

Svar

samgönguráðherra við fyrirspurn Kjartans Ólafssonar um samgöngur til og frá Vestmannaeyjum.

1. *Hvað hefur verið gert í samgöngumálum Vestmannaeyinga árin 2000–2002 af samgönguráðuneytinu og stofnunum þess?*

Þessari spurningu verður ekki svarað nema að með sé hafður nokkur formáli. Hér á eftir verða nefndar ýmsar staðreyndir um samgöngumál Vestmannaeyja samhliða því að leitast verður við að svara fyrirspurninni sjálfri.

Innanlandsflug var gefið frjálst á Íslandi 1. júlí 1997. Þetta hafði mikil tímabundin áhrif, Íslandsflug hóf samkeppni við Flugfélag Íslands um nokkra hríð, hætti um tíma, en hóf síðan áætlunarflug til Eyja að nýju sl. haust eftir að Flugfélag Íslands lagði niður flug til Vestmannaeyja. Flugfélagið Jörvík hefur einnig að einhverju leyti verið með áætlunarflug á þessum tíma.

Flug frá Bakka jókst eftir því sem leið á tíunda áratuginn og farþegar um þann flugvöll eru nú þriðjungur flugfarþega til og frá Vestmannaeyjum. Í flugmálaáætlun fyrir árið 2001 fékkst fjármagn til þess að byggja upp nýja austur–vestur braut með nýju malarundirlagi. Framkvæmdin, sem tókst vel, var í umsjá Flugmálastjórnar en á sama tíma beitti samgönguráðuneytið sér fyrir því að brautin væri lögð bundnu slitlagi. Flug til Bakka er góð og sveigjanleg viðbót við samgöngur við Eyjar en þar er hængur á af því að augljóst ætti að vera öllum að uppgangur þessa kosts kemur beinlínis í veg fyrir áætlunarflug frá Reykjavík með stærri flugvélum en 19 manna. Rekstur 19 manna véla er og verður alltaf hlutfallslega kostnaðarsamari en stærri véla. Sést þetta greinilega þegar litið er á verðþróun, sbr. svar við 4. lið fyrirspurnarinnar. Auk þess má benda á að um tæplega tveggja tíma ferðalag er að ræða sé ætlunin að fara til Reykjavíkur og eru settar fram efasemdir um að um raunverulegan framtíðarkost sé að ræða í samgöngumálum Vestmannaeyja.

Nýr, stærri og hraðskreiðari Herjólfur var tekinn í notkun 1992. Tilkoma hans var til mikilla bóta og reynsla af skipinu verður að teljast góð fram að þessu.

Rætt var um jarðgöng til Vestmannaeyja á seinni hluta síðasta áratugar. Forkönnun Vega-gerðarinnar í janúar 2000 sýndi fram á að þessi hugmynd væri ekki raunhæf.

Ákveðið var árið 1999 að bjóða út rekstur Vestmannaeyjaferjunnar Herjólf en áður höfðu verið boðnar út ferjuleiðir í Djúpi og til Grímseyjar. Ferjuleið um Breiðafjörð var boðin út samhliða útboði á rekstri Herjólf. Var það í samræmi við útboðsstefnu ríkisstjórnarinnar. Jafnframt var þá löngu komið í ljós að þáverandi kerfi, þar sem ábyrgð á rekstri og greiðsla kostnaðar fóru ekki saman, var orðið úrelt og reyndar óviðunandi fyrir ríkissjóð. Útboðið var haldið og það fór að vonum því að verulegur sparnaður náðist sem hefur verið nýttur til hagsbóta fyrir Eyjamenn með fjölgun ferða. Útboð á rekstri Herjólf hefur í reynd verið forsenda fyrir bættri þjónustu og fjölgun ferða sem verða 570 árið 2003 í stað um 450 árið 2000. Aukningin er því 27%.

Samgönguráðherra skipaði vinnuhóp í sumar til þess að fjalla um samgöngur til Vestmannaeyja. Vinnuhópurinn skilaði nýlega áfangaskýrslu, þar sem m.a. er lagt til að ferðum

Herjólfss fjölgi og uppbyggingu Bakkaflugvallar verði hraðað, en hópurinn hefur haldið áfram vinnu sinni og fjallað um framtíðarmöguleika í samgöngum milli lands og Eyja en endanleg skýrsla kemur væntanlega fyrir áramót.

