

14 Andre tjenester og services

Der er en række tjenester og services på transportområdet, som i det daglige ikke direkte har noget med transport af passagerer og fragt at gøre, men som er afgørende for samfundets funktion. Det drejer sig om SAR-beredskab²¹⁸ samt andre tjenester som sundhedstjenester, inspektion af teknisk udstyr m.m. Hertil kommer de tjenester, der varetages med Iscentralen.

14.1 Iscentralen

Iscentralen

Iscentralens historie begynder i 1959 på baggrund af M/S Hans Hedtofts tragiske forlis 30. januar. Hurtigt efter forliset blev der nedsat det såkaldte 'Vedel-udvalg', der afsluttede sit arbejde allerede sidst på året. I november 1959 blev Iscentralen etableret med hjemsted i den ellers næsten nedlagte amerikanske base i Narsarsuaq. Iscentralen har haft hovedkontor i lufthavnsbygningen i Narsarsuaq lige siden.²¹⁹ Iscentralen i Narsarsuaq arbejder tæt sammen med Istjenesten, som fysisk sidder hos DMI i København.²²⁰

Før satellitteknologien gjorde sit indtog i 1990'erne, viste Istjenestens drift store udsving fra år til år. De årlige driftsomkostninger varierede typisk mellem 15 og 20 mio. kr. afhængigt af hvor meget, der skulle flyves. De senere år har den årlige driftsudgift til Grønlands Istjeneste ligget på ca. 15 mio. kr., som delvist er finansieret af primære brugere og delvist via en bevilling fra den danske stat til sikring af skibsfarten omkring Grønland.

Iscentralen foretager isrekognoscering (såkaldt Icereco), lodsning og har ansvaret for den indenskærs ismelding.

Iscentralen chartrer fast en helikopter fra Air Greenland til at udføre dets observationer. Der er tale om helikoptermodel AS350, der er en relativ lille, hurtig og langtrækkende helikopter. Denne helikopter er fast stationeret hos Iscentralen i Narsarsuaq.

De største brugere af Iscentralens tjenester er de to rederier Royal Arctic Line og Arctic Umiaq Line, og derudover er Grønlands kommandoen i Grønnedal også en stor bruger. Alle Iscentralens almindelige tjenester er målrettet mod betjening af disse tre brugere.

Iscentralen er bemannet med en sektionschef, to andre fuldtidsansatte og fire deltidsansatte.

I forbindelse med en evt. flytning af lufthavnen fra Narsarsuaq til Qaqortoq vil det være det oplagt at flytte Iscentralen til den nye lufthavn ved Qaqortoq. I den forbindelse skal der sikres kontorfaciliteter til personalet og standplads til helikopteren, hvilket vurderes at kunne ske uden væsentlige omkostninger.

²¹⁸ SAR er en forkortelse for Search And Rescue.

²¹⁹ DMI 2009. *Iscentralen 50 år – i glimt*. København 2009.

²²⁰ DMI's hjemmeside: http://www.dmi.dk/dmi/index/hav/generelt_om_iscentralen_narsarsuaq.htm.



14.2 SAR-beredskab

Dansk myndighedsområde

Organiseringen af SAR-beredskabet i Grønland er et rigsanliggende, og Danmark har som medunderskriver af en række internationale konventioner vedrørende søfart og luftfart forpligtet sig til at organisere en eftersøgnings- og redningstjeneste (SAR). Der stilles heri ikke krav om deciderede redningsenheder, men forpligtigelser til at yde redningstjeneste med tilgængelige ressourcer i tilfælde af skibs- eller flyulykker.

