



XM18/21
28. maj 2018
Sara Olsvig

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 Naalakkersuisut for Boliger og Infrastruktur)

Vores land skal være mere sammenhængende trafikalt. Inuit Ataqatigiit anser det som yderst nødvendigt, at trafikforholdene for borgerne, erhvervslivet og turismen på alle områder skal forbedres.

Derfor har vi deltaget i arbejdet; vi har været med til at bane vej for det forberedende arbejde til baneforlængelserne og anlæggesarbejdet i Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq. Derudover har vi siden starten af sagen krævet konsekvensvurderinger for de mindre byer med lufthavne, de mindre byer med heliporte samt vedrørende Narsarsuaq og Kangerlussuaq.

Udvidelse af lufthavnene, anlæggelse af lufthavne samt renovering og ændring af de eksisterende lufthavne er omkostningsfuld. Lovforslaget vedrører 5 lufthavne og så vidt vi kan se, vil disse alene komme til at koste op mod 6 milliarder kr. Dette vil selvfølgelig have store samfundsøkonomiske konsekvenser. Derfor er det nødvendigt at udvise omhyggelighed, udføre arbejdet redeligt samt ikke mindst at have klarhed og åbenhed omkring konsekvenserne.

Under hele forløbet af sagen har Inuit Ataqatigiit stillet klare krav om at der for hele vores land skal være en mere sammenhængende trafikstruktur, at beslutninger skal ske ud fra oplyst grundlag samt at der skal ske trafikale forbedringer for hele landets befolkning. Derfor vil vi understrege, at vi kræver forbedringer af forholdene i alle bostederne ud over baneforlængelserne i Nuuk og Ilulissat samt anlæggelse af lufthavn i Qaqortoq.

I de seneste år er borgernes trafikale muligheder blevet stadigt ringere. Som eksempel vil vi nævne, at da man indgik en serviceaftale om passagertransport med Disko Line i Diskobugten og i Sydgrønland, der meldte Inuit Ataqatigiit klart ud, at der måtte ske forbedring af de trafikale muligheder samt at vi ikke kunne acceptere, hvis der skete forringelser. Vi gjorde vores opmærksom på vores kritik både udadtil og internt i udvalget og gjorde det klart over for den dengang ansvarlige naalakkersuisoq, at beslutningen ville medføre forringelser. I dag findes der mange eksempler på disse forringelser. Der er mange forhold der skal rettes op på trafikområdet og hos Inuit Ataqatigiit mener vi helt bestemt, at vi ikke udelukkende kan se på 3 eller 5 lufthavne i vore bestræbelser for at forbedre de trafikale forhold, vi må se på hele landet undet et.

Anlægsudvalgets betænkning vedrørende punkterne 18 og 167 under Inatsisartuts efterårssamling i 2015, som Inuit Ataqatigiit var med til at vedtage, er helt klar.

Anlægsudvalgets forslag i punkt 167 var, at der skal foretages nøje vurderinger af lufthavnsforholdene i hele landet, at der skal ske nøje vurderinger af lufthavnenes samt heliportenes kapacitet. Daværende Naalakkersuisut fremkom med et ændringsforslag og afstemningstemaet lød derefter blandt andet således, jeg citerer: "I sektorplanen indarbejdes således en regionaliseret prioritering af nedgradering henholdsvis opgradering af eksisterende lufthavne og heliporte/helipads til regionale landingsbaner." citat slut.

I betænkningen kan man ligeledes læse, at udvalget krævede at få en løsning der så på landet under et og som kunne bestå i en lang årrække.

