

Tillaga til þingsályktunar

um millilandaflug um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli.

Flm.: Kristján L. Möller, Össur Skarphéðinsson, Árni Páll Arnason,
Steingrímur J. Sigfússon, Brynhildur Pétursdóttir,
Helgi Hrafn Gunnarsson, Katrín Júlíusdóttir, Valgerður Bjarnadóttir.

Alþingi ályktar að fela innanríkisráðherra og iðnaðar- og viðskiptaráðherra að leggja fyrir Alþingi áætlun um aðgerðir sem ráðast þarf í til að reglubundið millilandaflug geti hafist um Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll. Áætlunin verði lögð fyrir Alþingi eigi síðar en 31. janúar 2016.

Greinargerð.

Beint millilandaflug til Akureyrar og Egilsstaða mundi m.a.:

- gjörbreyta möguleikum ferðaþjónustu á Norður- og Austurlandi til að fá til sín aukinn hluta ferðamanna sem koma til landsins,
- dreifa ferðamönnum betur um landið,
- minnka álag á þekktu ferðamannastaði suðvestanlands og koma í veg fyrir ofsetningu þeirra,
- fjölga ferðamönnum sem koma til landsins,
- lengja ferðamannatímamann á Norður- og Austurlandi,
- bæta til muna nýtingu fjárfestinga í ferðaþjónustu norðan- og austanlands,
- opna nýjar leiðir í millilandaflugi fyrir íbúa svæðisins og þróunarmöguleika atvinnulífs á Norður- og Austurlandi.

Aukinn fjöldi ferðamanna og ferðamynstur.

Í ljósi áætlana um aukinn straum ferðamanna hingað til lands er nauðsynlegt að fjölga áfangastöðum fyrir millilandaflug hér á landi til að auka tekjur af ferðaþjónustu og koma í veg fyrir álag af völdum ferðamanna á íslenska náttúru. Þannig má nýta innviði samfélagsins betur og skapa fleiri störf tengd ferðaþjónustu fyrir allt árið. Ferðaþjónusta er ein af þremur meginstöðum íslensks atvinnulífs og hana þarf að styrkja sem atvinnugrein um allt land. Í skýrslu Ferðamálastofu sem kom út í apríl 2015 (Ferðaþjónusta á Íslandi í tölum) kemur fram að hlutur ferðaþjónustu í gjaldeyrstekjum hefur vaxið úr 18,8% í 27,9% á árunum 2010–2014 samkvæmt mælingum um útflutning vöru og þjónustu og að nú sé svo komið að ferðaþjónustan afli meiri gjaldeyrstekna en sjávarútvegurinn og álframleiðsla. Mikilvægt er því að nýta sóknarfæri í þessari mikilvægu atvinnugrein þar sem um er að ræða mikla fjárhagslega hagsmuni fyrir íslenskt samfélag.

Í skýrslu Ferðamálastofu frá apríl 2015 kemur fram að fjöldi erlendra ferðamanna hefur meira en þrefaldast frá árinu 2000. Árleg aukning hefur verið að jafnaði 9,3% milli ára. Árið 2014 komu um 997 þúsund ferðamenn til landsins. Í skýrslunni kemur fram að samkvæmt talningu komu um 969 þúsund ferðamenn með flugi um Keflavíkurflugvöll eða 97,2% af

