



Landstingsmedlem Kim Kielsen, Siumut

Manglende beflyvning af Ivittuut Kommunitat

~~Kære Kim Kielsen~~

Du har udbedt dig ~~et klart og utvetydigt svar svar~~ på, hvorfor man ikke vil beflyve Ivittuut Kommunitat fra den 1. Januar 2006, og du anfører, at man ikke har foretaget beregninger af udgifter mv. i den forbindelse.

Jeg takker for dit indlæg og vil gerne benytte lejligheden til at præcisere,
at muligheden for at give et helt klart svar på spørgsmålet om beflyvning af Ivittuut.

~~Vi beflyver ikke Ivittuut Kommunitat i 2006, fordi vi ikke har råd.~~

Hvis vi skulle beflyve Ivittuut/Kangilinnguit, ville vi overskride den af landstinget fastsatte ramme til trafiksystemet.

Vi ville gerne have befløjet Ivittuut eller Arsuk, og vi forventede på et tidspunkt også at have råd til det, jf. det brev af 8. august 2005, som du henviser til. Det havde vi bare ikke.

Som bekendt, har landstinget i finansloven prioriteret uddannelse på bekostning af trafik. Det betyder, at ~~der ydes vi alle sammen må finde os i lidt~~ mindre tilskud til billetterne i servicekontraktområderne, til fordel for ~~at sikre vore børn en god start på livet flere bevillinger på uddannelsesområdet.~~ Sådan er det i hele landet, og sådan er det også i Ivittuut.

Grunden til, at vi forventede at kunne betale for beflyvning af Ivittuut, er, at Air Greenland, ~~som du korrekt bemærker,~~ i dag flyver lige forbi Ivittuut på vej fra Paamiut til Narsarsuaq, og at vi derfor forventede at kunne gøre det relativt billigt.

Kangilinnguit ~~blev i 2005 lever i dag~~ betjent to gange om ugen med en S-61 helikopter – en gang i sydgående retning og en gang i nordgående retning, til følgende billetpriser:

Kangilinnguit – Narsaq 2.431 kr.

30.12.200503.01.2006
J.nr. 32.10.04

Postboks 909
3900 Nuuk
Oq/tel +299 34 54 00
Fax +299 34 54 10
iap@gh.gl
www.nanoq.gl/iap

Kangilinnguit – Narsarsuaq	2.001 kr.
Kangilinnguit – Paamiut	1.726 kr.
Kangilinnguit – Qaqortoq	2.666 kr.

KNI Pilersuisoq A/S vil betjene passagererne til/fra Arsuk og Kangilinnguit med en båd fra Qaqortoq. Det forventes, at KNI i første omgang vil besejle disse to steder med Angaju Ittuk, som KNI overtager fra Royal Arctic Bygdeservice, der har en passagerkapacitet på 12 personer. KNI vil i løbet af 2006 udfase brugen af Angaju Ittuk og i stedet indsætte en hurtiggående friskvarebåd af typen Kingfisher 45, som også vil have en passagerkapacitet på 12 personer. Kingfisher 45 er med en marchhastighed på 18 knob betragteligt hurtigere end Angaju Ittuk med 8 knob.

Billetprisen mellem Arsuk/Kangilinnguit- Qaqortoq forventes at være 500-700 kr.

I forbindelse med overvejelserne om betjening af Kangilinnguit/Arsuk, tilbød Air Greenland A/S at løse denne befordringsopgave som et tillæg til Paamiut-kontrakten for 3,3 mio. kr. Til sammenligning er Kangilinnguit/Arsuk kontrakten med KNI Pilersuisoq på 1,1 mio. kr.

Det er vigtigt at understrege, at Air Greenlands tilbud skal ses som et tillæg til Paamiut-kontrakten, som er afpasset i forhold til færdigetableringen af landingsbanen i Paamiut efteråret 2007. Paamiut vil herefter blive betjent med fastvingede fly, hvilket betyder, at der ikke vil være en helikopterrute mellem Paamiut-Narsarsuaq, som Kangilinnguit/Arsuk kan kobles på. Der vil altså under alle omstændigheder ikke være helikopterbetjening efter 2007

Til information var der ifølge Air Greenlands on-off statistik for Kangilinnguit i 2004 210 passagerer, der rejste fra Kangilinnguit, og 288 passagerer, der rejste til Kangilinnguit med helikopter fordelt på følgende destinationer:

Kangilinnguit – Narsaq	3
Kangilinnguit – Narsarsuaq	152
Kangilinnguit – Paamiut	45
Kangilinnguit – Qaqortoq	10
Afrejsende ialt	<u>210</u>
Narsaq – Kangilinnguit	7
Narsarsuaq – Kangilinnguit	149
Paamiut – Kangilinnguit	81
Qaqortoq – Kangilinnguit	51
Tilrejsende ialt	<u>288</u>

Og ifølge Grønlands Statistik boede der i 2004 183 personer i Ivittuut Kommune, heraf var 17 født i Grønland. De 183 personer var fordelt med 11 personer i Ivittuut by og 172 personer i Kangilinnguit, som må formodes at være ansat ved Flådestation Grønnedal / Grønlands Kommando.

