



Jørgen Rosbach  
Medlem af Inatsisartut, Demokraatit  
inatsisartut@inatsisartut.gl

## Besvarelse af § 37 spørgsmål 2025-132 om iværksættelsen af bedre regularitet i Nuuk samt planer for undgåelsen af returflyvninger til Danmark

Dato: 26-09-2025  
Sagsnr.: 2025 – 16513  
ID- nr. 77851896

Kære Jørgen Rosbach

Du har i henhold til § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om iværksættelsen af bedre regularitet i Nuuk samt planer for undgåelsen af returflyvninger til Danmark. 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: Hvilke initiativer er der iværksat for at sikre bedre regularitet for lufthavnen i Nuuk? a. Er der initiativer på vej, der kan sikre bedre regularitet?

Svar: Spørgsmålet er blevet forelagt Greenland Airports A/S som har svaret følgende:

*"Greenland Airports A/S arbejder kontinuerligt med at sikre, at alle lufthavne og helikopterflyvepladsernes drift er sikker og effektiv. En faktor, der har stor betydning for regulariteten, er vejret. I forhold til vejret, er der ikke tekniske muligheder til forbedring af regularitet i forhold til kraftig vind. I forhold til bedre regularitet ved dårlig sigt og lavt skydække, se svar til spørgsmål 2. Et andet forhold der har betydning for regulariteten, er operationelle forhold såsom flyet, flyplanlægning, indtjekning samt håndtering af bagage. Dette ansvar ligger hos det enkelte flyselskab.*

*Greenland Airports A/Ss lufthavn i Nuuk åbnede november 2024, og siden har personalet været igennem en stejl læringskurve med driften af "ny" Nuuk lufthavn. Der er stadig rutiner, der skal optimeres, og som har betydning for regulariteten. Siden åbningen har Greenland Airports A/S i forhold til regulariteten specifikt arbejdet med at tilføje ekstra snerydningsmateriel, styrkede og forbedrede rapporteringer af baneforhold til piloterne, uddannelse af medarbejdernes rutiner i forhold til driften af hele lufthavnen samt fået leveret 2 nye store tankvogne til brændstof til fly.*

*Det skal bemærkes, at lufthavnens instrumentlandingssystem til indflyvning fra den ene baneende først blev endelig godkendt af Trafikstyrelsen i maj 2025. Baggrunden for dette skyldtes en kompliceret sagsbehandling hos Trafikstyrelsen, da en del af systemet var tilpasset lokale forhold i Nuuk. Instrumentlandingssystemerne til begge baneender har fungeret kontinuerligt siden maj 2025.*

*Fremadrettet vil Greenland Airports A/S stadig have fokus på både uddannelse af medarbejdere og forbedring af rutiner i forhold til optimal drift af hele lufthavnen. Derudover er det aftalt med DMI, at de fremadrettet udarbejder specifikke lufthavnsvejrudsigter for Nuuk lufthavn. Det er Greenland Airports A/Ss forventning, at specifikke lufthavnsvejrudsigter vil kunne hjælpe i driften af lufthavne i Nuuk."*

**Spørgsmål 2. Er der teknologiske opgraderinger på markedet, der vil kunne afhjælpe udfordringerne med flytraffiken ved tåge og sne/is? a. I bekræftende fald ønskes det oplyst, hvorfor denne teknologi ikke er implementeret i lufthavnen i Nuuk?**

Svar: Spørgsmålet er blevet forelagt Greenland Airports A/S som har svaret følgende:

*"Lufthavnen i Nuuk har et godkendt instrument landings systemer (ILS) til begge baneender af lufthavnen. Industristandarden for ILS'er inddeler dem i forskellige kategorier alt efter, hvor pålidelige og nøjagtige systemerne er. I Nuuk anvendes et system af kategori I. Der er fastsat en minimumshøjde for flyene for ILS-landingen for de to baneender. Reglerne forskriver, at ved denne minimumshøjde skal piloterne enten have landkending eller banaanlægget i syne. For at skabe en visuel reference anbefales det internationalt, at der etableres indflyvningslys i begge baneender. Simpelt kan det beskrives, at flere meter indflyvningslys, til en vis grad kan give en bedre minimumshøjde. I Nuuk er der etableret og godkendt 420 meter landingslys i hver ende. Ved en størrelse som Nuuk lufthavn tilsigtes normalt etablering af 900 meter indflyvningslys. Det vil dog økonomisk være helt urealistisk at forlænge landingslysene i nordenden af lufthavnen i Nuuk til 900 m. Dette skyldes, at masterne skulle opføres i havet med store vanddybde og isfjelde. I sydenden vil indflyvningslyset muligvis kunne forøges med op til 300 m, således at de bliver 720m langt. Kravene til dette vil være et ændret design af indflyvningsmaster samt placering af masternes fundamenter både i og udenfor tidevandzonen. I forbindelse med anlæggelse af lufthavnen er dette vurderet til at være en meget dyr løsning i forhold til udbyttet.*

