

**Transportkommissionens betænkning**

(Medlem af Naalakkersuisut for Boliger, Infrastruktur og Trafik)

**Forelæggelsesnotat**

På vegne af Naalakkersuisut skal jeg hermed fremlægge Transportkommissionens betænkning til debat i Inatsisartut.

Grønlands langsigtede mål om en selv bærende økonomi kræver, at vi bruger vores begrænsede ressource effektivt. Investeringer i havne og lufthavne er omkostningskrævende. Samfundet yder store tilskud til transport i områder, der ikke fungerer på kommerciel basis. Naalakkersuisut ønsker at befolkningen får adgang til billig, effektiv og samfundsøkonomisk ansvarlig transport. Naalakkersuisut besluttede derfor i oktober 2009 at nedsætte en Transportkommission med henblik på at tilvejebringe et redskab for os politikere, når vi skal træffe beslutninger på dette vitale område.

Den 1. april 2011 offentliggjorde Transportkommissionen sin betænkning, der indeholder en samfundsøkonomisk analyse af den samlede infrastruktur i Grønland. Forud for offentliggørelsen var der gået ca. 1 ½ års intensivt arbejde med at få indsamlet, vurderet og viderebearbejdet tidligere udførte analyser af projekter på infrastrukturområdet. Det har været et kæmpe arbejde og jeg skal på Naalakkersuisuts vegne takke Transportkommissionen for det store arbejde, der blev ledet under kyndig hånd af Professor, Christen Sørensen.

Som bekendt vil det altid være muligt at opstille forudsætninger, der gør et enkelt projekt rentabelt. Med Transportkommissionens analyser og anbefalinger, har vi nu som politikere fået et meget brugbart værktøj, der sætter os i stand til at sammenligne den langsigtede rentabilitet af de enkelte infrastrukturprojekter rundt om i landet. Det er imidlertid vigtigt at understrege, at det ikke alene er den økonomiske rentabilitet, der skal være afgørende for, om et givent projekt igangsættes eller ej – omend det er et meget vigtigt parameter.

Det er derfor vigtigt for mig i denne sammenhæng at understrege, at vi med Transportkommissionens betænkning *ikke* har fået samlet en køreplan for investeringer de næste 20 år. Vi har derimod fået en række anbefalinger, der alene er baseret på samfundsøkonomiske overvejelser. Arbejdet med den endelige prioritering er nu overladt til os politikere, og et sådan arbejde skal foregå med øje for hele landets samlede investeringer. Derfor vil Naalakkersuisut fremlægge en anlægs og investeringsstrategi på forårssamlingen 2012.

Transportkommissionen har i forbindelse med sin gennemgribende analyse anbefalet, at der på visse områder foretages yderligere analyser, førend en endelig konklusion kan nås. Disse anbefalinger har jeg i videst muligt omfang allerede forsøgt at imødekomme. Således er der igangsat en arbejdsgruppe, hvis formål er at foretage en tilbunds gående analyse af behovet for udvidelse af Sisimiut havn. Analysen bliver foretaget i overensstemmelse med Transportkommissionens analyser, så det vil være muligt at sammenligne dette projekt med de øvrige, der er analyseret af kommissionen. På lignende vis vil en udvidelse af havnen i

Ilulissat blive analyseret, ligesom der bliver igangsat tilbunds gående analyser af turbulensforholdene ved den eksisterende lufthavn i Nuuk med henblik på senere at kunne træffe en endelig beslutning om placeringen af vores nationale indfaldsport.

Transportkommissionens betænkning indeholder 3 hovedelementer: Atlantlufthavnens placering i enten Nuuk eller Kangerlussuaq, en udvidelse af havnen i Nuuk samt en flytning af lufthavnen i Sydgrønland fra Narsarsuaq til Qaqortoq. Som tidligere nævnt kræves der yderligere analyser, førend der kan træffes beslutning om lufthavnen i Nuuks fremtid. Men de to øvrige projekter viser store samfundsøkonomiske fordele, ligesom en stor del af landets befolkning vil kunne drage nytte af investeringerne. På den baggrund ser Naalakkersuisut umiddelbart positivt på disse to anbefalinger, der dog også skal indgå i en samlet prioritering.

Med hensyn til havneudvidelsesplanerne i Nuuk har Inatsisartut tidligere besluttet, at man skal gøre op med tingenes tilstand, nemlig at det alene er Selvstyret, der er ejeren af havnene. Indtil videre er ejerkredsen til den nye containerhavn i Nuuk således sammensat af Selvstyret, Sermersooq Kommune, Royal Arctic Line A/S og Aalborg Havn A/S.

Det er Naalakkersuisuts hensigt, at man skal følge samme metodik i forbindelse med virkeliggørelse af andre infrastrukturprojekter. Derfor er Naalakkersuisut i færd med at forberede en strukturændring i Mittarfeqarfiit, der kan bane vejen for at andre end Selvstyret kan investere i de enkelte lufthavne.

Som vi alle har bemærket, har Air Greenland A/S igangsat en proces med hensyn til erstatning af de gamle Dash 7 med nyere Dash 8. 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 forlængelse af relevante korte baner på 799 m.

Naalakkersuisut ønsker ikke at igangsætte projekter, der af Transportkommissionen er vurderet til ikke at være rentable.

Naalakkersuisut anbefaler dog klart, at de samfundsøkonomisk rentable projekter føres ud i livet. Her er det vigtigt for vores økonomi, at prioriteringen sker under hensyntagen til graden af rentabiliteten og hvor mange brugere, der får glæde af det enkelte projekt.

Når dette er sagt, er det endvidere meget vigtigt, at vi holder os for øje, at der skal være økonomi til at gennemføre projekterne. Selvom et projekt er vurderet til at være samfundsøkonomisk rentabel, vil det fortsat være nødvendigt at skaffe den nødvendige kapital. Ligeledes skal vi passe på ikke at overanstrengte vort lands økonomi og overophede byggesektoren. Dette vil givetvis indebære, at det vil være påkrævet, at vi foretager en prioritering af projekterne, så de gennemføres i et tempo, der er økonomisk og beskæftigelsesmæssigt forsvarligt. Denne prioritering vil finde sted i kommende anlægs- og investeringsstrategi.

Vi står nu overfor en stor opgave med at få etableret køreplanen for udviklingen af vores lands fremtidige infrastruktur. Det er en opgave, der rækker mange år ud i fremtiden, og det er vigtigt for landets fremtidige udvikling, at vi får lagt en realistisk linje i udviklingen af infrastrukturen.

Jeg ser i dag frem til en konstruktiv og opbyggende debat med udgangspunkt i Transportkommissionens anbefalinger. En debat, hvor vi forhåbentlig alle har samme mål for øje, nemlig at få skabt den mest hensigtsmæssige infrastruktur for vores land. Med disse ord overlader jeg debatten til Inatsisartut.