3 instanser i beredskabet

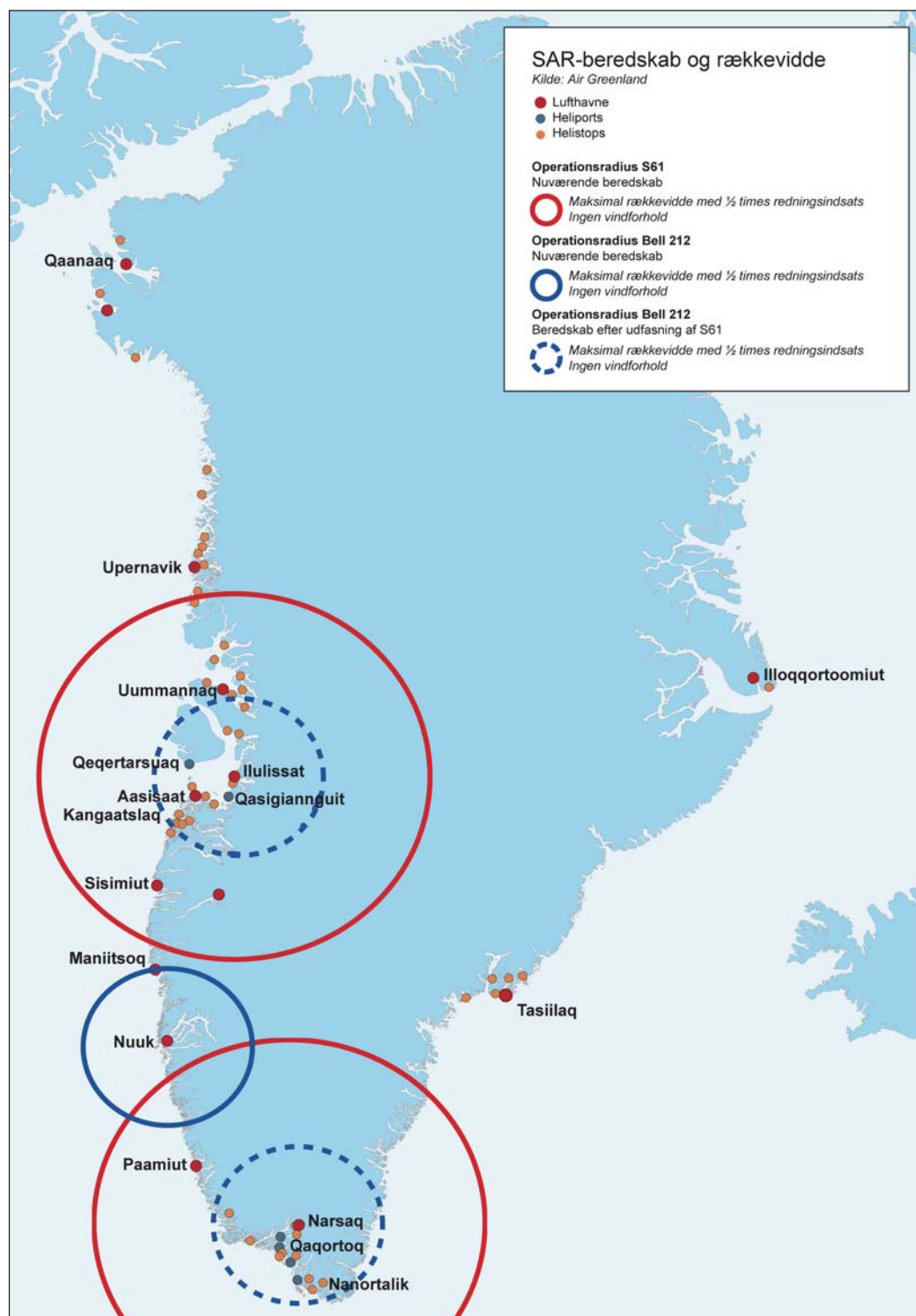
Ansvar for SAR-beredskabet er fordelt på 3 instanser, der udfører hver sin funktion i det samlede beredskab:

- Søredningstjenesten (Grønlands Kommando i Grønnedal) forestår eftersøgning og redning af nødstedte fra luftfartøjer, uanset om hjælpeforanstaltningerne udføres fra luften, til vands eller til lands.
- Flyveredningstjenesten (Naviair i Kangerlussuaq) forestår eftersøgning og redning af nødstedte fra luftfartøjer, uanset om hjælpeforanstaltningerne udføres fra luften, til vands eller til lands.
- Lokalredningstjenesten (Politimesteren) er ansvarlig for ledelsen af eftersøgnings- og redningsoperationer i lokale farvandsområder og for eftersøgnings- og redningsoperationer til lands (lokal redningstjeneste).

