



Medlem af Inatsisartut Jens NapātōK', Naleraq  
inatsisartut@inatsisartut.gl

## Besvarelse af § 37 spørgsmål 2026-046 om Forsinkelser og utilstrækkelig drift i helikoptertrafikken omkring Diskobugten

Dato: 31-03-2026  
Sagsnr.: 2026 - 5193  
ID. nr.: 80542228

Kære Jens NapātōK'

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om forsinkelser og utilstrækkelig drift i helikoptertrafikken omkring Diskobugten. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor, efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf.: (+299) 34 50 00  
E-mail: box909@nanoq.gl  
www.naalakkersuisut.gl

### Spørgsmål til Naalakkersuisut

**1. Naalakkersuisut bedes redegøre for konkrete data og årsager til de fortsatte forsinkelser, aflysninger og tekniske udfordringer i helikoptertrafikken i Diskobugten, Nordgrønland og Qeqertarsuup Tunua siden implementeringen af de nye helikoptere, herunder:**

**Hvor mange tekniske fejl og vedligeholdelsessager har de nye helikoptere haft årligt siden de blev taget i brug?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt for Air Greenland, og deres svar er gengivet herunder:

*" Diskobugten og Qeqertarsuup Tunua indgår i region Nordgrønland, dvs. de angivne tal for Diskobugten indgår i det samlede statistik for Nordgrønland.*

*Regularitet er opgjort som realiserede flyvninger, planlagt 24 timer før afgang.*

*Regularitetstal for helikoptertrafik i servicekontrakter i 2025:*

- *Servicekontrakter samlet: 48,30 %*
- *Hvoraf servicekontrakt Nordgrønland: 46,17 %*
- *Hvoraf servicekontrakt Diskobugt: 47,47 %*

*Af realiserede flyvninger, har der været følgende gennemsnitlig belægningsgrad (antal solgte sæder af samlede antal udbudte sæder):*

- *Servicekontrakt Nordgrønland: 54 %*
- *Hvoraf servicekontrakt Diskobugt: 54 %*

*Årsager angivet i procent af total antal afgang aflyst under 24 timer til planlagt afgang i 2025:*

- *Servicekontrakt Nordgrønland:*
  - *Vejrrelateret: 36,4 %*
  - *Ingen bookinger (konsolidering): 21,8 %*

- Tekniske årsager: 13,1 %
- Patientevakuering: 11,2 %
- Operative årsager: 4 %
- Mangel på besætning: 3 %
- Lufthavnsrelateret: 2,3 %
- Lys under minima: 2 %
- Hvoraf servicekontrakt Diskobugt:
  - Vejrrelateret: 32 %
  - Patientevakuering: 23,9 %
  - Ingen bookinger (konsolideringer): 12,7 %
  - Tekniske årsager: 11,1 %
  - Lufthavnsrelateret: 4,9 %
  - Operative årsager: 2,8 %
  - Lys under minima: 1,5 %

**b. Hvor mange af disse har resulteret i aflysninger eller forsinkelser for passagerer?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt for Air Greenland og deres svar er gengivet herunder:

*"Antal aflysninger som følge af tekniske årsager og vedligehold i 2025:*

- *Servicekontrakt Nordgrønland: 788 aflyste flyvninger.  
Der var 6854 planlagte flyvninger samt 922 indsatte ekstra flyvninger.*

*Hvoraf servicekontrakt Diskobugt: 188 aflyste flyvninger.*

*Der var 1783 planlagte flyvninger samt 235 ekstra indsatte flyvninger."*

**Spørgsmål 2 Hvor mange gange årligt har Air Greenland været nødt til at indsætte reservehelikoptere (AS350, H155 eller andre) for at dække driften?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt Air Greenland og deres svar er gengivet herunder:

*"Der indsat én AS350 helikopter i Diskobugten som supplement til H155-maskine baseret i Ilulissat fra 1. november til 8. marts 2026.*

*Denne er suppleret af en ekstra AS350 fra 30. januar 2026 til 15. februar 2026.*

