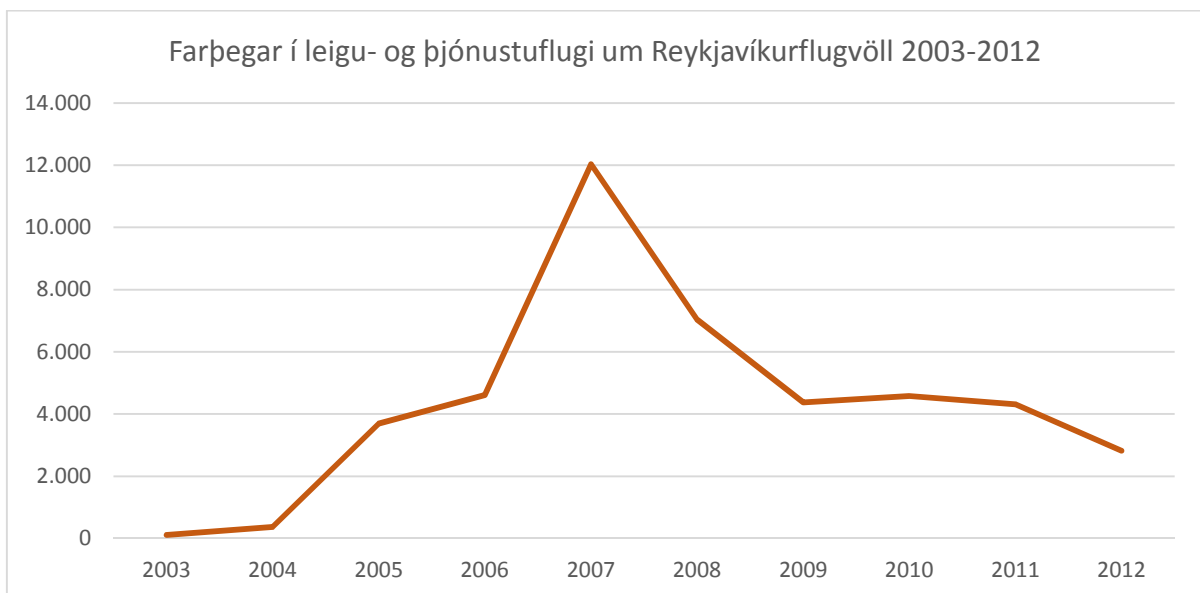
⁴ *Heimasíða Isavia*, „Flugtölur“, skoðað 23. janúar 2014.

⁵ *Heimasíða Hagstofu Íslands*, „Flutningar um áætlunarflugvelli eftir tegund flutninga og flugvöllum 2003-2012“, skoðað 12. janúar 2014.

⁶ *Heimasíða Isavia*, „Flugtölur“, skoðað 23. janúar 2014.

