



**En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk
vurdering af en udbygning af den trafikale
infrastruktur i Sydgrønland**

September 2001

Buch & Partners ApS

Indhold

1.	<u>Resume</u>	4
2.	<u>Indledning</u>	5
2.1	<u>Baggrund for analysen</u>	5
2.2	<u>Analysens formål</u>	5
2.3	<u>Analysens indhold</u>	5
2.4	<u>Datagrundlag</u>	6
3.	<u>Sociale og erhvervsmæssige problemstillinger i Sydgrønland</u>	7
3.1	<u>Generelle betragtninger</u>	7
3.2	<u>Befolkning og befolkningsudvikling</u>	9
3.3	<u>Beskæftigelses- og arbejdsmarkedsforhold</u>	10
3.4	<u>Erhvervsgrundlaget i Sydgrønland</u>	13
3.5	<u>Uddannelsessektoren</u>	22
4.	<u>Modeller for flytrafikstrukturen i Sydgrønland</u>	24
4.1	<u>Mulige flytrafikmodeller</u>	24
4.2	<u>Kommuneforeningens foretrukne model</u>	27
4.3	<u>Den minimalistiske trafik model</u>	28
4.4	<u>Sammenligning af de økonomiske konsekvenser af udvalgte modeller</u>	29
4.5	<u>Økonomiske konsekvenser for Hjemmestyret og GLV</u>	30
4.6	<u>Økonomiske konsekvenser for brugerne</u>	30
5.	<u>Sammenfatning vedrørende de samfundsmæssige konsekvenser af en ændret trafikstruktur</u>	31

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Anvendte forkortelser:

Der er i rapporten og i analyse arbejdet anvendt følgende definitioner og forkortelser:

Flytyper	
DHC 7	DASH 7
DHC 6	DASH 6 (Twin Otter)
D-228	Dornier 228
S-61	Sikorsky 61
Super Puma	Super Puma 332 L
Bell	Bell 212 og 222
Lufthavne	
GOH	Nuuk
JFR	Paamiut
JGR	Kangilinnguit
JJU	Qaqortoq
JNN	Nanortalik
JNS	Narsaq
LLU	Alluitsup Paa
UAK	Narsarsuaq
Banetyper	
Minimalistisk bane	780 meter grusbane til visuel anflyvning. Som navigations-hjælpemiddel anvendes radiofyr
Andre forkortelser	
GLV	Grønlands Lufthavnsvæsen
GLA	Grønlandsfly
MDKK	Millioner danske kroner

1. Resume

En forbedret trafikal infrastruktur vil ikke i sig selv betyde en øget erhvervsaktivitet og beskæftigelse i Sydgrønland. En god trafikal infrastruktur er blot én blandt mange betingelser, der skal opfyldes for at skabe økonomisk og social udvikling i det sydgrønlandske samfund. Men en forbedret trafikal infrastruktur kan være med til at åbne for nye eller ikke fuldt ud udnyttede erhvervsmuligheder og/eller optimere eksisterende muligheder.

Det vurderes i rapporten:

- At en ændret fly infrastruktur ikke vil få afgørende indflydelse på fiskeriets fremtid i Sydgrønland, men forbedrede flyforbindelser og lavere billetpriser vil naturligvis være en fordel for den administrative del af erhvervet.
- At en forbedret trafikal infrastruktur ikke er afgørende for, om der iværksættes yderligere landbrugsproduktion i Narsaq Kommune eller i regionen i øvrigt, men bedre fragtkapacitet vil have en fremmede indflydelse på distributionen af evt. ferskvarer såsom æg og mælk til det øvrige Grønland .
- At en lufthavn i Nanortalik vil få væsentlig indflydelse på om guldmine projektet realiseres og ikke mindst på hvorvidt Nanortalik by vil få del i de afledte virkninger fra projektet.
- At et forbedret flysystem med fastvingede fly til Qaqortoq og Nanortalik vil få væsentlig betydning for en forøgelse af turismen i området. Men en forudsætning for denne udvikling er desuden, at ruten til Island genåbnes, samt at der sker markante forbedringer i indkvarteringssektoren og i modtagerapparatet i øvrigt.
- At en forbedret trafikal infrastruktur til Qaqortoq vil forbedre kommunens muligheder for at fastholde og videreudvikle sig som Sydgrønlands erhvervs-uddannelses- og kulturcentrum. Muligheder som alt andet lige kan resultere i øget erhvervsaktivitet, beskæftigelse og serviceudbud.
- At en forbedret trafikal infrastruktur vil være af betydning for bevarelse af uddannelsessystemet for unge i Sydgrønland.
- At den såkaldte minimalistiske lufthavnsløsning vil være den trafik-økonomiske mest hensigtsmæssige. Denne løsning omfatter 780 meter grusbaner i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut til beflyvning med max. 19 personers fly samt bevarelse af Narsarsuaq som regionens Atlant- og regionallufthavn.

2. Indledning

2.1 Baggrund for analysen

Baggrunden for projektet er:

- Et ønske fra Sydgrønlands kommuner om etablering af nye landingsbaner og veje med henblik på at forbedre de sociale og erhvervsmæssige muligheder ved forbedret transport til og mellem byerne i Sydgrønland.
- Hjemmestyrets ønske om at optimere den samfundsøkonomiske nytte af tilskud til drift og anlæg indenfor trafiksektoren.
- De foreløbige konklusioner om trafikale og trafikøkonomiske forhold ved valg af forskellige modeller for lufthavnsudbygning, som er fremkommet ved Buch & Partners tidligere analyser i vinteren 2000/2001, og som bl.a. blev præsenteret på et trafikseminar i Narsarsuaq i januar 2001.

2.2 Analysens formål

Formålet med analysen er at belyse:

- De samfundsøkonomiske effekter, som en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland med rimelighed kan forventes at medføre
- Om de positive effekter kan opnås for samme eller færre midler uden den trafikale udbygning.

2.3 Analysens indhold

Analysen vil omfatte følgende elementer:

- En beskrivelse af de særlige sociale og erhvervsmæssige problemstillinger og strukturer for hver af byerne i Sydgrønland.
- En redegørelse for de mulige modeller og for den af kommunerne foretrukne trafikale model til forbedring af forudsætningerne for den samfundsmæssige udvikling.
- En beskrivelse af den forventede sociale, erhvervsmæssige og regionaløkonomiske udvikling som følge af de ændrede trafikale infrastrukturer.
- Konsekvenser for GLV og herunder forudsætninger og kriterier for lønsomhed i en lufthavn.

- Konsekvenser for Hjemmestyret i form af subsidier til trafiksektoren i Sydgrønland.

2.4 Datagrundlag

- Etablering af nye landingsbaner, HS Analyse, efteråret 2000
- En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland, Buch & Partners ApS / Tetraplan A/S, januar 2001
- Diverse bagvedliggende materiale i forbindelse med de trafikøkonomiske analyser
- Analyser, rapporter og betænkninger vedrørende mål og strategier i den grønlandske national- og regionaløkonomi
- Mål, strategiplaner og budgetter for kommunerne i Sydgrønland
- Grønlands Statistiske Årbog samt oplysninger fra Grønlands Statistik
- Interview med de sydgrønlandske kommuner, den sydgrønlandske kommune-forening samt turistorganisationerne

3. Sociale og erhvervsmæssige problemstillinger i Sydgrønland

3.1 Generelle betragtninger

Politikerne i de tre sydgrønlandske kommuner har ved mange lejligheder peget på, at de erhvervs- og udviklingsmæssige forudsætninger i Sydgrønland er blevet forringet i forhold til det øvrige Grønland, idet Sydgrønland ikke har fået de samme trafikale forbedringer som på Vestkysten i form af lufthavne til fastvingede fly.

Det er udenfor diskussion, at den trafikale service er blevet forbedret på Vestkysten med bedre frekvenser, nye ruter, bedre flymateriel og lavere priser – relativt set. Imidlertid er den forventede erhvervsmæssige udvikling i byer med de nye lufthavne udeblevet, idet der ikke er sket en påviselig forøgelse i erhvervsaktiviteten og beskæftigelsen som følge af den forbedrede flytrafikstruktur.

På baggrund af disse erfaringer og på baggrund af diverse forskningsprojekter omkring erhvervsudvikling i Grønland (se kildefortegnelse i bilag 1) er det vigtigt at påpege, at en forbedring af den trafikale infrastruktur ikke i sig selv betyder en øget erhvervsaktivitet og beskæftigelse. En god trafikal infrastruktur er en nødvendig, men ikke en tilstrækkelig betingelse for økonomisk og social udvikling af de grønlandske samfund.

I Dansk Polar Centers rapport: Development in the Arctic, 1998 peges der i en artikel af Lise Lyck på en række styrker og svagheder for en bæredygtig økonomisk udvikling i de grønlandske samfund:

Tabel 1: SWOT analyse for økonomisk udvikling i byerne i Grønland

Styrker: • Natur ressourcerne • Lav analfabetisme	Svagheder: • Enspris systemet • Transport systemet • Kraftig politisk intervention i erhvervsvirksomheder • Arbejdsmiljø • Omkostningsniveauet • Sprogproblemer • Lokalisering og befolkningsspredning • Stor afstand mellem administrationen i Nuuk og kommunerne • Mangel på iværksættere og ledere • Mangel på risikovillig kapital
Muligheder: • Turisme • Forbedret uddannelse	Trusler: • Mangel på råvarer til fiskeindustrien • Alkohol • Generationsproblemer

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Mange af de nævnte svagheder for økonomisk udvikling er ligeledes påpeget i en rapport fra OECD bestilt af Landsstyret og afleveret i 1999. I rapporten med titlen "Grønlands Økonomi: En strategi for fremtiden" anbefales en gennemførelse af en langsigtet reformstrategi baseret på reform af blandt andet ensprissystemet, en reduktion af den offentlige sektors rolle, et privatiseringsprogram og en forbedret konkurrencestruktur. Disse reformforslag foreslås endvidere suppleret med regional politiske tiltag som udvikling af infrastruktur.

