



Vefrit samgönguráðuneytis
4. útgáfa janúar 2005



Flugsamgöngur á Vestur-Norðurlöndum

Nokkur óvissa hefur ríkt um framtíðarskipan samgangna á Vestur-Norðurlöndum, þ.e. samgangna milli Færeyja, Íslands og Grænlands. Sturla Bødvarsson samgönguráðherra hefur því, á formennskuári Íslands í Norrænu ráðherranefndinni, falið Rannsóknarstofnun Háskólans á Akureyri (RHA) að vinna viðamikla úttekt á stöðu flug- og skpasamgangna á svæðinu. Gert er ráð fyrir að stjórnmöld og fyrirtæki á Vestur-Norðurlöndum geti hagnýtt þessa úttekt við ákvarðanatöku um samgöngur á milli landanna og til þeirra frá öðrum svæðum.

Greint verður frá helstu niðurstöðum úttektarinnar á flugsamgöngum hér á eftir en næsta vefrit verður helgað niðurstöðum hennar um skipasamgöngur. Skýrsluna í heildsinni má nálgast á [vef RHA](#).

Tvær flugleiðir eru á milli Vestur-Norðurlanda, annars vegar á milli Færeyja og Íslands, og hins vegar milli Grænlands og Íslands. Athygli vekur að á síðustu 10 árum virðast engir farþegar hafa farið beint milli Færeyja og Grænlands.

Annað sem vekur athygli er að umfang farþegaflutninga til Íslands og Færeyja virðist vera nánast eins miðað við stærð landanna og fer vaxandi. Hins vegar eru farþegaflutningar til Grænlands miklu minni og hafa lítið breyst á undanförunum árum. Þannig fer bilið milli landanna breikkandi að þessu leyti.

Þróun og framtíðarhorfur flugsamgangna í Færeyjum

Flug til Færeyja hefur ávallt verið hluti af innanlandsflugi Flugleiða og síðar Flugfélags Íslands, en stöðugu áætlunarflugi hefur verið haldið uppi milli Íslands og Færeyja síðasta áratug, lengstum með tveimur ferðum á viku á veturna en þéttari ferðum á sumrin. Tiltölulega auðvelt og ódýrt er að fljúga milli Íslands og Færeyja þó að óskir hafi verið uppi um að fjölga ferðum yfir vetrartímann í þrjár, en slíkt myndi bæta mjög aðstæður til viðskiptaferða milli landanna.

Síðasta áratug hefur fjöldi farþega sem flýgur milli landanna farið vaxandi. Sé litið fram á veg þá er jafnframt mikilli aukningu flugfarþega spáð til Íslands á næstu 10 árum. Áætlanir Ferðamálaráðs og Flugleiða eru sambærilegar en þeirra spár gera ráð fyrir að á næstu 10 árum fjölgi erlendum ferðamönnum til Íslands um helming.

Árið 2013 náí fjöldi ferðamanna til Íslands 1,3 milljónum, þar af helmingur erlendir ferðamenn.

Svipaðri aukningu er spáð í Færeyjum, að því gefnu að efnahagslífið þar verði þokkalega stöðugt. Gangi spáin eftir þýðir það að fjöldi flugfarþega til eyjanna mun tvöfaldast á næstu 10-12 árum. Verði þróunin sú er líklegt að ferðum yrði fjölgað að vetri til, í a.m.k. þrjár ferðir á viku til Íslands. Ferðum til Bretlands og Noregs yrði að sama skapi fjölgað og jafnvel kæmu nýir áfangastaðir á meginlandi Evrópu til greina. Þess ber þó að geta að stutt flugbraut í Vágar gæti hindrað slíkan framgang. Nokkur umræða hefur verið um lengingu flugbrautarinnar, en einnig hefur verið rætt að gera nýjan flugvöll á öðrum stað þar sem flugbraut getur verið lengri vegna landfræðilegra aðstæðna. Slíkar framkvæmdir eru þó ekki taldar líklegar á allra næstu árum.



Bátar eru algengasta samgöngutækið á Grænlandi



Ísjakar á Eiríksfirði í lok júní 2004

Þróun og framtíðarhorfur flugsamgangna á Grænlandi

Frá árinu 1950 til dagsins í dag hefur verið flogið að sumarlagi frá Íslandi til Grænlands. Í dag er flogið til þriggja áfangastaða, Kulusuk og Nerlerit Inaat á austurstönd Grænlands og Narsarsuaq á suðurstönd landsins. Athygli vekur að ekkert flug hefur verið frá Íslandi til vesturstrandar Grænlands, þrátt fyrir að flestir Grænlandingar búi þar og þar sé höfuðstaðurinn Nuuk og stærstu bæir landsins.