Aftale mellem Grønland og Danmark

I forbindelse med Danmarks ansvar for SAR-området er der indgået en aftale mellem Danmark og Grønland om et dedikeret SAR-helikopterberedskab i Midtgrønland og Diskoområdet. Af aftalen fremgår det, at Danmark betaler trefjerdedele af omkostningerne, mens Grønland afholder den sidste fjerdedel. Det er i henhold til aftalen Selvstyrets ansvar efterfølgende at indgå konkrete aftaler med operatører på området.

På den baggrund har Selvstyret i 2010 indgået aftale med Air Greenland om helikopterberedskab i Ilulissat, hvor en S61 er beredt med erfaren besætning 12 timer hver dag alle ugens dage, og en Bell 212 i Nuuk, der er beredt 8 timer dagligt fra mandag til lørdag. Desuden har Selvstyret indgået kontrakt med Air Greenland om et fast beredskab på en S61 i Narsarsuaq, der er fast bemandet med erfaren besætning 12 timer hver dag alle ugens dage. Dette er også illustreret i Figur 14.2.1.



Figur 14.2.1 SAR-beredskab og helikopternes rækkevidde.

Som det fremgår af Finanslovens Hovedkonto 73.30.02, er der årligt afsat 14,5 mio. kr. til dækning af helikopterberedskabet, hvoraf de op til 7 mio. kr. er betalt af Danmark.²²¹ Disse beløb dækker alene de

²²¹ Finanslov for 2010, s. 555.



faste omkostninger til beredskabet. Så snart en helikopter aktiveres til en redningsindsats, vil det være rekvirenten (Grønlands Kommando, Naviar eller Politimesterembeddet), der skal afholde udgifterne til de variable omkostninger, der er forbundet med flyvningen.

Der findes herudover en række permanente eller lejlighedsvisse ressourcer, der kan anvendes i forbindelse med SAR-operationer, som f.eks.:

- Air Greenlands øvrige helikoptere placeret rundt om i landet
- Søværnets skibe og helikoptere
- Politiets kuttere
- Danske statsskibe
- Øvrige skibe, der har pligt til at give positionsoplysninger (GREENPOS)
- Lejede skibe og både
- Flyvevåbnets luftfartøjer
- Private flyselskabers luftfartøjer, herunder den dedikerede SAR-helikopter
- Evt. helikoptere i forbindelse med off-shore aktiviteter.

14.2.1 Helikopternes rolle i SAR-beredskabet

Da helikopterne spiller en afgørende rolle i SAR-beredskabet, er det nødvendigt også at indtænke kravene til SAR-beredskab i overvejelserne om ændringer i trafikinfrastrukturen.

I det følgende er helikopternes rolle i de enkelte regionale distrikter beskrevet i forhold til passager- og fragttransport samt i forhold til helikopternes rolle i SAR-beredskabet.

Sydgrønland

I Sydgrønland er der i dag stationeret en stor helikopter (S61), som primært udfører persontransport mellem de 3 byer. Denne helikopter fungerer også som SAR-helikopter for området med base i Narsarsuaq. Narsarsuaq ligger som udgangspunkt for søredning relativt langt inde i landet. Ved en placering i Qaqortoq ville helikopteren oftere være tættere på havet og de indenskærs fjorde, hvilket nedsetter responstiden.