Det ses af ovenstående, at en lang række andre forudsætninger skal på plads for at medvirke til den samlede erhvervsmæssige, økonomiske og dermed sociale udvikling i Grønland som sådan og i Sydgrønland i særdeleshed.

Selvom man etablerer de bedst tænkelige løsninger med hensyn til flypladser og veje med den bedst tænkelige trafikale betjening, vil dette ikke alene sikre en erhvervsmæssig og økonomisk udvikling i Sydgrønland. De øvrige "svagheder" eller "forudsætninger" for økonomisk udvikling i Grønland skal også afhjælpes i større eller mindre udstrækning, for at der kommer en udvikling i gang.

I diskussionerne på trafikseminaret i Narsarsuaq i januar 2001 blev der peget på den trafikale infrastruktur som en begrænsende faktor for udviklingen af erhvervene i Sydgrønland.

De nuværende primære erhverv i Sydgrønland i dag er fiskeri, landbrug og turisme. Både landingen af råvarer/fisk og eksport af frosne fiskeprodukter foregår på skib og en evt. eksport af ferske fisk kan allerede i dag foregå ad luftvejen fra Narsarsuaq til eksportmarkederne. Landbrugets import af foder foregår på skib, og det samme vil gælde en evt. eksport af landbrugsprodukter. Landbrugsprodukter – bortset fra letfordærlige varer såsom frugt, æg og mælkeprodukter – er generelt tunge lavværdi produkter, der ikke kan betale prisen for flyfragt. Det nuværende flytrafiksystem kan derfor næppe siges at være begrænsende for en udvikling af disse to primære erhverv, selvom de administrative funktioner naturligvis er hæmmet af den begrænsede frekvens og kapacitet i helikopter nettet.

For turismen gælder det, at de trafikale forudsætninger er meget vigtige, idet turisterne i løbet af få dage skal hurtigt og effektivt rundt i Sydgrønland for at få den maksimale oplevelse ud af besøget. Den nødvendige flytrafik kapacitet til en udvikling indenfor dette erhverv er ikke til stede i dag. Men det skal også påpeges, at et udvidet trafiksystem ikke er tilstrækkeligt til udvikling af turismen. Hertil kræves også forbedret overnatningskapacitet og et væsentligt udbygget service apparat.

Indledningsvis er det således væsentlig at påpege, at en forbedret trafikstruktur med nye lufthavne og veje naturligvis vil forbedre serviceniveauet i Sydgrønland, men der vil næppe som følge af forbedringerne i sig selv blive tale om en markant forøgelse af erhvervsaktiviteten og den økonomiske aktivitet i Sydgrønland. Hertil kræves, at en række andre forudsætninger også opfyldes.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Nogle af disse generelle forudsætninger er nævnt i ovenstående tabel 1, hvorimod andre og mere specifikke forudsætninger på regional og lokal niveau inkluderer tilstedeværelse af profitable resurseudnyttelses-muligheder, tilstedeværelse af redundant kvalificeret og motiveret arbejdskraft, arbejdskraftens geografiske og faglige mobilitet, tilstedeværelse af investeringskapital og –interesse, osv.

Grønlands geografiske udstrækning og lille folketal stiller store krav til organisering af social- og sundheds- og undervisningssektoren og ikke mindst til den trafikale infrastruktur, således at befolkningens adgang til disse offentlige serviceydelser optimeres. På uddannelsessiden findes for eksempel gymnasieskole i 3 byer (Nuuk, Qaqortoq og Aasiaat), som tilsammen skal afdække efterspørgslen fra hele Grønland.

Den geografiske spredning på især sundheds- og uddannelsessektoren er alt andet lige forbundet med store omkostninger for samfundet og for de berørte borgere. Alene af den årsag vil en enhver forbedring af den trafikale infrastruktur isoleret betragtet spare tid og penge for den enkelte borger og vil dermed også forbedre de generelle levevilkår i Grønland.

3.2 Befolkning og befolkningsudvikling

Den samlede befolkning i de tre sydgrønlandske kommuner fordelt på by og bygder for perioden 1998 – 2001 fremgår af nedenstående tabel. Det ses, at den samlede befolkning er gået svagt tilbage med 1,26% siden 1998. Relativt betragtet, er der den største tilbagegang sket i bygderne. Selv om befolkningssvingningerne i perioden er marginale, kan noteres, at Narsaq by har haft en svag stigning, Nanortalik by har fastholdt sit befolkningstal, mens Qaqortoq by derimod har oplevet en svag befolkningstilbagegang.

Tabel 2: Befolkningen i Nanortalik, Qaqortoq og Narsaq kommuner, 1998 – 2001

Kommune	1998	1999	2000	2001	Udvikling (%) 1998-2001
Nanortalik					
By	1.506	1.517	1.538	1.506	0
Bygd	1.044	1.060	1.017	1.018	- 0,26
I alt	2.550	2.577	2.555	2.524	- 0,26
Qaqortoq					
By	3.132	3.149	3.112	3.111	- 0,21
Bygd	355	332	304	292	- 0,63
I alt	3.487	3.481	3.416	3.403	- 0,84
Narsaq					
By	1.725	1.702	1.708	1.728	0,03
Bygd	363	385	374	344	- 0,19
i alt	2.088	2.087	2.082	2.072	- 0,16
I alt	8.125	8.145	8.053	7.999	- 1,26

Kilde: Grønlands Statistik

3.3 Beskæftigelses- og arbejdsmarkedsforhold

Beskæftigelse

Statistiske publikationer der vedrører beskæftigelses- og arbejdsmarkedsforhold i Grønland er begrænset. De seneste års publikationer om arbejdsmarkedet udover ledighedsstatistikken udgivet af Grønlands Statistik er "Beskæftigelsen i Grønland 1998 (specialpublikation 2000:6 - foreløbige tal) og "Beskæftigelsen i Hjemmestyret og kommunerne", november 1996. Derudover indeholder bogen "Mål og strategier i den grønlandske erhvervsudvikling", 1998 beskæftigelsestal for 1996 fordelt på de fire erhvervssøjler levende ressourcer, råstoffer, turisme og andre landbaserede erhverv.

Specialpublikationen fra Grønlands Statistik indeholder et forsøg på at beregne beskæftigelsen på baggrund af lønindberetninger og selvangivelser fra kommunerne i 1998. De beregnede beskæftigelsestal er fordelt på branchebeskæftigelse inden for på henholdsvis den privat og offentlig sektor og illustreret i tabel 3. Det skal bemærkes, at beskæftigelsen inden diverse hjemmestyrevirksomheder falder under den private sektor.

Sammenlignet med hele Grønland er beskæftigelsesstrukturen i Sydgrønland ikke markant anderledes. Ca. 55% af den samlede beskæftigelse kan henføres til den private sektor og 45% til den offentlige sektor. Som det fremgår af tabellen, er de mest beskæftigelsestunge erhverv i den private sektor, brancherne fremstilling- og forsyningsvirksomhed samt husdyravl, jagt, fangst og fiskeri. Beskæftigelsen inden for disse to brancher alene, udgjorde i alt 52% af den samlede private beskæftigelse, efterfulgt af bygge- og anlægssektoren med ca. 330 beskæftigede lønmodtagere i 1998 svarende til ca. 13% af den samlede private beskæftigelse.

**En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en
udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland**

Tabel 3: Beskæftigelse fordelt på branche og arbejdstager kommune

Beskæftigelse 1998	JNN	JJU	JNS	I alt	Syd- grønland %	Hele Grønland %
I alt	1.438	2.031	1.163	4.632	100	100
Heraf privat sektor	1.053	965	541	2.559	55	53
Fremstilling og forsyning	229	222	226	677	15	14
Bygge- og anlægssektor	90	166	75	331	7	6
Detailhandel	65	126	50	241	5	7
Transportvirksomhed	23	106	45	174	4	5
Råstofudvinding og -efterforskning	-	1	-	1	0	0
Hotel- og restaurationsvirksomhed	33	89	45	167	4	3
Husdyravl, jagt, fangst og fiskeri	561	52	40	653	14	7
Forlystelser, sport og kultur	15	56	11	82	2	1
andet	37	147	49	233	5	9
Heraf offentlig sektor	385	1.066	622	2.073	45	47

Kilde: Grønlands Statistik (Beskæftigelsen i Grønland 1998 (foreløbige tal) – Specialpublikation 2000:6.

Beskæftigelsen inden for den offentlige sektor er betragtelig og udgør ca. 45% af den samlede beskæftigelse. Dette tal dækker over antal lønmodtagere inden for den statslige og kommunale administration, sundhedsvæsen, politi og retsvæsen, osv. Dertil skal bemærkes, at beskæftigelsestallet for den offentlige sektor skal tages med et stort forbehold, da der under denne kategori er medtaget en del overførselsindkomster. Det skal også bemærkes, at ovenstående beskæftigelsestal ikke er sammenfaldende med de tal flere af de sydgrønlandske kommuner oplyser. For nærmere redegørelse af de beregningsmæssige metoder bag ovenstående tal, henvises til kildepublikationen fra Grønlands Statistik.

Der ligger ingen opdaterede analyser over beskæftigelsesomfanget inden for turismesektoren. I publikationen ”Mål og strategier i den grønlandske erhvervsudvikling” blev den totale beskæftigelse inden for turismesektoren beregnet til 210 årsværk for 1996.

Ud fra beregningsmetoden anvendt i ”Mål og strategier i den grønlandske erhvervsudvikling” sammenholdt med konsulenternes kendskab til turismesektoren i Sydgrønland, vurderes den samlede beskæftigelse relateret til turismesektoren at udgøre ca. 40 årsværk i Sydgrønland. Hovedparten af denne beskæftigelse henføres til hotel- og restaurationsbranchen.

Ledighed

Antal personer født i Grønland berørt af ledighed i perioden 1995 til 2000 er illustreret i nedenstående tabel 4 .

