

14. april 2026

UPA2026/135

Pele Broberg, Naleraq

Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalakkersuisut pålægges senest til EM2026 at udarbejde projektering inklusive estimerede omkostninger af både etablering af koncessionerede helikopterflyvepladser i samtlige bygder i Grønland samt renovering af allerede eksisterende helikopterflyvepladser.

(Medlem af Inatsisartut Jens NapãtôK', Naleraq)

Anden behandling

Naleraq vil kommentere Anlægsudvalgets betænkning.

Udvalget behandler spørgsmålet om heliports som et spørgsmål om rapportopdatering og senere fremlæggelse, men forholder sig ikke til de konkrete konsekvenser for beredskab, medevac, persontransport og forsyning i bygder og yderdistrikter. Det er netop det, der er kernen i sagen. For Naleraq handler dette ikke om anlægsteknik og rapporter, men om hvorvidt mennesker i hele Grønland reelt har adgang til hjælp, transport og sammenhæng. Derfor ser vi ikke betænkningen som en løsning. Vi ser den som endnu en udsættelse. Det, der er behov for nu, er, at projekteringen begynder, og at der bliver skabt et reelt grundlag for handling, i stedet for at Inatsisartuts vilje igen omsættes til mere ventetid.

Vi kender allerede rapporten fra 2022. Vi ved, hvor problemerne er. Vi ved, hvor der mangler heliports, og vi ved også, hvor de eksisterende anlæg har behov for renovering og opgradering. Derfor mener Naleraq ikke, at udvalgets indstilling løser noget.

Hvis sagen udskydes til 2027 gennem endnu en opdatering, betyder det i praksis, at bygder og mindre bosteder igen må vente i flere år på noget, som vi allerede ved er nødvendigt. Det er ikke ansvarligt. Mennesker i bygderne har ikke brug for flere rapporter. De har brug for forbindelser, beredskab og mulighed for at få hjælp, når det gælder.

Det mest bemærkelsesværdige ved betænkningen er ikke kun, hvad den siger, men også hvad den undlader at sige. Den forholder sig ikke til, hvad manglende eller utilstrækkelige heliports betyder for beredskabet langs kysten. Den forholder sig ikke til, hvad det betyder for medevac, for redningsindsatser, for patienttransport og for de mennesker, der bor i bygder og mindre bosteder. Når udvalget undlader at forholde sig til det, overser det selve alvoren i sagen.

Naleraq har valgt ikke bare at vente. Vi har selv gennemgået heliportene¹ og set på deres muligheder, deres tilstand og de forventelige omkostninger ved at bringe dem op på en moderne standard. I vores gennemgang har vi overordnet opdelt heliportene i to hovedgrupper.

¹ Bilag vedhæftet efter talen

Gruppe 1 er de heliports, hvor de grundlæggende dimensioner i store træk allerede er til stede, og hvor arbejdet derfor især handler om dokumentation, mindre tekniske tilpasninger, opgradering af standard samt re-certificering. For denne gruppe har vi arbejdet med et overslag på omkring 2 millioner kroner pr. plads.

Gruppe 2 er de heliports, som er tæt på, men hvor der må forventes mere egentlige tilpasninger, herunder udvidelser, sikkerhedszonearbejde og større opgraderinger. For denne gruppe har vi arbejdet med et overslag på omkring 5 millioner kroner pr. plads.

Derudover har vi regnet med, at der på steder, hvor der i dag ikke findes godkendte heliports, må etableres nye anlæg. I vores gennemgang har vi arbejdet med Igaliku, Qassiarsuk og Saarloq som sådanne steder, med et samlet lavt overslag på 31 millioner kroner.

Hertil har vi lagt et samlet beløb til projektering, myndighedsarbejde og reserve på 25 millioner kroner. Samlet giver det et lavt screeningsestimater på omkring 173 millioner kroner. Det er ikke et endeligt anlægsoverslag, men det er et realistisk arbejdsskøn, og det viser én vigtig ting: Det her er ikke et uoverskueligt milliardprojekt. Det er et gennemførligt nationalt løft, hvis den politiske vilje er til stede.