Þrátt fyrir að rekja megi sögu flugsamgangna til Grænlands aftur til ársins 1950 hafa flugsamgöngur ekki alltaf gengið snurðulaust fyrir sig, ekki þarf að líta lengra en til ársins 2001 til að sjá dæmi um inngrip stjórnvalda til að viðhalda flugi milli landanna tveggja. Í byrjun árs 2001 samdi til dæmis grænlenzka heimastjórnin við Flugfélag Íslands um að fljúga til Kulusuk og Nerlerit Inaat frá Reykjavík allan ársins hring tvisvar í viku, gegn því að heimastjórnin niðurgreiddi fargjöldin. Annað hefur þó verið uppi á teningnum yfir sumartímenn en þá eykst bæði framboð og eftirspurn eftir Grænlandsferðum til mikilla muna.

Ferðir til Kulusuk voru til dæmis, þegar mest var, 14 ferðir á viku. Farþegarnir eru langflestir erlendir ferðamenn sem stansa stutt við, oftast daglangt.

Annað inngrip stjórnvalda varð þegar íslensk og grænlenzka stjórnvöld náðu samkomulagi, árið 2003, um að koma leiðinni milli Íslands og Narsarsuaq í gang að nýju yfir sumartímenn, en flug lagðist af á þessari leið á árunum 2001 og 2002 þar sem leiðin bar sig ekki. Gerðu stjórnvöld landanna tveggja með sér þriggja ára samning um fjárhagslegan stuðning við þetta flug til haustsins 2005. Sú stefna var tekin að greiða ekki niður miða heldur hafa miðaverð svipað og það þarf að vera til að leiðin geti borið sig sjálf. Markmiðið er að sætanyting fari það mikið upp á tímabilinu að flugi geti gengið án aðstoðar árið 2006.

Það sem helst hefur háð flugsamgöngum til og frá Grænlandi er hátt verðlag. Að miklu leyti má svo rekja hátt verðlag til þess litla frjálsræðis sem er í flugi til Grænlands, en allt flug á Grænlandi er háð leyfum. Grænlenzka heimastjórnin hefur verið íhaldsöm hvað aukið frjálsræði varðar og er nóg að líta til síðasta veturs til að sjá dæmi þar um. Katla Travel sótti þá um leyfi til að fljúga sumarið 2004 með farþega til Kangerlussuaq á vesturströnd Grænlands. Flugið var hugsað sem söluvara fyrir ferðamenn frá þýskum svæðum sem Katla Travel flutti til Íslands. Þeir gætu þá farið til Grænlands í sömu ferð og þeir kæmi til Íslands.

Hins vegar var hugmyndin að flugið væri opið í báðar áttir fyrir alla sem vildu kaupa miða, en hann hefði kostað um 50 þúsund íslenskra króna.

Skemmst er frá því að segja að grænlenzka heimastjórnin lagðist gegn leyfisveitingunni þar sem hún vildi ekki að fólk á Íslandi og á Grænlandi gæti nýtt sér þetta flug. Var það trú stjórnvalda að aukin samkeppni á þessari flugleið gæti orðið til þess að flug yfir vetrartímenn bæri sig ekki og flug einfaldlega legðist af til Grænlands stóran hluta ársins.

Kann þetta að virðast einkenni- legur hugsunarháttur, en ekki þarf að líta nema fáa áratugi aftur í tímann til að sjá svipaðan hugsunarhátt hjá Íslendingum. Í dag er sú hugsun fjarri öllum Íslendingum enda hefur samkeppni í flugi hér á landi efti flugstarfsemina jafnt og þétt til hagsbóta fyrir alla. Líklegt þykir að eftirspurn eftir flugi til og frá Grænlandi sé það mikil allan ársins hring að alltaf verði einhverjir tilbúnir að reka þar utanlandsflug.

Opið flug milli Keflavíkur og Kangerlussuaq sumarið 2004 hefði opnað ýmsa möguleika. Ferðamönnum á Íslandi hefði boðist nýr áfangastaður á Grænlandi og almenningi og atvinnulífi hefði boðist nýtt tækifæri til samskipta milli landanna.