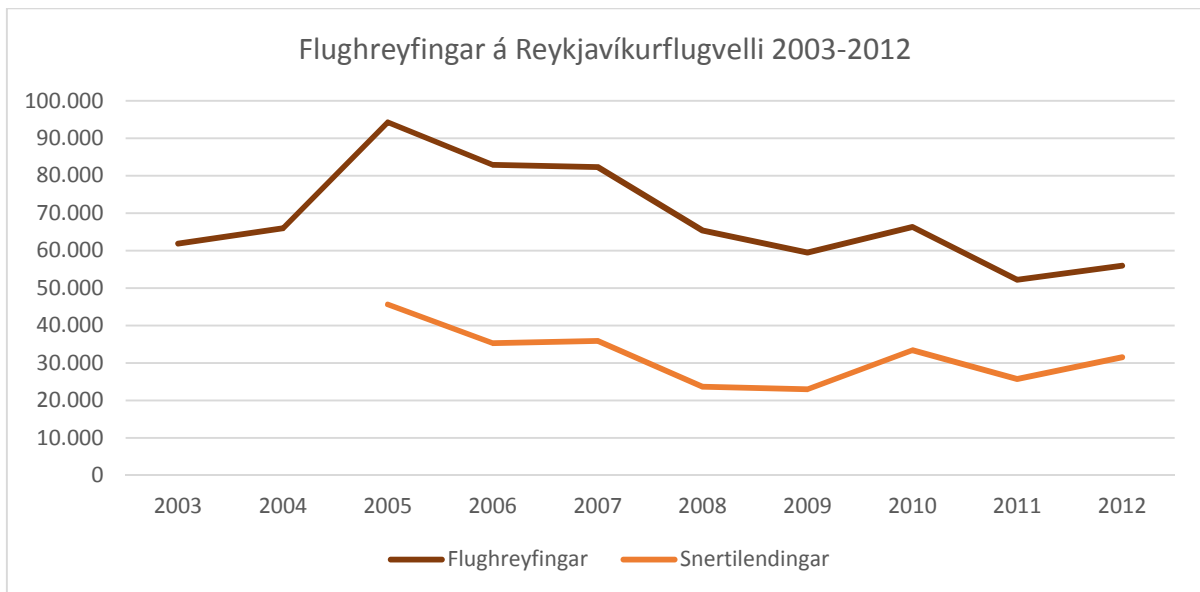


Eins og sjá má á grafinu hér að neðan voru farþegar í leigu og þjónustuflugi um Reykjavíkurlugvöll 2.823 árið 2012 og hefur þeim fækkað töluvert frá metárinu 2007 þegar þeir voru 12.029.



Flughreyfingar á Reykjavíkurlugvelli voru 55.937 árið 2012, þar af voru snertilendingar 31.546 eða rúm 56%. Hreyfingum hefur heldur farið fækkandi síðustu ár þó þær séu nokkuð fleiri árið 2012 en þær voru 2011. Samkvæmt skýrslu sem unnin var fyrir Reykjavíkurborg og Samgönguráðuneytið 2007 er reiknað með að gerður verði sérstakur flugvöllur fyrir einkaflug og snertilendingar. Skiptir þá engu máli hvort innanlandsfluginu verði áfram þjónað í Vatnsmýri eða það flytjist til Keflavíkur. ISAVIA hefur bent á möguleikann á að Afstapahraun sé heppileg staðsetning fyrir slíkan völl af flugtæknilegum ástæðum. Völlurinn yrði þá nálægt helstu byggðakjörnum. Isavia vinnur nú að beiðni Innanríkisráðuneytisins könnun á því hvort færa eigi allt æfinga- og kennsluflug frá Reykjavík og

Keflavík. Verði af þeim flutningi mun það hafa nokkur áhrif á þá flugskóla sem starfandi eru við þessa tvo flugvelli, m.a. Flugakademíu Keilis sem starfrækt er á Ásbrú.



Eins og sjá má af þeim tölum sem hér hafa verið til umfjöllunar hefur farþegum í innanlandsflugi fækkað nokkuð á síðustu árum. Ekki er ætlunin að greina ástæðu fækkunar flugfarþega hér. Þó má leiða líkur að því að fylgni sé milli fjölda flugfarþega innanlands og efnahagsþróunar sé horft á fjölda farþega til lengri tíma litið.

Tilgangur flugs liggur ekki fyrir í öllum tilfellum. Þó má leiða að því líkum að innanlandsflug skipti íbúa landsbyggðanna meira máli en íbúa höfuðborgarsvæðisins. Samkvæmt könnun sem gerð var árið 2006 töldu rúm 93% flugfarþega flugþjónustu mjög mikilvæga fyrir byggðalagið sem flogið var frá. Þá nota íbúar landsbyggðanna flug oftast sem samgöngumáta en íbúar höfuðborgarsvæðisins. Flestir flugfarþegar eru karlmenn á miðjum aldri (30-35 ára) sem nota flugið til Reykjavíkur vegna vinnu eða viðskipta. Tæplega helmingur ferða er greiddur af einkafyrirtækjum og/eða opinberum aðilum. 86% þeirra farþega sem fljúga 10 sinnum eða oftast á ári til Reykjavíkur ferðast á vegum opinberra aðila eða fyrirtækja.⁷

Samkvæmt sömu könnun nýta 5% flugfarþega innanlandsflug sem tengingu við millilandaflug. Hér er rétt að benda á að ekki eru beinar almenningssamgöngur á milli flugstöðvanna í Reykjavík og Keflavík. Með tengingu innanlandsflugs við Keflavíkflugvöll væri hægt að stuðla að farþegaaukningu í innanlandsflugi með aukinni markaðssetningu. Slíkt gæti leitt til þess að erlendir ferðamenn tækju í auknum mæli þátt í kostnaði við samgöngur í lofti innanlands. Erlendir ferðamenn eru áætlaðir um

⁷ Bjarni Reynarsson, *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi mars – apríl 2006*.

10% farþega Flugfélags Íslands á heilsársgrunni en sú tala er nokkuð hærri hjá Flugfélaginu Erni, eða allt að 20%.

