

INUIT ATAQATIGIIT

Inatsisartuni



07-06-2018

I henhold til § 37 i Forretningsordenen for Inatsisartut, fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

1. Hvor stor en stigning har der været i antallet af turister i Nuuk efter at Islændingene har etableret en flyrute til Nuuk?
2. Hvorfor har man ikke udvidet flyruterne til de eksisterende atlantlufthavne vi har i dag, nemlig Kangerlussuaq og Narsarsuaq fra ruter ud over Danmark?
3. Hvor mange erhverv er der blevet etableret og udviklet på baggrund af at Kangerlussuaq er atlantlufthavn?
4. Hvor mange erhverv er der blevet etableret og udviklet på baggrund af at Narsarsuaq er atlantlufthavn?
5. Hvor mange personer er ansat hos Mittarfeqarfiit og Air Greenland som følge af at Kangerlussuaq er atlantlufthavn?
6. Hvor mange personer er ansat hos Mittarfeqarfiit og Air Greenland som følge af at Kangerlussuaq er atlantlufthavn?
7. Såfremt man privatiserer lufthavnsdriften i Kangerlussuaq og Narsarsuaq har man på forhånd sikret sig en EU-godkendelse som lufthavne?
8. Hvor store udgifter kræver Trafikstyrelsens krav om lufthavne samt EU's krav samt de almindelige sikkerhedsmæssige krav i forbindelse med driften af Kangerlussuaq og Narsarsuaq i dag?
9. Kan man privatisere atlantlufthavnene i Narsarsuaq og Kangerlussuaq efter de nugældende bestemmelser?
10. Kan Naalakkersuisut bekræfte, at alle og enhver kan drive atlantlufthavne?
11. Såfremt de nævnte lufthavne bliver privatiseret, hvem skal så i givet fald udstede tilladelser?
12. På baggrund af EU-krav, hvilke krav skal lufthavne som Kangerlussuaq og Narsarsuaq opfylde såfremt disse bliver godkendt som privatiserede lufthavne?
13. Naalakkersuisut oplyste, at Narsarsuaq og Kangerlussuaq ikke vil blive lukket som flyvepladser. Hvilke handlinger gjorde Naalakkersuisut i forbindelse med dette spørgsmål?
14. Hvor skal de børn der går på daginstitutioner og de børn der går i folkeskolerne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq flyttes hen? Har man planer for dette?
15. Med hensyn til totalantal af personale i Kangerlussuaq og Narsarsuaq, hvor mange af disse vil blive nedlagt ved nye lufthavne i Nuuk og Qaqortoq?
16. Hvor mange midler vil Naalakkersuisut afsætte til flytning af personale i Kangerlussuaq og Narsarsuaq og hvilke krav vil der blive stillet?
17. Når Kangerlussuaq og Narsarsuaq ikke længere beflyves af de offentlige, hvilke konsekvenser vil der være i forhold til servicekontrakter på trafikområdet?

INUIT ATAQATIGIIT

Inatsisartuni



18. Såfremt nye lufthavne etableres, hvordan vil man nedskære i lufthavnene på kysten, eksempelvis Sisimiut, Maniitsoq, Paamiut, Aasiaat og Upernavik for at kunne holde en drift med overskud (Hvor mange medarbejdere? Hvor mange midler?)
19. Der er mange vigtige forhold der gør sig gældende i forbindelse med at skulle træffe en beslutning. Har Naalakkersuisut andre oplysninger ud over de spørgsmål jeg stiller her i forbindelse med at lufthavnene i Kangerlussuaq og Narsarsuaq ikke længere drives af de offentlige og dermed lukkes?

(Medlem af Inatsisartut Aqqaluaq B. Egede, Inuit Ataqatigiit)

Begrundelse:

Naalakkersuisut oplyser, at man i lang årrække har lagt planer om de nye lufthavne, hvorfor en beslutning umiddelbart kan træffes. **Derfor ønsker jeg at mine spørgsmål man allerede kan besvare, bliver besvaret inden for 10 dage.** Vi ønsker alle, at politiske sager skal være begrundede. Uden at skulle kommentere Naalakkersuisuts udmelding om at man er parate til at træffe beslutning, forventer jeg at de svar som jeg anser, at lovgiverne har behov, vil blive besvaret hurtigt og uden unødigt forsinkelse.

Det er vigtigt at Naalakkersuisut har gode begrundelser, for vi taler om erhverv og levegrundlag for mange mennesker og familier. For Naalakkersuisut skal arbejde ud fra de mandater de bliver tildelt.