

Den 18. februar 2010
Sag nr. Akk. 129

Til Transportkommissionen

Kommentarer til Transportkommissionens visionspapir dateret 2. februar 2010.

Jeg har med interesse læst Transportkommissionens udkast til et visionspapir, og jeg deler kommissionens opfattelse af at der er sket betydelige befolkningsforskydninger siden flyvningen startede i Grønland med udgangspunkt i de nuværende tidligere militære lufthavne, anlagt med henblik på en begrænset levetid.

Og anlagt af militærstrategiske årsager og ikke på grund af et behov for passagertransport.

En passagertransport der på anlægstidspunktet var meget begrænset.

Og selvsagt skal infrastrukturen forholde sig til ændringen i bosætningsmønstret. Herunder bør hovedindfaldsporten naturligvis være i landets betydeligste by.

Det forudses at måske 3/4 af Grønlands befolkning vil bo i Nuuk om et par generationer.

I lighed med f. eks. i Reykjavik i Island, hvor 1/4 af Islands befolkning boede for et par generationer siden.

Og nu 3/4. Og dette til trods for diverse distriktspolitiske tiltag til at stimulere folk til at blive boende ude i distrikterne. Flytningen fra land til by er uafvendelig. Af mange grunde som jeg dog ikke vil komme ind på her.

Jeg bemærker at man ikke har medtaget en 3000m bane i de scenarier man umiddelbart vil undersøge. Omvendt er man jo åben og afviser ikke muligheden. Grundlæggende vil jeg mene, at man ved anlæg af lufthavne skal være opmærksom på at sikkerhedsområder for enden af landingsbaner kan forlænges langt ud over ICAO's mindstekrav.

I den forbindelse gør jeg opmærksom på de risikoanalyser, der er udført i Norge, jf. rapporter omtalt i min litteraturliste dateret 10. december 2009. (Punkt 33, 34, 35, 36 og 37.)

Jeg vil kort resumere, at på baggrund af risikoanalysen, så er det i Norge besluttet at sikkerhedsområder for enden af landingsbaner ved korte baner skal øges fra 30m til 180m i hver ende.

Og ved store flyvepladser fra 60 til 300m.

Og arbejderne med forlængelserne er om få år udført ved samtlige norske lufthavne.

Man bør derfor ikke placere en landingsbane i Grønland, hvor man ikke på et tidspunkt senere enkelt kan forlænge sikkerhedsområder i baneender.

Jeg vil nævne, at det ikke kun er i Norge, at man etablerer extended runways.

I de senere år er der sket mange episoder, hvor fly er gledet ud over baneenden.

Med alvorlige ulykker til følge.

Men når Norge er særlig relevant i denne sammenhæng er det selvfølgelig fordi klimaet jo på mange måder er med den samme udfordring som ved beflyvning i Grønland.

Med den tilføjelse at udfordringen nok er større i Grønland, hvorfor det måske var en god ide at indtænke extended runways allerede fra starten. I Risikoanalysen har man også meget focus på at sikkerhedszoner til sider

sikoanalysen har man også meget focus på at sikkerhedszoner til sider opfyldes. Det gør de jo f.eks. ikke ved Kangerlussuaq eller ved Nuuks nuværende lufthavn. De lever ikke op til international standard.

Omkring løsningen med 2 altantlufthavne, en 1799m bane i Nuuk og en 1799m bane i Ilulissat, så foreslog jeg en lidt tilsvarende løsning for vel 6 år siden, som kommentarer til høringsudkast til Trafikredegørelsen 2004, dog med den forskel at det i Nuuk var en 3000m bane. På Angisunnguaq. Jeg forestillede mig jo at en 1799m bane i Ilulissat var på lidt længere sigt. Og at man anlagde en 3000m (2810m) bane i Nuuk på Angisunnguaq straks. Men man kan selvfølgelig starte med kortere bane på Angisunnguaq, f.eks. en 1799m bane. Ret beset var Ilulissat på det tidspunkt i øvrigt tilfreds med en 1200m bane.

Den gode Lars Lund har jo i LUND 2005 regnet på forskellige scenarier. Se vedhæftede.

Et af dem er 1799m bane i Ilulissat og 1799m bane i Nuuk (Forlænget). Scenarie 4. I scenarie 4a er det en 1200m bane og hub i Keflavik.

Hvis man kigger på skema 2.1 på side 18 så angiver index rentabiliteten i et samfundsmæssigt sammenhæng.

Index 100 er den nuværende situation.

Som man ser så er en 1799 m bane i henholdsvis Ilulissat og Nuuk (forlænget) med index 113 den samfundsøkonomisk værst tænkelige.

