



SULEQATIGIISITSUT  
SAMARBEJDSPARTIET

EM2018/21

Tillie Martinussen

15. november 2018

(Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur)

**Forslag til: Inatsisartutlov nr. xx af xx. xxx 2018 om rammebetingelser for anlæg, drift og finansiering af international lufthavn i Nuuk og i Ilulissat samt regional lufthavn i Qaqortoq.**

(Medlem af Inatsisartut, Tillie Martinussen, Samarbejdspartiet)

Samarbejdspartiet mener ikke, at ny infrastruktur i sig selv skaber vækst på den lange bane. Kortvarigt vil vi naturligvis se et opsving, men når man tænker 10, 20, 30 år frem, skal vi have en række opfølgende initiativer for at sikre dette. Hvad baserer vi dette på?

Erfaringer kunne være én vinkel at anskue det fra:

Mobilitetsfremmende ydelser har ikke flyttet folk hen, hvor arbejdskraften var manglet, selv om vi har haft dem i mange år. Det er korrekt at ydelserne benyttes bedre i dag, end de gjorde tidligere, men det skyldes formentlig en naturlig migration, som vi ser i alle andre lande også.

Vores eksporthverv; fiskeriet, er ikke ekspanderet voldsomt, af helt naturlige grunde, men vi kan måske kappe en smule af prisen ved omlægningen af nye søveje via RAL, samt en økonomisk bæredygtig omlægning af den luftbårne trafikstruktur. Men når vi ikke har mere produkt end vi har, dvs. flere fisk i havet end vi har, og vi så i Udenrigspolitisk redegørelse, at vi trues af frihandelsaftaler i verden, er det også begrænset hvor meget vækst vi her kan generere.

Altså skal væksten på lang sigt komme fra turisme og nye erhverv. Som vi i snart 30 år har snakket om, og i hvert fald i 10-12 år har talt intenst om.

Vores hæmmer for vækst synes derfor primært at være de underliggende årsager til, hvorfor vor befolkning ikke skaber nye erhverv og flytter efter arbejde, samt hvorfor alle dem som kan, ikke deltager på arbejdsmarkedet.

Det er afdækket i mange, mange undersøgelser. Det skyldes mangel på uddannelse, socialt tunge kår, problemer med at få en hverdag til at hænge sammen for dem der er på lav indkomst løntrin, ved arbejde frem for passiv forsørgelse, boligsituationer, erhvervsmangel i bygder m.fl.

Vækst er derfor en underlig størrelse at tale om, som følge af den lufthavns pakke der vedtages hen over hovedet på dele af Salen her i dag.

Der er ingen tvivl om, at når man *bruger* så mange penge her og nu, på at betale en række mennesker for at skabe lufthavne, hoteller osv., så er der vækst her og nu. Men regningen skal stadig betales bagefter.

De grundlæggende spørgsmål efterlades vi så med, uden en solid business case.

Rapporten fra Deloitte påpeger ved alle lejligheder mulige, at antallet af passagerer er baseret på et "konservativ vækst scenarie", at det kun skal stige med 2 % årligt.

Men scenariet forudsætter jo også, at man tager stilling til, at vi kun kan opretholde én atlantlufthavn i



SULEOATIGIISITSUT  
SAMARBEJDSPARTIET

infrastrukturen, med overskud. Og den forudsætter også en nedgradering af Kangerlussuaq, og Narsarsuaq f.eks., samt et alternativ scenarie til NATO og Danmarks tilstedeværelse i Kangerlussuaq.

Her er der stadig ingen afklaring.

Der er heller ingen afklaring på, om det ville være billigere at udbygge de 2 nuværende lufthavne, og så have den samme struktur, men op/og nedgradere de lufthavne vi har vedtaget, så man kan indkøbe ensartede fastvingede fly, til effektivisering af de eksisterende lufthavnes struktur og pris.

Vi har ikke set nogle beregninger på, hvad vi skal låne, for at kunne håndtere det antal passagerer der kommer i de nye lufthavnsbyer, samt hvor meget arbejdskraft vi må tilkalde udefra til servicefagene, pædagogstillinger, sundhedsvæsen – som skal håndtere de nye arbejdere under byggerierne også, samt hvor arbejderne der kommer udefra skal bo.

Fag der i forvejen er pressede, hvilket alt andet lige må betyde en større import af arbejdskraft – samme mekanisme må gøre sig gældende i turismen, som man vil satse stort på.