Der er bygdebeflyvning af Sydgrønland med en mindre helikopter (Bell 212), der beflyver 11 bygder samt de 3 byer Narsaq, Qaqortoq og Nanortalik hele året rundt. Denne helikopter indgår ikke i SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland rekvireres til SAR-operationer.

Som det fremgår af afsnit 7.4 vil der i store dele af året være god mulighed for at anvende skibe til betjening af byerne og bygderne i Sydgrønland i stedet for helikopter. Overgås til betjening med skib, vil der kun skulle anvendes helikoptere i personbefordringen i perioder med storis/fastis.

For stadig at kunne udføre SAR-operationer vil det således være nødvendigt, at der også i perioden uden storis/fastis er stationeret en helikopter i Sydgrønland.

Østgrønland

I Ammassalik distriktet og Ittoqqortoormiit distriktet er der begge steder stationeret bygdehelikoptere.

Ammassalik distriktet

I Ammassalik distriktet er lufthavnen placeret i Kulusuk. Helikopteren udfører dels feederflyvninger til/fra Tasiilaq og dels beflyvning af 5 bygder.

Helikopteren er ikke en del af SAR-beredskabet, men den kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. Ammassalik distriktet ligger i dag ikke indenfor rækkevidde af en dedikeret SAR-helikopter med hoist.

Store dele af året kan man ikke sejle i området, og her er helikopteren eneste mulighed for at nå hurtigt frem til alle bygder. Transportkommissionen går derfor ud fra, at der fortsat må være stationeret en helikopter i Ammassalik distriktet. Helikopterens rolle forventes derfor ikke ændret i forhold til i dag, heller ikke hvis lufthavnen flyttes fra Kulusuk til Tasiilaq, jf. kapitel 9.

Ittoqqortoormiit -distriktet

I Ittoqqortoormiit distriktet er lufthavnen placeret i Nerlerit Inaat. Nerlerit Inaats rolle er ud over at være distriktslufthavn også at tjene som "porten" til nationalparken i Nordøstgrønland. Bygdehelikopteren udfører feederflyvninger til/fra Ittoqqortoormiit.

Helikopteren er ikke en del af SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. Ittoqqortoormiit distriktet ligger ikke indenfor rækkevidde af en dedikeret SAR-helikopter med hoist.

Store dele af året kan man ikke sejle i området, men hvis der blev etableret en landingsbane ved byen Ittoqqortoormiit, ville der ikke længere være behov for transporter til Nerlerit Inaat, jf. kapitel 9. Hvis banen, der evt. etableres i Ittoqqortoormiit, desuden er af samme længde som den eksisterende i Nerlerit Inaat, så kan regionale fly lande i Ittoqqortoormiit, og Nerlerit Inaat kan eventuelt helt forlades. Dermed ville der ikke være behov for helikopteren til passagertransporter.

Der vil således ikke være nogen fast stationeret helikopter i distriktet, men kun periodevis være helikoptere, som kan tilkaldes i forbindelse med eftersøgningsoperationer. Dette skal tages med i overvejelserne omkring etablering af en landingsbane i Ittoqqortoormiit.

Midtgrønland

Der er ingen bygdebeflyvning med helikopter i Midtgrønland. Passagertransport foregår med fastvingefly eller med skib. SAR-beredskabet varetages af en dedikeret helikopter stationeret i Nuuk med backup fra Narsarsuaq og Ilulissat.

Nordgrønland

I Nordgrønland er der stationeret bygdehelikoptere i distrikterne Disko, Uummannaq, Upernavik og Qaanaaq.

Disko-distriktet

Der er lufthavne til fastvingede fly i Ilulissat og i Aasiaat. Bygdehelikopteren flyver kun i vinterhalvåret, mens der sejles med Disko Line om sommeren. Det vil ikke være muligt at betjene alle de 13 bygder uden brug af helikopter om vinteren. Tidligst om 25 år vil klimaforandringer muliggøre sejlads hele året rundt i Diskobugten, jf. RAL.

