



Medlem af Inatsisartut, Anders Olsen  
Siumut

### Besvarelse af § 37-spørgsmål nr. 2018-204 vedr. landingsbaner

17-09-2018  
Sags nr.: 2018 - 16680  
Dok. nr.: 33238184

Kære Anders Olsen

Du har fremsendt spørgsmål i medfør af § 37 i Inatsisartuts forretningsorden. Dine spørgsmål er henvist til min besvarelse.

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf.: (+299) 34 50 00  
E-mail: box909@nanoq.gl  
Fax: (+299) 34 63 56  
www.naalakkersuisut.gl

**Spørgsmål 1: Når man kigger på samtlige af de 13 lufthavne der findes i Grønland, hvordan ser det da ud med regulariteten? Hvordan ser det ud i vist i listeform pr. by og beregnet i %?**

Svar: Generelt er der anført regularitet ved landing til den baneende, der giver bedst regularitet.

Regularitet angivet i parentes er beregnet ved landing til den modstående baneende, f.eks. ved cirkling til denne baneende.

Ilulissat (840m)	94,5 % (ca. 88 %)
Kangerlussuaq	99,8 % (90 – 95 %)
Nuuk (950m)	89,9 % (88,8 %)
Narsarsuaq	78 % - 89 %
Paamiut	85 % (84 %)
Maniitsoq	79 % (77,5 %)
Sisimiut	88 %
Aasiaat	89 %
Qaarsut	81 %
Upernavik	81 % (77 %)
Qaanaaq	88 %
Kulusuk	Data ikke tilgængelig
Nerlerit Inaat	Data ikke tilgængelig

*Alle tal er beregnet af Inuplan.*

Tallene i skemaet er den beregnede vejrbedingede regularitet for gennemførelser af landinger, benyttet som et udtryk for den beregnede andel af tiden, hvor skydækkeshøjden og sigtbarheden tillader landing under overholdelse af regelregulerede minima.

Den vejrbedingede regularitet skal ikke forveksles med operatørens faktisk udførte operationer, hvor ruteplanlægningen i nogen grad forventes at være tilpasset typiske døgnvariationer i vejrforholdene, herunder særligt sigtbarhed.

**Spørgsmål 2: Hvor mange udgifter har Air Greenland måtte bruge i forbindelse med forsinkelser i de senere år? Kan man få udleveret en oversigt over disse forsinkelser hvert 5. år og pr. by? Hvis det er muligt, vil jeg gerne se denne oversigt.**

Svar: Naalakkersuisut er ikke bekendt med de beskrevne økonomiske forhold i et privat aktieselskab.

**Spørgsmål 3: Twin Otter flytyper af nyere art der kan have sæder til 19 passagerer, hvor lang en grus landingsbane kræver dette fly som minimum i forhold til de sikkerhedsmæssige krav?**

Svar: Naalakkersuisut har ikke oplysninger om minimums længden for grus landingsbane til en 19 sæders Twin Otter.

Generelt vil det præcise behov af banelængde, blandt andet være afhængigt af flyets konfiguration samt aktuelle vægt. Flyets aktuelle vægt afhænger af antal passagerer, mængden af bagage og brændstof med mere. Herudover vil aktuel vind, temperatur og banens belægning påvirke kravene til start og landingsdistancer.

**Spørgsmål 4: King Air flyene af de nyere typer der kan have 9 passagerer og som benyttes som ambulancefly, hvor lang en grus landingsbane kræver dette fly som minimum i forhold til de sikkerhedsmæssige krav?**

Svar: Naalakkersuisut er ikke bekendt med King Air flyvenes behov i relation til landingsbaner med grusbelægning, men kan oplyse at Air Greenlands King Air kræver som minimum 800 meter bane med asfaltbelægning.

**Spørgsmål 5: Hvor langt er man nået med arbejdet med grus landingsbaner? Hvor mange penge har Naalakkersuisut tænkt sig, at sætte af til etablering af små landingsbaner på Finansloven for 2019?**

Svar: Inatsisartut vil blive oplyst om arbejdet, når beslutningsgrundlaget er politisk behandlet af Naalakkersuisut.

Indtil det er klarlagt, hvorvidt man bør gå videre med anlægsarbejdet, følger bevillingen på finansloven det todelte bevillingsprincip, hvor der for indeværende er afsat midler til projektering. Udgifter til forundersøgelser afholdes over hovedkonto 87.11.09 og 87.73.20 på Finanslov for 2018.

Med venlig hilsen



Simon Simonsen