



Jens NapätôK, Medlem af Inatsisartut, Naleraq
Inatsisartut@inatsisartut.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2026-126 om indenlandsk lufttrafik

Kære Jens NapätôK

Dato: 10-08-2026
Sagsnr.: 2026 - 13421
AKT. ID.: 26670894

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om indenlandsk lufttrafik. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gives 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 Kan Naalakkersuisut oplyse, hvor mange DHC-8-fly der fortsat vil være til rådighed til almindelig indenrigsflyvning af passagerer og luftfragt, hvis to DHC-8-fly ombygges og tages i brug til Maritime Domain Awareness (MDA)-programmet?

Svar: Naalakkersuisut har indhentet oplysninger fra Air Greenland A/S til besvarelse af spørgsmålet.

Air Greenland har oplyst, at selskabet med åbningen af den nye lufthavn i Ilulissat og den forventede direkte beflyvning mellem Ilulissat og København vurderer, at efterspørgslen på indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly, hvis to DHC-8-fly ombygges og tages i brug til Maritime Domain Awareness-programmet.

Det bemærkes, at den konkrete tilrettelæggelse af Air Greenlands indenrigsnetværk, herunder disponering af flymateriel, ruteplanlægning, kapacitet og frekvenser, som udgangspunkt er et kommercielt og operatørmæssigt anliggende for selskabet. Naalakkersuisut fastlægger således ikke den daglige disponering af Air Greenlands flyflåde.

Naalakkersuisut har dog en servicekontrakt med Air Greenland om fastvinget beflyvning til Qaanaaq. For så vidt angår denne trafikbetjening er Air Greenland forpligtet til at opfylde servicekontrakten inden for de rammer, der følger af aftalen.

Det bemærkes endvidere, at Air Greenland i sin årsrapport for 2025 beskriver selskabets opgave som både levering af samfundskritisk infrastruktur og kommerciel drift i et konkurrencepræget marked. Air Greenland beskriver samtidig, at selskabet varetager flyvning i, til og fra Grønland, og at rutenetværket skal understøtte transport af passagerer, fragt og post.

Air Greenlands vurdering af, at indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly, skal ses i sammenhæng med den nye lufthavnsstruktur. Det omfatter både den allerede konstaterede reduktion i indenrigstrafikken som følge af åbningen af Nuuk Lufthavn og forventningen om, at feedertrafikken reduceres yderligere, når Ilulissat Lufthavn åbner for direkte international beflyvning.

Naalakkersuisut vil følge udviklingen i trafikbetjeningen og kapaciteten, herunder i forbindelse med ændringerne i lufthavnsstrukturen.

Spørgsmål 2 Kan Naalakkersuisut fremlægge de analyser, kapacitetsberegninger, vurderinger eller andre beslutningsgrundlag, som dokumenterer, at anvendelsen af to DHC-8-fly til MDA-programmet ikke vil medføre forringelser af den indenlandske passagerbefordring, luftfragt eller forsyningssikkerheden?

Svar: Naalakkersuisut har ikke udarbejdet særskilte analyser, kapacitetsberegninger eller vurderinger af konsekvenserne for den indenlandske passagerbefordring, luftfragt eller forsyningssikkerhed ved anvendelsen af to DHC-8-fly til Maritime Domain Awareness-programmet.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 1, hvor Air Greenland har oplyst, at selskabet vurderer, at efterspørgslen på indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly efter åbningen af Ilulissat Lufthavn og den forventede direkte beflyvning mellem Ilulissat og København.

Naalakkersuisut vil følge udviklingen i trafikbetjeningen og kapaciteten.

Spørgsmål 3 Hvordan vurderer Naalakkersuisut de udfordringer, der allerede i dag eksisterer med luftfragt til kysten, herunder at DHC-8-flyene ikke er velegnede til transport af kølevarer, frugt, grøntsager og pakkeforsendelser til de mere afsidesliggende områder? Agter Naalakkersuisut at iværksætte konkrete tiltag for at afhjælpe disse udfordringer?

Svar: Naalakkersuisut forventer ikke, at anvendelsen af to DHC-8-fly til Maritime Domain Awareness-programmet i sig selv vil medføre forringelser af luftfragtforholdene. Der henvises i den forbindelse til besvarelsen af spørgsmål 1, hvor Air Greenland har oplyst, at selskabet vurderer, at efterspørgslen på indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly.

Naalakkersuisut vil følge udviklingen i trafikbetjeningen og luftfragtkapaciteten.

Spørgsmål 4 Hvilke beredskabsplaner har Naalakkersuisut for at sikre reservekapacitet, når to DHC-8-fly anvendes til MDA-programmet, hvis der samtidig opstår tekniske fejl, planlagt vedligeholdelse, vejrmæssige forstyrrelser eller andre driftsmæssige udfordringer?

