

RETTELSESBLAD
Erstatter betænkning dateret 12. maj. Indstilling ændret.

BETÆNKNING

Afgivet af Anlægsudvalget

vedrørende

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at arbejde for, at der bliver indsat et ekstra kystpassageskibe fra 2020 således, at det bliver muligt at sejle fra Nanortalik til Upernavik med kystpassageskib.

FremSAT af Inatsisartunut ilaasortaq Aqqalu C. Jerimiassen

Afgivet til forslagens 2. behandling

Udvalget har under behandlingen bestået af:

Inatsisartutmedlem Anders Olsen, Siumut, formand
Inatsisartutmedlem Peter Olsen, Inuit Ataqatigiit, næstformand
Inatsisartutmedlem Aqqaluaq Egede, Inuit Ataqatigiit
Inatsisartutmedlem Nikkulaat Jeremisassen, Siumut
Inatsisartutmedlem Justus Hansen, Demokraterne

Forslagets indhold og formål

Det er forslagsstillers ønske at Naalakkersuisut vil arbejde for, at der fra 2020 vil blive mulighed for at sejle fra Upernavik til Nanortalik med kystpassagerskib. Forslagsstiller gør det i øvrigt klart, at baggrunden for, at der efterspørges bedre udbud af skibstrafik er, at det er meget dyrt at flyve.

Førstebehandling af forslaget i Inatsisartut

Der var under 1. behandlingen enighed om, at det skal være billigere at rejse internt i hele landet. Der var ligeledes enighed om, at den aktuelle betjening af yderdistrikterne ikke forløber tilfredsstillende i øjeblikket.

Forslagets økonomiske konsekvenser

Det fremgår af § 33, stk. 1, i Inatsisartuts forretningsorden, at de økonomiske og administrative konsekvenser ved realiseringen af beslutningsforslag skal beskrives i forslagens begrundelse.

Det fremgår heraf, at de årlige omkostninger til kystlang sejlads med nyt skib inkl. skibets restværdi andrager 57,7 mio. kr. i 2009-prisniveau. Imidlertid bemærker udvalget, at de angivne teoretiske omkostninger alene baserer sig på den situation, hvor der skal indkøbes et nyt skib i stedet for det nuværende Sarfaq Ittuq. Det er ikke en beregning på omkostningerne til at sejle et andet ekstra skib på hele eller dele af strækningen.

Videre anføres det direkte i Transportkommissionens betænkning, at ”hvis der anlægges en lufthavn i Qaqortoq, kan en del af passagergrundlaget for besejlingen bortfalde, og det vil øge omkostningerne per gennemsnitlig passagerkilometer [...]”. Det vil således betyde, at kystsejlads vil have negativ indvirkning på økonomien og rentabiliteten i hele trafikmønstret og ultimativt kunne betyde, at man må opgive økonomien i en lufthavn ved Qaqortoq, der i forvejen er udfordret.

Beskrivelsen af de økonomiske konsekvenser ved forslaget realiseres synes således ikke fyldestgørende.

Udvalget har derfor omhyggeligt overvejet, hvorvidt forslaget realiseres vil være behæftet med økonomiske konsekvenser. På det foreliggende grundlag, er det udvalgets vurdering, at det er forbundet med betydelig usikkerhed, hvilke omkostninger det vil få, hvis man udvider den aktuelle kystpassagertrafik med et yderligere parallelt sejlede skib.

Udvalgets behandling af forslaget

Udvalget har drøftet forslaget og bemærker, at der er enighed på tværs af partierne om, at de grundlæggende problemstillinger relaterer sig til priser og ustabil regularitet for passagertransport.

Infrastrukturseminaret, der var arrangeret den 20.-21. marts viste, at der var ønsker i alle retninger og grundlæggende ønsker om alt. Ønskerne var således i retning af høj frekvens, regularitet, højt serviceniveau, kort transporttid og lave priser. Dette lader sig imidlertid ikke gøre, når der også er et budget og en finanslov, der skal holdes, og ikke mindst mandskab og materiel, som skal tilvejebringes og anvendes til at løse opgaverne.

Samlet konkluderer Anlægsudvalget, at der er behov for flere forskellige løsninger til løsning af fremtidens trafikbehov. Fremtidens løsninger skal afhænge af tid på året, geografisk beliggenhed, befolkningens størrelse etc. Samlet er der således ikke nogen løsninger der kan bruges over hele landet. Men udvalget vil dog gerne forsøge sig med at konkludere, at der er behov for forskellige løsninger.

1. En løsning, der er meget billig, men hvor frekvens, regularitet, forudsigelighed og service ikke er det centrale.
2. En løsning med forbindelser med stabil regularitet, som borgerne kan stole på og som tilpasses med de øvrige forbindelser såvel internt som eksternt og med et vist minimumsserviceniveau.
3. Endelig er der behov for højfrekvent og hurtig transport som er så fleksibel, at der reelt ikke er behov for en høj grad af service, da transporttiden er kort.

Det er udvalgets vurdering, at ikke alle løsningsmodeller skal udrulles over hele landet ligesom løsningerne vil kunne ske i kombination med private aktører, hel og halv offentlige aktører og både med og uden servicekontrakter.

Der vil således flere steder med fordel kunne investeres i veje og tilhørende mindre havneanlæg til at aflaste skibsruter og passagertrafik og tilsvarende vil der kunne investeres i større heliporte og korte landingsbaner i flere mindre byer og bosteder. Udvalget henviser i den forbindelse til sine betragtninger omkring korte landingsbaner i dobbeltbetænkningen om lufthavne (2015EM18 + 167)

I forbindelse med varebesejling og tilsvarende, kan der eksperimenteres yderligere med gæster ombord på RALs skibe til attraktive priser.

Endelig bemærker udvalget, at de konkrete individuelle løsninger skal udarbejdes i dialog med kommunerne, således lokale behov bliver inddraget i planer og overvejelser.

De samlede investeringer i trafik skal give mere trafik og fleksible løsninger for de rejsende. Udvalget bemærker i øvrigt, at man gerne ser trafikken tilrettelagt således nutidens behov for vores medborgere løses, samtidig med, at der også sker en understøttelse af turisme og erhvervsudvikling.

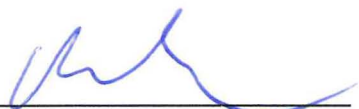
Udvalget har derfor udarbejdet nedenstående **opfordring** til Naalakkersuisut.

”Naalakkersuisut opfordres til at indarbejde en samlet regional og national plan for infrastruktur i sektorplanerne med henblik på at nedbringe vort lands samlede transportomkostninger og sikre frekvensen. I sektorplanerne indarbejdes således en regionaliseret prioritering af nedgradering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til regionale landingsbaner, muligheder for benyttelse af flere forskellige skibe og endelig muligheder for transport via veje, kanaler og over land.”


Udvalgets indstillinger

Et enigt Anlægsudvalg indstiller på baggrund af ovenstående opfordring, forslaget til forkastelse.

Med disse bemærkninger, og med den i betænkningen anførte forståelse, skal udvalget overgive forslaget til 2. behandling.



Peter Olsen



Anders Olsen, Formand

Aqqaluaq Egede

Nikkulaat Jeremiassen



Justus Hansen