*I perioden fra 2. februar til 14. marts 2026 har H155 helikopteren fra Uummannaq være delt mellem Diskobugten og Uummannaq.*

*Det er tilsammen i 3 sammenhængende perioder, at der har været indsat supplerende kapacitet. "*

**a. b) Hvor mange ekstra opsatte fly/helikoptere er anvendt for at hente strandede passagerer tilbage til deres hjemsteder?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt for Air Greenland og deres svar er citeret herunder:

*"Der er planlagt i alt 854 starter i servicekontrakt Upernavik, Uuummannaq, Disko fra uge 1- uge 10 i 2026. Der er i samme periode gennemført 847 starter. Det er 7 færre end planlagt – svarende til en leverance på 99.2 % på tværs af de tre områder. Heraf er 465 starter indsat indsat som nye flyvninger, det er dog ikke ensbetydende med at de er sat op for at hente standede passager hjem."*

**Spørgsmål 3 Hvad er regularitets- og punktlighedstallene for helikoptertrafikken (procentdel afgang gennemført til tiden vs. Aflyst/forsinket) i perioden 2025-2026 (f.eks. kvartalsvist)**

Svar: se svar til spørgsmål 1.

**a. Hvilke målbare forbedringer har Naalakkersuisut og Air Greenland opnået i forhold til de oprindelige forventninger til helikopter-driftsregularitet?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt for Air Greenland og deres svar er citeret herunder:

*"Det helt store mål med de nuværende servicekontrakter, var at udskifte de aldrende B212 helikoptere, som havde en gennemsnitsalder på omkring 45 år. B212 maskinerne var stabile og driftssikre, men blev grundet deres teknologi løbende underlagt flere og flere restriktioner, samtidig med at reservedele blev vanskeligere at skaffe. Udfordringen med at skifte B212 ud var rent økonomisk. Dels var B212 maskinerne afskrevet og dels er moderne helikoptere generelt væsentligt dyrere at både anskaffe og operere end ældre maskiner.*

*Derfor var det glædeligt at det lykkedes at skifte til H155, som er en langt mere moderne maskine end B212. Det blev dog allerede dengang nævnt at man ikke skulle forvente markante forbedringer i regularitet og punktlighed. De regler der gælder for VFR helikopterflyvning er uændrede og har samme effekt på regulariteten uanset hvilken type, der flyves med, bortset fra at H155 er mindre begrænset i mørke. Klimaforandringerne betyder derfor, at det bliver vanskeligere og vanskeligere at operere VFR med helikoptere i Grønland. Hertil kommer at der ved overgangen fra B212 til H155 blev reduceret i det totale antal maskiner, igen grundet økonomi. I servicekontrakten var der økonomisk ramme til anskaffelse af 6 stk. H155. Air Greenland har på eget initiativ investeret i én ekstra H155 for at sikre lidt robusthed, da særligt Covid situationen gjorde det umuligt at operere kun med 6 maskiner.*

*For at svare på spørgsmålet, så har man opnået at udskifte B212 til en maskine der lever op til tidens krav og lovgivning indenfor en meget snæver økonomisk ramme. Derudover flyver H155 hurtigere og med mere nyttelast."*

**Spørgsmål 4 Hvilke primære faktorer vurderer Naalakkersuisut bidrager til disse udfordringer – fx tekniske designbegrænsninger, Arktiske forhold, reservedelslogistik, bemanning, vejrforhold mv.?**

Svar: se svar til spørgsmål 3a.

