

Landet med langt til naboerne

Af Pia Christensen Bang, Air Greenland

24. april 2014

Der er tusindvis af biler i Grønland. Der er busser, cykler, ATV'er og nogle få knallerter. Alligevel er du nødt til at flyve eller sejle hvis du skal til nabobyen – der er ingen veje mellem byerne og heller ingen jernbaner.

I myldretiden holder bilerne i lange køer der snegler sig forbi boligblokkene i den grønlandske hovedstad Nuuk. Der er tæt trafik, og på tankstationerne og bilværkstederne har de ansatte nok at lave. Men bilerne bliver ikke brugt til lange søndagsture med familien "ud i det blå", for du kan kun køre internt i de enkelte byer og bygder og ikke imellem dem. I Nuuk er der fx kun omkring 100 km asfalteret vej alt i alt, og i en række mindre byer og i bygderne er der kun få grusveje mellem husene. Nogle få steder i Sydgrønland er der dog grusveje eller hjulspor mellem nogle bygder og/eller fåreholdersteder.

Landet er som bekendt enormt langstrakt med kun få bosættelser. Der er 2.670 km fra nord til syd og 1.050 km fra østligste til vestligste punkt. Der bor kun godt 56.000 mennesker hvilket svarer nogenlunde til Koldings befolkning spredt ud over et område på størrelse med hele Vesteuropa. Afstandene er for store, terrænet med stejle fjelde for uvejsomt og klimaet for barskt med masser af sne og is en stor del af året til, at det på nogen måde vil være både praktisk og økonomisk muligt at forbinde byerne med veje mellem hinanden. Derfor har man traditionelt kun kunnet komme rundt ved at sejle, og det er da også derfor, at alle grønlandske byer ligger ved kysten. Længere inde i landet er det hele dækket af den enorme indlandsis-kappe, og transporten mellem de forskellige bosteder er foregået med kajak og konebåd i gamle dage og i nutiden med private joller og større motorbåde. Derudover er der et enkelt passagerskib med plads til 250 personer, som hver sommer og så længe isen tillader det, sejler i fast rutefart mellem nord og syd, ligesom der i de forskellige regioner er mindre passagerskibe der forbinder byer og bygder.



Der er mange slags biler i Nuuk. (Foto: M. Schiermacher).

Udover sejladsen kan man flyve til de fleste steder – enten med fastvingede fly eller helikoptere. Der findes kun to civile lufthavne i landet, der har lange nok landingsbaner til at man kan operere med større passager-jetfly. Det er Narsarsuaq i Sydgrønland og Kangerlussuaq (også kaldet Søndre Strømfjord) midt i landet. De er begge anlagt af det amerikanske forsvar under 2. Verdenskrig og siden overdraget til Grønland.

I 1965 blev der anlagt heliporte i alle byer, og flyvningerne foregik med helikoptere af typen Sikorsky, S-61. Dengang blev der fløjet cirka 15.000 passagerer årligt. I dag har det nationale flyselskab, Air Greenland, omkring 400.000 passagerer om året.

Op gennem 1970'erne voksede behovet for både fragt- og passagertransport, og efterhånden blev der bygget deciderede landingsbaner i mange byer, begyndende med Nuuk i 1979.

I dag er det primært Kangerlussuaq, der bliver brugt som den centrale atlantlufthavn med mellem 4 og 7 ugentlige forbindelser til København, afhængig af sæsonen. Fra Kangerlussuaq flyver man så med de mindre propelfly, som regel de 37-personers DASH-8, ud til byerne på kysten. I alt findes der 13 lufthavne hvor fastvingede fly kan lette og lande. Derudover findes der cirka 45 landingspladser til helikoptere i bygder og mindre byer.

Langt den overvejende del af flyvningerne til, fra og i Grønland foretages af selskabet Air Greenland (tidligere Grønlandsfly) der ejes af Grønlands Selvstyre, den danske stat og SAS i fællesskab. De fleste af ruterne med de fastvingede fly opereres på helt kommercielle vilkår der populært sagt betyder at det skal kunne betale sig for selskabet at flyve. Priser og fartplan bliver tilpasset efterspørgslen. Der er dog også en række områder med mindre byer og bygder, som aldrig vil kunne blive kommercielt rentable, og her har Grønlands Selvstyre valgt at betale flyselskabet et årligt beløb via servicekontrakter for at disse steder bliver serviceret med helikoptere, så billetpriserne holdes nede.

Det arktiske klima og den spredte infrastruktur giver helt naturligt nogle udfordringer for flytransport i Grønland. Det er dyrt at holde gang i de mange lufthavne der drives af selskabet Mittarfeqarfiit/Grønlands Lufthavne, og det betyder blandt andet, at lufthavns- og passagerafgifterne er blandt de højeste i verden, hvilket også afspejler sig i de samlede billetpriser for kunderne.



En vej i Nuuk. (Foto: M. Schiermacher).