



Medlem af Inatsisartut Villy Olsvig, Inuit Ataqatigiit
/Her

Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2017-156 vedr. Kangerlussuaq Lufthavn

20-06-2017
Sags nr.: 2017 - 12631
Dok. nr. 21150508

Kære Villy,

Indledningsvist skal jeg takke for dine spørgsmål som du har fremsendt i medfør af §37 i forretningsordenen for Inatsisartut.

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

Spørgsmål 1. Når den store Atlantmaskine Norsaq anløber Kangerlussuaq, hvor mange arbejdere og ansatte er beskæftiget?

Svar:

De koncessionerede opgaver hos Mittarfeqarfiit som direkte involverer betjeningen af Air Greenlands A330 maskine består af følgende:

Ledelse: 1

Flyveledelse (ATC – Air Traffic Control): 2 personer

Brand og redningstjenesten (BOR): 7 personer

Security: 13 personer

Kørsel: 1 person

Snerydning: 2-6 personer afhængig af sæsonen

Dertil kommer en række følgefunktioner som ikke er direkte beskæftiget i forbindelse med anløb af Norsaq. Det omfatter ansatte i Mittarfeqarfiits cafeteria, café, hotel, værksteder og andre service- og støttefunktioner. Derudover har Mittarfeqarfiit CNS (Kommunikation, Navigation og Overvågning), hvor der også er aktivitet i forbindelse med overflyvninger i Grønlandsk Luftrum.

Spørgsmål 2. I forbindelse med beflyvningen af kysten fra Kangerlussuaq med Dash 8-fly, hvor mange arbejdere og ansatte er beskæftiget?

Svar:

Ledelse:1

Flyveledelse (ATC - Air Traffic Control): 2 personer (1 person uden for spidsbelastningen)

Brand og redningstjenesten (BOR): 4 personer (når der ikke er større fly)

Snerydning: 2-6 personer afhængig af sæsonen

Spørgsmål 3. Det siges at lufthavnen i Kangerlussuaq ikke vil blive lukket ifm. omlægningen af trafikken år 2021. Hvor vil atlantmaskinen gå til og fra efterfølgende?

Svar:

Den primære trafik anslås at fordele sig mellem Nuuk og Ilulissat, hvor beflyvning nu bliver mulig direkte fra udlandet uden mellemlanding i Kangerlussuaq. Ligeledes vil

beflyvningen af Qaqortoq og Tasiilaq i højere grad være uafhængig af en anden indfaldsport.

Den nye trafikstruktur til og fra Grønland bliver således radikalt anderledes end den nuværende. Modellen med en enkelt atlantmaskine kan således ikke nødvendigvis overføres til det nye system, hvor det forventes at flere maskiner vil betjene Grønland end i dag.

Afslutningsvis kan jeg nævne, at Naalakkersuisut arbejder ud fra Inatsisartuts beslutninger vedr. lufthavnsstrukturen i Grønlands, jf. EM2015 punkt 15 og 167.

Spørgsmål 4. Når udvidelserne af lufthavnene i Nuuk og Ilulissat bliver en realitet, hvilke fly vil så primært komme til og fra Kangerlussuaq?

Svar:

Det vides ikke på nuværende tidspunkt. Ydermere så afhænger det udelukkende af operatørernes investeringer og prioriteringer, samt passagergrundlaget. I forbindelse med arbejdet med lufthavnsudvidelserne, er mit departement i samarbejde med Departementet for Finanser og Skatter ved at udføre samfundsøkonomiske undersøgelser hvor bl.a. den kommende trafikstruktur vil blive nærmere undersøgt.

Det kan dog oplyses at Kalaallit Airports er ved at opstille et trafikprogram for deres lufthavne i dag og i fremtiden. De forestiller sig en række forskellige flytyper på banerne i Nuuk og Ilulissat, f.eks.:

B737-serien
B757-serien
A319-serien
A320-serien
A330-serien
Bombardier CS100
Bombardier CS300
Bombardier DHC8-Q200
Bombardier DHC8-Q400
Beechcraft 200 – Super King Air
Bell 212
AS 350

Alle disse flytyper vil ligeledes kunne beflyve Kangerlussuaq. Dermed er der også mulighed for at have alternative lufthavne i Grønland (fordelt mellem Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq), og dermed mulighed for at forskellige fly beflyver Grønland.

Spørgsmål 5. Der flyver relativt mange større flyvemaskiner over Grønland, og såfremt nogle af dem skulle få brug for at lande på en landingsbane der er længere end 2200 meter efter år 2021, hvordan forestiller man sig at vort land vil kunne tilbyde landing af sådanne flytyper?

Svar:

Som jeg ligeledes gav udtryk for i forrige §37 spørgsmål nr. 2017-137, spørgsmål 2: *"Derudover undersøges det, i hvilket omfang Kangerlussuaq med fordel kan fortsætte som nødlufthavn (også kaldet ETOPS - Extended Range Operation with Two-Engine Airplanes)."*

Spørgsmål 6. Mittarfeqarfiit har kalkuleret med, at forlængelse af lufthavnene i Ilulissat samt i Nuuk vil koste ca. 225 mio.kr. hver for sig, hvordan forestiller man sig at forholde sig ift. andre landingsbaner her i landet, der gerne vil udvides tilsvarende?

Svar:

Historisk er der gennemført en lang række undersøgelser af forskellige muligheder for etablering af nye lufthavne i Nuuk og Ilulissat, herunder forskellige estimater, som varierer meget, da alt efter banelængde mv. Fælles for disse er, at der ikke tidligere er sket detaljeplanlægning af de specifikationer, der nu opereres med.

Størrelsen på anlægsomkostningerne er primært afhængig af anlægsprojekternes størrelse, herunder sprængmængder samt lufthavnens instrumentering. Da der etableres internationale lufthavne i Nuuk og Ilulissat, vil anlægsomkostningerne alt andet lige være størst her. Der er truffet beslutning om anlæggelse af yderligere en række lufthavne i Grønland, hvor anlægsprojekterne forventes at være mindre i omfang end i Nuuk og Ilulissat.

I regi af Kalaallit Airports A/S gennemføres aktuelt nærmere beregninger af de forventede anlægsomkostninger til de nye lufthavne, med de nu fastsatte ønskede banelængder og den ønskede instrumentering.

I forhold til de øvrige baner, arbejder Naalakkersuisut efter Inatsisartuts beslutninger truffet på efterårssamlingen 2015.

Spørgsmål 7. I forhold til udvidelse af lufthavnene i Nuuk og i Ilulissat, hvordan har man planer om at sikre sikkerheden ift. ankomster og afgang samt ift. dem der arbejder med udvidelserne?

Svar:

Mittarfeqarfiit har som koncessionshaver på lufthavne i Grønland givet Kalaallit Airports fuldmagt til at ansøge relevante myndigheder om blandt andet etableringsgodkendelse ved Grønlands Selvstyre og projektgodkendelse ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Efter ønske fra både Mittarfeqarfiit, Kalaallit Airports og Naalakkersuisut er ansvaret for de flyvesikkerhedsmæssige forhold under anlægsfasen grundigt defineret i disse fuldmagter.

Mittarfeqarfiit vil forsat have det flyvesikkerhedsmæssige ansvar for operationer på de eksisterende baner under anlægsfasen. Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports vil sammen løse opgaven og dette vil ske under fagligt tilsyn af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i Danmark, som vil sikre at flyvesikkerhedsniveauet fastholdes under anlægsfasen og at dette sker efter gældende regler og standarder.

Med venlig hilsen

Erik Jensen