



SULEQATIGIISITSUT
SAMARBEJDSPARTIET

EM2020/27

Tillie Martinussen

1. behandling

Forslag til Inatsisartutbeslutning om principper for prioritering af regionale landingsbaner.

(Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur)

Der er ingen tvivl om, at jeg synes at i; ”redegørelse om mulige investeringer i regionale landingsbaner”, er analyse-arbejdet både fair, gennemtænkt, ansvarligt og ærligt. Meget stor ros for en meget sober udredning, samt en meget præcis analyse af, hvilke muligheder der er at vælge imellem politisk, hvilke konsekvenser dette kan have.

Forsigtighedsprincipper, gældende lovgivning, investeringsmuligheder, alternativer, og kommunernes input er alt sammen taget med. Det er simpelthen et godt stykke arbejde på dén måde. Tak for det Naalakkersuisut.

Ligeledes er de økonomiske konsekvenser, rentabilitet, samfundsøkonomiske overvejelser m.v. inddraget. Det er simpelthen ikke set så grundigt og sobert i hele denne valgperiode.

Det er lige til at sikre samarbejde omkring, og også et meget fint afsætningspunkt at arbejde ud fra.

Der er også taget højde for, at der sker et potentielt fald i antallet af passagerer, baseret på faktiske tal, ligesom der redegøres grundigt for, at konsekvensen kan risikere at blive dyrere beflyvninger, eller en lavere frekvens. Således tales der også om alternativer, til landingsbaner, i de forskellige regioner, og behovet for, at diskutere fremtidens servicekontrakter grundigt og med øje for uforudsete hændelser, som f.eks. Covid-19-krisen i verden.

Vi mangler dog, hvad indkøbet af materiel vil være til en mere driftssikker helikoptertype, i de forskellige regioner.

En lidt mere finkornet gennemgang af sammenhængen i regionerne især i Kujalleq, og Diskobugten.

Ligeledes en smule om, hvorledes man kan skruer servicekontrakter fornuftigt sammen, og om forsyningssikkerhed også spiller en rolle – eller ændrer sig, på de forskellige destinationer.

Ingen af regionerne ser ud til, at kunne håndtere udgifter på kommercielt niveau, med undtagelse af Tasiilaq og Øst-regionen. Således er det vanskeligt at se andet end et samfundsøkonomisk perspektiv, som ville skulle undersøges, således man ikke etablerer noget, som forværrer trafiksituationen i regionerne, men i stedet får det til at hænge så godt sammen som muligt, så billigt som muligt første gang der investeres.

Der er således grundlag for en endog meget grundig udvalgs gennemgang, hvor vi ønsker, at alle partier inviteres, uagtet udvalgets sammensætning mhp. at søge så gennearbejdet betænkning som muligt.

De som ikke er medlemmer af udvalget bør gives taleret, mhp. deltagelse i drøftelserne, og der bør således være god tid til dette, hvorfor vi foreslår arbejdet gennemføres mellem denne og næste vintersamling.

Ligeledes savner vi beregningsgrundlagene kan ses efter i kortene. Det lyder mærkeligt at Qarsuts fortsatte eksistens gør beflyvningen til Uummannaq billigere, f.eks., og det ville være godt at kunne se alle tal og beregninger, samt grundlaget for beregninger mere præcist.

Transportkommissionen pegede i sin tid på nogle løsninger, som vi kan omsætte til; det drejer sig om, at have samme flytyper i en række regioner, der forventes at kunne spare lidt på denne omkostning.



**SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET**

Alternativt at kunne fremtidssikre, holdt op imod, at der foretages løsninger der trafikmæssigt får regionerne til at hænge sammen.

De baner der holdes åbne, er også en faktor vi skal have med.

Ligeledes hvilke alternativer vi kan stable på benene der kan løse udfordringerne på en anden måde, end anlæggelse af nye lufthavne, og hvor det faktisk er rentabelt at anlægge sådanne – og om de fortsat alle skal subsidiere de forskellige lufthavnes drift.

Og som både Naalakkersuisoq for boliger og infrastruktur nu siger, ligesom Naalakkersuisoq for finanser nok også vil; hvorvidt vi har råd til det, og hvorledes det påvirker andre prioriteringer i finanslovene i årene fremover, at træffe disse beslutninger.

Vi er således enige med Naalakkersuisut i, at der ikke skal igangsættes flere projekter med samfundsøkonomisk underskud, og de fortsatte underskud på service-kontrakt-vingerne, skal også ses i lyset af alternativer, og hvilke investeringer der skal til, under alle omstændigheder hvis vi ønsker at opretholde nuværende frekvenser og sammenhæng i transport-strukturen.

Det skal også nævnes, at vi har oplevet den indledende dialog med Naalakkersuisoq for Boliger og finanser vedrørende dette område, som særdeles konstruktivt.

Vi mener det er vigtigt der laves brede forlig om dette område, og at arbejdet ikke igangsættes uden at der er tænkt virkelig grundigt på det.

Sådan som vi ser på det, så kan arbejdet ikke igangsættes så længe lufthavns pakken for Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq ikke er afklaret, finansieret, hvis denne ikke holder budgetterne, og der stadig ikke tages fuldt ud stilling til rentabiliteten i sammenhæng med regionerne i f.eks. sydgrønland, hvor der er behov for en sammenhængende trafikstruktur, der f.eks. godt kan laves på andre måder end ved ny lufthavn.

Vi sender derfor nærværende i udvalg med henblik på en grundig drøftelse.