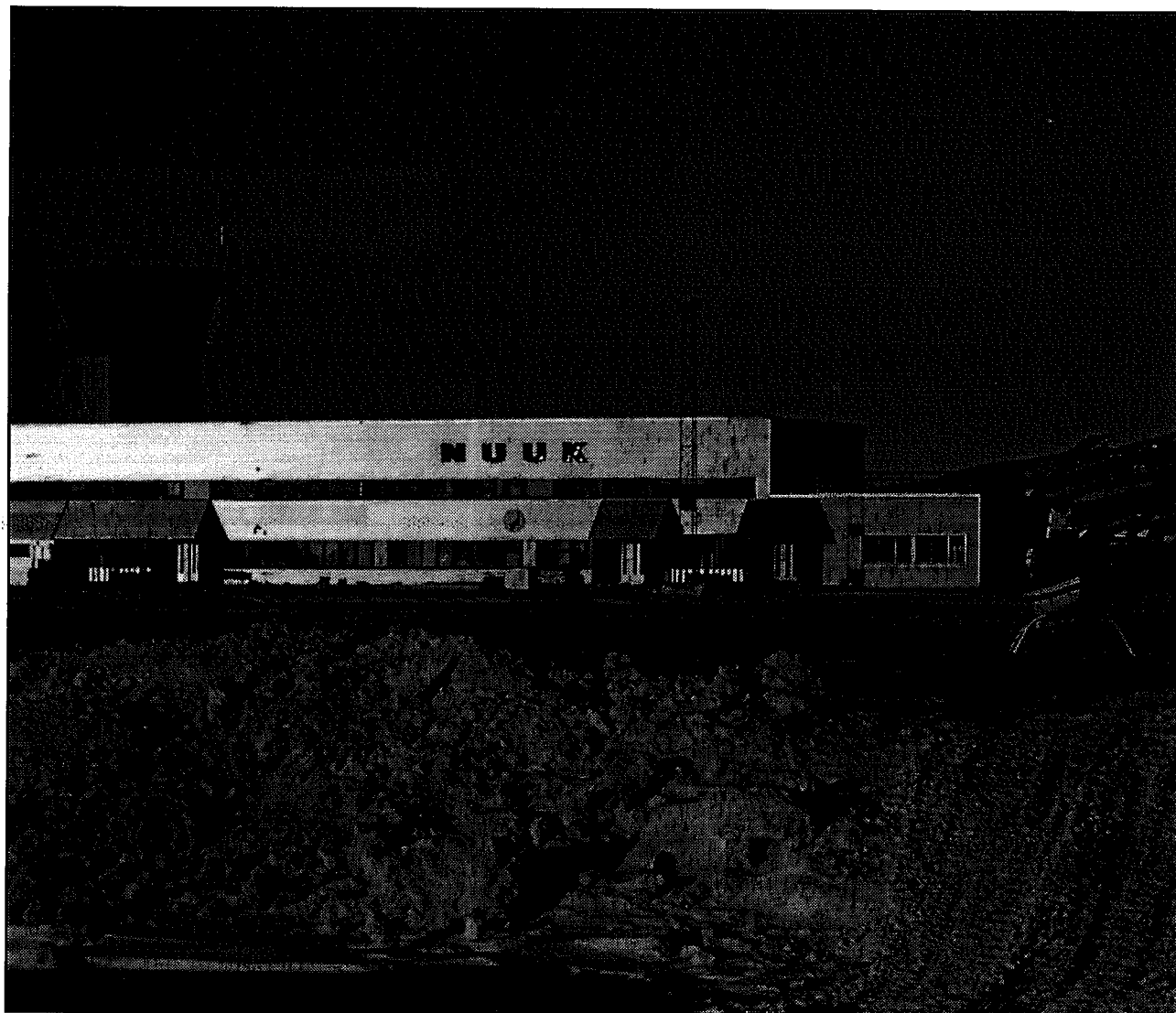


Atlantlufthavn i Nuuk

Redegørelse om økonomiske og strukturelle aspekter
ved etablering af atlantlufthavn i Nuuk



