



15. august 2019

EM2019/99

Hermed fremsættes følgende beslutningsforslag i henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut.

Forslag til Inatsisartutbeslutning om at pålægge Naalakkersuisut inden EM2020 at udarbejde en redegørelse, der skal belyse fordele og ulemper ved anvendelse af udbudsloven til tilvejebringelse af aftalegrundlag om trafikopgaverne under servicekontrakter for passagerbefordring, frem for indgåelse af aftaler efter forhandling, eller en evt. sammenblanding af de to fremgangsmåder. Redegørelsen bør indeholde anbefalinger i forhold til de fremtidige servicekontrakter.

(Medlem af Inatsisartut Tillie Martinussen, Samarbejdspartiet)

Begrundelse:

I et land hvor vi har få uddannede menneskelige ressourcer, samt meget store offentlige arbejdspladser, bør vi sikre os, at områder der hører under det offentlige, samlet under ét, får anvendt ressourcer og forvaltninger stramt og effektivt.

Servicekontrakter for passagerbefordring, er områder hvor vi i Inatsisartut samt Naalakkersuisut typisk mener, at vi skal have fuld kontrol med alle aspekter af disse, hvorfor vi mener at dette bedst gøres ved, at sikre at alle områder, og alle ben af ruter opereres af helt eller delvist offentligt ejede selskaber.

Det mener Samarbejdspartiet er en forældet tankegang, og vil gerne have en grundig analyse af, hvilke områder, ruter eller services vi med fordel kan omlægge til private.

Vi har senest set i Disko-bugten samt i Sydgrønland, at de private erhvervsdrivende typisk har kunnet få passagerer frem til deres forbindelser, hvor servicekontrakt-vinderne har måttet opgive.

Således er der vel en grobund for, at retænke systemerne for passager-befordringer fra starten af.

Det kan potentielt set vise sig være en gevinst for samfundet, passagerne, og for de private erhvervsdrivende, at gentænke systemet således at det offentlige kan tilkøbe sig ydelser hos private, når den struktur vi anvender nu ikke nødvendigvis er den bedste.

Det bør bero på en grundig analyse, om det kan lade sig gøre, at omlægge måden vi køber servicekontrakter på nu, og om det kan blive en økonomisk fordel at have flere forskellige aktører på dele,- eller hele rutenettet.

I et land hvor vort rutenet for passagerbefordringer er så omfattende, og komplekst, samt med store afstande, og mange passagerer, bør vi hele tiden være på vagt overfor, om vi kan optimere de ydelser vi tilbyder, og om vi kan omlægge eller udlicitere til private med tiden.

Der er i disse år fokus på turismen, og det betyder et stigende pres på turisme-sektoren, samt en øgning af behov for kvalitetsydelser. Ligeså er det vigtigt at turisme kan fordeles på så store dele af landet som muligt.

Det stiller nye krav til passagerbefordringer i landet, og når det offentlige alligevel betaler så meget for at have et solidarisk, sammenhængende rutenet i landet, synes det nærliggende at søge nye alternativer indenfor den private sektor.

EM2019/99

J. nr. XX.XX.XX /18EM-LABU-XXXXX

Særligt når denne rummer mange erhvervsdrivende med både, der med fordel kunne have ekstra indtægter af, at hjælpe rutenettet for passager-befordringer i landet.
Men det bør bero på en grundig analyse, derfor nærværende forslag.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige:

En sådan redegørelse forventes ikke at overstige 2 årsværk, som svarer til en A/C fuldmægtig stilling hver.
Altså kr. 500.000 gange 2.

Økonomiske og administrative konsekvenser for det private:

Ingen.

Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne:

Ingen.