

Den 10. August 2009
Sag nr. Akk. 129

NOTAT efter læsning af:

Rapport vedrørende Grønlands beflyvning og passagerbesejling. Udarbejdet til brug for Betænkning om Grønlands fremtidige trafikstruktur. Nuuk 1991.

Her for et par uger siden har jeg genlæst ovennævnte rapport, for korthed kaldet "Staffeldt-rapporten" efter Jørgen Staffeldt, som døde for flere år siden. Han var som jeg forstår det hoveddrivkraften bag denne og andre rapporter.

Ærgerligt at underbilagene især til driftsudgifter til Kangerlussuaq mangler. Nævnt under referencer.

Da jeg sidst læste den for et par år siden og fortalte om den i Dir. For Bøliger og infrastruktur blev de meget interesseret. Det var på et tidspunkt, hvor DTU var blevet igangsat med at udarbejde en trafikmodel.

Et arbejde som Cowi nu er fortsat med.

Ingen i Direktoratet kendte tilsyneladende rapporten.

Dir. opgav imidlertid at finde underbilagene også selv om de søgte på fjernarkivet og hos Erhvervsdirektoratet.

Formentlig også i økonomidirektoratet. Som det hed den gang.

De må dog findes et sted.

Det er jo ellers nogle interessante udmeldinger, der står i rapporten.

Argumenter der i den grad underbygger etablering af en lufthavn syd for Nuuk.

Jeg vil dog mene, at man bør gå tallene omkring driften efter.

Konklusionen i rapporten er imidlertid at Kangerlussuaq med stor samfundsøkonomisk nedlægges og at atlantlufthavnen flyttes til Nuuk.

Eller at man bruger Keflavik som HUB med 3 regionale lufthavne i Grønland på 1200-1400m.

Nuuk, Narssarsuaq/ Qaqortoq og Ilulissat.

Der står jo at 3/4 af besparelsen ved trafikomlægningen ligger i at nedlægge Kangerlussuaq.

Og flytte Atlantlufthavnen til Nuuk eller Keflavik.

Men det er man gået uden om i mange år som en hellig ko.

Samfundsøkonomisk balancerer de 2 løsninger, præcis som Lars Lund tidligere har dokumenteret.

(Dog med meget ringere lokal beflyvning og katastrofal ringere flyfragtfor-
syning til Grønland med HUB på Island, herunder "eksport" af ikke mindst de
mange gode uddannelsespladser, der gennem årene har været i AirGreenland, og
som der selvfølgelig også bør være fremover).

Jeg er overbevist om Jørgen Staffeldt var gået ind for Sydløsningen.

Den var bare ikke opfundet på det tidspunkt.

Når jeg tror at han ville være gået ind for Sydløsningen, så er det fordi de i rapporten dvæler lidt ved regulariteten i Nuuk, som de erkender er dårlig, men forsøger at bortforklare.

Den er jo noget bedre ved Angisunnguaq. Se vedhæftede som er forsiden på en af uransaglige grunde hemmelig turbulensrapport. Når man ser bare forsiden, forstår man det jo godt.

Alle andre rapporter som udvalget mellem Hjemmestyret, Nuuk kommune og Ilulissat kommune udarbejdede for et par år siden, ligger jo på Nanoq.gl. Blot ikke turbulensrapporten.

En interessant ting Jørgen Staffeldt nævner i rapporten fra 1991 omkring Sisimiut, er at det ikke vil være nogen nævneværdig samfundsøkonomisk besparelse ved at nedlægge helikopterbeflyvningen af Sisimiut og etablere en landingsbane her, fordi den ligger så tæt ved Kangerlussuaq.

Side 8-16 skriver han: "Flyttes atlantlufthavnen til Nuuk, øges fordelen markant. Dels bliver flyafstanden nu 320 km, hvilket øger besparelsen ved overgangen til fastvingede fly, dels bliver Sisimiut en alternativ lufthavn på ruten Nuuk-Ilulissat, hvilket forbedrer denne routes økonomi.

