

10. Marts 2023

FM2023/108

Hermed fremsættes følgende beslutningsforslag i henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut:

Forslag til Inatsisartutbeslutning om at Naalakkersuisut pålægges at sikre den fornødne hjemmel til at Selvstyret kan afholde alle anlægsudgifterne ved anlæggelsen af en grusvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq såfremt at kommunen afholder driften af grusvejen.

(Medlem af Inatsisartut Anders Olsen, Siumut)

Begrundelse:

Grønlands Selvstyre har i de senere år foretaget og besluttet nye store infrastrukturinvesteringer i alle de grønlandske kommuner undtaget Qeqqata Kommunia. Grønlands Selvstyres milliardinvesteringer i lufthavne, vandkraftværker og havne er ikke siden 2010 blevet prioriteret i Qeqqata Kommunia. Det er uklart om der er opbakning fra Grønlands Selvstyre til regionens store udviklingsprojekt, vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Vejen har siden 1960'erne været foreslået som en vigtig investering for udviklingen af Grønland. Qeqqata Kommunia har i de senere år fået udarbejdet VVM-rapporter for et ATV-spor og en egentlig vej, der efterfølgende er blevet godkendt af Naalakkersuisut, så vejen nu er VVM-godkendt til anlæggelse. Qeqqata Kommunia forventer at færdiggøre ATV-sporet i 2023.

Arctic Circle Business og Qeqqata Kommunia fremlagde i 2019 en rapport om vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq "turismeudvikling via Arctic Circle Road". Rapporten indeholdt en kombineret samfundsøkonomisk analyse og forretningsplan af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Rapporten konkluderede, at anlæggelsen af vejen er samfundsøkonomisk rentabel og være økonomisk fordelagtig for Grønlands Selvstyre og Qeqqata Kommunia på baggrund af de turismemæssige konsekvenser. Vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil

samtidigt bakke op om turismesatsningen med nye lufthavne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq, når turister kan supplere oplevelserne af fjordsystemerne i Kangia, Nuuk og Sydgrønland med landområdet mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Grønlands Selvstyre har i 2021 fået udarbejdet en uvildig konsulentrapport af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq gennemført af det internationale anerkendte konsulenthus Oxford Global Projekt.

Oxford Global Projects konkluderer, "på baggrund af vores statistiske analyse finder vi, at Arctic Circle-vejen sandsynligvis vil opnå en positiv cost/benefit-relation" og "generelt ser de antagelser, der kræves for at kunne opnå fordele, stort set ud til at være på plads". Oxford Global Projects finder tilstrækkelig understøttende vidnesbyrd fra interessentinterviews, casestudier og litteratur til at konkludere, at de primære turistfordele er sandsynlige, at investeringen også vil understøtte videnskab og forskning samt et lokalt behov i bl.a. lavere leveomkostninger.

På baggrund af Oxford Global Projects rapport har Naalakkersuisut frigivet den resterende del af Finanslovsbevillingen på 5 mio.kr. til forundersøgelse og projektering af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. Midlerne blev frigivet under forudsætning, at Qeqqata Kommunia også afsatte 5 mio.kr., hvilket er sket. Verkis er i gang med forundersøgelserne og har foreløbig udarbejdet et omkostningsestimat på 541 mio.kr.

Naalakkersuisut har dog ikke fremlagt Oxford Global Projects konsulentrapport for Inatsisartut. Naalakkersuisut har heller ikke forelagt en indstilling til Inatsisartut om det videre forløb om vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq. På den baggrund fremlægger jeg hermed forslaget om, at Naalakkersuisut pålægges at realisere anlæggelsen af en grusvej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq.

Grønlands Selvstyre har ikke sikret en tydelig ansvarsfordeling med hensyn til veje i det åbne land. Umiddelbart omtales veje i lovgivningen kun i Inatsisartutlov nr. 16 af 17. november 2010 om byggemodning, offentlige kloakledninger og offentlige veje. Denne Inatsisartutlovs §6 stk. 3 kunne tolkes som om anlæggelse og drift af veje er kommunernes ansvar, men det fremgår også af bemærkningerne til Inatsisartutloven, at "Baggrunden for fremsættelse af forslaget er et behov for at få fastsat nogle regler på byggemodningsområdet, da området

for tiden alene reguleres efter en aftale fra 1998” og dermed ikke en afklaring af finansiering af nye veje i det åbne land.