Kröfur landsmanna, og þar eru Vestmannaeyingar ekki undanskildir, um bættar samgöngur hafa stóraukist á þessu tímabili. Það sem þótti gott fyrir tíu árum þykir það ekki lengur. Samgöngubjónusta við Vestmannaeyjar verður að fylgja þróuninni annars staðar. Þrátt fyrir þetta verður að gera þá lágmarkskröfu að þeir sem tjá sig um þessi mál séu efnislegir í umfjöllun sinni og að staðlausum upphrópunum linni. Ráðuneytið hefur með margvíslegum hætti stuðlað að bættum samgöngum við Vestmannaeyjar eins og sést hér að framan. Aðstæður á Bakkaflugvelli hafa verið bættar og veruleg fjölgun ferða Herjólfss er staðreynd. Möguleikar á að styðja við flugsamgöngur eru takmarkaðir og Vestmannaeyingar geta glaðst yfir því að flug til þeirra er rekið án ríkisstyrkja. Því verður hins vegar ekki á móti mælt að enduruppbygging Reykjavíkurflugvallar og barátta samgönguyfirvalda fyrir tilvist hans hefur mikla þýðingu fyrir íbúa Vestmannaeyja. Vinnuhópur er að störfum sem hefur það hlutverk að líta til framtíðarinnar um þessar samgöngur. Á næstu árum verður sérstaklega fróðlegt að fylgjast með rannsóknum á Bakkafljórum sem er mjög áhugavert verkefni en allir verða hins vegar að gera sér það ljóst að það mun taka nokkur ár að ná fram niðurstöðu sem að byggjandi er á.

2. *Hversu margir farþegar fóru til og frá Vestmannaeyjum árin 1990–2001*

- a. *með flugi um Reykjavíkurflugvöll,*
 - b. *með flugi um Bakkaflugvöll,*
 - c. *með Herjólfss,*
- sundurliðað eftir árum?*

Heildarfjöldi flugfarþega til og frá Vestmannaeyjum hefur breyst frá árinu 1990 eins og sést í töflunni. Um er að ræða komur og brottfarir. Flugfarþegum hefur fækkað svo að tala má um hrun milli árána 1999 og 2001 og er þetta mun meiri fækkun en annars staðar á landinu.

Flug til og frá Vestmannaeyjum.

Ár	Fjöldi
1990	71.962
1995	75.536
1998	83.660
1999	89.013
2000	84.077
2001	57.112

Heildarfjöldi flugfarþega milli Vestmannaeyja og Bakka hefur breyst frá árinu 1990 eins og sést í eftirfarandi töflu. Tölurnar eru þó áætlaðar fyrir 1990 og 1995. Um er að ræða komur og brottfarir. Sérstök athygli er vakin á að flugfarþegar milli Bakka og Eyja eru taldir með í tölunum um heildarfjölda flugfarþega til Eyja og frá í töflunni hér að framan.

Vísbendingar eru um að heimamenn séu aðeins um þriðjungur farþega sem fara um Bakkaflugvöll. Gögnin sem standa að baki þessari fullyrðingu eru þó veik en sé þetta raunin er ljóst að hlutverk flugvallarins fyrir ferðamenskuna í Eyjum verður síst ofmetið.

Vestmannaeyjar – Bakkaflugvöllur.

Ár	Fjöldi
1990	4.000
1995	10.000
1998	16.888
1999	14.194
2000	17.361
2001	19.260

Flest bendir til þess að Herjólfur hafi tekið við þeirri farþegafækkun sem orðið hefur í fluginu.

Ferðir með Herjólf.

Ár	Farþegar	Ferðir	Farþegar um borð	Nýtingarhlutfall, %
1992	48.555	372	65	12
1993	52.006	372	70	13
1994	60.562	410	74	14
1995	65.227	410	80	15
1996	70.105	410	85	16
1997	80.361	430	93	18
1998	78.817	410	96	18
1999	78.518	410	96	18
2000	88.582	445	100	19
2001	102.325	455	112	21
2002*	102.325	510	100	19
2003*	102.325	570	90	17

* Áætlun

3. Hvert var sætaframboðið í þessum ferðum, sundurliðað á sama hátt?

Tekið skal fram að mjög erfitt er að meta sætaframboðið og verður því að taka tölum hér á eftir með fyrirvara.

Augljóst er að heildarsætaframboð til Vestmannaeyja hefur ekki minnkað eins og sumir hafa haldið heldur nokkurn veginn staðið í stað. Sú breyting hefur þó orðið að sætaframboð í flugi til Reykjavíkur hefur minnkað en sætaframboð með Herjólf hefur aukist. Sætanýting virðist þó eftir sem áður léleg.

Sætaframboð með flugi, Reykjavík – Vestmannaeyjar.

