



Medlem af Inatsisartut Jane Petersen, Inuit Ataqatigiit  
/HER

## Besvarelse af § 37 spørgsmål nr. 2011-164 Skibsforsyningen af Østgrønland

30. august 2011  
Sagsnr. 2011-054403  
Dok. Nr. 713828

Kære Jane Petersen

Postboks 909  
3900 Nuuk  
Tlf. (+299) 34 50 00  
Fax (+299) 34 54 10  
E-mail: iaan@nanoq.gl  
www.nanoq.gl

De fire spørgsmål, som du har stillet mig vedrørende skibsforsyningen af Østgrønland, er besvaret i kronologisk orden nedenfor.

### 1. Har Naalakkersuisut planer om at sørge for en skibssejlad til Østgrønland, der kan medvirke til, at befolkningen der kan få et sundere liv?

Isforholdene gør, at Østgrønland ikke kan anløbes med skib før hen på sommeren. Det medfører, at der er visse varer, f.eks. frisk frugt og grønt, som enten ikke altid er til stede i butikkerne, eller som er dyrere end i resten af landet, fordi de skal flyves ind fra Island. Før første anløb kan der ligeledes være varer, som butikkerne er løbet tør for.

Det er således til tider besværligt for de østgrønlandske husholdninger, når de daglige indkøb skal foretages. Naalakkersuisut har derfor stor forståelse for den utilfredshed, der nogle gange er blandt indbyggerne i Østgrønland.

Det er dog Naalakkersuisuts opfattelse, at den nuværende forsyningsstruktur fra et ernæringsmæssigt synspunkt sikrer befolkningen i Østgrønland de samme muligheder for at leve et sundt liv som den øvrige befolkning.

### 2. Naalakkersuisuts Transportkommission fremkom ikke med konkrete oplæg til en fremtidig fragtsservice og fødevarerforsyning til Østgrønland, hvad skyldes det?

Under Inatsisartuts behandling af punkt 78 på Efterårssamlingen 2010 blev det besluttet, at Naalakkersuisut skulle udarbejde en analyse af forsyningsmønstret af Østgrønland til omdeling til Inatsisartut senest på Efterårssamlingen 2011. Beslutningen blev truffet på foranledning af Vestnordisk Råd, som pegede på behovet for en undersøgelse af fordele og ulemper ved at forsyne Østkysten primært fra Island. Da Transportkommissionen var underlagt et stort tidsmæssigt pres, var det vurderingen, at det ikke var hensigtsmæssigt at foretage en analyse af forsyningen af Østkysten, når der i anden sammenhæng blev udarbejdet en analyse heraf.

Det kan i øvrigt oplyses, at analysen af Østkysten stort set er tilendebragt, og at den forventes omdelt til Inatsisartut under Efterårssamlingen 2011 (se også svaret til spørgsmål 3).

**3. Med henvisning til FM-2011 punkt 97 af 3. marts 2011, som var en rekommandation fra Vestnordisk Råd, meddelte Naalakkersuisut at de bakkede op om Rådets opfordring til regeringerne i Grønland, Færøerne samt Island, til at forbedre fly- og skibstrafikken i hele Vestnorden. Desforuden opfordrede Vestnordisk Råd i efteråret 2010 (pkt. 78), Naalakkersuisut til at vurdere alternative muligheder for skibsforsyningen af Østgrønland og opfordrede samtidig til at det skulle undersøges om den gældende fragtafte er til hinder herfor. Har Naalakkersuisut taget sådanne skridt? Og såfremt Naalakkersuisut har planer om at løse disse problemer, hvad agter de så at gøre?**

Som det fremgår af Naalakkersuisuts svarnotat til pkt. 97, forholder Naalakkersuisut sig positivt overfor forslaget om etablering af en arbejdsgruppe, der skal udarbejde forslag til styrkelse af infrastrukturen inden for fly- og skibstrafikken i Vestnorden. Naalakkersuisut tilkendegav endvidere, at der ikke på nuværende tidspunkt var administrative ressourcer til at være initiativskabende i dette projekt på grund af implementeringen af Transportkommissionens anbefalinger. Naalakkersuisut tilkendegav derfor, at man afventer et udspil fra initiativtagerne til forslaget. Der er i skrivende stund ikke sket yderligere i sagen, men Naalakkersuisut forholder sig naturligvis fortsat positivt over for at indgå i en given, fremtidig arbejdsgruppe.

