

BETÆNKNING

Afgivet af Anlægsudvalget

vedrørende

**Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at etablere en helårs
- ugentlig flyrute mellem Narsarsuaq og Keflavik med en underskudsgaranti fra 1.
januar 2014.**

Fremsat af Siumutgruppen i Inatsisartut

Afgivet til forslagens 2. behandling

Udvalget har under behandlingen bestået af:

Inatsisartutmedlem Karl-Kristian Kruse, Siumut, formand
Inatsisartutmedlem Jens B. Frederiksen, Demokraterne, næstformand
Inatsisartutmedlem Nikolaj Jeremiassen, Siumut
Inatsisartutmedlem Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit

Udvalget har efter 1. behandlingen 23. oktober 2013 under EM2013 gennemgået forslaget.

Forslagets indhold og formål

Forslagsstillerne ønsker med nærværende forslag at pålægge Naalakkersuisut at etablere en helårlig og ugentlig flyrute mellem Narsarsuaq og Keflavik. Ruten skal etableres fra 1. januar 2014, og Naalakkersuisut skal i forbindelse med denne flyrute yde en underskudsgaranti.

1. behandling af forslaget i Inatsisartut

Under punktets 1. behandling udtrykte Siumut og Partii Inuit en umiddelbar interesse for formålet med nærværende forslag, herunder med fokus på en forbedring af vilkårene for de sydgrønlandske passagerer samt en udvikling af de vestnordiske relationer.

Atassut, Inuit Ataqatigiit, Partii Inuit samt Demokraterne fremlagde en række forbehold overfor nærværende forslag, herunder vedr. de økonomiske konsekvenser, de infrastrukturelle konsekvenser m.v.

Forslaget blev således henvist til videre behandling i Anlægsudvalget med ønsket om en nærmere undersøgelse af forslagets konsekvenser for beflyvningen i Grønland. Der er i forslagets begrundelse lagt op til en underskudsgaranti på op til 3 mio. kr. Udvalget blev ligeledes opfordret til at undersøge, hvorvidt disse 3 mio. kr. ville udgøre en tilstrækkelig underskudsgaranti.

Naalakkersuisut indstillede nærværende forslag til forkastelse ud fra en bekymring om, at princippet bag servicekontrakterne vil erodere, såfremt Naalakkersuisut pålægges at indgå en servicekontrakt på trafikområdet, der går ud over landets grænser. Naalakkersuisut udtrykte ligeledes en bekymring for den konkurrencemæssige skævvridning, som en sådan servicekontrakt kunne bevirke.

Spørgsmål

Udvalget har til brug for udvalgets behandling af forslaget anmodet Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur om at besvare en række spørgsmål. Kopi af udvalgets spørgsmål og Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastrukturs besvarelse er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 1** og **bilag 2**.

Udvalget har ligeledes til brug for udvalgets behandling af forslaget anmodet Air Iceland og Air Greenland A/S om at besvare en række spørgsmål. Kopi af udvalgets spørgsmål samt Air Iceland og Air Greenlands besvarelser er vedlagt nærværende betænkning som **bilag 3-8**.

Udvalgets behandling af forslaget

I et land som Grønland, hvor strækningerne mellem de beboede områder er store, vil tilrettelæggelsen af landets lufttrafik være helt central for den optimale udnyttelse af landets økonomiske ressourcer på området.

Lufttrafikken har en helt central plads i mobiliteten i vores land, både internt samt ind og ud af landet. Hvis billetpriserne bliver for dyre eller rejsetiden for lang, kan man risikere at hæmme mobiliteten blandt befolkningen generelt og i erhvervslivet. Derudover kan en dårligt fungerende eller for dyr lufttrafik have negative konsekvenser for Grønlands turisme. Omvendt kan en veltilrettelagt lufttrafik betyde forbedrede muligheder for mobiliteten og for turismen, hvilket vil være til gavn for både den enkelte borger og for det grønlandske samfund som helhed.

På baggrund af disse betragtninger, har udvalget derfor fundet grund til nærmere at undersøge de økonomiske og infrastrukturelle konsekvenser af forslaget i forbindelse med udvalgets behandling af nærværende forslag.

Der blev under 1. behandlingen af forslaget udtrykt bekymring for påvirkningen af lufttrafikken i Grønland som helhed. Denne bekymring deler udvalget.

Det er udvalgets forståelse, at nærværende forslag uværgeligt vil medføre en ændring af det interne beflyvningsmønster i Grønland. Som eksempel vurderer Air Greenland, at der vil være en passagernedgang på op til 9% i den samlede interne beflyvning af Grønland, såfremt nærværende forslag realiseres (**bilag 8**). En sådan passagernedgang kan dermed være med til at fordyre den enkelte sædepris på de interne ruter. En lavere belægning på landets interne ruter kan også føre til en reducere af antallet af beflyvninger mellem Sydgrønland og det resterende Grønland. Begge dele vil have negative konsekvenser for de passagerer, der ikke skal ud af landet, men blot flyver internt til og fra Sydgrønland.

Udvalget er forstående overfor de vanskelige vilkår befolkningen i Sydgrønland står overfor. Således er beflyvningen i Sydgrønland eksempelvis meget følsom overfor vejret. Dog mener udvalget ikke, at løsningen herfor er en ekstra afgang over Atlanten, men at problemerne i dag handler om den interne beflyvning i Sydgrønland først og fremmest. Da disse er nært beslægtede med de resterende interne ruter i landet, mener udvalget, at det vil være mest forsvarligt at søge at forbedre vilkårene for beflyvningen i Sydgrønland uden at glemme resten af den grønlandske befolkning og uden at glemme, at der også er passagerer, der rejser mellem Sydgrønland og resten af Grønland, og dermed ikke skal ud af landet.

