



partii naleraq

EM2015/18 & 167
12. november 2015

Punkterne 18, 167 1. behandles i sammenhæng

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 Inatsisartut-medlemmerne: Anders Olsen, Siumut, Jens-Erik Kirkegaard, Siumut, Tillie Martinussen, Demokraterne, Ane Hansen, Inuit Ataqatigiit, Kalistat Lund, Inuit Ataqatigiit)

Vi vil fra Partii Naleraq endnu engang slå fast, at det er værd at få gentaget at kerneopgaven for en folkevalgt, er at sikre bedre grundlag for velfærd for den største del af grønlandske befolkning, og ikke mindst i forhold til rejsemulighederne. Den nuværende struktur er en udvikling **mod det værre**, især når man tænker på at det er vores opgave at forbedre levevilkårene for befolkningen. Denne forsøg på strukturjustering medfører at 80 - 90 % af den grønlandske befolkning ikke har råd til at købe en billet til at rejse for, selvom der er mange i denne gruppe, der er skatteydere, og strukturen lægger op til at de betaler billetterne for "adelen", der er højest placerede i samfunds hierarkiet, fordi vi strukturerer det sådan, at det kun er 10 -15 % af befolkningen, der kan benytte sig af det. Hvem kan acceptere disse forhold? Partii Naleraq vil bruge denne anledning til at spørge partierne i koalitionen (Medlemmerne af Inatsisartut for Siumut, Demokraatit og Atassut).

Grundlaget bør være således:

- Der skal banes vej for billigere passager trafik i alle dele af landet.
- Ovennævnte løsning bør benyttes uden at berøre beredskabet.

Vi skal hele tiden tænke på følgende: F.eks en SIK lønnet i Upernavik er med til at finansiere selskabet gennem sin betaling til skat, og det er ligeledes umuligt for vedkommende at betale for flybilletterne til en familietur til Sisimiut, med kone og tre skoleøgende børn. Dette gælder for 80 - 90 % af den grønlandske befolkning, fordi vi som folkevalgte ikke har fået løst trafik problemet, men har struktureret det, til det værre.

Samfundet har gennem de offentlige kan ikke være medejere af et luftfartselskab når det kun er 10-15 % af befolkningen der har gavn af det – som et værk af Sheriffen af Nottingham, en forringelse.

Koalitionen lægger op til at trafik problemerne søges løst ved at bygge lufthavne, men det løser ikke det reelle problem. Oplægget vil ikke gavne flertallet af befolkningen, fordi hvis man ikke omstrukturerer flyselskabet, vil det ikke stoppe den gevind, der strammer op om på selskabet, og gør det værre.

Hvilke ting er medvirkende til at flybilletpriserne er så høje som det er? Først og fremmest som et eksempel vil vi se på SAS's drift i de seneste mange år, ikke mindst fordi de to selskaber har samme virksomhedsstruktur, og når SAS i de seneste 20 - 30 år har været nødsaget til at hæve billetpriserne på grund af presset fra fagforeningernes løn pres i forhandlingerne. Hvis vi kigger på de ansattes lønninger i Air Greenland i 2014, vil vi se at gennemsnitslønnen for de ansatte er 641.000 kr. og vi vil sidestille det med 3 andres lønninger i samfundet. Grønlands statistik har udregnet at den gennemsnitlige årlige løn er 217.000 kr. i Grønland.

Forstået på den måde, at lønningerne på Air Greenland er tre gange højere end en gennemsnitsløn i samfundet. Og hvis vi kigger på fagforeningernes overenskomster og sidestiller det med aftaler i samfundet, har de helt andre betingelser. Som et eksempel kan man se, at kabinepersonalet har 40-50.000 kr. i løn om måneden, og de arbejder kun som regel i 10 til 15 dage om måneden. For en del år siden kan en flykaptajn på niveau C, som bor i Nuuk bliver udstationeret på kysten tre uger ad gangen og får udbetalt en løn på ca. 1,5 mio. kr. Man kan selvfølgelig som regel ikke have indvendinger imod at en hårdarbejdende person modtager en rimelig betaling for sit arbejde, men vi skal huske på at disse udgifter betales af til dels af SIK medlemmer gennem deres indbetalinger til skat, men har ikke råd til at benytte det fordi systemet er skruet sammen, så det er umuligt for vedkommende at få råd til det, og det er specielt, når det gælder for 80-90 % af befolkningen, der er i den situation. Vi kan se på SAS at har været i den situation i 20 til 30 år. Vi kan ikke tillade os, ikke at give befolkningen bedre muligheder, når vi er klar over, at vi i løbet af fem år kan gøre billetpriserne gennemsnitlig 50 % billigere. Vi kan, uden at tage hensyn til vores parti tilhørsforhold, løse denne problem, med den overordnede målsætning om, at forbedre levevilkåret for befolkningen.