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Tabel 4: Antal personer berørt af ledighed i byerne i Sydgrønland, 1995-2000 (årgennemsnit)

By	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Ledighedsprocent 2000
Nanortalik	95	102	118	120	93	105	12,2
Qaqortoq	201	178	188	200	191	165	9,2
Narsaq	209	190	182	180	159	135	13,9
I alt	505	470	488	520	443	405	-
Hele Grønland	2.892	2.786	2.766	2.808	2.492	2.196	8,8

Kilde: Grønlands Statistik

Antal berørte af ledighed for de tre byer tilsammen er faldet med ca. 20% i perioden 1995-2001. Narsaq har oplevet det største fald i antal personer berørt af ledighed, idet ca. 35% færre var berørt af ledighed i 2000 sammenlignet med antallet i 1995 efterfulgt af Qaqortoq hvor faldet har været på 17%. Nanortalik derimod, har oplevet en stigning af personer berørt af ledighed på 10%. Til sammenligning var faldet i antallet af berørte af ledighed i perioden for hele Grønland 24%

Ledighedsprocenten er for Nanortalik og Narsaqs vedkommende væsentligt over landsgennemsnittet på 8.8%, mens Qaqortoq ligger marginalt over. Ledighedsprocenten for Narsaq er blandt landets højeste.

Ledighedstallene i Grønland - enten opgjort på antal ledige eller som ovenfor opgjort som antal personer berørt af ledighed – er imidlertid ikke det samme som størrelsen af behovet for arbejdspladser. En betydelig del af de arbejdsløse er reelt ikke til rådighed for arbejdsmarkedet, enten fordi de ikke er interesserede i at få arbejde, eller også fordi de ikke er egnede til at udføre lønarbejde. Dette sammenholdt med, at det grønlandske arbejdsmarked er temmelig sæsonbetonet (høj beskæftigelse i sommerhalvåret) gør, at der i flere byer reelt ikke findes ledig arbejdskraft om sommeren forstået således, at der ikke fra kommunernes side kan anvises tilstrækkelig egnet arbejdskraft til virksomhederne. Af de tre sydgrønlandske kommuner er dette problem især mærkbart i Qaqortoq Kommune. En succesfuld erhvervsudvikling vil for disse byers vedkommende derfor hurtigt medføre krav om udefra kommende arbejdskraft i højsæsonen.

Forbedret trafikal infrastruktur til og fra de kommuner, som har potentiale for erhvervsudvikling og som tillige har reel mangel på arbejdskraft vil, alt andet lige, forbedre kommunens evne til at kunne tiltrække ny arbejdskraft. Man kan imidlertid ikke sige, at en forbedret trafikal infrastruktur i sig selv er tilstrækkelig til at sikre en ønskelig og nødvendig tilflytning til kommunen.

3.4 Erhvervsgrundlaget i Sydgrønland

Hjemmestyrets erhvervspolitik er koncentreret omkring udviklingen af fire erhvervssøjler:

1. De levende ressourcer (fiskeri, fangst og landbrug)
2. Turisme
3. Råstoffer
4. Afledte erhverv (øvrige landbaserede erhverv så som byggeri, handel, produktion og service).

Erhvervspolitikken har til formål at fremme rammebetingelserne for erhvervslivet i Grønland herunder falder også tilvejebringelse af en hensigtsmæssig udvikling af den trafikale infrastruktur.

Erhvervsgrundlaget i Sydgrønland er primært bygget op omkring de levende ressourcer, afledte erhverv og turisme. Såfremt guldmine projektet i Nanortalik bliver realiseret, er dette projekt det eneste af sin art i regionen, der falder under råstofsjølen.

Differentieret på de tre kommuner i Sydgrønland er det primære erhvervsgrundlag i Narsaq de levende ressourcer herunder specielt landbrug samt turisme. De levende ressourcer, øvrige landbaserede erhverv samt turisme er det primære erhvervsgrundlag i Qaqortoq, mens de levende ressourcer er det alt dominerende erhverv i Nanortalik. Qaqortoq er derudover karakteriseret ved at være regionens uddannelsescenter.

Mere detaljeret gennemgang af de bærende erhverv for de tre kommuner er beskrevet i de følgende afsnit.

Alt andet lige, vurderes en forbedring af den trafikale infrastruktur at have størst positiv indvirkning på turismesektoren. Derfor vil beskrivelsen af netop denne sektor blive behandlet relativt mere dybdegående end de andre erhvervssøjler.

3.4.1 De levende ressourcer

Fiskeri

Fiskeri og fangst er Grønlands eneste reelle eksportorienterede erhverv, idet 90-95% af den samlede eksportværdi i Grønland er skabt på grundlag af fiskeri og ved forarbejdning af fiskeriprodukter.

Også i Sydgrønland har erhvervsudviklingen i mange år været lig med udviklingen i fiskeriet. Med torskens definitive forsvinden i 1992 blev fiskerierhvervet reduceret betydeligt, hvilket især har ramt regionens bygder. Imidlertid har reje- og krabbefiskeriet i en vis udstrækning erstattet det tidligere givtige torskefiskeri.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Torskens mulige tilbagevenden til de grønlandske farvande er under stadig observation.

Betydelige strukturændringer er undervejs i det grønlandske fiskerierhverv. Måden der bliver fisket på ændres, idet de mange små fangstskibe efterhånden erstattes af større og færre skibe samtidigt med, at nye forarbejdningsmetoder bliver taget i brug. De store skibe både bearbejder og pakker fangsten på skibene således, at fiskefabrikker på land bliver overflødige. Det forventes af den grund, at Royal Greenland i den kommende periode vil foretage gennemgående rationaliseringer, der vil resultere i fabrikslukninger med deraf følgende afskedigelse af arbejdskraft til følge. Disse rationaliseringsstrategier er ikke fuldt ud konkretiseret, hvorfor det på nuværende tidspunkt er svært at forudsige, i hvilken udstrækning fiskefabrikkerne i Sydgrønland vil blive berørt.

De indhandlede mængder af de mest vigtigste fiskearter er illustreret i omstående tabel 5

Tabel 5: Indhandlet mængde af rejer, krabber, hellefisk, torsk og fjordtorsk, 1999.

	Mængde Ton	Andel %
Nanortalik (primært fjordtorsk)	88	2
Qaqortoq (primært fjordtorsk og rejer)	479	9
Narsaq (udelukkende rejer)	4.866	89
I alt Sydgrønland	5.433	100
I alt hele Grønland	60.805	100
Sydgrønlands andel af hele Grønland		9

Kilde: Grønlands Statistik.

Set på mængden af indhandlede rejer, krabber, hellefisk, torsk og fjeldtorsk tilammen, fremgår det, at Sydgrønlands andel af den samlede indhandlede mængde i Grønland udgør knap 10%. Det ses endvidere, at næsten 90% af den indhandlede mængde sker til Narsaq Kommune.

Det skal bemærkes, at mængden af indhandlet krabber i forbindelse med udviklingen af nye fabrikker i Sydgrønland inden for det seneste år ikke er inkluderet i ovenstående tabel.

Således er der i Nanortalik nyligt etableret en krabbefabrik, som har genereret omkring 60 nye arbejdspladser i kommunen, hvoraf ca. 30 skønnes at komme fra Nanortalik Kommune.

Krabbefabrikken og dens overlevelsesmuligheder er som sådan ikke afhængig af en forbedret flyinfrastruktur. Skulle fabrikken om nogle år blive nedlagt – f.eks. som konsekvens af opbrugt krabbekvote – vil en forbedret infrastruktur have en vis indflydelse på mulighederne for at anvende nuværende fabriksfaciliteter til alternativ anvendelse.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

I Narsaq er der ved at blive etableret en ny krabbefabrik med forventet start i oktober, 2001. Fabrikken forventes at beskæftige 30 personer fra kommunen.

I Qaqortoq har Royal Greenland overdraget fiskefabrikken til Nuka A/S, der forarbejder forskellige fiskerprodukter, mens Royal Greenlands fabrik i Narsaq er gearret til forarbejdning af rejer, der især fiskes omkring Qaqortoq. Nuka A/S har midlertidigt indstillet produktionen mens produktionssystemet omlægges til mere tidssvarende forhold. Dette betyder, at ca. 30 mennesker midlertidigt er arbejdsløse.

Trafikalt set er eksporten af fiskeprodukter baseret på frossen fisk, der sejles som fryselastrer med Royal Arctic Line til Danmark. Der foregår ikke eksport med fly af fersk fisk fra Sydgrønland. Såfremt man ønsker at udnytte mulighederne for eksport af fersk fisk til de europæiske markeder, således som man planlægger det fra Ilulissat, kan det ske ved at sejle fisken fra Narsaq til Narsarsuaq, og derfra laste fisken direkte i flyet til København. Herved kan fisken være i København mindre end et døgn efter landingen af fisken i Sydgrønland. Fiskerierhvervet er derfor med hensyn til fragt ikke begrænset af den interne flytrafikstruktur i Sydgrønland.

Imidlertid har flystrukturen en vis betydning for de administrative funktioner i fiskerierhvervet i Sydgrønland og f.eks. i forbindelse med udskiftning af skibsbesætninger. Transportbehovet dækkes af det nuværende flytrafiksystem, men erhvervet har ønske om et mere højfrekvent og billigere transportsystem bl.a. for at tilgodese udenlandske investorer i erhvervet f.eks. i Nanortalik

Landbrug

Landbruget i Grønland er primært baseret på fåreavl, som er koncentreret i Sydgrønland, idet der her er registreret følgende antal fåreholdere:

Tabel 6: Antal fåreholdere i Grønland, 1999

Kommune	Antal fårehold	Antal dyr
Qaqortoq	14	4.309
Narsaq	32	13.825
Nanortalik	7	2.573
I alt Sydgrønland	54	20.707
I alt Grønland	57	21.007

Kilde: Grønlands Statistik

Fåreavlen er især velegnet til Sydgrønland, idet fårene kun har behov for en begrænset mængde importeret struktur- og kraftfoder. Som det fremgår af ovenstående tabel, udgør antallet af fårehold i Sydgrønland 95% af samtlige fårehold i Grønland. Fårene slagtes og forarbejdes af Neqi A/S, der slagter såvel får som rensdyr.