FM 1996/20



NAMMINERSORNERULLUTIK OQARTUSSAT · GRØNLANDS HJEMMESTYRE
Inuussutissarsiornermut, Angallannermut Pilersuinernullu Naalakkersuisoqarfik
Landsstyreområdet for Erhverv, Trafik og Forsyning

Indholdsfortegnelse:	Side
1: Indledning.....	2
2: Bilagsrapporter og anvendt materiale.....	3
3: Banekrav og andre tekniske forhold.....	4
3.1 Baneforhold.....	4
3.2 Forplads.....	5
4: Vejrdata og regularitet ved etablering af atlantlufthavn i Nuuk.....	5
4.1: Sigtbarhed.....	6
4.2: Skyhøjde.....	6
4.3: Vindforhold.....	6
4.4: Bremsevirkninger	6
5: De samfundsøkonomiske aspekter ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk.....	7
5.1: Beskrivelse af scenarier	7
5.2: Beskrivelse af forudsætninger.....	9
5.3: Beskæftigelseseffekt ved anlæg af atlantlufthavn.....	9
5.4: Lufttrafikstruktur.....	10
5.5: Tidsdimension.....	11
5.6: Det samfundsøkonomiske afkast.....	12
5.7: Andre relevante forhold	13
6: Konklusion og anbefalinger.....	13

Bilag:

Carl Bro Management A/S

- 1: "Vurdering af luftrafikstrukturen ved etablering af Nuuk Atlantic Airport"
- 2: "Vurdering af vejrdata for en eventuel atlantbeflyvning af Nuuk"
- 3: "Banekonfiguration og forplads i Nuuk"

1: Indledning:

En hovedmålsætning i Landsstyrets tiltrædelseserklæring er, at anlæggelsen af en atlantlufthavn i Nuuk skal undersøges nærmere, og søges etableret, såfremt dette kan gennemføres uden negative effekter på gennemførelsen af de planlagte regionale landingsbaner.

I Infrastrukturedegørelsen, forelagt for Landstinget på efterårssamlingen 1995, blev der generelt redegjort for forslag til alternative banelængder, forventede krav til baneforhold samt konsekvenser ved omlægning af atlanttrafikken, herunder anbefaling af anvendelse af mindre fly, end de der anvendes i dag. Konklusionen var, at en etablering af en atlantlufthavn i Nuuk ville medføre behov for en samlet investering på mellem 440 og 570 mio. kr., og at der på daværende grundlag ikke kunne siges noget endeligt om det samfundsøkonomiske afkast, men at man måtte forudsætte, at såfremt en atlantlufthavn i Nuuk skulle være driftsøkonomisk optimal for samfundet, skulle lufthavnen opnå en forrentning af anlægsinvesteringen på 40 mio. kr. årligt i form af reducerede driftsomkostninger.

Landsstyret anbefalede på denne baggrund, at man arbejdede videre med projektet mhp., at der til efterårssamlingen 1996 kan forelægges et endeligt beslutningsgrundlag for en udbygning af Nuuk lufthavn. Andre arbejdsgrupper har i den mellemliggende periode været nedsat med henblik på at give bidrag til diskussionen om fordele og ulemper ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk. Arbejdsgruppen nedsat af Nuuk kommune vurderede, at etableringen af en atlantlufthavn giver et positivt afkast for samfundet, men forudsætter at lufthavnene i Narsarsuaq og Kangerlussuaq skal nedlægges. En arbejdsgruppe bestående af lufthavnsledelsen i Kangerlussuaq og Sisimiut kommune bidrog med et indlæg, der argumenterede for fortsat bevarelse og udbygning af Kangerlussuaq lufthavn og ingen atlantlufthavn i Nuuk. De to arbejdsgrupper havde derudover meget forskellige udgangspunkter for deres bedømmelse af, hvilke tekniske krav der kunne forventes stillet til en atlantlufthavn i Nuuk.

Denne redegørelse skal på baggrund af mere detaljerede analyser af lufttrafikstruktur, vejrdata og banekonfigurationer redegøre for de samfundsøkonomiske aspekter af et atlantlufthavnsprojekt i Nuuk, idet redegørelsen vil inddrage de samfundsøkonomiske aspekter forbundet med besparelser i omkostningsniveauet i den interne beflyvning i Grønland og på atlanttruten samt forventninger til øget turisme, og serviceforbedringer for den enkelte passager i form af sparet tid ved transport. Endvidere vil redegørelsen inddrage de samfundsøkonomiske aspekter ved en forventning til beskæftigelseseffekt i anlægsfasen af lufthavnen.