I forbindelse med sin behandling af forslaget har udvalget haft et orienteringsmøde med Mittarfeqarfiit A/S. Udvalget erfarer at det er nødvendigt at vedligeholde det tekniske materiale til passagerbeflyvningen og at det til stadighed bliver dyrere. I forbindelse med beflyvningen anvendes høje standardkrav. Mittarfeqarfiit skal være i besiddelse af teknisk materiale, der står i mål med de sikkerhedsmæssige krav og forpligtelser, der stilles.

Under oplæg fra Mittarfeqarfiit A/S erfarede udvalget, at de lovgivningsmæssige krav om sikkerhed i lufthavnene er høje og at der er store udfordringer forbundet med driften af det tekniske materiale, ligesom det er svært at få økonomien til at række. Baggrunden herfor er, at man skal være i besiddelse af teknisk materiel, der svarer til størrelsen af de fly, der anvendes i Grønland.

Udvalget er, på baggrund af fremlæggelserne fra Mittarfeqarfiit A/S, enig i anbefalingerne herfra. I forbindelse med orienteringsmødet blev der givet udtryk for, at det i fremtiden vil være nødvendigt, at tilpasse de tekniske sikkerhedsudstyr i forbindelse med beflyvningen samt at foretage en genvurdering af landingsbanerne, da det vil være meget bekosteligt, at skulle forlænge disse, så de svarer til de fly, der anvendes.

Der blev givet udtryk for, at landingsbanerne bør have en længde, der er tilpasset passagergrundlaget i Grønland. Såfremt man vil indføre færre og billigere sikkerhedsudstyr i lufthavnene samt opnå billigere priser for passagererne anbefales det, at man i fremtiden anvender mindre landingsbaner og mindre fly.

Udvalget er enig i, at man vil opnå en mere rentabelt og fleksibel passagerbeflyvning af de mellemstore byer og yderdistrikter ved at etablere lufthavne, der er tilpasset lokaliteterne. I

forbindelse med etablering af lufthavne i fremtiden opfordrer et enigt udvalg til en politik, der giver mulighed for de mellemstore byer og bygder.

Endvidere kræver et enigt udvalg, at Naalakkersuisut overfor Air Greenland fremsætter krav om, at der skal udarbejdes en mere fleksibel trafikplan for de kommende år. Udvalget opfordrer til at udarbejdelsen af trafikplanen ikke må resultere i dyrere billetpriser end i dag. Samt at man af hensyn til samfundsøkonomien så vidt muligt skal opnå en beflyvning, der er billigere.

Med henblik på fremover at gøre trafikken mere fleksibel samt for at anvende mere samfundsrentable mindre fly skal der skabes mulighed for etablering af små landingsbaner, de steder der er behov herfor. Såfremt Air Greenland ikke har vilje til etablering af en mere fleksibel beflyvning ønsker udvalget, at der åbnes op for andre flyselskaber. Således opfordrer udvalget gennem denne betænkning til, at Naalakkersuisut undersøger muligheden for at gøre beflyvningen rentabelt ved indførelse af konkurrence.

Forslagets økonomiske konsekvenser

Det fremgår af § 33, stk. 1, i Inatsisartuts forretningsorden, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved realiseringen af beslutningsforslag skal beskrives i forslagens begrundelse.

Beskrivelsen af de økonomiske konsekvenser ved forslagens realisering synes imidlertid ikke fyldestgørende. Udvalget har derfor anmodet Naalakkersuisut om at vurdere dette. Udvalget har ligeledes anmodet Air Iceland samt Air Greenland A/S om deres vurderinger af de økonomiske konsekvenser, såfremt Naalakkersuisut pålægges at indgå en serviceaftale med en underskudsgaranti på en beflyvning ud af Grønland.

På baggrund af de vedlagte besvarelser (**bilag 1-8**) har udvalget omhyggeligt overvejet, hvorvidt forslagens realisering vil være behæftet med økonomiske konsekvenser ud over de i forslaget nævnte.

Udvalget har bemærket, at Air Iceland vurderer, at de godt kan udfylde den forslåede rute med en underskudsgaranti som den, der omtales i nærværende forslag (**bilag 5-6**). Udvalget har dog også bemærket, at det ikke er klart, hvilken effekt den pågældende underskudsgaranti vil have for billetpriserne. Ligeledes er udvalget bevidst om, at et flyselskab er drevet af visse kommercielle interesser, mens det for landets befolkning ikke kun handler om mulige forbindelser ud af landet, men i høj grad også handler om at binde hele Grønland sammen og det til en pris samfundet kan bære. Udvalget mener, at der er for stor risiko for, at nærværende forslag vil afstedkomme både infrastrukturelle og økonomiske konsekvenser, der ikke står til mål med den ekstra rute, som der advokeres for i nærværende forslag.

Som tidligere nævnt vil nærværende forslag uværgeligt betyde en ændring i passagermønstret i den interne beflyvning. I Grønland er omkostningerne ved at opretholde den enkelte afgang i

lufttrafikken høj. Samtidig er vi ikke mange til at betale disse omkostninger. Det er derfor vigtigt, at de interne ruter både er tæt koordineret med hinanden og med de eksterne ruter. På den måde kan rejsetiden og dermed omkostningerne for den enkelte passager holdes nede. Det betyder samtidig, at en passagernedgang lokalt let kan få negative konsekvenser for hele beflyvningsmønstret i Grønland.

Det er udvalgets holdning, at en forbedring af beflyvningen i Grønland skal ske ud fra en helhedsorienteret tilgang. Det vil sige, at konsekvenserne for hele landets infrastruktur tages i betragtning, når tiltag indenfor lufttrafikken igangsættes.

