



Qaasuitsup Kommunia
Postbox 1023
3952 Ilulissat
Att. Borgmester Jess Svane

Vedr. Transportkommissionen

Kære Jess Svane.

Tak for dit brev, som jeg har modtaget den 17. maj 2011. Heri kommenterer du på en række af de af Transportkommissionens anbefalinger, der vedrører Qaasuitsup Kommunia. Jeg skal indledningsvist gøre opmærksom på, at Transportkommissionen blev nedlagt, da betænkningen blev afleveret til Naalakkersuisut, og det har siden været formanden for kommissionen, Christen Sørensen, der har besvaret henvendelser angående Transportkommissionens analyser. I brevet her, vil jeg kommentere på de mere overordnede politiske problemstillinger, mens jeg har bedt Christen Sørensen om at kommentere de enkelte, specifikke kritikpunkter. Disse er vedlagt dette brev.

Det er vigtigt for mig at understrege, at Transportkommissionen er blevet bedt om at lave en samfundsøkonomisk analyse af infrastrukturen i Grønland. En sådan vil naturligvis være noget endimensionel, og kan som sådan ikke alene udgøre det samlede beslutningsgrundlag, når vi politikere skal træffe beslutninger om landets samlede infrastruktur. Men naturligvis spiller økonomien en stor rolle, og derfor ser jeg Transportkommissionens anbefalinger som et vigtigt redskab i den kommende proces. Ligeledes ser jeg det som en stor force, at vi nu har fået samlet alle de hidtidige analyser, der er foretaget omkring vores infrastruktur, og fået dem alle struktureret, så de nu har samme forudsætninger og beregningsgrundlag, hvorved vi har opnået at kunne sammenligne de enkelte projekter.

Vi er således med Transportkommissionens betænkning kommet et godt stykke videre i processen omkring en fastlæggelse af udviklingen af vores lands infrastruktur. En udvikling, der gerne skal være langsigtet og understøtte de visioner, vi har for landets generelle udvikling, såvel indenfor turisme, som indenfor fiskeri og meget andet.

Qaanaaq Lufthavn

Når Transportkommissionen anbefaler en lukning af Qaanaaq Lufthavn bygger der ale-
ne på de samfundsøkonomiske vurderinger. Det er imidlertid en kendsgerning, at vi –
hvis vi lukker muligheden for fastvinget beflyvning til Qaanaaq – bliver afhængige af
amerikanernes base i Pituffik. Før end vi på nogen måde kan endog blot begynde at
overveje Qaanaaq Lufthavns fremtid, vil det derfor være nødvendigt at sondere terrænet
hos amerikanerne, for ønsker de ikke at samarbejde, vil det ikke på nogen måde være
realistisk at lukke Qaanaaq Lufthavn. Sådanne sonderinger har ikke fundet sted endnu.
Det vil endvidere være afgørende, at vi – med en lukning af lufthavnen – ikke stiller bor-
gerne i Qaanaaq og de omkringliggende bygder værre, end de er stillet i dag.

2. august 2011
Sagsnr. 2011-050381
Dok. Nr. 691687

Postboks 909
3900 Nuuk
Tlf. (+299) 34 50 00
Fax (+299) 34 54 10
E-mail: iaan@nanoq.gl
www.nanoq.gl

Når dette er sagt, vil jeg dog tilføje, at jeg ser det som min opgave at sørge for, at vi for færrest mulige midler får den mest optimale infrastruktur i landet. Det betyder, at vi må vende hver en sten for at se om besparelser er mulige, og viser det sig, at vores nuværende infrastruktur kan løses på en mere hensigtsmæssig måde, vil jeg ikke stå i vejen for ændringer – også selvom beslutninger om disse ikke umiddelbart er populære.

Ilulissat Lufthavn

Når talen falder på en mulig udvidelse af Ilulissat Lufthavn er spørgsmålet uvilkårligt, hvor lang den skal være. Der skal ikke herske nogen som helst tvivl om, at Ilulissat og borgerne i Qaasuitsup Kommunia gør – og har igennem en årrække gjort – en fantastisk indsats, der har medført, at turismen i særligt Diskobugten blomstrer. Ikke desto mindre viser Transportkommissionens analyser, at der ikke er økonomisk basis for en forlængelse til 1799 meter på nuværende tidspunkt. Desværre er infrastrukturanlæg uhyre omkostningstunge, og da vi er et stort land med en meget lille befolkning, kræver finansiering af vores infrastruktur store input udefra.

Som vi alle har bemærket, er Air Greenland A/S igangsat en proces med hensyn til erstatning af de gamle Dash 7 med nyere Dash 8. Det er uundgåeligt, at denne proces skal fortsætte, indtil alle Dash 7 er erstattet. Forskellen mellem disse 2 fly er at Dash 8 kræver længere baner, dvs. baner på 1050 m, for at kunne operere optimalt. Det er derfor brug for fornyelse af relevante korte baner på 799 m. I første omgang er det Naalakkersuisuts plan at udvide henholdsvis Ilulissat fra 850 m og Nuuk Lufthavn fra 950 til 1200 m bane, således også andre flytyper end Dash 8 kan operere mere optimalt.

Havneforhold

Som bekendt arbejdede Transportkommisjonen under et stort tidspres, hvilket ikke gav rum for, at kommissionen selv kunne få udført anlægsoverslag i de tilfælde, hvor sådanne ikke var tilgængelige. Dette var tilfældet med Ilulissat havn. På den baggrund anbefalede Transportkommissionen, at der snarest nedsættes en arbejdsgruppe omkring Ilulissat Havn bestående af repræsentanter fra Selvstyret, Qaasuitsup Kommunia samt eventuelle erhvervsinteresser i kommunen. Jeg vil gerne sige, at jeg prioriterer denne anbefaling, og vil derfor gerne foreslå, at en sådan arbejdsgruppe nedsættes i efteråret 2011. Konkret vil jeg foreslå, at formanden for Transportkommissionen, Christen Sørensen, bliver formand for arbejdsgruppen, så vi på denne måde sikrer en kongruens med Transportkommissionens øvrige anbefalinger. Jeg vil mene, at en analyse af Ilulissat havn vil kaste lys over de problemstillinger, der er såvel med hensyn til fiskeriet som med turismen.

Jeg håber, at ovenstående samt efterfølgende bidrag fra Christen Sørensen på tilfredsstillende vis besvarer dit brev af 17. maj 2011.

Med venlig hilsen

Jens B. Frederiksen