Den samfundsmæssige besparelse ved (anlæg af) lufthavnen i Sisimiut -målt i nuværdi- bliver nu på 175 mill. kr. med dagens flytrafik, og endnu højere ved vækst.(1991) Banen i Sisimiut kan altså klart begrundes økonomisk, hvis atlantlufthavnen flyttes til Nuuk. Og banen bliver en endnu bedre investering, hvis der sker en vækst i rejsetallet."

Også her er altså en besparelse der ikke er hjemtaget. Indkasseret!

"Først når atlantlufthavnen ligger i Nuuk ville man indkassere en samfundsmæssig gevinst ved trafikomlægningen på 15 % (på grund af lufthavnen i Sisimiut)".

Se side 1-5.

Her side 1-5 står også: "En samling af atlanttrafikken med en lufthavn i Nuuk skaber muligheder for forøgelse af frekvensen i atlanttrafikken. Sammenlægningen af tilslutningsrejser og interne rejser kan forøge frekvenserne i det interne trafiksystem.

Således skabes der kvalitet i det totale trafiksystem."

Side 8-9 skriver man: "Der synes altså at være en klar fordel ved at flytte atlantlufthavnen til Nuuk- eller Keflavik -og nedlægge Kangerlussuaq."

Med en forlængelse i Nuuk til 1200m er man uden at vide det ved at gøre Keflavik til en HUB for beflyvning af Grønland.

Det er ikke i samfundets interesse. Og slet ikke for AirGreenland. Men Icelandair er sikkert godt tilfreds.

Jeg vil tro at Jørgen Wæver Johansen vil kunne låne nogle penge her.

Hvis ellers de havde nogle.

Ellers vil Sisimiut sikkert godt lave en indsamling (-;

Side 8-5 skriver han: "For Kangerlussuaq forventes der årlige driftsudgifter i størrelsesordenen 115 mill. kr., hvilket skal sammenholdes med forventede driftsudgifter for en atlantlufthavn i Nuuk på 12 mill. kr. Besparelsen på driften kan - alt andet lige - bære ganske store investeringer." (1991)

Der er også nogle steder hvor rapporten anfører, at det ikke er lønsomt at anlægge en lufthavn.

Her nævnes f.eks. Paamiut.

Ikke desto mindre er den jo anlagt!

Så meget tyder på at det er en god ide at læse de gamle rapporter med nye øjne.

Og tage dem alvorligt!

Hvis Grønland skal drives efter noget, der blot ligner "forretningsmæssige principper".

Samtidig med denne rapport udarbejdede Jørgen Staffeldt jo oplægget til containerisering af fragten til Grønland.

Det er jo som bekendt et forslag der gennemført.

Det er kun forslaget til effektivisering og modernisering af infrastrukturen omkring beflyvningen der ikke er gennemført fuldt ud.

Omkring klimaforandringen og muligheden for om ikke så mange år måske at kunne gennemføre kommerciel besejling af Nord-vestpassagen, så virker etablering af en stor lufthavn på Angisunnguaq jo himmelråbende oplagt, etableret i tilknytning direkte til en stor transithavn.

(Her vil jeg nævne at det skal sammenlignes f.eks. med en 170 km vej mellem Kangerlussuaq og Sisimiut. Det virker mere som en tvangstanke frem for en god ide. Og i øvrigt er behovet for en vej mellem Sisimiut og Kangerlussuaq mere oplagt, hvis Atlantlufthavnen nedlægges. Veje i Syd-Grønland er vigtigere, idet der her allerede er en spredt bebyggelse og en erhvervsstruktur og et klima, som kan tale for det)

Apropos private lufthavne, så havde Jesper Juhl jo et udmærket indlæg i Sermitsiaq for et par uger siden.

Man skal ikke gøre noget, der er småt endnu mindre.

Selvfølgelig skal der være én samlet organisation, der driver lufthavnene i Grønland. Stordriftsfordele hedder det!