Narsaq er den kommune i Sydgrønland der har de bedste betingelser for at udvide landbrugssektoren til at omfatte produktion af andre landbrugsprodukter. Ud over at producere foder til dyrene, produceres der i dag en vis mængde kartofler.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Erhvervsplanen for Narsaq Kommune opererer med en målsætning om at udvikle kommunen som et vækst og udviklingscenter for landbrug således, at kommunen på sigt bliver førende i Grønland inden for fremstilling, kontrol og produktion af fødevarer. Således er en undersøgelse af mulighederne for at etablere en større hønsefarm til ægproduktion under udvikling, ligesom kommunen undersøger mulighederne for at etablere gartneri virksomhed (produktion af kartofler) og for at starte en mælkeproduktion. Gennemføres disse tiltag, vil kommunen kunne levere en ikke ubetydelig mængde friske landbrugsvarer til det grønlandes samfund. Ud over at sådanne tiltag vil skabe økonomisk vækst til kommunen og regionen, vil produktionen have en positiv indflydelse på handelsbalancen for Grønland.

Transportmæssigt set foregår transport af grov- og kraftfoder på skib og efterfølgende evt. med traktor/jeep, og det samme gælder transporten af dyr og slagtevarer. Hverken foder eller ikke-letfordærlige landbrugsvarer har generelt en værdi, der muliggør flytransport.

Skulle planerne om malkekvægsproduktion samt andre let-fordærlige produkter (æg, mælk og andre grøntsager) imidlertid blive realiseret, vil gode trafikale forhold til og fra Narsaq være en forudsætning for at kunne distribuere friske produkter til resten af Grønland. Det skal i den forbindelse tilføjes, at prisniveauet for landbrugsvarer, der produceres i Grønland, og som distribueres med fly formodes at blive højere end prisniveauet for tilsvarende skibsimporteret produkter.

I kraft af Narsaqs nære beliggenhed til Narsarsuaq kan der næppe argumenteres for, at erhvervet med hensyn til disse produkter er væsentligt hæmmet af en mangelfuld flytransportstruktur, hverken internt i Sydgrønland eller i forbindelse med eksport.

Pelsforarbejdning

I forbindelse med de naturlige ressourcer skal det nævnes, at en væsentlig del af Grønlands pelsforarbejdning sker i Sydgrønland på garveriet for Great Greenland i Qaqortoq og Eskimo Pels i Narsaq.

Transportmæssigt set har såvel sælskind som de færdige pelsprodukter en værdi samt vægt/volumen, der muliggør flytransport. En del af sælskindene er allerede gennem en periode blevet fløjet til systuerne i Sydgrønland på en særlig fragtrate som ”stand-by” fragt, idet varen jo ikke er fordærlig. Det har derfor været muligt at udnytte ledig fragt kapacitet i det nuværende transportsystem. Alternativt kan produkterne transporteres på skib både internt i Grønland og til eksportmarkederne – det tager blot lidt længere tid.

De administrative funktioner for salg af pelsprodukterne har naturligvis behov for gode og hyppige flyforbindelser, men der kan næppe argumenteres for, at det nuværende trafiksystem er en barriere for udviklingen af produktion og salg af pelsprodukter fra Sydgrønland.

3.4.2 Råstoffer

Et nyt erhvervsområde er på vej i Sydgrønland, idet den længe ventede guldmine ved Kirkespiret godt 38 km fra byen er tæt på at blive en realitet, i hvert fald ifølge direktøren for det canadiske mineselskab, der skal beslutte, hvorvidt en egentlig udvinding skal igangsættes. De sidste feasibility studier afsluttes i efteråret 2001, og såfremt disse bekræfter de tidligere positive undersøgelser, forventes produktionen at starte sidst i år 2002. Den endelige beslutning vil dog være afhængig af udviklingen i verdensmarkedsprisen for guld.

En guldmine vil give ca. 100 arbejdspladser, hvoraf halvdelen i første omgang skal findes lokalt. På lidt længere sigt vil 80 procent af beskæftigelsen være lokal.

Transportmæssigt set vil guldmineprojektet ved Nanortalik være meget afhængig af gode flyforbindelser og en lufthavn i Nanortalik. Behovet vedrører både transport af specialudstyr og reservedele til minen samt flykapacitet til udskiftning af arbejdskraft i minen. Dette gælder både i anlægsfasen og i den efterfølgende driftsfase. Mineselskabet har givet udtryk for, at en 780 meter bane vil være tilstrækkelig, og at minen er stærkt interesseret i, at der opføres en lufthavn nær byen, idet man planlægger at have hovedbase i byen – forudsat at der etableres en vej mellem byen og minen. Alternativt, overvejer mineselskabet at etablere en helt primitiv airstrip nær minen.

Guldmineprojektet kan give betydelige afledte effekter for resten af samfundet i Nanortalik. Nye aktiviteter såvel som den formodede øgede befolkning skal serviceres, hvilket resulterer i øget forbrug og omsætning til gavn for erhvervslivet i byen. Dette vil alt andet lige stille større krav til øget regularitet og kapacitet i lufttransporten.

3.4.3 Turisme

Greenland Tourism har i rapporten: "Potentiale vurdering af flyforbindelsen Island-Narsarsuaq, 2001" givet følgende vurdering af turismeudviklingen i Sydgrønland:

"Generelt gælder det, at den turistmæssige udvikling i Sydgrønland ikke er fulgt med udviklingen i det øvrige Grønland herunder specielt i Diskoområdet og i Kangerlussuaq. Der er ikke sket en tilstrækkelig udvikling af produkterne og serviceapparatet, organisationen af turismen i Sydgrønland har været utilstrækkelig og transportmulighederne til og fra Sydgrønland har været ustabile, hvilket har reduceret tilliden til produktet hos tour-operatørerne på de udenlandske markeder. Den manglende koordinering af den turistmæssige udvikling har medført flere fejlslagne tiltag i modtagerapparatet og på flytransport området. Dette gælder også for ruten til Island, som er blevet indstillet med virkning fra september 2000".

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

De væsentligste historiske attraktioner er knyttet til Leif den Lykkelige og Erik den Røde og Qassiarsuk. Hertil kommer Tjodhildes Kirke, som gennem Gardar Foundation kan få en vis turistmæssig betydning

Herudover er det de naturbetingede oplevelser, der er Sydgrønlands største attraktion samt mulighederne for at opleve de lokale byer og bygder, fåreholderstederne samt kanten af indlandsisen. Produktudviklingsmulighederne inden for de naturbaserede oplevelser vurderes langt fra udnyttet i Sydgrønland. Udvikling af nye produkter og aktivitetstilbud i regionen vurderes i sig selv at kunne skabe grundlag for øget turisttilstrømning.

Sydgrønland har kun et enkelt større hotel i Narsarsuaq med i alt 75 værelser og 150 senge. Hotellet ejes og drives af GLV og er først og fremmest lufthavnshotel. Virksomheden har derfor kun udvist begrænset deltagelse i turistfremme aktiviteterne i Sydgrønland.

Desuden er der en række mindre hoteller i området. Grønlands Statistik har registreret følgende overnatningsvirksomheder i de respektive kommuner:

- Paamiut: Hotel Petersen, Hotel Paamiut
- Qaqortoq: Hotel Qaqortoq, Sømandshjemmet i Qaqortoq, Sulisartut Højskoliat
- Narsaq: Hotel Narsarsuaq, Hotel Perlen, Hotel Niviarsiaq
- Nanortalik: Hotel Kap Farvel, Hotel Tupilak, Qaanivik & Sea Side Hotel

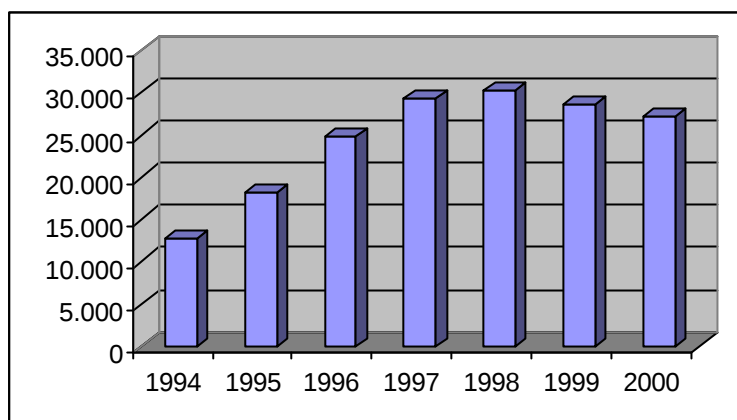
Ifølge Grønlands Statistik er der en gennemsnitlig kapacitet på ca. 330 værelser i Sydgrønland. Hertil kommer en række vandrerhjem og privat indkvartering.

Overnatningstal

Antallet af hotelovernatninger steg fra 12.600 i 1994 til 30.200 i 1998. Selvom antallet af hotelovernatninger også er påvirket af andre forhold end ruten til Island, er der næppe tvivl om, at Islandsruten og de billige flypriser i midten af 90'erne har påvirket antallet af overnatninger i positiv retning.