Mögulegt brotthvarf Reykjavíkurflugvallar

Eins og fram hefur komið er miðstöð innanlandsflugs staðsett á Reykjavíkurflugvelli í Vatnsmýri. Þaðan er boðið upp á áætlunarflug til 13 áfangastaða innanlands⁸ auk þess sem flugi til Grænlands og Færeyja er sinnt þaðan að hálfu Flugfélags Íslands (FÍ). FÍ, Ernir og Eyjaflug sinna þessari þjónustu í dag. Flugvöllurinn er nálægt miðborg Reykjavíkur og hefur vegna legu sinnar gegnt mikilvægu hlutverki fyrir sjúkraflug enda nálægt Landsspítala Háskólasjúkrahúsi. Þá er flugvöllurinn notaður fyrir fragtflutninga auk þess sem þrjú flugskólar eru starfandi í Vatnsmýri.

Staðsetning Reykjavíkurflugvallar er lífseigasta deilumál íslenskra skipulagsmála. Flugvöllurinn hefur verið umdeildur allt frá því hann var festur í sessi í Vatnsmýri uppúr 1940. Frá árinu 1919 höfðu tún í Vatnsmýri verið nýtt sem flugbrautir af og til. Svæðið var þá fjær byggð en það er í dag og færri möguleikar á samgöngum milli landshluta. Í dag eru margir sem telja svæðið sem fer undir flugvöll vera dýrmætt þegar kemur að þéttingu byggðar á höfuðborgarsvæðinu. All margar skýrslur hafa verið unnar um flugmál á Íslandi sem á einn eða annan hátt fjalla um flutning flugvallarins í Vatnsmýri. Þessar skýrslur eru misjafnar að gæðum og erfitt er að finna hlutlausar upplýsingar um mögulega framtíðarstaðsetningu flugvallarins.

Ekki hefur verið tekin ákvörðun um brotthvarf flugvallarins og þar af leiðandi hefur ekki verið tekin ákvörðun um staðsetningu framtíðar flugvallar sem þjóna myndi sem miðstöð innanlandsflugs. Borgaryfirvöld í Reykjavík og ráðherrar samgöngumála hafa ekki verið sammála um framtíð flugvallarins undanfarin ár. Ákvæði aðalskipulags Reykjavíkurborgar 2010-2030 um framtíð flugvallar í Vatnsmýri eru að mestu óbreytt frá fyrra aðalskipulagi (2001-2024), þ.e. stefna borgarinnar er að leggja af flugvallarstarfsemi í Vatnsmýri. Í nýju aðalskipulagi er skerpt á tímasetningum og ákvörðunum um lokun flugvallarins.⁹

Samkvæmt Samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022 er gert ráð fyrir að Reykjavíkurflugvöllur geti áfram þjónað innanlandsflugi á "fullnægjandi hátt". Ekki er þó kveðið á um í áætluninni að flugvöllurinn skuli áfram vera staðsettur í Vatnsmýri.

Keflavíkurflugvöllur var tekinn í notkun 1943 og þjónaði sem herflugvöllur til ársins 1946. Síðan þá hefur hann verið nýttur til farþegaflugs og verið megin fluggátt Íslands við umheiminn. Alls flugu 15

⁸ Flugfélag Íslands flýgur til Akureyrar, Egilsstaða og Ísafjarðar. Ernir flýgur til Vestmannaeyja, Hafnar í Hornafirði, Húsavíkur, á Bíldudal og Gjögur. Eyjaflug flýgur á Sauðárkrók.

⁹ *Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 - Meginmarkmið og framtíðarsýn* (tillaga júlí 2013), bls. 6

flugfélög til og frá Keflavík sumarið 2013. Icelandair er lang umsvifamesta flugfélagið en Wow air kemur þar á eftir.

Keflavíkurflugvöllur er einn þeirra kosta sem nefndir hafa verið sem framtíðarmiðstöð innanlandsflugs á Íslandi. Stefna Reykjavíkurborgar er eins og áður segir að leggja af flugvöll í Vatnsmýri og hafa margir bent á að dýrt kunni að vera að byggja annan flugvöll í Reykjavík. Ljóst er þó að samkvæmt gildandi samgönguáætlun er ætlunin að miðstöð innanlandsflugs verði áfram í Reykjavík, þrátt fyrir að flugvallarstarfsemi verði lögð af í Vatnsmýri.