Derfor er spørgsmålet ikke længere, om vi ved nok. Spørgsmålet er, om vi vil begynde. Naleraq har i anden sammenhæng krævet, at Danmark løfter sit ansvar langt tydeligere, blandt andet ved at etablere fem SAR²-baser i Grønland. Det krav bliver understøttet af den redegørelse, som Forsvarsministeriet netop har offentliggjort³. Her fremgår det direkte, at redningstjenestens resultater for Grønland kun er delvist tilfredsstillende, at mål og krav for redning og beredskab ikke er opfyldt, og at den gennemsnitlige redningsprocent over de seneste fem år ligger på 93,8 procent, altså under kravet på 94 procent.

Samtidig tilskrives den manglende målopfyldelse i overvejende grad materieludfordringer ved Arktisk Kommando og udfald fra beredskabet. Med andre ord: Staten erkender nu selv, at beredskabet i Grønland ikke lever op til målet.

Men det betyder også, at vi selv må løfte vores del af ansvaret. Hvad hjælper det, hvis Danmark etablerer stærkere SAR-kapacitet, men helikopterne ikke kan lande, fordi vores heliports ikke er opgraderede eller godkendte til formålet. Derfor hænger tingene sammen. Hvis Danmark skal tage større ansvar for SAR, så skal vi tage ansvar for, at vores egne heliports bliver bragt op på standard, så redning, medevac og transport faktisk kan fungere i praksis.

Grønland er en søfartsnation. Vi bor ved vandet, lever ved vandet og bevæger os langs kysten. Derfor vil helikoptere aldrig blive overflødige i Grønland, uanset hvor mange landingsbaner vi bygger. Vi vil fortsat have bygder, øer, fjorde og kystsamfund, hvor helikopteren er den afgørende forbindelse til sundhed, beredskab og transport. Derfor er tiden kommet til at tænke moderne.

² redning og beredskab

³ <https://www.fmn.dk/da/nyheder/2025/redningsradets-arlige-redegorelse-udgivet/>

Vi skal også være ærlige om, at Grønland er et dual use-samfund. Det betyder, at de kapaciteter, vi opbygger, ikke kun skal stå og vente på ulykker. De skal kunne bruges bredt i hverdagen. Helikopterkapacitet i Grønland skal ikke kun løse SAR. Den skal også kunne bruges til medevac, patientflyvninger, persontransport, fragt, post og andre samfundskritiske opgaver langs kysten. Hvis vi vil have et robust og økonomisk forsvarligt system, så skal det være et system, der både kan redde liv og holde samfundet sammen. Det er netop derfor, heliports og moderne helikopterkapacitet ikke er et luksusprojekt. Det er en del af landets grundlæggende infrastruktur.

Når vi taler om valg af helikoptertype, skal vi også vælge det mest robuste grundlag. H225 kan anvendes, men den er fortsat forbundet med særlige begrænsninger, øget overvågning og en tungere vedligeholdelsesbyrde. Naleraq mener ikke, at et samlet nationalt beredskab skal bygges på dispensationer, begrænsninger og midlertidige kompromiser. Hvis vi vil bygge noget, der holder, skal vi vælge en platform, der er robust, gennemprøvet og egnet til moderne SAR-, medevac-, passager- og fragtopgaver. Derfor giver det bedre mening at tænke i S-92 eller tilsvarende robuste løsninger som grundlag for fremtidens struktur.

Vi må også kalde tingene ved deres rette navn. Når vi undlader at investere i basal infrastruktur i bygder og mindre bosteder, så er det ikke neutral politik. Så er det afvikling. Hvis vi lader være med at sikre landingsmuligheder, adgang til hjælp og forbindelser til resten af landet, så vælger vi i praksis, at disse steder langsomt skal svækkes. Det kan Naleraq ikke acceptere. Vi kan ikke blive ved med at ignorere kystens behov. Vi kan ikke blive ved med at tale om udvikling, mens vi i praksis accepterer afvikling.

Derfor mener Naleraq, at Anlægsudvalgets betænkning ikke bør føre til endnu en udskydelse. Projekteringen skal i gang. Prioriteringen skal i gang. De eksisterende heliport skal løftes. Nye skal etableres dér, hvor behovet er klart.

Naleraq vælger udvikling. Naleraq vælger konkret handling. Naleraq vælger et Grønland, der hænger sammen, også langs kysten og i bygderne.

Derfor afviser vi Naalakkersuisuts ændringsforslag og fastholder støtte til det oprindelige forslag.

Tak.