heildarfjöldi ferðamanna. Til samanburðar er áætlað út frá sölu- og farþegatölum að um 18 þúsund manns hafi komið með Norrænu um Seyðisfjörð eða um 1,8% af heildinni og um 10 þúsund með flugi um Reykjavíkur- eða Akureyrarflugvöll eða um 1% af heildinni. Í ljósi þessa er vert að líta til þess að gagnaöflun á sviði ferðamála virðist sýna að staðsetning flugvallar skiptir miklu máli um ferðamynstur fólks. Kannanir Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála varðandi millilandaflug um Akureyrarflugvöll sumarið 2009 og 2010 benda til að dvöl ferðamanna á Norðurlandi hafi lengst úr 1,8 nóttum árið 2004, þegar flogið var í gegnum Keflavík, í 7,3 nætur sé lent á Akureyri. Af könnun Rannsóknarmiðstöðvarinnar frá 2012 sem framkvæmd var meðal brottfararfarþega í bæði einu áætlunarflugi og í tengiflugi í gegnum Akureyri má ráða að meðalgistináttafjöldi á Norðurlandi 2012 var 7,45 en meðallengdin var hin sama árið 2011 og svipuð 2009 og 2010. Samanburður á dvalarlengd á Íslandi og dvalarlengd á Norðurlandi gaf til kynna að eftir því sem dvalið væri lengur í landinu, því lengri tíma væri varið í gistingu á Norðurlandi. Þeim sem dvelja eingöngu á Norðurlandi hefur þó fækkað nokkuð á milli ára sem bendir til þess að gestir sem fóru frá Akureyrarflugvelli hafi að þessu sinni farið víðar um landið en fyrri kannanir hafa gefið til kynna. Þó hafa ferðamenn tiltölulega langa viðdvöl á Norðurlandi miðað við landið í heild. Í skýrslu Rannsóknarmiðstöðvarinnar kemur fram að það gefi vísbendingu um að ferðafólk sé töluvert bundið nærsvæði flugvallar og rennir stöðum undir hugmyndir um að hægt sé að búa til nýjan áfangastað á Íslandi á Norður- og Austurlandi með beinu flugi.

Í áður nefndri skýrslu Ferðamálastofu frá apríl 2015 er að finna tölur um fjölda gistinátta árið 2014. Fram kemur að 3,1 milljón gistinátta var eytt að sumri til á landinu árið 2014. Um 30% gistinátta var eytt á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum, 22,4% á Norðurlandi, 21,6% á Suðurlandi, 13,3% á Austurlandi og 12,9% á Vesturlandi og Vestfjörðum. Gistinætur útlendinga voru 78,4% af heildarfjölda gistinátta á landinu sumarið 2014. 65,8% gistinátta útlendinga var eytt á landsbyggðinni sumarið 2014. Sé litið til annarra árstíða kemur fram að gistinætur voru tæplega 1,3 milljón vorið og haustið 2014. 60% gistinátta voru á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum, 15,4% á Suðurlandi, 11,5% á Norðurlandi, 6,9% á Vesturlandi og Vestfjörðum og 5,8% á Austurlandi. Hlutfall útlendinga í heildarfjölda gistinátta að vori og hausti nam 82,1% árið 2014. 63% gistinátta útlendinga var eytt á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum. Um 1,1 milljón gistinátta var eytt að vetri til árið 2014. Um 77% gistinátta var eytt á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum, þar af voru gistinætur útlendinga 86%. Utan höfuðborgarsvæðis voru flestar gistinætur á Suðurlandi (10,7% af heildinni) og Norðurlandi (6,4% af heildinni). Um 80% gistinátta útlendinga að vetri til var eytt á höfuðborgarsvæðinu og Suðurnesjum. Af þessu má ráða að munur er á suðvestanverðu landinu og landsbyggðinni varðandi dreifingu gistinátta eftir árstíðum og því tækifæri til að efla heilsársferðapjónustu um allt land og sérstaklega með vetrarferðamennsku í huga.

Ljóst er að þau svæði sem liggja fjærst suðvesturhorninu hafa að mörgu leyti liðið fyrir þá staðreynd að yfirgnæfandi meiri hluti ferðamanna sem kemur til landsins fer um Keflavíkflugvöll og dvelur þar af leiðandi mestmegnis á sunnan- og vestanverðu landinu. Því má segja að þeirri auðlind, sem ferðafólk er í atvinnulífi landsmanna, sé misjafnlega skipt milli landshluta. Jafnframt er ljóst að margir helstu ferðamannastaðir á suðvestanverðu landinu, sem liggja næst Keflavíkflugvelli, þola vart meiri ásókn ferðamanna á háannatíma, nema gripið sé til aðgerða sem mögulega spilla ásýnd og yfirbragði þess sem ferðamenn sækjast eftir. Í þessari tillögu er því sérstaklega horft til þeirra svæða á landinu utan stærsta þéttbýliskjarnans sem geta á sem auðveldastan hátt tekið við auknum straumi ferðamanna á næstu árum, þ.e. Norðurlands og Austurlands, þar sem finna má alþjóðlega millilandaflugelli