Det fremgår endvidere flere gange i bemærkningerne til lovgivningen, ”at det ikke har været hensigten med forslaget at ændre på byrde- og opgavefordelingen i henhold til byggemodningsaftalen” og i bemærkningerne til §10 fremgår det, at ”I henhold til byggemodningsaftalen vil forhandling om Selvstyrets eventuelle medfinansiering af byggemodningen ved inddragelse af nyt land til bebyggelse således ske på grundlag af en plandialog mellem den enkelte kommune og Selvstyret med udgangspunkt i kommuneplanlægningen.”

Inddragelse af nyt land er minimum blevet anvendt i forbindelse med Qinngorput i Nuuk, hvor daværende Hjemmestyre i starten af 2000’erne medfinansierede vejen hertil. Inden for bygrænserne har Selvstyret anlagt og betalt for veje til lufthavnene anlagt i 1990’erne og senest fx vejen til den ny lufthavn i Qaqortoq.

Grønlands Selvstyre har i en lang årrække finansieret nyanlæggelse af fåreholderveje i Sydgrønland med årligt 400-500.000 kr. igennem mange år, om end Selvstyret fra 2013 overdragede denne bevilling til Kommune Kujalleq via bloktilskudsftalen. Der er ud over fåreholdervejene ikke anlagt veje mellem to bosteder i det åbne land.

Grønlands Selvstyre har således i siden 2000 finansieret nye veje i Ilulissat, Qaqortoq og generelt i Sydgrønland samt støttet vej til Qinngorput, hvor kommunerne efterfølgende står for driften af vejene (jf. KAIR’s hjemmeside for Ilulissat og Qaqortoq samt Finanslovene for de øvrige veje). Grønlands Selvstyre har dog ikke forholdt sig til og udarbejdet lovgivning for denne ansvarsfordeling mellem Selvstyret og kommunerne for anlæggelse af veje i det åbne land mellem to bosteder til trods for behovet herfor mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, og i Sydgrønland og formentlig andre steder. Det bør Selvstyret få gjort.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige:

Den samfundsøkonomiske analyse og forretningsplan viser, at anlæggelsen af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil have positive økonomiske konsekvenser for landskassen. I første omgang vil landskassen have udgifter forbundet med anlæggelsen af vejen, der p.t. er

estimeret til 541 mio.kr. Tilsvarende vil kommunekassen årligt have udgifter i omegnen af 10 mio.kr. til drift og vedligehold af vejen. Disse estimater forventes opdateret i efteråret 2023.

Den efterfølgende aktivitet fra det private erhvervsliv ved anlæggelse og drift af hoteller, lodges og andre turismeaktiviteter vil skabe indtægter til lands- og kommunekassen i form af skatteindtægter betydeligt højere end anlægsudgiften.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv:

Anlæggelsen af vejen mellem Sisimiut og Kangerlussuaq vil give det grønlandske erhvervsliv helt nye muligheder. Især turistbranchen vil have muligheder for at sprede turisterne ud i stort landområde langs vejen, ligesom kombinationen af rundture for turister Ilulissat-Diskobugten-Sisimiut-Kangerlussuaq og (Qaqortoq)-Nuuk-Maniitsoq-Sisimiut-Kangerlussuaq vil understøtte lufthavnsinvesteringerne i Ilulissat, Nuuk og Qaqortoq.

Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne:

Borgerne vil få gode muligheder for at komme ud og opleve det store landområde mellem Sisimiut og Kangerlussuaq, herunder gøre det muligt at færdes til lands mellem to bosteder, hvor borgerne vil få rig mulighed for at se rensdyr og moskusokser og benytte naturen som rekreativ område, og ligeledes gøre kulturarven tilgængeligt med Aasivissuit verdensarvsområdet.