

I henhold til Inatsisartuts forretningsorden § 37, skal jeg hermed fremlægge følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål:

I forbindelse med trafikbeflyvning med helikopter, er servicekontrakten netop forlænget med et år, hvorefter en ny trafikplanløsning er indgået; i denne forbindelse ønskes oplyst om, hvor store prisændringer der er sket?

1. Er der i forbindelse med den indgåede servicekontrakt omkring passagertransporten foretaget en udjævning af billetpriserne?
2. De priser der er gældende for den fly-og helikopterbaserede passagertransport - hvor stor en del af denne billetpris, er da i henhold til servicekontrakterne subsidieret fra Landskassen?
3. Er man helt klar over i hvor høj grad, der mangler koordination af de trafikale forhold ud fra den betragtning, at de forskellige indgåede trafikale servicekontrakter alle er subsidieret fra landskassen?

(Medlem af Inatsisartut, Jess Svane, Siumut)

Begrundelse

Man har ellers tidligere indgået aftaler om, at man i forbindelse med indgåelse af nye trafikale servicekontrakter, ville tage højde for de enorme udsving der er på billetpriserne, hvor man nogle steder har måttet betale helt op til næsten tre gange så meget for den samme strækning. Desværre ser det ud til, at billetpriserne er blevet endnu mere uensartede.

Det kan ikke undre nogen, at forbrugerne forgæves har forsøgt, at få en rimelig og plausibel forklaring på de yderst forskelligartede prisniveauer på billetpriserne, men de forklaringer, der hidtil er fremkommet, har kun bidraget til endnu større forundring og er uforståelige for menig mand.

For eksempel ser man et efterårstilbud fra Nuuk – Ilulissat – Sisimiut til Danmark og retur hvor der annonceres med indkøbsrejser, der i de fleste tilfælde ligger lige omkring kr. 3.900.-. Læg venligst mærke til at det er til Danmark og retur.

De mindre byer i Diskobugten, hvorunder man har indgået beflyvningsaftaler i form af servicekontrakter omkring helikopterbeflyvning, her er de gældende priser i dag så høje, at det kun vil kunne betales af virksomheder – ingen almindelige mennesker kan betale de billetpriser.

Som et enkeltstående eksempel, vil jeg her tage en enkeltrejse fra Qasigiannugit til Aasiaat som koster lige omkring kr. 2.200,-. Dette er for 20 minutters helikopterflyvning. Hvilket er til trods for, at landskassen allerede har ydet subsidier, dvs. betalt til denne stræknings flyvetur.

Når vi snakker om de flytrafikale servicekontraktbaserede ruter, er det ikke kun helikopterruterne der tynger priserne helt i knæ. Som følge af den manglende koordination af lufttrafikken, er der mange passagerer der strandeder i Aasiaat eller i Ilulissat i op til flere dage, endda er der mange, der har måttet bruge hele weekender på blot at vente. En væsentlig grund hertil, er den manglende koordination af selve planlægningen. Der er ligeledes mange rejsende, der kunne have været hjemme samme dag, idet der ankommer fly til deres hjemdestinationer, der flyver via Ilulissat eller Aasiaat, men som allerede er taget afsted, når de rejsende endelig ankommer til en af de to lufthavne i Diskobugten.