Alligevel strammer vi hele tiden reglerne for tilflyttende arbejdskraft, og overhører igen og igen erhvervslivet i andre typer lovgivninger – hvilket ikke hænger sammen.

I stedet laver man en hovsa-løsning for lufthavns pakken med tilflyttende/tilkaldt arbejdskraft, men forholder sig ikke til fremtiden.

Det er alt sammen noget man uden de store problemer kunne have løftet sløret for, og have diskuteret grundigt undervejs i debatten der startede i juni måned. Alt sammen noget man kunne have præsenteret gode planer for, men vi har ikke nogen planer i hånden.

Blot de rapporter, og notater, hvilke dele af, er fortroligt stemplede, så alle ikke kan få indsigt i dem.

Naalakkersuisut har flere gange påpeget at diskussionen om lufthavne har været i gang i mange år, men ingen af de ovenstående ting har vi fundet hverken svar eller løsninger på.

Naalakkersuisut forholder sig heller ikke rigtigt til, at der har været rig mulighed for at inddrage alle i Inatsisartut i denne kæmpe beslutning der har påvirkning på vor økonomi i mange, mange år fremover. At man jonglerer risikoen over i Kalaallit Airports A/S, og stadig har Landskassen som garant, ændrer jo ikke på, at brugerbetaling er eneste måde at sikre indkomster på, der dækker de afdrag på lån på 1,3 mia. kr. (ved 3 % lånerente over 25 år, dvs. lavt sat), der kommer ekstra oven i den lånoptagelse der forventes på 1,6 - 3,2 mia. kr.

Der er ikke foretaget grundige stress-analyser af, hvad der sker for vores landskasses økonomi, hvis markedspriserne på fisk falder, hvis der sker en ny økonomisk krise, hvis de arbejdere vi hyrer udefra ikke kan færdiggøre deres bestillinger, eller hvis byggerierne ikke går som planlagt men forsinkes.

Ligesom vi ikke har set analyser på flytningen af befolkningerne fra Narsarsuaq og Kangerlussuaq, hvor de forventes at flytte hen, og hvilke dagsinstitutioner med hvilke pædagoger der skal servicere deres børn, skoler som skal optage dem, hvor de vil bo, hvilke indtægtsgrundlag der så vil være for dem der lever af de nuværende lufthavnes placering osv., altså modtage apparatet.

Det er klart det er usikkert for dem, og det ville have klædt Naalakkersuisut at tage ansvaret på sig, og afholde møder med dem – også selv om disse møder havde været vanskelige.

Det er muligt at dele af ovenstående kan løses, men hvorfor løses det så ikke?

Vi véd nu, at Danmark er kommet med noget finansiering, og nogle krav. Men vi ved ikke om USA foreløbig vil byde ind med noget, andet end at vi ved en del af Bloktilskuddet modtager penge for, at NATO kan



SULEQATIGIISIT  
SAMARBEJDSPARTIET

anvende Kangerlussuaq. NATO og det danske Forsvar bevogter vor kystlinje, samt udgør et militært samarbejde, ligesom vore sejlrender omkring Grønland, og missilskjoldet, er en del af det samlede billede i fht. f.eks. Kangerlussuaq, og nye løsninger skal findes herpå.

I Selvstyreloven står der, at udenrigs,- og sikkerhedsretlige anliggender ikke sådan lige er at ændre på, og befolkningen heroppe er eet stort spørgsmålstejn hvad angår vore forpligtelser og indtægter i forbindelse

med dette. Der flourer mange myter herom, og vi har mange længe spurgt efter hvorledes det forholder sig med det udenrigs,- og sikkerhedspolitiske aspekt i dette, bl.a. jf. § 16, stk. 2 i Selvstyreloven, kunne man også diskutere, og også flere andre i Selvstyreloven nævnte områder, uden svar.

Oprydning og nedlukningsarbejdet på de gamle lufthavne er der ikke taget – i hvert fald offentlig – stilling til. Behovet for stabile rammebetingelser for selskaber som ønsker at investere i Grønland, et område vi til stadighed har problemer med at være ansvarlige i, pga. manglende brede forlig og samarbejde, er der heller ikke taget stilling til, hvorledes vi pludseligt skal være ansvarlige i forhold til de investeringer der skal til, for at sikre at turisme potentialet i hvert fald fortsætter med at være et potentiale med mulighed for succes.