Således mener udvalget ikke, at det vil være bæredygtigt for samfundet som helhed at sætte ind specifikt på en enkelt rute ud af Grønland, hvis det får negative konsekvenser for resten af landets befolkning - og i et større perspektiv om muligt også får negative konsekvenser for den del af befolkningen, som forslaget var tiltænkt at skulle forbedre forholdene for.

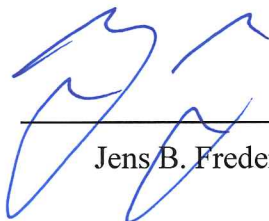
Udvalgets indstilling

Et enigt udvalg indstiller forslaget til forkastelse.

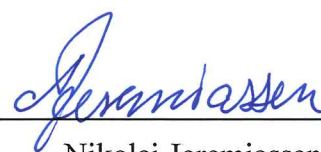
Med disse bemærkninger og med den i betænkningen anførte forståelse skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.



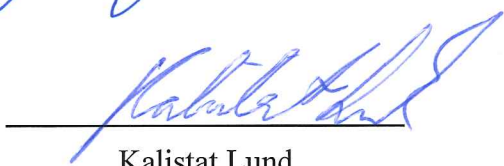
Karl-Kristian Kruse,
Formand



Jens B. Frederiksen



Nikolaj Jeremiassen



Kalistat Lund



Aqqaluaq B. Egede

Bilagsliste:

Bilag 1	Spørgsmål til Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur vedr. EM 2013/132 om en ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik af den 7. november 2013
Bilag 2	Svar til Anlægsudvalget EM 2013/132 fra Naalakkersuisut af 13. november 2013
Bilag 3	Regarding proposal on ordering Naalakkersuisut (Government of Greenland) to establish a possible weekly all-year flight service between Narsarsuaq and Keflavik af 7. november 2013 (Oversættelse af Bureau for Inatsisartut)
Bilag 4	Vedrørende beslutningsforslag om at pålægge Naalakkersuisut at oprette en mulig ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik til Air Iceland af 7. november 2013
Bilag 5	Reference: Enquiry on weekly year-round flights to Narsarsuaq and Keflavik, dated 7 th of November 2013
Bilag 6	Reference: Henvendelse om en ugentlig helårligsbeflyvning mellem Narsarsuaq og Keflavik dateret 7. november 2013 (Oversættelse af Bureau for Inatsisartut)
Bilag 7	Vedrørende beslutningsforslag om at pålægge Naalakkersuisut at oprette en mulig ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik til Air Greenland af 7. november 2013
Bilag 8	Svar fra Air Greenland A/S vedr. EM 2013/132 af 13. november 2013



Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur
/Her

Dato: 07. november 2013

J.nr.: 01.37.01.03-00077

Spørgsmål til Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur vedr. EM 2013/132 om en ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik

I forbindelse med Anlægsudvalgets behandling af EM 2013/132, forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at etablere en helårs- ugentlig flyrute mellem Narsarsuaq og Keflavik med en underskudsgaranti fra 1. januar 2014, skal udvalget anmode Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur om at besvare følgende:

1. Under 1. behandlingen af punktet gav Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur udtryk for, at den foreslåede underskudsgaranti på op til 3 millioner kroner ikke vil være tilstrækkelig, såfremt forslaget realiseres.
Naalakkersuisut bedes oplyse, hvad Naalakkersuisut anser som en tiltstrækkelig underskudsgaranti for opretholdelse af den foreslåede helårsrute, såfremt denne realiseres.
2. I sit svarnotat til 1. behandlingen udtrykker Naalakkersuisoq for Infrastruktur og Sundhed en bekymring om mulig konkurrenceforvridning, såfremt Naalakkersuisut bliver pålagt at yde en underskudsgaranti på beflyvning ud af Grønland. Hvorledes formoder Naalakkersuisut, at en underskudsgaranti kan skabe denne nævnte konkurrenceforvridning både f.s.v.a. intern og ekstern beflyvning af Grønland?
3. Hvorledes formoder Naalakkersuisut, at en eventuel realisering af forslaget vil påvirke beflyvningen i Sydgrønland under servicekontrakterne med Air Greenland?

Udvalget skal anmode om at modtage svar på ovenstående spørgsmål, på grønlandsk og dansk, **senest den 13. november 2013** henset, at forslaget forventes andenbehandlet den 20. november 2013. Elektronisk kopi af svaret bedes sendt til rifre@inatsisartut.gl.

Med venlig hilsen


Karl-Kristian Kruse
Formand for udvalget



Anlægsudvalget

-/Her

Svar til Anlægsudvalget EM2013/132

Kære Anlægsudvalg

I har i forbindelse med udvalgsbehandlingen af EM2013/132 vedr. en ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik stillet følgende spørgsmål:

1. Under 1. behandlingen af punktet gav Naalakkersuisoq for Sundhed og Infrastruktur udtryk for, at den foreslåede underskudsgaranti på op til 3 millioner kroner ikke vil være tilstrækkelig, såfremt forslaget realiseres.
Naalakkersuisut bedes oplyse, hvad Naalakkersuisut anser som en tilstrækkelig underskudsgaranti for opretholdelse af den foreslåede helårsrute, såfremt denne realiseres.
2. I sit svarnotat til 1. behandlingen udtrykker Naalakkersuisoq for Infrastruktur og Sundhed en bekymring om mulig konkurrence forvridning, såfremt Naalakkersuisut bliver pålagt at yde en underskudsgaranti på beflyvning ud af Grønland. Hvorledes formoder Naalakkersuisut, at en underskudsgaranti kan skabe denne nævnte konkurrenceforvridning både f.s.v.a. intern og ekstern beflyvning af Grønland?
3. Hvorledes formoder Naalakkersuisut, at en eventuel realisering af forslaget vil påvirke beflyvningen i Sydgrønland under servicekontrakterne med Air Greenland?