Imidlertid har antallet af overnatninger vist en nedadgående trend i de sidste tre år, sandsynligvis på grund af de forhøjede flypriser i forhold til lavpriserne i midten af 90'erne, således at overnatningstallet i år 2000 er opgjort til 27.000 overnatninger. Udviklingen ser ud som følger fra 1994 til 2000:

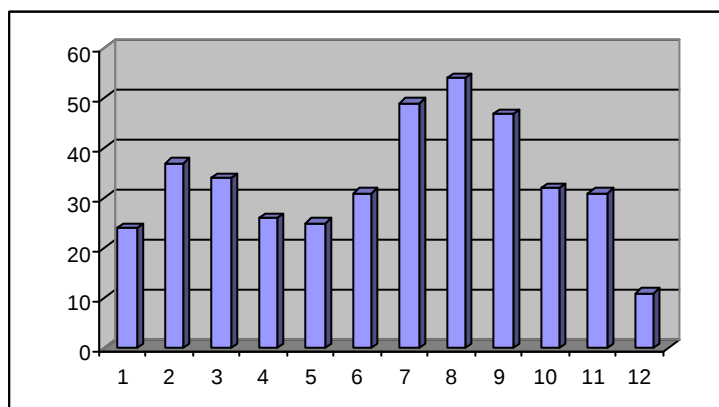
Figur 1: Antal overnatninger på registrerede hotelvirksomheder i
Sydgrønland



Kilde: Grønlands Statistik

Den gennemsnitlige belægningsprocent målt på værelser var i 2000 33% med følgende månedsfordeling:

Figur 2: Belægningsprocent fordelt over året



Kilde: Grønlands Statistik

Det ses, at der selv i højsæsonen er væsentlig uudnyttet kapacitet, idet der i juli og august kun er en kapacitetsudnyttelse på omkring 50% målt på værelser.

Ser man henover sæsonen, fremgår det tydeligt, at ferie turisterne kommer i juni, juli og august måned, mens den helt overvejende del af hotelbelægningen udenfor disse måneder skyldes grønlandske forretningsfolk, embedsmænd samt interne kurser og konferencer bl.a. på lufthavnshotellet i Narsarsuaq.

Pengeforbrug

Der findes ikke fyldestgørende analyser over turismens økonomiske effekter i det grønlandske samfund. Greenland Tourism i samarbejde med Grønlands Statistik har ved flere lejligheder foretaget stikprøveundersøgelser blandt andet med det formål at

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

estimere turisternes pengeforbrug og dermed turismens økonomiske betydning. Seneste undersøgelse blev foretaget i 2000 af Grønlands Statistik i samarbejde med Greenland Tourism, Grønlandsfly og Grønlands Lufthavnsvesen. Analyseresultater fra undersøgelsen er udgivet af Grønlands Statistik (Flypassagerstatistikken 2000 – Turisme 2001:2). Alle analysetabeller er imidlertid aggregeret på totaler for hele Grønland således, at det ikke er muligt at isolere resultater, der udelukkende omfatter Sydgrønland. Grønlands Statistik har endvidere konstateret, at de indhentede oplysninger om turisternes pengeforbrug under opholdet – af tekniske årsager – ikke giver tilstrækkelig information om turismens økonomiske betydning for Grønland. Tilsvarende undersøgelse er under implementering i indeværende år. Her skulle spørgeskemaet være blevet ændret således, at det for 2001 skulle være muligt at vurdere turismens økonomiske betydning.

Turistforeningen i Qaqortoq har imidlertid beregnet at turisterne tilsammen bruger ca. kr. 11 mill. i kommunen under deres ophold. Beregningerne er baseret på 2.000 turister med en gennemsnitlig opholdslængde på 4 dage. Det giver således et gennemsnitlig døgnforbrug på kr. 1.375. Beløbet inkluderer omkostninger til overnatning (kr. 400 pr. overnatning), forplejning (3 måltider pr. dag á kr. 75), køb af udflugter (kr. 1.500 pr. turist) og souvenirs (kr. 1.500 pr. turist) men er eksklusiv udgifter til intern skibs- eller flytransport.

Forudsætningen om et gennemsnitlig pengeforbrug pr. overnatning på kr. 400 for hele regionen vurderes af konsulenterne at være i overkanten. Dels giver de fleste overnatningssteder betragtelige rabatter til turoperatørerne, dels er der en betragtelig del af turisterne, som anvender langt billigere overnatningsfaciliteter end hotellerne (f.eks. vandrerhjem og telt). En alternativ vurdering lyder på kr. 300 i gennemsnit pr. overnatning.

Niveauet på forplejning vurderes ligeledes at være i overkanten, idet f.eks. morgenmad ofte er inkluderet i hotelpreisen. En stor del af de turister, der ikke overnatter på hotel, laver endvidere selv deres mad, hvorfor omkostningerne til forplejning holdes på et lavt niveau. Som gennemsnitsbetragtning for hele Sydgrønland, vurderes kr. 150 pr. dag at være et realistisk niveau.

Antages det endvidere, at den gennemsnitlige opholdslængde for en turist i Sydgrønland er 7 nætter og at turisterne i gennemsnit bruger kr. 1.500 og kr. 1.000 til henholdsvis udflugtsture og souvenirs pr. besøg, kan det gennemsnitlige døgnforbrug pr. turist i Sydgrønland beregnes til kr. 800 svarende til at en enkelt turist i gennemsnit bidrager med ca. kr. 5.600 til den Sydgrønlandske økonomi. Dette gennemsnitlige pengeforbrug inkluderer ikke udgifter til fly- og skibstransport.

Sydgrønland vurderes af turistforeningerne at tiltrække et sted mellem 5 og 6.000 turister, hvilket giver en bruttoindtjening til regionen på ca. kr. 28-34 mill. baseret på ovenstående beregningsforudsætninger

Krydstogtturisme i Sydgrønland er under kraftig udvikling og har indtil videre været koncentreret i Qaqortoq. Ifølge turistchefen anløb 12 krydstogtskibe byen i 2000, mens Nanortalik havde besøg af 4. De 16 skibe talte i alt ca. 6.000 krydstogtturister.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Det vurderes af turistchefen i Qaqortoq, at hver krydstogtturist i gennemsnit lagde kr. 100 i lokalsamfundet, hvilket svarer til en samlet bruttoomsætning på kr. 600.000.

Sammenlignet med det gennemsnitlige pengeforbrug krydstogtturister bidrager med andre steder i verden, er et beløb på kr.100 meget lavt. Enten er forbruget pr. krydstogtturist i Sydgrønland undervurderet, eller også udnytter man ikke fuldt ud turisternes generelle efterspørgsel efter lokale produkter så som souvenir produkter.

Organisationer

Turistorganisationerne i Sydgrønland (der fidnes turistforeninger i Narsaq, Qaqortoq, Nanortalik og Narsarsuaq) har i længere tid arbejdet for at omstrukturere og styrke produktudvikling og markedsføring af regionen. Blandt andet har man arbejdet på at etablere et nyt fælles incoming operatørselskab for hele regionen. Disse bestræbelser er imidlertid strandet på grund af manglende opbakning og interesse fra relevante aktører og erhvervslivet. I dag varetages incoming funktionen i Sydgrønland primært af de to tour-operatører Arctic Adventure og Grønlands Rejsebureau.

Samtidig er der af de tre turistforeninger i regionen udarbejdet et oplæg til en fælles handlingsplan for turistudviklingen for hele Sydgrønland. Dette oplæg forventes suppleret med underordnet planer for hver enkelt kommune/by. Med hjælp fra et danske landskabsarkitekter er man f.eks. i Narsaq for tiden i gang med at udarbejde en samlet udviklingsplan for kommunen.

Udover turistorganisationernes egne midler til produktudvikling og markedsføring baseret på tilskud fra kommunerne har Greenland Tourism afsat et beløb til udviklingsprojekter og markedsføring af Sydgrønland.

Vækstmuligheder

Baseret på konsulenternes kendskab til efterspørgselstrends i det danske og de internationale markeder og vurderet ud fra de grundlæggende natur baserede produktmuligheder i Sydgrønland er det realistisk, at der kan skabes en væsentlig forøgelse i turismen, forudsat at serviceapparatet, overnatningssektoren og den trafikale infrastruktur er i stand til at imødekomme turisternes forventninger og krav.

Trafikalt set er en af turismens væsentligste forudsætninger at der tilbydes tilstrækkelig og hyppig Atlantflykapacitet fra de markeder turisterne kommer fra, samt at den interne flytrafik i Sydgrønland imødekommer turisternes behov for effektiv og billig flytransport.

I højsæsonen udbyder Grønlandsfly op til 3 ugentlige forbindelser fra København med Boeing 757 fly, og der har indtil år 2000 været direkte flyforbindelse mellem Island og Sydgrønland baseret på Bae 146 fly fra det Færøske selskab Atlantic Airways. Ruten fra Island har været præget af svigtende lønsomhed og dårlig regularitet, og ruten er indstillet i år 2001. Der arbejdes fra Greenland Tourisms og

Hjemmestyrets side på at genåbne ruten. Det vurderes, at nedlæggelsen af ruten kommer til at koste Sydgrønland omkring 1.500 færre turister i indeværende år. Indtægtsmæssigt vil fravær af disse turister have en relativ høj effekt, idet denne rute primært bringer turister ind fra Central Europa, Japan og USA som traditionelt har et højere pengeforbrugs mønster end turister fra de Skandinaviske lande.

Internt er turismen primært hæmmet af de høje priser og manglende kapacitet for helikopterflyvning fra Narsarsuaq til byerne i Sydgrønland, mens de forbedrede skibsforbindelser har været et plus for den turistmæssige infrastruktur. Imidlertid er manglende koordinering af fartplanerne for skibs- og flytrafikken en hæmmende faktor for optimal udnyttelse af nuværende transportmulighederne.

Som før nævnt er turismen det erhverv i Sydgrønland, der har den største afhængighed af en forbedret trafikal infrastruktur, men de vigtigste trafikale forudsætning er kontinuitet i beflyvningen både fra Danmark og fra Island. Herudover skal en række forudsætninger opfyldes med hensyn til produktudvikling og forbedring af modtagerapparatet.

3.4.4 Andre landbaserede erhverv

En stor del af Sydgrønlands arbejdspladser findes inden for offentlig forsyning, administration og service.

Det private og offentlige erhvervsliv inden for de såkaldte andre landbaserede erhverv i Nanortalik har hidtil begrænset sig til at omfatte nogle få virksomheder inden for bygge- og anlægssektoren samt kiosker, Pisiffik og Brugsen filialer samt et lille antal mindre butikker. Samme struktur gør sig gældende for Narsaq om end målestoksforholdet er en anelse større.

I kraft af Qaqortoqs størrelse findes et langt større og varieret udbud af virksomheder inden for bygge- og anlæg, service- og detailbrancherne.