Bygdehelikopteren er ikke en del af SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. I forhold til SAR vil bygdehelikopteren sandsynligvis kunne undværes pga. tilstedeværelsen af den store S61 helikopter i Ilulissat.

Transportkommissionen har ikke set på ændringer i beflyvning i Disko-distriktet.



Uummannaq-distriktet

I Uummannaq distriktet er lufthavnen placeret i Qaarsut. Helikopteren udfører dels feederflyvninger mellem Uummannaq og Qaarsut og dels beflyvning af 6 yderligere bygder. Helikopteren (en Bell 212) er ikke en del af SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. I forhold til SAR vil bygdehelikopteren sandsynligvis kunne undværes pga. tilstedeværelsen af den store S61 helikopter i Ilulissat.

I store dele af året kan man ikke sejle omkring Uummannaq, og her er helikopteren derfor eneste mulighed for at nå hurtigt frem til alle bygder. Transportkommissionen går derfor ud fra, at der fortsat må være stationeret en helikopter i Uummannaq distriktet, og helikopterens rolle vil derfor ikke ændres i forhold til i dag.

Upernavik-distriktet

I Upernavik distriktet er lufthavnen placeret ved byen Upernavik. Helikopteren (en Bell 212) udfører beflyvning af 7 bygder. Helikopteren er ikke en del af SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. Upernavik distriktet ligger ikke indenfor rækkevidde af en dedikeret SAR-helikopter med hoist.

I store dele af året kan man ikke sejle omkring Upernavik, og helikopteren er derfor eneste mulighed for at nå hurtigt frem til alle bygder. Transportkommissionen går derfor ud fra, at der fortsat må være stationeret en helikopter i Upernavik distriktet, og helikopterens rolle vil derfor ikke ændres i forhold til i dag.

Qaanaaq-distriktet

I Qaanaaq er helikopteren, der betjener distriktet, stationeret i Pituffik (Thule Air Base). Helikopteren udfører beflyvning af bygderne Siorapaluk og Savissivik samt Qaanaaq. Helikopteren (en Bell 212) er ikke en del af SAR-beredskabet, men kan efter nærmere aftale med Air Greenland benyttes til eftersøgningsoperationer. Qaanaaq distriktet ligger ikke indenfor rækkevidde af en dedikeret SAR-helikopter med hoist.

I store dele af året kan man ikke sejle omkring Qaanaaq, og helikopteren er derfor eneste mulighed for at nå hurtigt frem til bygderne Siorapaluk og Savissivik. Transportkommissionen går derfor ud fra, at der fortsat må være stationeret en helikopter i Qaanaaq distriktet, og helikopterens rolle vil derfor ikke ændres i forhold til i dag.

14.2.2 Samlet oversigt over helikopterberedskab

I forhold til de ændringer i passagerbefordring, som Transportkommissionen har vurderet i denne betænkning, er det alene i Sydgrønland og i Ittoqqortoormiit, at de undersøgte ændringer vil have betydning for mulighederne for SAR-operationer eller for supplerende assistance til SAR-operationer.

Hvis passagerbefordringen i Sydgrønland overgår til sejlads udenfor perioden med storis, vil der i det meste af året ikke være behov for helikoptere i distriktet hertil. Da en helikopter er en del af SAR-beredskabet i Sydgrønland, vil det være nødvendigt, at der også udenfor storisperioden er stationeret en helikopter i Sydgrønland (dvs. hele året).

I Ittoqqortoormiit vil anlæg af landingsbane ved byen fjerne behovet for en helikopter til passagerbefordring. Hvis helikopteren ikke længere er fast stationeret i distriktet, vil det ikke længere være muligt altid at tilkalde helikopter i forbindelse med eftersøgningsoperationer.

14.3 Øvrige tjenester med store transportbehov

Der er en række aktører med særligt store transportbehov, hvis behov skal indtænkes i det samlede udbud af transport i landet. I de følgende oprides de væsentligste.

Sundhedsvæsenet

Sundhedsvæsenet er afhængigt af et velfungerende trafiksystem og er en betydelig køber af luftbårne transporter til evakueringer, båretransporter, patienter og personale.

Sundhedsvæsenet indgår kontrakter om sine transporter (Medevac²²²) med luftoperatører, hvor helikoptererne spiller en vigtig rolle. Der kan således både være tale om flyvninger på almindelige afgang og om særlige ekstraordinære flyvninger.

Der foregår i øjeblikket en opbygning af telemedicinrådgivning med terminaler i alle bygder. Det giver mulighed for langdistance lægefaglig rådgivning via nettet til borgere i bygderne, hvilket på sigt forventes at reducere behovet for transporter.

Sundhedsvæsenets muligheder for transporter forventes ikke at blive påvirket af de ændringer, som Transportkommissionen har vurderet.

Tele Greenland

Tele Greenland er en stor kunde hos Air Greenland i forhold til inspektioner m.m. af teknisk udstyr, som er af vital betydning for kommunikationen i samfundet. Det er derfor vigtigt, at der til en hver tid er helikoptere til rådighed til transport af personel og udstyr til de ofte afsidesliggende lokaliteter. Aftaler omkring dette indgås direkte mellem teleselskabet og luftoperatørerne.

Mineralefterforskning m.m.

Også i forhold til mineralefterforskning m.m. er det vigtigt, at der er helikoptere til rådighed. Aftaler omkring dette indgås ligeledes direkte mellem de forskellige mineselskaber og luftoperatørerne.

Grønnedal/ Kangilinnguit

Grønlands Kommando i Kangilinnguit har en normeret bemanning på 60 militærpersoner.²²³ Nogle få er ansat ved kommunen, og endvidere har et privat entreprenørfirma en stab af civile medarbejdere, der kun opholder sig i Kangilinnguit i sommerhalvåret. Alt i alt kommer det samlede indbyggertal aldrig meget over 150 personer. Der er i løbet af året en relativ høj rejseaktivitet mellem Kangilinnguit og Danmark. Forsvaret chartrer således årligt flere jettfly, som flyver direkte fra Aalborg til Narsarsuaq. Herfra flyves efter særlig aftale videre med helikopter til heliporten i Kangilinnguit.

Der er nedsat en gruppe, som kigger på Forsvarskommandoens fremtidige placering. Her analyseres en fortsat placering i Kangilinnguit, en flytning til Narsarsuaq eller til Nuuk. Hvis Forsvarskommandoens hovedkvarter fortsat skal ligge i Kangilinnguit, skal helikopterbetjeningen af bygden ske fra lufthavnen ved Qaqortoq, såfremt lufthavnen ved Narsarsuaq nedlukkes.

²²² Medevac står for Medical Evacuation.

²²³ Kilde: Grønlands Kommandos hjemmeside:
<http://forsvaret.dk/GLK/OMGLK/BELIGGENHED/Pages/Beliggenhed.aspx>.



14.4 Vurdering

Transportkommissionen vurderer, at hensynet til fortsat at varetage de øvrige tjenester, der er beskrevet ovenfor, kun i begrænset omfang vil blive påvirket af de ændringer i passagerbefordringen, som er vurderet i denne betænkning.

Det skal dog bemærkes, at hvis passagerbefordringen i Sydgrønland overgår til sejlads udenfor perioden med stori/fastis, vil der i det meste af året ikke være behov for helikopter i distriktet. Da helikopteren er en del af SAR-beredskabet i Sydgrønland, vil det være nødvendigt, at der også udenfor stori-perioden er stationeret en helikopter i Sydgrønland (dvs. hele året).

Derudover skal bemærkes, at i Ittoqqortoormiit vil anlæg af landingsbane ved byen fjerne behovet for en helikopter til passagerbefordring. Hvis helikopteren ikke længere er fast stationeret i distriktet, vil det ikke længere altid være muligt at tilkalde helikopter i forbindelse med eftersøgningsoperationer.