

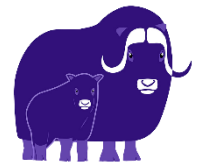


Nuuk den 08. februar - 2019

I medfør af § 37 stk. 1 i Forretningsorden for Inatsisartut fremsætter jeg følgende spørgsmål til Naalakkersuisut:

Spørgsmål til Naalakkersuisut:

- 1. Er det Naalakkersuisuts opfattelse, at placeringen af lufthavnen i Nuuk ikke er optimal, som fremlagt på Punkt nr. 21 på Efterårssamlingen 2018?**
- 2. Hvilke alternativer ser Naalakkersuisut for placeringen af Nuuk Lufthavn? Iflg. Naalakkersuisuts egne rapporter er Nuuk Lufthavn den eneste lufthavn, der kan generere overskud fra dag 1 den står færdig. Den er derfor vital for, at lufthavnsplanen lykkes. Er der lavet grundige analyser over, hvilke alternativer der kan være til nuværende placering? – I så fald, hvilke kan Naalakkersuisut henvise til?**
- 3. Har Naalakkersuisut nogen indikationer om, om NATO, USA eller andre allierede evt. ville være med til at samfinansiere en udvidet lufthavn på 3.000 m i den såkaldte "Sydløsning"? For at bevare et strategisk landingsbane-system evt.?**
- 4. Det er konstateret, at bevogtningen af Grønlands luftrum bør udvides udenrigspolitisk inden for Riget. Måske Forsvars-allierede har nogle tanker omkring finansieringer af lufthavne som endnu ikke er undersøgt?
Har Naalakkersuisut selv en dialog med, - eller er Naalakkersuisut vidende om, - dialog med f.eks. USA, NATO, eller andre der kunne have en strategisk interesse i lufthavne i Grønland?
I så fald hvor finder offentligheden så indsigt i en sådan?**
- 5. Har Naalakkersuisut har tænkt sig, at udtænke en ny løsning for Nuuk lufthavn, pba. de problematiske analyser og konklusioner vi har set i pressen, og på KAIR's hjemmeside, f.eks. at landingsbanen bliver ekstremt kort, og kører på 6 dispensationer, og dermed hurtigt forældes hvis den vokser som Naalakkersuisut forudsætter den skal, for at den er rentabel?**
- 6. Hvis ikke, hvorledes har Naalakkersuisut og Danmark så tænkt sig, at opretholde deres aftaler med NATO, Danmark og USA omkring beflyvning af Grønland med Forsvarets og NATO's hhv. USA's overvågning hhv. missilskjolde, overflyvning af Grønlands luftrum m.fl.?
- Hvilke lufthavne skal så dække ovenstående behov ind?
- Forelægger der bilaterale aftaler med nogen lande omkring lufthavne, luftrum eller sikkerhed der berører luftrummet, eller indenfor Riget som offentligheden ikke får indsigt i? I bekræftende fald, hvorfor?**
- 7. Hvilke forpligtigelser mener Naalakkersuisut Grønland og Danmark har, udenrigspolitisk, der influerer på lufthavnenes placeringer i den netop vedtagne lufthavnsplan, og evt. andre lufthavne i Grønlands fortsatte overlevelse – her tænkes særligt på Kangerlussuaq og Narsarsuaq.**



SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET

8. Hvilke alternativer har Naalakkersuisut i sin tid opstillet til, at finansiere hele pakken selv via Landkassen? Altså hvilke alternativer har der været i spil omkring finansieringen af nye lufthavne? - Hvorfor har man valgt at tage hele risikoen selv? Og hvorfor lige netop disse 3 lufthavne?

(Medlem af Inatsisartut, Tillie Martinussen, Samarbejdspartiet)

Begrundelse:

Det er klart, at Samarbejdspartiet af mange omgange har luftet sine bekymringer omkring netop den fremtidige placering af lufthavnen i Nuuk, som Naalakkersuisut er bekendt med, igennem en del ordførerindlæg i Salen.

Ligeledes har vi i brede termer luftet bekymringen omkring investeringen, versus sagerne om lufthavnen under punktet om Lufthavnspakken.

Vi har hele tiden ment, at Inatsisartut tager en beslutning pba. alt for lidt indsigt i den samlede lufthavnspakke der blev vedtaget, og har stillet spørgsmålstejn ved, om Naalakkersuisut og Landskassen skulle tage hele investeringen – samt risikoen – selv.

Vi har ligeledes spurgt til rentabiliteten i alle de 3 vedtagne lufthavne, og hvorfor de lige netop er udvalgt, da vi mener at summerne der skal investeres alle 3 steder skal give voldsomt afkast og fremgang – ikke kun i en kortere periode ved anlægsfasen, men i al fremtid – for at kunne forsvare at lave de enorme investeringer, der ellers kunne bruges på skoler, børn og unge, hjemløse, ældre, sundhedsvæsen m.fl.

- Eller om det var muligt at finde en bedre løsning både finansieringsmæssigt, placeringsmæssigt etc., i samarbejde med andre lande eller andre rådgivende instanser.

Samt hvorfor lige netop disse 3 lufthavne er vedtaget.

Ønsket har hele tiden været en bred inddragelse, en saglig diskussion om både detaljerne, og hele pakken, samt høring af befolkningen.

Samtidig har vi konstateret af flere omgange, at vi ikke var tilfredse med fremlagte pakke, og besvarelse af spørgsmål i udvalgt mm.

Men fordi udvalgsmøder er lukkede – har vi ikke kunne referere i detaljer hvad vi var utilfredse med, og skabe tilstrækkelig debat omkring dette – hverken i Salen eller offentligheden.

Vi ønsker, at en så massiv investering var genstand for mere omhyggelig omhu, og langt bredere inddragelse af befolkningen samt Inatsisartut.

Derfor søger vi endnu en gang, at få svar på spørgsmål, og maner til, at Naalakkersuisut inddrager befolkningen i den grad der er behov for.

Internationale forpligtelser kan måske spille en rolle for medfinansiering af ny infrastruktur, hvis man kan enes om gode betingelser for alle parter, og der er tilstrækkeligt med lødige argumenter for rentabilitet – eller strategiske fordele for alle implicerede.

Der har været megen tavshed omkring, om det kan lade sig gøre at fremmedfinansiere hele eller dele af en anden eller mere rentabel lufthavnspakke – eller enkelte lufthavne. Vi ved ikke om det er undersøgt.

Det synes hasarderet, ikke at sikre en meget stram økonomisk fremtidssikring af meget store anlæg – kontra en meget mindre omkostningstung udbedring af eksisterende anlæg - indtil en eventuel pakke er sikret så rentabel som mulig, med dertil hørende passagergrundlag m.v.



SULEQATIGIISITSISUT
SAMARBEJDSPARTIET

Ligeledes er det fortsat uklart, om man har bekostet flere analyser end de hvor man har søgt at finansiere netop de 3 vedtagne lufthavne, af politiske årsager.

Det er derfor vanskeligt at sammenholde eventuelt mere pragmatiske løsninger, og ønsket generelt om, at bygge lufthavne i flere etaper, og høste erfaringer undervejs, eller om mere rentable løsninger ville kunne findes ved alternativer.

Spørgsmålene bedes besvaret indenfor 10 dage.

Tillie Martinussen

Samarbejdspartiet - Suleqatigiissitsitut