



**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)

(1. behandling)

**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)

(1. behandling)

Demokraterne mener, at lufthavne primært skal tjene to overordnede formål:

1. De skal binde vort land sammen, så vi alle kan rejse på den mest hensigtsmæssige måde
2. De skal placeres og bygges således, at de qua deres beliggenhed og størrelse kan understøtte vores turistindustri og vort øvrige erhvervsliv.

På den baggrund er vi yderst tilfredse med, at såvel Naalakkersuisut som Anlægsudvalget i Inatsisartut har fokus på områdets vigtighed. Vi er i en situation, hvor vi SKAL træffe en beslutning, idet nogle af de eksisterende lufthavne inden for kort tid får hårdt brug for renovering. Det er med andre ord nu, at vi selv har mulighed for at bestemme, hvordan vi vil indrette vort lands fremtidige infrastruktur.

Jeg vil begynde med fortælle om Demokraternes visioner for vores fremtidige atlanttrafik. Her mener vi, at det overordnet set er vigtigt at fokusere på, hvordan vi kan placere en eller flere lufthavne på en måde, så det giver de bedste vækstbetingelser for hele landet. Her falder to destinationer umiddelbart i øjnene; Ilulissat og Nuuk.

Dette stemmer godt overens med de anbefalinger, der fremgår af rapporten: ”Turisme: Udvikling og vækst gennem ændret lufthavnsstruktur”, der er udarbejdet af Rambøll. Af rapporten fremgår det klart, at udvidelser af landingsbanerne i netop disse to byer vil give en række fordele både for



samfundsøkonomien og for borgerne. Længere baner i Ilulissat og Nuuk vil således generere vækst som følge af flere turister og samtidig vil det skabe billigere billetter og kortere rejsetider for den enkelte borger.

Demokraterne har bidt mærke i, at det er internationalt anerkendt, at tilgængelighed, pris og attraktivitet/markedsføring er hoveddrivere for udviklingen i turisme. Ilulissat er uden tvivl det sted i Grønland, som turisterne helst vil besøge. En atlantlufthavn med en banelængde på 2.200 meter vil gøre Ilulissat (og dermed Grønland) bedre tilgængelig for turisterne. Læg hertil, at der er en blomstrende fiskeindustri i byen, der hermed får hurtigere og mere effektiv adgang til en række attraktive eksportmarkeder.

Som udgangspunkt mener Demokraterne derfor, at en atlantlufthavn i Ilulissat giver god mening – vi ser meget gerne, at en sådan lufthavn bliver fremmedfinansieret forstået på den måde, at Selvstyret bør forhandle med udenlandske interessenter om både at anlægge og drive lufthavnen, så den kommercielt set får de bedste forudsætninger. Vi mener også, at mulighederne for at lufthavnen kan drives som et OPP (Offentligt-Privat Partnerskab) skal undersøges meget grundigt.

Lidt det samme gør sig gældende for en kommende lufthavn med en landingsbane på 2.200 meter i Nuuk. Nuuk er i dag den destination i landet, som de fleste rejsende har som start- eller slutdestination. Det vil derfor være hensigtsmæssigt for flest mulige af vore egne borgere, at det bliver muligt at danne basis for atlanttrafik til og fra Nuuk, så passagerer herfra og hertil ikke skal bebyrdes med tidskrævende mellemlandinger. Også her vil vi foreslå, at mulighederne for fremmefinansiering og/eller et eventuelt OPP-samarbejde bliver grundigt undersøgt.

Disse to projekter – lufthavne, der kan tage imod atlanttrafik i Ilulissat og i Nuuk – er for Demokraterne at se de projekter, der skal prioriteres højest lige i øjeblikket. Disse projekter vil kunne skabe vækst og arbejdspladser til glæde for hele landet og ikke blot for en enkelt region.

Demokraterne vil i den forbindelse igen henvise til de analyser, der fremgår af Rambøll-rapporten. Tillad mig her blot at nævne et par åbenlyse gevinster, som ekspertrapporten fra Rambøll analyserer sig frem til:

- Ved at udvide landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat til 2.200 meter vil omkostningerne for flyselskaberne blive reduceret med 20-30 procent, hvilket forventes at slå igennem på billetpriserne, der med andre ord forventes at falde kraftigt i pris.

- Udvidelserne vil forbedre forudsætningerne for turismen i Nuuk og i Ilulissat væsentligt på grund af lavere priser på flybilletter og de kortere og mere bekvemmelige rejseruter. Faktisk er det sådan, at alt peger på at både billigere billetter og en mere enkel rejserute (direkte flyvning) hver især kan påvirke efterspørgslen i positiv retning.



- Udvidelserne vil stille alle passagerer, der har Nuuk eller Ilulissat som slutdestination, bedre både i forhold til pris og tilgængelighed.

I lighed med Naalakkersuisut finder vi det vigtigt, at byerne Qaqortoq og Tasiilaq får en lufthavn så hurtigt som muligt, da det vil føre til en markant forbedring af rejseforholdene for borgerne i såvel Syd- som i Østgrønland. I den forbindelse vil jeg minde om, at Transportkommissionen i sin tid vurderede, at det samfundsøkonomisk ville være en fordel, hvis disse byer fik en lufthavn, og Demokraterne kan ikke se, at den vurdering skulle have ændret sig.

Demokraterne ønsker i den forbindelse at spørge Naalakkersuisut om, hvorvidt det kan have sin rigtighed, at det tager 3-5 år at vurdere vindforholdene i Tasiilaq? Der må da være data fra den nuværende heliport, som man kan trække på, så borgerne i Tasiilaq ikke skal vente helt til 2022 med at få en lufthavn. Måske det var muligt at sætte vejrstationer op i Tasiilaq fra den 1. januar, og lade dem indsamle data i to år, hvorefter man kunne komme i gang?

Tasiilaq er den med afstand største start- og slutdestination for rejsende til Østgrønland, og det nytter ikke noget at sætte byens udvikling i stå helt frem til 2022. Herudover er det nok vigtigt at påpege, at Tasiilaq har brug for dynamik og udvikling for at nedbringe den relativt høje arbejdsløshed. En af måderne at gøre det på er at skabe grobund for en øget tilstrømning af turister. Og her er Tasiilaq rigtig godt placeret i forhold til at kunne tiltrække turister fra Island. En lufthavn ville derfor kunne skabe den nødvendige dynamik i byen. Det er derfor uacceptabelt, at borgerne og erhvervslivet i Tasiilaq står til at skulle vente hele syv år på at få forbedret sin infrastruktur.

Endelig ønsker Demokraterne, at Naalakkersuisut forholder sig til følgende: Naalakkersuisut for Infrastruktur har redegjort for, at landingsbanerne i Tasiilaq og Qaqortoq skal være 1.199 meter. Er dette helt gennemtænkt? Bør landingsbanerne ikke være 1.499 meter? Det er jo sådan, at Dash 8 er ved at blive udfaset – det vil ske et eller andet sted mellem 2025 og 2030. Herefter vil man i stedet skulle benytte sig af Q400, der har brug for en bane, der er længere end 1.199 meter

Slutteligt skal jeg sige, at Demokraterne har noteret sig, at Naalakkersuisut er fremkommet med et ændringsforslag til punkt 167 (forslaget fra Anlægsudvalget). Dette ændringsforslag vil vi opfordre udvalget til at gå videre med.

Forslagene henvises med disse bemærkninger til behandling i Anlægsudvalget, Erhvervsudvalget samt Finans- og Skatteudvalget.