Samfundsøkonomisk er det derfor ikke umiddelbart den løsning man skal gå efter.

Forudsat selvfølgelig at Cowis trafikmodel og Lars Lund bruger samme regnestok.

Scenarie 3 er Sydløsningen med index 89, og derfor den suverænt bedste løsning. Med en 3000m bane syd for Nuuk.

Forbedret en bagatel ved 3a, hvor index er 88, hvis atlantflyvningen ophører fra NSSQ.

Men der står mange andre interessante ting i LUND 2005.

Efter at Lars Lund har udarbejdet LUND 2005 har nogle parametre måske ændret sig lidt. Omkostningerne ved Kangerlussuaq skal måske eftergås.

Herunder er der jo restriktioner på brug af en del af banen ud mod fjorden i sommerhalvåret. Angiveligt på grund af at det aktive lag under banen tør.

Andre tal er vist også ændret lidt. Bl.a. mener jeg at Nuuk forlænget er blevet dyrere.

Overordnet vil jeg mene at det Lars Lund er nået frem til fortsat er gældende.

Jeg vil derfor opfordre til at man gennemregner nogle af Lars Lunds scenarier, bl.a. med en 3000m (2810m) bane i Nuuk.

Herunder også LUND 2009, hvor han opstiller en model med brugerbetaling. Ved nuværende billetpriser Nuuk-Kangerlussuaq-København når han frem til, at en lufthavn på Angisunnguaq med en 3000m bane inkl. infrastrukturen fra Qinnqorput i form af veje og undersøiske tunneller kan finansiere ca. 3 milliarder kr. Da flere uafhængigt af hinanden er nået frem til, at lufthavn og infrastruktur koster omkring 2 milliarder kr. er der altså en besparelse på ca. 1 milliard i forhold til det nuværende trafiksystem.

Det kan jo f.eks. bruges til billigere flybilletter.

Lund 2009 er pos. 45 på min supplerende litteraturliste.

Lund -2009 En ny indfaldsport til Grønland. Finansieringen.

ISBN 978-87-629-0362-3 Handelshøjskolens Forlag.

Og Lund 2005 pos. 42. Vedhæftet.

I øvrigt er det måske ikke rimeligt at belaste anlæg af en atlantlufthavn på Angisunnguaq med den fulde betaling af infrastrukturen frem til en lufthavn, idet infrastrukturen også er til glæde for den almindelige udvikling af en voksende by. Og evt. adgang til en havn.

Hertil kommer, at det jo er oplagt at anlægge en stor havn på Angisunnguaq. Ved valget til Landstinget i foråret 2009 indgik netop anlæg af en frihavn på Angisunnguaq i flere partiprogrammer.

Det får mig til at nævne, at Transportkommissionen ikke forholder sig til det forhold at Nord-Vestpassagen måske er sejlbar om 5 år. I hvert fald et dansk rederi er jo nu begyndt ved nybygninger at bygge isforstærkede skibe, så de kan sejle ad f.eks. Nord-Vestpassagen til Kina, Japan og Korea.

Og den canadiske regering er jo i fuld gang med at forberede sig på situationen.

Det bør Grønland også gøre, al den stund, at det først og fremmest er langs Grønlands Vestkyst trafikken vil være, idet der må forventes fortsat at være islæg i perioder langs Canadas kyst.

Lige som anlæg af en havn på Grønlands Vestkyst ved Angisunnguaq ved Nuuk er rimelig enkel.

Videre vil jeg nævne, at den nuværende lufthavn lægger beslag på store, attraktive bynære byggeområder, som det vil være oplagte at bebygge med boliger frem for at disponere området til lufthavn.

Hvis man vil indrette Nuuk som en bæredygtig by!

At tænke bæredygtigt bør være et vigtigt grundlag for Transportkommissionens videre arbejde.

De fleste skal formentlig ud og flyve 1 eller 2 gange om året og kan nok klare at hoppe på en lufthavnsbus og køre i omkring 20 min ud til en lufthavn på Angisunnguaq.

Nogle er måske kun ude at flyve med års mellemrum.

Men alle har hver dag ærinder i byen med udgangspunkt fra deres bolig.

Man skal på arbejde, i skole, handle, i svømmehal, besøge legekammerater etc.

Derfor vil boliger på det nuværende lufthavnsområde ligge optimalt.

Nogle op ad Lille Malene til og med med en fantastisk udsigt ud over byen og fjorden.

Og tæt på et forbrændingsanlæg, så de enkelt kan opvarmes med spildvarme.

Jeg forestiller mig at anlæg af boliger her kan være med til at finansiere en del af infrastrukturen mod syd.

