

28. maj 2018

2018/21

**Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq**  
(Medlem af Naalakkersuisut for Boliger og Infrastruktur)

Efter indførelsen af Selvstyret og idet det grønlandske folk som en konsekvens heraf fik mere at skulle have sagt over egne anliggender, så blev en af følgevirkningerne, at vi på de finansielle områder og herunder på indtjeningsiden, blev mere forpligtede til, at blive mere selvstændige og dermed udvide de eksisterende muligheder. Det har derfor været helt naturligt, at de infrastrukturelle forhold i landet står for at skulle rationaliseres og forbedres, herunder, at få reformeret de trafikale forhold og herigennem reducere de høje driftsomkostninger til fordel for en højere indtægsstrate, hvilket vi fra Siumut helt klart mener, at vi ikke kommer udenom og, at vi derfor må arbejde på dette og, at vi set i vores optik er motiverede hertil og i øvrigt mener, at vi er klar til at gå igang.

Vi har hele tiden i Siumut ment, at tiden var inde til få stoppet alle de "lappeløsningsmodeller", som konstant har været metoden indenfor løsning af det trafikale områdes kerneproblematik og, at vi må fremtidssikre de fremtidige scenarier således, at vi får sikret borgernes økonomi, men også får løst problematikken til alles bedste således, at problemerne indenfor de trafikale forhold bliver løst en gang for alle og så vi kan komme videre.

Fra Siumut har det hele tiden været målet, at hele landets samlede udvikling skal ske igennem en udvikling af de trafikale forhold, forbedring af forsyningsituationen, forbedring af de erhvervsmæssige forhold, forbedring af turismeområdet, uddannelsesforhold og andre forhold der alle under ét har betydning for Vort Samfund som sådan, og det er da også derfor, at vi i Siumut fuldt og fast tror på, at når infrastrukturen falder på plads via en positiv iværksat udvikling og når vi dermed løser de trafikale problemer, så vil vi hurtigere kunne nå de mål vi netop har ridset op idet foregående.

Vi må dog også erkende, at vi bebor et meget stort og udstrakt landområde med fjerne egne i alle retninger og, at vi derfor med så lav en befolkningsgrad, ikke kan stille alle tilfredse indenfor det trafikale område og, at der simpelthen ikke er råd til, at alle steder kan opnå økonomisk støtte til det trafikale område. Derfor må vi tilpasse det trafikale område således, at såvel befolkningen, som erhvervslivet og turismeområdet - at ikke alle kan stilles tilfredse omkring det trafikale område – men dog således, at vi kan sikre, at Vort Lands udvikling sker på den mest fornuftige og hensigtsmæssige, optimale og udviklingsorienterede måde.

Fra Siumut har vores udmeldinger været utvetydige og klare idet, at langt de fleste passagerer der vælger flyatlantruterne enten rejser til eller fra Nuuk således at porten placeres i Nuuk hvorfor, at den eksisterende lufthavn derfor skal opgraderes til en international lufthavn på 2200 meter.



Det samme er gældende for Ilulissat hvor det er Siumuts ønske, at lufthavnen lig lufthavnen i Nuuk ligeledes skal opgraderes til 2200 meter, idet antallet af passagerer for langt de flestes vedkommende også er til og fra Ilulissat og omegn ligesom, at turismen og de øvrige erhvervsmuligheder stadig har et kæmpe potentiale for at kunne optimeres og udvikles.

Det samme er gældende i Sydgrønland hvor de rejsende fra byerne hovedsageligt koncentrerer sig om rejser til og fra Qaqortoq og, at vi derfor ikke kommer udenom, at lufthavnen placeres i Qaqortoq, ligesom langt de fleste erhvervsaktiviteter har base i Qaqortoq. I Siumut har vi hele tiden været af den holdning, at de trafikale forhold i Sydgrønland i dag er alt for tunge og besværlige, netop fordi, at rejsende "uden grund" tvinges ind over Narsarsuaq, som er et fordyrende og forsinkende led for de rejsende.

Der er lavet flere konsekvensberegninger der viser, at man igennem den nugældende servicekontrakt kan spare ca. halvdelen af helikoptertrafikken, hvilket immervæk er nogle millioner kroner værd på årsbasis. Omkring Narsarsuaqs fremtid så regner vi fra Siumut med, at et kommende samarbejde imellem borgerne, de erhvervsdrivende, kommunen og selvstyret vil kunne afstedkomme gode og brugbare løsningsmodeller for de fremtidige scenarier.

Landingsbanen i Qaqortoq bliver 1500 meter lang, hvilket vi i Siumut står fast ved, idet vi mener, det må være det fornuftigste valg ikke mindst som følge af det lokale vejrlig og dets følger, men også set i et fremtidigt perspektiv, hvor vi meget gerne ser en reform af erhvervslivet så det efterfølgende kan udvikle sig i den rigtige retning.

Da amerikanerne i sin tid anlagde deres militære anlæg og lufthavne, var det næppe helt tilfældigt, idet man nøje har undersøgt vejrliget i områderne. Det er en kendsgerning, at Kangerlussuaq har et helt unikt fint flyvevej og derfor næsten altid kan modtage fly til landing, derfor vil de fremtidige vurderinger også skulle tage hensyn hertil, hvilket vi fra Siumut vil opfordre til.

Med hensyn til de vurderinger der indtil nu er foretaget, så vil anlægget af de ovennævnte lufthavne have negative konsekvenser for Kangerlussuaq Lufthavns fremtid, idet man allerede nu forudser, at lufthavnen ikke længere vil kunne betale sig. Qeqqata Kommunea har dog udmeldt, at man påtænker, at etablere et selskab med det formål, at overtage og dermed videreføre atlantlufthavnen i Kangerlussuaq, hvilket vi fra Siumut er enige i, idet de foreliggende muligheder omkring Sisimiut og Kangerlussuaq på det erhvervsudviklingsmæssige plan, turismeområdet og ikke mindst muligheden for, at anlægge en vej imellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil kunne sikre lufthavnsanlæggets overlevelse.

Endvidere vil vi fra Siumut præcisere, at vi også står fast på de planer der foreligger omkring renovering af kaj anlægget i Kangerlussuaq.

Den beslutning som blev foretaget på efterårssamlingen i Inatsisartut 2015 og som gik ud på, at lufthavnene skulle fornys i deres daværende udforming; det er den beslutning som Siumut nu igen tager op, men hvor den kommende lov tager udgangspunkt i anlæg af lufthavnene, driften og finansieringen og de rammebetingelser som Naalakkersuisut fremlægger og som vi i øvrigt er enige i.

I henhold til nærværende lovforslag så fremlægges der en rammelov for Kalaallit Airport A/S, der samtidig indeholder en række grundlæggende beslutninger, der skal bruges til anlæg af lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq således, at Kalaallit Airport uddelegeres ansvaret for udgifterne til opførelse og dermed skal kunne betale de løbende regninger.

De samlede anlægsudgifter skal holdes så langt nede som muligt, og udbudsbetingelserne skal såvidt udspecificeres i en rammelov, der også tager hensyn til den arbejdskraft der skal anvendes således, at man får de bedst mulige betingelser og således, at samfundet får det bedst mulige udbytte af sine lufthavnsinvesteringer, hvilket vi ser som særdeles vigtigt fra Siumut.

Af de samlede investeringer der udgør 3,5 mia. kr. skal egenfinansieringen i henhold til nærværende forslag udgøre op til 2,1 mia. kr. Det er mange penge og det vil få en stor indvirkningsgrad på hele det grønlandske samfund, hvorfor vi fra Siumut vil kræve, at der som første prioritering foretages en grundig analyse heraf i udvalgsarbejdet. Vi er jo trods alt nødt til, at kunne godtgøre, at et så stort lufthavnsprojekt kommer hele samfundet og dets udvikling til gode også på længere sigt og, at vi vil opnå den ønskede serviceeffekt.

