

Attaveqarnermut, Avatangiisinut Aatsitassanullu Naalakkersuisoq
Landsstyremedlem for Infrastruktur, Miljø og Råstoffer

Landstingsmedlem Otto Jeremiassen,
Grønlands Landsting
/ Her

Besvarelse af § 36, stk. 1 spørgsmål nr. 2008-28.

Hvornår agter Landsstyret at lave forbedringer i serviceaftalen mellem Hjemmestyret og Air Greenland vedrørende beflyvningen af bygder og yderdistrikter, således at befolkningen i de nævnte steder serviceres efter opdaterede forhold til vore dages krav?

Kære Otto Jeremiassen.

Indledningsvis vil jeg takke dig for din interesse for trafikområdet og for dine spørgsmål omkring Hjemmestyrets servicekontrakter med Air Greenland A/S, som jeg i det følgende skal søge at svare på.

1. Er det rimeligt, at passagerne skal finde og betale for kost og logi, når Air Greenlands Bell 212 bliver forsinket?

Som bekendt pålagde Landstinget med vedtagelsen af Finansloven for 2003 og 2004 Landsstyret at spare 95 millioner kr. på trafikområdet, hvilket svarer til ca. en tredjedel af den samlede bevilling til trafikken. En besparelse i denne størrelsesorden kan ikke alene nås gennem effektivisering, og der måtte derfor indføres en ny trafikstruktur, da de daværende servicekontrakter på trafikområdet udløb med udgangen af 2005.

Servicekontrakterne blev derfor sendt i udbud i 2005 under målet "Mest transport for pengene". Der blev opstillet 3 tildelingskriterier, som i prioriteret rækkefølge var pris, kvalitet og leveringssikkerhed, hvor prisen vægtede tungest.

Udgangspunktet var, at der ikke skulle hentes besparelser ved stigninger i billet- og fragtpreiser. Det blev på den baggrund fastlagt, at billetpriserne kun måtte stige maksimalt 10 procent med indgåelsen af de nye servicekontrakter. Det blev endvidere fastslået, at priserne skulle ligge fast i den 5-årige periode, de nye servicekontrakter strækker sig, dog undtaget for justeringer i henhold til forbrugerprisindexet.

En stor del af besparelsen blev i stedet hentet ved at indføre princippet om den énstrengede trafikstruktur, der indebærer, at der på hver rute kun gives tilskud til én transportform. Herved undgås at give tilskud til to transportformer, som i realiteten ville konkurrere om de samme passagerer.

05.03.2008

J.nr. 32.98+1

Postboks 909

3900 Nuuk

Oq/tel +299 34 54 00

Fax +299 34 54 10

iap@gh.gl

www.nanoq.gl/iap

I vurderingen af, hvilken transportform, der skulle vælges, indgik naturligvis det økonomiske aspekt, men bestemt også, i hvor høj grad trafikudbyderen kunne garantere leveringssikkerhed. Tager man de klimatiske vilkår i betragtning, er det mange steder umuligt at sætte sin lid til sejlads på helårlig basis, hvorfor det ville være nødvendigt med et dyrt helikopterberedskab som back-up. Derfor blev der flere steder valgt at indføre en helårlig helikopterbeflyvning, da det er den transportform, der samlet set er mest leveringssikker. Uanset hvilken transportform, der blev valgt, vil der dog være visse situationer, hvor det er nødvendigt at aflyse enkelte afgang, eksempelvis på grund af dårligt vejr.

I henhold til servicekontrakten indgået med Air Greenland, er selskabet forpligtet til i størst muligt omfang at imødekomme efterspørgslen på en given rute. Herunder forpligtes selskabet til på bedst mulig vis at sørge for at få afhjulpet situationer, der opstår som følge af aflysninger, uanset hvad årsagen til aflysningen måtte være.

Det er Landsstyrets opfattelse, at Air Greenland lever op til denne forpligtelse ved at indsætte ekstra flyvninger, så snart det lader sig gøre, således at ventetiden for den enkelte passager begrænses mest muligt.

Ifølge irregularitetsbestemmelserne, der indgår i servicekontrakterne, er Air Greenland ikke forpligtet til at dække opholdsomkostninger forbundet med uregelmæssigheder i flyvningen i tilfælde af force majeure. Force majeure dækker bl.a. vejrlig og upåregnelige driftsnedbrud, som er de primære årsager til aflysninger af planlagte flyvninger.

I tilfælde af aflysninger på Air Greenlands kommercielle ruter, er den enkelte passager garanteret kost og logi. Denne omkostning indgår i billetens pris – en pris Air Greenland alene fastsætter. De strækninger, der dækkes af servicekontrakterne, er kendetegnet ved, at det ikke er muligt at flyve på rent kommercielle vilkår. Servicekontrakterne sikrer således, at der er transportmuligheder til og fra byer og bygder, hvortil der ellers ikke ville være nogen afgang.

Gennem tilskuddet, der ydes via servicekontrakterne, søger vi at holde priserne så lave som muligt for den enkelte passager. Hvis der i den samlede pris også skulle indgå en omkostning til kost og logi i tilfælde af aflysninger som følge af eksempelvis dårligt vejr eller utilsigtede tekniske nedbrud, ville den samlede pris for beflyvning være langt højere, end tilfældet er i dag. Det blev derfor valgt, da servicekontrakterne blev indgået, ikke at inkludere en sådan omkostning, for i stedet at kunne bruge pengene på at skabe et bredere trafiksystem – så at sige at få mere trafik for pengene.

2. Hvilke konsekvenser agter Landsstyret at gøre gældende overfor Air Greenland, når selskabet aflyser distriktsbeflyvningen på grund af en pilots sygdom?

Som nævnt indledningsvist, var et af delkriterierne for tildelingen af servicekontrakterne, at leveringssikkerheden af den udbudte service var i top.

Derfor blev trafikudbyderne bedt om under udbudsrunderen, at redegøre for deres beredskab i tilfælde af sygdom. Air Greenland argumenterede for i deres tilbud på servicekontrakterne, at de med deres størrelse har god mulighed for at købe ekstra arbejdsdage hos såvel piloter som mekanikere. Endvidere er Air Greenlands personel "krydstjekkede", hvilket indebærer, at de er certificerede til at arbejde på mere end én fly- / helikoptertype. Dette giver fleksibilitet og mulighed for at foretage omrokeringer i tilfælde af sygdom.

Air Greenland har oplyst, at de i januar 2008 måtte aflyse to flydage som følge af sygdom hos deres personel. De aflyste flyvninger blev gennemført så snart der var en rask pilot. Erstatningsflyvningen blev yderligere vanskeliggjort af den korte periode med dagslys, der er i januar. Da helikopterne kun må flyve i dagslys, er det meget lille periode midt på dagen, der kan flyves, og det var derfor svært i den givne situation at udnytte den fleksibilitet, der blev omtalt i udbudsrunderen.

Det er på den baggrund Landsstyrets opfattelse, at der allerede på nuværende tidspunkt er taget højde for sygdom hos trafikudbyderen, hvorfor der ikke agtes at gøres yderligere tiltag på dette område.

Med disse ord håber jeg, at der er svaret fyldestgørende på spørgsmålene omkring servicekontrakterne på trafikområdet indgået mellem Hjemmestyret og Air Greenland A/S.

Med venlig hilsen

Kim Kielsen