Transportmæssigt set vil en forbedret trafikal infrastruktur generelt forbedre serviceniveauet for disse erhverv, men det betragtes ikke som en nødvendighed for deres fortsatte eksistensgrundlag eller ekspansionsmuligheder, idet langt den overvejende transport af varer og gods foretages med skib.

3.5 Uddannelsessektoren

Qaqortoq er regionens uddannelsescenter med blandt andet gymnasium, handelsskole med turismegren, samt højskole. Ligesom i Nanortalik og Narsaq findes der også en række faglige grunduddannelser, der som udgangspunkt optager elever med en baggrund svarende til folkeskolens afgangsprøve. Regionens levnedsmiddelskole findes i Narsaq.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Uddannelsessektoren er væsentlig for den fremtidige udvikling af Sydgrønland, og en forudsætning for denne udvikling er en effektiv og billig transportstruktur, der gør det muligt for unge at komme til og fra uddannelsesstederne. En billig og effektiv transportstruktur er endvidere en forudsætning for de elever, hvor praktikophold er obligatorisk. Hvis dette ikke er tilfældet, er der en potentiel risiko for afvandring fra området af de unge generationer.

Trafikalt set vil en forbedret infrastruktur som øger frekvens og regularitet i beflyvningen og som reducerer transportudgiften gøre uddannelsestilbuddene i Sydgrønland mere attraktive. Hertil kommer at Hjemmestyret vil spare transportudgifter indenfor uddannelsessektoren.

4. Modeller for flytrafikstrukturen i Sydgrønland

4.1 *Mulige flytrafikmodeller*

I rapporten ” En trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland, juni 2001” blev der fremlagt 13 forskellige modeller til løsning af flytrafikstrukturen i Sydgrønland. Disse modeller er resumeret på den følgende side.

De beskrevne modeller (se oversigten på næste side) omfattede fortsat helikopter-flyvning med en ny helikopter-type, når S 61’erne skal udfases, etablering af nye lufthavne i de større byer, etablering af nye vejforbindelser samt etablering af en eventuel Atlantlufthavn i Qaqortoq. Alle disse modeller har forskellige investerings- og driftsøkonomisk profil og giver forskellige service niveauer for brugerne i de forskellige byer.

**En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en
udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland**

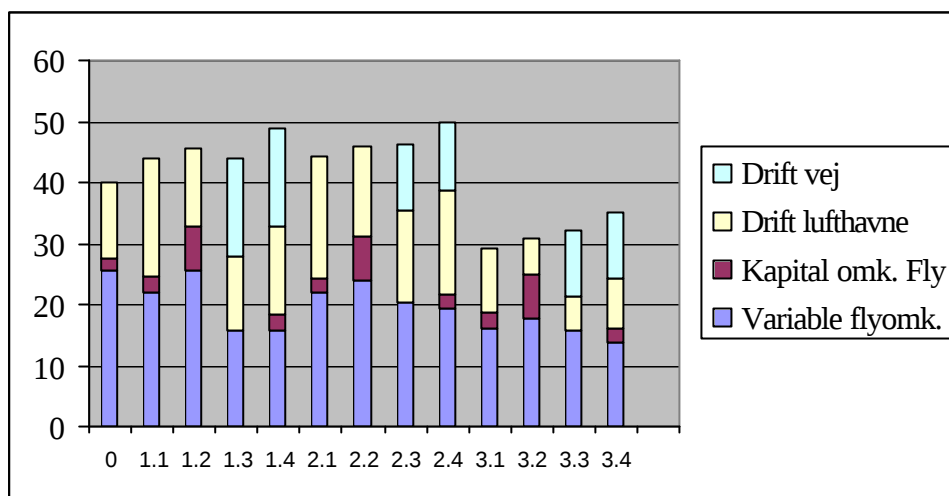
Tabel 7: Oversigt over de 13 modeller

Model	Forudsætninger
0	S-61 beflyvning som i dag. Narsarsuaq bevares
1.1	Narsarsuaq bevares. Minimalistiske lufthavne i Qaqortoq, Narsaq og Nanortalik. Beflyvning med D-228, DHC 6 eller lignende.
1.2	Narsarsuaq bevares. Helikopter beflyvning som i dag, men med en nyere helikopter type f.eks. en Super Puma
1.3	Narsarsuaq bevares. Der bygges vej mellem Narsarsuaq, Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik betjenes med bygdehelikopter
1.4	Narsarsuaq bevares. Der bygges vej mellem Narsarsuaq, Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik får lufthavn og betjenes med D-228 eller lignende.
2.1	Narsarsuaq bevares til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Minimalistiske lufthavne i Narsaq og Nanortalik. Beflyvning med D-228, DHC 6 eller lignende.
2.2	Narsarsuaq bevares til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Helikopter beflyvning som i dag til Narsaq og Nanortalik, men med en nyere helikopter type f.eks. en Super Puma
2.3	Narsarsuaq bevares til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Der bygges vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik betjenes med bygdehelikopter
2.4	Narsarsuaq bevares til Atlantflyvning. Regional lufthavn i Qaqortoq. DHC 7 beflyvning mellem Narsarsuaq og Qaqortoq. Der bygges vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik får regional lufthavn.
3.1	Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Minimalistiske lufthavne i Narsaq og Nanortalik. Beflyvning med D-228, DHC 6 eller lignende.
3.2	Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Helikopter beflyvning som i dag til Narsaq og Nanortalik, men med en nyere helikopter type f.eks. en Super Puma
3.3	Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Der bygges vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik betjenes med bygdehelikopter
3.4	Atlant- og regional lufthavn i Qaqortoq. Der bygges vej mellem Qaqortoq og Narsaq. Nanortalik får minimalistisk lufthavn og betjenes med D-228 eller lignende.

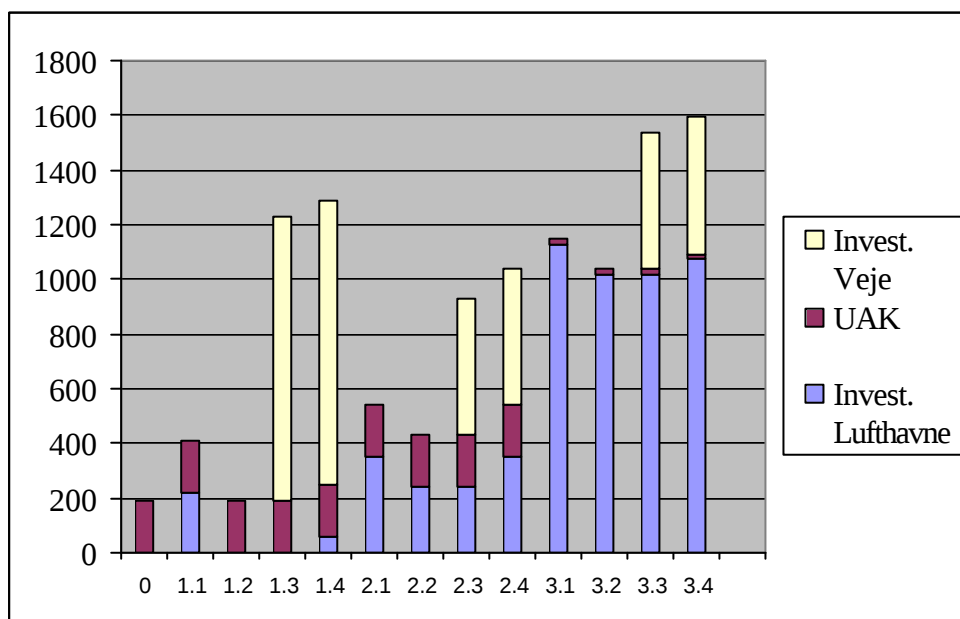
De løbende driftsudgifter og størrelsen på investeringerne i de enkelte modeller vil formodentlig indgå som selvstændige parametre i beslutningsprocessen, bl.a. fordi de meget store anlægsinvesteringer til nye lufthavne, og især til nye veje, vil have stor indflydelse på Landskassens likviditet og finansieringsmuligheder i forbindelse med andre store offentlige investeringer. Analyserne giver følgende resultat for hhv. driftsudgifter og investeringer:

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Figur 3: Driftsomkostninger ved alternative modeller (i mill. kr.)



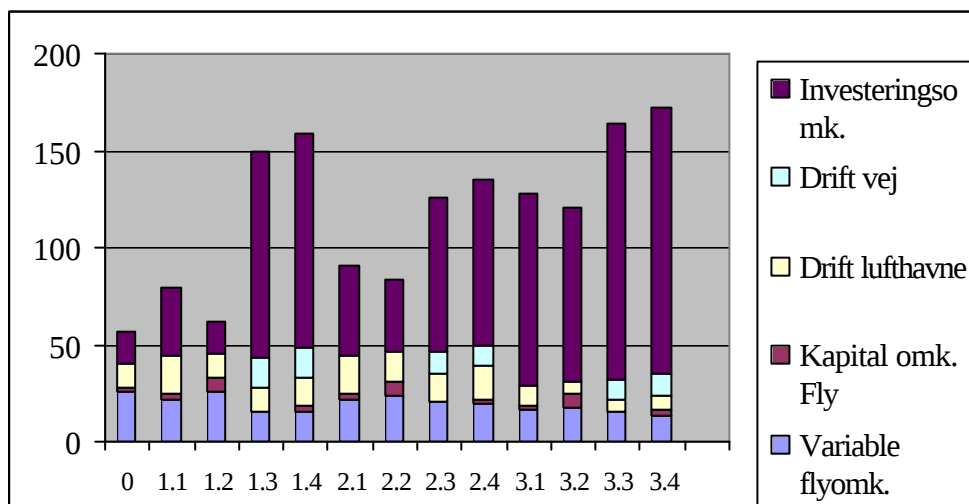
Figur 4: Investeringer ved alternative modeller (i mill. kr.)



