



Medlem af Inatsisartut Andreas Uldum, Demokraterne
-/Her

§36-spørgsmål vedrørende beflyvningen af Disko-bugten.

Kære Andreas,

Naalakkersuisut har modtaget dit spørgsmål i henhold til inatsisartuts forretningsordens § 36, stk. 1.

Spørgsmål:

” Hvilke planer har Naalakkersuisut for at forbedre beflyvningen af Disko-bugten således, at byer som Qeqertarsuaq, Qasigianguit og Kangaatsiaq bliver befløjet året rundt?”

Svar:

Mange tak for din henvendelse vedrørende trafikforhold i Disko-bugten.

Gode trafikforhold er et fælles anliggende, som jeg konstant arbejder for. I et land som Grønland med sin store udstrækning og lave passagerantal er det en permanent udfordring at tilfredsstille alles behov fuldt ud.

I din skrivelse anfører du, at den ringe beflyvning i Diskobugten medfører, at mange borgere vælger at sejle i åbne joller eller lignende med de sikkerhedsrisici, som denne transportform indebærer. Derudover ønsker du de økonomiske aspekter belyst vedrørende en helårlig beflyvning af de nævnte byer og en begrundelse for, at nogle byer bliver befløjet året rundt, mens andre ikke gør.

Jeg vil gerne gøre dig opmærksom på, at Landstinget med vedtagelsen af Finansloven for 2003 og 2004 besluttede at igangsætte betydelige besparelser på Landskassens tilskud til trafikområdet, for i stedet at styrke indsatsen på uddannelsesområdet. Beslutningen om at overføre ca. 100 mio. kr. om året fra trafik til uddannelse blev bakket op ved vedtagelsen af de efterfølgende Finanslove.

Landstinget besluttede på denne baggrund at indføre et enstrengt trafiksystem i 2006, hvor Landskassen kun giver tilskud til en transportform pr. destination. Idet man kun giver tilskud til den bedste transportform, sparer man derved dobbelt-

13.10.2009

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

tilskud. Dette har naturligvis medført besparelser rundt omkring i de dele af landet, der forsat får tilskud via servicekontrakter.

I Diskobugten har dette betydet, at man kun giver tilskud til helikopterbeflyvning i islægsperioden, og at man kun giver tilskud til besejling i den isfrie periode. En af grundene til, at man valgte sommerbesejling, var, at befolkningen i flere af de mindre byer skulle have mulighed for at komme rundt i Diskobugten til en overkommelig pris. Denne betjening er væsentlig billigere end helikopterbeflyvningen – både for landskassen og for passagererne.

Jeg har naturligvis forståelse for, at man også i de mindre byer ønsker så meget trafik som muligt. På den anden side skal man være forberedt på, at jo færre passagerer pr. afgang, jo dyrere bliver billetterne. Jeg mener derfor, i lyset af de besparelser Landstinget traf beslutning om, at besejling af Qeqertarsuaq, Qasigiannuit og Kangaatsiaq, som gennemføres af Disko Line tre-fire gange ugentligt, er en rimelig løsning og væsentlig bedre for den almindelige befolkning i Qeqertarsuaq, Qasigiannuit og Kangaatsiaq end en dyr helikopterbeflyvning.

I den forbindelse vil jeg gerne fremhæve, at Disko Lines skibe har en meget høj regularitet og meget få udsættelser til næste dag. Når vejrforholdene er så dårlige, at sejlads ikke er mulig, vil det heller ikke være muligt at foretage beflyvning med helikopter i stedet for. Vi er derfor alle nødt til at acceptere, at de grønlandske vejrforhold kan være årsag til forsinkelser, der medfører en ikke planlagt eller ønsket overnatning. Disko Line lægger på denne baggrund stor vægt på at fortælle passagererne, hvor vigtigt det er at lave en ordentlig rejseplanlægning.

Til orientering skal oplyses, at Nalakkersuisut i Diskobugten årligt bruger 13,4 mio. kr. på vinterbeflyvning og 6,2 mio. kr. på sommerbesejling. I den periode, hvor der er besejling, er det ikke muligt også at give støtte til helikopterbeflyvning, da dette strider mod princippet om enstrenghed.

Endelig vil jeg gerne understrege, at Naalakkersuisut lægger vægt på at udvikle den grønlandske trafiksektor, da sektoren er afgørende betydning for landets udvikling på såvel regionalt, nationalt som internationalt niveau.

Naalakkersuisut har imidlertid også blik for landskassens situation og ønsker, at borgerne får mest mulig trafik for de begrænsede økonomiske midler, der er til rådighed. Det betyder, at subsidieringen af trafikken i Grønland skal holdes indenfor de rammer, der er udstukket, og at trafikken skal ses som en sektor, der er med til at generere vækst og udvikling. Naalakkersuisut ønsker derfor en transportpolitik, der kan tilgodese så mange borgere som muligt uden unødvendigt store udgifter for landskassen.

Med henblik på en langsigtet transportpolitik, som er i balance med Grønlands Selvstyres overordnede mål om en bæredygtig økonomi, og som samtidig fremmer befolkningens mobilitet og indre sammenhængskraft er Nalakkersuisut i gang med at etablere en transportkommission.

Kommissionens arbejde, som forventes afsluttet sommeren 2010, skal danne grundlag for en langsigtet plan for trafiksektoren i Grønland. Det er i den forbindelse vigtigt, at der ikke fokuseres på enkelte elementer, men at trafiksektoren opfattes som en helhed, som alle aktører på området - flyselskaber, lufthavne, rederier m.fl. - er med til at udmønte i praksis. Naalakkersuisut lægger vægt på, at alt forhåndenværende materiale kommer frem, og på at diskussionen baseres på den netop færdigblevne trafikmodel, der er et redskab til beslutningsstøtte med prognoser for trafiktal og samfundsøkonomi i forbindelse med forskellige trafikscenarier. Naalakkersuisut ønsker at investeringer foretages på et sagligt grundlag med respekt for de trafikale og samfundsøkonomiske realiteter.

Naalakkersuisut har derfor ikke konkrete planer om at etablere helårsbeflyvning af byerne Qeqertarsuaq, Qasigiannguit og Kangaatsiaq, men muligheden vil blive belyst gennem den kommende transportkommissions arbejde.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen