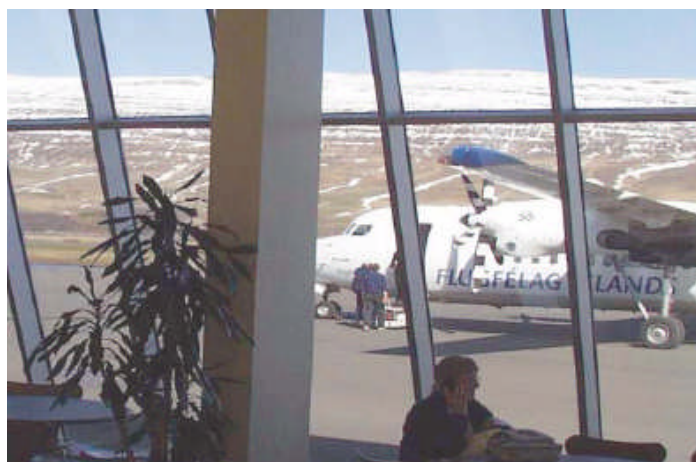


Könnun meðal farþega í innanlandsflugi mars – apríl 2006

*Unnið fyrir samgönguráð
Kostað af Vegagerðinni og Flugmálastjórn*

Hluti af verkefninu
Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og stærstu þéttbýlisstaða



Land-
ráð sf

Bjarni Reynarsson
September 2006

Efnisyfirlit

ÁGRIP	3
INNGANGUR	4
MARKMIÐ RANNSÓKNAR	4
FRAMKVÆMD KÖNNUNAR	4
ALMENNT UM FLUGFARÞEGA	6
<i>Fjöldi farþega eftir flugvöllum</i>	6
<i>Kyn</i>	10
<i>Aldur</i>	10
<i>Þjóðerni</i>	11
<i>Menntun</i>	11
<i>Fjölskyldutekjur</i>	12
<i>Fylgnireikningar</i>	12
VIÐHORF OG VENJUR ÞÁTTAKENDA	14
<i>Hvers vegna var flug valið?</i>	14
<i>Aðrir ferðamöguleikar hugleiddir</i>	15
<i>Erindi</i>	17
<i>Tíðni allra ferða og flugferða til Reykjavíkur</i>	19
<i>Á hvers vegum er flogið?</i>	21
<i>Hve lengi er áætlað að dvelja í Reykjavík?</i>	22
<i>Að leigja bíl í Reykjavík</i>	24
<i>Hvort er dýrara að aka eða fljúga til Reykjavíkur?</i>	25
<i>Áætlaður heildar ferðatími</i>	26
<i>Mikilvægi flugs fyrir byggðarlag</i>	29
<i>Hvaða áhrif hefði flutningur á flugstarfsemi í Vatnsmýri til Keflavíkur á þínar flugvenjur?</i>	30
<i>Hvar verður aðalerindi rekið á höfuðborgarsvæðinu?</i>	31
LOKAORÐ	34
VIÐAUKI I - SPURNINGALISTI	35
VIÐAUKI II - SVÖR VIÐ OPNUM SPURNINGUM	38
NOKKRAR HEIMILDIR OG FYRRI KANNANIR	41

Ágrip

Um 570 flugfarþegar frá átta flugvöllum á landsbyggðinni á leið til Reykjavíkur í mars –apríl 2006 tóku þátt í þessari viðhorfskönnun. Hún er hluti af rannsóknarverkefni *Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða*, sem Land-ráð sf hefur unnið að fyrir samgönguyfirvöld síðustu misseri. Könnuninni er ætlað að varpa ljósi á nokkur meginatriði innanlandsflugs þ.e. hverjir eru að fljúga mest, hverjar eru ferðavenjur þeirra og hvaða augum líta flugfarþegar á gildi innanlandsflugs bæði fyrir byggðarlag sitt og eins á mikilvægi Reykjavíkurflugvallar sem miðstöðvar innanlandsflugs. Félagsvísindastofnun sá um úrvinnslu gagna og Flugmálastjórn og Vegagerðin kostuðu verkefnið. Helstu niðurstöður eru:

- Hlutfallslega flestir flugfarþega eru karlmenn á miðjum aldri (35 – 50 ára) sem eru að fljúga til Reykjavíkur vegna vinnu eða viðskipta og er tæplega helmingur ferða greiddur af einkafyrirtækjum og opinberum aðilum.
- Flugfarþegar eru með meiri menntun og hærri tekjur en fólk almennt á landsbyggðinni. Þeir sem búa nærri flugvöllum fljúga oftar en þeir sem fjær búa enda eru flugvellir yfirleitt nærri stærstu þéttbýlisstöðum.
- Flugfarþegar velja flug fyrst og fremst til að spara tíma en þátttakendum þótti yfirleitt innanlandsflugið of dýrt. Þó taldi aðeins 49 % svarenda að dýrara væri að fljúga en aka til Reykjavíkur ef tekið væri tillit til tíma og alls kostnaðar.
- Flugfarþegar fljúga að meðaltali 7 - 9 sinnum til Reykjavíkur á ári og 8% fljúga vikulega eða oftar. Meðalfjöldi allra ferða til Reykjavíkur (allir ferðamátar) er um 15 ferðir á ári. Tíðni flugferða til Reykjavíkur hjá þeim flugfarþegum sem tóku þátt í könnuninni er mun hærri en fólks almennt á landsbyggðinni sem flýgur almennt til borgarinnar 4 sinnum á ári (Vetrarferðir 2004 -2005, Land-ráð sf, ágúst 2005).
- Um 80% flugfarþega stoppa í 2-3 daga í höfuðborginni þar af 40% í einn dag. Um 30% svarenda ætluðu að leigja sér bíl þegar komið væri til borgarinnar. Heildarferðatími frá heimili til ákvörðunarstaðar var að meðaltali áætlaður um 2 klukkustundir.
- Um 93% allra svarenda töldu flugþjónustu mjög mikilvæga fyrir það byggðarlag sem flogið var frá. Um 81% allra svarenda sögðu að þeir myndu fljúga minna ef miðstöð innanlandsflugs yrði flutt frá Reykjavík til Keflavíkur.
- Um 54% allra svarenda sögðust myndu reka aðalerindi sitt í miðborginni þ.e. vestan Kringlumýrarbrautar. Um og yfir helmingur svarenda í einstökum hópum sögðust ætla að reka aðalerindi sitt í miðborginni.
- Í svörum við opinni spurningu, þar sem svarendum var gefinn kostur á að koma ábendingum til flugyfirvalda, kom skýrt fram að svarendur töldu að höfuðborgin hefði mikilvægu hlutverki að gegna sem samgöngumiðstöð landsins. Gengu sumir svo langt að segja að ef flugið væri flutt frá Reykjavík væri eðlilegt að æðsta stjórnsýsla landsins, mennta-, menningar- og sjúkrastofnanir fylgdu með.

Inngangur

Markmið rannsókna

Markmið þessarar rannsóknar var að afla upplýsinga um ferðavenjur flugfarþega innanlands á leið til Reykjavíkur og þar með um stöðu Reykjavíkurflugvallar sem miðstöðvar innanlandsflugs. Þær upplýsingar sem leitað var eftir eru m.a. um hvaða þjóðfélagshópar nota innanlandsflug hvað mest, hvaða erindi þeir eru að reka og hvaða viðhorf þeir hafa til annarra valkosta um ferðamáta t.d. einkabílsins og til mögulegs flutnings miðstöðvar innanlandsflugs úr Vatnsmýri til Keflavíkur.

Með könnuninni eiga að fást staðgóðar upplýsingar um flugfarþega og ferðavenjur þeirra að vetrarlagi. Tilgangur könnunarinnar var einmitt að draga saman raunverulega mynd af flugvenjum farþega á leið til Reykjavíkur. Upplýsingar sem geta nýst samgöngu- og skipulagsyfirvöldum til stefnumörkunar um æskilega þróun innanlandsflug hér á landi á næstu árum og áratugum þ.m.t. um framtíð innanlandsflugs í Vatnsmýri.

Könnunin er hluti af stærra rannsóknarverkefni um áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða, sem Land-ráð sf er að vinna fyrir samgönguyfirvöld. Henni er ætlað að undirbyggja langtíma stefnumótun í samgöngumálum almennt. Verkefnið er kostað af Flugmálastjórn og Vegagerðinni.

Framkvæmd könnunar

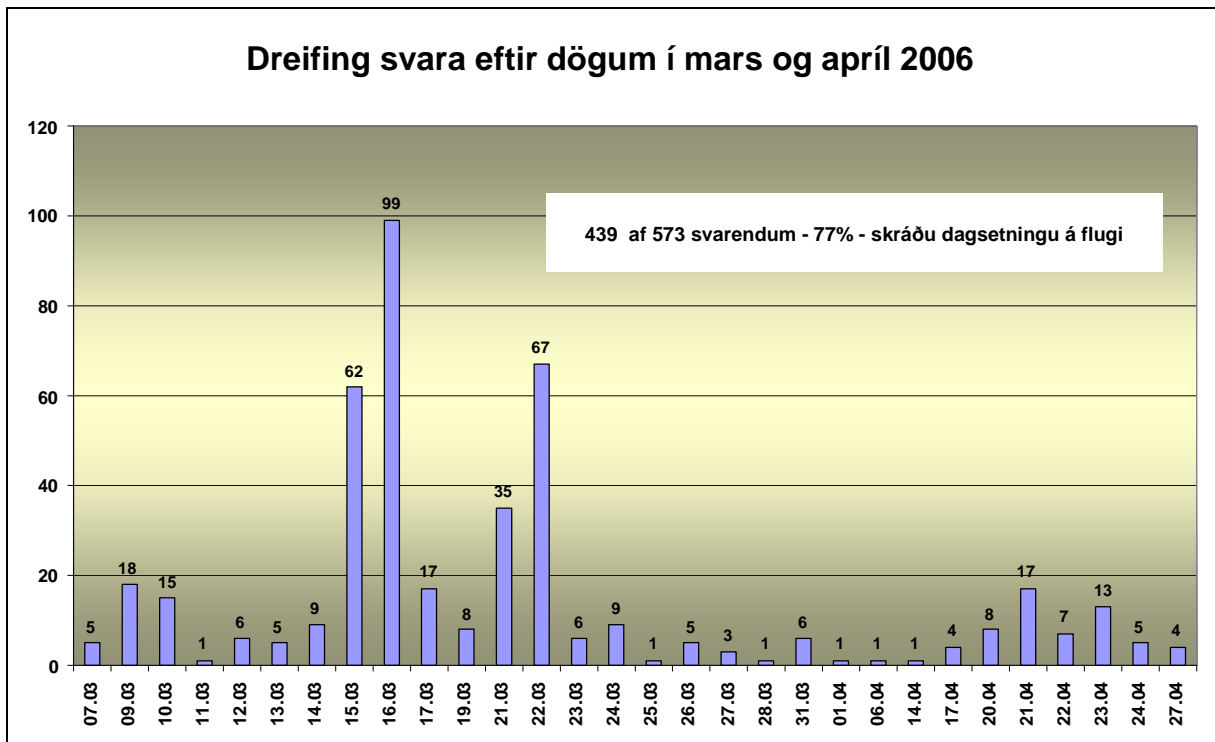
Við undirbúning könnunarinnar var haft samráð við fulltrúa Flugfélags Íslands og Íslandsflugs um framkvæmd hennar, um val á spurningum og orðalag einstakra spurninga á spurningalista. Sáu starfsmenn flugfélaganna um að dreifa spurningalistum á flugstöðvum og/eða í flugvélum og koma þeim til Land-ráðs sf. (Spurningalistinn sem greinargerðin byggir á er í viðauka) Þá gáfu starfsmenn Flugmálastjórnar góðar ábendingar varðandi spurningalistann og könnunina almennt. Fulltrúar samgönguráðuneytis, Flugmálastjórnar og Vegagerðarinnar voru til ráðuneytis um könnunina eins og í fyrri áföngum verkefnisins.

Ákveðið var að könnunin færi fram seinni hluta vetrar 2005 - 2006. Stefnt var að því að ná a.m.k 500 nothæfum svörum til að geta flokkað svörin eftir flugvöllum og mismunandi hópum flugfarþega. Könnunin fór fram á eftirtöldum flugvöllum: Bíldudal – Ísafirði – Gjögri – Sauðárkróki – Akureyri – Egilsstöðum – Höfn – Vestmannaeyjum. Flugfélag Íslands flýgur til Ísafjarðar, Akureyrar og Egilsstaða en Íslandsflug til hinna flugvallanna. Vegna fárra farþega til Gjögurs voru þær upplýsingar almennt ekki notaðar í tölfraeðilegri greiningu og túlkun svara en tekið var tillit til almennra ábendinga (útfylltir svarlistar frá Gjögri voru aðeins 8)

Fyrstu spurningalistunum var dreift 7. mars og í lok marsmánaðar höfðu fengist rúmlega 400 svör svo að ákveðið var að halda könnuninni áfram í aprílmánuði, en sleppa páskavikunni þar sem hún gæfi ekki rétta mynd af hefðbundnu ferðamynstri að vetri, þ.e. þá kæmu inn skíðaferðir og aðrar ferðir tengdar páskafríinu. Síðustu spurningalistunum var svarað 27. apríl og fengust um 570 nothæf svör. Flestir tóku þátt í könnuninni á tímabilinu

15. til 22. mars. Um þrjú fjórðu þátttakenda skráðu dagsetningu á flugi á spurningalistann (Sjá mynd 1).

Reynt var að dreifa spurningalistunum á bæði virkum dögum og um helgar og á mismunandi flugtímum til þessað að svörin gæfu sem besta mynd af flugfarþegum á tímabilinu. Félagsvísindastofnun sá um skráningu og tölfræðilega úrvinnslu svara flugfarþega. Í greinargerð hennar til Land-ráðs sf kemur m.a.fram hvort undirflokkar í svörum við einstakar spurningum eru tölfræðilega marktækir eða ekki. Einnig gerði stofnunin nokkrar krossflokkunar milli undirhópa flugfarþega og svara þeirra og fylgniútreikninga.



Mynd 1

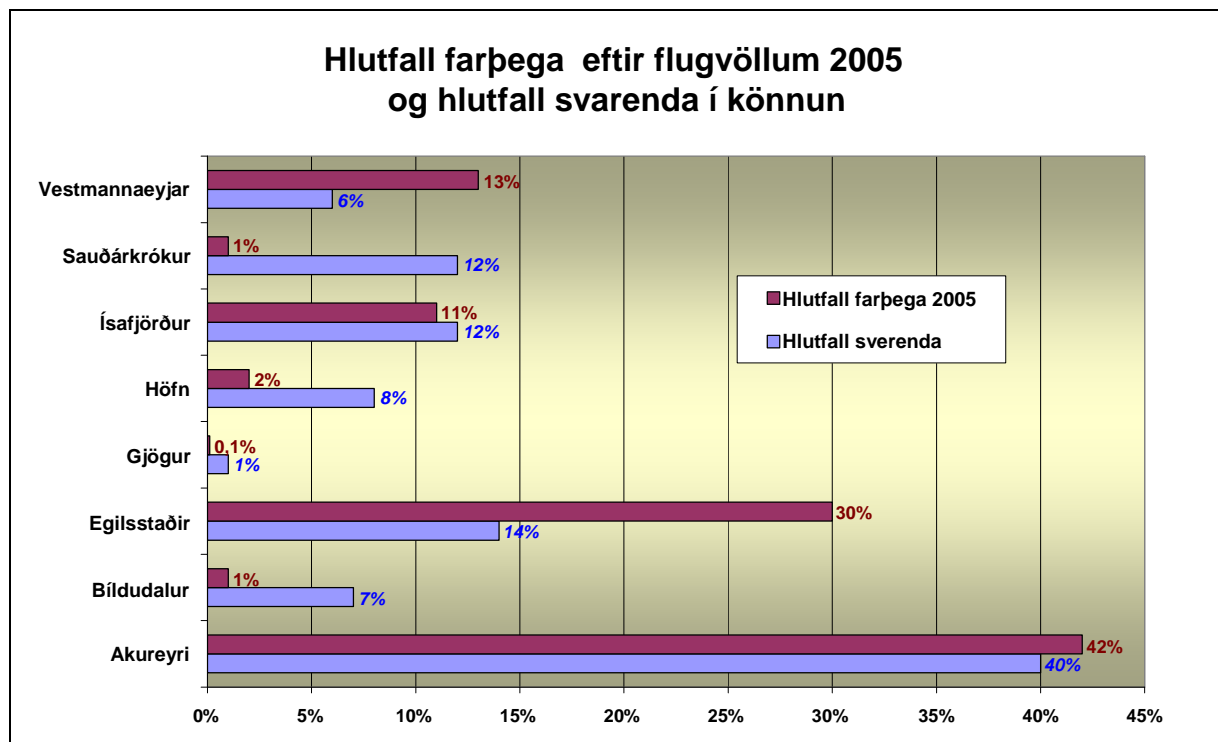
Almennt um flugfarþega

Fjöldi farþega eftir flugvöllum

Í töflu 1 eru dregnar saman tölur um fjölda svarlista frá einstökum flugvöllum. Sjö farþegar misskildu leiðbeiningar og svöruðu að þeir væru að fljúga frá Reykjavík en voru á leið til borgarinnar og voru þau svör ekki notuð í úrvinnslu.