Et sammenfattende udtryk for totalomkostningerne fås ved at tillægge de årlige afdrag/afskrivninger samt forrentning af anlægsinvesteringerne til de løbende driftsudgifter. Forudsættes anlægsinvesteringerne afskrevet/afdraget som en annuitet og forrentet med 7% pr. år over 25 år med 0 scrapværdi efter de 25 år fås følgende årlige udgifter til drift, renter og afskrivninger (se næste side).

Det skal bemærkes, at beregningerne i alle modeller er baseret på, at investeringerne foretages i år 1. Det skal specielt for renoveringen af Narsarsuaq nævnes, at renoveringen kan strækkes over en længere årrække, således at de modeller, der indeholder en bevarelse af Narsarsuaq kan få et gunstigere forløb end vist i beregningerne.

Figur 5: Sammenfattende økonomisk sammenligning af de 13 modeller (i mill. kr.)



Det skal nævnes, at disse omkostningssammenligninger er udtryk for de samlede omkostninger ved alternative trafiksystemer. Dækningen af disse omkostninger vil ske gennem en politisk bestemt fordeling mellem brugerbetaling og subsidier til trafiksystemet.

4.2 Kommuneforeningens foretrukne model

På trafikseminaret i januar 2001 i Narsasuaq blev ovennævnte modeller drøftet af kommunerne i Sydgrønland samt af andre interessenter og man enedes fra kommunernes side om at anbefale følgende model:

- Bevarelse af Narsarsuaq som Atlantlufthavn og gennemførelse af de nødvendige anlægsarbejder for renovering af landingsbanen m.v.
- Anlæggelse af en regional lufthavn i Qaqortoq nord for Nordfjeld
- Anlæggelse af en regional lufthavn ved Nanortalik 3 km nord for byen.
- Nedlæggelse af de nuværende heliporte i Qaqortoq og i Nanortalik
- Etablering af et 2 sporet vejanlæg mellem Qaqortoq og Narsaq bl.a. med henblik på at etablere et sammenhængende byområde og med henblik på at slå de to kommuner sammen på sigt.
- Etablering af en vej mellem Narsarsuaq og Qassiarsuk, idet Narsaq Kommune allerede har anskaffet en bro til opsætning ved Narsarsuaq elv.
- Små byer og bygder vil fortsat blive betjent af en småhelikopter som f.eks. Bell 212 eller lignende.

Det samlede investeringsniveau for Kommuneforeningens model andrager godt 1 milliard kroner for nye regional lufthavne i Qaqortoq og Nanortalik samt en vejforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq.

4.3 Den minimalistiske trafik model

Set i forhold til trafikmængden i Sydgrønland forekommer den af kommunerne foreslåede model og et investeringsniveau på godt 1 milliard kroner at være ude af proportion med det reelle trafikbehov og behovet i forbindelse med erhvervsudvikling i regionen.

Under hensyntagen til ovennævnte forhold og under hensyntagen til Hjemmestyrets knappe ressourcer til store nye anlægsopgaver er det besluttet at undersøge mulighederne for etablering af et flytrafik system i Sydgrønland inkl. Paamiut baseret på såkaldte minimalistiske lufthavne til max. 19 personers fly.

Modellen er udarbejdet på følgende forudsætninger:

- Narsarsuaq bevares som Atlantlufthavn og regionallufthavn for Sydgrønland.
- Forbindelsen til det øvrige Grønland vil ske fra Narsarsuaq med DHC 7 eller tilsvarende turbo-prop fly.
- Der etableres minimalistiske lufthavne i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut
- Betjeningen af disse byer vil ske fra Narsarsuaq med et max. 19 personers fly f.eks. en Dornier 228

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

- De øvrige byer (herunder Narsaq) og bygder betjenes som hidtil med bygde-helikopteren.
- Der anlægges ikke vej mellem Qaqortoq og Narsaq.

4.4 Sammenligning af de økonomiske konsekvenser af udvalgte modeller

Sammenligner man den nuværende situation med de to ovennævnte modeller, får man følgende sammenlignelige nøgletal:

Tabel 8: Driftsomkostninger og investeringer

	Model 0 Som i dag	Model 2.4 Kommune model	Model 4.1 Minimalis- tisk model
	MDKK	MDKK	
Driftsomkostninger pr. år			
Variable omkostninger til vedligeholdelse af vej og drift af færge	-	10,9	-
Fly variable omkostninger	25,4	19,3	11,5
Fly kapitalomkostninger	1,9	2,5	2,5
Drift af lufthavne og heliporte	12,6	17,5	19,5
Samlede driftsomkostninger pr. år	39,9	50,2	33,5
Investeringer			
Renovering af UAK	191,0	191,0	191,0
Lufthavne JJU, JNN, JFR	-	-	241,0
Lufthavn JJU, JNN	-	350,0	-
Ny vej JJU, JNN	-	500,0	-
Investeringer i alt	191,0	1.041,0	432,0
Årlige kapitalomkostninger og afskrivninger	16,3	90,3	37,4

Den minimalistiske løsning forekommer at være det trafikøkonomiske mest fornuftige alternativ, idet S-61'erne udskiftes med små fly, der beflyver små lufthavne med lave driftsudgifter i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut med mindst samme frekvens som helikopterne i dag, men med større fleksibilitet. Hertil kommer, at denne flystruktur kan gennemføres med lavere brugerpriser og i fri konkurrence uden subsidier fra Hjemmestyret.

Men det er også vigtigt at påpege, at den minimalistiske løsning ikke imødekommer ønsket om en tættere sammenknytning af Qaqortoq og Narsaq med en vej, og trafikalt set sker der ikke væsentlige ændringer for Narsaq i den minimalistiske model set i forhold til dagens situation. Kommunernes ønske er derfor ikke opfyldt på dette punkt i den minimalistiske løsning.

4.5 Økonomiske konsekvenser for Hjemmestyret og GLV

Hjemmestyret yder i dag (2001) subsidier på MDKK 7,5 i forbindelse med servicekontrakter for helikopterbeflyvning i Sydgrønland og GLV's drift af lufthavnene i området beløber sig til MDKK 12,6

Såfremt den minimalistiske model gennemføres, vil den dyre S-61 helikopterbeflyvning på servicekontrakt blive erstattet af små fly, hvor driften kan ske på et kommercielt grundlag. Der vil dog fortsat være behov for subsidiering af bygdehelikopteren til beflyvning af de små byer og bygderne.

Samtidigt vil Hjemmestyret som bruger spare betydelige beløb i forbindelse med den interne beflyvning, idet op mod 80% af brugerbetalingen i det grønlandske trafiksystem er Hjemmestyre betalt.

4.6 Økonomiske konsekvenser for brugerne

Som nævnt vil den interne beflyvning mellem Narsarsuaq, Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut ske med småfly i den minimalistiske model, hvilket kan ske på et kommercielt og konkurrencebetinget grundlag. Dette sikrer de lavest mulige billetpriser til brugerne og åbner mulighed for prisdifferentiering og særlige billettyper til specielle målgrupper f.eks. til gruppeturister, studerende m.v.

5. Sammenfatning vedrørende de samfundsmæssige konsekvenser af en ændret trafikstruktur

Som det indledningsvis blev påpeget, forventes en forbedret trafikal infrastruktur ikke i sig selv betyde en øget erhvervsaktivitet og beskæftigelse. En god trafikal infrastruktur er blot én blandt mange betingelser, der skal opfyldes for at skabe økonomisk og social udvikling i det Sydgrønlandske samfund.

Det vurderes, at enhver af de foreslåede modeller for den fremtidige trafikale infrastruktur i Sydgrønland vil resultere i et forbedret serviceniveau for nuværende og fremtidige virksomheder såvel som for den enkelte borger. For både kommunernes model og den minimalistiske models vedkommende forventes det forbedrede serviceniveau at inkludere større frekvens og regularitet ved beflyvning af de 3 kommuner samtidigt med at transportpriserne mindskes. Det vil med andre ord blive væsentligt lettere, mere tidsbesparende og billigere at transportere personer og gods rundt i regionen og til andre egne af Grønland.

Anlægsfasen vil skabe beskæftigelse og omsætning i regionen, men vil være af midlertidig karakter. Driftsfasen vil skabe permanente ekstra arbejdsplader (ca. 5 pr. lufthavn) ved anlæggelse af regionale lufthavne i Qaqortoq og Nanortalik, mens de minimalistiske modeller med små lufthavne i Qaqortoq, Nanortalik og Paamiut ikke vil få væsentlige beskæftigelsesmæssige konsekvenser i forhold til de nuværende heliporte i de tre byer.

Som det fremgår af de foranstående afsnit vedrørende erhvervsgrundlaget i Sydgrønland, kan det ikke konkluderes, at det fortsatte eksistens- og udviklingsgrundlag for de Sydgrønlandske erhverv er afhængig af bedre trafikale forhold. På samme vis kan der heller ikke argumenteres for, at en forbedret infrastruktur i sig selv vil resultere i nye erhvervsudviklingstiltag, som genererer et bestemt antal nye arbejdsplader med øget skatteprovenu og reducerede udgifter til overførselsindkomster til følge.

Man kan derimod sige, at en forbedret trafikal infrastruktur kan være med til at åbne for nye eller ikke fuldt ud udnyttede erhvervsmuligheder og/eller optimere eksisterende muligheder.

Fiskeriet

Fiskeriet er naturbestemt knyttet til havet og er i øvrigt inde i en meget omfattende omstillingsproces, hvor den fremtidige forarbejdning i Sydgrønland er uafklaret.

<i>Det vurderes, at en ændret fly infrastruktur ikke vil få afgørende indflydelse på fiskeriets fremtid i Sydgrønland, men forbedrede flyforbindelser og lavere billetpriser vil naturligtvis være en fordel for den administrative del af erhvervet.</i>

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Landbrug

Som tidligere nævnt er Narsaq den kommune i Sydgrønland, der har de bedste betingelser for at producere gartneri- landbrugsprodukter så som grøntsager, æg og mælk.. En forbedret trafikal infrastruktur som anbefalet af kommuneforeningen (model 2.4) kan være med til at sætte skub i udviklingen og gøre det lettere for iværksætterne at finde investorer og distributører.