Í skýrslu ParX viðskiptaráðgjafar IBM frá árinu 2007 kemur skýrt fram flutningur miðstöðvar innanlandsflugs úr Vatnsmýrinni er afgerandi hagkvæmari kostur út frá þjóðhagslegu sjónarmiði en að hafa flugvöllinn þar áfram. Nýr flugvöllur á Hólmsheiði og Keflavíkurflugvöllur eru metnir álíka hagkvæmir kostir, Keflavíkurflugvöllur þó örlítið óhagkvæmari sökum fjarlægðar frá höfuðborgarsvæðinu. Íbúar landsbyggðarinnar þyrftu þá að bera meiri kostnað af ferðalagi sínu til og frá flugvelli. Áhrif flutninga innanlandsflugs til Keflavíkur snerta ólíka hópa á ólíkan hátt.¹⁰

Í gildandi samgönguáætlun er gert ráð fyrir að Keflavíkurflugvöllur sé "aðal inn- og útflutningsflugvöllurinn". Þá er rætt um að tryggja "eins greiðar tengingar fyrir landsbyggðina við þessar alþjóðlegu megingáttir eins og kostur er".¹¹ Ein þessara gátta gæti verið beint flug frá Keflavík á valda staði. Þá er rétt að nefna að þegar þetta er skrifað er unnið að hagkvæmiathugun á hraðlestarsamgöngum milli Keflavíkurflugvallar og miðborgar Reykjavíkur. Komist þær hugmyndir á framkvæmdastig mun aðeins taka um 15 mínútur að ferðast frá Keflavíkurflugvelli til miðborgar Reykjavíkur. Ekki er gert ráð fyrir farþegum í innanlandsflugi í hagkvæmiathugunni enda væru þeir aðeins lítið brot af mögulegum notendum lestarinnar verði Keflavíkurflugvöllur gerður að miðstöð innanlandsflugs.

Tilraunir með innanlandsflug til og frá Keflavík

Í það minnsta fjórar tilraunir hafa verið gerðar með innanlandsflug frá Keflavík. Flugfélag Norðurlands sinnti áætlunarflugi milli Keflavíkur og Akureyrar í nokkur ár á tíunda áratugi síðustu aldar á grundvelli sérleyfis.¹² Flogið var á 19 sæta Metro vél fjórum sinnum í viku til að byrja með og var miðað við að farþegar gætu náð öllum síðdegisferðum frá Keflavík til Evrópu og Ameríku.¹³ Á fjórða ári þótti

¹⁰ *Reykjavíkurflugvöllur - Úttekt á framtíðarstaðsetningu*, bls. 51-78.

¹¹ *Heimasíða Alþingis*, „Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022“, skoðað 18. desember 2012.

¹² *Dagur*, „Flugfélag Norðurlands fékk sérleyfi til áætlunarflugs til Keflavíkur“, bls. 1 (4. nóvember 1989).

¹³ *Morgunblaðið*, „Áætlunarflug til Keflavíkur hefst í maí“, bls. 37 (23. apríl 1991).

flugleiðin hafa gengið vel þrátt fyrir hrakspár í upphafi. Þó veltu forsvarsmenn flugfélagsins því fyrir sér hvort það borgaði sig fyrir þá að halda úti flugi yfir háveturinn.¹⁴

Árið 2003 bauð Flugfélag Íslands uppá áætlunarflug frá Akureyri og Egilsstöðum til Keflavíkur á 19 sæta Metro vél. Flogið var tvisvar í viku, á fimmtudögum og sunnudögum. Lagt var af stað frá Akureyri klukkan ellefu, lent á Egilsstöðum rúmlega tólf og lent í Keflavík rúmlega eitt eftir hádegi. Brottför þaðan var um klukkan fimm síðdegis. Rétt er að taka fram að sama ár var í boði beint flug milli Egilsstaða og Düsseldorf í Þýskalandi á vegum þýska flugfélagsins LTU.

Flugfélag Íslands hóf að nýju flug til Keflavíkur frá Akureyri árið 2007. Þá var flogið á 37 sæta Dash-8 flugvél og miðað við tengingu við millilandaflug Icelandair seinni partinn. Flogið var á mánudögum, fimmtudögum og föstudögum frá Akureyri rétt fyrir klukkan sex og lent í Keflavík tuttugu mínútur í sjö. Síðdegis var brottför frá Keflavík klukkan sex og koma til Akureyrar rétt fyrir sjö.¹⁵ Í millitíðinni nýttist vélin í flugi til og frá Grænlandi. Þetta gekk í tvö ár. Flugíð innanlands var selt í gegnum bókunarkerfi Icelandair. Leggurinn Keflavík – Akureyri gekk ekki nógu vel og var Grænlandsflugið þá flutt til Reykjavíkur.