Tafla 1 Hvaðan flogið – svarendur í könnun

	Fjöldi	Hlutfall %
Akureyri	224	39,1
Bíldudalur	40	7,0
Egilsstaðir	78	13,6
Gjögur	8	1,4
Höfn	45	7,9
Ísafjörður	64	11,2
Reykjavík	7	1,2
Sauðárkrókur	68	11,9
Vestmannaeyjar	36	6,3
Svarar ekki	3	0,5
Alls	573	100%



Mynd 2

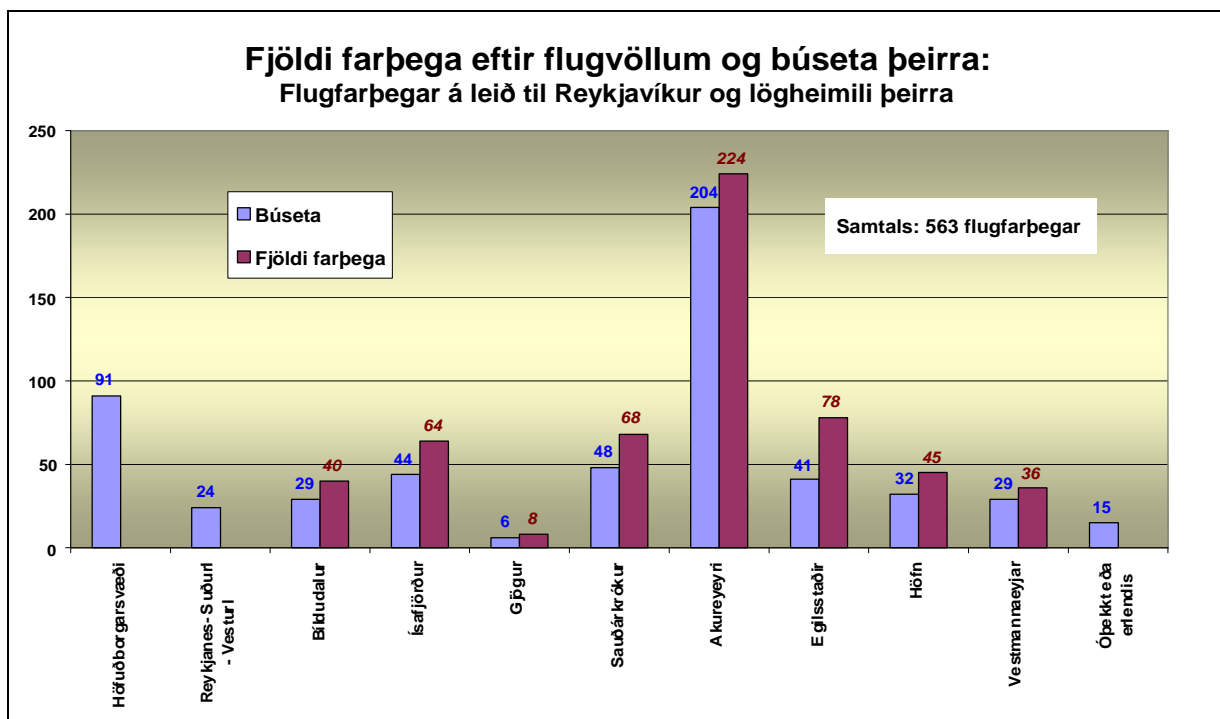
Á mynd 2 eru borin saman hlutfall farþega sem flugu til Reykjavíkur árið 2005 og hlutfall svara frá sömu flugvöllum í mars – apríl 2006. Nokkuð góð svörun er í könnuninni á öllum stöðum nema Egilsstöðum og Vestmannaeyjum þar sem hlutfall farþega 2005 var herra en í könnuninni. Reyndar glötuðust útfylltir listar frá Egilsstöðum og varð því að senda út nýja lista. Frá Egilsstöðum fengust 78 nothæf svör og 36 frá Vestmannaeyjum. Góð svörun frá Akureyri gaf möguleika á nánari undirflokkun og betri vissu um marktækni upplýsinganna en á smærri stöðunum

Tafla 2 Fjöldi farþega eftir flugvöllum 2003 – 2005

	2003	2004	2005	2005%
Akureyri	123.627	163.076	149.423	42%
Bíldudalur	5.790	5.905	3.230	1%
Egilsstaðir	45.040	62.876	105.231	30%
Gjögur	674	449	430	0.1%
Hornafjörður	13.521	17.175	7.473	2%
Ísafjörður	47.792	45.360	38.944	11%
Sauðárkrókur	9.310	11.174	4.665	1%
Vestmannaeyjar	68.235	76.520	46.256	13%
Samtals:	313.989	382.535	355.652	100%

Heimild: Flugmálastjórn ¹ (Tölur fyrir fyrsti 10 mánuði hvers árs)

Í töflu 2 eru teknar saman upplýsingar frá Flugmálastjórn um þróun í fjölda flugfarþega frá flugvöllum í könnuninni. Milli 2004 og 2005 fækkaði farþegum um 26 þúsund eða um 7%. Mest fjölgun er á fjölda farþegum frá Egilsstöðum, en töluerð fækkun frá Vestmannaeyjum, Sauðárkróki og Höfn.



Mynd 3

Tafla 3 sýnir lögheimili svarenda og mynd 3 gefur samanburð á lögheimili svarenda og frá hvaða flugvelli þeir flugu til Reykjavíkur. Flestir svarenda búa á Norðausturlandi og fljúga þaðan. Nær helmingur farþega frá Egilsstöðum býr ekki í fjórðungnum og eru það án efa starfsmenn við Kárahnjúkavirkjun eða álver í Reyðarfirði. Þrátt fyrir að í leiðbeiningum á spurningalista væri tekið fram að könnunin væri fyrst og fremst ætluð þeim sem búa á Íslandi utan höfuðborgarsvæðis voru um 50 svarendur með lögheimili á höfuðborgarsvæðinu eða Suðurnesjum.

Tafla 3 Búseta svarenda

Landsvæði	Fjöldi	Hlutfall %
Höfuðborgarsvæðið	95	16,6
Reykjanes	10	1,7
Vesturland	9	1,6
Vestfirðir	73	12,7
Strandir og Norðurland vestra	56	9,8
Norðurland eystra	204	35,6
Austurland	73	12,7
Suðurland	34	5,9
Erlendis	3	0,5
Svarar ekki	16	2,8
Alls	573	100%

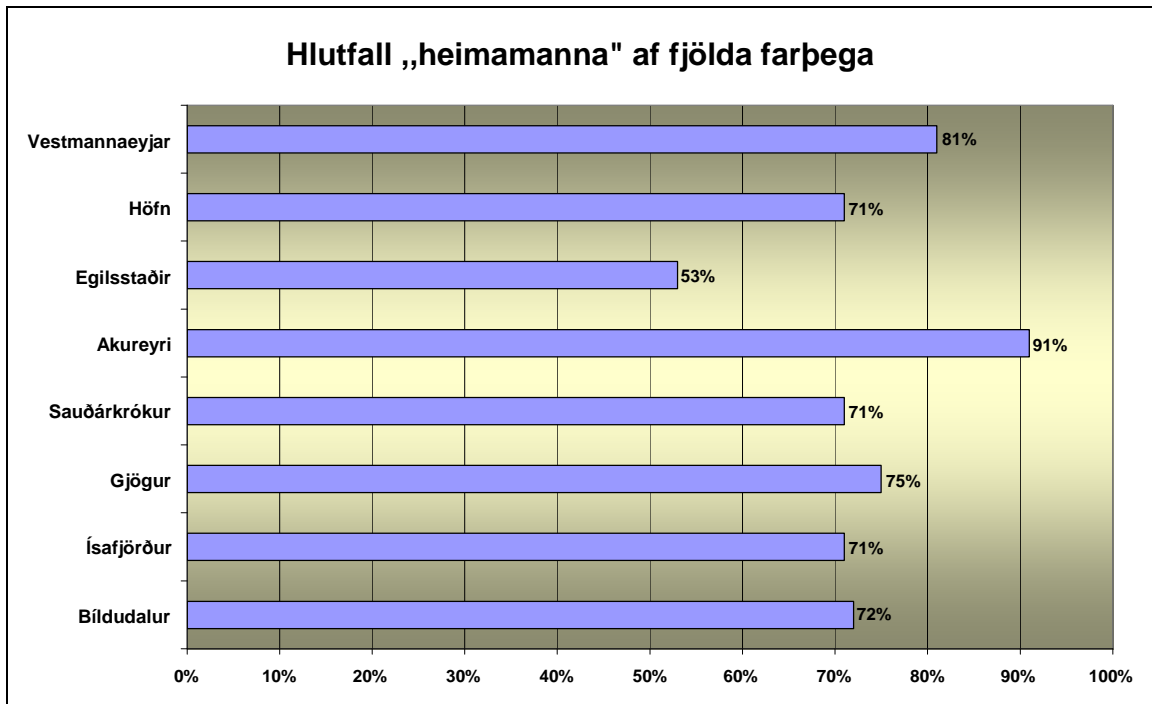
Tafla 4 Búseta, flokkuð eftir nálægð við flugvöll

	Fjöldi	Hlutfall %
Minna en 100 km til næsta flugvallar	502	87,6
Meira en 100 km til næsta flugvallar	52	9,1
Erlendis	3	0,5
Svarar ekki	16	2,8
Alls	573	100%

Rúm 90% flugfarþega búa innan við 100 km frá næsta flugvelli. Helstu landsvæðin sem liggja fjarst flugvöllum (í yfir 100km fjarlægð) eru: Vesturland (Snæfellsnes og Dalir), Stranda- og Húnavatnssýslur, Siglufjörður, Þingeyjarsýslur (Austan Húsavíkur), Breiðdalur – Djúpivogur, Örfæfi – Vík. Tæp 10% svarenda koma frá þeim svæðum sem eru í yfir 100 km fjarlægð frá næsta flugvelli. Þrír svarenda voru með lögheimili erlendis (spurningalistinn var aðeins á íslensku og því fyrst og fremst ætlaður íslendingum og þeim sem geta lesið íslensku). 16 manns af heildarfjölda svöruðu ekki spurningu um lögheimili

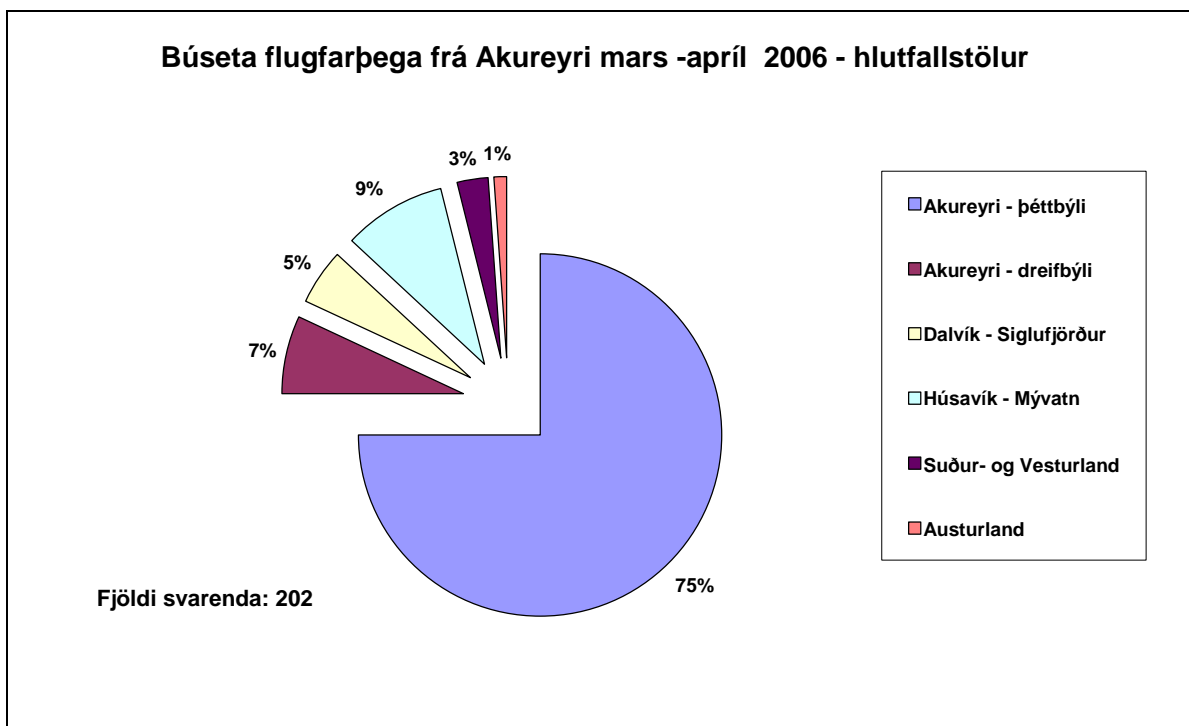
Mynd 4 sýnir hlutfall flugfarþega sem átti lögheimili innan „þjónustusvæðis“ hvers flugvallar þetta á t.d. við farþega á Ísafirði með búsetu á norðanverðum Vestfjörðum og á Akureyri með búsetu í Eyjafjarðar- og Þingeyjarsýslum. Egilsstaðir eru með sérstöðu hvað margir þeirra sem voru að fljúga þaðan til Reykjavíkur voru búsettir utan þjónustusvæðis. Þetta munu fyrst og fremst vera þeir sem

eru að vinna við eða að þjónusta framkvæmdaaðila á Austurlandi. Farþegar frá Akureyri eru yfir 90% „heimamenn“. Frá öðrum flugvöllum eru 70 – 75% farþega búsettir innan þjónustusvæðis.



Mynd 4

Mynd 5 sýnir greiningu á búsetu farþega sem flugu frá Akureyri. Um 75% eru með lögheimili í Akureyrarbæ (þéttbýlinu) og 7% til viðbótar í dreifbýli sem tilheyrir Akureyri. Rúmlega 80% farþega í flugi frá Akureyri til Reykjavíkur búa í um 10 mínútna akstursfjarlægð frá Akureyrarflugvelli.



Mynd 5

Það er athyglisvert að enginn svarenda kom frá Grímsey eða byggðum í N – Þingeyjarsýslu svo sem Þórshöfn eða Raufarhöfn. Aftur á móti komu um 9% svarenda frá Húsavík – Mývatnssvæðinu og 5% frá utanverðum Eyjafirði. Um 3% svarenda býr á Suðvesturlandi og væri það hlutfall hærra ef könnunin hefði verið opin öllum burtséð frá búsetu.

Til að nálgast upplýsingar um tíðni flugferða frá Grímsey, Þórshöfn og Vopnafirði til Akureyrar og áfram samdægurs til Reykjavíkur var spurt sérstaklega á Akureyri hvort svarendur hefðu komið með flugi til Akureyrar þann dag. Enginn svarenda gaf upp að þeir hefðu komið frá ofangreindum stöðum þennan dag en sjö svarendur sögðust hafa komið fljúgandi frá Reykjavík þennan sama dag.

Kyn

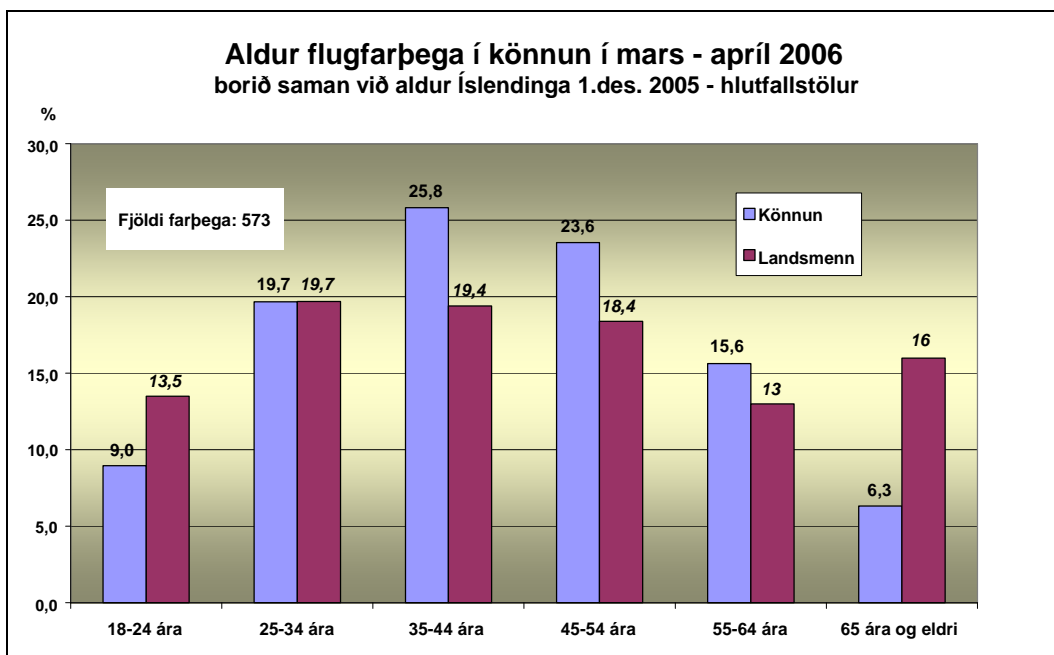
Tæp 46% svarenda í könnun eru konur. Til samanburðar má geta þess að í árslok 2005 voru konur 47,8% landsbyggðarbúa og 49,6% landsmanna. Samkvæmt töflunni fljúga karlmenn heldur meira en konur eða eru um 54% flugfarþega.

Tafla 5 Kyn svarenda

Kyn	Fjöldi	Hlutfall
Karl	308	53,8
Kona	261	45,5
Svarar ekki	4	0,7
Alls	573	100%

Aldur

Aldursdreifing svarenda er borin saman við aldursskiptingu Íslendinga 1. desember 2005. Í ljós kemur að flugfarþegar (svarendur í könnun) eru hlutfallslega flestir á miðjum aldri 35 – 64 ára borið saman við landsmenn. Hlutfallslega fátt ungt fólk á aldrinum 18 – 24 notar innanlandsflug og sama má segja um eldra fólk, 65 ára og eldra. Fólk 25 – 34 ára notar innanlandsflug ekki eins mikið og þeir sem eru heldur eldri.



Þjóðerni

Tæp 94% flugfarþega sem svöruðu könnuninni eru íslenskir og 6% útlendingar. Án efa er raunverulegt hlutfall erlendra ríkisborgara ívið hærra. Í flugi frá Egilsstöðum var spurningalistinn aðeins á íslensku. Þetta hlutfall útlendinga í innanlandsflugi er svipað og komið hefur fram í fyrri könnunum. Í greinargerð Land-ráðs um erlenda ferðamenn sem kynnt var í júní sl. kemur fram að samkvæmt gögnum Ferðamálastofu sögðust um 4% erlendra ferðamanna hér á landi frá í september 2004 til maí 2005 hafa notað innanlandsflug. Samarið 2004 sögðust um 7% erlendra ferðamanna hafa notað innanlandsflug.

Tafla 6 Þjóðerni svarenda

Þjóðerni	Fjöldi	Hlutfall
Íslenskt	533	93,0
Erlent	34	5,9
Svarar ekki	6	1,0
Alls	573	100%

Menntun

Flugfarþegar eru með hlutfallslega meiri menntun en landsbyggðarfolk almennt. Í töflu 7 er samanburður á menntun flugfarþega og menntun landsbyggðarfólks. Upplýsingarnar um menntun landsbyggðarfólks eru úr könnun sem Land-ráð sf og Gallup eru nú að vinna að fyrir samgönguyfirvöld. Hún byggir á svörum tæplega 1.500 íbúa á 16 byggðasvæðum á landinu og var gagna aflu á svipuðum tíma og í flugkönnuninni, þannig að upplýsingarnar

eru ábyggilegar. Niðurstöður í þeirri könnun verða líklega kynntar á haustmánuðum október eða nóvember nk.

Áberandi er hve hátt hlutfall flugfarþega er með háskólamenntun miðað við landsbyggðarfólk almennt, eða 41% á móti 14%. Að sama skapi eru tiltölulega fáir flugfarþegar sem aðeins eru með grunnskólapróf eða viðbót við grunnskólapróf

Tafla 7 menntun

Menntun	Fjöldi	Hlutfall %	Landsbyggð Gallup mars 2006 – hlutfall %
Grunnskólapróf	52	9	19
Viðbót við grunnskólapróf	134	24	36
Framhaldsskólapróf	142	26	32
Háskólapróf	228	41	14
Alls	556	100 %	100 %

Fjölskyldutekjur

Sama á við um tekjur og menntun. Hlutfallslega margir farþegar í innanlandsflugi eru með háar fjölskyldutekjur. Um 31% eru með fjölskyldutekjur yfir 550.000 kr. en aðeins 17% landsbyggðarfólks. Aftur á móti er ekki eins mikill munur á hlutfalli flugfarþega og landsbyggðarfólks almennt í lágsta tekjuflokknum eins og í lágsta menntunarflokknum. Flugfarþegar með lágri miðlungstekjur, 250 – 399 þús. kr. eru hlutfallslega færri en almennt á landsbyggðinni, aftur á móti hlutfall hærri meðaltekna 400 – 549 þús. kr. svipað.

Tafla 8 Fjölskyldutekjur

Fjölskyldutekjur	Fjöldi	Hlutfall %	Landsbyggð Gallup mars 2006 - hlutfall %
Lægri en 250 þús	52	22	24
250 – 399 þús	134	22	33
400 – 549 þús	142	25	26
550 þús eða meira	228	31	17
Alls	556	100 %	100 %

Fylgnireikningar

Félagsvísindastofnun gerði fylgnireikninga milli valdra bakgrunnsbreytna og einstakra spurninga um flugvenjur og viðhorf farþega. Einu greiningarnar sem gáfu afgerandi jákvæða fylgni voru milli menntunar og hve oft væri flogið spærmann $r = 0,24$ og fjölskyldutekna og hve oft væri flogið sem gaf fylgnina spærmann $r = 0,38$. Aðrar greiningar eins og t.d. milli á hvers vegum flogið og tíðni ferða sem og milli aldurs og ferðatíma gáfu veik jákvæð tengsl.