Hvis alle lufthavne skal holdes åbne, og ingen investeringer er sikre, ligesom afkast opsluges af manglende klarhed eller ønsker om at tage belutninger - og ingenting sker andet en massiv gældssætning, er det allerede en økonomisk dødssejler på den lange bane.

Man vil opleve en kort opsvingsfølelse for lånte penge, og grumme nedture derefter.

Vores velfærd er allerede truet og ekstremt presset i dag, men med disse store investeringer, uden sikkerhed for afkast, så underskriver vi velfærdens farvel i mange år fremover.

Vi har ventet på mirakler med minedrift, guldudvinding, vandeeksport, grøn energi eksport, eksport af fødevarer, eksport af diamanter og rubiner, eksport af malm og uranholdigt malm, eksport af teleplads, import af arbejdspladser til serverparker, til storindustri der har gavn af kulde, og turisme boom i mange, mange, mange årtier. Og til stadighed er udviklingen lige om hjørnet.

I mellemtiden har vi set vores fiskeri tæt på kollaps i flere omgange, været igennem diverse økonomiske kriser i 80'erne, 90'erne og 00'erne.

Vi har oplevet mere end én gang at vores sundhedsvæsen har kørt på pumperne, og oplever til stadighed et kæmpe uddannelses,- og boligefterslæb, ligesom arbejdsmarkedet ikke får den fornødne kompetence tilført, således vi fastholder os selv i en sænkende servicering af snart sagt alt, og indfører afgifter og skjulte skatter, subsidieringer mm., hvilket vi ikke kan se, bliver mindre af denne lufthavns pakke der ikke er færdig. Vi kan stort set ikke blive enige om noget i Tinget, andet end at vi nu SKAL have udvikling - som følge af det Dødens Gab der er råbt om i 10 år snart.

Alligevel er hverken reformer udformet, særlige nye erhverv kommet til, eller andet end fiskeindustrien og Bloktilskuddet kommet til.

Fisk oplever op og nedsving i bestande og afsætning og eksport styret af globale markeds kræfter.

Altså har vi heller ingen sikkerhed for det opsving vi oplever nu, og ingen polstring hvis det går galt – ej heller analyser på, hvad vi skal skrue på – hvis det går galt med investeringerne.

Som det jo allerede foreligger at det gør det, hvis ikke man tager nogle af de nødvendige beslutninger, som



SULEQATIGIISITSUT  
SAMARBEJDSPARTIET

udgør forudsætningerne for, at skabe overskud på den her lufthavns pakke.

Vi havde gerne deltaget i en ekstra Samling, vi havde gerne deltaget i en anderledes pakke, vi havde gerne deltaget i debatter omkring dette – sammen med befolkningen, og i grundig gennemgang af analyserne, inden en beslutning var nået.

Vi har fremlagt at vi synes eksternt finansiering med dertil hørende eksternt afkast, samt mere solide forudsætninger, inddragelse og møder havde været vejen frem.

Vi kunne have stemt blankt, for vi har her til det sidste håbet på at betænkningen til 3. behandlingen kunne hjælpe noget af alt det ovenstående på vej til et bredt nationalt forlig; en ekstra samling hvor partierne kunne samles om denne beslutning. Det er ikke sket.

Dette er sidste chance, den sidste mulighed for, indtrængende, at bede Inatsisartut-medlemmerne befri sig fra deres parti tilhørsforhold, og stemme efter egen overbevisning.

Om, at man indfører en ekstra samling kun til behandling af dette. Der er alt for mange ubesvarede spørgsmål og informationer der mangler.

Det kræver mod. Vi er 31 mennesker her for at repræsentere landets befolkning.

Særligt de svage i samfundet har vi en særlig forpligtelse overfor.

De, som ikke har en solid uddannelse, dem der har en lille økonomi, dem der står tidligt op og går sent i seng, efter en hård dags arbejde.

De, som stoler på, at vi tager den rigtige beslutning her i dag.

Gør du det bedst mulige for dem, ved at stemme for denne lovpakke?

De svageste i vores samfund har brug for os. De har brug for, at vi træffer det rigtige valg i dag. De stærke skal nok klare sig.

Med disse ord kan vi ikke stemme for denne pakke, men stemmer nej, og håber at Inatsisartut besinder sig og stemmer nej også, så vi kan få en infrastruktur-pakke med realistiske mål, solide planer, og ved så store investeringer; også ansvarlige lånoptagelser hvor vi kan følge med.

Med disse ord kan vi ikke stemme for denne pakke. Vi stemmer nej. Desværre.