Stærsti hluti Grænlandinga býr á vesturströndinni og samskipti Íslands og Grænlands aukast ekki nema þangað séu boðlegar samgöngur.

Af Vestur-norðurlöndunum þremur liggja stærstu tækifærin óneitanlega í því að fjölga farþegum til Grænlands en þar eru farþegar mun færri á íbúa en á hinum Vestur-Norðurlöndunum eða 1,4 sæti á íbúa. Til samanburðar er framboðið á Íslandi, 3,6 sæti á hvern íbúa og 2,8 sæti á íbúa í Færeyjum. Fjölgun farþega til Grænlands er hins vegar nokkuð háð því hvort umhverfi til flugs verður fært til nútímahorfs, en einna helst er að vænta aukins fjölda ferðamanna í gegnum Ísland og Kanada.

Hjá íslensku flugfélögunum gætir nokkurs áhuga á beinu flugi milli Reykjavíkur og Nuuk. Höfundar skýrslunnar greina aftur á móti tvær hindranir sem standa í vegi fyrir því að grundvöllur sé fyrir slíku flugi. Annars vegar er það þjónustugetan í Nuuk, en ferðaþjónustan á Grænlandi telur að þjónustugetan þar sé enn of lítil til að standa undir auknum fjölda ferðamanna. Hins vegar er það stutt flugbraut í Nuuk. Líklegt verður þó að teljast að umræddar hindranir standi ekki lengi í vegi fyrir þeim ómældu tækifærum sem liggja í ferðum til og frá Grænlandi.

Vafalaust mun þjónustugetan í Nuuk aukast fyrr en síðar og núþegar eru uppi áform um að lengja flugbrautina í Nuuk í 1800 metra.

Á Grænlandi er mikill áhugi á flugi til Kanada. Til skamms tíma var flogið milli Nuuk og Iqaluit í Kanada en þessu flugi var hætt árið 2000. Ferðamálayfirvöld í Grænlandi telja að næsta skref verði að koma aftur á flugi til Kanada, ekki er þó víst að grundvöllur sé fyrir slíku flugi. Íslendingar hafa að sama skapi haft áhuga á flugi til Kanada en markaðurinn er á mörkum þess að vera nægilega stór til að slíkt sé hagkvæmt. Eðlilega vaknar sú spurning hvort samvinna Íslendinga og Grænlandinga gæti verið heppileg til að koma á slíkri flugleið.

Höfundar skýrslunnar spá því að flugvöllurinn í Nuuk verði, innan 10 ára, lengdur upp í 1800 metra. Að sama skapi spá þeir auknu frjálsræði í flugi sem leiði til þess að verð á flugi til Grænlands lækki jafnt og þétt og fjöldi farþega tvöfaldist á næstu 10 árum. Með tilkomu breytts umhverfis hefjist áætlunarflug milli Reykjavíkur og Nuuk og reglubundið leiguflug milli Kanada og Grænlands, sem síðan þróist í áætlunarflug yfir allt árið.

Gangi spá höfunda skýrslunnar aftur á móti ekki eftir, hvað varðar aukið frjálsræði, lægra verð og lengri flugbrautir er næsta víst að aukning farþega til og frá Grænlandi verði hægt næstu 10 árin.

Það er ljóst að sérstaða þessa svæðis innan Norðurlandanna er mikil og því er þetta mál tekið upp á vettvangi Norrænu ráðherra-nefndarinnar. Það er von samgönguráðuneytisins að með þessari greiningu á stöðu flugsamgangna á Vestur-Norðurlöndum sé kominn grundvöllur til að hægt sé að ákveða hvert skuli haldið og hvort áframhaldandi samstarf landanna á sviði flugsamgangna sé álitlegur kostur. Enn vantar nokkuð uppá að þau viðskiptatækifæri sem virðast í sjónmáli á sviði flugsamgangna á þessu svæði geti orðið að veruleika. Hvað framtíðin ber í skauti sér er óráðin gáta.

**Vefrit samgönguráðuneytis.
4. tbl. - Janúar 2005.**

Ábm: Ragnhildur Hjaltadóttir
Umsjón: Ingilín Kristmannsdóttir
ingilin.kristmannsdottir@sam.stjr.is
Veffang samgönguráðuneytis:
www.samgonguraduneyti.is



Listaverk í miðbæ Quaqortoq