

13.10.2026

EM2026/326

Naleraq

Broberg

Pele

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges at igangsætte arbejdet med at sikre finansiering til opførelse af lufthavne i Qasigiannnguit, Qeqertarsuaq, Kangaatsiaq, Narsaq og Nanortalik.

(Inatsisartutgruppen for Siumut)

1. behandling

Tak.

Jeg ærgrer mig over, at vi tilsyneladende ikke har lært nok af historien.

Siumut stod i spidsen for lufthavns pakken med projekterne i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Projekterne blev sat i gang, uden at det samlede økonomiske grundlag var tilstrækkeligt dokumenteret. Nu står vi igen med et forslag om store anlægsprojekter, før vi har fået svar på, hvem der skal betale, både for byggeriet og for driften.

Vi har allerede set, at lufthavne ikke automatisk kan løbe rundt. Naalakkersuisuts egen redegørelse fra 2020 viste, at ni ud af landets tretten eksisterende lufthavne havde et årligt driftsunderskud.

Og for de fem baner, vi diskuterer i dag, var konklusionen endnu mere direkte: Det økonomiske grundlag var ikke til stede. De kunne ikke anbefales ud fra anlægsøkonomiske, driftsøkonomiske, budgetmæssige eller samfundsøkonomiske hensyn. Redegørelsen vurderede desuden, at kun Tasiilaq og Ittoqqortoormiit opfyldte flyvepladslovens krav.

Det er ikke ulovligt at undersøge mulighederne eller udarbejde idéoplæg. Men hvis Naalakkersuisut vil gå videre med selve anlægsinvesteringen, må de forklare, hvordan projekterne nu kan bringes i overensstemmelse med loven. Hvad har ændret sig siden 2020? Er der nye beregninger? Er økonomien blevet bedre? Eller skal loven ændres? Det svar mangler.

Forslaget henviser til anlægsoverslag på omkring 484 millioner kroner i 2019-priser. Det er ikke et opdateret finansieringsgrundlag, og beløbet omfatter ikke den fulde regning for drift



og vedligehold. Naalakkersuisut siger selv, at lufthavnene muligvis ikke kan drives kommercielt.

Samtidig oplyser Naalakkersuisut, at der siden 2024 er afsat 3 millioner kroner årligt til idéoplæg og projektering af de fem lufthavne. Det er altså ikke en ny tanke, der er opstået i dag. Arbejdet er allerede blevet videreført, selv om Naalakkersuisuts egen redegørelse pegede på de alvorlige økonomiske og juridiske problemer.

Vi skal sige det helt kontant: Et underskud er stadig et underskud, selv om man kalder det regional udvikling. Hvis lufthavnene ikke kan betale deres egen drift, hvem skal så betale? Hvis de fem baner ikke kan finansiere deres egen drift, ender regningen hos borgerne - enten over skatten eller gennem højere afgifter og billetpriser. Afgifter og priser er allerede høje. Hvorfor skal vi lægge endnu en regning oveni?

Naleraq gik til valg til Folketinget på at gøre noget ved SAR i Grønland. Det kræver, at vi moderniserer heliportene og anskaffer S-92 eller tilsvarende store helikoptere til SAR og transport. Når det er operationelt forsvarligt, skal helikopterne også kunne bruges i rutetrafikken. Så får vi mere ud af kapaciteten og skaber en forbindelse mellem beredskab og daglig transport.

Det er den vej, vi arbejder for at finde finansiering til i Folketinget. Vi skal ikke først sende regningen for fem lufthavne videre til den grønlandske befolkning eller tage pengene fra andre nødvendige opgaver.

Rapporterne for de fem byer peger på fortsat helikopterbetjening med nyere materiel som den mest lønsomme løsning. Naleraqs forslag bygger videre på den mulighed og søger at styrke forbindelserne bredt langs kysten. Hvorfor skal vi så ofre resten af kystens muligheder i forfølgelsen af dette politiske fatamorgana?

Det handler ikke om at sige nej til bedre forbindelser for de fem byer. Det handler om at vælge en løsning, der giver størst mulig værdi for flest borgere. Vi skal også undersøge bedre helikopterbetjening, moderniserede heliporte, servicekontrakter, skibsforbindelser og — hvor det giver mening — vej- og færgeforbindelser.

Hvis forudsætningerne har ændret sig siden 2020, må Naalakkersuisut dokumentere det, før Inatsisartut går videre med finansiering af anlæggene. Hvis de ikke har ændret sig, bør vi handle på den viden, vi allerede har.

Tak.