Derudover fremkom Inatsisartut med en klar indstilling til Naalakkersuisut i betænkningen. Udvalget indstillede blandt andet, jeg citerer: "At for at sikre funktionens fulde potentiale projekteres Nuuk og Ilulissat med mindst 2.200 meter og Qaqortoq og Tasiilaq med mindst 1.499 meter.", "At projekteringer og undersøgelser vedrørende lufthavnene i Nuuk, Ilulissat og Kangerlussuaq gennemføres med prioritet" samt "At afdækning af muligheder for ekstern finansiering for så vidt angår Nuuk og Ilulissat udvidelserne via private investorer og/eller indgåelse af offentlige/private samarbejder indledes, og at eventuelle løsninger om ejerskab og finansiering opnået i forhandlinger med eksterne investorer forelægges senest på EM 2016 til godkendelse," citat slut.

Der er en klar tilslutning omkring betænkningen og beslutningsforslagene fra et bredt flertal i Inatsisartut om at forlænge lufthavnene i Nuuk og Ilulissat samt anlæggelse af lufthavn i Qaqortoq og derudover at få vurderet konsekvenserne for andre bosteder.

Inuit Ataqatigiit ønsker at understrege, at vi anser at man kun har opfyldt en meget lille del af indstillingen.

Som opfølgning på indstillingerne i betænkningen stiftede Naalakkersuisut Kalaallit Airports A/S i 2016 efter godkendelse af et flertal i Finans- og skatteudvalget. Inuit Ataqatigiit stillede spørgsmålstegn ved hastværket samt om oplægget var i tråd med indstillingen i betænkningen og som mindretal i udvalget stemte vi imod sagen.

Men skiftende Naalakkersuisut har siden 2015 videreført arbejdet, ligesom også vi fra Inuit Ataqatigiit har deltaget. Da Inuit Ataqatigiit blev en del af koalitionen i 2016, krævede vi at sagerne blev behandlet med større omhyggelighed, og at arbejdet blev ført i tråd med flertalsbeslutningerne.

For at give mulighed for at videreføre arbejdet blev der givet en række bemyndigelser via finansloven for 2018, som Inuit Ataqatigiit var med til at vedtage. Vores forestilling om processen derefter var dog, at Inatsisartut nøje skulle drøfte de forskellige finansieringsmuligheder, men dette er endnu ikke sket.

Så vidt vi ved, er udredningerne stadigvæk ikke tilendebragt og ikke mindst stiller vi spørgsmålstegn ved den måde at fremsætte sagerne på under valgkampen. Vi sætter spørgsmålstegn ved Naalakkersuisuts hastværk samt ved den måde sagerne bliver præsenteret for Inatsisartut på.

Den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering for Nuuk, Ilulissat og Qaqortoq (Trin 2) blev offentliggjort på dansk midt under valgkampen. Præcist hvornår den grønlandske version blev fremlagt har vi ingen oplysninger om. Men vi ved at Kalaallit Airports først ekstraordinært fremlagde projektet for koalitionspartierne, hvorefter det blev besluttet at uddele konsekvensvurderingen til hele Inatsisartut, dvs. for ganske få dage siden.

I den konsekvensvurdering der er omdelt til Inatsisartut er der 24 steder streget informationer ud, det vil sige tildækket så det ikke kan læses. Vi vil spørge Naalakkersuisut, hvorfor disse informationer tilbageholdes for Inatsisartut. For det er jo os i den lovgivende forsamling som skal vedtage loven og selvfølgelig skal vi kende alle konsekvenserne og kende det fulde billede.

Vi venter stadigvæk på, at Naalakkersuisut kommer med klare svar om konsekvenserne for de øvrige lufthavne samt svar vedrørende hvad man har af planer for disse, idet Inatsisartut i forbindelse med punkt 167 på EM15 fremsatte klare krav om nøje vurderinger af disse. Dette fremgår også af de almindelige bemærkninger i lovforslaget på side 3 hvor Holdbarheds- og vækstplanen citeres. Vi ønsker at Naalakkersuisut oplyser, hvornår de agter at præsentere disse vurderinger for Inatsisartut?

Forinden fremsættelse af andre spørgsmål, vil vi først præsentere de punkter vi er betænkelige ved i den måde arbejdet er udført på.