Árið 2012 bauð Icelandair á nýjan leik upp á flug milli Akureyrar og Keflavíkur. Flogið er á Fokker 50 frá Akureyri kl. 14:30 og var vélin komin til baka 17:30 fjórum sinnum í viku, þ.e. á sunnudögum, mánudögum, fimmtudögum og föstudögum yfir sumartímann. Tímasetning flugsins er miðuð að því að farþegar geti náð tengiflugi við erlenda áfangastaði Icelandair. Flugíð er bókanlegt í gegnum bókunarkerfi Icelandair.¹⁶ Farþegar í þessu flugi eru innritaðir og tollaðir á Akureyri. Ekki er því um eiginlegt innanlandsflug að ræða og hafa farþegar ekki kost á að yfirgefa flugstöðina í Keflavík. Sumarið 2014 er áætlað að flogið verði tvisvar í viku, en í upphafi var ráðgert að fljúga fjórum sinnum í viku. Áhersla hefur verið lögð á markaðssetningu fyrir erlenda ferðamenn enda kjósa Íslendingar frekar annan ferðamáta en flug yfir sumartímann.¹⁷

Eiríkur Björn Björgvinsson bæjarstjóri á Akureyri lét hafa eftir sér á vef Akureyrarbæjar þann 6. júní 2012 að það fælust „mikilvægt tækifæri í því að Akureyri og Akureyrarflugvöllur tengist bókunar- og leiðarkerfi Icelandair. Akureyri og Akureyrarflugvöllur verður sýnilegri sem áfangastaður fyrir erlenda ferðamenn og í því eru tækifæri til frekari uppbyggingar og markaðssetningar svæðisins“. Jafnframt

¹⁴ *Tíminn* (Akureyri og Norðurland), „Ferðamenn notfæra sér beint flug til Akureyrar í auknum mæli“, bls. 9 (22. júlí 1995).

¹⁵ *Mbl.is*, „Fyrsta flug Icelandair frá Akureyri til Keflavíkur“, skoðað 13. janúar 2014.

¹⁶ *Akureyri.is*, Beint tengiflug við Keflavík, skoðað 13. janúar 2014.

¹⁷ Viðtal við Árna Gunnarsson 10. janúar 2014.

leggur hann áherslu á að með tengingu Akureyrar- og Keflavíkurflugvallar dragi síður en svo úr mikilvægi Reykjavíkurflugvallar og staðsetningar hans í Vatnsmýrinni fyrir innanlands- og sjúkraflug.¹⁸

Flugfélag Íslands hefur boðið upp á flug til og frá Keflavík í leiguflugi fyrir hópa undanfarin ár.

Sérstaklega hefur verið horft á hópa ferðamenna sem eru á leið á Vestfirði til að veiða á sjóstöng.

Skipuleggendur ferðanna hafa þó hingað til valið frekar að safna ferðamönnum saman í Reykjavík

enda eru vélar erlendis frá að lenda í Keflavík á mismunandi tímum sólarhringsins. Þess ber að geta

að brottfarargjald er það sama á flugvöllum tveimur fyrir 12 ára og eldri eða 1.200 kr. Fyrir börn 2-

11 ára er gjaldið 675 kr. í Keflavík en 600 kr. í Reykjavík. Lendingargjöld eru litlu lægri í Keflavík (8,15

USD fyrir hvert byrjað tonn MTOW) en í Reykjavík (1.000 kr. fyrir hvert byrjað tonn MTOW).¹⁹

Flugfélagið Ernir hefur líkt og Fí boðið uppá flug fyrir hópa út á land frá Keflavík. Þeir sem helst nýta

sér þá þjónustu í dag er efnafólk sem kemur hingað til lands í sérstökum erindagjörðum, t.d. laxveiði.

