

# INUIT ATAQATIGIIT

## Inatsisartuni



20. juni 2019

EM2019/044

I henhold til § 33 i Forretningsordenen for Inatsisartut, fremsætter jeg følgende beslutningsforslag til Inatsisartut:

### **Forslag til Inatsisartutbeslutning om, at Naalackersuisut pålægges at anlægge en kanal ved Itilliarsuk.**

(Medlem af Inatsisartut Stine Egede, Inuit Ataqatigiit)

#### **Begrundelse:**

Der har nu i mange år været drøftet, at der bør anlægges en kanal i Itilliarsuk. I gamle dage gik folk over land med deres fartøj, og de gjorde det for at gøre rejsen mod både syd og nord kortere og for at undgå at sejle i storisen. Og nogle aftalte at skulle mødes der, de stod af med deres ting og gik over land for at stige ombord hos dem, der hentede dem.

Selvom fartøjer er hurtigere og det er nemmere at sejle i dag, oplever vi desværre ulykkestilfælde og uheld. F.eks. oplever vi tit, at der er nogen, som mister deres båd, når der er storis. Heldigvis bliver passagerne reddet i de fleste tilfælde, og der er eksempelvis helikopter-redninger, som koster mange midler. For redningsbåde kan nemlig ikke sejle, når der er storis, og dermed er det nødvendigt at redde liv ved brug af redningshelikopter.

Med en kanal i Itilliarsuk, er der ikke mere sejlads i høj sø, og ruten fra Qaqortoq til Alluitsup Paa/Nanortalik bliver 15 km kortere. Forbrug af brændstof bliver mindre for enkelte personer.

Ligeledes hvis der åbnes miner, vil medarbejdere kunne sejle sikkert på arbejde i store dele af året.

Ruten vil blive kortere for mindre passagerbåde, og det ville være mere trygt mht. sikkerheden. Passagerer vil kunne føle sig trygge og ikke ængstelige, når de bliver transporteret om vinteren. Beboere syd for Qaqortoq, der i årevis blev nedprioriteret, når de skulle rejse hjem, vil hurtigt kunne tage hjem, selv når helikopteren ikke kan flyve.

Når der bliver bygget en landingsbane i Qaqortoq vil turistoperatører kunne arbejde meget mere smidigt, for vi ved, at som udgangspunkt er der næsten ingen begrænsninger når det kommer til turistsejls i Sydgrønland.

Når stori ikke rører sig længe, bliver transport af varer enormt begrænset, og sommetider kan der ikke blive bragt varer til butikker i længere tid. Dette vil blive løst i stor omfang.

Med hensyn til landbrug, vil der skabes flere muligheder inden for husdyrdriften og udviklingen af kødproduktionen og det gøres attraktivt ved forkortelse af sejlruten, da transporten af lam om efteråret vil blive mere sikker. Hvis ruten bliver kortere vil det åbne mange muligheder for dem, der gerne vil udvikle dyrkning af grøntsager.

Vi vil ikke glemme at nævne, at for de enkelte vil det mindske brændstofforbruget for alle der sejler, og ikke mindst for erhvervsfolk.

Man skal heller ikke glemme at nævne, at når helikopteren ikke har mulighed for at flyve ved nødsituation, især om natten når det er mørkt, vil sundhedspersonalet, brandfolk eller politiet kunne nå frem hurtigere. Jeg tror endda på, at dette kan redde liv.

Som følge af global opvarmning er fjordene i de seneste mange år stoppet med at blive helt tilfrosne, så mener jeg at det er nemt at forestille sig, at ruten vil være gavnlig hele året rundt fremover.

Med hensyn til samtlige begrundelser tror jeg på, at bevillingen er en god og større investering i Sydgrønland og ikke mindst Kommune Kujalleq i fremtiden.

Jeg håber at forslaget vil blive mødt med forståelse og jeg ønsker jer god debat.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige:**

Der er lavet to forskellige beregninger på projektet.

Et overslag fra 1990'erne lyder på en gennemførelse på omkring 7 mio. Ved en fremskrivning vil dette udgangspunkt give estimerede omkostninger på 11. mio. kroner i dag. Forudsætningerne for dette estimat er ikke kendte på det nuværende tidspunkt.

I *"Redegørelse om behovet for kanaler til brug for søfarten i Grønland"* fra 2019 anslås udgifterne til projekteringen at ligge mellem 5.925- 6.050 t.kr. I dette indgår de indledende forundersøgelser, forundersøgelser, miljø- og

naturkonsekvensvurdering og projektering. Derudover opstiller redegørelsen to estimater i forhold til anlægsudgifterne på henholdsvis 50 og 250 mio. kroner. Forskellen i de to estimater er knyttet til hvilken bredde der ønskes på kanalen, samt internationale standarder om sammenhængen mellem længde/bredde og fartøjets størrelse. Det førstnævnte estimat vil under disse forudsætninger kunne bruges til anlæggelse af en kanal, der kan benyttes af en Nordstar 30, det sidstnævnte estimat af et fartøj svarende til Minik Arctica.

Analysen er baseret på de beskrevne forudsætninger for standardtværsnit og et skøn på gennemsnitskvote af terræn. I forbindelse med estimatet er der taget forbehold om, at estimatet er behæftet med stor grad af usikkerhed med baggrund i at det beskrevne kortgrundlag for analysen i dette området er med 100 m højdekurver.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser for det private erhvervsliv:**

Hvis forudsætningerne for erhvervsudvikling er tilstede i Sydgrønland, vil anlæggelsen af en kanal ved Itilliarsuk alt andet lige betyde øget trafik, større omsætning samt lavere brændstofudgifter til erhvervslivet.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser for borgerne:**

Anlæggelsen af en kanal ved Itilliarsuk vil øge sikkerheden ved sejlads i Sydgrønland. Det vil ligeledes medføre reducerede brændstofsudgifter.