I sidste uge inviterede Naalakkersuisoq for Boliger og Infrastruktur vores parti til kaffemøde. Under mødet blev vi orienteret om, at der blandt koalitionspartierne var divergerende meninger, men at koalitionen havde besluttet at fremskynde anden og tredjebehandlingen af dette forslag, således at dette ikke sker under efterårssamlingen, men i løbet af sommeren. Inuit Ataqatigiit vil understrege, at vi anser hastværket samt fremskyndelsen af sagen som noget rod, idet vi stadigvæk ikke har modtaget alle de oplysninger som Inatsisartut gennem den førnævnte betænkning har krævet.

Vi takker for, at Naalakkersuisut i fredags inviterede os til oplæg med Kalaallit Airports A/S, Mittarfeqarfiit, Deloitte samt departementet om sagen. Vi noterede os de spørgsmål som de enkelte medlemmer af Naalakkersuisut fremsatte under præsentationen og er bekymrede ved, at de deltagende medlemmer af Naalakkersuisut præsenterede meget forskellige holdninger til sagen. For vi fik en del oplysninger, blandt andet at Naalakkersuisoq for Finanser havde ønsket at få flere muligheder udredt omkring forskellige banelængder, som sågar blev præsenteret som en mulighed fra KAIR. Vi anser dette som værende uden sammenhæng med Naalakkersuisoq for Infrastrukturs udmelding om fremskyndelsen af tredjebehandlingen af sagen dagen forinden. I forbindelse med KAIR's præsentation blev det oplyst, at man anser det som en mulighed at ændre både prioriteringerne af lufthavnsprojekterne samt tidsplanerne. Vi kræver at naalakkersuisut fremkommer med en klar udmelding om dette, for hvis man ændrer på disse parametre kan det også forandre økonomien i projektet markant.

Vi har fra Inuit Ataqatigiit med interesse taget imod en af de ting der blev fremlagt af Mittarfeqarfiit ved Kalaallit Airports og Mittarfeqarfiits fremlæggelser for Inatsisartut i fredags. Her fremlagde Mittarfeqarfiit en ide om at fusionere Mittarfeqarfiit og Kalaallit Airports, så Mittarfeqarfiit ikke længere er et nettostyret selskab men et A/S. Vi mener fra Inuit Ataqatigiit at muligheden for dette er interessant og ligeledes skal granskes.

Vi glæder os desuden over Air Greenlands deltagelse ved præsentationen i fredags, for Air Greenland svarede på en del spørgsmål i løbet af dagen, selvom luftfartsselskabet ikke var inviteret som en del af panelet.

Eksempelvis oplyste Air Greenland at man kun agter at beflyve Ilulissat som atlantlufthavn i en begrænset periode om året. Ud fra disse oplysninger ønsker vi at få oplyst, om dette vil have indflydelse på billetpriserne, idet dette ikke fremgår klart i den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering.

Inuit Ataqatigiit kræver at Naalakkersuisut fremkommer med en klar melding til Inatsisartut om hvilke målsætninger de har. Hvilken lufthavnsplan er det man vil have? Hvordan agter man at køre sagen i Inatsisartut?

Vi har selvfølgelig også noteret os, at næsten alle kommuner er kommet med reaktioner via pressen. Vi er fulde af forståelse for de spørgsmål der stilles, da indstillingen fra Inatsisartut ellers er helt klar. Da lovforslaget var i offentlig høring i januar og februar var den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering stadigvæk ikke offentliggjort, ligesom vurderingen om de øvrige lufthavnes muligheder heller ikke var, og endnu ikke er, offentliggjort. Derfor er vi nødt til at spørge Naalakkersuisut, hvordan de agter at inddrage kommunerne efter at den samfundsøkonomiske konsekvensvurdering er offentliggjort, eller vil man blot sætte sin lid til, at Inatsisartutudvalget vil inddrage kommunerne? Ligeledes ønsker vi oplyst om Naalakkersuisut i forbindelse med inddragelse af kommunerne vil nøjes med at dette sker gennem Inatsisartut, når vurderingen af konsekvenserne for de resterende lufthavne udkommer?

