



Lars Poulsen, Siumut
Medlem af Inatsisartut
inatsisartut@inatsisartut.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2026-148 om Trafikken i Østgrønland

Dato: 20-8-2026
Sagsnr.: 2026 - 14104
AKT. ID.: 26703903

Kære Lars Poulsen

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om trafikken i Østgrønland. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse. Spørgsmålene gengives 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: Er Naalakkersuisut bekendt med at Icelandair stopper sin trafik til Kulusuk?

Svar: Naalakkersuisut modtog den 27. maj en offentliggørelse fra Icelandair om, at selskabet agter at stoppe deres operation i månederne marts-maj.

Naalakkersuisut er således bekendt med at Icelandair har valgt at stoppe beflyvning af Kulusuk.

Spørgsmål 1a: Hvis ja, er der lagt planer for løsning for det?

Svar: Naalakkersuisut finder det beklageligt, at Icelandair har valgt at nedlægge sin rute. Naalakkersuisut arbejder med at se på alternativer.

Naalakkersuisut kan på nuværende tidspunkt ikke give yderligere oplysninger om det pågående arbejde.

Spørgsmål 2: Har Naalakkersuisut planer for at udvide Air Greenlands transport service til Østgrønland gennem en servicekontrakt?

Svar: Se svar til spørgsmål 1a.

Spørgsmål 2a: Hvis ja, hvordan og på hvilke områder?

Svar: Se svar til spørgsmål 1a.

Spørgsmål 3: Har Naalakkersuisut planer for at udvide Pilersuisoq's ekspertise til Østgrønland i form af forsyningspligt gennem servicekontrakt?

Svar: Til besvarelse af dette spørgsmål har jeg indhentet bidrag fra Departementet for Finanser, som oplyser følgende:

"Naalakkersuisut kan oplyse, at Pilersuisoqs ekspertise allerede anvendes i Østgrønland. Efter den gældende servicekontrakt har KNI A/S

forsyningspligt til en række bosteder i regionen, hvor det kommercielle grundlag for vareforsyning er begrænset.

Pilersuisoq-butikken i Tasiilaq drives derimod på kommercielle vilkår og modtager derfor ikke tilskud gennem servicekontrakten. Der er således ikke tale om, at Pilersuisoqs ekspertise først skal udvides til Østgrønland, idet den allerede anvendes gennem den eksisterende forsyningsordning."

Spørgsmål 4: Hvilke økonomiske analyser ligger til grund for beslutningen om at anvende bådtransport som erstatning for helikoptertransport mellem Kulusuk og Tasiilaq?

Svar: Naalakkersuisut har ikke foretaget økonomiske analyser om benyttelsen af bådtransport mellem Kulusuk og Tasiilaq.

Det bemærkes, at den konkrete tilrettelæggelse af supplerende transportløsninger for passagerer, herunder anvendelse af bådtransport som alternativ til helikoptertransport, som udgangspunkt er et operatørmæssigt anliggende. Dette gælder særligt, hvor der er tale om transportkapacitet, som ligger ud over den aftalte kapacitet i servicekontrakten.

Air Greenland har oplyst, at bådtransporten ikke udbydes som erstatning for servicekontraktens helikopter, men i tillæg til denne. Den indsatte bådtransport er altså kapacitet, der er indsat på egen foranstaltning af Air Greenland, og ligger udover den kapacitet, der indgår i servicekontrakten.

Spørgsmål 4a: Kan Naalakkersuisut dokumentere, at denne løsning er billigere og samlet set giver større samfundsøkonomisk værdi end at indsætte yderligere helikopterkapacitet?

Svar: Den konkrete tilrettelæggelse af supplerende transportløsninger for passagerer, herunder anvendelse af bådtransport som alternativ til helikoptertransport, er som udgangspunkt et operatørmæssigt anliggende. Dette gælder særligt, hvor der er tale om transportkapacitet, som ligger ud over den aftalte kapacitet i servicekontrakten.

Spørgsmål 5: Hvilke analyser eller høringer har Naalakkersuisut gennemført blandt de lokale aktører i Østgrønland for at belyse de erhvervmæssige konsekvenser af, at passagerer fra Icelandair henvises til bådtransport frem for helikopter mellem Kulusuk og Tasiilaq?

Svar: Naalakkersuisut har ikke gennemført særskilte høringer eller analyser blandt lokale aktører i Østgrønland vedrørende de erhvervmæssige konsekvenser af, at passagerer fra Icelandair henvises til bådtransport mellem Kulusuk og Tasiilaq.

Tilrettelæggelse af supplerende transportløsninger for passagerer, herunder anvendelse af bådtransport som alternativ til helikoptertransport, er som udgangspunkt et operatørmæssigt anliggende. Dette gælder særligt, hvor der er tale om transportkapacitet, som ligger ud over den aftalte kapacitet i servicekontrakten.

Spørgsmål 6: Har Naalakkersuisut gennemført samfundsøkonomiske konsekvensberegninger af de erhvervsmæssige og økonomiske konsekvenser ved den reducerede flyforbindelse mellem Island og Kulusuk, herunder tab af vinterturisme, fragt, omsætning, arbejdspladser og skatteindtægter i Østgrønland?

Svar: Nej, men politisk følges sagen nøje og der arbejdes på alternativer.

Spørgsmål 6a: Hvis ja, vil Naalakkersuisut offentliggøre disse beregninger?

Svar: Se svar til spørgsmål 6.

Spørgsmål 6b: Hvis nej, hvorfor ikke?

Svar: Naalakkersuisut har ikke de mandskabsmæssige og økonomiske ressourcer til at foretage samfundsøkonomiske konsekvensberegninger ved bortfald af kommercielle ruter. Ressourcerne bruges pt. på at finde alternative løsninger.

Spørgsmål 7: Har Naalakkersuisut undersøgt, hvorfor Air Greenland ikke selv har valgt at udvikle en kommerciel forretningsmodel for direkte trafik mellem Island og Kulusuk, herunder vintertrafik og fragt, når en forbedret tilgængelighed potentielt kan styrke turismen og erhvervsudviklingen i Østgrønland?

Svar: Naalakkersuisut har ikke selv gennemført en særskilt undersøgelse af, hvorfor Air Greenland ikke har valgt at udvikle en kommerciel forretningsmodel for direkte trafik mellem Island og Kulusuk, herunder vintertrafik og fragt.

Det bemærkes, at udvikling af kommercielle ruter, herunder vurdering af efterspørgsel, rentabilitet, flymateriel, personaleressourcer, sæsonbetjening og fragtmuligheder, som udgangspunkt er et kommercielt og operatørmæssigt anliggende for flyselskabet.

Til brug for besvarelsen har Naalakkersuisut indhentet bemærkninger fra Air Greenland A/S, som oplyser følgende:

"Air Greenland har suspenderet flyvninger mellem Nuuk-Keflavik grundet manglende efterspørgsel og dermed ikke-rentabel rute. Rutens suspendering er også truffet pga. forholdsvis stor ressourceforbrug af eksisterende Dash 8 kapacitet og personale som nu er allokeret til indenrigstrafik.

Air Greenland vurderer derfor, at en trekantsrute mellem Keflavik-Kulusuk-Nuuk eller Nerlerit Inaat ikke er kommercielt rentabel og forretningsmæssigt attraktiv."

Spørgsmål 7a: Hvis ja, hvilke konklusioner er nået?

Svar: Se svar til spørgsmål 7.

Spørgsmål 7b: Hvis nej, hvorfor er dette ikke blevet undersøgt?

Svar: Se svar til spørgsmål 7.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen


Iddimanngjú Jensen Bianco