Jeg vil besvare jeres spørgsmål i det følgende:

1. Fra 2003-2005 betalte det daværende Landsstyre sammen med den islandske regering for en underskudsgaranti til opretholdelse af en rute i sommermånederne mellem Reykjavik og Narsarsuaq. Den daværende rute blev befløjet af en lille jetmaskine med plads til 84 passagerer. I 2004 kostede ruten ca. 1,1 mio. kr. fra landskassen med et tilsvarende tilskud fra den islandske statskasse. Samlet kostede opretholdelse af ruten i sommeren 2004 således 2,2 mio. kr. i underskudsgaranti

I de fire måneder i 2004, var kabinefaktoren følgende:

13. november 2013
Sagsnr. 2013-089402
Dok. Nr. 1388819

Postboks 1160
Tlf: 34 50 00
Fax: 32 55 05
3900 Nuuk
Email: pan@nanoq.gl
www.naalakkersuisut.gl

Måned	Kabincfaktor i procent	Antal passagerer pr. flyvning
Juni	15 %	12,6
Juli	41 %	34,4
August	64 %	53,8
September	28 %	23,5

Ovenstående indikerer, at det kun var i højsæsonen, der var en relativ høj efterspørgsel på den pågældende rute.

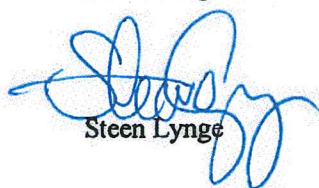
Naalakkersuisut har ikke foretaget en analyse af, hvad de reelle omkostninger til en underskudsgaranti på en helårsrute mellem Narsarsuaq og Island vil være, men såfremt der tages udgangspunkt i erfaringerne fra den støttede sommerrute i 2003-2005, vil 3 mio. kr. ikke være tilstrækkeligt til at dække rutens omkostninger.

2. Underskudsgarantier kan forvride markedet for luftfart ved at afholde private aktører fra at gennemføre kommercielle tiltag, for eksempel sæsonruter mellem Island og Narsarsuaq. Herudover kan en underskudsgaranti påvirke det indenlandske beflyvningsmønster og regularitet, såfremt de rejsende ændrer deres adfærd.

Ydermere hvis virksomheden qua en underskudsgaranti er sikret en indtjening frem til et vist beløb, kan dette fjerne det naturlige incitament i virksomhedens ledelse til at holde eksempelvis omkostningerne så lave som muligt.

3. Da servicekontraktbeflyvningen i Sydgrønland er regional og foregår med helikoptere, forventes en ugentlig beflyvning med et fastvinget fly fra Island ikke at have mærkbar effekt på den generelle servicekontraktbefordring. Tilførsel af et øget antal udefrakommende turister kan dog potentielt øge efterspørgslen på helikopterbilletter under servicekontrakten med Air Greenland. Da turistsæsonen primært ligger i den isfrie periode, må det antages, at en del af turisterne vælger at benytte de private bådoperatører, som besejler regionen.

Med venlig hilsen


Steen Lyngé



Air Iceland

Dato: 07. november 2013

J.nr.: 01.37.01.03-00077

Regarding proposal on ordering Naalakkersuisut (Government of Greenland) to establish a possible weekly all-year flight service between Narsarsuaq and Keflavik

In relation to the reading of the Committee of Construction/Infrastructure regarding the proposal in Inatsisartut (Parliament of Greenland) on a weekly all-year flight service on the route between Narsarsuaq and Keflavik beginning 1 January 2014, the Committee kindly requests Air Iceland for your comments regarding a possible deficiency guarantee given by Naalakkersuisut (Government of Greenland), in so far the proposal is passed by Inatsisartut.

The proposal prepares the ground for a deficiency guarantee of up to 3 million Danish kroner a year starting 1 January 2014. This amount is to cover the possible deficiency generated in relation to a weekly flight service between Narsarsuaq and Keflavik, so that a flight service like this takes place all year round.

As the Committee of Construction/Infrastructure is seeking a clarification of the size necessary for the deficiency guarantee, the Committee kindly asks for Air Iceland's appraisal of whether a guarantee as the proposed can cover a possible annual deficiency sufficiently, this in the case that Air Iceland should provide the flight service on the route in case.

The Committee shall call attention to the fact, that an appraisal as the requested will not be binding in so far Air Iceland should bid on servicing the route between Narsarsuaq and Keflavik in the future.

As the Committee is to comment on the abovementioned proposal within a short period of time, the Committee kindly requests an answer from Air Iceland before 14 November 2013 via email rifre@inatsisartut.gl.

In case Air Iceland is not able to comment on this, the Committee Secretary welcomes Air Iceland's message on this, likewise via e-mail rifre@inatsisartut.gl

Yours sincerely,


Karl-Kristian Kruse

Chairman of the committee



Air Iceland

Dato: 07. november 2013

J.nr.: 01.37.01.03-00077

Vedrørende beslutningsforslag om at pålægge Naalakkersuisut at oprette en mulig ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik

I forbindelse med Anlægsudvalgets behandling af beslutningsforslag i Inatsisartut om en ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik med start fra 1. januar 2014, skal udvalget anmode Air Iceland om sine bemærkninger vedrørende en mulig underskudsgaranti udstedt af Naalakkersuisut, såfremt forslaget vedtages i Inatsisartut.

Der er i forslaget lagt op til en underskudsgaranti på op til 3 millioner danske kroner per år med start fra 1. januar 2014. Dette skal dække det eventuelle underskud genereret i forbindelse med en ugentlig beflyvning mellem Narsarsuaq og Keflavik, således en sådan beflyvning finder sted hele året.

