



Erik Jensen
Medlem af Inatsisartut, Siumut
inatsisartut@inatsisartut.gl

Besvarelse af § 37 spørgsmål 2025-142 om lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq

Dato: 25-09-2025
Sagsnr.: 2025 – 17352
ID. Nr. 77884036

Kære Erik Jensen

Du har i henhold til § 37 i Forretningsorden for Inatsisartut stillet spørgsmål til Naalakkersuisut om lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. 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: Hvor store ekstraomkostninger har flyselskabet Air Greenland haft siden åbningen af lufthavnen i Nuuk på grund af forsinkelser?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Air Greenland A/S, som oplyser følgende:

"I direkte irregularitetsomkostninger akkumuleret juli 2025 har Air Greenland forbrugt 89,2 MDKK, hvilket er en stigning på 38,2 MDKK ift. 2024. I 2024 var selskabet også meget ramt af afbrydelser i trafikafviklingen.

I ovenstående beløb indgår ikke afledte omkostninger, såsom overtid, ekstra flyvetid (holding over bl.a. Nuuk), åbning af lufthavne samt fuel og andre flyvariable omkostninger ifm. afvikling af irregularitetsflyvninger."

Spørgsmål 2: Hvad er de samlede udgifter til forsinkelser i Nuuk by?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Air Greenland A/S, som oplyser følgende:

"25,9 MDKK er afholdt i Nuuk akkumuleret juli."

Naalakkersuisut har ikke forholdt spørgsmålet til andre aktører og luftfartsselskaber, idet disse forhold vedrører privat ejede selskabers drifts- og omkostningsforhold.

Spørgsmål 3: Hvordan fordeler udgifterne til forsinkelser sig i landets forskellige regioner?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Air Greenland A/S, som oplyser følgende:

"Indleje af kapacitet er udeladt i nedenstående fordeling af omkostninger, da det giver mindre mening at fordele per region, men de øvrige irregularitetsomkostninger fordeler sig således:

• Nordgrønland	22,3 MDKK
• Midtgrønland	13,2 MDKK
• Nuuk	25,9 MDKK
• Sydgrønland	9,9 MDKK
• Udland	8,1 MDKK"

Naalakkersuisut har ikke forholdt spørgsmålet til andre aktører og luftfartsselskaber.

Spørgsmål 4: Bliver årsagerne til forsinkelser kategoriseret efter art, og i så fald hvordan?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Air Greenland A/S, som oplyser følgende:

"De direkte irregularitetsomkostninger bliver kategoriseret efter følgende omkostningsarter:

- Indleje ekstra (fly) kapacitet ifm. opsamling af forsinkede passagerer
- Passagerophold, indkvartering
- Passagerophold, bispisning
- Passagerophold, transport (taxi)
- Erstatninger"

Spørgsmål 5: Har Naalakkersuisut været opmærksom på, hvorfor mange rejsende– selv dem, der ikke skal til Nuuk – nu først skal rejse igennem Nuuk?

Svar: Ved anlægsarbejdernes begyndelse var det forventningen, at både lufthavnsprojekterne i Ilulissat og Nuuk skulle stå færdige samme tidspunkt. Dermed var det forventningen, at hovedparten af passagererne kommer frem til deres primære bestemmelsessted frem for at skulle rejse over Kangerlussuaq, hvor kun 5 % har deres endelige destination (Deloitte rapporten 'Opdatering af samfundsøkonomisk konsekvensvurdering med fokus på Nuuk og Ilulissat Lufthavne, Marts 2022')

Dermed kunne de to atlantlufthavne supplere hinanden og fungere som regionale transitknudepunkter. Da færdiggørelsen af Ilulissat-lufthavnen imidlertid er blevet forsinket, varetager Nuuk i den mellemliggende periode rollen som primær transitlufthavn. Når atlantlufthavnen i Ilulissat står færdig og sættes i drift, forventes det at reducere presset på Nuuk, ved at fordele antallet af transitrejsende mellem de to lufthavne. Det vil betyde, at ca. 68% af passagererne kommer frem til deres primære rejsemål, uden at skulle rejse over Kangerlussuaq (Deloitte rapporten 'Opdatering af samfundsøkonomisk konsekvensvurdering med fokus på Nuuk og Ilulissat Lufthavne, Marts 2022').

Spørgsmål 6: Er formålet med dette, at borgere i bygder og andre byer skal være med til at betale mere til lufthavnsafgifterne i Nuuk?

Svar: Det fremgår af § 15 i Inatsisartutlov nr. 4 af 22. november 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq, at selskabets (Greenland Airports A/S) samlede virksomhed skal drives på forretningsmæssigt grundlag.

En lufthavnsafgiftbetales af brugerne (de rejsende), uanset om de kommer fra en bygd eller andre byer. Dette var også tilfældet, da den primære transitlufthavn var Kangerlussuaq Lufthavn.

Spørgsmål 7: Hvis det er tilfældet, kan Naalakkersuisut så præsentere en opdeling af årsagerne?

Svar: Se spørgsmål 6.

Spørgsmål 8: Hvor stort et omkostningsniveau til forsinkelser blev vurderet i Deloitte-rapporten, der dannede grundlag for Inatsisartut beslutning om lufthavnene i 2018?