Tafla 9 Fylgnireikningar

Frumbreyta	Fylgibreyta	Fylgnistuðull	Tengsl	p-gildi	Túlkun
Aldur	Hve oft flogið til Reykjavíkur á ári	Spearman	0,038	0,430	Ekki tengsl
Menntun	Hve oft flogið til Reykjavíkur á ári	Spearman	0,238	<0,000	Sterk jákvæð tengsl
Fjölskyldutekjur Á hvers vegum er flogið	Hve oft flogið til Reykjavíkur á ári	Spearman	0,383	<0,000	Sterk jákvæð tengsl
	Hve oft flogið til Reykjavíkur á ári	Lambda	0,073	0,038	Veik tengsl
Aldur	Lengd dvalar á höfuðborgarsvæðinu	Spearman	-0,077	0,110	Ekki tengsl
Kyn	Lengd dvalar á höfuðborgarsvæðinu	Lambda	0,019	0,690	Ekki tengsl
Aldur	Ferðatími frá heimili að ákvörðunarstað	Eta	0,107	-	Veik jákvæð tengsl
Kyn	Ferðatími frá heimili að ákvörðunarstað	Eta	0,007	-	Mjög veik tengsl

Nánari upplýsingar um um marktækni svara einstakra undirhópa og fleiri tölfræðileg atriði er að finna í greiningarskýrslu Félagsvísindastofnunar, *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi 2006*

Viðhorf og venjur þátttakenda

Hvers vegna var flug valið?

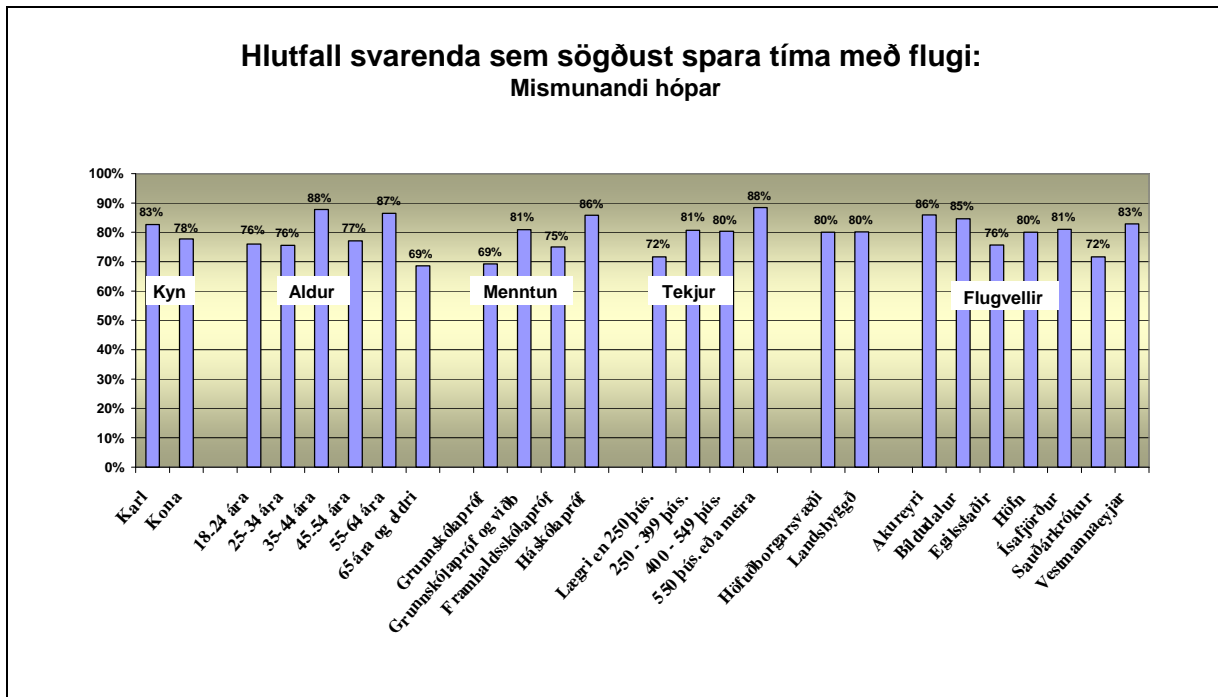
Flugfarþegar sem þátt tóku í könnuninni voru spurðir að því hvers vegna þeir hefðu valið að fljúga og einnig hvort þeir hefðu hugleitt aðra ferðamöguleika.

Tafla 9 Hvers vegna flug?

	Fjöldi	Hlutfall af svörum %	Hlutfall af svarendum %*
Til að spara tíma	473	81,0	83,9
Til að spara kostnað	28	4,8	5,0
Önnur ástæða	83	14,2	14,7
Alls	584	100,0%	103,6%

Svarendur nefndu fleiri en eina ástæðu, því er hlutfall svarenda alls yfir 100%.

Um 81% svarenda völdu flug til að spara tíma og 5% til að spara kostnað. Rúm 14% nefndu aðrar ástæður. Það var algengast meðal yngsta og elsta aldurshópanna og svarenda á Sauðárkróki og Egilsstöðum að nefna aðrar ástæður.



Mynd 6

Mynd 6 sýnir greiningu á hlutfalli þeirra sem sögðust spara tíma með því að fljúga. Ekki er mikill munur milli hópa, því að flest svör eru á bilinu 75% til 85%, en meðaltal alls var 81%. Hlutfallslega fleiri karlar en konur nefna tímasparnað. Almennt eykst þetta hlutfall með aukinni menntun og hærri tekjum. Þeir sem flugu frá Akureyri, Bíldudal og Ísafirði voru hlutfallslega mest að hugsa um tímasparnað.

Tiltölulega lágt hlutfall meðal svarenda á Egilsstöðum, sem er fjærst frá Reykjavík, má líklega rekja til þess að annað var ekki í boði frá vinnuveitenda og menn leiði ekki hugann að tímasparnaðinum sem felst í flugi, en margir starfsmenn við Kárahnjúka og við álversframkvæmdir í Reyðarfirði fara reglulega í frí til Reykjavíkur. Aksturstími frá Sauðárkróki er aftur á móti ekki það mikill að hagræði af því að hafa bíl til afnota vegur líklega upp á móti tímasparnaði í flugi í hugum fólks. Vegna fámennis í undirhópum er niðurstaðan ekki tölfræðilega marktæk.

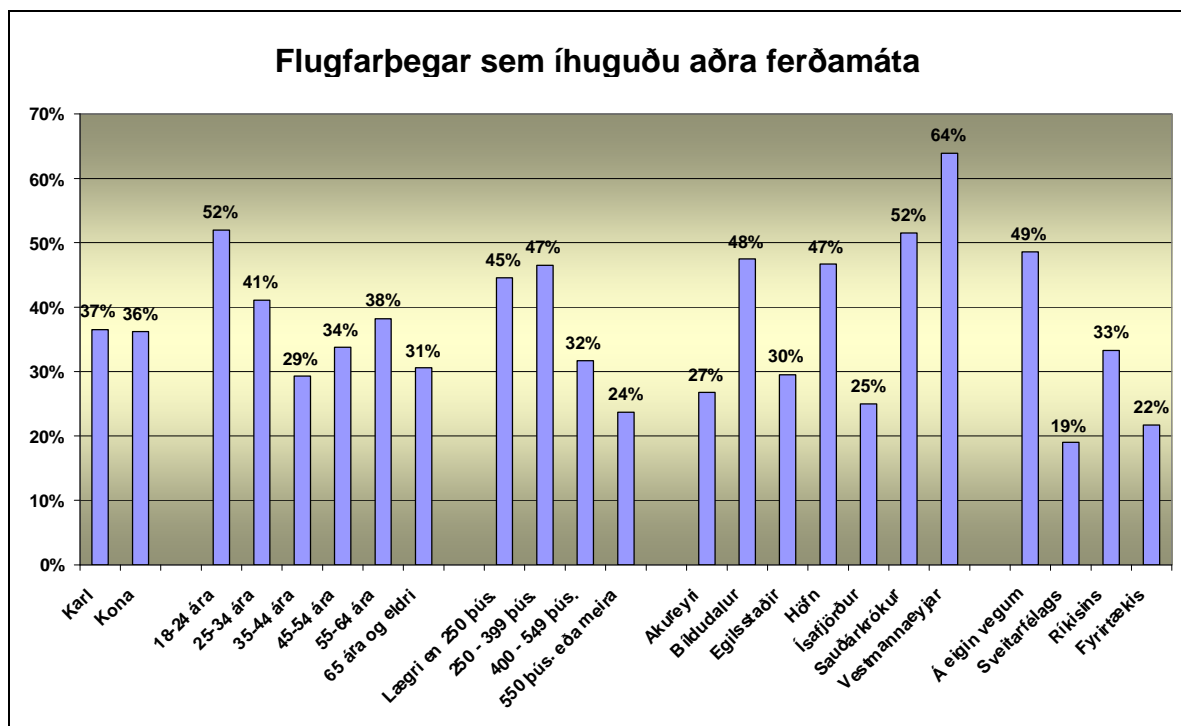
Aðrir ferðamöguleikar hugleiddir

Rúmlega 36% svarenda íhuguðu aðra ferðamöguleika. Það voru sérstaklega yngstu svarendurnir og þeir sem voru með undir meðaltekjum sem veltu öðrum möguleikum fyrir sér.

Tafla 10 Hugleiddir þú aðra ferðamöguleika?

	Fjöldi	Hlutfall %	Hlutfall sem svarar %
Já	207	36,1	36,3
Nei	364	63,5	63,7
Svarar ekki	2	0,3	-
Alls	573	100%	100%

Einnig er áberandi að farþegar frá Vestmannaeyjum og Sauðárkróki íhuguðu aðra kosti. Eins var algengara að þeir sem ferðuðust á eigin vegum veltu öðrum ferðamöguleikum fyrir sér en þeir sem ferðuðust á kostnað einkafyrirtækja eða opinberra aðila.



Mynd 7

Hvaða ferðamöguleikar voru hugleiddir?:

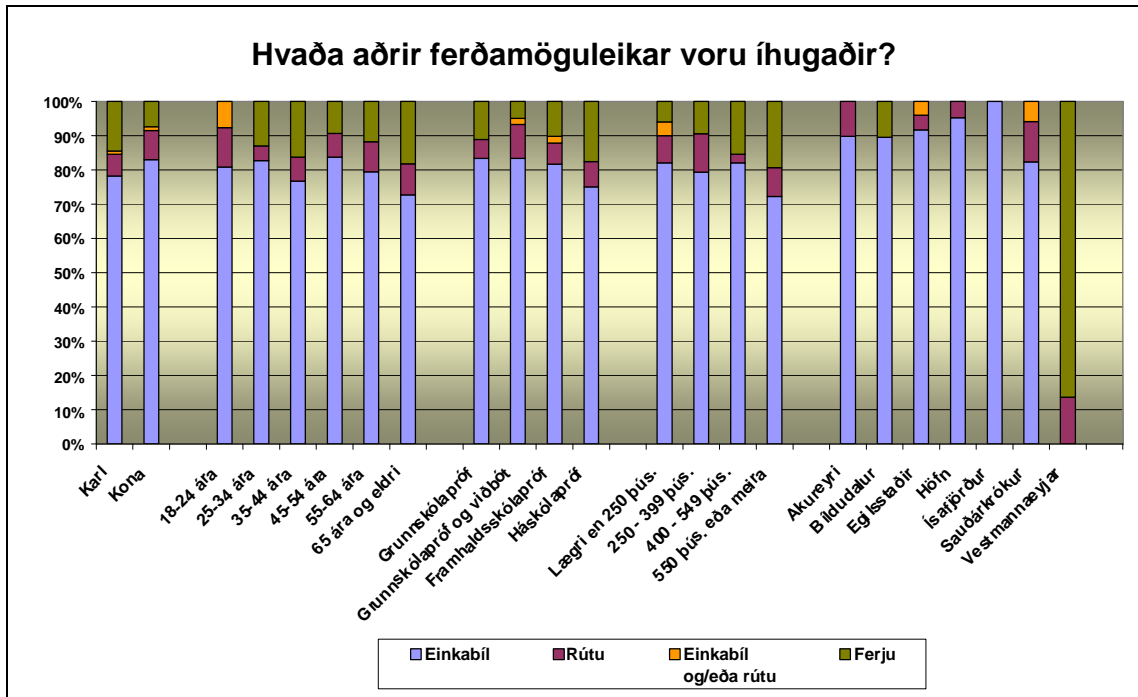
Aðrir ferðamátar sem flugfarþegar veltu fyrir sér voru: Rúm 80% einkabíll, 7% með rútu, 1% ýmist einkabíll og rúta og rúm 11% með ferju

Tafla 11 Ef já, hvaða aðra ferðamöguleika hugleiddir þú?

	Fjöldi	Hlutfall %	Hlutfall sem svarar %
Einkabíll	165	28,8	80,5
Rútu	15	2,6	7,3
Einkabíll og/eða rútu	2	0,3	1,0
Ferju	23	4,0	11,2
Hugleiddi ekki aðra ferðamöguleika	364	63,5	-
Svarar ekki	4	0,7	-
Alls	573	100%	100%

Á mynd 8 er sýnd greining á ferðamátum eftir undirhópum. Almennt er ekki mikill munur eftir aldri, kyni og menntun. Þó má sjá að bæði þeir elstu og þeir tekjuhæstu veltu hlutfallslega mikið fyrir sér að fara annað hvort með rútu eða ferju.

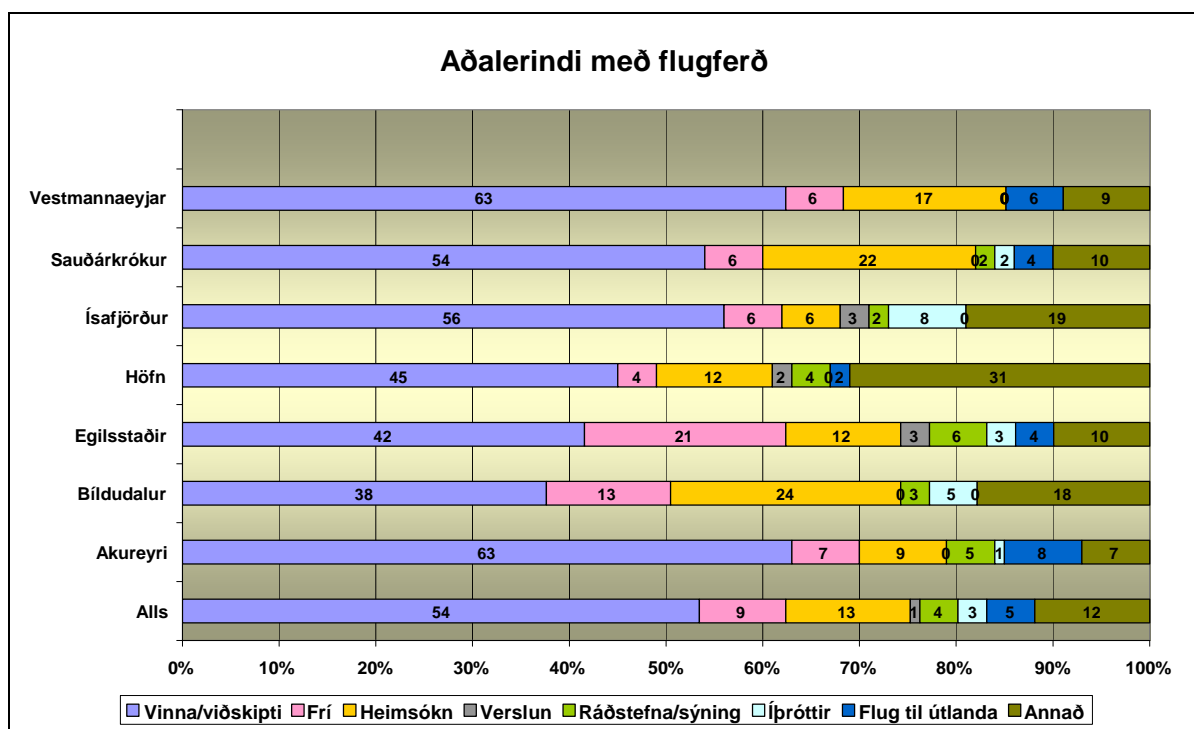
Vestmannaeyjar skera sig eðlilega úr þar sem ferja er eini valkosturinn á móti flugi. Um 12% svarenda frá Bíldudal nefna ferjuferð með Baldri sem valkost og um 22% svarenda á Sauðárkróki nefna rútu og rútu eða einkabíll. Frá öðrum stöðum er einkabíllinn nefndur af yfir 90% svarenda sem valkostur sem þeir hafi íhugað áður en flugið var valið. Vegna fámennis í undirflokkum er greiningin ekki tölfræðilega marktæk



Mynd 8

Erindi

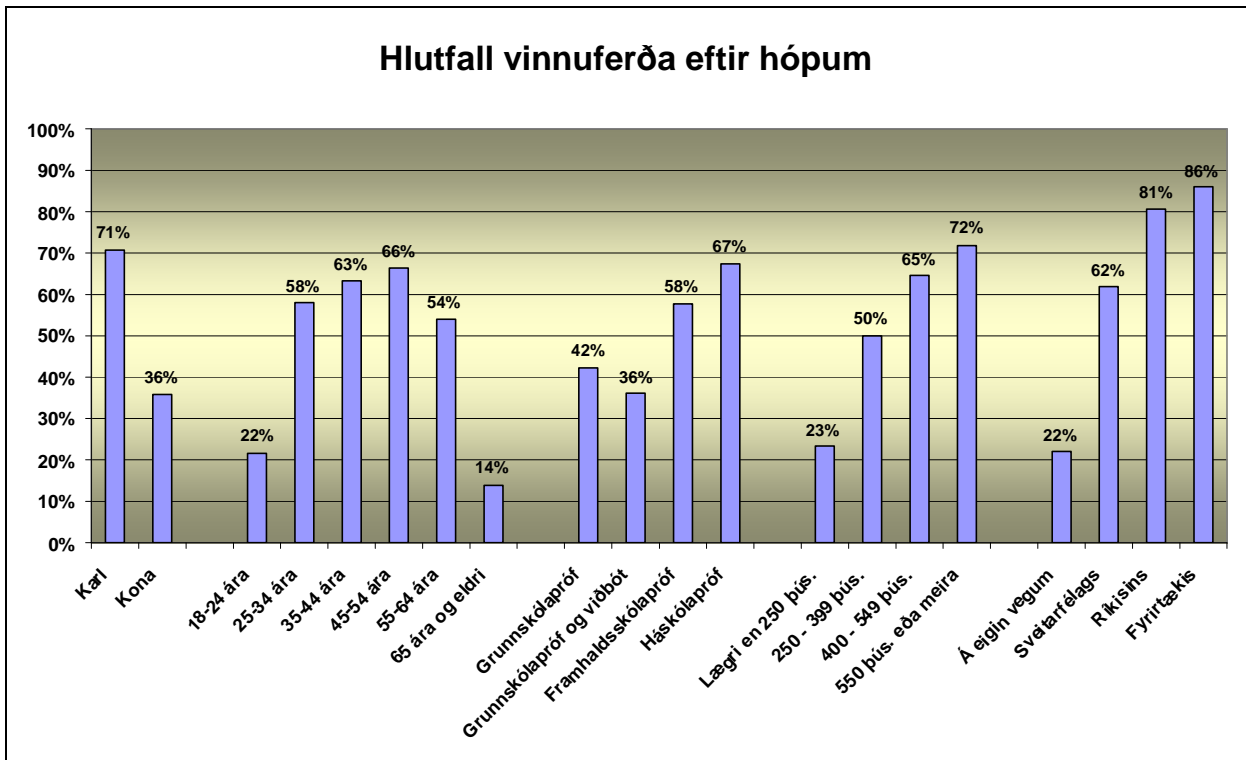
Aðalerindi flestra flugfarþega tengist vinnu eða viðskiptum eða um 54% allra svara. Næst algengasta erindi var heimsókn eða 12% og frí var nefnt af tæpum 9%. Flug til útlanda var í fjórða sæti með tæp 5%. Ráðstefnur/sýningar var nefnt af 3,5% og ferð tengd íþróttum af 2,5%. Önnur erindi voru nefnd af 12% svarenda. Líklega eru erindi tengd heibrigðismálum t.d. ferðir til sérfræðilækna stór hluti annarra erinda, en það kemur fram í opnum svörum þátttakenda. (Sjá mynd 9).