Det giver styrke, eller burde kunne gøre det.

Præcis som i Norge, hvor Avinor står for drift af næsten samtlige lufthavne.

Der er nogle få kommunale/private, men nogen af dem er, jeg havde nær sagt selvfølgelig, på vej ind i Avinor.

Det går ikke den anden vej.

Omkring Norge vil jeg i øvrigt nævne at i 2001 fik man udarbejdet en Risikoanalyse omkring de mange kortbanelufthavne, som alle ligger med stort set samme beliggenhed som kortbaneflypladserne på Grønland.

Med omgivende fjelde med turbulens, sne og is etc.

Med den forskel at klimaet og forholdene på Grønland nok er voldsommere og mere udfordrende.

Konklusionen ved den norske risikoanalyse er at sikkerhedszonerne ved kortbaneflypladserne, baner mindre end 800m, hvor ICAO's mindstekrav er 30m i hver ende, skulle ændres til 180m. Disse forlængelser er snart afsluttet. Der er ikke nogen grund til at tro at dette krav ikke vil være berettiget også ved kortbane flypladser i Grønland.

Det vil jo i hvert fald være dumt at anlægge en lufthavn et sted, hvor det ikke kan lade sig gøre.

Ved baner mere end 1200m mener jeg at kravet i Norge er 300m.

Den nuværende bane i Nuuk er jo 950m med 30 m sikkerhedszoner, hvor ICAO's mindstekrav er 60m i hver ende.

Havde det været i Norge havde der derfor manglet 150m i hver ende.

Når Nuuk lufthavn i tillæg har en elendig regularitet, ikke mindst på grund af turbulens, som jo bliver mere problematisk jo større fly der skal lande, er der ingen grund til at smide flere penge efter gode i den lufthavn.

Havde man i 1991 iværksat en afvikling af Kangerlussuaq som Atlantlufthavn, havde man med den anførte besparelse på 115-12 mill. kr., altså omkring 100 mill. i 17. år med renters rente for længst have fået betalt anlæg af en lufthavn på Angisunnguaq med en 3000m bane. Incl. vej derud.

På det tidspunkt var flere af de store norske undersøiske tunneller anlagt. Men der er jo kommet flere til, og dermed har man jo fået meget større erfaring, så det er jo et formildende forhold.

Jeg vil nævne at det nuværende lufthavnsområde udlagt til boliger, jo kan indgå i finansieringen.

Og jeg vil også nævne at med en forbindelse over Angisunnguaq og ned til Lille Narsaq, så er det jo oplagt at etablere en elledning fra Buksefjorden den vej, i form af en afgrening fra f.eks. Præstefjorden, dels som energiforsyning af området den passerer, men også til at etablere en forøget forsyningssikkerhed for elforsyningen af Nuuk.

Det siger sig selv at et kabel der ind til for få år siden var verdens længste spænd, nærmer sig noget der er grænseoverskridende. Falder kablet ned, vil Nuuk være uden el i en lang periode, kun med den strøm dieselelværket i Nordhavnen kan præstere. For så vidt vil jeg mene, at man kan sænke behovet for dieselback-up, hvis der etableres en alternativ linieføring over Angisunnguaq.

På sigt må man jo også imødesee at flere af vandkraftpotentialerne syd for Nuuk ud over en udbygning af Buksefjorden vil blive udnyttet, således at Nuuk forsynes fra 2 eller flere uafhængige vandkraftværker.

Energien mod syd er Nuuk's fremtid, hvor potentialerne nord for Nuuk måske disponeres til Isua-jernminen og Alcoa i Manitsoq. Før eller siden.

Peter Barfoed
10-08 2009

Tegnestuen Nuuk A/S
Box 420
DK-3900 Nuuk
Greenland
Tlf. +299 32 28 44
Fax. +299 32 27 53
Mail: peter@tegnestuen.gl
Website: www.tenu.gl