Grønlands Økonomiske Råd har vurderet Deloitte's samfundsøkonomiske konsekvensvurdering (trin 2) og i et notat offentliggjort i maj måned, det vil sige denne måned, fremkommer de med deres vurdering. Rådet stiller blandt andet spørgsmålstegn ved økonomien i projektet, og vurderer for eksempel, at kapitalbehovet vil øges med 180 til 360 mio. kr. ved en afvigelse på 5-10% i anlægsudgifterne. Hvis dette skulle ske, hvor vil man så hente disse udgifter? Rådet stiller også spørgsmålstegn ved, om ikke de store udgifter ved lufthavnsplanen vil være et brud på budgetloven. Vi kræver, at Naalakkersuisut svarer på de spørgsmål Økonomisk Råd rejser, inklusive dem vi her har skitseret.

Vi kræver at lovforslaget bliver behandlet nøje. Og vi kan i det hele taget umiddelbart se, at det vil blive nødvendigt at fremsætte mange spørgsmål om lovforslagets indhold.

Eksempelvis anser vi det ikke som helt klart, hvorvidt man agter at beskatte lønnen til udefrakommende arbejdskraft, og om denne tænkes gennemført som udelukkende en bruttoskat, som kun tilfalder landskassen. Da dette blev fremsat som en mulighed i forbindelse med finansloven for 2018 sidste efterår noterede Inuit Ataqatigiit kommunernes modstand mod dette, hvorfor vi stillede spørgsmålstegn ved benyttelsen af denne mulighed. For alle de lufthavne der vil blive bygget, ligger i nærheden af byerne, og man vil ikke kan komme uden om, at arbejdskraften også vil opholde sig i de pågældende byer. Vi ønsker at Naalakkersuisut kommer med et klar svar omkring dette, for dette kan ende med social dumping som vil ramme den grønlandske arbejdskraft, som dermed risikerer at blive underbetalt.

I lovforslaget bliver der nævnt, at sundhedsvæsenet vil blive pålagt store opgaver. Hvilke konsekvenser vil der blive for sundhedsvæsenets daglige drift, når sundhedsvæsenet bliver

pålagt yderligere omkostninger for at tage vare på arbejderne på lufthavnsprojekterne samt ikke mindst hvad angår konsekvenser for sundhedsvæsenets personales tidsforbrug for disse?

Det fremgår desuden af bemærkningerne til lovforslaget at, jeg citerer: "Omfanget af og konsekvenserne for den fortsatte anvendelse af Kangerlussuaq og Narsarsuaq afdækkes i 2 arbejdsgrupper bestående af repræsentanter fra Grønlands Selvstyre, Qeqqata Kommunia og Kommune Kujalleq. Det ligger uden for nærværende forslag at anviser en endelig plan for den fremtidige anvendelse og drift af lufthavne i Kangerlussuaq og Narsarsuaq." citat slut. Vi undrer os over, at man anser forholdet for at være uden for nærværende forslag. Vi anser en stillingtagen omkring Kangerlussuaq og Narsarsuaq som at være sammenhængende med resten af lufthavnspakken, idet økonomiske konsekvenser også vedrører disse.

Vi mener heller ikke, at der klart er svaret på, om Kangerlussuaq i fremtiden fortsat skal benyttes militært og i forskningsøjemed. Vi ønsker at få svar på, hvad ældre og nyere aftaler med staten og amerikanerne har af konsekvenser for planerne for Kangerlussuaq. Dette har vi flere gange tidligere stillet spørgsmål om, men har aldrig fået klare svar.

Samtidig ønsker vi svar vedrørende Naalakkersuisuts stillingtagen til Qeqqata Kommunias udtrykte ønske om at privatisere og drive Kangerlussuaq, og om man vil udføre nye samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger såfremt dette skulle realiseres?

