



EM 2015/18 & 167
12. november 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)

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut i indeværende valgperiode pålægges at fremlægge et forslag til Inatsisartutlov om anlæg af landingsbaner med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger, øge beflyvningsregulariteten og skabe mulighed for øget konkurrence. Dette skal ske ved nedskalering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til pax-19 landingsbaner.

(Et enigt og samlet Anlægsudvalg bestående af Inatsisatut-medlemmerne: Anders Olsen, Siumut, Jens-Erik Kirkegaard, Siumut, Tillie Martinussen, Demokraterne, Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit)

I dag er lufttrafikken formet af den udvikling der er pågået siden 1979, dvs. i hvilke muligheder landingsbanerne har givet og hvordan de er udført. Det har til alle tider været formålet at lufttrafikken skulle udvikles, at servicen skulle forbedres og at priserne skulle reduceres. Men vi kan alle se at udviklingen går den forkerte vej.

Det synlige bevis for, at lufttrafikken ikke er hensigtsmæssigt udviklet i forhold til samfundet er, at mindre end 15% betaler for deres egen rejse, og det vil sige at størsteparten af de rejsende bliver betalt af de offentlige, og det skyldes de meget høje priser.

De nuværende og de kommende lufthavne må struktureres således at de er tilpasset

kunderne i vores samfund. Vi må være fremsynede og tilrettelægge det således, at det kan tilpasses den fremtidige udvikling. Da lufthavnene fra 1979 var tilpasset flytyperne Dash 7, og disse blev for gamle og blev erstattet med Dash 8, måtte man ty til de nuværende landingsbaner som ikke var optimale for Dash 8'eren. Man forventer at Dash 8-typen også må udskiftes om 10-15 år. Efter sigende er der ikke nogen produktion af erstatningsfly for Dash 8, en flytype som vil kunne bruges på vore landingsbaner.

Da Anlægsudvalget var på informationsrejse i Norge sidste år, fik vi at vide at man havde opstartet forlængelse af landingsbaner til 1799 meter for de baner som benyttedes til Dash 8'eren, således at man var på forkant når disse fly ikke længere skulle benyttes. Vi kan ikke som Norge forlænge alle vore baner så der kan lande store fly, for der er hverken penge til det eller behov for det. Derfor må man i anlægsplanen have afsæt i, at der skal være en smidig, billig og sikker løsning.

Man må planlægge at anlægge landingsbaner for de byer som ikke allerede har. At bygge landingsbaner som kan benyttes af fly til højst 20 passagerer vil være det mest hensigtsmæssige, for kun på denne måde kan man skabe en struktur som giver billigere rejser og en større sikkerhed som opfylder de internationale krav for flysikkerhed.

Fra Inuit Ataqatigiit mener vi, at vi som beslutningstagere skal have afsæt i, at landingsbanerne skal være sikre og være udformede således, at de opfylder alle sikkerhedskrav. I Norge fik vi at vide, at man ikke længere gav lov til at slække på kravene, men at man fulgte de gængse internationale sikkerhedskrav så man minimerede ulykker.

Så vidt jeg ved har alle lufthavne i vort land fået dispensationer vedrørende sikkerhedskravene. Fra Inuit Ataqatigiit ønsker vi de samme vilkår som Norge, i de nuværende såvel som i de kommende landingsbaner.

Med korte landingsbaner som kan benyttes til at til fly med max. 20 passagerer vil det være nemmere at opfylde kravene. Det må ske for de kommende landingsbaner, og hvis de nuværende landingsbaner som kører med dispensationer kunne omdannes til at kunne benyttes af 20-passageres fly, ville det gøre det nemmere at komme ud af disse dispensationerne.

Landingsbanerne til 20 passageres fly kunne bemandingsmæssigt køres som de nuværende heliporte. Der vil ikke være behov for AFIS-operatører eller brandberedskab. Og dette vil netop gøre den passende til samfundet. Langt om længe må man tilrettelægge det ud fra kunderne, og så må operatørerne tilpasse sig disse, og ikke omvendt.

