



Medlem af Inatsisartut, Anthon Frederiksen
Partii Naleraq
/HER

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 107 om transporten i Diskobugten

Kære Anthon Frederiksen

T Tak for de fremsendte spørgsmål omkring trafikken i Diskobugten, som du har fremsendt i medfør af § 37 i Inatsisartuts forretningsorden. Jeg skal beklage det sene svar.

Nedenfor gengives spørgsmålene med besvarelsen umiddelbart efter.

1. Hvor mange operatører er der i Diskobugten der foretager transport af passagerer og varer med helikopter til byer uden lufthavne og bygder?

Selvstyret har én servicekontrakt om helikopterbetjening af byer og bygder i Diskoområdet. Denne kontrakt er indgået med Air Greenland.

2. Hvad er grunden til at Bell 212 helikopter ikke kan foretage beflyvning i mindre dårlig vejr og når der er mørkt? Har den ellers ikke mangler på de fornødne tekniske hjælpemidler eller mangler den tekniske hjælpemidler?

Da luftfartsområdet ikke er hjemtaget, er Danmark myndighed på området, og det er derfor danske regler, der er gældende for flyvninger i Grønland. Air Greenland har oplyst, at deres flyvninger foregår i henhold til gældende regelsæt på området samt i henhold til Air Greenlands driftshåndbog, som er godkendt af Trafikstyrelsen i Danmark, der er myndighed på området. Flyvninger kan foregå enten efter Instrumentflyveregler (IFR) eller efter Visuelle Flyveregler (VFR). Air Greenlands helikopteroperationer i Grønland foretages efter VFR.

De laveste værdier, der må opereres i, når der flyves efter VFR, er:

	Skybaseminimum	Sigtbarhed
Dagslys	500 fod	3 kilometer
Mørke (nat)	1500 fod	8 kilometer

Ved mørkeflyvninger skal konturer og kystlinjer endvidere være synlige.

Ovenstående minimumsgrænser er gældende for alle helikoptere, når der opereres efter VFR, både Bell212, S61 og andre helikoptertyper.

Ved operationer efter IFR må man flyve i skyer, snebyger og med sigt ned til 1,5 km under start og landing. I Grønland vil flyvning under IFR i store dele af året medføre

8. maj 2015
Sagsnr. 2015-113910
Dok. Nr. 1961887
Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf: 34 50 00
Email: ISAN@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

overisning. Helikoptere er langt mere følsomme overfor overisning end fastvingede fly, og kun ganske få helikoptere må og kan flyve i overisning.

Air Grenland oplyser endvidere, at deres Bell 212 er udstyret korrekt og ikke mangler tekniske hjælpemidler. Det er alene af sikkerhedshensyn, at Air Greenland ikke flyver efter IFR, som ville medføre, at man kunne flyve i dårligere vejr. Dette hensyn vil være gældende for langt de fleste helikoptertyper og ikke kun for Bell 212.

3. Påtænkes der planer om at lave besparelser, på trafikområdet i Diskobugten? Hvis ja, på hvilke områder?

Som det fremgår af Finanslovsforslaget for 2015 er rammen for servicekontrakter fra 2016 og frem den samme som i de foregående år. Der påtænkes således ikke besparelser på området. Beløbet for 2015 er dog noget højere, da det grundet valget i efteråret 2014 blev nødvendigt med meget kort varsel at forlænge de eksisterende servicekontrakter med et ekstra år.

4. Har Naalakkersuisut planer om bedre tilrettelæggelse og billigere trafikale forhold i Diskobugten der både er besværlig og dyrt?

I forbindelse med den tilbudsrunde, der blev gennemført i 2014 om nye servicekontrakter, blev der foretaget en analyse af de behov, der er for passagerbefordring i hele landet. Her stod det klart, at særligt befordringen til Qeqertarsuaq i slutningen af efteråret, der pt. foretages med skib, er problematisk. Ligeledes fremgik det, at der er et ønske om at kunne sejle så længe som muligt, da det er noget billigere at sejle end at flyve med helikopter.

Som bekendt blev der ikke indgået nye kontrakter i 2014, og vi er nu igang med at se på aftalegrundlaget for de nye kontrakter, der skal gælde fra 2016. I dette arbejde er vi i Naalakkesuisut naturligvis meget opmærksomme på de ønsker, der er til befordringen i Diskobugten.

5. Hvordan beregner man prisen på helikopter trafik i byer og bygder i resten af kysten (Grønland)

Billetprisen udgør én del af den samlede udgift til en destination, den anden del er den pris, Selvstyret afholder i servicebidrag til operatøren. Hvor stor en del, billetprisen skal udgøre, er idag historisk betinget. Som jeg i marts 2015 anførte i mit svar til § 37 spørgsmål nr. 36 til Jess Svane om servicekontrakter, har der ikke har været rørt ved billetpriserne, siden de gældende servicekontrakter blev indgået i 2006. De prisændringer, der er foretaget siden da, kan alene tilskrives almindelige prisfremskrivninger og ændringer i oliepriserne.

Da de eksisterende servicekontrakter trådte i kraft i 2006, skete det på baggrund af en omfattende revidering af servicekontrakterne på passagerområdet, hvor bevillingen bl.a. blev skåret med en tredjedele. De knap 100 mio. kr. årligt, der dengang blev sparet, blev allokeret til undervisningsområdet for her at understøtte en langsigtet udviklingsplan.

Omlægningen medførte bl.a. indførelsen af det énstrengede transportsystem, hvor der kun gives tilskud til én transportform pr. destination. Det blev endvidere

besluttet, at billetpriserne maksimalt måtte stige med 10 procent, selvom der blev skiftet transportform. I Sydgrønland betød omlægningen, at det fremover kun var muligt at flyve med helikopter, hvor man før også kunne sejle. I Diskobugten delte man året, så der blev sejlet i sommerhalvåret og fløjet i vinterhalvåret. Det betød billigere billetter for passagererne i sommerperioden, mens helikopterpriserne blev forsøgt holdt i ro med beslutningen om et loft for stigning i priserne.

Der skal som sagt indgås nye servicekontrakter, som skal gælde fra 1. januar 2016. I arbejdet hermed er vi fra Naalakkersuisuts side meget bevidste om de uhensigtsmæssigheder, der er i de eksisterende kontrakter. Jeg vil derfor i videst muligt omfang inden for de eksisterende rammer søge at indarbejde ønsker til ændringer i de kommende kontrakter. Herunder også undersøge muligheden for at se på billetpriserne og evt. lave en udligning, så priserne blive mere jævnt fordelt i hele landet.

Jeg håber, at jeg med ovenstående har svaret fyldestgørende på dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Knud Kristiansen