2: Bilagsrapporter og øvrigt anvendt materiale.

Redegørelsen bygger i sine hovedkonklusioner primært på de tre vedlagte rapporter fra Carl Bro Management A/S. De tre rapporter giver dels en vurdering af lufttrafikstrukturen ved en etablering af en Nuuk atlantlufthavn under alternative forudsætninger, dels en vurdering af de vejrmæssige forudsætninger for, at der kan sikres en stabil og tilfredsstillende regularitet i en atlantlufthavn og endelig en gennemgang af de tekniske forudsætninger for etablering og godkendelse af en landingsbane, og dermed forventninger til omkostningerne ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk.

Rapporterne tager deres udgangspunkt i materiale og data fra årene 1993- 1995 vedrørende persontrafik og fragtmængder fordelt på henholdsvis atlant- og intern trafik mhp. beskrivelse af den nuværende trafikstruktur og forventninger til ændringer i denne ved drift af dels de allerede påbegyndte regionale landingsbaner og en etablering af en atlantlufthavn i Nuuk samt for vejrdatabaseret på målinger foretaget i 1995.

Rapporten vedrørende lufttrafikstruktur angiver endvidere effekten af at ændre forudsætninger vedrørende antallet af turister, der hvert år forventes at besøge Grønland. Rapporten anvender estimater for turistantallet i henhold til Greenland Tourism a/s oplæg til turismestrategi 1996 - 2005.

Herudover anvender redegørelsen beregningsmetoder for beskæftigelseseffekten af et lufthavnsbyggeri, som de blev anvendt i den Samfundsøkonomisk projektvurdering af anlæg af 4 regionale landingsbaner af d. 17. Oktober 1994, samt et estimat på Grønlandsfly's priser pr. sædekilometer mellem Nuuk og Kangerlussuaq opgivet i Grønlands Baseselskab A/S's rapport, Nuuk Atlantlufthavn Samfundsøkonomisk analyse, og bekræftet af Grønlandsfly A/S. Estimer på det samlede investeringsniveau og kravet til forrentning af dette er hentet fra Infratrakturredegørelsen, oktober 1995.

Endelig inddrages konklusioner fra en arbejdsgruppe vedrørende Kangerlussuaq's fremtid, der er nedsat af Landsstyret i januar 1996.

3: Banekrav og andre tekniske forhold.

I den hidtidige debat om etablering af en atlantlufthavn i Nuuk har man diskuteret ud fra den målsætning om, at Nuuk skulle være eneste atlantlufthavn i Grønland. Dermed har man forudsat en lukning af Kangerlussuaq og Narsarsuaq lufthavne, hvilket må forventes, at skulle stille skærpede krav til udformingen og de tekniske faciliteter på banen, såfremt denne skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen. Forventninger til forskellige banekrav og udformninger, herunder mulighed for opnåelse af dispensationer fra internationale standarder i lighed med dem Nuuk lufthavn på nuværende tidspunkt er udstyret med, spiller en afgørende rolle for, hvor store investeringer en anlæggelse af en atlantlufthavn medfører.

3.1: Baneforhold.

I denne redegørelse forudsættes det, at Nuuk atlantlufthavn etableres som supplement til Kangerlussuaq lufthavn, og at disse to lufthavne direkte atlantbeflyves med faste frekvenser hele året.

Denne forudsætning er nødvendiggjort af de foreløbige forespørgsler, der er rettet til Statens Luftfartsvæsen, idet man herfra, uden dog at have taget stilling til detaljer i et konkret projekt, tilkendegiver, at det afgørende for de stillede krav til udformning af en bane i Nuuk alene er spørgsmålet om, hvorvidt Nuuk atlantlufthavn er den eneste lufthavn i Grønland eller ej. Såfremt Nuuk atlantlufthavn er den eneste atlantlufthavn i landet, vil man fra Statens Luftfartsvæsen's side kræve, at ICAO-reglerne, et sæt af internationale standarder for dimensionering af baner og dermed sikkerhedskrav til disse, skal implementeres.