*Greenland Airports A/S undersøger løbende de forskellige tekniske muligheder, der er for at forbedre regulariteten i lufthavnene i Grønland. Dette sker i samarbejde med andre lufthavne, luftfartsselskaber og trafikstyrelsen. Valg af tekniske muligheder skal altid ske ud fra omkostninger til etablering i forhold til udbytte af løsningen."*

**Spørgsmål 3. Hvad er planerne for at undgå returflyvninger til Danmark, når det ikke er muligt at lande i Nuuk? a. Er der planer om at benytte Kangerlussuaq i stedet for returflyvninger til Danmark?**

**b. Er der planer om at benytte den kommende lufthavn i Ilulissat i stedet for returflyvninger til Danmark?**

**Ad. 3 Hvad er planerne for at undgå returflyvninger til Danmark, når det ikke er muligt at lande i Nuuk?**

Svar: Spørgsmålet er blevet forelagt Air Greenland A/S, som har svaret følgende:

*”Omdirigeringer af fly, når det ikke er muligt at lande i Nuuk, vil altid medføre returflyvninger til Danmark uanset om der eventuelt mellemlandes for tankning i Kangerlussuaq eller Keflavik. Det skyldes dels at flyet skal være tilbage til næste dags trafikprogram, og dels besætningens regulatoriske flyve- og hviletidsregler.*

*Står flyet ikke klar til afgang i København senest 3 timer efter planlagt afgang til næste dags trafikprogram, vil det medføre EU kompensation til passagererne, samt potentielt behov for dyr indleje for at flytte de påvirkede passagerer.*

*For at undgå diversions inden Air Greenland A/S’ A330neo med 305 passagersæder afgår fra København mod Nuuk, foretager selskabets Operations Control Center (OCC) en vurdering af, om forudsætningerne for en sikker landing i Nuuk er til stede. Hvis OCC vurderer, at dette ikke er tilfældet, aflyses afgangens af sikkerhedsmæssige årsager – så vidt muligt i god tid.*

*I vurderingen indgår elementer som baneforhold, vejrforhold på destinationen, vejrforhold undervejs (turbulens, mod- og medvind) og forholdene i alternative lufthavne, herunder Keflavik og Kangerlussuaq. OCC er i løbende dialog med meteorologer fra DMI, når vejrudsigterne ligger tæt på de operative minimumsgrænser. Beslutningen træffes på baggrund af de foreliggende data og erfaringer, velvidende at vejrliget relativt hurtigt kan ændre sig.”*

**Ad. 3.a Er der planer om at benytte Kangerlussuaq i stedet for returflyvninger til Danmark?**

Svar: Spørgsmålet er blevet forelagt Air Greenland A/S, som har svaret følgende:

*”Som en vigtig forudsætning skal det fremhæves, at flyet og besætningen skal være tilbage på hjembasen i København inden for en bestemt tidsramme. Det er et krav fra luftfartsmyndighederne, at flyselskaber overholder regler om flyve- og hviletid, for at understøtte flyvesikkerheden. En rotation (tur/retur inkl. ground stop) på en transatlantisk operation kan maksimalt vare 13 timer.*

Når Air Greenland skal benytte Kangerlussuaq som alternativ lufthavn, kræver dette en særskilt vurdering fra gang til gang, hvor OCC ser på helhedsbilledet for hele trafikprogrammet den pågældende og de efterfølgende dag(e). Det kræver nemlig en omfattende planlægning, hvis målet er at få passagererne af og på i Kangerlussuaq og frem til deres slutdestination.

Når Air Greenland A/S skal benytte Kangerlussuaq, kræver det, at OCC får afklaret følgende inden beslutningen træffes:

a) Hvad er kapaciteten af sengepladser i Kangerlussuaq? Hvis der f.eks. er 305 passagerer ombord på det omdirigerede fly, skal disse kunne indkvarteres, hvis opsamling kræver dette.

b) Hvad er passagerernes slutdestination?