Det vurderes, at en forbedret trafikal infrastruktur ikke er afgørende for, om der iværksættes yderligere landbrugsproduktion i Narsaq Kommune eller i området i øvrigt, men bedre fragtkapacitet vil have en fremmede indflydelse på distributionen af evt. ferskvarer såsom æg og mælk .

Råstoffer

Guldmineprojektet i Nanortalik kan, hvis det realiseres, få væsentlig betydning for erhvervsudviklingen i byen og i området i øvrigt.

Det vurderes, at en lufthavn i Nanortalik vil få væsentlig indflydelse på om projektet realiseres og ikke mindst på, hvorvidt Nanortalik by vil få del af de afledte virkninger fra projektet.

Turisme

Der hersker ingen tvivl om, at Sydgrønland har de fornødne naturressourcer til at kunne tiltrække langt flere turister end tilfældet er i dag. Det vurderes ikke urealistisk, at regionen inden for en kort årrække kan forøge antallet af turister til regionen med 50% såfremt følgende forhold kommer på plads i tillæg til en forbedret intern flyinfrastruktur:

- Atlantruten Island – Narsarsuaq genåbnes.
- Udbuddet af hotelkapacitet øges og den eksisterende kapacitet i byerne moderniseres.
- Kvalifikationsniveauet hos lokale turismeaktører forbedres samtidig med, at de sproglige kvalifikationer hos de personer, der arbejder i modtagerapparatet forbedres.
- Udbud af turarrangementer og udflugts- og aktivitetsprogrammer øges samtidig med, at pålideligheden forbedres.

Især vil en forbedret trafikal fly infrastruktur til Nanortalik have stor betydning for kommunen, idet den nuværende flykapacitet til kommunen til tider er en hæmmende faktor for turiststrømmen hertil.

Med 50% stigning i antallet af turister til regionen i forhold til nuværende niveau, vil man med rimelighed kunne antage at disse merturister vil generere yderligere kr. 14-16 mill. pr. år som direkte bruttoindtjening til regionen og generere en merbeskæftigelse på ca. 15 årsværk. Merbeskæftigelsen vil ved et gennemsnitslønniveau på kr. 200.000 generere et skatteprovenu til kommunerne på ca. kr. 1 mill. om året.

En regional-, samfunds- og trafikøkonomisk vurdering af en udbygning af den trafikale infrastruktur i Sydgrønland

Det vurderes, at et forbedret flysystem med fastvingede fly til især Qaqortoq og Nanortalik vil få væsentlig betydning for en forøgelse af turismen i området. Men en forudsætning for denne udvikling er desuden, at ruten til Island genåbnes samt at der sker markante forbedringer i indkvarteringssektoren og i modtagerapparatet i øvrigt

Andre muligheder

Med hensyn til Qaqortoq har byen meget begrænsede muligheder for fysisk videreudvikling i forhold til nuværende rammer. Både etablering af ny lufthavn og/eller vejforbindelse til Narsaq vil automatisk give adgang til nye arealer som kan imødekomme nuværende og fremtidige behov for bolig- og erhvervsudvikling samt yderligere udvikling af uddannelsessektoren.

Skal kommunens erhvervsudviklingsplaner med hensyn til at videreudvikle byen som Sydgrønlands erhvervs- uddannelses- og kulturcentrum fremmes, skal adgangen til nye arealer realiseres ligesom den trafikale infrastruktur skal forbedres.

Det vurderes, at en forbedret trafikal infrastruktur i Qaqortoq vil forbedre kommunens muligheder for at fastholde og videreudvikle sig som Sydgrønlands erhvervs- uddannelses- og kulturcentrum. Muligheder som alt andet lige kan resultere i øget erhvervsaktivitet, beskæftigelse og serviceudbud.

Bilag:

Bilag 1

Kilder og interviewede personer og organisationer:

Rapporter m.v.:

1. Statistisk Årbog for Grønland 2000
2. Development in the Arctic, Dansk Polar Center 1998
3. Etablering af nye landingsbaner, HS analyse, 2000
4. Trafikøkonomisk analyse for Sydgrønland 2001
5. Mål og strategier i den grønlandske erhvervsudvikling, 1998
6. Grønlands økonomiske udvikling – hvad skal der til for at lukke gabet?, Aarhus Universitetsforlag, 1994
7. Erhvervsudviklingsplan 2000 for Qaqortoq kommune (udkast)
8. Erhvervsplan for Narsaq kommune for perioden 2001-2001 (udkast III)
9. Nanortalik kommune: Budget 2001
10. Qaqortoq kommune: Budget 2001
11. Narsaq kommune: Budget 2001
12. Nøgletal for de kommunale regnskaber, 2000. De Grønlandske Kommuners Landsforening.
13. Diverse publikationer fra Grønlands Statistik
14. Turismehandlingsplan for Sydgrønlands Kommune forening (oplæg), 2001
15. OECD: Grønlands Økonomi: En strategi for fremtiden, 1999

Interviewede personer:

Organisation	Navn
Arctic Adventure	Claus Jørgensen
Canadisk mineinvestor i Nanortalik	Brian Ballou
Greenland Tourism	Stig Rømer Winther
Grønlands Statistik	Susanne Hammerness
Nanortalik Kommune	Frank Hedegaard, Claus Wæde
Nanortalik Tourist Office	Niels Tækker Jepsen
Narsaq Kommune	Ole Mølgaard Motzfeldt
Narsaq Tourist Office	Salik Hard
Qaqortoq Kommune	Peter Thomsen
Qaqortoq Tourist Office	Alibak Hard
Sydgrønlands Kommune forening	Kim Rosendahl
Andre kontakter	Peter Fich (tidl. SAS og Grønlandsfly)

Bilag 2

Det kommunale skatteprovenu ved en øget beskæftigelse

Følgende nøgletalsberegninger kan foretages for at vurdere den direkte effekt på kommunalbudgetterne ved øget beskæftigelse:

- Én ekstra fuldtidsbeskæftiget person med en årsindtægt på kr. 200.000 vil generere ca. 65.000 i skatteprovenu til kommunen.
- Bliver en nuværende person på overførselsindkomst fuldtidsbeskæftiget, vil det som gennemsnitsbetragtning kunne spare kommunen/Hjemmestyret for ca. kr. 40.000 i sociale bidrag samtidigt med, at kommunen vil få et skatteprovenu på ca. 60.000 ved personlig indkomstniveau på kr.144.000 på årsbasis. Alt i alt en budgetforbedring på kr. 100.000.

For beregning af nettoeffekten skal der f.eks. tages højde for potentielle ekstraudgifter i social- og sundhedssektoren som en befolkningstilvækst giver anledning til.

Erhvervsudvikling og deraf følgende øget beskæftigelse giver endvidere anledning til indirekte og inducerede beskæftigelses- og indkomstgenerering – multiplikator effekten. Normalt måles de samfundsmæssige effekter af nye økonomiske tiltag i et land eller region ved hjælp af en samlet økonomisk input-output model. I Danmark findes der forskellige sådanne modeller (ADAM, EMIL og RIMO), hvorimod der ikke findes tilsvarende modeller for Grønland. Det ligger udenfor rammerne af denne opgave at beregne de samlede regionaløkonomiske effekter, som f.eks. 50 nye arbejdspladser giver anledning til. Det skal blot pointeres, at den direkte beskæftigelse og deraf følgende øget indkomst giver anledning til ekstra beskæftigelse og ekstra indkomst til det omkringliggende samfund.

Tages ovennævnte beregningseksempler i betragtning, kan det beregnes, at over en 10 årig periode vil 50 nye arbejdspladser - hvoraf de 10 er besat af personer fra overførselsindkomstpuljen - alt andet lige have en positiv bruttoeffekt på omkring kr. 36 mill. på de offentlige budgetter.

Bilag 3

Kommunesammenlægning Qaqortoq – Narsaq

Som nævnt vil etablering af vejforbindelse mellem Qaqortoq og Narsaq åbne for muligheden for at sammenlægge de to kommuner. Den umiddelbare gevinst vil være en rationaliseringsgevinst i kommuneadministrationen. Alt andet lige vil en stor kommune teoretisk være mere attraktiv at etablere sig i. Mulighederne for øget rationel erhvervsudvikling samt at kunne tiltrække nye medarbejdere til erhvervslivet forbedres.

Der er hverken i Narsaq eller Qaqortoq kommune foretaget cost-benefit analyser over, hvad en kommunesammenlægning reelt vil betyde. En sammenlægning vil umiddelbart resultere i nogle besparelser (personalerationalisering), men det kan med rimelighed formodes, at der vil skabes nye udgifter (f.eks. transport de to byer imellem samt forøget overførselsindkomstbudget i de tilfælde, hvor erhvervslivet ikke kan absorbere den bortrationaliserede arbejdskraft).

Kommunalforvaltningen i de to kommuner tæller omkring 37 beskæftigede i Narsaq og 70 i Qaqortoq. Et forsigtigt bud på en rationaliseringsgevinst ved sammenlægning lyder på 25%, hvilket svarer til ca. 25 personer.

Ved en gennemsnitlig årsindtægt pr. fuldtidsansat på kr. 200.000 vil en 25% rationaliseringsgevinst på personalesiden alt andet lige betyde en lønsumsbesparelse på ca. kr. 5 mill. pr. år.

Det skal bemærkes, at ovennævnte beregning er en bruttoberegning. For hver person det ikke lykkedes at finde alternativ beskæftigelse, vil kommunen som gennemsnitsbetragtning miste knap kr. 65.000 i skatteprovenue samtidig med, at der skal udbetales overførselsindkomst til vedkommende, såfremt han forbliver i kommunen. Størrelsen af dette beløb afhænger af mange faktorer relateret til den enkelte persons sociale- og familiemæssige vilkår. Ved en årlig gennemsnitsudbetaling på ca. kr. 40.000 bliver nettoeffekten i dette tilfælde blive ca. 100.000 i besparelse.