



9. marts 2012

FM2012/123

I medfør af § 33 i Inatsisartuts forretningsorden fremsætter jeg hermed følgende beslutningsforslag:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i forbindelse med de igangværende forhandlinger om nye servicekontrakter på passagertransportområdet, som skal gælde fra og med 2013, undersøger muligheden for at indgå en eller flere servicekontrakter om skibspassagersejlad i Sydgrønland i de perioder af året, hvor der ikke er storis, og helikopterpassagertrafik i den resterende del af året.

(Medlem af Inatsiartut Anders Olsen, Siumut)

Begrundelse:

Med henvisning til de trafikale muligheder i Sydgrønland, synes jeg at det nu er på tide at på ny vurdere befordringsmuligheder.

Det kan indtil nu kort siges, at når man skal rejse fra et sted til et andet, så kan man kun befordres med fly, hvis man for eksempel ikke vil sejle med sin egen båd.

Man har i gennem mange år kunnet sejle med passagerskibe som mange flittigt har gjort brug af. Men denne mulighed blev afskaffet efter 2006, hvorpå alt befordring af passagerer skete med helikopter, idet man gik over til et enstrengt trafiktilskudssystem.

Efter at muligheden for at kunne sejle med passagerskibe blev afskaffet, har mange borgere savnet denne mulighed og ser gerne at sådan en mulighed bliver genindført.

Når man vil benytte sig af helikopterflyvningen, så kan dette kun ske ved at betale en forholdsvis dyr billet, selv om man også har daglige høje leveomkostninger som også skal dækkes i dag. Hvis man også ser på den ringe udnyttelse af helikopterpladserne, burde dette give en indikation af de ringe forhold, som man ikke ignorere.

Derfor mener jeg, at vi må bane vej for en ny og mere fleksibel og billigere måde at befordre passagererne på i Sydgrønland, end vi gør i dag, idet undersøgelser entydigt har vist at befordring via skibe kan gøre billigere end befordring med helikoptere. Transportkommissionen har i sin betænkning under afsnit 7.7.5 således anført, at der vil være samfundsøkonomiske fordele ved at betjene Sydgrønland med mindre både i de perioder, hvor der ikke er storis, og med helikopter i resten af året. Kommissionen har sammesteds anført, at der på denne vis vil kunne opnås såvel større fleksibilitet samt spares penge.

Vi skal huske på, at det ikke kun vil være den herboende befolkning der får gavn af de her i forslaget stillede muligheder, men at de nuværende forhold har vist, at mange turister i Sydgrønland vælger nogle destinationer fra, idet befordringsmulighederne er for stift struktureret i

dag. Derfor kan vi også forvente, at en realisering af dette forslag, vil give større muligheder og tilbud for turismeerhvervet.

Med hensyn til de passagerskibe, der er blevet brugt til passagersejlad i Sydgrønland tidligere, er det på sin plads at komme med en vurdering med hensyn til hvilke type skibe der skal bruge ved genindførslen af passagersejlad i Sydgrønland. De større skibe kan jo forventes at have større driftsomkostninger i forhold til de mindre og endelig vil de større skibe formentligt kunne sejle langsommere end de små. Modsat kan man forvente at de mindre skibe kan sejle hurtige og dermed komme frem til de forskellige steder hurtigere, selv om disse formentligt vil have knappe så gode forhold end de større. Så dermed kan man ikke komme uden om at skulle lave en nøje vurdering af mulighederne.

Det er vigtigt at man i forbindelse med den forestående fornyelse af servicekontrakten for passagersejlad kommer ind på de nye måder at tænke trafikstruktur på. Jeg vil samtidig igen gøre opmærksom på, at Trafikkommissionen i sin betænkning som blev fremsat sidste år, også fremkom med anbefalinger der ligger tæt op ad de muligheder som der lægges op til her, hvorfor jeg ønsker, at man bredt støtter denne forslag.

Forslagets økonomiske og administrative følger for det offentlige

Det vil være forbundet med udgifter for administrationen såfremt forslaget vedtages, eftersom denne skal afsætte økonomiske såvel som administrative ressourcer til formålet. Det vurderes dog, at disse udgifter vil kunne holdes inden for den nuværende bevilling, idet der allerede er afsat midler til at føre forhandlinger med trafikskaberne. Ligeledes er der på finanslovens hovedkonto 87.11.09 *Transportkommission – forundersøgelser*, afsat 5 mio. kr. årligt til opfølgning på konkrete projekter fra Transportkommissionens betænkning.

På Finanslov 2012, hovedkonto 73.01.08 *Tilskud til passagerbefordring*, er der allerede afsat 22,5 mio. kr. årligt til tilskud til passagerbefordring i Sydgrønland. Disse penge vil kunne anvendes til at understøtte såvel helikoptertrafik som skibspassagertrafik. Ved forhandlingerne med trafikskaberne må Naalakkersuisut søge at holde de samlede udgifter til såvel helikopter- som skibspassagersejlad indenfor denne økonomiske ramme. Dette bør i udgangspunktet være muligt, idet der vil være en besparelse på helikoptertransporten i sommerperioden, som vil kunne anvendes til servicekontrakter på skibspassagerområdet. Dette er som anført i begrundelsen ovenfor også Transportkommissionens vurdering.

Det skal understreges, at det bedste selvfølgelig ville være, hvis private operatører kan påtage sig skibspassagertransporten på et rent kommercielt grundlag uden løbende driftsstøtte fra det offentlige. Man kan her med fordel skele til erfaringerne fra Diskolines sejlads i Disko-bugten.

Forslagets økonomiske og administrative følger for borgerne

Umiddelbart ingen. Såfremt Naalakkersuisuts forhandlinger med trafikskaberne fører til et gunstigt resultat vil borgerne dog kunne opleve et mere differentieret transporttilbud i Sydgrønland.

Forslagets økonomiske og administrative følger for erhvervslivet

Umiddelbart ingen. Såfremt Naalakkersuisuts forhandlinger med trafikskaberne fører til et gunstigt resultat er det dog tænkeligt, at lokale bådoperatører vil kunne indgå aftaler med Selvstyret om skibspassagerbefordring og opnå en fortjeneste herved.