á Akureyri og Egilsstöðum. Millilandaflug og aukið beint aðgengi að Norðurlandi og Austurlandi allt árið er forsenda þess að efla heilsársferðþjónustu á þessum svæðum.

Akureyrarflugvöllur.

Millilandaflug um Akureyrarflugvöll hefur ekki náð að festa sig í sessi á undanförunum árum og áratugum. Skýringar eru margar en þær helstar að fjármagn, jafnt opinbert sem frá einkaaðilum, hefur tilfinnanlega skort til markaðssetningar á flugvellinum á erlendri grundu. Akureyrarflugvöllur er alþjóðaflugvöllur sem þjónað getur millilandaflugi en er nú miðstöð áætlunarflugs innanlands, auk þess sem þaðan er leiguflug til Grænlands á vegum Norlandair. Þá hefur Icelandair boðið tengiflug til og frá Akureyri um Keflavíkflugvöll á ýmsa helstu áfangastaði félagsins í Evrópu og Norður-Ameríku.

Enda þótt fjölgun hafi orðið á komum erlendra ferðamanna til Akureyrarflugvallar á undanförunum árum hafa töluverðar sveiflur verið í fjölda farþega í millilandaflugi á Akureyri. Í skýrslu Rannsóknarmiðstöðvar ferðamála um millilandaflug á Akureyri frá 2010 kemur fram að hægt er að skýra sveiflurnar að mestu leyti út frá framboði millilandaflugs á tímabilinu sem hefur verið nokkuð stopult. Árið 2003 fjölgaði millilandaferðum um rúmlega 380% frá árinu á undan, en það ár bauð Air Greenland upp á áætlunarflug milli Akureyrar og Kaupmannahafnar. Árið þar á eftir fækkaði ferðum aftur, en svo jókst umferðin mikið þegar Iceland Express hóf áætlunarflug sumarið 2006. Í kjölfar kreppunnar, heima og erlendis, og hinnar almennu fækkunar flugfarþega í heiminum af hennar völdum fækkaði mikið í millilandaflugi um Akureyrarvöll 2009. Hefði líklegast svo haldist ef ekki hefði verið fyrir gosið í Eyjafjallajökli vorið eftir. Vegna gossins var Akureyrarflugvöllur nýttur sem varaflugvöllur Keflavíkflugvallar sem lokaðist vegna ösku frá eldgosinu. Á þeim tíma kom reyndar í ljós að Akureyrarflugvöllur á í erfiðleikum með að rísa undir nafni sem varaflugvöllur á landinu sakir þrengsla á flughlaði og í flughöfn. Ljóst er þó að Akureyrarflugvöllur ræður við töluverða fjölgun flugfarþega frá því sem nú er í eðlilegu árferði.

Í þessu efni er rétt að geta þess að árið 2009 lauk umtalsverðum endurbótum á vellinum en þær kostuðu ríkissjóð 1,7 milljarð kr. Auk uppsetningar á nýjum og fullkomnum aðflugsbúnaði var völlurinn lengdur um 460 metra og er flugtaks lengd hans nú allt að 2.550 metrar, sem þýðir að um völlinn geta farið allar helstu farþegaþotur sem nú eru í notkun í heiminum. Deiliskipulag og teikning af stækkun flugstöðvar og flughlaða norðan núverandi aðalbyggingar á vellinum liggur fyrir, en það verk hefur tafist vegna erfiðleika við fjármögnun eins og margar aðrar samgönguframkvæmdir á síðustu árum. Ekki er gert ráð fyrir stækkun flughlaðsins í fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2015–2018 sem lögð var fyrir Alþingi á 144. löggjafarþingi (770. mál) þar sem fjármagn skortir til framkvæmdanna. Hins vegar verður tekið við efni úr Vaðlaheiðargöngum í hluta af flughlaðsstæði flugvallarins. Eðlilegt er að horft verði til þess að flýta þeim framkvæmdum á Akureyrarflugvelli sem að framan greinir.

