



Kristian Jeremiassen, Siumut
-/ Her

Besvarelse af § 37-spørgsmål om beflyvningen i Diskoområdet

29-01-2013
Sags nr. 2013-079286
Dok. nr. 1124379

Kære Kristian Jeremiassen

Tak for dine spørgsmål om helikopterbeflyvningen i Diskobugten. Spørgsmålene vil blive besvaret i kronologisk rækkefølge.

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Som ansvarlig for trafikområdet står jeg fuldt ud inde for den forlængelse af servicekontrakterne, der er sket. Og jeg mener, at borgerne fortsat har en velfungerende trafikstruktur. Men jeg mener også, at der er to vigtige forudsætninger, som glemmes, når der fra politisk side rejses kritik af servicekontrakterne i disse dage:

1. Trafikstrukturen er et fælles kompromis mellem Naalakkersuisut og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg
2. Forbedringer kræver flere midler

Jeg vil derfor gerne indledningsvis uddybe disse punkter.

Trafikstrukturen er et fælles kompromis mellem Naalakkersuisut og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg

På baggrund af udbudsprocessen i foråret 2012 ønskede Naalakkersuisut at indgå en række nye servicekontrakter. Servicekontrakter, som efter Naalakkersuisuts vurdering ville have sikret borgerne en bedre trafikstruktur. Finans- og Skatteudvalget ønskede imidlertid ikke at give Naalakkersuisut mandat til at indgå disse servicekontrakter. Den nuværende trafikstruktur er derfor resultatet af en fælles kompromis mellem Naalakkersuisut og Inatsisartuts Finans- og Skatteudvalg.

Forbedringer kræver flere midler

I 2006 besluttede det daværende Naalakkersuisut at kanalisere 1/3 af det samlede beløb, der blev ydet til servicekontrakter, over til andre områder, herunder uddannelse. Siden er der ikke tilført yderligere midler til området – og der har ikke i forbindelse med finanslovsforhandlingerne været fremsat forslag om at tilføre flere midler.

Skal der anvendes flere midler på trafikområdet, skal disse midler tages fra andre områder. Det er derfor nødvendigt at foretage en samlet vurdering. Og gennem de sidste 10 år har Grønland gennemført en opprioritering af andre områder, f.eks. uddannelsesområdet. En sådan opprioritering må og skal afspejle sig i bevillingerne – ellers er det jo bare tomme ord. Der har ikke været ønsker om yderligere midler i

forbindelse med fremsættelse af finanslovsforslaget for 2012 på efterårssamlingen i 2011.

1. Hvornår kan jeg forvente, at man udskifter distriktshelikopteren i Diskobugten, Bell 212, med en anden type?

De nuværende servicekontrakter er blevet forlænget indtil udgangen af 2014, og Air Greenland A/S (herefter Air Greenland) forventer i den periode at benytte Bell-212-helikopterne til at løse opgaverne i Diskobugten.

Dog vil man sikre, at den helikopter, som flyver i mørkeperioden fra medio november til ultimo februar er IFR-instrumenteret. Det vil sige, at helikopteren er godkendt til instrumentflyvning, hvilket betyder, at den er i stand til at flyve i mørke.

Derudover har Air Greenland valgt midlertidigt at indsætte en mindre AS350-helikopter, så bygdebeflyvningen i Aasiaatdistriktet kan foregå uafhængigt af Bell-212-helikopteren i Ilulissat.

Der er derfor ingen aktuelle planer om at udskifte Bell-212-helikopteren med en anden type.

I øvrigt kan det oplyses, at det vil koste flere hundrede millioner kr. at skulle udskifte Bell-212 med andre og større helikoptertyper. Det vil kræve en kraftig forøgelse af midler til servicekontrakter på formentlig lange kontrakter.

Selv om at Air Greenland i 2009 bekendtgjorde, at de ville udfase S-61 helikopterne ved udgangen af 2012, har der ikke fra nogen politiske partier været ønske om en forøgelse af bevillingerne med henblik på at erhverve større helikoptere på landsplan.