Svar: Der er ingen beløbsangivelse af mulige omkostninger ved forsinkelser i Deloitte-rapporten fra 2018, under de nuværende forhold. Rapporten fokuserer på mulige samfundskonsekvenser ved omlægningen af internationale transitlufthavne til Ilulissat og Nuuk.

Spørgsmål 9: Har lufthavnen i Nuuk tanke beliggende på lufthavnsområdet til flybrændstof (ikke køretøjer)?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"I Nuuk råder Greenland Airports over to stationære brændstoftanke til flybrændstof. De to tanke er beliggende på landside, men i umiddelbar nærhed af sikkerhedshegnet, der omgiver lufthavnen."

Spørgsmål 10: Bliver lufthavnene i Ilulissat og Qaqortoq, der er under opførelse, udstyret med tanke flybrændstof (ikke køretøjer)?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"Der er endnu ikke truffet beslutning om, hvorvidt der skal indkøbes brændstoftanke til flybrændstof til Ilulissat lufthavn. Greenland Airports er i gang med at færdiggøre designet af den endelige brændstofhåndtering i Ilulissat lufthavn."

I Qaqortoq vil der ikke blive opført tanke til flybrændstof. Greenland Airports forventer ikke på nuværende tidspunkt at det forventede omfang af salg af flybrændstof nødvendiggør opførelsen af et tankanlæg."

Spørgsmål 11: Vil parkeringspladserne tæt på lufthavnen i Nuuk blive ændret?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"Nuuk lufthavn er designet således, at den opfylder alle nationale og internationale regler i relation til håndtering af internationale flyoperationer. Dette indbefatter også securityregler. Der er i reglerne beskrevet både, hvordan offentlige parkeringspladser i nærheden af en lufthavn skal håndteres, men også parkeringspladser dedikeret til ansatte i lufthavnen. De parkeringspladser der er tæt ved terminalen, er kategoriseret som parkeringspladser til ansatte. Det er ikke muligt at konvertere disse til offentlige parkeringspladser, grundet flere forskellige regler, herunder Trafikstyrelsen regler om parkering i lufthavne."

Spørgsmål 12: Hvordan er det planlagt at udbedre afleveringsstederne for bagage i Nuuk lufthavn?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"Lufthavnsterminalen i Nuuk er designet til at kunne håndtere at både 400 personer ankommer og 400 personer tager afsted indenfor en time. For at kunne opnå dette, er der installeret en række check-in skranke. I Nuuk lufthavn er der lavet en række check-in faciliteter som Greenland Airports stiller til rådighed for flyselskaber, så der kan foretages check-in. Greenland Airports er i dialog med relevante partner om, hvordan aflevering af bagage bliver en god kundeoplevelse. Derudover henvises der til besvarelsen i spørgsmål 13."

Spørgsmål 13: Vil antallet af afleveringssteder for bagage blive øget?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"Det skal nævnes, at i Nuuk lufthavn er der installeret et system til "self-bagage-drop". Desværre er dette system endnu ikke i funktion endnu. I forbindelse med test af system blev der opdaget en fejl, der krævede flere tiltag for udbedring, herunder håndtering af IT-software. Fejlen har været mere kompliceret end antaget, men det er forventeligt, at systemet er i drift indenfor et par måneder. Greenland Airports har en forventning om at når "self-bagage-drop" systemet er i drift, at det vil bidrage til en bedre bagageaflevering."

Spørgsmål 14: Har Naalakkersuisut været i dialog med bygherren for at sikre, at de problemer, man allerede kender til i Nuuk, ikke opstår i Ilulissat og Qaqortoq?

Svar: Der er til besvarelsen indhentet input fra Greenland Airports A/S, som oplyser følgende:

"Greenland Airports har stort fokus på at sikre gode oplevelser for de rejsende i Nuuk lufthavn. Greenland Airports vurderer løbende forholdene i Nuuk lufthavn. Greenland Airports er opmærksom på, at der har været situationer, hvor der har været lange køer i forhold til check-in og aflevering af bagage. Greenland Airports er af den forståelse, at når "self-bagage-drop" bliver tilgængelig, vil dette bidrage til en bedre kundeoplevelse i forhold til aflevering af sin bagage. Når det fulde check-in-system er i drift, vil der ske en evaluering af dette, og på denne baggrund vil Greenland Airports vurdere, om der over tid er behov yderligere check-in tiltag."

Naalakkersuisut er i løbende dialog med Greenland Airports A/S og er blevet forsikret om, at selskabet bruger erfaringen fra idriftsættelse af Nuuk Lufthavn til at sikre, at de samme problemer ikke skal opstå i forbindelse med idriftssættelse af lufthavnene i Ilulissat og Qaqortoq. Naalakkersuisut agter løbende at følge op.

Spørgsmål 15: Har Naalakkersuisut yderligere oplysninger at tilføje?

Svar: Naalakkersuisut har ikke yderligere oplysninger at tilføje.

Jeg håber, at det ovenstående besvarer dine spørgsmål.

Med venlig hilsen



Aqqaluq B. Egede