Mynd 9

Erindi tengd vinnu voru hlutfallslega mörg meðal farþega frá Akureyri og Ísafirði en tiltölulega fátíð hjá farþegum frá Bíldudal og Egilsstöðum. Farþegar frá Egilsstöðum eru hlutfallslega margir að fara í frí og voru líklega margir að ljúka vinnutímabili við stórframkvæmdirnar fyrir austan. Heimsókn var nefnd sem aðalerindi af hlutfallslega mörgum frá Bíldudal og Sauðárkróki (mynd 10)

Verslun er nefnd sem meginástæðan fyrir ferðinni af 2 – 3% svarenda á Egilsstöðum, Höfn og Ísafirði, þeim stöðum sem eru fjærst höfuðborgarsvæðinu. Ráðstefnur og sýningar voru nefnd af 5-6% svarenda á Akureyri og Egilsstöðum og íþróttir var hlutfallslega algengasta ástæða farþega á Ísafirði og Bíldudal. Flug til útlanda var aðalerindi 8% svarenda á Akureyri og 6% í Vestmannaeyjum.



Mynd 10

Mikill munur er á hlutfalli vinnu- og viðskiptaferða innan og milli hópa. Vinnuferðir eru aðalástæða ferða 71% karla en aðeins 36% kvenna. Vinna og viðskipti eru aðalerindi mikils meirihluta fólks á miðjum aldri, um og yfir 60%, en um 20% erinda yngsta hópsins og 14% elsta aldurshópsins. Hlutfall vinnu- og viðskiptaferða eykst greinilega með aukinni menntun og hærri tekjum. Eðlilega fellur mikill meirihluti ferða sem kostaður er af ríkinu og einkafyrirtækjum undir þennan flokk en aðeins 22% ferða á eigin vegum og 62% ferða á vegum sveitarfélaga. Algengara er eða þeir sem fljúga á vegum sveitarfélaga séu að fara á ráðstefnur og fundi (19% erinda), en þeir sem ferðast á vegum ríkis (8%) og einkafyrirtækja (2%).

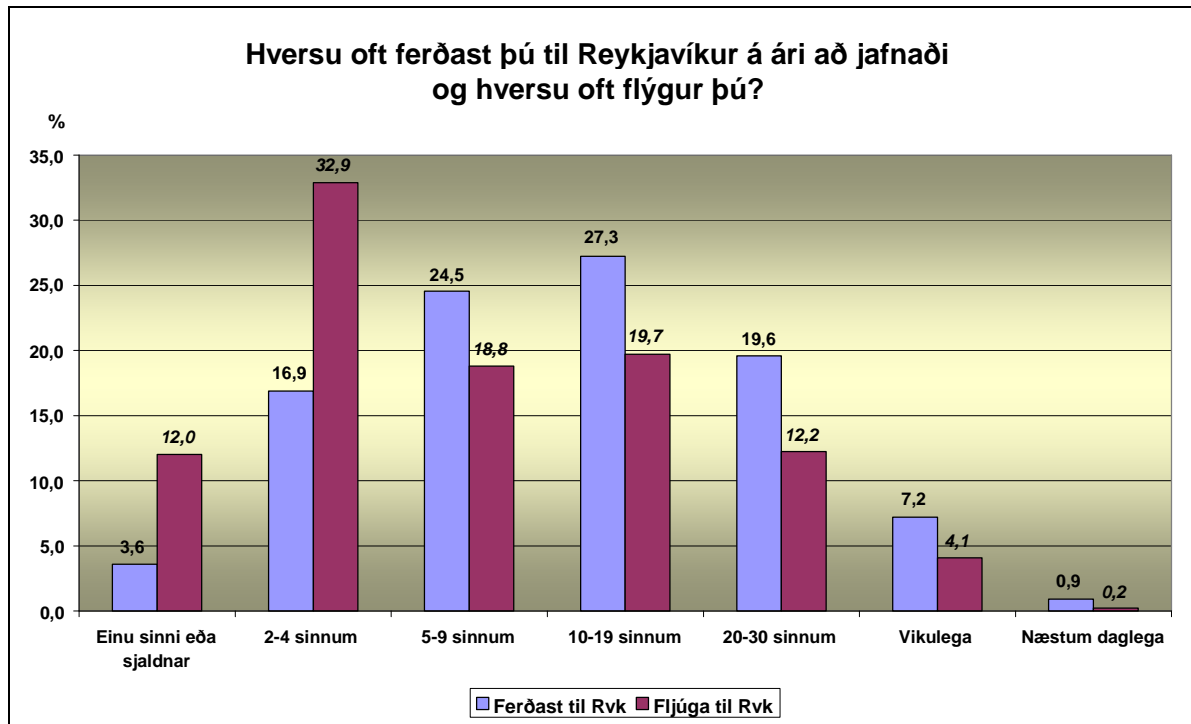
Erindi kvenna eru mun fjölbreyttari en karla m.a. eru heimsóknir algengt aðalerindi (20%). Um 31% elsta aldurshópsins merkti við önnur erindi og munu ferðir til læknis vera stór hluti þeirra erinda. Um fjórðungur yngsta fólksins er að fara í frí og íþróttir eru nefndar sem aðalerindi 8% þeirra. Flug til útlanda er hlutfallslega algengasta erindið hjá yngsta aldurshópnum og þeim sem eru 55 ára og eldri eða um 7 – 8% erinda. Sama hlutfall á við þá sem fljúga á eigin vegum.

Tíðni allra ferða og flugferða til Reykjavíkur

Flestir flugfarþegar sögðust ferðast 10 – 20 sinnum á ári til Reykjavíkur (allir ferðamátar) og er meðalfjöldi ferða um 15. Flugfarþegar virðast því ferðast oftast til Reykjavíkur almennt en aðrir landsbyggðarmenn ef miðað er við fyrri kannanir.

Til samanburðar má geta þess að í könnun Land-ráðs á ferðum fólks frá Akureyri, Ísafirði og Egilsstöðum til Reykjavíkur í desember 2004 – febrúar 2005 var meðalfjöldi ferða þá þrjú mánuði 2,5 sem gæfi um 10 ferðir yfir árið ef tíðni ferða væri sú sama aðra mánuði ársins. Tíðnidreifing ferða er skekkt þar sem flestir fara mánaðarlega eða sjaldnar en minni hópur mjög oft, vikulega eða oftast, sérstaklega þeir sem búa nærri höfuðborgarsvæðinu. Í

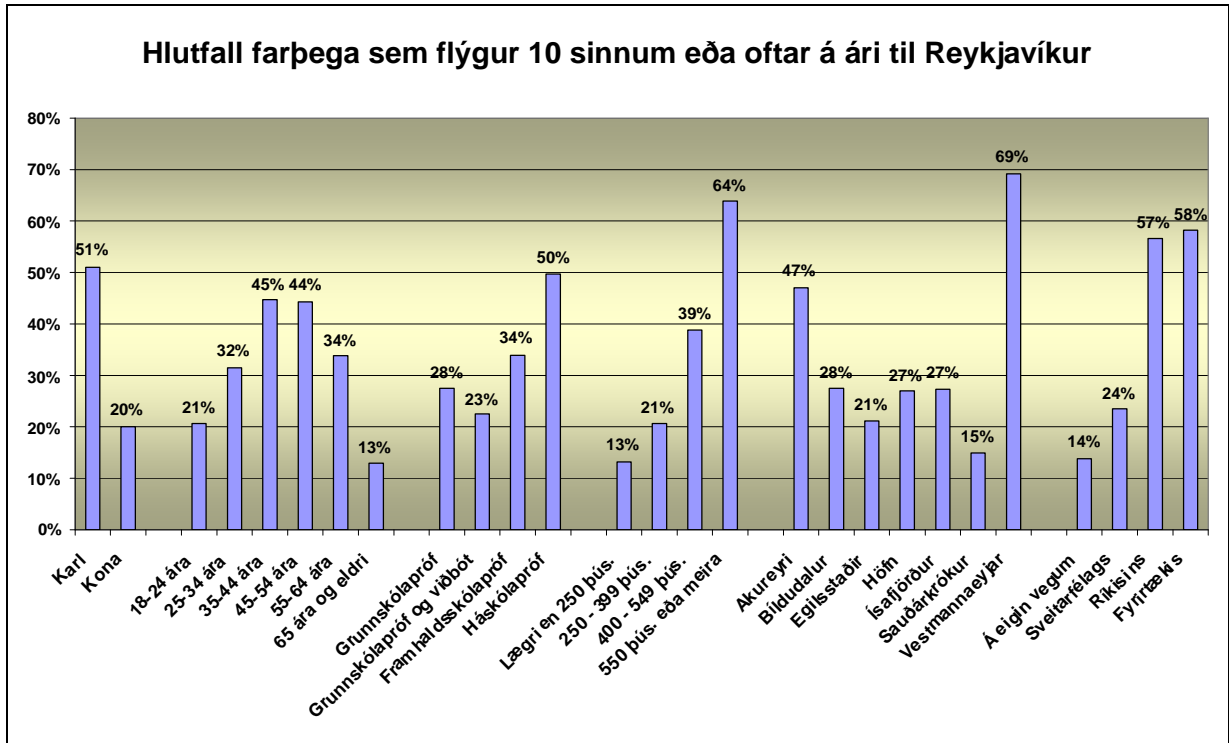
ofangreindri könnun var meðaltal fyrir alla könnunarstaði (einnig Selfoss, Reykjanesbær og Akranes) þessa vetrarmánuði 11 ferðir, miðgildið 4 ferðir og tíðasta gildið 1 ferð.



Mynd 11

Meirihluti flugfarþega flýgur 9 sinnum eða sjaldnar til Reykjavíkur á ári. Nær þriðjungur farþega flýgur 2 – 4 sinnum á ári til Reykjavíkur og 8% fljúga vikulega eða oftár. Meðalfjöldi flugferða til Reykjavíkur á ári eru um 7 - 9 og miðgildi er rúmlega 5 ferðir. Samkvæmt þessu er um helmingur Reykjavíkurferða þeirra flugfarþega sem svöruðu könnuninni, farnar með flugi.

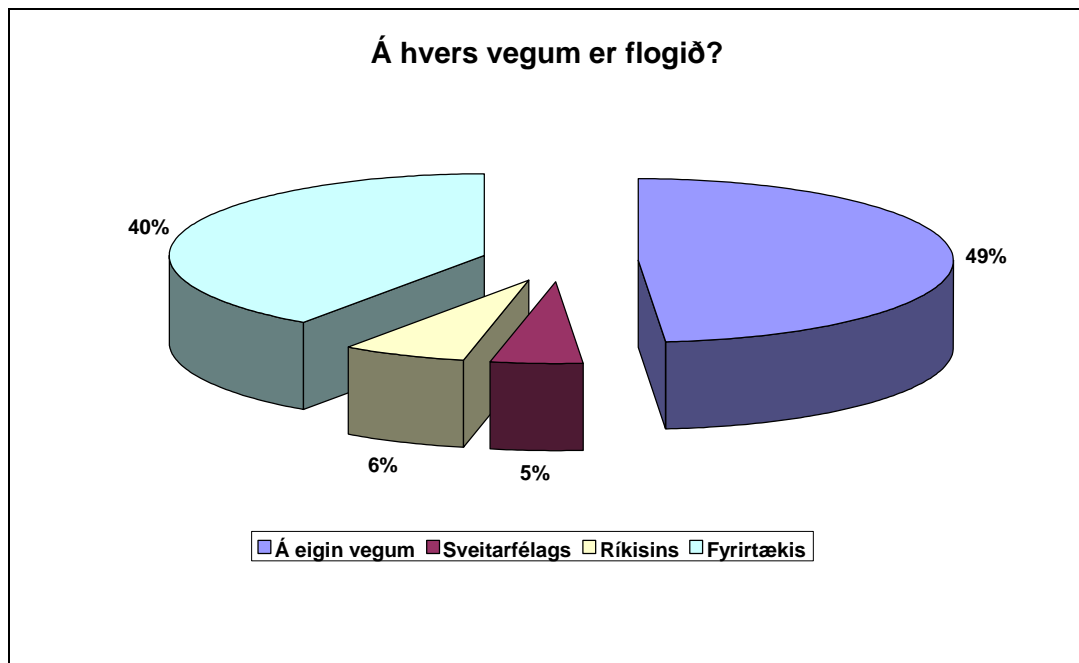
Þeir hópar flugfarþega sem fljúga hvað oftast eru karlmenn á miðjum aldri með háar tekjur og háskólamenntun. Stór hluti þeirra flýgur á vegum einkafyrirtækja og ríkisins (mynd 12).



Mynd 12

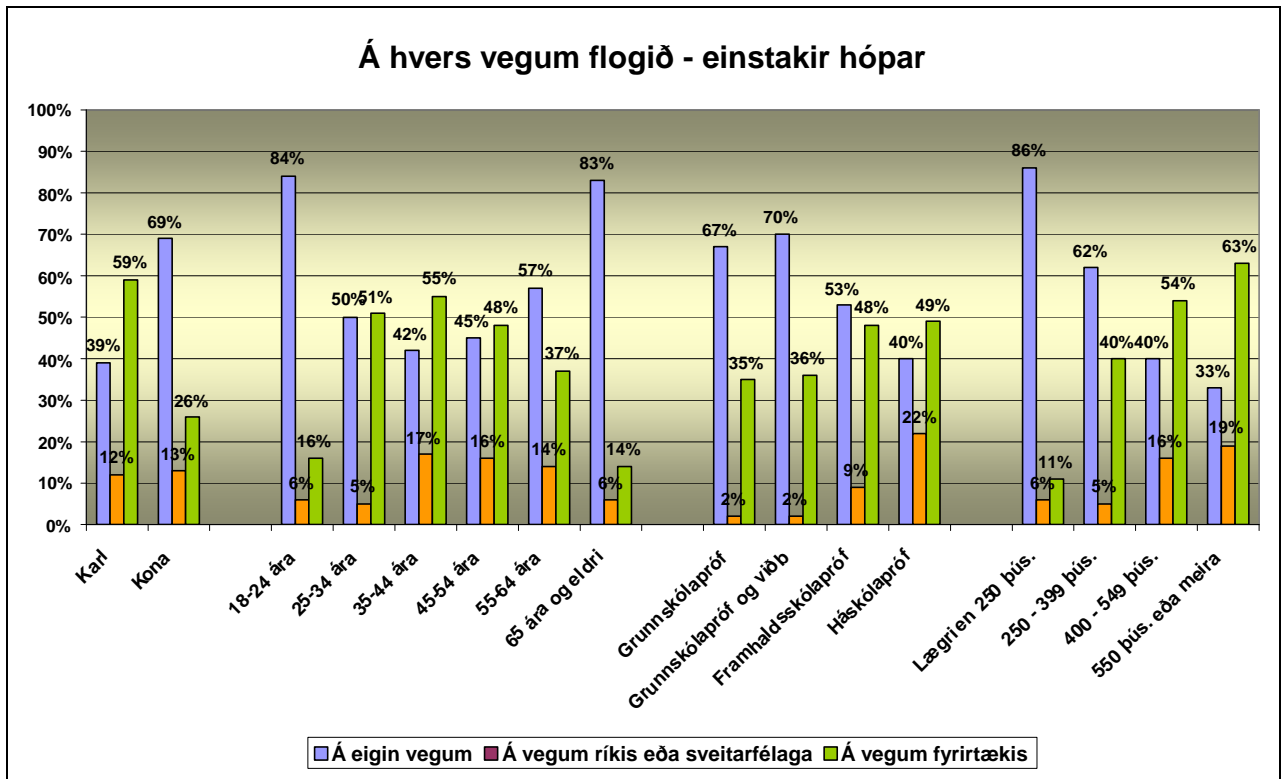
Á hvers vegum er flogið?

Flestir svarenda eða 49% fljúga á eigin vegum og næst flestir á vegum einkafyrirtækis. Á vegum ríkisins fljúga 6% og 5% á vegum sveitarfélaga. (mynd 13)



Mynd 13

Þeir sem fljúga mest á eigin vegum eru konur, yngstu og elstu aldurshóparnir og þeir sem eru með minnstu menntun og lægstu tekjurnar. Hlutfall fólks á eigin vegum var hlutfallslega hæst á minni stöðunum t.d. Bíldudal og Höfn.



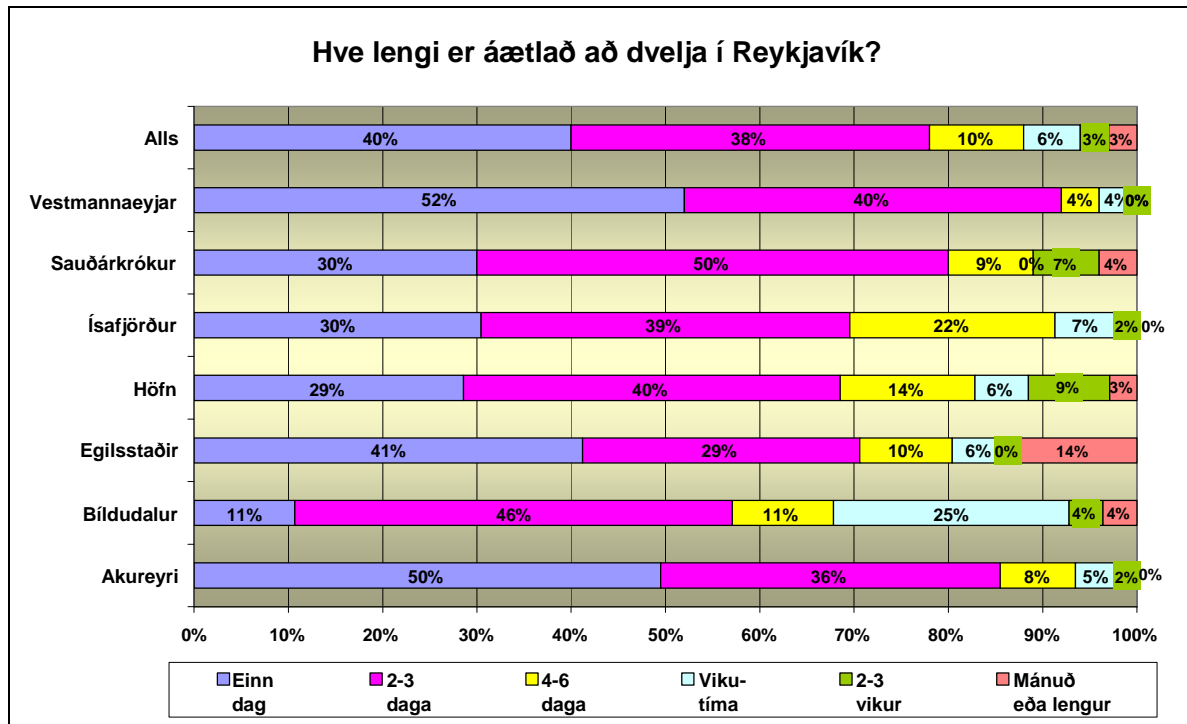
Ath.. Svára mátti fleiri en einum valkosti og er því summan yfir 100%

Mynd 14

Hlutfall þeirra sem fljúga á vegum ríkis og sveitarfélaga er hæst meðal fólks á miðjum aldri með meiri menntun og hærri tekjur. Þeir sem fljúga hlutfallslega mest á vegum einkafyrirtækja eru karlar á miðjum aldri með góða menntun og háar tekur. Þeir eru hlutfallslega fjölmennastir frá stærri stöðunum, Akureyri, Egilsstöðum og Vestmannaeyjum.