Félagið hefur einnig kannað þann möguleika að fljúga með farþega milli Keflavíkur og þeirra staða

sem félagið þjónustar í dag. Niðurstaða þeirrar úttektar er að ferðaþjónustan á þeim stöðum sem

félagið þjónustar í dag þyrfti að vera stærri og sterkari til þess að slíkt myndi ganga upp. Tækifærin

eru engu að síður til staðar með áframhaldandi vexti í ferðaþjónustunni. Ef vilji

ferðaþjónustufyrirtækja er að koma á flugsamgöngum milli Keflavíkur og valdra staða yrði

ferðaþjónustan að ráðast markvisst í aðgerðir til að markaðssetja þær flugleiðir.²⁰

Í skýrslu starfshóps um flug á Húsavíkurflugvöll í Aðaldal frá því í apríl 2011 er komist að þeirri

niðurstöðu að Keflavík sé besti kosturinn varðandi flug til og frá Húsavík. Þannig næðist best tengin

við alþjóðamarkaði og mjög virkt og þétt flugkerfi allt árið um kring. Þannig væri hægt að ná til þeirra

sem heimsækja Ísland en einnig þá sem eru að ferðast yfir Atlantshafið. Sú flugleið svarar líka kalli

eftir góðum flugsamgöngum inn á svæðið, en kallað verður eftir slíkum samgöngum gangi hugmyndir

um atvinnuuppbyggingu á Norðausturlandi eftir. Flug milli Húsavíkur og Reykjavíkur kæmi þó líklega

til með að henta heimamarkaðnum best. Það flug kæmi þó ekki til með að skapa nýja þjónustuafurð

og væri í beinni samkeppni við flug til og frá Akureyri.²¹

Verkefnastjóri hjá Austurbrú vinnur nú að því að nýta Egilsstaðaflugvöll sem millilandaflugvöll í

fram tíðinni. Beint flug milli Keflavíkur og Egilsstaða gæti verið fyrsta skrefið í þá átt að markaðssetja

Austurland sem áhugaverðan áfangastað fyrir flugfarþega. Farþegarnir sem kæmu með flugi væru að

mati verkefnastjórans farþegar sem annars myndu ekki ferðast austur á land. Slíkt flug kæmi einnig til

með að bæta samgöngumöguleika íbúa á Austurlandi við þau fjölmörgu millalandaflug sem standa til

¹⁸ Akureyri.is, Beint tengiflug við Keflavík, skoðað 13. janúar 2014.

¹⁹ Heimasíða Isavia, „Gjaldskrá Isavia“, skoðað 31. janúar 2014.

²⁰ Viðtal við Hörð Guðmundsson 27. janúar 2014.

²¹ Óli Halldórsson, *Húsavíkurflugvöllur í Aðaldal 2011*, bls. 14-15.

boða í Keflavík. Það reynist t.d. mörgum íbúum Austurlands erfitt að ná innanlandsflugi sama dag og millilandaflugi. Þá eiga erlendir ferðamenn sem lenda í Keflavík stundum erfitt með að átta sig á því hvar innanlandsflugvöllurinn er staðsettur.²²

Keflavíkurflugvöllur sem miðstöð innanlandsflugs

Flutningur þeirrar flugstarfsemi sem til staðar er í Reykjavík í dag til Keflavíkur mun hafa töluverð áhrif á samfélagsþróun á Suðurnesjum sem og á innanlandsflugið sjálft. Ekki þarf þó að ráðast í miklar framkvæmdir verði af flutningunum. Að mati Isavia er Keflavíkurflugvöllur vel í stakk búinn til þess að þjóna sem miðstöð innanlandsflugs á Íslandi. Ekki þyrfti að ráðast í miklar framkvæmdir vegna flugbrauta og nýta mætti húsnæði í nágrenni Flugstöðvar Leifs Eiríkssonar sem flugstöð. Umferð farþega í innanlandsflugi kæmi þá ekki til með að blandast umferð í millilandaflugi.²³

Flugfélag Íslands hefur sem flugrekandi ekkert á móti því að miðstöð innanlandsflugs verði flutt til Keflavíkur. Þar væri hægt að skapa fín skilyrði út frá flugrekstrarlegu sjónarhorni. Hægt væri að byggja minni flugstöð fyrir innanlandsflugi sem þó væri í tengslum við millilandaflugið. Flugfélagið hefur þó áhyggjur af því að farþegum félagsins kæmi til með að fækka umtalsvert við flutninginn, um 25-40% samkvæmt könnunum sem félagið hefur reglulega látið vinna fyrir sig.²⁴ Þá má gera ráð fyrir herra farmiðaverði sökum lengri flugtíma sem leiðir til hærri eldsneytis- og viðhaldskostnaðar. Því hefur m.a. verið haldið fram að margir kæmu til með að bregðast við auknum ferðatíma og kostnaði með því að hætta að fljúga. Hærri rekstrarkostnaði flugfélaganna væri hægt að mæta með auknum stuðningi að hálfu opinberra aðila sé vilji til þess.