I så fald vil udbygningen af lufthavnen kræve meget omfattende anlægsarbejde i form af bortsprængning af fjeld og lign. samt et krav om, at banen dimensioneres som en præcisionsbane med dertil hørende instrumentering. Dette vil medføre, at anlægsinvesteringerne vil være væsentlig større end hidtil forventet, i størrelsesordenen 1 mia. kr., og at projektet dermed ikke under nogen omstændigheder kan gennemføres på samfundsmæssigt rentable vilkår.

Bliver Nuuk atlantlufthavn derimod etableret som supplement til Kangerlussuaq lufthavn, således at der inden for landets grænser er mulighed for en alternativ lufthavn, vil kravene til dimensionering af Nuuk lufthavn forventes at kunne gennemføres i henhold til de nugældende regler, og dermed vil de dispensationer den nuværende landingsbane har, kunne forventes at kunne overflyttes til det nye projekt, der vil kunne dimensioneres som en instru-

ment bane, i lighed med de øvrige baner i Grønland.

Carl Bro Management A/S anbefaler i deres rapport om banekonfigurationer og forplads i Nuuk, at der bør planlægges en supplementsbane på 1.799 meter, idet der for denne type bane findes veldefinerede grønlandske/danske regler, og som muliggør, at man ikke skal opfylde det fulde ICAO-regelsæt, men BL 3-2 A. En sådan bane sikrer en fornuftig anlægsøkonomi, og en sådan bane vil kunne beflyves af mindre flytyper, hvilket sikrer en bedre kapacitetsudnyttelse.

3.2: Forplads.

Hvad angår udbygningen af selve lufthavnen, herunder forpladsen, kan denne udvides, således at det er muligt at betjene såvel atlantfly som indenrigsfly, der skal bringe passagerer til og fra atlantflyet.

Det er imidlertid nødvendigt med en nøje udnyttelse af de nuværende arealer, således at der skabes balance mellem trafikbehov og forplads, og således at funktioner, der ikke har ubetinget behov for adgang til forpladsarealer, placeres et andet sted. De nuværende lufthavnsbygninger behøves ikke flyttet for at sikre frihedsplaner, men en flytning af hangar B 2580 vil kunne sikre en optimal udnyttelse af en udvidet forplads.

Anlægsarbejderne ved dette projekt vil være af mindre omfattende karakter, og den samlede anlægsinvestering forventes at være i størrelsesordenen 500 mio. kr. ved anlæggelsen af en 1.799 meter lang bane.

4: Vejrdata og regularitet ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk.

Carl Bro Management A/S har gennemført en bearbejdning af vejrdata for 1995, idet det ikke har været muligt at skaffe et bedre grundlag i form af vejrdata for f.eks. en fem- eller tiårig periode. Det skal derfor understreges, at muligheden for, at 1995 har været et atypisk år vejrmæssigt, foreligger, og disse overvejelser omkring data validitet, derfor bør indgå i vurderingen af rapportens konklusioner.

Analysen vurderer på fire faktorer; sigtbarhed, skyhøjde, vindforhold og bremsevirkning. Disse er vurderet i forhold til forskellige flytyper og de deraf følgende forhold omkring præstationer, payload og rangeberegninger. Analysen er foretaget med henblik på start og landing for disse flytyper på en 1.799 meter lang bane i henholdsvis tør, snedækket og isbelagt tilstand. Det kan i øvrigt oplyses, at der kræves en større

banelængde med henblik på et flys start end ved et flys landing, idet et fly ved start skal kunne påbegynde start, opgive denne og alligevel nå at bremse og dermed standse inden banens ophør. Denne operation er således den mest krævende uanset vejr- og banekonditioner.

Analysen er baseret på krav stillet til 9 forskellige flytyper, som såvel SAS og Mærsk Air opererer med eller har i ordre.

Analysen forudsætter endvidere, at banen udbygges til en kategori I præcisionslandingsbane (ILS CAT I), således at det minimum krævede sigt for at påbegynde en anflyvning skal være 600 meter, og at minimumsbeslutningshøjden for anflyvning er 60 meter.