Á Norðurlandi hefur á síðustu árum orðið gríðarleg uppbygging í fjölpættri ferðþjónustu; jafnt íþróttta-, afþreyingar- og menningarstarfsemi. Þá hefur framboð á hótélum, gistihúsum og veitingahúsum á Norðurlandi aukist á tiltölulega stuttum tíma. Mikilvægt er að nýta betur innviði ferðþjónustunnar utan höfuðborgarsvæðisins og þá miklu fjárfestingu í samgöngu- og menningarmannvirkjum sem sveitarfélög – og ekki síst ríkið – hafa ráðist í á síðustu árum. Hér má nefna lengingu flugvallarins á Akureyri, nýleg (og áætluð) jarðgöng í Eyjafirði, uppbyggingu Vetraríþróttamiðstöðvar Íslands á sama stað, viðamikla og stóraukna rannsóknarþjónustu Háskólans á Akureyri og byggingu menningarhússins Hofa. Á Norðurlandi hefur jafnframt verið stofnað til Flugklasans Air 66N sem er samstarfsverkefni fyrirtækja í

ferðapjónustu á Norðurlandi, sveitarfélaga, stofnana og annarra hagsmunaaðila. Klasinn er rekinn af Markaðsstofu ferðamála á Norðurlandi og vinnur að því að fá reglulegt millilandaflug um Akureyrarflugvöll allt árið. Klasinn er leiðandi í að markaðssetja og kynna Norðurland sem nýjan áfangastað allt árið um kring með það að markmiði að fjölga ferðamönnum á Norðurlandi og lengja dvöl þeirra á svæðinu.

Egilsstaðaflugvöllur.

Egilsstaðaflugvöllur er einn af fjórum alþjóðlegum flugvöllum á Íslandi og er samkvæmt upplýsingum Isavia eini íslenski flugvöllurinn utan Keflavíkur sem er opinn allan sólarhringinn. Völlurinn gegnir mikilvægu hlutverki sem varaflugvöllur fyrir flug á milli Evrópu og Íslands, Bandaríkjanna og Íslands og flug yfir Ísland. Flugstöðin var upphaflega byggð á árunum 1963–1968 en endurbyggð og stækkuð á árunum 1987–1999. Nýr komusalur var formlega tekinn í notkun árið 2007.

Líkt og á við um Akureyrarflugvöll hefur millilandaflug ekki náð að festa sig í sessi á Egilsstaðaflugvelli en flugvöllurinn er nánast á miðju Austurlandi og aðstæður til flugs eru góðar og aðflug gott. Samkvæmt upplýsingum á vef Isavia er veðurfar flugi hagstætt og áreiðanleiki áætlunarflugs því nær 99%. Flugvöllurinn þjónar öllu Austurlandi og er einkar mikilvæg samgönguæð þaðan sem akstur til höfuðborgarsvæðisins getur tekið um 8 klst. Í skýrslu innanríkisráðuneytis um félagshagfræðilega greiningu á áætlunarflugi innanlands kemur jafnframt fram að Egilsstaðaflugvöllur sé arðbærasti flugvöllurinn en þjóðhagslegur ábati af flugi á þann völlum nemur tæpum 52 milljörðum kr. á tímabilinu 2013–2053.