Da Anlægsudvalget søger en afklaring af underskudsgarantiens nødvendige størrelse, skal udvalget i den forbindelse venligst anmode om Air Iceland's vurdering af, om en sådan garanti tilstrækkeligt vil kunne dække et eventuelt årligt underskud, såfremt Air Iceland måtte beflyve denne omtalte strækning.

Udvalget skal gøre opmærksom på, at en sådan udtalelse ikke er bindende såfremt Air Iceland i fremtiden måtte byde på en beflyvning mellem Narsarsuaq og Keflavik.

Da udvalget skal udtale sig om ovennævnte beslutningsforslag indenfor kort tid, skal udvalget venligst anmode Air Iceland om et svar inden den 14. november 2013 via e-mail rifre@inatsisartut.gl.

Såfremt Air Iceland ikke ser sig i stand til at udtale sig om dette, modtager udvalgets sekretær gerne Air Iceland's udmelding herom, ligeledes via e-mail rifre@inatsisartut.gl.

Med venlig hilsen

Karl-Kristian Kruse
Karl-Kristian Kruse
Formand for udvalget

Naalakkersuisut – Government of Greenland
C/o Karl-Kristian Kruse

Reykjavik Airport 12th of November 2013

Reference: Enquiry on weekly year-round flights to Narsarsuaq and Keflavik, dated 7th of November 2013

Dear Karl-Kristian,

Thank you for your letter and asking Air Iceland to evaluate year-round flights to Narsarsuaq. As you may know, Air Iceland have operated flights to Narsarsuaq from Reykjavik City Airport for many years and are well accustomed to this operation. We are keen on operating flights to Narsarsuaq with a minimum of one flight a week on a service contract with Greenland authorities.

There are two points of discussion that must be addressed before such a contract is decided.

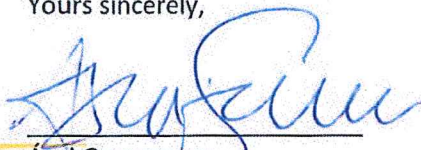
- Is it imperative that the operation is to and from Keflavik International Airport or would Reykjavik City Airport suffice? Reykjavik is our main hub so Keflavik would involve ferry costs.
- Are there any requirements regarding times of departures and arrival with regard to flight connections in Keflavik? Day time flights are more economical than night time flights due to the limited opening times of airports in Greenland.

Therefore, day time flights to and from Reykjavik would be the most economical option. To give you an idea of the difference between Reykjavik and Keflavik from a cost perspective, we have laid out two options with regard to the deficiency payment from the Government of Greenland.

Destination	Daytime flights
Reykjavik	2,5 million Danish kroner a year
Keflavik	2,9 million Danish kroner a year

We hope to get an opportunity to discuss this operation in more detail with you in due course. If you have any questions or queries, please let us know. We look forward to hearing from you.

Yours sincerely,


Árni Gunnarsson
Managing Director

Inatsisartut Allattoqarfianit nutsigaq
Nutserneqarnera nassiussisumit misissorneqanngilaq
 Oversat af Bureau for Inatsisartut
 Ikke gennemgået af afsender

Naalakkersuisut

c/o Karl-Kristian Kruse

Reykjavik Lufthavn 12. november 2013

Reference: Henvendelse om en ugentlig helårsbeflyvning mellem Narsarsuaq og Keflavik, dateret den 7. november 2013

Kære Karl-Kristian

Tak for dit brev, hvor du spørger Air Iceland om at evaluere helårige beflyvninger til Narsarsuaq. Som du nok ved, har Air Iceland drevet beflyvning til Narsarsuaq fra Reykjavik City Airport i mange år og har meget erfaring med denne service. Vi er opsatte på at drive beflyvningen til Narsarsuaq med et minimum af en afgang om ugen på en servicekontrakt med de grønlandske myndigheder.

Der er to diskussionpunkter, der skal behandles før en sådan kontrakt bestemmes:

- Er det bydende nødvendigt, at beflyvningen er til og fra Keflaviks International Airport, eller vil Reykjavik City Airport være tilstrækkelig? Reykjavik er midtpunktet for vores beflyvninger, derfor vil Keflavik betyde en involvering af transportomkostninger.
- Er der nogle krav vedrørende afgang- og ankomsttidpunkterne med hensyn til flyforbindelser i Keflavik? Beflyvning i dagtimerne er mere rentabel end beflyvning om natten grundet de grønlandske lufthavnes begrænsede åbningstider.

Dermed vil beflyvning i dagtimerne til og fra Reykjavik være den mest rentable mulighed. For at give dig en ide om forskellene mellem Reykjavik og Keflavik fra et omkostningsperspektiv, har vi skitseret to muligheder f.s.v.a. underskudsgarantien fra Naalakkersuisut.

Destination	Beflyvning i dagtimerne
Reykjavik	2,5 millioner kr. om året
Keflavik	2,9 millioner kr. om året

Vi håber på at få mulighed for at diskutere denne service mere i detaljen med jer, når tiden er inde. Såfremt I måtte have spørgsmål eller tvivl, venligst kontakt os. Vi ser frem til at høre fra jer.

Med venlig hilsen

Árni Gunnarson



Air Greenland

Dato: 07. november 2013

J.nr.: 01.37.01.03-00077

Vedrørende beslutningsforslag om at pålægge Naalakkersuisut at oprette en mulig ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik

I forbindelse med Anlægsudvalgets seneste orienteringsbesøg hos Air Greenland den 21. oktober 2013 samt med udvalgets behandling af beslutningsforslag i Inatsisartut om en ugentlig helårsrute mellem Narsarsuaq og Keflavik med start fra 1. januar 2014, skal udvalget venligst anmode Air Greenland om bemærkninger vedr. en mulig underskudsgaranti udstedt af Naalakkersuisut samt om den mulige påvirkning af beflyvningen i Grønland. (Beslutningsforslaget er vedlagt nærværende brev)

Der er i forslaget lagt op til, at Naalakkersuisut i forbindelse med en sådan helårsrute pålægges at udstede en underskudsgaranti på op til 3 millioner kroner per år med start fra 1. januar 2014.