2. Såfremt der i Diskobugten pr. 1. januar 2013 er forringelser i distriktsbeflyvningen, hvilke forbedringer overvejer man så?

Min administration har i forbindelse med besvarelsen af spørgsmålet været i kontakt med Air Greenland, som oplyser følgende om regulariteten fra d. 1. til d. 15. januar sammenlignet med samme periode sidste år:

År	Rettidigt	Forsinket 0-15 min.	Forsinket 16-30 min.	Forsinket 31 min.-12 timer	I alt
2012	39 %	17 %	17 %	27 %	99 %
2013	52 %	12 %	4 %	30 %	98 %

Kilde: Air Greenland

Som det fremgår af ovenstående tabel, er andelen af helikopterafgange, som afgår til tiden højere i 2013 end i samme periode 2012.

Da det kun er få uger, siden det nye beflyvningsmønster blev indført, er det dog for tidligt at vurdere, hvordan regulariteten vil være på længere sigt. Men jeg vil selvfølgelig følge situationen tæt.

Jeg har forståelse for, at det er frustrerende for de berørte borgere, hver gang en helikopter er forsinket. Derfor skal man naturligvis stræbe efter at sikre, at al transport foregår til tiden, men der er altid risiko for, at der vil opstå tekniske problemer eller være perioder med dårligt vejr.

Som det fremgik af svaret på spørgsmål 1 har Air Greenland dog forsøgt at imødegå problemer ved at benytte en helikopter, som kan flyve i mørke, og midlertidigt at indsætte en AS-350-helikopter for at sikre bygdebeflyvningen ved Aasiaat.

3. Hvilke initiativer har man foretaget for at sikre, at posten pr. 1. januar 2013 kommer hurtigere frem til Qasigiannugit?

Selvstyret har generelt et stort fokus på forsyningssikkerheden i hele landet, herunder borgernes mulighed for at få post.

I servicekontrakterne er således indskrevet et krav om, at operatørerne skal medbringe post som førsteprioritet og pakkepost som tredjeprioritet, hvilket vil sige, at postudbringning af breve har højere prioritet end fx persontransport.

I den nye fartplan er der i ugens fem første dage daglige forbindelser mellem Qasigiannugit og hhv. Ilulissat og Aasiaat, hvor der med den tidligere var to ugentlige frekvenser. Dette vil alt andet lige give flere muligheder for at få posten bragt frem.

4. Har man forventet, at man ville få større omkostninger til hotelovernatninger på grund af aflysninger på helikopterbeflyvningen?

Naalakkersuisut har ikke forventet, at overgangen til Bell-212-helikopteren specifikt vil medføre øgede udgifter til overnatninger for hverken Landskassen eller borgerne.

Servicekontraktbetalingerne er fastlagte i servicekontrakterne. I dette beløb er indregnet udgifter i forbindelse med irregularitet. Selvstyret vil derfor ikke få større udgifter, hvis det skulle vise sig, at en sæson var præget af flere aflysninger på grund af fx dårlige vejrforhold eller tekniske problemer.

Hvad angår de berørte borgere, vil disse i nogle tilfælde være dækket af den forsikringsordning, som Selvstyret har med Air Greenland.

Air Greenland er dog ikke forpligtet til at sørge for indkvartering, når rejsen går fra en bygd, såfremt passageren er tjekket ind på forsinkelsestidspunktet. Det skyldes, at der i langt de fleste bygder ikke er hotel eller lignende, hvor Air Greenland kan indkvartere passagerne. Forsikringsordningen gælder derfor kun de steder, hvor der er officielle indkvarteringsmuligheder.

Da aftalen blev indgået, var det vurderingen, at langt de fleste ville være dækket: Passagerer, der skal rejse fra en bygd, vil enten selv bo der eller har været på besøg hos familie eller venner. De vil derfor kunne blive indkvarteret uden større omkostninger, indtil helikopteren igen flyver.

Jeg håber, at ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen