

Emne: RE: Transportkommissionen - Høring af scenariepapir

Kære Transportkommission og sekretariat,

Hermed svar fra Air Greenland på scenariepapiret af 21. maj d.å. Vi takker for endnu en gang at kunne få lov at give input til kommissionens arbejde. Dette svar kommer alene på dansk.

Ad side 3 sidste afsnit og side 4 første afsnit

Der skrives at målet er at transport skal ske uden offentlige subsidier med henblik på at opnå økonomisk selvstændighed. I den relation er det også ønskeligt at man overvejer den effekt subsidierede rejser (offentlige tjenesterejser m.v.) har, da dette er et bærende element for store dele af trafikstrukturen. Uden et bloktilskud må det forventes at der vil ske en kraftig reduktion i antallet af rejsende det offentlige foretager.

Ad side 4 sidste afsnit

Vi har fuld forståelse for at TK kommer til at mangl et beslutningsgrundlag for evt. flytning af Kangerlussuaq som hub til Nuuk, men noterer os at udfaldet af netop betænkningen lægger op til en stillingtagen hertil, ligesom vi som operatør har et behov for at kende det fremtidige grundlag at investere i flyflåde i.

I samme afsnit er det dog glædeligt at man forventer at kunne træffe beslutning omkring Qaqortoqs fremtid.

Ad side 6 2. afsnit

Det er positivt at oliefund behandles som "jack post" løsning. Den nyligt afholdte (Nuuk, 26. maj) GA-messe omkring olie og mineralindustrien gav ikke et lysende billede af fremtiden for olie i Grønland. Dong har sat deres planer i bero omkring efterforskning, ligesom Encana lader til at være i gang med helt at droppe Grønland. Noget kunne derfor tyde på at branchen ikke tillægger mulighederne samme vægt som man gør i Grønland.

Ad side 7ff pkt. 2.2

Der bruges meget tid på at gentage konklusioner fra Niras-rapporten og især på job-kæder relateret til et projekt, der, jf. ovenstående messe, langt fra er besluttet endnu. I lighed med oliefund bør Alcoa projektet også efter vores mening behandles på jack-pot niveau. Side 10 2. afsnit udtrykker passende at der må arbejdes med antagelser omkring den fremtidige erhvervsudvikling.

Ad side 14 3. afsnit om Isua

Man kan forestille sig en simpel landingsbane anlagt af London Mining ved Isua, hvor Twin Otter kan benyttes.

Ad side 19 4. afsnit

Aasiaat omtales i forbindelse med Disko-Nuussuaq borerne. I forhold til infrastrukturen vil dette projekt dog have betydning for både Aasiaat, Ilulissat og Sisimiut og tager man hele trafikken og de behov olieselskaberne har med får det også meget stor indvirkning på Kangerlussuaq (lufthavn) og Nuuk (Atlanthavn).

Ad side 24 næstsilde afsnit

Vi er enige i at turismen har et udviklingspotentiale, men næppe i et omfang der tilsiger de store ændringer i infrastrukturen. Dette skal forstås på den måde at en udvikling i den trafikale infrastruktur skal følge en udvikling i udbuddet af hotel-senge. Der er derfor ikke behov for en transport, hvis ikke der er et passende modtageapparat. Vores erfaring siger at de fleste destinationer ikke har en ledig kapacitet, der i sagens natur er dimensioneret efter en kort højsæson og derfor giver begrænsede muligheder for udvidede investeringer der i sagens natur også vil skulle afskrives over en meget lang vinter/skuldærsæson uden gæster.

Ad side 36 nederst og 37 øverst

Henset til den nuværende udvikling og affolkning og de øgede muligheder informationssamfundet tilbyder, mener vi ikke det er realistisk at man ser bort fra et scenarie, hvor befolkningstallet er faldende eller som minimum stagnerende. Folk er generelt bedre oplyste (fx via internet) og der er et erklæret mål om at flere skal ud og uddanne sig (hvilket ofte fører til at man ikke vender hjem igen). Der er de seneste år konstateret en netto affolkning af Grønland.

I samme periode som scenarierne dækker må det forventes at flere jobs forsvinder fra bl.a. fiskeriet som følge af automatiseringer og ny teknologi, hvorfor det ikke er urealistisk med en fortsat affolkning, hvis ikke andre erhverv får det gennembrud som flere af scenarierne lægger til grund.

Ikke at kigge på et scenarie med en reel affolkning er at tillægge olie/mineralindustrien en meget stor rolle i landets fremtidige udvikling. Udebliver den store succes kan det ikke ventes at befolkningstallet stiger.

Der er et generelt fald i lufttrafikken, hvilket kan skyldes mange forskellige faktorer, som fx økonomisk afmatning, men det er værd at bemærke at det også kan skyldes affolkning.

Ad side 39 tabel 4.4.2

Er fordelingen af byer og bygder korrekt eller er der byttet rudnt på kollonnerne?

Ad side 43f kapitel 5.3

Det er positivt at man kigger på flytning af landingsbanen fra Narsarsuaq til Qaqortoq. I den forbindelse noterer vi dog at man fortsat kigger på 1799m. Dette vil blot være at flytte problemet med et manglende opland til Narsarsuaq ud til Qaqortoq. Fordelen ved at anlægge en bane i Qaqortoq er at forbedre trafik-strømmene fra syd mod Kangerlussuaq og dermed udnytte den synergi der er i hub&spoke systemet – hertil behøves blot 1199m, mens 1799m vil være en operationel fordel, men næppe medføre befordring med jet fly (uden subsidie) direkte til fx Danmark. En 1799m bane i Qaqortoq vil blot skabe et nyt Narsarsuaq, med et trafikunderlag der kun kan sikre forbindelse til omverdenen 2-4 gange pr. måned udenfor den absolutte højsæson.

Ad side 44 sidste afsnit og side 45 første afsnit

Det kan rent sprogligt virke som om man vil nedlægge helikopterruterne i Sydkommunen, men der menes vel egentlig kun ruten til Narsarsuaq.

Vi kan på nuværende tidspunkt ikke bekræfte at S-61 vil være stede mange år frem. Dels udløber servicekontrakterne (afhængig af den nuværende forlængelse) efter 2012 og dels er det et gammel fly, der skal udskiftes. At se langsigtet og forudsætte S-61 vil derfor ikke nødvendigvis

afspejle en realistisk virkelighed, da der ikke pt findes en lignende afløser som man kunne forestille sig at Air Greenland eller en anden operatør kunne operere i området. Det vil måske være mere passende at simulere omkring 9-12 personers helikoptere (op til 15 sæder om sommeren). Desuden skal man være opmærksom på at der kun i Narsarsuaq findes hangar faciliteter til helikoptere i størrelse af S-61, så skal denne lufthavn nedlægges skal man tænke på hangarfaciliteter i formentligt Qaqortoq. I dag findes der her kun plads til en Bell 212 (9 personer helikopter). Bilag 1 (side 67) omhandler behovet for hangar-plads, men denne kan ikke begrænses til fastvinget fly (afhængig af operatør), men bør ligeledes også skabe mulighed for en helikopter hangarplads.

Det fremgår ikke hvordan man vil servicere bygderne og Alluitsup Paa.

Ad side 45 2. afsnit

Der henvises til at beflyvningen af 1799 Qaqortoq vil være næsten identisk med Narsarsuaq i dag. Vi minder her om at trafikken er omlagt og at Air Greenland fremover kun betjener Narsarsuaq fra København fra medio juni til ultimo august, men man resten af året sender trafikken via Kangerlussuaq.

Vi vil også gerne anføre at ca. 20-30 % af de passagerer, der har anvendt Narsarsuaq mod Danmark v.v. er rejsende fra Nuuk der har haft behov for at rejse om onsdagen. (se desuden hertil side 62 sidste afsnit). Disse passagerer udgår af det samlede billede af Sydgrønlands trafikbehov.

Ad side 45 3. afsnit

De fremlagte regularitetsberegninger for en bane i Qaqortoq er bekymrende, da regulariteten på Narsarsuaq i forvejen ikke er optimal og der er store udfordringer med at skaffe subsitutfly i Europa når der skal ryddes op i forsinket trafik (kategori C).

Ad side 55 næstsidste afsnit

Der kalkuleres med reducerede billetudgifter. I den forbindelse vil vi blot minde om at man i denne form for modeller og scenarier ofte overser den øgede passagerafgift og startafgift, når et lille antal passagerer skal forrente og afskrive en større anlægsinvestering som en ny lufthavn er. Der er derfor muligt at afgifterne til det offentlige (lufthavnsvæsenet) vil reducere den gevinst der evt. måtte være i en lavere billetpris. Afsnittet omkring lufthavnsafgifter på side 69 af BILAG 1 kan derfor undre lidt.