4.1: Sigtharhed.

Analysen konkluderer, at sigtharheden i Nuuk i 1995 i 2,9 % af tilfældene var mellem 0 og 599 meter, mellem 600 og 799 meter i 0,52 % af tilfældene og endelig mellem 800 og 10.000 meter i 96,58 % af tilfældene. Det kan således konkluderes, at med hensyn til sigtharhed lå denne kun i ca. 3 % af tilfældene under de nødvendige 600 meter for en ILS anflyvning.

4.2: Skyhøjde.

Skyhøjden ligger i målingerne mellem 0 og 59 meter i 0,48 % af tilfældene og mellem 60 og 119 meter i 1,15 % af tilfældene. De foreliggende målinger af skyhøjde giver således kun i under 0,48 % af tilfældene anledning til problemer i forhold til minimumsbeslutningshøjden på 60 meter for en CAT I ILS anflyvning.

4.3: Vindforhold.

Hovedparten af de eksisterende jetfly kan starte og lande i vindstyrker op til 15 m/sek i sidevinds komponent samt maksimalt 5 m/sek medvinds komponent. Disse tolerancegrænser varierer med banens øvrige condition, dvs. tør, snedækket eller isbelagt.

I analyserne for 1995 udgør vindretning og styrke ikke et selvstændigt problem for afviklingen af trafikken, men der vil dog givetvis kunne opstå situationer med kombinationer af kraftige vinde og dårlige baneforhold, der kan umuliggøre såvel starter som landinger.

4.4: Bremsevirkninger.

Der foreligger data vedr. bremsevirkninger i Nuuk for perioden 23. september til 31. december 1995. Da bremsedata og vinddata

tioner.¹

I 1995 var der ca. 68.500 atlantpassagerer i 1995, og heraf var ca. 44 % rejsende til og fra Nuuk

Hvad angår gods blev der i 1995 medbragt i alt 1.423 tons fragt på indenrigsflyveruterne, hvoraf 48 % af denne fragt var transatlantisk fragt fra Danmark, og hvoraf ca. 44 % af den samlede godsmængde havde bestemmelsessted i Nuuk.

Redegørelsen foretager her en sammenligning af to situationer, dels scenarie 1; Atlantbeflyvning af Kangerlussuaq lufthavn og 4 nye regionale landingsbaner etableret,² dels scenarie 2; Atlantbeflyvning af Nuuk atlantlufthavn og Kangerlussuaq lufthavn samt 4 nye regionale landingsbaner etableret.³

Sammenligning af scenarierne foretages i henhold til tre forskellige efterspørgselsalternativer, svarende til dels 1995-efterspørgslen, dels forøget efterspørgsel som følge af forøget grønlandsk turisme med henholdsvis 30.000 og 60.000 gæster årligt.⁴ Det skal dog gøres opmærksom på, at der i forbindelse med turismen optræder en væsentlig sæsonafhængighed, idet den overvejende del af turisterne både nu og fremover vil komme i sommermånederne, og at der derfor, såfremt turismen stiger til 60.000 gæster vil være behov en betydelig øget indsats af flykapacitet i disse måneder.

Scenarie 1 medfører, at der gennemføres beflyvning med ruterne;

- Uummannaq - Ilulissat - Kangerlussuaq
- Ilulissat - Aasiaat - Sisimiut - Kangerlussuaq
- Kangerlussuaq - Maniitsoq - Nuuk

Qeqertarsuaq og Qasigiannnguit beflyves fra såvel Ilulissat som Aasiaat med Bell 212 helikoptere.

Scenarie 2 medfører, at der gennemføres beflyvning med ruterne;

- København - Nuuk - Kangerlussuaq - København
(Alternativt kan der flyves på hver destination)
- Uummannaq - Ilulissat - Kangerlussuaq - Nuuk
- Ilulissat - Aasiaat - Sisimiut - Kangerlussuaq
- Aasiaat - Sisimiut - Maniitsoq - Nuuk

¹ Afsnit 2.1 til og med 2.6.

² Dette svarer til scenarie 0 i bilagsrapporten, jf. afsnit 3.1

³ Dette svarer til scenarie 4 i bilagsrapporten, jf. afsnit 3.1

⁴ Jf. beskrivelse i bilagsrapporten, afsnit 3.2

- Nuuk - Kulusuk - Reykjavik
- Nuuk - Narsarsuaq

Qeqertarsuaq og Qasigiannnguit beflyves fra såvel Ilulissat som Aasiaat med Bell 212 helikoptere

5.2: Beskrivelse af forudsætninger.

I denne redegørelse forudsættes det, at de væsentlige samfundsøkonomiske aspekter ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk er;

- Etablering af en atlanthavn svarende til en investering på 500 mio. kr. og beskæftigelseseffekt i forbindelse med anlæg af landingsbanen.
- Lufttrafikstruktur, specielt besparelser i intern beflyvning i forhold til den nuværende struktur samt besparelser på atlanttrafikken.
- Tidsdimension, specielt at den rejsende sparer tid i forbindelse med flytransport

5.3: Beskæftigelseseffekt ved anlæg en atlantlufthavn.

Etableringen af en atlantlufthavn må forventes at kunne medføre en positiv beskæftigelseseffekt, jf. erfaringer fra de regionale lufthavne. Såfremt en tilsvarende effekt estimeres på Nuuk atlantlufthavn, vil en investering på 500 mio. kr. medføre en nettobeskæftigelseseffekt svarende til 136 mandår/årsværk. Såfremt andelen af faglærte og ufaglærte arbejdere forudsættes at have den samme andel af den samlede arbejdsstyrke på banen som tilfældet er regionallandingsbanerne vil beskæftigelseseffekten svare til en samlet aflønning på kr. 32,1 mio kr.⁵

I lighed med de regionale landingsbaner vurderes det muligt at sikre, at beskæftigelse af grønlandsk arbejdskraft med en andel på mellem 35 - 40 % kan opnås i dette projekt.

⁵ Netto beskæftigelseffekt = $(500.000.000 / 1.470.000) * 0,40$

Heraf andel faglærte: 19,3 %

Heraf andel ufaglærte: 80,2 %

Årsværk = 2808 timer

Løn pr. time faglært: 100 kr.

Løn pr. time ufaglært: 80 kr.

faggruppe m. arbejdskraft
50% x 80%
ingen rekrutteringsproblemer

} vedr. kun grupper m. arbejdskraft

5. 4: Lufttrafikstruktur.

Jf. tabel 3.4 i bilagsrapporten ser trafikarbejdet, fordelt på scenarier og alternative antagelser om turismeantallet, ud som følger;

Tabel 1: Det samlede trafikarbejde under alternative scenarier.

Trafikarbejde			Scenarie nr.				
	1995	1	1+ 30.000	1+ 60.000	2	2+ 30.000	2+ 60.000
			Mio. Passager Km. pr. år				
Intern Trafik	49,9	49,7	66,0	90,0	38,1	52,6	72,0
Fragt mio. ton pr. år	0,63	0,63	0,63	0,63	0,46	0,46	0,46

I denne tabel ses det, at etableringen af en atlantrute medfører, at der fra den interne trafik bespares henholdsvis 11,6 , 13,4 og 18,0 mio. passagerkm. under alternative turismeforudsætninger, såfremt ruten mellem Nuuk- og Kangerlussuaq erstattes af atlantbeflyvning på de to atlantlufthavne. Jf. den sædek. pris på ca. 2,32 kr., som Grønlandsfly A/S bekræfter som værende gældende for ruten Kangerlussuaq - Nuuk, under forudsætning af at man foretager en fuld omkostningsfordeling af selskabets samlede udgifter på samtlige ruter, medfører en etablering af en atlantlufthavn en direkte besparelse på det interne trafikarbejde svarende til en værdi af henholdsvis 26,9, 31,1 og 41,8 mio. kr. Der er for dette skøn anvendt en gennemsnitsbetragtning, som findes relevant, idet der er tale om en væsentlig besparelse i det samlede lufttrafikarbejde svarende til ca. 20-23 %, men der skal gøres opmærksom på, at såfremt man anvendte en marginalomkostningsbetragtning vil det samfundsøkonomiske afkast forventeligt blive væsentligt reduceret.