Det er bydende nødvendigt at lave beslutningerne med henblik på at gøre det billigere at rejse internt i vort land. En stor del af de offentlige midler bliver brugt til transport. Givetvis vil man mærkbart kunne reducere sundhedsvæsnets udgifter til transport hvis det gøres billigere at rejse. Og hvis helikopterne viger pladsen til billigere fly, vil behovet for servicekontrakter ændre sig. Og ikke mindst vil borgerne få mulighed for at rejse billigere.

Anlæg af de små landingsbaner må organiseres således, at man så vidt muligt benytter den lokale arbejdskraft. Anlæg af de små landingsbaner bør ikke være anderledes end at lave en vej.

Med disse bemærkninger anmoder Anlægsudvalget om, at Naalakkersuisut arbejder for at anlægge landingsbaner som kan benyttes af 20 passagers fly, og vi godkender dette forslag.

Vi anmoder om at pkt. 167 kommer i behandling i det relevante udvalg før andenbehandlingen.

Vi har følgende bemærkninger til pkt. 18, som er et forslag fra tre medlemmer af Naalakkersuisut.

Der er foreslået anlæg af fem landingsbaner.

Ittoqqortoormiit: 650 meter

Tasiilaq: 1199 meter

Qaqortoq: 1199 meter

Nuuk: 1799 meter

Ilulissat: 2200 meter

Selvom der ikke står noget om finansieringsmulighederne for de fem landingsbaner, vil det nok være landet selv der står for finansieringen af banerne i Ittoqqortoormiit, Qaqortoq og Tasiilaq. Derfor foreslår vi fra Anlægsudvalget at der planlægges med små landingsbaner i Ittoqqortoormiit og Qaqortoq.

Der må snart ske noget i Østgrønland. Vi mener at man må opprioritere landingsbanen i Tasiilaq, for det ser ud til at den vil blive nedprioriteret. Vi anser det for vigtigt at der snart sker en udvikling indenfor trafikken i Tasiilaq. Hvis vi skal bane vejen for en turismeudvikling i Østgrønland, har de brug for en landingsbane som kan benyttes af Q400. Vi ønsker at der snarest må påbegyndes en undersøgelse af vejr- og vindforholdene, og at man lægger en plan for at bygge en bane på 1499 meter, som skal stå klar senest i 2020.

For Nuuks og Ilulissats vedkommende ønsker vi ikke at debattere disse før vi har de relevante oplysninger.

Før vi ved noget om Kangerlussuaqs muligheder ift. landingsbanen ønsker vi ikke at der skal opstartes projekt/planlægning. Vi må først vide noget om hvilke konsekvenser det vil få for resten af trafikken i landet hvis man lukker Kangerlussuaq som lufthavn. Og hvilke konsekvenser vil det få for servicen, hvis det kun er mindre fly der kan lande? F.eks. ift. fragt.

Hvordan vil vejrforholdene i Ilulissat og Nuuk påvirke trafikken? Vil det være hensigtsmæssigt bare at forlænge de nuværende baner? Hvordan ser de økonomiske konsekvenser ud?

Det vil være svært at erstatte landets atlantlufthavn med en anden, og det er nødvendigt at debattere dette med afsæt i data fra undersøgelser, for stedet har mange udviklingspotentialer. Hvis man bygger vejen fra Sisimiut til Kangerlussuaq vil det uden tvivl have stor indvirkning, både for turismen og måske omsider for eksport af friske fisk.

Hvis Kangerlussuaq bliver lukket vil man komme til at mangle en alternativ lufthavn.

Med disse bemærkninger afslår vi pkt. 18, som er fremført som en samlet pakke. Vi håber at Inatsisartut kan beslutte sig til forlængelse af banerne i Nuuk og Ilulissat når der fremkommer et forslag til FM16, og når vi har vished om forholdene i Kangerlussuaq.