



Medlem af Inatsisartut Tillie Martinussen, Samarbejdspartiet

Kære Tillie Martinussen

15-08-2018
Sags nr.: 2018-15819
Dok. Nr.: 32053412

Tak for de fremsendte spørgsmål, som du har sendt i medfør af § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor efterfulgt af en besvarelse.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

1. Hvor længe gælder nuværende servicekontrakter i Diskobugten, samt i Sydgrønland, hvor Disko Line har en del af service kontrakten?

Servicekontrakten er gældende frem til den 31. december 2020.

2. Forventer Naalakkersuisut at forlænge service kontrakterne i deres nuværende form?

Der er endnu ikke truffet beslutning om, hvad der skal ske ved udløbet af denne servicekontraktperiode. Jeg har inviteret alle medlemmer af Inatsisartut til et Infrastruktur Seminar i starten af oktober. På seminaret skal vi blandt andet drøfte planlægning af trafiksystemet, når de nuværende aftaler ophører.

3. Hvor meget ville det koste at sikre en sammenhængende trafikstruktur i Sydgrønland, på de næste års finanslove, og hvor ville pengene evt. skulle tages fra?

- Dvs. at sikre, at Air Greenland og Disko Line kan samarbejde, og kan sikre rejsende en sammenhængende service ved aflysninger?

Da der er tale om to forskellige transportsystemer i Sydgrønland, er det ikke umiddelbart muligt at sikre en sammenhængende service. Naalakkersuisut har dog via tillægsaftaler sikret de rejsende i tilfælde af aflysninger eller forsinkelser, der gør, at den rejsende ikke når sin videre forbindelse ud af Sydgrønland. De nuværende servicekontrakter omfatter dækning af ophold og forplejning og erstatningsbilletter til den endelige destination i Grønland eller første destination i Danmark eller Island for herboende passagerer ved forsinkelser mellem servicekontraktområderne og det kommercielle rutenet.

Jeg har i juni i år nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af min administration, Air Greenland og Disko Line. Denne arbejdsgruppe har til opgave at komme med forslag til forbedringer i det nuværende system.

4. Har Air Greenland eller Disko Line drøftet muligheden for en obligatorisk rejseforsikring for alle rejsende som en del af billetprisen, med Naalakkersuisut på noget tidspunkt?

Ved overvejelser om obligatoriske forsikringer skal man have for øje, at der er en sammenhæng mellem billetpriser, risiko, kvalitet, service og landskassetilskud. Såfremt man indfører obligatoriske forsikringer må det forventes, at det medfører øgede omkostninger for enten passagererne, operatøren eller landskassen.

I forbindelse med indgåelse af servicekontrakterne blev der overvejet flere forskellige modeller for risikofordeling. Naalakkersuisut besluttede ved indgåelse af tillægsaftalerne, at påtaget sig omkostningerne til erstatningsbilletter og ophold og forplejning for herboende passagerer ved forsinkelser mellem servicekontraktområderne og det kommercielle rutenet.

5. Hvad det ville koste det offentlige per år, at sikre overnatninger og andre udgifter ved aflysninger, hvis man omlægger servicekontrakterne til at indbefatte en slags obligatorisk kompensations-ordning ved forsinkelser og aflysninger i de ramte servicekontraktområder i Syd og Nord, hvor Disko Line er en del af servicekontrakterne?

Som nævnt under spørgsmål 3 og 4 omfatter Servicekontrakterne dækning for ophold og forplejning for herboende passagerer ved forsinkelser mellem servicekontraktområderne og det kommercielle rutenet samt erstatningsbilletter for herboende passagerer frem til passagerens slutdestination i Grønland eller første destination i Danmark eller Island.

Omkostningerne til disse ordninger er, i de områder, hvor Disko Line opererer:
Ophold og forplejning i 2018, kr. 5.300.000
Erstatningsbilletter i 2018, kr. 4.500.000
Beløbet for erstatningsbilletter er budgetterede og kan variere alt efter det faktiske behov i 2018.

Ved indgåelse af aftalerne var det et politisk ønske, at ordningen kun skulle gælde herboende passagerer, da man i Naalakkersuisut ønskede, at midlerne skulle bruges til gavn for grønlandske borgere. F.eks. er turister, som har mulighed for at tegne en rejseforsikring, ikke omfattet af ordningen.

6. Har Naalakkersuisut en udregning på, hvad det ville koste at omlægge servicekontrakterne til f.eks. at indbefatte Blue Ice og andre private operatører der kan sejle oftere i isbelagte farvande, og sikre en alternativ rute fra Qaqortoq over f.eks. Itilleq/Igaliku til Narsarsuaq i Sydgrønland?

Servicekontrakterne blev tildelt efter udbud. Der er ikke lavet beregninger på priser for aftaler med selskaber, som ikke bød på opgaverne i servicekontrakterne.

Den foreslåede rute benyttede Disko Line i enkelte perioder i år, da der var udfordringer med stori på den almindelige rute. Denne rute medfører dog også nogle andre udfordringer, da der er behov for landstransport fra Igaliko til Itilleq.

7. Har Naalakkersuisut planer om, at udvide servicekontrakterne til en anden struktur lige foreløbig?

I bekræftende fald hvorfor? I benægtende fald, hvorfor ikke?

Som nævnt under spørgsmål 2 har jeg inviteret alle medlemmer af Inatsisartut til et Infrastruktur Seminar i starten af oktober, hvor blandt andet servicekontraktspørgsmålet skal drøftes.

8. Har Naalakkersuisut i servicekontrakterne indlagt en refusionsordning eller en anden type aftale, som pålægger operatørerne udgifter, hvis de forsinkes eller aflyses, eller ikke kan udføre deres rejser som planlagt?

- Hvem afholder med andre ord udgifterne ved forsinkelser og andet?

Er det Landskassen der via deres berammelser på finansloven, afholder udgifterne, eller påhviler det den enkelte borger mere direkte, eller selskabet der ikke kan gennemføre en rejse?

Såfremt operatørerne ikke leverer den trafikmængde, der er aftalt i henhold til servicekontrakten kan der ske en reduktion i operatørens tilskud. Der sker ikke en reduktion af tilskuddet, hvis en afgang foretages med forsinkelse.

I forhold til udgifter til ophold og forplejning modtager operatøren en fast pris for denne ydelse. Det er altså i operatørens interesse at så få passager som mulig skal have ophold og forplejning. I forhold til erstatningsbilletter indgår der en bonus i kontrakten, som beregnes i forhold til de ubrugte midler på erstatningsbilletter. Dermed er det også i operatørens interesse at begrænse udgifterne til erstatningsbilletter.

Udgifterne til ophold, forplejning og erstatningsbilletter er omfattet af finansloven.

9. Har Naalakkersuisut planer om, at opfordre fremtidens operatører, der byder på servicekontrakter, at samarbejde med andre operatører på de forskellige ruter, og dermed sikre Grønlands ry og omdømme internt og i udlandet som en attraktiv turist,- og rejsedestination?

Det står allerede i de nuværende servicekontrakter, at operatører på servicekontraktområderne er forpligtiget til at samarbejde med andre operatører omfattet af Selvstyrets servicekontrakter og operatører inden for det kommercielle net, for at sikre sammenhæng i den samlede befordring i Grønland. Selvstyret kan dog ikke forpligte kommercielle operatører til at indgå i et samarbejde.

Med venlig hilsen

Simon Simonsen