Eins og áður hefur komið fram eru mikil tækifæri fólgin í auknum ferðamannafjölda á Íslandi en sé litið á tölur um fjölda gistinguferðamanna má af þeim ráða að ferðamenn sækja Austurland síður heim að vori, hausti og vetri til. Austurbrú, sjálfseignarstofnun sem vinnur að hagsmunamálum íbúa á Austurlandi, hefur unnið að því að efla alþjóðlegt flug um Egilsstaðaflugvöll. Samkvæmt upplýsingum á vef Austurbrúar eru mikil tækifæri talin tengd auknum ferðamannafjölda til Íslands, svo sem tækifæri í flutningi á frakt með flugi sem og tækifæri á Norðurslóðum að því er varðar pólarflug, auk þess sem fram hafa komið auknar kröfur um þjónustu í flugi í tengslum við mögulega olífuleit við austurströnd Íslands. Fram kemur að margir aðilar eru að skoða flugvöllinn með tilliti til áætlunarferða en enn hefur ekki verið tilkynnt um slíkar ferðir. Ljóst er að ferðapjónusta á Austurlandi býður upp á stórbrotna náttúru og fjölbreytt menningarlíf, þaðan er stutt á hálendið, þar eru heimkynni hreindýra og m.a. hægt að njóta náttúrunnar gangandi, á skíðum eða við veiðar.

Í september 2014 var þriggja ára sameiginlegri vinnu ferðapjónustuaðila, sveitarfélaga og samfélagsins við að skilgreina Austurland sem áfangastað ýtt úr vör, en markmiðið er að Austurland standi upp úr sem áfangastaður fyrir ferðamenn og ákjósanlegur staður til búsetu. Í tilkynningu frá Austurbrú kemur fram að aðstandendur verkefnisins vona að með sameiginlegri stefnu í mótun svæðisins, samræmdum aðferðum og leiðbeiningum verði því markmiði náð, en hagsmunaaðilar í ferðapjónustu telja að slíkan grunn hafi skort hingað til. Þessi vinna er jafnframt í samræmi við áherslur sveitarfélaga á Austurlandi um að Egilsstaðaflugvöllur verði ný fluggátt inn í landið og alþjóðleg samgöngumiðstöð.

Þróun ferðapjónustu á Norðurlöndum.

Á síðustu árum hefur opinbert markaðsátak í ferðapjónustu á Norðurlöndum og norðanverðri Evrópu beinst mjög að því að fjölga áfangastöðum fyrir erlenda ferðamenn. Ástæðan er einkum sú að ferðamálayfirvöld í hverju landi telja sig ekki geta aukið ferðamannastraum til landsins, og þar með tekjur af ferðapjónustu, nema með því að dreifa ferðapjónustunni eins

vel um landið og kostur er. Það eykur ekki eingöngu arðsemi í greininni og hámarkar afkasta-getu hennar, heldur hefur það einnig í för með sér skipulagslegt hagræði, nýtir betur innviði samfélagsins og er að auki umhverfisvænt.

Ágæt dæmi í þessa veru eru markaðsverkefni sem ferðamálayfirvöld í Noregi, Svíþjóð og Finnlandi hafa ráðist í á síðustu árum og áratugum: Norsk stjórnvöld hafa t.d. ráðist í átak með stofnun fyrirtækisins Innovation Norway en því er m.a. ætlað að efla ferðaþjónustu um allan Noreg, t.d. með aukinni markaðssetningu, nauðsynlegri ráðgjöf og aðgerðum til að auka samkeppnishæfni norskrar ferðaþjónustu. Norðmenn hafa m.a. varið miklum fjármunum í að laða erlenda ferðamenn til Bergen á vesturströnd landsins, en þar er millilandaflugvöllur sem var lítið notaður sem slíkur um langt árabil. Sænsk stjórnvöld hafa að sama skapi greitt fyrir auknum ferðamannastraumi til námubæjarins Kiruna í norðurhluta landsins, en þar búa um 20 þúsund manns. Þar er hægt að gista á íshóteli, sjá norðurljós og fara í sleðaferðir. Finnskum stjórnvöldum hefur með margra ára markvissu markaðsstarfi tekist að gera bæinn Rovaniemi í norðanverðu landinu að lögheimili jólasveinsins. Rovaniemi-sagan er reyndar eitt þekktasta dæmið um markaðssetningu flugvallar á jaðarsvæði sem hefur borið árangur og hefur vísað öðrum veginn við að lengja ferðamannatímann. Sagan frá Rovaniemi er ekki síst athyglisverð í ljósi þess að áhugi ferðamanna á því að heimsækja heimkynni jólasveinsins hefur farið vaxandi á aðventu, einum erfiðasta ferðamannatímanum, sem fyrir vikið er nú orðinn að háannatíma ferðaþjónustunnar á svæðinu.