Anlægsudvalget skal i den forbindelse venligst anmode om Air Greenlands vurdering af, om en sådan garanti tilstrækkeligt vil kunne dække et eventuelt årligt underskud, såfremt Air Greenland måtte beflyve denne omtalte strækning.

Ligeledes skal udvalget venligst anmode om Air Greenlands umiddelbare bemærkninger til forslagets mulige effekt på Air Greenlands servicekontrakter i Sydgrønland samt beflyvning i Grønland og over Atlanten.

Da udvalget skal afgive betænkning om ovennævnte beslutningsforslag indenfor kort tid, skal udvalget venligst anmode Air Greenland om et svar inden den 14. november 2013 via e-mail rifre@inatsisartut.gl.

Såfremt Air Greenland ikke ser sig i stand til at udtale sig om disse aspekter, modtager udvalgets sekretær gerne Air Greenlands udmelding herom, ligeledes via ovennævnte e-mail.

Med venlig hilsen


Karl-Kristian Kruse
Formand for udvalget

Inatsisartuts Anlægsudvalg
Po Box 1060
3900 Nuuk

Via e-mail på RIFRE@inatsisartut.gl

Nuuk, 13. november 2013

Kære Anlægs udvalg,

Mange tak for jeres brev og muligheden for at give input omkring en mulig subsidiering af en ny rute mellem Island og Sydgrønland.

Erfaringer

Air Greenland

I 2009 indsatte Air Greenland en rute mellem Narsarsuaq og Keflavik for perioden juni-august 2010. Allerede før første fly kom i luften måtte vi dog aflyse ruten igen, da det kun var lykkedes at få et bekræftet salg på lidt over 10 % af de udbudte sæder i perioden. Ruten var lagt an med en hel års negativ effekt på 5 mio. DKK (underskud på dækningsbidrags niveau). Vi kunne konstatere at den primære efterspørgsel på ruten ikke kom fra Grønland, men ude fra.

Air Iceland

Air Iceland beflyver allerede ruten Reykjavik-Narsarsuaq i sommer perioden, men har reduceret i antal af afgangene som følge af stigende efterspørgsel. I lighed med Air Islands ruter til Kulusuk og Ilulissat er de primære passagerer rejsende fra Island (ofte turister i Island), der ønsker et kort ophold på en grønlandsk destination i tillæg til en rejse til Island. Efterspørgslen opleves derfor ikke at være fra de lokale.

Effekt på servicekontrakter

Ud fra en forventning om at der ikke regnes med en vækst i antallet af passagerer, må det forventes at de nuværende servicekontrakter i Sydgrønland vil være upåvirkede af en ny rute.

Fartplanen for de nuværende servicekontrakter er tilpasset den eksisterende efterspørgsel og kendte fartplan. Fartplanen er annonceret 365 dage frem i tid.

Effekt på det kommercielle rutenet

Atlant

Ruten mellem Kangerlussuaq og København fungerer hel årligt, fordi den opsamler trafik fra hele landet. Fjerner man noget af efterspørgslen via Kangerlussuaq, hvilket vil være tilfældet såfremt man giver tilskud til at flyve direkte fra Narsarsuaq til Keflavik, vil dette få en negativ effekt på Kangerlussuaq ruten. Dette kan bl.a. betyde en reduktion til 3 ugentlige flyvninger, frem for 4, hvilket grundlæggende vil påvirke forsyningen i lavsæsonen. Ydermere ændres beflyvningen, så en række destinationer får længere rejsetider. Se **BILAG 1** herom.

Det er værd at notere at Atlant ruten kun tjener penge i sommer perioden, mens den i lavsæsonen er underskudsgivende. Helårligt bæres ruten af en positiv indtjening i 4-5 måneder, mens øvrige måneder giver underskud. Det vil derfor have en samlet negativ effekt, hvis der flyttes efterspørgsel. I 2012 var der lige under 4.500 rejsende fra Sydgrønland, og nogenlunde det samme antal retur.

Interne ruter

Efterspørgslen på ruten mellem Kangerlussuaq og Narsarsuaq må også forventes at falde. Det kan medføre en reduktion i antallet af forbindelser mellem Midt/Nordgrønland og Sydgrønland. Det samme må forventes for forbindelserne mellem Narsarsuaq og

Nuuk. I dag går forsyningen af post/fragt via Kangerlussuaq, og med bortfald af frekvenser/flyvninger vil denne ikke kunne opretholdes i nuværende omfang. Fragtkunder, speditører og respektive postvæsener bør også være høringsparter på forslagets behandling.

Serviceniveauet i dag

Da Air Greenland fløj med Boeing 757 direkte fra Narsarsuaq til København, var Sydgrønland ikke forbundet til resten af landet *i samme grad* som området har været de senere år. Investeringen i DHC8 og anlæggelsen af Paamiut lufthavn har givet Air Greenland mulighed for at servicere Sydgrønland bedre internt, idet ruteføringerne kan være mere direkte og der kan medtages flere passagerer.

Sydgrønland har i dag flere ugentlige forbindelser til Danmark end da man havde direkte beflyvning, ligesom man har mulighed for at rejse til Island via Nuuk med forskellige luftfartsselskaber, og dele af året kan flyve direkte til Reykjavik. Det kommercielle rutenet befløjet af Air Greenland og Air Iceland kan derfor bære efterspørgslen på kommercielle vilkår.

Sammenligner man Sydgrønland med andre dele af Grønland, er området meget flot servicert. Sydgrønland har samlet færre rejsende end Sisimiut, men har langt flere forbindelser.

