

Ineqarnermut, Attaveqarnermut Aatsitassanullu Naalakkersuisoq
Landsstyremedlem for Boliger, Infrastruktur og Råstoffer

Landstingsmedlem Per Berthelsen, Demokraterne

Besvarelse af § 36 Spørgsmål:

Spørgsmål til Landsstyret vedr. sammenhængen mellem Air Greenlands beflyvning af Narsarsuaq og ønsket om at få flere turister til Grønland.

Kære Per Berthelsen

Lad mig starte med at takke dig for dine spørgsmål og din interesse for optimeringen af sammenhængene mellem Grønlands trafikale infrastruktur og udviklingen af et vigtigt erhverv som turismen.

Hermed følger besvarelsen på dine spørgsmål.

05.10.2007
J.nr. 32.40+1

Postboks 909
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 54 00
Fax +299 34 54 10
iap@gh.gl
www.nanoq.gl/iap

1. Hvad er årsagen til, at Air Greenland stopper beflyvningen af Narsarsuaq med udgangen af august?

Det er vigtigt at starte med at pointere, at Air Greenland ikke stopper beflyvningen af Narsarsuaq med udgangen af august. Air Greenland beflyver Narsarsuaq hele året.

Der er derimod tale om at frekvensen af beflyvningerne til Narsarsuaq fra slutningen af august nedsættes, fra de tre rotationer om ugen til to rotationer om ugen og herefter til 1 rotation om ugen.

Air Greenland har været hørt i forbindelse med besvarelsen, og de har oplyst at ruten til Narsarsuaq afføder et underskud på cirka 15 millioner kroner om året.

Sammenhængen mellem turisme og infrastruktur er komplekse størrelser, netop fordi det kan være svært at gennemskue hvad der er effekt og hvad der er konsekvens. Ville en højere kapacitet på forskellige ruter aflede mere turisme eller er det en stigning i turisme der vil gøre, at kapaciteten vil blive udvidet som en naturligvis konsekvens på en kommerciel rute?

Air Greenland har tidligere forsøgt med et udbud af flere afgangene i august måned, også i 2007, men har efterfølgende set sig nødsaget til at fjerne disse afgangene fra reservations-systemerne på et tidligt tidspunkt på grund af manglende salg.

Det er således også dette manglende salg af den ekstra udbudte kapacitet i 2007, der har givet udbyderen tvivl om den reelle efterspørgsel på ekstra kapacitet uden for højsæsonen i Narsarsuaq.

Der er en dialog mellem Air Greenland og operatørerne i turismeerhvervet i Sydgrønland. Sammen søger de at finde løsninger, der kan tilgodese begge parter. Det har blandt andet betydet, at der i 2008 vil blive ændret lidt på beflyvningen af Narsarsuaq. Næste år vil der ikke være 2 ugentlige rotationer i Narsarsuaq i maj måned, i stedet vil sæsonen blive udvidet i september, således at der flyves to gange om ugen i de to første uger af september.

2. Vil Landsstyret som ejer pålægge Air Greenland at tage hensyn til turismeerhvervet, når fartplanerne lægges i fremtiden?

Landstyret har ikke mulighed for at pålægge Air Greenland specifikke prioriteter i denne sammenhæng.

a. Hvis nej; hvorfor ikke?

Landstyret har ikke mulighed for at pålægge Air Greenland et sådan hensyn af en række grunde.

Air Greenland er et aktieselskab, og som du selv påpeger i begrundelsen for dine spørgsmål så er Grønlands Hjemmestyre kun *delvis* ejer af Air Greenland. Majoriteten af Air Greenlands aktier er ejet af henholdsvis Scandinavian Airlines System (SAS) samt af Den Danske Stat.

Forholdet mellem Air Greenland og dens tre aktionærer – Grønlands Hjemmestyre, SAS og Den Danske Stat – er reguleret af aktionær-overenskomsten. Denne overenskomst begrænser Hjemmestyrets mulighed for at diktere selskabets operationer.

Desuden er det vigtigt at bemærke, at Air Greenlands beflyvning af Narsarsuaq er et kommercielt område og bliver administreret som sådan. I forlængelse af dette vil jeg gerne bemærke, at det er Landsstyrets ønske, at Air Greenland i videst mulig omfang skal fungere som en selv bærende virksomhed. Om end Air Greenland beflyver en række mindre trafikerede ruter i Grønland med støtte fra Grønlands Hjemmestyre på basis af servicekontrakter, er hovedparten af Air Greenlands aktiviteter kommercielle aktiviteter. Air Greenland tilfører på denne måde både vækst og værdi til vores samfund.

3. Har Landsstyret kendskab til andre områder i Grønland, hvor Air Greenlands fartplaner stemmer dårligt overens med turismeerhvervets ønsker?

Spørgsmålet du stiller indikerer implicit, at Landstyret har erklæret sig enig i påstanden om at fartplanen for Narsarsuaq udgør en væsentlig hæmmende faktor for udviklingen af turisterhvervet i Sydgrønland.

Et ugentligt fly til Sydgrønland i den største del af året, vurderes dog af den lokale turismedestinationen som utilstrækkeligt, for udviklingen af turismen og andre erhverv i regionen.

Som tidligere nævnt, er det Landstyreets opfattelse, at Air Greenland søger at tilpasse deres fartplaner til efterspørgslen. Air Greenland har – såvel som andre trafikoperatører – en stærk interesse i udviklingen af turismeerhvervet.

4. Kan Landsstyret oplyse andet af interesse for sagen?

Landstyreets administration er i en struktureret dialog med trafikoperatørerne i Grønland, for at optimere fartplanerne for både skibstrafikken og flytrafikken. Vi er i en god løbende proces, og der arbejdes på at finde nogle konstruktive og fremadrettede løsningsmodeller inden for de af Landstinget udstukne rammer.

Det kan ligeledes oplyses at Erhvervsdirektoratet er ved at have et udkast til en kommende national turismestrategi for perioden 2007 til 2010 klar til høring. Turismestrategien sætter fokus på at skabe gode rammer for, at turismen fortsat kan vokse som erhverv, både for at skabe nye gode jobmuligheder og for at kunne bidrage til at styrke kapacitetsudnyttelsen af vores infrastruktur. Tanken er, at det bidrager til at styrke lufthavnene, havnene og de enkelte trafikoperatører og således bidrager til at styrke den kollektive trafik for alle, herunder beflyvningen af Narsarsuaq.

Jeg håber, at jeg hermed har besvaret dine spørgsmål tilfredsstillende.

Med venlig hilsen

Kim Kielsen