Ekki er hægt að segja til um mögulega fækkun farþega fyrr en á reynir, ljóst er þó að tilgangur og eðli innanlandsflugs kann að breytast. Fólk af landsbyggðunum gæti þannig í auknu mæli nýtt sér beint flug til og frá Keflavík til þess að tengjast millilandaflugi. Þá má gera ráð fyrir þeim möguleika að fólk sæki þjónustu í næsta nágrenni Keflavíkurflugvallar sem í dag er sinnt á höfuðborgarsvæðinu. Gera má ráð fyrir að verði flugvöllurinn í Vatnsmýri lagður af og innanlandsflugið flutt til Keflavíkur muni þjónustustig hækka í næsta nágrenni flugvallarins, þ.e. Reykjanesbæ, en líklega einnig í Sandgerði, Garði og Vogum. Þjónustan myndi þá færast nær tengipunktinum sem er flugvöllurinn. Slíkt kæmi til með að styrkja samfélagið og auka framboð þjónustu á svæðinu.

Rétt er að halda því til haga að Árni Sigfússon, bæjarstjóri í Reykjanesbæ hefur sagt sveitarfélagið tilbúið til þess að taka á sig það hlutverk að vera miðstöð innanlandsflugs á suðvesturhorni landsins þó svo ákjósanlegt sé að flugvöllurinn verði áfram í Reykjavík. Árni bendir á að í dag tekur um 40

²² Viðtal við Maríu Hjálmarsdóttur 17. janúar 2014.

²³ Viðtal við Elínu Árnadóttur 16. janúar 2014.

²⁴ Viðtal við Árna Gunnarsson 10. janúar 2014.

mínútur að keyra frá Keflavíkurflugvelli í miðborg Reykjavíkur auk þess sem byggja þurfi upp þá aðstöðu sem til staðar er á Suðurnesjum í dag, m.a. Heilbrigðisstofnun Suðurnesja.²⁵

Hvort sem flugvöllur verður áfram starfræktur í Vatnsmýri til lengri tíma litið eður ei, þá hefur Reykjavíkurborg ákveðið að loka einni af þremur flugbrautum á Reykjavíkurflugvelli, þeirri minnstu sem er með stefnuna norðaustur/suðvestur. Í samkomulagi um innanlandsflug, sem var undirritað þann 25. október 2013, segir að tilkynnt verði um lokun norðaustur/suðvestur brautarinnar samhliða auglýsingu deiliskipulags, síðar á árinu 2013. Innanríkisráðuneytið hefur þó gefið það út að brautinni verður ekki lokað fyrr en öryggisúttekt Isavia á flutningi á rekstri brautarinnar til Keflavíkurflugvallar liggur fyrir og sérfræðihópur hefur skilað tillögum sínum. Ljóst er að áður en af lokun brautarinnar í Reykjavík getur orðið þarf að opna braut með sömu stefnu í Keflavík enda gegnir völlurinn í dag hlutverki varaflugvallar fyrir innanlandsflug. Áætlunarflugvélar frá Reykjavík eru yfirleitt með eldsneyti fyrir flug báðar leiðir auk lögboðins varaeldsneytis fyrir flug til varaflugvallar sem er eins og áður segir Keflavík í flestum tilfellum. Fjármagn til þessara framkvæmda hefur hins vegar ekki fengist frá ríkisvaldinu. Verði slík braut opnuð í Keflavík mun komum véla í innanlandsflugi eitthvað fjölga þar. Rétt er þó að hafa í huga að notendur Keflavíkurflugvallar koma til með að þurfa greiða fyrir rekstur þessarar nýju flugbrautar samkvæmt upplýsingum frá Isavia.

