



Kristian Jeremiassen
Bureau for Inatsisartut
inatsisartut@inatsisartut.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2022-068 om Qasigiannuit

12-04-2022
Sags nr.: 2022 - 7005
ID. nr. 74063362

Kære Kristian Jeremiassen

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om Qasigiannuit. 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. Hvad agter Naalakkersuisut at gøre om de breve og pakker der er for længe om at nå Qasigiannuit?

Svar: Air Greenland er i henhold til servicekontrakten forpligtet til "*...at opretholde befordringen i distrikterne i henhold til fartplanerne, der i størst muligt omfang imødekommer efterspørgslen til befordring af passagerer, post og fragt i nævnte prioritet*". Det betyder, at passagerer bliver prioriteret over post og fragt.

Air Greenland har oplyst, at baggrunden for puklen af postfragten skyldes islægningen i området. Den har forårsaget, at der er kommet ekstraordinære mængder gods, og Air Greenland har måtte prioritere de friske fødevarer.

Vejret har været udfordrende og Air Greenland har haft tekniske udfordringer.

Air Greenland oplyser, at de gør hvad de kan for at få fragten ud til disse steder. Air Greenland har også efter aftale med Arktisk Kommando benyttet SAR-helikopteren til at afhjælpe situationen. Air Greenland har påpeget, at de mængder postfragt der er kommet i den seneste tid, overstiger de mængder, som de er forpligtet til iht. servicekontrakten.

Air Greenland har desuden oplyst, at den gennemsnitlige leveringstid i perioden fra januar til marts 2022 til Qasigiannuit fra alle destinationer inklusive CPH er:

- 11 dage for pakkepost
- 6 dage for brevpost
- 8 dage for fragt
- 5 dage for prioritets fragt.

Det bemærkes dog, at der kan dog være yderligere forsinkelse ved udlevering hos Tusass, som ikke er medtaget ovenfor.

Da Air Greenland allerede arbejder på at afhjælpe den vanskelige situation, som islægningen forårsager, vil Naalakkersuisut på nuværende tidspunkt ikke gøre yderligere.

Mit departement er løbende i dialog med Air Greenland og følger situationen.

Spørgsmål 2. Prisen for at flyve til og fra Qasigiannuit er meget dyr, har Naalakkersuisut planer om at indføre priser der benyttes i Sydgrønland?

Svar: Jeg har bedt mit departement om at tage de indledende skridt til at igangsætte en nærmere undersøgelse af de opfattede prisdifferencer mellem visse servicekontraktdistrikter, som eksempelvis Diskobugen og Sydgrønland. Jeg forventer, at undersøgelsen vil være færdig i løbet af 2022. Jeg vil på den baggrund se på, om det er nødvendigt at lave nogle justeringer. Når dette arbejde er færdigt agter jeg at informere herom.

Spørgsmål 3. Finder Naalakkersuisut det naturligt, at passagerer i Diskobugten skal betale betydeligt mere for en flybillet end passagerer i Sydgrønland?

Svar: Se svar på spørgsmål 2.

**Spørgsmål 4. Har Naalakkersuisut planer om at sætte priser for flybilletter til og fra Qasigiannuit ned?
a. Hvis ja, hvornår?**

Svar: Se svar på spørgsmål 2.

Spørgsmål 5. Har Naalakkersuisut planer om at Sarfaq Ittuk skal anløbe Qasigiannuit?

Svar: Den nuværende sejlplan for Sarfaq Ittuk er presset til det yderste. Hvis man tilføjer nye destinationer, fx Qasigiannuit, skal det påregnes, at der tilsvarende skal sløjfes eksisterende destinationer, eller at skibet skal undlade at anløbe enkelte havne ugentligt.

Eksempelvis hviler størstedelen af skibets besætning om natten. Hvis der skulle ske anløb om natten, vil rederiet ikke længere kunne overholde hviletidsbestemmelserne, der er anført i søfartsloven. Det vil betyde, at såfremt der skal introduceres anløb om natten, skal der ansættes ekstra personale til at varetage denne opgave. Hvis dette skal ske, skal der afsættes ekstra midler via finansloven.

Spørgsmål 6. Hvad er omkostningerne ved at Sarfaq Ittuk igen anløber Qasigiannuit?

Svar: Jeg har bedt mit departement om at undersøge dette lade det indgå i undersøgelse om servicekontrakter. Som nævnt under 2 vil jeg informere herom når arbejdet foreligger.

Som nævnt under svaret på spørgsmål 5 vil det være nødvendigt at nedprioritere andre byer, hvis Qasigiannuit skal inkluderes i den eksisterende fartplan. Konsekvensen kan være, det vil være nødvendigt at hæve billetprisen eller servicekontraktbeløbet, da indtjeningen ikke forventes at kunne opveje for de øgede lønudgifter. Skibets størrelse

sætter samtidig nogle begrænsninger i forhold til, hvor meget yderligere personale der kan være ombord, hvis der skal ansættes yderligere personale.

Ovenstående spørgsmål vil skulle afklares, hvis Naalakkersuisut på et tidspunkt måtte ønske at revidere fartplanen.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Erik Jensen