47,7 - 38,1
64,0 - 52,6
90,0 - 72,0

Herudover vil der formentlig kunne spares yderligere driftsomkostninger, såfremt der indsættes mindre og mere velegnede flytyper på atlantruterne. En undersøgelse af trafikstrukturen for lufttrafik mellem Grønland og Danmark og sammenhængen med den interne trafik i Grønland fra 1993 foretaget af Carl Bro Management A/S har i indledende analyser vist, at det vil være mere driftsøkonomisk optimalt at gennemføre atlanttrafikken med mindre fly. Skønsmæssigt er det vurderet, at der ville kunne ske en reduktion af omkostningerne ved atlanttrafikken på ca. 35 mio. kr. pr. år ved en sådan overgang.

5. 5: Tidsdimension.

Oplysninger fra Grønlands Rejsebureau viser, at i perioden 1.5. 1995 til 29.2. 1996 har myndigheder og institutioner samt de Hjemmestyreejede aktieselskaber købt billetter for i alt kr. 52,8 mio. kr. Dette svarer til ca. 25,3 % af rejsebureauets forventede omsætning. Selvfølgelig er en stor del af disse billetter købt til andre destinationer end netop Nuuk - Kangerlussuaq - København, men såfremt man forudsætter, at fordelingen af indkøb på destinationer hos rejsebureauet svarer til den samlede fordeling på flypassagererne totalt, skulle ca. 29,7 % af billetkøbet kunne henføres til atlantpassagerer, svarende til at Hjemmestyre og øvrige offentlige institutioner anvender mindst ca. 15,7 mio. kr. til tjeneste- og ferierejser over atlantruterne hos Grønlands Rejsebureau.

Denne betragtning er medtaget i lyset af, at en stor del af trafikken til og fra Grønland er nødvendighedsrejser, og idet en stor del af trafikken er tilknyttet tjensterejser, hvorfor en prissætning af flypassagerernes alternative værdi for deres arbejdsindsats er relevant i denne sammenhæng.

Det forudsættes, at ca. 75 % af rejseaktiviteten til og fra Nuuk kan henføres til tjensterejseaktivitet, idet Nuuk destinationen i modsætning til de øvrige på kysten har et meget jævnt fordelt passagergrundlag uanset sæson. Da hovedparten af tjensterejseaktiviteten oftest tilfalder personer i lederstillinger forudsættes det, at prisen pr. årsværk her er højere svarende til kontorchefniveau, og at timeforbruget pr. årsværk svarer til 40 timers arbejdsuge. Endvidere forudsættes det, at det gennemsnitlige tidsforbrug i forbindelse med flyvning og ventetid på ruten Nuuk - Kangerlussuaq og tilbage igen i forbindelse med en atlantrejse er 4,5 timer

Såfremt man beregner udgiften ved, at sådanne tjensterejsepassa-

gerer sidder uproduktive hen og venter, dels under flyvning, dels i forbindelse med ventetider, kan etableringen af en Nuuk atlantlufthavn medføre en besparelse i størrelsesordenen 20,9 mio. kr.⁶, eller ca. 58 årsværk á 360.000 kr.

For passagerne^{te} fra Nuuk vil en etablering af atlantlufthavn betyde, at deres rejsetid formindskes, mens service og rejsetid for øvrige passagerer i systemet ikke bliver forringet. Bibeholdelsen af Kangerlussuaq lufthavn vil mht. turismeområdet sikre, at turister, der allerede nu fortrinsvis retter deres opmærksomhed mod Diskobugtområdet, får en uforandret service i forhold til i dag, og at der, såfremt turismeudviklingen fortsætter som forventet, er et potentiale for udvikling af Kangerlussuaq's funktion som turismedestination. Arbejdsgruppen vedrørende Kangerlussuaq's fremtid har beskæftiget sig med belysningen af Kangerlussuaq's muligheder, såfremt der etableres en atlantlufthavn i Nuuk, hvilket må forventes at nedbringe mængden af passagerer til Kangerlussuaq. Gruppens konklusion er, at såfremt Kangerlussuaq bevares som atlantlufthavn vil der ikke være væsentlige forskelle i forhold til situationen i dag. Kangerlussuaq's rolle er at udvikle sine potentialer for at tiltrække turister og kursister til selve området samt at fungere og udvikle sine tilbud til rejsende i Nordregionen.

