

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

Landstingsmedlem Agathe Fontain, Inuit Ataqatigiit

13.09.2007
32.50.10
Postboks 909
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 54 00
Fax +299 34 54 10
iap@gh.gl
www.nanoq.gl/iap

Besvarelse af § 36 spørgsmål: Hvilke planer har Landsstyret til bedre benyttelse og udvikling af lufthavnen i Qaanaaq – hvilke tiltag har Landsstyret planlagt for at lufthavnen kan få bedre muligheder for faciliteter og udstyr, deriblandt tankanlæg, for adgang til lufthavne fra udlandet?

Kære Agathe Fontain

Hermed følger besvarelsen af dine spørgsmål om benyttelsen og udviklingen af lufthavnen i Qaanaaq.

I dit spørgsmål til Landsstyret lægger du særlig vægt på, at brændstoffsfaciliteterne, navnlig tankene, udgør en begrænset faktor for udnyttelsen og udviklingen af lufthavnen i Qaanaaq.

Den nuværende tankkapacitet i Qaanaaq blev fastsat af Mittarfeqarfiit Anlæg i 1999, på baggrund af en vurdering af den forventede aktivitet i Qaanaaq lufthavn. Beslutningen byggede på de følgende forudsætninger:

- Der var forventet mindst en ugentlig beflyvning med en DHC-7 på en rute mellem Upernavik og Qaanaaq.
- Der var, under normale omstændigheder, ikke forventet mellemlanding i Pituffik.
- Der var forventet distriktsbeflyvning på cirka 650 timer med en Bell-212, heraf 300 timer imellem Pituffik og Qaanaaq.

På dette grundlag blev det vurderet, at to tanke hver med en kapacitet på 100,000 liter ville være passende til den nye lufthavn. Udvikling i Qaanaaq har dog betydet, at en tankkapacitet på 200,000 liter er vel i underkanten af det, der kunne påregnes som værende ideelt.

I forbindelsen med besvarelsen af dit spørgsmål har Air Greenland såvel som Mittarfeqarfiit været hørt om deres oplevelse af faciliteterne og udstyret i Qaanaaq lufthavn.

Air Greenland har svaret, at selskabet er berørt af de begrænsede brændstoffsfaciliteter i Qaanaaq lufthavn. Brændstoffsfaciliteterne i Qaanaaq lufthavn begrænser Air Greenlands muligheder for beflyvning midt på sommeren.

I 2007 har selskabet derfor kompenseret med et reduceret beflyvningsprogram for Qaanaaq distriktet, indenfor rammerne af den servicekontrakt selskabet har indgået med Grønlands Hjemmestyre.

Tankkapaciteten udgør derfor en udfordring for distriktsbeflyvning af Qaanaaq distriktet, men det bør i denne sammenhæng understreges, at passager såvel som fragt og post mængden i Qaanaaq distrikt er relativt lille, og at den kapacitet som ligger i aftalerne for offentligt passagerbefordring i området ikke nær udnyttes til fulde.

Mittarfeqarfiit bekræfter ligeledes, at der opleves mangel på brændstof i Qaanaaq Lufthavn. Derfor spares der fra maj måned og fremad på salget af brændstof for at undgå en situation, hvor der er udsolgt af brændstof.

Som du indikerer i dit spørgsmål bliver en del af brændstoffet solgt til udenlandske operatører. Nedenstående tabel illustrerer denne udvikling over de sidste 6 år.

Brændstofssalg i procent, Qaanaaq Lufthavn (der sælges kun JET A-1)

%	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Indenlandsk fly	93,3 %	91,5 %	86,6 %	94,4 %	92,1 %	100 %
Udenlandsk fly	6,7 %	8,5 %	13,4 %	5,1 %	7,9 %	0 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

(Tal fra Mittarfeqarfiit, 2007)

Som det ses i tabellen, er mængden af brændstof solgt til udenlandske operatører dog stadig betragtelig mindre end mængden solgt til indenlandske operatører, og der er ikke tale om en konstant stigning i salget til udenlandske operatører.

En udvidet tankkapacitet kunne muligvis påvirke udviklingen af salg til udenlandske operatører i en positiv retning, men det er ligeledes vigtigt at bemærke, at den geografiske placering af Qaanaaq lufthavn udgør en naturlig begrænsning for dens udvikling.

Thule Airbase/ Pituffik kan ikke benyttes som "alternate airport" og der er derfor naturlige begrænsninger for nyttelasten (payloaden).

Hertil kommer, at pladsens beskaffenhed (grus) gør, at den ikke er egnet til en række typer af flyvninger.

I debatten om udnyttelsen og udviklingen af lufthavnen i Qaanaaq er det nødvendig at sætte den i perspektiv med den generelle politiske debat på infrastrukturuområdet. Som det sikkert er dig bekendt, er der til den kommende efterårssamling 2007 stillet adskillige beslutningsforslag, der relaterer sig til den generelle udvikling af Grønlands infrastruktur generelt og specifikt om udviklingen af Grønlands luftfart. Der er således stillet forslag der specifik relaterer sig til Qaanaaq lufthavn. Her tænkes især på beslutningsforslag 142: " Forslag til Landstingsbeslutning om, at Landsstyret pålægges at lukke de regionale lufthavne i Qaarsut og Qaanaaq".

I forlængelse af dette kan jeg til din orientering oplyse, at min administration, i forbindelse med dets konstante afsøgning af muligheder for optimering af trafikstrukturen, den 1. september 2007 indledte en dialog med amerikanerne om trafikbetjening af Qaanaaq via basen i Pituffik. Jeg skal understrege, at målsætningen med dialogen er en afdækning af, hvorvidt det overhovedet vil være sikkerhedsmæssigt og økonomisk muligt at lade passagerer passere basen i transit fra og til Qaanaaq. Jeg skal tillige oplyse, at dialogen er på et meget indledende stadie, og at konkrete resultater først forventes at foreligge primo 2008.

Landstyret afventer resultatet af disse debatter og relaterede overvejelser og undersøgelser, således at vi kan sikre os, at de brugen af de ressourcer, der er stillet til rådighed til at fremme kapaciteten af vores lands infrastruktur er optimeret.

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

Med venlig hilsen

Kim Kielsen