



Medlem af Inatsisartut Peter Olsen, Inuit Ataqatigiit

Kære Peter Olsen

Tak for de fremsendte spørgsmål, som du har sendt i medfør af §37 i Forretningsordenen for Inatsisartut. Spørgsmålene gengives enkeltvis nedenfor efterfulgt af en besvarelse.

1. Kan Naalakkersuisut oplyse hvor mange gange ankomster og afgang er blevet forsinket på grund af tåge fra maj måned til nu?

Nej. Information vedrørende forsinkede ankomster og afgang er ikke så detaljeret, at det er muligt at se, hvor mange forsinkelser skyldes et bestemt vejrphænomen.

2. Kan Naalakkersuisut oplyse hvor mange passagerer der ikke er ankommet rettidigt til deres destinationer på grund af tåge fra maj måned til nu?

Se svar ved spørgsmål 1.

3. Hvilke økonomiske konsekvenser har disse forsinkelser på ankomster og afgang haft for Mittarfeqarfiit eller Air Greenland? Har disse medført ekstraomkostninger?

Hvis en landing eller afgang ikke gennemføres mister Mittarfeqarfiit en indtægt i form af afgifter. Hvis landingen eller afgang gennemføres på et senere tidspunkt får Mittarfeqarfiit i stedet for indtægten på det tidspunkt. I det omfang en forsinkelse fører til væsentlige ekstra omkostninger for Mittarfeqarfiit så som ekstra åbning af lufthavne, bliver disse dækket af flyselskabet.

Naalakkersuisut har ikke oplysninger om eventuelle ekstraomkostninger hos Air Greenland.

4. Kan Naalakkersuisut oplyse om folk kan være nødsaget til at købe nye billetter efter forsinkelser pga. tåge?

Som nævnt under spørgsmål 1 har Naalakkersuisut ikke oplysninger om forsinkelser pga. tåge. Generelt kan oplyses, at såfremt en passager er forsinket pga. vejrlig mellem servicekontrakt nettet og det kommercielle rutenet, så får herboende passagerer en ny billet frem til passagerens slutdestination i Grønland eller til første destination i Island eller Danmark.

14-08-2018
Sags nr.: 2018 - 15405
Dok. nr. 32015804

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf.: (+299) 34 50 00
E-mail: box909@nanoq.gl
Fax: (+299) 34 63 56
www.naalakkersuisut.gl

5. Hvilke planer har Naalakkersuisut for at forhindre aflyste landinger på grund af tåge?

Mittarfeqarfiit oplyser, at Mittarfeqarfiit løbende har investeret i satellitbaserede instrumentindflyvningsprocedurer (en serie forudbestemte manøvrer, som udføres under anvendelse af flyveinstrumenter, ikke en fysisk installation) på samtlige lufthavne baseret på Global Navigation Satellite Systems (2D instrumentindflyvningsprocedurer) (GNSS). Disse er i dag publiceret for 10 ud af 13 Mittarfeqarfiit lufthavne. Procedurene for de sidste 3 er planlagt til at blive designet, valideret, prøvefløjet, godkendt og publiceret senest i 2019.

Derudover arbejder Departementet for Boliger og Infrastruktur og Mittarfeqarfiit løbende på at undersøge mulighederne for at etablere et grundlag for bedre og mere præcise satellitbaserede indflyvningsprocedurer (3D instrumentindflyvningsprocedurer), således, at der kan landes under dårlige sigtbarhedsværdier.

6. Hvilke landingsbaner har teknisk udstyr der gør det muligt at lande i tåge?

De 13 lufthavne, som Mittarfeqarfiit driver, er kun bygget til og dermed godkendt til ikke-præcisionsanflyvninger. 2 af disse lufthavne, Nuuk og Kangerlussuaq, er udstyret med localizer (et "halvt instrumentlandingsystem") til den ene baneende, som kan hjælpe piloten til at lande i relativt dårlige sigtbarhedsværdier.

7. Hvor meget vil det koste at installere instrumentlandingsystem i en enkelt lufthavn?

Der er ikke foretaget økonomiske og tekniske beregninger for, hvad det vil koste at installere instrumentlandingsystemer. Det skønnes dog, at det vil koste et to til tre cifrede millionbeløb pr. lufthavn, såfremt der skal etableres et konventionelt instrumentlandingsystem (præcisionsindflyvning).

Med venlig hilsen

Simon Simonsen