Ár	Sætaframboð	Sætanýting, %
1990	80.000	53
1995	79.000	46
2000	98.582	48
2002	39.854	*58

*Nýting fyrstu 10 mánuði ársins.

Sætaframboð ársins 2002 miðast við flug 19 sæta flugvéla en áður var flogið á 50 sæta flugvélum.

Upplýsingar um sætaframboð í flugi milli Vestmannaeyja og Bakka, sbr. töflu, eru ekki áreiðanlegar fyrr en árið 1998.

Vestmannaeyjar – Bakki.

Ár	Sætaframboð	Sætanýting, %
1998	22.718	74
1999	30.624	46
2000	30.584	56
2001	36.964	52

Sætaframboð með Herjólfur hefur verið eins og fram kemur í næstu töflu.

Herjólfur.

Ár	Sætaframboð
1992	389.856
1993	389.856
1994	429.680
1995	429.680
1996	429.680
1997	450.640
1998	429.680
1999	429.680
2000	466.360
2001	476.840
2002	534.480

4. Hver var kostnaður farþega við þá ferðamöguleika sem nefndir voru í 2. lið?

Í töflunni hér á eftir er miðað við verð hjá Íslandsflugi árið 2002 en annars við verð hjá Flugfélagi Íslands. Greinilegt er að veruleg verðhækkun hefur orðið á flugfargjaldinu, þ.e. um tæp 80%. Athyglisvert er að fækkun flugfarþega, sbr. svar við 2. lið fyrirspurnarinnar, er um 30% milli árunna 2000 og 2001. Fargjaldahækkun milli 2000 og 2001 er þó aðeins 17%. Mögulegt er að álykta sem svo að fækkun flugfarþega hafi einnig valdið aðrir þættir en hækkun fargjaldanna einna.

Flugfargjöld, Reykjavík – Vestmannaeyjar.

Ár	Meðalverð	
	Án skatts, önnur leið	Á verðlagi júní 2002
1990	1.990	3.047
1995	2.490	3.203
2000	3.258	3.646
2001	4.058	4.257
2002	5.418	5.418

Verðlag fargjalda um Bakkaflugvöll hefur haldist nokkuð stöðugt frá árinu 1998 eins og sést í töflunni.

Flugfargjöld, Vestmannaeyjar – Bakki.			
Ár	Verð, önnur leið	Á verðlagi júní 2002	
10. júlí til 10. ágúst 1995	1.200		1.544
Júlí og ágúst 1996	1.200		1.510
Júní til desember 1997	1.200		1.483
1998	1.500		1.823
1999	1.500		1.763
2000	1.700		1.902
2001	1.800		1.888

Ljóst er að verð fargjalda með Herjólfí hefur lítið breyst á tímabilinu þótt nokkrar sveiflur komi fram. Sé þetta rétt er sú fullyrðing röng sem heyrst hefur að fargjöld með Herjólfí hefðu haft úrslitapýðingu þegar flugfarþegum fækkaði sem mest milli 2000 og 2001.

Fargjald með Herjólfí.		
Ár	Verð, önnur leið	Á verðlagi júní 2002
1994	1.300	1.701
1995	1.500	1.930
1996	1.500	1.887
1997	1.500	1.854
1998	1.500	1.823
1999	1.500	1.763
2000	1.500	1.679
2001	1.500	1.573
2002	1.700	1.700

5. Hver var þróun fraktflutninga og bílaflutninga með Herjólfí árin 1990–2001?

Ár	Einkabifreiðar	Flutningabílar og atvinnutæki
1992	12.589	
1993	14.441	
1994	16.736	
1995	18.779	
1996	21.103	
1997	19.549	2.962
1998	20.691	2.936
1999	21.556	2.674
2000	23.481	2.731
2001	25.587	2.711
janúar–júlí 2002	15.406	1.693

6. Hefur verið kannaður möguleiki á rekstri tvíbytnu og loftþúðaskips til og frá Vestmannaeyjum?

Vinnuhópur, sbr. svar við 7. lið, hefur lokið úttekt sinni á svifnökkvum og kom slíkt farartæki ekki til greina, sbr. niðurstöður þeirrar skýrslu.

Unnið er að gerð skýrslu um háhraðaferjur á vegum vinnuhópsins en niðurstöður liggja ekki fyrir.

7. Hvenær mun nefnd sem ráðherra skipaði árið 2001 um samgöngumál Vestmannaeyinga skila endanlegri skýrslu?

Þessi vinnuhópur var reyndar skipaður 3. maí 2002 en reiknað er með því að lokaskýrsla hans komi út fyrir áramót.