Vi kan løse dette problem med 3-400 mio. kr. til at etablere landingsbaner i Nanortalik, Qaqortoq, Narsaq, Qasigiannguit, Qeqertarsuaq, Kangaatsiaq og Ittoqqortoormiit, og derudover etablere et fly selskab, der prismæssigt giver den største del af befolkningen mulighed for at benytte sig af den.

Det nuværende struktur giver for eksempel folk i Diskobugten, mulighed at flyve med helikopter mellem Qasigiannguit og Ilulissat med en retur billet til 2.700 kroner, i løbet af et halvt år, og til denne pris er der medregnet et tilskud fra landskassen gennem serviceaftale, der tilsammen giver et tilskud på 20 mio. kr. årligt. Flyvetiden har en varighed på 15 minutter. Ved anlæggelse af en landingsbane i Qasigiannguit, vil en retur billetpris højest være 800 kr. uden tilskud (nuværende billetpris er 2.700 kr.) og hvis man vælger at beholde tilskuddet gennem serviceaftalen, kan billetprisen reduceres til 300 kr. for en returbillet, og denne pris er ca. 10% af den nuværende pris. (En besparelse på 90 %). Man kan forestille sig at sådanne scenarier, der kunne realiseres, vil kunne forandre den grønlandske befolknings rejsemuligheder og vil kunne ændre bosætningsmønstret i Grønland.

Det førnævnte eksempel er dokumenteret og kan bruges som grundlag for løsning af trafikproblemerne for hele kysten.

Kort sagt, vil der kunne ske reduktion af billetpriserne ved omstrukturering af hele indenrigstrafikken ved, at der bevilges 300 - 400 mio. kr. Vi vil også gerne minde om Naalakkersuisuts plan vil koste mindst 2 mia. Det er uacceptabelt og vil kun gavne de få.

Naalakkersuisuts planer om "forbedringer" giver anledning til betænkeligheder, da resultatet vil være at det i stedet for at forbedre luftrafikken, medfører større omkostninger, og især når vi ved at landet fattes penge og at kerneopgaven for en folkevalgt, er at sikre bedre grundlag for velfærd for den største del af grønlandske befolkning, og ikke mindst i forhold til rejsemulighederne. Det skaber frygt, når man som Medlem af Inatsisartut med sin ansvarlighed er tilskuer til disse ting.

Man snyder befolkningen når man vil formindske behovet for Kangerlussuaq samtidig med at man har planer om at bygge en havn. Det hænger ikke sammen.

Men hvis Naalakkersuisut kan komme med en ny og velargumenteret plan om Nuuk og Ilulissat, så er vi åbne for en dialog.

Med hensyn til beslutningsforslag stillet af Anlægs og trafikudvalget vil Partii Naleraq henvise til indholdet af video om trafik forbedringer og ovennævnte forslag om justeringer, hvor der udover dette vil en mindskning af passagerer antal i flyene til færre end 20 passagerer medføre, at beredskabet i lufthavnene kan nedskalere i Qaanaaq, Upernavik, Qaarsuarsuit, Aasiaat, Maniitsoq, Paamiut og Kulusuk og det vil bevirke, at der spares henimod 20 mio. kr. Med disse begrundelser støtter vi forslaget i punkt 167.

Vi vil benytte anledningen til at opfordre til at foretage bæredygtige forbedringer for trafikken, fordi gidseltagningen af befolkningen i mange mange år bør ophøre nu.

Med disse ord, og i håb om at befolkningen lytter med, vil vi henvise punkt 167 til udvalgsbehandling forud for anden behandlingen.

Tak

Per Rosing-Petersen