



Mala Høy Kúko, Siumut  
Medlem af Inatsisartut  
inatsisartut@ina.alla.gl

## Besvarelse af § 37 spørgsmål 2022-085 om flyvninger i Kulusuk

19-05-2022  
Sags nr.: 2022 - 9716  
ID. nr. 75491800

Kære Mala Høy Kúko

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om flyvninger i Kulusuk. 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

Til besvarelsen er det hentet input fra Air Greenland og Mittarfeqarfiit.

### Spørgsmål 1: Hvor mange gange er flyvningen til Kulusuk blevet forsinket i år?

Svar: I nedenstående antager jeg, at der med forsinkelser menes aflysninger.

Mittarfeqarfiit oplyser, at der har været 413 aflysninger i Kulusuk i de første måneder af 2022. I alt har der været gennemført 653 flyvninger i 2022. Flyvningerne er udført af Air Greenland, Norlandair og Icelandair.

Air Greenland gør opmærksom på, at det ikke kun er vejret, som påvirker deres aflysninger. Faktorer som manglende hotelkapacitet og problemer med at viderebefordre passageren fra Kulusuk, er ligeledes medvirkende. Norlandair og Icelandair er ikke blevet adspurgt i denne sammenhæng.

### Spørgsmål 1a: Hvor mange forsinkelser er sket som følge af mangel på en deicer?

Svar: Air Greenland oplyser, at de ikke har en præcis opgørelse, men at de estimerer, at det er op til 6 aflysninger, der kunne have været undgået, såfremt der var en de-icer i Kulusuk.

Da den viderebefordring fra Kulusuk hovedsagligt foregår via helikopter, vil jeg gøre opmærksom på at de-icing udelukkende anvendes til fastvingede fly, hvorfor passagerer der skal viderebefordres, ikke vil opleve en forbedring ved indsættelse af en de-icer i Kulusuk. Formålet med de-icing er at sikre de fastvingede flys luftdygtighed i start og stigningsfasen. Når flyet er vel i luften og har opnået tilstrækkelig flyvehastighed, har passagerfly anti-ice-systemer, som i et vist omfang kan fjerne is fra propeller, luftindtag til motorerne, vinger og haleplanet.

### Spørgsmål 2: Har Naalakkersuisut planer om, at der anskaffes en deicermaskine til Kulusuk Lufthavn, som er en sikkerhed for flyene så de kan undgå overisning?

Svar: De-icing af fly er en kommerciel ydelse, som et handlingsselskab tilbyder på en lufthavn. Et handlingsselskab er en virksomhed, der tilbyder forskellige serviceydelser herunder bagagehåndtering, toilet og vand service, cabinerengøring, de-icing mm.

I Grønland eksisterer der ikke handlingsselskaber, der blandt andet tilbyder de-icing. Der indgås individuelle aftaler med forskellige serviceudbydere til håndtering af services, f.eks. cabinerengøring.

Mittarfeqarfiit tilbyder ikke de-icing på deres lufthavne, hvorfor Air Greenland ejer de-icing udstyret i Kangerlussuaq, Nuuk, Ilulissat, Sisimiut og Maniitsoq. Air Greenland og Mittarfeqarfiit har indgået en aftale om at udnytte resurserne bedst muligt på de enkelte lufthavne, hvorfor Mittarfeqarfiits medarbejder udfører de-icingen på de omtalte lufthavne. Air Greenland har dog ansvaret for de-icing udstyret, træningen af de ansatte mv.

Jeg vil derfor undersøge hvorvidt de-icing reelt kan afhjælpe de udfordringer der opleves i Kulusuk og i samarbejde med parterne drøfte eventuelle løsningsmuligheder nærmere.

**Spørgsmål 2a: Såfremt der ikke foreligger planer om anskaffelse af en deicer til Kulusuk Lufthavn, hvad er så begrundelsen herfor?**

Svar: Se besvarelsen til spørgsmål 2.

**Spørgsmål 3: Hvor mange udgifter har de mange forsinkelser til Kulusuk kostet?**

Svar: Spørgsmålet omhandler kommercielle forhold hos Air Greenland, og Air Greenland har oplyst, at de derfor ikke ønsker at besvare spørgsmålet, da det kan påvirke deres forretning.

**Spørgsmål 4: Hvor store er forskellene sikkerhedsmæssigt, for så vidt det angår flytransport, når vi sammenligner os med Island?**

Svar: Alle flyvepladser i Grønland opererer under en godkendelse fra Trafikstyrelsen. Ligeledes opererer luftfartsselskaber under tilladelser fra Trafikstyrelsen. Flyvninger til og fra Grønland samt fra andre lande skal ligeledes godkendes, hvilket betyder at alle Icelandairs flyvninger til og fra Grønland er godkendt af luftfartsmyndigheden. Nationale regelsæt udarbejdes i udgangspunktet på baggrund af retningslinjerne udstedt af FNs luftfartsorgan ICAO, hvilket medfører at Grønland ligesom Island lever op til gældende lovgivning på området.

**Spørgsmål 5: Kan Naalakkersuisut oplyse om, hvornår den nye helikopter skal i brug?**

Svar: Air Greenland oplyser, at den nye H155 helikopter forventes at blive sat i drift i september 2022. Ibrugtagningen af helikopteren afhænger af hvorvidt den nye hangar i Tasiilaq står færdig. Mittarfeqarfiit har oplyst, at der har været forsinkelser på hangarbyggeriet i Tasiilaq, men entreprenøren forventer at hangaren står færdig ultimo september. Mittarfeqarfiit og Air Greenland er pålagt at koordinere indbyrdes vedrørende indfasningen af det nye materiel.