Hve lengi er áætlað að dvelja í Reykjavík?

Tæp 80% svarenda áætla að dvelja í borginni í 3 daga eða skemur þar af 40% aðeins í einn dag. (mynd 15)

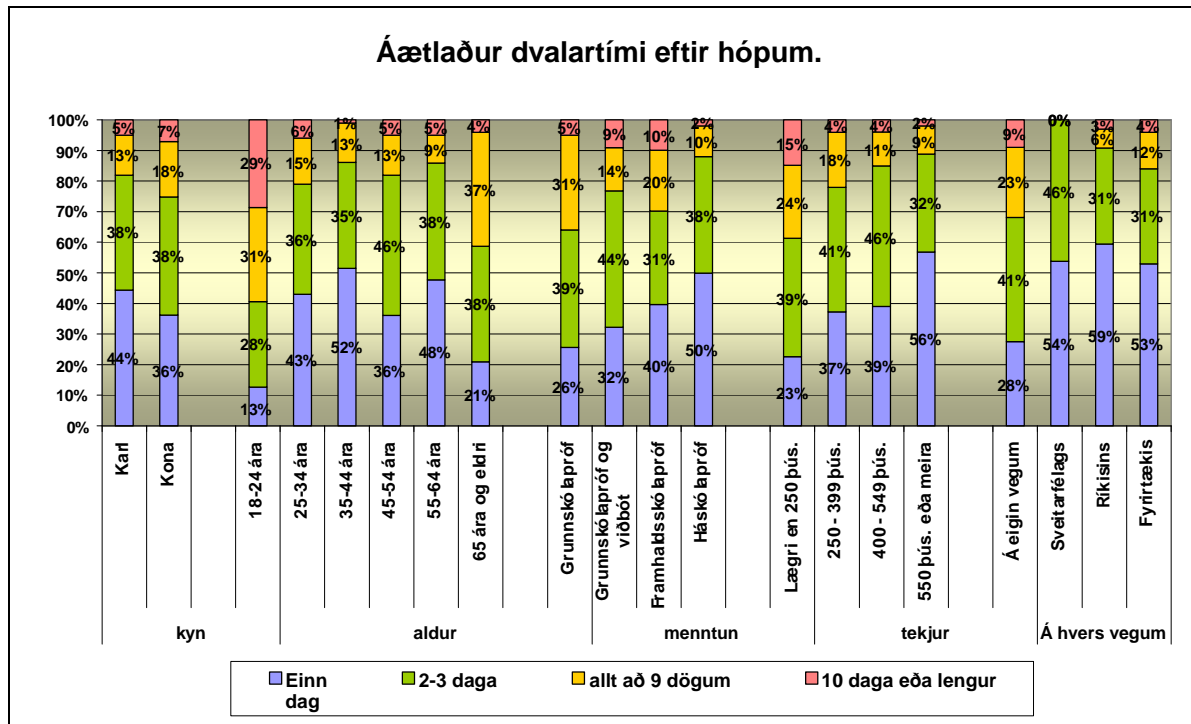


Mynd 15

Nokkur munur er á milli staða. Þannig skera Akureyri og Vestmannaeyjar sig úr hvað farþegar þaðan áætla að stoppa stutt, en yfir helmingur farþega áætla að fljúga til baka samdægurs. Farþegar á minni flugvöllum stoppa lengur enda ekki boðið upp á flug fram og til baka samdægurs alla daga. Farþegar frá Bíldudal, Ísafirði, Höfn og Egilsstöðum áætla að dvelja lengst í borginni. Hæst hlutfall þeirra sem ætla að dveljast í mánuð eða lengur er á Egilsstöðum, líklega tengt fríi eða skiptivinnu starfsmanna við stóriðjuframkvæmdir í Reykjavík og Egilsstöðum. Vegna fjölda svarkosta eru greining eftir flugvöllum og á hvers vegum er flogið ekki tölfræðilega marktæk.

Konur áætla ívið lengri dvöl en karlar og um fjórðungur yngsta aldurshópsins ætla að dvelja í mánuð eða lengur og 37% elsta aldurshópsins áætla að dvelja allt að 10 daga í höfuðstaðnum. Aðrir aldurshópar miða flestir við einn til þrjá daga (mynd 16).

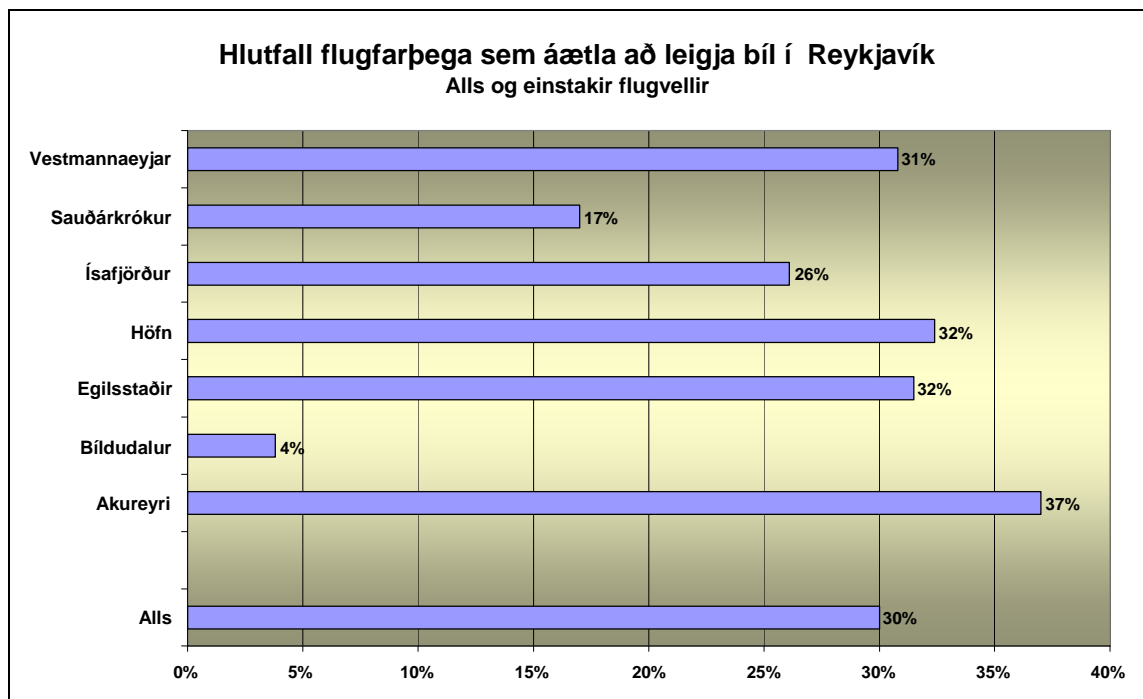
Áætluð viðdvöl í Reykjavík er styst hjá þeim sem hafa hæstar tekjur og mesta menntun þ.e. dagsferðir eru algengari en hjá öðrum tekju- og menntunarhópum. Sama á við um þá sem ferðast á vegum einkafyrirtækja og opinberra aðila, yfir helmingur þeirra stoppar aðeins í einn dag miðað við 28% þeirra sem ferðast á eigin vegum. Stuttar ferðir tengjast því fyrst og fremst vinnu og viðskiptum.



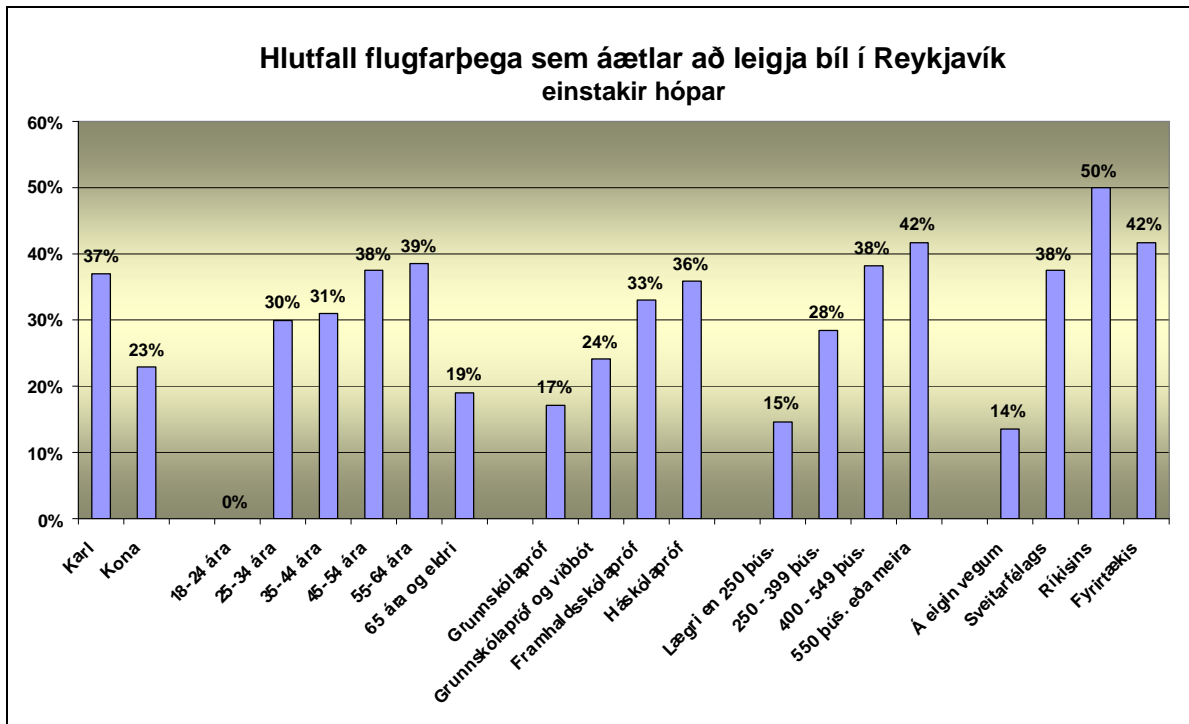
Mynd 16

Að leigja bíl í Reykjavík

Um 30% flugfarþega segist ætla að leigja bíl þegar komið er til borgarinnar (mynd 17). Um 37% þeirra sem fljúga frá Akureyri ætla að leigja bíl, tæpur þriðjungur farþega frá Höfn og Egilsstaðir, en fáir frá Bíldudal og Sauðárkróki. Segja má að algengara sé að þeir sem koma frá stærri stöðum með fjölbreyttara atvinnulíf leigi frekar bíl en farþegar frá minni stöðum.



Mynd 17

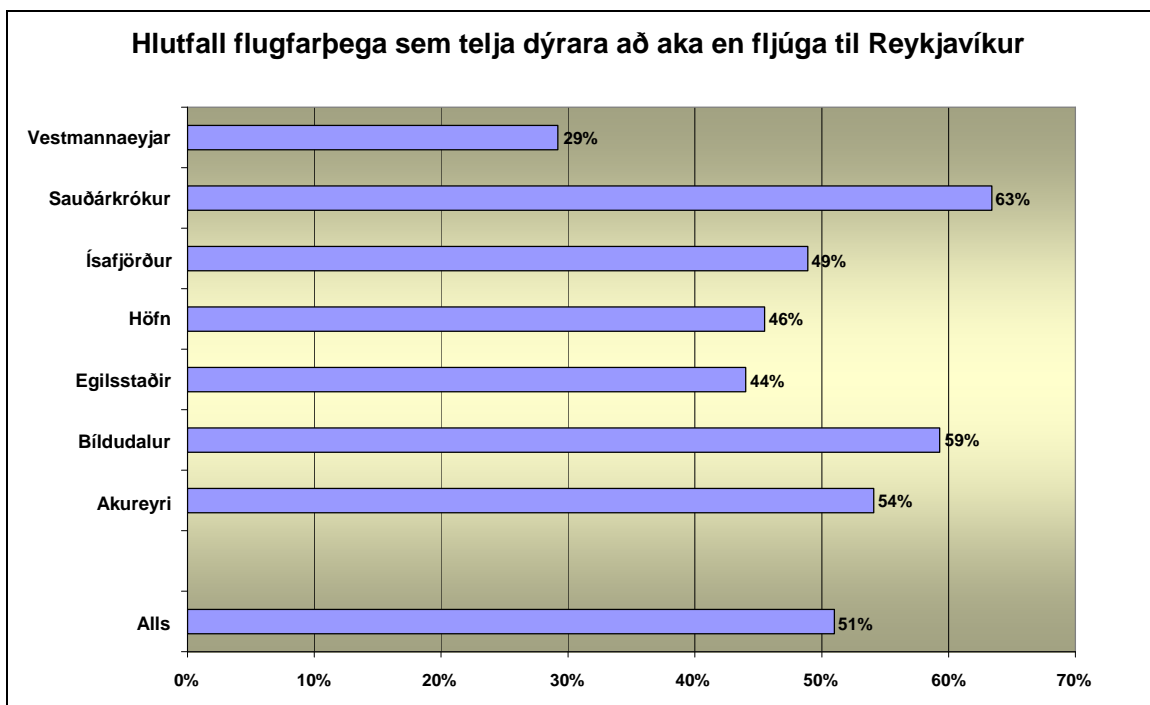


Mynd 18

Það eru karlmenn á miðjum aldri með góða menntun og háar tekjur sem ferðast á vegum einkafyrirtækja og opinberra aðila sem leigja mest bíl við komuna til Reykjavíkur (mynd 18). Ungt fólk á eigin vegum og tekjulægra fólk leigir síst bíl í borginni.

Hvort er dýrara að aka eða fljúga til Reykjavíkur?

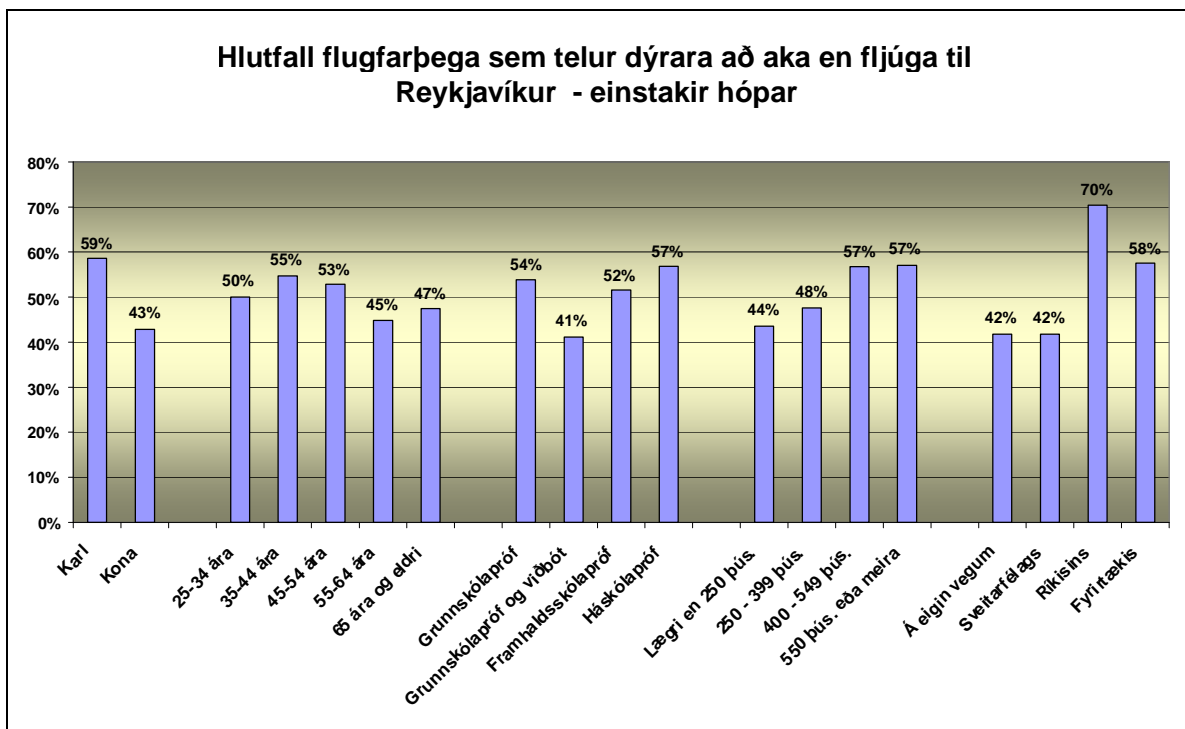
Þegar spurt var um samanburð á heildarkostnaði við að aka eða fljúga til Reykjavíkur var niðurstaðan sú að tæp 51% telja dýrara að aka en fljúga til Reykjavíkur (mynd 19).



Mynd 19

Þeir sem flugu frá þeim flugvöllum sem eru tiltölulega næst höfuðborginni töldu dýrara að aka en fljúga. Þannig töldu vel yfir helmingur farþega frá Sauðárkróki, Bíldudal og Akureyri að dýrara væri að aka en fljúga þegar tekið er tillit til ferðatíma og alls kostnaðar við að aka. Farþegar frá flugvöllum sem eru fjærst höfuðborginni eins og Egilsstöðum, Höfn og Ísafirði töldu aftur á móti dýrara að fljúga. Vestmannaeyingar þurfa að taka Herjólf ef þeir kjósa að aka til borgarinnar og finnst þeim flugið mun dýrara.

Erfitt er að skýra þessar niðurstöður því að mun meiri tími og kostnaður er við að aka til Reykjavíkur eftir því sem staðirnir eru fjær borginni. Ef til vill finnst þeim sem búa fjarri Reykjavík og því háðari flugi ef komast á fljótt til borgarinnar flugið of dýrt.