Hlutverk íslenskra stjórnvalda.

Með þingsályktunartillögu þessari er lagt til að innanríkisráðherra og iðnaðar- og viðskiptaráðherra verði falið að leggja fyrir Alþingi áætlun um aðgerðir sem ráðast þarf í til að reglubundið millilandaflug geti hafist um Akureyrarflugvöll og Egilsstaðaflugvöll. Tillagan byggist að hluta á þingsályktunartillögum um nýsköpunaráttak til að stórefla heilsársferðaþjónustu úti á landi sem voru áður fluttar á 139. þingi (692. mál), 140. þingi (37. mál) og 141. þingi (249. mál) en er einkum ætlað að bregðast við auknum kröfum um að stjórnvöld beiti sér fyrir því að efla millilandaflug um Norður- og Austurland. Slíkar hugmyndir hafa verið áberandi á undanförunum áratug, sérstaklega í tengslum við umfjöllun um aukinn fjölda ferðamanna, bæði í heiminum öllum og á Íslandi. Gert er ráð fyrir að áætlunin verði lögð fyrir Alþingi eigi síðar en 31. janúar 2016.

Í nóvember 2014 sendu tíu hagsmunasamtök á landsbyggðinni, þ.e. landshlutasamtök, atvinnuþróunarfélög og markaðsstofur á Norður- og Austurlandi og á Vestfjörðum, frá sér sameiginlega yfirlýsingu þar sem skorað var á stjórnvöld að beita sér tafarlaust fyrir breyttri stefnu hvað millilandaflug um Ísland varðar og opna þegar í stað aðra gátt inn í landið. Í yfirlýsingunni kemur fram að stjórnvöld verði að búa varaflugvelli Keflavíkur á Akureyri og Egilsstöðum þannig úr garði að þeir uppfylli kröfur um þjónustustig vegna aukinnar umferðar og að brýnt sé að ríkið móti sér framtíðarstefnu um millilandaflugvelli. Segir jafnframt að leiða megi að því líkur að með því að hafa Keflavíkurflugvöll í forgrunni sem gátt fyrir millilandaflug séu stjórnvöld að stuðla að byggðaröskun.

Í samræmi við framangreinda yfirlýsingu þarf að hafa í huga að markaðssetning flugvalla á Íslandi helst í hendur við markaðssetningu áfangastaða á Íslandi. Samgöngur og sér í lagi flugleiðir auðvelda aðgengi að áhugaverðum stöðum og geta skipt sköpum við val ferðamanna á áfangastað. Ljóst er að það má skrifa á reikning stjórnvalda að nýir áfangastaðir með flugi fyrir erlenda ferðamenn á Íslandi, aðrir en Keflavík, hafa lítt eða ekki verið skoðaðir af alvöru; áhersla við opinbert kynningarátak fyrir ferðaþjónustu hefur svo að segja öll miðað að því að efla flug um Keflavíkurflugvöll. Íslensk stjórnvöld hafa því tækifæri til að leggja

sitt af mörkum til markaðssetningar ferðaþjónustu á Íslandi með því að leggja áherslu á að laða flugrekendur að Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöllum.