**Spørgsmål 6: Kan Naalakkersuisut oplyse hvilke følger virkninger den nye helikopter vil få for billetpriserne?**

Svar: Indsættelsen af den nye helikopter vil ikke påvirke billetpriserne, da indsættelsen af den nye helikopter er en integreret del af servicekontrakterne.

Billetpriserne indenfor servicekontrakterne er reguleret efter aftalens kapitel 4 som håndterer priser og prisregulering. Der pristalsreguleres årligt med 1,5 % i opadgående retning jf. aftalens § 4.6. Operatøren kan ikke hæve billetprisen udover dette, men er dog frit stillet til at sænke prisen i nedadgående retning. Undtagelser hertil kan ske jf. servicekontraktens § 4.7 og 4.9, som indeholder en reguleringsmekanisme som tager højde for stigninger i priserne på brændstof, hvilket kan påvirke billetprisen i opadgående retning.

Yderligere er der efterspurgt hvilke fremtidsplaner Naalakkersuisut har for flytrafikken i Østgrønland. Naalakkersuisut arbejder i øjeblikket med forberedelsen af en projektering af to nye lufthavne i både Tasiilaq og Ittoqqortoormiit. Jeg vil her henvise til besvarelsen af § 37 spørgsmål 2022-028 om lufthavnen ved Ittoqqortoormiit. Besvarelsen gør sig ligeledes gældende for lufthavnsprojektet i Tasiilaq. Såfremt der er vilje fra Inatsisartut til at finde finansiering til lufthavnsprojekterne, forventes de nye lufthavne at kunne påvirke betjeningen af destinationerne Østkysten.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Erik Jensen



Medlem af Inatsisartut Charlotte Pike, Inuit Ataqtigiit

## Besvarelse af § 37 spørgsmål 2022-028 om lufthavn ved Ittoqqortoormiit

31-01-2022  
Sags nr.: 2022 - 2209  
ID. nr. 72192963

Kære Charlotte Pike

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om en lufthavn ved Ittoqqortoormiit. 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 1: Hvilke planer har Naalakkersuisut for at bygge en lufthavn for fastvingede fly ved Ittoqqortoormiit?**

Svar: Naalakkersuisut tager i arbejdet med regionale landingsbaner udgangspunkt i Anlægsudvalgets betænkningen om principper for prioritering af regionale landingsbaner, som blev behandlet på Inatsisartuts efterårssamling i 2020 under punkt 27.

Det betyder, at Naalakkersuisut arbejder videre med anlæggelse af en lufthavn for fastvingede fly ved Ittoqqortoormiit.

### **Spørgsmål 2: Såfremt der skal anlægges en lufthavn ved Ittoqqortoormiit, hvilke planer er der om at bygge en vej fra Ittoqqortoormiit og ud til lufthavnen?**

Svar: Det forventes, at der vil skulle anlægges en vej som en del af projektet, hvis man bygger en lufthavn ved Ittoqqortoormiit. Det fremgår af Rambølls "Mulighedsstudie vedrørende ny lufthavn ved Ittoqqortoormiit" fra marts 2020, at der er forskellige muligheder for, hvor en vejforbindelse kan etableres.

De samfundsøkonomiske beregninger i det omtalte mulighedsstudie beror på et prisoverslag, hvor anlæg af en adgangsvej er inkluderet.

### **Spørgsmål 3: Hvis der skal anlægges en lufthavn, hvilke planer har man om helikopterbetjening – dette hvad angår sikkerhed m.v.?**

Svar: Behovet for helikopterbetjening vil skulle afdækkes nærmere og afklares i den videre proces. Men der vil ikke være behov for den nuværende rute mellem Ittoqqortoormiit og Nerlerit Inaat, som i dag flyver på en servicekontrakt.

### **Spørgsmål 4: Hvilke finansieringsplaner har man for anlæggelsen af lufthavn ved Ittoqqortoormiit?**



Svar: Finansieringen af lufthavnen vil ske i tråd med det to-delte bevillingsprincip, som benyttes på anlægsområdet. Det betyder, at der i første omgang vil skulle afsættes en projekteringsbevilling. Naalakkersuisut forventer at ansøge om en tillægsbevilling hertil i år. På baggrund af den færdige projektering vil der dernæst skulle afklares endelig finansiering til at anlægge lufthavnen.

**Spørgsmål 5: Hvad vil de totale omkostninger være ved byggeri af lufthavn ved Ittoqqortoormiit?**

Svar: Jeg forstår dit spørgsmål således, at du spørger til de samlede anlægsomkostninger, og mit svar tager derfor udgangspunkt heri.

Det fremgår, af Rambølls "Mulighedsstudie vedrørende ny lufthavn ved Ittoqqortoormiit" fra marts 2020, at de anbefaler en asfaltbane på 799 m, som de estimerer vil have en anlægsomkostning på 269 mio. kr. Anlægsomkostningerne for en bane på 1.199 meter med grus anslås at være 320 mio. kr. Som det også fremgår af rapporten, er anlægsomkostningerne baseret på skøn, og der er derfor en vis usikkerhed forbundet med størrelsen. Et endeligt overslag over de totale anlægsomkostninger vil først kendes, når der er udarbejdet en projektering af lufthavnen.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

  
Mariane Paviassen