Da det samtidigt ~~er Direktoratets opfattelse, formodes~~, at de store udskiftninger af personel ved flådestationen løses ved, at marinens egne fartøjer sejler til/fra Narsarsuaq, er behovet for transport simpelthen for lille til at berettige både sejlads og beflyvning.

Jeg håber at ovenstående kan tjene som et klart og forståeligt svar på dit spørgsmål.

Du har i din begrundelse af spørgsmålet desuden sat spørgsmålstejn ved vores prioritering af Grønnedal, Arsuk og Ivittuut. Derfor har jeg tilladt mig nedenfor at vedhæfte de principper prioriteringen er foregået efter. Gennemgangen kan også findes i den husstandsomdelte brochure om Trafiksystem 2006, som bliver sendt ud i disse dage.

Bærende principper i den nye trafikstruktur

De fleste flypassagerer og størstedelen af luftfragten transporteres i dag uden offentlige tilskud. Transporten udføres på det man kalder kommercielle vilkår. Det vil sige, at operatøren fastsætter billetprisen, og at den pris passageren betaler for billetten dækker omkostningerne ved transporten. De kommercielle trafikområder er typisk kendetegnet ved, at der er mange passagerer, og at der er anlagt landingsbaner til fastvinget beflyvning.

Servicekontrakterne

I nogle områder af landet er det nødvendigt, at Hjemmestyret giver tilskud til passagertransport og fragt, hvis områderne skal forsynes, og folk skal have mulighed for at rejse til rimelige penge. Her dækker den pris, passageren betaler for billetten, ikke den reelle omkostning ved transporten.

Disse områder betjenes via de såkaldte servicekontrakter, der betales gennem tilskud fra Hjemmestyret. I nogle servicekontraktområder har Hjemmestyret de seneste år givet tilskud på helt op til 90% af billetprisen til hver billet, mens passageren selv kun har betalt 10% af den reelle billetpris.

Det er især de områder, der betjenes via servicekontrakter, som vil opleve ændringer, når den nye trafikstruktur bliver indført. Besparelserne på trafikområdet betyder, at der i fremtiden er færre penge til indgåelse af servicekontrakter.

Det er Landsstyrets målsætning at sikre, at befolkningen uanset bosted har mulighed for at rejse, og at der sker en regelmæssig forsyning med varer.

Hjemmestyret yder derfor også i fremtiden tilskud til transport via servicekontrakter, men tilskudspolitikken er ændret med den nye trafikstruktur.

Et opgør med dobbelttilskud

Hidtil har Hjemmestyret givet tilskud til forskellige transportformer til de samme destinationer. Inden for passagertransport har Hjemmestyret givet tilskud til både helikopterbeflyvning og passagersejlads til de samme byer og bygder.

Det betyder, at Hjemmestyret har støttet flere transportformer, der hver især tager passagerer fra hinanden. Det giver en ringere udnyttelse af transportformerne, og dermed også en ringere udnyttelse af det offentlige tilskud til trafikken.

Den nye trafikstrukturs bærende princip er, at Hjemmestyret ikke længere yder flere tilskud til konkurrerende transportformer til de samme destinationer.

Bedre udnyttelse af samfundets ressourcer

I fremtiden støtter Hjemmestyret således én passagertransportform per destination. Det betyder, at passagererne i servicekontraktområderne fremover ikke kan vælge mellem to støttede transportformer.

For passagererne kan dette opfattes som en ulempe, men det giver en langt bedre udnyttelse af trafikken og dermed af vores fælles ressourcer, når der kun gives tilskud til et system. De midler vi sparer ved at afskaffe dobbelttilskud, kan vi bruge på uddannelse.

Det private initiativ

Det er naturligvis muligt for alle at etablere, udvikle og drive passagerbefordring internt i Grønland, hvornår og hvor de vil. Men det skal ske på konkurrencemæssige vilkår og uden offentlige tilskud.

Når det offentlige tilskud til eksempelvis kystsejladser bortfalder, åbner det nye muligheder for at det private initiativ kan blomstre.

~~Jeg synes faktisk, at det m~~Med Trafikstruktur 2006 er ~~det~~ lykkedes at skabe et nyt og mindre tilskudskrævende trafiksystem, som stadig dækker hele landet, og hvor størsteparten af landets borgere, kun oplever begrænsede ulemper. Men det er jo klart, at Trafiksystem 2006 ikke har samme høje serviceniveau, som det gamle system. Det kan ikke lade sig gøre, når man vælger at flytte 38% af bevillingen på trafikområdet til uddannelsesområdet. ~~Det er et faktum, som både direktoratet og landets borgere har måttet indrette sig på.~~

~~Vi må ikke glemme, at den negative diskussion om besparelser på trafikområdet, giver mulighed for en positiv diskussion om nye initiativer på uddannelsesområdet. Det er en diskussion jeg glæder mig meget til, og en diskussion jeg er glad for mit direktorat har været med til at gøre muligt.~~

Ikinngutinnersumik inuulluaqquillunga
Med venlig hilsen

Jørgen Wæver Johansen