Tilskud til forbedring

Man bør politisk overveje, om de 3 mio. vil kunne gøre bedre gavn i den eksisterende trafik struktur frem for at etablere nye ruter, der fjerner efterspørgsel og forringer de eksisterende ruter.

I dag betales ikke den faktiske pris for rejser til København fra Sydgrønland, men en kunstigt lavere pris for at kompensere for den længere rejsetid efter Boeing blev solgt i 2009. Det koster årligt Air Greenland 6,1 mio. DKK, at der ikke betales kostægte priser på strækningen mellem Narsarsuaq og Kangerlussuaq.

Ønsker man at give Sydgrønland muligheden for billigere rejser, kan man overveje at give et prisdæmpende tilskud til de eksisterende kommercielle ruter, frem for at skabe en kunstig konkurrence situation, der kun bæres af en offentlig underskudsgaranti.

Tilskud til interne priser

Med et årligt tilskud på 3 mio. DKK og uden ændringer i forudsætningerne i øvrigt (dvs. samme fartplan og efterspørgsel) vil det evt. være muligt at sænke priserne på ruten Narsarsuaq-Kangerlussuaq, eller alternativt at undgå at priserne udvikler sig negativt, hvilket var forudsætningen da ruterne i 2009 blev omlagt.

Se **BILAG 2** omkring prissætningen, der konkluderer at prissætningen til Sydgrønland matcher det øvrige land.

Reduktion af passagerafgifter

Passagerer, der rejser fra Sydgrønland via Kangerlussuaq til Danmark betaler en ekstra passager afgift til Mittarfeqarfiit. Man kunne overveje at give tilskud til at denne bortfalddt, så den samlede pris for passageren blev mindre. Det årlige beløb hertil er 894.409 DKK.

Størrelsen på tilskud

Spørgsmålet kan være svært at besvare uden de faktiske forudsætninger som Inatsisartut ønsker at lægge til grund. Forudsætningerne bør omfatte forventningen til serviceniveau (antal afgang om ugen), antal passagerer/fragt-kg og ønsket til prissætning.

Vi har sat nogle forudsætninger op for at kunne besvare henvendelsen. Dette skal ikke anses som et tilbud, men blot en indikation. Forudsætningerne er:

- Samme pris som, der i dag betales mellem Nuuk og Keflavik
- 75 % af de passagerer, der i perioden september til maj ville have fløjet med Air Greenland til Danmark via Kangerlussuaq vælger i stedet at flyve til Island
- Der regnes ikke med fragt eller post via denne rute

Baseret på disse forudsætninger og de nuværende kendte omkostninger er det vores vurdering, at en underskudsdækning på 3 mio. DKK er realistisk, men på bekostning af reduktioner i den øvrige rute struktur – dvs. 3 ugentlige Atlant forbindelser til Danmark i lavsæsonen og færre forbindelser mellem Sydgrønland og det øvrige Grønland. Sydgrønlandsrejsende udgør ca. 9 % af den samlede Atlant trafik.

Fartplan via Island

Man bør notere sig, at rejser til Danmark via Island vil medføre overnatning og generelt længere rejsetid udenfor højsæsonen, grundet mangel på optimale forbindelser fra Keflavik til Danmark. Af samme årsag flyver Air Iceland om vinteren natflyvninger mellem Nuuk og Reykjavik. I vores overslag ovenfor, er der ikke kalkuleret med natflyvning, der kræver ekstra omkostninger til åbning af lufthavne og besætningsressourcer. En rute til Island vil være afhængig af forbindelse til/fra byerne i Sydgrønland, og det er i dag ikke muligt at udføre natflyvninger med de helikoptere, der servicerer området.

Opstarts dato

En opstart til 1. januar 2014 kan synes at være urealistisk. For at en rute skal få en rimelig start på kommercielle vilkår skal der en rimelig forsalgsperiode til, og hvis man medio november skal behandle emnet i Inatsisartut, derefter undersøge markedsforhold for bagefter at definere og køre et rimeligt udbud, bliver der ikke meget tid for en ny operatør til at lave salg forud for rutestarten.

Ydermere har Air Greenland allerede lanceret en fartplan, og de nødvendige korrektioner i forhold til forbindelserne mellem Sydgrønland og Kangerlussuaq/Nuuk/Nordgrønland, vil være svære at implementere på så kort tid.

Konklusion

- Ingen konsekvenser på eksisterende servicekontrakter i Sydgrønland
- 3 mio. DKK i underskuds garanti er realistisk (uanset operatør)
 - Vil medføre at den øvrige kommercielle rutestruktur vil blive tilpasset som følge af bortfald af efterspørgsel. Øgede rejsetider og færre frekvenser.
 - Stærkt reduceret forsyning af post/fragt til især Sydgrønland
- Alternativer kunne være tilskud til eksisterende rutestruktur
 - Prisdæpende tilskud Narsarsuaq-Kangerlussuaq
 - Bortfald af passager afgifter på strækningen Narsarsuaq-Kangerlussuaq
- Forlænget rejsetid til bl.a. Danmark via Island om vinteren, og ingen muligheder for natbeflyvning

Vi håber ovenstående har bidraget til det videre arbejde, og står selvfølgelig til rådighed for uddybende spørgsmål.

Med venlig hilsen

Air Greenland AS



Christian Keldsen
CCO

BILAG 1

Dette bilag sammenligner de udbudte frekvenser og gennemsnitlige rejsetider i den nuværende basisfartplan for 2014, og en revideret fartplan såfremt atlanttrafik fra Sydgrønland faldt bort, hvilket er den forudsætning vi har regnet med i ovenstående brev.

Der er alene undersøgt for rejse sydgående (fra Grønland til Danmark) – og fragtflyvninger er ikke medtaget. Den undersøgte periode er fra september til maj, og der er taget udgangspunkt i Icelandairs vinterfartplan mellem Keflavik og København.