For godsfragtens vedkommende vil en etablering i Nuuk alt andet lige medføre en sænkning af fragtpreiser, idet der sikres en direkte transport til bestemmelsesstedet for den del af godset, der typisk skal til Nuuk, ca. 44 %. Endvidere vil man undgå behovet for omladning i Kangerlussuaq.

5. 6: Det samfundsøkonomiske afkast.

Samlet ser de samfundsøkonomiske aspekter ud som følger ved scenarie 2 under alternative turismeforudsætninger;

⁶(((Passagerkm. sparet/D)* C)/ A)* B)*E)=Tidsdimension opgjort i kr.

A:Et årsværk = 2084 timer , B:Pris pr. årsværk= 360.000 kr.

C:Gnsn. vente- og flyvetid begge veje tilsammen= 4,5timer,

D:Flyveafstand Nuuk-Kangerlussuaq= 324 km.

E: Tjenesterejseandel= 75 %

Tabel 2: Det samfundsøkonomiske afkast ved etablering af en atlantlufthavn i Nuuk.

Samfundsøkonomisk afkast	2	2 + 30.000	2 + 60.000
	Mio. kr. pr. år.		
Besparelse i trafikarbejde	26,9	31,1	41,8
Tidsdimension	20,9	20,9	20,9
I alt	47,8	52,0	62,7

Jf. ovenstående tabel vil etableringen af en atlantlufthavn i Nuuk have en positiv samfundsøkonomisk effekt.

5.7 : Andre relevante forhold.

Ved en investering på 500 mio. kr. til anlæggelsen af en lufthavn, dog fratrukket beskæftigelseseffekten i anlægsfasen, skal der anvendes ca. 32, 8 mio. kr. pr. år til forretning af investeringen, såfremt realrenten forudsættes at være i størrelsesordenen 7 %.

Endvidere medfører bibeholdelsen af Kangerlussuaq's funktion som alternativ lufthavn, at driften og vedligeholdelsen af lufthavnen skal fortsætte. Det forventes, at Grønlands Lufthavnsvesen (GLV) må imødesee en forøgelse af deres nuværende driftsudgifter på i alt 5 mio. kr. årligt, såfremt der anlægges en atlantlufthavn i Nuuk og banen i Kangerlussuaq bibeholdes i drift.

Nettooverskuddet til samfundet ved at foretage investering i etableringen af en atlantlufthavn i Nuuk ved de nuværende passagermængder kan således gøres op til ca. 10 mio. kr. i alt.

6: Konklusion og anbefalinger.

En etablering af Nuuk atlantlufthavn forventes at have et samfundsøkonomisk bruttoafkast på 47,8 mio. kr., eller netto 10 mio. kr. med de nuværende passagermængder, såfremt det forudsættes, at Kangerlussuaq lufthavn ligeledes fungerer som atlantlufthavn, og at anlægsinvesteringen i Nuuk atlantlufthavn er i

størrelsesordenen 500 mio. kr.

Endvidere forventes det, at etableringen af en atlantlufthavn i Nuuk kan forbedre service i form af formindsket rejsetid og -udgift for en stor del af passagerne i Midt- og Sydgrønland uden at forringe serviceniveau for passagerer til Diskoregionen og Nordgrønland.

Det foreslås, at det videre arbejde tager sit udgangspunkt i en beskrivelse af et projekt med en landingsbane på maksimalt 1.799 meter, og dermed et grundlag for etablering af en atlantlufthavn i Nuuk som supplement til atlantlufthavnen i Kangerlussuaq. En eventuel anlæggelse af en atlantlufthavn i Nuuk bør planlægges, således at det hverken økonomisk eller planlægningsmæssigt forsinker anlæggelsen af de planlagte regionale landingsbaner.

På Landstingets Efterårssamling 1996 vil der således kunne fremlægges et analytisk grundlag for projektets samfundsøkonomiske rentabilitet samt med belysning af forskellige muligheder for finansiering af projektet, idet det skal understreges, at projektet forudsættes finansieret uden involvering af Landskassemidler.