Med hensyn til pkt. 78 er min administration i samarbejde konsulentfirmaet COWI ved at udarbejde en analyse af forsyningsmønstret af Østgrønland. I analysearbejdet er der foretaget en række interviews af interessenter fra Østgrønland og Island, og der foretages en kortlægning af, hvad der fungerer godt, og hvad fungerer mindre godt i den nuværende forsyningsstruktur, ligesom der peges på eventuelle forbedringsmuligheder.

Redegørelsen forventes færdiggjort ved udgangen af august, og efter endt oversættelse vil den blive omdelt til Inatsisartut

Det er endnu for tidligt at sige, hvilke tiltag der vil blive gennemført på baggrund af redegørelsen. Resultater og anbefalinger i denne analyse vil indgå på lige fod med Transportkommissionens anbefalinger for vores lands samlede infrastruktur, og håbet er, at vi får etableret en bæredygtig infrastruktur, der forsyner vores befolkning på bedst mulige vis inden for de økonomiske rammer, vi nu engang har til rådighed.

**4. Vedrørende Transportkommissionens anbefaling af, at kystpassagertrafikken ikke længere bør modtage subsidier, vil jeg hermed spørge Naalakkersuisut, hvad de agter at gøre på dette punkt? Såfremt Naalakkersuisut ikke agter at følge kommissionens anbefaling på dette punkt, hvad agter Naalakkersuisut så at gøre ift. at gøre skibs- og flytrafikken mere givtig for samfundet?**

Modtager kystpassagertrafikken ikke længere subsidier, vil den, som Transportkommissionen påpeger, ophøre. Naalakkersuisut mener imidlertid, at kystsejladserne tilfører vores land mange goder, hvorfor Naalakkersuisut har besluttet ikke at følge anbefalingen.

I stedet har Naalakkersuisut besluttet – med Finansudvalgets billigelse – at Landskassen skal stille en underskudsgaranti til rådighed for Arctic Umiaq Line de næste 5 år. Herefter vil det blive revurderet, om kystpassagertrafikken fortsat skal modtage subsidier.

Det var Naalakkersuisuts vurdering i sagen om Arctic Umiaq Lines fremtid, at vi for et relativt lille beløb ville kunne skabe transportmulighed for et stort antal passagerer, som igennem mange år har været glade for at kunne benytte sig af skibstransporten som alternativ til at flyve. Naalakkersuisut skulle således afveje den økonomiske besparelse, Transportkommissionen påviste, der ville være ved at indstille driften af Arctic Umiaq Line, i forhold til at lade rederiet sejle de næste 5 år, hvor skibets umiddelbare løbetid udrinder. Det var i dette tilfælde Naalakkersuisuts vurdering, at den økonomiske besparelse ikke stod mål med den samfundsmæssige nytte, en fortsat drift af vores kystskib ville udgøre.

Hvad angår skibs- og flytrafikken generelt, bestræber Naalakkersuisut sig altid på at vælge de strukturer, der samlet er mest givtige for samfundet. Jeg tror imidlertid, det er vigtigt, at vi gør os klart, at det bosætningsmønster, de store afstande og klimatiske forhold, som vi har, altid vil gøre fly- og skibstrafikken omkostningstung – også selvom vi vælger en anden struktur end den nuværende.

Jeg håber, at du finder ovenstående besvarelse nyttig i forhold til de tanker, du har gjort dig om skibsforsyningen i Østgrønland, og jeg vil gerne takke dig for dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen