



11.03.15

I henhold til Inatsisartuts forretningsorden § 37, stk. 1 fremsætter jeg hermed følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål til Naalakkersuisut:

- 1. Er det korrekt, at Grønlands Selvstyre har fået udarbejdet 3 økonomiske rapporter om ny Nuuk Havn i perioden 2011-2013 (Transportkommissionen, Deloitte og Rambøll)?**
- 2. Er det korrekt, at Transportkommissionen forudsatte gennemsnitlige årlige vækstrater i fragtmængderne til ny Nuuk Havn på 2,6%?**
- 3. Er det korrekt, at Deloitte og Rambøll forudsatte gennemsnitlige årlige vækstrater i fragtmængderne til ny Nuuk Havn på 1,5% og en gennemsnitlig årlig betaling fra råstofselskaber på 9 mio. kr. for anvendelse kajoplagsplads på en ny havn?**
- 4. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad de årlige gennemsnitlige vækstrater i fragtmængderne har været til Grønland de sidste 4 år (siden Transportkommissionens rapport)?**
- 5. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad den gennemsnitlige vækstrate i fragtmængderne til Grønland har været siden Hjemmestyrets indførelse i 1979?**
- 6. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad Cairn og øvrige råstofselskaber betalte for oplagsplads i Grønland i 2010 og 2011, da olie- og mineralefterforskningen var på sit højeste?**
- 7. Kan Naalakkersuisut oplyse, hvilke råstofselskaber der forventes at betale 9 mio. kr. årligt for oplagsplads i Nuuk Havn de kommende 10 år?**
- 8. I Transportkommissionens betænkning om ny Nuuk Havn forudsættes det på side 333, at efter anlæggelsen af Nuuk Havn skal være ”2 ind chartrede 1100 TEU skibe, der kun sejler på Nuuk i Grønland og kun i højsæsonen”. Det skal ses i sammenligning med den nuværende situation, hvor der er ”3 stk. 700 TEU skibe, hvoraf 1 ind**

chartres”.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvad der normalt sker med den lokale arbejdskraft, når skibe ind chartres til sammenligning med, når skibe besejles af lokale rederier?

9. I Transportkommissionens betænkning om ny Nuuk Havn omtales på side 320, ”at den frigivne arbejdskraft som følge af forbedringer med en ny containerhavn får alternativ beskæftigelse”.

Kan Naalakkersuisut oplyse, hvor den frigivne arbejdskraft på RALs skibe og havne skal finde alternativ beskæftigelse?

10. Er det korrekt, at en container med fisk fra Uummannaq området nu skal omlades 4 gange før den når det asiatiske marked (i Uummannaq, i Aasiaat, i Aalborg og i Rotterdam)?

11. Er det korrekt, at en container med fisk fra Uummannaq området efter anlæggelsen af en ny Nuuk havn skal omlades 5 gange før den når det asiatiske marked (i Uummannaq, i Aasiaat, i Nuuk, i Aalborg og i Rotterdam)?

12. Hvad forventer Naalakkersuisut, at anlæggelse af en ny Nuuk Havn kommer til at koste?

Begrundelse:

Naalakkersuisut planlægger at anlægge en ny havn i Nuuk. Dette er et meget stort projekt, som vores samfund enten via afgifter til et aktieselskab eller via skatten kommer til at betale. Det er derfor vigtigt, at vi kender forudsætningerne og konsekvenserne af denne investering.

Som bekendt havde vi for ca. 4 år siden højkonjunktur med efterforskning efter olie- og gas samt mange mineprojekter på vej. I 2015 ser det desværre ikke ud til, at gevinsterne ved råstofferne kommer så hurtigt som vi håbede på. Måske skal vi revurdere vores investeringsplanlægning, så vi fokuserer på vækst i erhvervslivet fremfor dyre prestigeprojekter.

(Agathe Fontain, Medlem af Inatsisartut, Inuit Ataqatigiit)