Brýnt er að stjórnvöld og ferðaþjónustuaðilar vinni saman að því að kortleggja auðlindir ferðaþjónustunnar á Norður- og Austurlandi, byggja upp öflug tengslanet og sníða loks sjálfa ferðavöruna að viðskiptamódeli flugrekstraraðila. Ljóst er að ferðaþjónustuaðilar á Norður- og Austurlandi hafa þegar hafið slíka vinnu. Lagt er til að stjórnvöld komi markvisst að kynningu á Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöllum og hugi sérstaklega að því að bjóða upp á hvatakerfi til að laða erlend flugfélög til Norður- og Austurlands, svo sem gert hefur verið við markaðsátak sambærilegra flugvalla á jaðarsvæðum í grannlöndum Íslands. Flestir þessara flugvalla bjóða upp á hvatakerfi (e. incentive programme) eða upphafsaðstoð (e. start up aid) sem felur í sér að þau flugfélög sem hefja flug á nýjum flugleiðum gangi inn í verkefni til tveggja eða þriggja ára að uppfylltum ákveðnum skilmálum. Til að laða að flugrekendur geta stjórnvöld t.d. fellt niður eða lækkað opinber gjöld tengd flugrekstri. Þá er aðkomu og fjármagns stjórnvalda þörf vegna uppbyggingar og reksturs flugvallanna á Akureyri og Egilsstöðum, eins og áður hefur verið lýst.

Þörf er á að stjórnvöld grípi sem fyrst til nauðsynlegra aðgerða vegna aukins fjölda ferðamanna á Íslandi. Í því sambandi er hægt að horfa m.a. til fyrirmynda á Norðurlöndum sem áður hefur verið greint frá. Mikilvægt er jafnframt að flugið leggi sitt af mörkum til að landið ráði sem best við vaxandi fjölgun ferðamanna. Á þetta er minnst í skýrslu sem starfshópur um gjaldtöku í áætlunarflugi innanlands skilaði til innanríkisráðherra í febrúar 2015. Í skýrslunni kom fram að í því sambandi væri augljós kostur að fjölga þeim hliðum inn í landið sem erlendir ferðamenn koma um. Blasir þá við að beint millilandaflug til Austurlands og/eða Norðurlands hefði mikla kosti og það mundi svo aftur styrkja afkomu flugrekstrarins í heild. Starfshópurinn benti á að möguleg leið til fjármögnunar ríkisstyrkja til rekstrar innanlandsflugs væri m.a. að vinna að frekari markaðssetningu innanlandsflugs í ferðaþjónustu og markaðssetningu millilandaflugvalla á landsbyggðinni til að styrkja rekstrargrundvöll og auka tekjur í kerfinu. Í mars 2015 var tilkynnt að ríkisstjórnin hefði skipað starfshóp til að kanna hvornig koma mætti á reglulegu millilandaflugi um flugvöllina á Akureyri og Egilsstöðum. Í fjölmiðlaumfjöllun um vinnu starfshópsins, þar á meðal í fréttum RÚV, hefur m.a. komið fram að í skýrslu sem unnin var fyrir starfshópin segir að ávinningur ríkisins af að styðja við millilandaflug um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvelli gæti verið allt að 1,3 milljarður kr. á ári ef miðað er við að flogið verði tvisvar í viku á hvorn staðinn allt árið. Gert er ráð fyrir að ríkið komi til móts við flugrekendur með afsláttum af gjöldum og með aðstoð við markaðssetningu svæðanna.

Ljóst er að hugmyndir um að koma á reglubundnu millilandaflugi fá nú meiri hljómgrunn en áður hjá stjórnvöldum. Hins vegar er vert að leggja áherslu á að framkvæmda er þörf. Nauðsynlegt er að koma sem fyrst á reglubundnu millilandaflugi um Akureyrar- og Egilsstaðaflugvöll. Spár um aukinn fjölda ferðafólks hér á landi liggja fyrir sem og upplýsingar um nauðsyn þess að dreifa ferðamönnum betur um landið, bæði til að styrkja íslenskt hagkerfi, ferðaþjónustu á landsbyggðinni og hlífa náttúruperlum á suðvestan- og sunnanverðu landinu fyrir ágangi ferðamanna. Með fleiri gáttum inn í landið er jafnframt hægt að taka á móti fleiri ferðamönnum. Þá eru ónefnd hin auknu lífsgæði sem opnun fleiri gátta inn í landið hefði í för með sér fyrir íbúa Norður- og Austurlands.