



Jess Svane, medlem af Inatsisartut, Siumut
Her

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 128 vedrørende subsidier og billetpriser.

Kære Jess Svane

I henhold til § 37 stk. 1 i forretningsordenen for Inatsisartut har du fremsat nedennævnte spørgsmål. Spørgsmålene er gengivet og besvares enkeltvis i nedenstående.

Spørgsmål 1:

Når man ser de tildelte subsidier, omregnet i procent i og omkring de lokaliteter, som bliver serviceret på det trafikale område, og hvis man udtog et par eksempler og fjernede støtten, så ville billetprisen på ingen måde kunne betales af almindelige mennesker. Med disse gældende forhold i mente, har man da, med tanke på både passagerer og trafikselskaber, nogle tanker omkring en ordning, der bedre kan betale sig for alle parter?

Svar:

De nuværende servicekontrakter blev til med det formål at skabe koordination mellem de trafikale forhold, som grundet vores lands unikke demografiske og geografiske forhold udgør en væsentlig udfordring. Det ligger Naalakkersuisut på sinde at udvikle infrastrukturen, så den samlet set understøtter trafikmønstret bedst muligt, og så den indrettes så priseffektivt som muligt. Med beslutningerne på efterårssamlingen i 2015 – helt konkret vedtagelsen af punkt 18 og 167, har Inatsisartut lagt en langsigtet og ambitiøs plan, som netop har til formål at effektivisere og tilpasse trafikmønstret til folkets behov. Jeg er sikker på, at dette vil effektivisere trafiksystemet, og i mange tilfælde reducere antallet af omskiftninger på ruterne, og have en målsætning at effektivisere og billiggøre trafikken generelt.

Når det så er sagt, arbejder Naalakkersuisut aktuelt på at forhandle nye servicekontrakter om passagerer, post og fragt, og forhåbningen er, at dette vil resultere i forbedringer for passagererne i særdeleshed og samtidig give trafikselskaberne hensigtsmæssige vilkår, og dermed give dem et godt udgangspunkt for at løse opgaven til glæde for samfundet generelt og passagerne i særdeleshed. Det ændrer imidlertid ikke ved, at den økonomiske ramme er begrænset, og at opgaven er særdeles kompliceret. Såvel billetpriserne som tilskuddet fra landskassen vil forventeligt dog fortsat afspejle lange distancer, uforudsigelige vejrforhold og begrænsede trafikmængder.

Samlet er der igangsat en række initiativer, som alle har betydning for hvad den enkelte passager fremadrettet vil skulle betale for en flybillet i Grønland.

Spørgsmål 2:

Som et enkelt eksempel herpå, kan vi tage Diskobugtområdet, hvor der er indgået ser-vicekontrakter, hvor landskassen yder subsidier på omkring 70 % af

Brevdato: 09-06-2016
Sags nr.2016 - 8543

Formateret: Engelsk (USA)

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
Fax: (+299) 32 52 86
E-mail: isan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

omkostningerne. Hvis man som et konkret eksempel vil afsted til efteråret; for eksempel den 30. november fra Aasiaat til Qasigiannuguit, så vil flyvetiden være ca. 20 minutter lang og koste 2404,- kr.

Kan Naalakkersuisut dokumentere eller bevise, at en billet uden subsidier vil koste ca. 8.000 kr.?

Svar:

Indledningsvis skal jeg oplyse, at det beskrevne eksempel, som spørgsmålet tager udgangspunkt i, ikke er entydigt retvisende for en almindelig flyvning fra Aasiaat til Qasigiannuguit. Den direkte forbindelse koster som ruteflyvning 1536 kr. Dertil kommer passager afgift på 150 kr. hvilket i alt bliver til en billetpris på 1686 kr. Forbindelsen som spørgsmålet referer til, som koster 2404 kr. er en alternativ rute, hvor der først flyves med et rutefly onsdag – og dagen efter med helikopter. Derfor bliver prisen en anden. Hvis man læser detaljerne i booking systemet vil det fremgå at den valgte rute flyves fra Aasiaat til Ilulissat d. 30. november, hvor man efter overnatning i Ilulissat flyver til Qasigiannuguit d. 1. december. Den rute som er beskrevet i spørgsmålet strækker sig således over to dage, med både fly og helikopter og varer 22 timer og 50 minutter.

Betalingen for en direkte rute på 20 minutters flyvetid er således 1536 kr. og ikke 2404 som skrevet i spørgsmålet.

I forbindelse med beflyvningen i Grønland opretholdes der et serviceniveau, som har en række omkostninger. De igangværende forhandlinger om servicekontrakterne tilsigter, at der skabes sammenhæng i trafikstrukturen og gennemsigtighed i prisstrukturen.

De konkrete tal, som efterspørges, betragtes af Air Greenland som forretningsfølsomme oplysninger, hvorfor det ikke er muligt at fremlægge disse

Spørgsmål 3:

Hvis det kan forstås, at billetprisen vil komme op på det prisniveau, hvilke initiativer vil Naalakkersuisut da gøre for at finde den kostægtepris?

Svar:

Naalakkersuisut lægger stor vægt på at der er gennemsigtighed i prisstrukturen, og de igangværende servicekontraktforhandlinger er et skridt i retningen på at klarlægge dette spørgsmål. Konkret ønsker Naalakkersuisut, at der med de kommende servicekontrakter sker en hensigtsmæssig afrapportering samt at det bliver klarere for den enkelte rejsende, hvordan prisen på billetten er sammensat, og hvorfor prisen er, som den er.

Jeg håber, at ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Knud Kristiansen