



UKA 2015/18,2  
2. december 2015  
Kalistat Lund

**Forslag til: Inatsisartutbeslutning om at Naalakkersuisut pålægges at projektere og anlægge lufthavne som anført i afsnit 1, i henhold til tidsplan som anført i afsnit 2 og med en kombination af de finansieringsmodeller som anført i afsnit 3.**  
(Naalakkersuisoq for Boliger, Byggeri og Infrastruktur)

Gennem snart mange år har vi her i vort samfund været igennem mange debatter, diskussioner og evalueringer omkring lufthavne og anlæggelse af nye lufthavne. Mange former for undersøgelser har været pålagt som opgaver for Det Rådgivende Udvalg, og vedrørende nogle nye lokationer for placering af lufthavne i visse tilfælde i flere omgange. Udviklingen af de store lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq har været sat i bero af den årsag, at man i første omgang har ønsket at udforske mulighederne for anlæggelse af store lufthavne andre steder.

Efter 1. behandlingen af pkt. 18 har vi under udvalgsarbejdet været med til at godkende forslaget under visse betingelser – og med et krav til Naalakkersuisut om at påtage sig arbejdet med seriøst at endevende de områder, hvorom der er opstået tvivlsspørgsmål. Vi ønskede at Inatsisartut således herefter ville kunne vedtage, hvorledes og på hvilke lokationer vi ville kunne udvikle anlæggelsen og anvendelsen af mindre og større landingsbaner og lufthavne her i landet.

I Inuit Ataqatigiit står vi som forsvarere af, at vort land befolkningsmæssigt er vidtstrakt og vi ønsker denne spredning af samfundet fortsat, og vi er klar over, at vi kan opretholde denne levevis gennem en solidarisk udvikling. Vi er vidende om, hvorledes udviklingen vil forløbe, hvis vi udelukkende udarbejder vore prioriteringer på grundlag befolkningstallet i de enkelte lokationer. Udviklingen af trafikstrukturen må baseres på et helhedsorienteret syn på hele den spredte demografi og med fokus på de områder, hvor der forefindes de optimale muligheder for en fremtidig videreudvikling.

En grundlæggende strukturudvikling af vores trafiksystem må baseres på vort samfunds behov. I arbejdet med en udvikling, der skal imødekomme samfundets behov og som vil generere konsekvenser for hele befolkningen, kan vi ikke alene tilgodese turister, råstofvirksomheder eller andre, som kun vil opholde sig her i landet i en begrænset periode. Disse grupper af udefrakommende gæster må indrette sig efter vores egen grundlæggende udformning af vores infrastruktur – og ikke omvendt.

Efter 1. behandlingen af herværende forslag pkt. 18 har Inatsisartuts Anlægsudvalg foretaget en studierejse til Kangerlussuaq. Kangerlussuaq, som må betragtes som et trafikalt knudepunkt på grund af sit stabile klima, og som har stor betydning for al lufttrafikken her i Grønland kunne byde udvalget på mange nyttige og interessante informationer.

Vi fik vished om, at de mange forudsigelser som gennem en længere årrække har floreret om, at der ikke eksisterer nogen fremtid for Kangerlussuaq ikke har hold i virkeligheden. Vi forstod også, at de alarmerende oplysninger om undersøgelsernes påvisning af, at den umiddelbare risiko ved nedsmeltningen af permafrosten ikke er så avorlige som tidligere påstået. Endelig fik udvalget den opfattelse af møderne i Kangerlussuaq, at de meldinger, der er fremkommet om behovet for 2 mia. kr. til renovering af landingsbanen nærmere kan

betegnes som en "stopklods" for en videre udvikling.

Hvis jeg skal opsummere den mængde informationer, som tilgik udvalget mener jeg, at landingsbanen i Kangerlussuaq kan renoveres til en længde på 2.450 meter til en pris på 500 mio. kr., og at landingsbanen herefter utvivlsomt kan fungere som en sikker del af lufthavnen i mange år fremover.

Ved indledningen til min ordførertale anførte jeg, at man gennem de sidste mange år har foretaget utallige undersøgelser i forbindelse med renovering af eksisterende lufthavne og anlæggelse af nye lufthavne. De lokationer, som undersøgelserne har været centred om er primært en mulig anlæggelse af en atlantlufthavn i Nuuk samt en landingsbane i Qaqortoq - med hensyn til forskellige længder af landingsbanerne og de mange undersøgelser forbundet hermed.

Vi må på baggrund af alle disse undersøgelser, som vi alle kender til nå frem til en konklusion og en vedtagelse under den næste Inatsisartutsamling.

Ud fra de fakta man har fået ved undersøgelserne, må vi beslutte os for hvilke mål vi skal have for de næste år. Vi ved at man ikke har udsat eller stoppet projekter for sjov. Vi må have alle årsagerne frem ved revurderingen. Så vidt jeg husker blev lufthavnen i Nuuk sidst taget op til diskussion under forårs- og efterårssamlingen i 1996. Til forårssamlingen meddelte Naalakkersuisut, at landingsbanen i Nuuk ikke kunne forlænges til 2200 meter fordi man ikke kunne godkende så stor en post. Dette skete i 1996, for dengang var det normalt at man gav ekstrabevillinger ift. opgraderingen af sikkerheden i lufthavnene. I 2012 blev sikkerhedskravene markant skærpede pga. alvorlige hændelser som skete pga. en for slap styring.

Naalakkersuisut må fortælle os hvad de ved. Hvad er grunden til, at man allerede under førstebehandlingen fastsatte at banen i Nuuk skulle være på 1799 meter? Naalakkersuisoq, sidder du inde med en viden om eller har en fornemmelse af, hvorfor Nuuks landingsbane ikke kunne forlænges til de 2200 meter?

For Inuit Ataqatigiit er det ikke et mål, at nogle lufthavne skal lukkes for at bygge nye. Kangerlussuaq og Narsarsuaq har en vigtig rolle ift. trafikken i vores langstrakte land, og man skal videreudvikle med et klart udgangspunkt i disse. Disse store arbejdspladser har byggestatus og fungerer godt, og en udvikling af disse ville medvirke til at løfte landet. Selvom disse lufthavne blev etableret af amerikanerne kan man ikke undvære dem i trafikken. Det, at de var etableret af amerikanerne har været nævnt flere gange, som om man så ned på dette faktum. Jeg er ikke i tvivl om, at indbyggerne i disse bygder er stolte over at bo et sted som blev etableret af amerikanerne, ligesom f.eks. Igalikoborgerne vil være stolte af, at deres bygd blev etableret af nordmænd. Hvem der har etableret disse steder burde ikke fremføres gang på gang og være et issue som skaber forhindringer for fremtiden.

I udviklingen af de store lufthavne og målsætningen med mindre lufthavne som kan bruges af fly med op til 20 passagerer, er det nødvendigt at udvikle indenfor satellitudstyret. Man må virkelig arbejde for at skabe en dialog med de instanser som har med satellitkommunikationen at gøre, så vi kan udnytte disse ift. landing og navigation. Her taler vi om EGNOS og WAAS.

Vi må arbejde for en trafikstruktur som er tilpasset landet. Vi mener, at man må arbejde for at borgerne kan rejse både billigere og sikkert frem for at vægte vilkårene for de som i forvejen har gode vilkår.

Til sidst vil vi gerne pointere, at Inuit Ataqatigiit finder det meget vigtigt at man ikke slækker på sikkerhedskravene ift. de kommende lufthavnsbyggerier. Vi mener at det er vigtigt, at Inatsisartut er den instans der godkender sikkerhedskravene for samfundets lufthavne.