Svar: Naalakkersuisut bemærker, at den konkrete disponering af flymateriel, herunder planlægning af reservekapacitet ved tekniske fejl, planlagt vedligeholdelse, vejrmæssige forstyrrelser eller andre driftsmæssige udfordringer, som udgangspunkt er et operatørmæssigt ansvar for Air Greenland.

Naalakkersuisut fastlægger således ikke den daglige disponering af Air Greenlands flyflåde eller selskabets interne beredskabs- og driftsplanlægning.

For så vidt angår den servicekontrakt, som Naalakkersuisut har med Air Greenland om fastvinget beflyvning til Qaanaaq, er Air Greenland forpligtet til at opfylde servicekontrakten inden for de rammer, der følger af aftalen.

Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 1, hvor Air Greenland har oplyst, at selskabet vurderer, at efterspørgslen på indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly efter åbningen af Ilulissat Lufthavn og den forventede direkte beflyvning mellem Ilulissat og København.

Spørgsmål 5 Hvordan vurderer Naalakkersuisut, at MDA-programmet vil påvirke passagerbefordringen, luftfragten og leveringstiderne til Qaanaaq, Upernavik, Qaarsut, Sisimiut, Maniitsoq, Paamiut, Qaqortoq, Tasiilaq samt øvrige byer, der betjenes med DHC-8-fly, og hvilke konkrete forberedelser er gennemført?

Svar: Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 1, hvor Air Greenland har oplyst, at selskabet vurderer, at efterspørgslen på indenrigsruterne fremadrettet kan betjenes med 6 DHC-8-fly, hvis to DHC-8-fly ombygges og tages i brug til Maritime Domain Awareness-programmet.

Naalakkersuisut forventer på den baggrund ikke, at MDA-programmet i sig selv vil medføre forringelser af passagerbefordringen, luftfragten eller leveringstiderne til de nævnte destinationer.

Naalakkersuisut vil følge udviklingen i trafikbetjeningen og luftfragtkapaciteten.

Spørgsmål 6 Hvilke konkrete initiativer vil Naalakkersuisut iværksætte for at sikre, at der ikke opstår ophobning af luftfragt, og at post, medicin, fødevarer, reservedele samt andre samfundskritiske forsyninger fremkommer rettidigt?

Svar: Naalakkersuisut er løbende i dialog med Air Greenland A/S og Tusass A/S om luftfragt. Dermed er Naalakkersuisut ikke direkte involveret i planlægningen af transport af det nævnte, eftersom det er et driftsanliggende for de nævnte virksomheder.

Spørgsmål 7 Har Naalakkersuisut planer om at anskaffe flere fly eller på anden måde udvide den nationale flykapacitet, således, at den indenlandske passagerbefordring og luftfragt kan styrkes og forbedres?

Svar: Naalakkersuisut har ikke planer om at anskaffe flere fly eller på anden måde udvide Air Greenlands flykapacitet. Det bemærkes, at Air Greenland A/S er et selvstyrejet aktieselskab, og at den konkrete disponering af selskabets flyflåde, herunder vurderinger af behovet for flykapacitet, materielanskaffelser, ruteplanlægning og driftsøkonomi, som udgangspunkt er et kommercielt og operatørmæssigt anliggende for selskabet.

Air Greenland A/S foretager derfor selv de nødvendige vurderinger af, om selskabets flykapacitet er tilstrækkelig og driftsmæssigt forsvarlig i forhold til de opgaver, selskabet varetager.

Naalakkersuisut følger dog udviklingen i den samlede trafikbetjening, herunder passagerbefordring og luftfragt, særligt i forbindelse med ændringerne i lufthavnsstrukturen.

Spørgsmål 8 Hvilke konkrete servicemål har Naalakkersuisut fastsat for den indenlandske lufttrafik, herunder vedrørende rettidighed, levering af luftfragt og den samlede forsyningssikkerhed?

Svar: Naalakkersuisut er involveret i den konkrete indenlandske lufttrafik, omfattet af servicekontrakterne. Servicekontrakterne er tilgængelige på kanat.gl. Luftfragt er inkluderet under rammerne for servicekontrakterne.

Spørgsmål 9 Arbejder Naalakkersuisut med en samlet langsigtet strategi for den indenlandske lufttrafik? Hvis ja, kan Naalakkersuisut redegøre for status, herunder behovet for flykapacitet, reservefly, kapacitet til flyfragt samt, hvordan betjeningen af byer og bygder forventes forbedret fremadrettet?

Svar: Den kommercielle indenrigs lufttrafik, herunder flykapacitet er et anliggende for Air Greenland A/S.

Naalakkersuisut arbejder med servicekontrakterne for passagerbefordring, og igangværende og potentielle projekter for anlæggelse af regionale lufthavne.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Iddimangiiu Jensen Bianco