Mynd 20

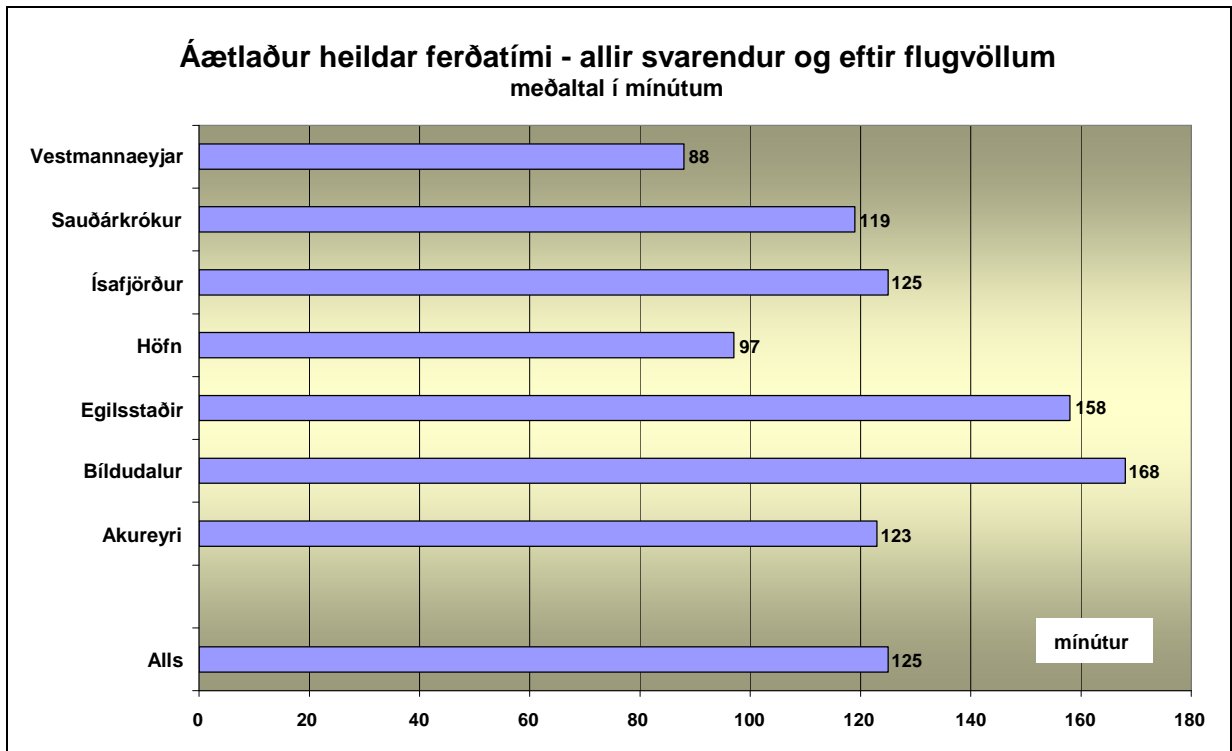
Ef litið er á viðhorf einstakra hópa varðandi samanburð á kostnaði að aka eða fljúga kemur eftirfarandi í ljós: Almennt séð er ekki mikill munur á einstökum hópum t.d. ekki eftir aldri eða menntun. Körlum þykir dýrara að aka en konum og með auknum tekjum finnst fólki aksturinn dýrari. Þeir sem ferðast á vegum ríkisins og einkafyrirtækja finnst dýrt að aka enda þarf fólk í viðskiptaerindum að huga að tímanum sem fer í ferðir.

Áætlaður heildarferðatími

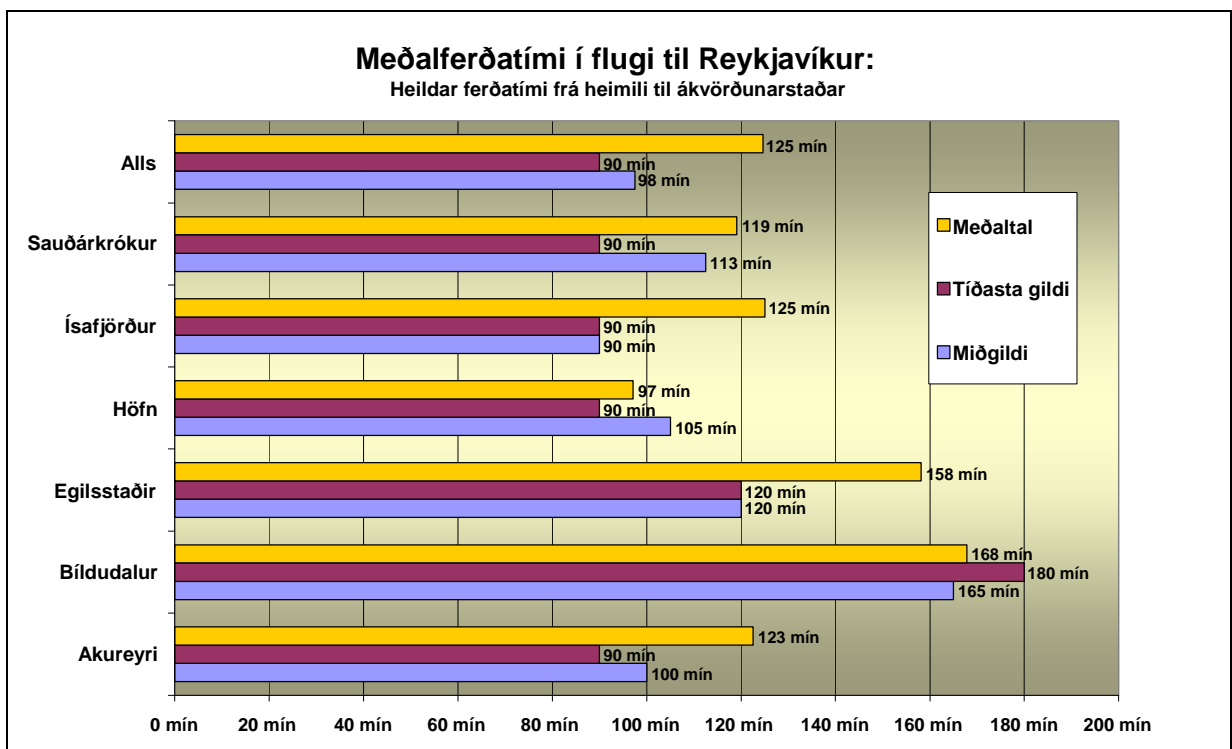
Fólk var spurt um hvað það teldi að þessi flugferð með ferðatíma frá heimili, bið á flugstöð og ferð til ákvörðunarstaðar á höfuðborgarsvæðinu tæki langan tíma í heildina. (Mynd 21). Meðaltal allra svara var 125 mínútur eða rúmlega tvær klukkustundir.

Flugvellir með stórt bakland eða þjónustusvæði eins og Egilsstaðir og Bíldudalur voru með hæstan meðalferðatíma eða tæpar 3 klukkustundir, eða 158 – 168 mínútur. Margir íbúar á þessum svæðum hafa þurft að fara yfir einn eða fleiri fjallvegi til að komast á flugvöllinn.

Meðalferðatími frá Akureyri, Ísafirði og Sauðárkróki er um 2 klukkustundir en Höfn og Vestmannaeyjar hafa þrengra bakland með um 1½ klukkustund sem meðalferðatíma.



Mynd 21

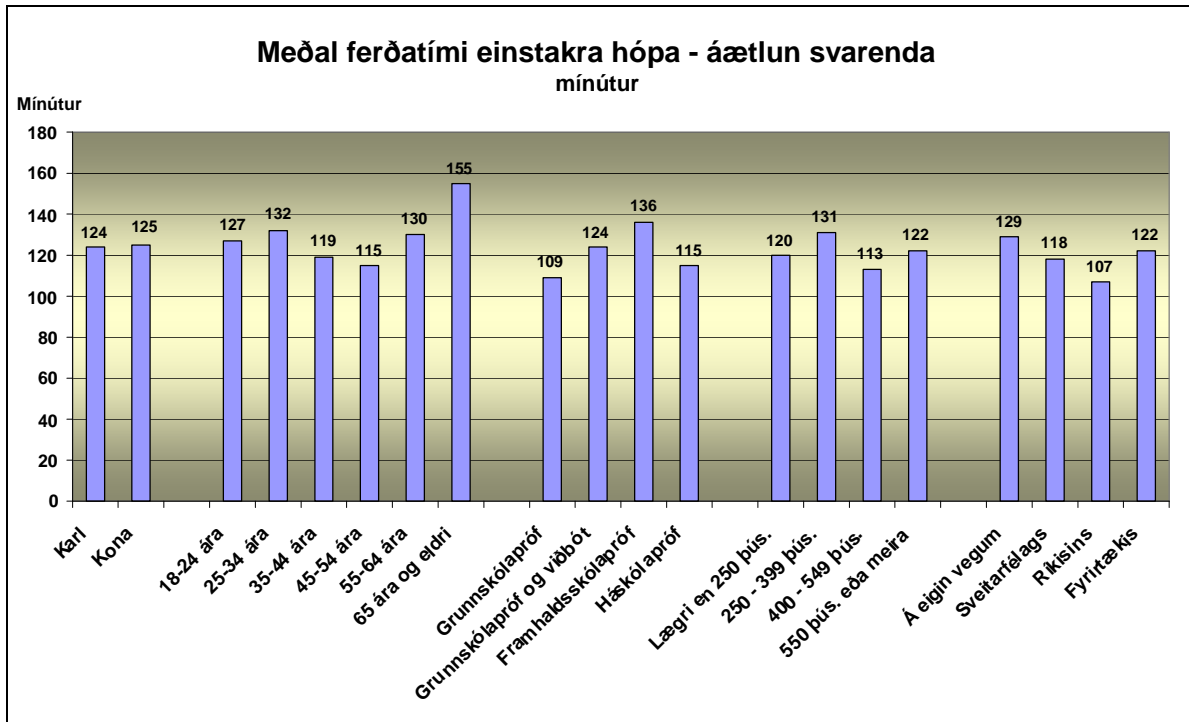


Mynd 22

Sá ferðatími sem farþegarnir áætluðu var nokkuð misjafn og því voru reiknaðir þrjú stuðlar fyrir miðlægni þ.e. bæði miðgildi og tíðasta gildi auk meðaltals. (mynd 22). Nokkrir

svarendur eiga erindi utan við höfuðborgarsvæðið og gefa því upp langan ferðatíma frá heimili um og yfir 5 klukkustundir sem hækkar meðalferðatímamann.

Tíðasti heildarferðatími sem flugfarþegar nefna eru 90 mínútur eða 1½ klukkustund og miðgildið er 98 mínútur. Að meðaltali ná flugfarþegar því ákvörðunarstað á höfuðborgarsvæðinu á 1½ til 2 klukkustundum. Almennt er svipuð niðurstaða á einstökum flugvöllum eins og fyrir heildina nema hvað tíðasata gildið fyrir ferðatíma frá Bíldudal er heldur herra en meðalferðatíminn.

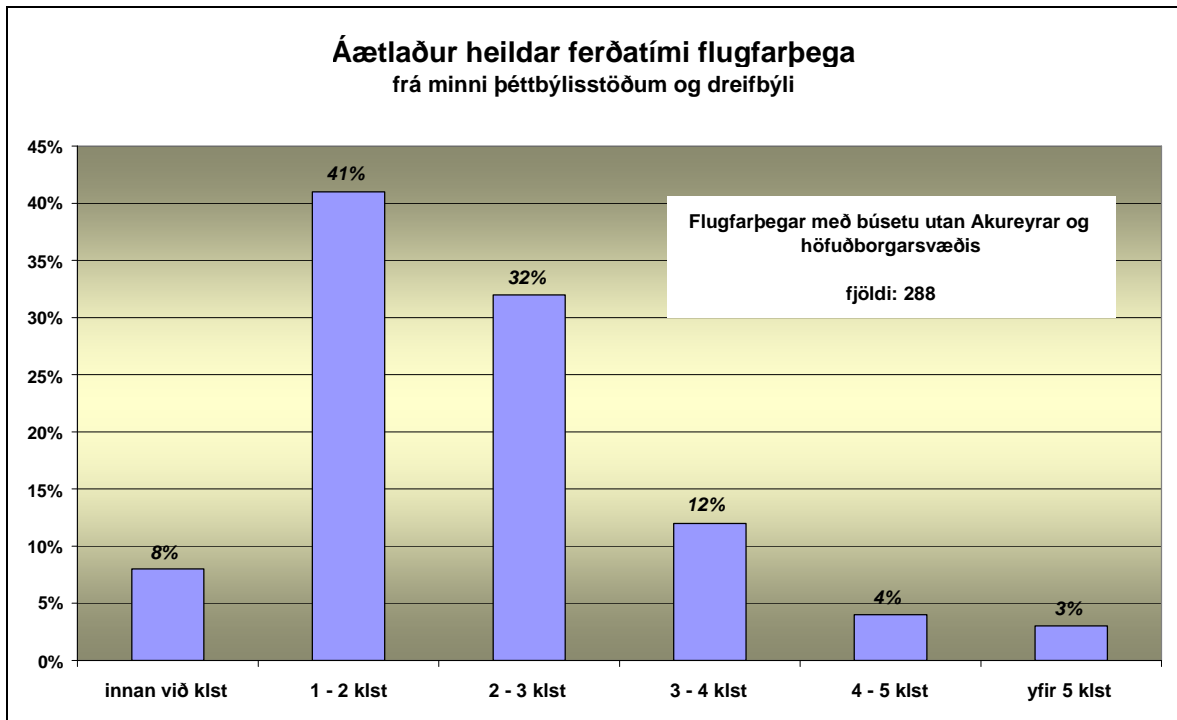


Mynd 23

Meðalferðatími eftir hópum er nokkuð jafn (Mynd 23). Hann eykst heldur með hækkanði aldri en eykst hvorki með aukinni menntun né tekjum. Þeir sem ferðast á eigin vegum áætla heldur lengri ferðatíma en aðrir.

Í samgönguáætlun er það markmið að sem flestir landsmenn komist til höfuðborgarinnar á skemmri tíma en 3 klukkustundum. Til að nálgast svar um hve hátt hlutfall fólks í dreifbýli á landsbyggðinni er um og yfir 3 klukkustundir að komast til höfuðborgarsvæðisins var tekinn saman áætlaður ferðatími þeirra flugfarþega sem ekki þjuggu á höfuðborgarsvæði eða Akureyri. (mynd 24). Um 73% flugfarþega er innan við 3 tíma að komast frá heimili til ákvörðunarstaðar. Þeir sem eru 4 tíma eða lengur eru að fara til ákvörðunarstaðar utan höfuðborgarsvæðis á Suður- eða Vesturlandi.

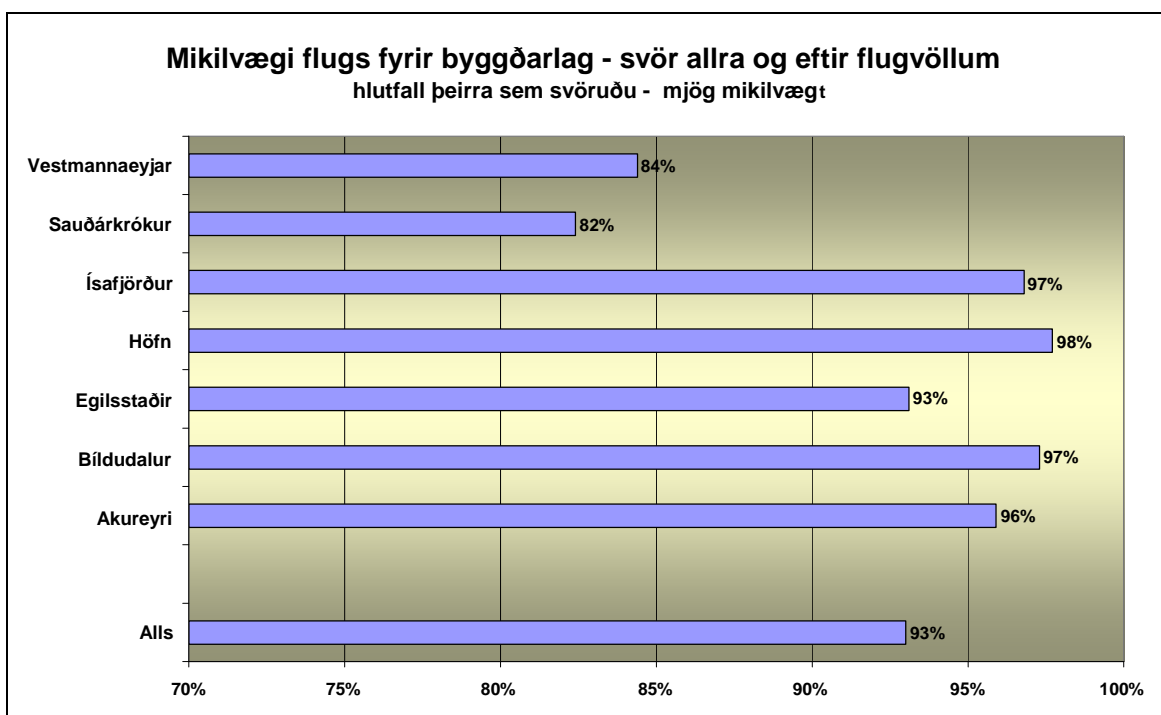
Ef litið er sérstaklega á ferðatíma farþega frá Akureyri sem búa utan bæjarins er hann að meðaltali 154 mínútur, miðgildi 150 mínútur og tíðasta gildi 120 mínútur. Þannig að þeir sem búa utan Akureyrar á Norðausturlandi eru að meðaltali 2 til 2½ tíma að komast frá heimili til ákvörðunarstaðar á höfuðborgarsvæðinu.



Mynd 24

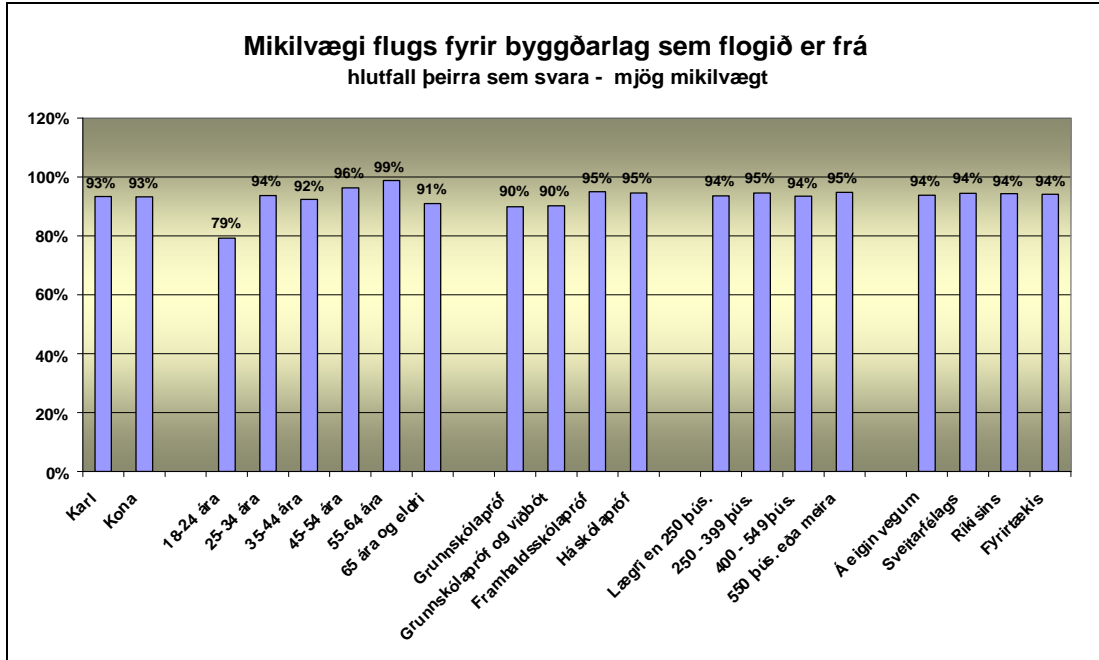
Mikilvægi flugs fyrir byggðarlag

Rúm 93% flugfarþega töldu flugþjónustu mjög mikilvæga fyrir byggðarlagið sem flogið var frá. Þeir staðir sem voru með lægra hlutfall eða rúmlega 80% eru Sauðárkrókur og Vestmannaeyjar. Sauðárkrókur er í innan við 4 tíma akstursfjarlægð frá borginni og Vestmannaeyingar eru vanir að treysta heldur á Herjólf til samgangna ef eitthvað er að veðri.