Ad side 56 4. afsnit

Der omtales et lavere skattetryk i Grønland end i Danmark. Henset til at der kigges på fremtidsscenarier, stemmer dette så overens med rapportens indledende kommentarer om at skatteindtægterne skal udgøre en større del af BNP?

Qaqortoq landingsbane generelt

Air Greenland vil gerne understrege og gentage vores anbefaling fra første høringssvar. Det er vores klare overbevisning at Sydgrønland vil opnå den bedste trafikering ved at anlægge en 1199m i Qaqortoq, da dette vil give flere ugentlige forbindelser og kortere rejsetid end man i dag kan oppebære.

Der lader ikke til at være taget højde for muligheden for indkvartering af strandede passagerer i forbindelse med irregularitet. Da Qaqortoq under et scenarie med enten 1199 eller 1799 vil blive hub for Sydgrønland skal der være faciliteter til at understøtte indkvartering af forsinkede passagerer.

Ad side 60 kapitel 5.6 1. afsnit

TK anbefaler at man laver en sæsonkontrakt for helikopterbeflyning i lighed med i Diskobugten. I den forbindelse skal man huske at de faste omkostninger til helikopterne og skibene er helårslige, medmindre man kan finde anden beskæftigelse til dem udenfor selve servicekontraktperioden. Dette kan være at bruge dem i områder med modsatte tidsmæssige behov. Det er en fejl at tro at sæsonkontrakter er billigere end helårskontrakter, idet kun de variable omkostninger kan spares.

Ad side 63 1. afsnit

Det er værd at notere at trafikstrukturen for den interne trafik i Sydgrønland er fastsat af Selvstyret via de servicekontrakter der er indgået. Heri er fastsat priser og et naturligt loft for antallet af helikoptere, da tilskuddet ikke giver mulighed for at tilføre kapacitet. Dette behov for subsidie skal man fortsat holde sig for øje i diskussionen omkring flytning af lufthavnen.

Ad side 63 sidste afsnit før kapitel 5.7

Se kommentarer ovenfor omkring turismen og det begrænsede modtage apparat. Det kan være farligt at antage at blot man øger antallet af frekvenser vil turismene stige. En ændring i infrastruktur skal følges ad med en ændring i erhvervet og kapaciteten/udbuddet.

BILAG 2

Der er fokus på Twin Otter og Dornier 228 fly. Det noteres dog at jo mindre et fly er jo højere er sædeprisen, så at basere sig på disse små fly med mindre end 20 sæder er ikke en samfundsmæssig bæredygtig fremgangsmåde.

BILAG 2 side 77, 4. afsnit 1. bullet

Det omtales at Air Greenland holder 5 optioner på AW 139. Denne kommentar mener vi bør slettes, da den ikke relevant og ikke afspejler den nuværende virkelighed.

BILAG 2 side 77, 4. afsnit 3. bullet

S-92 har ikke samme kapacitet som S-61, men en mindre kapacitet (op til 19 sæder afhængig af load og afstande)

BILAG 2 side 77, 4. afsnit 4. bullet

EC 225 har ikke nødvendigvis kapacitet op til 24 sæder og man bør med de restriktioner der gælder d.d. ikke antage at der findes helikoptere på markedet der kan løfte mere end max 19 passagerer. Økonomisk er disse dog dyre at indkøbe og det er derfor mere realistisk at kigge på helikoptere i 12-15 sæders klassen når man kigger på Grønlands fremtid.

KOMMENTARER GENERELT

Scenariet papiret lader til at være koncentreret omkring Sydgrønland og behandler ikke særligt indgående de øvrige regionale udfordringer der forventeligt skal arbejdes med. Dette må antages

at ligge indenfor rammerne af de vækstscenarier, som er beskrevet, men som ikke er geografisk afgrænset.

Best regards/Med venlig hilsen

Air Greenland AS

Christian Keldsen

Executive Assistant / Compliance & CSR Manager

GOHDLGL

PO Box 1012

DK-3900 Nuuk

Greenland

Tel. +299 34 31 10

Cell. +299 55 99 99

ck@airgreenland.gl