



Medlem af Inatsisartut Jess Svane, Siumut

- 2 MAR. 2016

NAMMINERSORLUTIK OQARTUSSAT
GRØNLANDS SELVSTYRE
INATSISARTUT ALLATTOQARFIAT
BUREAU FOR INATSISARTUT
BOX 1060 - 3900 NUUK

**Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2016-041 vedr. servicekontrakter for
passagertransport**

Brevdato: 25-02-2016
Sags nr. 2016 - 2348
Dok. nr. 8302891

Kære Jess Svane

Tak for de fremsendte spørgsmål vedr. servicekontrakter for passagertransport, som du har fremsendt i medfør af § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut.

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

Herunder er spørgsmålene besvaret:

I forbindelse med trafikbeflyvning med helikopter, er servicekontrakten netop forlænget med et år, hvorefter en ny trafikplanløsning er indgået; i denne forbindelse ønskes oplyst om, hvor store prisændringer der er sket?

Svar: I forhold til forlængelsen af servicekontrakterne, er der sket ændring af priserne. Der er sket prisstigninger på 8 % på billetpriserne + 1,5 % indeksregulering. Derudover er der også sket prisstigninger på servicekontraktbidragene til de enkelte trafikopgaver fra Selvstyret.

- 1. Er der i forbindelse med den indgåede servicekontrakt omkring passagertransporten foretaget en udjævning af billetpriserne?**

Svar: I forhold til forlængelsen af servicekontrakterne, er der tale om en forlængelse uden justering/udjævning. Der arbejdes, gennem den igangværende udbudsproces, på at skabe en mere gennemsigtig prisstruktur i forhold til kommende servicekontrakter.

- 2. De priser der er gældende for den fly-og helikopterbaserede passagertransport - hvor stor en del af denne billetpris, er da i henhold til servicekontrakterne subsidieret fra Landskassen?**

Svar: Hvis der anlægges en overordnet betragtning på alle servicekontraktområderne i landet, så betaler den rejsende i gennemsnit ca. en 1/3 af billetprisen og det offentlige 2/3 af billetprisen. Den samlede pris er den såkaldt kostægte pris.

Det er dog vigtigt at påpege at der er stor variation i tilskudsgraderne mellem servicekontraktdistrikterne, jævnfør den nedenstående figur, der viser en oversigt over Air Greenlands tidligere afgivne tilbud af 3/7 2014 på servicekontraktopgaver for 2015. Af figuren fremgår samlet omsætningen (fra passagerer og anden omsætning), det afrapporterede antal passagerer, tilskuddet pr. trafikopgave og endelig den beregnede tilskudsgrad i procent.

Trafikopgave	Samlet omsætning (kr.)	Passagerer (antal på strækninger)	Tilskud fra det offentlige (kr.)	Tilskudsgrad (i procent)
Qaanaaq distrikt	1.928.000	934	12.223.778	86 %
Upernavik distrikt	4.889.000	4.455	11.865.778	71 %
Uummannaq distrikt	5.621.000	9.467	17.475.778	76 %
Disko distrikt	6.590.000	6.312	15.027.778	70 %
Sydgønland	23.334.000	30.135	32.317.778	58 %
Ammassalik distrikt	9.341.000	11.846	7.887.778	46 %
Ittoqqoormiit	2.012.000	1.459	7.173.778	78 %
Nordgønland og Østgønland (fastvinget)	9.977.000	2.666	15.375.820	61 %
Passager irregularitet forsikring			3.095.778	
I alt	63.692.000	67.274	122.444.044	66 %

For eksempel er tilskudsgraden i Qaanaaq distrikt 86 % mens den kun er 46 % i Ammassalik distrikt.

Inden for de enkelte distrikter er der desuden stor forskel mellem de enkelte ruter. Air Greenland er blevet forespurgt om oplysninger til besvarelse af spørgsmålet, med henblik på at vise konkrete eksempler på disse forskelle. Det er dog ikke lykkedes at få udleveret disse tal, der af Air Greenland betragtes som forretningsfølsomme oplysninger.

3. Er man helt klar over i hvor høj grad, der mangler koordination af de trafikale forhold ud fra den betragtning, at de forskellige indgåede trafikale servicekontrakter alle er subsidieret fra landskassen?

Svar: De nuværende servicekontrakter blev i sin tid indgået med det sigte at skabe koordination mellem de trafikale forhold. Naalakkersuisut er dog opmærksom på at der er rum for forbedringer. Naalakkersuisut vil derfor i bestræbelserne for at få nye og forbedrede trafikale løsninger - gennem det kommende udbud - lægge stor vægt på, at operatørerne sikrer koordination mellem de trafikale løsninger. Der vil dog - også i fremtiden - forventeligt skulle tages forbehold for komplicerede operationer, vejforhold etc.

Jeg håber, at ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Knud Kristiansen