Mynd 25

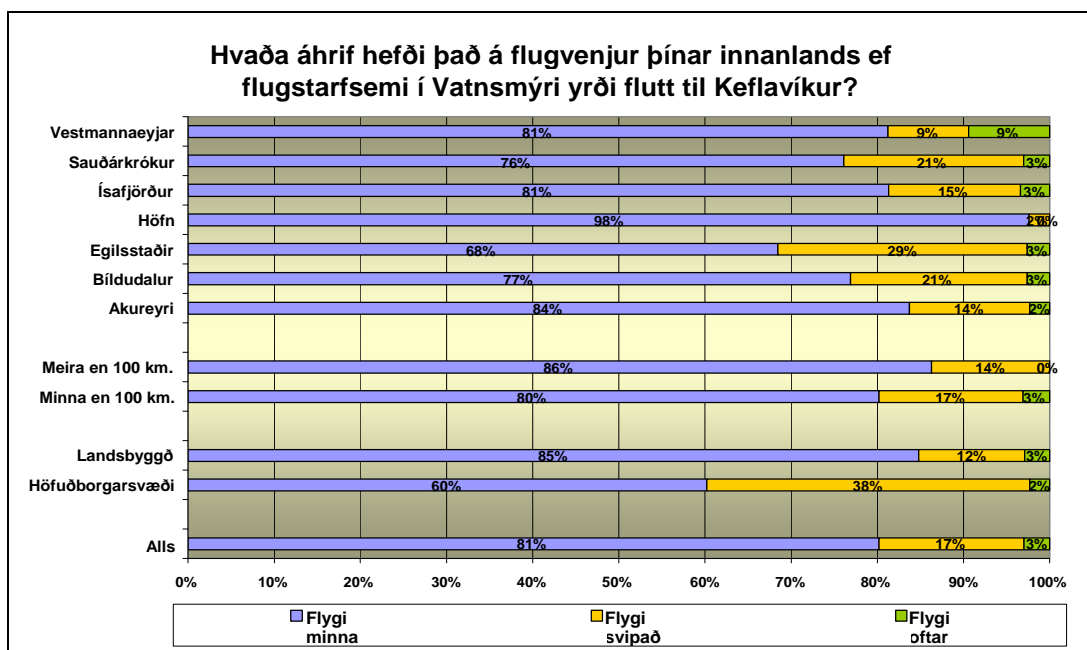
Nær enginn munur er á viðhorfum mismunandi hópa fólks hvað varðar mikilvægi flugþjónustu því að um og yfir 90% allra hópa telja hana mjög mikilvæga. Það er helst að yngsti aldurshópurinn líti ekki sömu augum mikilvægi innanlandsflugs og aðrir aldurshópar.



Mynd 26

Hvaða áhrif hefði flutningur á flugstarfsemi í Vatnsmýri til Keflavíkur á þínar flugvenjur?

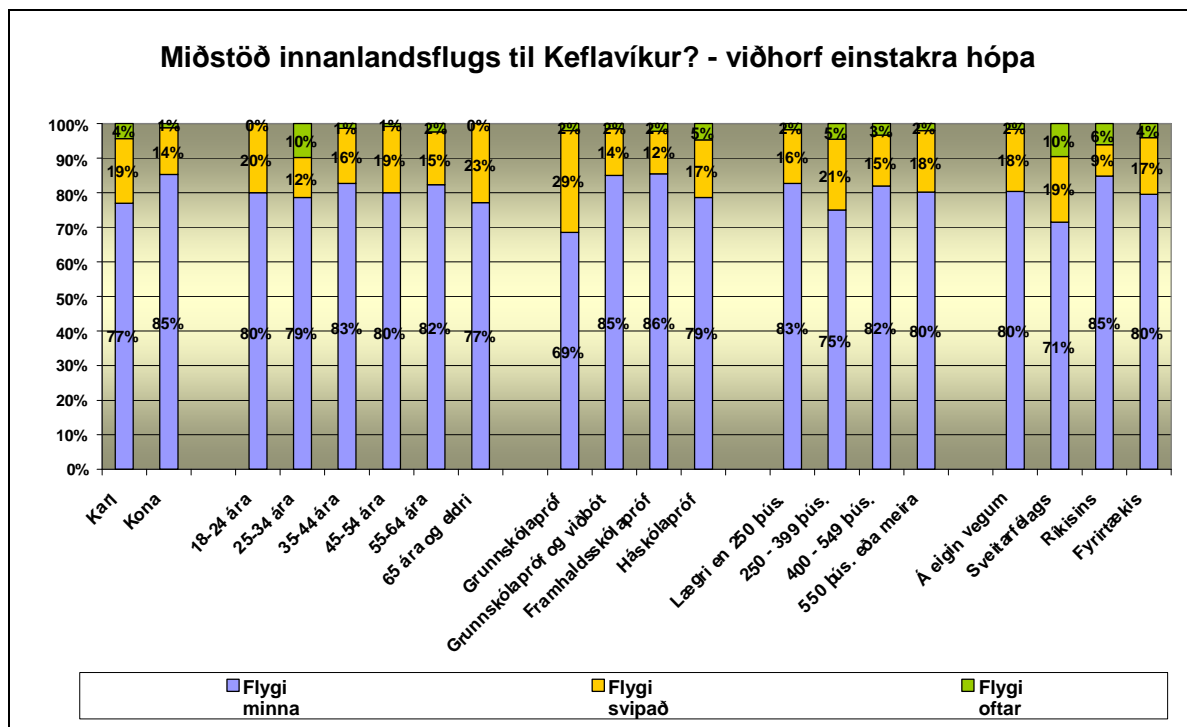
Um 81% svarenda sögðust myndu fljúga minna, 17% svipað og 3% að þeir myndu fljúga oftar. Þetta eru svipuð viðhorf landsbyggðarfólks og komið hafa fram áður í könnunum Land-ráðs og annarra aðila.



Mynd 27

Í könnun Land-ráðs á ferðavenjum veturinn 2004 – 2005 kom fram að 71% svarenda á Akureyri, Ísafirði og Egilsstöðum sögðust myndu fljúga minna ef miðstöð innanlandsflugs yrði flutt úr Vatnsmýri til Keflavíkur. Um 85% svarenda í þessari könnun sem búa á landsbyggðinni sögðust myndu fljúga minna þannig að andstaðan á landsbyggðinni gegn flutningi flugstarfseminnar virðist vera að aukast.

Ekki er mikill munur milli einstakra flugleiða hvað þetta varðar. Þeir sem voru að fljúga frá Hornafirði, Akureyri og Vestmannaeyjum voru sannfærðastir (yfir 80%) að þeir myndu fljúga minna. Um 60% þeirra tæplega 100 íbúa höfuðborgarsvæðis sem tóku þátt í könnuninni sögðust myndu fljúga minna innanlands ef flugið yrði flutt úr Vatnsmýrinni til Keflavíkur.

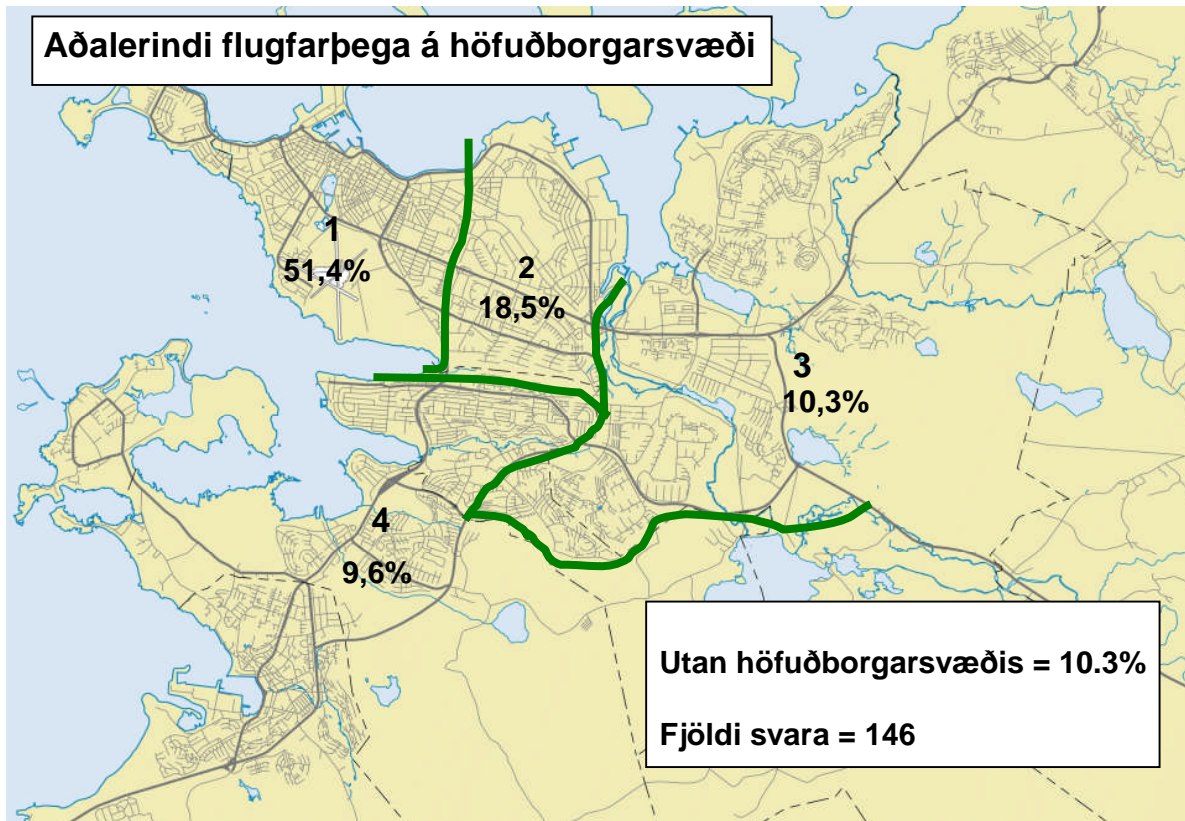


Mynd 28

Ekki er mikill munur milli hópa því að dreifing svara þeirra sem sögðust myndu fljúga minna er á bilinu 75% – 85%. Töluvert fleiri konur en karlar sögðust myndu fljúga minna. Þeir sem eru ekki með meiri menntun en grunnskólapróf voru síst vissir um að þeir flygju minna. Einnig er hlutfall eldri borgara og þeirra sem fljúga á vegum sveitarfélaga nokkuð lægra en meðaltal allra hópa.

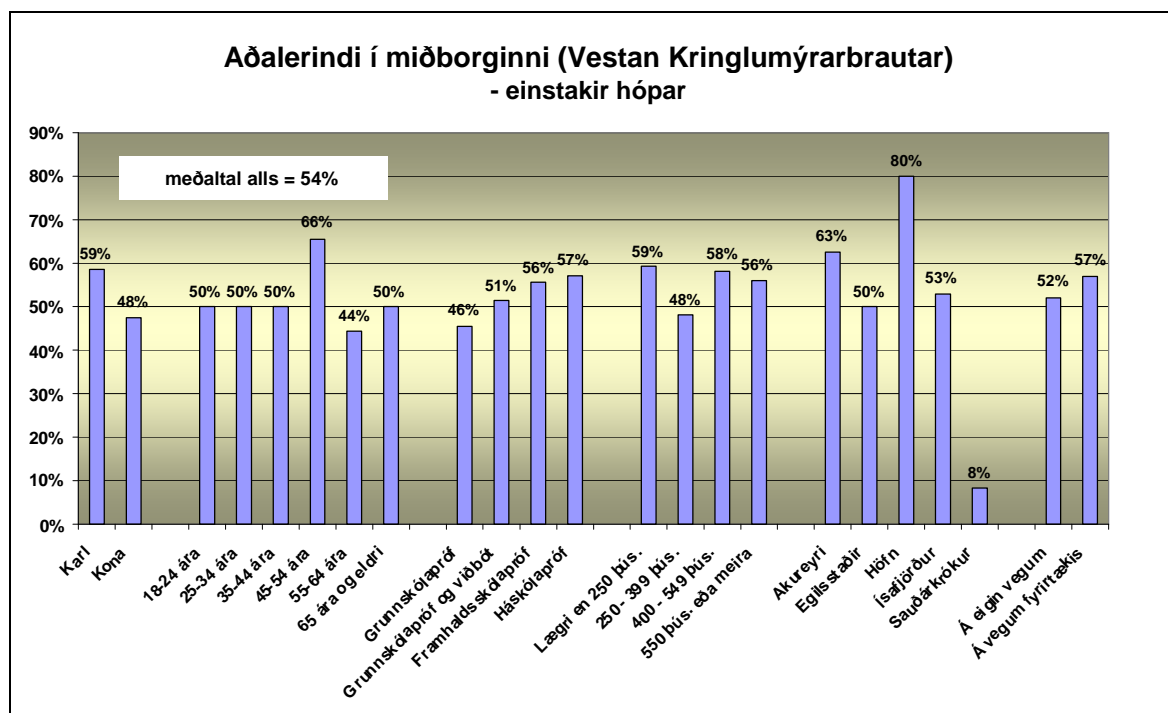
Hvar verður aðalerindi rekið á höfuðborgarsvæðinu?

Í seinni dreifingu spurningalistanna á öllum flugstöðvum var bætt við spurningu um hvar á höfuðborgarsvæðinu fólk áætlaði að reka aðalerindi sitt í þessari ferð. 146 svör fengust við þessari spurningu. Rúmlega 54% svarenda merktu við miðbæinn eða Reykjavík og Seltjarnarnes vestan Kringlumýrarbrautar (mynd 27).



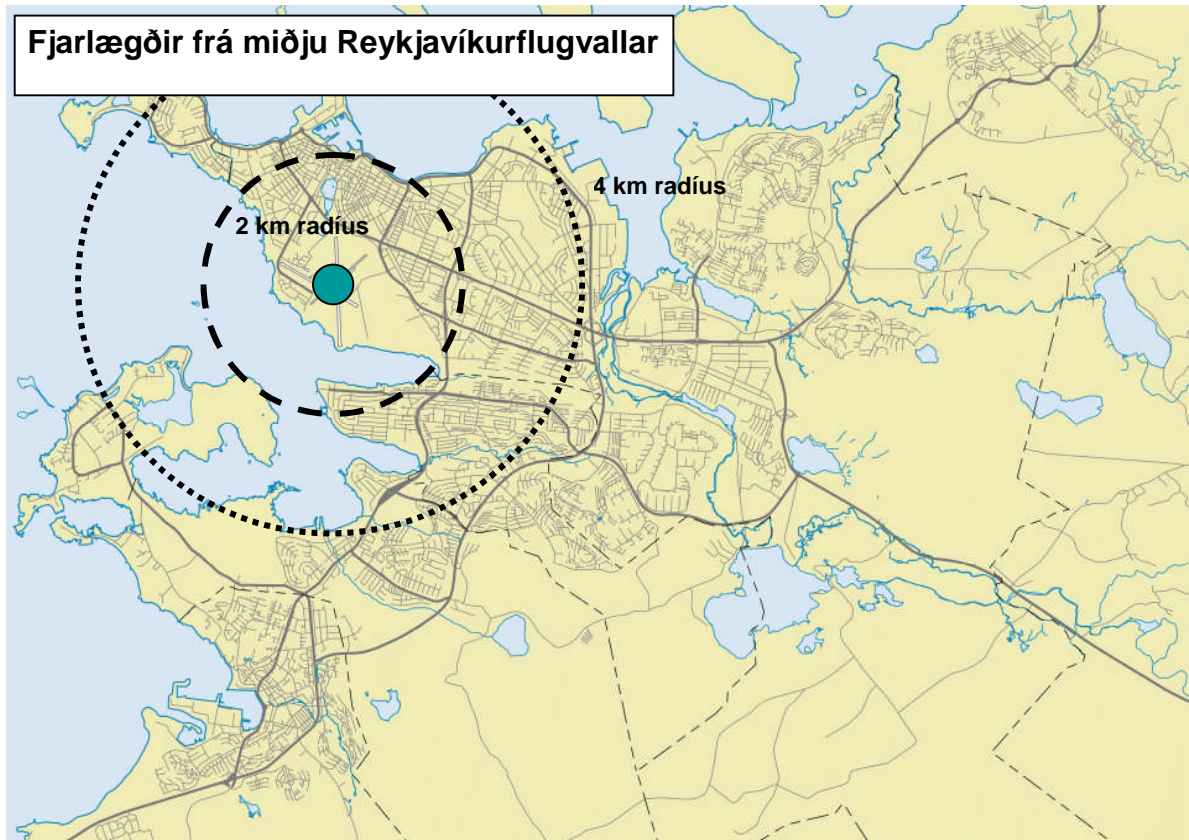
Mynd 27

Nokkur munur er milli hópa, en vegna þess hve svarendur eru fáir og undirflokkar margir eru niðurstöður fyrir einstaka hópa ekki tölfræðilega marktækar. Því er á mynd 28 aðeins sýnt hlutfall svara um miðbæinn sem er stærsti flokkurinn og sleppt svörum frá Vestmannaeyjum og Bíldudal vegna þess hve svör voru fá eða færri en 5 á hvorum stað.



Mynd 28

Þó má fullyrða að meirihluti langflestra hópa eigi aðalerindi í miðborgina. Karlar á miðjum aldri eiga frekar erindi í miðborgina en konur. Farþegar frá Höfn og Akureyri eiga hlutfallslega oftast erindi í miðborgina en farþegar frá öðrum stöðum. Hinn mikli fjöldi erinda í miðborgina tengist án efa samþjöppun, stjórnsýslu, æðri menntunar og fjármála í miðborginni og nágrenni.



Mynd 29

Mynd 29 sýnir fjarlægðir frá miðju Reykjavíkurflugvallar. Um þriðjungur Reykvíkinga býr innan 2 km fjarlægðar frá flugvöllinum og rúmlega helmingur íbúa höfuðborgarsvæðisins innan 4 km radíuss. Mesta samþjöppun atvinnutækifæra á höfuðborgarsvæðinu er vestan Reykjanesbrautar á ásnum frá Aðalstræti austur í Mörk og með norðurströndinni frá Borgartúni austur að Elliðaárvogi. Þessu atvinnusvæði eru í innan við 4 km fjarlægð frá Vatnsmýri, þannig að Reykjavíkurflugvöllur er miðlægur á borgarsvæðinu og því eiga margir erindi í nágrenni hans.

Aftur á móti er mikill meirihluti áætlaðrar uppbyggingar á höfuðborgarsvæðinu næstu tvo áratuginna samkvæmt Svæðisskipulagi höfuðborgarsvæðisins 2001 – 2024 utan við þann 4 km radíus sem dreginn er út frá miðju Reykjavíkurflugvallar. Eftir 2024 mun meirihluti íbúa höfuðborgarsvæðisins búa utan ofngreinds hrings.