Vi kræver også at se Vurderingerne af Virkninger på Miljøet for de lufthavne som denne lov handler om, da vi forventer, at der selvfølgelig er udført VVM rapporter på disse.

Når de lufthavne som vores flyselskab Air Greenland benytter ændres, så vil man også ændre vilkårene for driften af vores luftfartsselskab. Derfor ønsker vi, at naalakkersuisut kommer med et klart svar om, hvorvidt de agter at ændre ved ejerforholdene for Air Greenland eller har planer om dette. Vi er jo klar over, at uenighederne hos ejerne gør, at selskabet ikke kører optimalt. Da ændringer på landingsbaneområdet også vil få konsekvenser for Air Greenland, må vi have vished om naalakkersuisuts visioner om ejerforholdene hos Air Greenland.

--

Inuit Ataqatigiit ønsker at være med til at rette op på trafikforholdene her til lands. Vi vil gentage vores understregning af, at vi fuldt ud tilslutter os udvidelserne på landingsbanerne i Nuuk og Ilulissat samt at der anlægges en lufthavn i Qaqortoq. Vi kræver blot at Inatsisartutbeslutningen om at se på hele landet under et tages som udgangspunkt i planlægningerne af projekterne.

De nævnte projekter vil have store konsekvenser for vort lands økonomi og naalakkerusitut må fremkomme med klare meldinger om hvad de agter at foretage sig. Tvivl skader erhvervsudviklingen og har konsekvenser for effektiviteten på andre sagsområder. Lad os tage spørgsmålet omkring fiskeriloven som eksempel. Hvis Naalakkersuisut vil ændre den kommende fiskerilov, så kan dette også få store konsekvenser for vort lands økonomi, og man forestiller sig jo også, at indtægter fra fiskeriet skal være med til at finansiere lufthavnsbyggerierne. Vi må have oplyst om ændringen af fiskeriloven også vil betyde, at

landskassens indtægter falder. Naalakkersuisut må fremkomme med klare udmeldinger om deres samlede udviklingsinitiativer.

--

Det er nødvendigt at rette op på vores trafikale forhold. Status quo er ikke en mulighed. Så lad os nu være grundige og sikre, at vi finder fælles fodslag om området. Det er nødvendigt, ikke at falde i magtkampenes grøft i spørgsmål af denne kaliber, vi må finde fælles løsninger på så store spørgsmål som disse.

Vi var i Inuit Ataqatigiit virkelig glade for, at man i Anlægsudvalget i 2015 fandt fælles fodslag om betænkningen. Vi går ud fra, at alle indstillinger fra betænkningen handles på og vi er ikke tilfredse med, at kun nogle af indstillingerne i dag er belyst.

I den lov vi i dag førstebehandler, er der mange aspekter som klart hænger sammen med de resterende indstillinger i betænkningen. Derfor anser vi dette arbejde som at det først lige er begyndt og vi vil ikke acceptere et hastværk.

Vi kræver, at der som det er indstillet af Inatsisartut gennemføres grundige belysninger af alle aspekter. Hvis vi fra Inuit Ataqatigiit skal deltage i dette arbejde kræver vi god tid til dette. Vi er som folkevalgte forpligtede til, at sikre at vi tager beslutninger på et oplyst grundlag.

Da sagen er af omfattende karakter, regner Inuit Ataqatigiit med og forventer, at dette forslag bliver behandlet i flere udvalg forinden andenbehandlingen af lovforslaget. Vi indstiller at sagen behandles hos Finansudvalget og derudover indstiller vi at der nedsættes ad hoc-udvalg, hvor samtlige partier i Inatsisartut er repræsenteret, hvor en meget detaljeret gennemgang af hele sagskomplekset kan blive foretaget.

Med disse bemærkninger indstiller vi sagen til nøje behandling i udvalg med en klar forventning om, at de mange spørgsmål besvares og belyses.