



Medlem af Inatsisartut, Tillie Martinussen  
Samarbejdspartiet - Suleqatigiissitsisut

## Besvarelse af § 37 spørgsmål 2018-251 om billetpriser

04-10-2018  
Sags nr.: 2018 - 19327  
Id. nr.: 33437969

Kære Tillie Martinussen

Tak for de fremsendte spørgsmål, som du har sendt i medfør af § 37 i Forretningsordnen 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

### **Spørgsmål 1. Hvorledes vil billetpriserne stige i hele landet, grundet investeringer i nye lufthavne, uden medfinansiering?**

Svar: Det er uklart hvilken sammenhæng mellem finansiering af lufthavne og billetpriser der hentydes til. Billetpriserne fastsættes af transportselskaberne. Der er i den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering Trin 2 udført beregninger, der viser et fald i billetpriserne, som følge af den nye struktur. Dette skyldes hovedsageligt en stor besparelse på indenrigsflyvninger. Kalaallit Airports A/S' evne til at sænke takster og betalinger ved landinger og start, har sammenhæng med selskabets gældsforpligtelser, herunder hvilken rente, det er muligt at optage lån til.

### **Spørgsmål 2. Hvis ikke priserne stiger, hvor meget skal hver enkelt grønlandske borger, så betale i subsidiering over skatten?**

Svar: Der er ikke noget i de samfundsøkonomiske beregninger, der indikerer skattestigninger som følge af lufthavnsbyggerierne. Tværtimod viser beregningerne en besparelse på rejsetid og omkostninger for det offentlige. Dette gør sig gældende både samfundsøkonomisk og budgetøkonomisk for landskassen.

Men andre faktorer gør sig også gældende i det samlede regnestykke. Blandt andet bortfalder krydssubsidieringen fra Kangerlussuaq Lufthavn til de mindre lufthavne i den nye struktur. Det forventes på den baggrund at der skal tilføres 60 til 75 mio. kr. årligt til de resterende underskudsgivende lufthavne i regi af Mittarfeqarfiit - afhængigt af hvorvidt Kangerlussuaq videreføres som heliport eller 1500 meter landingsbane. Dette indgår ligeledes i beregningerne. For yderlige oplysninger henvises til den samfundsøkonomiske analyse, Trin 2.

### **Spørgsmål 3. Hvad er årsagen til, at man ønsker at fornye trafikstrukturen så hurtigt som det er tilfældet nu?**

Svar: Fornyelsen af vort lands lufthavnsinfrastruktur har været debatteret siden anlæggelsen af Nuuk lufthavn i 1979. Emnet har senere været behandlet i Transportkommissionens betænkning fra 2011. Det aktuelle fremsatte lovforslag vedrørende udvidelse og anlæg af lufthavne er en konsekvens af Inatsisartutbeslutning om dagsordenspunkt 18 på efterårssamlingen i 2015. Set i det lys mener jeg ikke, at der er tale om en hurtig fornyelse af trafikstrukturen.

**Spørgsmål 4. Hvilke planer har Naalakkersuisut om, at ændre trafikstrømmene i servicekontraktområderne?**

Svar: Naalakkersuisut har ingen planer om at ændre trafikstrømme. Det følger naturligt af en ny lufthavnsstruktur. Derudover vil jeg henvise til Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering, Trin 2 vedrørende type-2 og type-3 passagerer og besparelser på servicekontrakter.

**Spørgsmål 5. Har Naalakkersuisut planer om, at ændre, udvide eller indskrænke det nuværende servicekontraktområde?**

Svar: Naalakkersuisut vil tilpasse de kommende servicekontrakter til den lufthavnsstruktur, der på det tidspunkt er besluttet af Inatsisartut. Det vil eksempelvis betyde, at den kommercielle rute til Narsarsuaq ændres til en kommerciel rute til Qaqortoq. Det vil betyde, at langt flere passagerer kommer direkte til deres slutdestination, og dermed bliver behovet for feederflyvninger og sejlads reduceret betragteligt. Det fremgår også af den Samfundsøkonomiske Konsekvensvurdering, Trin 2, at der vil ske tilpasninger, hvorfor der henvises til denne.

**Spørgsmål 6. Hvor stor en forøgelse af drift vil man se på lufthavnene, hvis lufthavnene i hhv. Nuuk, Nuuk og Ilulissat, og Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq udvides efter den under pkt. 21 på XM-samlingen pakke udføres?**

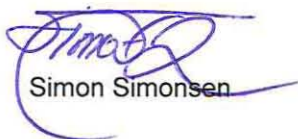
Svar: Her antages at der menes driftsudgifter for det offentlige. I Samfundsøkonomisk Konsekvensvurdering trin 2, fremgår det at Kalaallit Airports A/S samlet vil generere overskud på basis af en konservativ fremskrivning af det nuværende samlede passagergrundlag. I analysen er der ikke indregnet potentielle dynamiske effekter. Hensynet har været at lave en konservativ analyse, for at påvise robustheden af projekterne.

**Spørgsmål 7. Hvorledes har Naalakkersuisut planer om, at kunne finde de billigste løsninger på hhv.: banebelægninger, sprængninger, arbejdere, udstyr osv., der skal til for at bygge nye lufthavnsanlæg og anlægge nye baner?**

Svar: Naalakkersuisut har stiftet Kalaallit Airports A/S til at anlægge, eje og drive de nye lufthavne. Kalaallit Airports A/S har forberedt et internationalt udbud af byggeopgaverne for netop at sikre det bedst mulige tilbud. Hensynet har været, at stifte en professionel organisation til håndtering af ovenstående emner.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

  
Simon Simonsen