Lokaorð

Markmiðið með þessari viðhorfskönnun var að gefa skýra mynd af flugfarþegum í innanlandsflugi til Reykjavíkur að vetrarlagi og ferðavenjum þeirra. Vonandi hefur það tekist. Könnunin svarar því hvaða hópar fólks fljúga mest innanlands, hvaða erindi þeir eru að reka og hvort þeir eru að fljúga á eigin vegum eða á vegum fyrirtækja og opinberra aðila.

Þá koma fram í könnuninni ýmis viðhorf flugfarþega eins og gagnvart samkeppni við aðra ferðamáta, ferðatíma og kostnað við ferðir til höfuðborgarinnar eftir ferðamáta ofl atriði.

Spurt er um áætlaðan dvalartíma í höfuðborginni, hvort flugfarþegar áætli að leigja bíl til að ferðast um höfuðborgarsvæðið og eins hvar á höfuðborgarsvæðinu þeir muni reka aðalerindi sitt. eru öll þessi svör flokkuð eftir bakgrunnsbreytum þ.e. kyni, aldri, menntun, tekjum og búsetu flugfarþega.

Þá má finna í könnuninni viðhorf flugfarþega til flugþjónustu í einstökum byggðarlögum m.a. í opnum spurningum (viðauki II) og hvaða áhrif mögulegur flutningur á miðstöð innanlandsflugs úr Vatnsmýri í Reykjavík til Keflavíkurflugvallar hefði á flugvenjur þeirra.

Almennt má segja að flugfarþegar töldu innanlandsflug mjög mikilvægt fyrir þau byggðarlög sem flogið var frá. Nokkur hópur fólks, sérstaklega frá fjölmennari byggðakjörnunum, flýgur mjög mikið til höfuðborgarinnar vegna vinnu sinnar (8% vikulega eða oftár að jafnaði). Að meðaltali flugu svarendur (flugfarþegar) um 7 - 9 sinnum á ári til Reykjavíkur.

Rétt er þó að geta þess að í fyrri könnun Land-ráðs sf fyrir samgönguyfirvöld (Vetrarkönnun 2004 -2005) kemur fram að ekki nota allir landsbyggðarþúar innanlandsflug jafnt. Í þeirri könnun kemur fram að íbúar Ísafjarðar, Akureyrar og Egilsstaða áætla að þeir fljúgi að meðaltali 4 sinnum á ári til höfuðborgarinnar. Stór hluti fólks, 38% frá ofangreindum stöðum, segist fljúga einu sinni eða aldrei að jafnaði. Þannig að munur er á þeim sem fljúga reglulega og íbúum þessara staða almennt.

Eins og í fyrri könnunum Land-ráðs sf ofl aðila kemur fram mikil andstaða meðal landsbyggðarþúa við þá hugmynd að miðstöð innanlandsflugs verði flutt úr Vatnsmýrinni í Reykjavík. Þá eru flestir svarendur andvígir því að miðstöð innanlandsflugs verði flutt til Keflavíkur. Þetta er ekki skrítið ef litið er til þess að meirihluti farþega á erindi í miðborginni (vestan Kringlumýrarbrautar).

Könnun svarar ekki öllum spurningum varðandi innanlandsflug eða hlutverk miðstöðvar flugsamgangna í Reykjavík, en hún ætti að bæta úr brýnni þörf um mikilvægan þátt í umræðunni um innanlandsflugið þ.e. ferðavenjur flugfarþega til Reykjavíkur og viðhorf þeirra.

Sem dæmi um mikilvæga efnisþætti sem könnunin tekur ekki til er gildi innanlandsflugs fyrir einstaklinga og fyrirtæki á höfuðborgarsvæðinu (tengsl við fjarlægari svæði landsbyggðarinnar) og mikilvægi sjúkraflugs til Reykjavíkur fyrir íbúa landsbyggðarinnar.

Viðauki I - Spurningalisti



Könnun meðal farþega í innanlandsflugi árið 2006.

Ágæti flugfarþegi

Þessi viðhorfskönnun er unnin fyrir samgönguyfirvöld (Flugmálstjórn og Vegagerðina) af Land-ráði sf í samvinnu við Flugfélag Íslands og Landsflug. Könnunin er hluti af stærra rannsóknaverkefni um ferðavenjur Íslendinga og erlendra ferðamanna. Hún hefur það að markmiði að safna saman og túlka upplýsingar um ferðavenjur fólks fyrir stefnumótun í samgöngumálum. Könnunin er fyrst og fremst ætluð þeim sem búa á Íslandi utan höfuðborgarsvæðis.

Vinsamlega fylltu út spurningalistann hér að neðan (Aðeins þeir sem eru 18 ára eða eldri fylli hann út). Við lok flugferðar mun flugfreyja/flugmaður safna saman spurningalistunum. Farið verður með þessi gögn sem trúnaðarmál og verður ekki hægt að rekja svör til einstakra svarenda.

Dagsetning flugs _____ Brottför kl. _____ Hvaðan flogið _____

Almennar spurningar (merkið x í viðkomandi reiti)

- Kyn: () Karl () Kona
- Aldur: () 18 – 24 () 25 – 34 () 35 – 44 () 45 – 54 () 55 – 64 () 65 og eldri
- Þjóðerni: () Íslenskt () erlent Hvaða land? _____
- Búseta /lögheimili á Íslandi: Sveitarfélag – póstnúmer _____
- Menntun: () Grunnskólapróf () grunnskóli og viðbót () framhaldsskólapróf () háskólapróf
- Fjölskyldutekju á mánuði: () Læгри en 250 þús. () 250 til 399 þús. () 400 – 549 þús () 550 þús. eða meira.

Ferðavenjur og viðhorf

- Hvers vegna valdir þú nú að fljúga? () spara tíma () spara kostnað () annað _____
- Hugleiddir þú aðra ferðamöguleika? () Já () nei
- Ef já, hvaða? () Einkabíl () rútu () ferju
- Hvert er aðalerindi þitt með þessari ferð? () Vinna/viðskipti () frí () heimsókn () verslun () ráðstefna/sýning () íþróttir () flug til útlanda () annað
- Hve oft ferðast þú til Reykjavíkur á ári að jafnaði? () einu sinni eða sjaldnar () 2-4 sinnum () 5-9 sinnum () 10-19 sinnum () 20-30 sinnum () vikulega () næstum daglega
- Hve oft flýgur þú til Reykjavíkur að jafnaði á ári? () einu sinni eða sjaldnar () 2-4 sinnum () 5-9 sinnum () 10-19 sinnum () 20-30 sinnum () vikulega () næstum daglega
- Á hvers vegum flýgur þú? () eigin vegum () sveitarfélags () ríkisins () fyrirtækis

14. Hve lengi ætlar þú að dvelja á höfuðborgarsvæðinu? () einn dag () 2-3 daga
() 4-6 daga () vikutíma () 2 - 3 vikur () mánuð eða lengur
15. Munt þú leigja þér bíl þegar þú kemur til Reykjavíkur? () Nei () Já
16. Ef þú tekur aksturstíma (tímakaup) og bensínkostnað inn í samanburð á kostnaði við að fljúga eða aka til Reykjavíkur. Hvort er þá dýrara að þínu mati? () aka () fljúga
17. Hve langan tíma mun þessi ferð taka þ.e. frá heimili þínu að ákvörðunarstað í Reykjavík (klukkustundir og mínútur)?_____
18. Hversu mikilvæga telur þú flugþjónustu fyrir byggðarlagið sem þú ert að fjúga frá? () mjög mikilvæg () nokkuð mikilvæg () hvorki né () ekki mjög mikilvæg () alls ekki mikilvæg
19. Ef flugstarfsemi í Vatnsmýri yrði flutt til Keflavíkur hvaða áhrif hefði það á flugvenjur þínar innanlands? () flýgi minna () flýgi svipað () flýgi oftar
20. Eru einhverjar ábendingar sem þú vilt koma á framfæri við samgönguyfirvöld varðandi innanlandsflug á Íslandi?

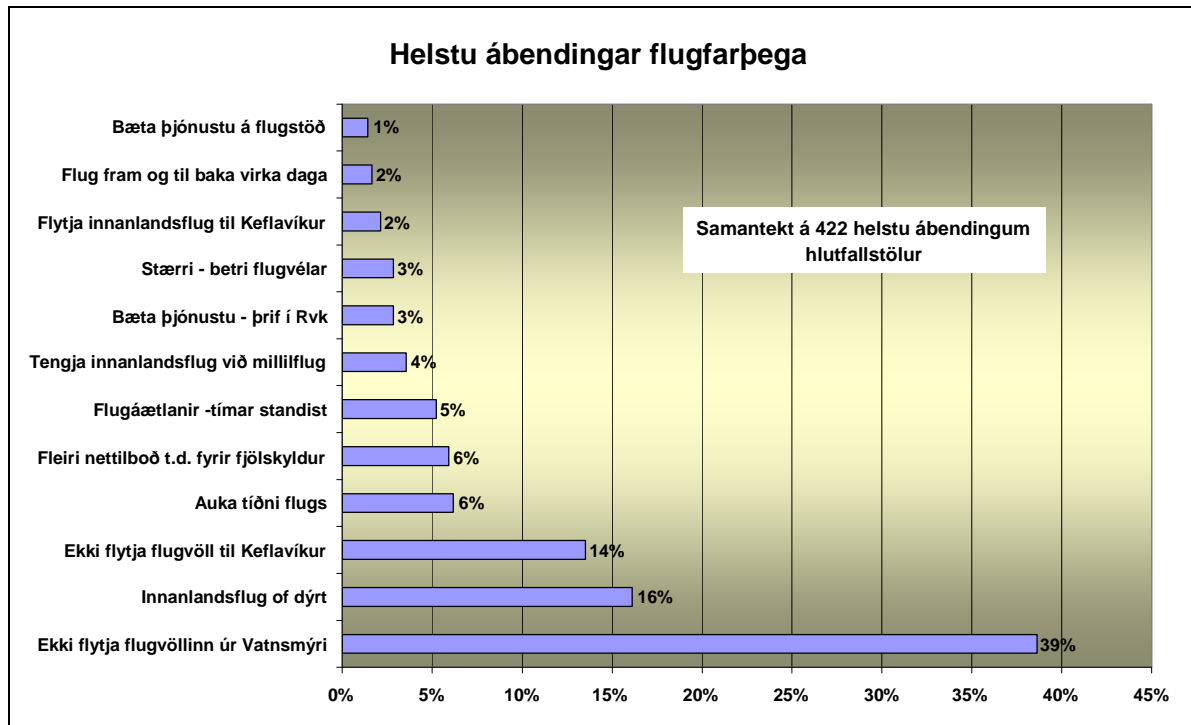
21. *Aðeins flugfarþegar frá Akureyri:* Komst þú með flugi til Akureyrar í dag? () nei () já. Ef já, hvaðan var flogið?_____
22. Hefur þú svarað þessum spurningalista áður? () nei () já. Ef já, hve oft?_____
23. Hvar er aðalerindi þitt á höfuðborgarsvæðinu? () Reykjavík, vestan Kringlumýrarbrautar () Reykjavík, milli Kringlumýrarbrautar og Reykjanesbrautar, () Reykjavík og Mosfellsbær austan Reykjanesbrautar () Kópavogi til Hafnarfjarðar () Utan höfuðborgarsvæðis.

Kærar þakkir fyrir þátttökuna

Viðauki II - Svör við opnum spurningum

Í könnuninni var flugfarþegum boðið að koma með ábendingar til samgönguyfirvalda varðandi innanlandsflug á Íslandi (spurning 20). Hér eru meginatriðin í þeim skriflegu ábendingum sem fram komu dregin saman. Oft er svipuð hugsun orðuð með mismunandi hætti og var reynt að samræma meginatriðin í eftirfarandi flokka. Það var ekki alltaf auðvelt því að margir tvinnuðu saman fleiri en eitt atriði eins og það að flytja ekki miðstöð innanlandsflugs úr Vatnsmýri og að innanlandsflugið færi ekki til Keflavíkur.

Eins og fram kemur hér að neðan komu langflestir með þá ábendingu að ekki ætti að flytja miðstöð innanlandsflugs úr Vatnsmýri eða frá Reykjavík (39% ábendinga). Margir tóku fram að þeir vildu ekki að miðstöð innanlandsflug væri færð til Keflavíkur. Höfðu sumir svarendur stór orð um þetta m.a. að þá legðist innanlandsflug af, þeir myndu hætta að fljúga og að Reykjavík hefði hlutverki að gegna sem höfuðborg og að vera miðstöð samgangna í landinu. Stjórnvísla landsins, æðstu menntastofnanir og Landspítali þyrftu að vera aðgengileg öllum landsmönnum.



Mynd 30

Ekki eru þó alveg allir á þessu máli því að 2% telja að flytja eigi miðstöð innanlandsflugs til Keflavíkur og 4% vilja sjá betri tengsl milli innanlands- og millilandaflugs og vilja sjá bættar samgöngur milli höfuðborgarsvæðis og Keflavíkurflugvallar.

Næst algengasta svið ábendinga er kostnaðurinn við flug, því að flugfarþegum finnst innanlandsflugið of dýrt og að flugfélögin ættu að vera duglegri við að bjóða afsláttartilboð t.d. á netinu fyrir fjölskyldur og þá sem fljúga mjög oft.

Þeir sem fljúga oft frá minni stöðum kvarta yfir því að ekki er flug fram og til baka sama dag. Þá er einnig algengt umkvörtunarefni frá minni flugstöðvunum að flugið sé ekki nógu stundvíst og fólk viti ekki með nægilega góðum fyrirvara ef flug er felld niður t.d. til eða frá Vestmannaeyjum.

Nokkrir vilja fá stærri og betri flugvélar og eins er óskað eftir betri þjónustu á minni flugstöðvunum. Á öllum flugstöðvum koma fram óskir um aukna tíðni á flugi. Nokkrir minnst á hve flugstöðin í Reykjavík er orðin gömul og úr sér gengin og hreinlæti sé ábótavant.

Helstu svör á einstökum flugstöðvum

Ábending	Akureyri	Bíldudalur	Egilsstaðir	Höfn	Ísafjörður	Sauðárkrókur	Vestmanna- eyjar	Gjögur	Samtals
Ekki flytja flugvöllinn úr Vatnsmýri	82	6	27	15	21	7	5		163
Ekki flytja flugvöll til Keflavíkur	28	2	9	8	5	3	2		57
Innanlandsflug of dýrt	21	5	12	4	3	9	8	6	68
Auka tíðni flugs	5	2	5	5	2	3	4		26
Fleiri nettilboð t.d. fyrir fjölskyldur	6	2	7	2	3	2	3		25
Flugáætlanir -tímar standist		3	2	4	2	4	7		22
Bæta þjónustu - þríf í Rvk	4	2	2		1	3			12
Bæta þjónustu á flugstöð	1	2	1					2	6
Flug fram og til baka virka daga		1		3		3			7
Tengja innanlandsflug við milliflug	5	1	3	1	1	1	3		15
Flytja innanlandsflug til Keflavíkur	2	2	2			1	2		9
Stærri - betri flugvélar		4		3		1	4		12
Samtals	154	32	70	45	38	37	38	8	422

Nokkrar sértækar ábendingar komu frá farþegum á einstökum flugstöðvum. Fimm flugfarþegar frá Akureyri vilja aftur fá flug til Húsavíkur og þrír vilja flug til Egilsstaða. Þrír vilja fá beint flug milli Akureyrar og Keflavíkurflugvallar. Þá vilja tveir að flugbrautirnar á Akureyrarflugvelli verði lengdar. Nokkrir minnst á mikilvægi sjúkraflugs milli Akureyrar og Reykjavíkur.

Á Egilsstaðaflugvelli var óskað eftir flugi til Akureyrar, betri stundvísi flugs og bættri þjónustu á flugstöð sem þeir töldu vera orðna allt of litla.

Þrír farþegar frá Sauðárkróki vilja sjá áætlunarflug til Siglufjarðar. Fram koma óskir um flug fram og til baka alla daga vikunnar til Sauðárkróks. Lækka þurfi flugfargjald ef það á að vera samkeppnisfært við einkabílinn.

Farþegar frá Vestmannaeyjum vilja fá tíðari flugferðir og að áætlanir standist betur. Þeir vilja gjarnan fá stærri vélar. Minnst var á að þótt mikill tímasparnaður fengist með flugi í stað þess að taka Herjólf væri verðmunurinn samt of mikill.

Nokkrir farþegar frá Ísafirði töldu að flytja þyrfti Landspítalann til Keflavíkur ef miðstöð innanlandsflugs færi þangað. Óskað var eftir því að flogið yrði til Þingeyrar öðru hverju.

(Nýlega var Þingeyrarflugvöllur opnaður aftur eftir endurbætur og mun hann verða varaflugvöllur fyrir Ísafjarðarflugvöll). Þá var óskað eftir öruggari flugvélum.

Farþegar frá Höfn vilja komast með flugi fram og til baka sama dag til höfuðborgarinnar allt árið um kring. Eins og Sauðkrækingar telja þeir sig vera á mörkum flugþjónustu og að verðið þurfi að lækka ef flug á að vera samkeppnisfært við einkabílinn.

Farþegar frá Bíldudal vildu fá betri þjónustu í flugstöð, kaffi og nýlegt lesefni. Þeir vildu sjá stærri vélar fljúga á Bíldudal og að stundvísi væri bætt.

Farþegar voru fáir frá Gjögri, en átta svarlistar bárust þaðan. Farþegum fannst flugið dýrt. Óskað var eftir því að flugvélar hefðu búr fyrir gæludýr. Þá var minnst á að bæta þyrfti veginn norður í Árneshrepp svo að hann væri einnig fær að vetrarlagi.

Nokkrar heimildir og fyrri kannanir

Félagsvínastofnun sá um skráningu og úrvinnslu svara í þessari könnun:
Félagsvínastofnun, maí 2006. *Könnun meðal farþega í innanlandsflugi 2006.*

Þær greinargerðir sem Land-ráð sf hefur tekið saman fyrir samgönguyfirvöld og eru hluti af rannsóknarverkefninu, *Áhrifasvið höfuðborgarsvæðisins og helstu þéttbýlisstaða*, eru eftirfarandi:

Sumarferðir: Könnun á ferðum til höfuðborgarsvæðisins í júní til ágúst 2004. Nóvember 2004.

Vetrarferðir: Könnun á ferðum til höfuðborgarsvæðisins í desember 2004 til febrúar 2005. Ágúst 2005.

Erlendir ferðamenn á Íslandi: Þróun á ferðavenjum og áhrif á samgöngukerfið. Júní 2006

(Í vinnslu er könnunin, *Ferðir frá 16 byggðasvæðum* til höfuðborgarsvæðisins desember 2005 – febrúar 2006. Áætluð verklok í nóvember 2006)

Mynd á forsíðu er úr skipulagsgreinargerð fyrir Akureyrarflugvöll.

Við undirbúning spurningalista var litið til þjónustukannana sem IMG Gallup hefur unnið fyrir Flugfélag Íslands á síðustu árum (gögn ekki til almennrar birtingar)

Hafnhildur H. Jóhannesdóttir og Sveinn V. Guðmundsson unnu árið 1985 viðhorfskönnun meðal innanlandsfarþega allra flugfélaga fyrir Flugmálastjórn. Mars 1986.

Stuðst var við tölfræðigögn af heimasíðu Flugmálastjórnar um fjölda farþega á þeim flugvöllum sem könnunin tók til.

Varðandi stefnumótun í samgöngumálum var stuðst við flugmálakafla í *Samgönguáætlun 2003 – 2014*, og vinnuskjalið *Samgönguáætlun 2007 – 2018*, á heimasíðu samgönguráðuneytis