Siumut kræver således, at dette kæmpe anlægsbyggeri som er så dyrt lovfæstes til nogle rammebetingelser udelukkende for at sikre, at man finder en realistisk pris for udbud og tilbud som først afklares sammen med Naalakkersuisut, hvorved at Inatsisartut efter udbudsrunderen stadig vil kunne foretage beslutning om effektivering eller afvisning af det kommende anlægsbyggeri.

Siumut er med hensyn til rentabilitetsberegningerne af lufthavnene fuldt ud klar over, at man har været forsigtig med disse tal og beregninger, vi vil dog fra Siumut i den forbindelse sikre os, at projektet organisatorisk får den størrelse som projektet er tiltænkt, idet vi mener, at dette er forudsætningen for at projektet kan realiseres, hvilket vi vil arbejde for og være med til at sikre, idet vi fuldt og fast tror på projektet som sådan.

Når først lufthavnsbyggerierne er færdiggjorte så er Siumut ikke i tvivl om, at de positive følger heraf vil kunne måles på det erhvervsmæssige plan, indenfor turismen og den meget lettere tilgængelighed, som vil sætte vort land tættere på resten af verden.

Vore nabolande Island og Færøerne har infrastrukturer, der dels binder landet sammen, men som også på den mest effektive måde gør det lettere, at komme til landene og hvis erhvervsliv og turisme



ganske mærkbart er i vækst som følge heraf, hvorfor vi i Siumut er overbevist om, at vi også heroppe vil mærke de samme positive følgevirkninger af en udbygning af infrastrukturen m.m.

Samfundet må ses under èt og vi må regne med, at de samfundsmæssige gevinster af disse anlægsinvesteringer, vil vise sig i form af nye arbejdspladser og en betydelig øget omsætning, som ligger udenfor lufthavnsvæsenets regie. Sagt med andre ord: lufthavnene er vort samfundsmæssige værktøj, som vi bygger landet med og som skaffer os nye arbejdspladser og nye indtægter.

Det er af uhyre stor betydning, at resten af landet deltager i denne udvikling, derfor har det da også stor betydning, at planerne om anlæg af lufthavne til fastvingede fly i Nanortalik, Narsaq, Kangaatsiaq, Qeqertarsuaq, Qasigianguit, Uummannaq, Tasiilaq og Ittoqqortoormiit fortsætter.

Hvis vi lader den nuværende samfundsmæssige udvikling fortsætte uden at vi gør noget, er vi klar over, at vores økonomiske situation i landet på denne måde vil forværres, derfor må vi finde modet til, at kunne organisere de nødvendige tiltag, så vi kan komme videre, for gør vi ikke noget så vil den udvikling som vi alle ønsker os komme til at tage meget lang tid.

I forbindelse med fremlæggelsen af indeværende lovforslag er vi godt klar over at man som følge af de økonomiske og regnskabsmæssige konsekvenser må påregne en større debat, som endda vil skabe modsætningsfyldte modstandere. Derfor er udvalget akillessenen i det videre arbejde og påtager sig dermed et stort ansvar, og derfor skal der også være fuld gennemskuelse i denne proces, så alle i samfundet kan følge med og være med til at garantere, at der ikke er nogen ko på isen, hvilket vi indstiller til fra Siumut.

Til slut vil vi fra Siumut indstille, at dette arbejde videregives til seriøs behandling i Anlægsudvalget og Finansudvalget samtidig med, at vi ønsker, at vi her i sommeren i starten af den første uge i juli kan fortsætte andenbehandling og trediebehandling af nærværende forslag. Tak.

Anders Olsen, Medlem af Inatsisartut, Siumut.