I lighed med at grundsalg i Ørestaden har været med til at delfinansiere Metroen i København.

Ved en betaling af f.eks. 250.000,-kr pr bolig som andel i en nedlagt lufthavn. Ved 2000 boliger giver det jo 1/2 milliard kr.

Det er jo mere end hvad den store undersøiske tunnel forventes at koste.

Altså lidt i reserve.

Jeg vil ikke undlade at gøre opmærksom på "Staffeldt-rapporten" fra 1991.

Der henvises til PB-notat dateret 10. august 2009. Vedhæftet.

De anførte manglende bilag i notatet er jo efterfølgende dukket op.

Forudsætninger er jo givet ændret lidt siden. Bl.a. er befolkningsantallet i Nuuk steget. Formentlig er situationen derfor nu yderligere til fordel for en atlantlufthavn på Angisunnguaq.

Voldsomt øgede brændstofudgifter, nyere flytyper, større trafik, focus på CO₂, øgede fragtmængder.

Øgede renoveringsbehov i Kang.. Og opgaver overtaget fra USA.

For at nævne nogle.

Hovedessensen i Staffeldt-rapporten er jo at det samfundsøkonomisk er en stor fordel at nedlægge Kangerlussuaq.

Anlæg af de regionale lufthavne var således første del af en trafikomlægning. Anden del af trafikomlægningen var at flytte atlantlufthavnen til Nuuk og nedlægge Kangerlussuaq som atlantlufthavn.

Der står således at 3/4 dele af besparelsen ved den samlede trafikomlægning er flytningen af Atlantlufthavnen til Nuuk.

Atlantlufthavn i Nuuk er jo i Staffeldt-rapporten en forlængelse af den eksisterende lufthavn.

Siden er Angisunnguaq jo dukket op som en mulighed med plads til en større bane og uden de turbulensproblemer, der er ved den nuværende lufthavn. Turbulensproblemer, der angiveligt er voksende på grund af bebyggelse i Qinnngorput og vil tiltage efterhånden som bebyggelsen skrider frem. Ikke mindst hvis den sker i form af bebyggelse med høje tårne. Dette med reference til norske erfaringer med terrænskabt turbulens. Ikke mindst jetfly vil have problemer med turbulens.

Overordnet synes det som om Transportkommissionen har underprioriteret betydningen af effektiv flyfragt. Kommer der en 3000m bane i Nuuk får 1/4 af Grønlands befolkning med et slag direkte flyfragt. Uden at taget noget fra andre. Og den 1/4 del vil være stigende, idet det som nævnt tidligere, ikke vil være utænkeligt at 3/4 dele af Grønlands befolkning om et par generationer bor i Nuuk. Også en evt. kommende olie- eller mineindustri vil have fordel af en stor lufthavn, der ligger som nabo til en havn. Reservedele kan enkelt flyves frem og omlastes til skib for at blive befordret videre. Dette i modsætning til en atlantlufthavn, der ligger langt inde i landet.

Muligheden for at kunne håndtere en ulykke bør også indgå i Transportkommissionens overvejelser. Herunder hospitalsfaciliteter. Her erindres om den alvorlige flyulykke i Kangerlussuaq i august 1976. Angiveligt på grund af det lumske knæk banen har i 1/3-delspunktet på banen mod fjorden.

Videre vil jeg pege på de fordele, der er omkring security og toldbehandling, hvis flytrafikken samles ved en hovedindfaldsport ved en atlantlufthavn i Nuuk.

Afslutningsvis vil jeg nævne at for mig at se vil det stimulere turismen i Grønland, hvis flytrafikken samles i Nuuk frem for ved en afsidesliggende lufthavn inde i landet, hvor ingen reelt set har slutdestination. Mange fravælger Grønland som turistmål, fordi man reelt skal vælge f. eks. mellem at tage til Ilulissat eller Nuuk med den nuværende infrastruktur. Og så får man for lidt for pengene i forhold til rejsens pris. Er Nuuk indfaldsporten har man dels mulighed for at besøge den mest betydningsfulde by, landets hovedstad, og den videreflyving man i dag har fra Kangerlussuaq til f.eks. Ilulissat eller Nuuk, bliver erstattet af een afstikker fra Nuuk til Sisimiut eller Ilulissat. Med hurtigere fly end i dag. Man vil derfor få "2 for 1" med Nuuk som indfaldsport. Og også den lokale befolkning vil kunne gøre ophold i Nuuk på rejse videre ud i verden. Man vil kunne bruge Grønland bedre. Disse forhold bør også indgå i Transportkommissionens overvejelser.

Med venlig hilsen
Peter Barfoed

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