Nuværende fartplan

I den eksisterende fartplan er der 4 ugentlige atlantfrekvenser med forbindelse til og fra de fleste byer med landingsbane på vestkysten. Undtagelsen er Upernavik, Uummannaq, samt Sydgrønland, hvor der er 2 ugentlige frekvenser, og Qaanaaq med 1 ugentlig frekvens.

Sydgrønland har direkte forbindelse til og fra København, samt øvrige byer på vestkysten via Kangerlussuaq tirsdag/torsdag.

Ændret fartplan

Bortfald af Sydgrønlands trafik vil med betyde en nedgang i antallet af ugentlige atlantfrekvenser fra 4 til 3.

Samlet set vil ændringen til fartplanen betyde en nedgang på 9 frekvenser ugentligt. Heraf én Atlant, og en stigning i den samlede udbudte gennemsnitlige rejsetid på følgende rejser:

- Sydgrønland-Danmark
- Sydgrønland-Kangerlussuaq
- Uummannaq-Danmark

Fartplan	O&D	Afstand Km	Uge frekvenser	Rute	Gennemsnits rejsetider	DEC tid	
Gældende basis 2014	SFJCPH	3425	4	SFJCPH	04:20	4,33	
Gældende basis 2014	JJUCPH	4234	2	JJUUAKSFJCPH	08:55	8,92	
Gældende basis 2014	UAKSFJ	748	2	UAKSFJ	01:45	1,75	
Gældende basis 2014	UAKCPH	4173	2	UAKSFJCPH	07:35	7,92	
Gældende basis 2014	GOHCPH	3749	20	GOHSFJCPH	06:30	6,92	
Gældende basis 2014	JSUCPH	3671	4	JSUSFJCPH	07:45	7,92	
Gældende basis 2014	JHSCPH	3556	6	JHSSFJCPH	05:40	5,92	
Gældende basis 2014	JEGCPH	3634	4	JEGSFJCPH	07:25	7,92	
Gældende basis 2014	JAVCPH	3698	6	JAVSFJCPH	07:30	7,92	
Gældende basis 2014	JQACPH	3520	2	JQAJAVSFJCPH	09:20	9,92	
Gældende basis 2014	JUVCPH	4133	2	JUVJAVSFJCPH	25:30	25,92	
			54			95,33	
Fartplan	O&D	Afstand Km	Uge frekvenser	Rute	Gennemsnits rejsetider	Dec tid	Ændret gennemsnitlige rejsetid
Syd via Island	SFJCPH	3425	3	SFJCPH	04:20	4,33	0,00
Syd via Island	JJUCPH	4234	1	JJUUAKRKVKEFCPH	25:15	25,08	16,17
Syd via Island	UAKSFJ	748	2	UAKGOHSFJ	15:40	15,75	14,00
Syd via Island	UAKCPH	4173	1	UAKRKVKEFCPH	23:55	23,92	16,00
Syd via Island	GOHCPH	3749	20	GOHSFJCPH	06:30	6,92	0,00
Syd via Island	JSUCPH	3671	3	JSUSFJCPH	08:20	7,92	0,00
Syd via Island	JHSCPH	3556	3	JHSSFJCPH	05:40	5,92	0,00
Syd via Island	JEGCPH	3634	3	JEGSFJCPH	08:15	8,25	0,33
Syd via Island	JAVCPH	3698	5	JAVSFJCPH	08:30	8,50	0,58
Syd via Island	JQACPH	3520	2	JQAJAVSFJCPH	9,92	26,50	16,58
Syd via Island	JUVCPH	4133	2	JUVJAVSFJCPH	25:30	25,92	0,00
			45			159,00	

BILAG 2

I dette bilag har vi forsøgt at give en oversigt over de nuværende prissætninger, for at give et faktabaseret helheds billede af prissætningen i Sydgrønland sammenlignet med resten af landet.

Begge tabeller viser prisen på en enkelt billet uden offentlige afgifter. Begge tabeller er rangeret med de laveste priser øverst og de højeste nederst. Tabel 1 er baseret på den fleksible pris, mens Tabel 2 er baseret på den restriktive pris.

Når man læser tabellerne skal man huske at strækningerne i Sydgrønland fra Narsarsuaq og ud til byerne er prissat af Selvstyret, og ikke er markedsbaserede priser fastsat af Air Greenland. Sydgrønlandske destinationer er markeret med blå.

TABEL 1

Enkelt billet (one-way)
Fleksibel pris Restriktiv pris

Priser i rangorden baseret på fleksibel pris

København-Kangerlussuaq	4460	2805
København-Nuuk	5225	3265
København-Sisimiut	5440	3110
København-Narsarsuaq	5660	3555
København-Aasiaat	6020	3415
København-Narsaq	6265	4160
København-Maniitsoq	6305	3560
København-Qaqortoq	6480	4375
København-Ilulissat	6615	3720
København-Nanortalik	6995	4890
København-Uummannaq	8270	4780
København-Upernavik	9980	5650

TABEL 2

Enkelt billet (one-way)
Fleksibel pris Restriktiv pris

Priser i rangorden baseret på restriktiv pris

København-Kangerlussuaq	4460	2805
København-Sisimiut	5440	3110
København-Nuuk	5225	3265
København-Aasiaat	6020	3415
København-Narsarsuaq	5660	3555
København-Maniitsoq	6305	3560
København-Ilulissat	6615	3720
København-Narsaq	6265	4160
København-Qaqortoq	6480	4375
København-Uummannaq	8270	4780
København-Nanortalik	6995	4890
København-Upernavik	9980	5650

Det er værd at huske, at priser er et udtryk for efterspørgsel og faktiske omkostninger i et givent område.