Det kræver at der til opsamling af passagerer er både flykapacitet og besætninger til rådighed. Der kan være tekniske forhold eller mangel på besætning, som skal overholde arbejdstids- og hvilebestemmelser. Opsamling af passagerer til/fra Kangerlussuaq kan påvirke andre indenrigsflyvninger, og der skal foretages prioritering, som kan gå ud over beflyvningen af andre regioner - eller der skal være frigivet den nødvendige kapacitet, hvis der er aflysninger på grund af vejrlig i andre regioner.

Hvis OCC vurderer, at alle parametre er opfyldt, igangsættes omlægning af trafikprogrammet med A330neo mellem København og Kangerlussuaq samt den nødvendige tilpasning af indenrigsprogrammet. Dette er i sommerhøjsæsonen 2025 (15. juni – 3. september) indtil videre kun sket én gang – den 30. juni – hvor en storm aflyste alle flyvninger til/fra Nuuk.

Eksempel: Beslutningen om at flyve A330neo til Kangerlussuaq blev besluttet søndag morgen den 29.juni, hvorefter et større trafikprogram reelt blev fremrykket og krævede en opsøgende kontakt til rejsende. Samme eftermiddag lykkedes det at få fløjet to fly med rejsende fra Nuuk til Kangerlussuaq for at overnatte samt fløjet passagerer fra Ilulissat til Kangerlussuaq. Mandag den 30.juni fløj A330neo tur/retur mellem København og Kangerlussuaq primært med rejsende som kom fra eller havde slutdestination i Nordgrønland.

Igen er forudsætningerne afgørende for om Kangerlussuaq kan benyttes:

- Der er ledig fly- og besætningskapacitet til opsamling fra Kangerlussuaq
- Flyet skal klargøres til næste dags trafikprogram ud af København
- Arbejds- og hviletidsbestemmelser skal overholdes
- Det kan også være vanskeligt at gennemføre passagerafstigning i Kangerlussuaq af tidsmæssige årsager, ligesom aflastning af bagage kræver ekstra tid.

*For at mindske risikoen for returflyvninger har OCC i tæt dialog med DMI også truffet beslutninger om at forsinke afgang for at optimere mulighederne for landing i Nuuk.*

*Eksempel:*

*Den 29. juli 2025, hvor afgang fra København blev udskudt 90 minutter, hvilket muliggjorde landing i Nuuk fordi der var taget højde for udsigt til at tågen ville lette senere. Denne mitigerende handling fra OCC i tæt dialog med DMI, mindskede risikoen for en returflyvning, og viste sig dermed at være den rigtige beslutning. OCC arbejder aktivt med vurderingerne om flyvningen gennemføres som planlagt, om den forsinkes eller om den aflyses.”*

**Ad. 3.b Er der planer om at benytte den kommende lufthavn i Ilulissat i stedet for returflyvninger til Danmark?**

Svar: Spørgsmålet er blevet forelagt Air Greenland A/S, som har svaret følgende:

*”Det forventes i udgangspunktet ikke at anvende Ilulissat som alternativ lufthavn, når der ikke kan landes i Nuuk. Det skyldes primært at det ikke er muligt at sikre at flyet kommer tilbage til næste dags trafikprogram ud af København inden for gældende flyvetidsregler.*

**Andet input**

*Air Greenland A/S opererer i et geografisk område med til tider barske og uforudsigelige vejrforhold, hvilket uundgåeligt medfører højere grad af irregularitet på grund af aflysninger og forsinkelser end i mange andre dele af verden. Overgangen til ny infrastruktur kræver tilpasningstid efter 60 år med Kangerlussuaq som primært trafikknudepunkt. En godkendt fartplan forpligter Air Greenland A/S til at gennemføre planlagte flyvninger. Aflysninger udløser en omkostningstung og ressourcekrævende proces, hvor nye rejseplaner udarbejdes for de berørte passagerer. I mellemtiden tilbydes overnatning og forplejning, og i visse tilfælde - afhængigt af årsagen til aflysningen fra Danmark til Grønland – EU kompensation.*

*Omkostninger forbundet med vejrligsrelateret irregularitet er steget markant i første halvår 2025. Særligt i sommerhøjsæsonen har der også været ekstra udgifter til kost og logi som følge af forsinkelser, blandt andet grundet sene åbninger af security i Nuuk”*

**Spørgsmål 4. Kan Naalakkersuisut oplyse andet af interesse for emnet?**

Svar: Naalakkersuisut har ikke yderligere at tilføje.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and strokes, positioned above the printed name.

Aqqaluaq B. Egede