Verði miðstöð innanlandsflugs flutt til Keflavíkur mun sú starfsemi sem í dag er staðsett í Reykjavík og tengist innanlandsflugi flytjast í heild sinni eða hluta á nýjan stað. Isavia gerir ekki ráð fyrir að þurfa bæta við sig starfsfólki verði af flutningum til Keflavíkur. Hvað varðar flugfélögin þá eru starfsmenn Flugfélags Íslands í dag um 200 staðsettir í Reykjavík. Forstjóri félagsins gerir ráð fyrir að starfsfólki fækki í réttu hlutfalli við samdrátt í farþegafjölda. Sé gert ráð fyrir 25% fækkun farþega munu verða 150 störf flutt til Keflavíkur, verði fækkunin 40% munu störfin verða 120. Starfsfólk Flugfélagsins Ernis er um 50. Sé gert ráð fyrir sambærilegri fækkun starfsfólks þar og hjá Fí verða 30-40 flutt til Keflavíkur. Hér er ekki gert ráð fyrir þeim möguleika að flugfélögin sem í dag reka eigin flugafgreiðslu og þjónustu í Reykjavík geri þjónustusamninga við þá aðila sem starfandi eru í Keflavík. Flugfélagið Ernir hefur t.d. nýtt sér þjónustu Suðurflugs þegar á þarf að halda í Keflavík. Slíkt kæmi þó til með að styrkja rekstur fyrirtækja sem starfandi eru í dag á svæðinu. Af þessu leiðir að allt að 150-200 störf verða flutt til Suðurnesja verði miðstöð innanlandsflugs flutt til Keflavíkur gangi spár flugfélaganna um farþegafækkun eftir. Þá eru ekki talin með afleidd störf á svæðinu.

²⁵ *Vísir.is*, „Best að hafa flugvöllinn áfram í Vatnsmýrinni“, skoðað 13. janúar 2014.

Heimildaskrá

Aðalskipulag Reykjavíkur 2010-2030 - Meginmarkmið og framtíðarsýn (tillaga júlí 2013). Reykjavíkurborg. Reykjavík, 2013.

Akureyri.is, Beint tengiflug við Keflavík, Slóð: <http://www.akureyri.is/is/ibuagatt/frettir/beint-tengiflug-vid-keflavik>, skoðað 13. janúar 2014.

Bjarni Reynarsson. *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi mars – apríl 2006*. Landráð sf. Reykjavík, 2006.

Dagur, „Flugfélag Norðurlands fékk sérleyfi til áætlunarflugs til Keflavíkur“, 4. nóvember 1989, bls. 1.

Dagur, „Flugfélag Norðurlands fékk sérleyfi til áætlunarflugs til Keflavíkur“, 4. nóvember 1989, bls. 1.

Heimasíða Alþingis, „Þingsályktun um samgönguáætlun fyrir árin 2011-2022“, Slóð: <http://www.althingi.is/altext/140/s/1630.html>, skoðað 18. desember 2012.

Heimasíða Hagstofu Íslands, „Flutningar um áætlunarflugvelli eftir tegund flutninga og flugvöllum 2003-2012“, Slóð: <http://hagstofa.is/Hagtolor/Ferdamal-samgongur-UT/Flug>, skoðað 12. janúar 2014.

Heimasíða Isavia, „Flugtölur“, Slóð: <http://www.isavia.is/um-isavia/flugtolor/>, skoðað 23. janúar 2014.

Heimasíða Isavia, „Gjaldskrá Isavia“, Slóð: <http://www.isavia.is/vidskiptavinir/gjaldskra/>, skoðað 31. janúar 2014.

Innanlandsflugvellir – umferð, rekstur og sviðsmyndir framtíðar. Isavia. Reykjavík, 2012.

Mbl.is, „Fyrsta flug Ícelandair frá Akureyri til Keflavíkur“, Slóð: <http://www.mbl.is/frettir/innlent/2007/06/15/fyrsta-flug-icelandair-fra-akureyri-til-keflavikur/>, skoðað 13. janúar 2014.

Morgunblaðið, „Áætlunarflug til Keflavíkur hefst í maí“, 23. apríl 1991, bls. 37.

Óli Halldórsson. *Húsavíkurflugvöllur í Aðaldal 2011*. Starfshópur um flug á Húsavíkurflugvöllum í Aðaldal. Húsavík, 2011.

Reykjavíkurflugvöllur - Úttekt á framtíðarstaðsetningu. Samgönguráðuneytið og Reykjavíkurborg. Reykjavík, 2007.

Tíminn (Akureyri og Norðurland), „Ferðamenn notfæra sér beint flug til Akureyrar í auknum mæli“, 22. júlí 1995, bls. 9.

Viðtal við Árna Gunnarsson 10. janúar 2014.

Viðtal við Elínu Árnadóttur 16. janúar 2014.

Viðtal við Hörð Guðmundsson 27. janúar 2014.

Viðtal við Maríu Hjálmarsdóttur 17. janúar 2014.

Vísir.is, „Best að hafa flugvöllinn áfram í Vatnsmýrinni“, Slóð: <http://www.visir.is/best-ad-hafa-flugvollinn-afram-i-vatnsmyrinni/article/2013130829224>, skoðað 13. janúar 2014.