

GRØNLAND

kan ikke selv finde ud af det.

Af Preben Jack Petersen
preben@travelpeople.dk

Når man står med kun 55.000 indbyggere fordelt på en mere end 12.000 kilometer lang kyststrækning på verdens største ø og med et ufarbart terræn, kan infrastruktur-opgaven synes om ikke umulig, så i hvert fald svær. Og umiddelbart synes det at være situationen på Grønland.

Hovedstaden Nuuk og de to næststørste byer, Sisimiut henholdsvis Ilulissat, skriger på udvidelse af sine lufthavne, og Qaortoq i det sydlige Grønland, hvor man i dag kun har en heliport, ser frem til en lufthavn for vingefaste fly.

Et nystiftet selskab med navnet Kalaallit Airports A/S har fået til opgave at analysere mulighederne for at realisere de skitserede lufthavns-drømme, og man er kommet frem til en samlet anlægspris på DKK 4,5 mia. og en byggetid på mellem to og fem år.

Men hvorfor gøre opgaven mere kompliceret og dermed sværere at løse end nødvendigt?

At det infrastrukturmæssigt vil være en fordel med udbygning af lufthavnen i Nuuk, både set med lokale og med internationale øjne, er uomtvisteligt. Og hvad så med forbindelserne fra Nuuk til alle andre grønlandske lufthavne og heliports? Svaret er såre enkelt:

Det er jo blot at etablere det trafiknet i Nuuk, der i dag findes mellem Kangerlussuaq og lufthavnene ude i landet.

Nuuk skal kort og godt overtage den status, som Kangerlussuaq i dag har – at være Grønlands hovedlufthavn.



Dermed sparer man også både penge og tid for de mange rejzende, der i dag må tage turen fra Nuuk til Kangerlussuaq for at komme videre ud i verden.

Såfremt Air Greenland desuden reducerer billetpriserne, som det er gjort i mange andre lande, eksempelvis Danmark, vil man sandsynligvis få 10 gange (!!!) så mange pax på indenrigs, ligesom antallet af udenlandske turister vil øge ganske betydeligt.

I dag er det så lidt som 3 pct. af den grønlandske befolkning, der har råd til at rejse rundt i deres eget land for at besøge familie og venner. At så meget som 97 pct. ikke har mulighed for at se og være sammen med sine nære, er i sig selv et enormt socialt problem. Og konstateres kan, at de ansvarlige politikere i hvert fald ikke har gjort nok for at løse det.

Det bliver herefter spændende at se, om Jacob Nitter har kræfter – og magt – til sammen med sin bestyrelse at bryde gennem den politiske mur. Lykkes han hermed, vil det ikke blot være til glæde for Air Greenland, men for hele den grønlandske befolkning. Janne Carlzon gjorde det med 100 kroners-billetten hos Linjeflyg i årene lige før, han i 1981 kom til SAS.

Air Greenland bør have bolden både i sagen om lufthavns-udvidelsen og om den fremtidige prissætning på billetter. I hvert fald må det siges at være på tide, at der bliver lyttet til, hvad luftfartsfolk mener om tingene – specielt når politikerne ikke synes at have en pind forstand på de sager.