**a. Hvilke konkrete ændringer i aftaler, udbud, teknisk support eller kontrakter er igangsat for at reducere antallet af forsinkelser/aflysninger?**

Svar: Spørgsmålet er forelagt for Air Greenland og deres svar citeres herunder:

*"Air Greenland har arbejdet intenst med Airbus Helicopters for at sikre adgang til reservedele og prioritet ved nedbrud. Det er lykkedes at sikre en meget god aftale med Airbus, som prioriterer Air Greenlands maskiner.*

*Der er ligeledes udarbejdet katalog over forbedringsmuligheder indenfor servicekontrakterne, herunder for Nordgrønland, hvor der er skelnet mellem forbedringstiltage indenfor den eksisterende økonomiske ramme og tiltag som er udenfor den eksisterende ramme og som vil kræve tillægs aftale.*

*Indenfor den eksisterende servicekontrakt i Nordgrønland er der foretaget indsættelse af ledig back up EC5-maskine i Ilulissat i mørkeperioden samt ASA350 som supplement i mørkeperioden."*

**Spørgsmål 5 Hvilke konsekvenser mener Naalakkersuisut, dette har haft for sundhedstransporter, skole- og erhvervsrejser, familiesammenføringer og retssikkerhed i yderdistrikter?**

Svar: Dit spørgsmål er forelagt for Air Greenland og deres svar citeres herunder:

*"Alle medicinske flyvninger har været gennemført i 2025 over hele landet. Resterende passagerer segmenteres ikke på skole, erhverv, familie og retssikkerhed."*

**a. Hvordan sikrer Naalakkersuisut, at der er klare kompenserende mekanismer (kommunikation, alternativ transport, økonomisk kompensation) for berørte borgere?**

Svar: Naalakkersuisut fastlægger de overordnede rammer for passagerernes rettigheder gennem servicekontrakterne. På det kommercielle område er det derimod operatørerne, som i henhold til gældende luftfartsretlige regler og egne transportbetingelser fastsætter vilkårene for kompenserende tiltag ved forsinkelser og aflysninger.

Kommercielle lufttransportruter:

På det kommercielle rutenet reguleres passagerernes rettigheder af operatørernes transportbetingelser samt gældende luftfartsretlige regler. For visse internationale flyvninger kan der herudover gælde internationale eller europæiske regler, afhængigt af ruten og operatøren. Naalakkersuisut fastsætter ikke disse vilkår, men forventer, at operatørerne efterlever gældende regler og egne transportbetingelser.

Servicekontraktruter:

På servicekontraktruter er operatørens forpligtelser fastlagt i kontrakten. Operatøren er ansvarlig for håndteringen af passagerer ved forsinkelser og aflysninger i overensstemmelse med kontraktens bestemmelser.

På begge områder er det operatørens ansvar at vurdere og iværksætte relevante tiltag, herunder ombooking eller indsættelse af alternativ transport, inden for de gældende rammer.

**Spørgsmål 6 hvordan vurderer Naalakkersuisut, at helikoptertrafikken udvikler sig i 2026 og frem mod 2030?**

Svar: Se svar 6a.

**a. Hvilke mål og deadlines er sat for at sikre en markant forbedring i punktlighed og pålidelighed i helikoptertrafikken?**

Svar: Naalakkersuisut vurderer, at helikoptertrafikken i de kommende år vil være præget af tilpasninger i takt med den igangværende udvikling af lufthavnsstrukturen.

Med nedskaleringen af Narsarsuaq Lufthavn og åbningen af Qaqortoq Lufthavn vil trafikstrukturen i Sydgrønland blive ændret. Trafikken med fastvingede fly samles i Qaqortoq, hvorefter helikoptertrafikken i højere grad tilpasses som knudepunkt mellem bosteder og Qaqortoq. Dette indebærer, at helikoptertrafikken i mindre grad vil være knyttet til Narsarsuaq som knudepunkt og i stedet vil understøtte tilslutning til flytrafikken fra Qaqortoq. Rutenettet vil således blive tilpasset kapaciteten og det ændrede passagerflow.

Der er ikke fastsat særskilte politiske måltal eller deadlines for konkrete forbedringer i punktligheden, idet regulariteten i Grønland i høj grad påvirkes af vejrforhold og øvrige operative forhold.

Naalakkersuisut har fokus på, at den fremtidige tilrettelæggelse af trafikbetjeningen understøtter en så stabil og forudsigelig drift som muligt. Naalakkersuisut følger derudover udviklingen løbende gennem dialog med operatørerne samt på baggrund af indberettede driftsdata.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Aqqaluaq B. Egede